

Propositie Zwolle Zwartewaterallee	
1. a. Algemene omschrijving van het plan	De Zwartewaterallee is een van oorsprong typische kantoor- en bedrijvenlocatie langs de hoofdverkeerstructuur aan de noordzijde van Zwolle. De gemeente Zwolle staat voor de opgave invulling te geven aan de verdere duurzame groei van de stad. Een ambitie die ze enkel kan realiseren in nauwe samenwerking met haar inwoners en betrokken partners, zoals de marktpartijen en de woningcorporaties. De gemeente heeft op deze locaties geen grondbezit. Het grondbezit voor de vijf ontwikkellocaties is in handen van afzonderlijke marktpartijen, die op deze locaties woningbouw willen realiseren. De verdichting die daardoor plaatsvindt in de zone langs de Zwartewaterallee vraagt om publieke investeringen in infrastructuur en het klimaatadaptief herinrichten van de openbare ruimte.
b. contactpersoon	Henrieke Selles, h.selles@Zwolle.nl 06-25746133
2. a. Woningbouwwolume	1300 Woningen, waarvan 750 woningen binnen 3 tot 5 jaar zullen starten.
b. Locatie + typering woningbouw	In de zone langs de Zwartewaterallee worden op vijf ontwikkellocaties de komende jaren 1.300 woningen toegevoegd. Daarmee 'verkleurt' de zone van een monofunctionele werk- en leeromgeving in een gemixte woon-en werkomgeving. De vijf ontwikkellocaties binnen het gebied betreffen sloop- en nieuwbouw en transformatie van bestaande (veelal bedrijfs- en kantoor)locaties naar woningbouw en de ontwikkeling van enkele onbebouwde locaties.



c. Wat is het beoogde
woningbouw-programma?

Programma:

Totaal aantal netto toe te voegen woningen 1.300

Waarvan in categorie sociale huur 305 woningen

Waarvan door een woningcorporatie (indien beschikbaar) 305 woningen

Waarvan in categorie middenhuur 365 woningen

Waarvan in categorie betaalbare koop 362 woningen

Percentage betaalbare woningen 79 %

Betaalbaarheid:

Zwolle heeft een betaalbaarheidsagenda vastgesteld waarin de maatregelen op gebied van betaalbaarheid van de woningen zijn toegelicht. Het beleid is op 3 pijlers gebaseerd: zorgen voor voldoende aanbod, instrumentarium, en experimenteren Met deze betaalbaarheidsagenda beogen we de toe te voegen woningen en de reeds bestaande woningen in Zwolle betaalbaar te houden voor de doelgroep.



Betaalbaarheidsagenda 2022.pdf

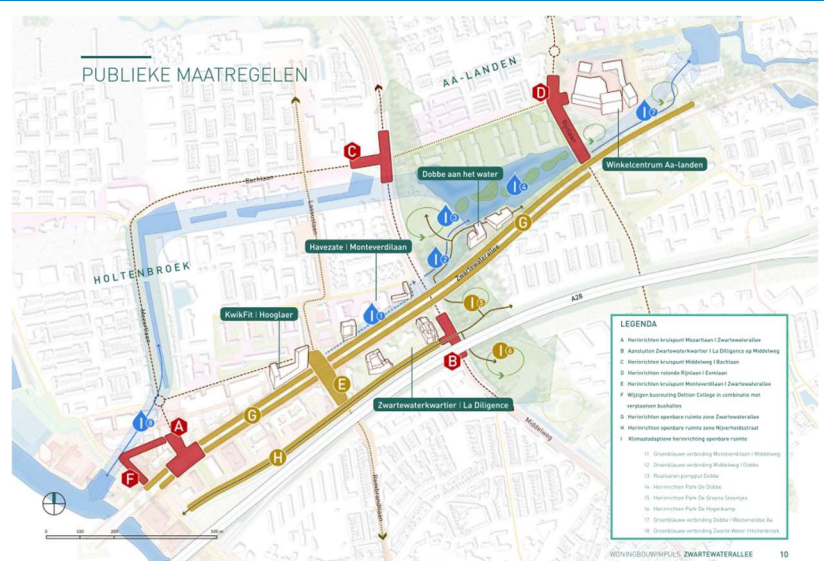
Ook stelt Zwolle jaarlijks haar prijsgrenzen vast. Voor 2022 zijn ze weergegeven in bijgevoegde tabel.

Segment		CPI	
		koop	huur
1	Goedkoop	< € 224.154	< € 763,47
2a	Middelduur -1	< € 277.524	< € 907,29
2b	Middelduur -2	< € 346.905	< € 1120,77
3	Duur	> € 346.905	> € 1120,77

Doelgroepen:

De ontwikkellocaties hebben grote impact op de ontwikkelingen van de wijk. De marktpartijen streven daarom naar een vitale mix van doelgroepen op zowel gebiedsniveau als op wijkniveau te creëren. De focus ligt op een gezonde verhouding van woonmilieus en een verbetering van de samenhang met de directe omgeving en de wijk. De invulling van de diverse ontwikkellocaties zijn gebaseerd op diverse marktstudies en vraag-en doelgroepen analyses. Voor Holtenbroek is hiervoor gebruikt gemaakt van de DISC methodiek en voor Aa-landen is een vraag-en doelgroepen analyse uitgevoerd door Companen. Uit deze analyses bleek de behoefte naar betaalbare woonruimte van een grote groep mensen die in het centrum niet aan bod komt, maar wel stedelijk en relatief dichtbij de voorzieningen wil wonen. Met deze ontwikkeling wordt voor (nagenoeg) alle doelgroepen gebouwd. De woonproducten die worden ontwikkeld zijn voor een groot deel appartementen in het goedkope en middeldure segment. Deze worden hoofdzakelijk ontwikkeld voor de doelgroepen die zijn benoemd en geadviseerd in deze analyses. Met behulp van deze gezamenlijke aanpak van de marktpartijen wordt een goede match tussen doelgroep en woningtype en een versterking van de leefbaarheid en identiteit van de wijken gerealiseerd.

3. a. Pakket benodigde bovenplanse infrastructuur



1. Niet toerekenbare deel WBI:

- a. Herinrichten kruispunt Mozartlaan/Zwartewaterallee:
- c. Voorrangskruispunt Middelweg/Bachlaan:
- f. Busrouting Deltion in combi met verplaatsen huidige bushalte:

Bij de WBI aanvraag voor de Zwartewaterallee zijn van de bovenstaande maatregelen slechts het toerekenbare deel aan de woningen meegenomen in de uiteindelijke aanvraag. Om de maatregelen toch te kunnen uitvoeren en snel met de woningbouw te beginnen is het noodzakelijk dat de middelen voor de onroerendbare deel ook gedekt zijn. Op dit moment is dit niet het geval. De onderbouwing en noodzakelijkheid van bovenstaande maatregelen is terug te vinden in de WBI aanvraag. Bijgevoegd de aanvraag en het collegebesluit.



201117_Beslisnota
college_Woningbouw



201112 Bijlage
I_Verbeelding aanvr

2. Fietstunnel Middelweg:

In het hart van de ontwikkelingen Zwartewaterallee ligt de Middelweg. Zie rode lijnen op onderstaande kaart. Dit is een belangrijk punt waar veel fietsers samenkomen. Deze stromen kruisen gelijkvloers met de Zwartewaterallee, de buitenring van Zwolle. Om de nieuwe woningen te kunnen bouwen en de toename van fiets- en autoverkeer op te vangen, is het noodzakelijk dat deze kruising ongelijkvloers wordt. Dit zorgt voor een goede bereikbaarheid van de woningen voor alle vervoerwijzen. En hiermee kunnen we een goede coördinatie op alle verkeersregelingen op de ring voor elkaar krijgen waarmee de doorstroming geborgd blijft. Tegelijkertijd wordt met de tunnel de verkeersveiligheid en de aantrekkelijkheid om te lopen of fietsen vergroot.

Zonder deze tunnel zal de bereikbaarheid als gevolg van de nieuwe woningen onder druk komen te staan. De capaciteit van dit kruispunt zit nu al tegen de grens aan (verzadigingsgraad 90%). Met de te verwachten toename van zowel het aantal auto's als langzaam verkeer als gevolg van de woningbouwontwikkeling en de verdere ontwikkeling van de stad (buitenring wordt binnenring) is de aanleg van deze langzaam verkeerstunnel dus noodzakelijk. Effecten hiervan blijven niet beperkt tot dit kruispunt, want dit kruispunt maakt onderdeel uit van een gecoördineerde regeling die op de hele ring draait. Dit heeft ook consequenties voor het functioneren van de Zwartewaterallee als calamiteitenroute voor de A28.

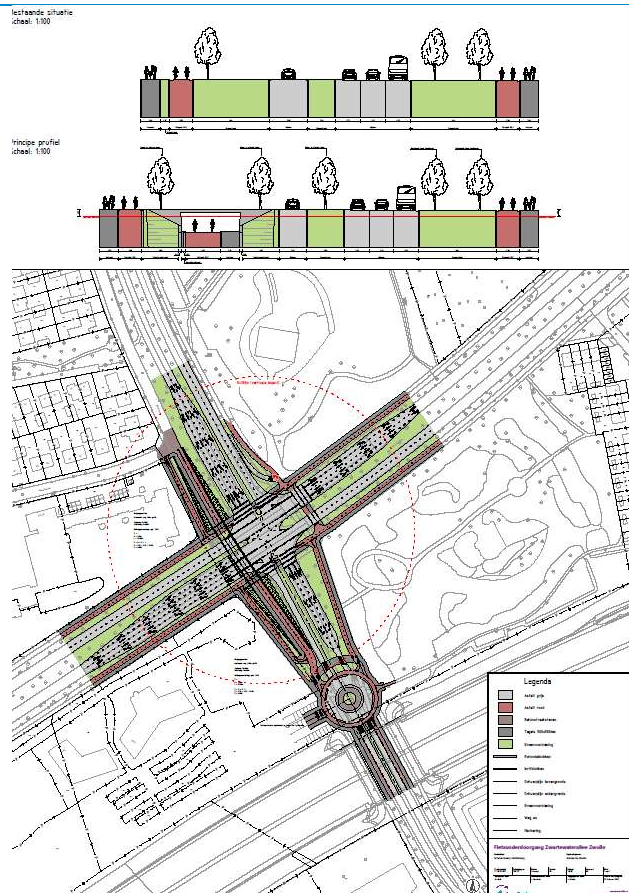
Met deze verbinding worden niet alleen de nieuw te bouwen woningen langs de Zwartewaterallee ontsloten, maar ook de hoofdfietsroute vanuit Stadshagen loopt hier langs en de verbinding

maakt ook onderdeel uit van de regionale snelfietsroute Zwolle – Hasselt. Alle fietsers op die route hebben ook profijt van deze maatregel. Hun route wordt veiliger, comfortabeler en sneller. We stimuleren hiermee maximaal dat bestaande en nieuwe inwoners in dit deel van Zwolle voor actieve mobiliteit kiezen.

En wat ook niet onvermeld mag blijven is dat langs de Middelweg enorm veel sportfaciliteiten liggen en een middelbare school. Het is dus een route die door kinderen veel wordt gebruikt. Landelijk is het al jaren beleid vanuit het rijk om voor veilige schoolroutes te zorgen. Deze maatregel geeft daarvoor een impuls.

De fietsroute sluit bij de zuidkant aan op een kruispunt waar één van de woningbouwvlekken van de Zwartewaterallee aantakt. Dit kruispunt moet hierdoor heringericht worden tot rotonde om de bewoners van de nieuwe woningen een veilige ontsluiting te geven.





b. Is er naar verwachting aanwijsbare impact op hoofdnetwerken (Rijk)?	Nee. Op stadsniveau ligt er een relatie tussen de Zwartewaterallee en de A28. Door de ligging van de A28 in het stedelijke (wegen)netwerk van Zwolle maakt de A28 integraal onderdeel uit van de stedelijke (hoofd)infrastructuur. Omgekeerd is de Zwartewaterallee onderdeel van de zogenaamde calamiteitenroutes (U-routes) van de Rijkswegen. Met de voorgenomen maatregel wordt de kwaliteit van de U-route vergroot en neemt de robuustheid van het stedelijk wegennet toe.
c. Flankerend beleid	Zwolle heeft in 2019 haar mobiliteitsvisie "Mobiliteit brengt Zwolle verder 2022 – 2030" (Zwolse visie op mobiliteit Gemeente Zwolle) vastgesteld. Daarin wordt het STOP-principe en de duurzaamheidsladder ("ladder voor duurzaam stedelijke ontwikkeling") als basis voor het Zwolse mobiliteitsbeleid genoemd. De ambitie op het gebied van verstedelijking is om de stad (en regio) zodanig op te bouwen dat de auto-afhankelijkheid beperkt wordt. Stedelijke ontwikkeling en mobiliteit hebben een sterke onderlinge relatie. De opbouw van de stad en de mobiliteitsvoorzieningen zijn bepalend voor de mobiliteitsvraag en de keuze van een vervoerswijze. We passen de principes van nabijheid en knooppuntontwikkeling toe: verdichting en

ontwikkeling worden daarom afgestemd op OV-knooppunten en doorfietsroutes, Het aanbod van deelmobiliteit wordt de komende jaren verder uitgebreid. Ook is gekozen voor het principe van het afwaarderen van de huidige parkeerring rondom de Binnenstad van 50 naar 30 km/uur en verschuiven van het verkeer naar de buitenring van Zwolle, waaronder de Zwartewaterallee. Dit is vertaald in de Omgevingsvisie "Ons Zwolle van morgen 2030" die in 2021 is vastgesteld ([Omgevingsvisie | Gemeente Zwolle](#)).

Het parkeerbeleid van Zwolle wordt het komend jaar aangepast met als uitgangspunt voor de Zwartewaterallee dat de parkeernormen voor nieuwbouw worden verlaagd en dat parkeren hoofdzakelijk inpandig en collectief wordt opgelost.

In het plangebied wordt gewerkt met een mobiliteitsprogramma van eisen. Hierbij wordt de STOMP methodiek als basis gebruikt. Resultaat hiervan is onder meer een pakket aan maatregelen op het gebied van verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement (met name de scholenaanpak) en communicatie en stimuleringsmaatregelen voor lopen, fietsen en deelmobiliteit.

4 Omvang financieel tekort

Zwartewaterallee		
	Excl. BTW	Incl. BTW
Totaal investering	€ 8.400.000	€ 10.164.000
Dekking gemeente	€ 2.400.000	€ 2.904.000
Tekort	€ 6.000.000	€ 7.260.000

1. Niet toerekenbare deel WBI: 0,9 miljoen (excl. BTW)

Herinrichten kruispunt Mozartlaan/Zwartewaterallee: 163 k prijspeil 2018 (excl. BTW)

Voorrangskruispunt Middelweg/Bachlaan: 476k prijspeil 2018

Busrouting Deltion in combi met verplaatsen huidige bushalte: 251k prijspeil 2018 (excl. BTW)

2. Fietstunnel Middelweg: 7,5 miljoen (excl. BTW)

De kosten zijn gebaseerd op het ontwerp in deze aanvraag. Dat betreft de aanleg van de fietstunnel met een lengte van de bak van 150 m. Er worden 7 rijstroken en 2 fietspaden gekruist met de tunnel, dus er moet een aanzienlijke lengte gemaakt worden. Bovendien moet de Zwartewaterallee 1 m hoger worden opgehoogd

Totale omvang financieel tekort 0,9 + 7,5 = 8,4 miljoen (excl. BTW)

Hiervan verwachten we € 2,4 miljoen (excl. BTW) te kunnen cofinancieren (prijspeil 2022). Dit is uiteraard onder voorbehoud van besluitvorming hierover.

in de verstedelijkingsstrategie. Daarvoor zijn reeds verdiepende studies uitgevoerd, wat heeft geleid tot specifieke randvoorwaarden en uitgangspunten ter verrijking van de ontwikkelprincipes, die we ook in project meenemen. Belangrijk vertrekpunt daarbij is dat nieuwe binnenstedelijke ontwikkeling de klimaatbestendigheid van de hele stad helpt verbeteren. Dat doen we onder meer door royale klimaatdragers te ontwikkelen. Dit betekent dat bestaande infrastructuur-assen een opwaardering krijgen gericht op water en groen. Daarvoor krijgt de auto een veel minder prominente plek om ruimte vrij te maken voor klimaatadaptieve maatregelen. Daarvoor is een integrale mobiliteitstransitie de sleutel. Door vanuit nabijheid te redeneren en vervolgens toepassing van het STOMP-principe creëren we daadwerkelijk ruimte. Echter de mobiliteitsinvesteringen zijn daarvoor wel essentieel om bereikbaarheid in Zwolle te borgen en alternatieven te realiseren om een afnemend autogebruik te bewerkstelligen.

Door te bouwen in de stad leggen we tevens geen nieuwe druk op het bodem- en watersysteem, we kiezen heel bewust de plekken waar al bebouwing en verharding is. Dit project en andere projecten binnen de stedelijke contour van Zwolle kunnen worden gezien als 'gids' projecten voor de hele regio. De projecten zijn een rechtstreekse vertaling van de inzichten uit de verstedelijkingsstrategie regio Zwolle. We zien ook dat onze Omgevingsvisie als bovenliggend gemeentelijk kader en de verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle zeer veel overeenkomsten vertonen wat betreft uitgangspunten en ontwikkelprincipes. Daardoor zetten we mede met dit project de toon voor de regio.

Het past binnen de nader in te vullen randvoorwaarde op gebied van onrendabele toppen binnen de Versnellingsafspraken Zwolle/Kampen die in het BO Mirt van 2020 is genomen, en in BOL 2021 is bevestigd.

Dit plan is daarnaast onderdeel van de sleutelgebieden uit de Regionale Woonagenda van de provincie Overijssel.