Ruimtelijk Toekomstperspectief

Ons Zwolle van Overmorgen

Mei 2025

Zwolle

Voorwoord

Ons Zwolle van Overmorgen gaat over de toekomst van álle Zwollenaren. Hoe gaan we wonen, leven en werken in een klimaatbestendige omgeving?

Voor u ligt het Ruimtelijk Toekomstperspectief Ons Zwolle van Overmorgen. Dit wordt het fundament voor de nieuwe, aangevulde, Omgevingsvisie van gemeente Zwolle. Hierin geven we aan welke keuzes we willen maken op het gebied van water en klimaat, wonen, economie, mobiliteit en energie. Daarnaast bieden we een inspirerend toekomstbeeld van het Zwolle dat we in 2040 voor ogen hebben, met een doorkijk naar 2050.

Tijdens de totstandkoming van dit Toekomstperspectief hebben we in talrijke gesprekken in de stad, in het buitengebied en in werkateliers met onze stakeholders en inwoners gesproken over de waarden van Ons Zwolle en over voorstelbare toekomsten. De opbrengsten hebben we een plek gegeven in dit toekomstperspectief. De vier Zwolse basiswaarden: ‘Zwolle ondernemende groeiregio’, ‘Zwols noaberschap’, ‘Zwolle nabij’ en ‘Zwolle deltaspons’ vormen het vertrekpunt voor verdere ontwikkeling van onze klimaatbestendige woon- en werkgemeente, op weg naar 2040.

In dit toekomstbeeld schetsen we waar we graag ruimtelijke ontwikkelingen zien en welke dat kunnen zijn. We maken ontwikkelingen af waar we al mee begonnen zijn, zetten in op versterking van de bestaande stad en kiezen voor uitbreiding in de stadsranden. Hiervoor wijzen we sleutelgebieden aan waarin water en klimaat, wonen, werken, mobiliteit en energie in samenhang worden aangepakt.

Ons werk aan de Omgevingsvisie is hiermee nog niet afgerond: er volgen nog verdere stappen en uitwerkingen. In de afgelopen participatieperiode zijn we zowel met onze partners als met Zwolse inwoners in gesprek gegaan om te horen of de richting die wij kiezen met dit Toekomstperspectief kan rekenen op steun. De komende periode doen we dat ook met de gemeenteraad. Zo komen we tot een definitief Ruimtelijk Toekomstperspectief, dat in het najaar wordt vastgelegd in de Aanvulling Omgevingsvisie: ‘Ons Zwolle van Overmorgen’.

Gerdien Rots
Wethouder Omgevingsvisie

1. Inleiding 4
Het verhaal van Zwolle: wendbaar en adaptief 6

2. Wat komt er op ons af? 8
2.1 Inleiding 8
2.2 De Regionale Verstedelijkingsstrategie 8
2.3 De BO-MIRT afspraken (mobiliteit) 8
2.4 De Regionale Gebiedsbiografie 9
2.5 De huidige Zwolse Omgevingsvisie 9
2.6 De thematische bouwstenen 10
2.7 Samenvatting thematische bouwstenen 21

3. De basiswaarden 22
3.1 Inleiding 22
3.2 Participatie over Ons Zwolle van Overmorgen 24
3.2 De Basiswaarden 25
3.3 Principes van de basiswaarden 28
3.4 Toekomstbeeld 29
3.5 Integraal kaartbeeld 31
3.6 Ontwikkelrichting 33

4. Onze opgaven 35
4.1 Inleiding 35
4.2 Blauwgroen 36
4.3 Wonen 40
4.4 Economie 45
4.5 Mobiliteit 51
4.6 Energie 55

5. Sleutelgebieden 58
5.1 Inleiding 58
5.2 Sleutelgebieden 59

6. Ontwikkelpad 66
6.1 Inleiding 66
6.2 Adaptieve planning: fasering 67
6.3 Programma's 67

Bronvermelding 69
Colofon 70

1. Inleiding

Zwolle staat voor grote opgaven. Er is dringend behoefte aan woningen en er is ruimte nodig voor economie. Tegelijkertijd hebben we te maken met het veranderende klimaat, willen we wonen in een groene en gezonde leefomgeving en hebben de energie- en mobiliteitstransitie impact op Zwolle. De huidige Omgevingsvisie geeft richting aan de toekomst van Zwolle tot 2030 en biedt een solide basis waarmee nu volop aan het Zwolle van Morgen wordt gewerkt. Dit gebeurt met brede welvaart als uitgangspunt, een sterke sociale cohesie en de menselijke maat als fundamentele waarde. Groeien in balans is daarbij het uitgangspunt.

We zijn goed op weg in het Zwolle van Morgen, als hart van de ondernemende groeiregio Zwolle. In het nieuwe centrumgebied breidt de oude binnenstad zich uit over de gracht, waardoor een verblijfsgebied ontstaat waar het Stadshart, de Spoorzone en de Nieuwe Veemarkt geleidelijk naar elkaar toe groeien. De Singelzone is al jaren het landelijk voorbeeld van hoe 'de longen van de stad' samengaan met een dynamisch watersysteem, dat zowel onderdeel is van Salland en het IJsselmeer als verbonden is met een groene stedelijke ontwikkeling. Hierdoor ontstaat een levendig centrumgebied dat past bij de groeiende stad die Zwolle is. Ook de adaptieve mobiliteitsstrategie krijgt hier vorm door onder andere centrumhubs, het opwaarderen van de singelzone en nieuwe buurthubs te introduceren die bijdragen aan een groenere en prettigere leef- en werkomgeving voor de inwoners, bezoekers en ondernemers in dit gebied. Verder werken we hard aan het versterken van de verbinding tussen 'stad en land'. We gaan voor toekomstbestendige dorpen in het fraaie Zwolse buitengebied. Dorpsplannen zijn hiervoor opgesteld en we investeren in het Kulthurhus 'De Elshof'.

Om ons Zwolle van Overmorgen vorm te geven, moeten we nu al nadenken over de periode ná 2030: we richten ons op 2040 met een doorkijk naar 2050. Welke ruimtelijke keuzes zijn nodig en wat hebben we te doen? Deze vragen staan centraal in Ons Zwolle van Overmorgen. Het Ruimtelijk Toekomstperspectief zet de koers uit en bepaalt de richting, als belangrijke stap naar Ons Zwolle van Overmorgen.

In dit Ruimtelijke Toekomstperspectief wijzen we in en aan de stad gebieden aan waar we in de toekomst gaan wonen en werken en maken we keuzes voor mobiliteit en energie. Dat doen we klimaatbestendig. We leggen daarvoor ruimtelijke gebiedsreserveringen vast. De uitwerking komt na het traject van Ons Zwolle van Overmorgen. Bij de latere invulling van de gebieden kijken we steeds goed naar de trends en ontwikkelingen van dat moment. Zowel kwalitatief als kwantitatief. Hierdoor kunnen we steeds concreter bepalen hoe gebieden zich daadwerkelijk kunnen gaan ontwikkelen. In het Ruimtelijk Toekomstperspectief leggen we daarvoor de opgaven en condities vast. Deze zijn per gebied verschillend. Hoe een gebied er daadwerkelijk uit komt te zien, komt later en is een uitwerking die start na vaststelling van de gemeenteraad van Ons Zwolle van Overmorgen en waarover we dan met alle betrokkenen in gesprek gaan.

Het Ruimtelijk Toekomstperspectief bouwt voort op:

- De Regionale Verstedelijkingsstrategie, waarin Zwolle het warme hart van de groeiregio is en de motor voor stedelijke en economische ontwikkeling;
- Thematische- en gebiedsgerichte bouwstenen aan de hand van opgaven en gebieden, waaronder de stadsscan en de Verkenning Ceintuurbaanzone;
- Een scenariostudie, inclusief participatietraject, waarin vier onderscheidende en voorstelbare toekomsten in beeld zijn gebracht;
- Een effectbeoordeling als onderdeel van een Omgevingseffectrapportage

Leeswijzer

Het Ruimtelijk Toekomstperspectief begint na deze inleiding eerst met 'Het verhaal van Zwolle': een wenkend perspectief en 'kapstok' die de gemaakte keuzes in dit Ruimtelijk Toekomstperspectief begrijpelijk maken.

- Hoofdstuk 2 brengt in beeld welke opgaven Zwolle te wachten staan.
- Hoofdstukken 3 t/m 5 gaan over wat we willen zijn:
  - Hoofdstuk 3: Wat zijn onze basiswaarden?
  - Hoofdstuk 3: Een integraal toekomstbeeld en ontwikkelstrategie
  - Hoofdstuk 4: Ruimtelijke keuzes per thema
  - Hoofdstuk 5: Integrale ontwikkeling van sleutelgebieden
- Hoofdstuk 6 gaat over hoe we invulling gaan geven aan wat Zwolle wil bereiken en wordt een samenhangend ontwikkelpad in de tijd uitgezet.

Afbeelding 1. Structuur van het Ruimtelijk Toekomstperspectief

Samen leven met water

Het verhaal van Zwolle: Leven met water

De toekomst is voorstelbaar, niet voorspelbaar. Demografische uitdagingen en de gevolgen van klimaatverandering komen op ons af en we leven in een tijd van geopolitieke onrust. We weten dat Zwolle veranderingen te wachten staan, maar de mate ervan is onzeker. Om Zwolle toekomstbestendig te maken, zijn keuzes nodig op het gebied van onder andere wonen, economie, groen, waterveiligheid, leefbaarheid en mobiliteit. Hierbij is het belangrijk om wendbaar en adaptief te zijn en te blijven, zodat we op elk moment een antwoord te kunnen bieden op verandering. We groeien in balans met onze leefomgeving. Keuzes maken we zowel in de lokale, als in de regionale context. De regio Zwolle is dé klimaatbestendige groeiregio en vormt daarmee de inspiratiebron voor Nederland. Zwolle is daarin het warme hart van de regio en de motor voor stedelijke en economische ontwikkeling. Als onderdeel van het stedelijk netwerk Nederland en als 'Poort naar het Noorden en Oosten' heeft Zwolle ook grote regionale en landelijke economische betekenis.

Wat Zwolle uniek in Nederland maakt is onze ligging in de delta. Het water komt van alle kanten en we staan in directe verbinding met het IJsselmeer. Water heeft Zwolle en haar inwoners gevormd. Dit blijkt onder andere uit ons Hanzeverleden. We leven met water. Dat zit in onze genen. Dat waterrijke landschap geeft nu nog steeds richting aan ons Zwolle van Overmorgen. Het veranderende klimaat vraagt om innovatieve oplossingen. Zwolle ziet deze uitdaging als een kans en wil daarin excelleren. Door samen te werken met regionale en landelijke partners (onder andere vanuit NOVEX Regio Zwolle), werken we aan een klimaatbestendig Zwolle. We investeren daarbij in duurzame oplossingen die niet alleen onze stad, maar ook het omliggende deltalandschap ten goede komen. Met een robuuste blauwgroene structuur in én buiten de stad houden we droge voeten, versterken we biodiversiteit en dragen we bij aan een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Zwolle zal laten zien hoe stedelijke ontwikkeling en natuur hand in hand kunnen gaan en hoe het toekomstige deltalandschap vorm kan krijgen.

Zwolle ligt van oudsher op een strategische plek waar energie-infrastructuur, spoor, weg en water samenkomen. Waardoor het een onmis(ken)baar knooppunt én belangrijke economische motor is. Die strategische plek is de basis voor een bloeiende en levendige gemeente met 135.000 inwoners. Zwolle is daardoor de logische plek voor belangrijke voorzieningen voor de regio op het gebied van zorg, cultuur, beleving en leisure. Met meer dan 100.000 werkenden en 60.000 studenten is Zwolle het centrum in de regio. Deze unieke positie houden we vast en versterken we in combinatie met de groei van Zwolle.

Mobiliteit is een cruciaal en sturend onderdeel voor Zwolle. Door te investeren in slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen houden we Zwolle bereikbaar, leefbaar en gezond. Duurzame mobiliteit maakt ruimte voor wonen, werken, water en groen en draagt daardoor bij aan een aangenaam en leefbaar verblijfsgebied. We ontwikkelen mobiliteitshubs die niet alleen knooppunten zijn voor multimodale vervoersopties, energie en voorzieningen, maar ook plekken zijn waar (sociale) interactie plaatsvindt.

Het creëren van nabijheid is hierin een belangrijk uitgangspunt. Niet alleen binnen de stad voor onze (nieuwe) Zwollenaren, maar voor iedereen die naar Zwolle komt. En dit betekent brede aandacht in bereikbaarheid, voor iedereen. De ringstructuur (onder andere Ceintuurbaan, IJsselallee en Blaloweg) van Zwolle zal versterkt moeten worden en ook nieuwe verbindingen worden op de langere termijn niet uitgesloten. We willen daarmee tegelijkertijd de positie van Zwolle als scharnierpunt voor auto, spoor en logistieke stromen vanuit de verschillende windrichtingen waarborgen. Hier horen hoogwaardige spoorverbindingen en openbaar vervoer bij dat Zwolle regionaal, landelijk en internationaal verbindt.

In Zwolle leven en werken we klimaatbestendig, in unieke en vernieuwende woon- en werkmilieus. Om iedereen een (t) huis te kunnen bieden heeft Zwolle een forse woonopgave. Door woningen toe te voegen in en aan de randen van de stad, kunnen

we de deltastad van de toekomst creëren. Hierbij letten we op de betaalbaarheid en beschikbaarheid van woningen, de doorstroming op de woningmarkt en een plek voor jongeren, kenniswerkers en gezinnen. We creëren woonomgevingen waar mensen kunnen leven met water en genieten van de natuurlijke schoonheid van onze stad en het landelijk gebied. Daarbij kijken we naar risico's door extreem weer zoals hittegolven en natte winters. We kunnen het risico niet volledig wegnemen. Wel kunnen we de impact daarop maximaal beheersen. Gemeenschapsvorming en nabijheid staan bij de woonopgave centraal: we streven naar een leefomgeving die ruimte biedt voor sociale interactie en saamhorigheid. Dat betekent aandacht voor wijkvoorzieningen en ontmoetingsplekken in de buurt. Zwolle kenmerkt zich als een sterke gemeenschap. We zijn met elkaar in verbinding en kijken naar elkaar om.

Een vitale economie is nodig om onze brede welvaart te behouden. We zullen meer moeten doen met minder mensen, en wat we doen, moeten we duurzamer doen. Dat zorgt voor opgaven op drie gebieden: mens, ruimte en innovatie. De vergijzing zorgt voor een structureel krappe arbeidsmarkt. Met de Human Capital Agenda investeren we regionaal in een toekomstbestendige en inclusieve arbeidsmarkt. We zetten bijvoorbeeld in op slimme innovaties om zorg te leveren, huizen te bouwen en te werken aan onze energietransitie. Het betekent ook dat we letterlijk én figuurlijk ruimte moeten maken voor een circulaire economie. Tenslotte is innovatie cruciaal voor de ontwikkeling van Zwolle. De Spoorzone Zwolle zien we als de motor voor innovatie van de stad en de regio.

Energie speelt een centrale rol in onze visie voor Zwolle. We creëren ruimte voor duurzame energieoplossingen en organiseren vraag en aanbod dicht bij elkaar om efficiëntie te bevorderen. Wijk voor wijk, bedrijventerrein voor bedrijventerrein, worden we aardgasloos. Beschikbaar en betaalbaar. We benutten lokale bronnen en mogelijkheden om energie op te wekken optimaal en verbinden deze door te sturen op een robuuste infrastructuur voor de transport en opslag van diverse vormen van energie. Ook voor de elektrificatie van de mobiliteit. Zwolle is daarbij cruciaal onderdeel van het landelijk netwerk van energie-infrastructuur. Deze potentie zien we als dé kans om van Zwolle een centrale energiehotspot te maken, die de groei van de stad mogelijk maakt.

In Zwolle denken we in kansen. Wat vandaag een uitdaging is, zien we als mogelijkheid voor morgen. We schuiven de verantwoordelijkheid niet door naar toekomstige generaties. De keuzes die we nu maken dragen bij aan een toekomstbestendig Zwolle op de lange termijn. Door slimme koppelingen te maken tussen verschillende opgaven en de investeringskracht die daarbij hoort, maken we samen een aantrekkelijke (delta)stad om ook op lange termijn te wonen, te werken en te ontspannen. We benutten de unieke Zwolse ruimtelijke kwaliteit bij zowel inbreiding als uitbreiding van de stad. Zodanig dat we zowel mentaal als fysiek weerbaar zijn voor klimaatverandering en de extremen die hierbij horen. Op deze manier blijven we aantrekkelijk als vestigingsplaats op korte en lange termijn.

2. Wat komt er op ons af?

2.1 Inleiding

De ligging van Zwolle in de IJssel-Vechtdelta is uniek. We staan voor de uitdaging Zwolle te laten groeien in een klimaatbestendige delta. Water en bodem geven richting aan hoe we hier nieuwe ruimtelijke opgaven inpassen. We zetten in op een Zwolle waar een brede welvaart de standaard is. Waar eenieder een (t)huis heeft, groen en landschap nabij zijn en energie duurzaam opgewekt wordt. Dit is de essentie van de Regionale Verstedelijkingsstrategie Zwolle. En wat de Regio Zwolle tot NOVEX-gebied maakt, waarin afspraken met het Rijk zijn gemaakt over bijvoorbeeld de woonopgave in de Regio Zwolle en vooral ook in Zwolle, zoals bijvoorbeeld de Spoorzone.

Met de Regionale Verstedelijkingsstrategie als start, maakt dit hoofdstuk verder inzichtelijk wat de bouwstenen zijn voor het maken van het Ruimtelijk Toekomstperspectief. De bouwstenen bestaan uit de (ruimtelijke) opgaven per thema. Deze zijn nodig om tot thematische en/of gebiedsgerichte oplossingen te komen. De basis vormt de huidige Omgevingsvisie, die in is 2021 vastgesteld.

In dit hoofdstuk komen aan bod:

- De Regionale Verstedelijkingsstrategie
- De BO-MIRT afspraken (mobiliteit)
- De Regionale Gebiedsbiografie
- De huidige Zwolse Omgevingsvisie
- De thematische bouwstenen met bijbehorende opgaven: klimaat en water, wonen, economie, mobiliteit en energie

2.2 De Regionale Verstedelijkingsstrategie

Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta is de treffende titel van de Verstedelijkingsstrategie van de Regio Zwolle. De Regio Zwolle en daarmee ook de gemeente Zwolle willen hierin excelleren. Als regio en als gemeente willen we een voorbeeld zijn in klimaatbestendig ontwikkelen. We brengen programma's op bijvoorbeeld wonen, economie en mobiliteit met elkaar in lijn, met klimaat als rode draad. Door als regio specifiek in te zetten op groei in combinatie met klimaat doen we nieuwe kennis en inzichten op die we graag willen delen. De ambitie vanuit de Verstedelijkingsstrategie is het klimaatadaptief groeien als regio en om 'water en bodem sturend' vernieuwend toepasbaar te maken in de opgaven die we hebben. Het vertrekpunt is een integrale benadering met behoud en ontwikkeling van de kwaliteit van de leefomgeving en bereikbaarheid van de regio. De Regio Zwolle heeft om deze ambities te behalen zeven ontwikkelprincipes geformuleerd.

Deze ontwikkelprincipes vormen een belangrijke basis voor de uitwerking van het Ruimtelijk Toekomstperspectief:

1. Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta is zuinig omgaan met de ruimte.
2. In een Klimaatadaptieve Delta pakken we opgaven aan bij de bron.
3. In Warme Harten helpt het nieuwe het bestaande bij de veranderopgaven.
4. Warme Harten bieden een passend woningaanbod voor iedereen.
5. In Warme Harten geven we voorrang aan voetganger, fietser en openbaar vervoer.
6. Elk Warm Hart speelt een rol in het vergroten van regionaal economisch elan.
7. In een Klimaatadaptieve Delta bouwen we gebiedsspecifiek.

Onderdeel van de Verstedelijkingsstrategie is het uitwerken van een regionale sponsstrategie, waarin het water- en bodemsysteem in samenhang met de verstedelijking wordt benaderd. Hiermee wordt meer aangesloten op het natuurlijk systeem om ook op lange termijn bij toenemend extreem weer prettig en zonder grote risico's te kunnen wonen, werken en recreëren in de delta van IJssel en Vecht. We moeten steeds meer leren te leven met water en natuurlijke systemen mede leidend laten zijn in de opgaven die we te realiseren hebben. Het stroomgebied van de Sallandse Weteringen is als eerste onder de loep genomen. Daarbij is onderzocht wat de potentie is om water vast te houden, vertraagd af te voeren en te bergen (de sponswerking) in het stroomgebied van de Sallandse Weteringen.

2.3. De BO-MIRT afspraken (mobiliteit)

Gelijktijdig met de Regionale Verstedelijkingsstrategie is in 2023 een regionaal gebiedsgericht MIRT-onderzoek gedaan voor de Regio Zwolle. De focus van dat onderzoek lag op mobiliteit en leidde tot een set aan maatregelen om bereikbaarheid en mobiliteit in en om Zwolle voor de langere termijn te borgen. Dit doen we door een goede balans te vinden tussen enerzijds ruimtelijke kwaliteit en

de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van Zwolle anderzijds. Hierin dienen we rekening te houden met onder andere leefbaarheid, klimaatdoelen (CO_2- reductie), klimaatadaptatie, energiedoelen, circulariteit, en de economische ontwikkeling. Samengevat komt de opgave neer op:

1. Voor het ruimtelijk-economisch functioneren van Zwolle en omgeving is het op peil houden van de bereikbaarheid van gebieden en de doorstroming op de A28 voor doorgaand verkeer van belang.
2. We zetten in op vormen van duurzame mobiliteit voor Zwolle en omgeving. Dit betekent inzetten op nabijheid van bijvoorbeeld wonen en werken, wat zorgt voor minder reisbewegingen, en het stimuleren van gebruik van andere vervoersmiddelen.
3. Het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit van Zwolle en omgeving. We dringen het ruimtegebruik van ons het mobiliteitssysteem terug. Hierdoor ontstaat onder andere meer ruimte voor groen. Dit draagt bij aan een levendigere, gezondere en veiligere stad.

Door uitvoering van het pakket van maatregelen wordt de mobiliteitstransitie, waarin voetganger, fietser en openbaar vervoer voorrang krijgen op de auto (het STOMP-principe, stappen, trappen, openbaar vervoer, deelmobiliteit, privé), in gang gezet. Dat levert voor Zwolle, voor de regio en binnen het nationaal netwerk van weg en spoor een toekomstbestendige aanpak op, waarin ook sprake is van een inclusieve mobiliteitsbenadering.

Daarnaast is een stevige onderzoeksopgave voor de periode 2030-2040 gedefinieerd:

- Meer en beter hoogwaardig openbaar vervoer tussen de regio en de stad en binnen Zwolle.
- Stedelijke ontwikkeling van de Ceintuurbaanzone in relatie tot de functie van de buitenring én de kansen voor hoogwaardig openbaar vervoer, zowel op stads- als regioniveau.
- Het binnenstedelijk verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur.

2.4 De Regionale Gebiedsbiografie

Als uitwerking van de Regionale Verstedelijkingsstrategie is in 2023 een gebiedsbiografie voor de regio gemaakt. De biografie is opgesteld om inspiratie mee te geven voor toekomstige ontwikkelingen in de regio vanuit de cultuurhistorie en het landschap.

De regio ligt in de IJssel-Vechtdelta en kent een grote diversiteit aan landschappen. Het stedelijk gebied, het water, de bodem en het landelijk gebied zijn hier nauw met elkaar verweven. De gebiedsbiografie hanteert de volgende ontwikkelprincipes om beter te kunnen omgaan met de opgaven die nu spelen en zich in de toekomst (verder) zullen ontwikkelen:

1. In een Klimaatadaptieve Delta herstellen we natuurlijke systemen. We houden hierbij rekening met de kwaliteiten en gelaagdheid van het cultuurhistorische landschap.
2. In Warme Harten herstellen we de relatie tussen landschap, bodem en water enerzijds en landbouw en bebouwing anderzijds.
3. In Warme Harten groeit landschap mee: we koppelen elk hoogdynamisch woon- en werkgebied aan een sterk landschap.

2.5 De huidige Zwolse Omgevingsvisie

De huidige Zwolse Omgevingsvisie, Ons Zwolle van Morgen, heeft stevige gemeentelijke ambities vastgelegd voor de beleidsthema's tot en met 2030. Dat biedt een solide en uitdagende basis om de komende jaren te werken aan de ontwikkeling van Zwolle. Hierbij staat de mens centraal en wordt ingezet op het versterken van de stedelijke economie (inclusief wonen), een klimaatbestendig en energieneutraal Zwolle en vitale, solidaire, gezonde en duurzame stadsdelen (zie figuur 1 Het huis van Zwolle). Concreet gaat het bijvoorbeeld om:

- Plek bieden aan de bouw van 1000 woningen per jaar: Onder andere in de Spoorzone, het Stadshart, de Zwartewaterzone en –allee, Stadhagen, Harculo en de dorpen in het buitengebied;
- Inzetten op een mobiliteitstransitie die zich meer richt op voetganger, fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit;

Afbeelding 2: het huis van Zwolle

- Het versterken van een gezonde leefomgeving en buitenruimte;
- Locaties waar ruimte is voor de opwek van duurzame energie.

Bij de ruimtelijke ontwikkeling van Zwolle hanteren we de principes van multifunctioneel ruimtegebruik en het niet afwentelen van kosten en risico's op de toekomst. De bestaande ruimtelijke kwaliteiten (landschap, groen, biodiversiteit en cultuurhistorie) van een gebied of plek zijn het vertrekpunt van ruimtelijke ontwikkelingen. We zetten de koers uit de huidige Omgevingsvisie door en blijven onverkort uitvoering geven aan lopende gebiedsontwikkelingen. Dit Ruimtelijk Toekomstperspectief versterkt juist ook deze koers en kijkt tegelijk door naar 2040.

2.6. De thematische bouwstenen

Zwolle staat voor grote uitdagingen en de ruimte is schaars. Om meer grip te krijgen op de opgaven die op Zwolle afkomen, zijn deze uitgewerkt voor de thema's klimaat en water, wonen, economie, mobiliteit en energie.

2.6.1 Klimaat en water

De Zwolse waterveiligheid is afhankelijk van een complex watersysteem. Stedelijke, regionale en landelijke systemen komen hier samen. Via de stadsgracht watert de regio Salland af richting het Zwarte Water, dat samen met de Vecht naar het IJsselmeer stroomt. De open verbinding van de stadsgrachten met het IJsselmeer zorgt er ook voor dat stormopzet in het IJsselmeer lokaal gemerkt wordt. Door zeespiegelstijging, stijging van het IJsselmeerpeil, extreem lage én hoge rivierafvoeren van de IJssel en Vecht en klimaatverandering zullen hoge waterstanden in het Zwolse watersysteem vaker voorkomen in de nabije toekomst. Dit vergroot de druk op de waterveiligheid van de weteringen en de bestaande stad. Het Zwolse watersysteem is uniek in Nederland en vraagt bijzondere aandacht die ook regionaal en landelijk van betekenis is. Binnen deze context heeft Zwolle de opgave om een robuust en veerkrachtig watersysteem te realiseren, dat zich binnen alle schaalniveaus van het rijk, de regio en de gemeente afspeelt. Met als doel een veilige inrichting voor iedereen, ook op lange termijn met het extremer weer (hitte en veel/weinig water). Ook de beschikbaarheid van zoetwater is daarbij een belangrijk speerpunt.

Door klimaatverandering en beslissingen van hogere overheden verandert het regionaal en landelijk watersysteem in en rondom Zwolle. Klimaatverandering uit zich in zeespiegelstijging en extremere lage én hoge rivierafvoeren, wat leidt tot stijging van het IJsselmeerpeil waardoor hoge waterstanden in het Zwolse watersysteem vaker zullen voorkomen. Wanneer het hoofdsysteem (Vecht/Zwartewater + IJsselmeer) vol zit met water, kan het regionaal systeem niet afvoeren via de keersluis (Hofvlietbrug). Zwolle en omgeving zal in natte perioden langer haar eigen broek op moeten houden. Allereerst betekent dit water bergen aan de randen van de stad en specifiek ten zuiden en oosten van Zwolle. Daarbij wordt water tijdelijk vastgehouden en uiteindelijk, als dat nodig is, afgevoerd. In de stad is er de opgave om water beter op te vangen en vast te houden. Willen we zorgen dat we in de toekomst veilig en met droge voeten willen wonen, werken en recreëren, dan is het nodig dat elke ontwikkeling in Zwolle hier een bijdrage aan levert.

Inmiddels is de sponsstrategie voor Salland opgesteld, als één van de uitwerkingen van de regionale sponsstrategie. De uitganspunten van de strategie zijn: bovenstrooms vasthouden en infiltreren, vertragen in het middengebied en benedenstrooms bergen (en afvoeren). Zo worden Salland en Zwolle weerbaarder tegen de negatieve gevolgen van zowel extreem natte als extreem droge perioden. Een goede kwaliteit van de bodem is belangrijk om als spons te kunnen functioneren. Voor Zwolle ligt de focus van de opgaven op waterbergen in extreme situaties. Dit kan in de openbare ruimte, maar ook op innovatieve wijze op en in gebouwen. In de Regio Zwolle bekijken we wat dit precies betekent voor het benodigde ruimtebeslag.

De komende jaren is er veel ruimtelijke dynamiek in Zwolle op allerlei terreinen. In deze dynamiek hanteert Zwolle het water- en bodemsysteem als ordenend principe: het vormt de basis voor elke ontwikkeling. Daarbij geven we invulling aan 'meerlaagse veiligheid'. Dat doen we door in te zetten op:

- Evacuatiezones en -routes die duidelijk gedefinieerd zijn en aansluiten op hoofdwegen en hoger gelegen delen van de stad. In kwetsbare gebieden worden extra vluchtroutes en voorzieningen aangelegd;
- Vitale infrastructuur, zoals energievoorzieningen en hulpdiensten. Ze worden verplaatst of extra beschermd tegen extreme weersomstandigheden en overstromingen;
- Verzamel- en schuilplekken en noodopvanglocaties in hoger gelegen

Zwolse verblijfskwaliteit

stadsdelen worden geïntegreerd in bestaande infrastructuur, zoals parkeergarages, sportcomplexen en overheidsgebouwen;
- Slimme waterbuffers en waterbergingsgebieden zo inrichten dat ze tijdelijke bescherming kunnen bieden bij extreme neerslag of gevolg schade door dijkdoorbraken beperken.

Voorgaande vraagt niet alleen om een robuust en veerkrachtig watersysteem, maar vooral ook om een robuust blauwgroen raamwerk, zowel op stedelijk niveau als in verbinding met het om-/aanliggende landelijk gebied en regionale- en landelijke watersystemen. Blauwgroene verbindingen dragen bij aan de sponswerking van de gemeente en spelen daarnaast een cruciale rol in meerlaagse veiligheid.

We benutten de nog onbebouwde gebieden om deze aan te wijzen als zoekgebied voor waterberging en ze 'waterrobuust' in te richten. Dit vormt tegelijk een kans voor vernieuwende vormen van wonen in combinatie met de wateropgave van een gebied. Klimaatadaptief handelen is dan ook een ontwerpopgave, waarbij het essentieel is om water te verbinden met andere thema's.

2.6.2 Wonen

Zwolle moet een aantrekkelijke plek zijn om te wonen. Dat betekent dat er voor eenieder een betaalbare woning aanwezig is en 'een (t)huis (ook) voor iedereen'. De juiste woning op de juiste plek draagt bij aan een inclusief Zwolle en het welzijn van de Zwolse inwoner. Vraagstuk dat in deze ambitie naar voren komt is hoeveel woningen (kwantitatief) van welke type (kwalitatief) er tot 2040, met een doorkijk naar 2050, nodig zijn.

De kwalitatieve woonopgave

Welk type woningen heeft Zwolle nodig voor een toekomstbestendige en inclusieve woningvoorraad? Hier speelt een aantal factoren een rol, zoals de verwachte samenstelling van huishoudens, voor wie we willen bouwen, een steeds ouder wordende bevolking (vergrijzing) en de kenmerken van de bestaande woningvoorraad.

Een toenemende vergrijzing is een van de meest opvallende ontwikkelingen. Dat betekent een groeiend aantal 65-plussers, terwijl het aantal werkenden afneemt. Dit vraagt om een woningvoorraad die aansluit op de behoefte en wensen van deze doelgroep. Ook neemt de vraag naar zorg bij senioren toe en bestaat het risico op toenemende eenzaamheid. Bij senioren zien we een (voorzichtige) verhuisbeweging van gezinswoningen naar meer stedelijke woonmilieus. Een afgestemd woonprogramma, dat inzet op het op gang brengen van de doorstroming, is nodig omdat:
- We ruimte willen blijven bieden voor het huisvesten van gezinnen;
- We senioren zo lang mogelijk zelfstandig willen laten wonen in een daarvoor geschikte woning, nabij zorg(voorzieningen);
- We in bestaande buurten sociale netwerken in stand willen houden en versterken.

Tegelijkertijd heeft Zwolle voor haar maatschappelijke opgaven en haar toekomstige kenniseconomie behoefte aan kenniswerkers, pioniers en studenten. Om deze doelgroepen aan de stad te binden, moet het juiste aanbod op het gebied van wonen, werken en vrije tijd op de juiste plek worden geboden. Ook bouwen we voor inwoners met een specifieke zorgvraag en bieden we onderdak aan vluchtelingen.

Voorwaarde voor een goede doorstroming is het kunnen bieden van een aantrekkelijk alternatief. Dat wil zeggen een toegankelijke en gelijkvloerse woning van voldoende omvang, nabij voorzieningen en vaak binnen de eigen wijk en in het bestaande sociale netwerk. Dit kunnen ook geclusterde woonvormen zijn met ruimte voor ontmoeting en samenzijn. Dit vraagt om gebiedsgerichte ontwikkelingen en versterking van het aanbod in bestaande Zwolse wijken. Met als doel een meer divers aanbod gericht op doorstroming/vergrijzing en wonen met zorg. Een op gang komende doorstroming betekent dat er gezinswoningen vrijkomen.

Aansluitend op voorgaande zien we dat de gemiddelde omvang van huishoudens afneemt. De ontwikkeling van huishoudens, zowel landelijk als in Zwolle, is als volgt:
- Afname aandeel huishoudens tot 30 jaar (starters, jonge stellen, studenten). De kwalitatieve woonbehoefte van deze doelgroep is (groen)stedelijk;
- Aandeel huishoudens 30-64 jaar en gezinnen op het totaal is stabiel. Er is wel een absolute groei. De kwalitatieve woonbehoefte van deze doelgroep is sub-urbaan/groenstedelijk en;
- Forse toename van huishoudens vanaf 64 jaar (deels met zorgvraag) met een kwalitatieve woonvraag van (groen) stedelijk.

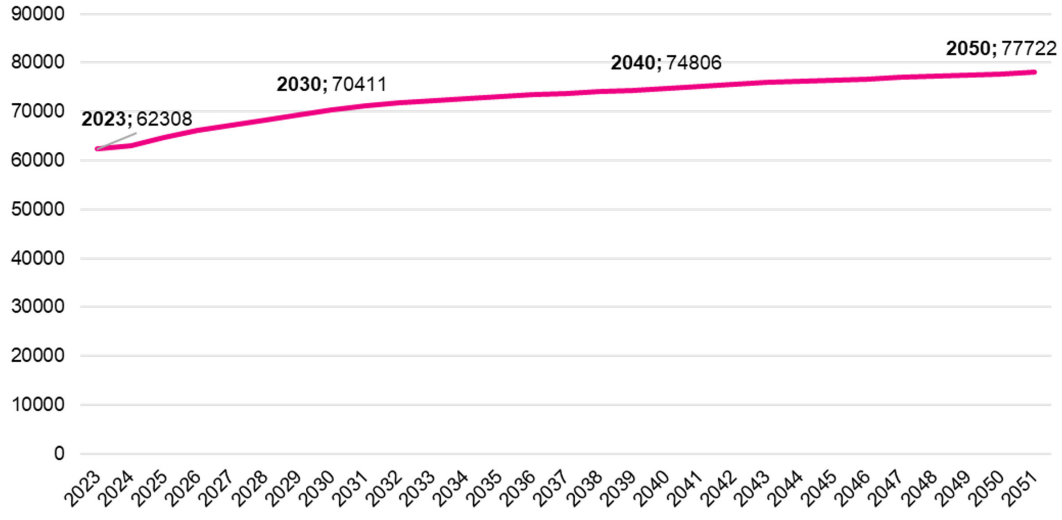
In Zwolle zoeken huishoudens vooral een woning met voldoende ruimte (met een extra kamer), en buitenruimte en een groene leefomgeving waar ontmoeting centraal staat. Ook is het van belang in de woningbouwopgave van Zwolle rekening te houden met een toenemend aantal kwetsbare inwoners met een zorgvraag. We willen vereenzaming tegengaan, meer sociaal contact en onderling toezicht bevorderen. Verder is het bieden van veiligheid voor sommige doelgroepen nodig.

De kwantitatieve woonopgave
De huidige Omgevingsvisie uit 2021 geeft ruimte voor het bouwen van 10.000 woningen. De huidige plancapaciteit is met een raming van circa 14.000 woningen toereikend voor de opgave uit de huidige Omgevingsvisie. Circa 2000 van de 10.000 woningen zijn gerealiseerd en er wordt hard gewerkt aan het realiseren van de resterende woningbouwopgave. Veel plannen zijn in ontwikkeling. De huidige plancapaciteit kent op basis van de huidige Omgevingsvisie een overprogrammering, wat ook gebruikelijk is in Nederland. De huidige onzekere omstandigheden in de markt en de complexheid van de opgaven vragen hierom.

Net als in heel Nederland blijkt het ook in Zwolle lastig om te kunnen voorzien in voldoende betaalbare woningen. Daarbij komt dat het accent in de huidige woningbouwplannen vooral ligt op kleine en betaalbare woningen. Dit is het gevolg van de huidige marktomstandigheden. Dit sluit niet altijd direct aan op de woonbehoefte die vraagt om groen-stedelijk wonen. Dat vraagt waar mogelijk om een bijsturing om het gewenste woonaanbod te realiseren. Betaalbaarheid blijft een belangrijke factor waar we rekening mee moeten houden. Bijsturing van de huidige woningbouwplannen is het meest kansrijk wanneer de planvorming zich in een vroeg stadium bevindt. De zogenaamde ‘zachte’ plannen. Het aanpassen van ‘harde woningbouwplannen’ is veel minder kansrijk en heeft financiële consequenties. Van een zogenaamd hard plan is bijvoorbeeld sprake als er financiële afspraken tussen gemeente en ontwikkelaar zijn gemaakt en/of de planologische situatie juridisch is vastgelegd.

Om de woonopgave te bepalen na 2030 is een aantal factoren van belang. Op de eerste plaats de woonopgave die in de Regionale Verstedelijkingsstrategie Zwolle staat. Die strategie gaat uit van een opgave om in Zwolle 5.000 tot 15.000 extra woningen te bouwen ten opzichte van de huidige Omgevingsvisie. Daarmee levert Zwolle ook een stevige bijdrage aan de landelijke woningbouwopgave. De ‘Ceintuurbaanzone’ is benoemd als kansrijk gebied om verder te verstedelijken. Daarnaast laat een stadsscan zien dat het mogelijk is om in bestaande Zwolse woonwijken kwalitatief te verdichten met woningbouw. Woningbouw kan een hefboom zijn om invulling te geven aan wijkversterking in combinatie met voorzieningen. Zo kan verdichting van bestaande wijken bijdragen aan de leefbaarheid en de kwaliteit van de buitenruimte.

Op de tweede plaats is de voorspelde groei van het aantal huishoudens een goede graadmeter om te bepalen hoeveel woningen er op de lange termijn nodig zijn. Onderstaande figuur laat de voorspelde Zwolse huishoudensgroei (inclusief binnenlandse en buitenlandse migratie)



Afbeelding 3. Prognose van de huishoudensontwikkeling in de gemeente Zwolle tot 2051

tot 2040 zien. Dit betreft een indicatie en geeft vooral ook een trendbeweging aan. De prognose is dat deze in de periode van 2023 tot 2040 groeit met 12.400 huishoudens. Na 2040 is de verwachting dat het aantal inwoners nog met circa 3000 huishoudens groeit. Op basis van de Primos-prognose (2024) is de groei tot 2030 het sterkst, halveert naar verwachting na 2040 en zwakt na 2040 af. Een grotere groei van het aantal huishoudens en daarmee de woonopgave is afhankelijk van de aantrekkelijkheid van Zwolle om te wonen en extra binnenlandse en buitenlandse migratie.

Er is noodzaak voor zowel stedelijk als buitenstedelijk (grondgebonden) wonen. Zwolle staat voor een forse woonopgave, zowel kwalitatief als kwantitatief. Daar waar nodig en mogelijk sturen we de huidige woningbouwplanning bij, zodat we blijven bouwen aan voldoende woningen op de juiste plek. We zien een duidelijke groei in het aantal huishoudens, maar de omvang daarvan in de toekomst is onzeker. Ook de mate van doorstroming is nog niet duidelijk. Om in te spelen op deze onzekerheden is het nodig wendbaar en adaptief te zijn in wanneer we welke woning waar bouwen. Daar hoort een adaptief en flexibel programma bij. Dit om te voorkomen dat keuzes nu leiden tot ongewenste maatschappelijke effecten op de lange termijn.

Een belangrijke constatering is dat de plancapaciteit voor suburbaan wonen beperkt is en grotendeels voor 2030 gebouwd is. Zwolle bestaat op dit moment voor twee derde uit grondgebonden woningen. Uit demografische prognoses blijkt dat de stad in 2040 voor twee derde zal bestaan uit kleinere huishoudens. Nu al wordt de helft van de eengezinswoningen bewoond door eenpersoonshuishoudens, veelal op leeftijd.

Er is urgentie om de plancapaciteit in te zetten voor deze (oudere) doelgroep, dat kan goed in de bestaande stad en mogelijk ook daarbuiten. Er is bovendien een grote urgentie om jonge mensen/nieuwe gezinnen aan de stad te binden (deels van buiten), mede om de economie in de toekomst te blijven versterken. Dat kan zowel in de bestaande stad als met nieuwe uitbreidingslocaties voor wonen.

