

Informatienota voor de raad

9 maart 2023

Onderwerp: Artikel 45-vragen over afwaardering Veerallee tot een fietspad en besluitvormingsruimte Spoorzone.
Versienummer: 1.1

Portefeuillehouder: G. Rots
Informant: A. Westenberg
Afdeling: ZWPP
Telefoon: 06-49056870
Email: A.Westenberg@zwolle.nl
Bijlagen: Artikel 45 vragen Swollwacht

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

De beantwoording van de bijgevoegde artikel 45-vragen van Swollwacht over de Veerallee de afwaardering van de Veerallee tot een fietspad en besluitvormingsruimte Spoorzone.

Toelichting op het voorstel

Inleiding

Op 2 februari 2023 zijn er artikel 45 vragen gesteld door Swollwacht over de Veerallee de afwaardering van de Veerallee tot een fietspad en besluitvormingsruimte Spoorzone. De raad ontvangt door middel van deze informatienota de antwoorden op de art. 45 vragen.

Kernboodschap

Wij beantwoorden de vragen van de raadsfractie van Swollwacht als volgt:

1. Middels welk besluit en wanneer heeft de gemeenteraad besloten tot afwaardering van de Veerallee tot een fietspad?

Tijdens het raadsdebat over de Nota van uitgangspunten (NvU) Willemskwartier op 30 januari 2023 zijn op meerdere momenten door verschillende fracties onjuiste straatnamen benoemd waardoor mogelijk verwarring is ontstaan. De NvU Willemskwartier beschrijft de afwaardering van de Nieuwe Veerallee voor autoverkeer (mogelijk tot een fietsstraat), niet de afwaardering van de Veerallee tot fietspad. Zie onderstaand kaartbeeld voor de straatnamen in de omgeving van het Willemskwartier.



De herwaardering van de Nieuwe Veerallee (inclusief parallelweg) is gewenst omdat dit kansen biedt om een verblijfsgebied te realiseren wat leefbaar en aantrekkelijk is voor bestaande bewoners van het Veeralleekwartier en nieuwe bewoners van het Willemskwartier. Dit kan betekenen dat de Nieuwe Veerallee (inclusief parallelweg) wordt getransformeerd tot erftoegangsweg, mogelijk een fietsstraat zoals genoemd in de NvU, waarbij de maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30 km per uur. In alle gevallen is autoverkeer nog steeds mogelijk op de Nieuwe Veerallee. De afwaardering past in de lijn die al is ingezet op de Westerlaan, Stationsplein en Oosterlaan en die is voorzien voor de singelzone, zoals in het onlangs vastgestelde ontwerp voor de Kop van Assendorp. De uitwerking hiervan vindt plaats in de volgende fase van de gebiedsontwikkeling, in het ruimtelijk ontwikkelingsplan (ROP).

De gemeenteraad heeft nog niet besloten voor definitieve afwaardering van de Nieuwe Veerallee voor autoverkeer. Wel heeft de gemeenteraad ingestemd met de Omgevingsvisie Ons Zwolle van morgen 2030 (2021). Op stadsniveau is voor de binnen- en buitenring het volgende vastgelegd: “Door deze keuzes te maken voor de buitenring ontstaat meer ruimte op de binnenring voor lokaal bestemmingsverkeer en fiets en voetganger en verbeteren we de verblijfskwaliteit op de binnenring.” (p.69). Daarnaast is het noordoostelijk deel van de Nieuwe Veerallee op de plankaart van de Omgevingsvisie (p.4) aangegeven als stadsstraat: “Stadsstraten vormen het decor voor het dagelijkse leven. Het zijn de belangrijkste openbare ruimtes van de stad en tegelijkertijd bieden ze ruimte voor een mix aan functies, zoals winkels, cafés, kappers, boekenzaken, restaurants, wonen etc. Dit geeft invulling aan de nabijheid van voorzieningen. Stadsstraten zijn gericht op fietser en voetganger en moeten ook in de avonduren sociaal veilig zijn.” (p.33).

In het Ontwikkelkader Spoorzone (2020) heeft de gemeenteraad ook al een aantal besluiten genomen over de ontwikkeling van de Spoorzone. Zo is het STOMP-principe vastgelegd en is het principe van het zoveel mogelijk afvangen van auto's aan de randen van het gebied en de principelocaties van de hubs in het raamwerk 2035 vastgelegd.

2. Welke besluiten kan de gemeenteraad nog nemen in het proces van de uitwerking van de Spoorzone?

De gemeenteraad kan nog besluiten over de ROP's van de verschillende deelgebieden en over de bestemmingsplannen c.q. omgevingsplannen. Daarnaast heeft het college bij de behandeling van de Informatienota Ontwikkeling Spoorzone: inzicht en samenhang (oktober 2022) toegezegd dat de kaders voor het mobiliteitsbeleid ter vaststelling aan de raad worden voorgelegd.

3. Aanvullend op vraag 2, kan het college aangeven welke besluitvormingskeuzes heeft de gemeente ten aanzien van (a) parkeren, (b) autoluw en afwaardering wegen, (c) aantallen woningen. En indien deze keuzes er zijn dan in welke deelgebieden en wanneer worden deze keuzes aan de raad voorgelegd ter besluitvorming (indien bekend).

Zoals bij vraag 1 al gesteld heeft de gemeenteraad in oktober 2020 al belangrijke keuzes gemaakt bij het vaststellen van het Ontwikkelkader Spoorzone. Dit Ontwikkelkader is nader uitgewerkt in de nota's van uitgangspunten (NvU's) van de deelgebied. De keuzes over aantallen woningen zijn door de gemeenteraad gemaakt bij vaststelling van de NvU's voor District Z, Werkplaatsen en Lurelui (NS), het Hanzekwartier en het voorliggende Willemskwartier. In deze NvU's zijn ook de principes voor de verkeersontsluiting en het STOMP-principe bevestigd. Als gevolg van het STOMP-principe wordt andere vormen van mobiliteit (voetganger, fiets, openbaar vervoer en deelgebruik) gestimuleerd en eigen autobezit en -gebruik ontmoedigd. Daarbij is het gewenst een samenhangend pakket van maatregelen te treffen. Hierbij is gebruik gemaakt van een nieuwe parkeernorm voor het berekenen van het benodigde aantal parkeerplaatsen (zie voor onderbouwing vraag 7). Daarnaast ligt een groot deel van de keuzes al vast in de aanvraag en toekenning van de Woningbouwimpulssubsidie (Wbi) van 2021. Ook in deze Wbi-aanvraag zijn het STOMP-principe en de aantallen woningen per deelgebied vastgelegd. De gemeenteraad is over het collegebesluit geïnformeerd en heeft voor deze subsidie al een cofinancieringsbesluit genomen.

4. Heeft het college ten tijde van het participatieproces duidelijk gedeeld met de inwoners in veronderstelling te zijn dat de afwaardering van de Veerallee tot een fietspad een inmiddels genomen besluit was (zie vraag 1)?

Van afwaardering van de Veerallee tot een fietspad is geen sprake in de NvU Willemskwartier en was derhalve geen onderwerp in het participatieproces. Wel is gesproken over afwaardering van de Nieuwe Veerallee voor autoverkeer en het realiseren van een autoluwe buurt.

5. Is het college het met Swollwacht eens dat participatie over inmiddels genomen besluiten verwarring en verkeerde verwachtingen kan scheppen?

Het college is het met Swollwacht eens dat het belangrijk is in participatieprocessen het kader waarbinnen participatie kan plaatsvinden zorgvuldig te definiëren. In het participatieproces voor de NvU Willemskwartier is echter geen sprake geweest van participatie op onderwerpen waar al besluitvorming op heeft plaatsgevonden. Belanghebbenden en belangstellenden hebben in een transparant proces kunnen meedenken over de uitgangspunten en ambities voor het Willemskwartier. Zie voor een toelichting op het participatieproces hoofdstuk 6 van de NvU Willemskwartier.

6. Waarom is gekozen om de inwoners te raadplegen ten aanzien van inmiddels (veronderstelde) genomen besluiten (zie vraag 1)? En wat heeft het college gedaan met de input op dit thema uit het participatieproces?

Zie beantwoording voorgaande vragen.

7. Op welke onderzoeken baseert het college zich te aanzien van de behoefte van onze inwoners aan parkeerhubs en deelauto's in tegenstelling tot een beschikking over een eigen auto en een parkeerplaats bij de woning?

Voor het invoeren van het STOMP-principe heeft adviesbureau Rebel in opdracht van de gemeente en de drie gebiedscoalities een rapport opgesteld: Mobiliteitsstrategie Zwolle / Hanzeland (2020), zie bijlage. Onderdelen van dit rapport kunnen worden overgenomen en uitgewerkt in de Nota van Uitgangspunten van de verschillende deelgebieden. Het rapport beschrijft op welke wijze het STOMP-principe kan worden geïmplementeerd in de Spoorzone en welke samenhangende set van maatregelen genomen moeten worden om de implementatie succesvol te laten verlopen. Het rapport beschrijft ook dat als het gebied ontwikkeld wordt op een traditionele manier, met gebruikelijke parkeernormen, de gewenste kwaliteit niet behaald wordt. In dat geval moet veel meer ruimte worden gereserveerd voor de auto en parkeren en blijft veel minder ruimte over voor voetgangers en fietsers en voor de vergroening van de Spoorzone. Dit advies is overgenomen en uitgewerkt in de deelgebieden van de Spoorzone in NvU's.

8. Over welke inzicht in de verkeersbewegingen, mogelijke geitenpadjes en overlastgebieden beschikt de gemeenten op basis waarvan het mobiliteitsconcept in Willemskwartier en de hele Spoorzone tot stand zijn gekomen?

De verkeerskundige structuur is gebaseerd op het STOMP-principe en is in de deelgebieden uitgewerkt. De samenvatting van het geheel aan uitgangspunten en principes is in de Informatienota Ontwikkeling Spoorzone: inzicht en samenhang met de raad gedeeld en in de informatieronde van oktober 2022 besproken.

9. Is het college het met Swollwacht eens dat de Nota van Uitgangspunten en een verdere uitwerking in een scenariovorm moet plaatsvinden? Zodat het debat en de besluitvorming binnen de raad gefaciliteerd worden.

Het college ontraadt het maken van scenario's en is het niet met Swollwacht eens. Voor de gebiedsontwikkelingen in de Spoorzone zijn heldere uitgangspunten door de raad vastgesteld in het

Ontwikkeldkader Spoorzone, Omgevingsvisie Ons Zwolle van morgen 2030 en de NvU's van de deelgebieden. Per deelgebied worden deze uitgangspunten verwerkt naar ROP's die ter besluitvorming worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Het opstellen van een ROP is een tijdrovende en kostbare opgave, waar het opstellen van verschillende scenario's onnodig veel tijd en kosten met zich meebrengt. In de gevolgde systematiek, die is gebaseerd op de Routekaart Gebiedsontwikkeling, is juist gekozen om het proces te stroomlijnen en de gemeenteraad in een aantal stappen te laten besluiten over ontwikkelplannen. Eerst door het vaststellen van een gebiedsvisie (het Ontwikkeldkader Spoorzone), vervolgens over de uitgangspunten in NvU's en tot slot over de ROP's en bestemmingsplannen c.q. omgevingsplannen.

Vraag 10. Is het college bereid om de uitwerking van de deelgebieden in de Spoorzone in een scenariovorm aan de gemeente voor te leggen? Waarin o.a. diverse opties worden voorgesteld ten aanzien van het parkeren en mobiliteit? En waarin diverse opties worden voorgelegd ten aanzien van de financiële uitschieters zoals kunstwerken (bruggen, tunnels) en werken aan water en kanalen?

Het college is daar niet toe bereid. Zoals bij vraag 9 betoogd is de besluitvorming in verschillende stappen aan uw raad voorgelegd. Bovendien zijn de uitgangspunten voor parkeren en mobiliteit, verkeersontsluiting en kunstwerken, de door de gemeenteraad toegekend cofinanciering (en de daaropvolgende subsidies voor de versnelling van de woningbouw) al financieel gedekt. Aanpassingen op de ingezette weg zullen vrijwel zeker gevolgen hebben voor de toegekende subsidies, de omvang van het woningbouwprogramma en leiden tot forse vertragingen of zelfs afstel.

Openbaarheid

Dit voorstel is openbaar.

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

voorzitter, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer

