

Mobiliteit Spoorzone

September 2022

1. Inleiding

In het Ontwikkelkader Spoorzone zijn zes ontwikkelprincipes opgenomen, zoals we geven voorrang op aan schone mobiliteit en we gaan voor kwaliteit van leven. We zetten maximaal in op schone vervoerswijzen en hanteren daarbij het STOMP principe. Bij het STOMP principe wordt voorrang gegeven aan voetgangers (stappen) en fietsers (trappen), dan aan openbaar vervoer, vervolgens deelauto's (maaz) en dan privé auto's. Dit vraagt bij de inrichting van het gebied om een andere manier van denken.

Samen met de coalities wordt gewerkt aan een nadere uitwerking van het Ontwikkelkader voor het thema Mobiliteit. Het gaat daarbij om een Mobiliteitsconcept Spoorzone (hoofdstuk 2) en Verkeerstructuren (hoofdstuk 3).

2 Mobiliteitsconcept Spoorzone

Om de ambities uit het ontwikkelkader te verwezenlijken is het randvoorwaardelijk dat er een mobiliteitsconcept voor de Spoorzone ontwikkeld wordt. Dit concept is een integraal samenhangend pakket van maatregelen voor voorzieningen, stimulerende maatregelen en regels. Die samenhang is erg belangrijk. Je kan bv wel inzetten op fiets- en voetganger, maar als de routes niet op orde zijn of je kan je fiets niet stallen, halen we onze ambitie niet.

We zetten daarom in op een totaalpakket aan maatregelen. Hieronder geven we een eerste overzicht. Komend jaar werken we dit verder uit.

Het pakket aan maatregelen dat we voorzien bestaat uit:

1. Excellente voet- en fietspaden met dagelijkse voorzieningen nabij
2. Goede en voldoende fietsparkeergelegenheid
3. Inzetten op doelgroepen zonder of met laag autobezit
4. Inzetten op deelmobiliteit die dichtbij, beschikbaar en betaalbaar is
5. Parkeertarieven
6. Flankerend beleid in omliggende wijken
7. Lage parkeernormen
8. Autoparkeren in hubs aan de randen van het gebied
9. Hoe gaan we om met bestaande functies en bestaand gebied

2.1 Excellente voet- en fietspaden met dagelijkse voorzieningen nabij

Om voetganger en fiets centraal te zetten zijn excellente routes nodig, zowel in het gebied, als in de verbinding met de omgeving. Koggepark en Engelenpad zijn hierin de autoluwe dragers van het gebied. Naast een goede ruimtelijke kwaliteit van deze twee routes is een programmatische vulling langs de route van belang. Dat maakt de routes aantrekkelijk om te nemen en zorgt ook in de avond- en nachturen voor sociale veiligheid/ ogen op straat. Door dagelijkse voorzieningen in de nabijheid van deze routes te programmeren, worden mensen maximaal gestimuleerd om zich lopend of fietsend door het gebied bewegen.

Daarnaast zijn (meer) verbindingen naar de omliggende wijken en doorgaande fietsroutes van belang. Een van de belangrijkste routes hierin is de nieuw te vormen tunnel onder het spoor, in het verlengde van de Kamperweg

2.2 Goede en voldoende fietsparkeergelegenheid

Om mensen te stimuleren dat ze gaan fietsen, zijn goede en voldoende stallingsmogelijkheden nodig. Zo moet er aan de zuidzijde van het station een nieuwe openbare fietsparkeervoorziening komen. En

bij het ontwerp van gebouwen dient men rekening te houden met inpandig fietsparkeren. Het is belangrijk om vroegtijdig in ontwerpprocessen hiermee rekening te houden.

2.3 Inzetten op doelgroepen met weinig autobezit/autogebruik

In de Spoorzone gaan we uit van lage parkeernormen. Dat betekent dat het gebied vooral ruimte biedt aan zowel bewoners als bedrijven die gericht zijn op deelmobiliteit en openbaar vervoer. Dit vraagt om goede communicatie naar toekomstige geïnteresseerden.

2.4 Inzetten op deelmobiliteit die dichtbij, beschikbaar en betaalbaar is

Een goed aanbod van deelmobiliteit maakt onderdeel uit van het mobiliteitsconcept. Zowel voor verplaatsingen van hub naar woning/werk, als vervoer binnen het gebied of binnen de stad (denk daarbij vooral aan deelfietsen). Voor verplaatsingen met een grotere afstand is het OV met (bus)station Zwolle dichtbij. Het alternatief is een deelauto.

Op dit moment draaien we een pilot met Movez, waarin provincie, gemeente, Deelfiets Nederland en Amber samenwerken, om ervaring op te doen met deelmobiliteit en het delen van parkeerplaatsen in de Spoorzone.

2.5 Hogere Parkeertarieven

Een gebied waar voetganger, fiets en verblijfskwaliteit centraal staan, vraagt om parkeertarieven voor auto's die daarbij aansluiten. De tarieven van de hubs voor bewoners en de tarieven voor openbare parkeerplekken moeten in balans zijn. Dat vraagt om hogere tarieven dan de huidige tarieven. Voor exacte bedragen is nader onderzoek nodig.

2.6 Flankerend beleid in de omliggende wijken

Om te voorkomen dat de omliggende buurten overlast gaan ervaren van bewoners/workers/bezoekers van de Spoorzone die in hun buurt gaan parkeren is flankerend beleid voor deze buurten nodig. Het flankerend beleid moet gereed zijn voordat de eerste projecten in de Spoorzone gerealiseerd worden.

2.7 Lage parkeernormen

Bij een autoluw gebied passen lage parkeernormen. Deze ambitie is reëel omdat we een nieuw centrumgebied maken en we ontwikkelen direct naast de grote OV-knoop van station Zwolle. In het Ontwikkelkader zijn de normen al vastgelegd. Het gaat om een gemiddelde norm van 0,5 voor woningen (waarvan 0,2 voor bezoekers) en een reductie van 60 % op de standaardnorm voor functies, werken & voorzieningen. Dit betekent dat 7 op de 10 woningen geen eigen auto hebben. We gaan de gemiddelde norm per deelgebied voor woningen, functies en voorzieningen verder uitwerken en differentiëren.

2.8 Autoparkeren in hubs aan de randen van het gebied

Om verblijfskwaliteit en een aantrekkelijke buitenruimte te creëren, is het gewenst dat de auto zo veel mogelijk aan de randen van de Spoorzone wordt opgevangen in hubs. En dat de route er naar toe zo min mogelijk impact in het gebied heeft. Verder hebben we te maken met acceptabele maximale loopafstanden vanuit de hub naar woningen en voorzieningen. De combinatie van deze aspecten levert de locatie van de hubs op. In het hoofdstuk verkeersstructuur zoomen we in waar we de hubs willen realiseren. De hubs in de Spoorzone vormen samen één systeem. Uitwisseling onderling is mogelijk en bezoekers kunnen in alle hubs parkeren.

2.9 Bestaande deelgebieden en functies

In de Spoorzone zijn nu al veel bestaande woningen, bedrijven en andere functies. Voor deze bestaande functies blijven we de bestaande parkeernormen hanteren. Maar de ambitie is wel dat ook deze bestaande functies in de toekomst gaan bijdragen aan het realiseren van de ambities van de

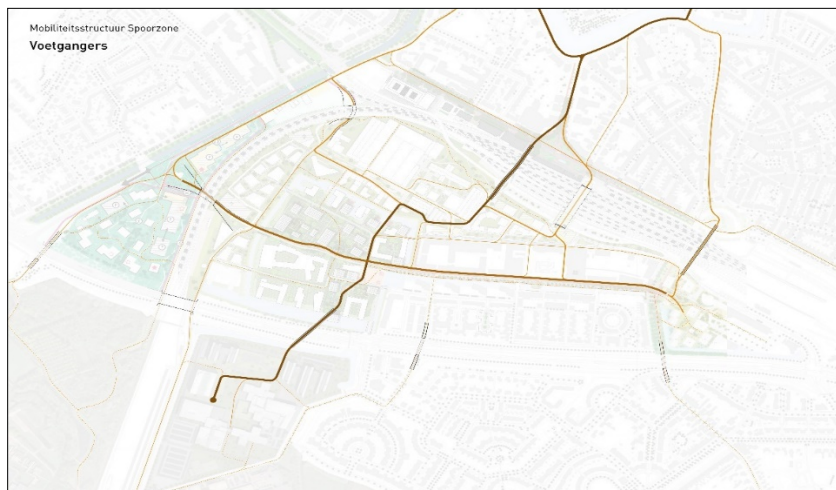
Spoorzone. Bij gewijzigd gebruik, worden in principe de nieuwe parkeernormen gehanteerd. Door alle ontwikkelingen zal het gebied langzaam verkleuren. De eerste gesprekken met partijen worden daarover al gevoerd.

