voorstel

Zwolle

Raadsbrief beantwoording art. 45 vragen Swollwacht Herinrichting Assendorperstraat

Datum 28 mei 2026

Onderwerp Beantwoording art. 45 vragen van Swollwacht over Herinrichting Assendorperstraat

Versienummer

Portefeuillehouder Gerdien Rots

Bijlagen
Bijlage 1 – art. 45 vragen Swollwacht herinrichting Assendorperstraat

Openbaarheid
☒ Openbaar
☐ Geheim

Wij stellen u voor kennis te nemen van:
De beantwoording van de art. 45 vragen van Swollwacht over de herinrichting van de Assendorperstraat.

Datum 28 mei 2026

Inleiding
De fractie Swollwacht heeft op 16 april 2026 art. 45 vragen gesteld over de raadsbrief in de overdracht van 5 februari 2026 over het definitief ontwerp van de Assendorperstraat.

Kernboodschap

Vraag 1
Kan het college zich herkennen in de inhoud van het geplaatste artikel in de Stentor van 8 april jl. en begrijpt het college de angst voor de geplande veranderingen bij de herinrichting van de ondernemers bij de herinrichting?

Antwoord:
Wij begrijpen de zorgen, maar delen de conclusies uit het Stentorartikel niet. Uit het doorlopen participatieproces blijkt dat er sprake is geweest van brede betrokkenheid en dat het ontwerp ook positieve reacties heeft ontvangen. Naast het ontwerp en groene invulling was er ruimte om in gesprek te gaan over o.a. parkeren, bereikbaarheid, laden en lossen en fasering/bereikbaarheid van de uitvoering. Wij betreuren het dat een deel van de ondernemers zich desondanks onvoldoende gehoord voelt. Daarom hebben we aanvullend gesprekken gevoerd met alle ondernemers. Het geschetste beeld werd daarin niet bevestigd. Er waren slechts vier ondernemers die structureel bezwaar hebben. Met hen heeft inmiddels een bestuurlijk gesprek plaatsgevonden. Om tegemoet te komen aan hun zorgen en ook recht te doen aan de intensief gevoerde participatie waarmee het ontwerp tot stand is gekomen, is voorgesteld de nieuwe situatie na een half jaar te evalueren. En indien nodig aan te passen. Ook is daar afgesproken de bankjes te vervangen voor fietsnietjes. Daarnaast zal extra bewegwijzering naar de parkeerplaatsen achter de Jumbo worden neergezet.

Vraag 2
Tijdens inloopdagen en klankbord gesprekken hadden bewoners en ondernemers de mogelijkheid om mee te denken en te praten. Kan het college tonen welke input van suggesties/kritiek het ontvangen heeft, wat de terugkoppeling op de ontvangen suggesties/kritiek is geweest en wanneer en hoe deze terugkoppeling is gedeeld naar de indieners/ groep?

Antwoord:
Tijdens het participatieproces is input opgehaald via klankbordgroepen (4x), inloopbijeenkomsten en informatieavonden (4x) en ook ter plaatste zijn geïnteresseerden actief betrokken. Deze input is vastgelegd en gedurende de verschillende informatiemomenten teruggekoppeld aan deelnemers. De participatie over het ontwerp heeft geresulteerd in de volgende aanpassingen:

- *Er zijn 100% extra fietsnietjes geplaatst op plekken waar hier behoefte aan is. Het aantal fietsparkeerplekken wordt daarmee verdubbeld naar zo'n 300. Dit was één van de knelpunten omdat in Assendorp veel mensen op de fiets komen.*
- *Het zebrapad bij het Jumboplein komt terug. Ook is uitgelegd waarom het niet mogelijk is om meer zebrapaden toe te voegen. Door de nieuwe inrichting wordt de straat gelijkwaardig en ontstaat een rustigere verkeerssituatie. Dit maakt oversteken op meerdere plekken logischer en veiliger.*

- *Het aantal autoparkeerplekken neemt weliswaar af, maar er blijft voldoende ruimte om te laden en lossen. Ondernemers gaven aan dit belangrijk te vinden.*
- *Er blijven voldoende parkeerplekken voor bezoekers. Uit tellingen en scans blijkt dat het nieuwe aantal voldoende is.*
- *Er komt zo veel mogelijk groen terug in het gebied (daar waar de ondergrond dit toelaat). De omgeving gaf aan dit graag te willen. In totaal wordt 7% van het openbaar gebied groen ingericht, dit in de vorm van plantvakken met bomen en heesters. Bewoners en pandeigenaren kunnen daarnaast een geveltuin aanvragen.*
- *Op verzoek van de ondernemers vinden er geen werkzaamheden in december plaats vanwege de feestdagenperiode zodat de winkelstraat goed bereikbaar is.*
- *Op basis van participatie zijn de eerder beoogde bankjes uit het ontwerp vervangen door fietsnietjes.*

De bezwaren/zorgen zijn vermeld in het bijgevoegd participatiejournaal. Tijdens klankbord- en inloopavonden zijn deze nader toegelicht en waar mogelijk 1 op 1 afgestemd. Daarnaast is specifiek voor ondernemers ook nog een online enquête met betrekking tot bereikbaarheid, laden en lossen gehouden. Bij aanvang van de bouwfase wordt met elke individuele ondernemer laden en lossen nader afgestemd.

Vraag 3
Een belangrijk probleem vormt de sluiting van de passage naar het Jumbo-parkeerterrein. Waarom acht het college deze sluiting van de passage essentieel voor het project, en waarom staat het niet open voor aanpassing? De passage is recent 10 jaar geleden, in november 2016 met de verbouwing van de toenmalige DA drogist geopend, en functioneert prima.

Antwoord:
De herinrichting is bedoeld om de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid te verbeteren. Daarom krijgen voetgangers en fietsers, volgens het STOMP-principe, meer ruimte. Door de onderdoorgang alleen toegankelijk te maken voor voetgangers en fietsers neemt de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in de Assendorperstraat af. Daardoor worden het voorplein van de Jumbo en de passage veiliger en aantrekkelijker, vooral voor voetgangers.

De afsluiting is al sinds 25 september in werking vanwege bouwwerkzaamheden bij de Jumbo. Uit onze tellingen blijkt dat dit niet leidt tot een significante toename van verkeer in de omliggende straten. Het parkeerterrein blijft in de nieuwe situatie, net als nu, bereikbaar via de Wethouder Alferinkweg en de Assendorperdijk. Dat is passend bij de verkeersstructuur die o.a. in het Ontwikkelprogramma Stadshart is uitgewerkt

Vraag 4
Ondernemers en bewoners zijn van mening dat het aantal parkeerplaatsen te drastisch wordt verminderd en zien graag een mildere variant. Kan het college aangeven waarom er geen 19 of 20 parkeerplaatsen mogelijk zijn en men zo halsstarrig vasthoud aan de geplande 14 plaatsen? Worden deze 14 parkeerplaatsen gestaafd met een uitgebreide klanten herkomstanalyse en zo ja, wanneer is dit onderzoek uitgevoerd, is deze analyse gedeeld met de ondernemers en welk bureau heeft voor de gemeente dit onderzoek uitgevoerd? Wanneer de parkeernorm is gebruikt, welke norm is voor de

herinrichting gehanteerd en is de berekening van de parkeerbehoefte met de ondernemers/inwoners gedeeld?

Antwoord:
Voor zover ons bekend is hebben alleen de ondernemers die genoemd zijn in het Stentorartikel de zorg uitgesproken over het aantal parkeerplekken. Vanuit andere ondernemers en omwonenden is juist grotendeels positief gereageerd in relatie tot de voorgestelde inrichting en de verdubbeling van het aantal fietsparkeerplekken.

Bij de herinrichting van de Assendorperstraat volgen we de koers uit de Omgevingsvisie en het Ontwikkelprogramma Stadshart: meer ruimte voor voetgangers en fietsers, met als doel een aantrekkelijker en gezonder verblijfs-, leef- en woonklimaat. Daarom is in het ontwerp het STOMP-principe toegepast: lopen en fietsen krijgt prioriteit, de auto komt daarna. Dat leidt tot onder andere meer ruimte voor voetgangers en een forse uitbreiding van het fietsparkeren en tot minder ruimte voor de auto en het autoparkeren. Hierdoor ontstaat een aangenaam verblijfsklimaat dat de aantrekkelijkheid van de winkelstraat ten goede komt.

Op basis van parkeeronderzoek d.m.v. scanauto's is de bezetting geanalyseerd en geconcludeerd dat in de nieuwe situatie 14 parkeerplaatsen in de straat passend is. In de afgelopen periode (maart tot en met mei 2026) is deze constatering d.m.v. handmatige tellingen nogmaals bevestigd. Daarnaast blijft in het gedeelte Molenweg t/m Azaliapark en op het parkeerterrein bij de Jumbo voldoende capaciteit op loopafstand voorhanden.

Vraag 5
De Assendorperstraat heeft door de plaatsing van de bebouwing een soort trechtervorm, breder aan het begin dan aan de staart van het te her ontwikkelende gebied. Deze vorm legt specifieke ontwerpuitdagingen op. Kan het college bevestigen het vrachtwagenlossen in het ontwerp is meegenomen en uitleggen hoe dit voor de betrokken ondernemers is ingericht? Is college overtuigd dat het veilig werken is gegarandeerd met het ontwerp?

Antwoord:
Ja, in het ontwerp is expliciet rekening gehouden met bevoorrading van winkels. Er zijn laad- en losmogelijkheden opgenomen en waar nodig wordt maatwerk toegepast. Tijdens de uitvoering blijft er afstemming met ondernemers om praktische knelpunten op te lossen. Verkeersveiligheid is daarbij een belangrijk uitgangspunt geweest.

Binnen 30 km/uur gebieden is het gebruikelijk dat laden en lossen voor winkels plaats vindt op straat of beschikbare parkeerplaatsen langs de rijbaan. Dat is in de huidige situatie in de Assendorperstraat al het geval en dit verandert in de nieuwe inrichting van de Assendorperstraat niet. Diverse ondernemers geven daarnaast aan dat in de praktijk diverse transporteurs voor laden en lossen gebruik maken van (indraaien) in de zijstraten.

Vraag 6

Ondernemers maken zich zorgen dat een klinkerweg meer geluid en trillingen veroorzaakt, wat nadelig kan zijn voor winkels direct aan de straat. De vraag is of hier uitvoerig onderzoek naar is gedaan en wat de ervaringen zijn aan het Groot Wezenland?

Antwoord:
Bij een overgang van asfalt naar elementen verharding is het algemeen bekend dat de geluidsbeleving verandert. Daarom hebben wij dit modelmatig laten onderzoeken en de uitkomsten aansluitend aangevuld met de praktijkervaringen op de Kop van Assendorp. Uiteindelijk is gekozen voor een groter formaat steen om daarmee het aantal voegen (wat aanleiding geeft tot geluid) met ca. 30% te laten afnemen. Tevens is op basis van landelijk onderzoek en advies ervoor gekozen om bij elke drempel in een straal van 30m een kunststof strook tussen voetpad en gevel aan te brengen.

Vraag 7
De communicatie van het project is volgens ondernemers gebrekkig; er is geen planning verstrekt en ondernemers weten niet waar ze aan toe zijn. Is er een vaste contactpersoon bij de gemeente voor de ondernemers in het gebied en is deze naam gecommuniceerd met de ondernemers?

Antwoord:
In aanloop naar de uitvoering is er sinds april 2026 een gemeentelijke omgevingsmanager aangesteld die fungeert als aanspreekpunt voor ondernemers en bewoners in voorbereiding op de uitvoeringsfase. Deze heeft inmiddels vrijwel alle ondernemers gesproken, slechts 4 hiervan hebben aangegeven structureel bezwaar te hebben. Ook tijdens de uitvoering blijft direct contact mogelijk.

Tevens heeft de gemeente 6-wekelijks een regulier overleg met de lokale ondernemersvereniging waar de stand van zaken en de planning gedeeld wordt.

Vraag 8
Het is de ondernemers nog onduidelijk wanneer e.e.a. is gepland. Is er aan de ondernemers in het gebied een duidelijk schema verstrekt met de geplande fasering van de werkzaamheden en wanneer dit is verstrekt? De winkels moeten bereikbaar blijven; sluiting is geen optie. Kan aan deze wens voldaan worden en kan aangegeven worden op welke wijze zij dit wil doen?

Antwoord:
Ter voorbereiding op de uitvoering, ontvangen ondernemers en omwonenden in de week van 4 juni 2026 een brief met een uitnodiging voor een informatieavond over de planning en fasering in aanwezigheid van de aannemer. Daarnaast zal deze informatie online terug te vinden zijn. Aansluitend zal de omgevingsmanager van de aannemer alle ondernemers in afstemming met de omgevingsmanager van de gemeente benaderen.

Zoals bij vergelijkbare projecten is ook hier uitgangspunt dat winkels zoveel mogelijk bereikbaar blijven gedurende de uitvoering. Waar tijdelijke hinder ontstaat, wordt deze zo beperkt mogelijk gehouden en afgestemd met de betrokken ondernemer. Dit wordt bereikt door: Uitvoering in deelfases, altijd aan één zijde een trottoir beschikbaar, gebruik van loopschotten en hekken. Tevens zal het resterend deel van de Assendorperstraat tijdens de uitvoering voor bewoners/winkeliers/busjes tweezijdig te berijden zijn.

Ook is de fasering en beoogde omleidingen zijn afgestemd met hulpdiensten en tijdens de inloopavond gedeeld.

Vraag 9
Swollwacht ziet een toenemende juridisering van projecten bij de gemeente. Bij de gewenste mobiliteitshubs is er zelfs ruimte in het budget gecreëerd voor juridische/schadekosten. Deze ontwikkeling verontrust de fractie en wij horen graag of en welke inspanningen de gemeente specifiek doet om deze ontwikkeling te keren?

Antwoord:
De gemeente zet in op zorgvuldige voorbereiding, transparante communicatie en participatie om conflicten en juridische procedures te voorkomen. Tegelijkertijd constateren wij dat binnenstedelijke ontwikkelingen soms tot uiteenlopende belangen leiden. In die gevallen zorgen wij voor een zorgvuldige en juridisch robuuste besluitvorming en blijven wij in gesprek met betrokken partijen. Binnen landelijke methodieken is het dan ook standaard deze kosten per fase in te schatten en op te nemen. Hoe dichter men richting de uitvoering gaat, nemen de risico's in de regel af, maar worden nooit nul.

Openbaarheid
Deze raadsbrief en alle bijlagen zijn openbaar.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer