

Mobiliteitsvisie Hanzeland



Hanzeland 2025

Hanna werkt als zelfstandig communicatieadviseur bij Brainz. Daarnaast organiseert ze als stadsgids stadswandelingen en stadsfietstochten. “Ik start altijd vanaf het station en laat eerst de historische binnenstad zien voor ik via de nieuwe passerelle eindig op Hanzeland met onder andere een rondje over het groenste plein van Zwolle, het Lubeckplein.” Aan datzelfde plein huurt ze voor drie dagen per week een werkplek bij Brainz. “Het is een broedplaats voor zelfstandige ondernemers, maar ook voor vele startups, gevestigd in een aantrekkelijk pand met een hele fijne binnentuin. Niet voor te stellen dat daar verleden jaar nog auto’s stonden geparkeerd. Ik huur bij Brainz ook de fietsen die ik gebruik voor mijn stadsfietstochten.” Bij Brainz is sowieso een broedplaats voor slimme mobiliteit geworden. Ook het mobiliteitslab van de provincie Overijssel is er gevestigd. De provincie wil leren en ontdekken hoe om te gaan met de snel veranderende rol van mobiliteit in onze maatschappij. En Brainz is ook de standplaats van het mobiliteitsplatform Movez. Via Movez kun je met 1 app één van de 250 fietsen of 350 deelauto’s huren. Veel ondernemers, bewoners en ook studenten maken er gebruik van. En je kunt er ook op steeds meer plekken een parkeerplaats mee reserveren. “Volgende week geef ik samen met de gemeente een rondleiding door Hanzeland, specifiek voor geïnteresseerden in Movez en het mobiliteitslab. Het is al de tweede keer deze maand dat ik een buitenlandse delegatie rondleid op Hanzeland.” Sinds kort woont Hanna ook op Hanzeland, in een nieuwbouwappartement in Les Pavillons. “Heerlijk dicht bij mijn werk en ook dichtbij de historische binnenstad. Ik kan voor de deur parkeren, maar aangezien ik zelf geen auto heb, verhuur ik mijn parkeerplaats aan een deelauto van Movez. Ik zie het gebied ieder jaar aantrekkelijker worden. Voorlopig zit ik hier goed!”

Aanleiding

Deze mobiliteitsvisie heeft betrekking op Hanzeland en is de uitwerking van één van de opgaven die geformuleerd zijn in het Koersdocument Parkeren (24 okt 2016):

“We gaan voor de Binnenstad, Assendorp, Kamperpoort en Hanzeland samen met de lokale belanghebbenden als pilot een mobiliteitsplan opstellen.”

De mobiliteitsvisie Hanzeland heeft vervolgens bijgedragen aan de strategische agenda voor de Spoorzone en is daarin als bijlage opgenomen.

Doel

Het doel van deze Mobiliteitsvisie is om inzichtelijk te maken wat op het gebied van mobiliteit nodig is voor een duurzame transformatie van Hanzeland en om vanuit mobiliteit in brede zin (binnen en buiten Hanzeland) aan te geven welke randvoorwaarden daarbij gelden.

Aanpak

Deze visie is opgesteld met behulp van de scrum methode.

Daarin zijn fases van analyse en onderzoek afgewisseld met terugkoppelingen (reviews) naar opdrachtgevers en stakeholders.

Een deel van het onderzoek heeft plaatsgevonden door de toekomst van (de mobiliteit in) het gebied te doordenken met behulp van verschillende scenario's voor de verkeersstructuur. Daarin zijn drie theoretische vormen verkend:

- Hanzeland Verblijven; de ontsluiting (voor gemotoriseerd verkeer) heeft de structuur van een boom. Het gebied wordt ontsloten vanuit een beperkt aantal toegangen die zich steeds verder en verfijnder vertakken, met aan de uiteinden een steeds rustiger verkeersbeeld.
- Hanzeland Doorwaadbaar; de ontsluiting (voor gemotoriseerd verkeer) heeft de opbouw van een raster. Het gebied wordt ontsloten op basis van een rechthoekig verkavelingspatroon met eenduidige wegprofielen en meerdere aansluitingen naar de omgeving.
- Hanzeland Transfer; de ontsluiting van het gebied heeft de vorm van een spinnenweb, waarbij het OV knooppunt de drager van de structuur vormt en de auto bereikbaarheid niet het leidende principe is.

Deze aanpak beoogde om de voors en tegens van de verschillende ontsluitingsstructuren te onderzoeken. De belangrijkste kwaliteiten van de drie ontsluitingsstructuren zijn verwerkt in de visie zoals deze verderop in dit document beschreven is:

Het toekomstbeeld voor Hanzeland is een gebied dat zo doorwaadbaar mogelijk is, met de focus op verblijfskwaliteit. Beide zijn nodig om Hanzeland tot een volwaardig onderdeel van het centrum stedelijk gebied te maken. Tegelijkertijd dient het gebied optimaal te profiteren van de nabijheid van het OV-knooppunt.

centrum te liggen. Dit alles vraagt om een samenhangend kader, met name op het gebied van mobiliteit. Ook het OV knooppunt zelf wordt uitgebouwd door de vorming van het zogenaamde Stations carré. Dit carré omvat de stationspleinen aan de noord- en zuidzijde, de voetgangerstunnel en de (toekomstige) passerelle.

De doorontwikkeling van Spoorzone heeft betrekking op meerdere schaalniveaus. Deze lopen uiteen van het lokale niveau van de OV knoop zelf tot het regionale en landelijk niveau. De opstellers van deze visie zijn zich bewust van dit gegeven. De focus op Hanzeland heeft er mee te maken dat :

- In Hanzeland ruimtelijk en programmatisch grote veranderingen te verwachten zijn die vragen om een evaluatie van het mobiliteitssysteem
- een noodzakelijke beperking omdat niet voor al deze niveaus tegelijkertijd een visie geformuleerd kan worden.



Mobiliteit heeft een wederkerige relatie met de ruimtelijke en programmatische ontwikkeling van een gebied. Verbetering van de infrastructuur kan dienen als aanjager voor ontwikkeling. Ruimtelijke ontwikkeling kan consequenties hebben voor de infrastructuur. Deze visie beoogt om aandacht te schenken aan beide kanten.

Trends en Ontwikkelingen

Doorontwikkeling van de Spoorzone vindt plaats in een context van tal van trends en ontwikkelingen. Sommige daarvan lijken zich de komende jaren door te zetten, zoals doorgaande verstedelijking en vergrijzing. De groei van de mobiliteit van zowel openbaar vervoer, fietsverkeer als autoverkeer zet nog steeds door. De inzet van data wordt steeds belangrijker waarmee reizigers steeds beter geïnformeerd kunnen worden omtrent hun vervoersopties.

Andere ontwikkelingen zijn minder eenduidig. Er lijkt een kentering op te treden waarbij een deel van de bevolking de beschikbaarheid van mobiliteit belangrijker vindt dan het bezit van een voertuig. Er zijn tal van ontwikkelingen in de technologie en de ICT, de inzet van Smart Mobility, de opkomst van de deeleconomie, waarvan lastig te voorspellen is welke impact ze zullen hebben op het stedelijk leven en op de mobiliteit. Duurzaamheid wordt steeds belangrijker en er moet worden ingespeeld op heel andere ambities zoals klimaat adaptatie.

Deze visie onderkent dat juist dit gebied een aantal kenmerken heeft die het heel geschikt maken om als proeftuin te dienen voor het inspelen op nieuwe trends en ontwikkelingen. Tegelijkertijd is er ook de notie dat de focus binnen mobiliteit de komende jaren moet liggen

op anticiperen en meebewegen. Flexibiliteit in de infrastructuur, de netwerken en de parkeervoorzieningen is nodig om hierop in te kunnen spelen.

Visie

In de hier onder geformuleerde visie voor Hanzeland is een driedeling aangebracht. Het eerste deel gaat vooral over infrastructuur, onder het kopje “Hanzeland is bereikbaar en toegankelijk voor alle modaliteiten.” Het tweede deel heeft betrekking op parkeren en heeft als kopje “Parkeren wordt slim opgelost op gebiedsniveau.” Het derde deel gaat vooral over innovatie en heeft als kopje “Hanzeland biedt ruimte voor experiment.”

“We moeten niet verdichten zonder vitaliseren. Durven, verdichten, vitaliseren, experimenteren. Dromen, durven, doen. Niet blijven hangen in kip of ei. Laat het ook gebeuren.”

Wim Korf tijdens de laatste Review

Deel 1 Infrastructuur

Hanzeland is bereikbaar en toegankelijk voor alle modaliteiten

- De verkeersinfrastructuur in het gebied moet optimaal bijdragen aan de doorontwikkeling van het gebied tot een volwaardig onderdeel van het centrum stedelijk gebied in Zwolle. Dit vraagt om een fijnmazig netwerk.
- Er worden meer verbindingen gerealiseerd tussen Hanzeland en de omringende gebieden. Hiervoor wordt het langzaam verkeer netwerk uitgebreid zodat een maaswijdte ontstaat die past bij een centrum stedelijk gebied. Dit betekent dat er straks om de 300 a 400 meter een langzaam verkeer verbinding is.



- Nieuwe fietsverbindingen moeten onderdeel worden van lange lijnen in het stedelijk netwerk, bijvoorbeeld de routes richting Zwolle zuid of naar Stadshagen.
- In het gebied wordt een kwalitatief goed en fijnmazig netwerk van voetgangersverbindingen gerealiseerd. Dit sluit aan bij het visiedocument van de Vrienden van Hanzeland.
- Hanzeland en de historische binnenstad worden beschouwd als twee delen van het centrumgebied. In beide deelgebieden ligt de nadruk op verblijfskwaliteit en leefbaarheid. Daarom zijn doorgaande verbindingen voor auto's ongewenst en is het lang parkeren bij voorkeur gesitueerd aan de rand van het gebied. Een belangrijk onderscheidend element tussen de beide deelgebieden is dat Hanzeland een grotere korrelgrootte heeft, met grotere bouwblokken en ruimere profielen. De binnenstad kenmerkt zich door de aanwezigheid van een exclusief voetgangersgebied, in Hanzeland blijven alle percelen per auto bereikbaar.
- Functioneel is de ontsluiting van Hanzeland en van het OV knooppunt voor autoverkeer op orde. Op basis van de programmatische ontwikkeling van Hanzeland die voorzien is tot 2030 hebben de bestaande aansluitingen voor autoverkeer voldoende capaciteit. Naarmate het gebied een meer gemengd karakter krijgt, wordt het gebruik van de bestaande auto infrastructuur evenwichtiger en minder gebaseerd op de sterke (kantoor) spitsuren.
- Extra verbindingen voor auto's kunnen wenselijk zijn uit meer relationele overwegingen, maar mogen niet leiden tot het ontstaan van doorgaande routes door Hanzeland en/of het vergrote centrum stedelijk gebied. Dat is strijdig met het verkeersbeleid om autoverkeer te concentreren op de hoofdinfrastructuur en de verblijfsgebieden zoveel mogelijk te ontzien. Doorgaand autoverkeer door Hanzeland conflicteert met de drukke routes voor langzaam verkeer door het gebied en de gewenste verdere ontwikkeling als verblijfsgebied. Doorgaande stromen maken daarom zo veel mogelijk gebruik van de buitenring.
- Nut en noodzaak van extra verbindingen voor autoverkeer, bijvoorbeeld bij de Koggetunnel en de Van Karnebeektunnel, vergt nadere onderbouwing. Een extra auto-ontsluiting vanaf de Veerallee biedt wellicht kansen om de verkeersdruk op de bajonet kruising Hanzelaan – Koggelaan – Hanzeplein te ontlasten, maar leidt tegelijkertijd tot extra belasting van de Nieuwe Veerallee. In de verkenning moet gekeken worden naar de effecten op verkeer op gebieds- en stedelijk niveau, milieu, de gewenste stedelijkheid, de leefbaarheid en de ontwikkelpotentie van het gebied in de omgeving van de tunnel.
- De inrichting van de straten in het gebied sluit zoveel mogelijk aan bij het gebruik. Vanuit dat principe is het bijvoorbeeld logisch en ook wenselijk om de Koggelaan in te richten als fietsstraat. In het profiel van de Koggelaan wordt de rijbaan dan smaller, wat ruimte biedt voor het concept van de Hanzewalk.



Impressie Hanzewalk (Sacon i.s.m. City Developer-s)

Deel 2 Parkeren

Parkeren wordt slim opgelost op gebiedsniveau

- In Hanzeland zijn sturende parkeernormen het uitgangspunt. Dat betekent een voortzetting van het sturende parkeerbeleid dat al gold vanaf de start van de ontwikkeling van Hanzeland. Zodoende wordt het gebruik van de auto in en naar het gebied niet ongebreideld gefaciliteerd, wat er aan bijdraagt dat eerder wordt gekozen voor andere vormen van mobiliteit. In het gehele centrum stedelijk gebied (Hanzeland Stationsbuurt en binnenstad) gelden dezelfde parkeernormen als in de binnenstad.
- De parkeertarieven en de maximale parkeerduur worden ingezet om de gebruikers te sturen in de keuze van parkeerlocatie. Daarmee wordt gestimuleerd dat lang parkeren vooral aan de randen van het gebied plaatsvindt. Parkeerplaatsen in het centrale deel van het gebied blijven zo beschikbaar voor zakelijk bezoek.
- In het kader van het Ontwikkelperspectief is afgesproken dat gemeente en NS samen in kaart brengen wat de behoefte is aan P&R-voorzieningen en hoe en waar daarin kan worden voorzien in de verdere uitwerking van deze visie.
- Gestreefd wordt naar maximale uitwisseling van parkeervoorzieningen, zowel publiek als privaat. In een centrumgebied is grond schaars en duur. Parkeergarages en parkeerterreinen kosten veel ruimte en geld en voegen meestal weinig toe aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Het gebruik van innovatieve technieken zoals slimme slagbomen wordt gestimuleerd om uitwisseling van gebruik mogelijk te maken.
- Om ruimtelijke ontwikkelingen op gang te brengen, zijn er nieuwe parkeervoorzieningen nodig, passend binnen de centrum stedelijke parkeernorm en vooruitlopend op de te verwachten groei. Het gaat om duurzame oplossingen. Dit kan in de vorm van tijdelijke voorzieningen, die plaats kunnen maken voor een andere functie als de parkeerbehoefte daalt. Het kan ook gaan om flexibele of adaptieve oplossingen, die makkelijk getransformeerd kunnen worden naar een andere functie.
- De (markt) partijen waarmee het gebied wordt ontwikkeld worden uitgedaagd en gestimuleerd om te komen met creatieve en innovatieve parkeeroplossingen en

mobilitieitsconcepten. De herontwikkeling van de Hanzebad locatie is hier een eerste voorbeeld van.

- Nieuwe parkeervoorzieningen worden gesitueerd aan de randen van het gebied en gekoppeld aan toegangsroutes (voor de auto). Daarmee wordt autoverkeer tot ver in het gebied voorkomen. Voetgangersbewegingen door het gebied worden hiermee juist gestimuleerd wat bijdraagt bij aan de levendigheid.
- Parkeren voor bezoekers blijft mogelijk in de nabijheid van de verschillende functies en voorzieningen. Parkeren voor bewoners gebeurt voor het grootste deel in combinatie met publieke parkeervoorzieningen en is beperkt mogelijk bij de woningen. Parkeren voor woonwerk verkeer wordt gefaciliteerd aan de randen van het gebied.
- Parkeren in de openbare ruimte weloverwogen wordt toegepast. Op sommige locaties kunnen parkeerplaatsen worden verwijderd zodat openbare ruimte met een hogere (verblijfs-) kwaliteit gerealiseerd kan worden, bijvoorbeeld in de Hanzehoven. Op andere plaatsen kan het wenselijk zijn om parkeerplaatsen voor kort parkeren langs de straat toe te voegen. Daarmee kan parkeren bijdragen aan het aantrekkelijker maken voor het vestigen van commerciële functies in de plinten van gebouwen.
- Fiets parkeren krijgt voldoende aandacht en plaats. Fietsstad Zwolle kent een goed doorontwikkeld fietsnetwerk en veel stallingsvoorzieningen. Bij het station is de opgave daarmee om voldoende stallingsvoorzieningen te (blijven) bieden aan alle OV-reizigers die gebruik maken van de fiets. Voldoende stallingsplekken voor fietsen ondersteunt de fiets als voor- en natransport van het OV. Dat draagt bij aan meer OV gebruik en minder autoverkeer.
- De meest recente prognoses voor 2030 van ProRail gaan uit van 11.000 benodigde stallingsplaatsen. Ook daarna zal de groei nog niet voltooid zijn. Aan de zuidzijde zal – na alle tijdelijke oplossingen vanwege de vele bouw activiteiten- een definitieve oplossing gekozen worden om ook aan deze kant een comfortabele en veilige voorziening te bieden voor ca. 3300 tot 3500 fietsen bij het station. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken welke innovatieve vormen haalbaar zijn (omvang, exploitatie, beheer).

“Duidelijke visie. “keuzes maken” versus “laten gebeuren. Niet alleen flexibiliteit. Anders blijft het een autogebied. We moeten toe naar: plinten vullen, small village, walkable city, terreinen vrijspelen, passerelle, auto aan de rand.”

