

Memo

Aan De Gemeenteraad

Van Wethouder Ed Anker

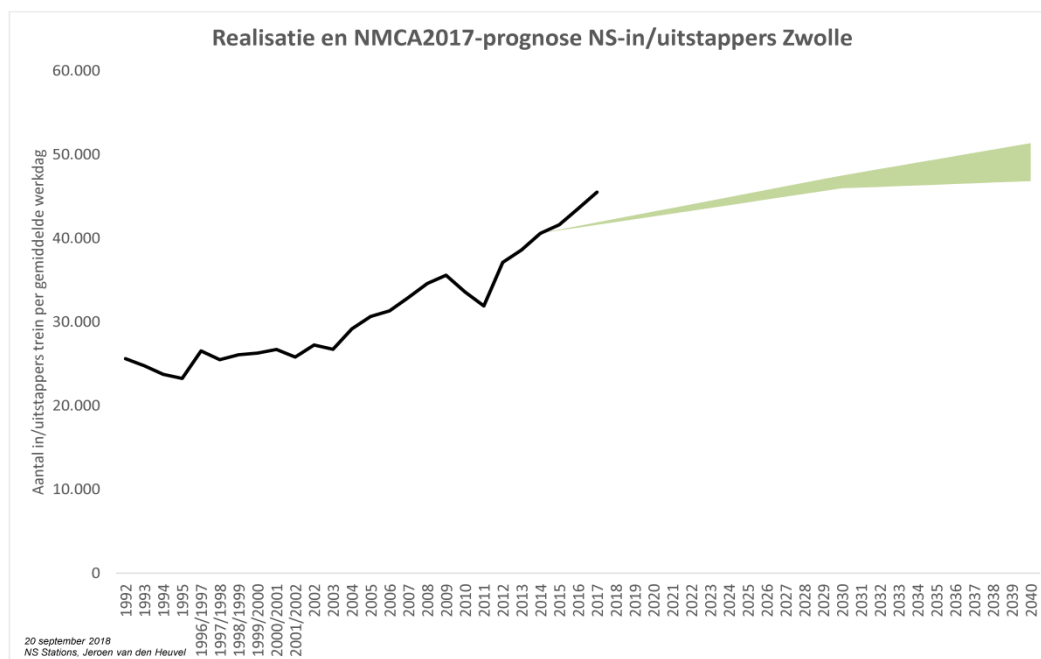
Datum 3 december 2018

Onderwerp Strategische agenda gebiedsontwikkeling
Spoorzone/Hanzeland

Tijdens de debatronde op 19 november 2018 heb ik toegezegd schriftelijk te reageren op de nog niet beantwoorde vragen die een directe relatie hebben met de strategische agenda gebiedsontwikkeling Spoorzone/Hanzeland. Met deze memo beantwoord ik deze vragen.

Reizigersgroei

Uit beschikbare informatie blijkt dat er sprake is van een snellere groei van het aantal reizigers (zwarte lijn) op station Zwolle dan volgens de prognose scenario hoog/laag (groen gearceerd) voor 2040 was ingeschat. Onderstaande grafiek brengt deze groei in beeld:



Deze grafiek gaat vanaf 2012 alleen over de reizigers van de NS. Vanaf dat jaar zitten de niet-NS-reizigers niet meer in deze cijfers. Dat heeft voor de interpretatie Zwolle twee gevolgen:

1. de in/uit stappers bij Blauwnet (etc.) zitten er niet in;
2. de overstappers tussen Blauwnet (etc.) en NS zitten er juist wel weer als in/uit in.

Datum

3 december 2018

Inmiddels is ook informatie ontvangen over het aantal reizigers van Blauwnet. Het totaalbeeld is dat er op een werkdag gemiddeld 52.000 in/uitstappers en 7000 interwijkers (mensen die de tunnel gebruiken als verbinding tussen noord- en zuidzijde v.v.) zijn op station Zwolle. Het aantal overstappers op station Zwolle (de mensen die binnen de poortjes blijven) zit niet in deze aantallen.

Stallingsmogelijkheden voor scooters, brommers en motoren

Voor het stallen van scooters, brommers en motoren is aan de zuidzijde van het station een ruimte gereserveerd. De omvang van deze parkeervoorziening is ruimschoots voldoende en indien noodzakelijk nog uitbreidbaar.

Wij onderzoeken of brommers en scooters kunnen worden gestald in het Combigebouw (bestaande fietsenstalling aan het Stationsplein Noord). Daarvoor zijn in verband met de noodzakelijke aanvullende technische voorzieningen (o.a. afzuiging) wel extra investeringen nodig. Het stallen van brommers en scooters gaat bovendien ten koste van het aantal fietsparkeerplaatsen.

Gebruik passerelle: fietsen op de passerelle

Er is nog geen ontwerp voor de passerelle en de inrichting van de openbare ruimte op de passerelle. De oogst uit de inspiratiesessie is dat het primair een voetgangersverbinding moet zijn met verblijfskwaliteit.

In de strategische agenda hebben wij nader onderzoek aangekondigd naar welke verbindingen haalbaar en essentieel zijn en in welke vorm. Een van de genoemde verbindingen is het Engelenpad (aantrekkelijke route voor voetgangers en fietsers: Binnenstad – Station – Hanzeland – Windesheim – Engelse Werk). De resultaten van het onderzoek naar het Engelenpad betrekken wij bij het ontwerpproces voor de passerelle.

Groen, biodiversiteit en natuur-inclusief bouwen

De Spoorzone stedelijker én groener; het groenste station van Nederland, dat zou toch een mooie ambitie zijn. De eerste stappen worden en zijn gezet. Bomen op het busplatform, groene taluds en nestkasten voor allerlei vogels als onderdeel van het ontwerp van de busbrug. En over 2 jaar een groen stationsplein aan de noordzijde. Er bestaat (nog) geen vastgesteld gemeentelijk beleid over natuur-inclusief bouwen. De Spoorzone zien wij als een stadslab waar nieuwe ontwikkelingen worden uitgetest, getest en opgeschaald. En de resultaten uit dit stadslab kunnen dan vertaald worden in nieuw gemeentelijk beleid. Dat geldt zeker voor natuur-inclusief bouwen, stimuleren biodiversiteit en circulariteit. Om deze onderwerpen te integreren in de strategische aanpak is voor het deelproject het Engelenpad een multidisciplinair ontwerpteam geformeerd waarbij de provincie, als partner in de gebiedsontwikkeling, haar doelstellingen over natuur-inclusief bouwen inbrengt. De lessen die we hier leren, gaan we breder inzetten bij de andere deelgebieden.

Lobby (internationale) treinverbindingen

Wij blijven ons inzetten voor nieuwe (internationale) treinverbindingen via station Zwolle. Wij zijn ons er daarbij van bewust dat het om lange termijnontwikkelingen gaat. Daar waar we kansen zien zetten we ons daarvoor in.

Datum

3 december 2018

Behoud benodigde kennis in de organisatie

Met een relatief kleine projectorganisatie (klein in vergelijking met andere steden) zijn we actief in de gebiedsontwikkeling. De ervaringen die we opdoen met de innovatieve aanpak worden zoveel mogelijk binnen onze eigen organisatie gedeeld en uitgedragen. Ook andere steden zijn zeer geïnteresseerd in onze aanpak en manier van werken.

Dekking plankosten na 2019

Voor de geraamde plankosten na 2019 (geraamd op € 2.250.000) is nog geen dekking. Het budget voor de uitwerking en de invulling van de gebiedsontwikkeling Spoorzone/Hanzeland in de periode na 2019 wordt afgewogen bij de behandeling van de Perspectiefnota 2020 (zie aangepast beslispunt 8 van de beslisnota voor de raad).