om geven

Mijn Zwolle van morgen

Ontwerp Omgevingsvisie

inclusief, verweven en verbonden

Zwolle

Inhoudsopgave

Voorwoord – 7

Gebiedsaanduiding – 8

Ons vertrekpunt:
van Structuurvisie naar Omgevingsvisie – 12

De Zwolse kernopgaven:
Huis van Zwolle - 16

Leeswijzer - 18

1 Trends en ontwikkelingen 2020:
waar staan we & wat komt er op ons af?

1.1 Demografische ontwikkelingen - 22
1.2 Robuuste economie - 23
1.3 Transitie in mobiliteit- 25
1.4 Vitale samenleving- 27
1.5 Inclusieve ruimtelijke ontwikkeling- 28

2 Zwolse stedelijkheid als belofte
strategie en agenda

2.1 Fysiek groeien naar een compacte stad- 34
2.2 Majeure gebieden – 34
2.3 Zwolse visie op hoogbouw - 42
2.4 Voorwaarden voor goede verstedelijking- 44

3 Zwolse kwaliteiten als basis voor de toekomst
hoe gaan we om met onze identiteit, onze kwaliteiten?

3.1 De Zwolse omgevingskwaliteiten als basis voor de toekomst- 54
3.2- 3-11 Raamwerken van de stad- gemeente - 54-95

4 GebiedsProfielen
vanuit bestaande waarden naar ontwikkeling

4.1-4-10 gebiedsprofielen - 99-111

5 Realisatiestrategie:
hoe gaan we dat realiseren?

Uitgangspunten en werkwijze – 114

De stadsgrachten van Zwolle zijn schilderachtig mooi.
Hier liggen nog volop kansen, om de (binnen)stad en de activiteiten op het water, te koppelen.

Voorwoord

Zwolle. Wat vind ik dit een ontroerend mooie stad. Ontroerend, omdat veel stadsgenoten mij raken met hun passie en grote betrokkenheid op hun omgeving. Ontroerend, omdat de lokale levendigheid op straat ontstaat uit de sympathieke, zelfbewuste volksaard van de Zwollenaar – het maakt niet uit of je hier geboren en getogen bent of hier net een paar maanden woont. De stad omarmt mensen, de mensen omarmen de stad.

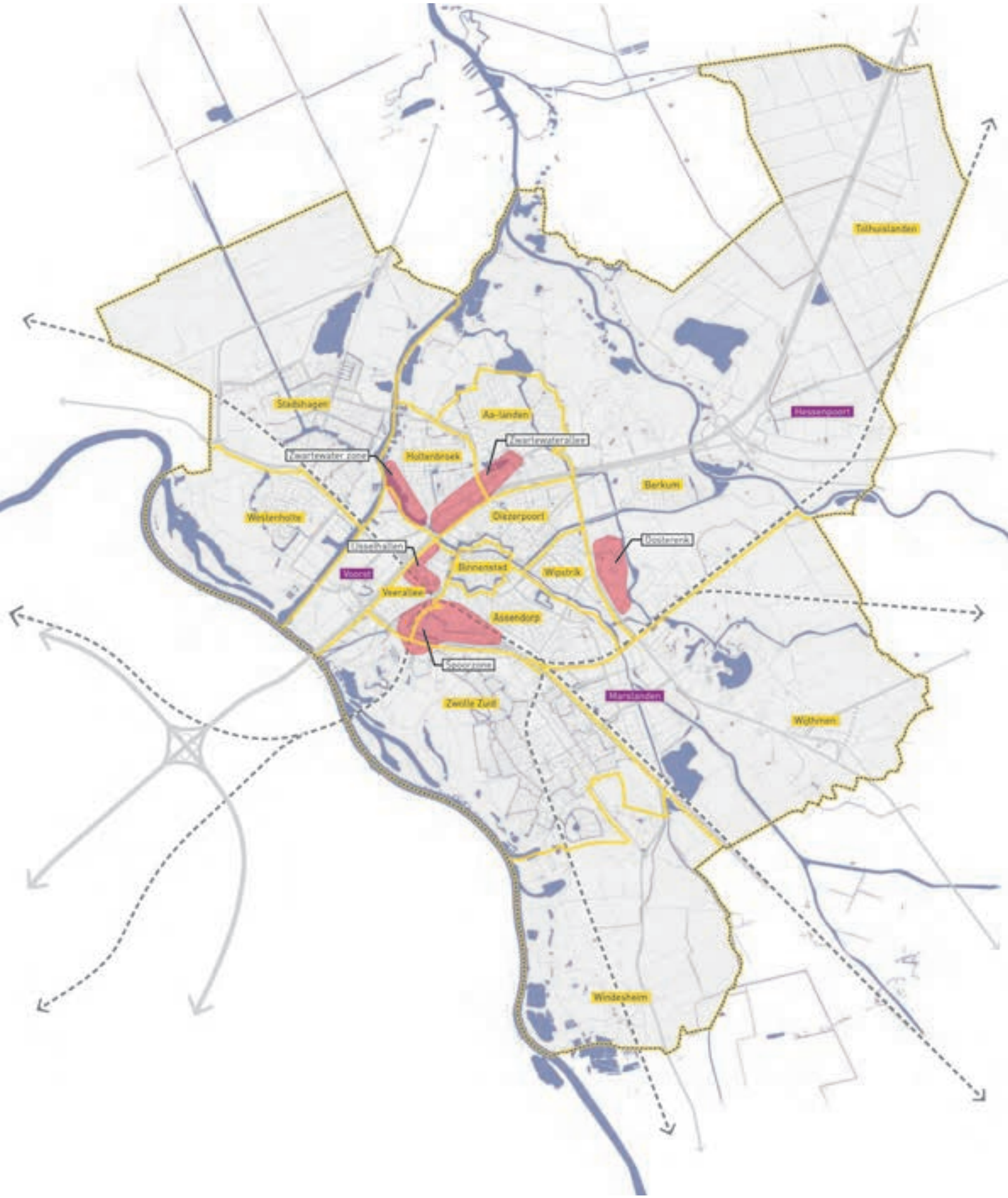
De Zwolse samenleving vind ik mooi, omdat in Zwolle mensen opstaan om elkaar te ondersteunen en elkaar te wijzen op mogelijkheden en kansen. Ook heb ik ervaren dat er mensen zijn die het lef hebben, om elkaar positief te corrigeren vanuit diezelfde volksaard. In Zwolle telt de mens. Als wethouder spreek ik dagelijks tientallen mensen in het stadhuis en nog veel meer mensen daarbuiten. Jongeren die met een grote glimlach over hun rap vertellen, ouderen die trots delen dat hun stad hen steeds meer te bieden heeft omdat er zoveel mogelijk is. Gezinnen die bewust kiezen voor een woning in de binnenstad of voor wonen in het buitengebied. Maar altijd om de reden dat het goed leven, wonen en werken is in en rondom Zwolle. Tegelijkertijd bestaat ook de zorg over de onstuimige groei die de stad doormaakt.

Zwolle groeit hard, daar ben ik trots op. Ik vind het belangrijk om daarbij oog te houden voor de menselijke maat en aan te sluiten bij hoe Zwollenaren hun leven willen inrichten. Daar gaat deze Ontwerp Omgevingsvisie over. Enerzijds over groei en ontwikkeling en anderzijds die belangrijke menselijke maat.

Deze Ontwerp Omgevingsvisie is samen met de Zwolse samenleving ontwikkeld. Echter daarin nog niet volmaakt. Dit ontwerp is een voorstel, een uitnodiging om samen verder te werken aan onze visie op de gezonde, vitale, solidaire en duurzame toekomst van Zwolle. Om samen verder te doordenken welke verwachtingen, wensen en randvoorwaarden wij hebben voor groei en ontwikkeling.

Groeien en ontwikkelen. Dat is wat onze mooie stad doet. Dat geeft ons als gemeente ook een grote verantwoordelijkheid. Welke uitdagingen de toekomst ook brengt, we grijpen deze aan om ons thuis, ons fundament nog sterker te maken. Zodat iedereen zich in vrijheid en veiligheid kan bezighouden met wat voor hem of haar belangrijk is in het leven. Tot slot nodig ik iedereen uit om actief mee te doen om van dit ontwerp een volledige Omgevingsvisie te maken. Van harte welkom!

Wethouder Ed Anker
Ruimtelijke ordening, Wonen en Omgevingsvisie


Tolhuislanden
Stadshagen
As-landen
Hessenpoort
Zwartewater zone
Zwartewaterplas
Holtenbroek
Berkum
Westerholte
Diezerpoort
Ossenerenk
IJsselhallen
Voorst
Binnenstad
Wipstrik
Veeralaan
Assendorp
Spoorzone
Zwolle Zuid
Marslanden
Wijthmen
Windesheim

Gebiedsaanduiding

In de toelichtende teksten worden gebiedsopgaven en ontwikkelperspectieven benoemd. De benaming hiervan vindt u terug in de kaart op de linker pagina.

Inleiding

van Structuurvisie naar Omgevingsvisie

Ons vertrekpunt

"Vooruitkijken is net als met een verrekijker de toekomst zoeken. Je ziet bibberende fragmenten, soms mooie vergezichten en zo nu en dan ook schrikbeelden. Het is zo moeilijk overzicht en zekerheid te krijgen waarop je een koers kunt uitzetten. En het lijkt wel alsof de veranderingen in onze samenleving zich steeds sneller voltrekken".

Een nieuwe werkelijkheid voor Zwolle.
Zwolle groeit en bloeit als nooit te voren. De Zwolse binnenstad bruist, de Fundatie is een nationaal begrip in de culturele sector. We werken lokaal, regionaal en nationaal volop samen om kansen te benutten; kansen voor economische groei en voor versterking van onze bereikbaarheid. Niet voor niets verwelkomen we veel nieuwe inwoners, van binnen en van buiten de regio. Zwolle staat in de schijnwerper. We zijn belangrijk voor de regio en voor Nederland.

Op 23 april 2020 informeerde het kabinet de Tweede Kamer over richtinggevende keuzes in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Eén van de meest in het oogspringende keuzes, is het bouwen van het Stedelijk Netwerk Nederland. Waarbinnen Zwolle haar positie inneemt.

Het kabinet verwoordt haar keuze als volgt:

Het sturen op de ontwikkeling van het hele Stedelijk Netwerk Nederland, door nieuwe woon- en werklocaties (ook grensoverschrijdend) te koppelen aan (met name OV-)infrastructuur. De groei in het gebied Randstad-Amersfoort-Zwolle-Arnhem-Nijmegen-Brabantse stedenrij is het meest manifest. Deze vraagt om keuzes in een doordachte lange termijn strategie, ook om de groei niet alleen in aantallen maar ook met passende kwaliteit te realiseren. Dat geldt zowel voor de woningen als voor de mobiliteit en leefomgeving".

De regio Zwolle staat daarmee voor een grote maatschappelijke opgave. We staan niet alleen voor deze opgave maar doen dit samen in de regio, waarbij we een grote eigen verantwoordelijkheid hebben. We maken onze eigen keuzes. De opgave van groei is van een andere omvang dan we tot heden hebben gekend. Daarbij gaan we er vanuit dat de werkelijkheid van de Covid-19 pandemie een werkelijkheid van tijdelijke aard is.

We bereiden ons voor op stevige groei
Wij zien dat Zwolle een Netwerkstad in Nederland is. Dat brengt groei met zich mee. Onze groei met 1000 woningen per jaar is wat we willen omdat de stad dat nodig heeft. Niet alleen voor tijdsbestek van 10 jaar. Wij willen ons voorbereiden om tot 2040 met mogelijk 25.000 woningen te gaan groeien. Onze groei richt zich op de Zwollenaar van nu en nieuwe generaties Zwollenaren.

We zien daarbij nauwe samenhang met een forse doorontwikkeling van onze regionale multimodale bereikbaarheid. Het gaat namelijk niet om woningen alleen. Mobiliteit en de uitgekiende balans tussen groei en doorontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving moeten fungeren als katalysator van verdere economische ontwikkeling en werkgelegenheid. Daarmee blijft Zwolle op korte en lange termijn vitaal en toekomstbestendig. De regiodeal die we nu voorbereiden is daar een eerste grote stap in.

Bij groei hoort een scherp oog voor de mens en de natuur. Ecologie en economie gaan hand in hand. Biodiversiteit en sociale inclusiviteit zijn de kernbegrippen van de komende decennia. Begrippen die mede leidend zijn in de schaalsprong waar we dus voor staan. Een echte schaalsprong in omvang, in economie, in samenwerking met publieke en private partners en in verdere ontwikkeling van alle reeds aanwezige kwaliteiten die Zwolle rijk is.

We groeien met behoud van onze unieke waarden, onze unieke ligging midden in een dynamische delta en ons koploperschap in klimaatbestendigheid. We zijn en blijven een klimaatbestendige groeiregio. Vanuit dit vertrekpunt willen wij met de regio en het Rijk de ambities waar maken.

Deze Zwolse Ontwerp Omgevingsvisie beschrijft de integrale koers voor de fysieke leefomgeving en helpt ons de eerste stap te maken in de toekomstbestendige schaalsprong. Een stap waarvan er nog vele gaan volgen. Heel concreet gaat het over de inrichting van Zwolle. Hoe we ervoor zorgen dat het in Zwolle goed wonen, werken en recreëren is voor zowel de huidige als toekomstige bewoners. Dit blijven we doen met onze bestuurlijke partners, de Zwolse samenleving, de bedrijven, ondernemers en tal van andere organisaties die Zwolle rijk is.

Een visie voor de korte en lange termijn op de fysieke leefomgeving
Zwolle werkt voortvarend aan de invoering van de Omgevingswet, die ingaat op 1 januari 2022. De Omgevingswet zorgt voor een nieuw stelsel van regelgeving voor de fysieke leefomgeving. De wet heeft vooral als doel de regels voor de ontwikkeling en het beheer van de fysieke leefomgeving eenvoudiger te maken en samen te brengen. Volgens de Omgevingswet stellen Rijk, provincies en gemeenten een Omgevingsvisie op. Dit is een strategische visie op de fysieke leefomgeving op de lange termijn als antwoord op opgaven en uitdagingen die op ons af komen en er nu al zijn.
De Omgevingsvisie is daarmee een brede visie op een groot aantal onderwerpen. Belangrijk voor de gemeente zijn mobiliteit, groen, natuur, water, infrastructuur, werklocaties, veiligheid, cultureel erfgoed, cultuur, gezondheid, milieu en (toekomstige) woonlocaties.

Er zijn twee redenen voor deze Ontwerp Omgevingsvisie op dit moment:

1. We vervangen het huidige structuurplan 2020 dat dateert uit 2008. Dit plan biedt niet langer ons kader voor de opgaven waar we nu voor staan. Thema's als klimaatverandering en gezondheid komen nauwelijks aan bod en we hebben een impuls nodig om ons woningtekort aan te pakken en ons scherper economisch te profileren.

2. De verplichting vanuit de aanstaande Omgevingswet.
Deze Ontwerp Omgevingsvisie als opvolger van onze Omgevingsvisie uit 2017 is de ruimtelijke vertaling van onze geformuleerde ambities. Het is kapstok voor ons Omgevingsplan met de regels voor de fysieke leefomgeving in de gemeente. Ook dat is een verplichting uit de Omgevingswet, waaraan we nu verdere uitwerking kunnen gaan geven.

Juridische status van deze Omgevingsvisie
De Omgevingsvisie vervangt, nadat het definitief is vastgesteld, het structuurplan Zwolle 2020 uit 2008 en Omgevingsvisie deel 1. De Zwolse Omgevingsvisie vervangt ook de structuurvisie Vechtcorridor uit 2013 Noord en de Visie buitengebied uit 2009.

Deze omgevingsvisie is opgesteld in de geest van de Omgevingswet, maar is feitelijk nog een structuurvisie als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. De geest van de Ongevingswet blijkt voornamelijk uit het integrale karakter en de brede scope.

De Zwolse Ontwerp Omgevingsvisie: een uitnodiging voor verdere uitwerking
De Ontwerp Omgevingsvisie is tot stand gekomen in samenspraak met bewoners, strategische partners, belangengroepen en specifieke doelgroepen. Er zijn bijeenkomsten georganiseerd en gesprekken gevoerd om een gezamenlijk beeld te vormen over de gewenste toekomst van Zwolle. Daarnaast zijn de resultaten van het Buurt-voor-Buurt onderzoek uit 2018 verwerkt als bouwstenen.

De Ontwerp Omgevingsvisie timmert niet alles dicht, maar nodigt bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en andere partners nadrukkelijk uit om samen de benoemde ambities en gewenste ontwikkelrichting verder uit te werken in oplossingen en maatregelen, variërend van kleine ingrepen in buurten tot grote investeringen in de infrastructuur. Deels kan dat in de fase naar de definitieve Omgevingsvisie en uiteraard in de periode na vaststelling van de definitieve Omgevingsvisie, eind 2020.

Een actuele Omgevingsvisie
Het is de bedoeling de Zwolse Omgevingsvisie van tijd tot tijjd te actualiseren. Zo zorgen we dat de gemeente een consistent, integraal en samenhangend beleid heeft en houdt op de fysieke leefomgeving van de gemeente Zwolle. In deze actualisaties verwerken we bijvoorbeeld de uitkomsten van onderzoek en verkenning met onze bestuurlijke partners in het kader van het MIRT.

Ons vertrekpunt

De rol van de OmgevingsEffectRapportage (OER)
Om de effecten van richting en keuzes van deze Ontwerp Omgevingsvisie in beeld te brengen, is een Omgevings-EffectRapport (OER) opgesteld. Het onderzoek naar effecten op de omgevingskwaliteit van ons voorgestelde beleid heeft inzicht gegeven en informatie opgeleverd; bijvoorbeeld over kansen en risico's voor de fysieke leefomgeving.

De aanleiding voor het onderzoek is de versnelde en versterkte groei van de bevolking, waarvoor meer woningen nodig zijn in Zwolle. In het onderzoek is gekeken naar de effecten van de groei in de stad. Het vertrekpunt daarbij was reeds vastgesteld beleid, namelijk de Woonvisie van 2017 en de Ontwikkelstrategie wonen van 2019. Volgens dit beleid groeit Zwolle met maximaal 10000 woningen.
In het onderzoek zijn daarnaast alternatieven onderzocht van intensievere groei.

Effecten, risico's en kansen zijn in beeld gebracht aan de hand van foto's van de leefomgeving. We hebben in deze Ontwerp Omgevingsvisie deels rekenschap gegeven aan de uitkomsten van de Ontwerp OER, daarin zijn we nog niet volledig. De Ontwerp OER is opgesteld in wisselwerking met de ontwikkeling van de Ontwerp Omgevingsvisie. Daardoor is het niet mogelijk geweest alle inzichten en conclusies al te verwerken in de Ontwerp Omgevingsvisie. De onafhankelijke Commissie voor de MER adviseert ons daarbij ook nog over de uitkomsten van de OER en onze Ontwerp Omgevingsvisie. In onze definitieve Omgevingswijze verwerken wij dit advies en de conclusies van de OER.

Onderwerpen als biodiversiteit, hittestress, en leefbaarheid in bepaalde wijken krijgen daarom nog specifieke aandacht. Wel houdt de Ontwerp Omgevingsvisie nadrukkelijk rekening met bijvoorbeeld de effecten op bereikbaarheid. Ook specifieke transformatieopgaven worden voorzien van informatie over mogelijk nadelige effecten op bijvoorbeeld geluidshinder. Daarnaast zien we ook de positieve uitwerking van de Ontwerp Omgevingsvisie waarmee we bevestigd worden in onze koers voor de fysieke leefomgeving.

Economische effectrapportage (EER)
Naast een OER krijgt de Omgevingsvisie ook nog een economische effectrapportage. Anders dan de OER bestaat hiervoor geen wettelijke aanleiding. Het is wel onderdeel van afspraken met de gemeenteraad. Aangezien momenteel nog hard wordt gewerkt aan het economisch perspectief van Zwolle wordt de EER opgesteld in aanloop naar de definitieve Omgevingsvisie. Als gevolg hiervan is het mogelijk dat het thema economie in de Omgevingsvisie een nog specifiekere invulling krijgt.

Samen op weg! Fietsbrug Blaloweg

De Zwolse Kernopgaven

Het 'Huis van Zwolle', mijn Zwolle van morgen
De economische en demografische groei van Zwolle en veranderende natuurlijke omstandigheden vragen om ambities en een antwoord op kernopgaven. We hebben onze ambities vastgelegd in onze eerste Omgevingsvisie uit 2017. Deze ambities zijn nog steeds valide. We vullen ze aan vanuit de inzichten over onze groeiopgave, onze nieuwe positie in het Stedelijk Netwerk Nederland en hetgeen we geleerd van en over onze stad in de afgelopen jaren. Mijn Zwolle van morgen gaat inmiddels ook over mijn Zwolle van overmorgen.

De Omgevingsvisie 2017 stelt dat 'de drager' van onze gemeente het menselijk kapitaal is. Centraal staat de ambitie: Zwolle versterkt en benut het menselijk kapitaal van de stad. De Omgevingsvisie neemt deze ambitie mee als het gaat over hoe mensen leven, wonen en werken en genieten van de stad nu en in de toekomst. Over hoe ze keer op keer de stad omvormen naar de wensen van hun tijd, met respect voor het verleden. Zwolle wordt gevormd door alle mensen die in de stad en daarom heen wonen en werken.

Ook kent Zwolle een ijzersterk, bestaand 'fundament' om op verder te groeien: de kwaliteiten van de bestaande stad en haar natuurlijke omgeving. Dit zijn de kwaliteiten op het gebied van landschap, cultuurhistorie en biodiversiteit. Centraal staat de ambitie: Zwolle behoudt en versterkt haar ruimtelijke, cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten. Elk deel van Zwolle heeft specifieke eigen kenmerken en kwaliteiten dat zich uit in de Zwolse fysieke identiteit. Dit is terug te vinden in de historische gebouwen en stedenbouw, in ons cultuurlandschap, de biodiversiteit en in de verborgen geschiedenis onder de grond. Ze geven een beeld van de Zwolse geschiedenis en laten ons hier thuis voelen.

De drager en het fundament vormen de structurele verbindingen in het 'Huis van Zwolle'.

het 'Huis van Zwolle'

Zwolle versterkt haar stedelijkheid, wordt nationaal en internationaal aantrekkelijker en bestendigt zo haar (economische) toppositie als regio
Onze Omgevingsvisie van 2017 stelt ons voor kernopgave om deze ambitie waar te maken. En daarin slagen we al. De richting die het kabinet inslaat met het Stedelijk Netwerk Nederland is voor ons de bevesting dat we op koers liggen. En dat we onze ambitie kunnen aanscherpen.

Zwolle neemt een bijzondere en unieke plek in de regio in. We zijn de centrumstad, het hart van het regionale mobiliteitsnetwerk en de stad die de verbinding legt met de nationale en internationale netwerken. Vanuit die positie hebben wij de intrinsieke verantwoordelijkheid om als motor voor de regio te fungeren. Samenwerking staat daarbij voorop. Graag nemen we hierin onze verantwoordelijkheid, als onderdeel van een gemeenschappelijke koers en als volgende stap in onze schaalsprong.

Investeren in verkenning en onderzoek gericht op kwalitatieve groei
Deze Ontwerp Omgevingsvisie markeert voor ons een nieuwe ambitie gebaseerd op een nieuwe werkelijkheid. We zijn in de ontwikkeling van deze Ontwerp Omgevingsvisie ons bewust geworden van een ongekend toekomstperspectief wat betreft kwalitatieve groei. Een bewustwording die nog niet afgerond is. We zien en voelen de noodzaak nu een eerste stap te zetten in de opgaven voor het Stedelijk Netwerk Nederland. Onze nieuwe kernopgave is het diepgaand verkennen en onderzoeken wat onze nieuwe schaal wordt, juist in het perspectief van het Stedelijk Netwerk Nederland en als onderdeel van de klimaatbestendige groeiregio Zwolle. Cruciaal in onze ogen zijn de Verstedelijkingsstrategie en het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport van het Rijk) onderzoek naar de bereikbaarheid Zwolle. Het gaat om twee trajecten die mede gaan bepalen hoe onze schaalsprong vorm en inhoud krijgt.

We hebben de afgelopen maanden al meer inzicht gekregen in de uitdagingen van onze stedelijke bereikbaarheid. In de ontwikkeling van deze Ontwerp Omgevingsvisie weten we de noodzaak aan te tonen om onze Stadsring ook echt een stadsring te laten worden, waar verblijfs- en leefkwaliteit veel meer tot zijn recht moet gaan komen. Dit betekent dat regionaal verkeer daar, op termijn, minder te zoeken heeft en we het op een slimmere manier door of om onze stad moeten leiden op weg naar een eindbestemming. In het bereikbaarheidsonderzoek willen we daarvoor de oplossingen in beeld krijgen.

De verstedelijkingsstrategie zal leren hoe wonen, werken, mobiliteit, landschap, natuur, landbouw en recreatie zich in samenhang kunnen ontwikkelen. Dat we daarbij moeten zoeken naar een uitbreidingsrichting van de stad Zwolle zien we als onafwendbaar. Deze Omgevingsvisie maakt de keuze nog niet. De komende jaren is dat echter zonder meer aan orde. Een keuze die mede door ons wordt gemaakt in overleg met onze partners in de regio, met de provincie en met het Rijk. Wij hebben hen nodig om onze verstedelijkingsopgave op te lossen. We verkennen de opties en zoeken naar de optimale meerwaarde voor Zwolle op het gebied van wonen, leefbaarheid, fysiek kapitaal, energietransititie, klimaatadaptatie en mobiliteit. De verstedelijkingsstrategie zal ons leren hoe de uitdagingen op al deze terreinen zich in samenhang kunnen ontwikkelen.

Investeren in kernopgaven in onze bestaande stad
We verliezen de reeds bestaande kernopgaven in onze stad niet uit het oog. Deze maken onderdeel uit van onze schaalsprong. Daarover willen regie blijven voeren, voor kwaliteit en inclusiviteit bij de schaalsprong in en van onze bestaande stad. Grote gebiedsontwikkelingen in onze stad krijgen onze volle aandacht. Juist op deze ontwikkelingen geeft deze Ontwerp Omgevingsvisie meer richting. Waar mogelijk vragen we onze publieke partners ons daarin te ondersteunen. Denk daarbij aan de Spoorzone, Zwartewater Kwartier of Oosterenk. We zoeken actief naar kansen; bijvoorbeeld via de Woonimpuls, de Regiodeal en de opvolging van de NOVI.

Zwolle is in 2050 klimaatbestendig en energieneutraal
De fysieke stad en de fysieke leefomgeving zijn ons fundament. Voor nu en in de toekomst. We beseffen ons dat we rekening moeten houden met de veranderende, natuurlijke omstandigheden, zoals een veranderend klimaat en de eindigheid van niet-hernieuwbare energie. Dat heeft invloed op ons fundament. We houden onze aandacht onverkort vast voor twee belangrijke kernopgaven, namelijk klimaatadaptatie en energietransitie. Klimaatadaptatie is de mate waarin we onze omgeving aan kunnen passen aan de verandering van het klimaat. Energietransitie betekent de overgang van stroom uit fossiele brandstoffen, zoals gas, kernenergie en steenkolen, naar volledig groene energie, zoals energie uit zon, wind, biogas en water. Samen vormen ze de basis voor de topambite om in 2050 klimaatbestendig en energieneutraal te zijn. Om daar te komen gaan we uit van het principe van de klimaatbestendige groeiregio. We grijpen onze groei aan om onze ambities te verwezenlijken.

Vitale, solidaire, gezonde en duurzame stadsdelen
Of het nu gaat om ons buitengebied, ons centrum, onze oude wijken rondom het centrum of nieuwe stadsdelen zoals Stadshagen of, met wat meer historie, Zwolle zuid, ieder gebied in Zwolle verdient aandacht. Aandacht voor de gezonde mens in het gebied, aandacht voor een inrichting van de leefomgeving gericht op meer sociale cohesie of aandacht voor meer biodiversiteit. De aandacht voor de groei van de stad mag niet ten koste gaan van aandacht voor alle gebieden binnen en buiten onze stad.

De stad Zwolle en het buitengebied zijn al van grote kwaliteit. De historisch betekenisvolle stad zorgt voor een sterke identiteit en een gezamenlijke trots. Al dat moois blijven we koesteren en in stand houden. De eigenheid van iedere plek in Zwolle wordt steeds meer leidend en inspirerend bij (ruimtelijke) ontwikkelingen. De cultuurhistorische, ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten willen we samen met de eigenaren en gebruikers, behouden en verder versterken. Nieuwe elementen en nieuwe verbindingen (fietspaden, bruggen, groen, etc.) gaan hun bijdrage leveren aan meer leefkwaliteit, binnen en buiten de stad. We versterken de kwaliteiten die Zwolle uniek maken gericht op vitaliteit, solidariteit, gezondheid en duurzaamheid.

Leeswijzer

Een Omgevingsvisie gaat over de toekomst van een gemeente, stad en daarbinnen gebieden. Dat vraagt om een realistisch verhaal met bijbehorende (gebiedsgerichte) keuzes en een strategie om invulling te geven aan een aantrekkelijk vooruitzicht.

Om dat verhaal op te bouwen zijn twee elementen nodig. De eerste stap is het inzichtelijk maken van het DNA van de gemeente Zwolle. Stap twee is het koppelen van nieuwe opgaven die vragen om een ander gezichtspunt. Waar wil Zwolle over 10 en 20 jaar staan?

We willen in de toekomst meer ruimte voor eigen initiatief, naast de eigen, gemeentelijke plannen. Gezamenlijk wordt zo de agenda voor stad gevormd als het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen.

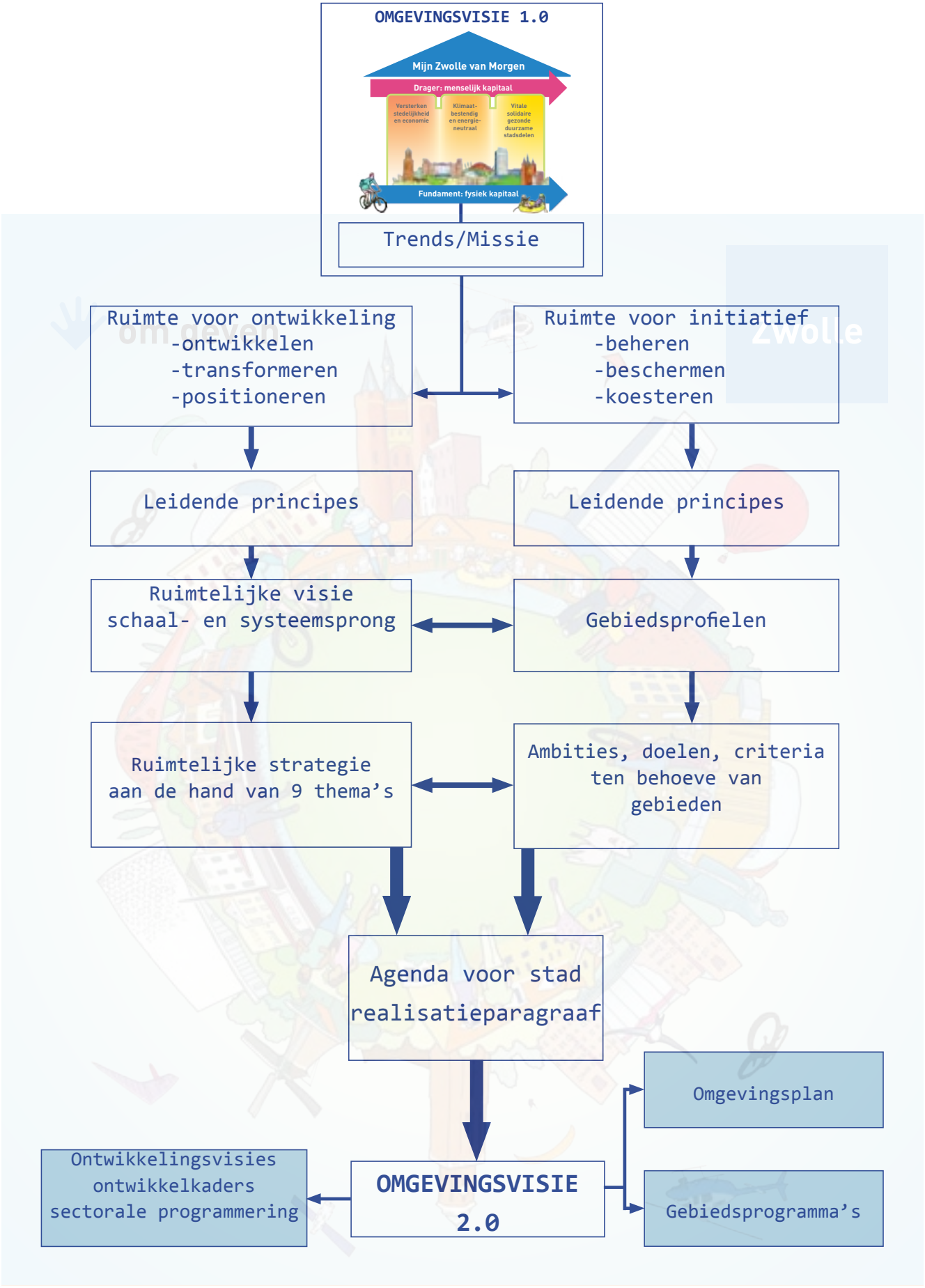
In hoofdstuk 1 beschrijven we de trends en ontwikkelingen. Zwolle ontwikkelt zich van centrumstad naar een netwerkstad in Nederland. We beschrijven de ruimtelijke uitdagingen in het licht van de ambities, met oog voor de bestaande stad, de wijken, het rijke landschap, de Zwolse samenleving.

Hoofdstuk 2 beschrijft de Zwolse stedelijkheid als belofte. Het beschrijft de ruimtelijke strategie, de uitwerking en wat daar voor nodig is. Daarnaast introduceren we een schaal- en systeemsprong die samenhangt met mobiliteit en het klimaat- en energievraagstuk.

Hoofdstuk 3 gaat in op de belangrijkste raamwerken van de stad. Dit zijn veelal doorgaande, samenhangende structuren. Vaak voorwaardelijk voor het goed functioneren van de stad, het welbevinden voor mens en dier en het is voorwaardelijk bij de groeiopgave van de stad.

Hoofdstuk 4 behandelt de profielen die de identiteit en vaste waarden van de stad en haar buitengebied, vastleggen. Hoe gaan we daar mee om in een stad die groeit en stedelijker wordt. We schetsen de belangrijkste beheeropgaven en hoe we daarmee aan de slag gaan.

In hoofdstuk 5 zal worden stilgestaan bij hoe de gemeente deze ambities en opgaven wil gaan realiseren? Hoe integraal worden de opgaven opgepakt en hoe organiseren wij dit? Ook zal de prioritering en fasering worden vastgelegd.


OMGEVINGSVISIE 1.0
Mijn Zwolle van Morgen
Drager: menselijk kapitaal
Versterken stedelijkheid en economie
Klimaat-bestendig en energie-neutraal
Vitale solidaire gezonde duurzame stadsdelen
Fundament: fysiek kapitaal
Trends/Missie
Ruimte voor ontwikkeling
-ontwikkelen
-transformeren
-positioneren
Ruimte voor initiatief
-beheren
-beschermen
-koesteren
Leidende principes
Leidende principes
Ruimtelijke visie
schaal- en systeemsprong
Gebiedsprofielen
Ruimtelijke strategie
aan de hand van 9 thema's
Ambities, doelen, criteria
ten behoeve van
gebieden
Agenda voor stad
realisatieparagraaf
Omgevingsplan
Ontwikkelingsvisies
ontwikkelkaders
sectorale programmering
OMGEVINGSVISIE
2.0
Gebiedsprogramma's

1 Trends en ontwikkelingen 2020

waar staan we en wat komt er op ons af?

1 Trends en ontwikkelingen

We zien een her prioritering in de gezondheidszorg en de wijze waarop onze woon-en leefomgeving bij kan dragen aan een beter en gezonder leven. Het belang van groen en het landschap is daarmee toegenomen (naast het belang van tegengaan hittestress en klimaat).

Het is daarom aannemelijk dat de stad onveranderd aantrekkelijk blijft en dat de strijd om de ruimte (meer functies en soms extensiever van karakter) toe zal nemen.

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de trends en ontwikkelingen met een doorkijk naar het effect ervan op de gemeente Zwolle. We zoomen in op diverse thema's op het gebied van bevolking, economie, samenleving, ruimtelijke ontwikkelingen, openbaar bestuur en technologie. Relevant voor de gemeente Zwolle en de voorliggende Omgevingsvisie zijn de uitkomsten uit het Buurt-voor-buurt-onderzoek dat periodiek wordt uitgevoerd.

1.1
Demografische ontwikkelingen

De Randstad verschuift naar het Oosten
Alleen al vanuit de Randstad verwachten we de komende 5 jaar zo'n 60.000 nieuwe huishoudens in het Oosten. De verhuisstroom uit de Randstad zorgt voor een snelle verstedelijking in onze regio. Er is nog steeds een grote verhuisstroom naar de Randstad, maar dat zijn vooral jonge mensen die geen huis achter laten. De nieuwkomers zijn vooral gezinnen en ouderen die een nieuwe woning zoeken.

Er wordt volop gebouwd én getransformeerd. De verwachting is dat in heel Overijssel ook na 2030 het aantal huishoudens flink groeit. Het is een groeiprovincie, waarbij de sterkste groei in de regio rond Zwolle zal plaatsvinden. De ramingen van het CBS zijn toegenomen. Op de prognosekaarten licht vooral het stedelijk gebied van Zwolle op.

De druk op de woningmarkt is in Zwolle heel groot. Sinds 2017 gaat de groei sneller dan verwacht, met een gemiddelde woningvraag van 1.000 per jaar. We zien hierbij een toenemende vraag naar stedelijk wonen. Ook is er een trek uit de Randstad naar andere grote steden met een goede verbinding over weg en spoor, zoals Zwolle. Deze trend betekent dat Zwolle serieus rekening moet houden met een grotere groei en zich moet voorbereiden op een schaalsprong om deze groei vooral binnen de stad te faciliteren. Hierbij moet opgemerkt worden dat er een grens zit aan het opnemen van de groei binnen het bestaand stedelijk gebied.

1.2
Robuuste economie

Het gaat goed met de economie van Zwolle. De stad heeft zo'n 100.000 banen, tegenover ongeveer 128.000 inwoners. Tussen 2013 en 2018 is de werkgelegenheid in Zwolle met 6% toegenomen, met bijna 6.000 banen. De top 100 bedrijven in Zwolle bieden bijna 48.000 arbeidsplaatsen.

Sector health
De sector health is de belangrijkste werkgever van de stad als we kijken naar het aantal banen. Uiteraard speelt de aanwezigheid van het ziekenhuis Isala hierin een belangrijke rol.

Zakelijke dienstverlening
Naast Health is de zakelijke dienstverlening een belangrijke sector voor de stad. Naast enkele grotere kantoren, zien we hierbinnen met name een duidelijke groei van bedrijven werkzaam in de ICT en E-commerce. Daarnaast zien we veel werkgelegenheid in onderwijs en bij de overheid. Aan de banengroei binnen de detailhandel, horeca, vrijetijdseconomie en creatieve industrie zien we de verstedelijking van Zwolle terug.
Het aanbod van kantoren op goed bereikbare multifunctionele locaties "droogt" in Nederland snel op. Er ontstaat met name krapte op de kantorenmarkt in Amsterdam en omgeving. Door de krapte op de kantoren markt wordt gezocht naar goede alternatieven. Onder andere in de stedenring buiten de randstad. Zwolle maakt daar onderdeel van uit.

Innovatie
Binnen de Triple Helix worden thematische knopen opgezet om samen innovatiekracht te ontwikkelen en versterken. Dat gebeurt op meerdere plekken in Zwolle, in samenhang met de regio. Denk bijvoorbeeld aan het **Health Innovation Park (HIP)** bij het Isala Ziekenhuis en het **Polymer Science Park (PSP)**, een plek waar gewerkt wordt aan toegepaste kunststoftechnologie. Maar ook de Spoorzone is een belangrijke locatie als het gaat om het werken aan innovatie voor de Regio. Een goed voorbeeld is **Perron038**, waar ondernemers en onderwijs samenwerken aan innovaties voor de maakindustrie.

Uit de Scale-up Monitor Gemeente en Regio Zwolle 2019 blijkt dat er in de stad Zwolle 20 snelgroeiende bedrijven gevestigd zijn. Snelgroeiende bedrijven hebben in Zwolle tussen 2015 en 2018, 2.400 voltijdarbeidsplaatsen opgeleverd.

In de gemeente Zwolle is in 2018 het grootste aandeel (potentieel) snelgroeiende bedrijven te vinden in de sector Informatie en Communicatie (IT), met 42,9%, gevolgd door de sector groot- en detailhandel (19%) en specialistische zakelijke dienstverlening (19%).

Nieuwbouw Weezenlanden Noord, tussen de Schuurmanstraat en het Almelose Kanaal. Een nieuw groen stedelijk woonmilieu wat een verrijking is voor het wonen rondom het centrum

bron: Nijhuis

1 Trends en ontwikkelingen

Steden als motor van de economie:
De trek naar de steden neemt toe. Steden worden zo steeds meer de motor van de economie.

De economie verandert onder invloed van drie factoren:
technologisering, robotisering en flexibilisering van arbeid. Door robotisering verdwijnen en veranderen banen. Vooral lager en middelbaar opgeleide vakwerkers zijn kwetsbaar op de veranderende arbeidsmarkt. Om de dreigende tweedeling tussen lager opgeleide vakwerkers en hoger opgeleide kenniswerkers te overzien vraagt de huidige arbeidsmarkt om een directe samenwerking tussen economie – onderwijs – arbeidsmarkt, waarbij economische ontwikkeling, innovatie en ondernemerschap leidend is.

Werklocaties: functiemenging, scheiding en schaalverkleining:
Bij vernieuwing van de industrie is de verwachting dat steeds meer schaalverkleining op treedt. Door de aard en omvang zijn de milieueffecten kleiner. Deze nieuwe vormen van industrie mengen zich beter met voorzieningen en wonen, vaak in bestaand stedelijk gebied. Aan de andere kant zal er ook nog behoefte zijn aan grootschalige locaties voor de productie van goederen en bijbehorende logistieke bewegingen. Een menging met andere functies is dan minder goed mogelijk. Aandacht voor de balans tussen de milieueffecten van werklocaties enerzijds en bescherming van gevoelige functies anderzijds blijft in dit kader actueel.
In de afgelopen jaren is schaalverkleining ook een belangrijke ontwikkeling in de zakelijke dienstverlening in Zwolle. Dit stuwt de vraag naar kleinschalige kantoren. De kansrijke sectoren zijn met name kleinschalig van aard. Denk hierbij onder meer aan het geschikt maken van grote leegstaande kantoren voor kleinschalige bedrijven, en de transformatie van kantoorpanden naar andere functies op monofunctionele kantoorlocaties zodat meer gemengde gebieden ontstaan

Kansen voor de logistieke sector:
Door veranderingen in de wereldeconomie en globalisering wordt steeds meer internationale handel en transport verwacht. Deze ontwikkeling biedt kansen voor de logistieke sector in Zwolle. Zwolle ligt strategisch als logistieke draaischijf op de as tussen West (Randstad en de Nederlandse mainports) en Oost (Duitsland, Baltische Staten en Rusland). Voor bedrijventerreinen langs snelwegen die gericht zijn op logistiek, zoals Hessenpoort, betekent dit mogelijk een verschuiving in de vraag naar grootschaliger percelen.

Het vervoeren van producten gaat voor een groot deel over de weg. Ook transport over water en weg is belangrijk. Een goede intermodale infrastructuur, waarbij goederen door verschillende vervoersmiddelen worden vervoerd, is een voorwaarde om als logistieke draaischijf te kunnen functioneren. Vanwege de strategische ligging van de regio Zwolle langs diverse vervoersassen (water, weg en spoor) zijn hiervoor goede kansen.

Detailhandel, andere behoeftes, nieuwe kansen:
De winkelmarkt is de laatste jaren sterk veranderd, mede door de grote invloed van internetwinkels. Dit kan zowel kans en bedreiging worden gezien. Het referentiekader voor de consument is de afgelopen jaren steeds ruimer geworden. Kwaliteit van aanbod, keuzemogelijkheid, prijsstelling, uitstraling en uitstraling worden als gevolg hiervan steeds belangrijker. Steeds meer winkels openen een webshop. Internetwinkels bewandelen de omgekeerde weg en openen een fysieke winkel al dan niet in combinatie met een afhaalpunt.

Een andere trend in de detailhandel is de schaalvergroting in bepaalde sectoren. De laatste jaren zijn in Nederland steeds meer megawinkels (bijvoorbeeld bouwmarkten) verschenen. De tegenhanger hiervan is dat marktruimte ontstaat voor speciaalzaken, vooral in of direct nabij de binnenstad.

Overige trends en ontwikkelingen zijn:
De kleine buurt en wijkcentra staan onder druk en hebben het lastig om het hoofd economisch boven water te houden. Echter door vergrijzing en de wens om dicht bij huis boodschappen te doen is er ook voor dit type winkels bestaansrecht.

Horeca en leisure:
binnen de horecasector zijn veranderingen waarneembaar. De schaalvergroting, het aantal en de omvang van de verschillende horecaketens nemen toe. Ook is er een opkomt van kleinschalige horecabedrijven.
De leisure-sector is een relatief jonge, maar snel groeiende bedrijfstak. De sector is ontstaan door de afgenomen hoeveelheid vrijetijd, met daarnaast de toegenomen welvaart. In de vrije tijd wil de consument een kwalitatieve belevenis. De groei van het aantal inwoners en de regiofunctie van Zwolle leidt ertoe dat de kansen voor leisure voorzieningen in Zwolle toenemen. Diverse gebieden in Zwolle bieden een prachtig decor voor verschillende leisure activiteiten. Denk aan de fraaie historische binnenstad en het prachtige buitengebied. Denk aan een sterk gegroeid scala aan fitnescentra op korte afstand van woonwijken en nieuwe outdoor-/kano/adventure bedrijfjes in en rondom Zwolle, die gebruik maken wat de natuur te bieden heeft.

Perron038, innovatiecentrum voor de hightech maakindustrie. Foto Theo Smits

1.3
Transitie in mobiliteit

Beter benutten:
Het personen- en goederenvervoer blijft de komende jaren toenemen. Het aanleggen van nieuwe infrastructuur is niet altijd meer de meest effectieve oplossing. Het stimuleren van het gebruik van de fiets in combinatie met goed openbaar vervoer kan veel effectiever zijn. Het rijk, provincies en gemeenten kiezen daarom rondom de stedelijke netwerken voor een brede integrale aanpak van de bereikbaarheid. Dit onder de titel 'Beter benutten'. De kunst is het maken van slimme koppelingen tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen. Dit binnen de context dat mensen steeds mobieler zijn geworden en zich bewegen volgens complexere patronen dan vroeger. Niet alleen voor werk, maar ook voor vrije tijd en onderwijs. De toegenomen mobiliteit vraagt om een betere bereikbaarheid en om innovatieve oplossingen.

Mobiliteitsontwikkeling en bereikbaarheidsopgaven:
De hoeveelheid mobiliteitsbewegingen op nationale schaal groeit. Dat kan leiden tot bereikbaarheidsproblemen in diverse Nederlandse steden, waaronder Zwolle. Op nationaal niveau ontstaan de mobiliteitsproblemen (zowel auto als openbaar vervoer) vooral in de zeshoek Amsterdam-Zwolle-Arnhem-Eindhoven- Breda en Den Haag. Specifiek voor Zwolle is de A28 een knelpunt, zowel in de richting Meppel als Amersfoort.

Het belang van OV-knooppunten en overstappunten:
De treinstations in Zwolle worden steeds belangrijker als knooppunten van stedelijke ontwikkeling. De ontwikkeling van het treinvervoer overtreft de prognose als gevolg van de aanleg van de Hanzelijn. Door elektrificatie van de lijnen naar Enschede en Kampen zal dit gebruik nog verder toenemen. De rol van de fiets in het voor- en natransport neemt verder toe, inclusief de mogelijkheden om fietsen op een goede manier te kunnen stallen.

Tussen de steden Amsterdam, Zwolle, Arnhem-Nijmegen, Eindhoven, Breda, Den Haag-Rotterdam, en Utrecht wordt verder ingezet op intensief aanbod van het openbaar vervoer. Daar waar de groei van het OV systeem tegen capaciteits- en kwaliteitsgrenzen aan loopt, voornamelijk in de (hyper)spits, wordt ingezet op het vergroten van de capaciteit.

OV 2040 met Zwolle als belangrijk knooppunt

Uitwerking nieuwe richtinggevende keuzes NOVI Zwolle als stedelijke regio in een te ontwikkelen verstedelijkingsstrategie

Van bezit naar gebruik:
Vooral jongere generaties lijken minder geïnteresseerd te zijn in bezit. Of dit doorzet als ze ouder worden en in een andere levensfase komen, is de vraag. Feit is wel dat de huidige jeugd internationaler is georiënteerd. Tegelijkertijd wordt het door de deeleconomie en technologie, makkelijker om een huis, andere goederen of diensten te huren en te verhuren. Voor de fysieke leefomgeving betekent dat de groei van deelauto en deelfietsconcepten kan leiden tot een afname naar de vraag naar parkeerplaatsen, met name als dit gecombineerd wordt met de bouw van nieuwe woonwijken, appartementencomplex en kantoren.

Logistieke bereikbaarheid van stedelijke gebieden:
Op het gebied van logistiek speelt naast de afnemende bereikbaarheid van de stedelijke gebieden, ook met name de problematiek van de bevoorrading van (historische) stadscentra en woonwijken. Het goed organiseren van de "Last-mile" binnen de steden wordt daarmee steeds meer een uitdaging. Slimme vormen van stadsdistributie en met name het inzetten van kleinschalige elektrische vrachtauto's en (bak)fietsen door fietskoerierbedrijven worden meer en meer ontwikkeld.

1.4
Vitale samenleving

De 'Ouderenagenda' en de hervormingsagenda:
Er zal in toenemende mate een koppeling ontstaan tussen wonen (levensloopbestendig) en de toegankelijkheid van de fysieke leefomgeving. Daarnaast willen "Ouderen' zelfstandig en betaalbaar kunnen wonen in een prettige buurt met basisvoorzieningen en een sociaal netwerk. Daarom is het belangrijk door te kunnen stromen binnen de eigen wijk of buurt naar passende woningen.
Daarnaast neemt de diversiteit aan woonwensen in relatie tot ouder worden toe. De extramuralisering (gelijkwaardige zorg bieden buiten de muren van een zorginstelling) draagt hier aan bij. Ook groeit de groep ouderen die langer zelfstandig thuis wil wonen en daar aanpassingen voor nodig heeft. Dit vraagt om nieuwe woonoplossingen met borging van (mantel)zorg en faciliteiten in de buurt.

Tweedeling in de samenleving:
Er is een toenemende tweedeling in de maatschappij zichtbaar. De mensen met de meeste armoede zijn over het algemeen ook de mensen met een lagere opleiding, mindere gezondheid, beperkte vaardigheden en hebben vaak kwalitatief minder goede woningen. Daarnaast hebben ze vaak te maken met welvaartsziekten, overlijden ze eerder en zijn langer minder gezond. Goede en aantrekkelijke openbare ruimte kan bijdragen aan beweging en ontmoeting.
De COVID-19-pandemie verscherpt deze tweedeling. Juist mensen in sociaal ongunstige situaties worden het hardst getroffen.

Regionale zorgfunctie:
Zwolle heeft een regionale zorgfunctie voor bijvoorbeeld beschermd en begeleid wonen en maatschappelijke opvang. Door de geografische ligging met een groot ommeland concentreren veel sociale voorzieningen zich in de grote stad. De verwachting is dat dit zich door zal zetten.
Ook is er een tendens om steeds meer lokaal te organiseren. We zetten steeds meer in op (langer)zelfstandig wonen. We willen de beweging maken van Beschermd Wonen naar Beschermd Thuis Wonen. We streven hierbij naar kleinschaligheid in de regio om de concentratie van de huidige woonvoorzieningen in de stad Zwolle te verminderen. Dit resulteert in een evenwichtiger spreiding.

R*egionaal Plan Onderwijsvoorzieningen*:
De te verwachten groei van de stad maakt het niet nodig Voorgezet Onderwijsvoorzieningen toe te voegen.
We kiezen voor centrische voorzieningen, zodat schommelingen in aantallen leerlingen en medegebruik beter zijn op te vangen.

Onderwijs: een leven lang ontwikkelen
Een leven lang blijven leren is het credo: dat betekent onderwijs in elke fase in je leven. Zowel voor persoonlijke ontwikkeling als voor arbeidsmatige inzet. Een trend is de mix van onderwijs met bedrijfsleven: leren en werken op één plek in een campus-achtige setting. Ook is er een trend gaande dat onderwijsgebouwen ook 's avonds gebruikt gaan worden voor andere dan onderwijsdoeleinden. Daarnaast is er de e-studie, een vorm van onderwijs waar mensen steeds vaker gebruik van maken.

Door ICT ontwikkelingen verandert het onderwijs sterk. Bepaalden eerder de locatie en de kwaliteit van het onderwijs de toestroom van studenten, in de toekomst zal dat alleen nog de kwaliteit zijn. Al het onderwijs is straks digitaal beschikbaar. Maar digitaal onderwijs is onvoldoende. Interactie en ontwikkelen van vaardigheden zijn cruciaal. Dat vraagt community 's: plekken waarin mensen elkaar ontmoeten, van elkaar leren en werken.

1.5
Inclusieve ruimtelijke ontwikkeling

Hybride leren en werken
In een hybride leeromgeving komen werken en leren bij elkaar. Leren en les krijgen in de praktijk bij het bedrijfsleven maar ook werken op school. Het bedrijfsleven trekt de school in. Het beroepsproces vormt het uitgangspunt voor het leren van de student. Dit betekent dat een hybride leeromgeving sterk lijkt op een echte werkomgeving in de beroepspraktijk, maar het is ingericht om te leren en om diploma's te behalen.

Thuiswerken.
Mede door de COVID19-situatie heeft het thuiswerken een vlucht genomen. Of op grote schaal thuiswerken ook in de toekomst zal blijven, moeten we afwachten. Dit kan mogelijk een fors effect hebben op de kantorenmarkt.

Van monofunctioneel naar multifunctioneel gebruik van gronden:
Voor de steden wordt de aanwezigheid van gebieden met een levendige, stedelijke **mengeling van functies** steeds belangrijker. Door multitasking en mix van werken en privé of leren en werken verandert de behoefte aan (werk) ruimte qua omgeving, omvang en aard: van monofunctioneel-grootschalig naar multifunctioneel-kleinschalig. Multifunctionaliteit draagt ook bij aan de gelegenheid tot ontmoeting en dat wordt steeds belangrijker.

Er is behoefte aan **ontmoetingslocaties** waar interactie tussen mensen centraal staat. Deze trend geldt voor de stad maar ook voor het buitengebied. Waar vroeger de overgrote meerderheid van de inwoners in het buitengebied in de landbouw werkzaam was is dit nu veel minder het geval. Van een agrarisch productielandschap verandert het buitengebied dus steeds meer in een gebied waar op grote schaal functiemenging plaatsvindt (zorg, recreatie, niet-agrarische bedrijven, duurzame energieopwekking en natuurontwikkeling). Het buitengebied is daarmee een potentiele **broedplaats** is voor pionierende economische activiteiten.

Gezondheid: 'de brede benadering'
Gezondheid is steeds meer een integraal en belangrijk maatschappelijk thema. Het gezondheidsbeleid en milieubeleid zijn van oudsher gericht op het beheersen van gezondheidsrisico's en het beschermen van (kwetsbare) groepen mensen, dieren en natuurgebieden. Tegenwoordig draait het naast bescherming ook om het versterken van de aspecten van de leefomgeving die de gezondheid en milieukwaliteit bevorderen.

Gezondheid wordt niet alleen bepaald door leefstijlgedrag zoals voeding en bewegen, maar wordt ook bepaald door de fysieke en sociale omgeving waarin mensen zich bevinden. Bijvoorbeeld: de afwisseling van bebouwing met groen, de aanwezigheid van plekken met rust (stilte), verkoelend water en aantrekkelijke en gevarieerde openbare ruimten die uitnodigen tot bewegen (bijvoorbeeld goede fiets- en wandelvoorzieningen en buitenspeelmogelijkheden). Sporten gebeurt steeds meer buiten clubverband (sportschool / hardlopen).Daarbij neemt de openbare ruimte een steeds belangrijkere plaats in en daarmee wint een fysieke omgeving die mogelijkheden biedt en uitdaagt tot bewegen). Dit draagt bij aan een goede gezondheid van mensen.

Zorg: een toenemende zorgconsumptie op maat
De verwachting is dat de zorgconsumptie door een vergrijzende bevolking vanaf 2020 zal stijgen. Door veranderingen in het sociaal domein is de gemeente over de volle breedte van het sociaal domein verantwoordelijk geworden voor de zorg en ondersteuning van mensen thuis. Alleen voor zeer complexe zorgvragen zijn nog voorzieningen als beschermde woonvoorzieningen, en verpleeghuizen beschikbaar. Wie zorg of ondersteuning nodig heeft krijgt dat primair in de thuissituatie. Dit betekent een opgave voor wonen, als het gaat om passende woonruimtes bieden die ook voor personen geschikt zijn die fysieke of materiele ondersteuning c.q. toezicht nodig hebben.

De betekenis van groen en water neemt toe:
Grote maatschappelijke baten die een goed ontwikkelde groen- en waterstructuur voor een stad met zich mee brengen worden steeds prominenter. Het leidt tot een beter vestigingsklimaat, verbetering van welzijn en gezondheid, een meer klimaat adaptieve omgeving, minder hittestress en wateroverlast en hogere biodiversiteit. Steden die veel in groen en water investeren en een goede groen- en waterstructuur bezitten, doen het economisch beter. Hier willen mensen graag wonen en werken.
De wijze waarop het stedelijk openbaar groen zich ontwikkelt, verandert. Tot voor kort was het bij uitstek een taak van de (gemeentelijke) overheid. Nu is sprake van een mix, waarbij de bewoners en bedrijven in de stad meer kunnen doen en ook graag meer willen doen.

Stadslandbouw in al zijn vormen, is sterk in opkomst en is van betekenis voor de groenstructuur. Er is een toename van het voedselbewustzijn. Lokale voedselproductie en lokale afzet dragen daar aan bij. Door de multifunctionaliteit van stadslandbouw biedt het ook veel kansen voor recreatie en natuur in en om de stad. De verwevenheid en verbinding tussen stad en platteland neemt toe.

Klimaatveranderingen
Door klimaatverandering worden de winters natter en zachter, terwijl de zomers heter en droger worden en er vaker hoosbuien vallen. Zwolle gaat daarom steeds vaker met weersextremen te maken krijgen. Dit heeft effect op gebouwen, gezondheid, landbouw, natuur en economie. De kwetsbare ligging van Zwolle, in de delta van de IJssel en de Vecht, met een open verbinding naar het IJsselmeer, maakt dit extra zichtbaar. In Zwolle kan het water immers van vijf kanten komen: uit de lucht, via de bodem, via de Rijn en IJssel, vanaf het IJsselmeer bij opstuwende wind en tot slot vanuit de Vecht en de Sallandse weteringen.

Klimaatadaptatie gaat over het aanpassen aan extremer weer. Van kwetsbaarheid naar weerbaarheid en toekomstperspectief. Door bij het aanpassen vernieuwende, ruimtelijke kwaliteit toe te voegen, ontstaat tegelijk een aantrekkelijke leefomgeving en kan de stad duurzaam groeien.

Energie
Zwolle energieneutraal in 2050 vraagt nu keuzes. Het verduurzamen van het eigen energieverbruik is onvoldoende. Het vraagt ook een forse investering in nieuwe energie. Energie die steeds vaker lokaal en regionaal opgewekt gaat worden (zowel stroom als warmte). Dit heeft grote impact de ruimtelijke inrichting van stad en land, verandering van het netwerk, opslag van elektriciteit en nieuwe samenwerkingsverbanden bij energieproductie.

Ondergrond
Het wordt steeds drukker in de ondergrond: geothermie, drinkwaterwinning, waterberging (grondwater als 3e rivier), de doorwerking van het Zwolse gebiedsgericht grondwaterbeheer (beheergebied Zwolle Centraal en het gebied rondom de winning van Vitens nabij het Engelse Werk), ondergronds bouwen, warmte-koudeopslag, de aanleg van nieuwe kabels & leidingen en het uitbreiden van het aantal warmtenetten vanwege de uitfasering van het gasnetwerk van Enexis.

Technologie
Technologische innovaties volgen elkaar steeds sneller op en zijn bovendien steeds meer met elkaar verweven (zoals bij drones, robots, domotica, etc.). Er ontstaat een nieuwe, snellere dynamiek en een intensievere wisselwerking tussen technologie en samenleving. Door digitalisering willen en zijn mensen meer in staat om 24/7 diensten en acties te ondernemen via digitale kanalen zoals websites en social media. Daarnaast bieden technologie en big data talrijke mogelijkheden voor het effectiever en efficiënter managen van balans tussen vraag en aanbod. Zo kunnen bijvoorbeeld (verkeers)infrastructuren en openbare ruimte efficiënter worden benut. Ontwikkelingen in digitalisering en technologisering hebben ook veel invloed op de arbeidsmarkt. Banen en functies veranderen of verdwijnen en er worden nieuwe eisen gesteld aan werknemers.

Denk bijvoorbeeld aan installaties voor het opwaarderen van restproducten. Door thuistechnologie kunnen ouderen bijvoorbeeld langer thuis blijven wonen. Ook kunnen technologische ontwikkelingen nieuwe mogelijkheden bieden op het gebied van mobiliteit. Denk bijvoorbeeld aan het beter afstemmen van vraag- en aanbod in het OV-netwerk. Al met al leiden digitalisering en technologische innovaties tot een ander gebruik van de fysieke leefomgeving. Digitale platforms maken ontmoetingen tussen mensen makkelijker, maar zullen het belang van de fysieke ontmoetingsplaatsen niet overbodig.

Voorzieningen
In de volle breedte wordt de behoefte aan voorzieningen groter bij een groei van de stad. De soort voorzieningen zal zich moeten blijven verhouden tot de bevolkingsopbouw. We maken hierbinnen onderscheid tussen basisvoorzieningen zoals scholen, winkels en 1e en 2e lijnszorg en stedelijke voorzieningen op de schaal van de stad, zoals bijvoorbeeld museums en andere culturele instellingen. Een doorlopende afstemming is nodig waarbij een groot adaptief vermogen gewenst is.

Vergroenen van de eigen buurt! Ruimte voor initiatief!

2 Zwolse stedelijkheid als belofte

strategie en agenda

Het is 2035, ik sta op de trans van de Peperbus en kijk uit over een stad waar ik in 2020 kwam wonen.
Gelukkig vond ik een appartement voor een acceptabele prijs op een steenworp afstand van de binnenstad. 15 jaar woon ik hier nu en wat heeft stad zich om mij heen ontwikkeld. Ik zie de singel als krans om de prachtige binnenstad. Gelukkig vind ik daar nog steeds waarvoor ik ooit gekomen ben.

Die uitgebreide cultuurbeleving, de gezelligheid, het uitgebreide winkelaanbod. Gelukkig is de auto veel minder aanwezig en zie ik bijna iedereen lopen en fietsen. Die elektrische bussen maken ook het verschil. De stad is voor mij nog steeds een boeiend samenspel tussen drukte en ruimte voor mij als individu.
Mijn nieuwe vrienden wonen overal in de stad. Gelukkig kom ik er met fiets veilig en snel. Vaak passeer ik onze nieuwe stedelijke binnenring in wording. Ik kan toch wel genieten van die gemixte woon- en werkgebieden, bijvoorbeeld langs de Zwartewaterallee. Hanzeland, rondom het station, wordt steeds meer een bruisend tweede centrum. Ik spreek er graag even af met vrienden die langs Zwolle reizen met de trein. Ze spreken telkens weer hun bewondering uit hoe knap dit stukje stad zich ontwikkelt met interessante bedrijven, mooie appartementen, bruisende pleintjes en al die plekken waar je even kan gaan werken.
Vanaf mijn plek hier hoog boven de stad zie ik nog steeds gebouwen verrijzen, mooie gebouwen met veel appartementen. De vlekken waar het gebeurt lijken als het ware in een ruit in onze mooie stad liggen. De Stadsruit, daar hadden ze het over toen ik hier kwam wonen. Die heeft zich mooi ontwikkeld.
Ik loop naar beneden, ben toe aan rust en moet nog wat verse groenten hebben voor het eten vanavond. Gelukkig heb ik inmiddels mijn adresjes rondom de stad waar ik terecht kan voor goede en verse producten. Het is altijd weer een mooie tocht, door het groene Assendorp, de doorsteek via Diezepoort onder de A28 richting Aa-landen en telkens weer die heerlijke overgang van de drukke stad naar dat rustige buitengebied. Handig al die goede fietsverbindingen en mooi om te zien hoe de stad, met alle verschillende wijken, toch goed onderling verbonden is. Ik stap even af en kijk achterom. Het silhouet van de stad tekent zich af, de stadsrand is een mooie scheidslijn tussen stad en het groene landschap. Hier wil ik nog een tijd blijven wonen, de belofte nu 15 jaar geleden is voor mij ingevuld. Wat de toekomst brengt? Ik zie het met vertrouwen tegemoet.

Verstedelijking betekent niet vanzelf hoogbouw. Andere compacte vormen van nieuwbouw in combinatie met meervoudig ruimtegebruik (zoals parkeren onder maaiveld en stapelen functies), zijn inmiddels succesvol gebleken

Zwolse stedelijkheid als belofte

2.1
Fysiek groeien naar een compacte stad

Het toevoegen van 10.000 woningen in 10 jaar tijd (tot 2030) en dat grotendeels in de **bestaande stad** is de opgave waar Zwolle voor staat. Nog nooit heeft deze stad voor zo'n opgave gestaan. Dat zal leiden tot nieuwe vormen van wonen en werken. Het zal zich, anders dan de afgelopen decennia, meer en meer afspelen in een mengvorm met andere stedelijke activiteiten zoals uitgaan, spelen, ontmoeten en bewegen. **'mix to the max'** als uitgangspunt en tevens cruciale opgave voor de schaalsprong van onze stad. Om deze opgave tot een succes te maken, is een ruimtelijke visie en strategie noodzakelijk. Een visie die gaat over de stad en over ons waardevolle buitengebied.

We blijven sturen op kwaliteit en vernieuwende woonconcepten. Zwolle moet een inclusieve stad blijven waar voor iedereen een plek is om goed te wonen. Hiermee beogen we een gevarieerd woonaanbod, zodat voor iedere inkomenscategorie en verschillende doelgroepen een passende woning te vinden is.
We kiezen voor 40% suburbaan wonen, 30% groenstedelijk wonen en 30% centrumstedelijk wonen. Bij suburbaan wonen gaat het niet alleen om locaties buiten bestaand stedelijk gebied (In Zwolle is dat Stadshagen), maar ook om programma's met vooral grondgebonden woningen en een beperkter aandeel appartementen.

Stad voor mensen, dieren en planten
Het versterken van de stedelijkheid van Zwolle wordt pas succesvol als dat ook bijdraagt aan een gezonde **balans tussen welzijn en welvaart.** Zwolle wil graag de inclusieve en open stad zijn. Dat vraagt aandacht voor de leefbaarheid en veiligheid. Een stad die voorziet in aantrekkelijke openbare ruimte die meer geschikt is voor verblijven en ontmoeten. Verdichten gaat dus samen met het groener maken van de stad. Zodat de biodiversiteit kan worden vergroot en ecosystemen kunnen ontstaan en/of worden verbonden.

'pleidooi voor een schaalsprong':
Vanwege de kracht van Zwolle in de regio en het land maar ook om doorstroming te bevorderen en de druk op de woningmarkt te verlichten is de bouwopgave groot. Hierdoor blijft de stad betaalbaar voor iedereen. Dit vraagt om een schaalsprong (**compacter, intensiever**) en systeemsprongen op het gebied van energie, mobiliteit en klimaat.
Grote en uitdagende opgaven die alleen succesvol zijn als de stad er mooier en aantrekkelijker van wordt en als die opgaven in samenhang worden opgepakt en uitgevoerd.

2.2
Majeure gebieden

De stad gaat niet groeien, ze groeit al! Het gebied aan weerszijden van de stadsgracht is de afgelopen jaren veranderd. Hier komen oude en nieuwe kwaliteiten bij elkaar. Voorbeelden zijn het Kraanbolwerk, de opgeknapte Kamperpoort met het Katwolderplein, voetgangersbrug de Tanerij bij de Spiegel, de Weezenlanden en de Bagijneweide. Met deze gebiedsontwikkelingen is de binnenstad definitief over de gracht 'gebloesemd'. Hierdoor zijn de oude 'voorsteden' Kamperpoort, Assendorp en Diezepoort beter verbonden met de historische binnenstad. Zij bieden ook ruimte aan centrumvoorzieningen die aantrekkelijk zijn voor de stad en regio.

De vernieuwing en verjonging van Zwolle ontwikkelt zich van binnen naar buiten. Als schillen rondom de historische binnenstad. **StadsKrans** (tegen de oude binnenstad aan) **, StadsRuit** (op afstand van de oude binnenstad, gekoppeld aan de belangrijkste OV- en autoverbindingen van de stad) **StadsRand,** Groene Gordel (koppeling met het Zwartewater) **en Stedelijke ontwikkelzones** die onderling verbonden zijn via **(langzaam verkeer)-routes, OV-knooppunten** maar met elk een eigen identiteit, opgave, dynamiek, dichtheid en betekenis. Doordat de zones gelijkmatig de stadsplattegrond van Zwolle bestrijken, kunnen alle stadsdelen profiteren van dynamiek, toevoegen nieuwe programma's en kwaliteiten.

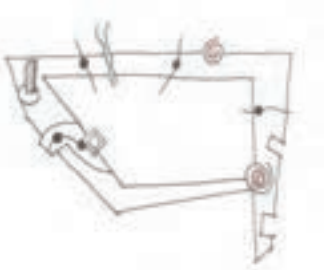
Inzetten op 1 vergroot centrumgebied
Eén vergroot centrumgebied is één van de strategische opgaven van de stad. De historische binnenstad, de ring daaromheen en de Spoorzone vormen samen de centrumzone van Zwolle en de regio. **De historische binnenstad richt zich vooral op winkelen, cultuur en horeca (consumptie) en de Spoorzone op werken, onderwijs en innovatie (productie).** Ze versterken elkaar en delen de stedelijke setting, de menging tussen wonen en andere functies en een hoge kwaliteit van buitenruimte. Beide gebieden bieden nadrukkelijk ook ruimte voor nieuwe woningen. De stedelijkheid waarmee dat plaats zal vinden zal echter verschillen. Zo ontstaat een tweestemmig centrumgebied.

De binnenstad en de spoorzone groeien langzaam naar elkaar toe. **De ambitie is om het centrumgebied een samenhangende stedelijke uitstraling te geven waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt, waarbij een mix van functies zorgt voor een levendig centrumgebied.**

De Spoorzone wordt een nieuw stuk stad wat samen met de oude binnenstad het nieuwe centrumgebied definieert. En waar het landschap van de IJssel voelbaar en bereikbaar is. Een innovatiedistrict en creatieve broedplaats waarmee Regio Zwolle zich landelijk positioneert. Een woon-werk- en leeromgeving gericht op de toekomst.

STADSKRANS
Het stedelijk gebied ter weerszijden van de stads-gracht.

STADSRAND
De StadsRand wordt gemarkeerd door een serie bijzondere plekken op de grens van stad en land



STADSRUIT
Een ontwikkelingszone op afstand van de binnenstad.

Strategische ontwikkelzones

StadsKrans
De afgelopen 15 jaren is het beeld van Zwolle rondom de binnenstad ingrijpend veranderd. Er is veel gebouwd. Er zijn veel woningen bijgekomen en altijd in combinatie met culturele- en horeca functies zoals de bioscoop, schouwburg de Spiegel, Hedon, de Stadkamer. De stadsgracht is het samenbindend element; het water is weer onderdeel geworden van de beleving van de stad. Hield voorheen de warmte en geborgenheid van de binnenstad op bij de bruggen, nu is het stedelijke gevoel geland aan de overzijde. De stadsgracht fungeert bij dit alles als een kwalitatief klittenband voor alle initiatieven. Want wie wil er niet aan de stadsgracht wonen, werken, op een terras zitten, wandelen?

Het nieuwe Zwolle is hier inmiddels ingeburgerd. En de ontwikkelingen staan niet stil. Plannen zijn in voorbereiding aan de Schuttevaerkade, Weezenlanden noord, aan de Burgemeester Drijbersingel (locatie vastgoed Rijksvastgoedbedrijf), Broerenkwartier en Bagijneweide. De Kamperpoort is goed op streek maar nog niet afgerond. Volop kansen om weer nieuwe doelgroepen aan de stad te binden en het centrale stedelijke gebied nog aantrekkelijker en leefbaarder te maken. Ook qua herinrichting van de openbare ruimte staat nog veel op stapel bijvoorbeeld de Diezerkade en Thomas á Kempisstraat. Om zo de oude voorstad Diezepoort beter te verbinden met de binnenstad. De Thorbeckegracht, het meest door toeristen gefotografeerde deel van Zwolle vraagt om herinrichting zodat ook hier het water en de kades aantrekkelijk worden.

Zwolle heeft een prachtige maar kleine historische kern. Met een sterke sturing op de samenhang en ruimtelijke kwaliteit van de Stadskrans in innige relatie met de historie, krijgt de stad een rijker aanzien. Bij het ontwerpen van de openbare ruimte is de standaard van de binnenstad aangehouden. Zo worden oude en nieuwe kwaliteiten via openbare ruimte aan elkaar gesmeed. De stedenbouwkundige opzet volgt die van de binnenstad; pandsgewijs, verticaal geleed, afgedekt met kappen en uitgevoerd in natuurlijke materialen als baksteen en hardsteen. Oud en nieuw smelten samen.

Mobiliteit:
De stadskrans en binnenstad zijn gebaad bij ruimte voor verblijf en voor goede langzaam verkeersverbindingen. De ruimte is echter beperkt. Daarom gaat de auto steeds meer plaatsmaken voor de fiets en de voetganger en zullen voorzieningen voor de auto aan de buitenzijde van de gracht worden toegevoegd. Daarmee ontstaat een autoluwe singel. Doorgaande routes naar de stad worden aantrekkelijke fietsroutes en het openbaar vervoer is comfortabel en slim zodat dit goede alternatieven zijn voor de auto.

Rodetorenplein met brug illustreert de verbinding tussen oude binnenstad en de 'krans' daaromheen. Goede, logische verbindingen zijn voorwaardelijk voor een goed functionerend groter centrumgebied.

StadsRuit
Inmiddels dienen zich nieuwe, grotere stedelijke ontwikkelingen aan: **Spoorzone, Zwartewaterzone, Zwartewaterallee, Oosterenk**. Een nieuw kwadrant op afstand van de binnenstad; met elkaar de Stadsruit.

Gebieden die een grote betekenis hebben in de grote vraag naar woningen en voorzieningen.

Waar bij de Stadskrans de gracht als klittenband fungeerde is dat voor Stadsruit de buitenring. Hier kan de buitenring zich transformeren van verkeersader naar stadsboulevard. Niet overal en niet overal hetzelfde maar de buitenring krijgt een andere betekenis in de stad en voor de regio.
Door nieuwe en bestaande stadsstraten vanuit het Centrumstedelijke gebied te "verknopen" met de stadsruit en het leggen van de verbindingen met de jongere wijken/stadsdelen.

Zo kan de campus Windesheim door het Engelenpad (een langzaam verkeersverbinding over de IJsselallee) meer onderdeel worden van het centrale centrumgebied en zich daarmee opnieuw positioneren in de stad en de regio. En kan de Zwartewaterallee ter hoogte van Holtenbroek en Aalanden een stadsallee worden, waaraan gewoond, gewerkt en naar school gegaan kan worden. Een verblijfsgebied met stedelijke allure.

Strategische ontwikkelzones

Mede dankzij de prachtige tunnels voor fietsers en voetgangers onder de Ceintuurbaan is de Oosterenk al meer onderdeel van de stad. Met een mix aan programma's en vooral een substantieel deel wonen, wordt de laatste stap gezet en wordt de Westerveldse Aa meer onderdeel van het stedelijk recreatieve gebruik. Wonen met uitzicht op het landschap van de Westerveldse Aa.

Stadsdeel Zwolle zuid, waar 35.000 mensen wonen, is slechts met een paar dunne lijntjes verbonden met de stad. Ook hier ligt een opgave bij de gebiedsontwikkeling van de Spoorzone om deze verbinding te versterken.

De StadsRuit heeft het in zich om de stad in samenhang te vernieuwen, krachtiger te maken en impulsen te geven aan de aanliggende stadsdelen. Dat vraagt wel om een systeemsprong in het mobiliteits-systeem van Zwolle. Wanneer het gebied binnen de buitenring autoluwer wordt, kan hier verdichting samengaan met meer verblijfskwaliteit en een stad met menselijke maat en schaal ontstaan. Er komen dan mogelijkheden de stedelijke hoofdgroenstructuur aan te vullen met de groenblauwe structuur uit de Zwolse Adaptatiestrategie.

Onderzocht gaat worden of het instellen van een verkeerssysteem van kwadrantontsluiting leidt tot minder (doorgaand) autoverkeer rondom het centrum. Fiets, voetganger gaan het straatbeeld bepalen, al dan niet gecombineerd met (hoogwaardige) Openbaar Vervoer-assen. Door de goede koppeling tussen auto-ontsluitingen, het Openbaar Vervoer en directe langzaam verkeersroutes naar het centrum en de stadsdelen ontstaan kansen voor multimodale overstapvoorzieningen. Van (privé) auto naar deelmobiliteit, Openbaar Vervoer of lopen. Zogenaamde "Hubs".

Stadsrand

Dat de A28 dwars door de stad loopt, zorgt voor een hoop ongemak en overlast maar het heeft ook voordelen. De belangrijkste is wel dat de stad een open relatie heeft met het landschap. Zwolle heeft nog een echt ommeland; een enorme waarde voor de woonstad Zwolle. Het stadslandschap rondom Zwolle wordt ook steeds interessanter voor de inwoners. De ontwikkeling van de Zwolse Stadslanderijen is daar een goed voorbeeld van. Eigen voedselproductie, zorgvoorzieningen, natuurontwikkeling en recreatie versterken elkaar en ontsluiten zo het landschap. Een fijnmazig netwerk van fietspaden draagt daar aan bij.

De Stadsrand wordt gemarkeerd door een serie bijzondere plekken. Soms ingetogen en rustig als landgoed Zandhove en begraafplaats Kranenburg. Op andere plekken meer publiek als het stadspark het Engelse Werk met de uitspanning en de recreatie bij de Milligerplas met de appartementen aan het water. En aan de A28 het meest uitbundig zoals bij de kantoortorens langs de A28 en het hotel op de Hessenpoort. Deze verzameling van plekken dragen bij aan de beleving en de uitstraling van Zwolle. Bij de ontwikkelingen van nieuwe of transformatie van bestaande plekken als Harculo of bij Stadshagen is de samenhang van de Stads-Rand altijd leidend.

Tussen stadsrand en Stadsruit

Een belangrijk deel van de vraag naar woningen in Zwolle betreft de vraag naar grondgebonden (koop) woningen in een sub urbaan (en groenstedelijk) woonmilieu. Voor Zwolle betekent dit dat de behoefte aan suburbaan wonen ook na realisatie van Stadshagen (o.a. de Tippe en Breecamp oost) nadrukkelijk aanwezig is. Tot 2030 zijn 10.000 woningen nodig om de ambitie van inclusieve stad te kunnen waarmaken; 6000 woningen realiseren we urbaan, 4000 suburbaan.

Het huidige suburbane woningbouwprogramma bestaat uit ruim 3200 woningen wat grotendeels (3000 woningen) bestaat uit woningbouwrealisatie in Stadshagen. Na de afbouw van Stadshagen in 2026 is nog behoefte aan geschikte locaties om 800-1000 sub urbane woningen te kunnen realiseren, rekening houdend met een bepaalde mate van planuitval. Hiervoor zijn verschillende locaties in beeld. We maken daarbij onderscheid in kansrijke woningbouwlocaties en aanvullende locaties.

Kansrijke locaties voor sub urbane woningen zijn onder andere Breecamp West, herontwikkeling voormalige Harculocentrale, woningbouw in het dorp Wijthmen en het beperkt toevoegen van woningen in de kernWindesheim.

Naast de hiervoor genoemde woningbouwlocaties kennen we nog een aantal andere potentiële bouwlocaties die aanvullend invulling kunnen geven aan de gestelde opgave van 1000 woningen. Om de kansrijkheid te kunnen bepalen van deze locaties is eerst aanvullend onderzoek nodig. Ook is het van belang deze locaties integraal tegen elkaar af te wegen om als woningbouwplan mogelijk een bijdrage te leveren aan de gestelde opgave. We doelen daarbij op IJsselvizier A en B en Stadsbroek. Oude structuurplanlocaties.

De Groene Gordel en Zwartewaterzone
Het ontwerpende onderzoek naar 'de stad als gezonde habitat' van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI) uit 2017 bracht het inzicht dat het opschalen van autonome wijken, ontwikkeld vanuit de wijkgedachte, tot een samenhangend groter stadsdeel positief kan uitpakken voor het langdurig goed functioneren van de afzonderlijke wijken. Daarnaast kan het een positief effect hebben op de gezondheid van de inwoners. Meer keuzevrijheid, een grotere leefwereld en groter draagvlak voor voorzieningen. Met als gerechtvaardigde aanname dat opschalen leidt tot meer dynamiek en daarmee meer investeringsmogelijkheden juist ook voor kleinschalige initiatieven, een organische wijkvernieuwing. In deze wijken, zoals
Holtenbroek, Dieze West en Oost wonen meer mensen met een laag sociaaleconomische status (SES) dan in andere wijken. Wijken die altijd zorg en aandacht nodig hebben en daarmee continuïteit in investeringsmogelijkheden.

Voor stadsdeel Noord zijn de grensgebieden de oevers langs het Zwarte Water. Meer functies en activiteiten langs het Zwarte Water verhogen de beleving van de rivier en trekt dan meer mensen aan. De oevers worden voorzien van wandelpaden en openbaar groen. Nu is het er 's avonds donker en verlaten en niet echt sociaal veilig, straks brandt er licht en zie je mensen wandelen en zitten; het Zwarte Water met zijn oevers als de gedeelde openbare ruimte van Stadshagen en Holtenbroek.

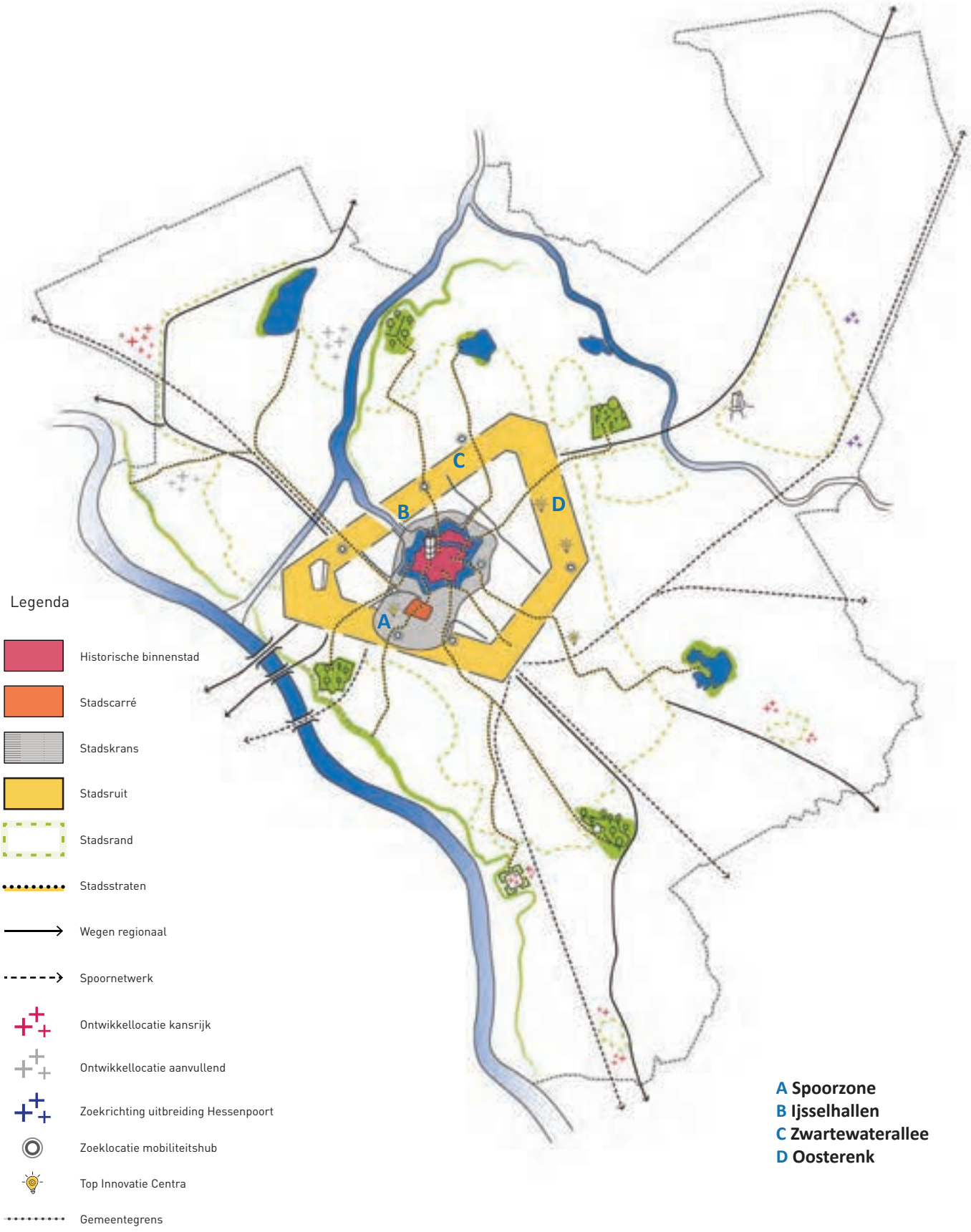
Kansen liggen er ook bij het verbeteren van de samenhang en continue maken van de groene zone tussen de wijkcentra van Stadshagen, Holtenbroek, de Dobbe en het Slingerlandplein in de Diezerpoort. Deze zone kan meer betekenis krijgen in het ondersteunen van het dagelijkse leven van de inwoners van stadsdeel Noord wanneer de programmering op die dagelijkse voorzieningen nog meer focus krijgt als de route voor fietsers en voetgangers sterk verbetert. Door meer veiligheid, meer ruimte en een hogere kwalitatieve beleving. De overgangen bij de Middelweg zijn hierin heel belangrijk maar ook op andere plekken zijn verbeteringen noodzakelijk.

Voorbij de stadsrand
Het gebied Tolhuislanden is nu een open agrarisch landschap, waar de komende jaren diverse opgaven samenkomen. Dit pakken we gebiedsgericht aan. Zo onderzoeken we hoe en of de bestaande werklocatie Hessenpoort kan uitbreiden, waarbij twee zoekrichtingen in beeld zijn, noorderlijk (Tolhuislanden) en oostelijk (Debese).

In de toekomst is bij Hessenpoort ook een railcontainer terminal denkbaar. Dat vergroot de multimodaliteit van Hessenpoort. Kritische voorwaarden voor de uitbreiding van Hessenpoort is een goede landschappelijke inpassing en het meekoppelen van andere opgaven. Daken zetten we in voor de opwek van duurzame energie uit zon. Ook ontstaan groene ruimtes die nodig zijn voor de klimaatadaptatiestrategie van Zwolle.

We vinden het versterken van biodiversiteit hier belangrijk evenals een goede (recreatieve) ontsluiting voor de fiets. Naast de uitbreiding van Hessenpoort clusteren we in het gebied Tolhuislanden ook de grootschalige opwek van duurzame energie uit zowel wind en zon en maatregelen die nodig zijn om het elektriciteitsinfrastructuur te versterken. Dit doen we samen met het gebied en rekening houdend met de omgevingskwaliteiten. Naast deze economische en duurzaamheidsopgave zetten we in op het versterken van het agrarisch karakter van het gebied.

Strategische ontwikkelzones



Ontwikkelsgebieden “Stadsruit”

SPOORZONE
De Spoorzone wordt een nieuw stuk stad dat samen met de oude binnenstad het nieuwe centrumgebied definieert. En waar het landschap van de IJssel voelbaar en bereikbaar is. Door een vernieuwd station positioneren Zwolle en de regio zich hier in het OV-netwerk van Nederland.
Een innovatiedistrict en creatieve broedplaats. Maar ook de plek voor nieuwe en experimentele woonvormen (3000-4000 woningen) in een hoog stedelijke setting.

IJSSELHALLEN
De IJsselhallen en de strook kantoren in de Kamperpoort langs de A28 bieden ruimte voor ongeveer 1000 woningen en aanvullende stedelijke activiteiten. Deze ontwikkeling maakt het mogelijk de Kamperpoort als aantrekkelijke en eigenzinnige wijk te vervolmaken. Belangrijk daarbij is dat er ook ruimte is voor substantieel collectief groen in de vorm van een “stadspark” (2 tot 3 hectare groot). Nieuwe vormen van stedelijk wonen kunnen hier samen met de Spoorzone uitgeprobeerd worden. Door goede verbindingen gaan beide gebieden van elkaar profiteren en kunnen voorzieningen gedeeld worden. Het oudste deel van de IJsselhallen, het betonnen schaalgebouw van architect Wiebinga, vraagt een verkenning of behoud mogelijk is. Wellicht als centrum van stedelijke circulariteit. Langs de Rieteweg, het laagst gelegen deel tussen de Veerallee en de Kamperpoort is de meest logische plek voor een groen-blauwe structuur.

ZWARTEWATERALLEE
Holtenbroek met de stedelijke voorzieningen als scholen, sociaal-culturele voorzieningen en kantoren aan de Zwartewaterallee heeft zich de afgelopen jaren al ontwikkelt met een ontluikende stedelijkheid. Met het ROC Deltion College heeft Holtenbroek een heuse stadspoort gekregen. De stedenbouwkundige structuur van Holtenbroek, met het assenkruis en de 4 kwadranten is in de basis al die van een stad. Anders dan de Aa-landen, dat is opgezet als woonclusters in het landschap. Het nog beter verbinden van Holtenbroek aan het grotere centrum stedelijke gebied binnen de StadsRuit is dan ook een logische volgende stap. Holtenbroek niet meer als rand van de stad maar gelegen tussen stad en landschap enerzijds en twee sub urbane stadsdelen anderzijds. Die kwaliteiten dragen bij aan vitaal, gezond en duurzaam stadsdeel.

DE OOSTERENK EN VROLIJKHEID
De Oosterenk en de Vrolijkheid herbergen een bijzondere mix aan stedelijke programma’s met het stadion van PEC Zwolle en het Isala ziekenhuis (3000 werknemers) als blikvangers. Het Health Innovation Park (HIP) is economische toplocatie en een sterke groeier.
Goed ontsloten voor auto’s vanuit de regio, want met de langgerekte zijde evenwijdig met de Ceintuurbaan als stadssnelweg. En aan de andere zijde prachtig gelegen aan het landschap en de Westerveldse Aa.
Ondanks de goede ligging tussen de stad en het landelijk gebied voelt Oosterenk als een geïsoleerde en stenige (werk) locatie. Met weliswaar fysieke, maar weinig ruimtelijke verbindingen met de stad en het landelijk gebied. De ambitie is hier een woon- en werkgebied van te maken waarbij gestuurd wordt op interne samenhang en een betere verbondenheid met de stad en het landschap.

2.3
Zwolse visie op Hoogbouw

Om in een verdichtende stad ruimte te bieden aan de groei zal **meervoudig ruimtegebruik** een oplossing kunnen zijn. Het stapelen van functies betekent ook dat er meer hogere bebouwing kan ontstaan. Hoogbouw draagt zichtbaar bij aan de ambitie en trots van onze stad.

Niet elke plek in de stad is geschikt voor hoogbouw, door de aard of karakter van de plek of buurt. Belangrijke knooppunten van (o.v.) infrastructuur die bij elkaar komen zijn geschikte plekken voor verdichting. Plekken waar veel mensen en activiteiten bij elkaar komen. De voorgestelde ontwikkelzones Stadskrans en Stadsruit bieden kansen voor hoogbouw. Zo ontstaan kansen voor **nieuwe vormen van wonen, werken en voorzieningen** die gekoppeld zijn aan belangrijke (o.v.) hoofdinfrastructuur die de bereikbaarheid kan garanderen. Ook lijken **collectieve, duurzame en efficiente energiesystemen kansrijk** bij verdichting.

Dat geldt ook voor winkelcentra op centrale plekken in de wijken, waar verdichting bij kan dragen aan een verbeterd draagvlak voor de bestaande voorzieningen. doelen zoals **klimaatadaptatie, nieuwe vormen van mobiliteit en biodiversiteit** meer haalbaar bij een grotere verdichting.

In Zwolle spreken we van hoogbouw bij een gebouw hoger dan 25 meter. De maat en schaal van de hoogbouw is afgestemd op zijn omgeving. We testen dat met een **hoogbouweffectrapportage,** die mogelijke effecten (wind, zon, beeld) in beeld brengt.

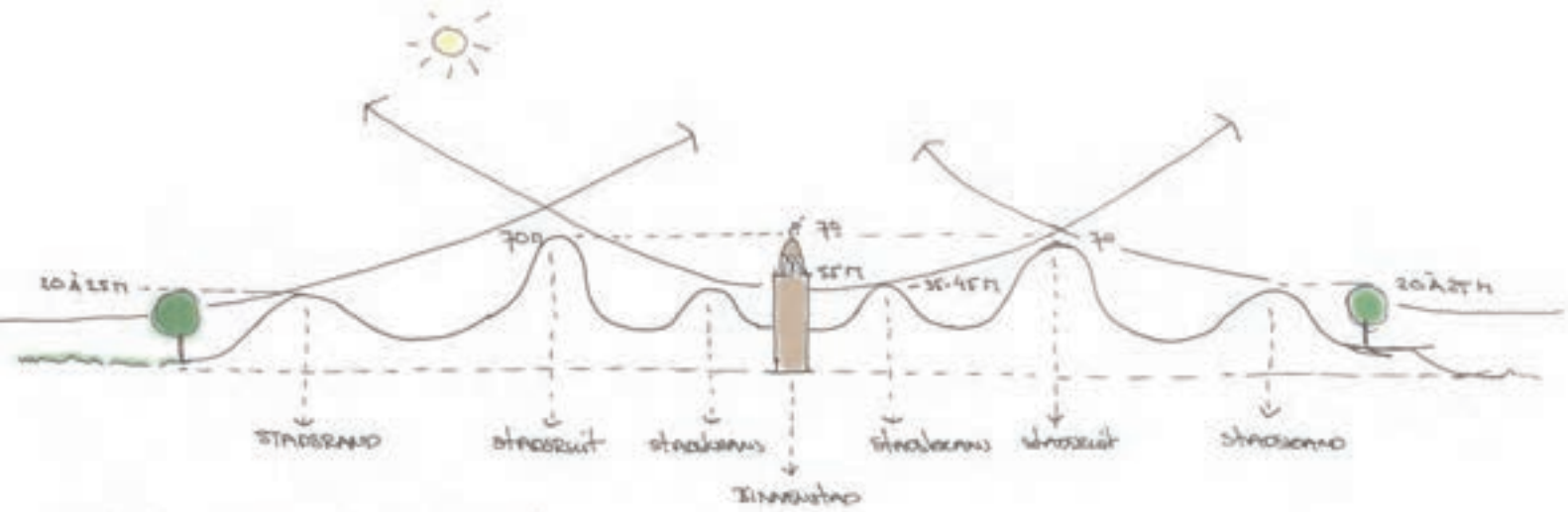
In de nabijheid van de binnenstad (de Stadskrans) moet nieuwe hoogbouw zich verhouden tot de Peperbus en zal het maximaal 35-45m hoog zijn. De Stadsruit, op enige afstand van de binnenstad met projecten zoals, de Spoorzone, Oosterenk, Zwarte Waterallee e.d. biedt kansen voor accenten tot 70m. In de wijken is hoogbouw gekoppeld aan de (hoofd)centra mogelijk tot max 25m. Zo kan hoogbouw, door haar zichtbaarheid, bijdragen aan de leesbaarheid van de stad. Naar de randen van het bestaand stedelijk gebied en in het buitengebied zijn hogere accenten minder wenselijk

Uitgangspunt is dat de hoogbouw van toegevoegde waarde is voor de biodiversiteit. Op elk niveau moet de gebouwde omgeving bij dragen aan het leefmilieu voor mens en dier. Zo ontstaan verticale ecosystemen die de architectuur kunnen verrijken en positief bij dragen aan het leef- en verblijfsklimaat.

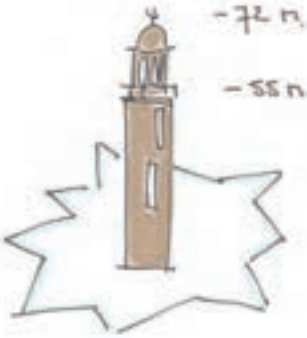
Natuurinclusief bouwen,
beeld: Maike van Stiphout

Sturen op omgevingskwaliteit
Zwolle is **zuinig** op haar kwaliteiten in de bebouwde en onbebouwde ruimte. De stad heeft een indrukwekkende geschiedenis die nog altijd afleesbaar is door de talrijke gemeentelijke en rijksmonumenten. Daarnaast zijn prachtige woonbuurten, parken en landschappen aanwezig die het behouden waard zijn. Hogere bebouwing is zichtbaar en daarom sturen we op een hoge beeldkwaliteit van deze gebouwen. Zodat deze zich voegt in haar context of juist zeggingskracht heeft.

Juist in een sterk groeiende stad is het gesprek over omgevingskwaliteit belangrijk. Niet alleen tussen professionals maar ook met de inwoners en gebruikers. Dit is de afgelopen jaren succesvol gebleken.



PRINCIPE OPBOUW STADSSILHOUET.



DE PEPERBUS ALS "toetsteken"

TRANS EN BOUWLIJNHOOGTE HANDHAVEN

WAT	WAAR	HOE
GRADATIE ZUIDELIJK 10 - 20 m.	WOONWIJKEN	STEDEN RINGEN
ORIËNTATIE IN DE STAD OP MARKANTE PUNTEN 25 - 45 m.	WIJKCENTRA STRATEGISCH WIJKCENTRA	MARKEREN.
BRONPUNTEN POSITIONEREN IN STAD/REGIO/NL 55 - 70 m	STATIONSGEBIED AAN HOOFDSTRUCTUUR ZAKELIJK DISTRICT	-MARKEERDE PUNT EN SCHAAL - OOGCONTACT - M.I.X /ECOLOGIE - MIX PROGRAMMA - PUNT ACCENT: HOOGTEPUNT EFFECT RAPPORTAGE

2.4
Voorwaarden voor een goede verstedelijking

Mobiliteitsprincipes

Buitenring wordt binnenring

Het intensiveren en verdichten van het gebied binnen de huidige binnenring en het tegelijkertijd groener en rustiger maken vraagt om een systeemkeuze ten aanzien van mobiliteit. Een keuze waarbij de focus ligt op de fietser en de voetganger. Een keuze voor verblijfskwaliteit van de openbare ruimte. “De herinrichting van de Stationsweg als wandelboulevard geeft die focus, met veel ruimte voor voetgangers, fietsers en groen maar ook oog voor de bereikbaarheid van de bewoners en bezoekers die met de auto komen”.

“Laten we eens even wegdromen:
Wat als de Burgemeester Van Roijensingel zou zijn ingericht vanuit de mens in plaats van de auto met verblijfskwaliteit als uitgangspunt, waarbij fietsers en voetgangers centraal staan, de beleving van de Singel verbeterd wordt maar waarbij ook de bereikbaarheid van de stad met het Openbaar Vervoer gewaarborgd blijft. Hoe zou de weg er dan uitzien? En zou de Veerallee weer meer van zijn oude allure terugkrijgen wanneer de loop van de Willemsvaart zou worden hersteld?

- Of stel je eens voor dat de Schuttevaerkade en de Pannekoekendijk tot aan de Katerdijk een park zouden zijn, zoals op andere plekken langs de gracht. Dat de Hofvlietbrug vervangen zou zijn door een fietsbrug als de Rodetorenbrug? Dromen? Misschien, maar overal zijn steden zich aan het herbezinnen op de leefbaarheid van de stad”.

Voor het gebied binnen de buitenring wordt STOP het leidende principe.

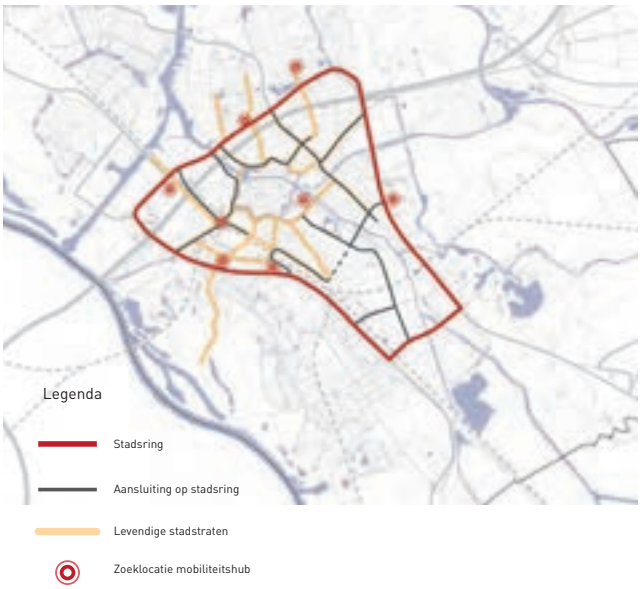
- Stappen dus wandelen
- Trappen of te wel te fiets
- Openbaar vervoer, trein, bus, riksja
- Persoonlijk vervoer, het individuele vervoer met de auto komt achteraan

Daarnaast zijn MaaS (Mobility as a Service) of gelijkwaardige andere deelmobiliteitsconcepten een goed (aanvullend) alternatief op de toekomstige en veranderende vervoersbehoefte in de samenleving.”

Verkend gaat worden of het gebied binnen de huidige buitenring, ontsloten kan worden via sectoren. Vanaf de buitenring is dan steeds een deel van het gebied bereikbaar. Hierbij wordt ook onderzocht of het nodig is om reeds bestaande toegangen open te stellen voor autoverkeer, zoals de Van Karnebeektunnel en de Koggetunnel.

Voor de interne bereikbaarheid kan gedacht worden aan een onderzoek naar de volgende ontsluitingsstructuur:

- De Veerallee ontsluit de gelijknamige wijk, de west zijde van de Spoorzone en de Stationswijk.
- De Rieteweg – Pannekoekendijk – Katerdijk bedient de Kamperpoort en de westzijde van de binnen stad.
- De Burgemeester Roelenweg – Burgemeester Drijbersingel _ van Wevelinkhovenstraat is er voor het noordelijk deel van de binnenstad en de Diezerpoort.
- De Meppelerstraatweg – Vechtstraat- Wipstrikkerallee ontsluiten de oude voorstad Dieze poort en de Wipstrik.
- De Wethouder Alferinkweg – Luttenbergstraat – Deventerstraatweg – Oosterlaan – Van Karnebeek tunnel maken Assendorp en Weezenlanden bereikbaar.



Uitgangspunten bij het transformeren van buitenring naar nieuwe binnenring:

- Het verder aanscherpen en onderscheidend maken van die diversiteit.
- Continuïteit in maatvoering van grasbermen en bomen, middenberm en zijbermen.
- In principe kunnen fietsen en wandelen langs de gehele ring.
- Knooppunten ontwikkelen daar waar stadsstraten de ring kruisen.
- Accommoderen waar mogelijk van nieuwe hubs.

Dan wordt de nieuwe binnenring herkenbaar en verbetert het de kris-kras oriëntatie in de stad.

Stadsstraten als drager dagelijks leven
Vanuit het tweestemmig centrumgebied waaiert een serie van stadsstraten uit naar de jongere stadsdelen gelegen aan de buitenzijde van de ring. Ze zijn de ruggengraten tussen stadsdelen, het is plezierig er gebruik van te maken en ook in de avonduren sociaal veilig.

Wat zijn stadsstraten?
Het decor voor het dagelijkse leven. Dat is wat stadstraten doen; ze faciliteren het dagelijkse leven. Het zijn de belangrijkste openbare ruimtes van de stad; hier zijn winkels, cafés, kappers, boekenzaken, restaurants. Absolute voorwaarde: een balans tussen verplaatsen en 'er zijn'. Daar zit nog een grote opgave voor Zwolle. De straten die nu al de kenmerken van stadsstraten hebben zijn oude landwegen; Assendorperstraat, Vechtstraat, Oude Deventerstraatweg. De Rembrandtlaan is recenter, de Hoogstraat heeft die betekenis verloren. Het ontwerpen van nieuwe stadsstraten lijkt wel opnieuw uitgevonden te moeten worden. In het verleden was het overzichtelijker en meer projectmatig om een winkelcentrum te bouwen dan om condities te scheppen waardoor een interessant lint kan ontstaan.

Vergroten herkenbaarheid ring en maken nieuwe stadspoorten– infradentity
De huidige buitenring krijgt met de systeemsprong in mobiliteit een andere positie in de hiërarchie van het stedelijk netwerk. En een andere betekenis en gebruik. Het is de verdeelring waar de regio op is aangesloten en van waar een kwadrant van het grotere centrumgebied bereikbaar is. Het gebruik wordt dus stedelijker. Het beeld en de functionaliteit kent een grote verscheidenheid aan identiteiten.

Anders dan bijvoorbeeld de ring van Enschede, die zich toont als eenheid in beeld en gebruik, kenmerkt de Zwolse buitenring zich door een grote diversiteit.

Mobiliteit hubs
Zoals de binnenstad is voorzien van parkeergarages op de randen, zo wordt de nieuwe binnenring voorzien van een serie mobiliteit hubs.

Buiten het centrum gebied en de drukke ov-knopen als het station zal de auto voorlopig een belangrijke rol blijven spelen. Al is het maar voor het voor- en natransport naar het station of om op plekken te komen die moeilijk bereikbaar zijn met ov of e-bike. Juist in het centrum gebied zijn goede alternatieven of zijn die te organiseren: (elektrische) fietsen en deelfietsen en-scooters in allerlei soorten en maten zorgen samen met het ov voor een aantrekkelijk alternatief.
Voor incidenteel autogebruik is het bezitten van een auto geen noodzaak meer: die deel je met je buren of andere stadsgenoten wanneer je er een nodig hebt.

Wonen in hoge dichtheden maken het organiseren van zogenaamde 'mobility hubs' makkelijk. MaaS (mobility as a service) maakt op zijn beurt het gebruik van mobility hubs en deelmobiliteit aantrekkelijk doordat je via een enkele app een op maat gemaakte multimodale reis kunt plannen, boeken, maken en betalen. Parkeernormen kunnen lager worden en flexibeler al naar gelang de locatie, doelgroep, nabijheid van ov en de aanwezigheid van deelmobiliteit. Dat vraagt maatwerk en onderzoek, maar biedt ook kansen om betaalbaardere woningen te bouwen en leegstand van dure parkeerplekken te voorkomen. Die bovendien ruimte innemen die we ook nodig hebben voor andere functies.

De nieuwe hubs moeten zo gesitueerd worden dat een zo groot mogelijk gebied bediend wordt. Daarbij gaan we uit van 3 reistijden te voet, te fiets of met een scooter vanaf de hub naar de woning of werkplek:
- 5 minuten bij dagelijks gebruik
- 10 minuten bij regelmatig gebruik
- 20 minuten bij incidenteel gebruik

Het Katwolderplein fungeert als een hub. Rechtstreeks vanaf de A28 de parkeergarage in, busstation voor de deur, looproute de binnenstad in en voorzien van voorzieningen voor het dagelijkse leven.

Mogelijke andere kansrijke locaties voor hubs zijn:

- Voor de Spoorzone: Hanzeplein, Lurelui, Hanze oost, NS station.
- Voor Spoorzone, IJsselhallen en Stationswijk: "Willemsknoop".
- Voorsterpoort.
- Knoop Rembrandtlaan – Zwartewaterallee.
- Wijkcentrum Aa-landen.
- PEC stadion, Isala Ziekenhuis.
- Weezenlanden noord.

De binnenring wint aan betekenis door het toevoegen van nieuwe stedelijke woon- en werkprogramma's en mobiliteits hubs.

Focus op (centrum)stedelijk wonen.

Zwolle wil zich ontwikkelen als een sterke groeistad, een vernieuwende woonstad, een solidaire leefstad en een duurzame deltastad. Sinds 2017 groeit Zwolle met gemiddeld 1.000 woningen per jaar in plaats van de voorspelde 600 woningen. Dit is ook het ontwikkeltempo dat we tot 2029 willen aanhouden. Het is de kunst hier adaptief, flexibel en schaalbaar mee om te gaan. “De toekomst is niet voorspelbaar, wel voorstelbaar”.

Wij voelen de urgentie veel woningen toe te voegen, maar blijven sturen op kwaliteit en vernieuwende woonconcepten. Zwolle moet een inclusieve stad blijven waar voor iedereen een plek is om goed te wonen. Het woningbouwprogramma bestaat daarom voor 30% uit goedkope woningen, 40% uit middel dure en 30% uit dure woningen. Hiermee beogen we een gevarieerd woonaanbod, zodat voor iedere inkomenscategorie en verschillende doelgroepen een passende woning is te vinden. Hiervan afwijken kan, mits de initiatiefnemer aantoont dat een andere verdeling beter is voor de wijk of het gebied.

Er is een landelijke trend dat de behoefte aan stedelijk wonen groeit. De toenemende vraag naar stedelijke woonmilieus is in Zwolle zichtbaar in het migratieoverschot van afgelopen jaren. Deze ontwikkeling naar stedelijk wonen leidt ertoe dat we inzetten op 40% sub urbaan wonen, 30% groen stedelijk wonen en 30% centrum stedelijk wonen.

Al met al is de woningbouwopgave vooral binnenstedelijk.
Een (centrum)stedelijk woonmilieu sluit aan bij de behoefte van jongeren en alleenstaanden, maar ook van ouderen.
Er is landelijk zelfs sprake van een nieuwe trend van jonge gezinnen die vaker in of nabij de binnenstad willen wonen.
Met meer focus op binnenstedelijk wonen wordt ook het draagvlak van stedelijke voorzieningen en de stedelijke dynamiek vergroot.
Andere reden om hiervoor te kiezen is dat hiermee invulling gegeven kan worden aan het ”compacte” stad principe.
Door steeds meer functies te combineren neemt de mobiliteit af. De hoge mate van compactheid biedt ook kansen voor de fiets, vanwege de beperkte afstand tussen wonen, werken en voorzieningen. Een ander voordeel van het intensiever gebruik van de ruimte is een grotere interactie tussen mensen, dat leidt tot interactie, creativiteit en innovatie.
Ook het terugdringen van vereenzaming speelt hierbij een rol. Tot slot leidt een compacte stad ertoe dat het fraaie Zwolse buitengebied altijd dichtbij is om hier te wandelen en te fietsen.

Het landschap van de stadsrand wordt niet de contramal van verder voortschrijdende verstedelijking, maar behoudt zijn logische en stevige structuur en blijft uitblinken in aantrekkelijkheid. Dit maakt Zwolle, in vergelijking tot andere Nederlandse steden uniek.

De verkenning naar een grootschalige stedelijke uitbreiding wordt in samenhang met een verstedelijkingsonderzoek uitgevoerd. Daarin vindt doorlopend het gesprek met de regio en de lokale omgeving plaats. Waar mogelijk wordt dit vertaald in bestuurlijke afspraken met buurgemeenten om deel te nemen in de groei van stedelijke regio Zwolle.
De agenda wordt overigens niet alleen door wonen bepaald maar ook stedelijke voorzieningen, werkgebieden, mobiliteit enzovoorts zullen onderdeel uitmaken van dit onderzoek.

De planning is dat de verstedelijkingsstrategie in 2021 wordt afgerond en de gemeentelijke besluitvorming over nieuwe grootschalige uitleglocatie voor grondgebonden wonen uiterlijk in 2022 is afgerond. Daar wordt ook de structuurvisielocatie Vechtpoort bij betrokken.

Weezenlanden Noord
*een goed voorbeeld van stedelijk wonen. Op korte afstand van centrumvoorzieningen
Sterke functiemenging, circa 50 tot 80 woningen per hectare en een groot aandeel appartementen
en minder ruimte voor auto: straten autovrij(luw) ingericht'*
bron: Nijhuis

Versterken van de economie van de stad en regio:

Het werken aan stedelijkheid is ook van belang voor de economische positie van de stad en regio. Stedelijke economieën zijn productiever, groeien sneller en hebben een groter innovatief vermogen dan niet stedelijke economieën. Door de agglomeratievoordelen is het voor bedrijven interessant om gevestigd te zijn in steden. Goed wonen en een aantrekkelijke (stedelijke)woonomgeving worden daarbij steeds meer een voorwaarde voor het vasthouden van schaarse talenten die nodig zijn voor economische ontwikkeling.

De Zwolse ambitie is om de (regionale) economie te versterken door:

In te zetten op versterking van de stedelijke economie. Specifieke aandacht is hierbij voor het cluster rond health, maar daarnaast ook ict/e-commerce en de creatieve industrie als drager van een aantrekkelijke stad.
We stimuleren innovatie en nieuwe bedrijvigheid en kijken daarbij ook naar de koppeling met maatschappelijke thema's;

Maximale aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt,
In Zwolle opgeleide studenten onderscheiden zich door hun talent en competenties voor samenwerken, ondernemen en "cross over"- (grens ontkennend) denken. Een goede aansluiting tussen onderwijs en bedrijfsleven maakt Zwolle ook interessanter voor bedrijven. Een regionaal netwerk van overheden, bedrijven en onderwijsinstellingen is daarom belangrijk.

Vertaald naar de fysieke stad: we **bieden voldoende ruimte voor nieuwe bedrijfs- en kantorenconcepten en locaties.**
Aan die ontwikkeling bieden we ruimte, passend bij de kenmerken, schaal en maat van een gebied. Bij innovatieve economische concepten zien we steeds vaker ruimtelijk de behoefte aan kleinschalige locaties waar ondernemen, onderwijs, onderzoek/R&D bij elkaar komen in een proeftuin of innovatiecentrum. **De Zwolse Top Innovatie Centra** *zijn daar een goed voorbeeld van. De topwerklocaties richten zich op een (inter)nationaal en (boven)regionaal verzorgingsgebied en hebben een stuwende functie voor de regionale economie.*

Zwolle heeft voldoende ruimte om de behoefte aan enerzijds kleinschalige binnenstedelijke locaties en anderzijds grootschalige locaties met hogere milieucategorieën te kunnen faciliteren.

De potentie van Zwolle moet benut worden om meer (boven)regionale en internationale bedrijvigheid te trekken. Voor deze doelgroep heeft Zwolle met **Hessenpoort** een unieke positie in de regio. Een mogelijk komst van een railterminal bij Hessenpoort versterkt de positie en ontwikkelpotentie van deze werklocatie. Uitgangspunt is dat Hessenpoort zich ontwikkelt als bovenregionale werklocatie. Voorst, de Vrolijkheid en Marslanden zijn gemengde werkgebieden met een regionaal profiel, die door hun binnenstedelijke ligging ook aantrekkelijk zijn voor de vorming van (innovatie)clusters. Voorst heeft een bijzondere positie vanwege ligging bij de A28 en de aanwezigheid van een haven.

De Zwolse economie is ook sterk door aanwezigheid van de zakelijke dienstverlening, wat zich ruimtelijk vertaalt in de aanwezigheid van grote kantoren en multifunctionele kantoorparken. De nieuwe economie vraagt om vernieuwing van bedrijfs- en kantorenconcepten en locaties. Dit vraagt om **flexibiliteit, meer ruimte voor menging van functies, hybride bedrijfsvoeringen en crossover concepten**.

Er is een groeiende marktbehoefte aan flexibiliteit, meer ruimte voor menging van functies, hybride bedrijfsvoeringen en cross-over concepten. Voor de Zwolse kantorenmarkt zien we een verschuiving in de vraag van grote monofunctionele perifere locaties naar kleinschalige multifunctionele meer binnenstedelijk gelegen kantorenmilieus. Zwolle kan zich als vestigingsstad voor de zakelijke dienstverlening versterken door in te zetten op drie type werkmilieus. Een groot deel van de bedrijven binnen de kansrijke sectoren heeft een kleine omvang (< 500 m²) en heeft hiermee behoefte aan kleinschalige en informele werkmilieus. Daarnaast zijn deze bedrijven vaak innovatie gedreven en hebben behoefte aan ruimte voor innovatie & experiment. In dit type milieu wordt interactie en ontmoeting (gepland en ongepland) gestimuleerd door een hoogwaardige openbare ruimte en een mix aan functies. In een hoogwaardige openbare ruimte is veel aandacht voor groen, blauw, aantrekkelijke looproutes en verblijfsmogelijkheden, en een mix aan functies met aantrekkelijke plinten. Met name publieksfuncties zoals horeca, detailhandel en leisure zorgen voor een aantrekkelijke plint. Dit draagt ook bij aan de aantrekkelijkheid en levendigheid van het gebied. De uitstraling van de gebouwen is hierbij van belang, onder meer in architectuur, hoogwaardig materiaalgebruik en transparante plinten. Innovatieve en snelgroeiende startups/ scale ups, ondernemende werknemers, grote bedrijven en onderwijsinstellingen vormen samen een succesvol ecosysteem, doordat innovatie en synergie optimaal gefaciliteerd worden door de nabijheid en ontmoetings mogelijkheden van deze partijen.

De zakelijke dienstverlening is een cruciale schakel in een innovatief ecosysteem voor de stuwende economie, met name de bedrijvigheid rondom software, nieuwe technologieën en digitalisering. Met name door de positie van Zwolle als regionale kantorenstad is er daarnaast behoefte aan kantorenmilieus voor de (middel)grote kantoorgebruikers. Voor deze bedrijven is een eigen kantoorpand, zichtbaarheid en autobereikbaarheid met voldoende parkeerfaciliteiten relatief belangrijker.

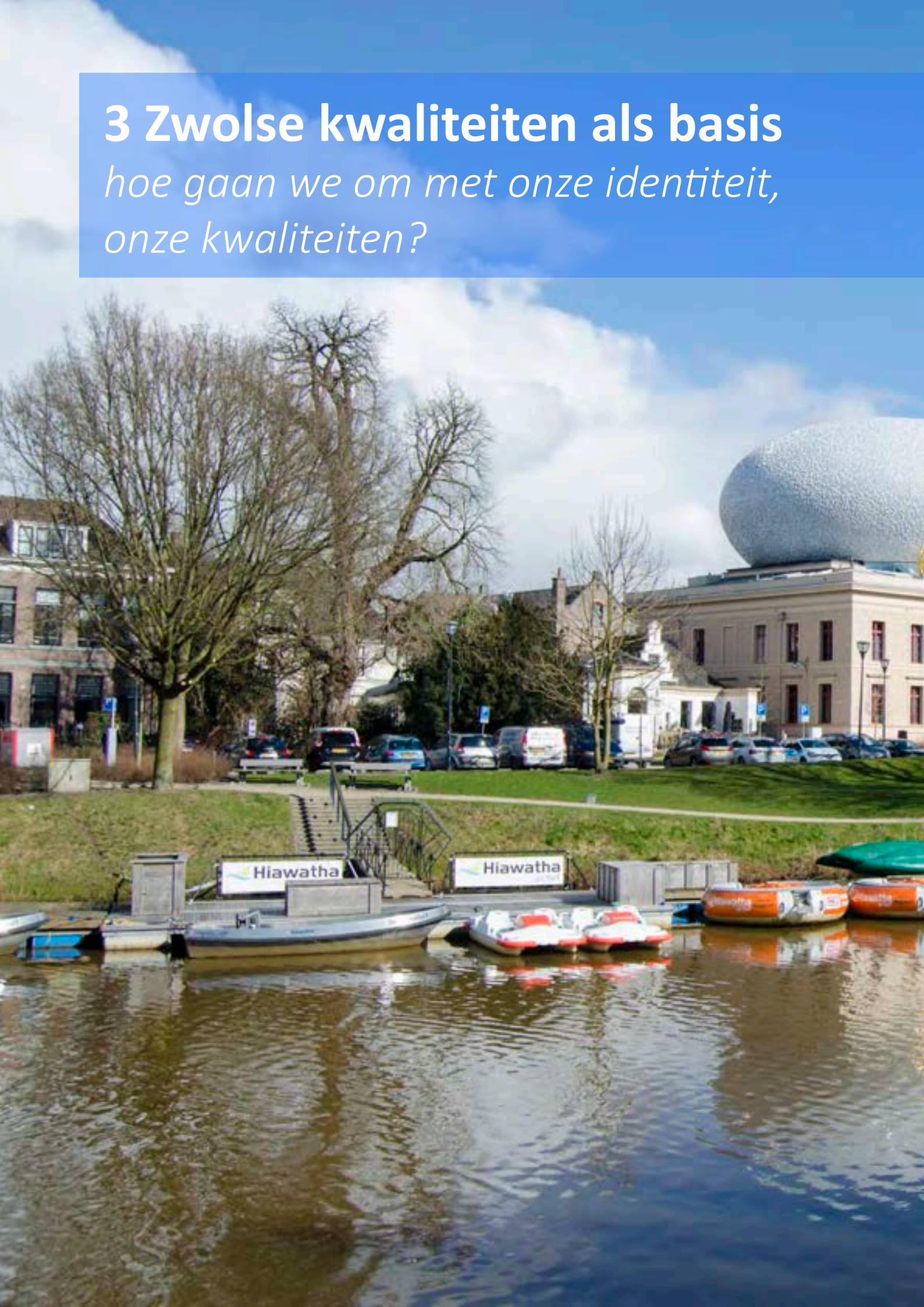
Een andere vorm van economie die bepalend is voor de kracht van Zwolle is leisure. **Zwolle is een stad met een stijgend aantal toeristische bezoekers, zowel uit de regio als het hele land.** Omdat Nederland als geheel meer toeristen trekt is het kansrijk ook internationale bezoekers richting Zwolle te trekken. De toename van het aantal toeristische bezoekers heeft impact op de fysieke leefomgeving. Een opgave is om te blijven voorzien in voldoende overnachtingsplekken. Ook is het van belang het toeristische aanbod continu aan te passen aan de behoefte van de toerist.
In Zwolle is ook behoefte aan voldoende geschikte plekken voor het houden van evenementen. Hiervoor beschikt de stad nu over verschillende en goed gespreide locaties. Voor grootschalige (dance) evenementen hebben we behoefte aan een permanente oplossing nabij het centrum van de stad.

De circulaire economie is een nieuw economisch model die de grens van het ecologisch functioneren markeert. De menselijke behoeften en het eerlijk verdelen van grondstoffen, zonder het functioneren van de biosfeer te ondermijnen of planetaire grenzen te overschrijden. In een circulaire economie wordt de waarde erkend van reststromen en wordt in ontwerp, productie en gebruik rekening gehouden met het opnieuw en hoogwaardig kunnen gebruiken van producten, onderdelen en grondstoffen (in die volgorde). Anders dan in het huidige systeem waarin grondstoffen worden omgezet in producten die aan het einde van hun levensduur worden vernietigd. De circulaire economie draagt bij aan het behalen van de milieu- en klimaatdoelstellingen en is voor de regio Zwolle tevens een banenmotor en versterking voor de economie.

Deze omslag naar een circulaire samenleving heeft impact op het gebruik en de inrichting van de stad en haar omgeland. Het is nu nog lastig in te schatten wat die impact exact is. Wel is duidelijk dat ruimte een schaars goed is en dat ontwikkeling daarvan waarde moet toevoegen. Deze omslag vraagt bijvoorbeeld ruimte voor het lokaal opslaan en verwerken van grondstoffenstromen en het sluiten van kringlopen (zoals water, voedsel, energie, materialen). Het vraagt om een andere inrichting van gebieden. Werken aan een compacte stad met multifunctioneel grondgebruik en een schone mobiliteit zijn principes die goed passen in het circulaire gedachtengoed.

3 Zwolse kwaliteiten als basis

hoe gaan we om met onze identiteit, onze kwaliteiten?



50 jaar, zo lang woon ik al in deze stad.
En hoe heeft deze stad zich ontwikkeld! Als trouwe supporter van PEC Zwolle kom ik inmiddels in een totaal ander stadion in een totaal andere omgeving. Ik moet ook wat verder fietsen nu ik in mijn nieuwe appartement in het centrum van Stadshagen woon in plaats van in de Wipstrik. Fijn dat ik daar alle voorzieningen bij de hand heb. Als het slecht weer is, pak ik de bus. Dat valt nog niet mee, een lange rit en overstappen. Hopelijk gaan ze daar snel wat aan doen. Echter de auto is helemaal onbegonnen werk. De rit er heen, parkeren, lopen en de hele riedel omgekeerd voor de terugreis. Duurt langer dan de wedstrijd zelf. De fiets staat bij mij toch op één.
Als fervent vogelaar ga ik er graag ook even op uit. De fiets is dan toch het meest handig. En gelukkig biedt Zwolle mij veel goeds! Al die verschillende landschappen, de IJssel bij mij om de hoek. Dat project Ruimte voor de Rivier brengt een hele nieuwe natuur beleving met zich mee. Graag zou ik vaker rondom Windesheim of Wijthmen met mijn hobby bezig zijn. Daar kom je helaas op de fiets niet zo maar. Al begreep ik laatst dat ze daar wat aan gaan doen. Hoe noemden ze het ook als weer? Het raamwerk fietsen en lopen in Zwolle….op het Stadskantoor verzinnen ze mooie termen.
Toch maak ik mij zorgen. Mijn kinderen wonen hier ook en mijn kleinkinderen. Wat wordt hun stad? Kunnen zij ook nog genieten van het groen, de natuur, het water? In de wijken waar ze wonen zie ik toch wel wat uitdagingen. Ruimte om te spelen is er weinig, veel steen en weinig groen en dan ook nog eens al die auto's. Soms lees ik interessante verhalen in de krantjes, over dat de bewoners straten vergroenen. Dat vind ik mooi, dat moeten we meer doen.
En dan nog die ambities dat we geen gas meer gaan gebruiken. Krijgen we dan overal windmolens of zwarte weilanden met zonnepanelen. Heel leuk dat die zonnepanelen op de Bonhofplas liggen, maar meer hoeft niet voor mij en zeker niet bij mij in de buurt. Ik wil toch gewoon met die kleintjes in het water spelen in de Milligerplas. Dat water is nog lekker schoon en dat we er een ijsje kunnen halen maakt de dag echt af. Af en toe is het er ook wel erg druk.

Zwolle stad aan het water!

3 Raamwerken

3.1
De Zwolse omgevingskwaliteiten als inspiratie voor de toekomst

Zwolle is niet alleen een stad van groei in stedelijkheid. Zwolle groeit ook in de wijze waarop we omgaan met onze identiteit, onze kwaliteiten en onze sociale en maatschappelijke vraagstukken. Vraagstukken die ook een forse impact op de fysieke leefomgeving hebben.

Om het goed ondernemen en prettig wonen in Zwolle te borgen werken we aan het behouden, beschermen en ook ontwikkelen van de Zwolse omgevingskwaliteiten. Dit doen we door het vastleggen van de belangrijkste fysieke structuren van Zwolle. We noemen dat raamwerken, het geraamte van Zwolle.

Het raamwerk van de gemeente Zwolle laat de grote fysieke structuren zien die bepalend zijn voor de ontwikkeling van Zwolle op lange termijn. Een hoofdstructuur waarbinnen ontwikkelingen mogelijk zijn en benoemd de condities om Zwolle in de toekomst aantrekkelijk en toekomstbestendig te houden. Onderdeel van dat raamwerk zijn het fysiek kapitaal, de Zwolse klimaathoofdstructuur, mobiliteit, energie, circulariteit, buitenruimte en gezondheid. Deels zet het raamwerk in op datgene wat we willen behouden en beschermen.

Naast de raamwerken zoomen we in hoofdstuk 4 ook in op de Zwolse gebieden en op de belangrijkste opgaven die hier spelen en waar we als gemeente Zwolle op gaan inzetten. De gebiedsprofielen geven richting aan de toekomstige ontwikkeling van de verschillende gebieden in Zwolle. Het is een uitnodiging aan ondernemers, bewoners en andere partners om samen te werken aan een toekomstbestendig Zwolle. In de gebiedsprofielen worden de benoemde algemene opgaven, ambities en principes op stedelijk niveau vertaald naar een strategie voor concrete gebieden. Daarbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de bestaande kwaliteiten en waarden van het gebied, de huidige fysieke inrichting en specifieke opgaven die spelen in een gebied. De gebiedsprofielen vormen een belangrijke input voor het Zwolse omgevingsplan.

Het fysiek kapitaal van Zwolle:
cultuurhistorie, landschap en natuur
Eén van de geformuleerde topambities is het behouden en beschermen van cultuurhistorie, biodiversiteit en landschap als belangrijke fysieke waarden. Een volgende stap is het inzichtelijk maken waar die waarden binnen de gemeente Zwolle aanwezig zijn. Daaruit volgen spelregels hoe hier mee om te gaan wanneer sprake is van ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving.

3.1.1
Natuur

Gebieden in Zwolle met zeer waardevolle natuur zijn twee natura2000 gebieden en het Natuur Netwerk Nederland. Hier bevinden zich de kroonjuwelen van de Zwolse biodiversiteit. De natura2000 gebieden zijn 'Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht' en 'Rijntakken, en Uiterwaarden IJssel.
Het gebied 'Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht' ligt ten noorden van Zwolle. Hier stroomt de Overijsselse Vecht samen met het Zwarte Water. Dit gedeelte van de Vecht kronkelt sterk door het landschap. De uiterwaarden bestaan uit graslanden, waarin strangen, kolken, rivierduinen en hakhoutbosjes voorkomen. Dit gebied is bijzonder, vanwege de groei van zeldzame kievitsbloemen. Op de dijken groeien bijzondere planten als Muizenoortje, Wilde Tijm en Knolboterbloem. Daarnaast komen in het gebied veel verschillende soorten vogels voor, zoals de Grutto en de Tureluur. Langs en op de dijken liggen glanshaverhooilanden. Hier leeft de Kwartelkoning. Deze broedvogel is een bedreigde vogelsoort.

In de winter zijn de uiterwaarden heel belangrijk voor doortrekkende eenden, ganzen en zwanen, vooral voor de kleine zwaan. In het gebied zijn hardhoutooibosjes en abelen-iepenbossen te vinden. Het natura 2000 gebied Uiterwaarden IJssel omvat het systeem van de rivier de IJssel, de aanliggende oeverwallen en de uiterwaarden. In de uiterwaarden bevinden zich typische stroomdalflora, planten die passen bij stroomdalgraslanden, kievitsbloemhooilanden en glanshaverhooilanden. De uiterwaarden langs de IJssel zijn een belangrijk broedgebied voor soorten die een sterke voorkeur hebben voor natte, ruige graslanden of drijvende watervegetaties.

Diverse gebieden in de gemeente Zwolle maken onderdeel uit van het NatuurNetwerk Nederland (NNN), waaronder ook de natura2000 gebieden, maar ook bijvoorbeeld gebieden rond Windesheim en De Ruiten, en sommige landgoederen behoren ook hiertoe.
Zowel de natura2000 en de NNN-gebieden kennen beschermingsregime, dat gericht is op het beschermen van de natuurwaarden. Kenmerkend voor het beschermingsregime van de natura2000-gebieden is dat activiteiten daarbuiten ook getoetst moeten worden op de instandhoudingsdoelstellingen van deze gebieden.

Naast zeer waardevolle kent de gemeente ook waardevolle gebieden waar biodiversiteit voorkomt. Dat zijn diverse weidevogelgebieden en gebieden buiten het Natuurnetwerk Nederland, buiten de weidevogelgebieden en buiten de bebouwde kom, die er op de natuurwaardenkaart uitspringen door een hoge dichtheid aan Rode-lijst soorten. Het betreft veelal kleinschalige landschappen met een grote afwisseling aan bos, water en moeras en (indien aanwezig) extensief agrarisch gebruik.

NATUUR

Legenda

Zeer waardevol

Waardevol

3.1.2

Landschap en hoofdgroenstructuur

De ligging van de stad Zwolle is bijzonder vanwege zijn fraaie ligging in het landschap. Dit ook in vergelijking met andere steden in Nederland. Het Zwolse fraaie landschap is nooit ver weg en is een vestigingsfactor voor Zwolle van formaat. Een onderscheid is te maken in waardevolle en zeer waardevolle landschappen.

De zeer waardevolle landschappen zijn het Nationaal Landschap IJsseldelta, de IJsselvallei, het Vechtdal, het parklandschappen Herfte/Wijthmen, Zandhove en het Engelse Werk.
Nationaal Landschap IJsseldelta: het nationaal Landschap IJsseldelta strekt zich uit over drie gemeente, namelijk Kampen, Zwartewaterland en Zwolle. De polder Mastenbroek maakt hier onderdeel van uit en ligt binnen de gemeente Zwolle. De polder is één van de oudste van Nederland en kenmerkt zich in de openheid en de samenhang tussen bebouwing en de rechtlijnige verkavelingsstructuur.

Het Vechtdal: de rivier de Vecht, de uiterwaarden en de flanken zijn de landschappelijke dragers van het Vechtdal. Kenmerkend zijn binnendijks gelegen kleinschalige dekzandruggen, beken, rivierduinen, heggen, bossen en landgoederen. Het Vechtdal is ook een toeristische ader van Zwolle tot Hardenberg en verder Duitsland in.
Parklandschappen Herfte Wijthmen, Zandhove en het Engelse Werk: Dit zijn landschappen die vrijwel volledig getransformeerd zijn naar een groenfunctie voor de stad.

De waardevolle landschappen zijn gelegen in Tolhuislanden, De Ruiten en Haersterbroek. Hier is vooral de openheid waardevol.

De bovenstaande landschappen liggen buiten de stad. Kenmerkend voor de stad Zwolle is ook de aanwezigheid van een hoofdgroenstructuur (zowel binnen als buiten de stad Zwolle), waar bijvoorbeeld de 'groene longen' van Zwolle onderdeel van uitmaken. Die hoofdgroenstructuur is voor Zwolle zeer waardevol.

De stedelijke hoofdgroenstructuur bestaat uit een samenstel van groenelementen die tezamen een betekenis hebben voor de stad als geheel. De hoofdgroenstructuur dient meerdere functies: het draagt ruimtelijk of functioneel bij aan een min of meer aaneengesloten netwerk;
Het is op stedelijk niveau in belangrijke mate structuur – en identiteit bepalend; het behoort op stedelijk niveau tot de belangrijkste recreatieve gebruiksruimtes, het begeleidt recreatieve routes, het heeft een belangrijke betekenis voor de stedelijke ecologische structuur en het draagt in belangrijke mate bij aan de leefbaarheid van de stad.

De koers is dat de hoofdgroenstructuur in de toekomst in essentie behouden blijft, of aangeheeld waar nodig, vanwege het belang voor de gemeente als geheel. Er wordt in principe een terughoudend beleid gevoerd met het toevoegen van nieuwe bebouwing binnen de hoofdgroenstructuur. Initiatieven hierin worden afgewogen aan de groene functies die de hoofdgroenstructuur ter plaatse moet vervullen.

LANDSCHAP EN HOOFDGROENSTRUCTUUR

Legenda

Hoofdgroenstructuur

Versterking hoofdgroenstructuur

Water

3 Raamwerken

Bij de aanwijzing van de hoofdgroenstructuur is de nadruk gelegd op samenhang, duurzaamheid, herkenbaarheid en functie voor de Zwolle als geheel. Het is een samenhangende structuur die is opgebouwd uit lagen van verschillende orde. De Zwolse hoofdgroenstructuur is verdeeld in vier lagen:

1. IJssel, Zwarte water en Vecht:
De IJssel, het Zwarte Water en de Vecht zijn van landelijke betekenis in de ecologische, landschappelijke en recreatieve structuur. In die zin horen ze zijdelings bij de stedelijke hoofdgroenstructuur; het is vooral van belang dat de stedelijke hoofdgroenstructuur goed is verbonden met deze laag. Natuur en natuurontwikkeling staan voor deze laag centraal.

2. De 'Zwolse groene vingers':
dit zijn de belangrijkste groene geleidingszones in de stad. Ze zijn geënt op het oorspronkelijke landschap. De meeste groene vingers liggen in de beekdalen langs waterlopen. Sommige liggen op een zandrug. De belangrijkste recreatieve gebruiksruimtes en recreatieve routes op stedelijk niveau liggen in de groene vingers, evenals de belangrijkste onderdelen van de stedelijke ecologische structuur. De toegankelijkheid en de kwaliteit van de groene oevers verdient op vele plekken versterking. Hierbij moet het water beter zichtbaar gemaakt worden. Hierbij kunnen aanliggende, oudere stadsdelen op de Groene Vingers georiënteerd worden, waarmee ook daar de herkenbaarheid en leefbaarheid vergroot kan worden.

3. Groen langs infrastructuurlijnen:
Deze laag bestaat uit smallere groene zones langs wegen en kanalen. Meestal liggen ze dwars op het oorspronkelijke landschap, maar soms volgen ze dit landschapspatroon. Deze laag is belangrijk omdat hij een samenhangend netwerk vormt dat de groene vingers onderling verbindt. Omdat het vaak oude cultuurhistorische lijnen betreft is hij essentieel voor de oriëntatie in en de identiteit van de stad. Ook lopen er belangrijke recreatieve en ecologische verbindingen langs.

4. Recreatieve gebruiksruimtes:
Deze laag van recreatieve gebruiksruimtes valt vrijwel geheel binnen de groene vingers. Het laat zien dat de belangrijkste stedelijke gebruiksruimtes in het groen binnen de hoofdgroenstructuur liggen

Radiaalgericht vanuit het centrum doorlopend tot in het ommeland, zijn vier groenblauwe dragers dermate beeldbepalend voor Zwolle, dat deze herstel en/of versterking verdienen:

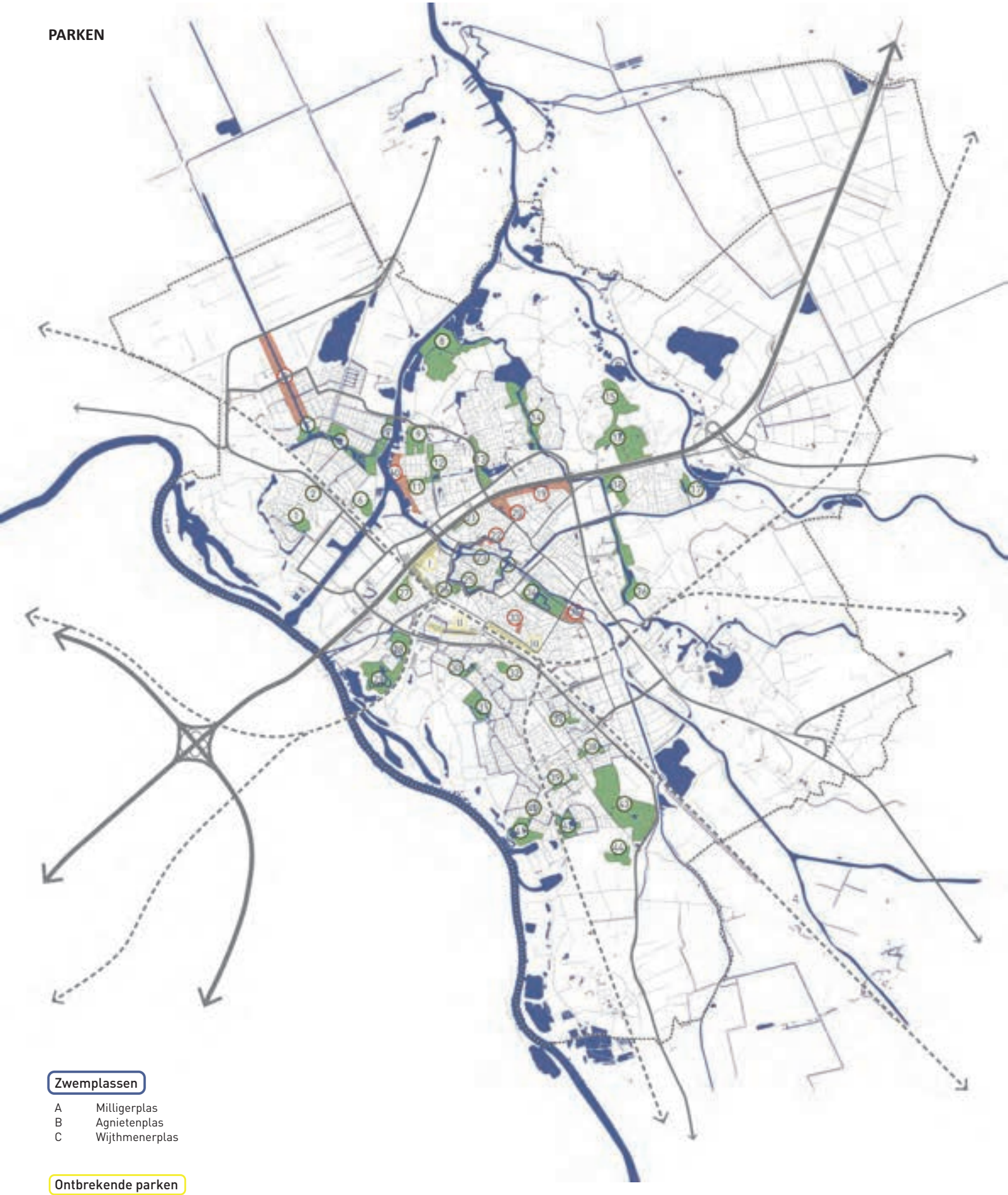
- de Groene Vinger Almelose Kanaal – Park De Weezenlanden – Binnenstad;
- de Groene Vinger Rode Torenplein – Zwarte Water, overgaand in de groene drager gevormd door Twistvlietpark – Oude Weteringzone Stadshagen;
- de groenblauwe scheg vanuit Het Engelse Werk met de Willemsvaart, die vroeger vanuit de IJssel via het huidige Eekhoutpark uitmondde in de Stadsgracht;
- de groenblauwe drager, waarin de Nieuwe Vecht is gelegen, die komend vanuit de Turfmarkt via het stadion Oosterenk doorloopt richting Berkum en de Overijsselse Vecht.

Onderdeel van de Zwolse hoofdgroenstructuur zijn de **circa 44 parken** die Zwolle rijk is. Parken zijn er voor de ontspanning van de bewoners van de stad en voor de natuur, voor de dieren en planten die wonen in de stad. De parken zijn fraai en functioneel en een fijne plek om te zijn. **Ze zorgen voor koelte, ze vangen water op, ze dragen bij aan de gezondheid.** Ieder park heeft beeldgroen, gebruiksgroen en natuurgroen – ieder met hun eigen vorm daarvan. Voor een aantal parken is het nodig een kwaliteitsslag te maken. Dan valt te denken aan het Oude Weteringpark, het Klooienbergpark, Park de Hoogenkamp, het Nijkerkerbolwerk, de Nooterhof en het Azaleaperk. In een aantal gebieden ontbreekt het aan een park en is daar wel wenselijk, zoals de Spoorzone/Hanzeland, Assendorp en Kamperpoort. Al deze gebieden liggen in het Zwolse centrumgebied.

Parken **Parken: aandacht nodig**

1	Stinspark
2	Voorsterpark
3	Oude Weteringzone
4	Park Stadshoeve
5	Twistvlietpark
6	Frankhuispark
7	Milligerpark
8	Westerveldse Bos
9	Holtenbroekerbos
10	Klooienbergpark
11	West-as Holtenbroek
12	Noord-as Holtenbroek
13	Eemhoevepark
14	Park de Aa-landen
15	Agnietenberg
16	Begraafpark Kranenburg
17	Wijkpark Berkum
18	Vegtlusterbos
19	Oude Rijkswegpark
20	Park de Hoogenkamp
21	Hobbemapark
22	Nijkerkenbolwerk
23	Broerenkerkplein
24	Ter Pelkwijkpark
25	Potgietersingel
26	Park Eekhout
27	Prins Clauspark
28	Spoolderbos
29	Park het Engelse Werk
30	Arsenaultplantsoen
31	Schellerpark
32	Park Schellerdriehoek
33	Azaleapark
34	Park de Wezenlanden
35	Nooterhof
36	Goosebroek
37	Park Gerenlanden
38	Park Gerenbroek
39	Park Ittersumlanden
40	Van Nispensingelpark
41	Oldenelerpark
42	Ittersumpark
43	Zandhove
44	Bikkenrade

PARKEN



Zwemplassen

A Milligerplas
B Agnietenplas
C Wijthmenerplas

Ontbrekende parken

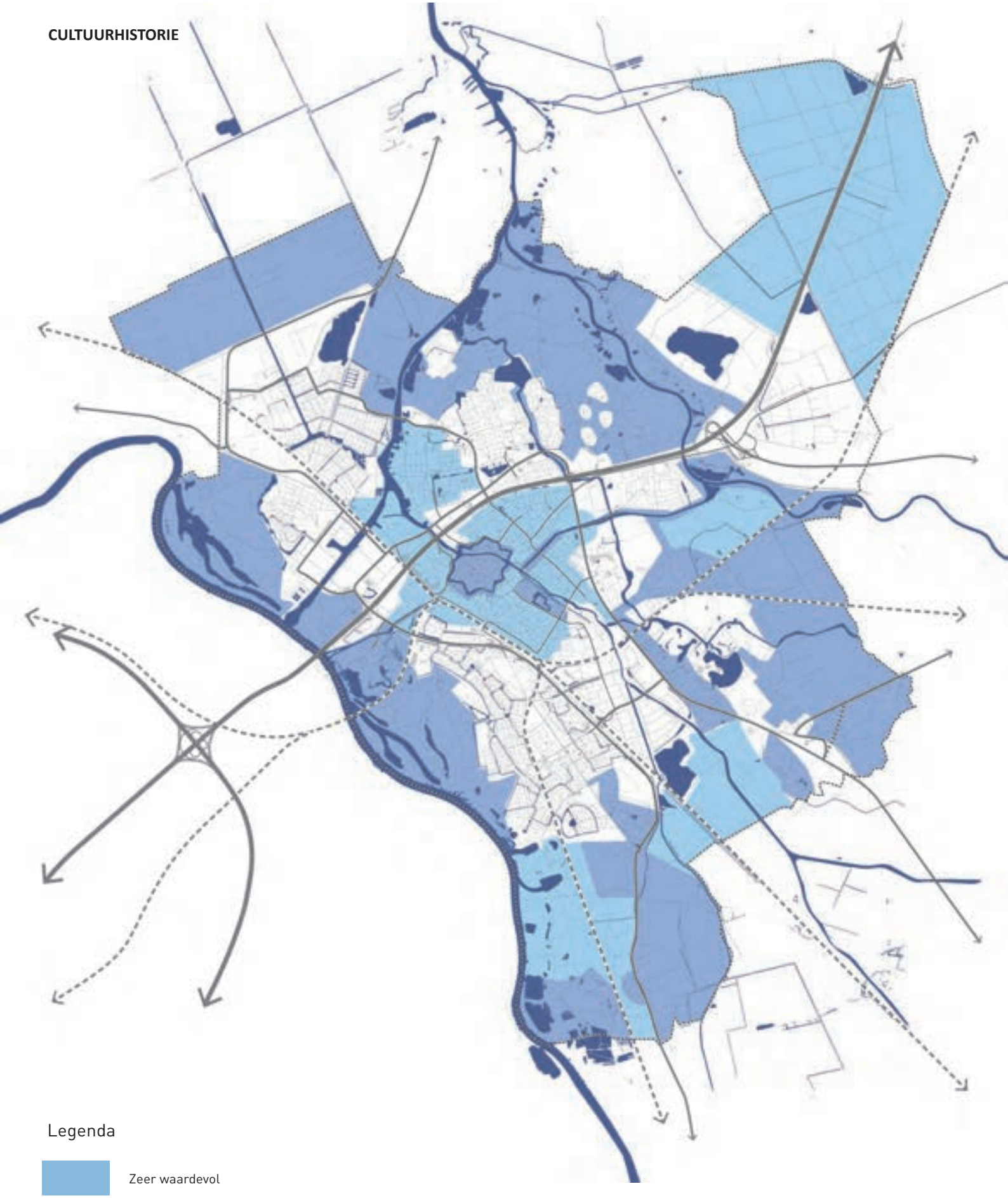
I Kamperpoort
II Spoorzone Hanzeland
III Assendorp

3.1.3

Cultuurhistorie

Het Zwolse erfgoed met haar waardevolle gebouwen, structuren, landschappen en archeologische rijkdommen heeft naast de historische en identiteitswaarde een onderscheidende en aantrekkende kracht voor de stad. We richten ons op de instandhouding van en onderzoek naar historisch waardevolle objecten, complexen, stedenbouwkundige en landschappelijke structuren en archeologische waarden. We koesteren het Zwolse erfgoed en zetten het in als één van de leidende en inspirerend principe bij (ruimtelijke) ontwikkelingen. Bijlage 2 is een beschrijving van de cultuurhistorische waarden die Zwolle rijk is. Die beschrijving is een bouwsteen voor de raamwerkkaart cultuurhistorie.

Zwolle is rijk aan erfgoed. Het erfgoed in de stad en het buitengebied is gedifferentieerd in ouderdom, soort en waarde.



Legenda

Zeer waardevol

Waardevol

Water

Spelregels fysiek kapitaal

Spelregels: fysiek kapitaal in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen

Het fysiek kapitaal maakt onderdeel uit van het raamwerk Zwolle, waarbinnen ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving vorm kunnen krijgen. De gemeente Zwolle vindt het belangrijk dat de waarden van het fysiek kapitaal op een zorgvuldige wijze wordt meegewogen bij ingrepen in de fysieke leegomgeving. Daarvoor gelden de volgende spelregels:

- **Natuurwaarden: de natura2000-gebieden:**
  deze gebieden zijn beschermt via Europese wetgeving;
- **Natuurwaarden: de NNN-gebieden:**
  deze gebieden zijn beschermt via provinciale regelgeving, namelijk via de provinciale omgevingsverordening;
- **Cultuurhistorie: benut het maatschappelijk belang van erfgoed als identiteits-, kwaliteits-, en waarde vermeerderende factor;**
- **Cultuurhistorie: gemeentelijke- en rijksmonumenten en archeologie zijn beschermt (ook qua instandhouding) via landelijke en gemeentelijke wet/regelgeving;**
- **Landschap en natuurwaarden: ruimtelijke ontwikkelingen mogen netto kwalitatief niet ten kosten gaan van het landschappelijke kwaliteiten en de hoofdgroenstructuur;**
- **Landschap en natuurwaarden: een goede landschappelijke en stedelijke inpassing, passend bij de kenmerken van het landschap is een vereiste bij ruimtelijke ontwikkelingen.**
- **Cultuurhistorie: cultuurhistorische waarden, ook niet beschermde, vormen inspiratiebron voor ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving.**
- **Cultuurhistorie: Het hergebruik van (cultuurhistorisch waardevolle) gebouwen heeft de voor keur boven nieuwbouw.**

3.2
Klimaatadaptatie

Zwolle klimaatneutraal in 2050. Door het veranderende klimaat is dat een ambitie die impact heeft op de fysieke leefomgeving om ook in de toekomst veilig en beschermt tegen het water te kunnen wonen, ondernemen en recreëren in Zwolle. We kiezen voor een samenhangend watersysteem dat bestaat uit verschillende onderdelen. Ten eerste het hoofdwatersysteem met de hoofdwaterkeringen en het regionale watersysteem. Ten tweede de groenblauwe structuur in de bestaande stad met daarin ruimte voor sponswerking en het tegengaan van hittestress. Onderling zijn de verschillende onderdelen met elkaar verbonden en vormen ze de fysieke onderlegger van de adaptatiestrategie om te komen tot een klimaatbestendig en adaptief Zwolle en omgeving. Positief aan de voorgestelde strategie zijn de te maken koppelingen met andere opgaven waar Zwolle voor staat, zoals het vergroten van biodiversiteit, versterken van de omgevingskwaliteit en het verbeteren van de gezondheid van Zwolse inwoners.

Het hoofdwatersysteem

Een groot deel van het bebouwde gebied van Zwolle is beschermd door hoofdwaterkeringen (Beschermingsniveau volgens normering Waterwet januari 2017). De laatste jaren is het overstromingsrisico vanuit de IJssel teruggebracht vanuit het Programma Ruimte voor de Rivier. De komende jaren wordt verder gewerkt aan dijkversterkingen langs de Vecht, IJssel en het Zwarte Water (hoogwaterbeschermingsprogramma van het Waterschap).

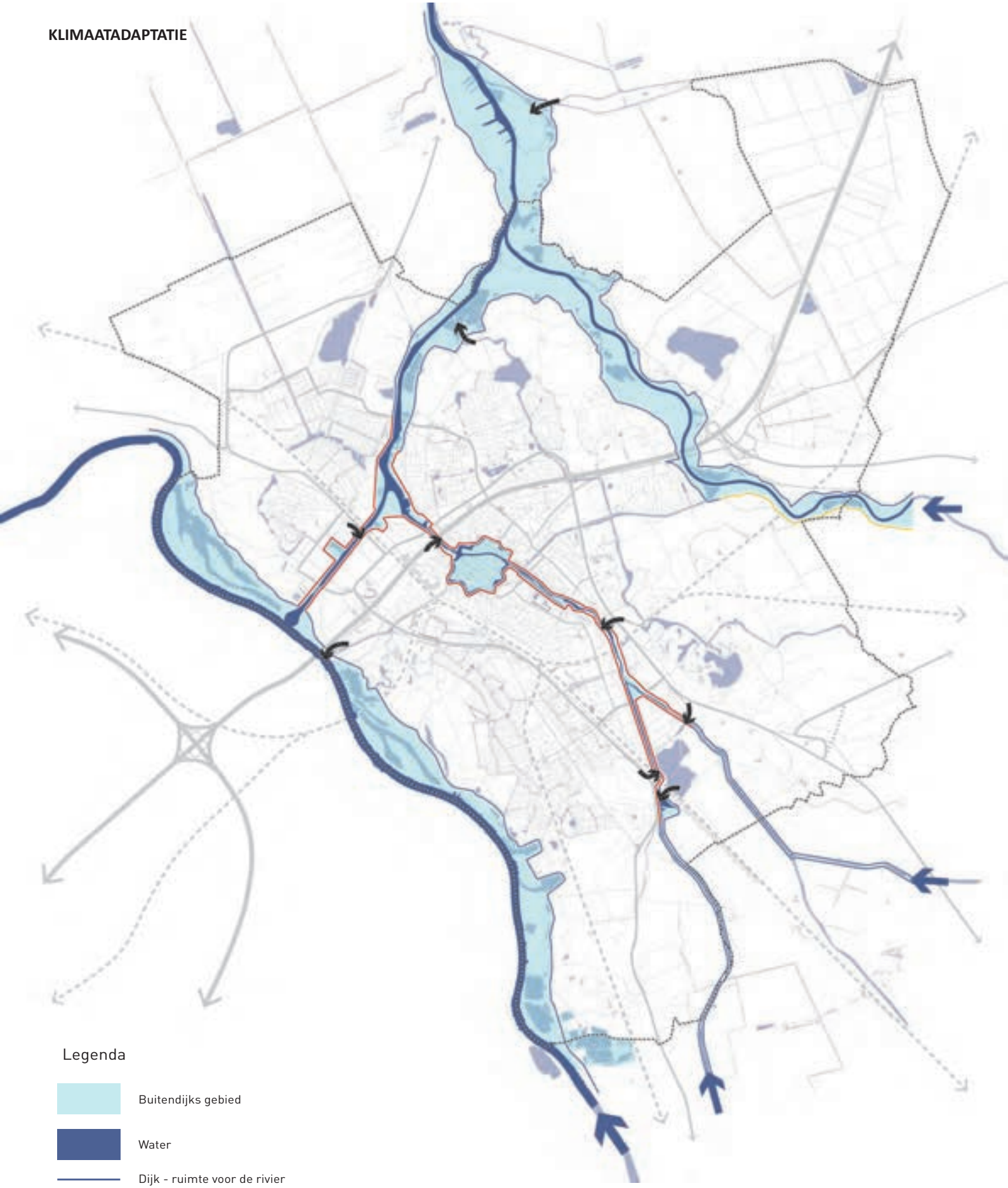
De Weteringen in de gemeente Zwolle – het zogenaamde regionaal watersysteem – hebben een eigen beschermingsniveau en regionale normen en dijken. Deze normering is niet meer in verhouding tot de optredende schade en slachtoffers in Zwolle. Dit tegen het licht van de groei van Zwolle. Het huidige regionale watersysteem loopt in de nabije toekomst tegen haar grenzen aan. Een overstroming kan vergaande gevolgen en een ontwrichtende werking hebben in een groot deel van Zwolle-Zuid en Oost. Daarnaast loopt het buitendijkse bebouwde gebied – waaronder de binnenstad – in de toekomst vaker risico op wateroverlast, waarbij bijvoorbeeld delen van de binnenstad onder water kunnen lopen.

Om de toenemende risico's op (grond)wateroverlast tegen te gaan zet de gemeente in op verschillende oplossingsrichtingen en reserveren we in de omgevingsvisie ruimte om daar invulling aan te kunnen geven. Daarbij gaat het om:

- Versterken en/of toevoegen van waterkeringen;
- Het ontwikkelen van een robuuste blauwe structuur met daarin ruimte voor tijdelijke berging en de afvoer van water.

Op de kaart (rechts) is de robuust blauwe structuur weergegeven met de verschillende onderdelen die daarbij horen. Daarbij gaat het om:

- De waterafvoer door en rondom de stad Zwolle via lagergelegen gebieden ten oosten van de stad en het groen/blauwe netwerk in de stad. In de bestaande stad verloopt de waterafvoer via bestaande watergangen. Voor de afvoer buiten de stad moet een nieuw systeem ontworpen worden, waar de ingrepen in de fysieke leefomgeving beperkt blijven. Het concept is dat het waterafvoer verloopt via de lager gelegen gebieden. Het exacte tracé vraagt nog uitwerking. Uitgangspunt is multifunctioneel landgebruik. Bij dat laatste valt te denken aan het combine ren van de landbouw-, recreatie- en natuurfunc tie met de waterafvoeropgave. Integraal werken is van belang, waardoor hierkansen ontstaan voor een multifunctioneel water landschap.
- Waterbergingsgebieden bij Tolhuislanden, tussen de Sallandse weteringen en bij Herfte/Veldhoek.
- Diverse technische maatregelen, waaronder pom pen om het water te kunnen verplaatsen van het ene naar het andere gebied.


Legenda
Buitendijks gebied
Water
Dijk - ruimte voor de rivier
Dijk - binnenstedelijk
Dijk - verlegging?
Verbinding

3.3

De groen/blauwe structuur in de stad Zwolle

Op dit moment is op sommige plekken al sprake van wateroverlast en hittestess in de bestaande stad. Door klimaatverandering neemt de kans op toename ervan toe met alle nadelige gevolgen van dien.

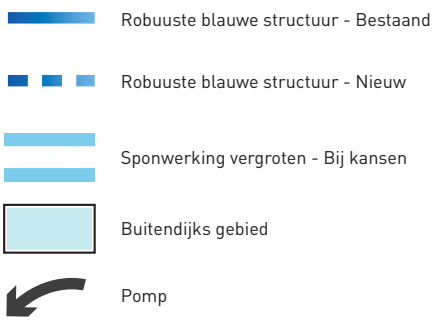
De problemen die dit met zich meebrengt zijn niet overal hetzelfde. Er zijn buurten met weinig of geen last, omdat ze hoger liggen, voldoende groen en water hebben en de afwatering via de straat of het regenwaterriool goed functioneert. In een aantal gebieden treedt kans op verkeershinder en schade aan gebouwen op.
Uit zogenaamde stresstesten komen een aantal gebieden waar extra aandacht voor klimaatadaptatie nodig is. Deze gebieden kennen relatief veel verstening en hebben een minder goede aansluiting op het watersysteem. Dit zijn Diezepoort, Assendorp & Stationsbuurt, Berkum, Wipstrik, Kamperpoort, Marslanden en Voorst. In deze gebieden neemt de gemeente het initiatief om de sponswerking en het groenblauwe netwerk te versterken door samen met inwoners en bedrijven meerdere maatregelen versneld uit te voeren. Bij de overige gebieden in Zwolle nemen we klimaatadaptieve maatregelen als vanzelfsprekend mee als het 'nieuwe normaal'.

Voor deze aandachtsgebieden werkt de gemeente samen met inwoners en bedrijven de komende jaren diverse maatregelen uit. Hier is het essentieel dat zowel de lokale 'sponswerking' als het samenhangende groenblauwe netwerk verbeteren. Dit doen we door kleinschalige aanpassingen te realiseren aan de openbare ruimte en het eigen terrein (tuinen, daken, regentonnen), die het water waar mogelijk vasthouden en vertraagd afvoeren. Een andere maatregel is het maken van ruimte voor tijdelijke opvang van water bij hoosbuien in de hoofdstructuur (straten, pleinen en parken). Ten derde pakken we deze opgave aan door ontbrekende schakels toe te voegen in de waterafvoer uit de wijken naar de hoofdwatergangen (grachten, kanalen en rivieren).

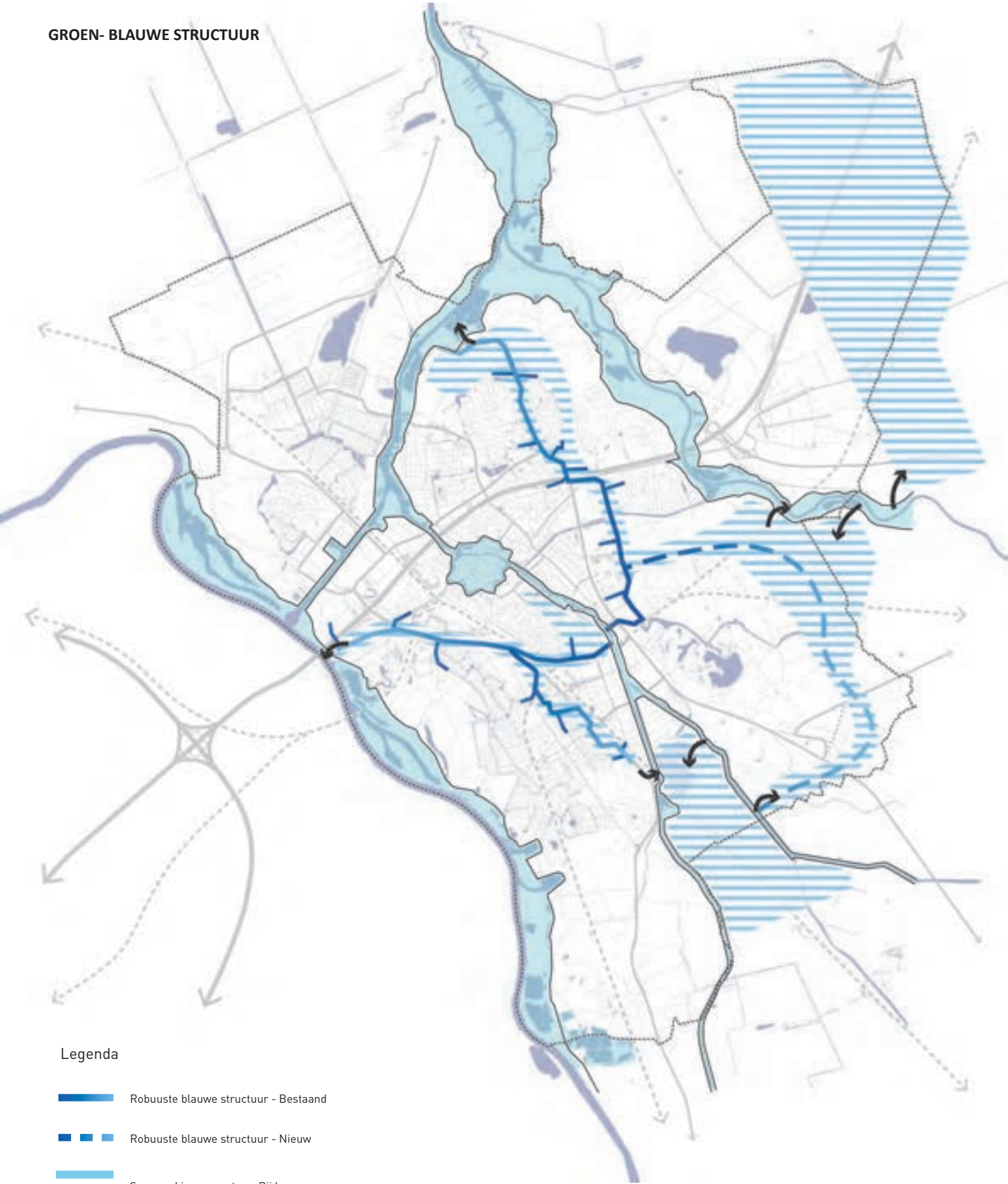
De kaarten laten de gewenste de groen/blauwe structuur in de bestaande stad en de aandachtsgebieden voor sponswerking zien.

Alle hiervoor genoemde maatregelen om Zwolle in 2050 klimaatadaptief te maken kunnen nooit honderd procent zekerheid bieden. In een deltastad als Zwolle blijft het verstandig om overstromingsbestendig te bouwen om gevolgen van overstromingen te beperken. Dat geldt in het bijzonder voor productiebedrijven en belangrijke maatschappelijke voorzieningen zoals ziekenhuizen, elektriciteit, drinkwater en telecommunicatie.

Legenda



GROEN- BLAUWE STRUCTUUR



3 Raamwerken thema's

3.4

Een gezonde Zwolse leefomgeving

De fysieke leefomgeving heeft alles in zich om een positieve bijdrage te leveren aan gezondheid. Om dat te bewerkstellingen kiezen voor een brede benadering die uitgaat van beschermen, bevorderen en faciliteren van een betere gezondheid van bewoners en bezoekers van Zwolle. Concrete voorbeelden om dat te doen zijn het realiseren van een groene en beweegvriendelijke omgeving en het versterken van sociale cohesie. Zo is het ook van belang dat een buitenruimte verleidt om te bewegen. Dit kan door bijvoorbeeld voorzieningen op een fiets/loopbare afstand en door het realiseren van goede wandelroutes voor onder andere de lunchwandelaar.

Er zijn meerdere aspecten die de gezondheid van mensen bepalen. In Zwolle vinden we het belangrijk dat die aspecten van betekenis zijn voor de ontwikkeling van Zwolle: 'Zwolle gezond'. Bij het raamwerkonderdeel buitenruimte hebben we hiervan al diverse aspecten terug zien komen. Bij de transformatie van gebieden en locaties stellen we ons standaard een aantal vragen om te komen tot een goed ontwerp van de buitenruimte. Gezondheid speelt daarin een belangrijke rol.

Gezondheid heeft raakvlakken met meerdere thema's, zoals klimaatadaptatie, biodiversiteit en milieu. We stellen 'Zwolle gezond' centraal als leidend principe voor een toekomstbestendig Zwolle. Hiervandaan zoeken we continu naar win-win situaties. We zetten Zwolle gezond in als:

- middel om de gezondheid in Zwolle te monitoren
- handvat voor afwegingen in de fysieke leefomgeving

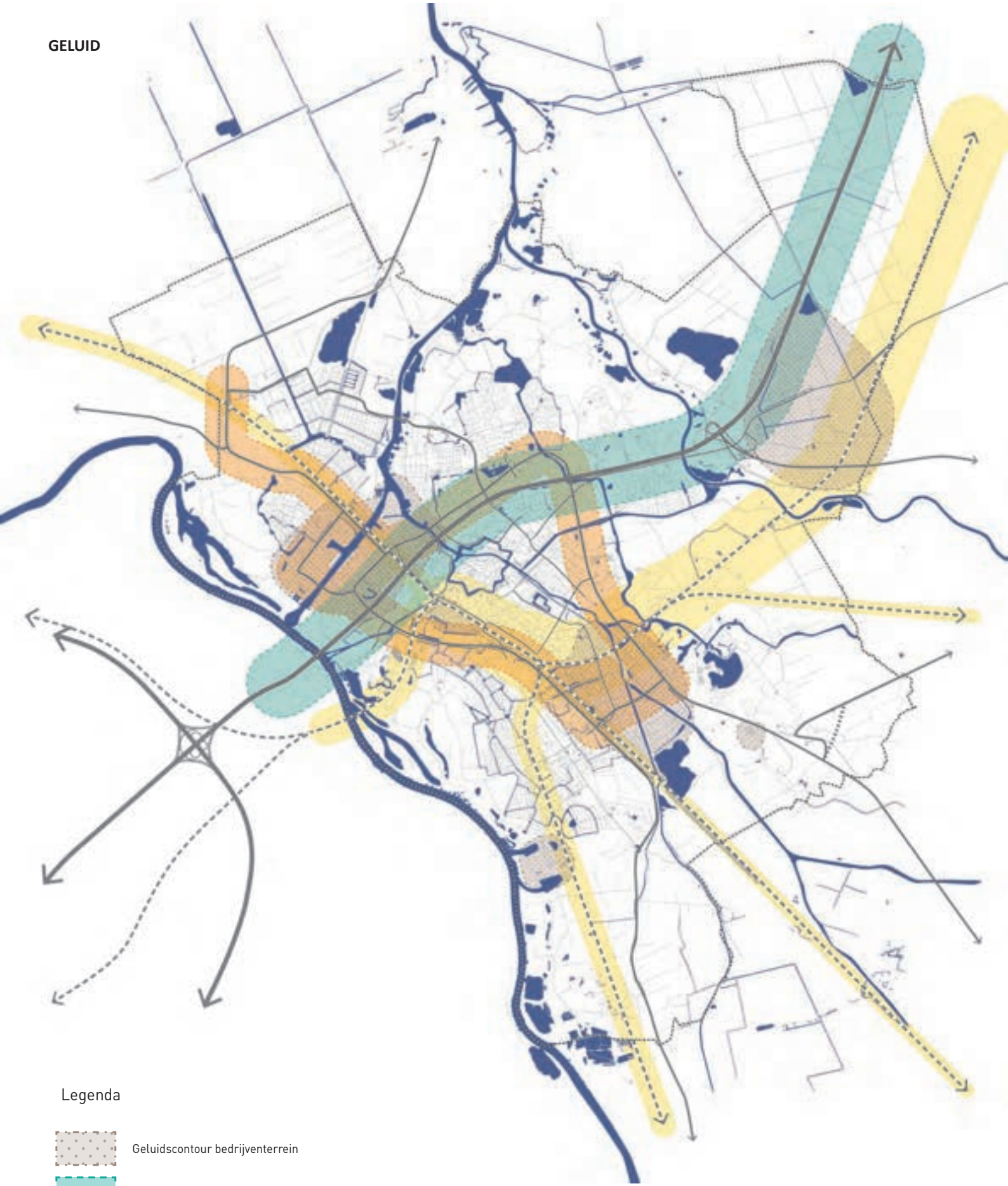
Met het benoemen van de thema's en indicatoren die 'Zwolle gezond' inhoud geven zijn we er nog niet. Een uitwerking is nodig op de volgende onderdelen:

- Opzetten van een monitoringssysteem: er zijn veel lokale gegevens bekend op het gebied van gezondheid. Via de GGD en Zwolse monitoringsin strumenten. Denk aan de sociale monitor en aan het Buurt voor Buurt onderzoek. Ook bevolkingsge gevens zijn bekend. Een extra slag is nodig om die gegevens samen te brengen in een monitoringssysteem voor 'Zwolle gezond'.
- Op basis van een monitoringssystheem komen tot een gebiedsgerichte aanpak. In de gebiedsgerichte uitwerking komt de relatie met de (kwetsbare) doelgroepen als jongeren, ouderen en lage Sociaal Economische Status (SES)aan bod.

Milieu

Zwolle beschouwt milieu als een integraal onderdeel van de fysieke leefomgeving. Milieu is een thema dat van oudsher centraal geregeld is en waarbij in de laatste decennia ook de Europese Unie een grotere rol is gaan spelen. Dit betekent onder andere een vertaling van vier milieubeginselen in de Zwolse Omgevingsvisie: het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron bestreden moeten worden en het beginsel dat de vervuiler betaalt.
Naast het werken binnen de nationale en Europese kaders op het gebied van milieu krijgen gemeenten ook meer eigen afwegingsruimte om te handelen. Elk gebied is anders, maatwerk en flexibiliteit is daarom nodig. Vanuit dit oogpunt hanteert de gemeente Zwolle de volgende uitgangspunten:

- De door de Rijksoverheid wettelijk vastgestel de kwaliteitseisen vormen het minimale niveau voor de gemeente Zwolle. Daar waar afwegings ruimte beschikbaar is vanuit milieu, hanteren wij voornamelijk het 'ja, mits' uitgangspunt. We willen graag ontwikkelingen binnen de gemeente mogelijk maken.
- De milieukwaliteit wordt per saldo behouden. Waar nodig én mogelijk wordt de milieukwaliteit verbeterd.
- Bij de bescherming en de verbetering van de milieukwaliteit zoeken naar synergie met r uimtelijke ontwikkelingen en andere beleidsvelden;
- Gebiedsgericht milieubeleid: de milieukwaliteit in een gebied is passend voor de functie van dat gebied;



Legenda

- Geluidscontour bedrijventerrein
- Geluidscontour A28
- Geluidscontour ring
- Geluidscontour spoor

- Experimenteerprincipe: we laten nieuwe ontwik kelingen onder voorwaarden toe en monitoren daarbij de milieukwaliteit nauwgezet om zo nodig in een later stadium bij te kunnen stellen;
- Bij de bescherming en verbetering van het milieu hanteren we een ketenbenadering: aanpak bij de bron heeft in principe de voorkeur. Maatregelen in het overdrachtsgebied en bij de ontvanger worden bij de afweging over de te bereiken mili eukwaliteit integraal meegewogen;
- De vervuiler betaalt en de belanghebbenden beta len mee;

Milieuruimte- en zones
Milieuruimte is niet fysiek zichtbaar maar van groot belang om de bewoners, werkers en bezoekers van Zwolle te beschermen tegen de nadelige effecten van een groeiende en verdere verstedelijking van de stad van bijvoorbeeld de nadelige effecten op de gezondheid van werklocaties, infrastructuur en energiewinning. Aan de andere kant hebben bijvoorbeeld werklocaties maar ook energiewinning voldoende milieuruimte nodig om optimaal te kunnen functioneren en zich te kunnen ontwikkelen. Ook de mobiliteit, van zowel goederen als mensen, is gebaat bij een ongestoorde stroming in en door de Zwolle. Het betekent overigens niet dat ontwikkelingen of gebruik door kwetsbare functies binnen de zones uitgesloten worden, er dient wel rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van de milieuruimte (en de bijbehorende belangen).
De volgende milieuaspecten kennen milieuzones: geluid, trillingen, externe veiligheid, luchtkwaliteit, bodem, ondergrond en tenslotte geur. In het Omgevingsplan worden deze zones nader uitgewerkt en vindt de vertaling naar kwaliteitseisen voor gebiedsgericht milieubeleid plaats. In de omgevingsvisie wordt de ligging en het stedelijk en regionaal belang aangegeven.

Geluid:
er zijn functies die geluidshinder veroorzaken, zoals bedrijvigheid en verkeer, en functies die gevoelig zijn voor geluid, zoals wonen, onderwijs en zorg. De voortdurende balans tussen het behouden van geluidsruimte voor geluidshinder veroorzakende functies enerzijds en het waarborgen van de leefbaarheid in gebieden met geluidsgevoelige functies anderzijds blijft in de toekomst een belangrijke afweging om bij plan- en beleidsvorming mee te nemen.
Rondom de belangrijkste werkgebieden van Zwolle liggen geluidzones . Deze geluidzones hebben als doel de bewoners te beschermen tegen het geluid van de bedrijven. De bedrijven hebben deze geluidruimte nodig om te werken en geen overlast te veroorzaken naar omwonenden.
Duidelijkheid en transparantie zijn daarbij van belang. Deze geluidzones behouden we en worden gerespecteerd bij ruimtelijke ontwikkelingen omdat ze van belang zijn voor de economische ontwikkeling en een gezond leefklimaat. Rondom het bedrijventerrein Voorst , Hessenpoort en de Marslanden ligt een geluidzone. Deze geluidzones blijven behouden. De geluidzone in de Spoorzone rondom Wartsila zal op termijn worden aangepast om de gewenste ontwikkeling van de Spoorzone mogelijk te maken.

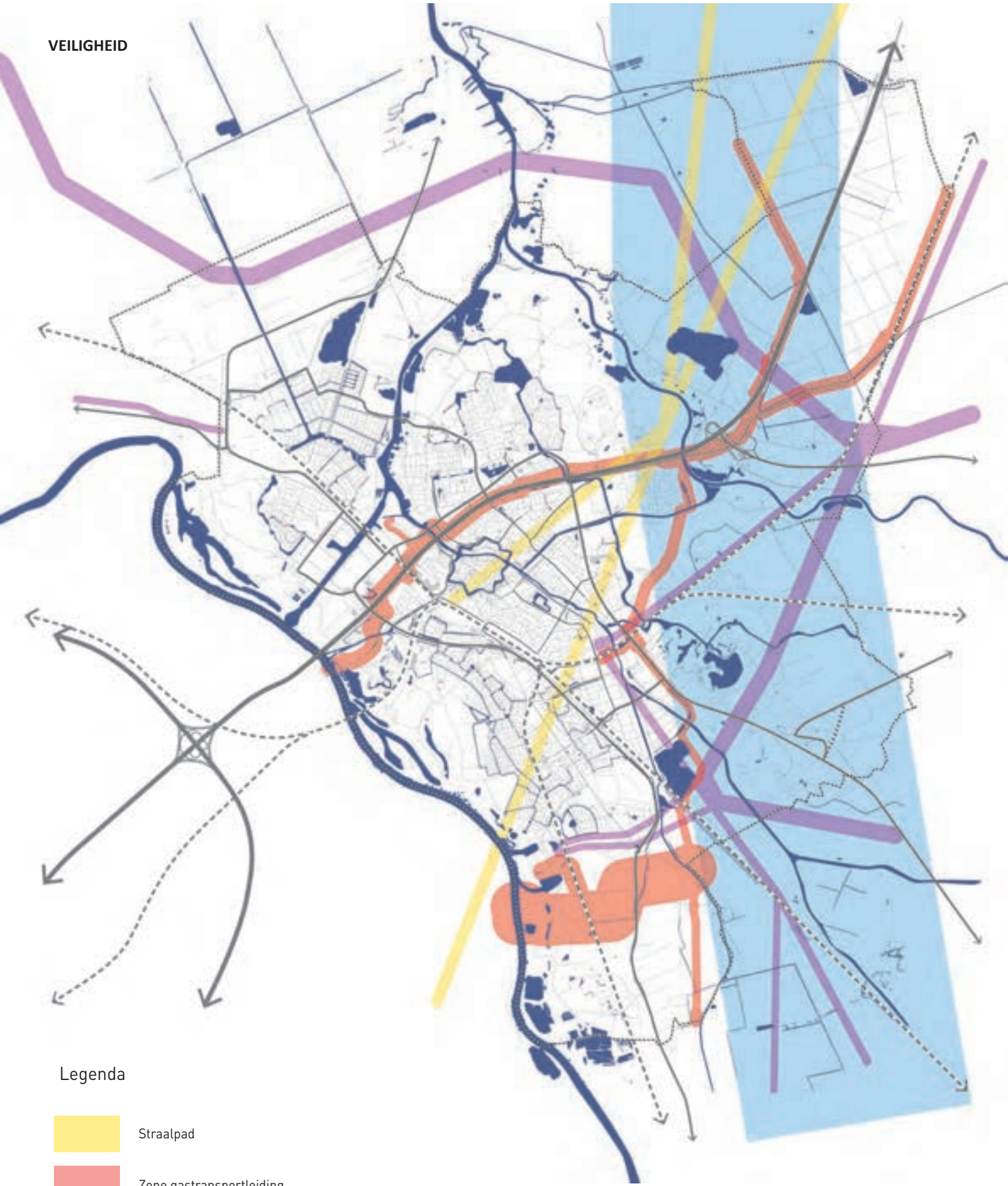
Geluid speelt ook een belangrijke rol rondom de infrastructuur, waarbij met name de A28 een belangrijke rol speelt. Het verkeer op de A28 is dag en nacht aanwezig waardoor de impact groter is. Ook het verkeer op de ring van Zwolle is een belangrijk aandachtspunt voor de leefgebieden rondom deze infrastructuur. In het invloedsgebied van de belangrijkste infrastructuur zal bij nieuwe ontwikkelingen rekening gehouden worden met geluid om de leefbaarheid in de gebieden en de gezondheid van bewoners te waarborgen.

Trillingen:
Trillingen treden op als gevolg van met name spoorvervoer. Deze kunnen in sommige gevallen leiden tot hinder of schade aan gebouwen. Om trillinghinder en –schade te voorkomen houden we rekening met dit aspect bij ontwikkelingen binnen 200 meter van het spoor.

Externe veiligheid: Dit zijn de risico's als gevolg van het vervoer, de opslag, het werken met gevaarlijke stoffen, straalpaden, hoogspanningsleidingen en laagvliegroute voor militaire vliegtuigen boven Zwolle. Het rijk heeft besloten die laagvliegroute te gaan schrappen. In Zwolle zijn met name de hoofdtransportassen door de stad van belang. Het gaat om de A28 en het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn. Bij de ontwikkeling rondom de genoemde assen en bedrijven houden we rekening met de risico's door de functies die daar worden toegestaan door middel van onder andere de afstand en de mogelijkheden voor ontvluchting en bestrijding.

Luchtkwaliteit: Zwolle wil, binnen de beïnvloedingssfeer van de gemeente, een significante bijdrage leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

Geur:
dit aspect speelt met name in het landelijk gebied en is een aandachtspunt bij de verdere functiemenging van dit gebied en de verweving tussen stad en land. We zoeken naar de juiste balans tussen bedrijven met geurhinder en bescherming van geurgevoelige functies anderzijds.



Legenda

- Straalpad
- Zone gastransportleiding
- Zone hoogspanningsleiding
- Laagvliegroute

3.5

Mobiliteit: Zwolle bereikbaar en gastvrij

Zwolle is een belangrijk scharnierpunt voor verkeer, zowel via het water, de weg, het fietspad en het spoor. De centrale ligging en goede infrastructuur zorgen ervoor dat Amsterdam, Utrecht, Nijmegen, Groningen, maar ook Duitsland in ongeveer een uur per auto of trein te bereiken zijn. Ook richting de regio is Zwolle goed ontsloten. Het goede (regionale) spoornetwerk zorgt ervoor dat de meeste kernen binnen de regio in iets meer dan een kwartier te bereiken zijn. In minder dan 30 minuten vanaf Zwolle sta je ook in Hardenberg of Hoogeveen. Zwolle is een echte fietsstad. Nergens ter wereld wordt zoveel gefietst als in Zwolle. De opbouw van de stad en het jarenlang investeren in een fijnmazig en goed fietsnetwerk zorgt ervoor dat naar schatting 90% van de stad binnen een kwartier fietsen vanaf het centrum bereikt kan worden. Door de opkomst van de elektrische fiets en de speed pedelec en het realiseren van zogenaamde snelfietsroutes is ook een groot deel van de regio en het mooie buitengebied nu met de fiets bereikbaar. Het basis raamwerk van Zwolle is op orde en schept de randvoorwaarden om Zwolle als gemeente, maar ook als Regio richting de nabije toekomst duurzaam en vitaal door te ontwikkelen.

Ook met de (vracht)auto is Zwolle zeer goed bereikbaar. Zwolle is één van de best bereikbare steden in Nederland met de (vracht) auto door de ligging als scharnierpunt van auto(snel)wegen tussen de Randstad en Noord- en Oost Nederland. Dit maakt Zwolle een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven in de logistiek en distributie maar ook voor diensten en onderwijs.

de stad. De weg is een belangrijke verbindingsas tussen de randstad en Noord-Nederland en een belangrijke poort naar de stad en de Regio Zwolle voor vrachtverkeer. Dit geldt ook voor de verbindingen naar het oosten (N35) en het westen (N50 en de N23) van Zwolle. Op het gebied van mobiliteit is de positie van Zwolle kwetsbaar. De IJssel heeft Zwolle veel te bieden, maar vormt tegelijkertijd ook een barrière. Een incident ter hoogte van de IJssel op de A28, of het spoor zorgt ervoor dat niet alleen Zwolle, maar ook een groot deel van Noordoost-Nederland niet, of slecht bereikbaar is. Voor autoverkeer ligt de eerst volgende noordelijke verbinding over de IJssel hemelsbreed 15 km verderop (N50) en richting het zuiden is dit 30 km.
De verwachting is dat het autogebruik de komende jaren nog fors toeneemt. In combinatie met de verstedelijkingsopgave van Zwolle vraagt dat om slimme maatregelen voor een vloeiende mobiliteit in (de regio) Zwolle. We streven naar nog meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer en de combinatie daarvan (keten), in combinatie met de auto, zodat Zwolle voor alle vervoerswijzen bereikbaar blijft. Zo blijft Zwolle bereikbaar en gastvrij.

MOBILITEIT WEGENSTRUCTUUR

3.6

Zwolle als krachtige schakel in het nationale OV toekomstbeeld 2040

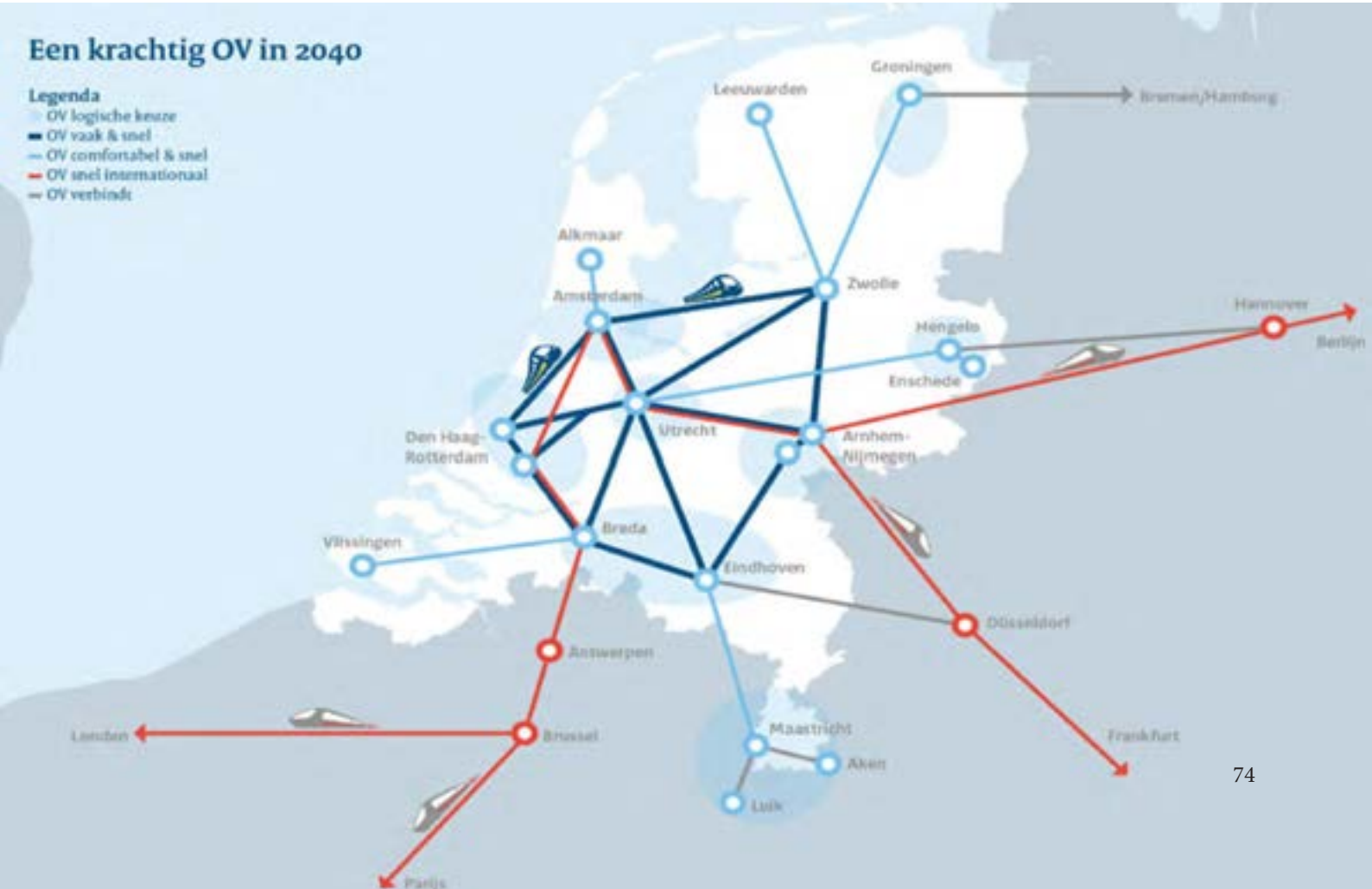
In het OV Toekomstbeeld 2040 is Zwolle als een van de hoekpunten opgenomen in het 'rondje-Nederland' waar het openbaar vervoer vaak & snel moet gaan rijden. Dit betekent regelmatige verbindingen richting onder andere Amsterdam, Utrecht en Arnhem-Nijmegen. Deze ontwikkeling zorgt ervoor dat Zwolle nog interessanter wordt als vestigingsplaats voor mensen die in de Randstad of de regio werken.

De uitdaging richting de toekomst is dat het station Zwolle de toenemende drukte aankan. Ook in combinatie met het waarborgen van een goede bereikbaarheid van de regionale spoorlijnen. Verder moet onderzocht te worden of de ontwikkelingen in het kader van het OV Toekomstbeeld 2040 ook kansen biedt voor een nieuwe visie op het spoorvervoer in Zwolle, het realiseren van één of meerdere voorstadstations in of rondom Zwolle, of de verdubbeling van het spoor naar Deventer en de opwaardering van de regionale treinverbindingen tot bijvoorbeeld light rail.

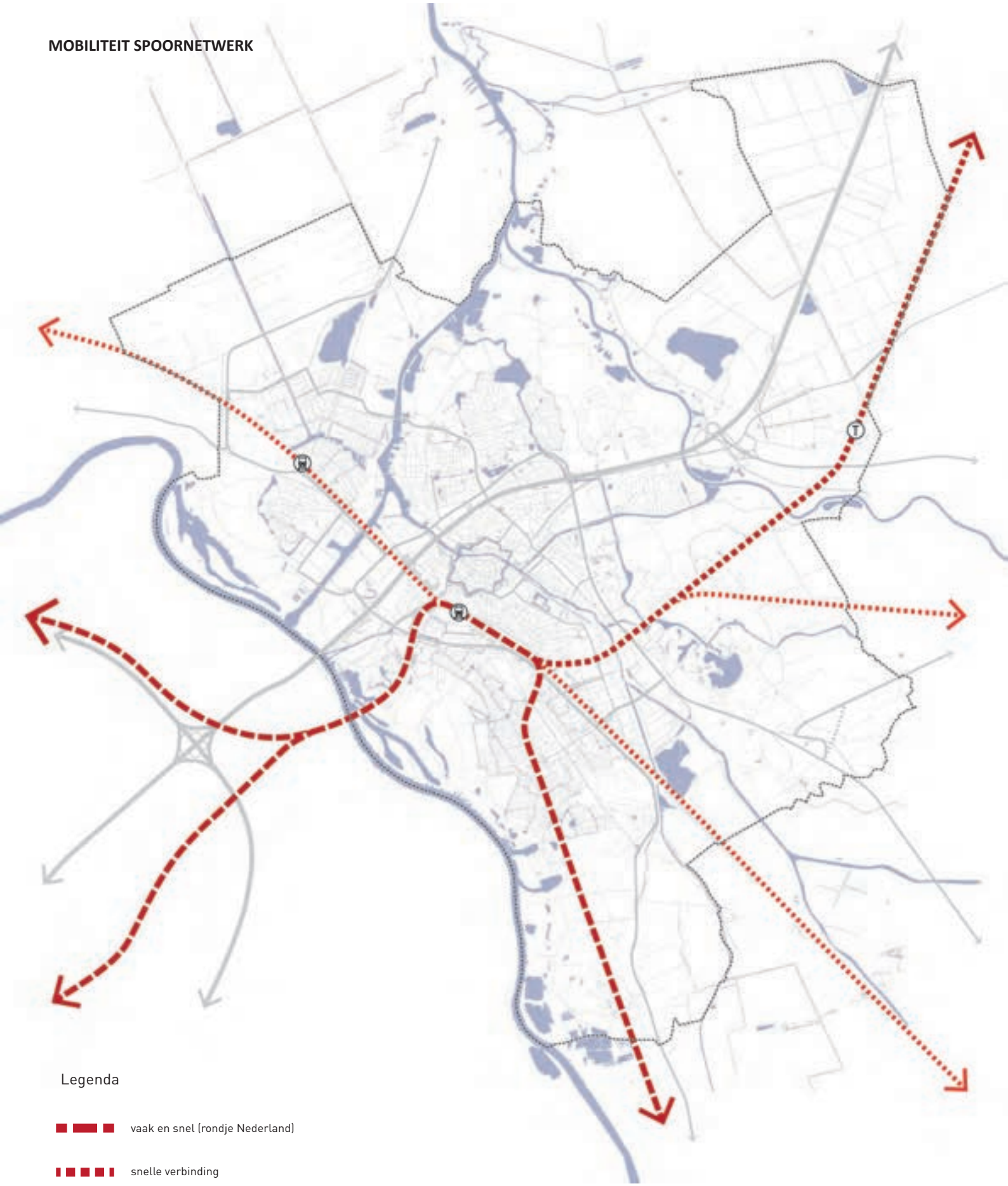
Ook de leefbaarheid in bestaande woonwijken (vooral Zwolle zuid) waar mogelijk meer treinen door gaan rijden is een onderwerp om op een goede wijze rekening mee te houden. Meer treinen leidt tot vaker gesloten gelijkvloerse spoorwegovergangen, waardoor een barrière werking ontstaat en meer geluidshinder.

In Europees (Euregio-)verband wordt onderzoek gedaan naar de verbetering van het spoortraject Zwolle – Münster. Deze doorgaande spoorlijn draagt verder bij aan de OV-netwerkfunctie die Zwolle nu al heeft. Het regionale Blauwnet zorgt ervoor dat Zwolle ook regionaal goed ontsloten is per trein richting Kampen, Emmen en Enschede. Hierdoor zijn kernen zoals Dalfsen, Ommen, Hardenberg en Raalte goed met elkaar en Zwolle verbonden.

Met opening van Station Stadshagen is de nieuwste wijk nu ook goed bereikbaar per trein. Onderzocht moet worden of er als gevolg van de verdere groei van de stad en regio in de toekomst er behoefte is aan een regionale spoorterminal in Hessenpoort als duurzaam alternatief voor goederenvervoer.



MOBILITEIT SPOORNETWERK



Legenda

vaak en snel (rondje Nederland)

snelle verbinding

regionale verbinding

treinstation

spoorterminal (mogelijke toekomstige locatie)

3.7

Verstedelijking en mobiliteit

Door de verdere groei van de Zwolle met 10.000 woningen in de komende 10 jaar wordt de beschikbare buitenruimte is het een opgaven om op een zorgvuldige wijze om te gaan met de beschikbare buitenruimte. Er is een transformatie van ons verkeer en vervoerssysteem nodig om daarmee mogelijk te maken dat de stad kan blijven groeien en dat de aantrekkelijkheid, bereikbaarheid en leefbaarheid gewaarborgd blijven. In Zwolle hanteren we twee leidende principes om ervoor te zorgen dat lopen en fietsen, al dan niet in combinatie met bus en trein, de norm worden bij alle nieuwe ontwikkelingen. Dit zijn:

1. De STOP-methodiek

De STOP-methode methode is in Zwolle leidend bij al onze ontwerpopgaven voor infrastructuur bij de inrichting van de openbare ruimte. We gaan eerst uit van Stappen (wandelaars), en vervolgens kijken we naar Trappen (fietsers) dan het OV en tot slot de personenauto's. Voornaamste uitdaging hierbij is om meer ruimte voor fietsers en voetgangers te realiseren. Ook houden we hierbij specifiek rekening met het groeiende aantal ouderen en gehandicapten.

2. Ladder van duurzame mobiliteit

We hanteren bij alle ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving de ladder duurzame mobiliteit als uitgangspunt om de juiste keuzes op het gebied van mobiliteit te maken. We hanteren de principes van gebieds- en knooppuntontwikkeling vanuit de fiets, voetganger en de combinatie daarvan met bus en trein. Dit noemen we Transport/Bike Oriented Development (TOD/BOD). In de praktijk betekent dat met name het bouwen van woningen en voorzieningen in de bestaande stad en bij het station of haltes. Daarna werken aan mobiliteitsmanagement en stimuleringsacties van fietsen en lopen. Dan werken we aan goede fietsparkeervoorzieningen en gericht sturend parkeerbeleid en stimulering van mobiliteitsabonnementen als onderdeel van woningbouwprojecten (Mobility as a Service MAAS). We investeren verder in goede infrastructuur voor de fiets en voetganger al dan niet in combinatie met bus en trein (ketenverplaatsingen) in de vorm van bijvoorbeeld mobiliteitshubs. Hier stimuleren we ook de inzet van deelfietsen en –auto's. Om de bestaande infrastructuur zo optimaal te benutten werken we aan slimme oplossingen, zoals slimme verkeerslichten en andere vormen van verkeersmanagement, waarbij gericht gebruik gemaakt wordt van verkeersdata. Voor het autoverkeer zijn capaciteitsuitbreiding en ingrepen in de infrastructuur alleen een optie, wanneer alle andere maatregelen niet werken.

Het beter benutten van het bestaande asfalt leidt er ook toe dat met name de buitenring steeds drukker wordt en een grotere barrière gaat vormen. Investeren in de fiets kan een positieve bijdrage leveren aan dit dreigende probleem.

Zwolle als kruispunt van lokale regionale en nationale verbindingen

In Zwolle lopen lokale, regionale en nationale verbindingen dwars door elkaar en vormt daarmee één netwerk van verbindingen. De Zwolse infrastructuur is daardoor zowel onderdeel van de stad, maar ook van het zogenoemde Daily Urban System van de Regio Zwolle als daarbuiten. In deze kracht schuilt meteen ook de kwetsbaarheid. Een incident of file op een Rijksweg leidt direct tot een verminderde bereikbaarheid van Zwolle doordat verkeer via het regionale en lokale wegennet haar weg probeert te vinden.

Om de Zwolse mobiliteit in goede banen te leiden gaan we uit van de netwerkstructuur. Schematisch is dat weergegeven op de onderstaande afbeelding. De netwerkstructuur gaat uit van een binnenstadsring, stadslanen, een buitenring en een doorfietsnetwerk.

Het STOP-principe: mobiliteitsbeleid, waarbij de prioriteit eerst naar Stappen, dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens gaat.

MOBILITEIT FIETSNETWERK

Legenda

- Levendige stadsstraat
- Regionale hoofdfietsroute
- Hoofdfietsroute
- Rondje Zwolle
- Nieuwe regionale hoofdfietsroute
- Nieuwe hoofdfietsroute

3 Raamwerken thema's

De buitenring van Zwolle wordt gevormd door de IJsselallee, Oldeneelallee, Ceintuurbaan, Zwartewaterallee en de Blaloweg. Op deze 1e drie wegen geldt grotendeels een snelheidsregime van 70 km/ uur en op deze wegen rijdt ook relatief veel doorgaand verkeer vanuit de stad en regio richting of vanaf de A28. De Zwartewaterallee en Blaloweg hebben een iets andere profilering. Hier rijdt relatief weinig doorgaand verkeer. Veel verkeer gebruikt hiervoor de parallel gelegen A28. Een deel van de buitenring (op korte termijn eerst de Zwartewaterallee) wordt in de toekomst de nieuwe binnenring. Naast het afwikkelen van verkeer worden ook levendigheid, woon- en commerciële functies steeds meer onderdeel van deze wegen, waardoor dit deel van Zwolle verder gaat verstedelijken en binnenstad en de wijken Holtenbroek en Aalanden meer naar elkaar toe groeien.

Op de binnenstadsring en rond het centrumgebied is de komende jaren de grootste uitdaging om ruimte te geven aan alle ambities en ontwikkelingen. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om diverse woningbouwontwikkelingen. Voor de leefbaarheid in dit gebied willen we deze ruimte realiseren door het doorgaand autoverkeer in de toekomst te verleiden om zo snel mogelijk naar de buitenring te rijden.

Voor de doorstroming op de buitenring zetten we in op ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer, bijvoorbeeld met een fietstunnel of –brug en slimme doorstromingsmaatregelen met verkeersmanagement, zoals slimme verkeerlichten. Door deze keuzes te maken voor de buitenring ontstaat meer ruimte op de binnenring voor lokaal bestemmingsverkeer en fiets en voetganger en verbeteren we de verblijfskwaliteit op de binnenring. Verkeer dat de binnenstad leiden we zo direct mogelijk naar de eindbestemming, zoals via een rechtstreekse parkeerroute naar een geschikte parkeerplek aan de rand van de Binnenstad. Met slimme app's reserveren zoveel mogelijk bezoekers hier een parkeerplaats, zodat zoekverkeer wordt vermeden. Hiervoor realiseren we levendige stadslanen die de buitenring met de binnenstad(sring) verbinden. Op deze boulevards is kwaliteit en ruimte voor langzaam verkeer belangrijk naast de doorstroming voor (vracht)autoverkeer. Van en naar de wijken kennen we ook een beperkt aantal stadslanen. Op alle overige wegen in de stad is 30 km/uur de norm.

Zwolle is een fietsstad pur sang. We maken fietsen en wandelen nog aantrekkelijker, zoals met doorfiets- en wandelroutes. Daarmee blijft de stad voor alle vervoersmiddelen uitstekend bereikbaar. Hiervoor is een netwerk van doorfietsroutes nodig. Meer fietsgebruik in plaats van de auto, vooral in de spitsuren zorgt voor het Zwolle-breed beperken van de verkeersdruk, optimaal ruimtegebruik en verbeteren van de gezondheid (minder uitlaatgassen en actieve mobiliteit). Dit zijn regionale of lokale routes die direct en ongehinderd doorlopen tot in het centrum. Voor veel verplaatsingen willen we dat de fietser via deze routes straks ergens sneller is dan met de auto: Slow = Snel. Een doorfietsroute kan parallel lopen aan een belangrijke autoverbinding.

Op wegen waar de auto niet dominant is, realiseren we waar dit wenselijk is een fietsstraat waar de fietser de belangrijkste weggebruiker is. Bij locaties waar een doorfietsroute een autoverbinding kruist, zoeken we vaker naar mogelijkheden om de fietser voorrang te geven. We zoeken bijvoorbeeld naar logische plekken voor wachttijdvermindering bij verkeerslichten en we gaan het aantal ontbrekende schakels ('missing links') in de fietsnetwerken verminderen. We creëren meer ruimte voor de fiets op de huidige binnenring.

Ook realiseren we een fietsring in de Binnenstad rond het stadshart. Deze ring verbindt de belangrijkste fietsstallingen met de fietsverbindingentoegangswegen naar het centrum. Voor voetgangers verbinden we buurten en wijken met bestemmingen zoals winkels, parken, het buitengebied en met voorzieningen als scholen, het ziekenhuis of de bibliotheek door middel van veilige en comfortabele looproutes. Daarbij hebben we ook aandacht voor minder valide verkeersdeelnemers en kwetsbare ouderen.

MOBILITEIT RINGSTRUCTUUR

Aansluiting op stadsring

Levendige stadstraten

Zoeklocatie mobiliteitshub

3 Raamwerken thema's

Parkeren en stallen, naar mobihubs
Vooral in het centrumgebied ontstaat door de verstedelijking van onze stad een extra vraag naar parkeerplaatsen, zowel voor fietsen als voor auto's. We streven in eerste instantie naar het verlagen van de vraag naar parkeerplaatsen voor autoverkeer. Parkeerdruk willen we bijvoorbeeld verlagen door bij nieuwbouwwoningen te bouwen voor bewoners die – evenals hun bezoekers – eerder kiezen voor alternatieve vervoersmiddelen, zoals de fiets, bus of deelauto, of die meer waarde hechten aan een groene en aantrekkelijke woonomgeving.

Ook stimuleren we dat woningbouwcorporaties en ontwikkelaars mobiliteitsabonnementen voor bijvoorbeeld het gebruik van deelfietsen en-auto's en bus en trein als integraal onderdeel van hun projecten opnemen in combinatie met aantrekkelijke stallingen. Daarnaast kijken we of de parkeerplaatsen of garages bij woningen ook gebruikt kunnen worden door werknemers in en bezoekers van de stad. Zo streven we naar een optimaal gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen en optimaal ruimtegebruik. We stimuleren dat parkeren van zowel auto's als fietsen op straat wordt vervangen door parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen. Hiermee behouden we een hoge kwaliteit van de buitenruimte met veel plek voor groen, spelen, lopen en fietsen.

We streven ernaar dat zowel huidige als toekomstige parkeergarages en fietsenstallingen uitgevoerd worden als mobihubs. Dit zijn aantrekkelijke, goed
bereikbare voorzieningen waar auto- en fietsparkeren gecombineerd worden met het aanbieden van deelfietsen en –auto's, bushaltes en andere voorzieningen als pakketkluizen en toiletten of opwek/ teruglevering van energie.

Schematische verbeelding van een mobihub.

Iedere mobihub is uniek en er is maatwerk nodig, maar er zijn wel drie hoofdcategorieën te onderscheiden vanuit het gebruikersperspectief.

1. Stadsrandhubs
Met name functie als P+R voor binnenstad en werkgebieden. Daarnaast belangrijke functie als logistiek overslagpunt van grote vrachtwagens naar kleine elektrische voertuigen en bakfietsen.

2. OV-hubs bij knooppunten van wegen/stations en haltes
Met name overstapfunctie van OV (trein/ hoofdbusstation) naar bus of fiets.

3. Buurthubs
Herkomsthubs binnen loopafstand van de woning waar gebruikers elke dag komen en het vervoermiddel van hun keuze voor die dag kiezen.

Ten aanzien van deelmobiliteit is de impact op de ruimtelijke kwaliteit een belangrijk aandachtspunt. Nu al zien we dat aanbieders van deelmobiliteit zoals (elektrische fietsen en brommers) steeds vaker ook Zwolle als (nieuwe) afzetmarkt weten te vinden. We moeten er voor zorgen dat deze deelmobiliteit vervoermiddelen op een goede wijze worden gestald en geen wildgroei aan (elektrische)-deelstepjes,-fietsen,-brommers en auto's op elke straathoek, plein of in de openbare ruimte tot gevolg heeft.

Zero Emissie Stadslogistiek
Stadslogistiek is zoals in iedere stad, ook in Zwolle een 'gegeven': winkels, horeca, bedrijven en ook steeds vaker particulieren moeten immers "beleverd" worden.
De vervoersbewegingen van bestel- en vrachtauto's hebben hun weerslag op de bereikbaarheid, veiligheid, luchtkwaliteit en de algehele beleving van de (binnen)stad.
Om ruimte te geven aan alle ambities in de binnenstad is de ambitie uitgesproken om tot effectieve maatregelen te komen voor slimme en schone stadslogistiek met als ambitie: **een emissievrije logistiek in de binnenstad in 2025.** Dit vraagt om schoner en (mogelijk) ook kleiner transport, waarbij logistieke overslagpunten aan de randen van de (binnen)stad mogelijk kunnen bijdragen aan de doelstellingen.

MOBILITEIT MOBIHUBS

3.8

Zwolle energieneutraal

Het landelijke klimaatakkoord wordt de komende jaren de Leidraad voor de energietransitie. Hierin wordt richting gegeven hoe klimaatdoelen te gaan realiseren. Dit vanuit 5 verschillende invalshoeken: Industrie, Landbouw, Elektriciteit, gebouwde omgeving en Mobiliteit.
De energietransitie en de wens van de gemeente Zwolle om in 2050 energieneutraal te zijn heeft impact op Zwolle als geheel en de omliggende regio. De voornaamste raakvlakken richten zich op de duurzame opwek van elektriciteit, de gebouwde omgeving en mobiliteit.
De komende jaren zal de energietransitie in plannen concreter vorm krijgen. Bijvoorbeeld de wijze waarop de gebouwde omgeving aardgasvrij gemaakt kan worden. Bijvoorbeeld met het ontwikkelen van warmteplannen per wijk.

Daarnaast moet invullingen worden gegeven aan het verduurzamen van onze elektriciteitsbehoefte. Dit proces kan niet alleen op gemeentelijk niveau worden aangepakt. Vanuit landelijke regie (klimaatakkoord) zijn er 30 Res-sen (Regionale EnergieStrategie) gevormd die gezamenlijk de opgave van 35 Twh op land geproduceerde duurzame energie in 2030 moeten realiseren en een doorkijk moeten geven richting 2050. Zwolle is onderdeel van de RES West-Overijssel. Deze Res gaat (ruimtelijke) bouwstenen aanleveren in 2020 voor verwerking in onze omgevingsvisie.

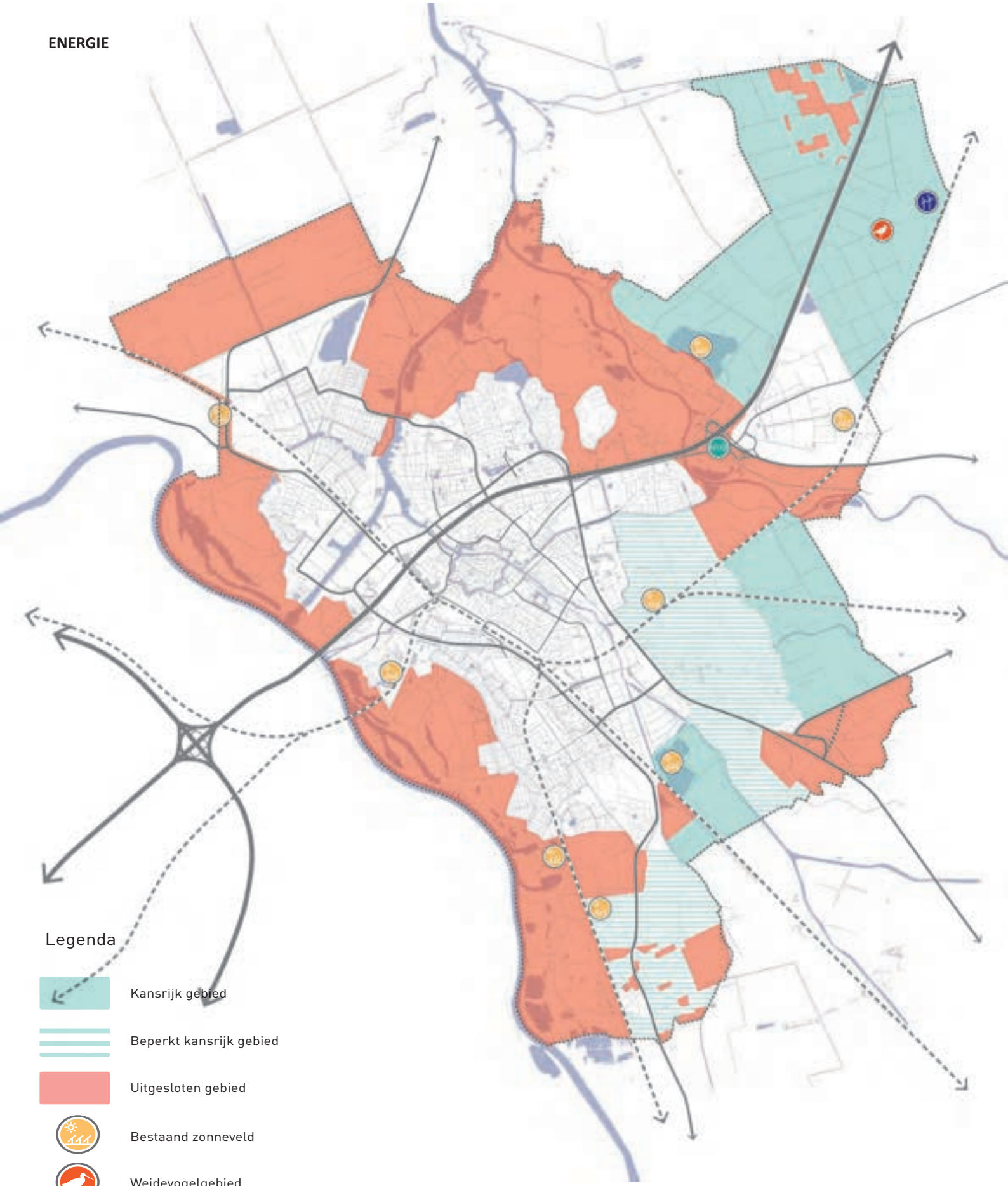
Duurzame opwek van energie
Ons Zwolse energiegebruik bestaat onder andere uit het warm stoken van huizen en gebouwen, het produceren van warm tapwater en het gebruik van elektriciteit voor onze apparaten. Ook de Zwolse procesindustrie/het bedrijfsleven gebruikt energie (gas en elektriciteit), echter grote energiegebruikers zijn naar verhouding minder aanwezig. Om in Nederland én Zwolle aan onze huidige en toekomstige energiebehoefte te kunnen voldoen, zullen we op zoek moeten naar duurzame bronnen.

Voor elektriciteit zal dit tot 2030 vooral opwekking van zonne-energie en windenergie zijn. Mogelijk dat innovatieve technieken na 2030 voldoende beproeft zijn om op grote schaal te kunnen worden toegepast. Tot 2030 verwachten we dat er 0,64 PJ (0,180 TWh/jr) duurzame elektriciteit opgewekt gaat worden. Een deel is gerealiseerd en verdere opschaling is nodig om de doelstelling te realiseren. Kansen liggen er binnenstedelijk door functies te combineren. Naast het benutten van daken (woningen van bedrijven) liggen er ook kansen voor het overkappen met zonnepanelen van parkeerplaatsen, inzet van geluidswallen en oeverzones en het beter benutten van ruimtes voor materiaalopslag op bedrijventerreinen. Door het slim benutten van deze ruimtes doen we voor de opwek van energie, geen onnodig beroep op andere waardevolle ruimte. Toch zal deze inspanning niet voldoende zijn om ons waardevolle buitengebied en agrarische gronden volledige te ontzien.
Zwolle kent een prachtig buitengebied met over het algemeen hoge landschappelijke, natuur- en cultuurhistorische waarden. Ook heeft het buitengebied een belangrijke recreatieve waarde als uitloopgebied voor de Zwollenaar én is het toeristisch waardevol. Immers bij Zwolle komen het Vechtdal, de IJsselvallei en het nationaal Landschap IJsseldelta samen. We zetten in op het behouden van de diverse omgevingskwaliteiten die het buitengebied rijk is in relatie tot de energie transitie.

In de eerste plaats lijken bestaande daken ruimtelijk gezien een goede oplossing om op een duurzame wijze energie via zonnepanelen en-boilers op te wekken. Echter, lang niet alle (grote) daken zijn geschikt. Onder andere vanwege de draagconstructie en afhankelijkheid van gebouweigenaren om zonnepanelen te installeren op daken. De maatschappelijke opgave om energieneutraal te zijn in 2050 is dusdanig groot dat naast inzet van zonpotentie op (alle) daken ook zonneparken op of boven maaiveldniveau (drijvend op water, veldopstelling; boven parkeerterreinen, op geluidswallen etc.) nodig zijn.

Vanuit de verschillende waarden die het buitengebied kent, maken we voor de opwek van zonne-energie op maaiveldniveau in het buitengebied een onderscheid in drie typen gebieden:
- Kansrijke gebieden;
- Beperkt kansrijke gebieden en;
- Uitgesloten gebieden.

Kansrijke gebieden:
het betreft hier het agrarisch gebied binnen de gemeente Zwolle, met uitzondering van het deel in het Nationaal Landschap IJsseldelta (Mastenbroek). Specifiek gaat het om gebieden als: Haersterbroek, Tolhuislanden, bij Wijthmen, Sekdoorn en Hoog-Zuthem. Dit zijn vaak open gebieden en herbergen sommige waardevolle weidevogelleefgebieden. Zonnevelden op maaiveld zijn in principe niet mogelijk binnen een weidevogelleefgebied, tenzij er geen goede alternatieven beschikbaar zijn en er op goede wijze een compensatie plaatsvindt.



Legenda

- Kansrijk gebied
- Beperkt kansrijk gebied
- Uitgesloten gebied
- Bestaand zonneveld
- Weidevogelgebied
- HUB — Nieuw te ontwikkelen Hub met ruimte voor zonne-energie
- Locatie voor windmolens

3 Raamwerken thema's

Vanuit het oogpunt van zorgvuldig ruimtegebruiken zien we kansen voor het clusteren van grootschalige opwek van zonne-energie op maaiveldniveau tussen de A29 en het spoor Zwolle-Meppel (Tolhuislanden). Dit is een gebied waar ook het plaatsen van windmolens kansrijk. Dit in combinatie met de realisatie van de benodigde infrastructuur. Bebouwing hiervoor sluit zoveel mogelijk aan bij bestaand bebouwd gebied. **De planvorming doen we samen met het gebied.** Hierbij betrekken we ook de verdere ontwikkeling van Hessenpoort. . Dit mogelijk in combinatie met een verdere ontwikkeling van bedrijventerrein Hessenpoort. In combinatie met het aanwijzen van dit gebied voor de grootschalige opwek van duurzame energie is het ook mogelijk om de benodigde infrastructuur hier te realiseren. Pas als deze locatie is ontwikkeld, is komen andere kansrijke gebieden voor de grootschalige opwerk van zonne-energie op maaiveldniveau in beeld.

Een goede landschappelijke inpassing is een belangrijke voorwaarde voor de opwek van deze vorm van duurzame energie in kansrijke gebieden.
Beperkt kansrijke gebieden: Het 'Parklanschap Herfte-Wijthmen', als onderdeel van het gemengd landelijk gebied is beperkt kansrijk voor de opwek van duurzame energie op maaiveld. De afgelopen decennia is fors geïnvesteerd in het verbeteren van de recreatieve en landschappelijke kwaliteiten in dit 300 ha grote gebied. O.a. in de vorm van de aanleg van recreatiepaden, nieuwe natuurterreinen en bossen, een recreatieplas, een golfbaan, het beekherstel etc. Daardoor is een uniek recreatief uitloopgebied aan de oostzijde van de stad ontstaan, waar nog verdere investeringen voor aanvullende recreatieve routes gepland staan. We willen geen afbreuk doen aan de kwaliteiten van dit gebied door de opwek van duurzame energie op maaiveldniveau hier toe te staan. Een dergelijk initiatief is alleen mogelijk als er sprake is van een ruime en goede landschappelijke inpassing en een extra investering in de landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarde die het gebied rijk is. Een goede recreatieve ontsluiting van het gebied is ook van belang.
Uitgesloten gebieden: het gemengd landelijk gebied (behalve het parklandschap Herfte-Wijthmen, zie hiervoor), het Zwolse natuurlandschap en het agrarisch gebied gelegen in het Nationaal Landschap IJsseldelta is uitgesloten voor de opwek van zonnenergie op maaiveldniveau.

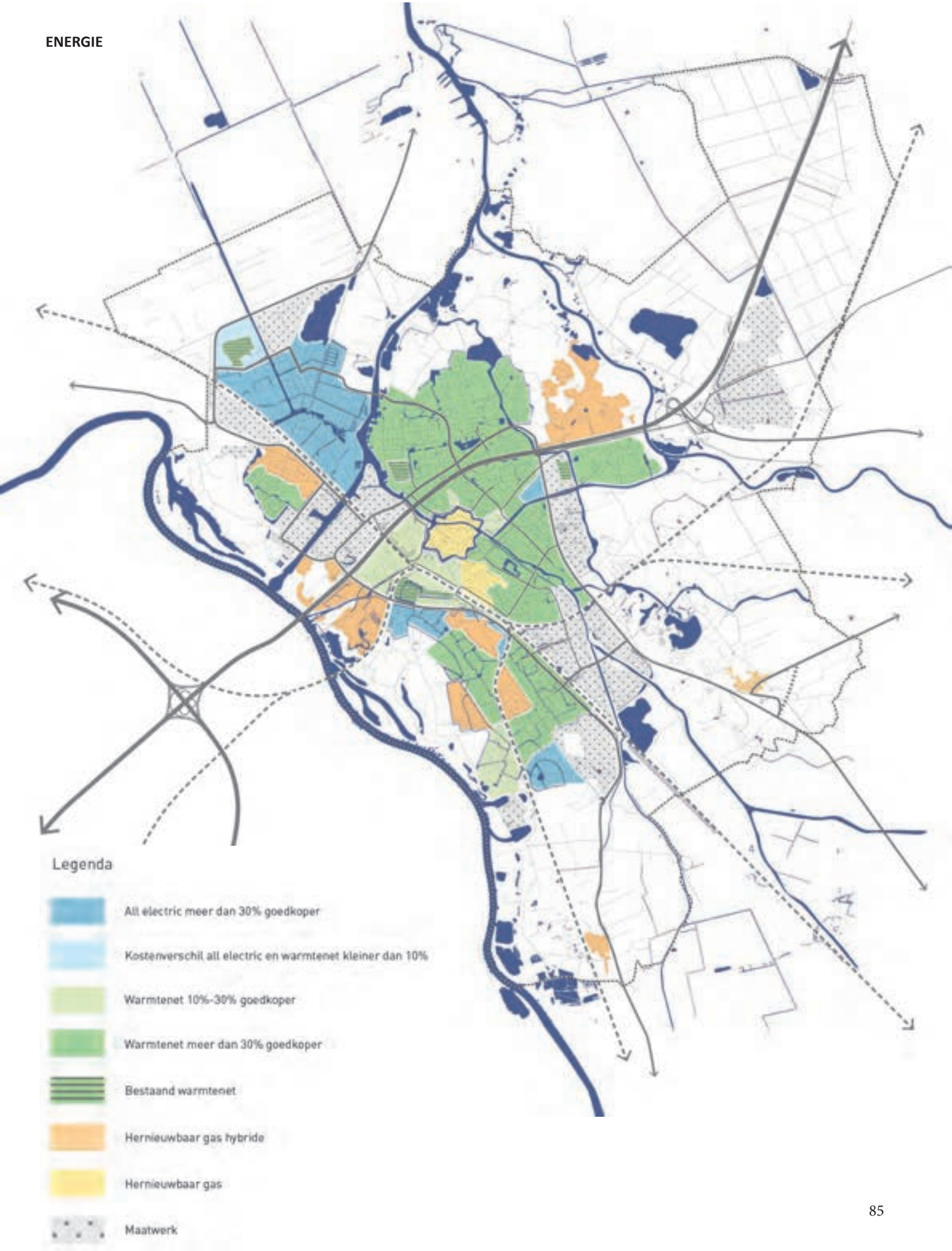
De 'Natuurlandschappen van Zwolle zijn grotendeels gelegen in de uiterwaarden van de IJssel, Vecht en Zwarte Water. Vanuit overstromingsrisico's en waterveiligheid is dit gebied in ieder geval ongeschikt voor zonnevelden. Daarnaast zijn de binnendijks gelegen natuurgebieden en gebieden die onderdeel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland, vanwege de hoge natuurwaarden ongeschikt voor de opwek van duurzame energie.

Het 'gemengd landelijk gebied' omvat de recreatief waardevolle uitloopgebieden van Zwolle. Dit zijn van oorsprong vaak agrarische gebieden met een sterke menging van landgoederen, kleinschalige buurtschappen, stadslandbouw etc. die direct grenzen aan en verbonden zijn met de woonwijken van Zwolle. Er is de afgelopen jaren volop ingezet op het behoud van de waardevolle landschapselementen, de recreatieve beleving en toegankelijkheid en kleinschalige natuurontwikkeling. Sommige gebieden hebben bovendien een kenmerkende en waardevolle openheid (Langenholte, polder Benoorden de Willemsvaart bij Westenholte en gebieden rond Soeslo). Bovendien hebben deze gebieden vaak een grote cultuurhistorische waarde (oude boerderijen, sloten- en wegen- patronen, oude landschapselementen). Zonnevelden doen zodanige grote afbreuk aan deze kwaliteiten dat zij hier uitgesloten zijn.

Het Nationaal Landschap IJsseldelta (NLIJ), inclusief de polder Mastenbroek bezit een unieke combinatie van cultuurhistorische en natuurlijke elementen. Samen vertellen ze de historie van het Nederlandse landschap. Een van de kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap IJsseldelta is de grote mate van weidsheid. Deze openheid van het landschap is bovendien een kwaliteit, die het leefgebied voor diverse weidevogels en ganzensoorten sterk positief beïnvloedt. De realisatie van zonneparken doet afbreuk aan zowel de openheid van het landschap als het weidevogelbroedsucces en is daarom ongewenst.

Voor het plaatsen van grote windmolens kiezen we voor een fasering, waarin we ons eerst richten op de kansrijke locaties voor windmolens in Zwolle. Pas daarna komen maatwerklocaties in beeld in het stedelijk gebied. De focus ligt in eerste instantie op het gebied Tolhuislanden als meest kansrijk gebied. De mate van kansrijkheid van een gebied hangt af van diverse factoren, zoals de aanwezigheid van geluidsgevoelige objecten (zoals woningen) en de landschappelijke/cultuurhistorische waarden van een gebied. Zo ligt in Zwolle het Nationaal Landschap IJsseldelta.
Het plaatsen van kleine windmolens op eigen erf voor eigen gebruik is wel mogelijk in het buitengebied van de gemeente Zwolle, mits dat geen afbreuk aan de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van een gebied.

Het rijk heeft besloten om de laagvliegroute 10a voor militaire vliegtuigen te gaan schrappen. Deze route loopt over grote delen van de gemeente Zwolle en is beperkend voor hoge objecten, zoals windmolens. Het is nog onduidelijk wat de consequenties van het schrappen van deze laagvliegroute zijn en welke (on)mogelijkheden dit biedt voor grootschalige opwerk van duurzame energie met windmolens.


Legenda
All electric meer dan 30% goedkoper
Kostenverschil all electric en warmtenet kleiner dan 10%
Warmtenet 10%-30% goedkoper
Warmtenet meer dan 30% goedkoper
Bestaand warmtenet
Hernieuwbaar gas hybride
Hernieuwbaar gas
Maatwerk

3.8

De Zwolse warmtevraag

Voor onze warmtevraag geldt dat we opzoek moeten naar warmte uit de bodem, water of andere vormen van warmteproductie, zoals inzet van bio- en waterstofgas. Hoe meer warmte we met lokale bronnen op deze manier kunnen genereren, hoe minder elektriciteit we hoeven te produceren om in onze warmtebehoefte te voldoen. De ruimtelijke impact van warmteproductie door een geothermiebron of industriële mestvergister is kleiner dan die van zonnevelden. Kaart met warmteopties per wijk invoegen

Uit onderzoek blijkt dat er kansen zijn voor het ontwikkelen van geothermie aan de noordkant van Zwolle . Daarmee kan een goede bijdrage geleverd worden aan de warmtevraag. De diepe ondergrond ter hoogte van het Zwarte Water, tussen Dijklanden (zijde Aa-Landen) en de Stadskolk (zijde Stadshagen), blijkt geschikt voor het winnen van (duurzame) aardwarmte. Als onderdeel van het onderzoek naar de haalbaarheid van geothermie is ook onderzocht wat in Zwolle-Noord een geschikte plek is voor de bovengrondse installatie van de geothermiebron. Daaruit blijkt dat Dijklanden de voorkeur heeft. Er zijn kansen die installatie in te passen in het agrarische landschap op een bestaand agrarisch perceel. De mogelijkheden voor het benutten van aardwarmte beperkt zich niet alleen tot deze ontwikkeling.

De provincie Overijssel verkent ook de mogelijke potentie van andere vormen van aardwarmte, zoals ondiepe en ultradiepe geothermie. Daarnaast ligt Zwolle in een waterrijke omgeving en inzet van aquathermie is ook een kansrijke mogelijkheid.

Zwolle ontwikkelt zich door. Diverse woningbouwplannen staan op stapel. Het is onwenselijk dat die plannen de te behalen duurzaamheidsdoelen verzwaren. Uitgangspunt is dat dat nieuwbouwontwikkelingen en herontwikkelingen deze minimaal energie neutraal zijn bij voorkeur Nul op de Meter op gebiedsniveau.

Benodigde infrastructuur voor de energietransitie
Voor de geproduceerde warmte en elektriciteit geldt dat deze ook van en naar de gebruiker op een veilige en betaalbare wijze wordt getransporteerd. Hiervoor zal infrastructuur moeten worden aangelegd of worden versterkt.
Zowel de opwek van energie als het transport heeft impact op de fysieke leefomgeving. Voor elektriciteit geldt dat zowel de hoofdinfra als de 'haarvaten' van bestaande elektriciteitsnetten worden versterkt. Overdracht stations (HS\MS) worden uitgebreid of er moeten nieuwe worden gesticht. Het aantal elektriciteitshuisjes zal minimaal verdubbelen en in sommige wijken zelfs vervijfvoudigen.
Zeker als huizen en gebouwen door individuele elektrische warmtepompen worden verwarmd en men elektrisch gaat rijden. Maar ook voor onze wijken, die van warmte worden voorzien door een warmtenet zullen we op zoek moeten naar ruimte voor pompstations en wijkwarmteproductie. Dat is het zichtbare deel van het ruimtegebruik. Maar ook in onze ondergrond heeft deze verandering impact. Al deze leidingen zullen een plek moeten krijgen. Ook hier is de beschikbare ruimte beperkt. En een overvolle ondergrond beperkt en beïnvloedt ook de mogelijkheden die we hebben boven de grond. Want wat te doen als er in het straatprofiel geen ruimte meer is in de ondergrond voor een warmtenet, maar wel in de voortuinen van de woningen.

Buffering en opslag van energie

Naast het opwekken en produceren van energie is het bufferen en opslaan van energie ook een vraagstuk. De komende jaren zullen we veel innovaties zien of worden bestaande concepten doorontwikkeld en toepasbaar en betaalbaar gemaakt. Energie kun je opslaan in batterijen, omzetten in waterstof of als warmte in de ondergrond stoppen. Voor alle opslagconcepten geldt dat deze een impact hebben op de fysieke leefomgeving. Op dit moment is het nog onduidelijk wat de omvang hiervan zal zijn.
Woningen en gebouwen
Zwolle heeft ruim 55.000 woningen en 4.400 bedrijfspanden waarvoor in meer of mindere mate een besparingsopgave geldt. Het toekomstige wijk of buurtwarmtesysteem bepaalt de technische installatie en isolatie inspanning op woning en gebouwniveau. Al deze inspanningen vinden plaats achter de "voordeur" en vormen een inspanning voor de eigenaar van het gebouw of de woning.

Verduurzamen mobiliteit

Auto's die in de toekomst op grote schaal elektrisch geladen worden beïnvloeden de behoefte aan energie transportcapaciteit. Het elektrische buurtwagenpark als batterij heeft een gunstig effect op de capaciteitsvraag van energie.
Of betekent het elektrische wagenpark meer vraag naar elektriciteit op het zelfde moment. De komende 10 jaar zal er sprake zijn van een toename van elektrische auto's omdat er vanaf 2030 geen "fossiele brandstof" auto's meer worden verkocht. De ontwikkeling en het verduurzamen van het wagenpark zal doorgaan. Neemt de met waterstof aangedreven motor na 2030 geen vlucht en verdwijnen daarmee de elektrische auto's weer uit het straatbeeld? Bij de aanleg van infra is de tijdshorizon bij voorkeur minimaal 35 jaar. De onzekerheid in de ontwikkeling van het wagenpark betekent dat nieuwe elektriciteit infra hierop moet kunnen anticiperen. "Over programmeren" in de ruimtelijke omgeving ten behoeve van het energienetwerk is daarbij iets wat we moeten overwegen.

De energietransitie vraagt om een goede landschappelijke inpassing.

3.9

Zwolle circulair

Nederland wil in 2050 een circulaire economie zijn; een economie **zonder afval**, waarbij alles draait op **herbruikbare grondstoffen**. We maken de transitie van onze huidige take-make-waste, lineaire economie naar een circulaire economie. De 7 karakteristieken van een circulaire economie, zoals omschreven door Metabolic, zijn hierin leidend. Hierbij valt op dat circulaire economie diverse onderdelen van de omgevingsvisie raakt. In dit hoofdstuk concentreren we ons vooral op grondstoffen en op circulaire gebiedsontwikkeling. De overige onderwerpen komen elders aan bod.

We maken onderscheid tussen onze eigen bedrijfsvoering, projecten waar we als gemeente als opdrachtgever bij betrokken zijn en dus eisen en ambities kunnen stellen en als laatste projecten uit de stad.

Voor onze eigen bedrijfsvoering en projecten waar we als opdrachtgever betrokken zijn geldt dat we voorbeeldfunctie willen vervullen. We willen de stad en de regio inspireren hoe de transitie naar een circulaire economie te maken. Omdat het een transitie betreft, zal niet alles in 1x goed gaan; er zijn pilots en proefprojecten nodig om te leren hoe die transitie er uit komt te zien. Hierin heeft de gemeente voorlopers en initiërende rol.

Voor projecten uit de stad geldt dat we zoveel mogelijk willen samenwerken en inspireren. In eerste instantie zonder al te veel regelgeving, maar op termijn is lokale regelgeving onvermijdelijk om een gelijk speelveld te creëren. Standaarden die hiervoor bruikbaar zijn, zijn nog sterk in ontwikkeling maar we volgen hierin het landelijk beleid. Op diverse plekken in de stad, zeker waar het nieuwbouw betreft, willen we kijken of we verder kunnen gaan dan de landelijke standaard om versnelling aan te brengen.

Circulaire gebiedsontwikkeling

De impact van de gebouwde omgeving op nationale doelstellingen op het gebied van energie, materialen en klimaat, is groot en per gebruiksfase verschillend. Zo wordt het verminderen van het gebruik van primaire grondstoffen vooral beïnvloedt door de ontwikkel- en bouwfase, terwijl voor het verminderen van gebruik van energie en uitstoot van broeikasgassen juist de grootste kansen liggen tijdens de gebruiksfase.

De ambities op het gebied van circulaire gebiedsontwikkeling worden in deze omgevingsvisie al deels vertaald naar de ambities op het gebied van mobiliteit, energie, klimaat, water, natuur inclusief bouwen en nieuwe stedelijkheid. Voor circulair bouwen wordt een Zwolse aanpak opgesteld.

Zo houden we al rekening met het optimaal mengen van programma en het optimaliseren van dichtheid en oriëntatie, kan de materiaal-, energie- en transportbehoefte verkleinen. Door optimale oriëntatie op de wind (koeling, luchtkwaliteit) en de zon (energieopwekking) kan de efficiency verder verhoogd worden. Aspecten als het scheiden en lokaal benutten van afval, het terugwinnen van nutriënten uit afvalwater en het gebruik van hemelwater om de vraag naar water te reduceren dragen eveneens bij aan het sluiten van kringlopen.

Wijken of deelgebieden in Zwolle zijn meer of minder geschikt om een rol te spelen in het sluiten van kringlopen. De verschillende delen van de stad vormen een symbiose, waar elk gebied bepaalde kwaliteiten heeft (zoals bevolkingsdichtheid, bebouwingsdichtheid, woninggrootte en –type, meer of minder open ruimte, verbinding met de rest van de stad), waar de rest van de stad van kan profiteren.

Een gebiedsgerichte aanpak is hier bijna vanzelfsprekend De Zwolse binnenstad bijvoorbeeld, met zijn cultuurhistorisch waardevolle bebouwing en zijn hoge dichtheid, is geschikt voor kleinschalige reparatie-activiteiten. Bedrijfsterreinen buiten het centrum hebben dan weer meer ruimte en een passende bestemming voor grootschaliger recycling en remanufacturing. Het is dus belangrijk om te onderkennen dat elk gebied een andere bijdrage kan leveren aan de totale doelstelling van 50% circulair in 2030 (en 100% circulair in 2050). Bij een gebiedsgerichte uitwerking kan de bijdrage deze doelstelling nader onderzocht worden.

Algemeen uitgangspunt voor een circulaire gebiedsontwikkeling zijn vier principes:

- reductie (verminderen van de vraag naar grondstoffen)
- synergie (het lokaal uitwisselen van stromen)
- productie en inkoop (de resterende vraag duurzaam en circulair produceren en inkopen)
- management (het monitoren van de stromen, om inzicht te krijgen in waar en wanneer er kans is voor verbetering).

Circulair bouwen
Circulair bouwen gaat om beschermen van grondstoffen, het beschermen van het milieu en het behouden van functionaliteit. Daarvoor gebruiken zetten we de eerste stappen naar een Zwolse aanpak. Circulair denken wordt gestructureerd door het gebruik van de 10 R'ladder van Refuse, reduse en rethink naar remake, remanufacture en repurpase naar recycle en recover.

Afhankelijk van de specifieke locatie en opgave wordt er dan gebouwd aan de hand van een combinatie van de volgende vier circulaire strategieën:

- Het voorkomen van uitval/afval.
- Flexibel en demontabel bouwen.
- Het gebruik van grondstofstromen (reststromen) die beschikbaar zijn.
- Het gebruik van biobased materialen.

Zo wordt in 2050 wordt met oud nieuw gemaakt. Omdat we weten wat we in onze stad hebben kunnen we gebouwen doelgericht materialen oogsten. Wat we niet hebben maken we biobased en zonder het milieu te belasten. Hoge plafonds en demontabele constructies maken dat we hele gebouwen kunnen hergebruiken.

- We kiezen voor een gebiedsgerichte aanpak,
- Als opdrachtgever toont de gemeente ambitie en een voortrekkers. Als handhaver kunnen we via regelgeven ook de achterhoede mee nemen.
- We blijven met de stad in gesprek om stappen te blijven maken op weg naar een circulaire economie
- Zwolle stelt een Zwolse standaard op voor het circulair bouwen van nieuwbouw, renovatie en de aanleg en beheer van de openbare ruimte
- Hierbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij landelijke keurmerken en regelgeving.

3.10

De ondergrond: fundament voor de ontwikkeling van Zwolle

De ondergrond is alles wat zich onder maaiveld bevindt, dus de bodem (zand, veen, klei), het grondwater en het bodemleven (beestjes en bacteriën). De fysieke leefomgeving wordt mede gevormd door de wijze waarop we de ondergrond gebruiken. Het natuurlijke systeem van de ondergrond heeft Zwolle gemaakt tot wat het nu is
In de komende jaren krijgt Zwolle in de (ondiepe) ondergrond te maken met een aantal grote ontwikkelingen, zoals:

- de klimaatopgave, waarbij er bijvoorbeeld behoef te is aan meer bomen en groen die voor verkoeling zorgen bij zomerse hitte en meer waterop vang tijdens hevige buien (sponswerking);
- de energietransitie en het gebruik van de onder grond als energiebron, waarbij uitbreiding van het elektriciteitsnetwerk, aanleg warmtenet en verandering of opruimen van gasleidingen een grote rol spelen.
- forse verstedelijkingsopgaven, inbreiding binnen de huidige stadsgrenzen en uitbreiding met daarbij de digitale connectiviteit

Met de ondergrond willen we de verdere duurzame ontwikkeling van Zwolle mogelijk maken en de opgaves ondersteunen. De bijdrage van de ondergrond aan duurzame ontwikkeling richt zich daarom op: een gezonde leefomgeving, de energietransitie, klimaatadaptatie en de netwerklaag. De netwerklaag is de ondiepe ondergrond met de kabels en leidingen.

De ondergrond en de bijdrage aan een gezond Zwolle
Afgelopen tientallen jaren lag de nadruk vanuit bodem en ondergrond vooral op gezondheidsbescherming. Dit gebeurt door het uitvoeren van de bodemwetgeving en de hiervoor geldende normen. Binnen de gemeente Zwolle hebben we hier ook invulling aangegeven door gebiedsgericht grondwaterbeheer.

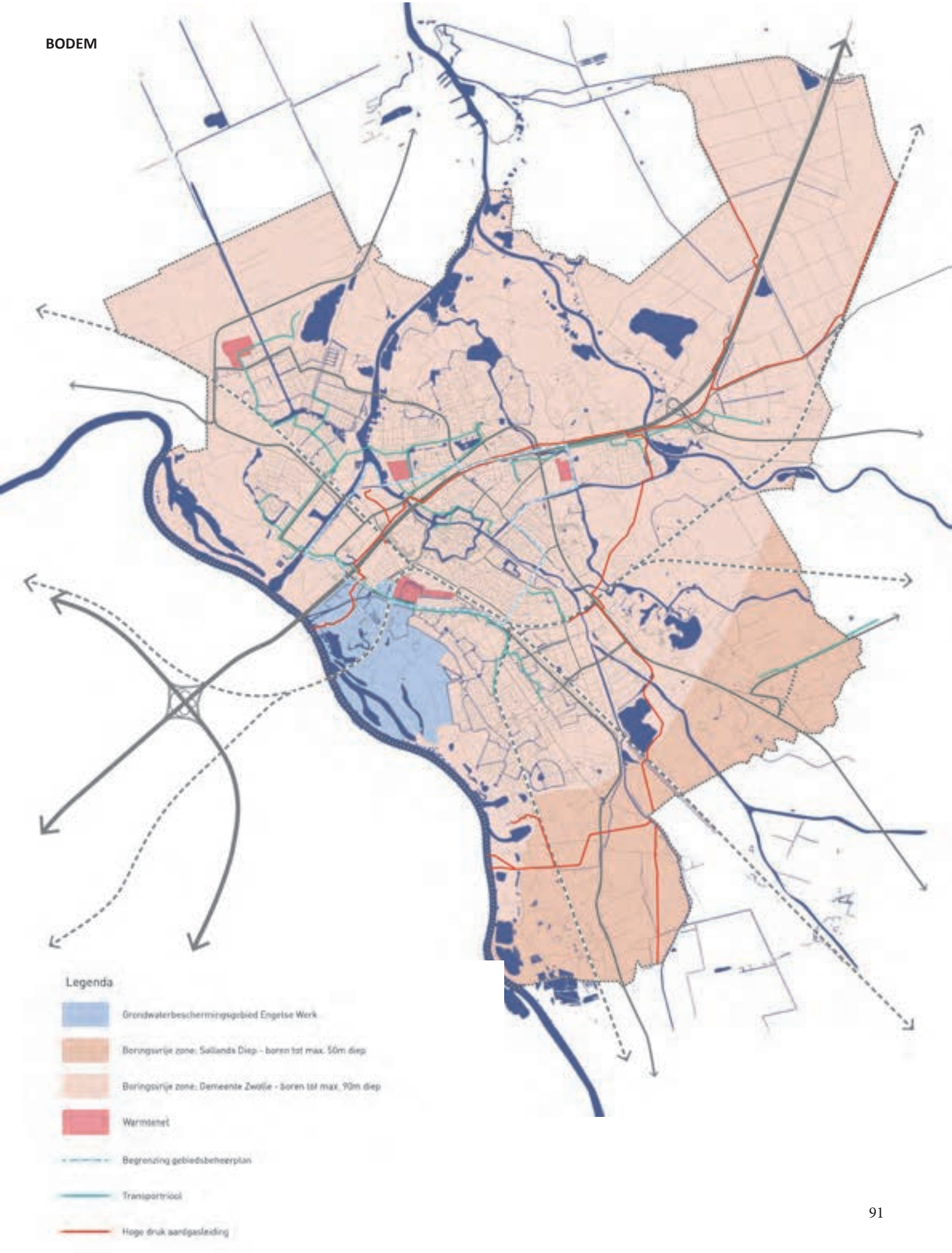
Voor een gezonde stad en leefomgeving is goed en schoon drinkwater van essentieel belang. Bescherming van de gebieden voor drinkwaterwinning en schone grondwatervoorraden is rand voorwaardelijk voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van Zwolle. Specifiek is het beschermen van de drinkwaterwinningslocatie 'Het Engelse werk' van belang.

Ook vervult de bodem een belangrijke rol voor de menselijke voedselvoorziening. Om hierin te kunnen voorzien is een gezonde en vitale bodem noodzakelijk.

- Grondwaterbeschermingsgebied
Boringsvrije zone Sallands Diep
Boringsvrije zone Engelse Werk (diep en ondiep)
De laatste jaren gaat steeds meer aandacht uit naar zogenaamde 'zeer zorgwekkende stoffen' (ZZS) in de ondergrond. Dit zijn stoffen die door de overheid met voorrang worden aangepakt omdat ze zeer gevaarlijk zijn voor mens en dier. Het gaat dan bijvoorbeeld om PFOS, PFOA en GenX. Ook de toenemende aanwezigheid van hormoonstoffen en medicijnresten in het grondwater vraagt aandacht. In nauw overleg met provincie gaan we de komende jaren onderzoeken in welke mate deze stoffen aanwezig zijn in Zwolle en wat dit betekent voor de leefomgeving. Voor de stof PFAS zetten de koers voort, zoals reeds is ingezet.

De ondergrond als energiebron
Om de klimaatdoelen te halen moet Nederland overstappen op een andere vorm van energievoorziening. Zie ook het raamwerkonderdeel energietransitie. Een belangrijk onderdeel van de energietransitie is de warmtetransitie. Dit is het verduurzamen van de warmtevraag van woningen en andere gebouwen. Bodemenergie en geothermie kunnen een goede bijdrage aan leveren aan de warmtetransitie. Bij bodemenergie (warmte koudeopslag (WKO)) wordt gebruik gemaakt van de ondiepe ondergrond, waarbij warmte en koude (afhankelijk van het deel van het seizoen) tijdelijk worden opgeslagen. Dit wordt vaak toegepast bij woningen en kantoren. Geothermie richt zich op duurzame energie(warmte)opwekking in de diepere ondergrond met als toepassing leveren van duurzame warmte aan het stedelijk gebied. Bodem en ondergrond leveren zo een bijdrage aan de Energietransitie.
Maar ook ondiepe geothermie en hoge temperatuuropslag kunnen een belangrijke rol spelen in de warmtetransitie.
Om de kansen vanuit ondergrond optimaal te benutten zal de komende jaren gewerkt worden aan een bronnenstrategie ondergrond. Hierbij zullen we in beeld brengen welke bronnen/technieken vanuit de ondergrond het beste waar kunnen worden ingezet.

BODEM


Legenda
Grondwaterbeschermingsgebied Engelse Werk
Boringsvrije zone: Sallands Diep - boren tot max. 50m diep
Boringsvrije zone: Gemeente Zwolle - boren tot max. 90m diep
Warmtenet
Begrenzing gebiedsbeheerplan
Transportriool
Hoge druk aardgasleiding

3 Raamwerken thema's

De ondergrond als spons
Extra neerslag en zware buien geven de noodzaak meer water vast te houden in het natuurlijke grond- en oppervlaktewatersysteem in plaats van zo snel mogelijk af te voeren. Een belangrijk concept in het duurzaam beheer van (grond) water is de "Derde Rivier". Eigenlijk het diepere natuurlijke grondwatersysteem.
Door dit duurzaam beheer mee te nemen bij de ontwikkeling van gebieden in Zwolle ontstaan innovatieve concepten voor duurzaam "3D waterbeheer", variërend van het bergen van overtollig water tot ondergronds peilbeheer en de "Watermachine Stadshagen".

Maar ook in de landbouw kan de ondergrond en het diepere grondwatersysteem een belangrijke rol spelen. Gezien de ligging van Zwolle is verdroging niet de grootste uitdaging, maar eerder de vernatting. Dit maakt het noodzakelijk om andere manieren van landbewerking te onderzoeken, de hoeveelheid organische stof in de bodem te vergroten (dit stimuleert de sponswerking van de bodem) en tot het onderzoeken en uiteindelijk verbouwen van nieuwe landbouwgewassen. Daar waar bodemdaling plaatsvindt en daarmee sprake is van vernatting kan onderzocht worden of de waarde van het grondwater kan leiden tot andere verdienmodellen voor de boer ('waterboeren').

Samen met onze partners in het landelijk gebied zullen we concepten onderzoeken en uitwerken als "waterboeren" en "waterwinschappen", waarmee ook het genereren van middelen voor de ontwikkeling van het landelijke gebied/ transitie in de landbouw kan worden bevorderd
De ondergrond en de netwerklaag
De (on)mogelijkheden om nieuwe ondergrondse infra in te passen vanuit de eerder genoemde energie- en klimaatopgaven, zijn bepalend bij het maken van keuzes in deze opgaven.

Er zijn daarbij veel stakeholders waar rekening mee gehouden moet worden en waarmee moet worden afgestemd: netbeheerders (zoals Enexis,Vitens en telecombedrijven), aannemers, ondernemers, bewoners, corporaties, etc. Zwolle zet in op een goede samenwerking met die partijen. De ondergrond komt tijdig aan bod bij ingrepen in de fysieke leefomgeving, waarbij de geschiktheid van de ondergrond een rol krijgt bij het toekennen van boven en ondergrondse functies. Daarbij onderzoeken we voortdurend meekoppelkansen.

Er zijn een aantal netwerken in de ondergrond die van vitaal belang zijn voor het goed kunnen functioneren van onze maatschappij. Van nationaal tot lokaal niveau. We hebben het dan over: waterleidingen, gasleidingen, warmtenetwerken, rioleringen en overige kabels en leidingen.
We zullen daarom een strategie ontwikkelen hoe we ook voor de lange termijn deze netwerklaag optimaal ontwikkelen en behouden om zowel bestaande functies te blijven bedienen als nieuwe functies en opgaves te faciliteren.

WATERSTRUCTUUR SPONSWERKING

Legenda

Sponwerking vergroten - Opgave

Sponwerking vergroten - Bij kansen

Buitendijks gebied

3 Raamwerken thema's

3.11

Van openbare ruimte naar buitengeluk!

Vijftig procent van het stedelijk gebied bestaat uit buitenruimte. Van de achtertuin in Assendorp, het schoolplein tot de straten en wijkparken van de gemeente. De buitenruimte met een juiste menselijke maat voor fiets en voetganger is essentieel voor het functioneren van de stad. Zonder goede buitenruimte is een stad niet meer dan een samenraapsel van gebouwen. De buitenruimte vormt het cement dat de stad bij elkaar houdt en biedt lucht, licht en ruimte om gezond en gelukkig te leven. Niet alleen voor mensen, maar ook voor planten en dieren.

Wat verstaan we onder buitenruimte?
Met buitenruimte bedoelen we alle ruimte tussen de gebouwen in de stad. Een groot deel daarvan is openbare ruimte; de straten, pleinen en parken die van ons allemaal zijn. Een ander deel bestaat uit openbaar toegankelijke ruimten, zoals een schoolplein of een begraafplaats. Tot slot zijn er de private buitenruimten, de tuinen bij woningen of groenstroken bij kantoorgebieden die meestal niet toegankelijk zijn, maar wel de beleving van de omgeving mede bepalen. Het geheel noemen wij 'buitenruimte'

De buitenruimte is samen met de stad gegroeid tot de stad die Zwolle nu is en geeft zo een blik op het oude landschap en de ontstaansgeschiedenis van de stad. Zo is in het Aapark de loop van de Westerveldse Aa nog te beleven, vormt de lintbebouwing langs de Zwarteweg een doorkijkje naar voormalig Zwollerkerspel en wordt de Melkmarkt al eeuwen gebruikt om waar te verkopen.
De buitenruimte heeft meerdere functies:

- We verblijven in de buitenruimte;
- We bewegen en sporten in de buitenruimte;
- En bovenal is de buitenruimte de plek om elkaar te ontmoeten.

Veel plekken in de stad hebben meerdere functies tegelijk, die elkaar soms versterken maar ook in de weg kunnen zitten. En niet alleen boven de grond is het soms druk. Onder de grond ligt het vol met voorzieningen die het leven boven de grond aangenaam maken. Van glasvezelkabels en het riool, tot boomwortels en parkeergarages.

De stedelijke buitenruimte is er niet alleen voor mensen. De stad wordt voor de natuur steeds belangrijker. De bermen van Zwolle staan vol met zeldzame planten die de leefruimte zijn voor insecten en andere dieren. Bomen en struiken geven voedsel en een plek om te schuilen en te nestelen. Deze natuur is op zichzelf belangrijk en is ook voor de leefbaarheid en gezondheid van mensen essentieel.

De stad blijft zich ontwikkelen en kan met de verwachte groei alleen goed blijven functioneren als de bouw van gebouwen in samenhang plaatsvindt met de ontwikkeling van de buitenruimte. Een goede buitenruimte is niet vanzelfsprekend. Zonder aandacht is het restruimte tussen gebouwen. Met de groei van de stad staat zowel de hoeveelheid buitenruimte als de kwaliteit ervan onder druk. Het grasveldje om de hoek wordt bebouwd. De weg wordt verbreed. Het is door de groeiende stad steeds drukker in het park. Tegelijk is het voor een stad die dichter bebouwd wordt nóg belangrijker om iedereen een goede buitenruimte te bieden

Voor het goed functioneren van de stad is de combinatie van veiligheid comfort en het beleven van plezier van de buitenruimte essentieel. Hoe intensiever de stad wordt gebruikt hoe belangrijker de laatste stap wordt; een buitenruimte die plezier geeft, met ruimte voor natuur!

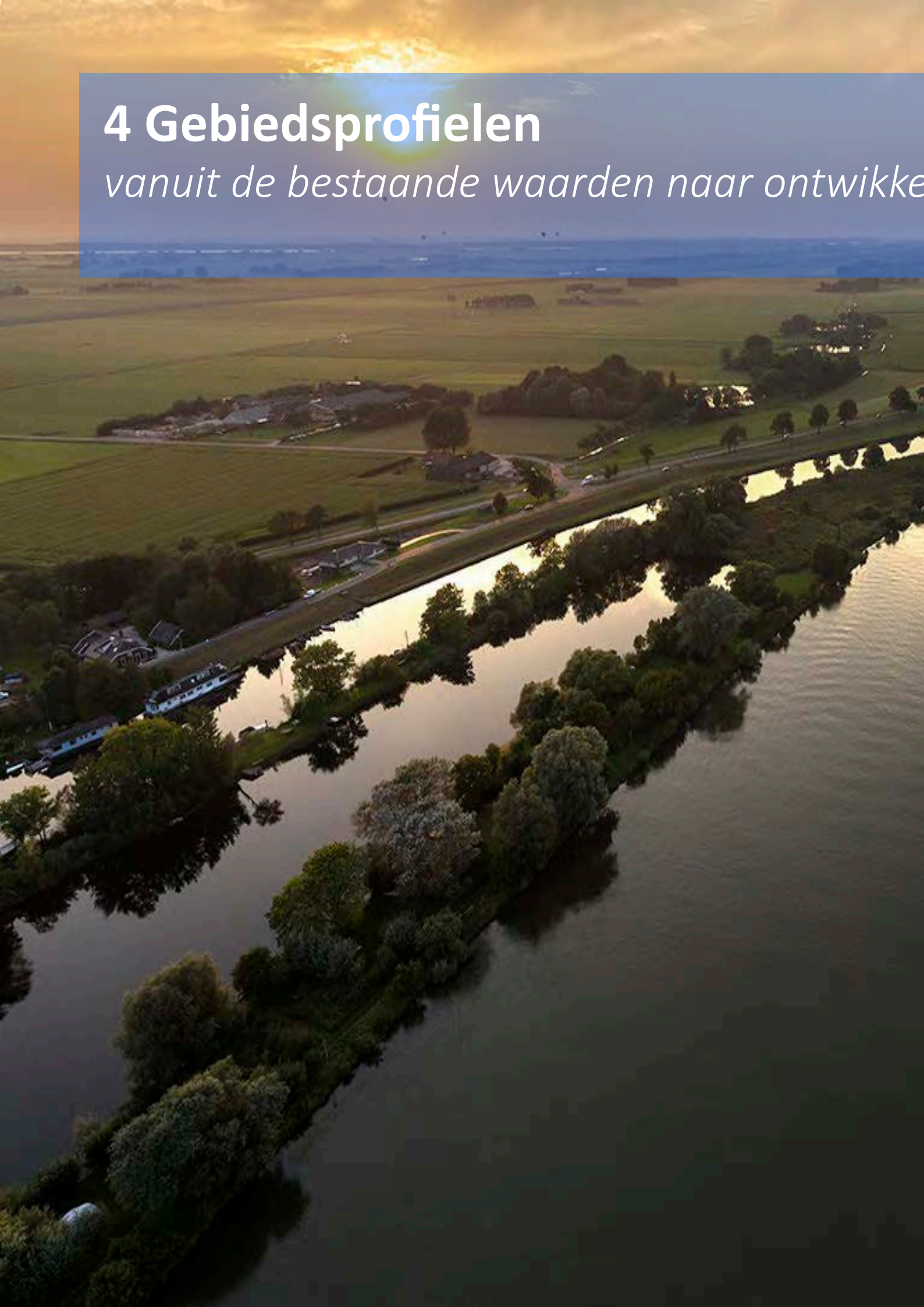
De gemeente is van oudsher verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte. Bewoners en bedrijven krijgen daar een steeds grotere rol in. Ze denken mee over de inrichting en nemen op plekken in hun woonomgeving soms zelfs het beheer over van de gemeente. Andere delen van de buitenruimte zijn niet in eigendom van de gemeente. Hiervoor zijn particuliere eigenaren verantwoordelijk. Het is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van ons samen om de buitenruimte te koesteren en te beheren op een manier die bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van Zwolle.

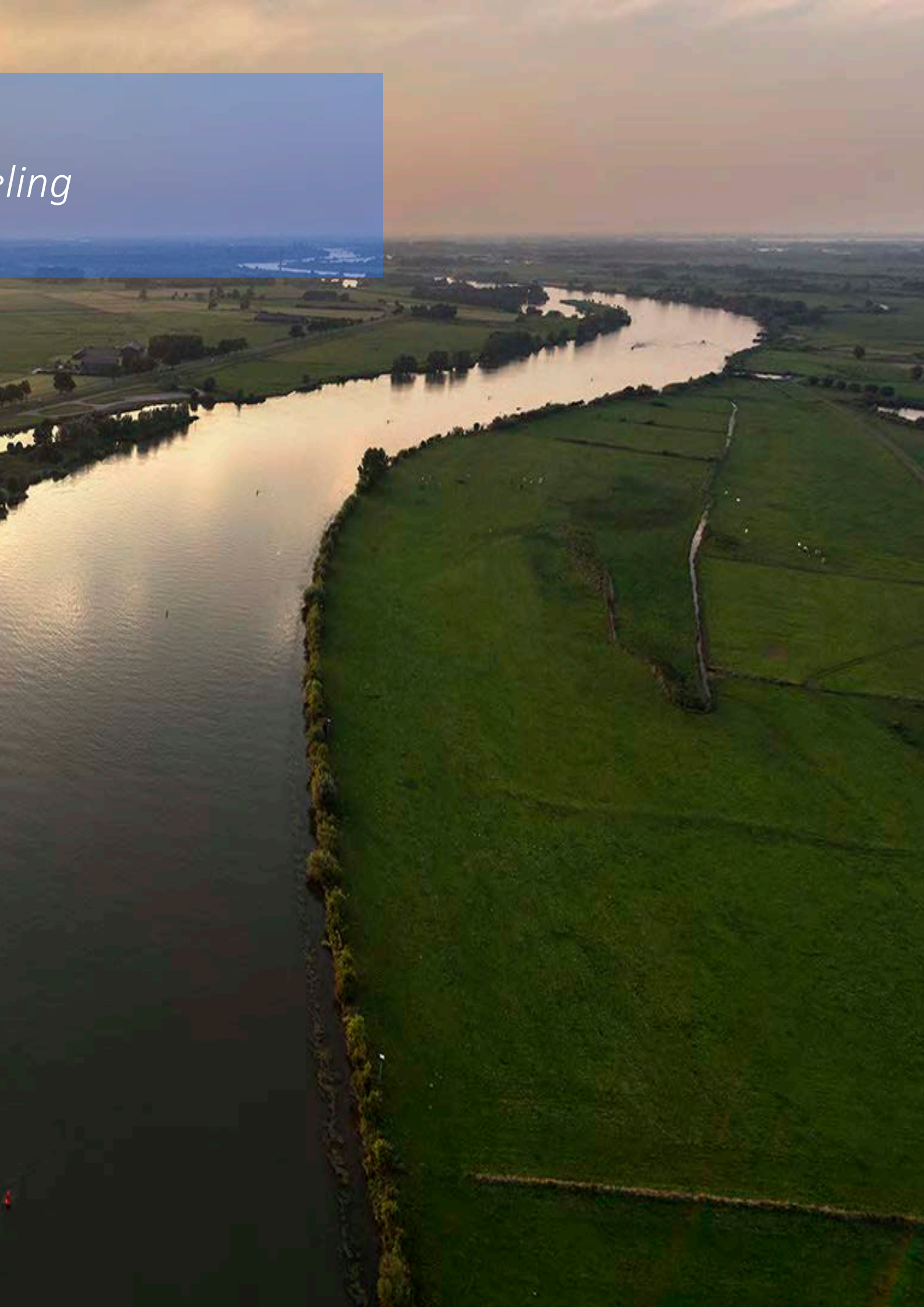
De stad Zwolle gaat veranderen. Door het verder verstedelijken gaat de buitenruimte intensiever gebruikt worden. Verstedelijken doen we in Zwolle op een zorgvuldige manier. Daarom stellen we bij de ontwikkeling transformatiegebieden en herinrichtingsprojecten stadaard een aantal vragen om invulling te geven aan een goed ontwerp van de buitenruimte (zie bijlage 3). Dit doen we op basis van de drie elementen die bepalend zijn voor een goed functioneren van die buitenruimte: bescherming, comfort en plezier.

De grote markt behoort tot de oudste delen van de stad en ligt op de plek waar vroeger een doorwaadbare plaats in het riviertje de Grote Aa was. In de loop van de eeuwen is de inrichting doorlopend aangepast aan zijn tijd. In 2006 is het plein gerestaureerd en draagt zo bij aan het prettige verblijfsklimaat in de stad!

4 Gebiedsprofielen

vanuit de bestaande waarden naar ontwikke




eling

4 Gebiedsprofielen

De Zwolse gebiedsprofielen

De profielen beschrijven een samenhangend toekomstbeeld voor de gebieden, met aandacht voor het gewenste woonmilieu, de sociale en economische dynamiek, de ruimtelijke kwaliteit, de mate van functiemenging, het mobiliteitsbeleid, gezondheid, de mogelijkheden van vergroening en de verduurzaming van gebouwen en de openbare ruimte. Elk gebiedsprofiel is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

- **Beschrijving van het gebied: waarde en betekenis, de bestaande opgaven en het gewenste toekomstbeeld;**
- **Ontwikkelrichting: Opgaven en instrumentarium om het gewenste toekomstbeeld vorm te geven aan de hand van algemene en gebiedspecifieke principes;**

In Zwolle onderscheiden we 10 gebiedsprofielen
Als bijlage is een beschrijving van de Zwolse gebieden (wijken, buurten en buitengebied) opgenomen met de kernmerken en de gebiedskwaliteiten. De bestaande kenmerken (fysiek en sociaal) en kwaliteiten van gebieden zijn het vertrekpunt voor ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving

4.1

Dynamisch centrum (bestaand en gewenst): Het Zwolse centrumgebied

Dit is het centrumgebied van de stad Zwolle (binnenstad, schil om de binnenstad, Zwartewaterkwartier, onderwijscampus Windesheim, Spoorzone en Hanzeland) met een stedelijke sfeer en een functie voor de hele stad en regio.

Door de mix aan voorzieningen in combinatie met unieke ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteiten is dit gebied van belang om beleving en ontmoeting voor bewoners, bezoekers en werknemers te faciliteren. In deze gebieden ligt het accent op het toevoegen van stedelijke dynamiek. Het streven is om de dynamiek van de binnenstad verder uit te breiden naar de schil daaromheen, het Zwartewaterkwartier, delen van Voorsterpoort, de Spoorzone, Hanzeland en de campus Windesheim. Dit door de intensiteit en diversiteit aan functies te verhogen. Het gebied kent een hoge kwaliteit van de buitenruimte met het accent op langzaam verkeer. Veel transformatiegebieden liggen in het dynamisch centrum van Zwolle.

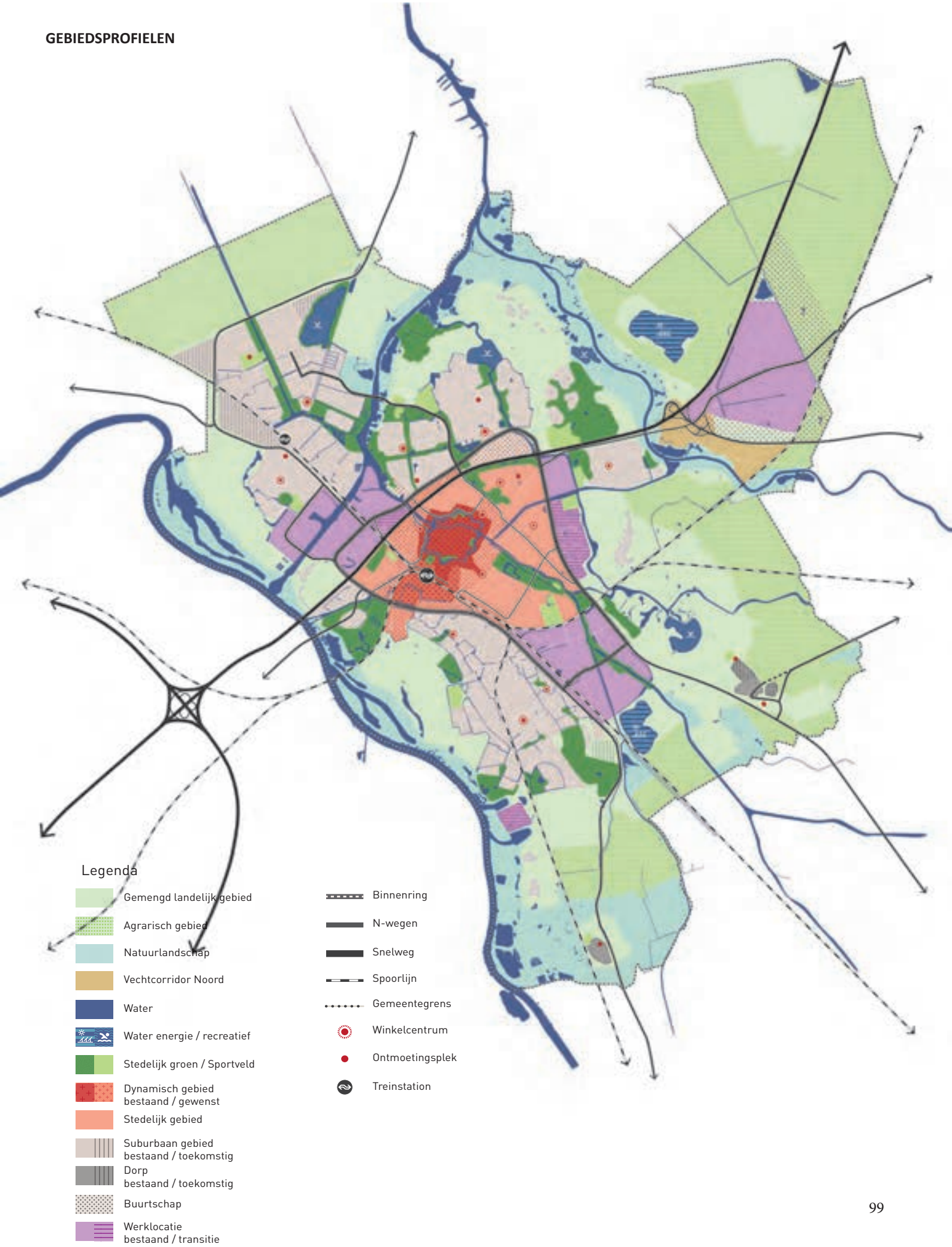
Daar waar de Binnenstad zich vooral richt op winkelen, cultuur en horeca ligt het accent in de Spoorzone op werken, onderwijs en innovatie. Samen vormen zij één vergroot centrum waardoor uitwisseling van functies mogelijk is. Zo is onderwijs nu ook aanwezig in de Binnenstad en zal cultuur ook een plek kunnen krijgen in de Spoorzone.
De aanloopstraten/gebieden Diezepoort en Assendorperstraat hebben ook een belangrijke winkelfunctie voor Zwolle, in samenhang met de binnenstad.

Waar gaan we voor in dit gebied?:

- Garanderen van optimale bereikbaarheid voor alle vervoersmiddelen (auto, openbaarvervoer, fiets en lopend).
- Aantrekkelijke buitenruimte en hoge ruimtelijke kwaliteit, waardoor beleving en ontmoeting in gebouwen en buitenruimte gestimuleerd worden;
- Zorgvuldig gebruik en hergebruik van cultureel erfgoed. Cultuurhistorie (ook archeologie) koesteren we en vormt een inspiratiebron voor ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving.
- Toevoeging van ruimtelijke kwaliteit, een mix van functies en goede verbindingen (micro en macro niveau) zijn leidend in dit gebied. Transformatie en vernieuwing van het centrumgebied kan een impuls geven aan aangrenzende bestaande wijken zoals Kamperpoort, Assendorp en Diezepoort.
- Slimme vormen van vergroenen (behoud en uitbreiding) zowel in openbare als private ruimte zijn nodig om water op een goede wijze op te vangen en af te voeren, de biodiversiteit te vergroten en om hittestress tegen te gaan.

Specifieke opgaven zijn:

- Het “versterken” van de Veeralle als groene vinger;
- Het herstel van de Willemsvaart als groen/blauwe verbinding tussen de binnenstad en het Engelse Werk;
- Toevoegen van groene gebieden in een parkachtige setting in Kamperpoort, Spoorzone en de zuidzijde van Assendorp.


Legenda
Gemengd landelijk gebied
Agrarisch gebied
Natuurlandschap
Vechtcorridor Noord
Water
Water energie / recreatief
Stedelijk groen / Sportveld
Dynamisch gebied bestaand / gewenst
Stedelijk gebied
Suburbaan gebied bestaand / toekomstig
Dorp bestaand / toekomstig
Buurtschap
Werklocatie bestaand / transitie
Binnenring
N-wegen
Snelweg
Spoorlijn
Gemeentegrens
Winkelcentrum
Ontmoetingsplek
Treinstation

4.2

Stedelijk gebied

Het stedelijk gebied van Zwolle zijn de buurten ten Noord oosten van het centrum van Zwolle (Dieze Oost, Indische buurt, Pierik en Wipstrik, Floresstraat). Het gebied kenmerkt zich door stedelijk wonen met dynamiek om de hoek. Het woonmilieu is onderscheidend in de regio, is het meest divers in Zwolle en voorziet in een grote behoefte. Daarmee is dit gebied geschikt om in de toekomst selectief te worden verdicht met meer woningen en andere functies. Doordat de gebouwen dicht op elkaar staan en soms voortuinen ontbreken, is de ruimtedruk in het stedelijk gebied relatief hoog. Dat leidt op veel plekken tot knelpunten op het gebied van mobiliteit en parkeren en een relatief hoge mate van verstening (hittestress).

In 2040 biedt het stedelijk gebied nog steeds aantrekkelijke woonmilieus. Het is eenvoudiger geworden je er te verplaatsen te voet of met de fiets. Waar mogelijk zijn buurten groener geworden door bomen toe te voegen en het parkeren meer op afstand te faciliteren en minder in de openbare ruimte. Het gebied kenmerkt zich tevens door forse lanen met bijbehorende groenstructuur, laan begeleidende bomen, die onderdeel uitmaken van de groenstructuur van Zwolle. Dat behouden en versterken we. Het woningaanbod is aangepast aan de diverse bevolkingssamenstelling, gericht op menging, diversiteit en een juiste balans in doelgroepen, woningtypen, woon/werkcombinaties en prijsklasse.

Waar gaan we voor in dit gebied?:

- Selectief verdichten in leegstaande gebouwen of op vrijkomende terreinen om te voldoen aan de woningbehoefte van bestaande en nieuwe bewoners;
- Behoud en versterken van de sociale cohesie binnen een diverse bevolkingssamenstelling, door ontmoeting in de openbare ruimte te stimuleren en de verblijfskwaliteit te verhogen, een gevari eerd woningaanbod te waarborgen en activiteiten gericht op meer beleving, ontmoeting en verbin ding te faciliteren;
- Stimuleren en bevorderen van lopen en fietsen, door verkeersbarrières te verzachten en de toe gankelijkheid voor mensen met een beperking te verbeteren;
- Intensiever fietsgebruik faciliteren met meer fiets paden en voldoende veilige stallingen met oplaad-mogelijkheden voor de e-bike.
- Behoud en ontwikkeling van waardevolle groene plekken voor ontmoeting, bewegen en rust.

4.3

Levendige gebieden (winkelcentra en ontmoetingsplekken)

De levendige gebieden dragen ook bij aan de stedelijke sfeer van de stad, maar liggen buiten het dynamische centrum. In deze gebieden komen meerdere publiek aantrekkende functies samen. Door de mix aan voorzieningen zijn deze gebieden van belang om beleving en ontmoeting voor bewoners, bezoekers en werknemers te faciliteren. De ruimtelijke kwaliteit is hier hoog. Deels gaat het hierbij om levendige gebieden waarbij het accent ligt op het op peil houden van de bestaande
dynamiek. Tot de levendige gebieden behoren de Zwolse (wijk)winkelcentra, ontmoetingsplekken en sportcomplexen.

Waar gaan we voor in dit gebied?:

- Verbeteren van de bereikbaarheid met bijzondere aandacht voor openbaarvervoer en meer prioriteit voor fietsers en voetgangers;
- Versterken van de buitenruimte als aantrekkelijke verblijfsplaats en plek om elkaar te ontmoeten.

Sportcomplexen

De sportinfrastructuur in Zwolle is goed op orde. De sportdeelname in Zwolle is hoog. Het percentage inwoners dat lid is van een sportvereniging, is in Zwolle aanmerkelijk hoger dan in gemeenten met een vergelijkbare omvang. Ook de totale sportdeelname (het percentage inwoners dat regelmatig sport al dan niet in verenigingsverband) is in Zwolle hoger. Een gezonde bevolking van Zwolle is gebaat bij goede sportcomplexen.

Het aanbod van accommodaties (zowel binnen als buiten) sluit goed aan bij de vraag. De groei van Zwolle draagt bij aan het draagvlak van sportaccommodaties.

