voorstel

Zwolle

Raadsbrief

Datum 26 mei 2026

Onderwerp **Startnotitie Stationsplein en Westerlaan**
Versienummer 2.0

Portefeuillehouder Gerdien Rots

Bijlagen
Bijlage 1 – **Input VVD tbv schriftelijk overleg**

Openbaarheid
☒ Openbaar
☐ Geheim

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

De beantwoording van de schriftelijke vragen over de startnotitie Stationsplein en Westerlaan.

Datum 26 mei 2026

Inleiding
De fractie van VVD heeft, in het kader van het schriftelijk overleg over raadsbrieven, enkele vragen gesteld over de raadsbrief Startnotitie Stationsplein en Westerlaan. Met voorliggende raadsbrief worden deze vragen van een antwoord voorzien.

Toelichting

1. In de motie ‘Onderzoek verdelen verkeerstromen Spoorzone’ die in de notitie wordt afgedaan, werd gevraagd om de keuze verplaatsing P+R naar de Westerlaangarage in kaart te brengen op langere termijn en op piekmomenten. De verkeersanalyse suggereert dat de bestaande wegen de nieuwe verkeerssituatie aan kunnen en dat geen grote wijzigingen nodig zijn. Onze fractie mist wel het inzicht op piekmomenten, waar ook in de motie om werd gevraagd. Kan het college aangeven op welke manier zij gebruikers en ondernemers in dit gebied meer inzicht kan geven in de bereikbaarheid, drukte en gebruik van voorzieningen zoals parkeerplaatsen, juist op die piekmomenten?

Antwoord:
Er kan inzicht gegeven worden in de verkeersbelasting op piekmomenten. Deze is als volgt in beeld gebracht voor de verplaatsing van de P+R:

Resultaten parkeerdrukmeting huidige P+R
In oktober 2025 is een parkeerdrukmeting uitgevoerd op het P+R terrein.
Het P+R terrein staat over het algemeen vol op werkdagen. 75% van de gebruikers van het parkeerterrein gaf aan met de trein gereisd te hebben. In ditzelfde onderzoek is de bezetting gemeten. Op de dinsdag en de donderdag gaat het parkeerterrein naar een bezetting van 90% toe en op woensdag maximaal 72%. De andere dagen zijn niet gemeten. Voor alle 3 de dagen is een duidelijk verloop te zien dat het terrein in de loop van de ochtend volloopt en in de loop van de namiddag en begin van de avond leegloopt. Het terrein wordt dus goed gebruikt en voor het doel waarvoor het bestemd is.

Verkeersgeneratie P+R
Te verwachten is dat bij de inzet van de parkeergarage Stationsplein als P+R deze, net als nu, voor het grootste deel gebruikt wordt door reizigers die er een volle dag staan. Het meermaals over de dag gebruiken van 1 parkeerplaats is daarmee vrij beperkt
Dit geeft een verkeersgeneratie van 2 verplaatsingen per parkeerplaats.

Als de parkeergarage Stationsplein geen P+R wordt, blijft het een reguliere parkeergarage. Het gebruik van een reguliere parkeergarage is dynamischer waarbij een plek meerdere malen gebruikt wordt over de dag. Dit geeft een verkeersgeneratie van 3 tot 6 verplaatsingen per parkeerplaats.

Gezien de ligging dicht bij het centrum en de gebiedsontwikkelingen die in de buurt nog plaatsvinden zal deze garage in de toekomst goed gebruikt worden.

In het maximale scenario, waarbij de parkeergarage Stationsplein helemaal vol staat, genereert de P+R 560 verkeersbewegingen (280 parkeerplaatsen x2 voor het in-/ en uitrijden) per dag.

Wanneer de garage geen P+R wordt is de verkeersgeneratie tussen de 280 * 3 (840) en 280 * 6 (1.680) verkeersbewegingen.
Dat geeft een substantieel verschil bij verschillend gebruik van de parkeergarage Stationsplein. Een gebruik als P+R geeft de laagste verkeersgeneratie en is daarmee het meest gunstig voor de omgeving.

Verkeerstoename piekmomenten Westerlaan
De huidige gemiddelde bezetting van de parkeergarage Stationsplein is 60 auto's. Dat betekent een verkeersgeneratie van minimaal 60 * 3 (180).
Toekomstig gebruik als P+R betekent 560 verkeersbewegingen. Dat geeft een toename van 380 verkeersbewegingen per dag.
Vertaald naar het piekmoment in de spits betekent dit een toename van 76 verkeersbewegingen per uur, dat betekent iets meer dan 1 auto per minuut extra. Deze toename splitst zich ook nog richting Westerlaan of Oosterlaan.
Daarmee wordt geconstateerd dat de hoeveelheid extra verkeer op piekmomenten als gevolg van de verplaatsing van de P&R op de Wester- en Oosterlaan zeer beperkt blijft.

2. In de motie werd ook gevraagd verschillende oplossingsrichtingen in kaart te brengen, mocht er verslechtering van de bereikbaarheid of onveilige situaties ontstaan. Signalen uit de buurt, specifiek de Parkschool en een brief van de ondernemer van de Nieuwe Buitensociëteit, geven meerdere knelpunten langs met name de Westerlaan. Wat zijn de oplossingsrichtingen die het college hier ziet, als het met name op piekmomenten richting het kruispunt Westerlaan-Willemskade volloopt en fietsers het trottoir op worden gedreven?

Antwoord:
We voorzien een aanpassing van de Westerlaan ter hoogte van de in-en uitrit van de CityPost als CityPost fase 3 ontwikkeld wordt. Daarmee kunnen fietsers vanaf de Willemskade langer op een apart fietspad fietsen, tot voorbij de in- en uitrit van de CityPost, voordat ze met het autoverkeer hoeven te mengen. Dat verbetert de veiligheid voor de fietsers. Voor fietsers naar de Willemskade toe ligt er nu al een fietsstrook waarmee ze langs wachtende auto's kunnen fietsen. Die is echter aan de krappe kant waardoor fietsers wel eens het trottoir op worden gedreven. Bij de aanpassing van de Westerlaan wordt hier ook meer ruimte voor de fietser gecreëerd.

3. In de technische beantwoording is aangegeven dat in de verkeersanalyse voor bezoekers/bewoners aan Assendorp vanaf de IJsselallee in de toekomstige situatie wordt uitgegaan van een afhandeling via de Van Karnebeektunnel en minder via de Westerlaan en Burgemeester van Roijensingel. Hoe gaat het college actief die route stimuleren?

Antwoord:
Dat doet het college door de bewegwijzering en het parkeerverwijssysteem langs de Ring aan te passen. Zo gaat bijvoorbeeld Assendorp vanaf de IJsselallee bewegwijzerd worden via de Van Karnebeektunnel.

4. In het stuk ‘5.5 Parkeergarage stationsplein’ wordt een alternatief gesuggereerd voor de herontwikkeling van de locatie tot ‘werken, wonen en voorzieningen in een gemengd stedelijk blok’. Kan het college aangeven voor welke fase van de ontwikkeling van de stad deze herontwikkeling wordt overwogen?

Antwoord:
Dan gaat het om een ontwikkeling voor op zijn vroegst over 15 jaar.

Openbaarheid
Deze beslisnota en alle bijlagen zijn openbaar.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer