



Ons Zwolle van morgen 2030 Omgevingsvisie

Ik voel ruimte

Als je in Zwolle over straat loopt, dan kan je het aanraken, de ruimte. Ruimte om te denken in het Academiehuis, ruimte om te handelen op de Grote Markt. Ruimte om te geloven in jezelf, in anderen, in kerk, moskee, of synagoge. Ruimte om je te ontwikkelen op Windesheim, of Deltion. Ruimte om te wonen in Stadshagen of juist in Wythmen. Ruimte voor een biertje op het terras, ruimte om een robot te bouwen in de Spoorzone. Overal is er die ruimte.



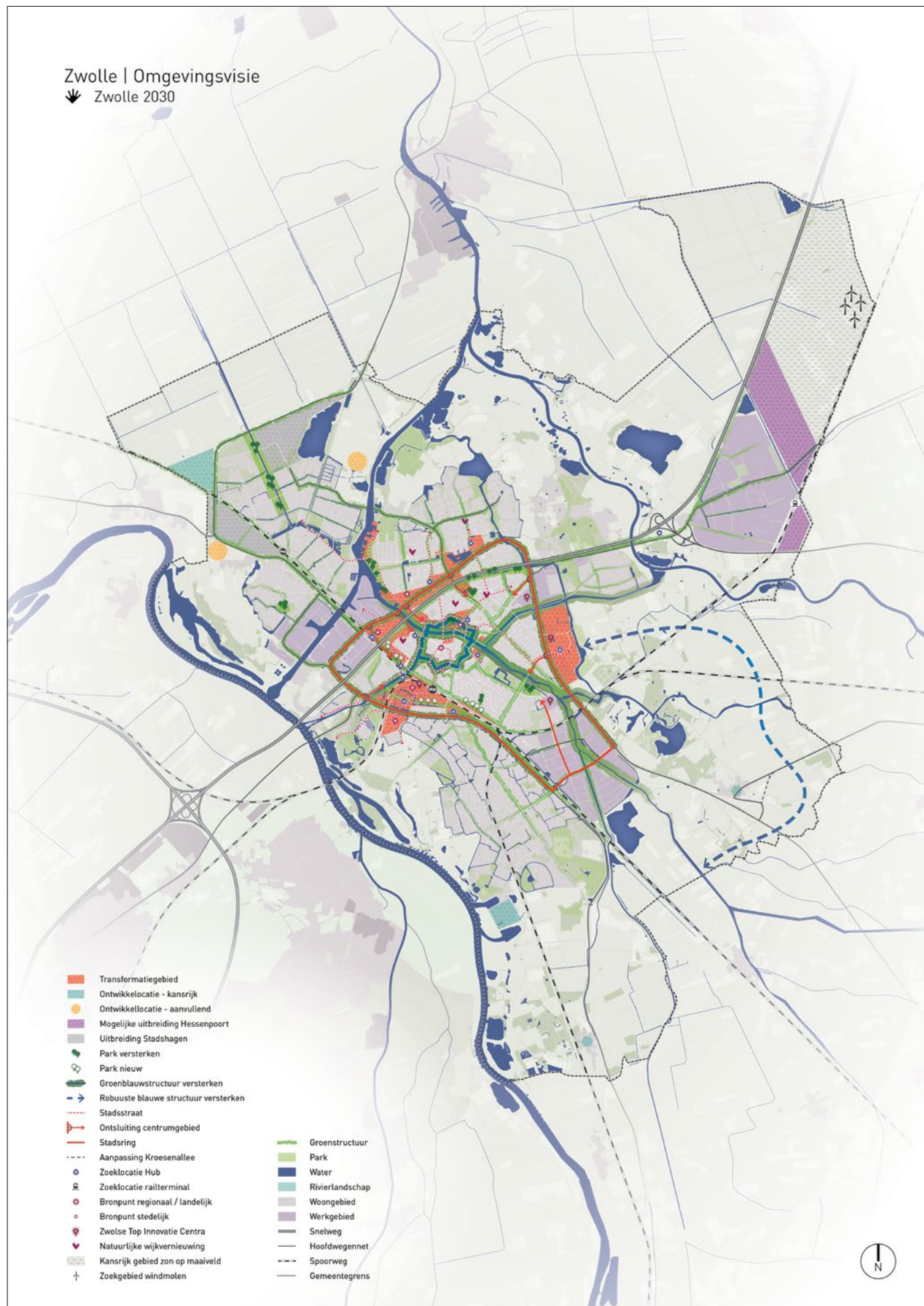
We zijn net als alle steden in Nederland al een tijd bezig met het maken van een Omgevingsvisie. Één visie waarin al het beleid van nu en de ideeën voor de toekomst van Zwolle bij elkaar komen voor de fysieke leefomgeving. We hebben veel gepraat, getekend en nagedacht. En nu we deze Omgevingsvisie aan de gemeenteraad aanbieden kom ik tot een conclusie: Ruimte is een gevoel en ruimte moet goed voelen.

We hebben veel gesprekken gevoerd met de inwoners van Zwolle over hoe we met elkaar over onze leefomgeving denken en hoe ze tegen de toekomst van Zwolle aankijken. In het ontwerp van deze Omgevingsvisie hadden we het over de groei van de stad en we hadden daar ook aantallen woningen bij geplaatst, de enorm krappe woningmarkt gaf daar ook alle aanleiding toe. De gesprekken die we daarna voerden maakten goed duidelijk dat praten over aantallen geen goed gevoel geeft. Het gaat niet om aantallen, maar over de vraag of je in Zwolle een woning kan vinden en of je de ruimte houdt om hier te kunnen doen wat je belangrijk vindt. Het gaat om kwaliteit, om menselijke maat.

In deze Omgevingsvisie is de kwaliteit van Zwolle leidend. Ja, er komt groei op onze stad af, daar is ook ruimte voor. Denk bijvoorbeeld aan de Spoorzone, Oosterenk en de Zwartewaterallee/zone en natuurlijk Stadshagen. Die groei gaat ons helpen om meer kwaliteit van leven te krijgen. We groeien in balans met het fraaie omliggende landschap dat de kwaliteit van Zwolle zo sterk bepaalt. De 'groene longen' die vanuit het buitengebied de stad in lopen geven mens, dier en plant lucht om te ademen. Dat koesteren we. We willen dat de groei ons meer kansen biedt op een woning en een baan en ons meer mogelijkheden geeft om ons te ontwikkelen. En we groeien klimaatbestendig. We leven in een prachtige delta van IJssel en Vecht en we zetten de traditie van leven met water hier met trots voort, ook als we moeten leren om water langer vast te houden voor hete droge zomers.

Als ik naar de toekomst van Zwolle kijk, dan voel ik ruimte. Een ruimte waar ik graag wil zijn en mijn kinderen wil laten opgroeien. En ik zie de ruimte om de uitdagingen van de toekomst samen aan te gaan voor meer Zwolse kwaliteit. Kortom voor meer Zwolle.

Ed Anker,
Wethouder gemeente Zwolle



Inhoudsopgave

Voorwoord	2	5. Zwolse kwaliteiten als basis voor de toekomst	44
Visie Zwolle 2030	4	5.1. Inleiding	
Inhoudsopgave	5	5.2. Het fysiek kapitaal van de gemeente Zwolle	
1. Inleiding	6	5.3. Klimaatadaptatie	
1.1. Leeswijzer		5.4. Een gezonde Zwolse leefomgeving (milieu, geluid, geur)	
1.2. Een visie voor de lange termijn in de geest van de Omgevingswet		5.5. Mobiliteit	
1.3. Relatie met verstedelijkingsstrategie voor de Regio Zwolle		5.6. Zwolle energieneutraal	
1.4. Juridische status van deze Omgevingsvisie		5.7. Zwolle circulair	
1.5. Globale procesverantwoording		5.8. De ondergrond: fundament voor ontwikkeling van Zwolle	
		5.9. Van openbare ruimte naar buitengeluk!	
2. Steeds meer Zwolle: ambities en kernopgaven	12	6. Gebiedsprofielen	86
2.1. Inleiding		6.1. Inleiding	
2.2. Ontwikkelingsgeschiedenis van Zwolle		6.2. Dynamisch centrum (bestaand en gewenst): Het Zwolse centrum gebied	
2.3. Het 'huis van Zwolle', ons Zwolle van morgen: ambities en kernopgaven		6.3. Stedelijk gebied	
2.4. Zwolle versterkt haar stedelijkheid		6.4. Levendige gebieden (winkelcentra, ontmoetingsplekken en evenementenlocaties)	
2.5. Zwolle is in 2050 klimaatbestendig en energieneutraal		6.5. Sub-urbaan gebied/groenstedelijk	
2.6. Vitale, solidaire, gezonde en duurzame stadsdelen		6.6. Dorpen in het buitengebied van Zwolle	
2.7. Tot slot: Een leven lang Zwolle		6.7. Werkgebieden en -locaties	
3. Ontwikkelingen en opgaven verbonden aan ambities	16	6.8. Stedelijk groen	
3.1. Inleiding		6.9. Agrarisch Landschap	
3.2. Zwolle als leefgemeente: een leven lang Zwolle		6.10. Gemengd landelijk gebied en buurtschappen	
3.3. Zwolle als klimaatbestendige gemeente		6.11. Natuurlandschap	
3.4. Zwolle als groene gemeente		6.12. 'Vechtcorridor'	
3.5. Zwolle als werkgemeente		7. Realisatiestrategie	100
3.6. Zwolle als duurzame gemeente		7.1. Inleiding	
3.7. Zwolle: veranderende mobiliteit		7.2. Realiseren van doelen en ambities	
3.8. Zwolle in de regio		7.3. Monitoring, verantwoording en evaluatie	
3.9. Zwolle in Nederland		7.4. Een actuele Omgevingsvisie	
3.10. De betekenis ervan voor Zwolle?			
4. Ruimtelijke koers voor ons 'Zwolle van Morgen'	28		
4.1. Inleiding			
4.2. We koesteren onze kwaliteiten: de basis voor iedere ontwikkeling			
4.3. Sturen op kwalitatieve ontwikkelen			
4.4. De randvoorwaarden			
4.5. De Zwolse strategische ontwikkelzones			
4.6. Visie op hoogbouw			

1. Inleiding

Deze Zwolse Omgevingsvisie beschrijft de koers voor de leefomgeving van onze mooie gemeente. Deze visie helpt ons om de volgende stappen te zetten in onze ontwikkeling waarin leefbaarheid, klimaat, duurzaamheid en economie hoog in het vaandel staan.

We zetten stappen om de vraagstukken die we nu hebben, aan te pakken. Vraagstukken die gaan over het leven in Zwolle. We zetten ook koers om ons voor te bereiden op uitdagingen die op ons afkomen. Dat is Zwolle niet vreemd. Uitdagingen komen en gaan, al eeuwenlang. Bijna altijd hebben we ze weten op te lossen. Ook nu zijn de uitdagingen groot en veelzijdig.

Bijvoorbeeld hoe we zorgen dat het in Zwolle goed wonen, werken en recreëren is en blijft. We doen dat voor de huidige inwoners, jong en oud en voor de vele Zwollenaren die het levenslicht nog mogen zien. We doen het ook voor de vele ondernemers die Zwolle rijk is en rijk maken in veel opzichten. We doen het ook voor al die Zwollenaren die zich inzetten voor ons Zwolle van nu en voor ons Zwolle van morgen.

Heel concreet gaat deze Omgevingsvisie over de inrichting van Zwolle en hoe deze zich verder ontwikkelt. Steeds meer Zwolle.



Global Goals for Sustainable Development (SDG's)

Met de Zwolse Omgevingsvisie geven we ook invulling aan de door de Verenigde Naties vastgestelde SDG's. Dit zijn duurzame ontwikkelingsdoelen en zijn een wereldwijd kompas voor uitdagingen als armoede, onderwijs en de klimaatcrisis. Het zijn zeventien doelen om van de wereld een betere plek te maken in 2030. Ook Zwolle staat voor een duurzame en toekomstbestendige ontwikkeling van Zwolle en de SDG's hebben ons geïnspireerd in de ontwikkeling en inhoud van deze Omgevingsvisie. De doelen startten in 2015 en lopen nog tot 2030.



1.1. Leeswijzer

Een Omgevingsvisie gaat over de toekomst van een gemeente, stad en daarbinnen gebieden. Dat vraagt om een realistisch verhaal met ambities en doelen. Daarbij horen (gebiedsgerichte)keuzes en een werkwijze om invulling te geven aan een aantrekkelijke toekomst voor onze Zwolse samenleving. We vinden, met de Omgevingsvisie als vertrekpunt, een nieuwe balans tussen ontwikkeling en behoud van leefbaarheid en landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden.

Uniek van een Omgevingsvisie is dat het aanwijst waar en waarom opgaven letterlijk 'in de ruimte landen', een plek krijgen in Zwolle. De kaart vormt daarbij het centrale element van een Omgevingsvisie. In dit geval die van Zwolle: wat gaan we waar doen?

Om het verhaal van Zwolle op te bouwen kiezen we voor de volgende indeling van de visie:

Hoofdstuk 2: Steeds meer Zwolle.

Het beschrijft vanuit onze rijke geschiedenis de kernambities en kernwaarden voor onze toekomst.

In hoofdstuk 3 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 4 beschrijft op integrale wijze de ontwikkeling van Zwolle.

Steeds meer Zwolle tot 2030 is daarbij ons motto. We bieden daarbij ruimte aan woningbouw, zowel urbaan (vooral appartementen) als sub-urbaan/groenstedelijk (woning met tuin) en economische ontwikkeling. We maken Zwolle aantrekkelijk en veilig om te wonen.

We verbinden opgaven als woningbouw, groen, klimaatadaptatie aan elkaar en kiezen plekken waar deze opgaven landen. Het één kan niet zonder het ander. In dit hoofdstuk benoemen we de strategische ontwikkelzones: Stadskrans, Stadsrut en Stadsrand. Een nieuw mobiliteitsconcept is een belangrijke voorwaarde voor het vergoten van de verblijfskwaliteit en leefbaarheid in Zwolle. Daar hebben we meer onderzoek voor nodig. Dat verankeren we met deze Omgevingsvisie.

Hoofdstuk 5 gaat in op de belangrijkste raamwerken van de stad.

Dit zijn veelal doorgaande, samenhangende ruimtelijke structuren. Vaak voorwaardelijk voor het goed functioneren van de stad, het welbevinden voor mens en dier en het is voorwaardelijk bij de ontwikkelopgave van de stad. Het vormt de basis voor hoofdstuk 4.

Hoofdstuk 6 laat zien welke verschillende gebieden in Zwolle aanwezig zijn.

Gebieden in Zwolle hebben hun eigen kenmerken en hun eigen opgaven. We leggen dit vast in 10 verschillende gebiedsprofielen. Van werklocaties, naar sub-urbaan wonen tot natuurlandschappen. De gebiedsprofielen bij elkaar zijn gebiedsdekkend voor Zwolle. Zowel stad als buitengebied komen aan bod. Dit hoofdstuk vormt een belangrijke basis voor het Omgevingsplan, dat we gaan opstellen.

In hoofdstuk 7 staan we stil bij onze werkwijze en hoe we de ambities en opgaven gaan realiseren.

Het beschrijft een integrale, gebiedsgerichte en participatieve aanpak.

Ruimtelijke plannen.nl:

Deze Omgevingsvisie kent een opbouw, zodat het ook goed te raadplegen is op het digitale platform ruimtelijkeplannen.nl. Dit is een door het rijk ingesteld platform waar ruimtelijke plannen digitaal raadpleegbaar op moeten zijn. Door te klikken op een plek op de digitale kaart verschijnt informatie in beeld die gaat over die locatie. Hiermee is het voor iedereen eenvoudig om snel een beeld te hebben wat de (on)mogelijkheden zijn voor de ontwikkeling van een locatie.

1.2. Een visie voor de lange termijn in de geest van de Omgevingswet

Zwolle werkt voortvarend aan de invoering van de Omgevingswet. Deze wet treedt naar verwachting op 1 januari 2022 in werking. De Omgevingswet zorgt voor een nieuw stelsel van regels voor de gehele fysieke leefomgeving, waarbij alle thema's in samenhang op elkaar worden afgestemd. 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. De Omgevingswet stelt dat gemeenten een Omgevingsvisie opstellen, net zoals de provincie en het Rijk. Een Omgevingsvisie is een strategische 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.

1.3. Relatie met verstedelijkingsstrategie voor de Regio Zwolle

Deze Omgevingsvisie gaat vooral over de periode tot 2030. Dat daarna in Zwolle ook nog gewerkt moet worden aan klimaatbestendigheid, voldoende betaalbare woningen, een goede bereikbaarheid en tal van andere ruimtelijke uitdagingen spreekt voor zich. Daarmee wachten we niet tot 2030. Eind 2019 maakten we afspraken, vanuit Regio Zwolle, met het Rijk over onderzoek naar de ruimtelijke ontwikkeling van Regio Zwolle en daarmee onze gemeente tot 2040. Dat noemen we de Verstedelijkingsstrategie voor de regio. Dat onderzoek vindt plaats in samenhang met een onderzoek naar de bereikbaarheid van onze gemeente en de meer directe omgeving. Beide onderzoeken worden begin 2022 afgerond. Deze Omgevingsvisie vormt een bouwsteen voor de onderzoeken.

De uitkomsten van de onderzoeken vormen vervolgens voor ons weer een bouwsteen om na te denken over de ruimtelijke ontwikkeling van Zwolle vanaf ongeveer 2030. Daarbij gaat het onder meer over een mogelijke nieuwe uitleglocatie voor woningbouw, in samenhang met bijvoorbeeld uitwerkingen van de energietransitie, klimaatadaptatie, economie en bereikbaarheid. Het vertrekpunt is en blijft dat we rekening houden met de vele kwaliteiten van onze gemeente. In een volgende Omgevingsvisie leggen we vast hoe we de toekomst van Zwolle na 2030 voor ogen hebben. We verwachten dat deze volgende Omgevingsvisie in 2023 wordt vastgesteld.

We voorzien dat we samen blijven optrekken met regio en Rijk. Dat doen we omdat we als regio de conceptstatus van Novi-gebied hebben. Deze status erkent de bijzondere kwaliteiten van de regio en van Zwolle en zet in op gezamenlijke een klimaatbestendige ontwikkeling van de regio op de korte en lange termijn.

NOVI-gebied: Regio Zwolle

Om te sturen op de gewenste inrichting van Nederland heeft het rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. In de NOVI heeft het Rijk gebieden uitgekozen om samen met de regio te werken aan ruimtelijk-fysieke opgaven. Daarmee wordt:

- een extra impuls gegeven aan grote transities, passend bij NOVI-prioriteiten;
- extra steun te geven aan de aanpak van grote, integrale fysieke opgaven, die heel belangrijk zijn voor Nederland.

De Regio Zwolle is zo'n NOVI-gebied, dat ligt in vier provincies en 700.000 inwoners telt. In regionaal verband werken ondernemers, acht onderwijsinstellingen, 21 gemeenten en vier provincies in interactie met de omgeving samen. Klimaatadaptatie is duidelijk de hoofdopgave en dat vraagt om een integrale aanpak van de volgende opgaven:

1. Demodelta in een veranderend klimaat;
2. Groei: stad en land verweven;
3. Fijnmazig netwerk als kans voor slimme mobiliteit.

Het economisch groeipotentieel van deze regio is in belangrijke mate afhankelijk van de wijze waarop wordt ingezet op regionale verbondenheid, (inter) nationale bereikbaarheid en de woningbouwopgave om de groei te accommoderen. Het koppelen van deze drie grote, complexe en urgente opgaven aan die van klimaatveranderingen en waterveiligheid draagt bij aan de brede welvaart van Nederland en aan duurzame oplossingen voor grote en complexe transitievraagstukken.

Bron: www.denationaleomgevingsvisie.nl



1.4. Juridische status van deze Omgevingsvisie

De visie richt zich vooral op de periode tot 2030 en is opgesteld in de geest van de aankomende Omgevingswet. Omdat de Omgevingswet nog niet in werking is getreden, is deze visie juridisch gezien nog een structuurvisie op grond van de Wet ruimtelijke ordening. Het overgangsrecht van de Omgevingswet zorgt ervoor dat deze Omgevingsvisie sowieso als Omgevingsvisie wordt gezien onder de Omgevingswet.

Daarnaast is het nog niet mogelijk de Omgevingsvisie digitaal te raadplegen, zoals de Omgevingswet beschrijft. De landelijke standaarden voor die digitale raadpleegbaarheid ontbreken nog. We gebruiken de huidige standaarden om de Omgevingsvisie zo goed mogelijk digitaal te kunnen raadplegen via www.ruimtelijkeplannen.nl.

Met deze Omgevingsvisie:

- Vervangen we het huidige structuurplan 2020, gemaakt in 2008. Dit plan biedt niet langer ons kader voor de opgaven waar we nu voor staan. Thema's als klimaatverandering en gezondheid komen bijvoorbeeld in het Structuurplan nauwelijks aan bod. Ook hebben we een impuls nodig om ons woningtekort aan te pakken en ons scherper economisch te profileren;
- Geven we invulling aan de eis vanuit de aanstaande Omgevingswet om een Omgevingsvisie op te stellen. De Omgevingsvisie uit 2017 wordt ingetrokken evenals ons structuurplan uit 2008. De visie geeft de ruimtelijke vertaling van onze vastgestelde ambities;
- Hebben we kapstok gecreëerd voor ons Omgevingsplan. In dat plan legt de gemeente de regels vast leggen hoe we omgaan met onze leefomgeving, zowel voor het gebruik als voor de inrichting. Ook het Omgevingsplan is een verplichting uit de Omgevingswet, waaraan we nu verder kunnen werken;
- Vervangen we de structuurvisie Vechtcorridor uit 2013 Noord en de Visie buitengebied.
- Vervangen we diverse sectorale beleidsnota's, waarvan de inhoud in de Omgevingsvisie staat.

De Omgevingsvisie biedt, zoals hierboven staat, een kader voor de in het bestemmingsplan (en na inwerkingtreden van de wet het omgevingsplan) de op te nemen juridisch bindende regels. Nieuwe ontwikkelingen, die na vaststelling van deze Omgevingsvisie bij de gemeente worden ingediend, worden in eerste instantie getoetst aan het omgevingsplan. Als het initiatief in strijd is met het omgevingsplan, wordt vervolgens getoetst aan de Omgevingsvisie om hier al dan niet als nog aan mee te werken.

Voor de initiatieven die na vaststelling van deze Omgevingsvisie worden ingediend geldt het volgende:

1. Als het initiatief niet in strijd is met de Omgevingsvisie is, kan medewerking verleent worden via het doorlopen van de juiste (planologische) procedure;

2. Als het initiatief in strijd is met de Omgevingsvisie volgt in beginsel een afwijzing om hier aan mee te werken. Alsnog meewerken kan overigens wel. Dat betekent dat de Omgevingsvisie op integrale wijze herzien moet worden. De gemeenteraad is bevoegd om hierover een besluit te nemen.

Voor initiatieven die al in behandeling waren genomen voor de vaststelling van deze Omgevingsvisie, geldt het volgende:

3. Als het initiatief niet in strijd is met de Omgevingsvisie, kan medewerking verleent worden via het doorlopen van de juiste (planologische) procedure;
4. Als het initiatief in strijd is met deze Omgevingsvisie, volgt een afwijzing van het initiatief, tenzij sprake is van punt 5;
5. Alleen wanneer een gerechtvaardigd vertrouwen op medewerking van de gemeente kan worden gedaan én sprake is van één van de volgende situaties, kan het initiatief toch verder in behandeling worden genomen:
 - a. Het initiatief past wel in het structuurplan 2008 én
 - b. De ontwikkeling was al in behandeling genomen, voordat de Omgevingsvisie deel 1 uit 2017 werd vastgesteld; óf
 - c. De ontwikkeling werd ingediend na vaststelling van de Omgevingsvisie deel 1 uit 2017 en overeenkomstig het overgangsrecht, volgens het structuurplan 2008 afgehandeld;
6. Dat een initiatief in behandeling is, moet blijken uit schriftelijke stukken.

1.5. Procesverantwoording

In de afgelopen jaren hebben we gesproken over en gewerkt aan deze Omgevingsvisie met tal van Zwollenaren. Wat we hebben gedaan hebben we vastgelegd in een verslag als bijlage bij deze visie. Mede door de Corona-pandemie hebben we vaak onze aanpak moeten bijstellen. Dat was bij vlagen niet altijd optimaal ten opzichte van onze oorspronkelijke benadering. Deze Omgevingsvisie is ten opzichte van het ontwerp van juni 2020 op diverse punten aangepast en bijgesteld. Dit leidt niet tot wezenlijk andere (beleids)keuzes. Wel tot aanvullingen in de aandacht voor de leefkwaliteit in Zwolle.

Ook de opzet van de visie is gewijzigd. We willen hiermee de leesbaarheid vergroten. Ook letten we op het taalgebruik en bovenal is geluisterd naar de inbreng van Zwollenaren. Luisteren betekent niet dat alle inbreng is verwerkt in deze visie. Daarvoor was de inbreng te wisselend en te verschillend. Deze Omgevingsvisie is daarmee wel een weging van alle inbreng, waarmee we voortvarend maatschappelijke problemen, zoals het woningtekort aanpakken.

In deze Omgevingsvisie zijn de inzichten van de Economische Effectrapportage (EER), de OmgevingsEffectRapportage (OER) en het advies van de

Commissie MER verwerkt. Deze rapportages vormen achtergrondrapporten bij deze Omgevingsvisie.

De Omgevingseffectrapportage (OER)

Gelijktijdig met de Ontwerp Omgevingsvisie is een OmgevingsEffectrapportage opgesteld. Deze rapportage is een onderzoek naar de invloed van beleidsvoornemens op de omgevingskwaliteit in en om Zwolle. Uit dit onderzoek komt een uitgebreide rapportage voort. Het rapport was al beschikbaar bij de ontwerp Omgevingsvisie. Ook de onafhankelijke Commissie voor M.E.R heeft in november 2021 geadviseerd over de kwaliteit van het rapport en het onderzoek. Dit heeft geleid tot een aanvulling van het OER in een korte aanvullende rapportage. Deze rapportage is een afzonderlijke bijlage bij deze Omgevingsvisie.

Uitgangspunt voor deze Omgevingsvisie is de referentiesituatie 2 zoals beschreven in de Omgevingsvisie. De OER leert dat we effecten kunnen verwachten op de leefkwaliteit, zowel positief als negatief. Dat levert ons waardevolle aandachtspunten voor deze visie en voor verdere beleidsuitwerking. Daarmee is de OER een instrument dat we levend willen houden. Het vervult een rol in onze gebiedsopgaven, projecten en toekomstige gebiedsprogramma's. Ook levert het een bijdrage in hoe we meten hoe onze fysieke leefomgeving zich verder ontwikkelt.

In deze visie hebben we, mede op basis van het OER, meer aandacht besteed aan natuur, groen, klimaat, mobiliteit, energie en gezondheid. We hebben onze ambities en doelen aangescherpt ten opzichte van het ontwerp. Dat komt terug in onder meer de raamwerken en de gebiedsprofielen.

Gelet op het advies van Commissie is een passende beoordeling uitgevoerd naar mogelijke effecten omliggende natuurgebieden met een Europese Status, de Natura 2000 gebieden. Deze passende beoordeling leert dat stikstofbelasting op de natuurgebieden een belangrijk aandachtspunt is. Dat was al bekend aangezien projecten in de fysieke leefomgeving daar al veel mee te maken hebben. Er zijn echter geen onoverkomelijke problemen in beeld gekomen. We weten dat we uitdagingen hebben en pakken deze in onze projecten en programma's aan. Projecten onderzoeken het specifieke effect en op basis daarvan worden specifieke maatregelen getroffen. Het besluit daarover is telkens onderdeel van de besluitvorming van de projecten.

Samengevat heeft het OER veel inzicht gebracht in hoe de fysieke leefomgeving zich kan ontwikkelen met onze voornemers. Ons voornemen is vaker een foto van de gesteldheid van onze fysieke leefomgeving te maken.

De Economische Effectrapportage (EER)

In aanloop naar deze Omgevingsvisie heeft de Zwolse gemeenteraad gevraagd ook een economische effectrapportage (EER) op te stellen. Op basis van de Ontwerp Omgevingsvisie is dat onderzoek uitgevoerd en een rapport is opgesteld; één van de eerste voor een Omgevingsvisie in Nederland. De rapportage is een bijlage bij de Omgevingsvisie.

De aanleiding voor de EER bestaat voor deze Omgevingsvisie niet vanuit de optiek van de strengere lokale omgevingswaarden. Het gaat dan bijvoorbeeld om aanvullende eisen voor een betere luchtkwaliteit, scherper dan regelgeving dit voorschrijft. Deze Omgevingsvisie stelt geen strengere omgevingswaarden voor. We volgen de landelijke regelgeving. In de EER is vooral gekeken naar een aantal economische criteria, zoals werkgelegenheid en verdienvermogen. Een belangrijke conclusie is dat economie goed in de Omgevingsvisie is verweven. Tegelijkertijd zijn aandachtspunten en vraagstukken geformuleerd. Wij zijn ambitieus in al onze voornemens. Op termijn kan dit leiden tot dilemma's.

Een voorbeeld van zo'n dilemma is hoe om te gaan met de groei van bedrijvigheid ten opzichte van de Zwolse woonopgave. Groei van bedrijvigheid kan op gespannen voet komen te staan met het borgen van een goede leefkwaliteit (milieunormen). Door te blijven werken aan ons economisch perspectief, uitwerking te geven aan gebiedsvisies en bijvoorbeeld ook aan de hand van de verstedelijkingsstrategie werken we aan de oplossing voor de vraagstukken en dilemma's. Belangrijk is de goede werkgelegenheid in en rondom Zwolle. Dat is één op één verbonden aan kwaliteit van leven en onze toekomstbestendige ontwikkeling.

Corona en de Omgevingsvisie

Deze Omgevingsvisie is ontstaan in een periode van ongeveer drie jaar. Een periode waarin we zijn geconfronteerd met iets wat we niet eerder hebben meegemaakt. De Corona pandemie heeft op tal van vlakken zijn sporen in onze gemeente achtergelaten; sociaal, maatschappelijk, economisch, etc. De echte lessen over wat Corona doet met onze inrichting en gebruik van de leefomgeving moeten nog worden getrokken. In positieve zin zijn we in ieder geval onze leefomgeving meer gaan waarderen en meer gaan gebruiken. Dit heeft ook zijn weerslag. Zo zijn rustige gebieden veel drukker geworden. Woongenot, woonplezier, natuurbeleving worden door iedere Zwollenaar anders beleefd, zowel positief als negatief. We sluiten hiervoor onze ogen niet. Wel moeten we eerst de ervaringen verzamelen, daar lering uit trekken en samen met Zwolle daarop ons beleid aanpassen.

2. Steeds meer Zwolle: ambities en kernopgaven

2.1. Inleiding

Een visie op de Zwolse leefomgeving is een momentopname. En in Zwolle is dat een momentopname gebaseerd op een rijk en lang historisch verleden.

Zwolle heeft sinds haar ontstaan namelijk nooit stilgestaan en zal dat ook niet doen.

Al in onze eerste Omgevingsvisie in 2017 legden we ambities voor de verdere ontwikkeling van Zwolle vast. Deze zijn nog steeds van toepassing. De ambities en daarmee de kernopgaven voor onze ontwikkeling zijn belangrijk voor deze Omgevingsvisie. Ze zijn leidend en sturend voor de ontwikkeling van Zwolle in de komende tien jaar.

Een belangrijke ontwikkeling van de afgelopen jaren komt voort uit één van onze leidende ambities. In samenhang met de ontwikkeling van de regio Zwolle hebben we onze plaats en rol in Nederland veel sterker gemarkeerd. Dat deden we niet alleen, we trokken en trekken op met Rijk, regio, waterschap en provincie Overijssel. Vanuit een klimaatbestendige benadering zetten we onze regio op de kaart. Wat dit betekent voor onze toekomst laten we in dit hoofdstuk zien. Voordat we dat doen, gaan we in vogelvlucht door onze geschiedenis. Dat maakt duidelijk dat 'Steeds meer Zwolle' geen hol begrip is.



2.2. Ontwikkelingsgeschiedenis van Zwolle

De historie van Zwolle vertelt ons hoe uniek de stad, de ligging en ons buitengebied is. Een tijdlijn geeft in vogelvlucht ook een boeiend beeld. Bijlage 1 gaat verder in op de identiteit en historische ontwikkeling van Zwolle.



2.3. Het 'huis van Zwolle', ons Zwolle van morgen: ambities en kernopgaven

We zien dat Zwolle nooit stilvalt in haar ontwikkeling. Telkens passen we ons aan bij de tijdsgeest, de dynamiek van handel en maken we goed gebruik van onze ligging. Onze ontwikkeling maakt ons tot de gemeente die we nu zijn, met een prachtige stad en buitengebied. Het is een verantwoordelijkheid om de verdere ontwikkeling van stad en buitengebied in goede banen te leiden. Dat doen we samen. In 2017 legden we hiervoor onze ambities vast in het 'huis van Zwolle'. Deze ambities hebben we nog steeds.

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. Deze Omgevingsvisie neemt deze ambitie mee als het gaat over hoe mensen leven, wonen en werken en genieten van de stad en het buitengebied, 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 daaromheen, wonen en werken.

Zwolle kent een ijzersterk 'fundament', een basis 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: dit heet het fysiek kapitaal. Centraal staat de ambitie dat Zwolle haar ruimtelijke, cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten behoudt en versterkt. Elk deel van Zwolle heeft specifieke eigen kenmerken en kwaliteiten die zich uitend in de Zwolse fysieke identiteit en als geheel het fysieke



kapitaal vormen. 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.

Naast het grote belang dat we hechten aan ons kapitaal van mens en leefomgeving hebben we drie leidende ambities voor onze verdere ontwikkeling:

- Zwolle versterkt haar stedelijkheid, wordt nationaal en internationaal aantrekkelijker en bestendigt zo haar (economische) toppositie als regio;
- Zwolle is in 2050 klimaatbestendig en energieneutraal;
- Vitale, solidaire, gezonde en duurzame stadsdelen.

2.4. Zwolle versterkt haar stedelijkheid

Zwolle versterkt haar stedelijkheid en wordt nationaal en internationaal aantrekkelijker en bestendigt zo haar (economische) toppositie als regio. We staan voor de kernopgave om die ambitie waar te maken. En daarin slagen we al, samen met de hele regio. De in 2019 afgesloten RegioDeal met het Rijk is daarvan een sprekend voorbeeld.

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 via de weg en over het spoor. Deze positie brengt ook de verantwoordelijkheid met zich mee om als motor voor de regio te fungeren bij sociale, culturele, economische en maatschappelijke opgaven. Samenwerking met de regio staat daarbij voorop. We blijven hierin onze verantwoordelijkheid nemen; bijvoorbeeld in het onderzoek naar de Verstedelijkingsstrategie en het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport van het Rijk) onderzoek naar de bereikbaarheid van Zwolle. Het gaat om twee trajecten die mede gaan bepalen hoe onze toekomstige ontwikkeling vorm en inhoud krijgt. Zie ook paragraaf 1.3.

2.5. Zwolle is in 2050 klimaatbestendig en energieneutraal

Onze veelzijdige stad, de unieke dorpen, de buurtschappen en het karakteristieke buitengebied vormen samen onze Zwolse fysieke leefomgeving. Het is ons fundament voor nu en in de toekomst. We beseffen ons dat we rekening moeten houden met de veranderende omstandigheden, zoals een veranderend klimaat en de eindigheid van niet hernieuwbare energie. Dat heeft invloed op de fysieke leefomgeving. We houden onze aandacht onverkort vast op 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 en warmte uit fossiele brandstoffen, zoals gas, kernenergie en steenkolen, naar volledig groene energie, zoals energie uit zon, wind, biomassa, de diepe ondergrond en water. Samen vormen ze de basis voor de topambitie 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.

2.6. Vitale, solidaire, gezonde en duurzame stadsdelen

Of het nu gaat om ons buitengebied, ons centrum, onze oude wijken rondom het centrum of nieuwere stadsdelen zoals Zwolle-Zuid en Stadshagen, 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 binding 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 binnenstad zorgt voor een sterke identiteit en een gezamenlijke trots. Al dat moois koesteren we en houden we in stand. 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.

2.7. Tot slot: Een leven lang Zwolle

Het "huis van Zwolle" is een belangrijk afwegingskader in onze verdere ontwikkeling. Zetten we de stappen die aansluiten bij de ambities? Dat is de vraag die we ons doorlopend blijven stellen. In het ontwikkelproces van deze visie, met name in 2020 en 2021 leerden we dat het woord groei niet overeenkomt met deze ambities. Groei werd uitgedrukt in cijfers, in getallen, terwijl groei geen ambitie is. Zwolle ontwikkelt zich echter steeds, ruimtelijk, sociaal, economisch, maatschappelijk, als regiopartner, als gemeente in Nederland. We willen deze ontwikkeling blijven stimuleren. Daarmee blijven we een fijne gemeente om in te leven, te werken, op te groeien en oud te worden; een leven lang Zwolle.

3. Ontwikkelingen en opgaven verbonden aan ambitie

3.1 Inleiding

De wereld om ons heen verandert voortdurend. Digitalisering, de manier waarop we samenleven, klimaatverandering, een trek naar de stedelijke omgeving, nieuwe vormen van mobiliteit, de rol van sociale media, werken op afstand, de herontdekking van het belang van groen, etc.

Het zijn allemaal factoren die van invloed zijn op hoe we de ruimte inrichten. Het is aannemelijk dat stad en buitengebied onveranderd aantrekkelijk blijven en dat de strijd om de ruimte (meer functies op dezelfde ruimte en daardoor intensiever gebruik ervan) toe zal nemen.

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de trends en ontwikkelingen met een doorkijk naar het effect ervan op de gemeente Zwolle. We gaan in op diverse thema's en kijken naar Zwolle als:

- Leefgemeente;
- Een klimaatbestendige gemeente;
- Duurzame gemeente;
- Werkgemeente;
- Gemeente waar we ons verplaatsen;
- Onderdeel van Nederland en de regio.



3.2. Zwolle als leefgemeente: een leven lang Zwolle

3.2.1. Meer huishoudens in Zwolle

Overijssel is een provincie waar het inwonersaantal blijft groeien. De grootste groei vindt in de regio Zwolle plaats. De ramingen van het CBS zijn toegenomen. Op de prognosekaarten licht vooral het stedelijk gebied van Zwolle op. We merken dat de druk op de woningmarkt in Zwolle heel groot is en bovendien sneller groeit dan verwacht. We zien een toenemende vraag naar het wonen in de stad. De grote woningbehoefte en het beperkte passende woningaanbod heeft tal van ongewenste effecten. Prijzen stijgen, investeerders willen hun slag slaan, woningsplitsing neemt ongewenste vormen aan en studenten, starters en ook ouderen kunnen niet aan geschikte woonruimte komen. We zetten verschillende maatregelen in om hoe dan ook 1000 woningen per jaar te kunnen bouwen.

De 'nieuwe' inwoners komen overal vandaan. Schoolgaande en studerende jongeren blijven na school en studie in Zwolle. Door een baan in of in de buurt van Zwolle verwelkomen we nieuwe inwoners uit de regio. Ook hebben te maken met meer één-ouder situaties. Daarnaast is er een trek uit de Randstad naar steden en plaatsen hier buiten. Vaak steden met een goede verbinding over weg en spoor.

We verwachten in heel Oost Nederland (Overijssel en Gelderland) de komende 5 jaar zo'n 60.000 nieuwe huishoudens. Daarmee zorgt de verhuisstroom ook voor een snellere verstedelijking van onze regio. Tegelijkertijd is nog steeds sprake van mensen die naar de Randstad verhuizen. Dat zijn vooral jonge gezinnen die geen huis achterlaten. De nieuwe inwoners zijn vooral gezinnen en ouderen.



3.2.2. Steeds meer functiemenging in de stad én het buitengebied

In steden wordt de aanwezigheid van gebieden met een levendige mengeling van woon, werk- en recreatieve functies steeds belangrijker. Door een combinatie van werken en privé of leren en werken, verandert de behoefte aan (werk) ruimte qua omgeving, omvang en aard: er moet meer te doen zijn en kleinschaliger van opzet worden. Veel functies bij elkaar geeft daarbij de gelegenheid tot ontmoeting en dat wordt steeds belangrijker.

De toenemende behoefte aan locaties waar ontmoetingen tussen mensen en mens en natuur centraal staan, 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 potentiële broedplaats voor pionierende economische activiteiten.

3.2.3 De 'Ouderenagenda' en de hervormingsagenda

Er ontstaat steeds meer een koppeling tussen wonen (levensloopbestendig) en de toegankelijkheid van de directe leefomgeving met voldoende basisvoorzieningen in de buurt. "Ouderen" willen langer zelfstandig en betaalbaar kunnen wonen in een prettige buurt en een sociaal netwerk. Daarom is het voor de gemeente belangrijk dat ouderen kunnen doorstromen 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.

3.2.4. 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, minder ontwikkelde vaardigheden en wonen vaak in kwalitatief minder goede woningen. Daarnaast hebben ze vaker te maken met welvaartsziekten, overlijden ze eerder en zijn langer minder gezond. Juist in deze situatie kan een goede en aantrekkelijke buitenruimte bijdragen aan beweging en ontmoeting. Een gezonde leefomgeving vinden we ontzettend belangrijk.

De Corona-pandemie verscherpt deze tweedeling. Juist mensen in sociaal ongunstige situaties worden het hardst getroffen. Hoewel de Omgevingsvisie niet de plek

is om de tweedeling aan te pakken, heeft dat natuurlijk onze volle aandacht.

3.2.5. 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.

3.2.6. Regionale zorgfunctie: rol voor Zwolle én de regio

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 onze stad. We verwachten 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.

3.2.7. Voorzieningen

Overal wordt de behoefte aan voorzieningen groter als het aantal inwoners in onze gemeente groeit. De voorzieningen moeten daarin meegroeien. We maken onderscheid tussen basisvoorzieningen zoals scholen, winkels en 1e en 2e lijnszorg en stedelijke voorzieningen op de schaal van de stad, zoals bijvoorbeeld musea, leisure en andere culturele instellingen. Daarbij hebben we ook te maken met reguliere vervanging van bijvoorbeeld schoolgebouwen of ontwikkeling van winkelcentra. We stemmen dat doorlopend af met betrokkenen en belanghebbenden zoals bijvoorbeeld schoolbesturen en ondernemersverenigingen. Als we aan de slag gaan in gebieden, wijken of buurten nemen we opgaven voor voorziening zoveel mogelijk mee.

3.2.8. Regionaal Plan Onderwijsvoorzieningen:

De te verwachten groei van de stad maakt het nog niet nodig Voorgezet Onderwijsvoorzieningen toe te voegen. We kiezen voor voorzieningen centraal gelegen in de stad, zodat schommelingen in aantallen leerlingen en medegebruik beter zijn op te vangen.



3.2.9. 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 activiteiten dan onderwijsdoeleinden, passend bij het gebouw en de omgeving van de school. Het mag het woonplezier van omwonenden niet in de weg staan. 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 fysieke en digitale ontmoetingsplekken waar mensen elkaar ontmoeten, van elkaar leren en samenwerken.

3.2.10. Gecombineerd 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.

3.2.11. 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 gaat het ook om bevordering en verbetering van de gezondheid, bijvoorbeeld door de inrichting van onze leefomgeving.

Gezondheid wordt bepaald door leefstijlgedrag zoals voeding en bewegen en door de fysieke en sociale omgeving waarin mensen zich bevinden. Zo heeft bijvoorbeeld een gebied met een variatie tussen bebouwing, groen, rustige, stille plekken, verkoelend water een positief effect op hoe we ons voelen. Daarom is het belang van een aantrekkelijke en gevarieerde openbare ruimte, waarin we kunnen, fietsen, wandelen, hardlopen en bewegen, groot. Sporten gebeurt ook steeds meer buiten clubverband (sportschool/hardlopen). Daarin neemt de openbare ruimte een steeds belangrijkere plaats in, mits de inrichting daarbij past. Buiten bewegen, spelen en sporten draagt bij aan een goede gezondheid van mensen, jong en oud. Het is een kwaliteit die Zwolle moet blijven bieden, ook als er meer Zwollenaren bij komen.

3.2.12. Het gebeurt in de ondergrond

Het wordt steeds drukker in de ondergrond, zowel direct onder onze voeten als op grote diepte. We gebruiken steeds meer onze bodem voor de winning van ons drinkwater en energie, voor energieopslag, klimaatadaptatie en als drager van alle kabels en leidingen voor het digitale tijdperk. Dit betekent dat activiteiten als geothermie, drinkwaterwinning, waterberging, zorgvuldig gebiedsgericht grondwaterbeheer, ondergronds bouwen, warmte-koudeopslag, de aanleg van nieuwe kabels & leidingen en warmtenetten een goede regie vragen voor een zorgvuldige, kwalitatieve omgang met onze bodem en

ondergrond. Hoewel dat niet voor iedereen zichtbaar is, is het van groot belang voor een goede leefkwaliteit in Zwolle.

3.2.13. Digitalisering verandert onze manier leven

Technologische vernieuwingen 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 de analyse van grote hoeveelheden data de mogelijkheid voor een slim gebruik van onze ruimte. 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 (openbaar vervoer).

Ontwikkelingen in digitalisering en technologie hebben ook veel invloed op de arbeidsmarkt. Banen en functies veranderen of verdwijnen en er worden nieuwe eisen gesteld aan werknemers. Door technologie kunnen ouderen bijvoorbeeld langer thuis blijven wonen, waarbij eventuele zorg op afstand wordt geboden.

Digitalisering en technologische vernieuwingen leiden tot een ander gebruik van de fysieke leefomgeving. Digitale platforms maken ontmoetingen tussen mensen makkelijker. Toch is het elkaar 'echt' ontmoeten nog altijd het belangrijkste.

3.2.14. Thuiswerken

Mede door de Corona-situatie zijn we meer thuis gaan werken. Of op grote schaal thuiswerken ook in de toekomst de norm blijft, moeten we afwachten. Mogelijk wordt het veel meer een combinatie van thuiswerken en werken op kantoor of de bedrijfslocatie. Dit zal vooral een effect hebben op de behoefte aan kantoorruimte, zowel in kwaliteit, de locatie als in hoeveelheid.

3.3. Zwolle als klimaatbestendige gemeente

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

Klimaatadaptatie gaat over het aanpassen aan dit extremer weer en de effecten daarvan. Het is belangrijk om weerbaarder te worden want we zijn kwetsbaar. En dat kan met een goed toekomstperspectief. Als we ons aanpassen kunnen we ook werken aan een aantrekkelijke leefomgeving en kunnen stad en ommeland zich duurzaam blijven ontwikkelen.

3.4. Zwolle als groene gemeente

De betekenis van groen en water neemt toe. Een goed ontwikkelde groen- en waterstructuur voegt waarde toe aan onze leefomgeving. Het leidt tot een beter vestigingsklimaat, verbetering van welzijn en gezondheid, een meer klimaatadaptieve omgeving met minder hittestress en wateroverlast en meer biodiversiteit. Gemeenten die veel in groen en water investeren en een goede groen- en water- structuur bezitten, zijn economisch sterker, omdat mensen hier graag wonen en werken.

De wijze waarop groen zich in de stad ontwikkelt, verandert. Tot voor kort was het vooral een gemeentelijke taak. Nu is sprake van een mix, waarbij de bewoners en bedrijven in de stad meer kunnen doen en ook graag meer willen doen. We zien dat bijvoorbeeld op verschillende plekken in Zwolle, zoals in Assendorp. Initiatieven die de gemeente blijft ondersteunen.

Stadslandbouw in al zijn vormen, is sterk in opkomst en is van betekenis voor de groenstructuur. We worden ons steeds bewuster van gezond en duurzaam eten. Lokaal geproduceerd voedsel vindt ook lokaal de weg naar de eettafel. Dat is een ontwikkeling die ook in Zwolle gaande is. Door de multifunctionaliteit van stadslandbouw ontstaan nieuwe kansen voor recreatie en natuur in en om de stad. De stad en het landelijk gebied raken steeds meer verweven met tegelijkertijd beide een eigen unieke identiteit.

3.5. Zwolle als werkgemeente

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. Deze groei zet zich door mede door de inspanning vanuit de gemeente en regio gericht op de ambities als economische topregio in Nederland. De economie in Zwolle is divers. Dat is een kracht. Tegelijkertijd zijn er specifieke aandachtsgebieden voor Zwolle in de komende 10 jaar. We lichten deze verder toe.

3.5.1. Gezondheid (Health)

De sector health is de belangrijkste werkgever van de stad als we kijken naar het aantal banen. Daarin is een

grote rol voor het ziekenhuis Isala weggelegd. De zorg is echter veel breder. Juist door het ziekenhuis ontstaat weer aanvullende en nieuwe bedrijvigheid in Zwolle, met name in Oosterenk.

3.5.2. 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 stedelijke ontwikkeling van Zwolle terug.

Het aanbod van kantoren op goed bereikbare multifunctionele locaties "droogt" in Nederland snel op. Vanuit de Randstad, maar mogelijk ook de randen van het land, ontstaat behoefte aan goede alternatieven. Zwolle is daarvoor ook in beeld. We spelen daar op in met de verdere ontwikkeling van Spoorzone en Voorsterpoort.

3.5.3. Innovatie

De Triple Helix (onderwijs, bedrijfsleven, overheid) werkt samen om de innovatiekracht van Zwolle te ontwikkelen en versterken. De regio speelt daarbij ook een nadrukkelijke rol. Het belang van innovatie komt voort uit de verandering van de economie en het mogelijke gevolg daarvan voor de samenleving. Door robotisering bijvoorbeeld verdwijnen en veranderen banen. Vooral lager en middelbaar opgeleide vakwerkers zijn daardoor kwetsbaar op de veranderende arbeidsmarkt. Hierdoor dreigt een tweedeling tussen lager opgeleide vakwerkers en hoger opgeleide kenniswerkers. De huidige arbeidsmarkt en toekomstige arbeidsmarkt vragen



om een directe samenwerking tussen onderwijs en economie, waarbij economische ontwikkeling, innovatie en ondernemerschap leidend zijn.

In Zwolle brengen we dat in de praktijk in het Health Innovation Park (HIP) bij het Isala Ziekenhuis en het Polymer Science Park (PSP), een plek waar gewerkt wordt aan toegepaste kunststoftechnologie. Ook de Spoorzone is een belangrijke locatie als het gaat om innovatie. 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 volledige arbeidsplaatsen opgeleverd. In de gemeente Zwolle is het grootste aandeel (potentieel) snelgroeiende bedrijven te vinden in de sectoren Informatie en Communicatie (IT), groot- en detailhandel en specialistische zakelijke dienstverlening.

3.5.4. Werklocaties veranderen

In de afgelopen jaren is schaalverkleining ook een belangrijke ontwikkeling in de zakelijke dienstverlening in Zwolle. Er ontstaan meer kleinschalige kantoren of meerdere bedrijven vestigen zich in één kantoor. Dit vergroot de vraag naar kleinschalige en nieuwe kantoorconcepten. Dit betekent dat we ons hierop moeten aanpassen.. Denk hierbij onder meer aan het geschikt maken van grote leegstaande kantoren voor kleinschalige bedrijven en de ombouw van kantoorpanden naar andere functies. Zodat bijvoorbeeld meer gemengde gebieden ontstaan waar gewoond en gewerkt wordt.



3.5.5. 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 grote zeehavens) en Oost (Duitsland, Noord Europa, 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 in potentie goede kansen, als het ook leidt tot werkgelegenheid waar Zwolle mee vooruit kan. Ook de leefomgeving moet baat hebben bij zulke ontwikkelingen.

3.5.6. Detailhandel, andere behoeftes, nieuwe kansen

De winkelmarkt is de laatste jaren sterk veranderd, mede door de grote invloed van internetwinkels. Zwolle heeft op dit moment beide in huis. Zoals een groot bedrijf gericht op webwinkelen en een boeiende levendige binnenstad met een breed aanbod van winkels, voor grootwinkelbedrijf tot de bijzondere speciaalzaak. Juist de regionale centrumfunctie maakt Zwolle tot een aantrekkelijke winkelstad. Voor de consument is het aanbod aan digitale winkels de afgelopen jaren steeds ruimer geworden. Kwaliteit van aanbod, keuzemogelijkheid, prijsstelling en uitstraling worden als gevolg hiervan steeds belangrijker. We zien dat Zwolle meebeweegt op de trend dat steeds meer winkels een webshop openen, terwijl een fysieke winkel openen al dan niet in combinatie met een afhaalpunt ook voorkomt.

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.

Verder zien we dat de kleine buurt- en wijkcentra onder druk staan. Ze 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. Daarbij is het belangrijk om juist stedelijke ontwikkeling rondom deze centra op gang te brengen. Dat vergroot het toekomstperspectief. Ook dat is een landelijke én Zwolse trend.

3.5.7. Horeca en leisure

De horecasector verandert. We zien dat het aantal en de omvang van de verschillende horecaketens toeneemt. Tegelijkertijd is er een opkomst van kleinschalige horecabedrijven. De leisure-sector is een relatief jonge en snel groeiende bedrijfstak. Door de afgenomen hoeveelheid vrijetijd en de toegenomen welvaart wil de consument een kwalitatieve belevenis in de schaarse beschikbare tijd. Door de groei van het aantal inwoners en de regiofunctie van Zwolle nemen de kansen voor leisure voorzieningen in Zwolle verder toe. 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 aanbod van fitnesscentra op korte afstand van woonwijken of nieuwe outdoor-/kano/adventure bedrijfjes in en rondom Zwolle. We zien deze ontwikkeling in de komende jaren door blijven gaan en gaan daar ook gericht beleid op maken, bijvoorbeeld voor waterrecreatie om het gebruik van onze leefomgeving in goede banen te leiden.

3.6. Zwolle als duurzame gemeente

3.6.1. Naar een duurzaam en circulair Zwolle

De ambities voor een energieneutraal Zwolle in 2050 vraagt nu al keuzes. Het verduurzamen van ons eigen energieverbruik is onvoldoende. Een investering in nieuwe duurzame energie is nodig voor zowel korte termijn als lange termijn. Wind, zon, warmte uit diepe ondergrond; energie wekken we steeds vaker lokaal en regionaal op. Dit heeft veel invloed op hoe we de stad en ons buitengebied inrichten, zowel op als onder de grond. Dat heeft allemaal te maken met verandering van het netwerk, de opslag van elektriciteit en nieuwe vormen van energieproductie, en vooral het afscheid van datgene waar we nu nog afhankelijk van zijn, het aardgas.

Circulariteit is bezig aan een opmars en gaat er vanuit dat producten van nu de grondstoffen zijn voor later: na gebruik kunnen producten gedemonteerd worden en de materialen opnieuw gebruikt. Ook in Zwolle willen we vorm geven aan circulariteit. Het draagt bij aan de duurzame gemeente die we willen zijn.

3.6.2. Een duurzame logistieke bereikbaarheid van stedelijke gebieden:

Zowel de bevoorrading van de winkelcentra in de wijken, van alle ondernemingen in binnenstad en natuurlijk de pakketbezorging aan huis kennen dezelfde uitdaging. Het wordt drukker en niemand zit te wachten op rumoerige vrachtwagens, luidruchtige dieselmotoren van busjes. Tegelijkertijd kunnen we niet meer zonder. De trend naar slimme, duurzame vormen van stadsdistributie is al ingezet. Winkeliërs, bezorgdiensten; velen nemen al hun verantwoordelijkheid, met als mooi voorbeeld de fietsende stadskoeriers. Het goed en duurzaam organiseren van de stadslogistiek is één van de

uitdagingen voor een leefbare gezonde stad. Vooral als het gaat om de laatste kilometers tussen onze stadsring en alle wijken en winkelgebieden.

3.7. Zwolle: veranderende mobiliteit

3.7.1. 'Beter benutten'

Het personen- en goederenvervoer blijft de komende jaren toenemen. Simpelweg alleen maar meer wegen aanleggen is niet langer de oplossing. De auto is ongeveer de grootste ruimtegebruiker die we kennen. Nu ruimte steeds schaarser wordt, is de trend minder auto en bijvoorbeeld meer gebruik van de fiets in combinatie met goed openbaar vervoer. Het rijk, de provincie, omliggende gemeenten en wijzelf kiezen daarom rondom de stedelijke netwerken voor een brede aanpak van de bereikbaarheid. Dit onder de titel 'Beter Benutten'. De kunst is het maken van slimme koppelingen tussen mobiliteit en de ontwikkeling van onze stad. Daarbij houden we rekening met het feit dat we steeds mobieler zijn geworden en dat we ons bewegen volgens andere patronen dan vroeger. Dat doen we voor ons werk, voor onze vrije tijd, ons onderwijs en tot steeds latere leeftijd. De stad anders inrichten, samen met de regio. Dat is wat een veranderende mobiliteit aan ons vraagt.

3.7.2. Groei aan mobiliteit: bereikbaarheidsproblemen

Het aantal mobiliteitsbewegingen groeit, lokaal, regionaal en nationaal. Ook in Zwolle kan dat leiden tot bereikbaarheidsproblemen. Zwolle staat daarbij niet alleen. Ook op nationaal niveau ontstaan de mobiliteitsproblemen voor zowel de auto als met het openbaar vervoer. Dat zien we vooral in de zeshoek Amsterdam-Zwolle-Arnhem-Eindhoven- Breda en Den Haag. Specifiek voor Zwolle is de doorstroming op de A28 een knelpunt, zowel in de richting van Meppel als van Amersfoort.

3.7.3. Het belang van OV-knooppunten en overstappunten

Op het station van Zwolle wordt het steeds drukker. 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 zien we dat dit gebruik nog verder toeneemt. De rol van de fiets in het voor- en natransport vanaf de stations neemt verder toe. De voorzieningen daarvoor, zoals goede fietsenstallingen, fietspaden en stadstraten waar de fietser centraal staat, worden steeds belangrijker.

Tussen de steden Amsterdam, Zwolle, Arnhem-Nijmegen, Eindhoven, Breda, Den Haag-Rotterdam, en Utrecht wordt ook in de toekomst rekening gehouden met een intensief gebruik van het openbaar vervoer. Door deze groei van het gebruik van het OV systeem lopen we binnen een aantal jaren tegen capaciteits-



Figuur 2: OV 2040 met Zwolle als belangrijk knooppunt

en kwaliteitsprobleem aan, voornamelijk in de spits. Het vergroten van de capaciteit van OV is daarvoor de belangrijkste oplossing. Dat is een nationale ambitie. Deze ambitie komt terug in het door het rijk opgestelde 'Contouren toekomstbeeld openbaar vervoer 2040'. Zwolle is als een belangrijk OV-knooppunt genoemd en wordt in de toekomst nog belangrijker. We kunnen dan andere delen van Nederland nog beter en sneller bereiken, en zij ons.

3.7.4. Van bezit naar gebruik

Voor jongere generaties lijken minder geïnteresseerd te zijn in het bezit van bijvoorbeeld een auto. Doordat zij vaak midden in de stad wonen kunnen ze de auto slecht kwijt of verplaatsen ze zich net zo makkelijk of makkelijker met fiets, bus en trein. Of dit ook doorzet als ze ouder worden en in een andere levensfase komen, is de vraag. Vaak verandert ook de plek waar ze wonen. Feit is wel dat de huidige jeugd een andere oriëntatie heeft. Het gaat minder om bezit en meer om gebruik. De rest van Nederland en de wereld is ook veel dichterbij gekomen. Ook wordt het door de digitale economie en door technologie andere goederen of diensten te huren en te verhuren. Dit heeft gevolgen voor onze fysieke leefomgeving. De groei van de deelauto en deelfietsconcepten gaat leiden tot een afname naar de



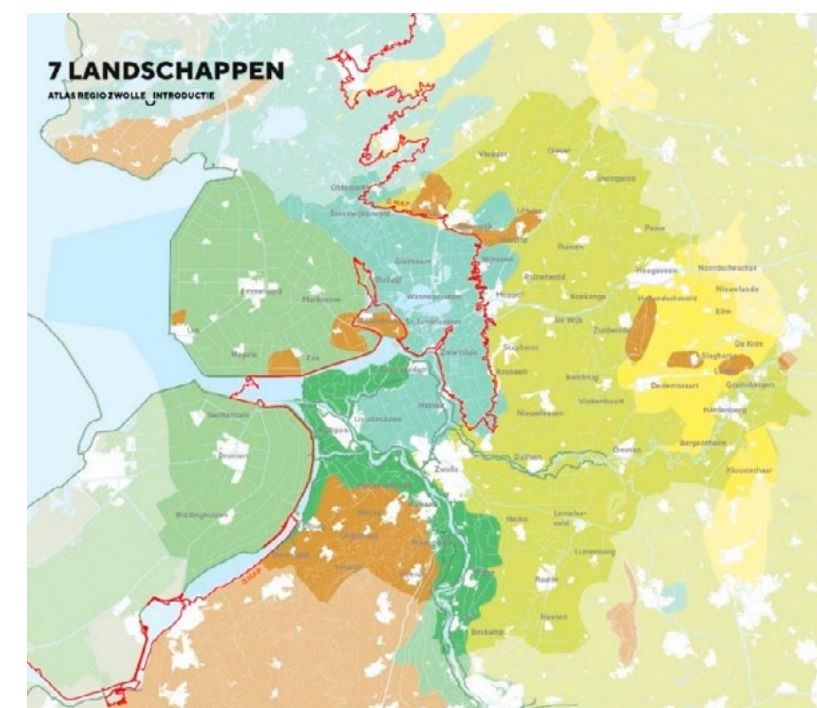
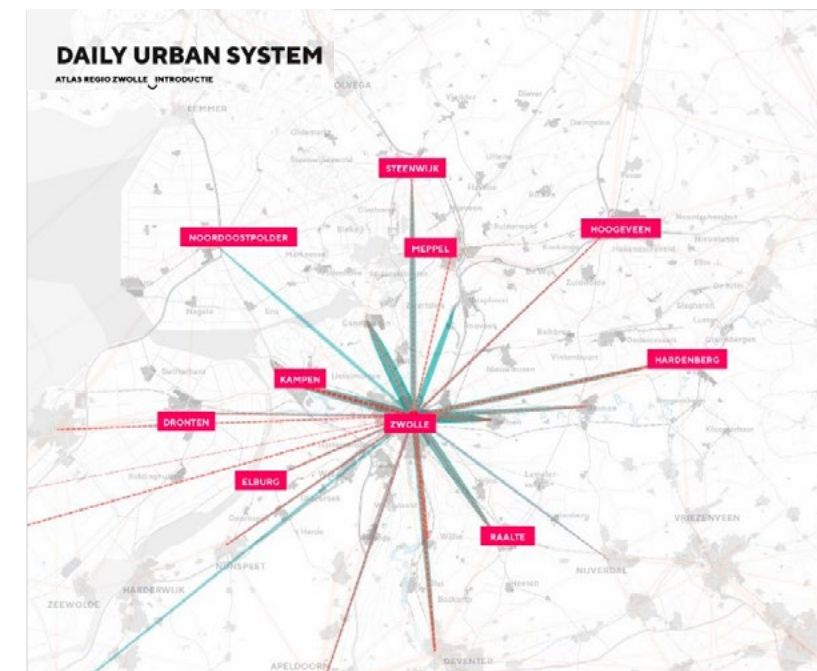
vraag naar eigen parkeerplaatsen, van de auto voor de deur. Daar en tegen zijn nieuw collectieve voorzieningen aan de orde, waar je terecht kunt voor de deelauto, de fiets kan stallen en opladen of de elektrische step, bakfiets of scooter. De ontwikkeling van dit soort voorzieningen, als een nieuwe vorm van dienstverlening gaat samen met de bouw van gemixte woon- en werkgebieden.

3.8. Zwolle in de regio

Zwolle en de omliggende regio zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en op vele vlakken. Als één van de sterkst groeiende economische regio's is de Regio Zwolle de verbindende schakel tussen West-, Oost- en Noord-Nederland. De regio bestaat uit tweeëntwintig gemeenten verdeeld vier provincies en meerdere waterschappen. De overheden in de regio werken samen aan een aantal thema's, waaronder economie, werkgelegenheid, innovatie, de aanpak van het woningtekort, de bereikbaarheid en in deelverbanden ook aan klimaat en energie. De regio is, mede vanwege zijn geografische ligging, een knooppunt van handel. Dat is het al vanuit het verleden van het Hanzeverbond en we zien dat terug aan het gezamenlijk ontwikkelen van de Port of Zwolle (samenwerking tussen Meppel, Kampen en Zwolle op havengerichte activiteiten). De unieke ligging en vele kwaliteiten maken dat het in de regio goed wonen, leven, werken en genieten is.

Kenmerkend voor de gemeente Zwolle is het zogenaamde Daily Urban System. Dat systeem vertelt ons hoe we in onze regio ons verplaatsen met auto en openbaar vervoer. Op de kaart is het aantal verplaatsingen per uur met de auto en het OV zichtbaar gemaakt. De stad Zwolle neemt daarin letterlijk een centrale plaats in. Zwolle is de draaischijf in de regio als het gaat om vervoer, zowel per auto, als per trein, bus en fiets.

De bijzondere plek van Zwolle zien we ook terug als we kijken naar de landschappen in de regio. We kunnen maar liefst 7 landschappen onderscheiden. Van de oude stuwwallen tot de jonge droogmakerijen: allemaal zijn ze vanuit Zwolle op relatief korte afstand van elkaar te ontdekken. Dat verandert ook niet. Het is één van de weinige ankerpunten in onze ontwikkeling. De rijkdom van het diverse landschap om ons heen blijft altijd bestaan. We vinden het belangrijk dat we daar zuinig op zijn. Juist de kracht van het landschap is de basis voor onze verder ontwikkeling.



3.9. Zwolle in Nederland

We zien de positie van Zwolle in Nederland veranderen. We maken steeds meer onderdeel uit van een netwerk met een aantal belangrijke steden in Nederland. Vaak steden met een goede ligging qua bereikbaarheid, in een dynamische regio. We zijn, mede door de goede verbindingen via weg en spoor aangehaakt in dit netwerk. De komst van de Hanzelijn heeft daar een belangrijke rol in gespeeld. Hierdoor staan we in directe verbinding met de steden in de Randstad. Ook voelen we ons steeds meer verbonden met plaatsen als Deventer, Enschede, Apeldoorn, Arnhem, Nijmegen en uiteindelijk zelfs de Brabantse steden.

En omgekeerd is Zwolle natuurlijk de poort naar Noord-Nederland. Daar 'ontmoeten' we Friesland, Groningen en Drenthe. Juist onze bijzondere ligging maakt ons economisch aantrekkelijk om er te (gaan) ondernemen en te wonen.

Zwolle onderscheidt zich binnen Nederland ook door de bijzondere ligging midden in een (historische) delta. We zijn daar uniek in en beheersen de kunst om daar op een fijne, veilige en economisch krachtige manier te leven. Deze IJssel-Vecht Delta heeft ons vele eeuwen voorspoed gebracht, maar ook enkele rampen. Die willen we blijven voorkomen, juist door ons zo bewust te zijn van onze ligging.

Door ons bewust te zijn van onze positie op nationaal en regionaal niveau kunnen we ons toekomstbestendig en klimaatbestendig blijven ontwikkelen.

3.10 De betekenis ervan voor Zwolle?

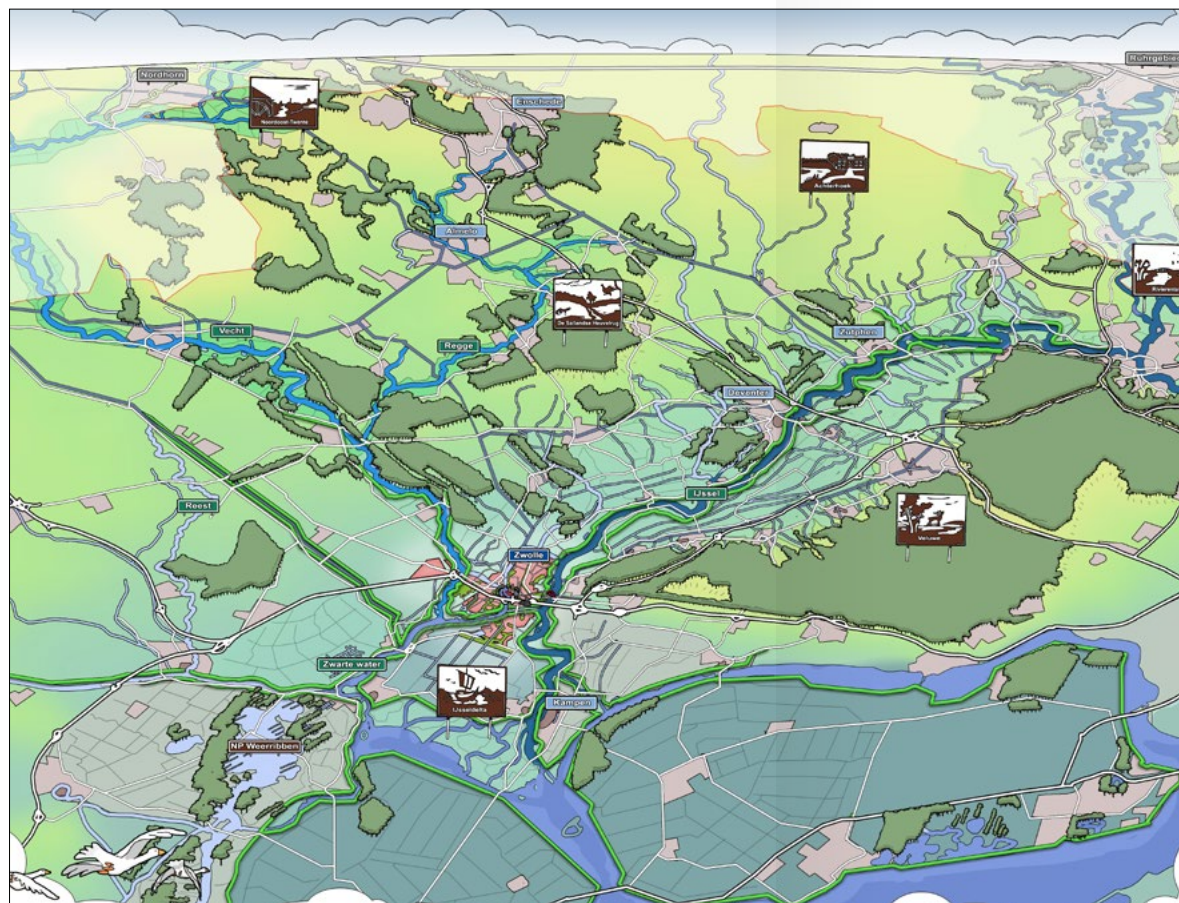
Wat betekenen de hiervoor beschreven ontwikkelingen voor de fysieke leefomgeving van de gemeente Zwolle? De trek naar de stad, en de groei van de bevolking, en de bijbehorende woningbouwopgave en meer welvaart biedt kansen voor de verdere doorontwikkeling van Zwolle en de economie. Het gaat niet alleen om kansen. De leefbaarheid in Zwolle, de afhankelijkheid van ontwikkelingen elders in Nederland, schaarse ruimte gelet op de vele kwaliteiten, brengen ook een verantwoordelijkheid met zich mee. De verantwoordelijkheid om Zwolle betaalbaar en bereikbaar te houden voor toekomstige generaties. De verantwoordelijkheid om de veranderende positie van Zwolle, als stad en gemeente die ertoe doet in Nederland, serieus te nemen. Onze culturele, landschappelijke, sociale, historische en economische waarden zijn er voor huidige en toekomstige generaties. Nu we echt makkelijker afstanden overbruggen, denk aan de Hanzelijn, is het zaak om ook kwalitatief bruggen te slaan naar een leefbare toekomst.



Figuur 3: Zwolle verbonden met de Randstad



Figuur 4: Zwolle de poort naar Noord-Nederland



Figuur 5: Ligging van Zwolle in de IJssel-Vecht delta

De uiteindelijke groei van de stad is afhankelijk van de landelijke dynamiek, en met name van de ontwikkeling van de woningmarkt en de bereikbaarheid van de Randstad. Grote steden worden wellicht onbetaalbaar, terwijl de jongere generatie (met name de hoogopgeleide) veel meer gewend is om grotere afstanden te overbruggen. De Hanzelijn heeft Zwolle dichterbij de Randstad gebracht. De positie van Zwolle in het land, in de regio en als stad in een mooie omgeving is de laatste jaren duidelijk veranderd.

Het is duidelijk is dat de maatschappij dynamisch is. De invloed van technologie en de digitale wereld heeft gevolgen voor onze manier van leven in Zwolle. De inrichting van de stad en ons buitengebied gaat zich daarop op aanpassen. Banen en functies veranderen of verdwijnen en er worden nieuwe eisen gesteld aan werknemers. De samenleving van de toekomst vraagt om levendige, multifunctionele gebouwen en omgevingen. De zelfrijdende auto zal een flinke impact hebben op de inrichting van de leefomgeving, bijvoorbeeld op de benodigde parkeerruimte.

De ontwikkelingen vragen om een groot vermogen om ons aan te passen. Aan voortdurende samenwerking tussen ondernemers, overheid, onderwijs- en onderzoeksinstituten én de omgeving (5 O's). De mate waarin wij in staat zijn om ons aan te passen en veerkrachtig te zijn, bepaalt hoe succesvol ook toekomstige generaties kunnen zijn. Succesvol in de zin dat het prettig, leven, werken en verblijven is en blijft in Zwolle. De gesignaleerde dynamiek vraagt van de Omgevingsvisie en van de Zwollenaar ruimte voor ontwikkeling en aanpassing met een scherp oog en doortastend handelen op de kwaliteiten die Zwolle al eeuwenlang heeft.

4. Ruimtelijke koers voor ons 'Zwolle van Morgen'

4.1. Inleiding

We hebben onze ambities gesteld en weten welke uitdaging voor ons liggen. Daarbij zijn we ons ook meer dan ooit bewust van de vele kwaliteiten van Zwolle. Kwaliteiten om te koesteren, ook dat is een doel met forse impact op de fysieke leefomgeving.

De opgaven voor Zwolle zijn groot, omvangrijk, veelzijdig. We gaan in dit decennium aan de slag met onze stad, met ons buitengebied. We voegen woningen toe en parken. We verbeteren de leefbaarheid en bereikbaarheid voor de Zwollenaar en alle bezoekers van onze gemeente.

Ons buitengebied is voor ons van grote waarde, voor landbouw, landschap, natuur en recreatie. De veelzijdige overgangen tussen stad en omliggend landelijk gebied maken dit gebied voor velen toegankelijk en aantrekkelijk. Dat heeft blijvend onze aandacht nodig. Daarnaast heeft het buitengebied haar eigen tempo, haar eigen ontwikkeling en unieke eigenschappen met buurtschappen en kleine kernen. Ook daarvoor stellen we doelen.

Het werken aan onze stad en ons buitengebied kan niet zonder spelregels. In dit hoofdstuk leggen we een aantal spelregels vast. We verdiepen daarbij op het koesteren van onze kwaliteiten, op belangrijke ingrepen in onze stad en onze blik op het buitengebied. Kortom: dit hoofdstuk maakt de vertaalslag van 'wat willen we', zoals beschreven in de vorige hoofdstukken naar 'wat willen we waar'. We spreken dan van een integrale en gebiedsgerichte uitwerking van doelen en ambities. Veel van die doelen en ambities hebben we concreet uitgewerkt na dit hoofdstuk: De Zwolse raamwerken en gebiedsprofielen. Op diverse plekken verwijzen we daar ook naar.



4.2. We koesteren onze kwaliteiten: de basis voor iedere ontwikkeling

We zijn een gemeente met circa 130.000 inwoners. Het overgrote deel daarvan woont in de stad. Daarnaast trekt onze stad veel bezoekers aan. Bezoekers op zoek naar zorg, onderwijs, cultuur, plezier, een culinaire ervaring, om lekker te winkelen, een gezellig avondje uit en natuurlijk iedereen die in Zwolle werkt en niet woont. In de stad komen steeds meer mensen te wonen, te werken, te verblijven. En dat te midden van een rijk landschap, natuur en natuurleven. Meer dan ooit, zeker met de ervaring van iets ongeken- als 'Corona', is ruimte om te leven de belangrijkste waarde in onze gemeente. Ruimte om te leven voor mens, plant en dier. We stellen leefbaarheid of kwaliteit van leven voorop. Dat is leidend in iedere ontwikkeling in onze gemeente en in het bijzonder in onze stad. Een belangrijke keuze is dat we onze opgaven voor meer woningen bijna volledig laten landen in de bestaande stad. We koppelen de woonopgaven ook aan gebieden waar een noodzaak is tot transformatie. Dan kan het gaan om de verloedering van een gebied, kantorenleegstand, maar ook een gebied dat enorme potentie heeft. Dit betekent dat Zwolle stedelijker wordt. Deze stedelijkheid is in onze ogen pas succesvol als dat ook bijdraagt aan een gezonde balans tussen welzijn en welvaart. Stedelijker worden betekent ook dat leefbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid centraal staan. Dat is waaraan we plannen beoordelen. We vinden de kwaliteit van de buitenruimte (zie raamwerk buitenruimte in hoofdstuk 5) erg belangrijk en hoe mens en natuur hierin een plek krijgen. We sluiten aan bij de kenmerken en kwaliteiten van een gebied, zie de bijlage bij deze omgevingsvisie met een beschrijving van kenmerken en kwaliteiten van de verschullende gebieden in Zwolle. Meer woningen gaat dus bijvoorbeeld samen met het groener maken van de stad. Zodat



het aangenamer en koeler wordt, de biodiversiteit toeneemt en meer stadse ecosystemen ontstaan. Een dichtere stad, betekent ook meer 'dichtheid' van het groen in de stad. Dit aanvullend op de bestaande hoofdgroenstructuur die we behouden, beschermen en versterken. Een werkwijze die we al decennia hanteren en waar we ook volop mee doorgaan. Niets is zo kenmerkend aan Zwolle als het groen dat vanuit het buitengebied zonder onderbreking de stad in komt. De beroemde groene longen van Zwolle. We beseffen eens te meer dat die longen goud waar zijn voor Zwolle. Voor mens, plant en dier! Kwaliteiten koesteren begint met oog voor kwaliteit. Kwaliteit is bijvoorbeeld het leven in de luwte van stadswijken als Zwolle-Zuid, het intense karakter van de binnenstad. Kwaliteit is ook de eigenheid van een dorpskarakter in bijvoorbeeld Windesheim, Wijthmen en Berkum. Dit karakter staat in de ontwikkeling van deze kernen altijd centraal. De stad heeft een indrukwekkende geschiedenis, zoals te zien in de talrijke gemeentelijke en rijksmonumenten en overige cultuurhistorische waardevolle gebouwen en plekken. We hebben prachtige woonbuurten, parken en landschappen die zondermeer het behouden waard zijn. Ieder gebied in onze gemeente heeft dus zijn eigen kwaliteiten. We koesteren deze in een gebiedsgerichte benadering. Gebiedsgericht voor bijvoorbeeld meer intensieve stedelijkheid en gebiedsgericht voor het gebruik van onze landschappen direct rondom of juist verder af van onze stad.

4.3. Sturen op kwalitatieve ontwikkelen

De gemeente is regisseur van de inrichting van onze stad en van ons buitengebied. We nemen deze rol serieus met als uitgangspunt welvaart en welzijn van mens, dier en plant. We hebben de regie over een aantal grote opgaven. Wat dat precies inhoudt werken we uit in hoofdstuk 5, de realisatiestrategie. We presenteren hier onze ruimtelijke visie voor de ontwikkeling van onze stad. Deze visie is basis voor veel ontwikkelingen in de stad. Daarom is een aantal simpele spelregels en principes van toepassing, als sturingsfilosofie voor de visie en alle uitwerkingen daarvan. De eerste drie ontleen we aan de Nationale Omgevingsvisie:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies

Om efficiënt en zorgvuldig gebruik te maken van de beschikbare ruimte in onze gemeente en onze stad zijn combinatiemogelijkheden van functies gewenst. Dit vraagt om inventiviteit en creativiteit. Het mengen en/of meekoppelen van functies staat centraal.

2. De kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal

Bij de inpassing van meer en/of nieuwe functies houden we rekening met de kwaliteit van bodem,

water, lucht, cultureel erfgoed en natuur. De aanwezige en door bewoners en gebruikers beleefde kwaliteiten en ontwikkelmogelijkheden zijn overal anders. Dit moet doorwerken in de aanpak van opgaven in ieder specifiek gebied. Iedere ontwikkeling verantwoordt zijn bijdrage aan onze inclusieve Zwolse samenleving en hoe we omgaan met de kenmerken en kwaliteiten van een gebied. Door slim en kwalitatief gebieden te ontwikkelen in de stad, blijven we het buitengebied de ruimte geven.

3. Afwentelen wordt voorkomen

Het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie inwoners. Dit mag niet ten koste van de mogelijkheden van toekomstige generaties. Toepassing van dit principe betekent minimaal het borgen van de diverse milieunormen, terwijl het streven gericht is op permanente verbetering. Ook handelen we klimaatadaptief en stellen we duurzaamheid centraal. Oftewel, maatregelen moeten toekomstbestendig zijn.

Daarnaast gelden aanvullend onze eigen spelregels:

4. We gebruiken deze Omgevingsvisie als gids voor ruimtelijke ontwikkelingen. Ambities moeten gewogen worden in een goed proces met de omgeving en met de gemeenteraad van Zwolle.

5. We werken gebiedsgericht. Daarbij gelden ook de opgaven, doelen, randvoorwaarden en ambities uit de thematische raamwerken en de gebiedsprofielen.

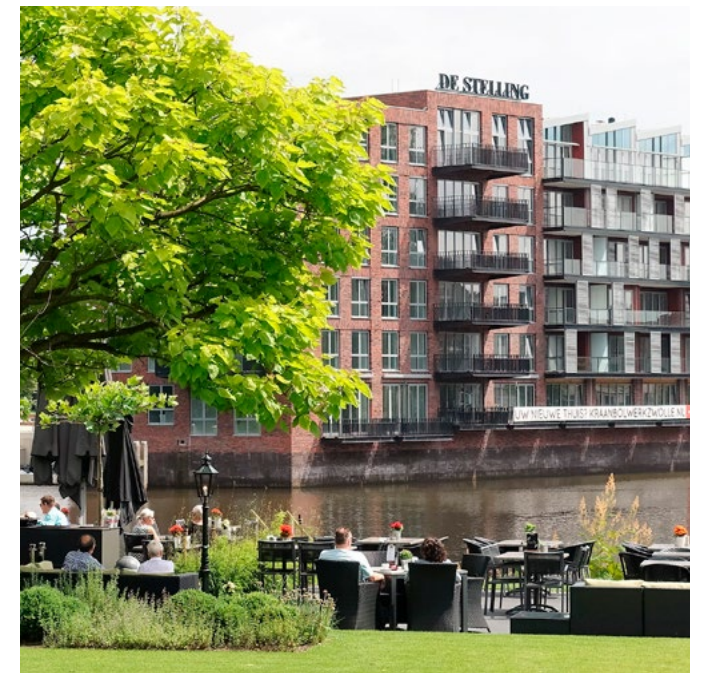
Deze Omgevingsvisie vertelt de koers die we als gemeente inzetten. Een voorstel of een initiatief dat leidt tot meer kwaliteit voor het brede palet aan doelen en ambities nemen we serieus. Dat kan leiden tot aanpassing van de Omgevingsvisie.

4.4. De randvoorwaarden

4.4.1. Ruimte voor een leefbare stad

We hebben ruimte nodig om ons woningtekort aan te pakken. We hebben ook ruimte nodig voor een gezonde buitenruimte met veel groen. We hebben ruimte nodig om Zwolse ondernemers, zowel bestaande als nieuwe, te laten ondernemen; nu en in de toekomst. Ruimte is ook nodig om te wandelen, te fietsen, voor de bus en de trein en natuurlijk onze auto. We zien dat we nog genoeg ruimte hebben of kunnen maken.

De afgelopen jaren zijn we aan de slag gegaan in de Kamperpoort, met de herontwikkeling van het oude ziekenhuis Weezenlanden en met de ontwikkeling van het Kraanbolwerk. Het zijn nieuwe binnenstedelijke ontwikkelingen waarmee we woningen, nieuwe buitenruimte en ruimte voor bedrijvigheid hebben



toegevoegd. We maakten een ondergrondse fietsenstalling met waterberging bij het station en verplaatsten het busstation. Hierdoor maakten we ruimte voor een nieuw stationsplein gericht op de voetganger en de fietser. Het station en de directe omgeving is hiermee een autoluwe toegang tot onze binnenstad geworden, met een mens- en klimaatgerichte inrichting. Als we van grotere 'hoogte' kijken zien we dat door de ingrepen de oude 'voorsteden' Kamperpoort, Assendorp en Diezerpoort beter verbonden zijn met de historische binnenstad. Zij bieden ook ruimte aan centrumvoorzieningen die aantrekkelijk zijn voor de stad en regio.

4.4.2. 1000 woningen per jaar met een focus op stedelijk wonen

Tot 2030 willen we jaarlijks 1000 woningen toevoegen aan onze gemeente. Dat doen we om het huidige woningtekort aan te pakken, waarbij we zien dat de vraag blijft toenemen. Een woningtekort dat velen merken, jong en oud. Studenten, schoolverlaters, starters op de arbeidsmarkt, allemaal groepen die moeilijk aan een woning komen. Dat geldt ook voor ouderen die nu langer zelfstandig blijven wonen, en daar wel de passende voorzieningen bij willen. In ons woonbeleid zetten we sterker in op een doelgroepen benadering. We zetten ons in om met name jongeren en kenniswerkers te behouden voor onze stad.

Zwolle moet een aantrekkelijke en inclusieve stad blijven waar voor iedereen een plek is om fijn te wonen. Dat vraagt om vernieuwing van de woonopgave, ruimte voor creativiteit en innovatie in bouwtechnologie in relatie tot thema's als duurzaamheid, circulariteit, gezondheid, betaalbaarheid en inclusiviteit. Uitgangspunt is dat we stedelijke woonkwaliteit toevoegen door ons te ontwikkelen als een sterke groeistad, een vernieuwende

woonstad, een solidaire leefstad en een duurzame deltatad

Met het toevoegen van 1000 woningen per jaar tot 2030 willen het woningtekort op alle fronten aanpakken met onderscheidende woonmilieus en een gevarieerd woonaanbod voor iedere inkomenscategorie. Het is de kunst hier adaptief, flexibel en schaalbaar mee om te gaan; “de toekomst is niet voorspelbaar, wel voorstelbaar”. We bouwen in de prijsverhouding 30-40-30. Dat wil zeggen 30% van het woonprogramma bestaat uit goedkope woningen, 40% is middelduur en 30% duur.

Grofweg landt 60% van de nieuwe woningen in de bestaande stad met verschillende stedelijke woonmilieus en stedelijke woonvormen. We volgen hiermee ook de landelijke trend dat jonge gezinnen vaker in of nabij de binnenstad willen wonen. Met meer focus op binnenstedelijk wonen wordt ook een steviger basis gelegd voor stedelijke voorzieningen. Het biedt kansen voor een stedelijke dynamiek gericht op bijvoorbeeld studenten en jong-werkenden en de aanpak van vereenzaming in alle geledingen van de Zwolse samenleving.

Ook voor grondgebonden woningen met een tuin blijven we ruimte bieden. Grofweg 40% van de woningen wordt gerealiseerd in de suburbane woonmilieus van Zwolle wat hoofzakelijk bestaat uit grondgebonden woningen. 30-35% van deze woningen komt terecht in Stadshagen en de overige 5-10% op een aantal specifieke plekken, zoals kleinschalig in de bestaande stad door, herontwikkeling bij de voormalige Harculo Centrale en kleinschalig bij Wijnthmen en Windesheim. Ook bieden we ruimte aan de verandering van bestaande agrarische erven naar wonen. Ontwikkeling van bestaande erven is het uitgangspunt, gekoppeld aan de sloop van landschap ontsierende bebouwing en herbestemming van cultureel erfgoed.

In de ontwikkeling van de woningen streven we naar nieuwe onderscheidende, stedelijke woonvormen en combinaties van wonen en werken. Anders dan de afgelopen decennia ontstaat meer en meer een mengvorm met andere stedelijke activiteiten zoals uitgaan, spelen, ontmoeten en bewegen. De mens en de biodiversiteit staan centraal. We blijven daarbij ook de hoogte zoeken, vanuit een kwalitatieve insteek. Zie daarvoor de visie op hoogbouw.

4.4.3. Mobiliteit en bereikbaarheid als belangrijke drager voor leefbaarheid

“Mens en natuur centraal stellen, voldoende woningen, ruimte om te spelen, bewegen en ontmoeten”. In een wijk als Stadshagen is voldoende ruimte om aan deze doelen invulling te geven. Bij ontwikkelingen in het centrumgebied van Zwolle is minder ruimte beschikbaar.

Meervoudig ruimtegebruik en denken in drie dimensies is het vertrekpunt. Dat betekent enerzijds de hoogte opzoeken (zie uitwerking hoogbouw en verdichting, verderop in dit hoofdstuk). Daarnaast zetten we in op beter passende vormen van mobiliteit en bereikbaarheid met minder ruimtebeslag. We gaan meer aandacht besteden aan de fietser en de voetganger en minder voorrang geven aan de automobilist (zie ook raamwerk mobiliteit in hoofdstuk 5).

Het belangrijkste doel is het doorgaande autoverkeer door onze binnenstad, het centrumgebied en de stadswijken daar omheen zoveel mogelijk te beperken. Dat moet leiden tot een veel beter leefklimaat, een betere luchtkwaliteit, een lagere parkeerbehoefte, waardoor we ruimte creëren voor groen, voor spelen, voor de fiets en voetganger.



“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”.

Bij de verdichting en uitbreiding van de stad met 10.000 woningen is het niet mogelijk om het autogebruik mee te laten groeien. De reden is dat te veel extra autoverkeer leidt tot opstoppen. Ook ontbreekt de ruimte voor dezelfde hoeveelheid parkeerplaatsen als tot nu toe gebruikelijk is geweest. Gelukkig wordt er in Zwolle naast de auto veel gebruik gemaakt van de trein, bus en fiets. Bij de verdichting en uitbreiding van de stad hebben we de ambitie om voor de korte reisafstanden een “10 minuten stad” te worden, waarin alle belangrijke voorzieningen per fiets en/of te voet binnen circa 10

minuten te bereiken zijn. Voor de langere reisafstanden streven we naar meer gebruik van het openbaar vervoer met trein of bus. Hiermee houden we de groeiende stad leefbaar en bereikbaar.

Onze buitenring als Stadsring

Meer ruimte voor fietser en voetganger en een andere kijk op autogebruik kan alleen als we op ‘systeemniveau’ toewerken naar een andere verkeersafwikkeling. Regionaal autoverkeer met de bestemming A28 moet minder via onze stad gaan op langere termijn. Onze buitenring moet veel meer gaan fungeren als stadsring, voor afhandeling van het Zwolse autoverkeer én als drager van een lokaal en regionaal openbaar vervoersysteem. De voorwaarden die we stellen aan de Stadsring zijn:

- In principe kunnen fietsen en wandelen langs de gehele ring.
- Knooppunten ontwikkelen voor onze stad daar waar stadsstraten de ring kruisen (zie ook Stadsstraten).
- Duurzame groenstedelijke knooppunten creëren gericht op ontmoeting en uitwisseling van mensen en goederen waar stad en regio samen komen (zie ook Mobiliteit hubs). Dat is waar (spoor)wegen en andere stedelijke functies elkaar kruisen.

Met een andere benadering van onze stadsring gaan we ook op zoek de mogelijkheid om de verkeersstromen anders in te richten, bijvoorbeeld in verschillende sectoren. Hiervoor gaan we een onderzoek doen. Vanaf de ring is dan telkens een bepaald deel van Zwolle bereikbaar, als het ware een aantal taartpunten, aangesneden vanuit het centrum. De knooppunten die zo kunnen ontstaan op specifieke plekken op de Stadsring vormen de nieuwe hedendaagse ‘Stadspoorten’ als toevoeging op onze historische stadspoorten.

In dit onderzoek nemen we de uitkomst mee van de proef met de openstelling van de Van Karnebeek tunnel en we gaan na of we de Koggetunnel beter kunnen benutten. Ook kijken we naar nieuwe vormen van gedeeld gebruik van auto en andere vervoersmiddelen.

Stadsstraten

Het centrumgebied is het kloppende hart van onze stad. Stadsstraten vormen de aders waarmee oude en jonge stadsdelen verbonden zijn met het centrum. Stadsstraten vormen het decor voor het dagelijkse leven. Het zijn de belangrijkste openbare ruimtes van de stad en tegelijkertijd bieden ze ruimte voor een mix aan functies, zoals winkels, cafés, kappers, boekenzaken, restaurants, wonen etc. Dit geeft invulling aan de nabijheid van voorzieningen. Stadsstraten zijn gericht op fietser en voetganger en moeten ook in de avonden sociaal veilig zijn. De straten die nu al de kenmerken van stadsstraten hebben zijn de Assendorperstraat, Vechtstraat en Oude Deventerstraatweg. We werken de komende jaren aan

meer stadstraten in Zwolle. Dat doen we vooral samen met de omgeving om behoefte en invulling optimaal te verbinden, waarbij we rekening houden met de centrale rol die het ons kernwinkelgebied moet houden. Een sterke, levendige binnenstad moet gesteund worden door de stadsstraten

Mobiliteit hubs

Zoals de binnenstad is voorzien van parkeergarages op de randen, zo biedt de Stadsring kansrijke plekken waar andere vormen van vervoer worden geboden en waar de auto wordt neergezet voor een dagje, om te gaan werken en waar je aan het einde van de dag je pakketjes ophaalt. Waar je op de bus stapt, of juist uit de bus. De komende decennia verschuift de wijze waarop we ons verplaatsen naar allerlei nieuwe vormen. Daarbij maken we slim gebruik van huidige en nieuwe technologie, data en nieuwe verbondenheid tussen allerlei aanbieders van vervoer. Elektrische deelfietsen, elektrische scooters, riksja’s en step en natuurlijk de gewone fiets zijn hiervan de voorbeelden en zorgen samen met het (zelf rijdend) openbaar vervoer voor een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Daarmee geven we nieuwe impuls aan de leefbaarheid in onze stad. Dit betekent dat we dergelijke plekken willen creëren, samen met ondernemers en vervoerders, in de vorm van mobiliteit Hubs. 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 plek van bestemming. Het gaat om:

- 5 minuten bij dagelijks gebruik;
- 10 minuten bij regelmatig gebruik;
- 20 minuten bij incidenteel gebruik.

We gaan onderzoeken of we dergelijke mobiliteit Hubs kunnen creëren in de Spoorzone, bij de Nieuwe



Veemarkt, in de Voorsterpoort, op het knooppunt van de Rembrandtlaan en de Zwartewaterallee, bij Wijkcentrum Aa-landen in de omgeving van PEC stadion en het Isala Ziekenhuis en bij Weezenlanden. We kunnen hiermee ongeveer alle windstreken van de gemeente bedienen om zo buitengebied en regio te verbinden aan de stad, de stedelijke economie en via Zwolle ook met de rest van Nederland en Europa via hoogwaardig vervoer per trein.

4.4.4. Aandacht voor de economie van stad, gemeente en regio

We hebben veel kwaliteiten voor een goede economie. Dat zit in onze handelsgeest als oude Hanzestad. Het spreekt uit onze creativiteit en ons vermogen om te vernieuwen. Dat krijgt kleur door ons diverse en veelomvattende onderwijs en onze Zwolse Top Innovatie Centra. We zijn zeer goed bereikbaar en daarmee aantrekkelijk voor allerlei vormen van dienstverlening. Door Isala zijn we het regionale centrum voor zorg. Onze economie is divers, met veel banen in veel sectoren. Dat willen we zo houden. Daarvoor moeten we aantrekkelijk blijven.

De Economische Effectrapportage, opgesteld op basis van de Ontwerp Omgevingsvisie, leert dat we doorlopend aandacht moeten hebben voor ons economisch profiel. Het leert ook dat we oog moeten hebben voor onze relatie met en afhankelijkheid van de regionale economie. Het gaat ook om de cruciale randvoorwaarden die bedrijvigheid mogelijk maken, zoals bereikbaarheid, de ruimte om te vestigen en milieu die een doorslaggevende factor kunnen zijn. Bovenal is het extra duidelijk geworden dat banen belangrijk zijn voor het inkomen van onze inwoners en daarmee voor de economische vitaliteit van onze gemeente.

We willen onze economie versterken voor de cluster rond gezondheidszorg, voor ict/e-commerce en de creatieve industrie. We zien ruimte voor groei van de logistieke sector, mede in het licht van onze deelname in de Port of Zwolle en de regionale potentie van Hessenpoort, mogelijk met een railterminal op de lange termijn. We stimuleren innovatie en nieuwe bedrijvigheid en kijken daarbij ook naar de koppeling met maatschappelijke thema's.

Het belang om jong, breed opgeleid talent en kenniswerkers in Zwolle te houden en naar Zwolle te trekken is groot. Om interessant te zijn voor deze groep werkt Zwolle aan creatief en vernieuwend aanbod op het gebied van wonen, werken en vrije tijd. In Zwolle opgeleide studenten onderscheiden zich door kwaliteit in samenwerken, ondernemen en "cross over"- (grens ontkennend) denken. Met deze talenten kunnen nieuwe bedrijven in Zwolle ontstaan, bestaande bedrijven verder groeien en komen ondernemingen naar Zwolle om zich hier te vestigen.

We moeten daarom wel aan de slag om onze kwaliteiten

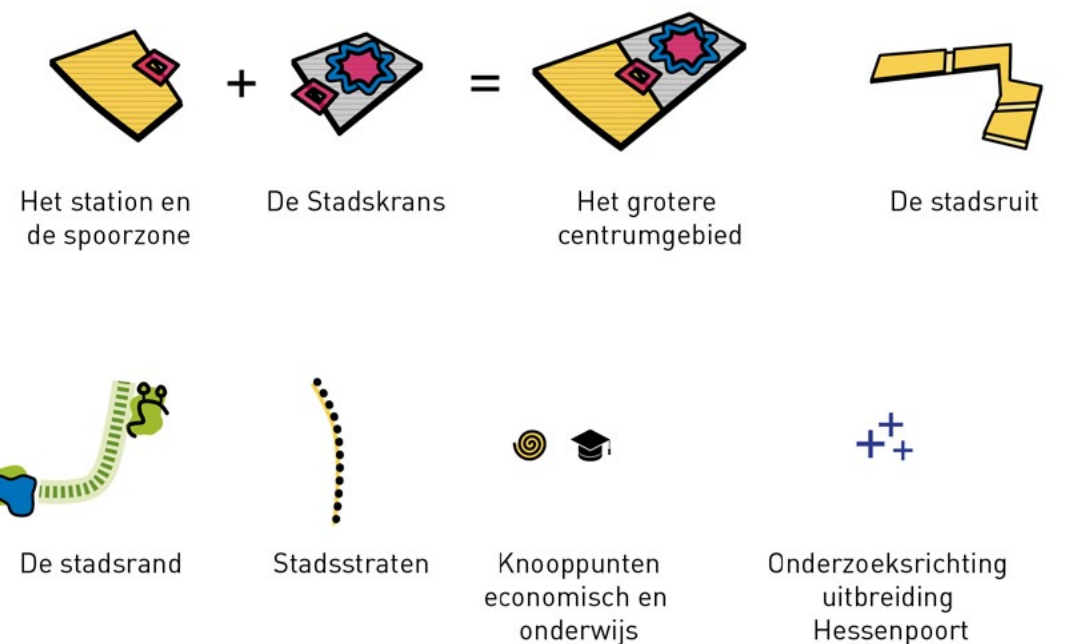
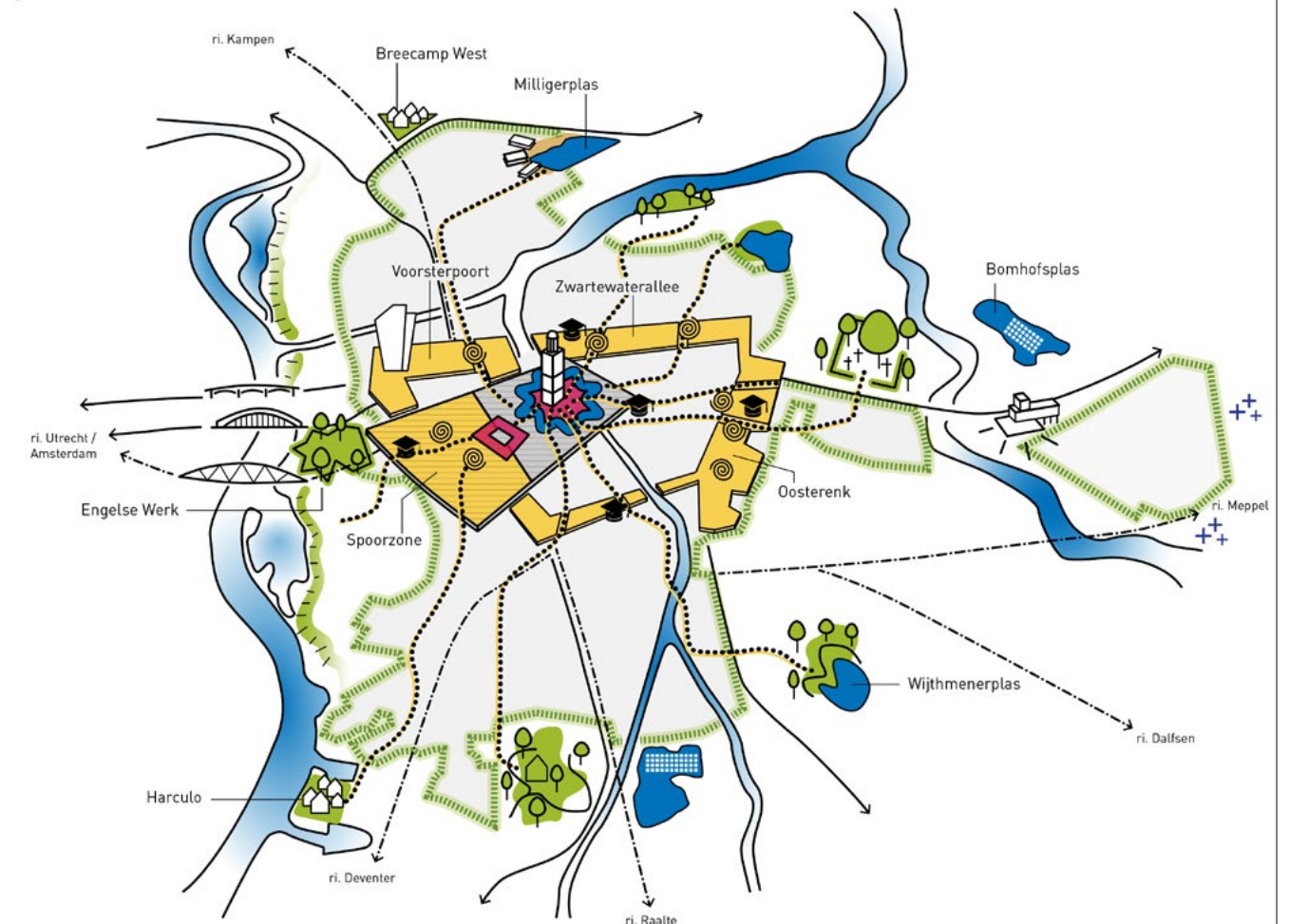
ook op de langere termijn in te zetten voor een goede economie. Dat betekent dat starters op de arbeidsmarkt in Zwolle terecht kunnen voor een woning. Dat we goed bereikbaar blijven. Dat we in onze belangrijke gebiedsontwikkelingen rekening met ruimte voor verschillende typen bedrijvigheid en met nieuwe bedrijfs- en kantorenconcepten. Het is ook belangrijk dat onderwijs zich kan blijven ontwikkelen.

De grote bedrijventerreinen, zoals Hessenpoort, Marslanden en Voorst hebben en houden ieder hun eigen profiel (zie hoofdstuk 5 met gebiedsprofielen van de Zwolse werklocaties). We zijn er daarbij van bewust dat meer binnenstedelijke ontwikkeling van woongebieden de ruimte voor doorgroei op termijn kan beperken. De positie van Zwolle als regionale kantorenstad is sterk. De behoefte aan kantoren voor de (middel)grote gebruikers vullen we in het programma van verschillende gebiedsontwikkeling (zie ook de Stadsruut, verderop in dit hoofdstuk). Voor deze bedrijven is een eigen kantoorpand, zichtbaarheid en OV en autobereikbaarheid met voldoende parkeerfaciliteiten relatief belangrijk. De veelzijdigheid van onze bedrijven in het stedelijke centrum maakt Zwolle aantrekkelijk. We willen een bloeiende en boeiende toekomst voor onze middenstand. Juist door stedelijk wonen zien wij perspectief in deze toekomst. Daarnaast speelt toegankelijkheid, de kwaliteit van de inrichting van het gebied en de bereikbaarheid nadrukkelijk een rol. Dat is ook een ruimtelijke opgave. Een opgave waarmee we samen met de grote groep Zwolse ondernemers aan de slag zijn en blijven. Toerisme is daarbij één van grote aandachtsgebieden. Het is van belang het toeristische aanbod continu aan te passen aan de behoefte en tegelijkertijd te voorzien in voldoende plek om te overnachten. Dat richt zich niet alleen op het hotel. Ook camper, camping, bed and breakfast en pleziervaart spelen hierin een rol van betekenis.

Meer bijzonder is de ruimte en aandacht voor evenementen. We hebben verschillende en goed gespreide locaties. Voor grootschalige (dance) evenementen hebben we behoefte aan een permanente oplossing nabij het centrum van de stad, waarvoor onder meer de Voorsterpoort in beeld is. We verkennen of ook buiten-events mogelijk gemaakt kunnen worden op een nieuwe locatie binnen of buiten de stad.

Een circulaire economie zien we als toekomst van en voor Zwolle (zie hoofdstuk 5, raamwerk circulariteit). In een circulaire economie halen we waarde uit reststromen. Anders dan nu gaan we steeds meer rekening houden met het opnieuw kunnen gebruiken van producten, onderdelen en grondstoffen. In feite betekent het op termijn een einde aan afval. We hebben nog veel stappen te zetten om daar te komen. Lokaal en regionaal vraagt deze omslag om ruimte voor het lokaal opslaan en verwerken van grondstoffenstromen en het

Zwolle | Omgevingsvisie De belofte van Zwolle



sluiten van kringlopen (zoals water, voedsel, energie, materialen). Het kan ook leiden tot andere en nieuwe werkgelegenheid, innovatie en nieuwe bedrijven. We zien samenloop met opgaven voor energie, landbouw, bouw, mobiliteit en landschaps- en natuurontwikkeling.

4.5. De Zwolse strategische ontwikkelzones

Leefbaarheid en leefkwaliteit staan centraal bij de verdere ontwikkeling van Zwolle. Dat doen we door te kijken naar de bestaande kwaliteiten en naar behoeften die leven in het gebied en dat te verbinden met opgaven voor mobiliteit, wonen, werken, (maatschappelijk) vastgoed, energie, klimaat, natuur en water. Hierdoor ontstaat een integrale visie voor een gebied en vervolgens een uitvoeringsprogramma om de opgaven aan te pakken. Hierdoor maken we gebieden in onze gemeente toekomstbestendig.

De vernieuwing en verjonging van Zwolle ontwikkelt zich van binnen naar buiten. We gaan gebiedsgericht aan de slag. Dat betekent dat we gebieden in onze stad zien waar de ontwikkelingen plaatsvinden. Deze gebieden hebben onderling relaties, vanuit de ontwikkelgeschiedenis van onze stad. Hierdoor ontstaan zones. Het zijn drie karakteristieke 'schillen', of ook wel strategische ontwikkelzones, met daarin gebieden die onze stad (deels) transformeren naar een andere functie:

1. De binnenstad en de schil rondom de historische binnenstad, we noemen dit de StadsKrans;
2. De zone verbonden aan onze stadsring en dus aan de belangrijkste openbaar vervoer en autoverbindingen. We noemen dit de StadsRuit met daarin een aantal belangrijke ontwikkelgebieden, zoals de Spoorzone en de Zwartewaterallee;
3. De schil waar de stad het omliggende buitengebied ontmoet. De scherpe rand tussen het groen van het landschap en het grijs en rood van de stad. Dit is de StadsRand.

Doordat de schillen gelijkmatig de stadsplattegrond van Zwolle bestrijken, kunnen alle stadsdelen profiteren van dynamiek, het toevoegen van nieuwe woningen, groen, speel- en ontmoetingsplekken en water. Ook bestaande winkelcentra profiteren, door meer inwoners en daarmee bezoekers en verbetering in de bereikbaarheid. En er ontstaan nieuwe verbindingen tussen het centrum en de stadsdelen. De stadsdelen worden daarmee meer en meer plekken van ontmoeting, ze treden uit de anonimiteit. De stadskrans en stadsruit zijn, vanwege de hoge dynamiek en functiemix, bij uitstek gebieden die geschikt zijn voor ontwikkelen van aanbod voor het aan te trekken talent en kenniswerkers. Dit helpt Zwolle om straks klaar te zijn voor de voor de economie van de toekomst.



4.5.1. De StadsKrans: de binnenstad ontwikkelt zich verder

De gebieden aan weerszijden van de stadsgracht zijn de afgelopen jaren al behoorlijk veranderd. Oude en nieuwe kwaliteiten komen bij elkaar met als sprekende voorbeelden het Kraanbolwerk, de opgeknapt Kamperpoort met het Katwolderplein, de voetgangersbrug de Tanerij bij de Spiegel, de ontwikkeling van Weezenlanden en de Bagijnweide. Met deze gebiedsontwikkelingen zijn de oude 'voorsteden' Kamperpoort, Assendorp en Diezerpoort beter verbonden met de historische binnenstad. Zij bieden ook ruimte aan centrumvoorzieningen die aantrekkelijk zijn voor de stad en regio.

De bijzondere kwaliteiten van onze prachtige maar kleine historische kern willen we behouden. Bij het ontwerpen van de buitenruimte is en wordt de standaard van de binnenstad aangehouden. De kwaliteit laten we ook terugkomen in de opzet van de nieuwe gebieden en de gebouwen die worden gemaakt. In de gebiedsgerichte benadering vanuit de StadsKrans sturen we op een innige relatie met de historie. Zo worden oude en nieuwe kwaliteiten via de openbare ruimte en via gebouwen aan elkaar gesmeed.

De aandacht voor samenhang en ruimtelijke kwaliteit van de StadsKrans leidt tot een rijker aanzien. Dat is onze ambitie. De StadsKrans is een belangrijk voor nieuwe woningen, vooral in een stedelijke setting. Plannen zijn in voorbereiding aan de Schuttevaerkade, Weezenlanden noord, aan de Burgemeester Drijbersingel (locatie vastgoed Rijksvastgoedbedrijf), het Broerenkwartier, de Veemarkt en de Bagijnweide. De Kamperpoort is goed op streek maar nog niet afgerond. De stadsgracht is het samenbindend element, het klittenband tussen de weerszijden van het water.

Het water is al veel meer onderdeel geworden van de beleving van de stad. Juist het gebied rondom de Stadsgracht en de verschillende plannen bieden de kansen om het centrumgebied nog aantrekkelijker en leefbaarder te maken. De herinrichting van de buitenruimte draagt duidelijk bij aan sociaal contact, verschillende tempo's van leven en een prettige verblijfsruimte voor mens, plant en dier.

De Thorbeckegracht, het door toeristen meest gefotografeerde deel van Zwolle vraagt om herinrichting zodat ook hier het water en de kades aantrekkelijk worden. Qua herinrichting van de buitenruimte staan ook nog de Diezerkade en Thomas á Kempisstraat op stapel. Zo ontstaat een betere verbinding tussen de oudere voorstad Diezenpoort en de binnenstad.

Het doel voor een beter en gezonder verblijfs-, leef- en woonklimaat in de StadsKrans en de binnenstad is afhankelijk van goede langzaam verkeersverbindingen. De ruimte hiervoor is echter beperkt. Daarom gaat de auto steeds meer plaatsmaken voor de fiets en de voetganger en worden (parkeer)voorzieningen voor de auto aan de buitenzijde van de gracht toegevoegd. Daarmee laten we een autoluwe singel ontstaan. Ook worden doorgaande routes naar de stad aantrekkelijke fietsroutes en het openbaar vervoer is comfortabel en slim, zodat dit goede alternatieven zijn voor de auto.

4.5.2. Tussen StadsKrans en StadsRuit: één vergroot centrumgebied

De binnenstad en de Spoorzone groeien langzaam naar elkaar toe. De ambitie is om dit gehele centrumgebied een integrale, stedelijke uitstraling te geven waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Een mix van functies zorgt voor een levendig centrumgebied. Het karakter van de verschillende deelgebieden in het centrumgebied blijft aanwezig. De historische binnenstad



richt zich hoofdzakelijk op winkelen, cultuur en horeca (consumptie) en de Spoorzone hoofdzakelijk op werken, onderwijs en innovatie (productie). Ze versterken op passende wijze onze stedelijke setting, zorgen voor de menging tussen wonen, werken, het genot van een hoogwaardige buitenruimte, cultuur, culinaire verwennerij en ontspanning. Beide gebieden bieden nadrukkelijk ook ruimte voor nieuwe woningen. De stedelijkheid waarmee dat plaats zal vinden, verschilt: de binnenstad en het gebied daarom heen volgens de principes van de StadsKrans en de Spoorzone volgens de principes van de StadsRuit.

4.5.3. StadsRuit

De nieuwe woningen in onze stad creëren we met name in een aantal grotere stedelijke ontwikkelingen. Het gaat om de Spoorzone, de Zwartewaterzone, Zwartewaterallee en Oosterenk. Veel van de 6.000 woningen komen hier terecht. Het worden gemengde stedelijke gebieden waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Telkens afhankelijk van de kwaliteit van het gebied en de behoeften uit de omgeving en voor de stad. De gebieden hebben gemeen dat ze liggen aan de stadsring. Ze vormen als het ware een ruit over een deel van de stad; de StadsRuit dus! Waarbij de ring veel meer wordt dan een verkeersader. Op termijn zien we een stadsboulevard die telkens aansluit bij de specifieke omgeving, lokaal en regionaal.

We verbinden via de StadsRuit verschillende delen van de stad met het centrumgebied. Zo kan de campus Windesheim door het Engelenpad (een langzaam verkeersverbinding over de IJsselallee en onderdeel van de Spoorzone) meer onderdeel worden van het centrale centrumgebied. Deze uitdaging ligt er ook voor Zwolle-zuid, zodat het meer onderdeel wordt van de stad. De Zwartewaterallee wordt ter hoogte van Holttenbroek en Aa-Landen een stadsallee waaraan gewoond en gewerkt wordt, met de school en winkels om de hoek. Een verblijfsgebied met stedelijke allure.

Mede dankzij de prachtige tunnels voor fietsers en voetgangers onder de Ceintuurbaan is de Oosterenk al meer onderdeel van de stad. Door meer voorzieningen, minder kantoren, meer woningen wordt de volgende stap gezet voor Oosterenk als levendig deel van onze stad. De Westerveldse Aa wordt hierbij meer onderdeel van het stedelijk recreatieve gebruik. Het gebied biedt zelfs de mogelijkheid om te wonen met uitzicht op het landschap van de Westerveldse Aa.

Bij Oosterenk is de rust van het landschap nabij. Het groen is om de hoek. Deze uitdaging geldt ook voor de andere ontwikkelingen in de stad. In de Spoorzone werken we aan het Koggepark, op de plaats van de Koggelaan en het Spoorpark. We willen hiermee de leefbaarheid van dit zeer intensief gebruikte gebied vergroten.

Op de plek van de IJsselhallen starten we een nieuwe ontwikkeling, genaamd de nieuwe Veemarkt. Door de verbinding te leggen met de Voorsterpoort en met Kamperpoort willen we ook in dit gebied zorgen voor een park, als recreatief gebied voor de huidige en toekomstige inwoners.

Grote stedelijke ontwikkeling hebben daarmee per definitie een brede opzet voor veel doelen en veel functies. Daarvoor zijn ook nog genoeg keuzes te maken. Door een goede samenwerking met partijen komen we tot een gebiedsgericht programma. De kans van slagen is wel afhankelijk van omwenteling die we voor ogen hebben met bereikbaarheid en mobiliteit en het toekomstig functioneren van de Stadsring.

4.5.4. Tussen StadsRuit en StadsRand

Veel relatief jonge wijken liggen tussen de StadsRuit en de StadsRand. De jongste is Stadshagen. Stadshagen maken we af in de komende 10 jaar. Dat gaat nog om circa 3000 woningen, waarbij we ook de locatie Brecamp West willen ontwikkelen voor woningen. Veel van deze wijken hebben de bijzondere kwaliteit te grenzen aan ons buitengebied, gemarkeerd door de Stadsrand. Het buitengebied is direct, zonder stedelijke onderbrekingen en op een robuuste wijze verbonden aan de stedelijke hoofdgroenstructuur. Dit is een kernkwaliteit van Zwolle, die we behouden en beschermen

Via de stadsstraten en met de ingrepen in de StadsRuit verbinden we de stadsdelen met het centrumgebied. Met de nadruk op de fietser en de voetganger verbinden we de stadsdelen ook veel meer onderling. Daarvoor zijn alle ontwikkelingen in de StadsRuit de drager.

4.5.5. De StadsRand

In alle windrichtingen heeft de stad een duidelijke rand met het omliggende landschap. We hebben geen ringweg die de stad opsluit. Dat is de positieve keerzijde van de A28 dwars door de stad; de open relatie van de stad met het omliggende landschap.

Zwolle heeft nog een echt ommeland; een enorme waarde voor de leefstad 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. Een fijnmazig netwerk van fietspaden zorgt voor een goede ontsluiting.

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. Deze willen we zonder meer behouden.



We zijn ons door Corona nog bewuster geworden van de waarden van deze gebieden. Het besef is aanwezig om meer in deze gebieden te gaan doen; bijvoorbeeld voor de balans tussen rust en reuring. Zo kan het Zwarte Water met haar oevers nog meer als de gedeelde buitenruimte van Stadshagen en Holtenbroek gaan fungeren. De passeerbaarheid van de Middelpweg kan verbeteren om Holtenbroekers makkelijker hun weg in het buitengebied te laten vinden.

In dezelfde StadsRand zien we Harculo liggen. Deze plek van de voormalige energiecentrale biedt veel kansen als nieuw woongebied, in combinatie met recreatie. Daarbij hoort een zorgvuldig oog voor ontsluiting en de toenemende gebruiksdruk op het omliggende gebied. Bekend zijn ook de locaties IJsselvizier en Stadsbroek. Deze gebieden, in zekere zin onderdeel van de rand van Stadshagen, hebben inmiddels een uitgebreide historie. Ze hebben echter ook nog weinig perspectief.

We starten daarom een verkennend onderzoek waarbij we breed onderzoeken welke kwalitatieve bijdrage de gebieden Stadsbroek en IJsselvizier kunnen leveren in de ontwikkeling van Zwolle. We onderzoeken de potentie van het gebied voor onder meer natuur, landschapontwikkeling, mobiliteit, cultuurhistorie en woningbouw. We betrekken daarin de omgeving en verkennen daarin het draagvlak voor verschillende mogelijkheden voor toekomstig gebruik en bijpassende inrichting.

4.6. Visie op hoogbouw

Doordat we 6.000 nieuwe woningen willen bouwen voor 2030 in de bestaande stad spreken we van verdichting: op hetzelfde totale oppervlak komen meer woningen. En dus ook meer mensen, meer auto's, fietsen en meer behoefte aan groen en buitenruimte. We worden een stad met een steeds intensiever gebruik. We gaan daarom meer parken aanleggen om rust plekken te creëren

als tegenstelling op de drukker wordende stad. Ook door meer ruimte voor de fietser en voetganger en met andere oplossingen voor de auto (onder de grond en aan de rand van het centrum en langs de ring) kunnen we veel opgaven ruimtelijk oplossen. Meer woningen betekent dat er ook meer hogere gebouwen bij komen. Zo gaan we ook slim om met de ruimte die we hebben. Dat vraagt een zorgvuldige aanpak passend bij het huidige Zwolse stadsilhouet. Dat is de basis voor onze visie op hoogbouw in onze gemeente.

Onder hoogbouw verstaan we gebouwen hoger dan de gemiddelde kroonhoogte van de bomen. Ongeveer 25 meter of te wel ongeveer 8 bouwlagen. Vanaf deze hoogte is het belangrijk om effecten op de omgeving in beeld te brengen. Bij gebouwen tussen 45 en 70 meter spreek je echt van hoogbouw. Deze bepalen mede het aanzicht van de stad en geven een beeld van de stedelijkheid en de allure van een specifiek gebied. Waar er in de voorloper van deze Omgevingsvisie nog plek was voor gebouwen tot 100 meter brengen we dit terug tot 70 meter. Dit is goed passend voor de maat en schaal van Zwolle. Belangrijk is dat de Peperbus een centrale plek kan en blijft spelen in ons stadsilhouet. Ook als oriëntatiepunt voor iedereen als het letterlijke middelpunt van Zwolle.

Hoogbouw in Zwols historisch perspectief

In de middeleeuwen was Zwolle een stad met een silhouet die in een oogopslag te zien was. Een compacte, ronde en ommuurde stad met torens, kerken en molens. Oude schilderijen laten dat zien. De Michaelskerk had zelfs de hoogste kerktoeren van Nederland; met 120 meter hoger dan de Domtoren in Utrecht. Dat stadssilhouet veranderde gedurende eeuwen niet veel. In de naoorlogse jaren maakte Zwolle een groeispurt door. De woningnood was hoog en hoogbouw tot circa 40 meter werd ingezet om dit aan te pakken. De architectonische kwaliteit was matig door gebrek aan geld, tijd en bouw materiaal. Dat heeft ons beeld van hoogbouw beïnvloed. Hoogbouw wordt al snel als lelijk en niet passend gezien als wordt gerefereerd aan galerijflats uit de jaren 70 van de vorige eeuw.

De laatste 25 jaar is een aantal hogere gebouwen aan het silhouet van Zwolle toegevoegd. De meest markante is de IJsseltoren van 95 meter hoog. Prominent aan de A28 markeert het de entree van Zwolle. De paradox is het dat het stedelijkheid belooft maar niet waarmaakt. Op de plek zelf is er geen levendigheid, je kan er nog geen kop koffie krijgen. Dat is een gemis in het gebied wat onze aandacht nodig heeft.

Bij de uitbreiding van winkelcentrum in Zwolle-Zuid zijn ook appartementengebouwen verzezen, de

hoogste is 45 meter. Ze markeren nadrukkelijk het centrum in dit deel van stad: 'Kom, hier is wat te beleven'. De bakstenen architectuur met grote ramen is vriendelijk en in samenhang met de uitstraling van het vernieuwde winkelgebied. Het parkeren is netjes weggewerkt en de gebouwen dragen bij aan de levendigheid op straat, door de winkels en restaurants op de begane grond. Een geslaagd voorbeeld van hoe hoogbouw bijdraagt aan de herkenbaarheid en levendigheid van dit gebied.

De laatste jaren zijn rondom het historische hart recentelijk een aantal hogere gebouwen gekomen. De Koningin op het Kraanbolwerk, de studententoren en de Kop van Hoog. Over de inpassing en de betekenis van deze gebouwen is veel discussie geweest. En zo hoort het ook. Het leidde tot 7 samenhangende stedenbouwkundige uitgangspunten voor de ontwikkelingen aan de westkant van de binnenstad. Hoogbouw was daar een van. Het uitgangspunt was de hogere gebouwen in de stedenbouwkundige compositie niet op de eerste rij te plaatsen maar op de 2e. Met elkaar bakenen ze de ruimte van het Rodetorenplein af zonder te overheersen. Het is de omlijsting van een soort binnenstedelijk podium waar mensen komen en gaan, een decor voor het stedelijke leven van onze binnenstad.



4.6.1. Hoogbouw als middel

Welke doelen streven we na, waarbij hoogbouw een middel is om deze doelen te helpen bereiken?

- Op belangrijke knooppunten voor openbaar vervoer (station Zwolle) of bij de samenkomst van grote doorgaande wegen komen veel mensen en activiteiten bij elkaar. Daar past hoogbouw bij. Hoogbouw draagt op deze plekken bij aan een stedelijke dynamiek en sfeer. Het sluit direct aan op de ambitie om de stedelijkheid van Zwolle passend te versterken, zodat de stad nationaal en internationaal aantrekkelijker wordt en zo haar (economische) toppositie als regio bestendigt en de stedelijke economie meer mogelijkheden krijgt om zich verder te ontwikkelen.
- Een sterke verbinding met het openbaar vervoer maakt de afhankelijkheid van de auto kleiner. Het bezit neemt af, evenals de noodzakelijkheid voor parkeren. Dat creëert de noodzakelijke ruimte voor een kwalitatief hoogwaardige buitenruimte, met onder meer groen.
- Door compact te bouwen in de bestaande stad hoeven we minder te bouwen aan de randen of in het landschap. De druk op het landschap vermindert.
- We streven naar nieuwe vormen in de combinatie van wonen, werken en bijvoorbeeld zorg gerelateerde voorzieningen, waardoor de levendigheid van een gebied groter wordt. Hoogbouw is daar goed voor geschikt, mits voldoende toegankelijk voor veel doelgroepen. Het maakt een gebied interessanter voor een brede groep mensen op zoek naar een passende woning.
- Hoogbouw brengt investeringen bij elkaar. Dat maakt het mogelijk om in een gebied ook andere doelen te bereiken als voor klimaatadaptatie, energievoorziening, mobiliteit en natuurinclusief bouwen. Zo is de groene gevel bij het stadskantoor al een eenvoudig voorbeeld. In het ontwerp van hoogbouw is veel winst te behalen voor biodiversiteit. Het toevoegen van verticale ecosystemen zien we als toevoeging van de stedelijke hoofdgroen structuur, niet als compensatie ervan.
- Hogere gebouwen hebben een belangrijke functie om specifieke plekken in de stad duiden, zoals het station, winkelcentra, een gebied met ontspanning en vertier of de entree van een wijk. Het geeft van verre al aan: hier is wat te doen. We noemen dat het leesbaar maken van de stad.

4.6.2. Welke hoogtes zijn waar mogelijk?

In de ruimtelijke visie is een aantal ontwikkelzones in de stad aangegeven. De visie op hoogbouw visie haakt aan op deze zones.

De StadsKrans

Deze ontwikkelzone is het domein van onze Peperbus, de scherprechter qua hoogte; de 'toets-toren'. De Kop van Hoog en de Koningin op het Kraanbolwerk hebben een hoogte tussen 35 en 45 meter. Met deze hoogte blijven

ze ruim onder de 'trans'/uitkijkplek' van de Peperbus want die is 55 meter hoog. Nieuwe gebouwen mogen niet hoger worden dan deze hoogte van 35-45 meter. Dat is niet de enige eis. Zichtlijnen op de Peperbus moeten behouden blijven en dus vrij van hogere gebouwen. Kenmerkende zichtlijn op de Peperbus zijn: dichtbij vanaf het Katwolderplein, op afstand vanaf de Provincieroute in Zwolle-Zuid en vanaf het Twistvlietpad in Stadshagen. Ook gaat het om de 'compositie' van de gebouwen bij elkaar, zowel bestaand als nieuw. Omdat hoogbouw hier het beschermde stadsgezicht aanraakt, gelden hier specifieke architectonische uitgangspunten:

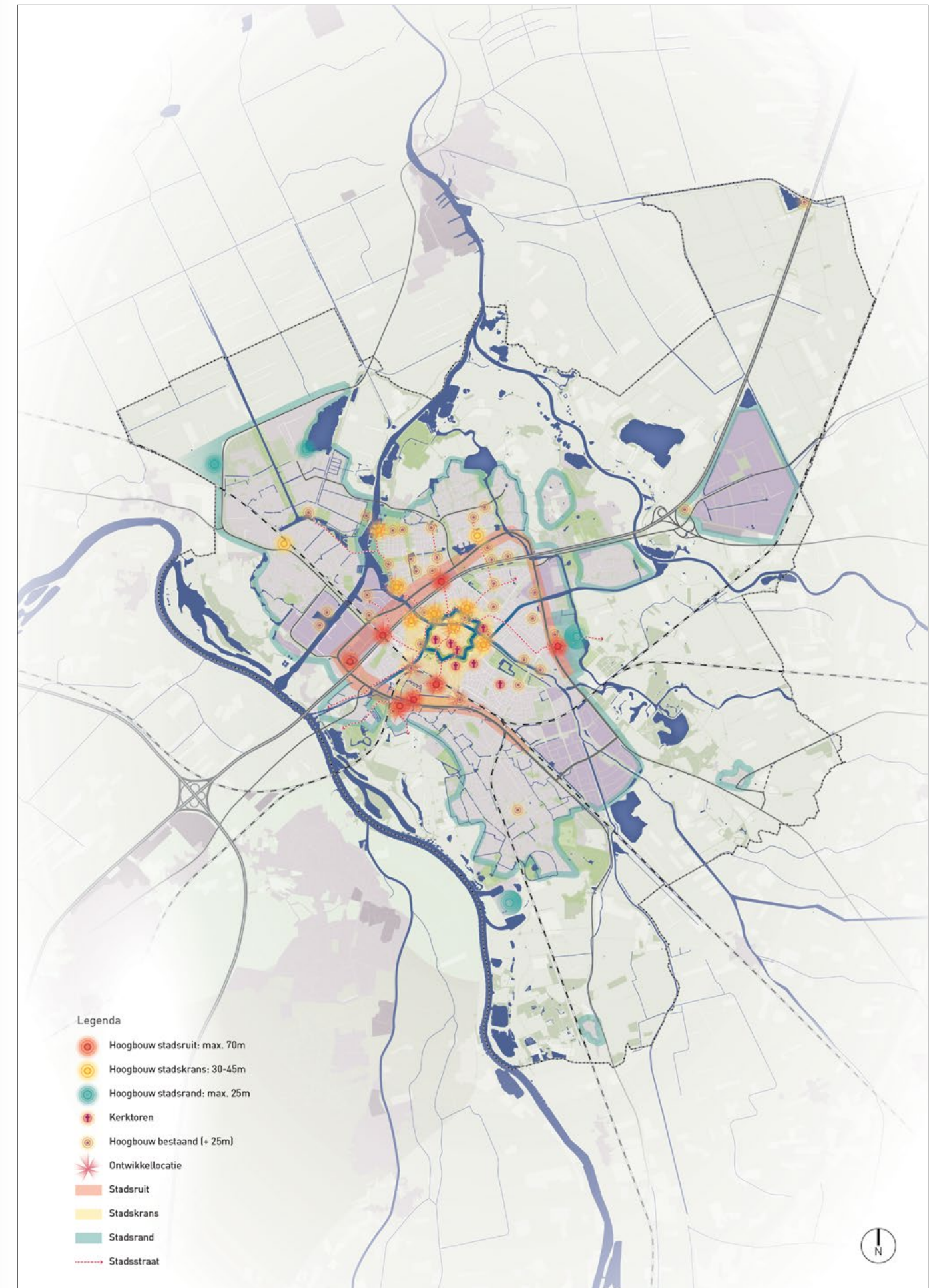
- Verticaliteit in de gevelopbouw;
- Ambachtelijke materialen;
- Menselijke maat en schaal, variatie en afleesbare eenheden in de opbouw;
- Onderzoek verrichten naar schaduwwerking en windval (hoogbouw effectrapportage >25 meter);
- Uitnodigend om aan te raken door gebruik van bepaalde materialen, zoals hout en baksteen;
- Een kenmerkende dak beëindiging, variatie op kappen;
- Balkons hangend aan de gevel, loggia's vermijden;
- Levendige begane grond of plint;
- Mix aan functie.

De StadsRuit

In de StadsRuit zijn gebouwen mogelijk tot een hoogte van 70 meter, de totale hoogte van de Peperbus. Daarmee versterken we het stedelijke karakter van de brede van stadsring. Dit betekent niet dat overal een gebouw van 70 meter mogelijk is. Hoogbouw wordt zorgvuldig gesitueerd op die plekken of knopen waar veel activiteiten bij elkaar komen. Doordat deze zone wat verder van de binnenstad afligt, zijn hier hogere gebouwen denkbaar. Deze mogen echter het stadsbeeld van de StadsKrans niet verstoren.

De architectonische uitstraling kan, anders dan in de StadsKrans, moderner zijn en aansluiten op de jongere stadsdelen van het omliggende gebied. De volgende uitgangspunten gelden.

- Bij voorkeur onderdeel van een stedelijk ensemble;
- Minimale verhouding breedte – hoogte is 1:3;
- Altijd een driedeling, hetzij horizontaal (stapelen) of verticaal (opdelen);
- Alzijdige uitstraling, alle kanten zijn voorkanten van het gebouw;
- Publieke begane grond en bij voorkeur ook de eerste verdieping;
- Mix aan functies;
- Menselijke maat en schaal, variatie en afleesbare eenheden in de opbouw;
- Onderzoek verrichten naar schaduwwerking en windval.





De StadsRand

De StadsRand markeert de overgang van landschap naar stad. Het uitgangspunt is dat stedelijke ontwikkeling hier maximaal 25 meter mag zijn; de hoogte van een volwassen boom. Zo ontstaat een geleidelijke opbouw in de stad. In de architectuur wordt relatie gezocht met de aanwezige landschappelijke context. Anders dan bij de andere 2 zones kan hier de architectuur ook horizontaal van aard zijn. Het moeten vloeiende, zachte lijnen zijn en door het toevoegen van beplanting moet de verbinding worden gemaakt met het landschap. Daarmee sluiten we uit dat op de overgang harde stenige 'muren' ontstaan. De inpassing van stad en land met het landschap en omliggend gebied staat voorop. De kwaliteit van de stadsrand behouden we.

Zwolse prominenten

Beeldbepalende (stedenbouw-)bouwinitiatieven kennen we het predicaat 'Zwolse Prominent' toe. Met deze toekenning krijgt het initiatief meteen een hoog niveau van welstandstoetsing. En er wordt een prijsvraag of vergelijkbare selectiemethode voor een architect voorgeschreven. Zo wordt met het oog op hoogwaardige architectuur en stedenbouw de gemeente en haar burgers bij het initiatief betrokken.

4.6.3. De Hoogbouw Effect Rapportage (HER)

Hoogbouw moet kwaliteit toevoegen aan onze stad. Het is een noodzakelijk middel en geen doel op zich. In de visies en plannen die gemaakt worden voor gebieden is daarom altijd onderzoek nodig naar de effecten van hoogbouw. Het toont aan hoe een plan zich verhoudt tot de gestelde uitgangspunten. Daarnaast geeft het inzicht in de gevolgen voor schaduwwerking, windval, sociale veiligheid, het landschap en het omliggende gebied (o.a. cultuurhistorische waarden). Dit betekent dat voor nieuwe gebouwen hoger dan 25 meter een hoogbouweffectrapportage verplicht is, als onderdeel van de ruimtelijke planvorming. Het rapport maakt onderdeel uit van de besluitvorming door college en gemeenteraad, zodat een integrale beoordeling mogelijk is.

4.7. Naar een multifunctioneel buitengebied: stad en land verbonden

Twee-derde van het grondgebied van de gemeente Zwolle is buitengebied, inclusief dorpskernen als Wijthmen en Windesheim. 3% van alle Zwollenaren woont in het buitengebied. Velen van hen hebben er ook hun bedrijf. De leefbaarheid en vitaliteit van het buitengebied is belangrijk voor hen, voor ons en voor alle Zwollenaren. Het initiatief en ondernemerschap is kenmerkend voor het gebied. De inwoners en ondernemers van het buitengebied vormen een krachtige en zelfredzame samenleving, met oog voor elkaar. Dat wordt mede geïllustreerd door het rijke verenigingsleven en de vele initiatieven. Het dorpsplan Wijthmen, de uitbreiding van Windesheim en de doorontwikkeling van de agrarische sector zijn daar voorbeelden van. Andere buurtschappen staan in de startblokken om te gaan werken aan een actiegerichte visie voor hun eigen leefomgeving.

Het buitengebied verandert. Schaalvergroting in de landbouw en vrijkomende agrarisch bebouwing als gevolg van stoppende agrariërs zijn hiervan voorbeelden. Dit kan ertoe leiden dat kwaliteiten onder druk komen te staan. Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen die hun functie (dreigen) te verliezen en door leegstand ligt verpaupering op de loer.

Er komen nieuwe economische dragers bij. We zien diverse initiatieven voor de opwekking van zonne- en windenergie. Om dat in goede banen te leiden hebben we het beleid in deze Omgevingsvisie aangescherpt (zie het raamwerk opwek duurzame energie). Behoud van ruimtelijke kwaliteiten, zoals landschap, cultuurhistorie en natuur, is een belangrijke ambitie voor de gemeente Zwolle. Op die manier kan de gemeente zich onderscheiden als aantrekkelijke gemeente om in te wonen, werken en recreëren. We koesteren de hechte verbinding van de stad met het groene ommeland. We maken gebruik van elkaars kwaliteiten. Stad en land lijken soms twee aparte werelden. Niets is minder waar. Stad en land groeien steeds meer naar elkaar toe. Bewoners van stad en land maken gebruik van elkaars 'voorzieningen'. De één winkelt in het centrum van Zwolle, de ander fietst door het fraaie Zwolse buitengebied. Het is van belang het functioneren van die gebieden ook in samenhang met elkaar te bekijken.

Tegelijkertijd ontkomen we er niet aan om oplossingen voor opgaven van de stad ook in het landelijk gebied te zoeken. Denk daarbij aan klimaatadaptatie en de energietransitie (zie de raamwerken over deze thema's in hoofdstuk 5). We kennen inmiddels de opgaven. Voor de uitwerking van de oplossing trekken we samen op met betrokkenen in het gebied en andere bestuurlijke partners, zoals het waterschap en terreinbeheerders. Centraal staat de ambitie om te werken aan een vitaal, solidair, gezond en duurzaam buitengebied. Om die

ambitie in te vullen staan de volgende doelen centraal:

- Behoud en ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteiten (o.a. landschap, stilte, cultuur(historie) en natuur (planten en dierenleven));
- Bieden van ruimte voor ontwikkelingen (o.a. landbouw, recreatie, klimaatadaptatie, energietransitie, niet-agrarische bedrijvigheid, vrijetijdseconomie en wonen)
- Een goede digitale bereikbaarheid van het buitengebied (bijvoorbeeld via glasvezel)
- Het verbinden van stad en ommeland, met onder andere recreatieve fiets- en wandelroutes voor inwoners en bezoekers van de stad Zwolle

We zien de landbouw als belangrijke drager in het buitengebied. We zien een ontwikkeling naar meer grootschaligheid en tegelijkertijd ook meer kleinschaligheid met verschillende nevenactiviteiten. Een specifieke vorm is de zogenaamde 'kringlooplandbouw'. Daarbij ligt de focus op andere verdienmodellen op het erf en de zorg voor het landschap (bijvoorbeeld voor weidevogelbeheer en dergelijke). Deze vorm van landbouw is interessant voor het buitengebied van Zwolle als het gaat om de koppeling met het versterken van de kwaliteit van het landschap, de verbinding met de stad en het invulling geven aan circulaire economie. In dat kader ondersteunt de gemeente ook stads- natuurinclusieve- en biologische landbouw, bijvoorbeeld om te voorzien in een lokale voedselbehoefte.

De gemeente heeft de ambitie ruimte te bieden aan nieuwe ontwikkelingen, bijvoorbeeld wanneer de landbouw wegvalt om sociale vitaliteit te ondersteunen. Onze randvoorwaarden zijn een goede landschappelijke inpassing, verbetering van de milieukwaliteit (bijvoorbeeld asbest) en versterking van de landschappelijke en ecologische kwaliteit. Dat is maatwerk per ontwikkeling en afhankelijk van:

- De plek van een ontwikkeling ten opzichte van een aanwezig landschapstype met bepaalde landschapskwaliteiten;
- De aard en omvang van een ontwikkeling.

4.7.1. Zwolle ten noorden van de Vecht, inclusief Hessenpoort

Het gebied ten noorden van de Vecht is nu een open agrarisch landschap. Er wordt gewerkt aan voedselproductie en zandwinning voor de bouw (Haerst). Dicht bij de stad ligt het bedrijventerrein Hessenpoort. Hessenpoort gaat zich nog verder ontwikkelen. De komende jaren wordt daar een keuze in gemaakt, gebaseerd op twee zoekrichtingen; noordelijk en oostelijk. In de toekomst is bij Hessenpoort ook een railcontainer terminal denkbaar. Dat vergroot de transport- en overslagmogelijkheden. Kritische voorwaarden voor de uitbreiding van Hessenpoort zijn een goede landschappelijke inpassing, de omgang met natuurwaarden, een klimaatadaptieve benadering,

goede bereikbaarheid en het benutten van kansen in de energietransitie. Voor het gebied ten noorden van de Vecht als geheel gaan we met het gebied en omliggende gemeenten werken aan een gebiedsvisie. Het gebied heeft in de toekomst mogelijk een belangrijke rol om onze ambities te realiseren voor duurzame energie. Grootschalige opwekking van elektriciteit vanuit zon en wind (alleen in het gebied Tolhuislanden) is hier mogelijk. Dat kan alleen als we perspectief bieden voor de agrarische sector, het gebied goed (recreatief) ontsluiten en de biodiversiteit vergroten. Ons doel is deze meervoudige opgave met het gebied aan te pakken.

4.7.2. Vechtpoort

In het structuurplan 2020 (de voorloper van deze Omgevingsvisie) is aangegeven dat woningbouw in Zwolle in de toekomst mogelijk kan zijn op de locatie Vechtpoort, een gebied aan de oostzijde van Zwolle wat nu nog landelijk gebied is. Deze Omgevingsvisie sluit die mogelijkheid niet uit, het bevestigt het ook nog niet. Deze Omgevingsvisie richt zich vooral op de periode tot 2030. Ook daarna heeft Zwolle ruimte nodig voor nieuwe woningen, plekken voor bedrijven, ruimte voor klimaatoplossingen en voor de energietransitie. Wat de opgaven zijn voor de verdere toekomst onderzoeken we de komende jaren. Daarin bepalen we ook waar in Zwolle de genoemde opgaven plek krijgen. Locaties als Vechtpoort zijn daarvoor mogelijk. We onderzoeken integraal vanuit opgaven voor natuur, landschapsontwikkeling, stikstof mobiliteit, cultuurhistorie, economie, wonen, energie en klimaat. We betrekken daarbij de omgeving en verkennen daarin het draagvlak voor verschillende mogelijkheden voor toekomstig gebruik en bijpassende inrichting.

4.7.3. Dijklanden

In het structuurplan 2020 is aangegeven dat woningbouw in Zwolle in de toekomst mogelijk kan zijn op de locatie Dijklanden. In het coalitieakkoord is echter afgesproken dat Dijklanden afvalt als woningbouwlocatie. We zetten hier in op het continueren van stadslandbouw door de Zwolse Stadslanderijen in combinatie met de ontwikkeling van een geothermiebron.



5. Zwolse kwaliteiten als basis voor de toekomst

5.1. Inleiding

Zwolle gaat groeien 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 de condities worden benoemd om Zwolle in de toekomst aantrekkelijk en toekomstbestendig te houden. Het gaat om de volgende raamwerken: het fysiek kapitaal (landschap, cultuurhistorie en natuur), Klimaatadaptatie, Gezondheid, mobiliteit, circulariteit, de ondergrond en de buitenruimte.

De Zwolse raamwerken zijn fundament en kader voor de Zwolse wijze van verstedelijking (vorig hoofdstuk) en de gebiedsprofielen die in het volgende hoofdstuk zijn uitgewerkt.



5.2. Het fysiek kapitaal van de gemeente Zwolle

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.

5.2.1. Natuur

Gebieden in Zwolle met zeer waardevolle natuur zijn twee Natura 2000 gebieden en het Natuur Netwerk Nederland. Hier bevinden zich de kroonjuwelen van de Zwolse biodiversiteit. De Natura 2000 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 Wilde Tijn en Gulden boterbloem. Daarnaast komen in het gebied veel verschillende vogelsoorten voor. 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- en ganzensoorten. In het gebied zijn hardhoutoobosjes 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. De uiterwaarden langs de IJssel zijn een belangrijk broedgebied voor soorten die een sterke voorkeur hebben voor natte, ruige graslanden of drijvende watervegetaties. Kenmerkende soorten in het gebied bij Zwolle zijn de Kwartelkoning en de Bever.

Diverse gebieden in de gemeente Zwolle maken onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), waaronder de Natura 2000 gebieden. Daarnaast gaat het om gebieden rond Windesheim, De Ruiten en sommige landgoederen. Zowel de Natura 2000 en de NNN-gebieden kennen een 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.

De gemeente kent ook gebieden met een hoge biodiversiteit buiten de Natura 2000-gebieden en

het Natuurnetwerk Nederland. Het betreft veelal kleinschalige landschappen met een grote afwisseling aan bos, water en moeras en (indien aanwezig) extensief agrarisch gebruik. Deze gebieden springen er op de natuurwaardenkaart uit door een hoge dichtheid aan zgn. "Rode lijst" soorten die zijn aangemerkt als waardevolle natuur.

Bij het opstellen van de natuurwaardenkaart is gebruik gemaakt van verspreidingsgegevens van rode lijst soorten uit de Nationale Data bank Flora en Fauna (periode 2015-2020). De komende jaren wordt de natuurwaardenkaart verder uitgewerkt in samenspraak met de Zwolse natuurorganisaties. Hierbij wordt naast het voorkomen van beschermde/bedreigde soorten ook gekeken naar de potenties van groengebieden voor de biodiversiteit. De natuurwaardenkaart is dan te gebruiken als onderlegger bij afwegingen en interpretatie bij ingrepen in de fysieke leefomgeving. Daarnaast biedt de natuurwaardenkaart kansen voor een ingreep in de fysieke leefomgeving, buiten een plangebied, om natuurwaarden te compenseren. Als dit tenminste een meerwaarde heeft voor de biodiversiteit.

Om te kunnen anticiperen op de schaa sprong van de stad, is daarnaast actualisatie van het groenbeleid nodig. De komende jaren wordt het groenbeleid geactualiseerd waarin thema's als biodiversiteit en natuurinclusief bouwen worden uitgewerkt om de leefbaarheid van de stad te waarborgen.

Om het belang van behoud en herstel van biodiversiteit te benadrukken is de gemeente Zwolle partner van het 'Deltaplan biodiversiteitsherstel'. Natuurorganisaties, boeren, burgers, wetenschappers, banken, overheden en bedrijven zetten zich vanuit dit deltaplan samen in voor biodiversiteitsherstel in Nederland.

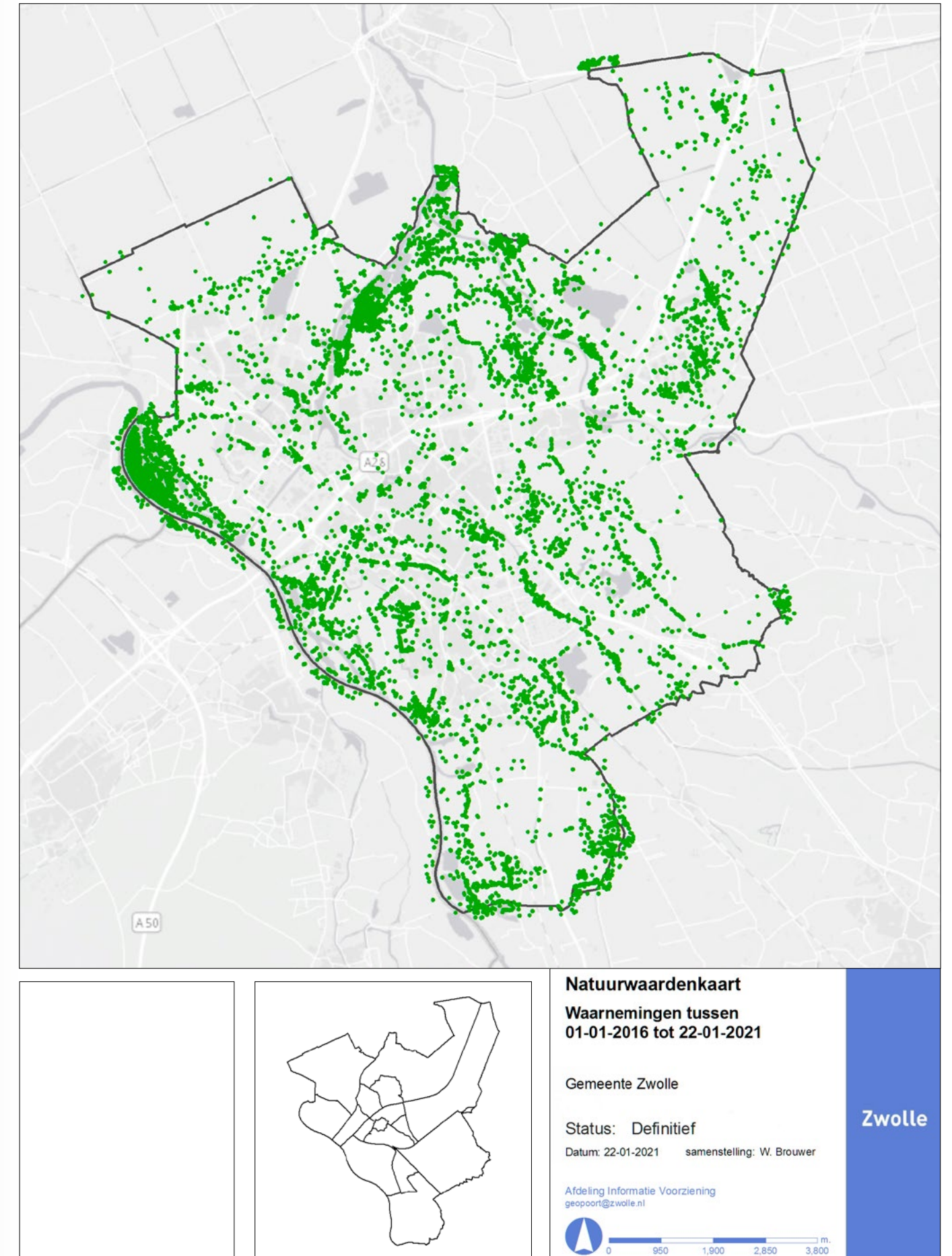
5.2.2. Landschap, stedelijke hoofdgroenstructuur (incl. parken)

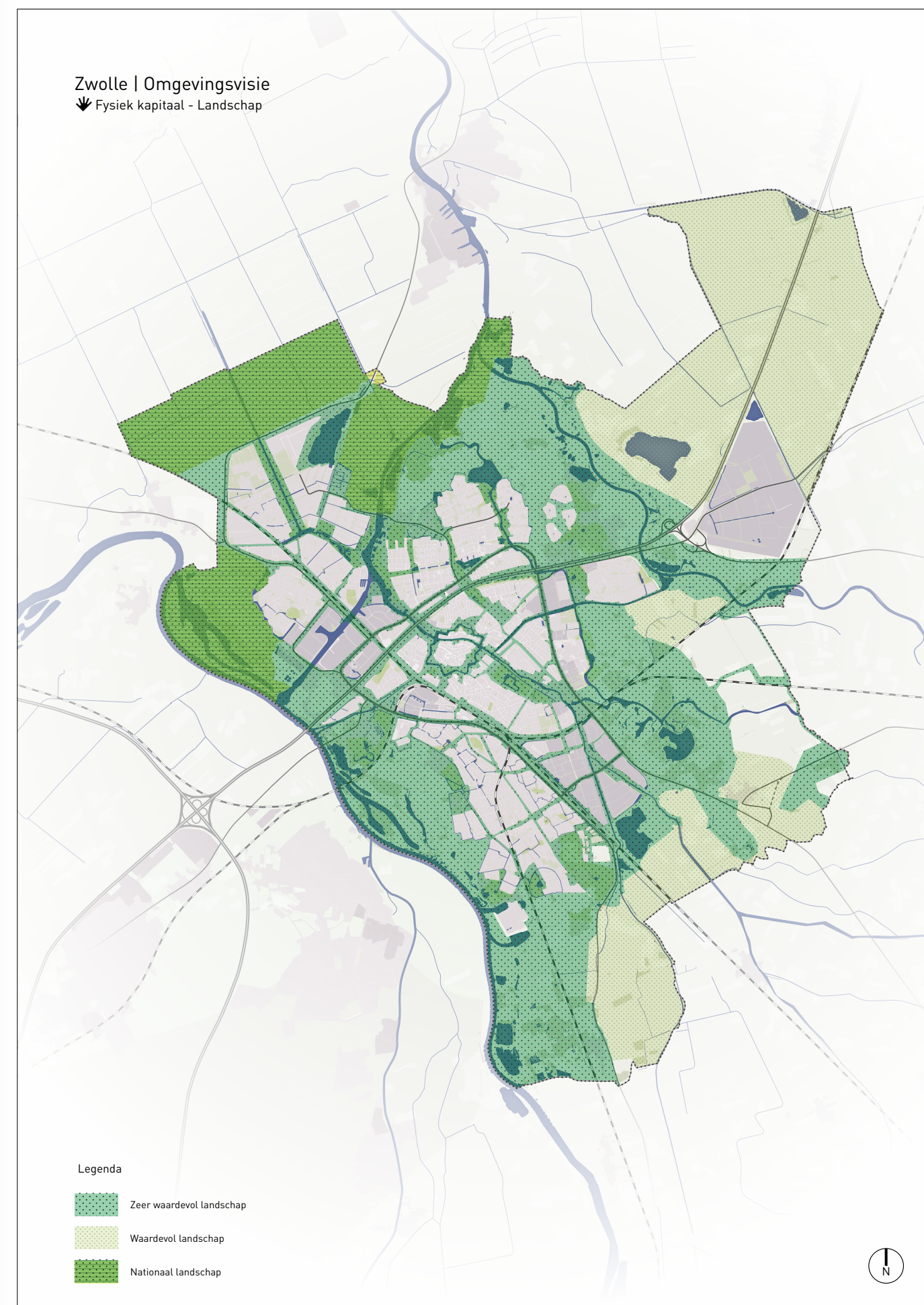
De ligging van de stad Zwolle is bijzonder vanwege zijn fraaie ligging in het landschap met bijbehorende natuurwaarden. Dit ook in vergelijking met andere steden in Nederland. Het Zwolse fraaie landschap is nooit ver weg en is een vestigingsfactor voor Zwolle van formaat. Dat koesteren we! De natuurgebieden en landschapsstructuren houden niet op bij de gemeentegrens en lopen door in onze buurgemeenten. Het behouden en beschermen van die structuren stemmen we op elkaar af.

We maken een onderscheid 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.

figuur 6: Natuurwaardenkaart Zwolle





- 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 deels 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;
- De rivier de Vecht, de uiterwaarden en de flanken zijn de landschappelijke dragers van het Vechtdal. Kenmerkend zijn binnendijs 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 Haerster. Hier is vooral de openheid waardevol.

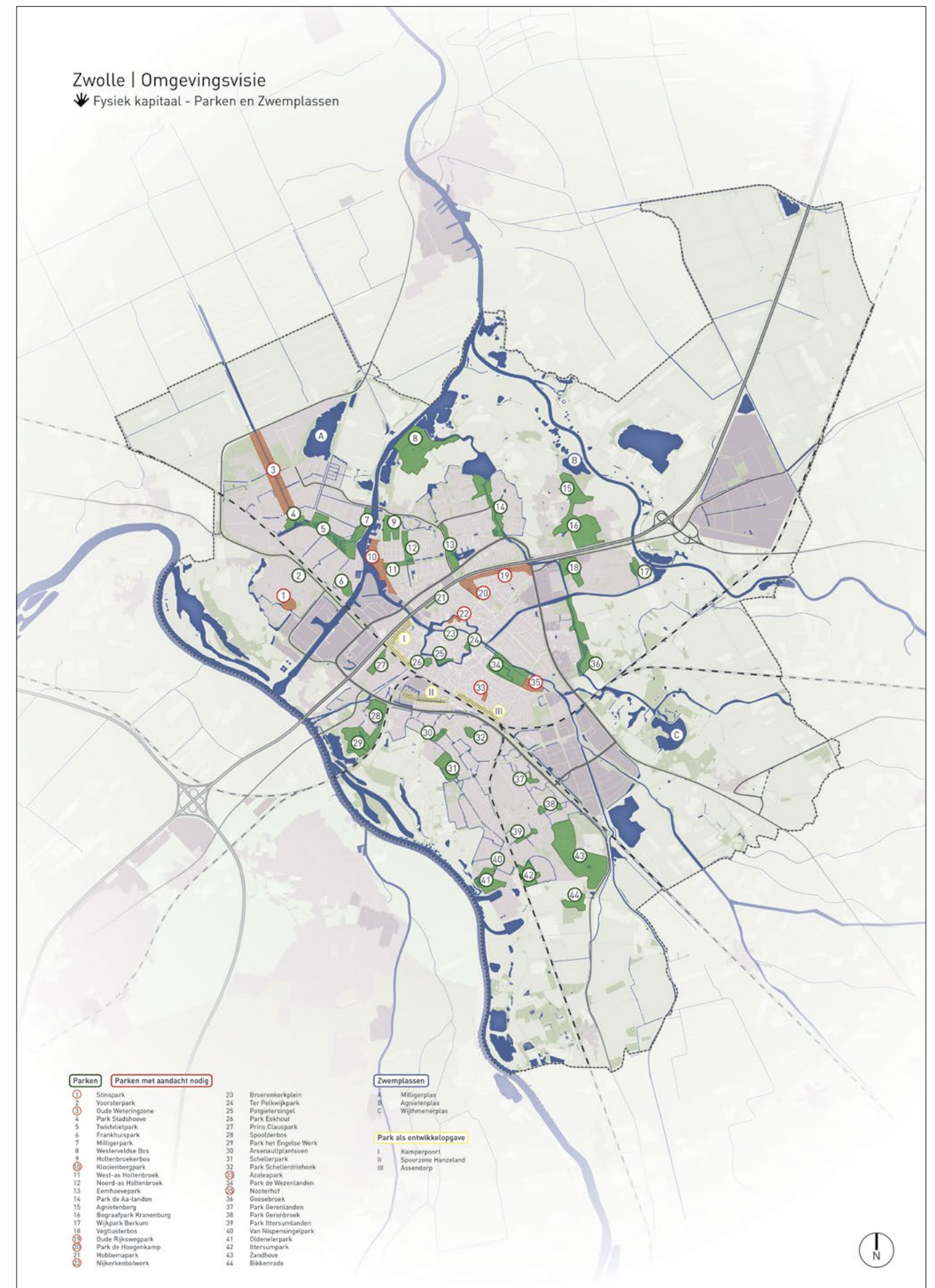
De genoemde landschappen liggen buiten de stad. Kenmerkend voor de stad Zwolle is ook de aanwezigheid van een hoofdgroenstructuur (zowel binnen als buiten de stad Zwolle), waar bijvoorbeeld de 'groene longen' van Zwolle onderdeel van uitmaken. Die hoofdgroenstructuur is voor Zwolle zeer waardevol.

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 behouden blijft, of aangevuld, waar nodig, vanwege het belang voor de gemeente als geheel. Er wordt een terughoudend beleid gevoerd met het toevoegen van nieuwe bebouwing binnen de hoofdgroenstructuur. Een uitzondering geldt voor aan de groenfunctie gerelateerde bebouwing (v.b. horecapaviljoen, kiosk, schuilplek, sportruimte, dierenstal etc.) Initiatieven hierin worden afgewogen aan de groene functies die de hoofdgroenstructuur ter plaatse moet vervullen. Bij verandering in de hoofdgroenstructuur streven we naar behoud en/of verbetering van de biodiversiteit. 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:

- 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;
- 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 veel 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;
- 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;
- Recreatieve gebruiksruimten: 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. 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 Azaleapark. In een aantal gebieden ontbreekt het aan een park en is daar wel wenselijk, zoals de Spoorzone/Hanzeland, Assendorp en Kamperpoort.

Naast een stedelijke hoofdgroenstructuur kent Zwolle ook een wijkgroenstructuur. De wijkgroenstructuur bestaat uit een samenstel van groenelementen die samen belangrijk zijn voor de wijk. Water maakt er vaak een onlosmakelijk onderdeel van uit. De wijkgroenstructuur moet stevig genoeg zijn om duurzaam in stand te worden gehouden.

De wijkgroenstructuur vervult meerdere functies, kent natuurwaarden en is duidelijk herkenbaar in de wijk. Groen en water behoren tot de wijkgroenstructuur als zij een functie vervullen in één of meer van de volgende verbanden:

- het draagt ruimtelijk of functioneel bij aan een min of meer aaneengesloten netwerk op wijkniveau en sluit aan op de hoofdgroenstructuur;
- het is voor de wijk structuur – en identiteit bepalend;
- het behoort op wijkniveau tot de belangrijkste recreatieve gebruikruimte;
- het begeleidt een belangrijke recreatieve route door de wijk en die aansluit op stedelijke routes;
- het heeft een belangrijke betekenis voor de ecologische structuur in de wijk en sluit aan op stedelijk belangrijke ecologische structuren;

Deze verbanden dragen in belangrijke mate bij aan de leefbaarheid van de wijk.

De visie is dat de wijkgroenstructuur in de toekomst in essentie behouden moet worden, vanwege het belang voor een aantrekkelijke en leefbare wijk. We zijn terughoudend met het toevoegen van nieuwe bebouwing binnen de wijkgroenstructuur. Initiatieven worden getoetst aan de groene functies die de wijkgroenstructuur ter plaatse moet vervullen

5.2.3. Cultuurhistorie

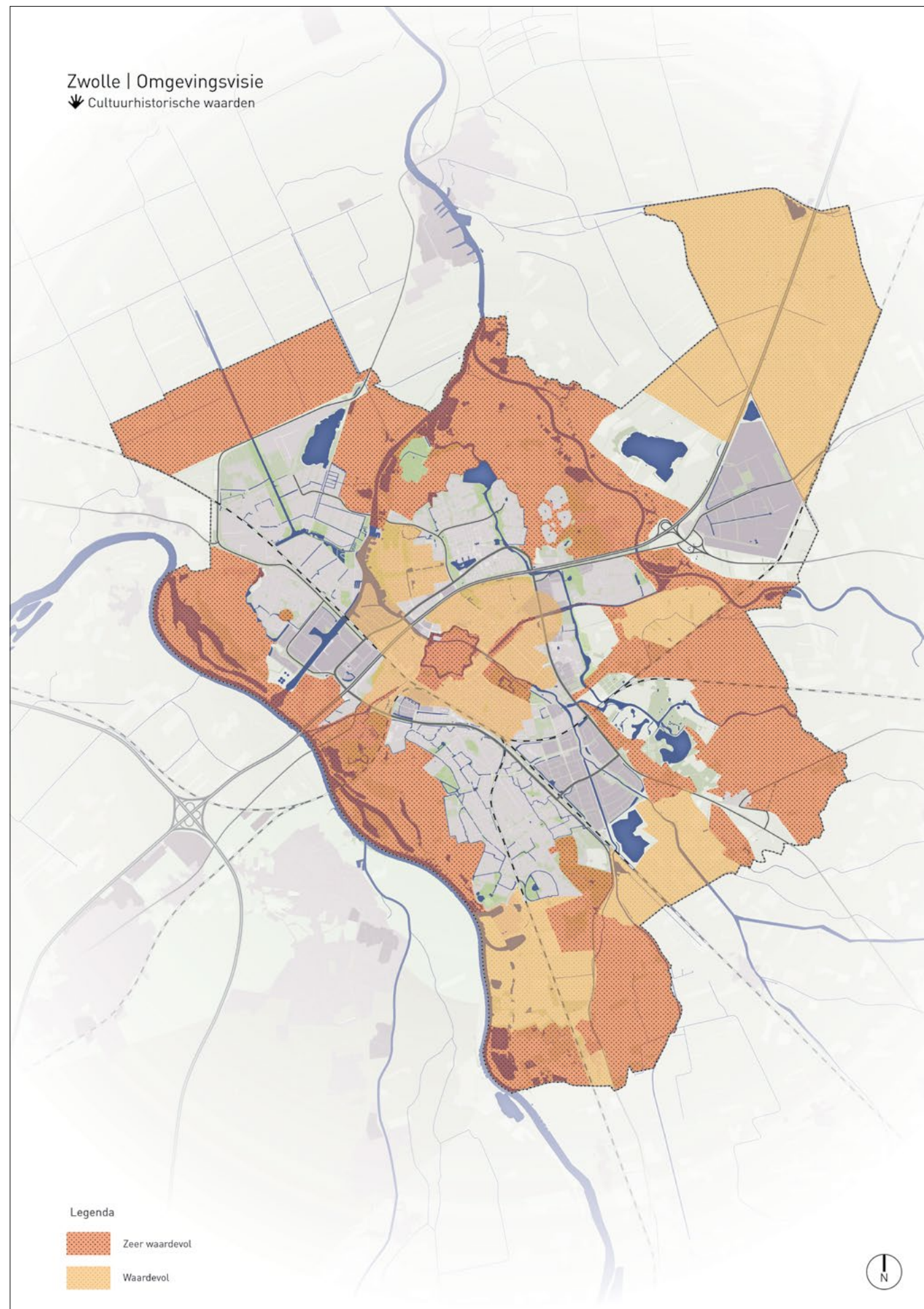
Het Zwolse erfgoed met haar waardevolle gebouwen, structuren, landschappen en archeologische rijkdommen heeft naast de historische en identiteitswaarde een onderscheidende en aantrekkende kracht voor de stad. We richten ons op de instandhouding van en onderzoek naar historisch waardevolle objecten, complexen,

stedenbouwkundige en landschappelijke structuren en archeologische waarden. We koesteren het Zwolse erfgoed en zetten het in als één van de leidende en inspirerende principes bij (ruimtelijke) ontwikkelingen. Bijlage 2 geeft een beschrijving van de cultuurhistorische waarden die Zwolle rijk is. Die beschrijving is een bouwsteen voor de raamwerkkartaal cultuurhistorie. Zwolle is rijk aan erfgoed. Het erfgoed in de stad en het buitengebied is gedifferentieerd in ouderdom, soort en waarde.

5.2.4. Spelregels hoe om te gaan met het fysiek kapitaal

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

- 1. Natuurwaarden:** de Natura 2000-gebieden in Zwolle zijn beschermd via Europese wetgeving. De wetgeving is voor de gemeente leidend bij ingrepen in de fysieke leefomgeving;
- 2. Natuurwaarden:** de NNN-gebieden zijn beschermd via provinciale regelgeving, namelijk via de provinciale Omgevingsverordening. De verordening is voor de gemeente leidend bij ingrepen in de fysieke leefomgeving;
- 3. Cultuurhistorie:** gemeentelijke- en rijksmonumenten en archeologie zijn beschermd (ook qua instandhouding) via landelijke en gemeentelijke wet/regelgeving. Dit beschermingsregime is voor de gemeente leidend bij ingrepen in de fysieke leefomgeving;
- 4. Cultuurhistorie:** benut het maatschappelijk belang van erfgoed als identiteits-, kwaliteits-, en waarde vermeerderende factor bij ingrepen in de fysieke leefomgeving. Dit geldt ook voor niet wettelijk beschermde cultuurhistorisch waardevolle gebieden en gebouwen;
- 5. Cultuurhistorie:** aansluitend op spelregel 4. Cultuurhistorische waarden, ook niet beschermde, vormen een inspiratiebron voor ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving;
- 6. Cultuurhistorie:** Het hergebruik van (cultuurhistorisch waardevolle) gebouwen heeft de voorkeur boven nieuwbouw;
- 7. Landschap en natuurwaarden:** ingrepen in de fysieke leefomgeving mogen netto kwalitatief niet ten koste gaan van het landschappelijke kwaliteiten, de Zwolse hoofdgroenstructuur en zouden als vertrekpunt de aanwezige natuurwaarden moeten versterken. De natuurwaardenkaart is een belangrijk kader om die afweging te kunnen maken;
- 8. Landschap en natuurwaarden:** een goede landschappelijke en stedelijke inpassing, passend bij de kenmerken van het landschap is een vereiste bij ingrepen in de fysieke leefomgeving.



5.3 Klimaatadaptatie

Zwolle is in 2050 klimaatbestendig ingericht en daarmee veilig voor overstromingen en aangepast aan extreem weer. 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 benutten en versterken de samenhang in het watersysteem dat bestaat uit verschillende onderdelen. Ten eerste het hoofdwatersysteem met de hoofdwaterkeringen en het regionale watersysteem. Ten tweede de groen- blauwe 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 een fysieke onderlegger voor de Omgevingsvisie om te komen tot een klimaatbestendig en adaptief Zwolle.

De klimaatadaptatie maatregelen die onderdeel zijn van het streefbeeld groenblauwe structuur hebben als doel om schade te reduceren en meerwaarde te leveren aan een aantrekkelijk en robuust Zwolle nu en in de toekomst. Met klimaatadaptatie maken we voor de uitvoer van maatregelen 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

5.3.1. 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 (hoog- waterbeschermingsprogramma van het Waterschap).

De Weteringen in de gemeente Zwolle – het zogenaamde regionaal watersysteem – hebben een eigen beschermingsniveau en regionale normen en dijken. Door de groei van Zwolle de afgelopen jaren en de verwachte groei voor de toekomst is deze normering niet meer in verhouding tot de optredende schade en slachtoffers in Zwolle. 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.

We streven in Zwolle naar een groei met behoud van onze unieke waarden waaronder de ligging midden in de dynamisch delta. Daarom is het hoofdwatersysteem een belangrijk element voor Zwolle. De waterveiligheid

vanuit het watersysteem doormiddel van primaire keringen en regionale keringen wordt op orde gebracht door onze regionale partners. Als gemeente zien dat het watersysteem in toenemende mate impact heeft op het veilig en comfortabel wonen en werken in de stad. Daarom werken we samen met deze partners om de toenemende risico's op (grond)wateroverlast tegen te gaan, zodat Zwolle nu en in de toekomst leefbaar is. Dit doen we door water en ruimte te verbinden en gezamenlijk te zoeken naar passende oplossingsrichtingen voor een veilig hoofdwatersysteem, waarbij we niet meer uit gaan van traditionele dijkversterkingsprojecten.

In de Omgevingsvisie reserveren we ruimte om invulling te kunnen geven aan het beperken van gevolgen van overstromingen. Daarbij gaat het om:

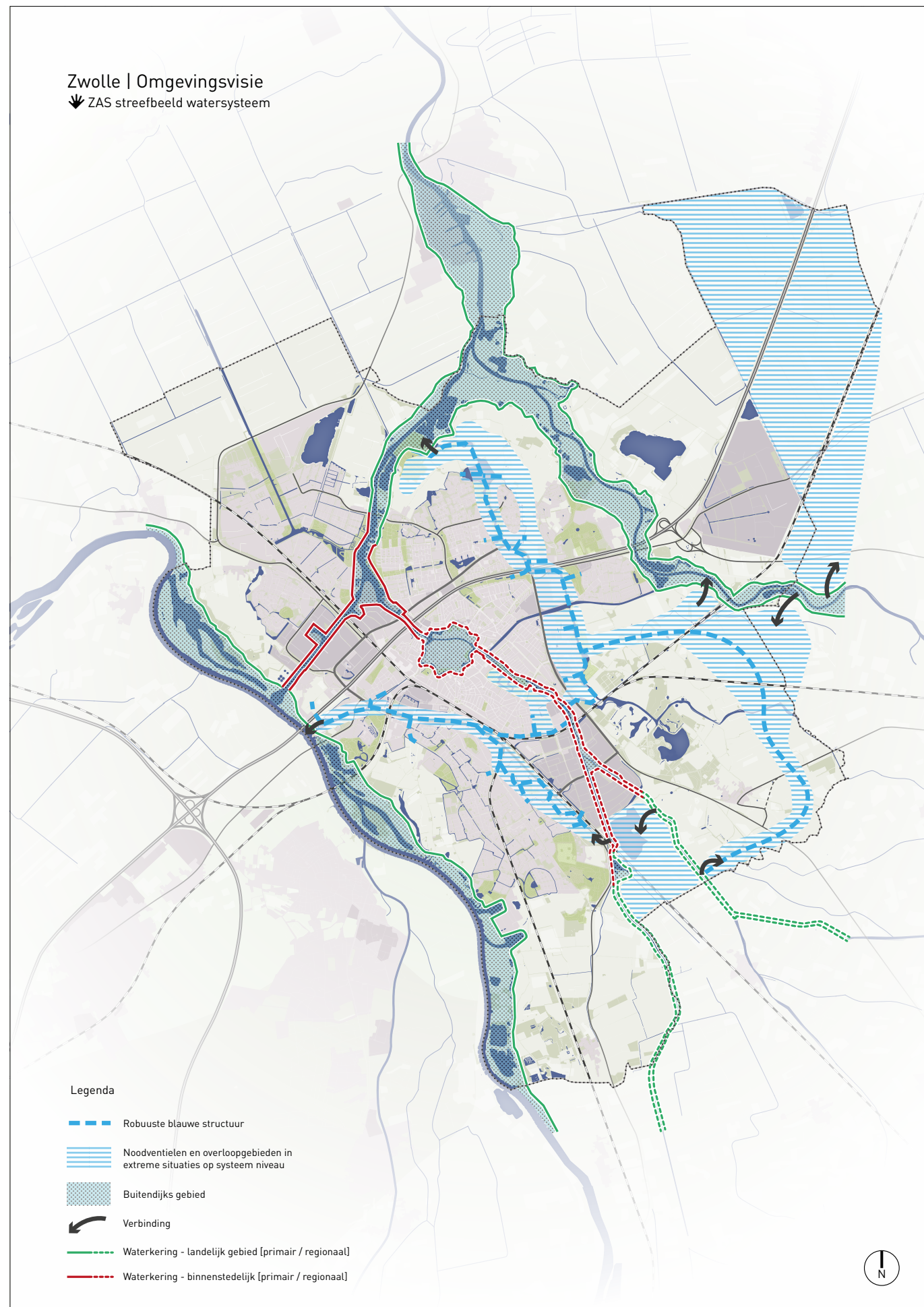
- Versterken en/of toevoegen van het watersysteem;
- Het ontwikkelen van een robuuste blauwe structuur om risico's van wateroverlast te beperken. Zowel voor de stad als het omliggende landelijke gebied.

Op de kaart is het streefbeeld watersysteem 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 de groenblauwe structuur in de stad. In de bestaande stad verloopt de waterafvoer via bestaande watergangen. Voor de afvoer buiten de stad liggen kansen voor een nieuw te ontwerpen systeem. Dit lijkt een forse ingreep, maar de impact op de fysieke leefomgeving is beperkt. De kaart van het streefbeeld watersysteem schetst hoe het water via de lager gelegen gebieden kan lopen. Het exacte verloop vraagt nog uitwerking en de kaart is dus een schets op basis van huidige gebiedskenmerken.
- Mogelijke waterbergingsgebieden bij Tolhuislanden, tussen de Sallandse weteringen en bij Herfte/Veldhoek. Invulling van de waterafvoer rondom de stad zijn bijvoorbeeld waterbergingsgebieden, uitgangspunt voor de mogelijke waterberging is multifunctioneel landgebruik. Bij dat laatste valt te denken aan het combineren van de landbouw-, recreatie- en natuurfunctie met de waterafvoeropgave. Integraal werken is van belang, waardoor hier kansen ontstaan voor dat multifunctionele waterlandschap.
- Diverse maatregelen om het water te kunnen verplaatsen van het ene naar het andere gebied. Op de kaart weergegeven als verbindingspunten.
- Water robuust bouwen waarbij we risico's van wateroverlast uit het (hoofd)watersysteem accepteren.

5.3.2. De groen/blauwe structuur in de stad Zwolle

Op dit moment is op sommige plekken al sprake van wateroverlast en hittestress in de bestaande stad. Door klimaatverandering neemt de kans op weersextremen



toe met alle nadelige gevolgen van dien. Zwolle zet zich daarom in voor een aantrekkelijk groenblauwe structuur, met waarde voor iedere dag en bestand tegen de toekomstige weersextremen.

De kaart geeft het streefbeeld voor deze groenblauwe structuur weer. Hierin is te zien welke verbindingen in de bestaande stad kunnen worden versterkt en de aandachtsgebieden voor sponswerking zijn in dit streefbeeld te zien. De ruimtelijke uitwerking van dit netwerk krijgt vorm binnen de verschillende gebiedsontwikkelingen in en om de stad.

In de ruimtelijke uitwerking van de groenblauwe structuur zetten we in op het realiseren van voldoende sponswerking en een robuuste en complete groenblauwe structuur, zowel in de wijk, stad als in aansluiting met het buitengebied. Deze groenblauwe inrichting is gebaseerd op de volgende drie opbouwende principes:

- Voldoende 'sponswerking' door water op wijk niveau te benutten, vast te houden of te vertragen.
- Groenblauwe structuur waar water afvoer en berging plaatsvindt en waarmee de kans op hittestress afneemt.
- Noodventielen voor de groenblauwe structuur en overloopgebieden waar water tijdelijk heen kan in extreme situaties. Door deze gebieden aan te wijzen verkleinen we de kans op schade tijdens extreme weersituaties.

De problemen die klimaatverandering 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/of de afwatering via de straat of het regenwaterriool goed functioneert. In andere delen van de stad neemt de overlast door wateroverlast en hittestress aanzienlijk toe.

Uit zogenaamde stresstesten komt naar voren in welke gebieden 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, (delen van) Marslanden en Voorst. In deze gebieden neemt de gemeente het initiatief om de sponswerking en de groenblauwe structuur te versterken door samen met inwoners en bedrijven meerdere maatregelen versneld uit te voeren. Dit is de op de kaart weergegeven als sponswerking vergroten als opgave. Bij de overige gebieden in Zwolle nemen we klimaatadaptieve maatregelen als vanzelfsprekend mee in geplande projecten en gebiedsontwikkelingen, oftewel we realiseren sponswerking bij kansen.

Voldoende sponswerking: Voor een klimaatbestendige stad is het essentieel dat we zowel de lokale 'sponswerking' als het samenhangende groenblauwe



structuur verbeteren. Met het inrichten van de wijk als spons willen we aansluiten bij het natuurlijke systeem door beter gebruik te maken van water en de ondergrond. Voldoende sponswerking bereiken we door in natte periodes vast te houden zodat dit in droge periodes als buffer dient om droogteschade in te perken. Het realiseren van voldoende sponswerking doen we als gemeente samen met inwoners en bedrijven, 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. Denk hierbij aan het aanleggen van geveltuintjes, groenstroken, regentonnen etc.. Naast een positief effect op de waterafvoer, dragen deze maatregelen ook bij aan een fijnere buitenruimte. Meer groen zorgt ervoor dat de buitenruimte een aangename plek is om te zijn, doordat er meer te beleven is en men minder hittestress ervaart.

Groenblauwe structuur: Door het water in zowel het publieke als private domein meer ruimte te geven, blijft Zwolle nu en in de toekomst een fijne stad om te wonen. Hierbij wordt alle belangrijke infrastructuur van Zwolle in een royaal groen bed gelegd en aaneengeschaald tot een grootschalig groenblauwe structuur. Zo'n structuur bestaat uit aaneengesloten watergangen en vijvers in een groene omgeving en verbindt gebieden/wijken. De groenblauwe structuur is robuust en heeft ruimte (adaptief) om klimaatverandering (wateroverlast, hitte, droogte en gevolgen overstromingen) op te vangen. Een robuuste groenblauwe structuur dat stad en land met natuur en water dooradert. Daarnaast draagt een groenblauwe structuur bij aan ruimtelijke kwaliteit, gezondheid, aantrekkelijk woonomgeving, vastgoedwaarde enz.

Op basis van een eerste analyse van het bestaande watersysteem in de stad, zijn de benodigde nieuwe watergangen en verbindingen in de stad bepaald. Uitgangspunt is een robuust watersysteem, zonder doodlopende watergangen, dat alzijdig is verbonden, met meervoudige afvoerroutes en zonder hydraulische knelpunten (bijv. bruggen i.p.v. duikers). In de kaart over het streefbeeld groenblauwe structuur zijn de volgende ingrepen op stedelijk watersysteem voorgesteld:

- (Herstel historische) Watergang Deventerstraatweg in Assendorp/Spoorzone.
- Uitbreiden oppervlaktewatersysteem in bedrijventerrein Voorst.
- Uitbreiden oppervlaktewatersysteem in Dieze.

- Afvoerverbinding vanuit Assendorp onder spoor door, in aanvulling op A.
- Afvoerverbinding vanuit Voorst naar gemaal Vocaleum, in aanvulling op B.
- Afvoerverbinding vanuit Diezerpoort onder A28 naar Aa-landen, in aanvulling op C.

Hoe de invulling van deze ingrepen eruit ziet wordt nader uitgewerkt binnen lopende projecten of gebiedsontwikkelingen. Daarnaast zal er gekeken worden welke andere verbindingen er nog nodig zijn om toenemende druk op het watersysteem te voorkomen. Zodat Zwolle een klimaatbestendige en water robuuste deltastad is en blijft.

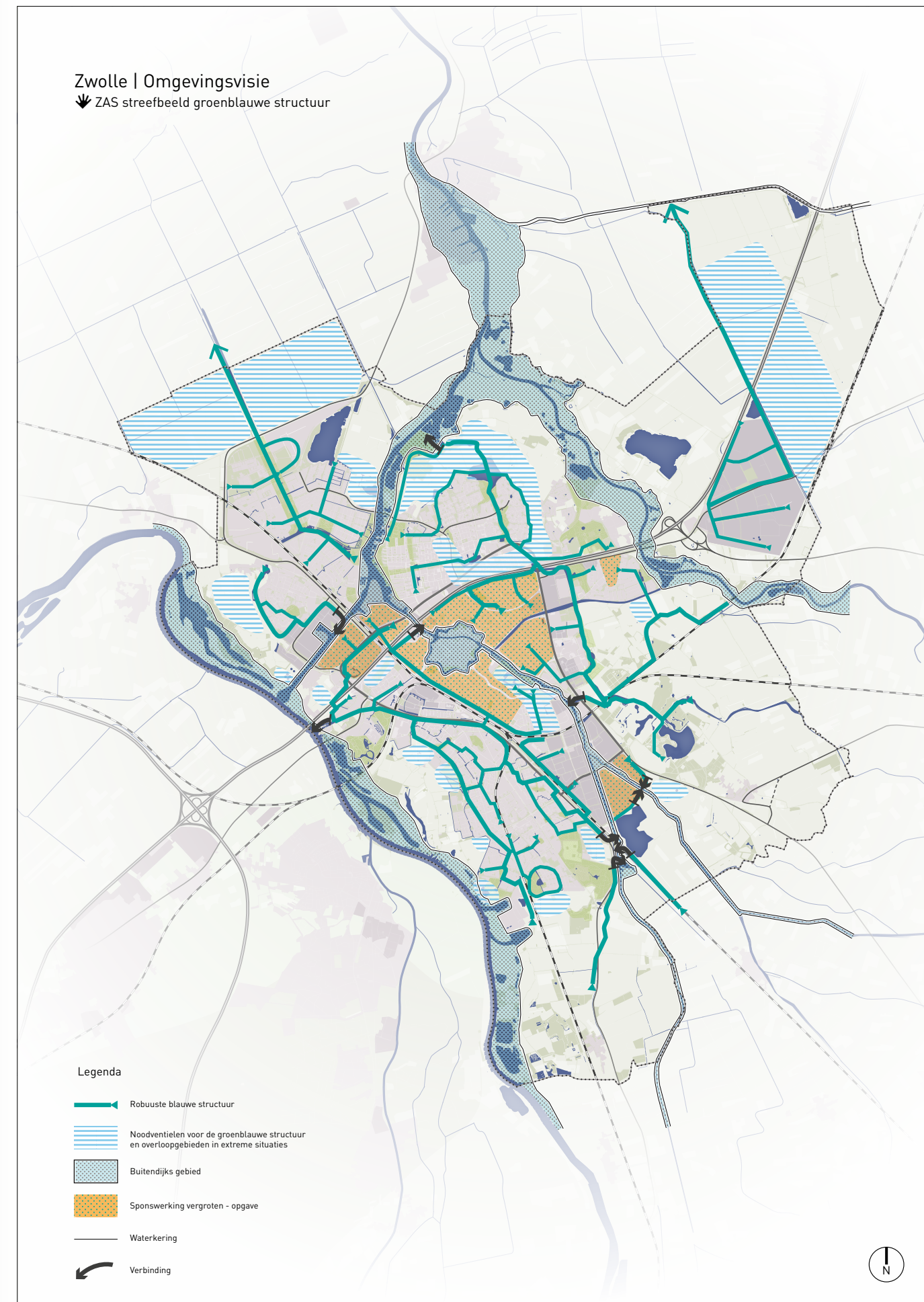
Noodventielen: Bij intensieve hoosbuien en beperkte overstromingen zal het water vanzelf naar de laagste plek stromen. Het watersysteem (IJssel, Weteringen, Zwarte Water en Vecht) biedt in dergelijke situaties nauwelijks ruimte, omdat het watersysteem nodig is – en vol zit met – voor afvoer van (regen)water uit het achterland. In dergelijke situaties zal Zwolle tijdelijk zelf ‘haar broek op moeten houden’ en het water op moeten kunnen vangen. Daarom zijn de eerder genoemde “sponswerking” en groenblauwe structuur van belang om daadwerkelijk een toekomstige groenblauwe deltastad te zijn die weerbaar is voor weersextremen.

Door op ieder schaalniveau (buurt, wijk, stad, regio) – naar 2050 toe – lager gelegen gebieden als noodventiel ‘aan te wijzen’ ontstaat de mogelijkheid om adaptief extremer weer op te kunnen vangen en schade te voorkomen. Via de robuuste groenblauw structuur staan de buurten en wijken in verbinding met de noodventielen. Mogelijke noodventielen zijn gebieden die nu van oudsher nat en beperkt bebouwd zijn. Daarmee verandert er weinig aan het gebruik van deze gebieden, maar bieden ze wel veiligheid bij het volstromen van het watersysteem in Zwolle. Zodra de waterstand in het hoofdsysteem weer daalt, kan het water in de noodventiel gebieden via de groenblauw structuur worden afgevoerd naar het hoofdwatersysteem.

Belangrijk is om te vermelden dat het om extreme neerslagsituaties (1:100 tot 1:250) gaat, waarbij in veel gevallen de noodventiel gebieden nu al onder water staan. In dagelijkse situaties zal het normale gebruik of functie gewoon plaats kunnen vinden.

Het daadwerkelijk realiseren van overloop- en retentiegebieden zal gebeuren via koppelen met ruimtelijke ontwikkelingen en transitie. Denk daarbij aan het aansluiten van veranderingen in de landbouw, energietransitie, de dijkopgave van het Hoogwaterbeschermingsprogramma en de woningbouwopgave van Zwolle. Het opnemen van de noodventielen in deze omgevingsvisie is daarom ook met oog op de verre toekomst -richting 2050-.

Kortom bij toekomstige gebiedsontwikkelingen en projecten werken we aan het versterken en behouden van de groenblauwe structuur in Zwolle. Daarbij neemt de gemeente het initiatief om in de aandachtsgebieden samen met bewoners en ondernemers te versnellen. Al de hiervoor genoemde maatregelen geven nooit honderd procent zekerheid om Zwolle in 2050 klimaatadaptief te maken. 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. Dit zal in bij gebiedsontwikkelingen een permanente plek krijgen.



5.3.3. de ondergrond als spons

Het aanpassen van het land aan het veranderend klimaat is een van de grootste uitdagingen voor de manier waarop wij wonen, leven en werken. Het is bepalend voor hoe we omgaan en kijken naar ons landgebruik, de inrichting van het landschap, welzijn en welvaart. Door klimaatverandering staat het huidige gebruik van het landelijk gebied onder druk. Dat maakt het ook voor het landelijke gebied van belang om optimaal gebruik te maken van de natuurlijke grond- en oppervlaktewatersystemen.

Door ook het landelijk gebied als spons in te richten leveren extra neerslag en zware buien een kans om in de zomer minder overlast te ervaren van de droge periodes. In een landschap dat al aan klimaatverandering onderhevig is, met gevolgen als extreme droogte of juist grote hoeveelheden neerslag, is een transitie naar duurzame landbouw noodzaak. Om de klimaatbestendigheid op de lange termijn te realiseren zal ook naar dit aspect gekeken worden.

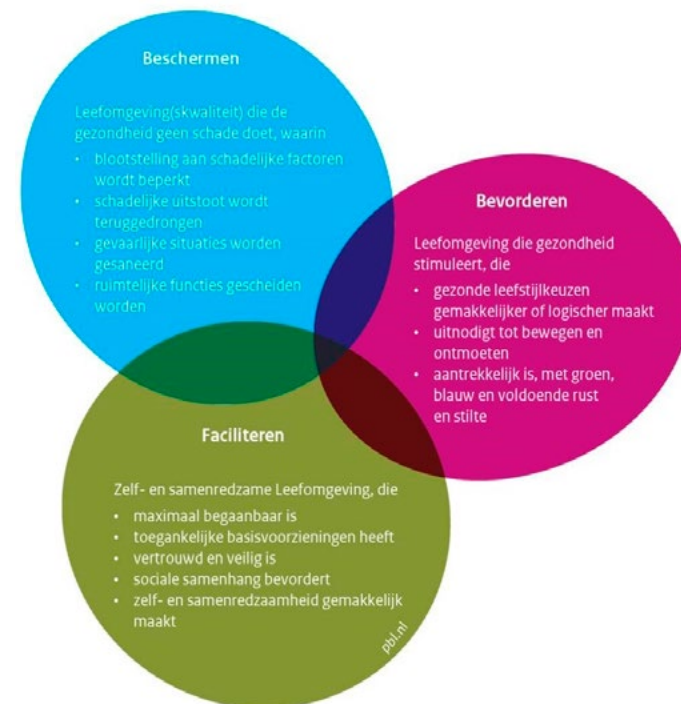
Deze transitie zal nog niet op de korte termijn ingezet worden, maar de komende tijd kijken we samen met de verschillende partijen in Zwolle welke mogelijkheden we hierin zien. In het buitengebied kan de ondergrond en het diepere grondwatersysteem een belangrijke rol spelen in het vasthouden van water in plaats van het snel afvoeren ervan. 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 landbouw- gewassen. Daar waar bodemdaling plaatsvindt en daarmee sprake is van vernatting kan onderzocht worden of de waarde van het grondwater kan leiden tot andere verdien- modellen voor de boer.



5.4. Een gezonde Zwolse leefomgeving (milieu, geluid, geur)

De fysieke leefomgeving heeft alles in zich om een positieve bijdrage te leveren aan gezondheid. Om dat te bewerkstellingen kiezen we 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 verbinding. 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.



Figuur 7: Perspectieven op een gezonde leefomgeving van het Planbureau van de Leefomgeving

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 monitoringsinstrumenten. Denk aan de sociale monitor en aan het Buurt voor Buurt onderzoek. Ook bevolkingsgegevens zijn bekend. Een extra slag is nodig om die gegevens samen te brengen in een monitoringssysteem voor 'Zwolle gezond';
- Op basis van een monitoringssysteem 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.



Figuur 8: 'Zwolle gezond' staat centraal als leidend principe voor een toekomstbestendig Zwolle

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 vastgestelde kwaliteitseisen vormen het minimale niveau voor de gemeente Zwolle. Daar waar afwegingsruimte 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 ruimtelijke ontwikkelingen en andere beleidsvelden;
- Gebiedsgericht milieubeleid: de milieukwaliteit in een gebied is passend voor de functie van dat gebied;
- Experimenteerprincipe: we laten nieuwe ontwikkelingen 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 milieukwaliteit integraal meegewogen;
- De vervuiler betaalt en de belanghebbenden betalen mee.

5.4.1. Milieuruimte- en zones

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.

5.4.2. 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 geluidsräume 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 Marlanden ligt een geluidzone. Deze geluidzones blijven behouden. De geluidzone in de Spoorzone 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 invloed gebied 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.

5.4.3. 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.

5.4.4. Externe veiligheid:

Dit zijn de risico's als gevolg van het vervoer, de opslag en het werken met gevaarlijke stoffen. 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, bedrijven en activiteiten 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.

De gemeente Zwolle garandeert daarbij de basisveiligheid voor haar inwoners. Onder basisveiligheid in het kader van externe veiligheid wordt verstaan:

- Er wordt altijd voldaan aan normen voor plaatsgebonden risico;
- Er wordt een gebiedsgericht invulling geven aan groepsrisicobeleid welke worden opgenomen in het omgevingsplan;
- Veiligheidsdoelstellingen passen bij de typering van het gebied;
- Er wordt zoveel mogelijk geanticipeerd op de landelijke beleidsontwikkeling die een ongunstige invloed kunnen hebben op de veiligheidssituatie in Zwolle. Het doel is het bewaken van een optimaal veiligheidsniveau.

5.4.5. Luchtkwaliteit

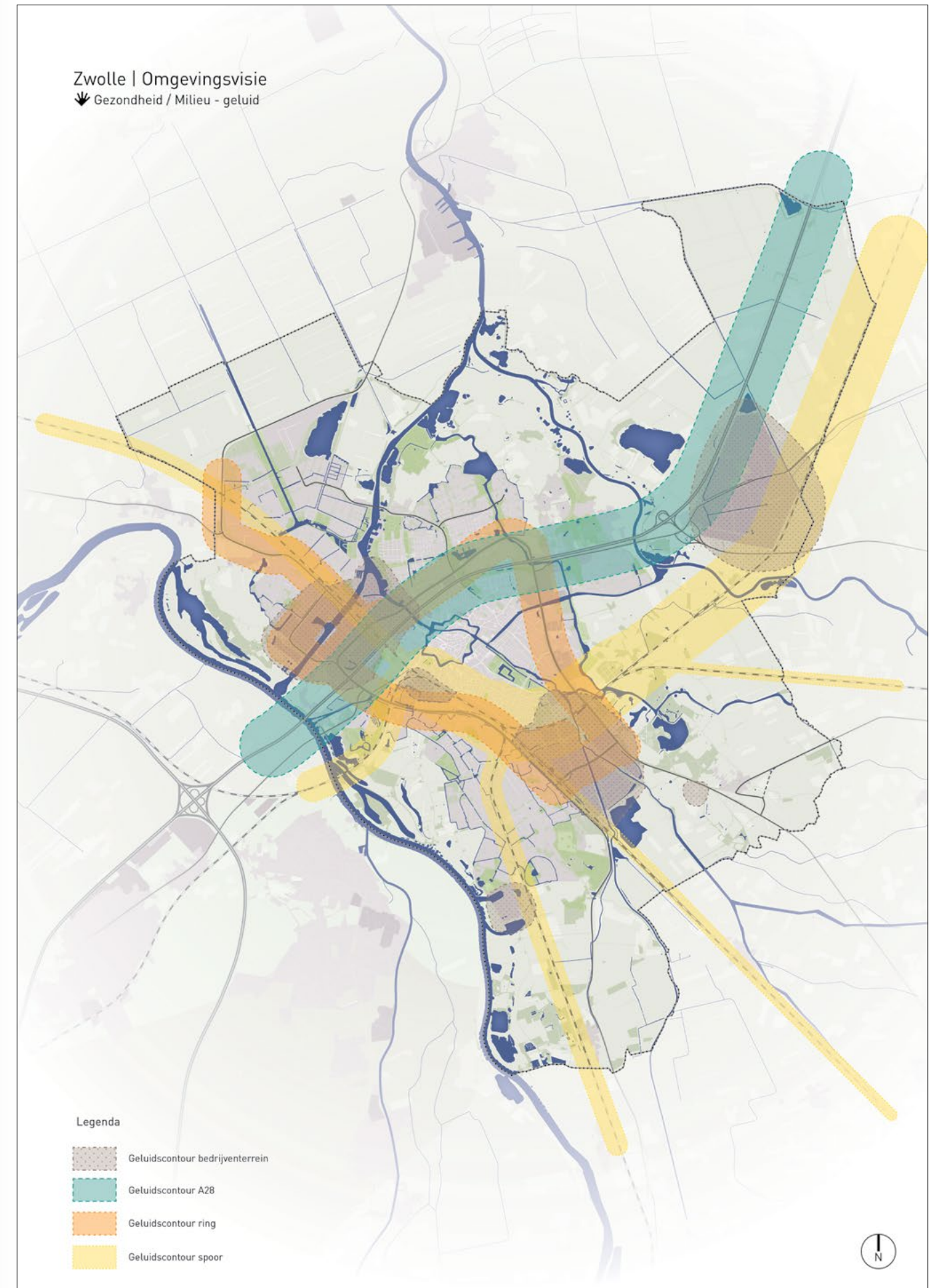
Zwolle wil, binnen de beïnvloedingssfeer van de gemeente, een significante bijdrage leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

5.4.6. Geur

Het thema geur 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.

5.4.7. Bodemkwaliteit

Vaak door historisch gebruik en bedrijfsactiviteiten is op verschillende plekken in Zwolle de bodem verontreinigd geraakt. Daarom hebben we de afgelopen jaren veel van deze verontreinigingen aangepakt door ze te saneren en/of gebiedsgericht te beheren. Hierdoor zijn eventuele risico's voor mens en dier weggenomen. Nieuwe bodemverontreiniging willen we voorkomen, en als dit toch gebeurt dan moet deze verontreiniging zoveel mogelijk worden beperkt dan wel ongedaan worden gemaakt door de vervuiler. Daarnaast stimuleren we het hergebruik van grond die vrijkomt binnen de stad en geschikt is om elders toe te passen. Het hiervoor geldende beleidskader bevat een goede balans tussen hergebruiksmogelijkheden en bescherming van de bodemkwaliteit in Zwolle. Op de langere termijn verbetert dit beleid de bestaande bodemkwaliteit en draagt hiermee bij aan een gezonde Zwolse leefomgeving.





5.5. Mobiliteit

5.5.1. 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.

Zwolle is een echte fietsstad. Twee van drie Zwollenaren fietst dagelijks. Zwolle zit daarmee in de kopgroep van Nederlandse fietssteden en kan daarom met recht een wereldfietsstad genoemd worden. 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 doorfietsroutes is ook een groot deel van de regio en het mooie buitengebied nu met de fiets bereikbaar.

We blijven de fietsinfrastructuur in Zwolle steeds verbeteren aan de toenemende en veranderende vraag en zetten in op grote bewaakte en inpandige fietsenstallingen in het centrum en bij het station. We scheppen daarmee 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

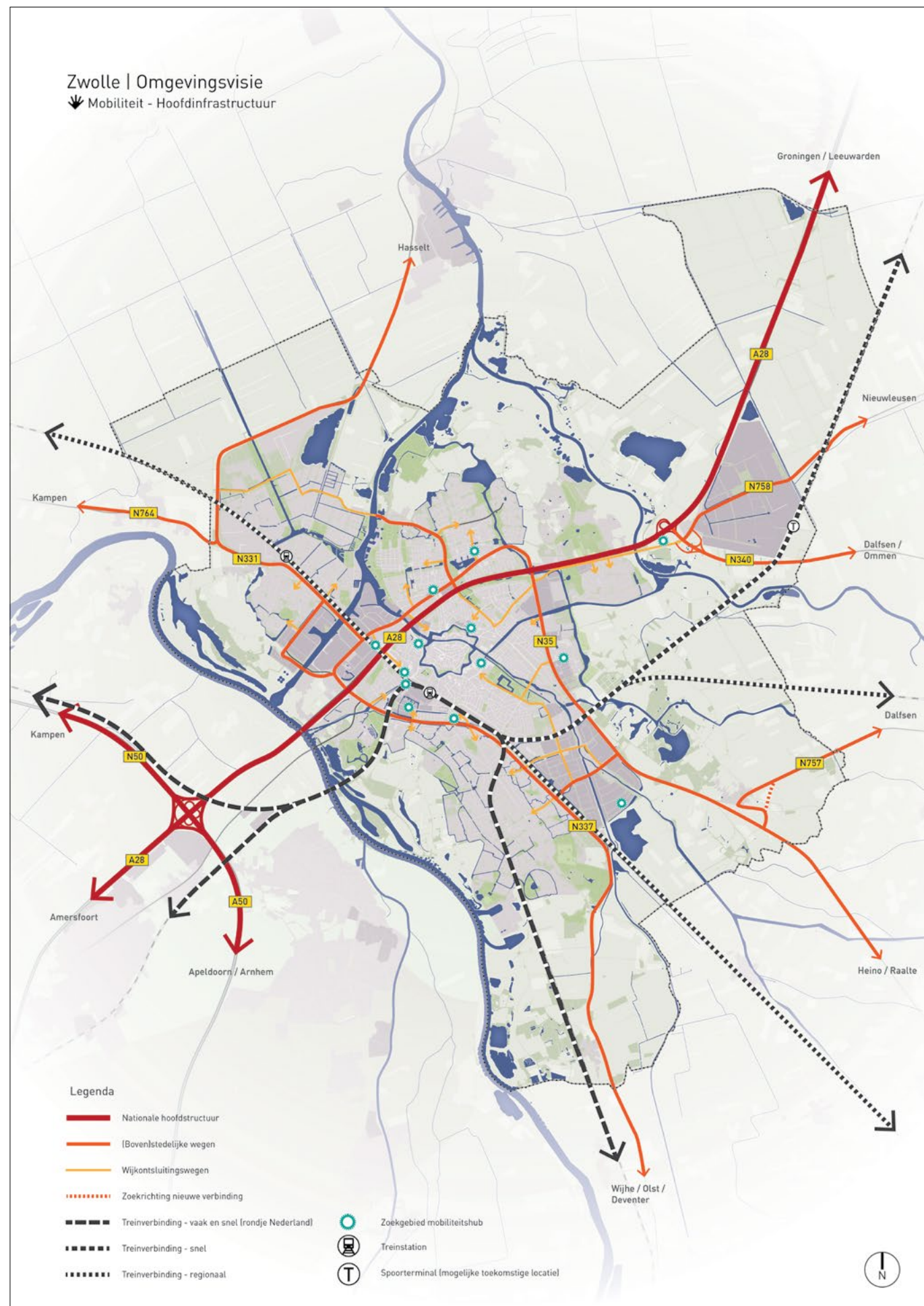
van auto(snel)wegen tussen de Randstad en Noord- en Oost Nederland. Dit maakt Zwolle een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven in de logistiek en distributie maar ook voor diensten en onderwijs.

De A28 vormt de belangrijkste verbindingssas 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) van Zwolle.

Het auto- en spoornetwerk rond Zwolle is kwetsbaar. Een incident rond de IJsselbrug A28, of het spoor zorgt ervoor dat niet alleen Zwolle, maar ook een groot deel van Noordoost-Nederland niet 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.

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.





5.5.2. Mobiliteit in de toekomst: verstedelijking en mobiliteit

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.

In Zwolle vinden we dat het openbaar vervoer niet alleen een belangrijk vervoermiddel is voor de dagelijkse woon-werkverkeer, maar ook voor het kunnen deelnemen aan de maatschappij, het onderhouden van sociale contacten en het waarborgen van mobiliteit voor alle inwoners. Met name ouderen, mensen met een lagere sociaal economische status en minder mobiele mensen worden het meest getroffen door het steeds vaker wegvallen van minder rendabele (delen van) lijnen. Het gevolg hiervan is dat de loopafstanden tot de dichtstbijzijnde haltes (kunnen) toenemen, waardoor deze redelijkerwijs niet meer bereikbaar zijn voor juist deze groep mensen. Om dit te voorkomen zou het uitgangspunt bij het opstellen van nieuwe busconcessies moeten zijn dat binnen 400 a 500 meter van elke woning een bushalte moet zijn. Ook streven we ernaar dat er andere vormen van kleinschalig schoon vervoer beschikbaar zijn, dan wel als openbaar vervoer dan wel als deelvervoer.

Met name in het centrumgebied (en de binnenstad, binnen de singels), waar de buitenruimte beperkt is, zien we op termijn vormen van kleinschaliger zero emissie openbaar vervoer voor ons. Reguliere bussen rijden via strategische hubs, waar men kan overstappen op kleinschaliger openbaar vervoer of lopend of met deelmobiliteit de binnenstad in kan. Aan de westzijde van de binnenstad rijden de bussen bij voorkeur via de Hoogwaardige Openbaar Vervoer-as (Pannekoekendijk - Willemskade). Aan de oostzijde van de binnenstad is geen uitgesproken HOV-as. Daarom zou het busverkeer zich moeten verdelen over de routes via de Luttenbergstraat en de Hortensiastraat. Enerzijds om daarmee een goede bereikbaarheid van dit deel van de stad met het openbaar vervoer te waarborgen, anderzijds om daarmee een van beide wegen niet onevenredig te belasten.

Zwolle sluit zich aan bij de landelijke doelstelling uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 om te streven naar nul verkeersslachtoffers. Deze nul-ambitie stelt dat elk verkeersslachtoffer er één te veel is. Dit doen we door jaarlijks al dan niet met behulp van provinciale en rijkssubsidies te investeren in de concrete aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten.

5.5.3. 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 aan kan. 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. Te denken valt aan de locaties Zwolle-Zuid en Hessenpoort. Hiermee kan de druk op het centraal station Zwolle ontlast worden en ontstaat een overstaplocatie van auto op trein.

Een kans vanuit het OV toekomstbeeld is de verdubbeling van het spoor naar Deventer en de opwaardering van de regionale treinverbindingen tot bijvoorbeeld light rail. Bij een mogelijke verdubbeling is het van belang op een goede wijze rekening te houden met de leefbaarheid in bestaande woonwijken en het buitengebied (vooral Zwolle-Zuid en de kern Windesheim) waar mogelijk meer treinen door gaan rijden. Meer treinen leidt tot vaker gesloten gelijkvloerse spoorwegovergangen, waardoor een barrière werking ontstaat en meer geluidshinder. Voor de Kamperlijn ontstaat de mogelijkheid die te transformeren naar light rail met daarbij een aantal nieuwe haltes. Bijvoorbeeld bij de nieuwe eventlocatie op Voorsterpoort, Stadshagen-West (driehoek/s Heerenbroek en Kampen-Oost/IJsselmuiden).

In Europees (EuregioRail-)verband wordt gewerkt aan het realiseren van een directe, duurzame, grensoverschrijdende treinverbinding tussen Zwolle - Enschede - Münster. Dankzij deze verbinding hoeven reizigers niet meer over te stappen. Tevens creëren we hiermee economisch potentieel en verbindt het (de Regio) Zwolle letterlijk en figuurlijk beter met Duitsland. De eerste doorgaande trein gaat naar verwachting in 2027 rijden. 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. Voorwaarde om op termijn twee snelle IC's en twee sprinters tussen Zwolle en Enschede te laten rijden is verdubbeling van het spoor tussen Zwolle-Wierden.

Met de opening van Station Stadshagen is onze 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.

5.5.4. Mobiliteit en verstedelijking

Door de verdere groei van de Zwolle met 10.000 woningen in de komende 10 jaar is het een opgave om op een zorgvuldige wijze om te gaan met de beschikbare buitenruimte. Doordat we immers inzetten op het bouwen in de bestaande stad (inbreiden) wordt het ruimtebeslag voor woningen groter. Daarnaast zal deze groei ook leiden tot meer geparkeerde en rijdende auto's en meer bevoorradend verkeer met alle negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Er is daarom 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 STO(M)P-methodiek

De STOP-methode is in Zwolle leidend bij al onze ontwerpogaven voor infrastructuur bij de inrichting van de buitenruimte. We gaan eerst uit van Stappen (wandelaars), en vervolgens kijken we naar Trappen (fietsers) dan het OV en tot slot de personenauto's. We passen bij dit alles zoveel mogelijk het principe van Mobility as a Service (MAAS) toe. Dit wil zeggen dat we streven naar slimme (digitale) oplossingen voor het bijvoorbeeld het kunnen reserveren van deelauto's of het checken van de beschikbaarheid en betalen van deelmobiliteit of openbaar vervoer. 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.



Figuur 9 :Het STOP-principe: mobiliteitsbeleid, waarbij de prioriteit eerst naar Stappen, dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens gaat.

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 beginnen daarbij altijd met de ruimtelijke ordening als middel om ervoor te zorgen dat er bij een nieuw woningbouwproject of andere fysieke ontwikkeling gestreefd wordt naar zo weinig mogelijke groei van het autobezit en gebruik. We hanteren daarbij 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).

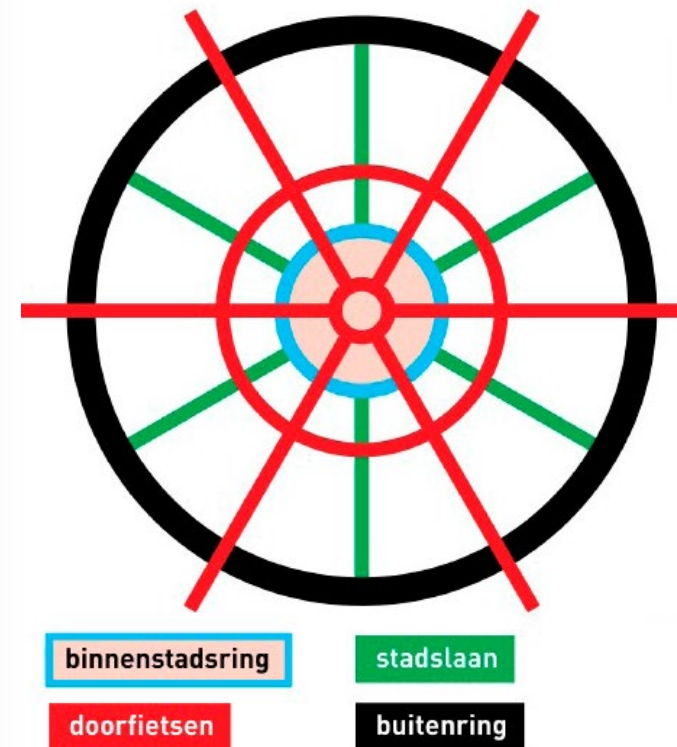
In de praktijk betekent dat met name het bouwen van woningen en voorzieningen in de bestaande stad en bij het station of haltes. Daarna werken we aan mobiliteitsmanagement en stimuleringsacties van fietsen en lopen. Dan werken we aan goede fietsparkeervoorzieningen en gericht sturend parkeerbeleid en 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.

Om te waarborgen dat beide leidende principes ook daadwerkelijk worden toegepast leggen we bij alle toekomstige fysieke gebiedsontwikkelingen in de stad altijd verplicht een Mobiliteits Programma van Eisen (MPvE) op. Hiermee wordt gewaarborgd dat duurzame mobiliteit integraal bij de gebiedsontwikkeling wordt meegenomen. Het STOMP-principe en de Ladder vormen daarbij het uitgangspunt.

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.

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.



Figuur 10: Principe netwerkstructuur

De buitenring van Zwolle wordt gevormd door de IJsselallee, Oldeneelallee, Ceintuurbaan, Zwartewaterallee en de Blaloweg. Deze wegen hebben een functie voor het doorgaande en het stedelijk verkeer. De Zwartewaterallee en Blaloweg hebben een iets andere profilering. Hier rijdt minder doorgaand verkeer. Veel verkeer gebruikt hiervoor de parallel gelegen A28.

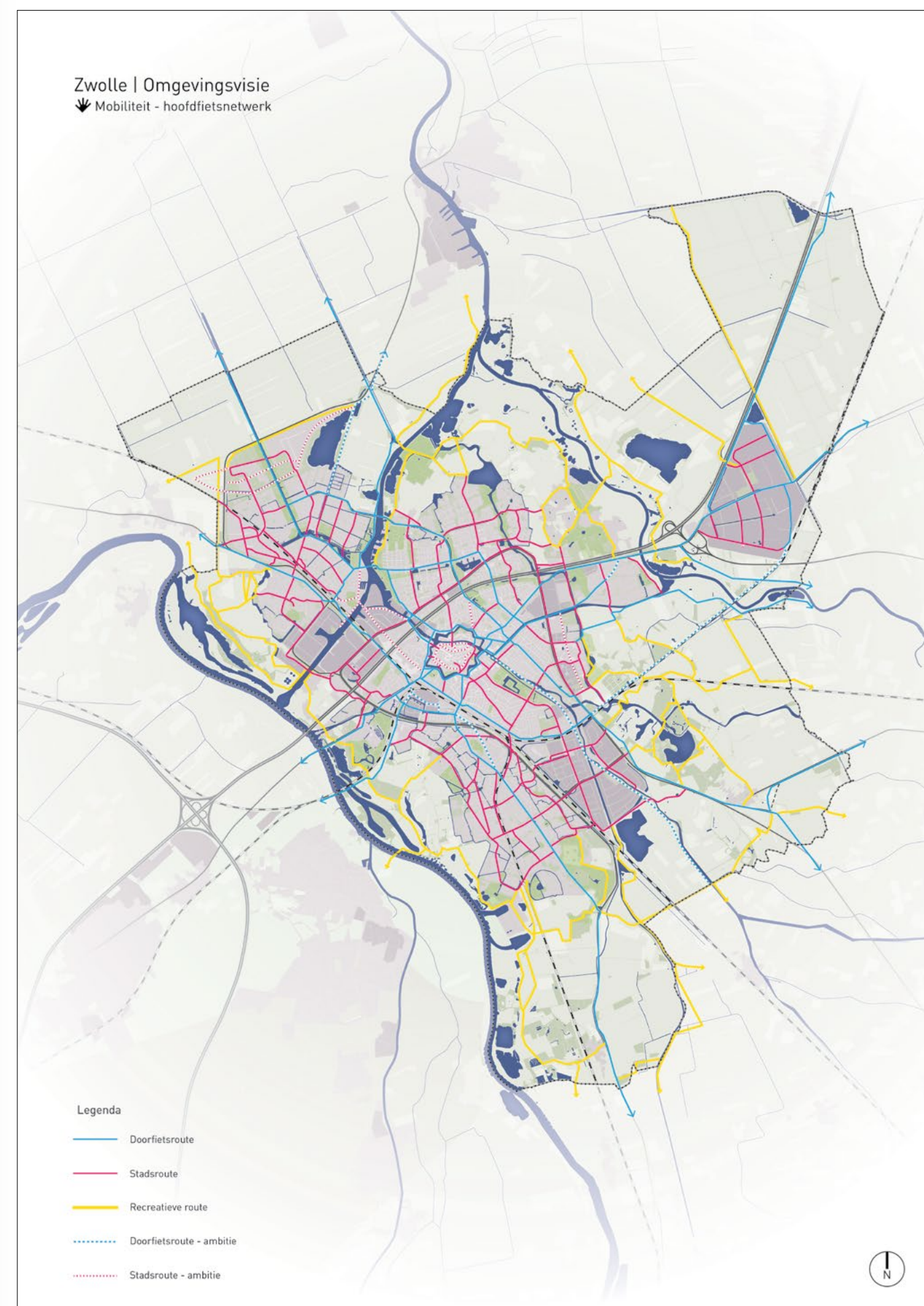
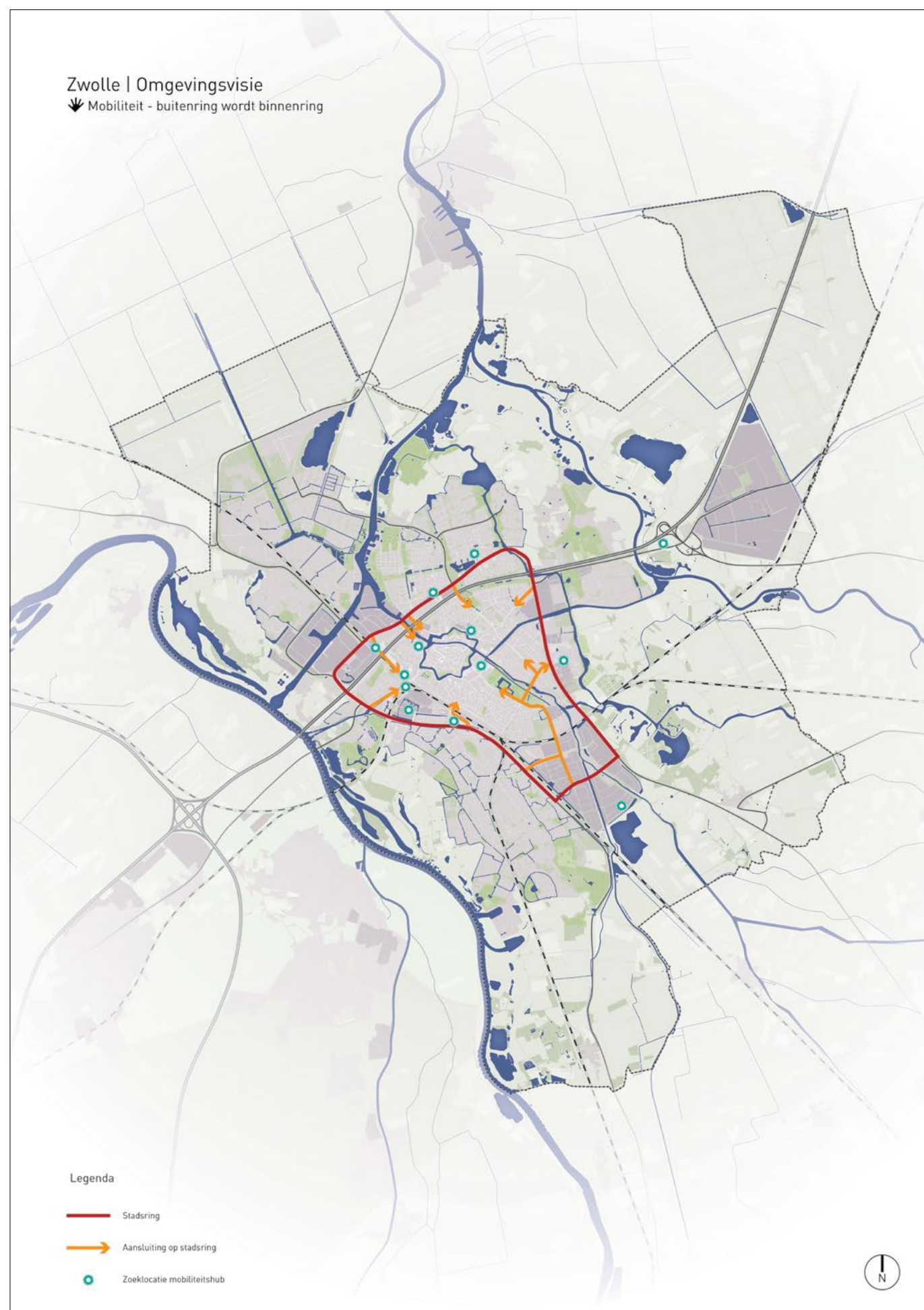
De buitenring (op korte termijn eerst de Zwartewaterallee) wordt in de toekomst de nieuwe binnenring. Vanaf die ring zijn er rechtstreekse routes naar het centrum. Naast het afwikkelen van verkeer worden ook levendigheid, woon- en commerciële functies steeds meer onderdeel van de buitenring. Hierdoor worden wijken als Holtenbroek en Aa-landen verbonden met de binnenstad. Een opgave is wel om meer stedelijkheid in combinatie met een toenemende verkeersdruk op de buitenring in goede banen te leiden. Dat kan forse investeringen in de infrastructuur geven.

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 en daarmee meer ruimte te bieden voor fietsers en voetgangers.

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 verkeerslichten. 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 richting 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. Om ervoor te zorgen dat dit ook richting de toekomst zo blijft, werken we samen met het Rijk en de Regio aan een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur: het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040. De ambitie van dit toekomstbeeld is om de fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te kunnen zetten voor de nationale opgaven op gebied van onder andere woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid en veiligheid. In dit fietsnetwerk maken we onderscheid tussen zogenaamde doorfietsroutes, stadroutes en recreatieve routes. Zo maken we fietsen en wandelen voor zowel het recreatie als het woon-werkverkeer nog aantrekkelijker en blijft de stad voor alle vervoersmiddelen uitstekend bereikbaar. 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).

Om het fietsen tussen de gemeenten in de regio te stimuleren maken we een netwerk van doorfietsroutes. Dit zijn regionale routes waarbij fietsers direct en ongehinderd tot in het centrum van Zwolle kunnen komen. Hiermee moet een fietsnetwerk ontstaan waarbij



de (elektrische) fiets voor afstanden tot 15 kilometer een vanzelfsprekend alternatief is voor met name de auto. Hierdoor ben je met de fiets straks misschien wel ergens sneller dan met de auto: Slow = Snel. Een doorfietsroute kan parallel lopen aan een belangrijke auto- en/of spoorverbinding. Bij locaties waar een doorfietsroute een auto- of spoorverbinding kruist, zoeken we bij voorkeur naar oplossingen waarbij de voetgangers en de fietsers ongelijkvloers kruisen met het overige verkeer. Het netwerk van stadsroutes bestaat uit hoogwaardige fietsverbindingen op interlokaal niveau.

Op wegen waar de fietser de belangrijkste weggebruiker is, realiseren we waar dit wenselijk is fietsstraten. Fietsroutes parallel aan gebiedsontsluitingswegen zijn zoveel mogelijk voorzien van vrijliggende fietspaden. En daar waar een fietsroute kruist met een gebiedsontsluitingsweg proberen we de fietser prioriteit te geven. Bijvoorbeeld met wachttijdvermindering bij verkeerslichten of door de aanleg van een tunnel voor langzaam verkeer. We zetten in op de aanleg van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. We creëren meer ruimte voor de fiets op de huidige wegen langs de singels van de Binnenstad. Ook realiseren we een fietsring in de Binnenstad rond een vergroot voetgangersgebied en het kernwinkelgebied. Deze ring verbindt de belangrijkste fietsstallingen en fietsroutes naar het centrum met elkaar. 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”.

5.5.5. Parkeren en stallen, naar mobihubs

Voor 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 aantrekkelijke fietsenstallingen en mobihubs met deelauto's te realiseren. Ook streven we ernaar nieuwe woningen dicht bij bushaltes en het station te realiseren. Hierdoor zorgen we voor 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 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. In het centrum wordt

straatparkeren van auto's en fietsen vervangen door parkeren in aantrekkelijke gebouwde (parkeer) voorzieningen. In de buitenruimte ontstaat hierdoor meer plek voor lopen en fietsen en daarmee voor het verbeteren van het buitengeluk. Parkeerregulering is daarbij een ordenend principe waarmee we ruimtelijke of maatschappelijke knelpunten op kunnen lossen en/of ruimte creëren waarmee we kwaliteit in de (woon) omgeving toe kunnen voegen. We investeren in grote bewaakte inpandige stallingen in de binnenstad waardoor er met name voor voetgangers meer ruimte ontstaat en er een prettiger leefklimaat ontstaat.

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, al dan niet in combinatie met de overslag van goederen, gecombineerd worden met het aanbieden van deelfietsen en -auto's, bushaltes en andere voorzieningen als pakketkluizen en toiletten en laadmogelijkheden. Ook kan het opwekken van energie op deze mobihubs plaatsvinden.

Iedere mobihub is uniek en er is maatwerk nodig, maar er zijn wel vier 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.
4. Een vierde categorie is de centrumhub. Dit is feitelijk een combinatie van categorie 2 en 3. Het zijn hubs op loopafstand van het centrum, waar OV, deelmobiliteit en autoparkeren samenkomen en waar reizigers comfortabel over kunnen stappen van het ene naar het andere vervoermiddel. Deze hubs hebben niet alleen een functie voor de wijk waar ze liggen, maar aanvullend daarop hebben ze door hun strategische ligging ook een belangrijke functie voor het parkeren voor bezoekers van het centrum. Katwolderplein en Diezerpoort zijn bestaande parkeergarages buiten de singels die door toevoeging van deelmobiliteit kunnen transformeren naar deze centrumhubs. Aan de oost- en zuidwestkant van het centrum ontbreken op dit moment nog goede voorzieningen en wordt bij herontwikkeling van gebieden gekeken naar kansen om dit te realiseren.

Het streven is om Mobihubs aantrekkelijke en sociaal veilige nieuwe ontmoetingsplekken in de stad te laten worden. Afhankelijk van de ligging kunnen ze gecombineerd worden met een gebouw of parkeerplaats of stalling en kunnen er ook buurt- of wijkfuncties mee gecombineerd worden als werk- en studieplekken, kleinschalige horeca, winkels, e.d.

Deelmobiliteit zal in de toekomst een belangrijke rol kunnen spelen in de mobiliteit van Zwollenaren. We willen vastleggen dat corporaties en ontwikkelaars van woningen, kantoren en andere voorzieningen deelmobiliteit direct bij de realisatie aanbieden als alternatief voor de eigen auto. Dit kan in de vorm van het aanbieden van aantrekkelijke mobiliteit abonnementen en de beschikbaarheid van deelauto's en fietsen op maximaal 300 meter loopafstand. 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.

5.5.6. 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 intentie uitgesproken om het gebied binnen de stadsgrachten (incl. Noordereiland) per 2025 aan te wijzen als een emissievrije zone voor stadslogistiek (bestel- en vrachtverkeer). De komende jaren wordt in nauw overleg met alle betrokkenen de stappen uitgestippeld op weg naar schone en minder stadslogistiek. Daarnaast draagt dit bij aan de ambities tot een aantrekkelijkere, leefbare en economisch vitale binnenstad en aan de doelen uit het landelijke Klimaatakkoord. Dit schonere en (mogelijk) ook kleinere transport vraagt om logistieke overslagpunten (hubs) aan de randen van de (binnen)stad. Zoekrichtingen voor deze logistieke hubs zijn: Oosterenk, Voorst en Hanzeland.

5.6. Zwolle energieneutraal

Het landelijke klimaatakkoord is 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 en warmte, 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 met het ontwikkelen van wijkuitvoeringsplannen per wijk/ gebied.

Daarnaast moet invulling worden gegeven aan het verduurzamen van onze elektriciteits- en warmtebehoefte. Dit proces kan niet alleen op gemeentelijk niveau worden aangepakt. Vanuit landelijke regie (klimaatakkoord) zijn er 30 RES-regio's (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. De RES bevat ook de Regionale Structuur Warmte. Zwolle is onderdeel van de RES West-Overijssel (11 gemeenten). Onze RES-regio gaat (ruimtelijke) bouwstenen aanleveren in 2021 voor verwerking in een update van de Zwolse Omgevingsvisie.

5.6.1. 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 beproefd zijn om op grote schaal te kunnen worden toegepast. Tot 2030 verwachten we dat er 1,29 PJ (359 GWh/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 en verder ligt er een focus op de inzet van zon op dak.

Naast het benutten van daken (van zowel woningen, als voorzieningen en bedrijven) liggen er ook kansen voor het overkappen met zonnepanelen van parkeerplaatsen, inzet op geluidswallen en -schermen en oeverzones. Ook het beter benutten van ruimtes voor materiaalopslag op bedrijventerreinen biedt kansen voor meervoudig ruimtegebruik. 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 volledig te ontzien.

Zwolle kent een prachtig buitengebied met over het algemeen hoge landschappelijke, natuur- en cultuur-historische waarden. Ook heeft het buitengebied een belangrijke recreatieve waarde als uitloopegebied voor de Zwollenaar én is het toeristisch waardevol. Immers bij Zwolle komen het Vechtdal, de IJsselvallei en het nationaal Landschap IJssel-delta samen. We zetten in op het behouden van de diverse omgevingskwaliteiten die het buitengebied rijk is in relatie tot de energietransitie. Op het eerste gezicht lijkt maximale inzet van 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 medewerking 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 geluids- wallen 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.

Voor alle grootschalige initiatieven voor duurzame electriciteits opwekking zetten we in op minimaal 50% lokaal eigendom.

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: Haerst, Tolhuislanden, nabij 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.

Vanuit het oogpunt van zorgvuldig ruimtegebruik zien we kansen voor het clusteren van grootschalige opwek van zonne-energie op maaiveldniveau tussen de A28 en het spoor Zwolle-Meppel (Tolhuislanden). Dit is een gebied waar ook het plaatsen van windmolens kansrijk is. Hierbij betrekken we ook de verdere (door)

ontwikkeling van Hessenpoort. In combinatie met het aanwijzen van dit gebied voor de grootschalige opwek van duurzame energie is het ook mogelijk om de benodigde energie infrastructuur hier te realiseren van Tennet en Enexis (hoogspanning/middenspanning (HS/MS station Hessenpoort). De bebouwing hiervoor sluit zoveel mogelijk aan bij bestaand bebouwd gebied rondom Hessenpoort. De planvorming doen we samen met bewoners en ondernemers uit het gebied en met buurgemeenten Staphorst, Dalfsen en Zwartewaterland (ZSDZ samenwerking) gezien de bovengemeentelijke functies en belangen.

Een goede landschappelijke inpassing is een belangrijke voorwaarde voor de opwek duurzame energie uit zon op maaiveldniveau in de kansrijke gebieden. De gemeente doet samen met rijk, regio en provincie een onderzoek naar de verdere verstelijking van Zwolle na 2040. Onderdeel hiervan is uiteindelijk ook een mogelijke grootschalige uitbreiding van Zwolle met woningen. Het is onwenselijk dat een initiatief met betrekking tot de (grootschalige) opwek van zonne-energie op maaiveld niveau een integrale ontwikkeling van het gebied in de weg staat. Dit wegen we per initiatief af en geldt voor de (beperkt) kansrijke gebieden.

Beperkt kansrijke gebieden

Beperkt kansrijke gebieden voor de opwek van duurzame energie op maaiveld zijn: het 'Parklandschap Herfte-Wijthmen' en een gebied bij Windesheim. Het Parklandschap Herfte-Wijthmen is onderdeel van het gemengd landelijk gebied. De afgelopen decennia is er 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. Het kleinschalige

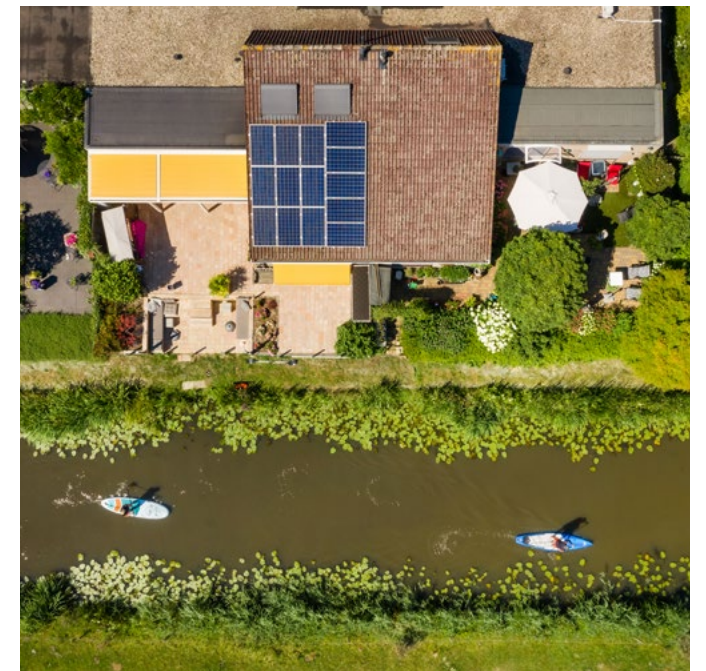


landschap is getransformeerd naar een parklandschap en er is een uniek recreatief uitloopegebied aan de oostzijde van de stad ontstaan. Het waardevolle landschap bij Windesheim van stroomruggen en wetingen is onderdeel van het agrarisch gebied en natuurlandschap. In beide gebieden (Windesheim en Herfte-Wijthmen) willen we geen afbreuk doen aan de kwaliteiten 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 waarden die de gebieden rijk zijn. Dat kan zijn door nieuwe bosaanleg, nieuwe natuur- en landschapselementen en aanvullende recreatieve ontsluiting van het gebied.

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 zonne-energie 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 binnendijs 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 uitloopegebieden 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 woon- wijken 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



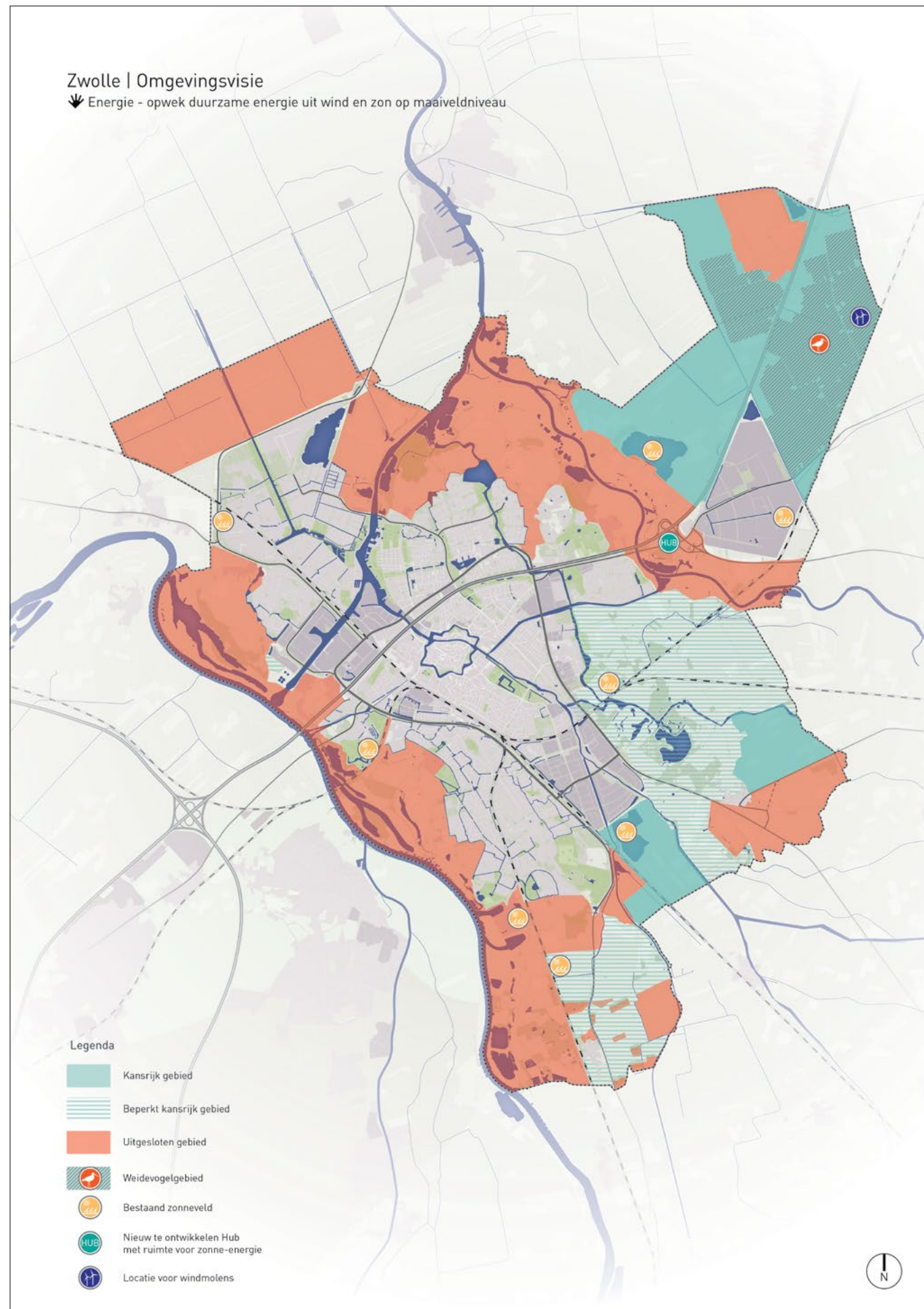
kwaliteit, die het leefgebied voor diverse weidevogels en ganzensoorten sterk positief beïnvloedt. De realisatie van zonneparken doet afbreuk aan zowel de openheid van het landschap als het weidevogel- broedsucces en is daarom ongewenst.

Windmolens

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. Dit gebied is voor Zwolle ook als zoekgebied opgenomen in het bod van de regionale energiestrategie West Overijssel (RES 1.0). De mate van kansrijkheid van een gebied hangt af van diverse factoren, zoals de aanwezigheid van geluidsgevoelige objecten (zoals woningen) en de land- schappelijke/ 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 medio 2020 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. Naar verwachting zal de landelijke wetgeving in 2021/2022 worden aangepast. In een periodieke update van de Omgevingsvisie onderzoeken we de consequenties hiervan en gaan we nader in op de betekenis hiervoor voor de gemeente Zwolle.



5.6.2. De Zwolse warmtevraag

Voor het duurzaam invullen van 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 zonnenvelden.

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. Zwolle ligt in een waterrijke omgeving en inzet van aquathermie is ook een kansrijke mogelijkheid.

Ook onderzoekt de gemeente Zwolle samen met de provincie of er in de nabijheid van het bestaande energiecluster nabij Hessenpoort een locatie kan worden gerealiseerd voor groengas productie. Dit (hernieuwbare) gas kan dan ingezet worden voor gebieden zoals de Zwolse binnenstad als alternatief voor aardgas.

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

De wijk Berkum heeft het voortouw genomen om op termijn energieneutraal te zijn. Dat gebeurt via de pilot 'Berkum energieneutraal'. In dit pilotproject wil Berkum Energieneutraal samen met de gemeente leren wat inwoners nodig hebben om de stap te zetten naar een energiezuiniger huis. Dit is belangrijk in het traject van aardgasvrij, waar de wijk Berkum een proeftuin voor is.

5.6.3. 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) van TenneT naar de regionale netbeheerder Enexis worden uitgebreid of er moeten nieuwe worden gesticht. Bij voorkeur zal - vanwege de bestaande netcongestie en de te verwachten groei van duurzame energieproductie in de omgeving van Hessenpoort (en de omliggende gebieden van buurgemeenten) - deze versterking nabij Hessenpoort moeten plaatsvinden.

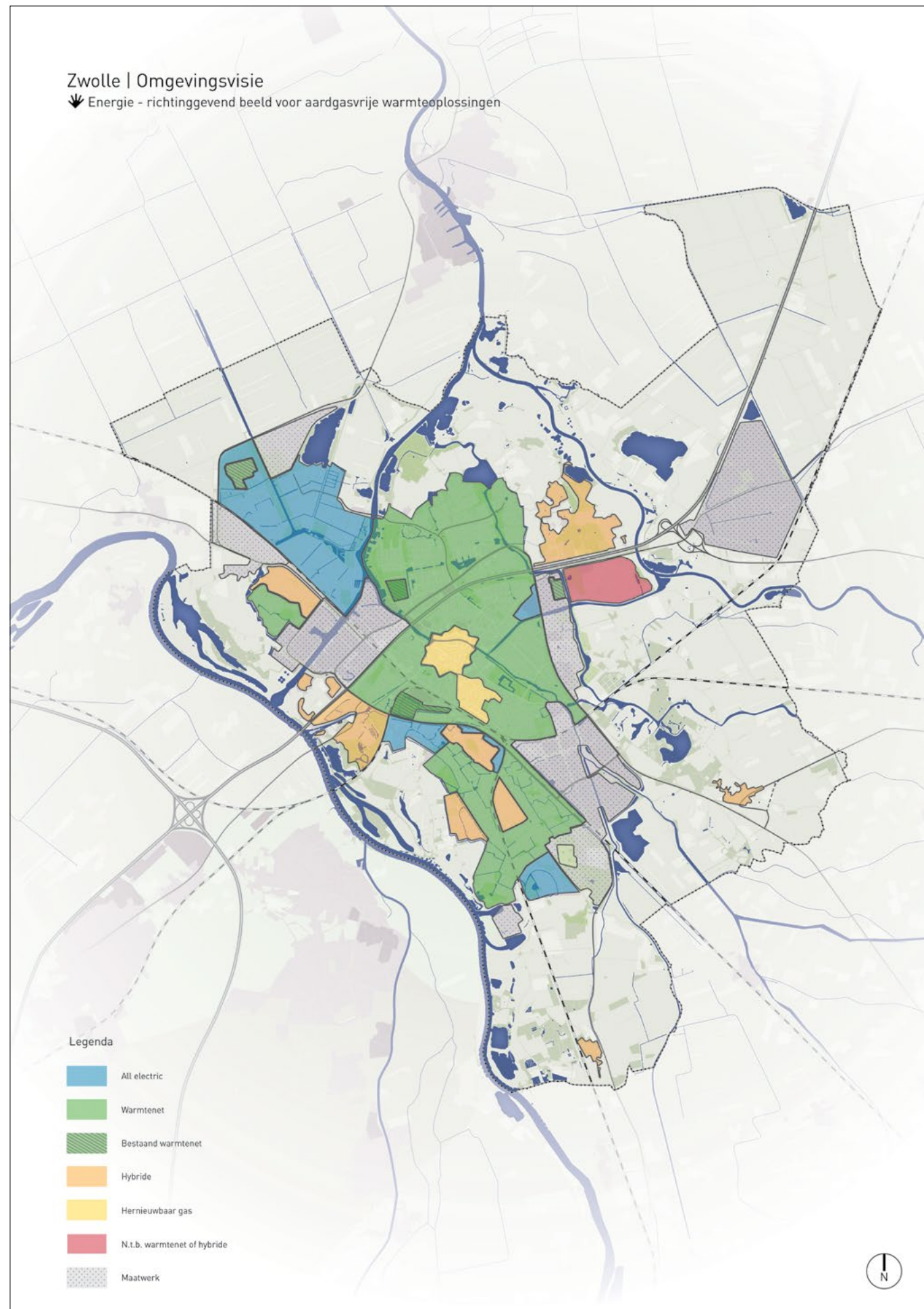
Het aantal elektriciteitshuisjes zal minimaal verdubbelen en in sommige wijken zelfs vervijfvoudigen. Zeker als huizen en gebouwen door individuele elektrische warmtepompen worden verwarmd en er steeds meer individuele en collectieve laadvoorzieningen voor de groeiende vloot elektrische auto's in de wijk nodig zijn. 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.

5.6.4. 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 kan worden opgeslagen in batterijen, omgezet worden in waterstof of als warmte in de ondergrond worden gestopt. 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.

5.6.5. 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 "voor deur" en vormen een inspanning voor de eigenaar van het gebouw of de woning.

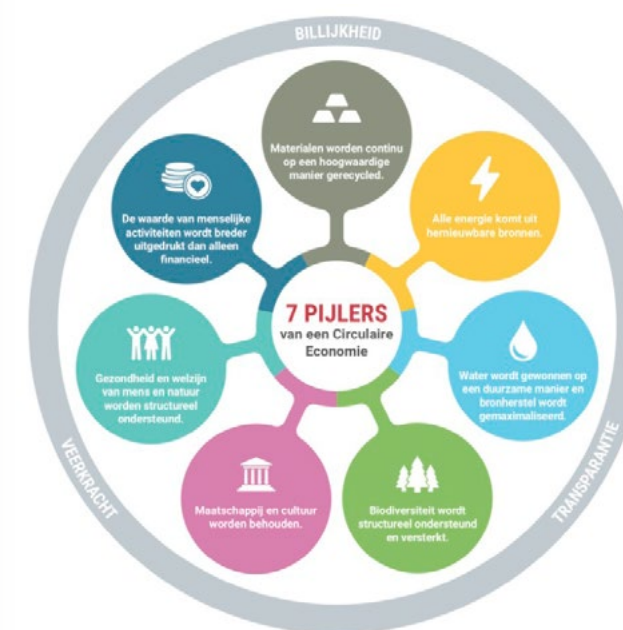


5.6.6. Verduurzamen mobiliteit

Auto's die in de toekomst op grote schaal elektrisch geladen worden beïnvloeden de behoefte aan energie transportcapaciteit. Het elektrische buurtwagenvak 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.

5.7. 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 pijlers van een circulaire economie, zoals omschreven door Metabolic, zijn hierin leidend. Hierbij valt op dat circulaire economie diverse onderdelen van de Omgevingsvisie raakt. In deze paragraaf concentreren we ons vooral op grondstoffen en op circulaire gebiedsontwikkeling. De overige onderwerpen komen elders aan bod.



Figuur 11: De 7 pijlers van een circulaire economie van Metabolic

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 de 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.

5.7.1. 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 beïnvloed 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).

5.7.2. 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, reduce en rethink naar remake, remanufacture en repurpose 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 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 inspirerend voorbeeld. Als handhaver kunnen we via regelgeving 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 buitenruimte. Hierbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij landelijke keurmerken en regelgeving.

5.7.3. Zwolle zonder afval

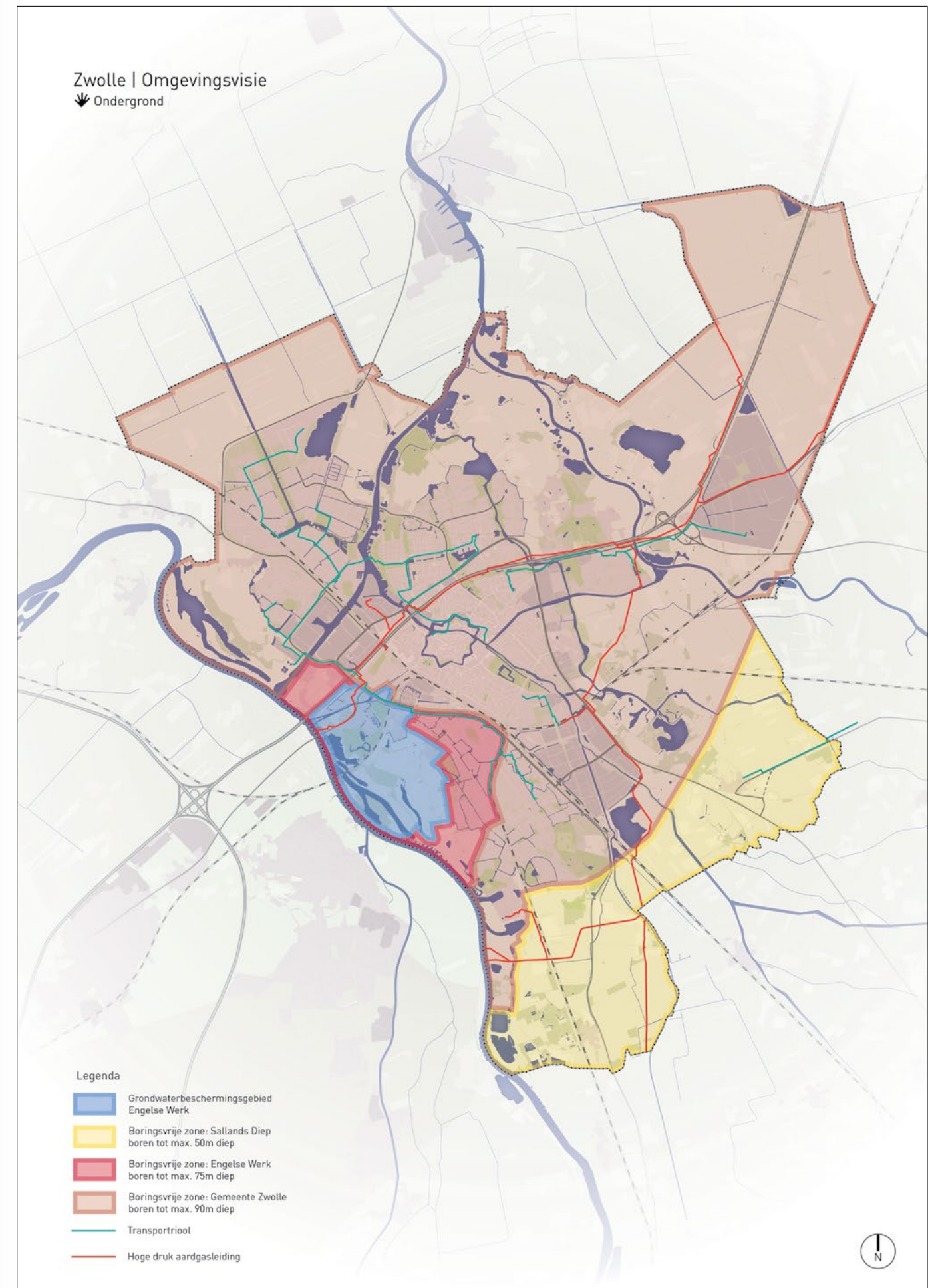
Zwolle zonder afval voor een schone toekomst! De ambitie is om zoveel mogelijk grondstoffen te hergebruiken en zo min mogelijk restafval over te houden. Daarom onderschrijven wij de landelijke doelstelling Van Afval naar Grondstof, waarin een reductie van restafval wordt nastreefd van gemiddeld 100kg per inwoner per jaar. Hiermee wordt meer afval een grondstof, wat noodzakelijk is in het streven naar een circulaire economie. Hiervoor zijn drie sporen uitgezet. Deze sporen worden continu uitgewerkt in concrete maatregelen en doorontwikkeld in de tijd. Het eerste spoor is "faciliteren" om afvalscheiding goed en gemakkelijk mogelijk te maken voor alle inwoners. Het tweede spoor is "motiveren". Laten zien wat voorkomen en goed scheiden van afval oplevert en welke mogelijkheden daarvoor zijn. Om zo inwoners te stimuleren om herbruikbare grondstoffen gescheiden in te leveren. Om tot slot via het derde spoor "Belonen" met een financiële prikkel het afvalscheidingsgedrag te beïnvloeden. Door het verminderen van en het goed scheiden van afval en grondstoffen te belonen.

5.8. De ondergrond: fundament voor 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 behoefte is aan meer bomen en groen die voor verkoeling zorgen bij zomerse hitte en meer water opvang tijdens hevige buien (sponswerking);
- De energietransitie en het gebruik van de ondergrond als energiebron, waarbij uitbreiding van het elektriciteitsnetwerk, aanleg warmtenet en verandering of opruimen van gasleidingen een grote rol spelen;
- Een verstedelijkingsopgave, 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 (zie raamwerk energie), klimaatadaptatie (zie raamwerk klimaatadaptatie) en de netwerklaag. De netwerklaag is de ondiepe ondergrond met de kabels en leidingen (riolering en hoge druk aardgasleidingen).

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 het instellen van gebiedsgericht grondwaterbeheer.

5.8.1. Grondwaterbescherming

Voor een gezonde stad en leefomgeving is goed en schoon drinkwater van essentieel belang. Bescherming van de gebieden voor drinkwaterwinning en schone grondwatervoorraden is randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van Zwolle. Specifiek is het beschermen van de drinkwaterwinningslocatie ‘Het Engelse werk’ van belang. Rond het Engelse Werk is daarom een grondwaterbeschermingsgebied aangewezen door de provincie met een boringsvrije zone Engelse Werk en Sallands Diep voor het diepere pakket. Om het diepere grondwater onder de stad te beschermen heeft de gemeente Zwolle daarnaast een maximale boordiepte voor gesloten bodemenergiesystemen ingesteld.

Ook vervult de bodem een belangrijke rol voor de menselijke voedselvoorziening. Om hierin te kunnen voorzien is een gezonde en vitale bodem noodzakelijk. 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 we de koers voort, zoals reeds is ingezet.

5.8.2. Zorgplicht voor afval-, hemel- en grondwater

Als gemeente hebben we een zorgplicht voor stedelijk afvalwater, afvloeiend hemelwater en grondwater-overlast. De inrichting van de leefomgeving heeft een belangrijke relatie met de afvalwaterketen en het watersysteem. We scheiden vuil en schoonwater, zodat er minder rioolwater-overstortingen naar het watersysteem plaatsvinden. We zorgen dat we water kunnen infiltreren daar waar mogelijk, om zo verdroging te kunnen tegengaan.

Huishoudelijk- en vergelijkbaar afvalwater voeren we af naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie en zuiveren we daar. Dat is belangrijk voor de volksgezondheid. Daarbij hebben we bijzondere aandacht voor microverontreinigingen, medicijnresten en hormoonverstoorders. Het waterschap is verantwoordelijk voor het zuiveren van het afvalwater.

We vinden een betaalbare afvalwaterketen belangrijk, waarbij we sturen op risico’s, prestaties en kosten. Waar mogelijk en zinvol werken we met andere partijen samen. We maken werk met werk en benutten veranderingen in de leefomgeving om klimaatmaatregelen te nemen.

We streven naar een energie neutrale afvalwaterketen. We maken gebruik van de grondstoffen in afvalwater. Waar mogelijk kan gebruik gemaakt worden van thermische energie uit afvalwater (TEA) en uit oppervlaktewater (TEO). Hiermee dragen we ook bij aan de energietransitie.

5.9. Van openbare ruimte naar buitengeluk!

Vijftig procent van het stedelijk gebied bestaat uit buitenruimte. Van een achtertuin in Assendorp, het schoolplein in Zwolle-Zuid tot de straten en wijkparken van de gemeente. De buitenruimte is essentieel voor het functioneren van de stad. Zonder goede (toegankelijke) 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 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.

We vinden het heel belangrijk dat de buitenruimte voor een ieder toegankelijk is. De toegankelijkheid past bij het gebruik van het gebied. Toegankelijkheid nemen we als randvoorwaarde mee bij alle initiatieven in de fysieke leefomgeving. Zo krijgt een inclusief Zwolle echt vorm.

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. Hier ligt een relatie met de opgaven van bijvoorbeeld klimaatadaptatie en de energietransitie. Deze kunnen de kwaliteit van de buitenruimte versterken. Meer groen in de stad gaat hittestress tegen en houdt water vast. Het zorgt daarnaast voor een gezonde leefomgeving en geeft ruimte voor planten en dieren. Het vraagt ook ruimte, boven en ondergronds, voor bijvoorbeeld nieuwe energienetwerken en transformatorhuisjes.

Voor de kwaliteit van de buitenruimte kijken we naar drie elementen (ontleend aan de “Urban Quality Criteria” van het Gehl Institute): Het bieden van bescherming is een randvoorwaarde. Het gaat dan bijvoorbeeld om verkeersveiligheid, sociale veiligheid en bescherming tegen luchtverontreiniging. Zonder deze bescherming ga je niet naar buiten, tenzij het niet anders kan. Daarna is het bieden van comfort belangrijk. Comfort nodigt uit naar buiten te gaan; er is goede bestrating, ook voor rolstoel of wandelwagen. Het fiets- en voetpad is comfortabel en je hoeft niet steeds te stoppen bij verkeerslichten. En er is een bankje om te zitten, kijken, luisteren of gesprekken te voeren. De laatste is dat de buitenruimte kwaliteiten heeft die plezier en buitengeluk geven. Tijdens het fietsen kom je langs plekken en gebouwen waar je van geniet, met een menselijke maat, met veel groen en een fijn klimaat (temperatuur / zon / schaduw / luwte).

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!

5.9.1. Inrichting en beheer van de buitenruimte

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.

Dat beheren van de buitenruimte is geen doel op zich, maar zorgt ervoor dat de stad kan (blijven) functioneren, dat de mensen er prettig wonen, werken en verblijven, zich kunnen verplaatsen en dat de natuur er een plek heeft. Van belang hiervoor zijn veiligheid, comfort, duurzame ecosystemen, biotopen en buitengeluk.

Met beheer willen we bereiken dat we een buitenruimte bieden, die mensen graag gebruiken, die plant en dier de ruimte geeft en die het ondernemersklimaat in Zwolle versterkt. Daarvoor hebben we een aantal uitgangspunten. Beheren doen we toekomstbestendig, denk aan klimaatadaptatie, circulariteit en biodiversiteit. Beheren doen we samen met de bewoners, ondernemers en andere partners in de stad. Beheren doen we op maat, dat wil zeggen dat we rekening houden met de opgaves die op dat moment op die plek spelen. En beheren doen we kostenbewust; we zetten de beschikbare middelen efficiënt in en voorkomen kapitaalvernietiging.

Het beheer en onderhoud en ook de inrichting van de buitenruimte zijn gericht op het realiseren van dagelijks buitengeluk en op buitengeluk in de stad van de toekomst. Het exacte recept voor buitengeluk is voor iedereen anders, maar wij leveren de ingrediënten. Bij het beheer van de buitenruimte hebben we een scherp oog voor het versterken van de toegankelijkheid ervan.

5.9.2. Set met vragen bij (her)inrichting van de buitenruimte

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 standaard 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. Deze vragen betreffen vooralsnog de toegevoegde waarde voor mensen. In samenwerking met het Natuurplatform Zwolle en de Milieuraad zal deze lijst worden uitgebreid met vragen die van belang zijn voor de intrinsieke waarde van de natuur, zoals gezonde, duurzame ecosysteem, biotopen en habitats in stad en ommeland. Want de natuurwaarde van de buitenruimte is onlosmakelijk verbonden met de kwaliteit van de buitenruimte.

Bij het ontwerp van de buitenruimte stellen we ons standaard de volgende vragen:

Bescherming:

- Voel je je veilig in het verkeer en kun je je veilig begeven in de buitenruimte zonder bang te zijn voor ongelukken?
- Is er bescherming tegen negatieve aspecten als lawaai, wind, regen, felle zon en stank?
- Voel je je dag en nacht veilig in de buitenruimte? Goede verlichting, een diversiteit aan functies in de buitenruimte alsook de sfeer van het gebied dragen bij aan een positief gevoel van veiligheid.

Comfort:

- Is er ruimte om te wandelen en te fietsen, zonder obstakels, zonder hobbels en bobbels, mooie gevels? En is de buitenruimte toegankelijk voor iedereen?
- Is er ruimte om even te pauzeren, lekker rondhangen en er verblijven. Aantrekkelijke plekjes, mooie doorkijkjes, een hek of boom om even tegen aan te leunen, uitnodigende etalages?

- Kun je er zitten? Gaat zowel om (betaalde) zitplekken op terrassen als "vrije" bankjes en zitplekken. Die moeten uiteraard op een goed plekje staan en er niet tussen zijn gepropt;
- Is er wat moois te zien? Het oog wil ook wat. Zijn er leuke en interessante dingen te zien. De buitenruimte als "a room with a view". Ook in donker, dus goede en mooie verlichting, die wellicht helpt om makkelijk de weg te vinden in het gebied;.
- Zijn er rustige plekjes om een goed gesprek te voeren? Met uitnodigende bankjes en weinig lawaai?
- Is er wat leuks te doen? Kun je er spelen, sporten of zijn er andere mogelijkheden voor vertier? Een festival, expositie of markt? Niet alleen overdag maar ook 's avonds. En uiteraard in alle seizoenen.

Plezier:

- Heeft de buitenruimte en de gebouwen die er zijn een menselijke maat? Zodat je je er thuis voelt, dat je je er niet verloren voelt;
- Is er een fijn klimaat? Dus niet zozeer bescherming tegen negatieve aspecten als bij het element 'bescherming', maar kun je genieten van positieve aspecten. Is er schaduw en verkoeling als het juist erg warm is? Is er beschutting tegen het vervelende briesje dat altijd in die hoek staat? Staan de bankjes op de juiste plekken?
- Is het er mooi? Mooi is natuurlijk subjectief. Maar goede ontwerpen, goede details, duurzame materialen, goede maatvoering en een goed doordachte inrichting dragen daaraan bij;
- Is de natuur dichtbij? Kun je genieten van bomen, planten, bloemen of water? Natuur-inclusief bouwen en zorgen voor groene plekken in de buitenruimte.

6. Gebiedsprofilen

6.1. Inleiding

In Zwolle werken we met gebiedsprofilen. Hiermee beschrijven we een integraal toekomstbeeld voor de gebieden. Er is 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 buitenruimte.

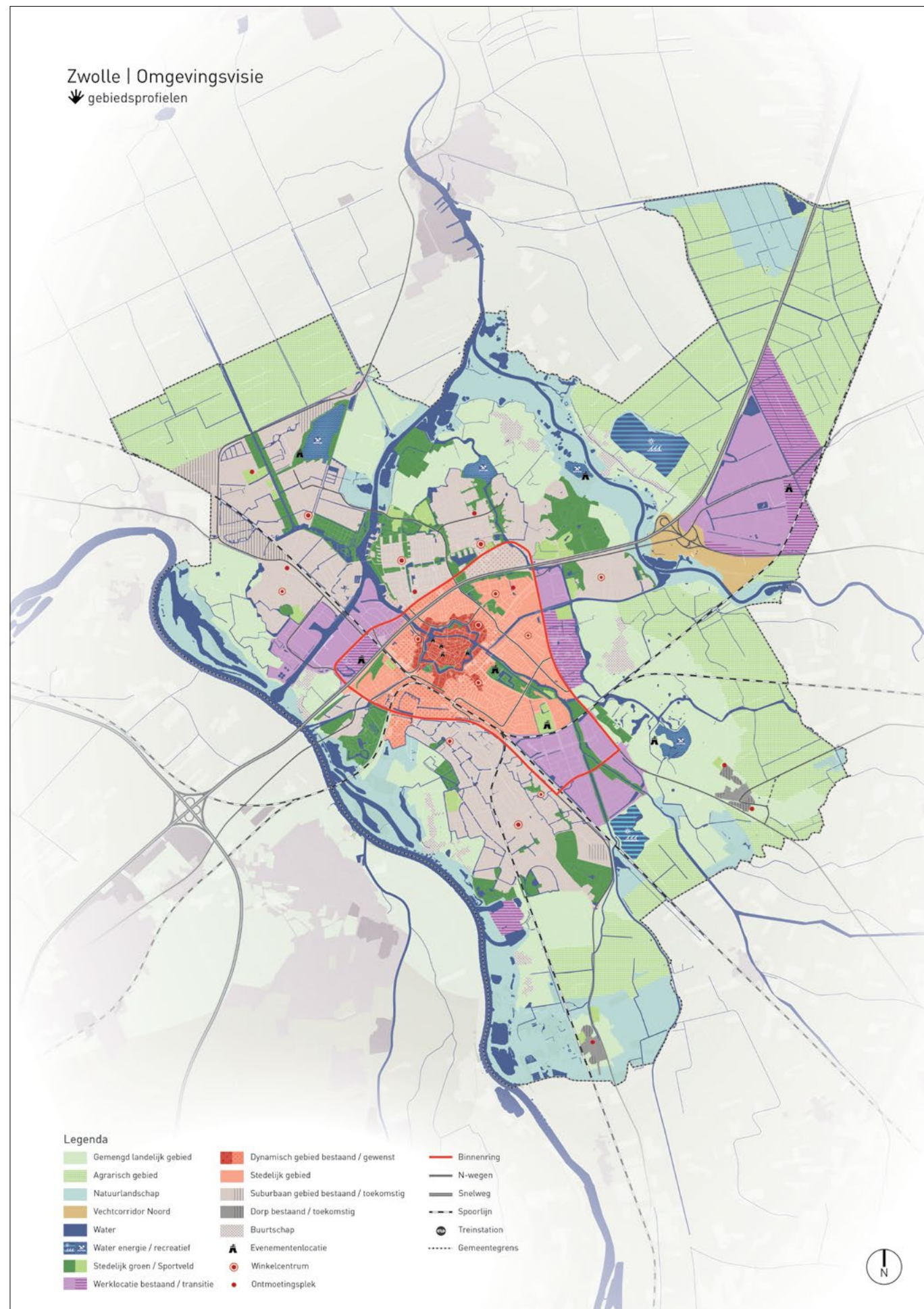
Elk gebiedsprofiel is opgebouwd uit de volgende twee onderdelen:

- Beschrijving van het gebied
- De gewenste ontwikkelrichting met specifieke opgaven.

In Zwolle onderscheiden we 10 gebiedsprofilen. Als bijlage 3 is een beschrijving van de Zwolse gebieden (wijken, buurten en buitengebied) opgenomen met de kenmerken en de gebiedskwaliteiten. De bestaande kenmerken (fysiek en sociaal) en kwaliteiten van gebieden zijn het vertrekpunt voor ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving.

Sinds 1995 wordt in de gemeente Zwolle elke twee jaar een onderzoek naar onder andere leefbaarheid, veiligheid, gezondheid en inzet in de buurt gehouden. Het Buurt-voor-Buurt Onderzoek 2020 van de gemeente Zwolle met ruim 10.000 ingevulde vragenlijsten is gebruikt om de opgaven bij de gebiedsprofilen invulling te geven.





6.2. Dynamisch centrum (bestaand en gewenst): Het Zwolse centrumgebied

Dit is het centrumgebied van de stad Zwolle (binnenstad, schil om de binnenstad, Zwartewaterkwartier, onderwijs-campus Windesheim, Spoorzone/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, Weezenlanden, de nieuwe Veemarkt, 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.

- Mobiliteit: garanderen van optimale bereikbaarheid voor bewoners en bezoekers voor alle vervoersmiddelen (auto, openbaarvervoer, fiets en lopend) en het tegen gaan van parkeeroverlast;
- 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 bestaand stedelijk;
- Slimme vormen van vergroenen (behoud en uitbreiding) van de buitenruimte is nodig om water op een goede wijze op te vangen en af te voeren, de biodiversiteit te vergroten en om hittestress tegen te gaan. De buitenruimte kan ook een impuls geven aan het bevorderen van de gezondheid van centrumbewoners en bezoekers.

Specifieke opgaven zijn:

- Het "versterken" van de Veerallee 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;
- Ruimte bieden aan hoog stedelijke vormen van wonen (in de vorm van onderscheidende woonmilieus) en werken;
- Meer mengen van functies om de dynamiek van het centrum te vergroten;
- Zero emissie stadslogistiek.

6.3. Stedelijk gebied

Het stedelijk gebied van Zwolle zijn de buurten rondom het centrum van Zwolle (Dize Oost, Indische buurt, Pierik, Assendorp (deels), Veerallee, Kamperpoort en Wipstrik en 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. Als de verdichting bestaat uit het toevoegen van kleine woningen (ook in bestaande gebouwen) dan is dat niet overal toegestaan, om de ruimtedruk niet te hoog te laten oplopen. Ook als verdichting door kleine woningen is toegestaan is een goede balans tussen de kwaliteit van de woningen in relatie tot de directe omgeving noodzakelijk. 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 (bij zogenaamde 'buurthubs') 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?:

- Toevoegen van stedelijke woonkwaliteit en een diversiteit aan stedelijke woon- en werkmilieus;

- 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 buitenruimte te stimuleren en de verblijfskwaliteit te verhogen, een gevarieerd woningaanbod te waarborgen en activiteiten gericht op meer beleving, ontmoeting en verbinding te faciliteren;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid en het stimuleren en bevorderen van lopen en fietsen, door verkeersbarrières te verzachten en de toegankelijkheid voor mensen met een beperking te verbeteren;
- Intensiever fietsgebruik faciliteren met meer fietspaden en voldoende veilige stallingen met oplaadmogelijkheden voor de e-bike;
- Behoud en ontwikkeling van waardevolle groene plekken voor ontmoeting, bewegen en rust.

6.4. Levendige gebieden (winkelcentra, ontmoetingsplekken en evenementenlocaties)

De levendige gebieden dragen ook bij aan de stedelijke sfeer van de stad, maar liggen buiten het dynamische centrum. Tot de levendige gebieden behoren de Zwolse (wijk)winkelcentra, ontmoetingsplekken, sportcomplexen en de evenementenlocaties.

6.4.1. Winkelcentra

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.



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.

6.4.2. 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.

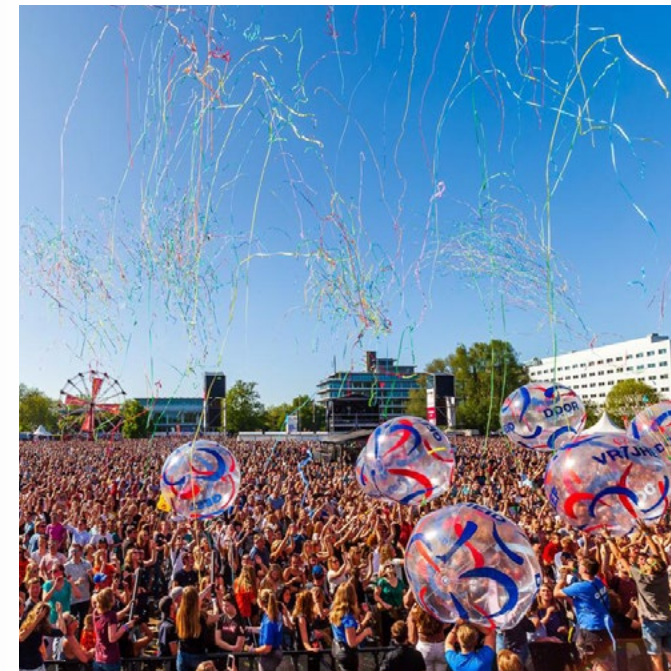
Het aanbod van accommodaties (zowel binnen als buiten) sluit goed aan bij de vraag. De groei van Zwolle draagt bij aan het draagvlak van sportaccommodaties. Voor de binnensport geldt dat het aanbod van sporthallen en sportzalen kwalitatief op orde is en goed gespreid is. Dit aanbod wordt nog verder verbeterd 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.

6.4.3. Evenementenlocaties

Evenementen zijn belangrijk voor Zwolle. Ze zorgen voor levendigheid en sfeer in de stad, versterken de sociale binding en ze voorzien in een omvangrijke behoefte aan ontspanning en vermaak. Evenementen en festivals maken inwoners trots op de stad. Door deze factoren dragen evenementen bij aan de leefbaarheid en maken ze Zwolle een fijne stad om in te wonen. Verder hebben evenementen natuurlijk ook een belangrijke economische betekenis voor Zwolle: een bruisende stad heeft een belangrijk effect op het (positieve) imago en de aantrekkingskracht van onze stad voor bedrijven om zich te vestigen. Evenementen horen daarom bij Zwolle.

Zwolle zoekt naar een goed evenwicht tussen rust en reuring als het gaat om evenementen. Op dit moment biedt Zwolle veel ruimte om evenementen en festivals te organiseren. Zo is de evenementenkalender jaarlijks goed gevuld met een diversiteit aan evenementen. Dit neemt niet weg dat Zwolle zich wil versterken als evenementenstad en streeft naar één of meer evenementen met een bovenregionale of landelijke uitstraling en aantrekkingskracht. De komende jaren willen we hierin stappen zetten en



willen we ook inzetten op festivals en evenementen die de jonge doelgroep aanspreken. Voor het houden van grootschalige evenementen zijn de volgende locaties aangewezen: Grote Markt, Grote Kerkplein, Melkmarkt, Rodetorenplein, manifestatieterrein Park de Wezenlanden, het gebied begrensd door de Grote Voort en de A28 (voormalig ROVA terrein), het terrein begrensd door de Berkummerbroekweg en de spoorlijn Zwolle-Meppel (locatie Hessenpoort) en de locatie op of nabij de Wijkthenerplas. Voor het houden van loopevenementen, wielervedstrijden of andere sportwedstrijden en/of optochten zijn, naast de al genoemde locaties tevens alle straten, pleinen, parken en singels buiten de binnenstad aangewezen. Voor het overige geldt:

- Sportpark de Marslanden is aangewezen als evenementenlocatie in het kader van de Bruijsweken;
- Het Ter Pelkwijkpark is aangewezen als locatie voor culturele evenementen;
- Voor de locatie park de Wezenlanden geldt dat hier geen evenementen zijn toegestaan die specifiek en qua programmering in hoofdzaak gericht zijn op het ten gehore brengen van Electronic Dance Music;
- Voor de locatie park de Wezenlanden geldt voor het houden van grootschalige evenementen een minimale tussenperiode van twee weken;
- Bij de Agnietenplas en de Milligerplas zijn slechts overige evenementen toegestaan indien deze niet strijdig zijn met de in het gebied voorkomende natuurwaarden.

Voor het houden van overige evenementen zijn, naast de genoemde locaties, alle pleinen, straten, parken en singels binnen de buitenste stadsgrachten van de binnenstad, en de stadsgrachten aangewezen. Buiten de binnenstad zijn voor overige evenementen aangewezen alle straten, pleinen, parken en singels en de omgeving.

6.5. Sub-urbaan gebied/groenstedelijk

Sub-urbane en groenstedelijke 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 sub-urbaan 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 sub-urbane 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;
- Toevoeging van aanvullend (sub)urbane woonmilieus in aansluiting op de behoefte en in aanvulling op de bestaande (sub)urbane woonmilieus;
- 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;
- De winkelcentra in Aa-landen en Berkum verdienen op termijn een opwaardering in functie en uitstraling;
- Voorkom nieuwe doorgaande autoroutes door woongebieden, die de leefbaarheid en woongenot aantasten. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is in deze gebieden een opgave;
- 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 Holtenbroek;

- Holtenbroek ontwikkelen we verder als woonwerk-leer-en-recreër-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 vooravond staat van natuurlijke wijkvernieuwing, met name op het gebied van energietransitie en leefbaarheid. We zorgen voor een goede ontsluiting van de woongebieden.

6.6. Dorpen in het buitengebied van Zwolle

Binnen de gemeente Zwolle liggen twee kleine kernen namelijk Windesheim (404 inwoners) en Wijthmen (629 inwoners). Bij het gebiedsprofiel gemengd landelijk gebied (6.10.1) gaan we nader in op de verschillende buurtschappen in het Zwolse buitengebied.

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:

4.6.1 Windesheim

- Kleinschalige woningbouw is wenselijk ten behoeve van kleine, autonome groei van Windesheim. Een goede mix tussen jong-oud, goedkoop-hoger segment is belangrijk. Dit voor mensen uit Windesheim 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 Windesheim 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 aantrekkingskracht. Onder andere vanwege de aanwezigheid van bijzondere monumentale bebouwing. 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.

4.6.3 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 ankerpunt;
- Toevoegen van woningen is wenselijk voor een toekomstbestendig en leefbaar Wijthmen. Dit overeenkomstig het in 2010 opgestelde dorpsplan.

De volgende woonlocaties zijn daarvoor in beeld

- Kulturhus: voornamelijk woningbouw in combinatie met het ontwikkelen van een fietsverbinding tussen de Woestijnenweg en het Kulturhus, school en sportvelden;
- Erfgenamenweg: beperkte woningbouwontwikkeling langs een verbindend fietspad tussen de omgeving van de voorzieningen en de Veldhoekweg;
- Kroesenallee: Woningbouwontwikkeling mede afhankelijk van de wijze waarop de Kroesenallee wordt omgelegd. Hierdoor ontstaat mogelijk een hoek die voor agrarisch gebruik slecht verkavelbaar is en ligt ingeklemd tussen wegen. Een logische oplossing is dit te gebruiken voor woningbouw;

- 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 Kroesenallee naar de oostkant van Wijthmen. Deze ingrepen vragen om een herprofilering van de oude N35 en de Kroesenallee. Er liggen kansen 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.

6.7. 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 sociaaleconomische 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.

De zakelijke en publieke dienstverlening bieden voor de stad Zwolle veel werkgelegenheid en zijn verspreid over de stad. Zowel in de Spoorzone, het bredere



centrumgebied, Oosterenk en Voorsterpoort zijn kantoorlocaties gevestigd. Transformatie van kantoren naar andere functies wordt per locatie afgewogen en vraagt om maatwerk. Op werklocaties waar schaarste ontstaat aan kantoorruimte voor de zakelijke en publieke dienstverlening, wordt kritisch gekeken naar transformatie. In Zwolle moet voldoende ruimte op kansrijke plekken in de stad beschikbaar blijven ten behoeve van kansrijke economische groeisectoren.

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 4. In deze Omgevingsvisie nemen we de huidige typering mee van de werklocaties en laten we zien wat de signatuur is van de werklocaties waar ook transformatie een rol zal spelen in de verdere gebiedsontwikkeling.

6.7.1. 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.

6.7.2. 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.

6.7.3. 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 Spooldersluis, 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.

6.7.4. Voorsterpoort

Voorsterpoort is een gebied tussen de A28 en de werklocatie Voorst en kent verschillende functies, zoals kantoren, perifere detailhandel en maatschappelijke voorzieningen (sporthal, kerk en onderwijs).

In het zuidelijk-westelijke deel van Voorsterpoort staan de meest moderne en grootste kantoren van Zwolle (op zichtlocatie aan de A28) in een monofunctionele setting. Het gaat om grotere kantoorgebruikers en callcenters. De werkgelegenheid binnen deze sectoren staat door verregaande digitalisering en automatisering onder druk. Verwachting is dan ook dat de leegstand sterk zal toenemen (tot 50-60% van de voorraad). Gezien de trends en ontwikkelingen is het niet de verwachting dat deze monofunctionele locaties weer snel gevuld raken.

Profiel: trends en ontwikkelingen maken de onzekerheid voor dit gebied groot. Transformatiemogelijkheden naar wonen is niet voor de hand liggend gezien de situering binnen de geluidscontour van het gezoneerde bedrijventerrein Voorst. Het is dan ook wenselijk om de consequenties van verdere digitalisering en automatisering voor deze monofunctionele



kantoorlocaties te onderzoeken en tevens te onderzoeken in welke richting transformatiemogelijkheden wel mogelijk zijn. Het gaat dan om potentieel 40.000 m2 te transformeren kantoorruimte.

Verder zien we Voorsterpoort als dé locatie waar in de toekomst ruimte is voor verdere uitbreiding van de bestaande meubelboulevard, waarbij een focus ligt op detailhandel met aanbod voor 'in en om het huis'. Wat leisure betreft, is er ruimte, maar bleek de afgelopen jaren dat er slechts beperkte interesse is vanuit ondernemers in deze sector voor dit gebied. Mede daarom is er voor de invulling van het gebied ook ruimte gecreëerd voor andere vormen van bedrijvigheid. Naast economische functies zijn er ook maatschappelijke functies te vinden op Voorsterpoort. Voorsterpoort-Oost is de nieuwe locatie voor een eventvoorziening in Zwolle.

6.7.5. 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.

6.7.6. 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.

6.7.7. 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.

6.8. Stedelijk groen

Dit zijn de stedelijke parken en groene verbindingzones 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 het 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 Veerallee, 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 staat 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 Aa-park. In Zwolle-Zuid liggen deze groenstructuren aan de rand van de wijken. De groenstructuren bestaan naast parkfuncties, met name uit sportvoorzieningen, 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. Wijkthmen ligt bijvoorbeeld tegen het Kerspelbos en de Wijthemerplas.
- Werklocaties: Op diverse bedrijventerreinen zijn gebieden (o.a. ontsluitingswegen) die onderdeel uitmaken van de stedelijke hoofdgroenstructuur, waar bijzondere natuurwaarden voorkomen. Denk aan de Kievitsbloem op Marslanden en de droge schrale graslanden waar het Locomotiefje voorkomt.

Er liggen een aantal opgaven om de hoofdgroenstructuur op werklocaties te versterken. Bij een mogelijke uitbreiding van het bedrijventerrein naar het noorden is een versteviging van de bestaande ecologische verbindingzone '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-uittreedplaatsen en de beleving van het groen langs het kanaal.

6.9. 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



en daarmee het ontstaan van nieuwe bouwpercelen, wil Zwolle voorkomen. Dit geldt voor grondgebonden bedrijven, intensieve veehouderij, glastuinbouw en overige agrarische bedrijven. Verplaatsen van bedrijven naar vrijkomende agrarische erven is mogelijk, 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 en of het meer verduurzamen van het bedrijfsvoering proces. 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, efficiëntie 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. We zien ook dat daarvoor een goede afstemming nodig is met de provincie en het rijk. Vanuit beleid en regelgeving hebben deze overheden invloed op de toekomstige ontwikkeling van de agrarische sector. Daarbij gaat het om diverse milieuonderwerpen (stikstof, geur, etc), dierenwelzijn, etc.

Het gebied Tolhuislanden, als onderdeel van het huidige agrarisch landschap staat in het teken van een gebiedsontwikkeling. De ambities 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 overloopgebieden waar water tijdelijk heen kan in extreme situaties. Andere thema's die in dit gebied een rol van betekenis hebben zijn het zorgdragen voor een toekomstbestendige landbouwstructuur en de aanwezigheid van weidevogels.

Een verdere integrale gebiedsuitwerking is nodig om hier daadwerkelijk invulling aan te kunnen geven. Die uitwerking komt tot stand in nauwe samenwerking tussen de relevante partijen met belangen in het gebied. Onder andere met grondeigenaren, belangenverenigingen/organisaties, agrariërs, inwoners, initiatiefnemers en gemeente.

6.10. 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, hoogwaardige verblijfsaccommodaties, landschap, natuur, cultuurhistorie, wonen, klimaatadaptatie en kleinschalige niet agrarische bedrijvigheid en detailhandel passend bij het karakter van het buitengebied (kleinschalig, bijvoorbeeld in de vorm van ter plaatse geproduceerde producten en streekproducten). 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 sloop ontsierende bebouwing, herbestemming cultuurhistorisch waardevolle gebouwen of aanleg van nieuw landschap. We zien in het buitengebied op bestaande erven de aanwezigheid van landschap ontsierende gebouwen. Sloop hiervan is wenselijk en een randvoorwaarde bij erftransformatie van agrarisch naar wonen. 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.

Het gemengd landelijk gebied is als uitloopgebied aantrekkelijk om er te wandelen en te fietsen. Mede vanwege de aanwezigheid van het fraaie (natuur) landschap. Een overmatig gebruik van het gebied voor recreatieve doeleinden heeft negatieve effecten op de leefbaarheid (bijvoorbeeld als het gaat om verkeersveiligheid) in het gebied en mogelijk ook op de natuurwaarde. Het is van belang een goede balans te vinden in de mate van recreatie en de leefbaarheid en kwaliteit van het gemengd landelijk gebied. Dit werken we nader uit.

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. Zie hiervoor ook het raamwerk klimaatadaptatie.

6.10.1 Buurtschappen in het gemengd landelijk gebied

In het buitengebied van Zwolle liggen een aantal kleine buurtschappen, namelijk Schelle 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.

6.10.2. Waterplassen in het Zwolse buitengebied

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

Wijthmenerplas: deze plas heeft een regionale en stedelijke recreatieve functie en is openbaar toegankelijk. Hier hoort een hoog voorzieningenniveau bij, dat bij de andere plassen niet noodzakelijk is. Er is een logisch verband tussen de voorzieningen en deze hebben meerwaarde voor elkaar. De plas is relatief grootschalig, met ook plek voor grootschalige evenementen (zie gebiedsprofiel 6.4.3) 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 het natuurlijke en rustige karakter van het dagrecreatieve gebied te behouden. De druk op de Wijthmenerplas wordt groter. Dit kan in de toekomst mogelijk om aanpassing van uitgangspunten, beleid en regelgeving vragen. Hierbij betrekken we direct belanghebbenden.

Agnietenplas: de Agnietenplas is de kleinste recreatie-plas 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 gewoerd 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 jaar rond 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.

6.11. 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. Hierbij verwijzen we ook naar de passage bij het



gebiedsprofiel gemengd landelijk gebied over het vinden van een juiste balans tussen recreatiedruk en de (natuur) waarden van een gebied. Tot slot: 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 Berkum-bruggenhoek;
- Introduceren fietsveer over het Zwarte Water ter hoogte van de samenvloeiing met de Vecht.

6.12 'Vechtcorridor'

De Vechtcorridor ligt aan de toegangsweg naar de drukke toeristische regio: "Het Vechtdal". De Vechtcorridor wordt begrensd door Rijksweg A28, Hessenpoort I+II, de spoorlijn naar Meppel-Groningen en de Overijsselse 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 openlucht- en verblijfsrecreatie, landschaps- en natuurontwikkeling en kleinschalige bedrijvigheid na 2022. Het type bedrijven dat zich hier vestigt onderscheidt zich alleen in grootte van de grootschalige bedrijven op Hessenpoort, niet in activiteiten en is gericht op bedrijven die de economische structuur en innovatiekracht van Zwolle versterken.



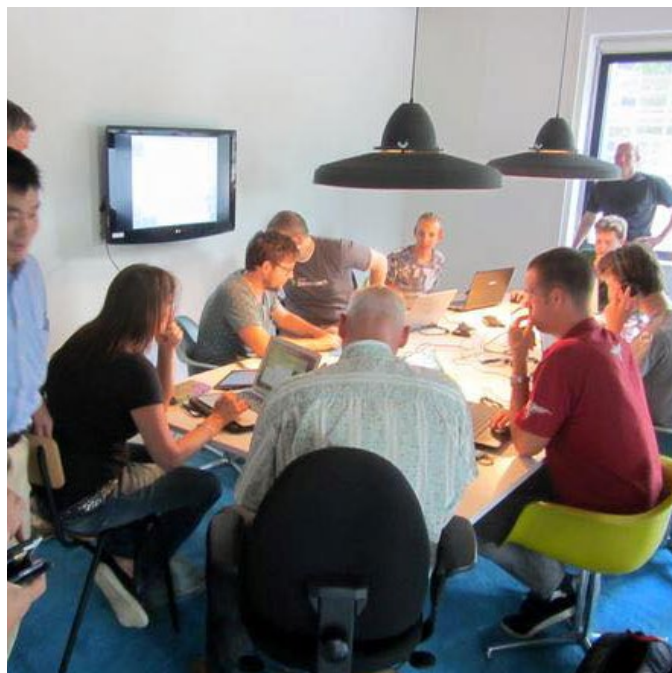
7. Realisatiestrategie

7.1. Inleiding

Hoe bereiken we onze doelen en ambities, hoe volgen we dat en als we het beleid willen aanpassen, hoe gaat dat dan? Dit hoofdstuk geeft antwoord op deze vragen.

Eerst gaan we in op het realiseren van doelen en ambities. Vervolgens komt aan de orde op welke wijze we inzicht blijven houden wat het resultaat is van de visie. Dat noemen we monitoren. Tot slot beschrijven we de ontwikkeling van een volgende Omgevingsvisie. In dit deel vertellen we daar meer over. Bij elke paragraaf staan acties genoemd waar we in ieder geval uitvoering aan gaan geven.





7.2. Realiseren van doelen en ambities

Zwolle staat voor een groot aantal opgaven en uitdagingen. We willen de vele kwaliteiten van onze gemeente behouden en versterken. Onze waarden en normen over hoe we met elkaar omgaan koesteren en bewaken we. Tegelijkertijd gaan we aan de slag met veel ingrepen in de fysieke leefomgeving in onze gemeente. Ingrepen van klein tot groot, van een speeltuin tot hele grote ingrepen in de Spoorzone. Dat kan alleen door samen op te trekken met de Zwolse samenleving, met andere overheden, ondernemers en investeerders. Navolgend geven we onze koers aan hoe we invulling geven aan samenwerking, aan participatie, aan een gebiedsgerichte benadering, wat de rollen van de gemeente kunnen zijn en hoe we aankijken tegen de wijze waarop we alle ambities willen financieren.

7.2.1. Samenwerken met een betrokken samenleving

Zwolle kent een grote rijkdom aan ondernemers en ondernemende en zeer betrokken organisaties partijen die zich inzetten voor de wijk, de buurt, het buurtschap, etc. Velen tonen zich actief en zijn bereid om de handen uit de mouwen te steken. Het nut van deze betrokkenheid hebben we gezien bij het maken van deze Omgevingsvisie. De inbreng, kritische blik en goede adviezen hebben een grote bijdrage geleverd aan de inhoud van deze Omgevingsvisie. De geleerde lessen nemen we mee in het vervolg. We staan open voor initiatieven vanuit de Zwolse samenleving om onze ambities te helpen waarmaken, zoals een '50 tinten groen'. Daarvoor willen we ook veel sterker gebiedsgericht aan het werk.

7.2.2. Samen met andere overheden en marktpartijen

We werken samen met partijen die investeren in onze gemeente, zowel andere overheden als bedrijven. We hechten waarde aan de rol van het Concilium als

netwerkorganisatie. We zien en ervaren dat we niet alleen staan voor de Zwolse opgaven.

Graag trekken we samen met deze partijen verder op, waarbij we gebruikmaken van nieuwe technologieën en de kennis in de stad en de regio. Data gedreven werken, open data, slimme netwerken en kennisdeling gaan ons helpen bij het realiseren van gezamenlijke ambities.

7.2.3. Participatie is randvoorwaarde voor ontwikkeling

Participatie is van groot belang om doelen en ambities in onze leefomgeving te bereiken. Wij vinden het belangrijk dat bij ontwikkelingen in een gebied en ook bij de ontwikkeling van beleid in- en omwonenden en belanghebbenden vroegtijdig worden betrokken. Invulling geven aan participatie is daarbij de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. Dat kan de gemeente zijn. Vaak is het ook een andere organisatie.

Vroegtijdige deelname betekent dat belangen, ideeën, wensen en behoeften worden verzameld, bijvoorbeeld door bijeenkomsten of gesprekken. De inzichten kunnen vervolgens in een co-creatief traject worden vertaald naar oplossingen. Het is aan de initiatiefnemer om hierin een passende vorm te bepalen. Uiteraard helpt de gemeente daarin. We hebben de nodige 'antennes' in de Zwolse wijken en het buitengebied, waardoor we initiatiefnemers op pad kunnen helpen in het leggen van contact en zorgen voor verbinding. De gemeente wijst initiatiefnemers altijd op het belang en de noodzaak van deze tijdige betrokkenheid.

De deelname van in- en omwonenden en belanghebbenden kent nog een aantal belangrijke uitgangspunten. Namelijk dat het in principe voor iedereen mogelijk moet zijn om mee te doen. We noemen dat een inclusieve benadering. Ook is het belangrijk dat een deelnemer voldoende tijd moet hebben om zijn of haar mening kenbaar te maken of inbreng te kunnen leveren.

De aanstaande Omgevingswet hecht een bijzonder belang aan participatie. We gaan ons als gemeente daar verder op voorbereiden. Ook tijdens het maken van deze Omgevingsvisie kwam dat naar voren. Het College en de Raad zijn daarom samen aan de slag, met ruggenspraak in de Zwolse samenleving, om het gemeentelijke kader voor participatie verder uit te werken. Vanuit deze Omgevingsvisie geven we vooruitlopend op dit kader al criteria mee voor een deugdelijk en toereikend participatieproces, aan de hand van de volgende toetsvragen:

- Zijn alle belanghebbenden betrokken en staat participatie in verhouding tot het voornemen?
- Gaat het over het juist onderwerp en worden aan alle opgaven, ambities en belangen aandacht besteed?

- Is er voldoende tijd genomen en gegeven?
- Zijn gemaakte afwegingen inzichtelijk en navolgbaar?

De beantwoording van deze vragen vindt vooraf, tijdens en achteraf plaats. We blijven leren van alle participatie-inspanningen.

7.2.4. Gebiedsgerichte aanpak; werken met programma's

Onder meer het werken aan deze Omgevingsvisie leert dat tussen een visie op hoofdlijnen en hele praktische ingrepen in bijvoorbeeld een straat nog veel keuzes te maken zijn. Dat kan alleen als we de doelen en ambities verder uitwerken, concreter maken. We zien ook dat in wijken, buurten of delen van het buitengebied opgaven en ambities bij elkaar (moeten) komen. De uitwerking van de Omgevingsvisie regelen we niet alleen in het toekomstige Omgevingsplan. En tot die tijd is ook het bestemmingsplan niet de oplossing. Deze plannen gaan meer over regels en minder over kansen en ruimte voor initiatieven.

De Omgevingswet biedt inmiddels een goed instrument om meer concreet te worden in ambities en doelen. Het gaat dan om programma's. Dat is een nieuw instrument waarmee we nog gaan leren werken. Dat leren is belangrijk. Het vraagt namelijk ook om afspraken tussen College en de Gemeenteraad over wie waarover gaat. Wij zien in programma's een grote kans om te werken volgens een gebiedsgerichte benadering. Daarin kunnen we bijvoorbeeld al bestaande visies voor buurtschappen, kernen of wijken uitwerken in combinatie met de ambities en doelen uit deze Omgevingsvisie.

Met een gebiedsgerichte benadering zijn we in staat opgaven te bundelen en meekoppelkansen te benutten. Daardoor kunnen we samen met het gebied en andere initiatiefnemers de kwaliteit van onze leefomgeving doelmatig en efficiënt te verbeteren. We benutten hiervoor de uitkomsten van de Buurt-voor-Buurt onderzoeken. Ook stimuleren wij bestaande netwerken om met elkaar en met ons samen te werken, bijvoorbeeld via Zwolse wijkorganisaties. We gaan daarom starten met gebiedsgerichte programma's, zoals we dat nu al doen voor het ontwikkelprogramma Binnenstad.

In een gebiedsgericht programma brengen we de opgaven op het gebied van klimaat, energie, natuur, spelen en beleven, toegankelijkheid, mobiliteit, cultuurhistorie, etc. bij elkaar. Daarvoor voeren we wijkanalyses uit en inventariseren we behoeften in de wijk. Het uitgangspunt is dat ruimtelijke ontwikkelingen als woningbouw, maatschappelijke voorzieningen en bedrijvigheid worden benut om opgaven in wijk, buurten of buurtschappen aan te pakken. Daarmee maken we gebieden duurzamer, aantrekkelijker en gezonder. In gebieden met minder ontwikkelingen kunnen de opgaven, zoals energie en klimaat de aanjager zijn voor

ontwikkeling. In alle gevallen wordt zoveel mogelijk met belanghebbenden in het gebied samengewerkt, waardoor de sociale structuur en eigen kracht van het gebied sterker wordt. Mogelijke tegenstrijdige doelen en ambities worden gewogen. We maken specifieke gebiedsgerichte keuzes. Deze keuzes worden uiteindelijk door college en gemeenteraad gemaakt.

De afbakening van gebieden werken we verder uit. Het college maakt daarvoor een voorstel en legt deze voor aan de Zwolse samenleving en aan de gemeenteraad. Vervolgens wordt de bestuurlijke en ambtelijke aandacht verder op deze gebiedsindeling ingericht.

Wat gaan we in ieder geval doen?

- We zien dat voor diverse gebieden in het buitengebied een buurt/gebiedsvisie is opgesteld. Of er ligt een wens om dat te gaan doen. De buurtschapsverenigingen nemen een belangrijke rol in bij het maken hiervan. Samen werken we de komende jaren verder aan de verdere ontwikkeling van deze buurt/gebiedsvisies. Dan hebben we het concreet over:
 - Actualiseren dorpsplan Wijthmen;
 - Opstellen buurtvisie Spoolde;
 - Gebiedsontwikkeling Tolhuislanden;
 - Buurtvisie Schelle Oldeneel
 - Actualiseren buurtvisie Windesheim

7.2.5. Aan de slag met (overheids)partners in gebiedsopgaven

De grote binnenstedelijke gebiedsopgaven en het vraagstuk van de bereikbaarheid van onze stad hebben ook betrekking op andere overheden. Dat zijn de



omliggende gemeenten (onder meer via Regio Zwolle), het waterschap, de provincie en ministeries. Ook de beheerders van infrastructuur zoals Rijkswaterstaat en ProRail en netwerkbeheerders voor energie en drinkwater zoals Vitens, Enexis en Tennet 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 ontwikkeling 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.

7.2.6. Gemeentelijk rolopvatting bij initiatieven

Wat mag je van ons als gemeente verwachten bij een initiatief? We stellen daarbij voorop dat besluiten uiteindelijk door het college en/of door de gemeenteraad worden genomen. Dat verandert niet met deze Omgevingsvisie. Een besluit of een keuze vraagt echter een goede voorbereiding. Zeker nu ruimtelijke ontwikkeling steeds meer opgaven betreft en steeds vaker over gebieden gaat wordt deze voorbereiding steeds belangrijker. Het maken van een afgewogen besluit voor een gebiedsontwikkeling heeft veel informatie en zorgvuldige betrokkenheid van de omgeving nodig. De gemeente speelt daarin telkens een rol. De invulling van deze rol is maatwerk en daarover zijn we iedere keer duidelijk. Ons vertrekpunt is, we doen het samen, we gaan voor Zwolse kwaliteit! Voorbeelden van rollen zijn:

- We ondersteunen met menskracht, met beleid, of met een subsidie of financiële bijdrage;
- 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.

Een aantal rollen werken we verder uit.

7.2.7. Toetsing van initiatieven

Bij ieder initiatief in de fysieke leefomgeving, groot of klein, staan de doelen uit deze Omgevingsvisie centraal. Deze Omgevingsvisie is het integrale beleidskader voor de eerste beoordeling van ruimtelijke initiatieven. Wat betekent dit:

1. De gebiedsdoelen en ambities en de opgaven in thematische raamwerken zijn leidend;
2. De initiatieven dragen aan het bereiken van doelen en lossen opgaven op. Het oplossend vermogen moet zo groot mogelijk zijn;
3. Bij een goede aansluiting op onze doelen vindt een initiatief bij ons draagvlak en voedingsbodan. Het proces start;
4. Met de initiatiefnemer maken we passende afspraken over de rol van de gemeente, over de participatie, over financiële bijdragen en afdrachten;
5. De gemeenteraad doet mee op basis van algemene afspraken tussen de gemeenteraad en het college. Meedoen betekent meegenomen worden in het proces, dus vooraf, tijdens en aan het eind.

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 plaats. Mocht dat niet lukken dan behoort een financiële afdracht in een landschapsfonds tot de mogelijkheden. De opzet van een landschapsfonds vindt plaats, volgend op deze Omgevingsvisie.

Wat gaan we in ieder geval doen?

- Het opstellen van een KEC-toets, waar KEC staat voor klimaatadaptatie, energietransitie en circulariteit. We vinden het belangrijk dat bij elke ontwikkeling in de fysieke leefomgeving deze drie thema's integraal afgewogen worden. Om op dat een goede en transparante wijze te doen, stellen we een KEC-toets op;
- We hanteren de in deze visie geformuleerde spelregels bij ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving in relatie tot het Fysiek kapitaal van de gemeente Zwolle. Zie paragraaf 5.2.4;
- Mobiliteit en ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving: bij alle toekomstige fysieke gebiedsontwikkelingen in de stad stellen we een Mobiliteits Programma van Eisen (MPvE) op.

7.2.8. Rolopvatting in gebiedsontwikkeling

In de grote ontwikkelzones StadsKrans, StadsRuit en StadsRand nemen we verantwoordelijkheid. We zijn regisseur van en/of partner in de ontwikkeling. Daarmee zijn we ook bewaker van het algemene belang van een goede ruimtelijke kwaliteit. We brengen alle opgaven, zowel voor ontwikkeling als voor behoud bij elkaar. Het gaat om alle ruimtelijke thema's, om een gezonde stad en een 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. Hiermee verdiepen we ons eerst in het vraagstuk en maken we afspraken over het verdere proces (zie afbeelding...).

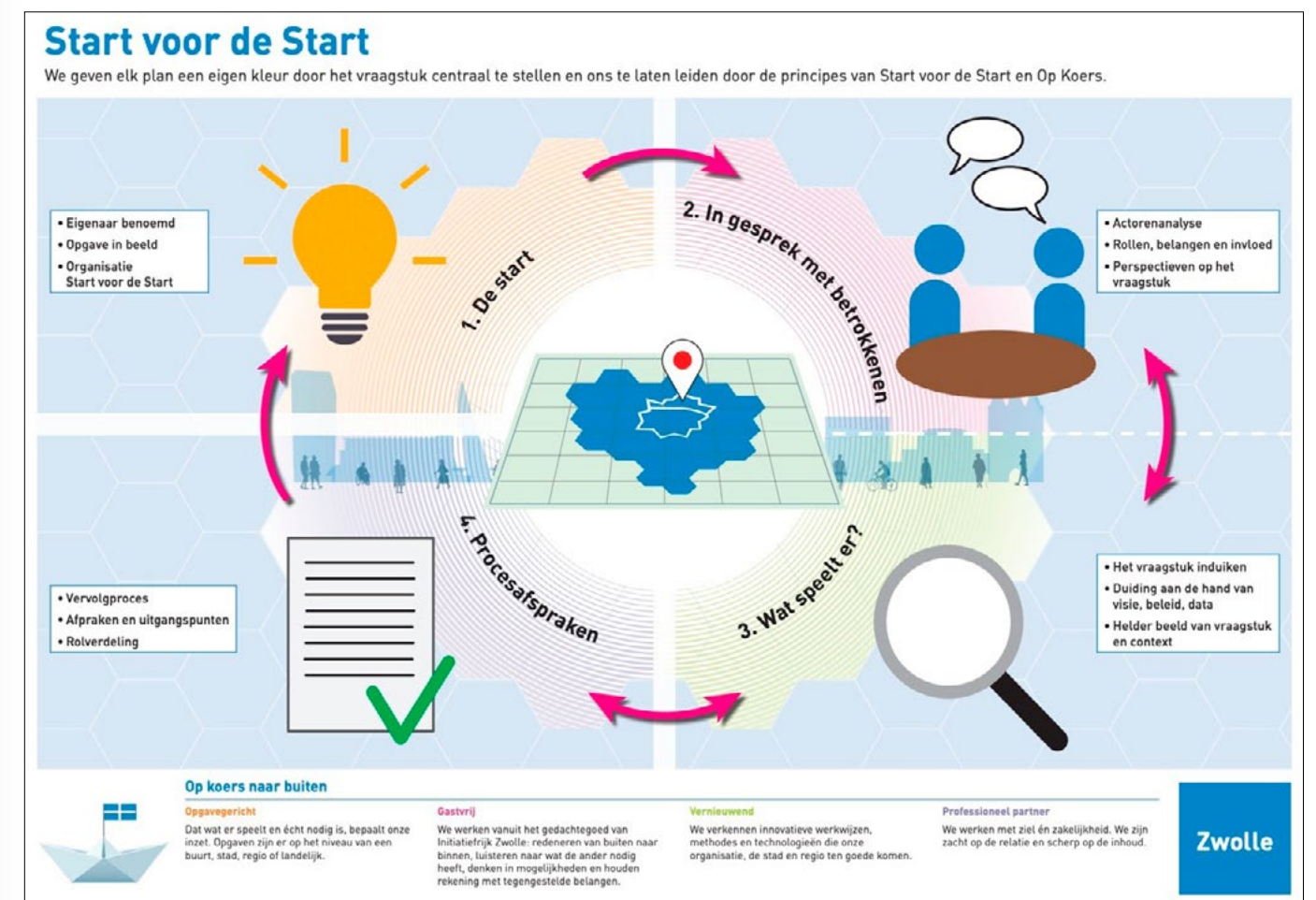
We leggen ons prioriteiten vast op basis van transparante afweging en zorgvuldige besluitvorming. Eén prioriteit staat nooit ter discussie en dat is betrokkenheid van de Zwolse samenleving. We bewaken dat nauwgezet. Samen ontwikkelen betekent ook samen investeren. Dat is een combinatie van geld van de overheid en geld van private investeerders.

De inbreng van geld, gronden, vastgoed en deskundig-

heid vanuit de gemeente is maatwerk. We werken daarbij vanuit het principe van "situationeel grondbeleid". Dit betekent dat afhankelijk van de situatie 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 zoals we dat onder de aandacht brengen met deze Omgevingsvisie geduid.

7.2.9. Bekostiging van gemeentelijke opgaven

De omvang van de gemeentelijke opgaven is groot, bijvoorbeeld in de publieke ruimte, voor allerlei voorzieningen zoals scholen, groen, energie, parken, ingrepen in onze stedelijke bereikbaarheid en om ons aan te passen aan het veranderende klimaat. De huidige werkwijze waarbij we kosten voor deze opgaven bij initiatieven van derden neerleggen is onvoldoende toereikend om al deze kosten op te vangen. De opgaven worden immers steeds groter en breder. De rol van de gemeente verandert ook. Juist bij binnenstedelijke initiatieven hebben we te maken met meerdere eigenaren van de grond, de panden en de voorzieningen.



Figuur 12: Start voor de Start in 4 processtappen



Met name voor de grotere ontwikkelgebieden in onze stad is de behoefte aan nieuwe mogelijkheden om de maatschappelijke kosten te beleggen groot. De binnenstedelijke ontwikkelingen leiden tot omvangrijke investeringen, ook door de gemeente. Onze mogelijkheden om te investeren zijn echter gelimiteerd. We hebben ook te maken met financiële uitdagingen voor sociale opgaven. Daarom werken we aan een langjarige investeringsagenda waarmee we zicht hebben op de noodzakelijke investeringen voor de ontwikkeling van onze stad. Ter voeding van de langjarige investeringsagenda willen we een fonds 'kostenverhaal gebied overstijgende voorzieningen' instellen¹.

Dit fonds is een financieel instrument dat ook andere steden in Nederland inzetten voor grote binnenstedelijke ontwikkelingen. Voor ons gaat de aandacht in eerste instantie uit naar twee grote thema's uit deze Omgevingsvisie: de infrastructuur/mobiliteit en de zogenaamde groen-blauwe voorzieningen (water, groen, parken e.d.). De uitwerking van deze thema's vindt plaats door het maken van uitvoeringsprogramma's waarin de ambities en doelen uit deze Omgevingsvisie worden uitgewerkt. Dit vormt de nadere onderbouwing voor de noodzakelijke investeringen.

7.2.10. Waardecreatie via innovatie

Zwolle is het hart van onze klimaatbestendige groeiregio. 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

1) Ook verkennen we of via een fonds de financiële bijdrage voor ontwikkelingen van een gebied [afdeling 13.7 Omgevingswet] als financieel instrument wordt ingezet. Dat kan leiden tot een programma zoals bedoeld in de Omgevingswet.

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 technologie, 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.

7.3. Monitoring, verantwoording en evaluatie

Hoe houden we scherp dat we onze doelen en ambities bereiken? We noemen dat monitoring. En dat doen we op verschillende manieren.

1. We bewaken actief in plannen en projecten dat we werken of dat gewerkt wordt volgens de doelen van deze Omgevingsvisie, zowel ambtelijk als bestuurlijk. Plannen, projecten en programma's leggen altijd de relatie met deze Omgevingsvisie;
2. Buurt voor Buurt onderzoeken blijven voor ons een belangrijke bron van informatie over hoe Zwollenaren hun gemeente ervaren. We hebben bij het maken van deze Omgevingsvisie de verbinding al gemaakt en dat blijven we doen. Zodoende kunnen we meten of leefkwaliteit en leefbaarheid goed blijven en waar nodig verbeteren;
3. We werken met allerlei informatiebronnen waarin elementen van onze leefomgeving worden geanalyseerd. Het gaat over de kwaliteit van de lucht, de geluidsbelasting, de doorstroming van het verkeer, de biodiversiteit en de kwaliteit van bodem en water. We gebruiken daarbij de gegevens van andere overheden;
4. Jaarlijks maken we voor de ons bestuur een rapportage waarin we de ontwikkelingen beschrijven voor onze doelen en ambities. Het gaat om een driedeling:
 - a. We kijken naar de ontwikkelzones;
 - b. We kijken naar de raamwerken;
 - c. We kijken naar de gebieden.

De rapportage bieden we aan bij de jaarrekening waarin we ook voorstellen doen voor eventuele verbeteringen van de Omgevingsvisie of onze werkwijzen.

Wat gaan we in ieder geval doen?

- Raamwerk gezondheid: Voor dit thema we werken indicatoren uit voor een monitoringssysteem 'Zwolle gezonde stad'. Het monitoringssysteem gebruiken we als informatiebron voor het maken van gebiedsgerichte keuzes.

7.4. Een actuele Omgevingsvisie

Het is de bedoeling om de Zwolse Omgevingsvisie van tijd tot tijd 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. Voor actualisatie is geen specifieke periode aan te wijzen. We voorzien dat een grote actualisatie aan de orde als we de uitkomsten van de regionale verstedelijkingsstrategie en het bereikbaarheidsonderzoek hebben vertaald voor Zwolle zelf. Deze uitwerking vindt de komende jaren plaats.

Het kan zijn dat initiatieven van de gemeente of van derden niet geheel of niet passen bij de doelen en ambities van deze Omgevingsvisie. Dat betekent in beginsel dat een dergelijk initiatief dan geen doorgang vindt. Mocht de gemeente echter van mening zijn dat een initiatief bijdraagt aan de Zwolse kwaliteiten start een proces waarin wordt afgeweken de visie. Zo'n proces moet voldoen aan alle beginselen van goede besluitvorming en leiden tot een besluit van de gemeenteraad. Wijzigingen worden vervolgens in een actualisatie doorgevoerd.

Wat gaan we in ieder geval doen?

- Vertalen regionale verstedelijkingsstrategie en bereikbaarheidsonderzoek in de Zwolse Omgevingsvisie;
- Opstellen nieuwe groenbeleid (met onder andere een nadere concretisering van de natuurwaardenkaart en spelregels voor natuurinclusief bouwen);
- Een haalbaarheidsonderzoek naar de ontwikkelpotentie van de locaties Stadsbroek en IJsselvizier. Daarbij kijken we niet alleen naar woningbouw, maar ook naar andere mogelijke functies;
- Een haalbaarheidsonderzoek naar een nieuw mobiliteitsconcept voor het centrumgebied van de stad Zwolle.



