

Memo

Aan	Gemeenteraad	Telefoon (038) 498
Van	College van B&W	
Datum	24 juni 2025	
Onderwerp	Afdoening schriftelijke vragen themadebat Fysieke leefomgeving	

Inleiding

Op dinsdag 10 juni stond het themadebat Fysieke Leefomgeving ingepland. Door uitloop van het debat ervoor is het themadebat uitgesteld. De agendacommissie heeft vervolgens besloten een schriftelijk overleg uit te schrijven voor de afhandeling van de raadsbrieven van het themadebat Fysieke Leefomgeving. Het themadebat is daarmee komen te vervallen. Met deze memo worden de schriftelijke vragen beantwoord.

Kernboodschap

Hieronder volgen per fractie uitgesplitst de vragen en de antwoorden.

De fractie van de VVD heeft de volgende vragen gesteld:

Singelzone en Kop van Assendorp

1. Mensen voelen zich onveilig op de Kop van Assendorp. Ook over de vernieuwde Koggelaan en de Eekwal horen wij dezelfde zorgen: ben ik nog wel veilig? Is de weg niet te smal? Het college zegt dat ze lessen leert, maar nergens staat wat deze lessen zijn. Wat gaat het college bij de Van Roijensingel anders doen? Graag een uitgebreide reflectie.

Antwoord:

- De evaluatie van de Kop van Assendorp is in feite al een uitgebreide reflectie op de manier waarop we deze wegen herinrichten. Door de herinrichting volgens het STOMP-principe is ruimte (terug)gegeven aan voetgangers en fietsers, kon de openbare ruimte groener worden ingericht en is de toegankelijkheid en leefbaarheid verbeterd. De fysieke inrichting van de Kop van Assendorp (en de overige voorbeelden) is volgens de richtlijnen die voor dit soort type wegen geldig is. Zoals in de evaluatie al naar voren komt, merken we dat veel weggebruikers moeten wennen aan de nieuwe inrichting. Tegelijkertijd is de inrichting niet veel anders dan heel veel andere wegen in Zwolle. De uitdaging zit dan ook vooral in het gebruik (hoeveelheid auto's) en het tegengaan van ongewenst gedrag.

De evaluatie van de Kop van Assendorp heeft ons dus waardevolle inzichten gegeven. Niet alleen voeren we maatregelen op de Kop van Assendorp uit, maar het besef hoe weggebruikers de inrichting ervaren nemen we in de uitwerking van de Burgemeester van Roijensingel. We hebben daarbij specifiek aandacht voor het inrichtingsprofiel, hoe we omgaan met de bijzondere verblijfsgebieden, de oversteken en de aansluiting op de bestaande wegen.

Datum

24 juni 2025

2. We kunnen automobilisten niet dwingen om de singel te mijden. We kunnen ze wel verleiden om een andere route te nemen, maar dat kan alleen als het alternatief van de ring aantrekkelijker wordt. Welke maatregelen wil het college nemen om de doorstroming op de ring te verbeteren? (bv. verbreden weg, ondertunnellen kruisingen, groene golf, etc.) En wanneer gaat hiervoor de schop in de grond?

Antwoord:

- Dat is een terechte constatering. De transformatie van de Singel, de woningbouwontwikkelingen en de toekomstige groei van de stad vragen om een toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk dat bijdraagt aan bereikbaarheid, leefkwaliteit en duurzaamheid. We investeren in de wegen waar doorstroming en bereikbaarheid centraal staan. Daarmee faciliteren we het gemotoriseerd verkeer op plekken (o.a. de Ring) waar we het willen hebben. Dat is een opgave op stadsniveau. In het onlangs gepresenteerde Ruimtelijk Toekomstperspectief Zwolle is hier een eerste aanzet voor gegeven. In onderliggende Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle is daar verdere verdieping op gegeven wat dit betekent voor de opgaves in het mobiliteitsnetwerk. De Netwerkaanpak vormt één van de bouwstenen voor de gemeentelijke en regionale mobiliteitsagenda. In de op 13 juni 2025 verstuurde 'Raadsbrief Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle' wordt verder ingegaan op de uitwerkingen in de Netwerkaanpak en wat dit betekent voor de realisatie en waarborging van het toekomstig mobiliteitsnetwerk.

Beantwoording artikel 45-vragen over hondenpoep

1. Wij vinden de beantwoording weinig ambitieus. Het college zegt dat er in 2024 slechts 58 meldingen zijn gedaan van hondenpoepoverlast, maar het komt structureel als een van de grootste ergernissen terug in het Buurt-voor-Buurtonderzoek (24%). Hoe serieus nemen we onze inwoners als zij hondenpoep een van de grootste ergernissen vinden, terwijl het college alleen verwijst naar een slecht vindbaar meldpunt? Wat gaat het college extra doen om het probleem in kaart te brengen en aan te pakken?

Antwoord:

- Het bestrijden van hondenpoep kan op dit moment niet effectief opgepakt worden doordat het beleid op dit gebied door onze BOA's niet goed handhaafbaar is. Op dit moment mogen honden in het hoge gras vrij hun behoeften doen. Dit is voor een BOA niet handhaafbaar omdat er dan discussie ontstaat wanneer het gras 'hoog' is. Wij willen dit laten aanpassen naar een opruimplicht binnen de bebouwde kom. Daarmee is dit ook voor onze BOA's duidelijk handhaafbaar.

Datum

24 juni 2025

Wij concentreren ons nu dus eerst op duidelijk, handhaafbaar beleid zodat we daarna buiten meer en beter kunnen handhaven. In Q4 van 2025 leggen we de voorgestelde kaders van het nieuwe hondenbeleid voor aan de raad. Besluitvorming op het hondenbeleid is voorzien in Q1 van 2026.

Hondenpoep is vies waardoor de ervaren overlast hiervan altijd hoog op het ergernis-lijstje van inwoners zal blijven. Kortom, we realiseren ons dat dit extra inzet vergt om deze beleving te verbeteren.

2. Onze fractie wil meer actie. Het melden via de website is bijvoorbeeld erg ingewikkeld: hondenpoep wordt nergens genoemd bij het meldpunt openbare ruimte. Wij willen een aparte categorie voor hondenpoep, zodat het voor mensen duidelijker is waar ze overlast kunnen melden. Is het college daartoe bereid?

Antwoord:

- Bij het meldpunt onder het kopje meldpunt Handhaving, kan je de categorie honden kiezen en daar kan je ook de overlast van hondenuitwerpselen melden. Ons inziens is er dus al een aparte categorie voor het melden van overlast van honden.

Beantwoording artikel 45-vragen over kruising Belvédèrelaan – Frankhuizerallee

1. Het kruispunt is erg onoverzichtelijk en druk en er zijn recent meerdere ongelukken gebeurd. Ook zal vanwege de bouw in o.a. de Tippe het aantal weggebruikers alleen nog maar toenemen. En buurtbewoners geven duidelijk aan dat de heg het zicht belemmert. Is het college al in gesprek geweest met SWZ om de heg te verlagen? Wat zijn hiervan de uitkomsten? Zo nee, wanneer gaat het college wel in gesprek? Kan de raad worden geïnformeerd over de uitkomsten?

Antwoord:

- Ja, het college heeft contact opgenomen met SWZ met het verzoek om de heg te laten snoeien. Recentelijk is geconstateerd dat SWZ de heg heeft teruggesnoeid.

Passerelle

1. Opnieuw een overschrijding van de kosten: wéér 1,5 miljoen extra. Wij vragen ons af wat toch dit innovatieve karakter is, wat genoemd wordt als reden, waardoor het steeds duurder wordt.

Datum

24 juni 2025

Antwoord:

- Het is een houten brug van 130 meter lang. Normaliter wordt er bij deze afmetingen gekozen voor een stalen en/of betonnen variant. In dit project is hoog ingezet op CO2 reductie, hout slaat zelfs CO2 op en is een hergroeibaar materiaal. Dit in tegenstelling tot reguliere bouwmaterialen zoals beton en staal. Daarnaast is het brugdek ingericht als een 'opgetilde' straat. Dit houdt in dat er ruimte is voor groen, bankjes maar ook een waterstroompje dat de plantvakken voedt met water. Dit alles wordt gebouwd bovenop het 2e spoorknooppunt van Nederland. De combinatie van een innovatief ontwerp en de complexe bouwlocatie zorgen voor onvermijdelijke uitdagingen.
- 2. En we lezen nog geen maatregelen om verder te besparen. Dat is toch vreemd bij zo'n miljoenenoverschrijding. Hoe kan het college terughoudend zijn over een heg knippen bij een gevaarlijke kruising, maar hier de rekening zo doorschuiven? Graag een reflectie van het college.

Antwoord:

- Het project is nagenoeg afgerond er zijn geen mogelijkheden om bijvoorbeeld te versoberen of de scope te verkleinen. Kostenbeheersing is voortdurend een belangrijk aandachtspunt geweest in de gesprekken met uitvoerders en Prorail en blijft dit tot de oplevering van de Passerelle. Ten aanzien van het kunstwerk op de Passerelle is bijvoorbeeld besloten dit niet uit te voeren. Realisatie van een brug van deze omvang is niet eerder gedaan. Aan de voorkant was ook bekend dat er een onzekerheidsmarge was ten aanzien van uitvoeringsvraagstukken. Belangrijk is wel om te benoemen dat als we het oorspronkelijk aangevraagde krediet van €27,6 miljoen uit 2021 hadden geïndexeerd alleen over het nog uit te voeren werk, het benodigde krediet was uitkomen (op basis van een grove berekening) op circa €32,5 miljoen. Daarmee was het krediet met gedeeltelijke indexatie nagenoeg toereikend geweest.

De fractie van de PvdA heeft de volgende vragen gesteld

Openbaar busvervoer

1. Het busvervoer is fors onder druk komen te staan. De rituitval was groot, en hoewel de provincie inmiddels in actie is gekomen en de eerste signalen van verbetering zichtbaar zijn, is het probleem nog lang niet opgelost. Drie keer zoveel rituitval als de norm is simpelweg niet acceptabel. Onbetrouwbaar openbaar vervoer zorgt ervoor dat mensen afhaken, en dat tast niet alleen de mobiliteitskeuzes aan, maar ook de inclusiviteit van ons vervoerssysteem. Wij roepen het college op om hierin alert te blijven en Gedeputeerde Staten hier consequent op te blijven aanspreken.

Antwoord:

- Het college constateert ook dat we de stijgende lijn in het functioneren van het openbaar vervoer weer te pakken lijken te hebben. Het college is hoopvol dat dit herstel doorzet en dat de focus nu kan verschuiven naar het verder doorontwikkelen van het OV busvervoer met een concrete verbeteringen voor

Datum

24 juni 2025

de reizigers in de (regio) Zwolle. Conform een eerdere toezegging heeft het college de afgelopen tijd de brieven van Gedeputeerde Staten van Overijssel met uw raad gedeeld, waarmee u periodiek werd geïnformeerd over het presteren van de vervoerder (EBS). Eventuele nog te volgen statenbrieven kunt u in de toekomst inzien via de volgende link:

- [Ingekomen stukken Provincie Overijssel](#)

Het college blijft uiteraard alert en gaat indien nodig het gesprek aan met de opdrachtgever.

Fietsenstalling station Stadshagen

1. De beantwoording van de artikel 45-vragen door het college bevestigt wat we allang zagen: er is een tekort aan fietsenstallingen bij station Stadshagen. En de conclusie dat er voorlopig geen permanente oplossing komt, is ronduit teleurstellend. In een stad waar we het STAP-principe (Stappen, Trappen, OV, Pas dan auto) omarmen, is dit tekort op deze plek, bij een nieuw station, niet uit te leggen. Graag een reactie van de wethouder op de relatie tussen deze problematiek en het STAP-principe.

Antwoord:

- We onderschrijven de noodzaak voor extra fietsenstallingen bij station Stadshagen volledig en willen die ook realiseren. Zeker omdat we als stad de STOMP-gedachte omarmen. Daarom hebben we een verkenning gedaan naar tijdelijke maatregelen. Uit deze verkenning blijkt echter dat tijdelijke maatregelen geen effectieve oplossing zullen bieden en tevens in verhouding erg kostbaar zijn.

De onderzochte locaties voor tijdelijke fietsnietjes liggen relatief ver van het perron en bieden niet de kwaliteit die reizigers verwachten. Fietsers willen hun fiets het liefst dichtbij het station parkeren, op een goed ingerichte plek. Als die afstand of kwaliteit niet in orde is, zullen veel reizigers hun fiets alsnog in de bestaande, reeds overvolle stallingen plaatsen. Daarmee lossen de tijdelijke maatregelen het probleem onvoldoende op.

Bovendien leveren de tijdelijke voorzieningen maximaal 40 plekken op, terwijl de behoefte is ingeschat op 100 tot 125. De kosten per plek zijn hoog in verhouding tot het verwachte gebruik. Dat maakt de tijdelijke maatregelen niet effectief en financieel niet verantwoord.

We richten ons op een structurele, duurzame en toekomstbestendige uitbreiding van de fietsenstalling, in samenwerking met ProRail. De kosten voor extra stallingen zijn al hoog en de beperkte ruimte nabij het perron maakt de opgave extra complex. Er liggen inmiddels enkele eerste ideeën, die we op dit moment nader onderzoeken en uitwerken. Zoals wethouder Rots in het debat over het voorjaarsmoment heeft toegezegd, komen we bij de begroting bij de raad terug met een voorstel voor de uitbreiding van de fietsenstalling bij het station Stadshagen.

Datum

24 juni 2025

Gebiedsvisie ZSDZ

1. De gezamenlijke gebiedsvisie op het grensgebied tussen Zwolle, Staphorst, Dalfsen en Zwartewaterland is een stap in de goede richting. Een integrale blik op regionale ruimtelijke ontwikkeling is nodig. Tegelijkertijd is het belangrijk dat inwoners niet verrast worden als het bijvoorbeeld gaat om de mogelijke uitbreiding van Hessenpoort naar het noorden. In de communicatie richting bewoners moet helder zijn wat er onderzocht wordt, en wat de mogelijke gevolgen kunnen zijn. We vragen het college daarom om actief en transparant te communiceren met bewoners en hen tijdig te betrekken.

Antwoord:

- Deze vraag is een oproep, die we vooral kunnen onderstrepen. Eén van de acties uit de gebiedsvisie ZSDZ is het doorzetten van de gebiedstafel. Hierin zitten overheden en buurtbelangenorganisaties met elkaar om tafel. Eén van de doelen daarvan is om actief te communiceren over de planvorming van diverse trajecten en wat dit betekent voor het gebied.

Uitvoeringsprogramma (be)leefbaar groen

1. De PvdA is positief over de ambitie om bij stedelijke inbreiding de hoeveelheid groen per inwoner op peil te houden. Toch is het lastig als die groei niet evenredig over de stad wordt verdeeld. Een inwoner aan de rand van de binnenstad heeft immers weinig aan een nieuw park in Berkum. We begrijpen de noodzaak van prioriteren, maar vragen het college nadrukkelijk om te blijven kijken naar de leefkwaliteit in alle wijken, zeker waar vergroening ook sociale functies vervult.

Antwoord:

- Het groen en recreatiebeleid gaat uit van 10 ambities, met 2 belangrijke speerpunten: 'groen groeit mee met de groei van de stad' en 'groen dichtbij inwoners'. Groen groeit mee met de groei van de stad monitoren we via de richtlijn van 75m² per nieuwe woning. De eerste stap voor realisatie van deze ambitie is het aanwijzen van nieuwe parklocaties in het Ruimtelijk Toekomst Perspectief. In de Perspectiefnota zit een voorstel om realisatie van dit park een stap dichterbij te brengen. Dit is extra op de huidige prioritering van het uitvoeringsprogramma. In de huidige prioritering zijn juist de acties die gericht zijn op de ambitie groen dichtbij inwoners (2-22-200). Dit door de aanplant van toekomstbomen in de bestaande straten en te zoeken naar mogelijkheden voor plantsoenen binnen 200m van bestaande woningen. Uw vraag om nadrukkelijk te blijven kijken naar de leefkwaliteit in alle wijken delen we zeker en dit heeft onze blijvende aandacht.

De fractie van D66 heeft de volgende vragen gesteld:

Gebiedsvisie Ten Noorden van de Vecht

Datum

24 juni 2025

1. We hebben kennisgenomen van de Gebiedsvisie Ten Noorden van de Vecht. Wij kunnen ons vinden in de uitgezette lijn maar hebben gelijktijdig ook wel zorgen.

Velen hebben meegedacht, de vier kernpunten lijken verstandig, maar wat is daarvan de waarde? De streekvereniging De Marsen is tijdens het traject uitgestapt, we lezen dat het aan de betreffende besturen is om af te wegen in hoeverre adviezen worden overgenomen en de visie laat zien waar men het eens is en waar verschillende beelden bestaan. Er lijkt sprake te zijn van volop participatie, maar er lijken ook een aantal voorbehouden te worden geplaatst. Hoe moeten we dat nu bezien? Zijn teleurstellingen niet ingebakken? De risicoparagraaf stemt ons ook niet echt gerust. Is de wethouder met ons van mening dat we dat zouden moeten voorkomen? En zo ja, hoe?

Antwoord:

- De status van het document is zoals in het collegebesluit staat. We betrekken de gebiedsvisie bij ontwikkeling van (lokaal) omgevingsbeleid. Bijvoorbeeld omgevingsvisies.

Dan: Bij de start van dit proces was de verwachting (bijvoorbeeld bij de streekvereniging de Marsen) dat keuzes werden gemaakt over wat waar. Bijvoorbeeld ten aanzien van de uitbreiding van Hessenpoort en de railterminal. Die keuzes konden nog niet gemaakt worden. Planvormingsprocessen daarvoor nemen tijd in beslag en zijn afhankelijk van allerlei ontwikkelingen. We blijven wel in goed overleg met de streekvereniging en hebben regelmatig afstemming wat allemaal speelt in het gebied. En dat kan er toe leiden dat keuzes op maatschappelijk belang het individuele belang van gebied/individuele inwoner negatief beïnvloed. En dat risico is er altijd bij ruimtelijke ontwikkelingen. Belangrijk is dat de gebiedsvisie geen eindproduct is van een proces, maar ook het begin om goed en constructief met elkaar in gesprek te blijven. En het voornemen is om dat ook te gaan. Gemeentegrens ontkennend.

Passerelle

1. D66 is blij met de aanleg van de Pasarelle. Imposant. We kijken uit naar de ingebruikname. Het zal een gebied dat dicht tegen de binnenstad ligt aanzienlijk toegankelijker maken. Nog even kijken naar het afgelopen traject. Wat zijn nu de lessen die getrokken worden als we kijken naar het ophogen van het budget vanwege het feit dat het Rijk en gemeente het krediet voor zoiets niet indexeren? Dan moet de politiek steeds uitleggen dat iets duurder is geworden. Dat is voor aanzien van de overheid niet goed. Kortom, hoe kunnen we een begroting ook toekomstgericht realistischer maken?

Antwoord:

- Op dit moment worden de gemeentelijke kredieten niet standaard geïndexeerd. Binnen de Strategische InvesteringsAgenda (kortweg: SIA) is centraal een post opgenomen voor indexatie en niet op projectniveau. Het Rijk kiest er doorgaans

Datum

24 juni 2025

wel voor om jaarlijks de kredieten van een indexatie te voorzien. Als we het oorspronkelijk aangevraagde krediet van €27,6 miljoen uit 2021 alleen zouden indexeren over het nog uit te voeren werk, dan zou het benodigde krediet uitkomen (op basis van een grove berekening) op circa €32,5 miljoen. Daarmee was het krediet met gedeeltelijke indexatie nagenoeg toereikend geweest.

-

Kop van Assendorp en Burgemeester van Roijensingel

1. Goed dat de Kop van Assendorp, vanwege bestaande zorgen, grondig geëvalueerd is. De onderzoeken laten veelbelovende resultaten zien, maar we zijn er nog niet. Daarom onderschrijven we het belang van het nu oppakken van de Burgemeester van Roijensingel, een logisch verhaal.

Zwolle heeft echter veel projecten die met elkaar samenhangen. Hoe wordt de goede samenhang en interactie nu bewaakt? We hebben twee weken geleden kunnen zien dat de organisatie daar wel de juiste tools voor ontwikkeld heeft. Maar hoe komen die afwegingen nu bij ons als raad? Hadden we de noodzaak van de eerdere aanpak van de Van Roijensingel niet kunnen zien aankomen? En zo kunnen we ons ook voorstellen dat onderdelen van bepaalde projecten beter kunnen wachten op de stappen in een ander project.

Het nu oppakken van de Van Roijensingel gaat gefinancierd worden vanuit de Singel. Kan de wethouder ons verzekeren dat dit niet ten koste gaat van andere elementen/ambities uit die Singel, aangezien het visietraject nog niet helemaal afgerond is, terwijl het wat ons betreft veel belovend is?

Antwoord:

- Het klopt dat we de urgentie op de Burgemeester van Roijensingel al eerder hebben zien aankomen. De verwachting was echter dat de Visie op de Singel van Zwolle eerder afgerond en vastgesteld zou worden, zodat we gelijktijdig aan het vaststellen van de visie ook de start met de Burgemeester van Roijensingel zouden kunnen markeren. Een bijlage bij de visie is een faseringsstrategie. Daarbij wordt inzicht gegeven in de fasering van de gehele Singel en de bijbehorende kosten. Het starten van de Burgemeester van Roijensingel is noodzakelijk ongeacht de overige projecten in de Singel, vanwege de urgentie vanuit het functioneren van de Kop van Assendorp, het afronden van het laatste ontbrekende deel naar het station en de verbinding tussen Spoorzone en Stadshart.

De fractie van het CDA heeft de volgende vragen gesteld:

Overlast gestalde fietsen bij station Stadshagen

1. Dat is in de eerste plaats de beantwoording van de vragen die we als CDA gesteld hebben over de overlast van gestalde fietsen bij het NS station Stadshagen. Het college geeft aan de geschetste problemen te herkennen, maar voorlopig geen geld te hebben om hiervoor een oplossing te vinden. Voorzitter, dat is voor het CDA niet acceptabel. In de SIA, die eerder vanavond



Datum

24 juni 2025

behandeld is, is een post van 0,8 miljoen opgenomen voor de realisering van kleine fietsenstallingen in het stadshart omdat dat cruciaal is voor de Mobiliteitstransitie. Mogelijk kan een klein gedeelte van deze investering ingezet worden om de problemen in Stadshagen op te lossen. Voor het CDA is voorlopig niets doen in ieder geval geen optie en wij zullen bij de behandeling van de PPN een motie indienen om in 2026 hiervoor geld te reserveren.

Antwoord:

- We hebben kennis genomen van het stadpunt van het CDA. Daarom zien we de aangekondigde motie met belangstelling tegemoet.

Datum

24 juni 2025

Evaluatie Kop van Assendorp

1. Als CDA hebben wij zorgen over de uitkomsten van de onderzoeken en met name de conclusies die op basis hiervan getrokken worden. Doel van de herinrichting was “meer ruimte geven aan voetgangers, fietsers en groen”. Problemen en het zich onveilig voelen worden vooral gekoppeld aan “nog te veel auto's die bovendien nog te hard rijden”. Maar voorzitter, veel problemen ontstaan doordat fietsers zich niet aan verkeersregels houden, door de snelheid van fietsers en door het “voorrang nemen”. Met name voor ouderen wordt fietsen daardoor als steeds onveiliger ervaren. Elkaar in de ogen kunnen kijken gaat voor jongeren veel sneller dan voor ouderen en even afstappen om de situatie te kunnen overzien levert soms boze opmerkingen op omdat deze fietsers in de ogen van jongeren “opeens stilstaan”. Gaan we dat probleem aanpakken of laten we het gebeuren? En is de situatie voor voetgangers verbeterd? Het STOMP-principe lijkt losgelaten te zijn, want trappen komt echt voor stappen, zeker in de houding van fietsers. Meer ruimte voor voetgangers was een doel. Kan de wethouder hier iets over zeggen?

Antwoord:

- De evaluatie van de Kop van Assendorp laat juist zien dat het doel van meer ruimte geven aan voetgangers, fietsers en groen gehaald is. Wat de evaluatie vooral laat zien is dat veel weggebruikers nog moeten wennen aan de nieuwe inrichting. Vanzelfsprekend heeft de ene weggebruiker hier meer last van hebben dan de ander. Tegelijkertijd zijn de inrichting en verkeersregels niet anders dan heel veel andere wegen in de binnenstad van Zwolle. Op dit soort wegen is rekening houden en contact hebben met elkaar onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Voor wat betreft het STOMP-principe, dit is zeer zeker niet losgelaten. De breedte van het voetpad op bijvoorbeeld de Sassenpoorterbrug laat zien hoeveel ruimte de voetganger gekregen heeft. De evaluatie laat zien dat het gedrag van sommige fietsers ongewenst is. Dat is een constatering die voor heel Zwolle (of zelfs Nederland opgaat). We verwachten dat de verdere afname van het autoverkeer het ongewenste gedrag verder voorkomt.

Heroriëntatie Zwarte Waterzone

1. Deze is inhoudelijk nagenoeg afgerond, maar, ik citeer: *“het tempo wordt nu afgestemd op de planning van het toekomstbeeld Holtenbroek, zodat de participatie van de heroriëntatie en de participatie van het toekomstbeeld kunnen worden gecombineerd”*. Wat betekent dat in de praktijk? Hoeveel ruimte is er nog voor de inwoners van Holtenbroek om invloed te hebben op de kansen die grondeigenaren zien?

Datum

24 juni 2025

Antwoord:

- De raadsbrief geeft aan dat de bewoners ook in dat proces bij het opstellen van het toekomstperspectief input kunnen leveren op de ontwikkeling van de Zwartewaterzone. De heroriëntatie is in eerste instantie een verkennend onderzoek waarbij de mogelijkheid van ontwikkeling wordt onderzocht. Op basis van de heroriëntatie volgt een proces tot verdere uitwerking waar de bewoners zoals in Hanze is beschreven, worden betrokken.

Gebiedsvisie Ten Noorden van de Vecht

1. Complimenten voor de wijze waarop hier co-creatie vorm heeft gekregen. Het levert een mooi en evenwichtig document op, waar echter geen rechten aan kunnen worden ontleend.

Het is nu aan de overheden om de uitkomsten van dit proces te verwerken in hun plannen en het vertrouwen van de deelnemers niet te beschamen. Blijft wel de vraag hoe de 35 deelnemers aan dit proces hun achterban hebben meegenomen in het proces. Kan de wethouder dat nog toelichten?

Antwoord:

- Ze hebben onder andere via de werkplaatsen met inwoners deelgenomen. En via de communicatiekanalen van de buurtbelangen organisaties is dat gebeurd. En dat is ook iets wat bij hen ligt. En we hebben diverse informatieavonden georganiseerd. Die druk en goed bezocht waren. O.a. bij het Rode Hert en De Spil in Dalfsen.

De fractie van GL heeft de volgende vragen gesteld:

Overbelasting fietsenstalling bij station Stadshagen

1. Fietsenstalling is overbelast, er wordt veel gebruik van gemaakt. De oorzaken zijn niet in beeld, maar er is wel een oplossing gewenst, want door de groei van de Tippe zal het station waarschijnlijk nog drukker worden. Uitbreiding van de stalling is daarom gewenst. Kan de AFAC hier een rol spelen? Is er een mogelijkheid om hier OV fietsen toe te voegen, kan en wil de wethouder daar voor lobbyen?

Antwoord:

- De AFAC kan in theorie een rol spelen bij het verwijderen van fout gestalde fietsen en fietswrakken. Dit kan echter alleen op door het college aangewezen gebieden waar een parkeerverbod voor (brom)fietsen geldt. De omgeving van station Stadshagen is op dit moment niet aangewezen als een van deze gebieden. Wel kan de AFAC aanwezige fietswrakken verwijderen bij station Stadshagen. Ook zet de AFAC incidenteel fietsen die buiten de rekken zijn gestald in rij en gelid.

Datum

24 juni 2025

De OV fiets is een product dat NS aanbiedt bij haar stations. Ondanks dat de NS zelf niet rijdt op het traject Zwolle – Kampen is dit in de basis geen reden om hier geen OV fietsen aan te bieden. Op diverse stations in de regio, bijvoorbeeld station Kampen of Dalfsen worden immers wel OV fietsen aangeboden. De afweging die NS tot op heden gemaakt heeft, is dat station Stadshagen in essentie vooral een forenzen station is waarbij reizigers met hun eigen fiets naar en van het station reizen. Het aanbieden van OV fietsen is op dit moment commercieel niet interessant en leidt naar verwachting ook niet tot een lagere stallingsbehoefte.

Gebied ten noorden van de Vecht

1. Het gebied ten noorden van de Vecht is in alle opzichten een randgebied. Heel mooi dat vier gemeentes hier grensontkennend hebben gewerkt. Ook de participatie van de bewoners is hier erg sterk! Toch zijn de belangen wel tegen gesteld en de uitkomst niet heel helder. Voor de deelnemers van de participatie was begrip “bodem- en water sturend” erg vaag. Wat kan de gemeente doen om dat begrip beter te duiden voor inwoners?

Antwoord:

- Dat kunnen en doen we op een aantal manieren:
 - o We voeren periodiek overleg met de Streekvereniging de Marsen. Tijdens dit overleg kunnen we het begrip nader toelichten.
 - o Bij de verdere planvorming van de ontwikkelingen in het gebied geven we concreet aan hoe ‘water bodem sturen is toegepast’.
 - o In het Ruimtelijk Toekomstperspectief hebben we nader invulling gegeven aan het begrip ‘water-bodem-sturen’ voor dit gebied. Dat wil zeggen dat we bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening moeten houden met een veranderend klimaat en daarmee de kansen op meer wateroverlast en meer periodes van droogte in de toekomst. Klimaat adaptief ontwerpen is hierbij het credo. We gaan daarbij uit van het natuurlijke water en bodemsysteem ten opzichte van nieuwe pompen en gemalen.

Toelichting

Vervolg

De raadsbrieven worden ter afhandeling op de besluitvormingsronde van maandag 7 juli geplaatst, inclusief de beantwoording