

Vragen en antwoorden naar aanleiding van de online informatiebijeenkomst herontwikkeling Zwarte Waterzone – 18 mei 2021 Verkeer en mobiliteit

Versie 30 juni 2021

Op 20 mei 2021 was er een online informatiebijeenkomst over verkeer en mobiliteit in relatie tot de ontwikkeling van de Zwarte Waterzone. Dit was een vervolg op de algemene informatiebijeenkomst over de ontwikkeling van de Zwarte Waterzone op 18 maart.

Onder leiding van gespreksleider Marion van der Voort gaven gebiedsontwikkelaars Johan Lindeboom en Henri van Nieuwenhuizen, Peter Nijhout van onderzoeksbureau Royal HaskoningDHV, Joris van Loon verkeerskundige gemeente Zwolle en gemeentelijk projectleider Marielle Numan toelichting op de ontwikkelingen. Omgevingsmanager Emanuel Borninkhof was aanwezig om enkele vragen vanuit de kijkers mee te geven in de gesprekken.

In dit document wordt antwoord gegeven op alle vragen die door de kijkers gesteld zijn tijdens de sessie.

Leeswijzer:

- *Om alle vragen en antwoorden zo transparant mogelijk weer te geven, zijn de vragen op volgorde van binnenkomst met de letterlijke vraag opgenomen. Het antwoord staat achter de vraag;*
- *Als u uw eigen vraag zoekt, dan kunt u het beste met de zoekfunctie werken in dit document. Door Ctrl F (windows-apparaten) in te toetsen, kunt u een zoekterm ingeven. Bijvoorbeeld deelmobiliteit. U ziet dan alle vragen die gesteld zijn met de term 'deelmobiliteit';*
- *Deze vragen zijn ontvangen tijdens de sessie van 18 mei*
- *Helaas ontkomen wij er soms niet aan om vaktermen te gebruiken in de beantwoording. Mocht een antwoord niet helder zijn voor u, stuur ons dan gerust een bericht;*
- *Al deze vragen zijn, met de kennis van nu, zo goed mogelijk beantwoord door Zwarte Water Ontwikkelcombinatie. Heeft u aanvullende vragen? Stel ze gerust.*

Vraag	Antwoord
1 Wanneer is deze meting gedaan en hoe representatief is in en buiten coronatijd?	De meting is gedaan voor coronatijd en geeft daardoor een representatief beeld van de verkeerssituatie.
2 Is de gemeente opdrachtgever van Royal HaskoningDHV of de projectontwikkelaar?	Gebiedsontwikkelaar Zwarte Water Ontwikkelcombinatie is opdrachtgever voor het verkeerskundig bureau Royal HaskoningDHV dat de verkeersonderzoeken voor de Zwarte Waterzone uitvoert. Royal HaskoningDHV is een gerenommeerd onafhankelijk bureau met veel expertise op dit onderwerp. De gemeente Zwolle toetst de resultaten van deze onderzoeken.
3 Komt er ook een uitgang richting stadshagen?	In de huidige plannen wordt daar geen rekening mee gehouden.
4 Vrachtwagens worden dan toch 'vervangen' door auto's in de beweging. wat is dan het verschil.....?	<p>Het betreft hier het vrachtverkeer dat op en af rijdt vanaf de overslagplaats ter plaatse van Triferto over de Industrieweg richting het Deltion College.</p> <p>Verkeerskundig zal er eerder een conflict ontstaan tussen vrachtverkeer met fietsers dan autoverkeer met fietsers.</p> <p>In de verdere planuitwerking zal er specifiek onderzoek gedaan worden naar een mogelijke herinrichting van de Industrieweg waarbij de verkeerssituatie veiliger zal moeten worden.</p>
5 Nieuwe bedrijvigheid heeft ook toeleveranciers (vrachtverkeer)...hoe is dat meegenomen in de verkeersstudie bij de Industrieweg?	Deze nieuwe bedrijvigheid heeft onderzoeksbureau Royal HaskoningDHV meegenomen in de berekeningen. Hiervoor maakt dit bureau gebruik van landelijk vastgestelde kengetallen over verkeersbewegingen.
6 Jullie gaven aan zojuist aan “wat doen de ontwikkelingen met het verkeer in dit gebied” dat is volgend. Als ik naar de mobiliteitsvisie kijk, dan zie ik dat gebruik dient te worden van de STOP-methode (eerst stappen, dan trappen, dan OV en	De Zwarte Waterzone wordt inderdaad vanuit het STOP-principe ontworpen. Dit doen we door stappen (voetgangersverkeer) en trappen (fietsverkeer) voorop te zetten. Bijvoorbeeld door het gebied autoluw te maken, makkelijk bereikbare fietsenstallingen te maken en onder meer te werken met deelmobiliteit. Ook de Stadskade worden vanuit het STOP-principe ingericht. En er wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om een mobiliteitshub te realiseren.

dan personenauto). Dat betekent dat er meer sturend i.p.v. volgend geacteerd moet worden. Hoe zorgen jullie ervoor dat bijv. de leerlingen van Deltion, nieuwe bewoners en bestaande bewoners gestimuleerd worden om de STOP-en en dat er dus meer gestuurd wordt naar meer ruimte en groen.	Wij hopen door het faciliteren van deze voorzieningen de gebruikers van het gebied, zoals de leerlingen, te stimuleren om hiervan gebruik te maken.
7 Er werd eerder in deze meeting gezegd dat de situatie bij Deltion verslechtert. Kun u aangeven hoeveel slechter?	Door de ontwikkeling van de Zwarte Waterzone komen er meer bewoners en bezoekers in de wijk. Daardoor wordt de kans op wachtrijen voor de verkeerslichten groter, omdat de groei van het verkeer toeneemt. De gemeente Zwolle heeft in het kader van de Woningbouwimpuls subsidie aangevraagd voor maatregelen die onder andere de verkeersdruk op dit kruispunt moeten verlichten.
8 Is het met de verwachte toekomstige verkeersdrukke wel gezond en prettig wonen aan de Zwartewaterallee, wat betreft geluidshinder (ook van de snelweg), uitlaatgassen en fijnstof. Zijn de waardes laag genoeg om hier zoveel mensen te laten wonen? Geluidshinder van het verkeer is al zeer hoog in de wijken Holtenbroek en de Aa-landen.	Deze vraag heeft meer betrekking op de ontwikkelingen rondom de Zwartewaterallee en kunnen wij dus helaas niet beantwoorden met onze kennis vanuit de Zwarte Waterzone. Reactie gemeente: Voor elke ontwikkeling waarvoor het bestemmingsplan gewijzigd moet worden, moeten onderzoeken uitgevoerd worden. O.a. op het gebied van geluid, stikstof, luchtkwaliteit en ecologie. Wij zijn ons er van bewust dat het gebied uitdagingen met zich meebrengt en hebben daar veel aandacht voor bij het beoordelen van de plannen. Dat er een goed leefklimaat moet ontstaan, staat daarbij voorop.
9 Voor Corona duurde het soms tien minuten om de snelweg op te komen (vanwege flessenhals onder Deltion). Wordt de ontsluiting straks sneller? Nog langer in de file is onacceptabel...	In samenspraak met de gemeente is een verkeersonderzoek uitgevoerd om de consequenties van de ontwikkelingen langs de Zwartewaterallee en de Zwarte Waterzone. Conclusies daaruit hebben aanleiding gegeven voor de aanvraag van middelen voor de aanpak van kruispunten rondom Holtenbroek. Vanuit de woningbouwimpuls (een subsidie) is er budget om de ontsluiting te verbeteren, bijvoorbeeld het

	<p>kruispunt Mozartlaan/ Zwartewaterallee. Een eerste analyse laat zien dat een extra rechtsafstrook vanaf de Mozartlaan gaat helpen op dit punt, echter is de impact daarvan op de opvolgende kruispunten onderwerp van studie. De vorm en impact van de maatregelen is daarmee nog niet definitief.</p> <p>Ook zal worden verkend of een andere route van de bussen naar Deltion kan zorgen voor vermindering van de verkeersdruk.</p>
10	<p>Hoe zit het dan met het openbaar vervoer in de wijk Holtenbroek?</p> <p>Nabij Deltion is een bushalte. Deze wordt momenteel al gebruikt door bewoners van Holtenbroek. Ook toekomstige bezoekers van de Stadskade kunnen hier gebruik van maken.</p> <p>Reactie gemeente: In een artikel in de Stentor is beschreven dat het aantal buslijnen in Holtenbroek weer wordt teruggebracht naar hoe het was in 2019, zie: Hoewel Holtenbroek en Aa-landen hun buslijnen terugkrijgen, is er nog een hoop gemopper over Zwols busvervoer Zwolle destentor.nl.</p>
11	<p>Verkeer i.v.m. te klein winkelcentrum? Vrachtverkeer enz. is hier rekening mee gehouden?</p> <p>De verkeerssituatie rondom het winkelcentrum (o.a. door het vrachtverkeer en het winkelende publiek) is bij de gemeente bekend. Ons extern adviesbureau Royal HaskoningDHV heeft alle rijroutes richting de Zwarte Waterzone onderzocht, waaronder de route langs het winkelcentrum. De route langs het winkelcentrum wordt iets drukker door de woningbouw (die aansluit op de Palestrinalaan). Uit de schouw bij het winkelcentrum zijn in de huidige situatie geen knelpunten naar voren gekomen.</p>
12	<p>Waarom loopt de ontsluiting ook in de nieuwe situatie zo dicht langs de huidige bebouwing (laatste woningen Klooienberglaan) terwijl er ruimte is om deze weg verder van deze huizen te laten lopen? (denk svp aan de nadelen en veiligheid voor huidige bewoners/kinderen)</p> <p>In de plannen wordt nog uitgegaan van de huidige ontsluitingsstructuur bij onder andere de Klooienberglaan. Dit heeft mede te maken met de aanwezigheid van bomen en de dijk. Er wordt samen met de gemeente en het waterschap gekeken hoe we de inrichting van de Industrieweg en de ontsluiting van de locatie Stadskades kunnen verbeteren. Uw suggestie nemen we in het onderzoek mee.</p>

13	Wordt de Klooienberglaan NIET als aanrijroute gezien? Er wordt steeds over de Palestrinalaan gepraat.....	De Palestrinalaan wordt inderdaad als hoofdaanrijroute gezien: het is de weg die aansluit op het plangebied. De Klooienberglaan zou onder andere (deels) gebruikt kunnen worden om het plangebied binnen te komen en te verlaten.
14	Fietsstraat Klooienberglaan lost toch niets op voor het vele verkeer? Bewoners hebben al last vd drukte ook met name van verkeer Deltion College, dus hoe wordt dit opgelost? Rotonde mozartlaan/obrechtstraat blijft hekel punt.	<p>De Klooienberglaan is een van de drukste fietsroutes in Zwolle. Met de transformatie naar fietsstraat wordt aangesloten bij het gebruik door fietsers. Tegelijk mogen motorvoertuigen er gebruik van maken. Een fietsstraat zorgt er in beginsel voor dat er een veiliger samengang van fietsers en auto's is.</p> <p>Streven is om het extra verkeer van en naar de ontwikkellocaties zo min mogelijk met de fietser mee te laten rijden, en te zorgen voor veilige kruispunten. Het inrichten tot fietsstraat zorgt in de regel voor een afname van het gemotoriseerde verkeer, vanwege de ondergeschiktheid van de auto. Terecht wordt aangegeven dat de realisatie van een fietsstraat ogenschijnlijk geen groot effect heeft op de verkeersafwikkeling op de rotonde Mozartlaan/Obrechtstraat. Deze maatregel voldoet echter wel aan de ambitie om fietsers ruim baan te geven in Zwolle.</p> <p>De reeds bestaande knelpunten met betrekking tot verkeersafwikkeling in de wijk zijn bij ons en bij de gemeente bekend.</p>
15	Ik merk dat auto's centraal staan in dit gesprek, maar volgens de mobiliteitsvisie moeten we eerst kijken naar stappen, trappen en OV. Als het dan niet anders kan, dan nog de auto faciliteren. Hoe zorgen we ervoor dat nieuwe bewoners, bestaande bewoners en bijv. leerlingen van Deltion meer gaan stappen,	De Zwarte Waterzone wordt vanuit het STOP-principe ontworpen. Dit doen we door stappen en trappen voorop te zetten. Dit doen we bijvoorbeeld door het gebied autoluw te maken waardoor het autogebruik niet gestimuleerd zal worden, aantrekkelijke fietsenstallingen te maken en onder meer te werken met deelmobiliteit. Vanuit onze rol proberen wij ook vanuit die principes de Stadskade in te richten en een mobiliteitshub te realiseren. Deze hub kan ook bijdragen om de verkeerspiek rondom het Deltion op te vangen doordat het de verwachting is dat de bezoekers van de Stadskade vooral in de avonden en de weekenden naar het gebied zullen komen en de leerlingen van Deltion vooral overdag naar het gebied zullen trekken.

	trappen en gebruik maken van OV?	Wij hopen door het faciliteren van deze voorzieningen de gebruikers van het gebied te stimuleren om hiervan gebruik te maken.
16	Voor de duidelijkheid: als verkeersoplossingen is een extra rijbaan (voor dat korte stuk dat het is bij Deltion College) en het beter afstemmen van stoplichten tot nu toe het enige...?	De exacte ingrepen zijn nog niet bekend. Hiervoor is nader onderzoek noodzakelijk in relatie tot de Zwartewaterallee, de A28, Holtenbroekerbrug en de rest van Holtenbroek.
17	Waarom worde de Palestrinalaan als hoofd aanrijroute gezien. Vanuit centrum A28 is Mozartlaan, Bachlaan, Klooienberglaan de meest logische aanrijroute	De Palestrinalaan – deel Holtenbroekerdijk - Klooienberglaan sluit aan op het woongebied Zwarte Waterzone. De nieuwe bewoners zullen in ieder geval via dit deel van de Palestrinalaan rijden naar de eigen woning.
18	Hoe wordt er geparkeerd op eigen terrein als het hoog water wordt?	De auto's worden dan tijdelijk ergens anders geparkeerd. Er wordt gekeken naar een mogelijke uitwijklocatie. Dit doen wij ook in overleg met de gemeente. Uitgangspunt is dat parkeren niet in de wijk gebeurt.
19	Gaat de parkeernorm dus beduidend laag zijn per woning? (hoeveel ongeveer?) en is de parkeerkelder ook een waterbuffer bij nood	De parkeergarage kan onder water lopen bij extreem hoog water. De parkeernorm is onderdeel van het mobiliteitsconcept dat in de bestemmingsplanfase verder uitgewerkt wordt. Een van de belangrijkste uitgangspunten is dat het parkeren gebeurt binnen het plangebied, zowel voor de nieuwe bewoners als bezoekers.
20	Niet iedereen wil een deelauto, wat een onzin. Ik kan niet ver lopen en dat betekent dus dat ik bij mijn eigen huis niet meer kan parkeren als het druk gaat worden in de wijk?	Voor bewoners en bezoekers van de Zwarte Waterzone wordt parkeren allemaal binnen de ontwikkelgebieden opgelost en niet in de wijk.
21	De wooneenheid 'de Nooten' (aan de klooienberglaan) zou ook	Bedankt voor uw tip. Wij kennen de situatie rondom de Nooten niet, maar zullen deze beschouwen voor in het mobiliteitsconcept. In het algemeen geldt voor

meet deelauto's etc. werken. Wat is het resultaat tot nu toe van die optie? Kan dat gebruikt worden voor dit nieuwe gebeuren? Of had het bij 'De Nooten' andere voorwaarden...?	deelmobiliteit dat er op een aantal plekken in Zwolle al gebruik wordt gemaakt van deelmobiliteit. Deze ervaringen nemen we mee in de uitwerking van het mobiliteitsconcept.
22 Krijgen we vanavond ook de informatie over de verkeerssituatie tijdens de bouw? Zowel zwaar bouwverkeer als busjes van aannemers? Ook waar zij gaan parkeren/laden/lossen/pauseren.	Deze vraag kunnen we helaas nog niet beantwoorden, maar dit gaan we zeker wel op een later moment met u delen en bespreken. Uitgangspunt hiervoor blijft dat ook aannemersbusjes binnen de projectgrenzen van de Zwarte Waterzone moeten parkeren.
23 Hoeveel parkeerplaatsen komen er dan?	<p>In het Stedenbouwkundig Ontwikkelplan is gerekend met de gemeentelijke parkeernorm. Dit is een aantal parkeerplaatsen per woning en varieert per woningtype.</p> <p>Het scherpstellen van deze parkeernorm is onderdeel van het mobiliteitsconcept dat nog verder uitgewerkt wordt. Een van de belangrijkste uitgangspunten is dat het parkeren gebeurt binnen het plangebied, zowel voor bewoners als bezoekers. Als er meer over het mobiliteitsconcept bekend is dan zullen wij hierover communiceren.</p>
24 Is het fenomeen parkeergarage in beeld?	Kunt u uw vraag nader toelichten? In de Stadsoevers en de Stadskade komen parkeervoorzieningen, zowel voor bewoners als bezoekers.
25 Waarom wordt er vanuit gegaan dat deelmobiliteit een oplossing kan bieden? In de huidige nieuwbouw heeft elke woning 1 en vaak 2 auto's/ Dus dat levert nu problemen op. Dus fijn dat er mooi modellen/richtlijnen zijn, maar ik denk dat de praktijk anders is?	De cijfers over autobezit (CROW-data) laten zien dat het autobezit binnen de stad beduidend lager is dan bijvoorbeeld buiten de stad. Om deze reden wordt er daarom in stedelijke gebieden met andere parkeernormen gewerkt dan buiten de (binnen)stad, zoals bijvoorbeeld Stadshagen. Ook is dit onderdeel van het mobiliteitsconcept dat nog verder uitgewerkt wordt. Als er meer over het mobiliteitsconcept bekend is dan zullen wij hierover communiceren.

26	Parkeergarages omhoog > dan de woningen dus ook (nog) hoger?	De parkeergarage blijft even hoog. De woningen blijven dezelfde hoogte.
27	Welk waterscenario is gehanteerd bij 1 keer in de 100 jaar?	Bij een 1/100 kans per jaar wordt een waterstand gehanteerd van 2,15 + NAP.
28	Vraag: gebruiken hun zelf ook deelmobiliteit???	Wij maken regelmatig gebruik van deelmobiliteit. Zowel privé als zakelijk. Op onze bedrijven hebben we o.a. deelfietsen staan voor afspraken in de binnenstad of elders.
29	Nog niet gehoord over bouwverkeer. Vraag over bouwverkeer is wel aangegeven door Emanuel. Maar niet beantwoord. Dank Marion! Waar komt de bouwplaats?	Deze vraag kunnen wij helaas nog niet beantwoorden, maar gaan we zeker op een later moment met u delen en bespreken. Uitgangspunt hiervoor blijft dat ook aannemersbusjes binnen de projectgrenzen van de Zwarte Waterzone moeten parkeren.
30	Gezien het STOP principe betekent dit dan als koper dat ik mogelijk niet mijn eigen auto kan parkeren bij mij huis?	Het Stop-principe maakt eigen mobiliteit niet onmogelijk. Er blijft ruimte voor eigen autobezit. Echter verkennen wij in het mobiliteitsconcept het gebruik van deelmobiliteit en het effect op de omvang van het aantal te realiseren parkeerplekken. De parkeernorm is onderdeel van het mobiliteitsconcept dat nog verder uitgewerkt wordt. Een van de belangrijkste uitgangspunten is dat het parkeren gebeurt binnen het plangebied, zowel voor bewoners als bezoekers. Als er meer over het mobiliteitsconcept bekend is dan zullen wij hierover communiceren.
