bereikbaar

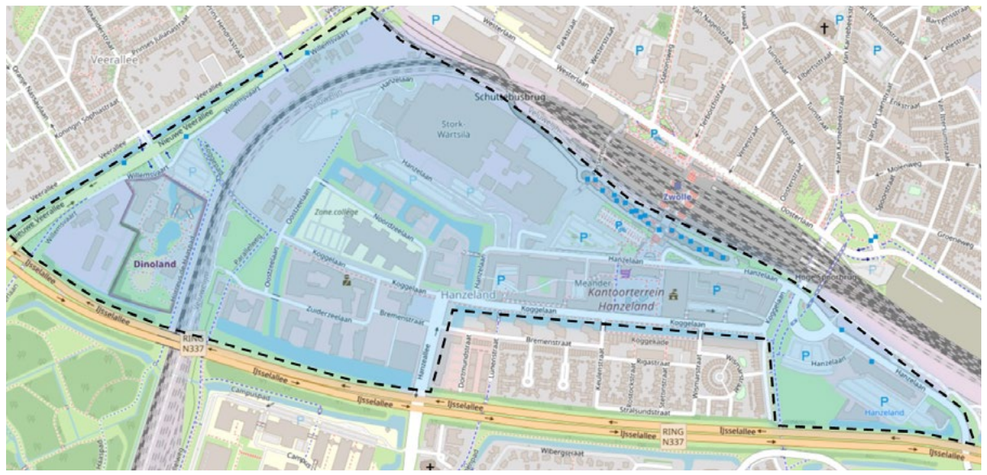
Zwolle

Mobiliteitsbeleid Spoorzone

Mei 2024

Inleiding

De Spoorzone wordt een nieuw stuk stad ontwikkeld dat samen met de oude binnenstad het nieuwe centrumgebied definieert (zie kaart). En waar het landschap van de IJssel voelbaar en bereikbaar is. Een innovatiedistrict en creatieve broedplaats waarmee Regio Zwolle zich landelijk positioneert. Een woon-werk- en leeromgeving gericht op de toekomst.



Figuur 1 De Spoorzone.

We ontwikkelen de Spoorzone aan de hand van zes leidende principes, die zijn vastgesteld in het Ontwikkelkader Spoorzone:
1. We maken volop ruimte voor interactie.
2. We zorgen voor blijvende vernieuwing
3. We geven voorrang aan schone mobiliteit
4. We richten ons vizier op de toekomst
5. We gaan voor kwaliteit van leven
6. We bouwen samen aan de Spoorzone

Een goed mobiliteitsconcept is essentieel om aan een aantal van deze principes invulling te geven. In overleg met de gebiedscoalities is dit mobiliteitsconcept verder uitgewerkt. Uitgangspunt hiervoor is conform het Ontwikkelkader het STOMP-principe. Dit is een ordeningsprincipe, dat je van links naar rechts leest. Dat betekent aandacht voor achtereenvolgens:

- Stappen (voetgangers)
- Trappen (fietsers)
- Openbaar Vervoer
- Mobiliteitsdiensten (zoals deelauto's en Mobility as a Service (MaaS)
- Private automobiliteit (de traditionele auto, gekoppeld aan het parkeerbeleid)

bereikbaar

Het STOMP-principe is niet alleen een ordeningsprincipe, maar ook een systeem van communicerende vaten. Bijvoorbeeld: als we meer ruimte willen maken voor voetgangers en fietsers, en actieve mobiliteit willen stimuleren, heeft dat gevolgen voor de plek van de auto in het gebied. En andersom: minder autoparkeerplaatsen in de Spoorzone, betekent dat een hoog niveau van loop- en fietsinfrastructuur en deelmobiliteit essentieel is. Maar bijvoorbeeld ook: als we het openbaar vervoer willen bevorderen, is het essentieel dat je te voet en fietsend goed bij het openbaar vervoer kan komen.

We zetten daarom in op een totaalpakket aan mobiliteitsmaatregelen: stimulerings- en gedragsmaatregelen (bijv. rond flankerend beleid) en fysieke maatregelen (bijv. rond infrastructuur).
Deze notitie bevat de uitgangspunten voor dit maatregelenpakket. Dit is een gebiedsspecifiek beleidsstuk voor de Spoorzone. Bedoeld om de ontwikkelingen vanuit het vastgestelde ontwikkelkader Spoorzone mogelijk te maken voor mobiliteit.

Dit mobiliteitsbeleid geldt voor nieuwe ontwikkelingen (inclusief tijdelijke ontwikkelingen). Voor bestaande gebieden zouden we graag zien dat het ernaartoe groeit wanneer daar ontwikkeld wordt. In die gebieden is dit beleid van toepassing vanaf het moment dat er een omgevingsvergunning nodig is. Dus als bedrijven gaan bouwen of verbouwen. Tot die tijd kunnen bestaande bedrijven hun mobiliteit blijven organiseren zoals ze dat nu doen. Zij zijn een belangrijk onderdeel van de Spoorzone. En we zorgen dat ze goed bereikbaar blijven.

Voetgangers

Excellent voetgangersnetwerk met dagelijkse voorzieningen nabij

De Spoorzone is ontworpen op de voetganger. Voetgangers worden in de watten gelegd. Dat betekent dat:

- Er een gedifferentieerd voetgangersnetwerk is met routes binnen de Spoorzone én naar de omgeving.
- Het voetgangersnetwerk toegankelijk, aantrekkelijk, logisch, vindbaar, veilig, comfortabel, fijnmazig en verbonden met voorzieningen is.
- Zich in de Spoorzone dagelijkse voorzieningen bevinden, zodat bewoners daar lopend naartoe kunnen gaan.
- De verblijfskwaliteit in de Spoorzone hoog is.

Fiets

Excellent fietsnetwerk verbonden met de omgeving en goede en voldoende fietsparkeergelegenheid

Na de voetganger staat de fietser centraal in de Spoorzone. Dat betekent dat:

- Er binnen de Spoorzone en in verbinding met omliggende gebieden een robuust, fijnmazig, compleet en samenhangend netwerk van gedifferentieerde fietsroutes aanwezig is.
- Fietsroutes in en naar de Spoorzone veilig, aantrekkelijk, logisch & vindbaar, comfortabel en toegankelijk zijn.

Er zijn voldoende fietsparkeermogelijkheden[1] voor bewoners en bezoekers in de Spoorzone. De fietsparkeermogelijkheden bevinden zich op logische plekken en hebben een hoge kwaliteit: sociaal veilig, comfortabel, passend bij de doelgroep en toegankelijk zonder belemmeringen. Er is voldoende (manoeuvreer)ruimte voor het parkeren van buitenmodelfiets(achtig)en zoals bakfietsen, scooters en scootmobielen.

Bewoners en hun bezoekers parkeren hun fiets inpandig, zo dicht mogelijk bij de voordeur van de woning. De loopafstand tot de entree van het gebouw is maximaal 50 meter. Collectieve, inpandige fietsbergingen zijn toegestaan.

Voor bewoners en hun bezoekers gelden de volgende fietsparkeernormen (gebaseerd op de Amsterdamse bouwbrief[2]):

Aantal fietsparkeerplekken voor bewoners (incl. hun bezoekers) bij hun woning

Woninggrootte	< 50 m2	50 - 75 m2	75 - 100 m2	100 - 125 m2	>125 m2
Aantal plekken	2	3	4	5	6

Bovenop bovengenoemde normen voor bewoners en hun bezoekers wordt er op maaiveld per woonblok ruimte gereserveerd voor het kort parkeren van fietsen van bezoekers van woningen van 5*2 meter (10 m²). De beheerder van de openbare ruimte is verantwoordelijk voor het beheer hiervan.

Werknemers parkeren hun fiets inpandig. Dit geldt bij voorkeur ook voor bezoekers. Voor deze doelgroep zijn de fietsparkeernormen van de CROW van toepassing zoals die golden in april 2024 (centrum, bovenkant bandbreedte). Zie hiervoor de fietsparkeerkencijfers 2023 uit het CROW (bijlage 1)

1 Met fietsparkeren bedoelen we niet alleen parkeren voor fietsen (regulier, e-bike, bakfiets) maar ook het parkeren van lichte tweewielers zoals brom- en snorfietsen, scootmobielen, etc.

2 In deze Bouwbrief wordt toegelicht hoe een gemeenschappelijke fietsenberging in combinatie met een inpandige berging zodanig kan worden ingericht dat dit als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Bouwbesluit wordt beschouwd door de gemeente Amsterdam. De Amsterdamse bouwbrief is niet 1-op-1 overgenomen.

Openbaar vervoer

Uitstekende nabije OV voorzieningen

Het station en andere openbaarvervoerhalte(s) zijn goed verbonden met de fiets- en voetgangersroutes.

Het stationsgebied met trein- en busstation zien we als OV-hub gericht op werknemers, bewoners, bezoekers en scholieren. Deze hub is dermate andersoortig dat we hem niet opnemen in onderstaand schema.

Incidenteel wordt aan het spoor gewerkt en zijn er vervangende bussen nodig. Uitgangspunt is dat voorzienbare stremmingen zoveel mogelijk via het busstation worden opgelost. In de andere gevallen halteren treinvervangende bussen op de Hanzelaan (zuidzijde trottoir). Deze bussen rijden een rondje over de Koggelaan en de Hanzelaan.

Deelmobiliteit

Ruimte voor deelmobiliteit

We stimuleren en faciliteren particuliere initiatieven (Mobility as a Commons/MaaC). Ieder bouwblok heeft inpandig ten minste 10 m2 parkeerruimte voor deeltweewielers ten behoeve van bewoners.

Per 100 woningen zijn er 2,5 deelautoparkeerplaatsen aanwezig (dus 0,025 deelautoparkeerplaatsen per woning). Deze deelauto-parkeerplekken worden alleen gebruikt door deelauto's, niet door privé-auto's.

Deelmobiliteit wordt aangeboden in mobiliteitshubs, op aantrekkelijke locaties binnen het gebied.

Microhubs zijn parkeervoorzieningen voor deelmobiliteit (alleen tweewielers) op maaiveld in de openbare ruimte. Microhubs worden door de gemeente gerealiseerd en beheerd. In andere hubs is ook ruimte voor niet-deelmobiliteit. Zie onder autoparkeren.

Er wordt voldoende deelmobiliteit aangeboden in de Spoorzone. De deelmobiliteit is als volgt georganiseerd:

- Deelmobiliteit-initiatieven van bewoners (MaaC) worden gestimuleerd; dit vergt geen extra parkeerplekken.
- De gemeente heeft de intentie om de organisatie van deelauto's op zich te nemen, maar moet dit nog verder uitwerken (AOS Hubs) alvorens hier een definitief besluit over te nemen.
- Als de gemeente inderdaad de organisatie van deelauto's op zich neemt, leveren ontwikkelaars hiervoor een financiële bijdrage aan de gemeente.
- Gemotoriseerde deelmobiliteit is volledig elektrisch (met uitzondering van particuliere initiatieven)
- Bewoners kunnen ervan uitgaan dat er deelmobiliteit beschikbaar is als ze het nodig hebben.
- Deelmobiliteit is toegankelijk en bereikbaar voor alle bewoners, dus ook voor mensen met een smalle beurs en voor mensen met beperkte digitale vaardigheden.
- Alle deelmobiliteit in de Spoorzone is interoperabel, zodat gebruikers eenvoudig kunnen plannen, reserveren en betalen via apps.
- Er is een goed werkend platform voor het aanbod van betaalbare deelmobiliteit, incl. een gezamenlijke app, marketing, brand en communicatie.
- Het is mogelijk het aanbod van deelmobiliteit op en / of af te schalen al naar gelang de vraag.

Autoparkeren

In hubs aan de randen van het gebied en een lagere autoparkeernorm

Hubs

In de Spoorzone is de auto te gast. Parkeren van de privé-auto vindt inpandig plaats, in mobiliteitshubs aan de rand van het gebied. De voorlopige locaties van de mobiliteitshubs zijn te zien in het MPVE Spoorzone op bladzijde 11 onder eis P-E-2.

In Zwolle functioneert een samenhangend en herkenbaar netwerk van mobiliteitshubs. Mobiliteitshubs kunnen variëren in omvang en functie. We onderscheiden – naast de eerder genoemde OV-hub en microhubs – voor de Spoorzone de buurthubs en de centrumhubs:

- Buurthubs zijn inpandige parkeervoorzieningen in de buurt/wijk voor de privé-auto in combinatie met ruim aanbod van deelmobiliteit gericht op bewoners, werknemers en bezoekers. Het verzorgingsgebied is ca. 5 minuten lopen vanuit de aankomst van de hub. Met energievoorzieningen gekoppeld aan direct gebruik (laadpalen en bv zonnepanelen). Met beperkt aanbod aan voorzieningen (bijv. pakketkluis en fietsparkeerplaatsen).

- Centrumhubs zijn inpandige parkeervoorzieningen langs ontsluitingswegen (aan de randen van het gebied om autoverkeer af te vangen) gericht op de privé-auto en -fiets en met een zeer ruim aanbod van deelmobiliteit gericht op bewoners en bezoekers van die bewoners, werknemers en overige bezoekers van de Spoorzone. Het verzorgingsgebied is ca. 5 minuten lopen voor bewoners en ca. 10 minuten lopen voor bezoekers vanuit de aankomst van de hub. Met energievoorzieningen gekoppeld aan eigen gebruik en de directe omgeving (bv cluster energie-infra, stadsbatterij). Met aanbod aan voorzieningen.

Voor verdere specificaties van de typen hubs verwijzen naar de uitwerking in het stadsbrede PvE hubs als onderdeel van de adaptieve ontwikkelstrategie hubs.

Het gesprek over eigenaarschap en exploitatie van de hubs loopt nog. Op dit moment is het uitgangspunt dat ontwikkelaars aan de lat staan voor het realiseren van de fysieke ruimte van de hubs. Zoals eerder genoemd heeft de gemeente de intentie om de organisatie van deelauto's op zich te nemen, maar moet dit nog verder uitwerken alvorens hier een definitief besluit over te nemen.

Alle mobiliteitshubs binnen het samenhangend netwerk van mobiliteitshubs (uitgezonderd privé-garages) maken onderdeel uit van het integrale parkeersysteem van de spoorzone. Privé-garages kunnen op eigen verzoek aansluiting zoeken met het integrale parkeersysteem.

De parkeeropgave van een deelgebied kan in een ander deelgebied opgelost worden, mits daar bij het aanvragen van de omgevingsvergunning activiteit bouw afspraken over zijn gemaakt met de exploitant van de hub in het andere deelgebied.

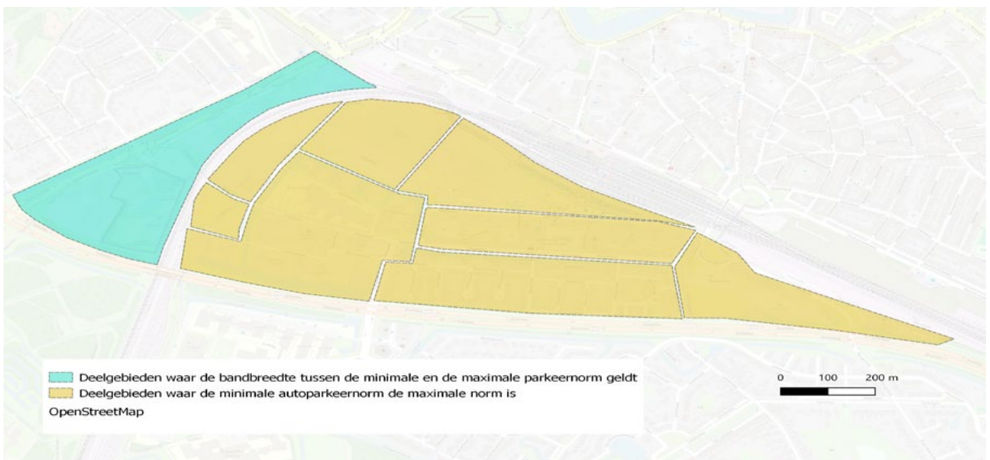
Autoparkeernormen

Gezien de ligging van de Spoorzone – direct rond het tweede grootste treinstation van Nederland – en de kwaliteit van lopen, fietsen en deelmobiliteit in het gebied, zijn de parkeernormen voor privé-auto's in de Spoorzone lager dan in andere delen van Zwolle. De parkeernormen voor privé-auto's voor woningen zijn als volgt:

	Totaal (bewoners + bezoekers van bewoners)	**Bewoners**	**Bezoekers van bewoners** (bovenop de norm voor bewoners)
App, studentenstudio	0,15	0	0,15
App, sociale huur	0,35	0,2	0,15
App, middenhuur	0,35	0,2	0,15
App, dure huur	0,65	0,5	0,15
App, goedkope koop	0,55	0,4	0,15
App, middeldure koop	0,65	0,5	0,15
App, dure koop	0,75	0,6	0,15
Koop, huis, vrijstaand	0,95	0,8	0,15
Koop, huis, twee-onder-een-kap	0,85	0,7	0,15
Koop, huis, tussen/hoek	0,75	0,6	0,15
Huur, huis, vrije sector	0,75	0,6	0,15
Huur, huis, sociale huur	0,55	0,4	0,15