Voor de binnensport geldt dat het aanbod van sporthallen en sportzalen kwalitatief op orde is en goed gespreid is. Dit aanbod wordt nog verder verbetert met de komst van de nieuwe WRZV-hallen en de komst van de particuliere ontwikkeling Sport XL. Ook het aanbod van de buitensport sluit goed aan bij de vraag. De buitensportparken zijn over het algemeen kwalitatief en functioneel op orde en goed gespreid. Daar waar nodig zetten we in op verbetering daarvan. Daarnaast kunnen sportverenigingen hun activiteiten verbreden wanneer dit de leefbaarheid van wijk of dorp ten goede komt.

4.4

Suburbaan gebied

Suburbane gebieden kennen vooral een woonfunctie, met voornamelijk grondgebonden woningen. In Zwolle spreken we dan over de woonwijken Zwolle Zuid, Stadshagen, Westenholte, Holtenbroek Aa-landen en Berkum.
De verschillende wijken onderscheiden zich in de stedenbouwkundige opzet, omdat ze in verschillende periodes zijn gerealiseerd met de ontwerpprincipes die toen golden. Er zijn voorzieningen aanwezig (winkels, scholen, sociaal culturele voorzieningen). Er is ruimte voor groen en water. Naast de woonfunctie komen in een suburbaan gebied ook kleinschalige kantoren en 'schone bedrijvigheid' voor. Werken van uit woningen neemt toe en is wenselijk, mits dat niet tot (milieu)overlast leidt. Het woongenot heeft het primaat. De directe nabijheid van groene buitengebieden is één van de grote kwaliteiten van deze gebieden. In de toekomst onderscheiden de suburbane gebieden zich nog steeds als ruim opgezette woonbuurten, met een groen, duurzaam en veilig woonkarakter.

Waar gaan we voor in deze gebieden?:

- Bijzondere aandacht voor behoud van ontmoetingsplekken als 'kloppende harten' van de buurten, waarbij onderwijslocaties in combinatie met andere functies als fundament kunnen dienen voor ontmoeting in de buurt;
- Ruimte creëren voor plekken waar ondernemers onder één dak kunnen werken. Dit stimuleert ontmoeting, creatie en innovatie;
- (recreatieve) Verbindingen naar het fraaie Zwolse buitengebied in stand houden en waar mogelijk versterken. Bijvoorbeeld door het ontwikkelen van een recreatieve verbinding tussen de Stadshagen en de IJssel. Voor Berkum is het van belang sociaal veilige fietsverbindingen met Zwolle te behouden;
- Rondom Berkum is het wenselijk een gebied aan te wijzen dat kan dienen als noodventiel, wanneer sprake is van wateroverlast;
- Winkelcentrum Aa-landen verdient op termijn een opwaardering in functie en uitstraling
- Voorkom nieuwe doorgaande autoroutes door woongebieden, die de leefbaarheid en woongenot aantasten;
- Behoud de groene buffer (Vegtlusterbos) tussen Berkum en de stad Zwolle;
- Benut de kans om de kwaliteit van groene ruimten te versterken. Bijvoorbeeld door het toevoegen van meer biodiversiteit;
- Vergroten van het wooncomfort door het nemen van energetische maatregelen. Dit geldt met name voor de wat oudere woonwijken, zoals Holten broek;
- Holtenbroek ontwikkelen we verder als woon-werk-leer-en-recreëer-gebied;
- De transformatie van kantoren en de ontwikkeling van de Zwartewaterzone geven de entrees (weg en water) van dit stadsdeel, een nieuw gezicht;
- Zwolle-Zuid is een jaren 80 wijk die aan de voor avond staat van natuurlijke wijkvernieuwing, met name op het gebied van energietransitie en leefbaarheid. We zorgen voor een goede ontsluiting van de woongebieden;

4.5

(Kleine) kernen in het buitengebied van Zwolle

Binnen de gemeente Zwolle liggen twee kleine kernen namelijk Windesheim (404 inwoners) en Wijthmen (629 inwoners).

Voor de kernen geldt dat we inzetten op behoud en versterken van de toekomstbestendigheid ervan. Enerzijds betekent dat behoud van het bestaande voorzieningenniveau, het dorpse karakter en het toevoegen van woningen passend bij de schaal, maat en autonome groei van de kernen. Anderzijds zijn de kernen aangewezen op de voorzieningen bij de nabij gelegen stad Zwolle. Daarom zijn goede verbindingen tussen het bestaand stedelijke gebied en de kernen, zowel per fiets, openbaarvervoer en auto van belang.

We zetten in op het behoud van het dorpse karakter. Dat wil niet zeggen dat dat er de komende jaren geen ontwikkelingen zijn. Het buitengebied wordt steeds multifunctioneler de diversiteit aan functies neemt toe. Samen met de inwoners van het gebied zoeken we naar een goede balans tussen behoud van ruimtelijke kwaliteit en het ruimte bieden voor ontwikkelingen.

Specifiek gelden per kern de volgende principes/opgaven;

Windesheim:

- Kleinschalige woningbouw is wenselijk ten behoeve van kleine, autonome groei van Windesheim. Een goede mix tussen jong-oud, goedkoop-hoger seg ment is belangrijk. Dit voor mensen uit Windes heim maar ook van daarbuiten. Nader onderzoek is nodig om dit in te vullen;
- Minimaal behoud van het huidige aanbod aan sociale huurwoningen;
- Door toenemende drukte op de N337 staat de verkeersveiligheid bij aansluitingen naar Windes heim en Harculo onder druk. Ook de steeds groter wordende landbouwvoertuigen die door de kern Windesheim rijden zorgen voor verkeersonveilige situaties. We gaan op zoek naar maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren;
- Een afnemend openbaar vervoer aanbod maakt de Windesheim minder bereikbaar, zowel voor bewoners als voor recreatieve bezoekers, zoals wandelaars. Om de bereikbaarheid op niveau te houden gaan we op zoek naar alternatieve vormen van openbaar vervoer;
- De kern Windesheim heeft een recreatieve aan trekkingskracht. Onder andere vanwege de aanwezigheid van bijzondere monumentale be bouwing. Bij die aantrekkingskracht hoort ook een passend recreatief aanbod. Bijvoorbeeld in de vorm van horeca. Behoud en versterken van recreatieve routes van en naar Windesheim hoort hier ook bij;

Wijthmen:

- Behoud van het groene agrarisch/recreatieve gebied (niet stedelijk bebouwd gebied) rondom de kern Wijthmen;
- Zorgdragen voor goede fietsverbindingen met de stad Zwolle. Dat kan door aan te sluiten op de fiets snelweg Zwolle-Raalte. Gebruik de N35 als anker punt;
- Toevoegen van woningen is wenselijk voor een toe komstbestendig en leefbaar Wijthmen. Dit over eenkomstig het in 2010 opgestelde dorpsplan;

De volgende locaties zijn daarvoor in beeld:

- o Kulturhus: voornamelijk woningbouw in com binatie met het ontwikkelen van een fietsverbin ding tussen de Woestijnenweg en het Kulturhus, school en sportvelden;
- o Erfgenamenweg: beperkte woningbouwontwikke ling langs een verbindend fietspad tussen de om geving van de voorzieningen en de Veldhoekweg;
- o Kroesenallee: Woningbouwontwikkeling mede afhankelijk van de wijze waarop de Kroesen allee wordt omgelegd. Hierdoor ontstaat moge lijk een hoek die voor agrarisch gebruik slecht verkavelbaar is en ligt ingeklemd tussen wegen. Een logische oplossing is dit te gebruiken voor woningbouw;
- o Nieuwe dorpsstraat: door de realisatie van de nieuwe N35 verliest de infrastructuur door Wijthmen voor een zeer groot deel haar functie als provinciale weg. Dit ook in combinatie met de omlegging van de Kroesen allee naar de oostkant van Wijthmen. Deze ingrepen vragen om een herprofilering van de oude N35 en de Kroesenallee. Er liggen kan sen voor de ontwikkeling van een dorpsplein in combinatie met woon/werk/woningen als nieuw herkenningspunt van Wijthmen en daarmee plek van ontmoeting. Het moet een kleinschalig en aantrekkelijk plein worden, dat een aanvulling is op het centrum bij het Kulturhus;

Windesheim is een oud kerkdorp en buurt tussen Zwolle en Wijhe dat in 1967 bij Zwolle is gevoegd.

4.6

Werkgebieden en -locaties

De werkgebieden en-locaties zijn van grote economische betekenis voor Zwolle en de regio. De bedrijven in deze gebieden zorgen voor werkgelegenheid. Een goede multifunctionele bereikbaarheid, met name voor autoverkeer en openbaar vervoer maar ook voor fietsers is hierbij van belang.

We vinden het van belang de gemeente Zwolle blijft beschikken over toekomstbestendige werkgebieden en locaties. Duurzame, fysiek-ruimtelijke en sociaal-economische aspecten bepalen de toekomstbestendigheid van een werkgebied. Naast dat deze gebieden een goed vestigingsklimaat moet bieden en een positieve bijdrage moeten leveren aan de economie, moet het terrein ook gezond zijn om te werken en een bijdrage leveren aan de klimaat- en energiedoelstellingen.

Marslanden
Marslanden is één van de grootste bedrijventerreinen van Zwolle en van Overijssel. Het is een gemengd bedrijventerrein waar zowel productiebedrijven gevestigd zijn, grootschalige detailhandel, zakelijke dienstverlening, de autobranche, maar ook ambachtelijke bedrijven. In de toekomst willen we in principe geen nieuwe mogelijkheden voor detailhandel creëren of verdere uitbreiding toestaan. Hiervoor is Voorsterpoort de aangewezen locatie. Ook voor leisure zien we in principe geen ruimte op Marslanden.

Profiel: Marslanden is een gemengd bedrijventerrein, primair gericht op groothandel, logistiek en bouw. Dit is één van de Zwolse bedrijventerreinen waar we ruimte bieden aan een breed scala aan bedrijvigheid.

Hessenpoort
Hessenpoort is een grootschalig, bovenregionaal bedrijventerrein, direct gelegen aan de A28. Dit bedrijventerrein is aangewezen in West-Overijssel als dé locatie voor grootschalige bedrijvigheid, geschikt voor bedrijven in de hoogste milieucategorie. Hessenpoort biedt ruimte voor bedrijven met een kavelgrootte vanaf 1 hectare. We zien dat de aankoop vaak gemiddeld 3 á 4 hectare is. Daarnaast is Hessenpoort in de regio het enige terrein dat ruimte biedt voor grootschalige bedrijven tussen de 5 en 10 ha.

Profiel: Hessenpoort is een grootschalig bedrijventerrein primair gericht op logistiek en groothandel. We bieden hier ruimte voor nieuwe maakindustrie. Daarnaast kenmerkt Hessenpoort zich door de aanwezigheid van de autobranche, bouw- en reststoffenverwerking en beperkt perifere detailhandel (IKEA en Intratuin).

Voorst
Op bedrijventerrein Voorst zien we een mix van maakindustrie, maar ook groothandel, zakelijke dienstverlening, media & ict bedrijven, enzovoort. Het is het enige bedrijventerrein van Zwolle met een eigen waterverbinding, via de Spoolder-sluis, rechtstreeks naar de IJssel. We zien in principe geen ruimte voor detailhandel op Voorst.

Profiel: op bedrijventerrein Voorst bevindt zich de kern van de Zwolse maakindustrie, watergebonden bedrijvigheid en gemengde industrie.

De Vrolijkheid
De Vrolijkheid is het eerste bedrijventerrein dat in Zwolle is ontwikkeld. De Vrolijkheid grenst aan het stadiongebied. Op de Vrolijkheid is er sprake van een gemengd bedrijventerrein. Zowel de autobranche, groothandel en bijvoorbeeld media/ict bedrijven zijn op dit terrein gevestigd. Ook is Landstede als onderwijsinstelling gevestigd tussen De Vrolijkheid en het Stadiongebied. De focus qua opleidingen van Landstede op deze locatie ligt op de thema's Mooi & Mode, Sport & Bewegen en Vrij & Gastvrij. Dit is ook te zien in het profiel van het type bedrijvigheid dat in opkomst is op en rond deze locatie. Waarbij de groothandelsfunctie in de laatste jaren lijkt af te nemen en aan de andere kant de recreatie (leisure) en creatieve industrie in opkomst zijn. Dit is een passende ontwikkeling voor deze locatie, waarbij de kruisbestuiving tussen omliggende bedrijvigheid en onderwijs kansen biedt.

Profiel: voor bedrijventerrein de Vrolijkheid zetten we in op sport en aan sport gelieerde bedrijvigheid. Daarnaast is er ruimte voor leisure functies.

Stadiongebied
Het Stadiongebied grenst aan de ene kant aan De Vrolijkheid en het onderwijscomplex van Landstede en aan de andere kant aan het Health Innovation Park/Oosterenk. Centraal op deze locatie staat het stadion van voetbalclub PEC Zwolle. Hiernaast is er detailhandel gevestigd, primair gericht op sport en zijn er nog enkele leisure-functies in het gebied. Er zijn geen uitbreidingsmogelijkheden voor detailhandel op deze locatie, tenzij toevoeging een hele duidelijke meerwaarde voor het gebied kan leveren.

Profiel: bij het stadiongebied zetten we in op sport en aan sport gelieerde bedrijvigheid. Daarnaast is er ruimte voor leisure functies.

Bedrijventerrein Berkum
Dit kleine bedrijventerrein is gelegen aan de oostkant van de stad. Het kent bedrijven die actief zijn in de bouwsector, techniek, maar ook zakelijke dienstverlening en media/ict, is aanwezig.

Profiel: bedrijventerrein Berkum kent een gemengde mix van bedrijvigheid en is kleinschalig van aard.

Werkgebieden en locaties in transformatie
Als onderdeel van de ontwikkeling van de compacte stad zijn er diverse werklocaties, waarbij de functie van het gebied de komende jaren transformeert. Dit zijn de Top Innovatie Centra, Oosterenk, Voorsterpoort, de Spoorzone en een aantal kantorenlocaties. De betreffende transformaties staan beschreven in hoofdstuk 3.

4.7
Stedelijk groen

Dit zijn de stedelijke parken en groene verbindingszones die de diverse gebieden met elkaar verbinden en een belangrijke bijdrage leveren aan het dagelijks leven van bewoners, bezoekers en werknemers. In deze gebieden staan ontmoeting en recreatie centraal.
Het stedelijke groen is een drager van de omgevingskwaliteit van de stad Zwolle en maakt onderdeel uit van het fysiek kapitaal dat Zwolle rijk is en het groen/blauwe netwerk voor een klimaatadaptief Zwolle.

Zwolle herbergt grote en kleine groengebieden in allerlei vormen en verschillen in gebruik. Er zijn parken, groenstructuren, bossen, bermen, plantsoenen, etc. De bewoners, maar ook bezoekers van Zwolle zien en ervaren de groenstructuur als een aangenaam en belangrijk onderdeel van de stad. Dat koesteren we. Specifiek gaat het om de volgende onderdelen van de Zwolse groenstructuur:

- Groen/blauwe ring rondom de binnenstad: dit groen heeft een recreatieve aantrekkingskracht en helpt mee de hittestress in en relatief versteend gebied tegen te gaan. Ook op het gebied van biodiversiteit is dit gebied waardevol. De opgave is het grootst in de westelijke en noordelijke deel van de groenblauwe ring rondom de binnenstad;
- Park Wezenlanden, de stadsgracht en het Zwarte Water zijn belangrijke groenstructuren in het stedelijk gebied. De opgave is om dat te versterken. Daarnaast liggen in het stedelijk gebied de Middelwegzone (park Hogenkamp, de algemene begraafplaats aan de Meppelerstraatweg, de Rooms-Katholieke-begraafplaats) en de Nieuwe Veeral lee, ook hier is de inzet om de groenstructuur te versterken. Tot slot maakt ook het Prins Claus Park onderdeel uit van het stedelijk gebied. Behouden van de kwaliteiten van dit park staan voorop;
- Het sub urbaan gebied bevat de bredere groen structuren. In het noordelijke deel van de stad zijn deze centraal gelegen bij de Oude weteringzone en Aapark. In Zwolle-Zuid liggen deze groenstructuren aan de rand van de wijken. De groenstructuren be staan naast parkfuncties, met name uit sportvoor zieningen, geluidsgroen/wallen en tuinen.
  Het realiseren van verbinding met het buitengebied bij de Tippe richting Zalkerdijk is wenselijk.
  Het stedelijk uitloopgebied Westenholte-Voorst kan versterkt worden door een recreatieve verbinding bij de Tippe richting de Zalkerdijk;
- De Zwolse dorpen en buurtschappen worden gekenmerkt door voornamelijk verharding en bebouwing. Dorpsgroen binnen de woonkernen is beperkt. Het aanwezige groen is gelegen aan de randen. Wijthmen ligt bijvoorbeeld tegen het Kerspelbos en de Wijthemerplas.
- Werklocaties: Op diverse bedrijventerreinen zijn gebieden (o.a. onsluitingswegen) die onderdeel uitmaken van de stedelijke hoofdgroenstructuur, waar bijzondere natuurwaarden voorkomen. Denk aan de Kievietsbloem op Marslanden en de droge schrale graslanden waar het Locomotiefje voorkomt;

Er liggen een aantal opgaven om de hoofdgroen structuur op werklocaties te versterken. Bij uitbreiding van Hessenpoort bestaat de wens voor het doortrekken van de ecologische verbindingszone tussen de Vecht en de Ruiten. Bij uitbreiding naar het noorden is een ecologische verbindingszone gespiegeld naar de noordzijde van de Steenwetering wenselijk. Bij herinrichting van de Marslanden zetten we in op een goede landschappelijke inpassing en aansluiting bij de bestaande stedelijke hoofdgroenstructuur. Bij Voorst moet er aandacht zijn voor een geleidelijke overgang van het bedrijventerrein naar het buitengebied. Daarnaast hebben we aandacht voor fauna-uitreedplaatsen en de beleving van het groen langs het kanaal.

De groene singelstructuur rondom de oude binnenstad biedt ruimte aan verblijf en ontspanning

4.8
Agrarisch landschap

In het agrarische landschap ligt het accent op ontwikkeling van de landbouw. Andere functies zijn toegestaan voor zover niet hinderlijk voor de functie landbouw. Nieuwvestiging van agrarische bedrijven wil Zwolle voorkomen. Verplaatsen van bedrijven naar vrijkomende agrarische erven is geen probleem, zeker wanneer het om een bedrijf gaat dat een erf in het gemengd landelijk gebied achterlaat.
Het agrarisch landschap is overwegend open en het is van belang om deze openheid te handhaven. Bij de beoordeling van nieuwe ontwikkelingen is dit een belangrijk uitgangspunt. Daarmee wordt rekening houden met de aanwezigheid van de verschillende weidevogels en houden de landbouwbedrijven ruimte om te groeien. Belangrijke weidevogelleefgebieden zijn de Polder Mastenbroek, de Tolhuislanden en de Molenpolder ten oosten van Windesheim. Het per saldo toevoegen van nieuwe (agrarische) bebouwing verstoort de kwaliteit van het gebied. Dat is alleen mogelijk als daar een compensatie tegenover staat. Bijvoorbeeld door het slopen van overtollige en landschap ontsierende bebouwing of het aanleggen van nieuw landschap. Wonen en werken in vrijkomende agrarische bebouwing is toegestaan indien niet belemmerend voor de landbouw en passend in het landschap. Dat geldt ook voor andere functies en voorzieningen, zolang ze het karakter niet aantasten. De voorkeur gaat uit naar hergebruik van cultuurhistorisch waardevolle gebouwen.

In de agrarische sector zien we dat steeds meer agrariërs een slag maken naar kringlooplandbouw Het sluiten van bodem-plant-dier-mest kringlopen is van groot belang voor de verduurzaming van de landbouw. Kringloopboeren bieden oplossingen om bodemvruchtbaarheid te verbeteren, efficiënties te verhogen, verliezen te beperken, succesvol natuurinclusief en grondgebonden te boeren, maar vooral ook om economisch beter te presteren. In Zwolle vinden we de transitie naar deze nieuwe manier van agrarische ondernemen wenselijk. Daar waar mogelijk faciliteren we dit.
Het gebied Tolhuislanden, als onderdeel van het huidige agrarisch landschap staat in het teken van een gebiedsontwikkeling. De kaders voor deze gebiedsontwikkeling staan in hoofdstuk 2. Er liggen hier kansen voor de grootschalige opwek van duurzame energie uit zowel wind en zon, de uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Hessenpoort voor grootschalige logistiek, een railcontainerterminal en waterberging.

4.9
Gemengd landelijk gebied en buurtschappen

Het gemengd landelijk gebied heeft een rol als uitloopgebied voor de inwoners van Zwolle en als gebied waar de band tussen burger en landbouw is te versterken. Daarom biedt de gemeente in het gemengd landelijk gebied ruimte voor een mix aan functies, biologische- en stadslandbouw, verbreding van landbouwbedrijven, recreatie, landschap, natuur, cultuurhistorie, wonen, klimaatadaptatie en kleinschalige niet agrarische bedrijvigheid. Ontwikkelingen zijn mogelijk als die passen bij de kenmerken, maat en schaal van het landschap. We willen verdere verrommeling van het gemengd landelijk gebied tegengaan. Uitgangspunt is daarom de ontwikkeling van bestaande erven. Extra nieuwbouw is in principe niet wenselijk, mits daar geen compensatie tegenover staat. Bijvoorbeeld in de vorm van overtollige, niet cultuurhistorisch, waardevolle bebouwing of aanleg van nieuw landschap. We zien in het buitengebied op bestaande erven de aanwezigheid van landschapsonsierende gebouwen. Daarnaast moet de extra nieuwbouw als functie een meerwaarde bieden aan de toekomstbestendigheid van een gebied en de bedrijfsvoering van bestaande agrarische bedrijven niet in de weg staan.

Bijzondere aanduiding binnen het gemengd landelijk gebied is het multifunctioneel waterlandschap. Het betreft hier het gebied tussen de Vecht en de IJssel, nabij de weteringen die door het Zwolse buitengebied lopen. Om nadelige effecten te voorkomen van wateroverlast in de stad zien we kansen in het buitengebied van Zwolle om het overtollige water op een slimme manier om de stad heen te leiden. Zoals de naam als zegt dient een multifunctioneel waterlandschap meerdere doelen, niet alleen het voorkomen van wateroverlast. Het kan een meerwaarde bieden voor een betere recreatieve beleving van het gebied en het vergroten biodiversiteit en landschapskwaliteit.

buurtschappen in het gemengd landelijk gebied
In het buitengebied van Zwolle liggen een aantal kleine buurtschappen, namelijk Oldeneel, Harculo, Hoog Zuthem, Herfte, Veldhoek, Zalné, Genne, Langenholte en Spoolde.

Het betreft hier veelal een kleinschalige clustering van woningen in het Zwolse buitengebied. Elk buurtschap kent zijn eigen identiteit. We zetten in op behoud van het kleinschalige karakter van de Zwolse buurtschappen.
Het toevoegen van mogelijk een enkele woning of andere bebouwing moet passen binnen het karakter en de kwaliteiten van een buurtschap.

Op de dijk en langs de IJssel fietsen. Het buitengebied van Zwolle is wonderschoon

In het gemengd landelijk gebied liggen diverse waterplassen met verschillende functies en toekomstperspectieven.

Wijthmenerplas
Deze plas heeft een regionale en stedelijke recreatieve functie. Hier hoort een hoog voorzieningenniveau bij, dat bij de andere plassen niet noodzakelijk is. De plas is relatief grootschalig, met ook plek voor grootschalige evenementen en Leisure activiteiten. Bij evenementen en bij andere activiteiten op de plas hebben we aandacht voor een goede landschappelijk inpassing en beperken we de gevolgen voor de in het gebied aanwezige natuurwaarden. Het is van belang dat het natuurlijke karakter van de plas in takt blijft

Agnietenplas
De Agnietenplas is de kleinste recreatieplas van Zwolle. De plas heeft een meerwaarde voor de deels aan de plas gesitueerde camping en de ligplaatsen voor de recreatievaart op de Vecht. De ligging direct nabij een natura2000gebied stelt beperkingen aan het gebruik voor bijvoorbeeld evenementen, die zijn hier alleen kleinschalig mogelijk. De plas heeft een lokale en kleinschalige functie, vooral voor inwoners uit Holtenbroek, Aa-landen en Dieze en wordt daarnaast gebruikt door recreanten die een rustige plas willen met weinig voorzieningen. Dit koesteren we.

Milligerplas
De setting van de Milligerplas is stedelijk met een lokale functie voor met name Stadshagen. Daarop is het voorzieningenniveau ook op afgestemd. Plaatselijk is recreatie geweerd door de aanleg van een keienstrand. Daarnaast grenst er aan de oostzijde een bosstrook waarin mogelijkheden zijn voor het realiseren van maatschappelijke / leisure functies (scouting, haventje, wellness). Er is een Rondje Milligerplas, een wandelroute die veelvuldig gebruikt wordt door bewoners uit Stadshagen. Bij de parkeerplaats en toegang van de plas is een horeca voorziening aanwezig die jaarrond open is. Er is ruimte voor kleinschalige evenementen, mits de natuurwaarden niet worden aangetast.

Bomhofsplas
Oorspronkelijk ontstaan door zandwinning waar ook de winning de komende jaren ook nog actief wordt voortgezet. Vanuit het perspectief van meervoudig ruimtegebruik is hier in 2020 een drijvend zonnepark (ruim 19 ha.) gerealiseerd. De plas biedt ook kansen om de biodiversiteit in de oeverzone verder te vergroten. Ook zijn er mogelijkheden voor het inrichten van de oevers voor extensieve recreatie (vissen en wandelen).

Sekdoornseplas
Oorspronkelijk ontstaan door zandwinning waar nog steeds actief wordt zand gewonnen. Vanuit het perspectief van meervoudig ruimtegebruik is hier in 2019 een drijvend zonnepark (ruim 10 ha.) gerealiseerd. De plas biedt ook kansen om de biodiversiteit in de oeverzone verder te vergroten. Ook zijn er mogelijkheden voor het inrichten van de oevers voor extensieve recreatie (vissen en wandelen

De Markteplas
De Markteplas, als zandwinplas ontstaan vanwege de aanleg van de A28, markeert de noordoostgrens van Hessenpoort en vormt samen met de zandwetering een landschappelijke overgangszone (ecologische zone) tussen het bedrijventerrein en het aanliggende agrarische landschap. Vanuit het perspectief van meervoudig ruimtegebruik biedt deze plas kans voor opwek van duurzame energie uit zon.

Wijde AA
Dit is een recreatieplas zonder voorzieningen om hier te zwemmen. De plas kan gebruikt worden als plek om te varen met een bootje (zonder verbrandingsmotor). Ook is de Wijde AA geschikt als viswater.

Natuurlandschap
In dit deel van het buitengebied speelt de natuur een hoofdrol. Het beschermen van natuurwaarden en bevorderen van de biodiversiteit heeft hier de grootste prioriteit. In Zwolle is dit grotendeels geconcentreerd in de uiterwaarden van de IJssel, het Zwarte Water en de Vecht. Er liggen ook belangrijke natuurgebieden in de Ruiten, in de Molenpolder en bij Soeslo en Windesheim. Landschapsbehoud is naast natuurbehoud een belangrijke doelstelling. Bestaande natuurgebieden worden grotendeels beheerd door Staatsbosbeheer, Landschap Overijssel en Natuurmonumenten. Het huidige agrarische en recreatieve medegebruik blijft hier mogelijk. Agrarische bedrijven en recreatieve functies kunnen zich ontwikkelen, mits dit passend binnen de natuurdoelen en de draagkracht van de kwetsbare natuur. Wat de uiterwaarden betreft mogen ruimtelijke ontwikkelingen de afvoer van water en sediment niet hinderen.

Locatie specifiek zetten we in op de realisatie van de volgende opgaven
- Ontwikkelen recreatieve routes. Onder andere in de uiterwaarden van de Vecht bij Berkumbruggenhoek;
- Introduceren fietsveer over het Zwarte Water ter hoogte van de samenvloeiing met de Vecht.

‘Vechtcorridor’
De Vechtcorridor ligt aan de toevalsweg naar de drukke toeristische regio: “Het Vechtdal”. De Vechtcorridor wordt begrensd door Rijksweg A28, Hessenpoort I+II, de spoorlijn naar Meppel-Groningen en de Overijsselsche Vecht, met uitzondering van het tracé van de nieuwe N340. De N340 wordt verlegd, waardoor de bestaande Hessenweg een ander profiel krijgt. De verlegging bieden kansen voor het aantrekkelijker maken van de Vechtcorridor als groene entree tot het Vechtdal. Dit door het op goede wijze inpassen van de N340 met:

- structuurbepalende nieuwe bosschages, fiets- en voetpaden en een flaneer pad tussen Dijkmomenten met zicht op de Vecht;
- structuurvolgende nieuwe bestemmingen, zoals voor de te verleggen beeldentuin Anningahof, openlucht- en verblijfsrecreatie, landschaps- en natuurontwikkeling en kleinschalige bedrijvigheid na 2022.

De Twistvlietbrug verbindt de woonwijken Holtenbroek en Stadshagen met elkaar.

5 Realisatiestrategie

hoe gaan we dit realiseren

5 Realisatiestrategie

Realisatiestrategie
Zwolle staat voor een groot aantal opgaven, deels om leefkwaliteit te behouden en te ontwikkelen en deels om verder te groeien op basis van onze waarden en normen.
In het realiseren van onze opgaven staan we niet alleen!

Zwolle is rijk aan allerlei ondernemers en ondernemende partijen, denk alleen al aan alle wijkverenigingen, buurtschappen, stichtingen, coöperaties, etc. en ook het Concilium als netwerkorganisatie is voor ons belangrijk. Iedereen toont zich actief en is bereid om de handen uit de mouwen te steken.

Graag trekken we samen met deze partijen verder op, waarbij we gebruikmaken van nieuwe technologieën en de kennis in de stad en de regio. Datagestuurd werken, open data, slimme netwerken en kennisdeling moeten ons gaan helpen bij het realiseren van gezamenlijke ambities. Daarbij is de rol van de gemeente telkens maatwerk en zijn we iedere keer duidelijk over onze rol:

- We faciliteren met menskracht, met ontwikkel ruimtemet beleid of met middelen;
- We toetsen, bijvoorbeeld of een initiatief voldoet aan deze visie en de regels die we met elkaar hebben bepaald;
- We werken actief samen als moderne flexibele overheid en voor grotere gebiedsontwikkelingen is dat veelal ook in een coöperatieve en zakelijke vorm;
- We nemen de regie, bijvoorbeeld als sociale en ruimtelijke opgaven verenigd moet worden en het belang van een goede leefkwaliteit mogelijk in het gedrang kan komen;

Ons vertrekpunt is, we doen het samen!

Participatie
Participatie is, in lijn met de Omgevingswet die in 2022 van kracht wordt, een belangrijk onderdeel van het proces om opgaven aan te pakken en bij initiatief.
Dit betekent dat het gesprek voor een ontwikkeling in een gebied vroegtijdig wordt gestart, dat belangen, ideeën, wensen en behoeften in beeld zijn gebracht voordat besluiten worden genomen. Bij besluiten van de gemeente is het helder en inzichtelijk welke afweging heeft plaatsgevonden in deze belangen, ideeën, wensen en behoeften. Het staat daarbij voorop dat formele regels altijd gelden. In afstemming met de gemeenteraad werken we de richtlijnen voor participatie verder uit.

Toetsing van initiatieven
Bij ieder initiatief in de fysieke leefomgeving, groot of klein, staan de doelen uit deze Omgevingsvisie centraal. De omgevingsvisie is het integrale beleidskader voor de beoordeling van ruimtelijke initiatieven. De gebiedsopgaven en de opgaven in onze raamwerken zijn daarbij leidend. De initiatieven sluiten daarop aan en leveren een kwaliteitsbijdrage aan private én publieke ruimte. Bij een goede aansluiting op onze doelen vindt een initiatief bij ons draagvlak en voedingsbodem. Met ieder initiatief maken we vervolgens passende afspraken over de (financiële en maatschappelijke) bijdrage en leggen deze vast. Het kan bijvoorbeeld gaan om maatregelen in de publieke ruimte met een breed maatschappelijk nut en/of een bijdrage aan een gemeentelijke investering via een fonds. Hierdoor blijven we kwaliteit toevoegen aan de stad en ons buitengebied.

Voor initiatieven in het buitengebied werken we volgens de principes van het provinciale beleid over de 'Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving'. Dit wil zeggen dat nieuwe initiatieven in het Zwolse buitengebied een bijdrage leveren aan ruimtelijke kwaliteit; bijvoorbeeld door sloop van overtollige (agrarische) bebouwing, de aanleg van landschapselementen of de realisatie van nieuwe natuur. De kwaliteitsbijdrage van een initiatief vindt bij voorkeur in of nabij het plangebied plaatsvindt. Mocht dat niet lukken dan behoort een financiële afdracht in een landschapsfonds tot de mogelijkheden. De mogelijkheden tot de opzet van een landschapsfonds is in ontwikkeling

Ieder initiatief geeft zelf invulling aan participatie. De gemeente beoordeelt de kwaliteit van het participatieproces op basis van de volgende criteria: vroegtijdig, inclusief, begrijpelijke taal, toegankelijk in contact en proportioneel.

Grote gebiedsopgaven en onze overheidspartners
De grote opgaven voor onze stad hebben ook betrekking op andere overheden. Dat zijn de omliggende gemeenten, het waterschap, de provincie en ministeries. Ook de beheerders van infrastructuur zoals Rijkswaterstaat en ProRail en netwerkbeheerders voor energie en drinkwater zijn belangrijk voor ons. Met hen gaan we de komende jaren aan de slag met onderzoek en verkenningen in het kader van de afspraken in het Meerjaren Programma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) voor een **kwalitatief optimale groei van Zwolle in bereikbaarheid, qua woonplezier, klimaatbestendigheid, werkgelegenheid en woningaanbod, met daarbij een scherp oog voor de bijdrage aan een vitale en gezonde samenleving.**

Onze insteek is dat we gezamenlijk investeren in de toekomst van Zwolle en daarbij elkaars belangen samenbrengen in Zwolle en de regio. Daarbij hechten we sterk aan betrokkenheid van de Zwolse gemeenschap.

Onverkort zetten we onze inspanningen voort in de deelname aan de Regiodeal, proposities voor de Woonimpuls en de aanwijzing van NOVI-gebied, mede in relatie tot Omgevingsagenda Oost. Deze inspanning verrichten we niet alleen. De regio is daarin voor ons van groot belang. De samenwerking zetten we in volle vaart voort.

Waardecreatie via innovatie
Zwolle is het hart van onze klimaatbestendige groei regio. Met veel partijen werken we samen in de Climate Campus. Een toonaangevend voorbeeld van een 'triple-helix' samenwerking tussen overheden, ondernemers, onderzoek- en onderwijs, maatschappelijke instellingen en inwoners. We hechten veel belang aan deze samenwerking. Het stimuleert onze kennisontwikkeling en innovatie. Het draagt enorm bij in de bewustwording van kansen en opgaven die klimaatbestendigheid met zich meebrengt. De ontwikkeling van techologie, van human capital, data gedreven werken, living labs dragen bij aan veerkracht van ons delta. Een veerkracht die zowel economisch als sociaal/zelfbewust als klimaatbestendig is. Wij zien veel perspectief in de Demo Delta en de Climate Campus om invulling te geven aan onze ambities en kernopgaven rondom bijvoorbeeld klimaatbestendigheid en blijven hierop inzetten.

In lijn met deze samenwerking blijven ook de topinnovatiecentra belangrijk voor Zwolle waarin onderwijs, bedrijfsleven, zorg en overheid samen optrekken. Het maakt en houdt ons vitaal qua perspectief op werkgelegenheid, op aantrekkingskracht en ontwikkeling van talenten. We blijven onze huidige rollen als gemeente vervullen.

Rolopvatting in gebiedsontwikkeling
In de grote ontwikkelgebieden in de stad nemen we verantwoordelijkheid. We zijn regisseur van de ontwikkeling of partner in de ontwikkeling. Daarmee borgen we het algemeen belang en borgen we kwaliteit en de integrale benadering van onze opgaven op alle ruimtelijke thema's, inclusief gezondheid en met scherp oog voor de kansen en opbrengsten voor de Zwolse samenleving.
We voorzien een gebiedsgerichte invulling van de doelen uit deze visie. Voor iedere gebiedsontwikkeling beginnen we met een Start voor de Start met interne en externe partners. We leggen ons prioriteiten vast, op basis van transparante afweging en zorgvuldige besluitvorming. Samen ontwikkelen betekent samen investeren. Dat is een combinatie van publieke en private middelen.

De inbreng van middelen is maatwerk. Het streven is om daarbij uitvoering te geven aan situationeel grondbeleid: afhankelijk van de situatie bepalen wij als gemeente de invulling van onze rol, van actief tot passief en van meewerkend tot faciliterend. De huidige regelgeving en de toekomstige Omgevingswet bieden ons een palet aan (financiële) instrumenten. De keuze voor één of meer instrumenten is afhankelijk van de specifieke situatie, bijvoorbeeld of sprake is van gemeentelijk eigendom in grond of vastgoed. Ook speelt het maatschappelijk belang een grote rol.

De omvang van onze opgaven is groot, bijvoorbeeld in de publieke ruimte, voor allerhande voorzieningen, de ingrepen in onze stedelijke bereikbaarheid en de klimaatadaptatie. De huidige werkwijze waarbij kostenverhaal bij initiatieven van de derden aan de orde is voor bekostiging van dergelijke opgaven is onvoldoende. Daarom verkennen we de mogelijkheden om naast het huidige kostenverhaal en de bijdrage aan publieke voorzieningen te komen tot een langjarige investeringsagenda, als basis voor investeringen in de groei van onze stad. Een onderdeel van de verkenning betreft het werken met een zogenaamd fonds bovenwijks. Een dergelijk instrument wordt ook in andere groeisteden ingezet.

Gebiedsgerichte aanpak
Met een gebiedsgerichte aanpak zijn we in staat opgaven te bundelen en **meekoppelkansen te benutten**. Door combinaties aan te brengen zien we kans de kwaliteit van onze leefomgeving doelmatig en efficiënt te verbeteren. Hierbij stimuleren wij netwerken om met elkaar en met ons samen te werken. Voor deze aanpak willen we starten met een experiment voor een gebiedsgericht programma, waarbij we verbinden met onze begrotingsprogramma's.

Via het gebiedsprogramma willen we stimuleren dat mensen en organisaties in de stad gezamenlijk initiatieven nemen die bijdragen aan de realisatie van de doelen in onze Omgevingsvisie. We geven ruimte, denken actief mee en ondersteunen met deskundigheid, geld, capaciteit en dergelijke. Dat doen we onder meer via 'tijdelijk anders gebruiken'. Een mogelijkheid om tijdelijk met iets onorthodox te experimenteren. Om zo te kijken of het initiatief blijvende meerwaarde heeft en (elders) een permanente plek in onze stad verdient.

Colofon

Dit is een uitgaven van:

Gemeente Zwolle
Beelden en kaarten: het Atelier, gemeente Zwolle

Aan de inhoud van deze visie kunnen geen rechten worden ontleed. De gebruikte foto's, kaarten en beelden zijn eigendom van de gemeente Zwolle (tenzij anders staat vermeld) en mogen niet zonder toestemming worden hergebruikt.

Datum: 30 juni 2020