Thijs van Dieren tijdens de laatste Review

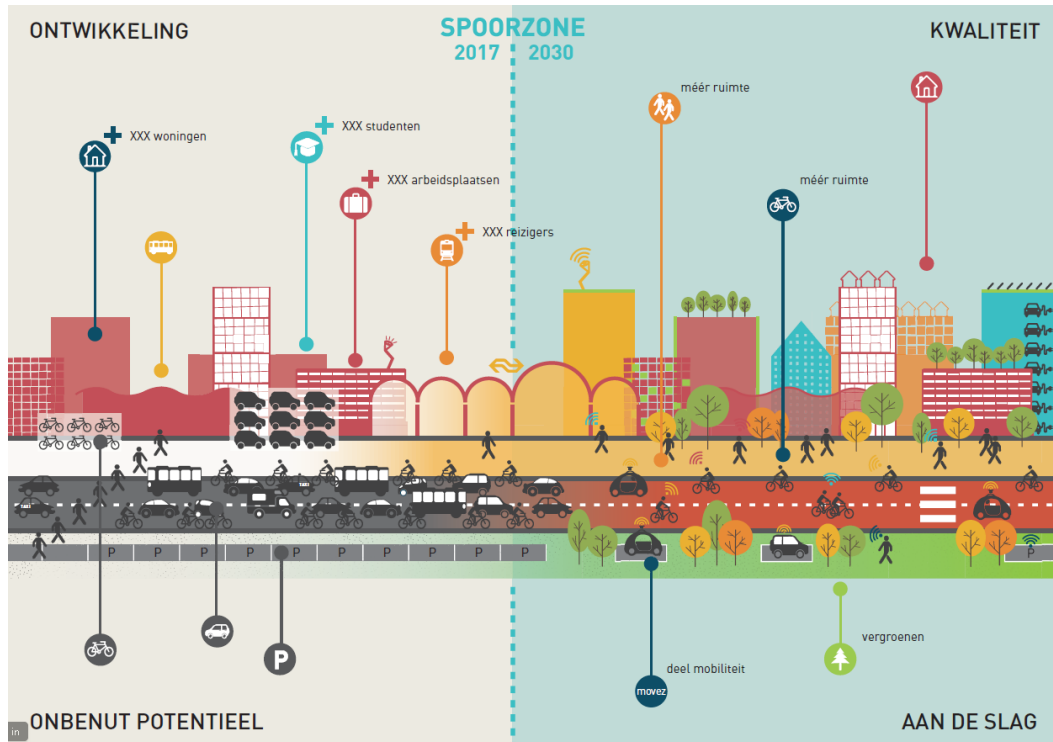
Deel 3 Innovatie

Hanzeland biedt ruimte voor experiment

- De kenmerken van het gebied en het transformatieproces van de komende jaren zijn een goede voedingsbodem voor pilots, innovatieve en/of tijdelijke oplossingen etc. Dit heeft te maken met de mix van stedelijkheid, nieuwe functies, start ups, binnen een afgebakend en niet al te groot gebied.
- Met Movez is hier al een start mee gemaakt. Movez is een samenwerkingsverband in het gebied dat mobiliteitsdiensten aanbiedt, zoals parkeren, deelauto's en deelfietsen. De ontwikkeling van nieuwe parkeervoorzieningen zou vorm kunnen krijgen vanuit Movez. Ook dit is een voorbeeld van een experiment op het gebied van samenwerking en organisatie van mobiliteit.
- Hanzeland heeft ook een grote opgave en biedt een grote kans voor de energietransitie. Nieuwe mobiliteitsconcepten kunnen gekoppeld worden aan de energietransitie, bijvoorbeeld door de opslag van duurzaam opgewekte energie in elektrisch vervoer. Hierbij valt ook te denken aan (elektrische) mobiliteitsdiensten die de bereikbaarheid van de binnenstad verbeteren.

Samenvattend

De beschreven visie beoogt een duurzame doorontwikkeling van Hanzeland, zodanig dat groei, verdichting en transformatie van het gebied samengaan met een slimme en optimale benutting van het potentieel van het gebied, behoud van de menselijke maat en een kwaliteitsslag voor de openbare ruimte.



VERVOLG

Opzet voor een Uitvoeringsagenda

Deze gebiedsvisie voor Hanzeland zal worden uitgewerkt in een Uitvoeringsagenda. Gebiedsontwikkeling in Hanzeland zal betekenen dat organisch wordt ingespeeld op de plekken en de momenten waar de energie zit. Dat betekent: aansluiting zoeken bij initiatieven in en om het gebied, samenhang met stedenbouwkundige ontwikkelingen en afstemming met bewoners en andere stakeholders.

Publieke en private partijen zullen daarin samenwerken op verschillende manieren en in verschillende vormen. Bovendien zal zoveel mogelijk werk met werk moeten worden gemaakt. Het ligt daarom niet voor de hand de Uitvoeringsagenda vorm te geven als een blauwdruk. Het is eerder een overzicht dat inzichtelijk maakt wat er allemaal moet gebeuren om de ambities die uit de visie spreken te verwezenlijken, te benoemen welke partijen daarvoor aan zet zijn, aangevuld met een indicatie van het investeringsvolume.

Hieronder een (niet uitputtende) opsomming van acties die een plaats krijgen in de uitvoeringsagenda. In de opzet is er voor gekozen om de driedeling te hanteren die ook het Visie hoofdstuk is gebruikt:

1. Hanzeland is bereikbaar en toegankelijk voor alle modaliteiten
2. Parkeren wordt slim opgelost op gebiedsniveau
3. Hanzeland biedt ruimte voor experiment

Opzet voor een Uitvoeringsagenda deel 1**INFRASTRUCTUUR****Hanzeland is bereikbaar en toegankelijk voor alle modaliteiten****ACTIES:**

Bouwkundige constructies en kunstwerken die al in het Ontwikkelperspectief zijn opgenomen zoals de busbrug, het busperron, de fietsenkelder en de passerelle

Onderzoeken en inpassingsstudies toekomstige verbindingen

Herinrichting opgaven in Hanzeland zoals o.a.:

- de fietsverbinding Van Karnebeektunnel – Zwarteweg
- herinrichting van de Hanzelaan
- ontsluiting van de Hanzebad locatie
- Stationsplein Zuid

Herinrichting opgaven aan de Noordzijde zoals het Stationsplein, de Oosterlaan en de Westerlaan

Uitwerking van het idee voor een “Hanzewalk”

- Voetgangersroute
- Levendige plint
- Koggelaan als fietsstraat

opgaven buiten Hanzeland, maar wel onderdeel van de Spoorzone, zoals o.a.:

- Stationsplein noord
- Oosterlaan
- Westerlaan
- Deventerstraatweg zone

Opzet voor een Uitvoeringsagenda deel 2**PARKEREN****Parkeren wordt slim opgelost op gebiedsniveau****ACTIES:**

Voorstel voor een zonering van het gebied met verschillen naar tarief en naar parkeerduur

Uitwerking van de Fietsenstalling Zuid

Locatie studie gebouwde parkeervoorzieningen

- Toevoegen nieuwe accommodaties
- Uitbreiden van bestaande
- Kaart met verwijderen / toevoegen straat parkeren

Opzet voor een Uitvoeringsagenda deel 3
INNOVATIE
In Hanzeland is ruimte voor het experiment

ACTIES:

Stimuleren innovatieve mobiliteitsoplossingen

Opzetten van pilots

Door ontwikkelen van MOVEZ langs vier hoofdlijnen, voor Hanzeland inclusief de Windesheim Campus (Zie hiervoor ook de Samenwerking Overeenkomst MOVEZ, vastgesteld 23 04 2018)

- 1 **Slim parkeren** – proactief werk maken van uitrol slimme slagbomen om hiermee de kwaliteit van Hanzeland een boost te geven door beschikbare, maar nog onbereikbare parkeercapaciteit, breder te kunnen ontsluiten. Belangrijke bijkomstigheid is dat Movez hiermee in stelling komt als gebied brede mobiliteitsregisseur en uitwisselingsplatform voor alles wat te maken heeft met mobiliteit, bereikbaarheid en gastvrijheid.
- 2 **MovezSpots** – een gebied breed netwerk van clusters van alternatieven uitrollen bestaande uit herkenbare mobiliteitshubs in de buitenruimte verspreid over Hanzeland. De MovezSpots bestaan uit openbare laadinfra met daarbij 1 of 2 Movez-deelauto's (full electric), minimaal 4 Movez deelfietsen met GeoFence en slimme sloten en optioneel openbare Wifi en Smart Wayfinding
- 3 **Transferia aan de randen** – voortbordurend op de mobiliteitsvisie van Hanzeland wordt in beeld gebracht waar de mogelijke locaties aan de randen van Hanzeland zijn om het parkeren (i.c.m. alternatieve mobiliteit) in gebouwde bovengrondse voorzieningen op te lossen. In deze analyse wordt per deellocatie in beeld gebracht en vastgesteld wat de parkeeropgave is (vergt een door vertaling van de gebied parkeerbalans Hanzeland van Mobycon naar een eindbeeld met scherpe keuzes t.a.v. parkeernormering, -tarifiering, maximale loopafstanden en verwachte impact alternatieve mobiliteit). Vervolgens wordt in een stedenbouwkundige studie in beeld gebracht of en hoe deze transferia zich ruimtelijk verhouden, waarmee eveneens de onderlegger er is voor analyse van stichtingskosten vs. verwachte opbrengsten alsook structurering (eigendom versus exploitatie door Movez vanuit gebiedsexploitatie)
- 4 **Community** – Ten faveure van het succes van Movez en voornoemde doelstellingen zal geïnvesteerd worden in een community van kansrijke partners binnen én buiten Hanzeland. Enerzijds wordt hiermee aangesloten op kansrijke marktontwikkelingen van buiten anderzijds wordt geïnvesteerd in naamsbekendheid van Movez en draagvlak voor afzet van voornoemde 3 hoofdlijnen.