

print 

digitale stadsgids

 terug

Verslag

Bestuursorgaan	Cie Ruimte
Agendanummer	2008-01
Datum	28-01-2008
Tijd	19:30:00
Plaats	Raadzaal
Steller	A M van der Poel/Zwolle
Dossiers	Commissie Ruimte agenda's en verslagen 2008
Toegankelijk voor	Burger

Verslag

Voorzitter: Dhr. mr. T.J.J. Peeters


Leden: Dhr. A. de Boer (PBZ), dhr. F. Eikelboom (Swollwacht), mw. A. Ekici (GroenLinks/DeGroenen), dhr. M.T.J. van Gorp (CDA), dhr. R.E. de Heer (VVD), dhr. E. Hoogterp (SP), mw. D. Husselman (CDA), mw. T.E. Kistemaker (Swollwacht), dhr. G.A. van der Kooij (VVD), dhr. E.R.S. Koster (SP), dhr. R. Mulder (ChristenUnie), mw. A. Nusselder (GroenLinks/DeGroenen), dhr. R.W. Revenberg (PvdA), mw. D.G. Rots (ChristenUnie), mw. N. Vedelaar (PvdA), dhr. J.J. Zelle (D66)

Burgerleden Dhr. K. Boezelman (Swollwacht), dhr. P. Rijke (GroenLinks/DeGroenen), Mw. A. Westra (VVD)

Griffier: Dhr. M. Claas

Verslag: Dhr. J.C.M.M. van der Heijden

Agenda maandag 28 en dinsdag 29 januari 2008

	<u>Agenda maandag 28 januari 2008</u>
1	Opening en mededelingen
a	Opening van de vergadering De plv. voorzitter, dhr. T. Profijt , opent, als vervanger van dhr. Peeters, om 19.30 uur de vergadering van de Commissie Ruimte waarvoor ook de leden van de Commissie Werk zijn uitgenodigd. Een extra woord van welkom voor alle belangstellenden op de publieke tribune.
b	Mededelingen Bericht van verhindering is ontvangen van de leden De Boer, Mulder, Eikelboom, Peeters en Westra. Mw. Ekici komt later.
c	Vaststelling van de agenda De voorzitter wijst er op dat alle fracties eerst maximaal 5 minuten spreektijd krijgen waarin ze, zonder interrupties, hun visie op het Spoorzone gebied kunnen geven. Dan volgt er een tweede ronde waarin de fracties elkaar kunnen bevragen op hun visies. Het College heeft deze avond de rol van toehoorder. Hierna wordt de agenda ongewijzigd vastgesteld.
d	Vaststellen verslag d.d. 17-12-2007 Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.
2	Perspectief Spoorzone: Probleemstelling en visie  Er hebben zich voor dit onderwerp 4 insprekers aangemeld. (De inspraakreacties zijn op de vervolgbespreking, op 29 januari 2008, aan de raadsleden uitgereikt). De eerste inspreker is dhr. M. van Heeringen. Hij spreekt in namens een groep bewoners van de Deventerstraatweg. De inspraakreactie van dhr. Van Heringen leidt tot de volgende vragen van de zijde van de Commissie.

Mw. Rots (ChristenUnie) merkt op dat dhr. Van Heeringen bezwaar maakt tegen het voorgestelde aantal woningen in de Assendorperzoom. Zij vraagt aan hoeveel woningen / appartementen dhr. Van Heeringen zelf denkt.

Dhr. Van Heeringen zegt geen aantal te kunnen noemen. Zijn uitgangspunt is echter dat bebouwing 8 meter afstand van de hoofdrijbaan moet houden zoals dit in het Bestemmingsplan beschreven staat.

Mw. Husselman (CDA) zegt naar aanleiding van zijn vragen contact te zullen leggen met de inspreker.

Er zijn geen verdere vragen voor dhr. Van Heeringen.

De tweede inspreker is dhr. G. Heutink. Hij spreekt in namens Rover West Overijssel.

De inspraakreactie van dhr. Heutink leidt tot de volgende vragen van de zijde van de Commissie.

Dhr. Koster (SP) vraagt of Rover een van de *shareholders* is geweest bij de planontwikkeling.

Dhr. Heutink antwoordt daarvoor niet te zijn uitgenodigd door de gemeente. Wel heeft hij bij de Provincie zijn zorg uitgesproken ten aanzien van de plannen met het busstation.

Dhr. Van Dijk (VVD) vraagt wat er in de visie van dhr. Heutink nodig is voor een goede verkeersafwikkeling in en rond de Spoorzone.

Dhr. Heutink zegt daar geen plannen voor te hebben liggen. Hij wijst er op dat er in den lande goede voorbeelden zijn van compacte busstations. Er zijn betere oplossingen dan de in het Perspectief voorgestelde oplossing.

Er zijn geen verdere vragen voor dhr. Heutink.

De derde inspreker is **mw. Van Snick**. Zij spreekt in namens de Vrienden van Assendorp.

De inbreng van mw. Van Snick leidt niet tot vragen van de zijde van de Commissie.

Vierde en laatste inspreker is dhr. Valent. Hij spreekt in namens de Christelijke Hogeschool Windesheim.

De inspraakreactie van dhr. Valent leidt tot de volgende vragen van de zijde van de Commissie.

Dhr. Van Dijk (VVD) vraagt of het uitgesloten is dat de Campus verplaatst wordt.

Ja, zegt **dhr. Valent**. Er is een aantal alternatieven bekeken maar die leveren of een monocultuur op of geven te hoge kosten. Verplaatsing van onderdelen behoort wel tot de mogelijkheden bijvoorbeeld naar de andere zijde van de IJsselallee.

Mw. Nusselder (GroenLinks / DeGroenen) merkt allereerst op dat de inbreng van dhr. Valent veel nieuws voor haar bevatte. Vervolgens vraagt zij naar de studentenaantallen van Windesheim.

Dhr. Valent zegt dat Windesheim momenteel 17.000 studenten kent. Hiervan wonen er 3.500 op kamers, 13.500 studenten wone in de regio. Er zijn 1.400 deeltijdstudenten. De prognose is dat Windesheim jaarlijks met 1.000 studenten groeit.

Dhr. Koster (SP) vraagt of Windesheim bereid is mee te betalen aan een langzaam verkeersbrug. Daar plukt Windesheim immers ook de vruchten van.

Dhr. Valent merkt op dat beide zaken los staan van elkaar.

Er zijn geen verdere vragen van de zijde van de Commissie voor dhr. Valent.

Hierna geeft **de voorzitter** het woord aan de Commissie.

Dhr. Revenberg (PvdA) zegt dat zijn fractie zich kan vinden in de ambitie en de thema's van het Perspectief Spoorzone. Hoewel hij vraagtekens plaatst bij de haalbaarheid van de verplaatsing van de busterminal, ondersteunt hij de ambitie voor een goed toegankelijk en verkeersluw stationsplein.

Hij wil een verdere uitwerking van de infrastructurele kansen en bedreigingen.

Dhr. Revenberg ziet de noodzaak van het verbeteren van de routing over Hanzeland en van het

Station naar de stad en wil graag onderzocht hebben of een voetgangersbrug over de gracht hiertoe een bijdrage kan leveren.

Het vastgoedprogramma dient aan te sluiten bij de schaal van de stad én omliggende buurten. Hij pleit voor een goede inpassing van het kantoor van BAM Vastgoed

Als laatste vraagt hij om een zorgvuldig proces van inspraak en sturing en dit te starten met een werkbezoek aan vergelijkbare projecten.

Dhr. Koster (SP) heeft zijn visie op de Spoorzone als titel meegegeven: "Sporen leggen naar de toekomst". Daarbij moet het nieuwe het bestaande verbeteren en versterken.

Hij heeft 3 speerpunten: het openbaar vervoer, Assendorp en het centrumstedelijk aspect.

Voor het openbaar vervoer heeft dhr. Koster als wensen: het gebruik van waterstofbussen, overstappen op hetzelfde perron en ruimte voor het stallen van fiets of scooter. Ook een hotel naast het station en een parkeergarage onder het station zijn zijn wensen.

Voor Assendorp voorziet hij een combinatie van wonen, bedrijvigheid, winkelveorzieningen en groen. De parkeerproblemen in de wijk zijn opgelost en het spoor is nog steeds zichtbaar.

Het centrumstedelijke aspect. In de groenblauwe scheg sluiten de verbindingen logisch aan op de verkeersstromen. De verplaatsing met het openbaar vervoer is aantrekkelijker dan vervoer met de auto.

Afsluitend constateert dhr. Koster dat er vanavond insprekers zijn geweest die zich niet gekend voelden. Ook staan er in de plannen denkrichtingen genoemd die bepaalde reacties van bewoners uitlokken, bijvoorbeeld een toren die maximaal 55 meter hoog mag zijn. Hij heeft de uitdrukkelijke wens dat de inbreng van de insprekers serieus wordt genomen.

Het betoog van **mw. Nusselder (GroenLinks / DeGroenen)** bevat 3 kernbegrippen: 1. Het openbaar vervoer loopt als een trein. 2. Geweldig groen en 3. Het langzame verkeer zet de toon.

Het openbaar vervoer loopt als een trein. Mw. Nusselder wil het autoverkeer naar de achterzijde van het station verplaatsen. Het busstation wil zij aan de voorzijde van het station. Zij pleit voor de ontwikkeling van transferia. Hoogwaardig openbaar vervoer, dat in snelheid concurreert met de auto, is voor mw. Nusselder een belangrijk punt.

Geweldig groen. De hele Spoorzone krijgt in de visie van GroenLinks/DeGroenen veel groene accenten, enkele parken en open groene ruimten. Per deelgebied is er minimaal net zoveel groen als versteende oppervlakte. De recreatieve route langs de Willemsvaart wordt hersteld.

Het langzame verkeer zet de toon. Mw. Nusselder wil een tunnel of brug voor het langzame verkeer tussen de Westerlaan en Hanzeland ter hoogte van de Roopoort. De Stationsweg loopt uit in een fiets- en voetgangersbrug die de mensen direct naar de binnenstad leidt. Bij het station zijn voldoende fietsenstallingen.

De Spoorzone moet in samenspraak met de omwonenden gevormd worden volgens de afspraken rond beginspraak.

Dhr. Zelle (D66) pleit voor ondergronds openbaar vervoer onder het Stationsplein met een entree voor bussen vanuit de Stationsweg. Hij pleit voor dubbel grondgebruik met meerdere lagen en een busstation onder de huidige perrons. Ook de trein en de auto moeten ondergronds.

In de Spoorzone ziet dhr. Zelle veel gestapelde bouw voor woningen en kantoren. Het gebied moet een verbindingzone worden tussen Noord en Zuid.

De infrastructuur mag geen nadelige gevolgen hebben voor de bestaande woonwijken. Langs de stadsgrachten wil dhr. Zelle het doorgaand verkeer weren.

Stedelijke ontwikkelingen van de omvang van de Spoorzone kenmerken zich door drie componenten, zegt **mw. Husselman (CDA)**: 1. Ze hebben een grote impact op de hele ontwikkeling van de stad maar hebben ook een nationale uitstraling. 2. Het zijn ontwikkelingen op de lange termijn; dat vraagt soms enige terughoudendheid en 3. Het zijn eenmalige kansen.

In haar visie ziet mw. Husselman, door de komst van de Hanzelijn, de Randstad steeds verder opschuiven richting Zwolle. Wonen in Zwolle en elders werken wordt aantrekkelijker. De betekenis van het openbaar vervoersknooppunt Zwolle zal, als transferpunt, enorm toenemen. Een transferpunt is in haar visie een compact o.v.-gebied met korte looproutes en kort verblijfsmogelijkheden.

Dat vraagt om functies die hier bij aansluiten zoals een logische en aantrekkelijke overstap tussen de diverse mobiliteitsfuncties en kort verblijfsfuncties. Voor een langer verblijf zijn de voorzieningen in de binnenstad beschikbaar.

Buitenstedelijk parkeren voor de autoreiziger uit het noorden of oosten in combinatie met een

hoogwaardige openbaar vervoersverbinding is voor haar bespreekbaar. Mw. Husselman ziet de directe stationsomgeving als aankomst-, vertrek- en overstappunt. Zij wil de gebieden niet met een tunnel verbinden, maar spreekt liever van een -1 gebied waarop de functies bijeenkomen over de volle breedte van de doorgang. Eventueel is een combinatie met een fietsdoorgang naar Hanzeland / Zwolle Zuid mogelijk.

Voor wat betreft hoogbouw in het gebied houdt de CDA-fractie vast aan de richtlijnen uit het Structuurplan: een hoogte van 55 meter is het kader. Zij verwacht langs de Westerlaan en het Wärtsiläterrein een slimme mix van kantoren. De Spoorzone kan ook een antwoord geven op de vraag naar centrumstedelijk wonen.

In de ontwikkelfase is een breed samengestelde klankbordgroep een goed communicatie-instrument. Deelplannen vragen om een gedetailleerdere wijze van inspraak en betrokkenheid van buurtbewoners. Bij de verdere uitwerking van elk deelplan verwacht mw. Husselman een gedegen communicatieparagraaf met daarin aangegeven hoe de inbreng van burgers vorm krijgt.

In de beleving van mw. Husselman blijft de Veerallee en de Willemskade een belangrijke toegangsweg naar binnenstad en Roelenweg. Mw. Husselman vraagt bij de ontwikkelingen om heldere spelregels waarin vastgelegd wordt wanneer, en wie, over welk deel zal beslissen. Afsluitend heeft zij een aantal aanbevelingen voor nadere onderzoeken over onder andere de autobereikbaarheid van het gebied, de inrichting van de huidige voorzijde van het station, een verkeerscirculatieplan en een inzicht in de nader uit werken deelplannen met daarin steeds expliciete inspraak en Raadsbesluiten per deelplan.

Dhr. Van Dijk (VVD) houdt zijn betoog aan de hand van een powerpoint presentatie.

De Structuurvisie, zegt hij, spreekt over de Spoorzone als een gebied met een grote potentie. Een centrumstedelijk gebied dat gunstig gelegen is in de buurt van het NS station en de A28.

In zijn analyse stipt dhr. Van Dijk onder andere de komst van de Hanzelijn, het transitiepakket ter waarde van € 2 miljard en de groei en kwaliteit van Zwolle door een goede ligging en bereikbaarheid, aan.

Het verbeteren van de bereikbaarheid van Zwolle is voor dhr. Van Dijk urgent. Hij wil een integraal bereikbaarheidsprogramma met van deur tot deur concepten en multimodaliteiten van auto, trein, bus en fiets. Een multimodaliteit is voor dhr. Van Dijk daarbij meer dan alleen het op elkaar afstemmen van dienstregelingen. Hoe koppel je de fiets aan de trein? Hoe de auto aan de trein et cetera?

Als uitdaging voor de Spoorzone ziet hij het verbinden van de drie bereikbaarheidsniveaus nationaal, regionaal en stad, het verbinden van de modaliteiten weg, spoor, bus en fiets en het verbinden van de stad: de binnenstad, Hanzeland en Zwolle Zuid. Daar zou de Spoorzonevisie zich dus op moeten richten, zegt dhr. Van Dijk.

In de Spoorzone is er sprake van een intensief ruimtegebruik met een draagvlak voor de financiële haalbaarheid, economische en culturele activiteiten, de exploitatie van het parkeren en de exploitatie van het openbaar vervoer.

Mw. Kistemaker (Swollwacht) juicht de plannen om het busstation te verplaatsen naar de Zuidzijde toe. Ook het voorstel voor een goede en veilige bustraverse, waarbij de bussen en het overige verkeer van gescheiden rijbanen gebruik maken, kan op haar instemming rekenen. In de directe omgeving van het station moeten voldoende, overdekte en bewaakte, fietsenstallingen komen.

Het Wärtsilä-terrein is in de ogen van de Swollwachtfractie een prima inbreidingslocatie, maar de fractie is tegen het bouwen in het waterwingebied of de directe omgeving daarvan. In het gedeelte Nieuwe Stad Zuid moeten woningen in alle prijsklassen worden gebouwd, zowel huur- als koopwoningen met kleinschalige detailhandel. Bij het Hanzestation Zuid en Hanzestation Noord ziet Swollwacht het liefst woningbouw gerealiseerd worden voor senioren en / of starters, commerciële ruimten en kleinschalige horeca.

Extra aandacht vraagt mw. Kistemaker voor de Assendorperzoom en de Westerlaan. Het woongenot van de aan de Spoorzone grenzende wijken mag door de ontwikkelingen niet worden aangetast. De plannen voor de Deventerstraatweg en de Westerlaan vindt zij onaanvaardbaar. Assendorp moet de status krijgen van een beschermde wijk.

Voor de gehele Spoorzone pleit mw. Kistemaker voor een goede en veilige infrastructuur. Vanuit het oogpunt van stedelijke programmering is zij tegen het bouwen van kantoren in de Nieuwe Stad Noord.

Afsluitend wil zij weten hoe de inspraak ten aanzien van de Spoorzone tot op heden is

meegenomen in de plannen en of er op een duidelijke en juiste manier met burgers, omwonenden en belanghebbenden is gecommuniceerd.

In 2020 heeft Zwolle een belangrijke positie op de kaart door een kwalitatieve woonomgeving, het onderwijs en de dienstverlening, zegt **mw. Rots (ChristenUnie)**. Bereikbaarheid en duurzaamheid zijn daarbij essentiële voorwaarden.

Als mw. Rots aan het Zwolle van 2020 denkt, ziet zij een groene woonstad met goede voorzieningen. Zij ziet een onderwijsstad met kwalitatief hoogstaande en goed bereikbare onderwijsinstellingen en zij ziet een dienstenstad met een sterke economie waarin dienstverlening en kantoren een hoofdrol spelen. Zij ziet ook een bereikbare openbaar vervoerstad via automobilititeit én het openbaar vervoer en een duurzame stad vanuit de triple P-gedachte. Waarom moet de Spoorzone bijdragen aan dit Zwolle van de toekomst zoals mw. Rots het ziet? Heel simpel, zegt zij, omdat het in die zone qua ruimtelijke ordening nu een rommeltje is. En dat terwijl de zone zoveel mogelijkheden biedt om de ruimtelijke samenhang tussen de verschillende stadsdelen te verbeteren.

Het openbaar vervoer wil mw. Rots in brede zin aanpakken zoals door de komst van tram en light rail.

In het Spoorzonegebied moeten de langzaam verkeerverbindingen worden versterkt, buiten de Spoorzone moeten de snelverkeerverbindingen worden versterkt. Een groenblauwe scheg langs de Veerallee en een herstelde verbinding met de IJssel via de Willemsvaart sluiten naadloos aan op de ChristenUnie visie van een groene woonstad.

Verder biedt de Spoorzone mogelijkheden voor de inbreiding van woon-, werk-, kerk- en onderwijsfuncties.

Te vaak heeft winstmaximalisatie het bij de beleidsontwikkeling gewonnen van andere belangen, zo besluit mw. Rots. Maar de gemeente heeft de opdracht om het beste voor de héle stad te zoeken. De regie over de beleidsontwikkeling moet dus in handen van de Raad en het College liggen.

De ChristenUnie wil het dan ook niet meemaken ergens in het voorliggende traject voor voldongen feiten van aangegane overeenkomsten te komen staan.

Van 21.00 uur tot 21.40 uur wordt de vergadering geschorst (dit vanwege een ongelukkige val van een bezoeker van de raadsvergadering).

Tweede ronde

In deze ronde kunnen de fracties elkaar vragen stellen over hun visies en hier met elkaar over in debat gaan.

Mw. Rots (ChristenUnie) noemt het verhaal van mw. Husselman sympathiek, met name het deel over het -1 level op het Stationsplein. Mw. Husselman merkt op dat de Raadstad oprukt richting Zwolle. Welk profiel wil zij Zwolle daartoe geven?

Dat van een aantrekkelijke woonstad, antwoordt **mw. Husselman (CDA)**, met woonfuncties rond het station. Maar het station moet ook ingericht worden op mensen die elders gaan werken.

Mw. Rots: Welke evenementen wil mw. Husselman naar Zwolle halen? Hoe wil zij verkeer op de Veerallee oplossen?

Mw. Husselman zegt dat er meer evenementen in de IJsselhallen plaats kunnen gaan vinden wanneer de IJsselhallen naar de Voorsterpoort gaan. Verder wil zij meer evenementen in de binnenstad.

De Veerallee blijft een belangrijke toegangsweg voor Zwolle. Het langzaam verkeer moet een plek krijgen in de Spoorzone, het snelverkeer moet rondom de Spoorzone afgewikkeld worden. Voor de Willemspoort moet een verkeerscirculatieplan gemaakt worden.

Mw. Rots geeft aan dat dhr. Revenberg heeft gepleit voor een loopbrug van de Stationsweg naar het centrum met een aanlanding op de Suikerberg. Wil hij het park echt met zo'n brug belasten? Een onderzoek naar een goede route van het station naar de binnenstad, is de moeite waard, zegt **dhr. Revenberg (PvdA)**. Hij relativeert het belang van dit park. De route komt vrij snel op het parkeerterrein uit.

Mw. Rots heeft dhr. Revenberg horen zeggen dat hij bij de ontwikkeling van de Spoorzone "het goede wil behouden". Wat verstaat hij daar onder?

Dhr. Revenberg antwoordt dat hij daarmee doelt op de kracht van de omliggende wijken. De

Spoorzone en de omliggende wijken moeten elkaar gaan versterken.

Mw. Rots vraagt dhr. Koster waar hij aansluiting vindt bij het Perspectief zoals geschetst door het College.

Dhr. Koster (SP) antwoordt moeite te hebben met de hoogteaccenten en is ook van mening dat de voorgestelde locatie voor het busstation geen goede locatie is.

Het verhaal van dhr. Van Dijk over de multimodaliteiten spreekt **mw. Rots** aan. Maar hoe verhoudt zich dit met de visie van de tweede inspreker van vanavond, dhr. Heutink van Rover, die zegt dat het vervelendste de overstapmomenten zijn?

Het is in de toekomst niet meer alleen of / of, maar en / en, antwoordt **dhr. Van Dijk VVD**. Je moet redeneren vanuit de reiziger en redeneren van deur tot deur. Voor de Spoorzone betekent dit dat de auto er ook een plek moet krijgen en dat P + R locaties een opwaardering moeten krijgen.

Mw. Rots zegt dat mw. Kistemaker Assendorp de status van beschermde wijk wil geven. Wilt u de ontwikkelingen in Assendorp stil zetten?

Mw. Kistemaker (Swollwacht) antwoordt hier ontkennend op.

Mw. Kistemaker (Swollwacht) heeft geen specifieke vragen. Zij zegt veel waarde te hechten aan de inbreng van bewoners.

Dhr. Van Dijk (VVD) constateert dat dhr. Revenberg vraagtekens plaatst bij het verplaatsen van het busstation. Weliswaar vanuit andere overwegingen, de multimodaliteit, sluit de VVD zich hier bij aan.

Het spoor vormt een scheidslijn met de stad. Het leggen van een verbinding is belangrijk.

Dhr. Revenberg (PvdA) zegt moeite met de verplaatsing van de busterminal te hebben vanwege de routing. De insteek van zijn fractie bij het verplaatsen van het busstation is het bevorderen van het openbaar vervoer, niet het creëren van ruimte voor auto's op het Stationsplein.

Aan mw. Nusselder vraagt **dhr. Van Dijk** waar in het gebied zij wil inbreiden.

Mw. Nusselder (GroenLinks / DeGroenen) antwoordt dat dit in het hele gebied mogelijk is.

Dhr. Van Dijk vraagt aan mw. Husselman hoe zij de functie van de Veerallee ziet.

Mw. Husselman (CDA) antwoordt dat zij de Veerallee als een belangrijke toegangsweg ziet. Vervolgens vraagt **dhr. Van Dijk** of mw. Husselman bereid is om te zoeken naar alternatieven.

Mw. Husselman antwoordt dat een alternatief op redelijke afstand van de binnenstad moet liggen. De binnenstad moet goed toegankelijk blijven. Ze zegt zich graag te laten overtuigen maar ziet op dit moment de alternatieven voor de Veerallee nog niet.

Afsluitend heeft **dhr. Van Dijk** nog een vraag voor mw. Rots over het proces. De regie ligt niet alleen bij het College, zegt hij. Wat voor rol ziet mw. Rots voor de Raad?

De regie ligt bij het College en de Raad, zegt **mw. Rots (ChristenUnie)**. En beginspraak betekent dat de regie ook bij burgers kan liggen.

Kunnen bepaalde onderdelen van het plan ook door een volgende Raad ingevuld worden? vraagt **mw. Husselman (CDA)** aan mw. Rots.

Dat is mogelijk, zegt **mw. Rots (ChristenUnie)**, die daaraan toevoegt dat er nu wel verwachtingen zijn gecreëerd. Daar moet wel iets mee gebeuren. Er is bijvoorbeeld nu betrokkenheid in Assendorp.

Is een alternatief voor het verplaatsen van het busstation een scheiding tussen het stads- en het streekvervoer? vraagt **mw. Husselman** aan dhr. Revenberg.

Dhr. Revenberg (PvdA) zegt dat daar onderzoek naar te doen is. Op een autoluw plein hoeft het één het ander niet uit te sluiten. Automobilisten kunnen het plein gebruiken om mensen naar de trein te brengen.

Een modaliteit auto – trein en een modaliteit auto – bus is belangrijk, zegt **mw. Husselman**. Hoe denkt dhr. Van Dijk over een parkeergelegenheid aan de rand van de stad voor reizigers naar het Noorden?

Dhr. Van Dijk (VVD) zegt dit een discussie waard te vinden op basis van reële cijfers. De markt moet dit wel willen dragen. Bij een station is de grond duur. Dat vraagt om ondergronds parkeren.

Wat voor sancties wilt u, mochten er al afspraken tussen marktpartijen en het College zijn? vraagt **dhr. Zelle (D66)** aan mw. Rots.

Mw. Rots (ChristenUnie) zegt dat de beslissingen hier, in de Raad, moeten vallen. Niet de marktpartijen beslissen.

En wanneer marktpartijen dan, tegen de wens van de Raad in, bijvoorbeeld 10 hoog willen bouwen? vraagt **dhr. Zelle**.

Het belangrijkste is dat de Raad, vooraf, goede kaders stelt, zegt **mw. Rots**. De Raad moet voor haar eigen keuze en richting gaan.

Kan dhr. Revenberg zich voorstellen dat het busstation verplaatst wordt naar de locatie van het voormalig postkantoor aan de Westerlaan? vraagt **mw. Nusselder (GroenLinks / DeGroenen)**. **Dhr. Revenberg (PvdA)** zegt daar problemen te zien vanwege de luchtkwaliteit en de te grote loopafstanden.

Leidt auto's op het Stationsplein niet tot verstoppingen? vraagt **mw. Nusselder** aan mw. Husselman.

Mw. Husselman (CDA) zegt levendigheid te willen houden op het plein. Er moet een fietstunnel onder de sporen komen en mooie gebouwen die uitstralen: Dit is een stad met ambitie.

Is daarvoor niet eerst een visie op beter openbaar vervoer in de hele stad nodig? vraagt **mw. Nusselder**.

Mw. Husselman zegt dit uitstekend te vinden.

Is de Zwolse schaal wel van voldoende omvang om alles ondergronds op te lossen? vraagt **mw. Nusselder** aan dhr. Zelle.

Dhr. Zelle (D66) zegt dat de problemen ondergronds opgelost kunnen worden, bijvoorbeeld het parkeerprobleem. Er moet beter gekeken worden naar dubbel grondgebruik.

Dhr. Koster (SP) heeft een vraag voor alle fracties: Is het plangebied groot genoeg of moeten ook de Campus en de Voorsterpoort erbij betrokken worden?

Ja, zegt **mw. Rots (ChristenUnie)**, de Campus erbij betrekken. In feite gebeurt dit ook: zie de bijlage bij het Perspectief. De Voorsterpoort moet in het kader van de stedelijke programmering bij het Perspectief betrokken worden.

Ja, de Campus erbij betrekken, zegt **mw. Kistemaker (Swollwacht)**.

Ook **dhr. Van Dijk (VVD)** wil het Campusgebied betrekken bij de Spoorzone. Met de Voorsterpoort moet er afstemming op programmaniveau zijn.

We moeten de samenhang zien, zegt **mw. Husselman (CDA)**, van ontwikkelingstempo en functionaliteit. Dus moet er naar alle ontwikkelingen gekeken worden.

De Campus erbij betrekken, zegt **dhr. Zelle (D66)**.

Mw. Nusselder (GroenLinks / DeGroenen) is dezelfde mening toegedaan. Voorsterpoort moet op programmaniveau bekeken worden.

Dhr. Revenberg (PvdA) zegt vertrouwen te hebben in het stedelijk programmeren.

Ook **dhr. Revenberg (PvdA)** heeft een vraag voor alle fracties. Hoe kijken de fracties aan tegen het afleggen van werkbezoeken aan stationslocaties?

Alle fracties stemmen hiermee in. Als suggesties worden de steden Arnhem, Den Bosch en Haarlem genoemd.

U bent voor inbreiding, zegt **dhr. Revenberg** tegen mw. Nusselder. Waarom pleit u dan voor stadsparken in de Spoorzone?

Mw. Nusselder (GroenLinks / DeGroenen) zegt dat het één samen kan gaan met het ander.

In uw analyse van de Spoorzone spreekt u over multimodaliteiten, zegt **dhr. Revenberg** tegen dhr. Van Dijk. Wilt u dan ook verschillende deelgebieden met elkaar verbinden?

Ja, zegt **dhr. Van Dijk (VVD)**, die, desgevraagd, ook andere overheden wil betrekken bij de plannen: de Provincie als vervoersautoriteit en het Rijk voor de middelen.

U doet vergaande uitspraken over de Spoorzone, zegt **dhr. Revenberg** tegen mw. Kistemaker. Maar u wilt eerst een inbreng van omwonenden. Wat doet u als de omwonenden tegen zijn?

Mw. Kistemaker (Swollwacht) zegt te zullen luisteren naar omwonenden en hun visie mee te zullen nemen in haar meningsvorming.

3	<p>Sluiting Om 22.30 uur sluit de voorzitter het eerste deel van de vergadering af. Tijdens de tweede bijeenkomst, morgen, gaat de Raad met het College in debat. Daarbij doet het College de aftrap. De voorzitter verzoekt om eventuele suggesties voor werkbezoeken in te dienen bij de Griffie.</p>
	<p><u>Agenda dinsdag 29 januari 2008</u></p> <p>De plv. voorzitter, dhr. T. Profijt, opent, als vervanger van dhr. Peeters, om 19.30 uur het vervolg van de vergadering van de Commissie Ruimte over het Perspectief Spoorzone. Voor deze vergadering van de Commissie Ruimte zijn tevens de leden van de Commissie Werk uitgenodigd. Hij heet met name ook de aanwezigen op de publieke tribune welkom. Vanavond komt, anders dan tijdens de Commissievergadering van gisteren, het College aan het woord.</p> <p>Bericht van verhindering is ontvangen van mw. Vedelaar (PvdA). Dhr. Karst vervangt haar.</p>
4	<p>Perspectief Spoorzone: Mogelijke oplossingen Dhr. Profijt schetst in het kort het procedurele verloop van deze avond. Allereerst krijgen de wethouders Cnossen en Piek ieder vijf minuten de gelegenheid om in hoofdlijnen, zonder interrupties, te reageren op datgene wat gisteravond naar voren is gebracht. De fracties krijgen vervolgens maximaal vijf minuten de gelegenheid om hun oordeel te geven over de oplossingen die het College voor de Spoorzone voorstelt. Daarna kunnen de wethouders ingaan op de bijdragen van de fracties. In de tweede afsluitende ronde kan iedere fractie nog kort reageren op hetgeen door de wethouders naar voren is gebracht.</p> <p>Wethouder Piek zegt met waardering kennis te hebben genomen van de inspraakreacties, de vorige avond, van de bewoners van Assendorp en de inbreng van de Raad. Hij constateert dat er een goede basis is om met de bewoners van Assendorp in overleg te gaan. Voor een dergelijk gesprek is al een uitnodiging onderweg. De basis voor het Perspectief Spoorzone, zegt de wethouder, is dat er in het gebied veel mogelijkheden, veel ontwikkelingen en veel partners zijn. De partners ook hebben contact opgenomen met de gemeente om aan de slag te gaan in de Spoorzone. Vervolgens heeft de gemeente gezegd: "We moeten de regie nemen". Het denkproces over de Spoorzone is nog lang niet afgelopen, zegt wethouder Piek. Alle elementen zitten in dit Perspectief maar in het vervolproces zijn er nog veel vragen die beantwoord moeten worden. Het gebied kent naast de mogelijkheden ook beperkingen, omdat er ook veel mensen wonen. Moet het gebied worden uitgebreid met de Campus? Wethouder Piek zegt de Campus wel te zullen bekijken in relatie tot de Spoorzone, maar hij wil het plangebied niet te groot maken. Echter, de Campus is in beeld. Zijn er al contracten met partijen? Er zijn wel contacten, geen contracten, zegt de wethouder. Het is nu van belang eerst de eigen gemeentelijke visie scherp te krijgen.</p> <p>Ook wethouder Cnossen spreekt zijn waardering uit voor de bijdragen van de Raad tijdens de vorige avond. Dit gebied, de Spoorzone, moet een hechte samenhang krijgen met de stad, zegt hij. Er is nu sprake van een barrière bijvoorbeeld door de brede sporen. Allereerst gaat de wethouder in op de vervoersmodaliteiten. Het gaat er om de Hanzelijn, het busvervoer, mogelijk een tram / de Kamperlijn in een beperkte ruimte een plaats te geven. Hij heeft daarover de vorige avond veel vragen gehoord, maar ook heeft de Raad uitgangspunten aangegeven. Het kort en lang verblijf van de reiziger in dit gebied vraagt aandacht evenals het regionaal vervoer. De vraag of de bussen naar de Zuidkant van het station verplaatst kunnen worden is geen eindmodel van een onderzoek, maar een ruimtelijke keuze die verder uitgewerkt moet worden. Wethouder Cnossen zegt het totale gebied daarbij in een breder perspectief te willen zien: het langzaam verkeer in het gebied, het snellere verkeer buiten het gebied. De bus en de auto mogen in beperkte mate in het gebied komen. Het plein aan de Noordkant staat helemaal vol, zegt de wethouder. Hij wil daar kritisch naar kijken. Ook de transportroutes wil de wethouder bekijken. Niet alleen voor het nu, maar ook in het licht van de komende 20 jaar. Het busverkeer wikkelt zich nu allemaal af via de Stationsweg, de singel en dan weer naar buiten de stad. Dat is niet al te lang meer vol te houden, zegt wethouder Cnossen. De alternatieven hiervoor wil de wethouder in een breder perspectief zien: in het</p>

centrumgebied minder druk en de druk meer verplaatsen naar de Zuidkant. Nogmaals, zegt de wethouder, het verplaatsen van het busstation is een mogelijkheid die nog verder onderzocht moet worden.

Hierna is het woord aan de Commissie.

Mw. Rots (ChristenUnie) noemt de vijf kernbegrippen die haar fractie hanteert om ontwikkelingen in Zwolle aan te toetsen: een kwalitatieve woonomgeving, het onderwijs, de dienstverlening, bereikbaarheid en duurzaamheid. De herontwikkeling van de Spoorzone moet aan alle vijf die begrippen bijdragen.

Ze is verheugd met het voorliggende perspectief. Ze constateert dat er ten aanzien van de weginfrastructuur nog veel vragen liggen. Ze onderschrijft de drie hoofdgedachten: een optimaal openbaar vervoersknooppunt, een maximale toegankelijkheid via een herkenbare dragerstructuur van pleinen, groen en hoofdroutes van en naar de omliggende stadsdelen en het inbreiden van hoogwaardige, centrumstedelijke en stedelijke vastgoedmilieus.

Een optimaal openbaar vervoersknooppunt. Mw. Rots is van mening dat er breder naar het openbaar vervoer moet worden gekeken dan alleen naar de trein. Zij noemt de onderbouwingen van de verwachte OV-groei onvolledig en vraagt om een completere en zorgvuldiger onderbouwing. Wat is de meerwaarde om alle bussen te verplaatsen naar station-Zuid? Wat zijn de consequenties van de verplaatsing van NedTrain naar het Engelse Werk voor het Buurtschap IJsselzone? Wat zijn alternatieve locaties? Hoe wordt voorzien in parkeermogelijkheden voor auto en fiets?

Aanbrengen van structuurbepalende dragers van pleinen, groen en hoofdroutes. De ChristenUnie ondersteunt de ambitie voor het verminderen van de barrièrewerking van de Spoorzone. In het onderzoek naar de doorstroming van het verkeer (bv. op de Veerallee) moet ook aandacht zijn voor de doorstroming van het verkeer tijdens de planperiode.

Inbreiden met structuurvolgende centrumstedelijke en stedelijke vastgoedmilieus. Mw. Rots onderschrijft de uitgangspunten van multifunctionaliteit: een mix van woon- en werk milieus in de Spoorzone. Haar fractie wil graag nader spreken over concrete zaken als de hoogte van de bebouwing en bebouwingsdichtheid. Bij de bebouwing van de Assendorperzoom wil zij liever nog spreken in termen van marges voor bebouwing, nog niet in concrete aantallen. Leidt de programmering kantoren in de Spoorzone niet tot leegstand elders in de stad, bijvoorbeeld op Voorsterpoort? Mw. Rots vraagt om een communicatieplan waarbij per fase van het project wordt aangegeven hoe burgers worden betrokken. Tot slot vraagt zij om een regiedraaiboek waarin onder andere de belangrijke beslismomenten worden aangegeven. Voorkomen moet worden dat marktpartijen gaan bepalen hoe delen van de Spoorzone eruit komen te zien.

Mw. Kistemaker (Swollwacht) pleit ervoor om voor de invulling van de Spoorzone te kijken naar Vathorst: een groene wijk met een gevarieerde bebouwing.

Woningen mogen niet hoger dan 10 à 12 meter worden. Bij Assendorp moet woningbouw komen, geen hoogbouw of kantoren. Zij pleit ervoor dat de vestigingen van Boni en Bristol terug komen in het gebied.

Haar fractie is een groot voorstander van de komst van een transferium in Zwolle, bijvoorbeeld in Voorsterpoort.

Het busstation aan de voorzijde van het station zou ook verkleind kunnen worden door alleen de stadsdiensten er gebruik van te laten maken. Een eventuele voorstadhalte in Voorsterpoort of bij Westenholte / Stadshagen zal ook leiden tot minder druk op het openbaar vervoer per bus.

Wat is het tijdspad voor de Spoorzone? Wanneer moet de Raad besluiten nemen? Is er een begroting Spoorzone?

Mw. Kistemaker is tegen bebouwing in het waterwingebied. Het voormalige postkantoor ziet zij als een geschikte hotellocatie. Hoe wordt de inspraak geregeld?

Dhr. Van Dijk (VVD) spreekt zijn waardering uit voor het debat de vorige avond.

De, wat hij noemt, blokkendozen bij Assendorp komen er wat de VVD betreft niet.

De infrastructuur en de bereikbaarheid moeten eerst goed op de kaart gezet worden. Dan pas is de ruimtelijke ordeningskant aan de beurt, zegt dhr. Van Dijk. De infrastructuur moet leidend zijn. De locatie van het busstation is daar afhankelijk van. Daarbij moet geredeneerd worden vanuit de reiziger. Hoe kan men in de plannen met de auto naar het station, de bus en de binnenstad? Het is niet eenvoudig dat goed te regelen, zegt dhr. Van Dijk. Daar zit een spanningsveld. Ook het regionale verkeer moet op een goede manier gefaciliteerd worden. De vestiging van Wärsilä is in

de plannen verdwenen. Waarom is dit?

De Spoorzone is een barrière. Hoe wil het College die barrière doorsnijden?

Mw. Husselman (CDA) is blij met de toezegging van wethouder Piek aan Assendorp. Zij zal toezien op een goede invulling daarvan. Ook zij pleit voor het werken met marges voor de woningbouw en niet met absolute aantallen. Dit is een ruimtelijke inpassing, zegt mw. Husselman, waarbij eerst naar de functies gekeken moet worden. Deze functies zijn nu nog te ruim geformuleerd. Als met een langere verblijfsduur van reizigers werken wordt bedoeld, gaat mw. Husselman hiermee akkoord. Maar er mogen geen voorzieningen komen die concurreren met de binnenstad.

Wat gaat het College aan lobby doen? Er zijn immers externe middelen nodig om de plannen te kunnen realiseren. Wat voor consequenties hebben toegekende middelen eventueel voor de vrijheid die de gemeente dan nog heeft bij de plannen?

Ten aanzien van het busstation vraagt zij om een onderzoek naar een splitsing van stadsvervoer aan de voorzijde van het station en regiovervoer aan de Noordzijde van het station. Zij verwacht ten aanzien van het onderwerp verplaatsing busstation in december uitgewerkte alternatieven ook van de door de Raad aangedragen suggesties. Graag een onderzoek of de oude NS-werkplaats een monument is. Zij onderschrijft de drie geformuleerde uitgangspunten. Het tweede uitgangspunt (een herkenbare dragerstructuur) vindt haar fractie net iets minder belangrijk dan de overige twee. Zij zal een lijstje met verzoeken voor uit te voeren onderzoeken overhandigen aan de wethouder. Deze onderzoeken betreffen onder andere de verplaatsing van het busstation en een verkeerscirculatieplan Pannenkoekendijk.

Wanneer worden er uitspraken van de Raad verwacht, wanneer heeft de burger inspraak? Zij verwijst hierbij naar de suggestie van mw. Rots voor een regiedraaiboek.

Wat is de invloed van de Raad op de plannen nog als je de samenvatting in de Dictionaire van Coenen leest? vraagt **dhr. Zelle** zich af. Hij pleit er voor meer te kijken naar wat er ondergronds kan en hoe dit kan. De denkrichtingen in het Perspectief noemt hij aardig. Eerst echter moet de infrastructuur opgelost worden. Als dat niet gebeurt, verzandt elk plan. Dat vraagt om een optimalisatie van het openbaar vervoersknooppunt.

De integratie van wonen, werken, winkels en onderwijs in de Spoorzone noemt **dhr. Zelle** belangrijk. Hoe is de verbinding met de binnenstad van de groen / blauwe long? Hoe wordt de inspraak voor burgers geregeld? Blijft de Spoorwegwerkplaats behouden? Het Stationsplein moet de plezierige entree van Zwolle zijn. Dat vraagt om ondergrondse oplossingen, zegt **dhr. Zelle**.

Het stuk van **dhr. Coenen** is een goed stuk, zegt **mw. Nusselder (GroenLinks / DeGroenen)**, maar de illustraties zijn megalomaan. Denkend vanuit de reiziger leidt een busstation aan de Zuidzijde tot langere looproutes naar het centrum. Zij plaatst vraagtekens bij het verplaatsen van het busstation. Wanneer de auto's verdwijnen van het Stationsplein is er genoeg ruimte voor de bussen. Dan ook is er geen dure verbreding van de tunnel nodig. **Mw. Nusselder** pleit ervoor de reizigersorganisatie Rover te betrekken bij de verdere onderzoeken. **Mw. Nusselder** mist een visie op het terugdringen van de automobiliteit in de plannen. Zij ondersteunt de plannen voor groene pleinen en een groene scheg. Ze verzoekt om terughoudendheid bij de bouw van kantoren in de Spoorzone. Eerder zouden er woningen moeten komen.

Een werkgroepje uit de Raad zou enkele werkbezoeken naar stationslocaties kunnen voorbereiden. Mogelijke locaties voor een bezoek: Den Bosch voor de fietsenstalling, Groningen voor de herbestemming van fietsterreinen en Eindhoven om van fouten te leren.

Dhr. Koster (SP) noemt de discussie van de vorige avond inspirerend. Hij stemt in met de ideeën over een level -1 en het plan van de PvdA voor een luchtbrug naar de Suikerberg die hij de vorige avond gehoord heeft.

Waarom zijn er voor de woningen bij Assendorp in de plannen al bouwhoogten aangegeven? Komt er in de Spoorzone wel of geen hotel? Wat betekent het hoogte-element op de kop van Hanzeland? Dit soort teksten zet mensen op het verkeerde been, zegt **dhr. Koster**, evenals een tekst over een kantoorhoogte van 55 meter. **Dhr. Koster** sluit zich aan bij de opmerkingen van **mw. Nusselder** over het openbaar vervoer: de bus gaat boven de auto. Er is een goed doordacht openbaar vervoersplan nodig voor het stationsgebied. Het verplaatsen van het busstation naar de Zuidzijde noemt **dhr. Koster** een minder goed plan. Wat is de toekomst van het goederenvervoer in deze plannen?

Dhr. Revenberg (PvdA) is blij met de woorden van wethouder Piek over de samenwerking, binnen het ontwikkelingsproces, met de wijk Assendorp. Die woorden moeten ook gelden voor de andere wijken. Een regiedraaiboek wil dhr. Revenberg verweven met de nota Beginspraak. Er moet daarvoor één document komen, niet meerdere. Ten aanzien van de infrastructuur verwijst dhr. Revenberg naar de vragen en opmerkingen van de fracties van de VVD, ChristenUnie en CDA. Bij het Vastgoedprogramma wil hij aansluiten bij de schaal en de grootte van de omliggende wijken. Graag een reactie op de toekomst van het BAM-gebouw.

Wethouder Piek gaat in zijn beantwoording allereerst in op het proces. Hij zegt toe dat er binnen een maand een notitie ligt met een draaiboek ten aanzien van de participatie- en beslistmomenten, redenerend vanuit het stadsbelang. Over het Vastgoedprogramma, de omvang en de aantallen zegt de wethouder dat deze eerste verkenning van Coenen de 'maximalen' aangeeft. Het wil niet zeggen dat dit dus gerealiseerd moet gaan worden. De getallen genoemd in het Vastgoedprogramma zijn 'het maximum laadvermogen'. Wat is opgenomen over de bebouwingshoogte, de dichtheid, de bestemming et cetera geeft de maxima aan. Het is nog verkennend.

De wethouder zegt dat hij de ontwikkelingen in de Spoorzone niet alleen door het geld wil laten sturen, maar dat hij ook de kwaliteit van de stad een rol wil laten spelen. De gedachte is dat de gemeente de kaders aangeeft en dat de grondeigenaren / projectontwikkelaars de plannen uitwerken binnen deze kaders. De gemeente 'gaat er niet tussen zitten'. Een beeldkwaliteitplan zit in deze kaders. In overleg met partijen wil de wethouder naar de architectenkeuze kijken waarbij hij wel ruimte wil geven aan het eigendomsrecht. Vathorst is een goed voorbeeld, zegt de wethouder. Het zou op die manier kunnen. Maar hij wil met de betrokkenen over de plannen spreken en overleggen. Wat voor beeldkwaliteit willen we? Wat voor hoogten willen we? Dat soort zaken komt in het Bestemmingsplan te staan en de Raad beslist daarover.

Vooraf in de aanvangsfase is het van belang goed met de buurt te overleggen, de buurt moet kunnen meeweten en meedoen. Het Perspectief van Coenen is een document dat de wethouder wil invullen vanuit Zwolse gedachten en waar hij met interesse en met distantie naar kijkt. De uitdaging zit er ook in om de druk van de vele functies in dit gebied te combineren met de rust van groen. Dat is een flinke opgave. Waar het in deze plannen vooral om gaat is het maken van een keuze, zegt de wethouder.

Er is een onderzoek gestart naar het Zwolse kantorenprogramma. Daar wordt de Spoorzone in meegenomen, zegt de wethouder. De 50.000 m2 kantoren in de Spoorzone past binnen de behoefte die er is. Dit wordt nader onderzocht. In de loop van dit jaar komen daar mededelingen over. Groen vervult niet alleen een functie in de woonomgeving, zegt wethouder Piek, maar ook in een kantorenomgeving. Maar groen hoeft niet overal in dezelfde mate.

De betrokkenen / de ontwikkelaars noemen de Spoorzone een interessante opgave.

Komt er detailhandel in het gebied? Nee, met uitzondering van al aanwezige partijen. Dit moet geen gebied worden dat in concurrentie is met de binnenstad. Wärtsilä zit zeker nog tot 2020 in het gebied. Het gaat hier om lange termijn ontwikkelingen. Op de opmerking van **mw. Rots** dat voor het derde perron een deel van Wärtsilä nodig is, antwoordt **wethouder Piek** dat hierover wel gesprekken zijn.

De wethouder wil dit gebied zo invullen dat het een versterking is voor de omgeving en voor de stad. Het gebouw van BAM Vastgoed blijft bestaan.

Mw. Rots (ChristenUnie) merkt op dat partijen belangen hebben, die soms anders zijn dan die van de gemeente. Hoe gaat de wethouder met dat dilemma om?

Wethouder Piek zegt dat het gaat om het afwegen van belangen. En hoe beter het verhaal van de gemeente is, hoe groter de kans op realisatie van die plannen.

Hierna is er een pauze van 21.05 tot 21.15 uur.

Aan het begin van zijn beantwoording zegt **wethouder Crossen** dat de oude Werkplaats geen monument is, maar wel een gebouw dat de moeite waard is. Hij wil bestaande gebouwen inpassen in de plannen en streven naar behoud.

NedTrain heeft nu een omvangrijke vestiging, maar gaat afslanken waardoor er een kleinere vestiging overblijft.

Communicatie en inspraak. Rover is twee maal uitgenodigd voor een gesprek, in oktober heeft een eerste ontmoeting plaatsgevonden. Rover is ook voor het vervolg uitgenodigd. De wethouder

constateert dat over een openbaar vervoer knooppunt in Zwolle Zuid verschillend wordt gedacht: er komt ruimte op het Stationsplein als de auto's daar worden weggehaald of als het stads- en regiovervoer wordt gesplitst.

De Raad heeft recht op nadere informatie en cijfers als onderbouwing van de verplaatsing van het busstation, zegt de wethouder. In de tweede helft van 2008 komt dit materiaal beschikbaar. Dan ook wil de wethouder er graag verder met de Raad over spreken. Maar de keuze voor de verplaatsing van het busstation naar de Zuidzijde komt niet uit de lucht vallen, zegt de wethouder. Bij dit plan wordt gedacht vanuit de reiziger door het creëren van een compacte setting en door aan te sluiten op een tunnel die de reiziger vanuit de bus bij de trein brengt. De wethouder wil alle modaliteiten van vervoer accommoderen: de fiets, de taxi, de trein et cetera. Het uitgangspunt van het College is dat dit eigenlijk alleen aan de Zuidzijde kan. De cijfers over de verdeling van het busvervoer stad / regio komen in de tweede helft van 2008, zegt de wethouder. Op dit moment is er weinig verschil tussen de stroom Noord en Zuid. Deze stroom is niet eenzijdig verdeeld. De wethouder zegt dat een keuze voor een buslocatie Zuid veel met zich meebrengt. Alle consequenties van de gevolgen van deze keuze worden nader onderzocht.

Aan de Noordkant zijn er problemen met de afwikkeling van het busvervoer. Op de Stationsweg is er nu al stagnatie, zegt de wethouder. De singel zal in de toekomst nog zwaarder onder druk komen bijvoorbeeld door de ontwikkelingen op de locatie Weezenlanden. De vraag is: Kunnen we hier de komende 20 jaar bussen langs laten gaan? Ook daar wordt naar gekeken.

Eén van de onderzoeksvragen is ook hoe je het station met de auto kunt bereiken. Is er een knip nodig?

De wethouder heeft gisteren en vandaag goede suggesties gehoord, zegt hij. Er is ten aanzien van het busstation een goede voorlopige keuze gemaakt waarbij gedacht wordt vanuit het belang van de reiziger. Wethouder Cnossen zal met alle suggesties rekening houden en de uitwerking aan de Raad voorleggen. Er komen reële onderzoeken zodat de Raad in het najaar een goede vergelijking kan maken.

De bereikbaarheid van het gebied is belangrijk. Wat te doen aan het wegnemen van de barrière? Dit los je niet op met auto-ontsluitingen, zegt de wethouder. Het is nu een 'dood gebied' dat straks 'verticaal' doorsneden wordt, niet alleen door auto's. De mobiliteit voor auto's zou verbeterd kunnen worden door een ruimere lus, bijvoorbeeld via de Marsweg. Dit in plaats van de Hortensiatunnel om te bouwen of de Van Karnebeekunnel open te stellen. Het gaat niet alleen om het vervoer door de tunnel maar ook om de vervolgroute daarna, zegt de wethouder.

Op een opmerking van **dh. Borrel** over een derde ring om Zwolle reageert **de wethouder** deze nog niet op het netvlies te hebben. Eerder wil hij de tweede ring faciliteren. Ook het parkeren wil de wethouder faciliteren.

Aan de Veerallee wil de wethouder het blauw en groen ontwikkelen zonder afbreuk te doen aan de infrastructuur die er ligt. In de schets wordt de Veerallee wel anders ingericht. Het regionale verkeer zou via de A28 naar parkeervoorzieningen geleid moeten worden.

De wethouder zegt ook te zullen kijken naar de mogelijkheden van ondergrondse functies.

Behalve de hoge kosten geeft dit nog enkele nadelen. De wethouder ziet nog geen ondergronds treinstation voor zich.

Bij het goederenvervoer en de externe veiligheid gaat het om afstanden tot woningen, kantoren et cetera. De wethouder komt hier op terug.

De verzoeken om de onderzoeken, van het CDA, neemt de wethouder ook mee.

Er komt een brede lobby gericht op de participatie van het Rijk en de Provincie in de plannen, want Zwolle heeft support nodig, zegt de wethouder. Wel is er een behoorlijk fonds bij de provincie voor de ontwikkeling van het stationsgebied en is er in de Tweede Kamer een motie van de ChristenUnie aangenomen om een perron op het station Zwolle te verlengen in verband met de komst van de Hanzelijn. Ook is er besloten tot het verlengen en verbreden van de tunnel onder de sporen.

Wel moeten er nog vele tientallen miljoenen Euro's worden binnen gehaald. Al in 2012 / 2013 is de Hanzelijn gereed. Daar moet Zwolle zich op voorbereiden, zegt de wethouder.

Mw. Husselman (CDA) vraagt of een lobby en een eventueel daaruit voortvloeiende geldstroom ook beperkingen op kan leveren. Zij roept de fracties op hun partijlijnen in Den Haag aan te boren.

Wethouder Cnossen ondersteunt de oproep van mw. Husselman. Er is veel geld nodig. Het Rijk en de Provincie zullen vragen stellen en voorwaarden hebben. Die vragen en voorwaarden zal de wethouder aan de Raad melden. Vervolgens kan er afgewogen worden of er wel of niet op wordt ingegaan teneinde middelen te krijgen.

Maar kan de gemeente het zonder hulp van partijen realiseren? Nee, zegt de wethouder.

De voorzitter zegt vervolgens dat iedere fractie twee minuten tijd heeft om te reageren op hetgeen door de wethouders naar voren is gebracht. Hij vraagt in die twee minuten ook in te gaan op het Regiedocument en of de behandeling van het Perspectief Spoorzone in de Raadsvergadering van 18 februari door kan gaan zonder een Regiedocument.

Het College blijft op de eieren zitten, zegt **dhr. Van Dijk (VVD)**. Hij wil straks, als Raad, wel stappen kunnen maken in het proces. Hij pleit ervoor eerst de bereikbaarheidsopgave te bekijken en niet de stedenbouwkundige opgave. Een visie op de bereikbaarheid geeft meteen antwoord op de vraag of een busstation aan de Noord- of aan de Zuidzijde moet komen. Hij wil in de Raad van 18 februari procesafspraken maken.

Hij vraagt om het verkennen van verschillende varianten voor de autobereikbaarheid van het station: bijvoorbeeld via een optimalisatie van de Marsweg of het openstellen van de Van Karnebeektunnel.

Mw. Husselman (CDA) wil de discussie over de bereikbaarheid in de Commissie voeren. Het Perspectief Spoorzone moet in de Raad van 18 februari een A-onderwerp worden met stemverklaringen. Zij wil de bereikbaarheidsopgave niet aan de orde hebben in de Raadsvergadering van 18 februari maar daar alleen procesafspraken maken. Zij heeft toezeggingen gehad over het uitvoeren van enkele onderzoeken. Mw. Husselman kondigt hierover enkele moties aan omdat ze graag de opvatting van de Raad hierover wil weten.

Dhr. Zelle (D66) herinnert aan het citaat uit de samenvatting van Coenen waar hij zijn bijdrage mee startte. Er is veel naar voren gebracht door de Raad, zegt hij, maar er lijkt weinig rek te zitten in de plannen met uitzondering van die ten aanzien van Assendorp. Hij constateert dat de marktpartijen veel invloed krijgen.

De infrastructuur is een belangrijk onderwerp. Daar moet goed naar gekeken worden. Wat gaat het College doen met de opmerkingen van de Raad? In de Raadsvergadering van 18 februari wil dhr. Zelle alleen een vervolgetraject vaststellen. Aan het eind van het jaar wil hij opnieuw een inhoudelijke visie geven en dan beoordelen wat er met de inbreng van de Raad gedaan is.

De mobiliteitsvisie en een verkeerscirculatieplan zijn voor **mw. Nusselder (GroenLinks / DeGroenen)** belangrijke elementen in de plannen. Zij is het eens met de opvatting van mw. Husselman over de Raadsbehandeling op 18 februari, dus een A-onderwerp.

De infrastructuur is voorwaardelijk in de plannen, zegt **dhr. Koster (SP)**, de rode draad. Een behandeling als B-onderwerp in de Raad van 18 februari gaat leiden tot een herhaling van zetten. Verder verwijst hij naar de opvattingen van D66 en GroenLinks / DeGroenen over de behandeling op 18 februari.

Dhr. Revenberg (PvdA) constateert dat er al veel onderzocht is op het gebied van Vastgoed, maar nog weinig op het terrein van de infrastructuur. Hij sluit zich aan bij de opvattingen van de VVD- en CDA-fractie hierover. Hij heeft zorg over het onderzoek naar de verplaatsing van de busterminal. Hiervoor moeten ook alternatieven onderzocht worden. Over het Regiedraaiboek merkt hij op dat eerst de nota Beginspraak vastgesteld moet worden. Dit staat gepland voor de Raad van 18 februari. Dan pas kan een Regiedraaiboek vastgesteld worden. Dhr. Revenberg wil dit draaiboek eerst in de Commissie bespreken.

Mw. Rots (ChristenUnie) sluit zich aan bij de woorden van mw. Husselman over de behandeling van dit voorstel in de Raad van 18 februari. Daar moeten procesafspraken over het vervolg worden gemaakt.

Alvorens er een Regiedraaiboek kan komen, moet eerst de nota Beginspraak worden vastgesteld. Het draaiboek geeft een fasering van de keuzemomenten en hoe de burgers betrokken worden en dit dan gebaseerd op de inhoud van de nota Beginspraak.

Mw. Kistemaker (Swollwacht) zegt eerst een Regiedraaiboek te willen hebben. De Raadsvergadering van 18 februari komt te vroeg om concrete richtingen aan te kunnen geven. Zij kondigt aan dat haar fractie nog de wijk Assendorp in zal gaan.

Wethouder Cossen zegt in een nawoord dat een onderzoek of bussen langs een andere route kunnen rijden, niet gelijk staat aan het weren van de bussen van de singel. Hij is het eens met de conclusie van de Commissie over de Raadsbehandeling op 18 februari. Hij zegt toe dat meerdere opties voor een locatie van het busstation evenwichtig zullen worden onderzocht.

De voorzitter concludeert dat het voorstel op 18 februari als A+ onderwerp in de Raad komt. Daarbij worden moties ingediend met richtinggevende uitspraken voor nadere onderzoeken door het College en hoe de Raad in hoofdlijnen naar de visie kijkt. Op 18 februari wordt ook de nota Beginspraak vastgesteld door de Raad.

Tijdens een Commissievergadering zal de bereikbaarheid van het gebied en het Regiedraaiboek worden behandeld.

De Commissie stemt in met deze conclusies.

6	
---	--

Sluiting

Om 22.17 uur sluit **de voorzitter** de vergadering.

Opmerkingen