



Beslisnota voor het college

Datum

7 oktober 2024

Onderwerp

Vaststellen definitief ontwerp Kop Assendorp fase 2

Versienummer

1.1

Portefeuillehouder

Gerdien Rots

Samenvatting

Voor de tweede fase van het project Kop Assendorp (het gedeelte tussen Assendorperdijk en Wethouder Alferinkweg) is een definitief inrichtingsontwerp opgesteld. In het ontwerp is rekening gehouden met aansluiting van de toekomstige mobiliteitshub Weezenlanden-Noord. Het ontwerp is besproken met alle belanghebbenden en kan rekenen op draagvlak. Door het ontwerp nu vast te stellen kan verder worden gewerkt aan het ontwerptraject en de aanbesteding en realisatie worden voorbereid. We verwachten de werkzaamheden vanaf voorjaar 2025 uit te voeren.

Financiële gevolgen

Betreft doel

6.1.2 Nieuwe ruimtelijke initiatieven op niveau van projecten en initiatieven

Begroting wijzigen

Nee

Budgetnummer

54001145 Singelzone Kop Assendorperstraat

Bijlagen

1 Tekening Definitief Ontwerp

2 Participatiejournaal

3 Raadsinformatiebrief

Openbaarheid

Openbaar



Geheim

Ontwerp besluit

Het college besluit:

1. Het definitief ontwerp voor Kop Assendorp fase 2 vast te stellen.
2. De gemeenteraad via bijgevoegde informatiebrief te informeren.

Collegebesluit d.d.:

Conform



Gewijzigd



Aangehouden



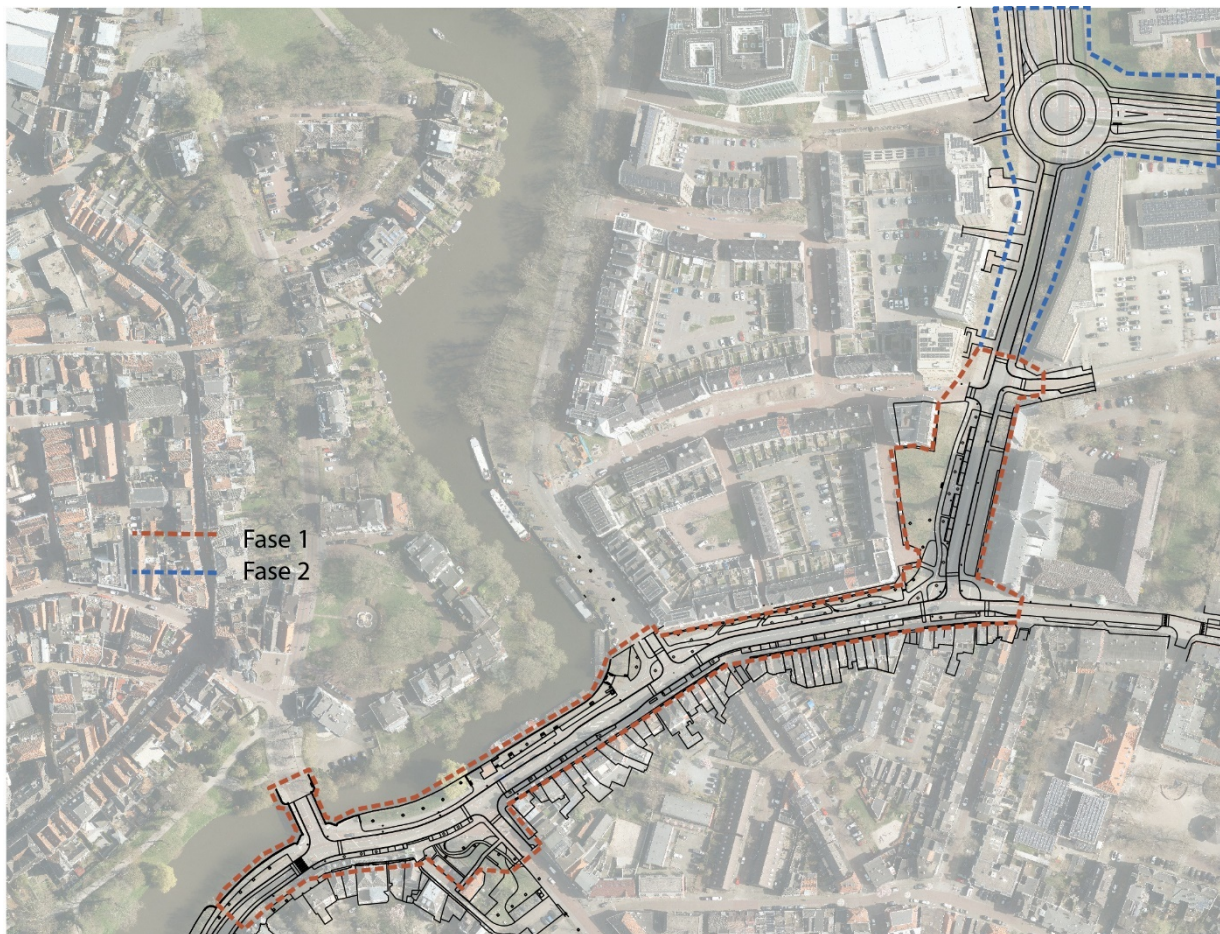
Teruggenomen

Datum

7 oktober 2024

Inleiding

In januari 2023 heeft het [college](#) het ontwerp voor de kop van de Assendorperstraat vastgesteld. Het betreft hier fase 1. Dit is het gedeelte tussen grofweg Sassenpoortenbrug, via Groot Wezenland, Assendorperstraat en Luttenbergstraat tot en met de kruising met de Assendorperdijk. In het besluit is ook aangekondigd dat ook een ontwerp wordt voorbereid voor de aansluitende fase 2. Dit is het resterende deel van de Luttenbergstraat tot en met de aansluiting met Wethouder Alferinkweg (zie afbeelding).



De twee fasen vormen samen een project, maar worden gefaseerd uitgevoerd. Fase 1 is al sinds januari 2024 in uitvoering en op 27 september officieel in gebruik genomen.

De uitvoeringsdatum van fase 2 is nog niet bekend, maar gekoerst wordt op startdatum voorjaar 2025. Voor het ontwerp zijn dezelfde ontwerpprincipes en uitgangspunten als voor fase 1 gehanteerd. Zo zijn de breedte en materialisering van de rijbaan doorgetrokken.

De herinrichting wordt ook gebruikt om de eerste fase van de Singel van Zwolle aan te leggen. De ontwikkeling van de Singel als groene gordel rond de binnenstad vormt een dragend onderdeel van het [Ontwikkelprogramma "Ons Stadshart van Morgen"](#) en geeft uitvoering aan de ambitie van de [Omgevingsvisie "Mijn Zwolle van Morgen"](#) om doorgaand autoverkeer te weren en te verplaatsen naar



Datum 7 oktober 2024

de buitenring. Zwolle heeft voor de realisatie van de Singel van Zwolle recent een rijksbijdrage ontvangen als onderdeel van de Versnellingsafspraken woningbouw.

Kader

- [Omgevingsvisie “Mijn Zwolle van Morgen”](#)
- [Ontwikkelprogramma “Ons Stadshart van Morgen”](#)
- [Uitvoeringsagenda “Ons Stadshart van Morgen”](#)

Beoogd effect

Door de realisatie van het ontwerp wordt een aantal doelen gediend:

- De eerste fase van de Singel van Zwolle wordt ontwikkeld;
- De doelen uit het Ontwikkelprogramma “Ons Stadshart van Morgen” op de gebieden van verplaatsen van verkeer naar de buitenring, meer groen en beter bestand tegen klimaatverandering.

Argumenten

1.1 Het ontwerp voldoet aan de ambities van de Omgevingsvisie Ons Zwolle van Morgen en het Ontwikkelprogramma Ons Stadshart van Morgen.

In de Omgevingsvisie en het Ontwikkelprogramma Stadshart is de ambitie om het groene en blauwe karakter van de Singel te versterken. Het gebied verandert van een verkeersgebied naar een verblijfsgebied: de voetganger en fietser krijgt meer ruimte en doorgaand autoverkeer wordt geweerd. Deze trend past ook bij de recente ontwikkeling van het Stationsplein, de Stationsweg, de Ooster- en Westerlaan. Het voorliggende ontwerp is opgesteld met deze ambities als uitgangspunt.

1.2 Bij de herinrichting is het STOMP-principe gevolgd, dat bijdraagt aan het autoluw maken van de Singel van Zwolle.

Het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, Mobility as a service, Privéautomobiliteit) geeft voorrang aan langzaam verkeer en Openbaar Vervoer. Het hele ontwerp is ingericht volgens dat principe. Voor voetgangers zijn aantrekkelijke, brede trottoirs aan beide zijden van de straat aangelegd. De oversteken zijn op plateau's uitgevoerd. Fietzers kunnen van de hele rijbaan gebruik maken. Het profiel is compact en de maximum snelheid op de Luttenbergstraat wordt 30 km per uur. Op de Wethouder Alferinkweg blijft de maximum snelheid 50 km per uur en het fietsverkeer gescheiden van het autoverkeer. De verkeerslichten worden vervangen door een rotonde. Autoverkeer rijdt met aangepaste snelheid. Doorgaand autoverkeer zoekt een andere route.

1.3 De vrijkomende ruimte wordt gebruikt voor de aanleg van een aangenaam verblijfsgebied met meer groen en waterberging.

Door de rijbaan te versmallen komt veel ruimte vrij. De vrijkomende ruimte wordt grotendeels groen ingericht en waar mogelijk ingericht voor tijdelijke wateropvang. Het aantal extra bomen dat geplant kan worden is beperkt. Dat komt deels omdat de riolering in de weg ligt en deels omdat de bewoners liever geen bomen hebben die lichtinval beperken. Toch ontstaat door het geheel aan maatregelen een aangename omgeving.



Datum

7 oktober 2024

1.4 Voor het ontwerp is draagvlak bij de belanghebbenden

Het ontwerp is besproken tijdens in een informatieavond. Het ontwerp is naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen aangepast. De belangrijkste wijzigingen zijn dat een aantal parkeerplaatsen op verzoek van de bewoners (voorlopig) gehandhaafd blijft. Op het moment dat de mobiliteitshub Weezenland-Noord wordt gerealiseerd zal opnieuw worden beoordeeld of de parkeerplaatsen gehandhaafd moeten blijven.

Ook worden geen extra bomen nabij de woningen in Weezenland geplant.

Met de Provincie Overijssel, Rechtbank Zwolle en de busbedrijven is daarnaast ook afzonderlijk overleg gevoerd. Bij het groenontwerp van de rotonde wordt aangesloten bij het groenontwerp van de tuin van het provinciehuis.

1.5 Het ontwerp is voorbereid op de realisatie van een mobiliteitshub

Bij het ontwerp is rekening gehouden met de aanleg van de toekomstige mobiliteitshub Weezenlanden-Noord. Het ontwerp is zo ingedeeld dat de aansluiting straks met beperkte aanpassingen kan worden gerealiseerd. Hiermee voorkomen we dat bij de omzetting opnieuw het verkeer moet worden omgeleid. Het stuk Luttenbergstraat tussen rotonde en Schuurmanstraat krijgt daarvoor een tijdelijke inrichting.

Alternatieve mogelijkheden

Niet van toepassing. Het ontwerp is in verschillende stappen opgesteld. Alternatieve oplossingen zijn niet mogelijk, maar ook niet nodig.

Maatschappelijk draagvlak & participatie

Het conceptplan is besproken met bewoners en belanghebbenden. Naast bewoners zijn dat vooral Rechtbank, De Provincie en busbedrijven. Tijdens de bijeenkomst hebben ongeveer 40 bewoners kennis genomen van de plannen en gereageerd. De uitnodiging voor de bijeenkomst is destijds te laat verstuurd. Veel bewoners waren daar terecht boos over. Daarom is het ontwerp daarna alsnog huis aan huis verstuurd en zijn mensen in de gelegenheid gesteld te reageren. Deze reacties zijn meegenomen. Het Voorlopig Ontwerp is vervolgens aangepast. Het aangepaste Voorlopig Ontwerp is gedeeld met alle personen die zich hebben opgegeven. Dat heeft geen reacties opgeleverd.

Communicatie

Dit onderwerp is beschreven onder het kopje “maatschappelijk draagvlak en participatie”. De belanghebbenden worden geïnformeerd als het college het ontwerp heeft vastgesteld.

Financiën

Voor het project is door de raad een krediet beschikbaar gesteld. De kosten voor het hele project zijn geraamd op € 4 mln., waarvan € 2,5 mln. voor de eerste fase en € 1,5 mln. voor de 2^e fase, en past daarmee in het door de raad beschikbaar gestelde krediet. Het Voorlopig Ontwerp is geraamd op een hoger bedrag, te weten 1,75 mln. Deze overschrijding van het beschikbare budget wordt veroorzaakt omdat op verzoek van de afdeling beheer op de wethouder Alferinkweg meer verharding wordt vernieuwd. De kosten daarvoor zullen door de afdeling beheer worden betaald.

De extra beheerkosten voor Kop Assendorperstraat fase 2 zijn berekend op € 11.000 per jaar. Dit betreft meerkosten grijs als gevolg van wijziging van asfalt naar elementenverharding en daarnaast meerkosten in verband met uitbreiding van groen. De structurele lasten voor beheer en onderhoud zijn opgenomen in de begroting 2025.



Datum

7 oktober 2024

Risico's

De gebruikelijke risico's bij herinrichting openbare ruimte zijn van toepassing.

- De klinkers die nodig zijn voor de bestrating zijn al in ons bezit. Voor overige bouwmaterialen gelden op dit moment normale levertijden.
- Voor het werk is een globale planning gemaakt, waarin mogelijkheid tot uitloop bestaat.
- Voor het werk is een kostenraming gemaakt. De verwachting is dat het werk ook bij normale prijsstijgingen binnen dit budget kan worden uitgevoerd.
- Tijdens het werk worden omleidingsroutes aangegeven. Voor het openbaar vervoer worden maatregelen genomen zodat deze tijdens de werkzaamheden (vrijwel) volledig kunnen doorrijden.
- De aansluiting van het project om omliggende projecten is onderzocht en geborgd. Ook de toekomstige ontsluiting van de Weezenlanden-hub is geborgd.

Vervolg

Naar een uitvoeringsdatum wordt nog gezocht. Vooralsnog wordt toegewerkt naar start van de werkzaamheden in voorjaar 2025.

Openbaarheid

Dit voorstel is openbaar.