De parkeernormen voor bewoners zijn conform de CROW kengetallen (zoals die golden in april 2024) van zeer sterk stedelijke gebieden, onderkant bandbreedte (zie CROW Leidraad Autoparkeren publicatie 381

De parkeernorm is voor woningen op minder dan 800 meter lopen van het station tegelijkertijd een minimum en maximumnorm. Voor woningen die zich op meer dan 800 meter werkelijke loopafstand van het station bevinden, bevat bovenstaande tabel de minimumnorm. De maximumnorm is de bovenstaande norm +0,15 per woning voor bewoners.



Voor de bezoekersnorm van bewoners wijken we af van het CROW, die als kengetal 0,3 hanteert. Er komt een herziening aan van de kengetallen. Deze zullen naar verwachting voor de bezoekers lager liggen dan 0,3. Het kengetal van 0,3 sluit ook niet aan bij onze ambities en de bereikbaarheid van de Spoorzone met andere modaliteiten en houdt geen rekening met de directe nabijheid van de OV-hub. We zien ook elders in het land een afname van de bezoekersnorm, zeker in Centrumgebieden, zoals de Spoorzone. In de Spoorzone gaan we daarom naar 0,15.

Dit is mogelijk nog meer dan nodig. In onderzoek dat in 2021 gepubliceerd is in Vexpansie stelt men voor stedelijke gebieden (centrum, schil centrum, en gereguleerd parkeergebieden) een bezoekersnorm van 0,1 voor. Het is nog onbekend of dit advies door de CROW wordt overgenomen. Zodra er nieuwe richtlijnen, zullen we deze bekijken voor de Zwolse context en kan dat leiden tot een herijking van de normen.

De parkeernormen voor werk en voorzieningen (kantoren, supermarkten, dienstverlening, etc.) volgen de CROW kengetallen (zoals die golden op 14 november 2023) van zeer sterk stedelijke gebieden, onderkant bandbreedte (zie bijlage 2)

Mindervaliden parkeren in de hubs. Minimaal 1% van de parkeerplaatsen in hubs wordt ingericht voor mindervalidenparkeren. Uitzondering zijn bewoners met een gehandicaptenparkeerkaart. Bewoners met zo'n kaart komen altijd in aanmerking voor een mindervalidenparkeerplek op max. op 50 meter loopafstand van de entree van het bouwblok, eventueel in de openbare ruimte.

Autoparkeerplaatsen voor het parkeren van de privé-auto zijn beschikbaar voor dubbelgebruik, m.u.v. gehandicaptenparkeerplaatsen van bewoners.

Alle parkeervoorzieningen zijn voorbereid om in de toekomst eenvoudig in te zetten als laadparkeerplek. 25% van de te realiseren parkeerplekken dienen op moment van realisatie voorzien te zijn van een laadvoorziening.

Flankerend beleid

In en rond de Spoorzone is sprake van gereguleerd parkeren, om ervoor te zorgen dat bewoners en bezoekers van de Spoorzone niet in het omliggend gebied gaan parkeren en er een waterbedeffect optreedt. We streven ernaar dat het flankerend parkeerbeleid voor omliggende gebieden gereed is voordat de eerste woningen in de Spoorzone opgeleverd worden.

Logistiek

Zero-emissiezone en venstertijden

Het streven is om de Spoorzone in 2030 een zero-emissiezone te laten zijn. We volgen hierbij het landelijk beleid van zero-emissie op de voet. En we leren van de ervaringen die we opdoen in de binnenstad.

Alle logistiek verkeer (N1, N2, N3) mag alleen binnen venstertijden tussen de Hanzelaan en de hub Werkplaatsen en op de Noordzeelaan rijden.

Nood- en hulpdiensten kunnen overal in het gebied komen, dus ook op autovrije plekken.

Colofon

Uitgave: gemeente Zwolle
Tekst: projectteam Spoozone
Vormgeving: afdeling communicatie
Illustraties:
Fotografie: projectteam Spoorzone

Deze brochure is met uiterste zorgvuldigheid samengesteld,
mochten er desondanks onjuistheden in de tekst of beeld zijn opgetreden,
dan kunnen hieraan geen rechten worden ontleend.

gemeente Zwolle
Postbus 10007
8000 GA Zwolle
postbus@zwolle.nl

www.zwolle.nl