De onderdelen van het mobiliteitsconcept zijn op hoofdlijnen verwerkt in de nota's van Uitgangspunten opgenomen en worden in de hierop volgende ontwikkelplannen verder uitgewerkt. Het mobiliteitsconcept wordt tegen de zomer volgend jaar ter besluitvorming aan de raad voorgelegd, zodat het een toetsingskader wordt voor vergunningsaanvragen in de toekomst.

3 Verkeersstructuur Spoorzone

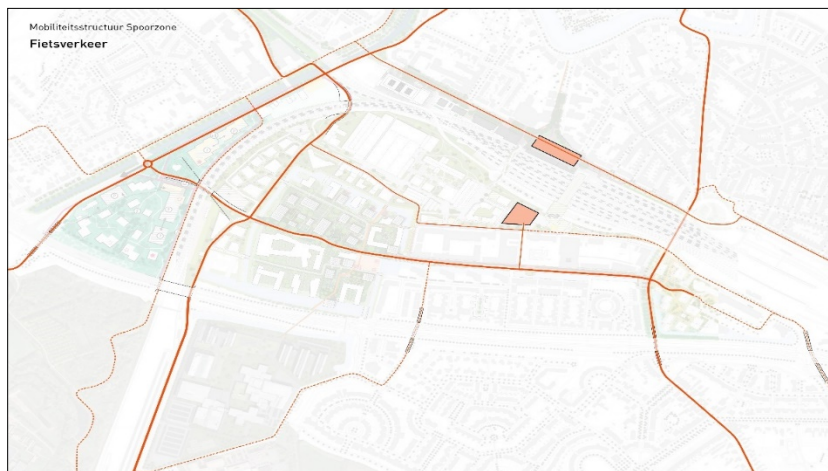
Met de coalities in het gebied is intensief samengewerkt om tot een goed, gedragen voorstel voor verkeersstructuur voor de toekomst te komen. Dat zijn de routes voor alle vervoerwijzen en de locaties van de hubs. Deze routes worden opgenomen in de nota van Uitgangspunten Openbare Ruimte van de gemeente die in het voorjaar aan de raad ter besluitvorming wordt voorgelegd. Hieronder worden per vervoerwijze de routes toegelicht.

3.1 Voetganger



Voor de voetganger wordt gewerkt aan een fijnmazig netwerk van verbindingen en open ruimtes in het gebied waar hij gebruik van kan maken. De hoofdroutes zijn Koggepark en Engelenpad. Op korte termijn worden de eerste verbeteringen al doorgevoerd. Het Koggepark wordt volgend jaar tussen van Karnebeekpad en Hanzeplein. Daarbij wordt ook de aansluiting naar Hanze Oost/Hanzebad verbeterd. De Passerelle is in voorbereiding. Bij de ontwikkeling van de Hanzebadlocatie/het Gildenhof wordt de aansluiting met de monumentale spoorbrug verbeterd en aantrekkelijker gemaakt..

