



Informatienota voor het college

Datum 26 maart 2024

Onderwerp Stadsrandhub Hessenpoort
Versienummer 1

Portefeuillehouder Gerdien Rots

Samenvatting

We willen starten met een haalbaarheidsonderzoek voor een stadsrandhub op de locatie van Rijkswaterstaat (zoutloods). Stadsrandhubs fungeren als een soort P+R voor de stad en geven op drukke dagen ruimte om (goedkoop) te parkeren in de stad. Deze locatie is uit de locatiestudie als voorkeurslocatie naar voren gekomen. Resultaat van het haalbaarheidsonderzoek is het in beeld brengen van de eisen waar de hub aan moet voldoen, welke interventies er nodig zijn om dat te bereiken en welke flankerende maatregelen genomen moeten worden om de hub tot een succes te maken.

Bijlagen

1. Locatiestudie
2. Convenant provincie

Openbaarheid

- ☒ Openbaar
☐ Geheim

Wij stellen u voor kennis te nemen van

Het college besluit kennis te nemen van:

- 1 de uitgevoerde locatiestudie stadsrand hub Noord en de daaruit volgende voorkeurslocatie naast het districtskantoor van Rijkswaterstaat langs de corridor A28-Noord tot nader haalbaarheidsonderzoek anders doet vermoeden.
- 2 het verder uitzetten van een haalbaarheidsonderzoek als volgende stap in de verkenning naar de stadsrandhub Hessenpoort.
- 3 de intentie het bijgevoegde convenant 'Ontwikkeling regionale mobiliteitshubs Overijssel' te ondertekenen zodra het haalbaarheidsonderzoek positief afgerond is.

Collegebesluit d.d.:

- ☐ Conform
☐ Gewijzigd
☐ Aangehouden
☐ Teruggenomen



Datum

26 maart 2024

Inleiding

Zwolle is een stad met aantrekkingskracht en heeft de ambitie om tot 2030 jaarlijks 10.000 woningen in 10 jaar toe te voegen. Naast de woningbouwopgave hebben ook klimaatadaptatie, energietransitie, gezondheid, mobiliteitstransitie en bereikbaarheid impact op de beschikbare ruimte en het gebruik daarvan. Door de vele inbreiding in de stad wordt ook gekeken naar alternatieven voor bestaande parkeerplaatsen, om plaats te maken voor woningen en leefruimte voor huidige en toekomstige Zwollenaren. De Omgevingsvisie 'Ons Zwolle van Morgen 2030' benoemt mobiliteitshubs als een belangrijk middel om de groei en ontwikkeling van de stad te faciliteren en tegelijkertijd invulling te geven aan de verschillende opgaven. Mobiliteitshubs zijn ruimtebesparend, een aanjager om mobiliteit en andere opgaven anders in te passen. Zwolle definieert binnen het te bouwen mobiliteitshubnetwerk een vijftal typen mobiliteitshubs. Dit zijn de centrumhubs, de OV-hubs, de buurthubs, de microhubs en de stadsrandhubs.

De provincie Overijssel wil het openbaar vervoer versnellen en een robuust netwerk creëren die via regionale hubs met elkaar in verbinding staan. Aan de hand van de 'routekaart hubs' wordt mede in de regio Zwolle invulling gegeven aan de regionale hubs die de provincie in samenwerking met stakeholders wil ontwikkelen. Het Ministerie van I&W en de provincie Overijssel zijn betrokken bij de MIRT-verkenning (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) waarbinnen ook uitgebreid aandacht is voor mobiliteitshubs rondom de stad Zwolle. In het MIRT-onderzoek (uitgevoerd door Studio Bereikbaar) naar de bereikbaarheid van Zwolle worden verschillende locaties rondom de stad aangewezen als potentiële locatie voor stadsrandhubs, aan de noordzijde, zuidzijde en oostzijde van de stad. De verkenning concludeert dat aan de noordzijde van Zwolle circa 600 parkeerplaatsen nodig zijn. Het aantal moet nog nader onderzocht worden, maar uit het onderzoek is af te leiden dat een stadsrandhub aan deze zijde van de stad in ieder geval te rechtvaardigen is.

Kernboodschap

We willen starten met een haalbaarheidsonderzoek voor een stadsrandhub op de locatie van Rijkswaterstaat (zoutloods). Stadsrandhubs fungeren als een soort P+R voor de stad en geven op drukke dagen ruimte om (goedkoop) te parkeren in de stad. Deze locatie is uit de locatiestudie als voorkeurslocatie naar voren gekomen. Resultaat van het haalbaarheidsonderzoek is het in beeld brengen van de eisen waar de hub aan moet voldoen, welke interventies er nodig zijn om dat te bereiken en welke flankerende maatregelen genomen moeten worden om de hub tot een succes te maken.

Toelichting

Naar aanleiding van de uitkomsten van de MIRT-onderzoeken en het convenant 'Ontwikkeling regionale mobiliteitshubs Overijssel' is een verkenning gedaan naar verschillende locaties nabij de toegen afritten van de A28 ten noorden van de stad. Met behulp van een afwegingskader zijn de verschillende locaties met elkaar vergeleken op een aantal essentiële criteria voor stadsrandhubs. De locatie bij het districtskantoor van Rijkswaterstaat op bedrijventerrein Hessenpoort is op basis van de behandelde criteria het meest geschikt gebleken. De locatie lag op een logische afstand tot het centrum, heeft de mogelijkheden om gefaseerd toe te werken naar een hub van behoorlijke omvang, is qua ontsluiting logisch gelegen en is al goed ontsloten op het OV.

Met de gekozen voorkeurslocatie gaan wij nu de volgende fase in. Voor de stadsrandhub Hessenpoort is het zaak om inzicht te krijgen in wat de minimale (kwaliteits-)eisen voor de realisatie van een



Datum 26 maart 2024

stadsrandhub op de locatie van de zoutloods van Rijkswaterstaat zijn, te bezien welke interventies nodig zijn om dat mogelijk te maken – en daarmee de haalbaarheid te bepalen – en bij positieve blijk van haalbaarheid ook een stedenbouwkundige inpassing op locatie te onderzoeken.

De MIRT-verkenning concludeerde dat circa 600 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. In het haalbaarheidsonderzoek trachten we met meer bewijsvoering tot een nauwkeuriger aantal te komen. Los van deze uitkomst onderzoeken we – gelet op de forse omvang van de hub die benodigd is om tot zo veel parkeerplaatsen te komen – in ieder geval ook groeivarianten en kleinere varianten op de voorkeurslocatie.

- Alternatieve mogelijkheden

In de zoektocht naar een locatie voor de stadsrandhub is in eerste instantie rekening gehouden met de (fysieke) inpassingsmogelijkheden op grond waar de gemeente op relatief korte termijn over kan beschikken. Zo zijn drie potentiële locaties in beeld gebracht. De Lichtmis is als locatie afgefallen omdat dit te ver gelegen is van de binnenstad. De tweede afgefallen locatie is de Food Court bij afslag Zwolle Noord, deze locatie ligt al zo dichtbij de stad dat men zo 'doorrijdt' – de bestuurder heeft immers de file al doorstaan -. Daarnaast heeft de locatie een gebrek aan gefaseerde groeimogelijkheden.

Een ander alternatief is het helemaal niet ontwikkelen van de stadsrandhub. Dit zou leiden tot een niet stadsbreed dekkend mobiliteitshubnetwerk. De data-analyses laten een parkeerbehoefte van de gemeente in de toekomst zien. Wanneer niet aan de parkeerbehoefte wordt voldaan zal het parkeren in de stad op plekken 'vastlopen'.

Maatschappelijk draagvlak & participatie

In deze fase is er intensief contact met de provincie Overijssel (partner), Rijkswaterstaat (grondeigenaar) en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (MIRT-gelden). In een latere fase is het noodzakelijk de communicatie uit te breiden naar bewoners en bedrijven uit de omgeving.

Communicatie

In een latere fase is het noodzakelijk de communicatie uit te breiden naar bewoners en bedrijven uit de omgeving. Voor het functioneren van de stadsrandhub in de toekomst is openbaar vervoer en deelvervoer essentieel. Daarom zal er ook moeten worden gesproken met de vervoerder, deelmobiliteitsaanbieders en de Provincie Overijssel over de halteringen en frequenties van het busvervoer.

Daarnaast moeten ook grote werkgevers in de stad en omgeving worden betrokken bij deze ontwikkeling. Een groot deel van de doelgroep is immers forens vanuit de regio. Hiervoor zijn in het verleden al verschillende kanalen geopend en kansen verkend.

Financiën

Vanuit beschikbaar budget onder doel 6.3.1. (CDOKE-middelen) is €50.000,- geormerkt voor de ambtelijke inzet en onderzoeken voor de komende fase. Met deze eigen inzet hebben we een provinciale multiplier van € 150.000,- aangevraagd. Dit is door de provincie gehonoreerd. Het totaal beschikbare budget is daarmee € 200.000,-. Hiermee hebben we voldoende financiële middelen om invulling te geven aan het opstellen van de haalbaarheidsstudie en daarmee de verdere planvorming



Datum 26 maart 2024

(en beoogd) handelingsperspectief voor een stadsrandhub aan de noordzijde van de stad Zwolle (P+R Hessenpoort). Indien voldoende kansrijk, wordt overgegaan tot de daadwerkelijke realisatie. Deze kosten vallen onder het MIRT-pakket voor de bereikbare regio Zwolle en omgeving. Deze middelen zijn reeds gealloceerd middels de SIA.

Risico's

Gedurende het project zullen nieuwe risico's in beeld komen, gemonitord worden en beheersmaatregelen worden benoemd. Op dit moment voorzien we de volgende risico's.

- Eerdere behoefte-onderzoeken lieten zien dat er aan de noordzijde van Zwolle een behoefte ontstaat van ongeveer 600 parkeerplaatsen. Dit is een toekomstverwachting, maar moet nog scherper geduid worden en aangevuld worden met flankerende maatregelen die noodzakelijk zijn om dit te realiseren (denk aan: aanbieden van vervoersalternatieven waaronder (H)OV, een gerichte werkgeversaanpak, borgen van (sociale) veiligheid. Wanneer de flankerende maatregelen niet voldoende gerealiseerd worden, heeft de hub het risico haar potentie niet waar te maken.
- Het Rijksvastgoedbedrijf bezit de grond en Rijkswaterstaat heeft de grond in beheer. Beide partijen hebben aangegeven mee te willen werken aan de realisatie van de hub, maar ook eigenaar van de grond te blijven. Daarmee heeft de gemeente een afhankelijkheid van deze partijen wat de ontwikkeling kwetsbaar.
- Rijkswaterstaat was voornemens haar groencompensatieplicht op deze locatie te verzilveren. Wanneer de gemeente de locatie wil gebruiken zal het een alternatieve locatie aan Rijkswaterstaat aan moeten bieden om aan de groencompensatieplicht te voldoen.

Vervolg

De globale planning ziet er als volgt uit:

- | | |
|--|---------|
| 1. Startnotitie (vastleggen uitgangspunten) | Q1 2024 |
| 2. Haalbaarheidsonderzoek | Q3 2024 |
| <i>Bij positieve advisering vanuit het haalbaarheidsonderzoek:</i> | |
| 3. Stedenbouwkundige verkenning | Q1 2025 |
| 4. Ondertekenen convenant (intentieovereenkomst) | Q1 2025 |
| 5. Plan van aanpak vervolgfase | Q1 2025 |
| 6. Vervolgfase stadsrandhub Hessenpoort | Q2 2025 |

Het onderliggend kader wordt met de Adaptieve Ontwikkelstrategie Hubs vastgesteld door de Raad. Het project zelf is onderdeel van het MIRT-pakket. Informeren van de Raad en besluitvorming over vervolg zal daarom daaraan gekoppeld worden.

Openbaarheid

De informatienota is openbaar.