3.2 Fietser



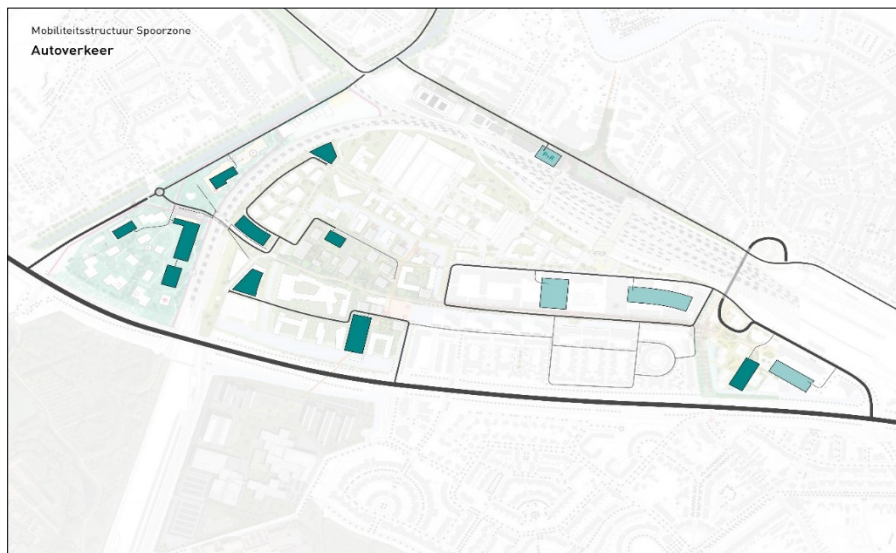
De fiets wordt in de Spoorzone ontsloten via een aantal routes. Dat zijn de huidige routes van Karnebeekpad, Koggelaan, Lünenpad en de fietssnelweg langs Windesheim naar Hattem. Daar voegen we een tweetal routes aan toe:

1 de route naar Stadshagen in de hoek bij de Werkplaatsen

2 de route vanuit Gildenhof langs de Reysigerweg naar Zwolle-Zuid.

Volgend jaar wordt al fors geïnvesteerd in de aanleg van een fietsstraat in het Koggepark en wordt de aansluiting op het Van Karnebeekpad verbeterd. Ook het fietspad Van Karnebeekpad wordt tussen de tunnels verbreed. Recent zijn al maatregelen in de Van Karnebeektunnel getroffen om de veiligheid te verbeteren (reflecterende, overrijdbare trottoirband en aanpassing verlichting).

3.3 Auto + hubs



Om het gebied zoveel mogelijk autoluw te houden, zijn een aantal routes bepaald die naar verschillende hubs leiden. Door het gebied naar de andere kant rijden is op termijn niet meer mogelijk.

Belangrijke uitgangspunten bij de totstandkoming van de autostructuur zijn:

- Geen doorsnijding van Engelenpad en Koggepark
- Bestaande woningen blijven bereikbaar.

- Limiteren van hoeveelheid autoverkeer door de Koggetunnel
- Hart van het gebied waar Engelenpad en Koggepark elkaar kruisen, het Hanzeplein, autovrij maken

Bestaande woningen blijven bereikbaar

In een deel van de Spoorzone wonen al mensen. Dat is het stuk tussen de Dortmundstraat en de Stockholmstraat (deelgebied Hanzewonen). Deze woningen blijven, net als nu, via 2 routes bereikbaar. Of via de Hanzeallee – Bremenstraat. Of via de Hanzelaan en Koggelaan. Daarmee is de bereikbaarheid voor hen gegarandeerd.

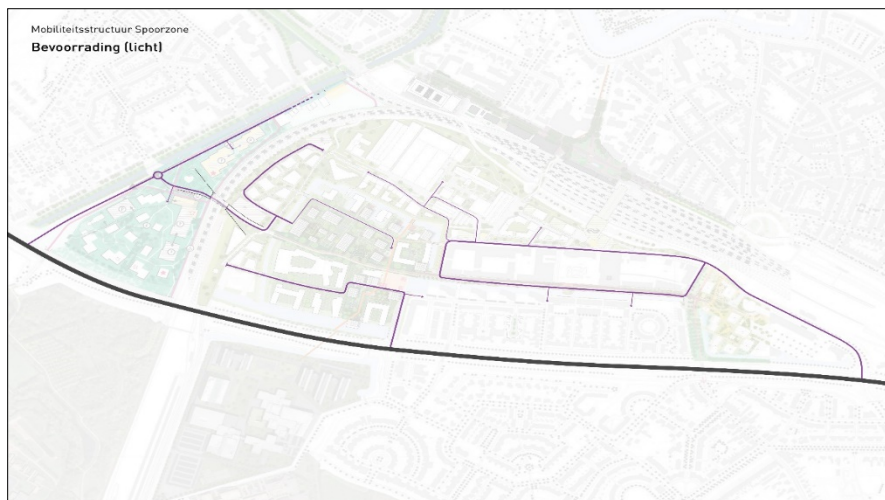
Limiteren van hoeveelheid autoverkeer door de Koggetunnel

De Koggetunnel zal in de toekomst een nieuwe, veel bredere onderdoorgang worden dan de huidige tunnel. Hiermee worden diverse hubs bereikbaar. De tunnel sluit aan in het hart van Willemskwartier op de Nieuwe Veerallee. Om dit een bruisend hart te laten zijn en een leefbare verblijfsplek is het gewenst de hoeveelheid autoverkeer op deze route en door de Koggetunnel op het niveau van een woonstraat te houden.

Hart van het gebied waar Engelenpad en Koggepark elkaar kruisen, het Hanzeplein, autovrij maken

De twee ruimtelijke dragers van de Spoorzone komen bij elkaar bij het Hanzeplein. Dat moet een levendige plek worden in het gebied. Hier willen we de voetganger en fietser ruim baan geven.

3.4 Lichte logistiek (95 % van de logistieke bewegingen)

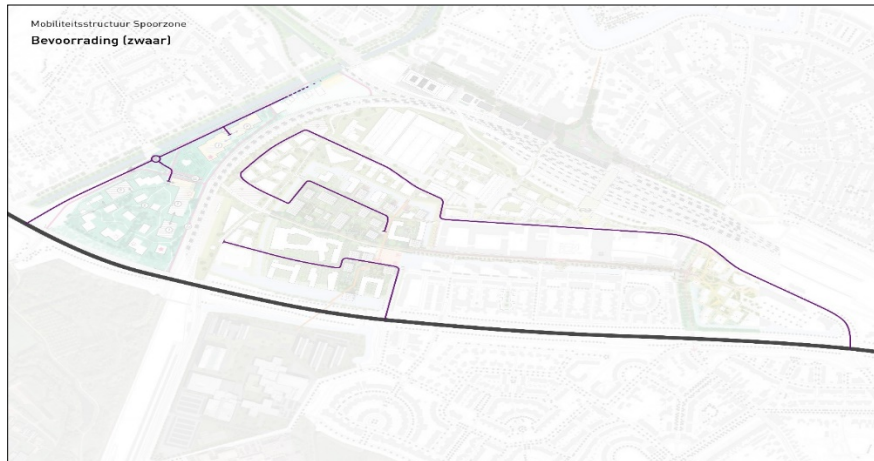


Ook al maken we de wijk autoluw, toch blijven er bepaalde vervoersbewegingen die echt in het gebied moet komen. Dat zijn bijvoorbeeld leveranciers, pakketdiensten, bouwverkeer, installateurs, afvalinzameling, hulpdiensten en mindervaliden. Deze stromen zijn in beeld gebracht en TNO/Fabrications heeft een advies geschreven hoe deze logistiek met zoveel mogelijk comfort en zo min mogelijk overlast kan worden gerealiseerd. Dit wordt in de volgende fase door de gebiedscoalities uitgewerkt.

De lichte logistiek (kleine bestelbusjes) kan via dezelfde routes als het autoverkeer rijden. Indien het gewenst is om verder het gebied in te prikken voor bevoorrading, kan dat op venstertijden die we hiervoor zullen vaststellen. Deze maken onderdeel uit van het mobiliteitsconcept. Daarbij willen we aansluiten bij de ontwikkelingen in de binnenstad waarbij we zoveel mogelijk emissievrij vervoer

stimuleren (of verplichten), gebruik van licht materiaal willen stimuleren en door middel van slimme oplossingen pakketbezorging willen organiseren.

3.5 Zware logistiek (5 % van de logistieke bewegingen)



De zware logistiek gaat niet om grote aantallen vrachtbewegingen, maar wel om grote voertuigen. Deels betreft dit bouwverkeer en verhuishagens. Maar ook de maakindustrie, musea en scholen hebben regelmatig leveringen met grote voertuigen. Deze passen niet door de toekomstige Koggetunnel. Daarom zijn voor zware vracht andere routes opgezet. Ook hier zal met venstertijden gewerkt worden. Voor bouwstromen onderzoeken we bouwhubs zodat vracht zoveel gebundeld het gebied wordt binnengebracht.

Ook de afvalinzameling proberen we zo slim mogelijk te organiseren zodat het aantal transportbewegingen niet groter wordt dan noodzakelijk.

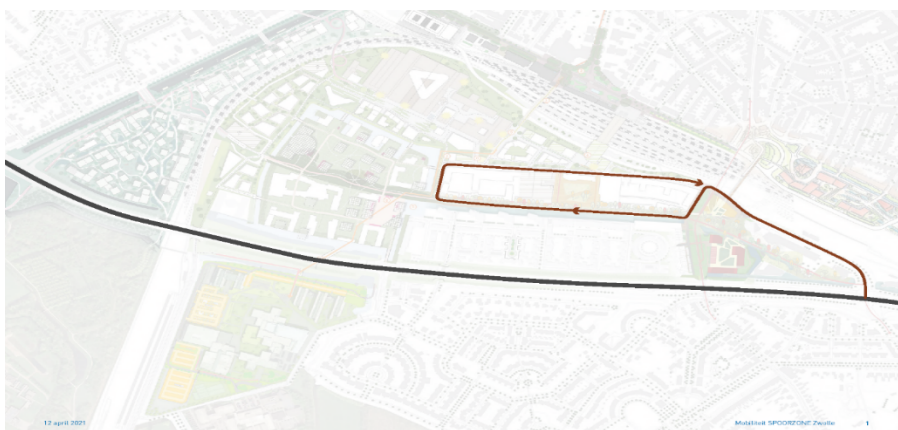
3.6 Nood- en hulpdiensten

Hiervoor is het randvoorwaardelijk dat ze overal kunnen komen. Ze kunnen gebruik maken van de routes die er zijn. En om verder het gebied in te prikken kunnen ze, net als in de binnenstad, voorbij een poller of een slim camerasysteem rijden waardoor ze in het voetgangersgebied komen en daar hun bestemming kunnen bereiken.

3.7 Mindervaliden

Voor mindervaliden is de loopafstand van de hubs tot veel woningen te groot. We borgen de toegankelijkheid door in de nabijheid van woningen & voorzieningen in de openbare ruimte een oplossing te vinden.

3.8 Treinvervangend busvervoer



Incidenteel wordt aan het spoor gewerkt en zijn er vervangende bussen nodig. Naar verwachting zal het aantal treinvrije perioden de komende jaren minder zijn dan we de afgelopen jaren hebben meegemaakt. 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.

3.9 Aanliggend wegennet

Om de bovenstaande ambities te realiseren moeten ook maatregelen getroffen worden op het omliggende wegennet. In de Omgevingsvisie Mijn Zwolle van morgen is de ambitie om doorgaand verkeer zoveel mogelijk te werken en af te voeren via o.a. IJsselallee: Buitenring wordt Binnenring. Daarvoor willen we een samenhangend pakket aan maatregelen doorvoeren:

- Definitieve openstelling Van Karnebeek tunnel
- Herinrichting Stationsplein, Oosterlaan, Westerlaan (in uitvoering)
- Herprofiëren Nieuwe Veerallee naar erftoegangsweg met een maximale snelheid van 30 km per uur
- Aanpassing kruisingen IJsselallee.

3.10 Faseringsplan

Het bovenstaande beschrijft de beoogde eindsituatie. Niet alle maatregelen kunnen tegelijk worden getroffen. Daarom wordt een faseringsplan opgesteld dat rekening houdt met routes voor langzaam- en autoverkeer. Ook worden de routes voor het bouwverkeer meegenomen, zodat de wijk tijdens de verbouwing aantrekkelijk en leefbaar blijft.

4 De volgende stappen

De beschrijving van de toekomstige verkeersstructuur, zoals toegelicht in het vorige hoofdstuk, is zo goed als rond. Hiermee staat een stevige basis waar we op verder kunnen bouwen. Dat gaan we de komende periode doen.

We voorzien voor de volgende fase t/m zomer 2023 de volgende activiteiten:

1. Uitwerken mobiliteitsconcept Spoorzone & opstellen en vaststellen toetsingskader mobiliteit
2. Opstellen & bijhouden dynamische parkeerbalans
3. Uitwerken invulling hubs
4. Uitwerken governance & financieringsstructuur van de hubs
5. Opstellen faseringsplan

Deze onderwerpen worden de komende periode verder uitgewerkt en later in 2023 ter vaststelling aan de gemeenteraad voorgelegd.