Doorstroming op gang brengen blijkt niet eenvoudig. De huidige plancapaciteit levert nauwelijks een bijdrage aan de doorstroomambities die we hebben: starters worden in de huidige woningbouwplannen ruimschoots bediend, jonge gezinnen beperkt en ouderen blijven vaak wonen in hun grondgebonden woning totdat ze noodgedwongen de stap moeten maken, vaak vanwege gezondheidsproblemen. Voor doorstroming is het van belang dat kwalitatief het juiste woningaanbod wordt gebouwd: meer 3 kamer appartementen met volwaardige (groene) buitenruimtes, voorzieningen op loopafstand, het liefst in de bestaande wijken/ sociale netwerken. Het is daarvoor belangrijk om dit in lopende woningbouwontwikkelingen in te passen. Ook hier blijft de betaalbaarheid een belangrijk uitgangspunt.

De mate waarin de doorstroming de komende jaren op gang komt, bepaalt ook mede de koers voor een nieuwe Zwolse uitbreidingslocatie. Het zijn communicerende vaten. Als we de huidige plancapaciteit herdefiniëren (door meer grotere woningen te realiseren), dan is de uitbreidingsnoodzaak, en dan met name de mate waarin dit moet gebeuren, minder groot.
Maar de werkelijkheid is niet zwart-wit. Het gaat om een slim, adaptief samenspel tussen programmeren van nieuwe woningen en het inzetten van de bestaande woningvoorraad. Door in te zetten op relatief kleinschalige gebiedsontwikkelingen buiten de bestaande stad, blijven we adaptief. Stel dat het met de doorstroming goed loopt (of de huishoudensgroei blijft achter), dan zal de noodzaak van een uitbreiding minder groot zijn. Als de ‘empty nesters’ massaal blijven zitten waar ze zitten en/of de groei fors toeneemt, is het nodig om bij te schakelen.

2.6.3 Economie

Economisch hart van de regio
Zwolle vormt samen met de omliggende gemeenten het economische hart van de Regio. Zwolle kenmerkt zich als een experimentele, creatieve en ondernemende Hanzestad. De economische strategie van Zwolle is nauw verweven met de regio. Op thema’s waarvoor regionale oplossingen nodig zijn, zoals de arbeidsmarkt, ondernemersdienstverlening en de kennis- en innovatie-infrastructuur wordt intensief samengewerkt met regionale partners. Als regionaal centrum is in Zwolle een grote concentratie werkgelegenheid en stedelijke voorzieningen te vinden.

De economische opgaven bestaan in het meegroeien in grote transities zoals digitalisering, circulariteit en energietransitie. De schaarste aan natuurlijke hulpbronnen voert de druk op om te verduurzamen en over

te schakelen naar een circulaire economie. Daarbij hoort ook het versterken van de huidige economische concurrentiepositie ten behoeve van de brede welvaart in de gemeente. Met het oog op 2030 en verder is het belangrijk om hier ook fysiek de ruimte aan te geven. De kracht van de regio ligt in de complementariteit van de verschillende werklocaties. Bedrijven kunnen zich vestigen waar zij het beste passen, afhankelijk van de specifieke kenmerken van elke locatie. Bedrijvigheid wordt zo op een strategische wijze verdeeld over verschillende locaties. Dit zorgt voor een duurzame en evenwichtige economische ontwikkeling in de regio.

Balans wonen en werken
Er is een toenemende aandacht voor balans tussen werken en wonen. Concreet betekent dit dat de ruimte voor werk moet meegroeien met de groei van het aantal inwoners en de samenstelling van de beroepsbevolking. Het gaat om nabijheid van passende werkgelegenheid en dus ook om behoud van bedrijfsruimte in de stad. We koesteren daarom bestaande werklocaties en bedrijfsruimte in buurten en wijken en onderzoeken waar we nieuwe ruimte voor ondernemerschap kunnen toevoegen.
Om een inclusieve stad en economie te zijn en te blijven gaat de nabijheid van passende werkgelegenheid weer een grotere rol spelen. We koesteren daarom bestaande binnenstedelijke werklocaties en bedrijfsruimte in buurten en wijken en onderzoeken waar we nieuwe ruimte voor ondernemerschap kunnen stimuleren. Oftewel: bij nieuwe gebiedsontwikkelingen zetten we in op het mengen van lichte bedrijfsactiviteiten met wonen, zodat we minder ruimte nodig hebben op bedrijventerreinen en die beter kunnen benutten voor grotere en zwaardere bedrijvigheid.

Voor gemeente Zwolle zijn onderstaande opgaven belangrijk voor het thema economie voor de periode vanaf 2030. Ook na 2030 willen we blijven inzetten op een divers aanbod op het gebied van kenniseconomie, praktijkgeschoolde banen en ruimte voor innovatie en circulaire economie. Een sterke profilering per werklocatie is de volgende stap om de Zwolse economie meer onderscheidend te maken.

Ruimte voor innovatie
Aandacht voor innovatie is een belangrijke pijler in het economisch beleid van Zwolle (stad en regio). Innovatie in bedrijven en organisaties is nodig om in te spelen op de krapte op de arbeidsmarkt, stappen te maken op weg naar een duurzame economie en

Zwolse ontmoetingsplekken

antwoorden te vinden op de grote uitdagingen op het gebied van energie en klimaat. Daarmee blijven we economisch relevant en weerbaar.

Ruimte voor economie
We werken toe naar de economie van de toekomst: een duurzame en circulaire economie. Dit stelt nieuwe eisen aan bedrijven, die extra ruimte nodig hebben voor activiteiten zoals productie, recycling, opslag en logistiek. De beperkte hoeveelheid beschikbare ruimte vraagt om gecoördineerde regionale planning, slimme keuzes en een gezamenlijk streven naar efficiënter gebruik van schaarse ruimte. We maken daarom ook in Regionaal verband afspraken over de planning van bedrijventerreinen. De behoefte aan ruimte voor economie komt niet alleen voort uit de verandering van onze economie. De groei van het aantal inwoners van Zwolle (stad en regio) heeft ook ruimtelijk-economische gevolgen.

De regionale vraag naar grootschalige bovenregionale bedrijventerreinen in de Regio Zwolle is groot. Om in deze vraag te voorzien zijn er in de Ruimtelijk Economische Bouwsteen Regio Zwolle zoeklocaties voor de tijdshorizon tot 2040 met een omvang van 200 tot 300 ha aangewezen. Het is noodzakelijk om voldoende strategische ruimte aan te wijzen voor een nieuwe en duurzame economie. De overgang naar een circulaire economie vraagt ook om extra ruimte. We willen ruimte maken voor groei, vernieuwing en verduurzaming van onze economie in Zwolle en de regio. Op dit moment is daar geen ruimte voor. Alleen op de gemeente Zwolle komt al een behoefte aan extra ruimte voor bedrijventerreinen af van 50 tot 135 hectare netto. Met de uitbreiding van Hessenpoort 4 met 50 ha geven we voor een deel invulling aan de opgave van het zoekgebied voor grootschalige bovenregionaal bedrijventerrein(en) die op Zwolle afkomt. De vraag van 135 hectare gaat uit van het inspelen op zowel de verstedelijkingsopgave, als het economisch tij, waarbij zowel kleinschalige kavels tot 3 hectare (behoefte 50 ha) als regionale grootschalige kavels groter dan 3 hectare (behoefte 85 ha) worden gefaciliteerd. Dit is passend bij de regionale rol die Zwolle heeft.

De voorbereiding voor de uitbreiding van Hessenpoort 4 met 50 hectare netto voorziet in een eerste stap voor de Zwolse vraag naar grootschalige kavels. De verdere ruimtebehoefte die op Zwolle afkomt bestaat zowel uit kleinschalige kavels (50 ha netto), als grootschalige kavels (nog 35 ha netto). Hierboven komt dan nog de additionele vraag vanuit de transitie naar een circulaire economie. Deze vraagt extra ruimte vanwege een overgangsfase waarin lineaire economie en circulaire economie naast elkaar bestaan, maar ook omdat in een circulaire economie meer ruimte nodig is voor opslag en scheiding van afvalstromen.

De vraag naar kleinschalige kavels is voor een klein deel op te vangen met Hessenpoort 3 (10 ha netto) en met een uitbreiding van Marslanden. Voor de overige vraag (35 ha grootschalig en een deel kleinschalig) zal nog ruimte gevonden moeten worden. Het (plan) aanbod is in ieder geval, ook na de eerste uitbreiding met Hessenpoort 4 van 50 ha, onvoldoende om tegemoet te komen aan de behoefte. Zodoende is er sprake van een kwantitatief tekort.

De overige grootschalige vraag (35 ha bovenop Hessenpoort 4) is ook onderdeel van de regionale ruimtelijke vraag. Deze omvat meer dan de 85 hectare grootschalige vraag voor alleen Zwolle, die moet landen in de A28 corridor zoals neergelegd in de Ruimtelijk Economische Bouwsteen Regio Zwolle. Dit pakken we op met onze buurgemeenten. Vooruitlopend daarop wordt er onderzoek gedaan naar stikstof en weidevogels rondom Hessenpoort. Dit zit in de afrondende fase. Na deze onderzoeken kan gekeken worden of een uitbreiding in Hessenpoort verder haalbaar is, in welke vorm/grootte/milieuzonering en ook in welke van de drie richtingen: noord, oost en/of west.

Tegelijk staan we voor de uitdaging om onze bestaande bedrijventerreinen beter te benutten (intensiveren en herstructureren). Een klein deel van de vraag naar kleinschalige locaties kan hierdoor worden gevonden op de bestaande terreinen. Herstructurering biedt ook de gelegenheid om ruimte voor andere ruimtevragende functies, zoals de energietransitie. Daarnaast maken we onze bedrijventerreinen klaar voor de toekomst. Dit houdt in dat we voor deze locaties specifieke profielen opstellen en inzetten op behoud, intensiveren en verduurzamen van de bestaande bedrijventerreinen.

Economie en bereikbaarheid
Voor economie is bereikbaarheid en mobiliteit een belangrijke randvoorwaarde. Het is belangrijk om hierbij een onderscheid te maken tussen goederenvervoer en personenvervoer. Goede logistiek is een randvoorwaarde voor deze bedrijven.

Ruimte voor kantoren

Beschikbaarheid van een goed functionerend energienetwerk is een onmisbare randvoorwaarde. Zestig procent van de energie in de bestaande omgeving (exclusief mobiliteit) wordt verbruikt door de huidige bedrijven. De toekomstbestendigheid van bedrijven en bedrijventerreinen is dan ook gerelateerd aan de snelheid waarmee alternatieve vormen van (duurzame) energie beschikbaar zijn. Voor de verduurzaming van de economie is het versterken van het elektriciteitsnetwerk randvoorwaardelijk.

Ruimte voor kantoren
Nederland, en dus ook Zwolle, komt uit een tijd van forse leegstand en onzekerheid op de kantorenmarkt. Veel kantoorruimte is de afgelopen jaren getransformeerd naar wonen. We zien anno 2025 dat het niet wenselijk meer is zonder meer kantoortransformatie naar wonen te faciliteren. Er is behoefte aan kwalitatieve goede kantoorruimte op de juiste plek. We koesteren daarom de bestaande kantorenvoorraad en zetten in op herontwikkeling (vernieuwing en verduurzaming) van bestaande kantoren. We geven prioriteit aan het (slim) toevoegen van kantoren op de beste locaties in de stad. Met name in de Spoor- en Singelzone. We schrappen de onbenutte plancapaciteit op Oosterenk en aan de Zwartewaterallee.

Ruimte voor vrije tijd en cultuur
Voor de economie van Zwolle is een goed vestigingsklimaat en een aantrekkelijke stad voor toerisme van groot belang. Daarom willen we ook ruimte reserveren voor vrije tijd en cultuur. Uit onderzoek blijkt dat er behoefte is aan circa 30.000 m2, bruto vloeroppervlak. Zwolle is het kloppende culturele hart van de regio waar kunst en cultuur bijdragen aan de hoge kwaliteit van leven van iedereen die in de gemeente of regio woont, er werkt of er een bezoek aan brengt. Om deze ambities te bereiken, moeten we de stad verder verlevendigen, het aanbod in voorzieningen verbreden en specifieke doelgroepen aan ons binden. Waaronder jonge, creatieve mensen: de innovators en early adopters met interesse in technologie en cultuur.
In de groei van de stad is het daarom van belang dat we ook ruimte reserveren voor verbreding van voorzieningen, voor vrije tijd en voor goede culturele voorzieningen. Voor horeca en detailhandel is de verwachting dat het aanbod al goed aansluit op de groei van Zwolle. Het toevoegen daarvan kan alleen als hier aantoonbaar behoefte aan is. Zowel kwantitatief als kwalitatief.

Zwols kennis en talent

2.6.4 Mobiliteit

We zetten bij mobiliteit de ingeslagen weg onverkort door zoals deze in de huidige Omgevingsvisie is uitgezet. Kern daarvan is een autoluw centrumgebied met ruimte voor de fiets en voetganger. Dit om de leefbaarheid hier te versterken. Het autoverkeer ontsluiten we via de stadsring (Blaloweg, Zwartewaterallee, Ceintuurbaan, Oldeneelallee en IJsselallee). Die transitie zet ook in op de vermindering van de (ruimtelijke) impact van mobiliteit in de openbare ruimte door:

- Het verminderen van mobiliteit (thuiswerken/ functiemenging);
- Het veranderen van de mobiliteitskeuze (van auto naar lopen, fiets, openbaar vervoer of deelmobiliteit) Dat doen we door meer ruimte te geven voor alternatieven en deze te verbeteren;
- Het verschonen van mobiliteit door elektrificatie;
- Het verlagen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur;
- Het bundelen van autoparkeren in de mobiliteitshubs in combinatie met parkeerregulering.

Het betreft een transitie die ook extra accenten vraagt. Meer inzet op het tegengaan van vervoersarmoede en daarmee ook het stimuleren van publieke mobiliteit. Meer inzet op een rechtvaardige verdeling van de openbare ruimte. Publieke mobiliteit gaat over al het vervoer waarvoor reizigers niet een eigen vervoermiddel kunnen of willen gebruiken. Denk hierbij aan treinen, bussen en buurtbussen, maar ook aan deelfietsen en deelauto's. Publieke mobiliteit biedt reizigers een aantrekkelijk en verantwoord alternatief om zich te verplaatsen. Vervoersarmoede betreft het gebrek van vervoersmogelijkheden om op een gewenste plaats van bestemming te komen.

Het verder groeiende autobezit en gebruik in combinatie met de ambitie om meer woningen toe te voegen leidt ertoe dat de er, met nog meer urgentie en energie, ingezet moet worden op enerzijds alternatieven voor de auto, zoals de fiets, deelmobiliteit en openbaar vervoer en anderzijds op het realiseren van gebundeld parkeren in de vorm van mobiliteitshubs om daarmee ruimte te maken op straat, om de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad en elektrificatie van het vervoer te waarborgen.

Een toenemend autobezit

De verwachting is dat het autobezit en gebruik in Nederland tot 2040 nog verder zal

toenemen van circa 500 naar circa 525 auto's per 1000 inwoners. Als we deze landelijke verwachting door vertalen naar Zwolle betekent dit dat het aantal auto's in Zwolle zal toenemen. In Zwolle genereert elke woning gemiddeld ongeveer 5 autoritten per dag. Bij ongewijzigd beleid betekent dit dat er nog fors meer extra autoritten per dag erbij komen. Met de gewenste mobiliteitstransitie willen we deze groei beperken, maar de verwachting is dat de verkeersintensiteit op de wegen in Zwolle de komende jaren nog altijd zal blijven groeien.

De vraag is of we deze groei willen en kunnen blijven faciliteren. Het ruimtebeslag van de auto is onevenredig groot in de publieke ruimte. We willen daarom mensen een alternatief bieden voor de auto. De trend die we daarbij zien is dat mensen wel bereid zijn minder te rijden, of anders te rijden, maar minder snel hun auto ook daadwerkelijk wegdoen.

Voor fietsparkeren geldt dat de ruimtevraag in de gebiedsontwikkelingen en de openbare ruimte en met name bij grote publiekstrekkers groter wordt. Inzetten op kwalitatieve, hoogwaardige fietsenstallingen is randvoorwaardelijk voor het laten slagen van de mobiliteitstransitie en gebiedsontwikkelingen.

Meer aandacht voor de voetganger
Verder is er meer aandacht voor de voetganger nodig en brengen we het voetgangersnetwerk in beeld. De toenemende verkeersonveiligheid met name onder fietsers en voetgangers in de stad vraagt om een gerichte aanpak, zowel met focus op een veilige inrichting van wegen en verlaging van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur.

Een goed openbaar vervoer als onderdeel van publieke mobiliteit
Het is een opgave om een transitie in te zetten van openbaar vervoer naar publieke mobiliteit. Het doel is dat publiek vervoer vanzelfsprekend en gemakkelijk wordt. Beschikbaarheid, betaalbaarheid, reserveringsmogelijkheden en juiste beschikbare reisinformatie zijn belangrijke factoren om dat te doen slagen. We willen dat iedereen, ongeacht zijn of haar inkomen, lichamelijke gesteldheid of leeftijd gebruik kan maken van publieke mobiliteit.

De Regio Zwolle heeft een zeer fijnmazig treinnetwerk met in elke kern rondom Zwolle op circa 15/20 kilometer wel een treinstation. Zwolle is het Openbaar vervoerknooppunt van Noord-Nederland. Denk naast Zwolle en Stadshagen aan stations als Kampen, Meppel, Dalfsen, Ommen, Raalte, Wijhe of 't Harde. Bij verdere ontwikkeling, in- en uitbreiding van de stad lijkt het kansrijk om in Zwolle-Zuid in te zetten op een nieuw treinstation. Daarnaast kent Zwolle ook een relatief fijnmazig busnetwerk met ook hier goede verbindingen zowel binnen de stad als richting de regio.

Zwolle heeft een uitstekend fietsnetwerk, waardoor er zowel binnen de stad als van en naar Zwolle veel gefietst wordt. Het busvervoer is aanvullend op het fietsen, maar binnen de stad wordt de bus relatief weinig gebruikt. Voor sommige inwoners is het Openbaar Vervoer een voorziening die ervoor zorgt dat ze kunnen deelnemen aan de maatschappij. Denk aan mensen met een visuele en/of lichamelijke beperking of mensen die niet kunnen of willen autorijden. Er liggen mogelijkheden voor een fijnmaziger regionaal busnetwerk en/of een versterking van het spoornetwerk met meer (voorstad) stations. Dit laatste kan mogelijk ten koste gaan van de bereikbaarheid van Zwolle op langere afstanden.

Goederenvervoer
In Zwolle wordt ruim 50 procent van alle energie verbruikt door elektrische mobiliteit. Dit onderstreept het belang van duurzame mobiliteit in de stad. Zwolle, strategisch gelegen langs de A28, speelt daarnaast een grote rol in het internationale vrachtverkeer en de bijbehorende logistieke bedrijvigheid. Door deze gunstige ligging is de stad een belangrijke schakel in het goederenvervoer.

Een duurzame aanpak van het goederenvervoer kan een grote bijdrage leveren aan de mobiliteitstransitie. Het verduurzamen van dit vervoer, door over te schakelen van fossiele brandstoffen naar elektriciteit – en mogelijk een beperkte rol voor waterstof – biedt kansen. Echter, deze omslag brengt ook uitdagingen met zich mee, vooral op het gebied van ruimtegebruik. De benodigde infrastructuur voor elektrische voertuigen en mogelijk waterstof vraagt om aanpassingen in beschikbare infrastructuur, en dus ruimte.

2.6.5 Energie
Nederland heeft in haar Klimaatakkoord vastgelegd dat zij in 2050 een klimaatneutrale samenleving wil hebben gerealiseerd. De energietransitie is hier een belangrijk onderdeel van. Dit onder de noemer van 'klimaatmitigatie'. Naast onze eigen energiebehoefte is Zwolle ook een

energie infrastructuur knooppunt. De ambitie van klimaatneutraal in 2050 vergt daarom veel fundamentele veranderingen in de maatschappij, bijvoorbeeld bij energieopwekking, de energieopslag, de transportnetwerken en het energieverbruik. Zwolle is in 2050 energieneutraal of zoveel eerder als mogelijk. De ambitie is om in 2040 deze opgave te realiseren. Daarbij zijn we grotendeels afhankelijk van innovaties en aanpassingen in wet- en regelgeving. Centraal staat dat de overgang naar duurzame energiesystemen haalbaar en betaalbaar moet blijven voor inwoners, ondernemers en instellingen.

Energieneutraal betekent in deze context dat we geen aardgas of andere fossiele brandstoffen gebruiken. Gemotoriseerd vervoer maakt gebruik van vooral elektriciteit, zoveel mogelijk aangeboden in collectieve voorzieningen. Goed isoleren en besparen is gemeengoed. Woningen en bedrijven maken voor de resterende vraag gebruik van warmte en/of elektriciteit. De benodigde energie-infrastructuur is op termijn behoorlijk verzwaard.

De eerste stap in de energietransitie is het verminderen van energieverbruik. Daarna volgt het duurzaam opwekken van energie en het versterken van de energie-infrastructuur. De huidige Omgevingsvisie benoemt locaties waar energie (grootschalig) duurzaam opgewekt kan worden, zowel in als buiten de stad. Het gebied Tolhuislanden is in de huidige Omgevingsvisie al benoemd als kansrijk voor het plaatsen van windturbines. Ook in Haerst zien we kansen voor de opwek van duurzame energie uit wind.

Naast het duurzaam opwekken van energie is het noodzakelijk dat de energie-infrastructuur toekomstbestendig is en blijft. Om de ambities op het gebied van wonen, economie en mobiliteit te kunnen uitvoeren is versterking van het energie-infrastructuur op korte termijn essentieel. Het huidige energienetwerk is niet meer voldoende toegerust om zowel de vraag als het aanbod van duurzaam opgewekte energie te transporteren, met netcongestie als gevolg. Dit vraagt de ontwikkeling van een toekomstbestendig energiesysteem, zowel boven als onder de grond. Het bufferen en opslaan van duurzaam opgewekte energie is daarvoor belangrijk. Dit om vraag en aanbod van opgewekte energie gebalanceerd op het net aan te kunnen bieden. We hanteren hierin het uitgangspunt van lokaal opwekken en lokaal gebruiken. Ter versterking (vanwege de netcongestie) van de energie-infrastructuur moet ruimte worden gevonden voor circa 650 trafostations (450 in de huidige gebouwde omgeving en 200 voor nieuwbouw) en circa 13 middenspanningsstations. Ook is vervanging van 10 middenspanningsstations nodig. In hoogstedelijk gebied en in de historische binnenstad zal dit vaker inpandig moeten worden opgelost. In de overige gebieden zal er in de openbare ruimte plek gevonden of gemaakt moeten worden. Op de middellange termijn zal ten westen van de Zwolle/Stadshagen een nieuwe locatie voor een hoogspanningsstation nodig zijn. Dit om de bestaande stations Frankhuis en Weteringkade te ontlasten. Onderdeel hiervan is het ondergronds verbinden met 110 kV kabels van deze twee bestaande TenneT-hoogspanningsstations met het geplande nieuwe HS-station. Onderzocht wordt of er ruimte gevonden moet worden voor dit tracé om de stad heen of dat de bestaande route vanuit HS-station Weteringkade naar Frankhuis kan worden gevolgd.

Onderdeel van de energietransitie is ook het op een andere wijze verwarmen van gebouwen. Dit doen we niet meer met aardgas. Dat betekent dat we per wijk overstappen op alternatieve vormen van verwarming.

Er zijn verschillende oplossingen en iedere oplossing vraagt zijn eigen ruimteclaim en ingreep in de bestaande stad. Een warmtenet heeft een fors ruimtebeslag in de ondergrond in de wijk. Dit geldt ook voor de locaties van de duurzame warmtebronnen (aquathermie, geothermie). Wanneer er gebruik wordt gemaakt van duurzaam gas zullen er ook locaties beschikbaar moeten komen voor de opwek van duurzaam gas en waterstof.

2.7 De opgaven vanuit de thematische bouwstenen samengevat

Bouwsteen	Opgaven
Wonen	• Opgave huishoudensgroei en afspraken Verstedelijkingsstrategie. Groei met 5.000 tot 15.000 woningen, extra ten opzichte van de opgave uit de huidige Omgevingsvisie (10.000 woningen): • Kwalitatieve programmering gericht op differentiatie van woonmilieus en toenemende vergrijzing
Economie	• Toevoegen van 50 tot 135 hectare bedrijventerrein (groot- en kleinschalig) voor een groeiende economie • Behouden en versterken van de huidige werklocaties
Mobilteit	• Voortzetten van onze mobiliteitstransitie (STOMP) • Inzet bereikbaarheid Zwolle per weg en via het spoor • Groei van Zwolle betekent ook autonome toename aantal auto's
Energie	• Haerst als locatie voor windturbines • Nieuwe locatie voor hoogspanningsstation in Zwolle-West • Versterken energie-infrastructuur (trafohuisjes, MS/MS-stations, etc.)
Water & klimaat	• Meer ruimte voor retentiezones en -gebied(en) • Water en bodem als drager voor de ruimtelijke ontwikkeling van Zwolle
Groen en voorzieningen	• Groen en voorzieningen groeien mee met de groei van Zwolle

** Groen en voorzieningen waren als onderdeel van Ons Zwolle van Overmorgen geen aparte onderzochte bouwstenen. Wel vinden we het een opgave dat groen en voorzieningen meegroeien met de ontwikkeling van Zwolle.*

Zwolse aantrekkelijke voetgangers- en fietsverbindingen

3. De Basiswaarden

3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de basiswaarden toegelicht, die het fundament vormen voor een kwalitatieve ontwikkeling van Zwolle. Deze waarden en de bijbehorende principes vormen de basis voor het toekomstbeeld, waarmee we richting geven aan de opgaven waarvoor we staan (hoofdstuk 2), de bijbehorende toelichting en de integrale kaart. Ook wordt de ontwikkelstrategie voor Zwolle uiteengezet, die de ontwikkeling tot 2040 beschrijft, met een doorkijk naar 2050.

Zwolle, samen leven met water

De ligging van Zwolle midden in de delta van de IJssel en de Vecht vraagt van de inwoners steeds hun relatie tot het water opnieuw te onderzoeken en met elkaar te bespreken. Dat doen Zwollenaren al eeuwenlang, niks nieuws onder de zon.

Zwolle is water. Via het water staat Zwolle in verbinding met steden dichtbij en ver weg. Dat bevorderde onze handelsgeest. Zo groeiden we in de 14e en 15e eeuw uit tot een internationale Hanzestad en dat maakte Zwolle welvarend.

Het water in Zwolle komt van alle kanten. Sinds een eeuw zijn we nu beschermd door de Afsluitdijk, de balgstuw bij Ramspol en de keersluis bij de Katerdijk. Daardoor leiden we onbezorgd ons leven. Klimaatverandering zet die onbezorgdheid onder druk. Wat als de zeespiegel stijgt? Wat als grote delen van de gletsjers in de Alpen smelten? Zoetwaterbeschikbaarheid en waterveiligheid zullen het debat de komende decennia mede gaan bepalen. Water is lang behandeld als het effect van ons handelen. Het wordt nu meer en meer het doel van ons handelen.

Keuzes maken is nooit waardenvrij. Zelfs uiterst rationele keuzes die voortkomen uit techniek kennen een waardensysteem. Vaak blijven die waarden impliciet want we willen resultaten, en snel een beetje! In Zwolle zijn we ons bewust van de kernwaarden die de stad vormen. Ze vormen een kompas in toenemende onzekerheid.

Leven in balans met het water is voor ons de rode draad door de tijden heen. Het water trekt, we willen ernaartoe want het geeft ons zoveel. Water bepaalt de ontwikkeling van Zwolle geeft ons plezier. Maar het water bedreigt soms ook. We willen ons beschermen voor gevaar en schade. Water geeft, maar het pakt ook van ons af... Het zijn de twee kanten van dezelfde medaille. We zijn erdoor gevormd, het is onderdeel van onze identiteit. Het dwingt ons een slimme balans te vinden om succesvol te kunnen samenleven. Die balans gaat over twee opvattingen; het water naar onze hand zetten en met het water meebewegen. Balans tussen het inzetten van techniek en nature based solutions.

Zwolle en het landschap zijn innig met elkaar verbonden. Dat is van enorme waarde. Centraal door de stad loopt een rivier die het landschap van de zuidelijke weteringen verbindt, via de binnenstad, met de veenweides in het noorden. De Willemsvaart en de Nieuwe Vecht zijn door mensen gemaakte cultuurlijnen. Zij verbinden de stadsrivier met de IJssel en de Vecht. Deze twee lijnen, natuurlijk en gemaakt, zijn een solide basis van waaruit we verder in samenhang en met kwaliteit aan Zwolle kunnen bouwen. Gaandeweg, de komende jaren, leren we die balans steeds beter te begrijpen en op een nieuwe manier toe te passen in de gebieden die we opnieuw inrichten. We passen ons continu aan. We innoveren en ontwikkelen. We zijn wendbaar en adaptief. Zo kun je leven in deze waterrijke delta. Zo worden we een demodelta en willen we een bron van inspiratie zijn voor toekomstgericht samen leven met het water.

Zwolse verblijfskwaliteit aan het water

3.2 Participatie over Ons Zwolle van Overmorgen

Onze inwoners, wijkraden, belangenorganisaties, ondernemers en andere betrokkenen speelden een belangrijke rol in de totstandkoming van dit Ruimtelijk Toekomstperspectief. Deze participatie vond plaats in verschillende rondes en op uiteenlopende manieren: via gesprekken, bijeenkomsten, online platformen, ateliers en een grootschalige campagne.

Hanza! – participatie in drie fasen
We werkten volgens de Hanza!-methodiek, waarbij inwoners stapsgewijs worden meegenomen in het proces.

In *fase 1 en 2* (voorjaar t/m december 2024) haalden we met diverse partners (waaronder wijkraden, belangenverenigingen en jongerenorganisaties) input op in vier werkateliers. Inwoners konden in de zomer en in het najaar van 2024 actief meedenken via onder andere digitale enquêtes (600 reacties), in de Reizende Woonkamer die langs alle wijken toerde, een jongeren Meet-Up en tijdens het Toekomstfestival.

Met de input werden keuzes gemaakt uit de verschillende toekomstscenario's en getrechterd naar één Ruimtelijk Toekomstperspectief voor Zwolle in en na 2040.

In *fase 3* (januari – december 2025) legden we het concept van dit Ruimtelijk Toekomstperspectief eerst voor aan de stakeholders (werkatelier 5) en vervolgens aan de Zwolse samenleving (april – mei 2025). Inwoners konden opnieuw reageren via een online enquête (1000 reacties), tijdens inloopavonden in Berkum, Tolhuislanden, Zwolle-Zuid en Wijthmen, in de Reizende Woonkamers en tijdens het Open College. Voor jongeren organiseerden we een speciale Reizende Woonkamer en een gastcollege op Deltion. We ontvingen honderden reacties waarin inwoners hun zorgen, wensen en ideeën deelden over met name de plannen voor woningbouw. Maar het ging ook over mobiliteit, klimaat, landschap en Zwolse identiteit.

Concrete aanpassingen
De opbrengst van de participatie heeft geleid tot een aantal concrete aanpassingen in dit definitieve Ruimtelijk Toekomstperspectief. Zo vroegen bewoners uit Ittersummerbroek (Zwolle-Zuid) aandacht de thema's ecologie/groen, waterberging, energietransitie, alternatieven voor woningbouw in de stadsranden, overbelasting van voorzieningen en infrastructuur, en de cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Op basis van deze punten hebben we toevoegingen en aanscherpingen gedaan in het Ruimtelijk Toekomstperspectief. Ook zijn de kaarten en teksten over mobiliteit verduidelijkt, mede naar aanleiding van veel gestelde vragen over ontsluiting, verkeersdruk en de locatie van een nieuw station in Zwolle-Zuid. We hebben benadrukt dat we gelijktijdig willen starten met verschillende gebiedsontwikkelingen, maar wel met flexibiliteit in de planontwikkelingen om wendbaar en adaptief te kunnen zijn.

Zwolle-Zuid en Zwolle-Oost
Er waren veel vragen en zorgen over de uitbreidingen ten zuiden van Zwolle-Zuid en ten zuiden van Berkum. Op basis van participatie hebben we het Ruimtelijk Toekomstperspectief op deze punten concreter gemaakt. Zo is nu opgenomen waarom deze gebieden geschikt zijn voor uitbreiding, onder meer vanwege hun ligging in relatie tot bestaande infrastructuur, de potentie om te combineren met water- en klimaatopgaven, en de mogelijkheid om landschappelijk en ecologisch goed aan te sluiten op hun omgeving. Bij Zwolle-Zuid is extra aandacht besteed aan de landschappelijke structuur, waterveiligheid, ecologische verbindingen, recreatie en de overgang naar de bestaande wijk. We geven specifiek aan dat de Nieuwe Vecht als robuuste blauwgroene verbinding onderdeel uitmaakt van het gebied Vechtrand en gelijktijdig een buffer vormt tussen Berkum en Vechtpoort 1, voor het behoud van het dorpse karakter van Berkum.

Participatie nu én in de toekomst
Het gehele participatieproces staat uitgebreid beschreven in het participatiejournaal dat gelijktijdig met dit Ruimtelijk Toekomstperspectief is opgeleverd.
Met het vaststellen van dit Ruimtelijk Toekomstperspectief eindigt de participatie niet. Inwoners en andere belanghebbenden worden actief betrokken bij de verdere uitwerking van de aangevulde Omgevingsvisie én in de gebiedsgerichte plannen die daarna volgen. Hoe concreter de plannen worden, hoe gerichter inwoners en partners mee kunnen denken. Dat is en blijft super waardevol. Want Zwolle maken we samen!

Afbeelding 4. In gesprek tijdens de reizende woonkamer

3.3 De Basiswaarden

In het proces om te komen tot het Ruimtelijke Toekomstperspectief hebben we gesprekken gevoerd met stakeholders om de belangrijke waarden te identificeren die Zwolle (ruimtelijk) aantrekkelijk maken. De basiswaarden komen daarnaast voort uit de ontwikkelprincipes die uit de huidige Omgevingsvisie en Verstedelijkingstrategie naar voren zijn gekomen. Dit heeft geleid tot vier basiswaarden die nu en in de toekomst centraal blijven staan en de basis vormen voor toekomstige ontwikkelingen.

De vier basiswaarden zijn: Zwolle ondernemende groeiregio, Zwols ‘noaberschap’ door sterke sociale netwerken, Zwolle nabij door duurzame en aantrekkelijke verbondenheid en Zwolle deltaspons door een robuust blauwgroen netwerk. Richting de toekomst moeten deze basiswaarden altijd behouden en versterkt worden. Ze bieden kwalitatieve richting en focus voor de stad, het buitengebied en de functie in de regio. De basiswaarden vormen daarom de sturingsfilosofie voor de komende opgaven en ambities. De basiswaarden zijn niet alleen leidend in keuzes, maar ook sturend voor de invulling van opgaven. Zo zorgen de basiswaarden ervoor dat Zwolle aantrekkelijk is en blijft om te wonen, werken en recreëren, en dat zowel het fysieke kapitaal als de menselijke maat behouden blijft.

Zwolle ondernemende groeiregio

Zwolle is het hart van de klimaatbestendige groeiregio, waar een hoge concentratie werkgelegenheid en stedelijke voorzieningen samenkomen in het midden van de delta en een uniek landschap. Het stedelijk gebied, het water- en bodemsysteem en het omliggende buitengebied zijn hier onlosmakelijk met elkaar verbonden. Zwolle is de centrumstad in de regio en daarnaast een belangrijke schakel in het stedelijk netwerk Nederland. Als belangrijk knooppunt verbindt Zwolle niet alleen de regio, maar ook de noordelijke provincies met de rest van Nederland. Zo vormt bijvoorbeeld station Zwolle een cruciale schakel in alle windrichtingen, als het grootste spoorknooppunt van Nederland, op Utrecht na. Daarnaast speelt Zwolle een sleutelrol in de delta, waar water vanuit de IJssel en de Vecht, Zwarte Water, weteringen en beken samen komt. We doen en handelen vanuit de 'Hanzementaliteit' en kenmerkt zich door creativiteit, samenwerking en ondernemerschap.

Zwols 'noaberschap' door sterke sociale weefsels

De Zwolse gemeenschap staat bekend om haar grote mate van betrokkenheid en samenwerking, met bijvoorbeeld een aanzienlijk hoger percentage vrijwilligers (ca. 4% meer dan het Nederlands gemiddelde). Deze sociale verbondenheid vormt de ruggengraat van buurten en wijken tot de stad als geheel. De voorzieningen in de wijken zorgen voor 'ziel in de wijk': daar ontstaat verbinding tussen mensen. De ontmoetingsplekken en de menselijke maat die Zwolle rijk is, dragen bij aan de ruimte voor de sociale netwerken. Zwolle speelt daarnaast ook een belangrijke sociale rol in de regio, met functies op het gebied van werken, voorzieningen, recreatie en wonen.

Afbeelding 5 de Basiswaarden

Zwolle nabij door duurzame en aantrekkelijke verbondenheid

Zwolle staat bekend om de fysieke nabijheid, door goede infrastructuur voor actieve mobiliteitsvormen en lokale bereikbaarheid. Dagelijkse voorzieningen bevinden zich in de nabijheid van waar mensen wonen. De nabijheid van werkgelegenheid in de stad draagt bij aan de aantrekkelijkheid van Zwolle. De stad beschikt over een uitgebreid netwerk van fietspaden en doorfietsroutes, wat zorgt voor een hoog fietsgebruik onder de Zwollenaren.

Zwolle deltaspons door een robuust blauwgroen netwerk

Zwolle ligt op een plek waar een serie hogere en lagere gelegen gronden dicht bij elkaar liggen, omgeven door rivieren (IJssel, Vecht, Sallandse Weteringen) die afstromen richting IJsselmeer. Het leven met water heeft voorspoed en welvaart gebracht. Het waterrijke landschap waarin Zwolle zich heeft ontwikkeld geeft richting aan de toekomst van Zwolle. De bescherming van mensen en functies in een kwetsbare delta moet door klimaatverandering blijvend worden gewaarborgd. Dit biedt richting aan de ontwikkeling en het beheer van stad en landelijk gebied. Het wordt niet alleen natter, maar ook droger en heter. Een robuust blauwgroen netwerk is daarom essentieel voor een gezonde leefomgeving en is kenmerkend voor Zwolle. Het is dan ook een basiswaarde die richting geeft aan het Zwolle van 2040.

Groen groeit mee met de ontwikkeling van de stad. We richten ons op kwalitatieve structuurversterking, leveren maatwerk en benaderen opgaven vanuit het grotere geheel (buurten, wijken, gebieden, stad, landelijk gebied). We benutten kansen en verbinden opgaven actief, zodat ze complementair zijn.

3.4 Principes van de basiswaarden

Deze vier waarden vormen de kern van onze ruimtelijke keuzes en zorgen ervoor dat toekomstige ontwikkelingen bijdragen aan de unieke kwaliteiten van Zwolle. Per basiswaarde zijn principes gedefinieerd die in alle ontwikkelingen de basis zijn.

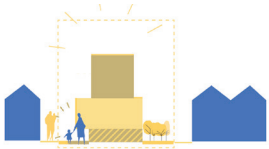
Zwolle ondernemende groeiregio

Zwolle is het warme hart van de regio, en daarmee de motor voor stedelijke- en economische ontwikkelingen. We versterken de stedelijke economie door te sturen op een schaalsprong in stedelijkheid in Zwolle, waarmee we stevig inzetten op mens- en kennisintensieve economie.

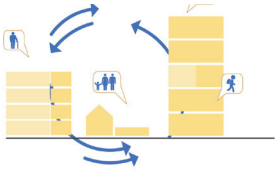
Zwolle is onderdeel van het stedelijke netwerk Nederland en levert daaraan een fundamentele bijdrage.

Zwolle koestert haar hanzementaliteit. We werken samen, gunnen elkaar wat en er is ruimte voor ondernemerschap, innovatie en talent.

Zwols noaberschap door sterke sociale weefsels



Nieuwe ontwikkelingen worden benut om bestaande sociale structuren te versterken en stimuleren. Bijvoorbeeld door het toevoegen van actieve functies en voorzieningen die de lokale economie bevorderen, zoals het ondersteunen van inclusie, lokaal ondernemerschap, bestaanszekerheid en levendige wijken. Ontmoetingen worden gestimuleerd op alle schaalniveaus.



Een mix van woningtypen en prijsklassen creëren met een diverse samenstelling van bewoners. Doorstroom wordt gerealiseerd door passend woonprogramma toe te voegen in bestaande wijken voor bestaande doelgroepen.

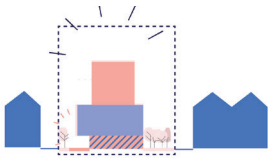
Er wordt ingezet op een levensloopbestendige woonomgeving met een toegankelijke openbare ruimte voor iedereen (ook voor mensen met een fysieke beperking) met bijvoorbeeld brede veilige trottoirs en oversteekplaatsen.

Collectieve initiatieven zoals buurttuinen of collectieve woonvormen worden gestimuleerd.

Toegankelijke ontmoetingsplekken liggen op knooppunten binnen fiets- en wandelnetwerken.

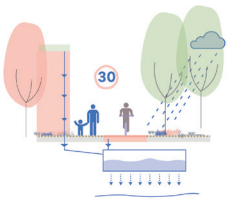
Afbeelding 6 principes van de basiswaarden

Zwolle nabij door duurzame en aantrekkelijke verbondenheid

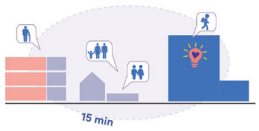


Nieuwe ontwikkelingen worden benut om het bestaande te versterken, door bijvoorbeeld functies slim te verweven en direct de openbare ruimte aan te pakken.

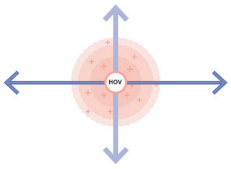
Actieve mobiliteit wordt gestimuleerd: dagelijkse voorzieningen zijn op fiets- en loopafstand.



In stadsstraten gaat de aanpak van aantrekkelijkheid, veiligheid en klimaatadaptatie in samenhang.



Werklocaties in de stad zijn van groot belang voor de nabijheid van werk. Ze worden verbonden met de bestaande wijken met aantrekkelijke routes voor actieve mobiliteit.



We zetten in op goed bereikbare HOV-knooppunten en bouwen in een hogere dichtheid rondom die HOV-knooppunten.

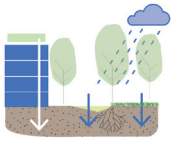
Zwolle deltaspons door een robuust blauwgroen netwerk

Groen groeit mee met de ontwikkeling van de stad. We kijken daarbij naar het grotere geheel en leveren maatwerk.

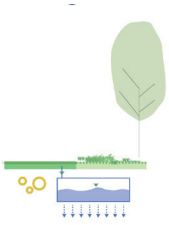
Gebiedsontwikkeling is de blauwgroene klimaatmachine: nieuwe ontwikkelingen benutten we om blauwgroene structuren te verbeteren of toe te voegen en om klimaatadaptieve maatregelen in te passen.

We passen in de ontwikkeling natuurlijke en meervoudige oplossingen toe, door bijvoorbeeld blauwgroene kwaliteit te combineren met aantrekkelijke routes voor actieve mobiliteit.

We vangen de druppel op waar deze valt: hoogwaardig hergebruik van hemelwater door te infiltreren, te bergen en vertraagd af te voeren.



We versterken bij alle opgaven de sponswerking, eventueel met innovatieve oplossingen zoals wateropvang op gebouwen.



Ruimte voor de ondergrond: koppelkansen tussen groen, water (sponswerking) en energie.

De ontwikkelprincipes voor blauwgroen worden in het volgende hoofdstuk verder uitgewerkt.

3.5 Ruimtelijk toekomstbeeld: groei in balans

De basiswaarden van Zwolle vormen het afwegingskader voor de ontwikkeling van de stad en het buitengebied: Zwolle ondernemende groeiregio, Zwols noaberschap door sterke sociale weefsels, Zwolle nabij door duurzame en aantrekkelijke verbondenheid, Zwolle deltaspons door een robuust blauwgroen netwerk. De sterke samenhang van bestaande sociale netwerken, een compacte stad met wonen, werken en voorzieningen in nabijheid in een klimaatbestendige blauwgroene delta zorgen voor een Zwolle van Overmorgen, dat klaar is voor de toekomst. Dit betekent dat bij de opgaven zoals die in hoofdstuk 4 benoemd staan, de vier basiswaarden altijd het vertrekpunt vormen, waarbij ook geldt dat opgaven altijd in samenhang bezien moeten worden. In hoofdstuk 5 maken we die samenhang zichtbaar.

In dit hoofdstuk geven we richting aan het Ruimtelijk Toekomstbeeld in 2040: hoe ziet Zwolle eruit in 2040, met een doorkijk naar 2050.

De strategische ligging van Zwolle in het spoor- en wegennetwerk van Nederland maakt de uitgangspositie als economische motor van de regio bijzonder sterk. Zwolle is een vestigingsplaats voor (nieuwe) bedrijvigheid én inwoners met een sterke blik naar buiten gericht. Zo realiseren we ook de woonopgave die hoort bij het hart van de regio. Om ruimte te geven aan de voorziene groei in banen en woningen starten we vanuit de sociale netwerken: wijken en buurten versterken door (kleinschalige) toevoeging van woningen of voorzieningen met een gedifferentieerd woonmilieu. Hierbij geldt: nieuw helpt bestaand. Nieuwe toevoegingen versterken de wijk, waardoor deze gezonder, aantrekkelijker, groener en beter verbonden wordt. Een gedifferentieerd woonprogramma stimuleert de doorstroming in de eigen buurt, terwijl ontmoeting op alle schaalniveaus wordt gestimuleerd: van gebouw tot bouwblok, van buurt- en wijkcentra tot de vergrote binnenstad.

Zwolle is een compacte stad, en nabijheid is een grote kwaliteit. In 2040 zal de stad nabijer zijn dan ooit. Dat bereiken we door verder te verdichten op slimme binnenstedelijke locaties. We zetten in op de STOMP-principes (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service (deelmobiliteit), Privéauto) waarin voetgangers en fietsers de prioriteit krijgen. Dit betekent dat het centrum en het deel van de stad binnen de Ring autoluw worden en doorgaand autoverkeer hier wordt geweerd. De Ring wordt daarbij goed ontsloten en bereikbaar voor autoverkeer. Dagelijkse voorzieningen zijn op loopafstand via aantrekkelijke wandel- en fietsroutes. Nieuwe ontwikkelingen worden ontsloten met hoogwaardig openbaar vervoer en worden aangehecht aan de bestaande stad. In het Zwolle van Overmorgen blijven belangrijke werkfuncties in de bestaande stad en worden bedrijven met relatief weinig arbeidsplaatsen in combinatie met een grote ruimteclaim bij Hessenpoort en de uitbreiding daarvan ondergebracht.

Zwolle als toekomstbestendige deltaspons zorgt ervoor dat water en groen niet alleen bijdragen aan waterveiligheid en klimaatadaptatie, maar ook aan een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Blauw en groen vormen daarom een basiswaarde voor de ontwikkeling van de opgaven van wonen, werken, mobiliteit en energie. We richten ons op het versterken van de hoofdstructuren, enerzijds voor de waterveiligheidsopgave en anderzijds om de verbinding te leggen tussen de stadsparken en regionale landschappen. Deze blauwgroene structuren verbinden wijken, versterken de biodiversiteit en bieden ruimte voor recreatie, ontspanning en ontmoeting. Aan de oostflank van de stad wordt een waterbergingslandschap ingericht: het overloopgebied van de Sallandse Weteringen, waarin klimaatadaptief wonen en bouwen zichtbaar wordt.

3.6 Integraal kaartbeeld

De kaart op de volgende pagina toont het integraal toekomstperspectief. In hoofdstuk 4 worden de lagen blauwgroen, wonen, economie mobiliteit en energie toegelicht. De legenda aan de onderzijde van deze pagina toont ook de opbouw van de thematische lagen, de legenda eenheden worden in hoofdstuk 4 toegelicht. Belangrijke gebieden waar veel opgaven samen komen, de zogenaamde 'sleutelgebieden,' worden verder toegelicht in hoofdstuk 5.

Legenda

BESTAAND
- Hoofdgroenstructuur (huidige Omgevingsvisie)
- Blauwe structuur (huidige Omgevingsvisie)
- Dijk
- Natura 2000-gebied

TOEKOMST
- Blauwgroene ruggengraat versterken en verbinden
- Blauwgroene verbinding: kwaliteitsimpuls
- Blauwgroene verbindingen vanuit omliggende groenstructuren de wijk in (indicatief)
- Rekening houden met water
- Zoekgebied tijdelijke waterberging, rekening houden met water
- Indicatieve verbinding in waterstructuur tussen Weteringen en (Nieuwe) Vecht
- Nieuw stadspark: Stadspark Stadsbroek onderdeel van gebiedsproces Stadsbroek, en Stadspark Vechtrand onderdeel van gebiedsprogramma Vechtrand.
- Zoekgebied recreatief uitloopgebied

BESTAAND
- Werkgebied kantoren, detailhandel en horeca
- Werkgebied voorzieningen en maakindustrie
- Wergebied industrie
- MBO / HBO
- Ziekenhuis

TOEKOMST
- Zoekgebied ontwikkelen railterminal
- Transformatie naar woonwerkgebied
- Uitbreiding van werkgebied

BESTAAND
- Dynamisch gebied
- Stedelijk gebied
- Suburbaan gebied
- Wijkhart (winkels en/of buurthuis)
- Grote zorg-/cultuurvoorziening

TOEKOMST
- Volwaardig afronden ontwikkelingen gepland voor 2030 (wonen/kantoren)
- Wijkversterking: verdichting-/transformatiemogelijkheid
- Verdichting stationsgebied/transformatiemogelijkheid
- Ontwikkeling stadsranden wonen (stedelijk/groen-stedelijk)
- Gebiedsontwikkeling Stadsbroek
- Ontwikkeling/transformatie werkgebied naar woon-/werkgebied
- Ruimtelijke verbinding tussen Ceintuurbaanzone en Vechtpoort 1

BESTAAND
- Spoor
- Station
- HOV-halte
- Doorfietsroute of recreatieve fietsroute
- Stadsfietsroute
- Fietsroute Rondje Zwolle
- Autoweg / wijk- en gebiedsontsluiting
- Autosnelweg met toe-/afrit

TOEKOMST
- Station nieuw
- HOV-halte nieuw
- Stadsrandhub (zoekgebied)
- Centrumhub
- Nieuwe fietsverbinding (indicatief)
- Fietstunnel / autotunnel
- HOV-verbinding
- Verminderen barrierewerking
- Verblijfsgebied
- Wijk- en gebiedsontsluiting (indicatief)
- Versterken doorstroming en betrouwbaarheid ring
- Autoluw gebied (binnen stadsgrachten)

Infrastructuur

BESTAAND
- 110-220kV tracé bovengronds
- 110 tracé ondergronds
- 380kV tracé
- 380kV en 220kV TenneT station (bestaand en uitbreiden)
- 110 kV TenneT station + onderstation Enexis
- 110 kV schakelstation TenneT
- Energieopslag (bestaand)
- Biobrandstofopslag

TOEKOMST
- Voorkeurstracé ondergronds 110kV kabel
- Zoekgebied nieuw 10-20kV station (Enexis)
- Waterstofbackbone (indicatief)
- Energieopslag (potentieel)

Bronnen

BESTAAND
- Windturbine (bestaand)
- Elektrolyser (stroom > waterstof)
- Grote energievrager

TOEKOMST
- Windturbine (nieuw)
- Geothermiebron
- RWZI bron
- Aquathermiebron (in onderzoek)
- Groengas installatie

- Snellaadplein e-trucks

Let op: de kaart is indicatief. Er kunnen geen rechten aan worden ontleend. Nadere uitwerking volgt. De sleutelgebieden worden verder toegelicht in hoofdstuk 5.

3.7 Ontwikkelrichting: wendbaar en adaptief

In deze paragraaf staat hoe we de verschillende ontwikkelingen in de stad en het buitengebied vormgeven. Vanwege onzekerheden in de toekomst, onder andere op thema's als wonen, economie, mobiliteit, energietransitie en klimaat, is het van belang om flexibel en adaptief te blijven en ruimte te behouden voor groei, bijsturing en aanpassing van plannen. Vandaar ook dat bij wonen en economie gebruik gemaakt wordt van bandbreedtes. We monitoren trends en ontwikkelingen en gebruiken de inzichten daaruit voor de verdere en concretere planvorming van gebieden. Dit op zowel kwalitatief als kwantitatief vlak en altijd ook vanuit de specifieke kenmerken van een gebied (zoals landschappelijk en cultuurhistorisch).

Nieuw helpt bestaand

Om ruimte te geven aan de groei van de stad en onder andere de woonopgave is het wenselijk om verder te bouwen bovenop bestaande investeringen en plannen. We maken af waar we aan begonnen zijn. Het belangrijkste principe is hierbij dat we starten vanuit de bestaande stad. We benutten de huidige kwaliteiten, kansen en ontwikkelmogelijkheden van de stad en het buitengebied. We versterken de identiteit van Zwolle, waarbij het leven met water centraal staat, met de landschappelijke structuren als een stevig fundament. Investeringen dragen onder andere bij aan het versterken van het natuurlijk water- en bodemsysteem op lokaal, regionaal, en landelijk niveau.

We zetten in op de compacte stad, vanuit de vier eerdergenoemde basiswaarden en leggen de nadruk op kwaliteitsversterking en intensivering, op wonen, werken, voorzieningen met daarbij aandacht voor de bestaande wijken, waarbij ontwikkelingen bijdragen aan wijkversterking en sociale cohesie, zowel als het gaat om de bebouwde, als de onbebouwde ruimte.

Nieuwe ontwikkelingen versterken de bestaande stad. Wat er nieuw wordt toegevoegd ondersteunt de opgaven en ambities van de bestaande stad en het buitengebied en levert een actieve bijdrage aan de maatschappelijke opgaven waar we als gemeente voor staan, in samenwerking met de betrokkenen. Versterken van en werken aan de sociale cohesie en het versterken van voorzieningen in de bestaande en nieuwe wijken is hierbij het uitgangspunt. In deze strategie bouwen we voort op lopende ontwikkelingen. Dat doen we in de eerste plaats door de gebiedsontwikkelingen die al in de huidige Omgevingsvisie zijn vastgesteld af te maken en afspraken uit de Verstedelijkingsstrategie na te komen. Hierbij zorgen we ervoor dat investeringen die zijn gedaan en op dit moment worden voorbereid doorgang kunnen vinden. Dit helpt bij de ontwikkeling van deze gebieden, de kwaliteit van de integrale planvorming en het totstandkomingsproces.

Wijkversterking – verdichten en vergroenen in de bestaande stad

Het verzilveren van de kansen van de bestaande stad betekent ook het inzetten van andere binnenstedelijke locaties, met prioritering van de locaties die meerdere ambities kunnen versterken (nabijheid, economie, groen, klimaat etc.). Dat betekent dat actief gezocht wordt naar ontwikkelkansen in de wijken en dat het woon- en voorzieningenprogramma hier per buurt wordt afgestemd en met maatwerk wordt vormgegeven. We kijken naar de woningdifferentiatie en de kwaliteiten die in de buurt versterkt of verbeterd kunnen worden. Daarmee stimuleren we bijvoorbeeld doorstroming van senioren in de eigen wijk of buurt en andere doelgroepen en we verbeteren de sociale cohesie van wijken. De gemeente stuurt hierbij mee op het realiseren van betaalbare en kwalitatief hoogwaardige woningbouw van verschillende typen en groottes. Hiermee wordt het bestaande woningaanbod in de wijken gedifferentieerder en is de kans groter dat bewoners binnen hun eigen buurt kunnen verhuizen. De condities voor deze binnenstedelijke ontwikkellocaties dienen zorgvuldig bewaakt te worden: met oog voor de groenkwaliteiten, erfgoed, wijkeconomie, wateropgaven, klimaatadaptatie, biodiversiteit en duurzame energietransitie. Het verder verstedelijken rondom de aanwezige kwaliteiten heeft als voordeel dat er meer draagvlak is voor voorzieningen en dat de woon- en leefkwaliteit van bestaande en nieuwe inwoners wordt verbeterd. Meer mensen en grotere sociale interactie dragen ook bij aan een verbeterd gevoel van sociale veiligheid.

Uitbreiding: stadsranden

Het is wenselijk om de stadsranden te ontwikkelen en uit te breiden met vooral grondgebonden woonmilieus. Daarmee kunnen we kwalitatief ruimte bieden aan woningen die we in de bestaande stad

niet kunnen bouwen en waar geen ruimte voor is. De mate van uitbreiding in de stadsranden is afhankelijk van hoe trends en ontwikkelingen zich in de toekomst doorzetten. Bijvoorbeeld op het gebied van demografie: huishoudensontwikkeling, vergrijzing, doorstroming op de woningmarkt en economie. We spelen hier continu op in bij verdere planontwikkeling. Zo zijn we wendbaar en adaptief. Voor zowel wonen als economie geldt dat we naast uitbreiding vooral ook inzetten op inbreiding. Daarmee gebruiken we de ruimte efficiënt en krijgt de compacte stad echt vorm. We gebruiken daarbij de basiswaarden als vertrekpunt, zodat elke ontwikkeling bijdraagt aan de unieke ruimtelijke kwaliteit van onze stad en het buitengebied.

Door de omvang van de locaties kunnen woongebieden gerealiseerd worden die de druk op de bestaande stad kunnen verlichten en een aanvullend programma toevoegen. Met ruimte voor de woonbehoeftes en een breed stedelijk programma inclusief voorzieningen. Ontwikkelen aan de bestaande stad helpt bij de aanhechting, verbinding en koppelkansen van wijken en buurten met elkaar. Vanuit de basiswaarde van de compacte stad is het uitbreiden aan de bestaande stad belangrijk: nieuwe inwoners kunnen eenvoudiger en op meerdere manieren (openbaar vervoer, fiets en auto) de bestaande stad bereiken. Een belangrijke kans ligt in de ontwikkeling van blauwe en groene ambities voor ecologie, natuur, klimaatadaptatie en waterberging. Dit wil zeggen diffuus opgebouwde stadsranden waar landschap en stad in elkaar overgaan en op een duurzame ecologisch hoogwaardige manier stad wordt gemaakt. In diverse woonvormen: van grondgebonden eengezinswoningen, patiowoningen tot kleinschalige gestapelde appartementen. Afhankelijk van de locatie zal maatwerk nodig zijn om het woonprogramma samen te stellen, in relatie tot nabijheid van openbaar vervoer, voorzieningen, bodem- en watergesteldheid.

4. Onze opgaven

4.1 Inleiding
In dit hoofdstuk worden de verschillende kaartlagen blauwgroen, wonen, economie, mobiliteit en energie toegelicht. Ook de ruimtelijke vertaling van de maatregelen per thema komt hierbij aan bod.

4.2 Blauwgroen
Blauwgroen is één van de basiswaarden in dit Ruimtelijk Toekomstperspectief en daarmee een leidend principe in de ontwikkelrichting. Dit betekent enerzijds dat blauwgroen richting geeft aan de gebiedsontwikkelingen, zowel in de stad, als in het buitengebied. Anderzijds betreft blauwgroen ook een opgave in het kader van klimaatverandering en de (gebruiks) waarde van groen voor mens en dier. We kijken daarbij naar koppelkansen op verschillende schaalniveaus (wijken, buurten, gebieden, stad, landelijk gebied), leveren maatwerk en richten ons op kwalitatieve versterking van de bestaande structuren.

De kern van blauwgroen is dat met een robuust blauwgroen netwerkverbindingen ontstaan door de hele stad, waarbij wijken, buurten, de binnenstad en het landelijk gebied één systeem vormen. Blauwgroen zorgt ervoor dat we extreem weer het hoofd kunnen bieden in verschillende situaties, zowel in extreem droge, als in extreem warme, en extreem natte periodes. Het blauwgroene netwerk werkt daarbij als een spons en zorgt voor verkoeling. Daarnaast biedt het de mogelijkheid om water te bergen als de IJssel en de Vecht vol zitten. Met Blauwgroen zorgt Zwolle ervoor dat het stedelijk gebied volwaardig meedoet als onderdeel van het systeem (Regionale Sponsstrategie). Daarnaast biedt een blauwgroen netwerk kansen ecologische verbindingszones te versterken en te realiseren.

Ook bewegen inwoners zich via blauwgroene verbindingen tussen bestemmingen en ervaren ze verkoeling bij hittegolven. Via zogenaamde haarvaten in wijken en buurten is groen voor iedere inwoner binnen handbereik. We versterken daarmee de gebruikswaarde van groen.

Blauw Zwolle
Zwolle heeft als stad in de IJssel-Vechtdelta een bijzondere positie. Door het complexe watersysteem en haar ligging tussen de IJssel, het Zwarte Water, de Vecht en de weteringen die dwars door de stad stromen is Zwolle kwetsbaar voor overstromingen. Door klimaatverandering en beslissingen van hogere overheden verandert het regionaal en landelijk watersysteem in en rondom Zwolle. Vanuit de zeespiegelstijging (IJsselmeer), zoetwaterbeschikbaarheid en rivierafvoerverdeling zal het in natte perioden natter worden in de delta van Zwolle. In de toekomst zal het hoofdsysteem (Vecht/Zwarte Water + IJsselmeer) vaker 'vol' zitten en kan het water van stad en regionaal systeem niet afvoeren via de keersluis (Hofvlietbrug). Dit betekent dat Zwolle zich dient voor te bereiden op natte perioden en tijdelijk zelf haar eigen broek op moet houden, zelf maatregelen moet nemen en de inrichting van de openbare ruimte daarop moet afstemmen. Dit doen we door onder andere in extreme situaties water tijdelijk vast te houden. We reserveren daarvoor onder andere ruimte bij de waterverbindingen Willemsvaart en de Nieuwe Vecht.

Maatregelen in Zwolle vormen een samenhangend pakket met regionale én landelijke maatregelen. Op lokaal, regionaal en landelijk niveau dienen de maatregelen met elkaar in balans te zijn, elkaar te versterken en meerwaarde te bieden naar de lange termijn. Samenwerking met regionale en landelijke partners is essentieel.
Het Zwolle van Overmorgen is een klimaatbestendige woon- en werkomgeving waarin water en bodem de ordening en de inrichting van stad en buitengebied richtinggevend zijn. We realiseren voldoende sponswerking in het stedelijk gebied door maatregelen te nemen om water te benutten, vast te houden of te vertragen. Dit is het hart voor de aanpak van hitte, wateroverlast, beperken gevolgen overstromingen en droogte.

De aanpak is in een paar grote brokken samen te vatten:
1. Waterveilige en klimaatbestendige inrichting van openbare ruimte, woningen, wegen, werklocaties, vitale voorzieningen, energie infrastructuur, evenals andere essentiële stedelijke functies.
2. Blauwgroene verbindingen die bijdragen aan de sponswerking van de stad en het buitengebied. Deze verbindingen vormen niet alleen een belangrijke basis voor de ruimtelijke en landschappelijke identiteit

van Zwolle, maar spelen ook een cruciale rol in het beperken van risico's door klimaatverandering.
3. Waterbergingen in en rond de stad en (her) nieuwe verbindingen, zoals bij de Nieuwe Vecht en de Willemsvaart en de verbinding tussen de weteringen en de (Nieuwe) Vecht. Bij de Polder Sekdoorn liggen er in dit verband goede kansen om aan te sluiten bij het gebiedsproces Lierderbroek-Sekdoorn. In dit gebiedsproces zoeken partijen samen naar kansen voor een toekomstbestendige ontwikkeling van het gebied. Water(veiligheid), landbouw, een aantrekkelijk landschap zijn hierbij belangrijke thema's.

Water en bodem zien we in Zwolle niet als een op zichzelf staand thema, maar als een integraal onderdeel van ruimtelijke ontwikkeling. Met de komende ruimtelijke ontwikkelingen wil Zwolle verantwoordelijkheid nemen en haar bijdrage leveren op systeemniveau (o.a. met Regionale Sponsstrategie) door water en bodem op locaties uit te werken, waarbij de locatie als onderdeel wordt gezien van het grotere geheel en in samenhang met de overige opgaven (denken buiten het 'bouwhek').

We houden bij de bouw van woningen, aanleg van infrastructuur en ontwikkeling van bedrijventerreinen structureel rekening met extremer weer. Dit draagt bij aan een gezonde en aantrekkelijke woonomgeving van de toekomst. Klimaatadapatief bouwen en beheren is dan ook waarvoor we staan en ondersteunt het blauwgroene stedelijke netwerk. Hiermee voorkomen we dat de opgaven vergroten en risico's afwentelen op de toekomst (lock-ins). We zoeken zo veel mogelijk de samenhang op in vormgeving van bijvoorbeeld woningen, wegen, vitale voorzieningen en waterberging. Op die manier voorkomen we ontwrichting door extremer weer (gevolg van klimaatverandering) en creëren we geen lock-ins.

Om de stad water- en klimaatbestendig te maken en aantrekkelijk te houden is het integreren van meerlaagse veiligheid in de Zwolse Omgevingsvisie essentieel. Dit betekent vanuit waterveiligheid niet alleen verbinden en samenwerken met het 'Hoogwater Beschermingsprogramma' voor het versterken van primaire waterkeringen (laag 1), maar ook het strategisch inrichten van ruimtelijke adaptatiemaatregelen (laag 2) en het verbeteren van crisisbeheersing en evacuatiestrategieën (lagen 3 en 4). Samen met waterbeheerders, Veiligheidsregio en GGD wil Zwolle op stedelijk netwerkniveau – in verbinding met regio – meerlaagsveiligheid vormgeven, waarbij slim gebruik wordt gemaakt van hoogteverschillen en lijnelementen in het (stedelijk) landschap. Het verleden is hierbij een inspiratiebron met bijvoorbeeld oude verbindingsroutes over de dekzandruggen. Door meerlaagse veiligheid integraal op te nemen in de gebiedsontwikkelingen, speelt Zwolle in op klimaatverandering en wordt (water) veiligheid structureel verankerd in ruimtelijke ontwikkelingen. Economische schade en maatschappelijke ontwrichting bij extreme weersomstandigheden worden hierdoor voorkomen of beperkt.

De blauwe verbindingen vormen een samenhangend geheel met het regionale water- en hoofdwatersysteem. Dit blauwe netwerk wordt gevormd door de Nieuwe Vecht en de Willemsvaart, die beiden tot aan de historische binnenstad lopen, in combinatie met de 'stadsrivier': het Almelose kanaal, de stadsgrachten en het Zwarte Water. Deze waterstructuren zijn niet alleen belangrijk voor waterafvoer en biodiversiteit (en daarom gaan blauw en groen ook vaak samen en spreken we van een blauwgroen netwerk), maar fungeren ook als klimaatbuffers die bijdragen aan waterberging en het tegengaan van overstromingsrisico's. Daarnaast versterken ze de Zwolse identiteit in harmonie met erfgoed in een hedendaagse klimaatbestendige context. Langs het blauwgroene netwerk zijn de stadsparken te vinden. Naast de bekende parken Engelse Werk, Zandhove Bos en Wezenlanden, komen er ook nieuwe stadsparken bij nabij Stadsbroek en Vechtrand (Ceintuurbaanzone, Vechtpoort 1 en Vechtpoort 2). Groene ecologische linten doorkruisen de wijken en zijn belangrijke spelers in waterbeheer, biodiversiteit en waterveiligheid. Hiernaast streven we naar een doorlopend watersysteem met groene oevers en een hoge biodiversiteit.

In Zwolle komt het regionale en landelijke watersysteem samen. De uitgangspunten van de regionale sponsstrategie zijn: water vasthouden en infiltreren in de bovenstroomse gebieden, vertragen in het middengebied en tijdelijk bergen (en afvoeren) benedenstrooms in extreme situaties. Zwolle ligt benedenstrooms en heeft ruimtelijk gezien veel potentie voor waterberging aan de oost- en zuidkant van de stad. Hier kan meer ruimte worden gemaakt als belangrijk noodventiel voor de weteringen en de

stadsgracht. Bijvoorbeeld waterberging rondom Zandhovebos en Marslanden, en de inzet van (nieuwe) woongebieden als onderdeel van het groter systeem, zoals in Vechtrand. Aan de west- en noordkant van de stad kunnen noodventielen (lagere gronden) langs de IJssel, rondom Aa-landen en in de Mastenbroekpolder ruimte bieden om tijdelijk water op te vangen. De waterbergingen kunnen gecombineerd worden met andere functies, zolang ze bijdragen aan het beheersen van extreme situaties.
Bij extreme neerslag in Salland en hoge waterstanden op het Zwartewater kan er nauwelijks water worden afgevoerd via de Stadsgracht richting Zwartewater en IJsselmeer. Zulke situaties, zoals in december 2023, zullen in de toekomst naar verwachting vaker optreden en extremer worden. Daarvoor is het dus van belang om de aanvoer vanuit Salland af te remmen (zie Sponsstrategie), in de stad extra ruimte te creëren voor waterberging. De Willemsvaart en de Nieuwe Vecht kunnen daarbij een belangrijke rol spelen. In die gevallen kunnen de Willemsvaart en Nieuwe Vecht de capaciteit/weerbaarheid tegen wateroverlast en schade vergroten door te gaan functioneren als meanders tussen regionaal en hoofdsysteem. Een directe verbinding tussen de Willemsvaart en de IJssel kan de stadsgracht en Zwolle-Zuid kan hierbij helpend zijn. In de regionale sponstrategie is dit als onderzoeksopdracht mee te nemen.
Omdat de Weteringen, stadsgracht, Vecht en IJssel verschillende watersystemen met verschillende waterpeilen zijn, moet een samenhangend systeem ontworpen worden. Hoe we omgaan met water draagt op veel verschillende manieren bij aan de bescherming van Zwolle. Een goed verbonden en robuust lokaal watersysteem helpt tegen lokale overstromingen, verkoelt de stad tijdens hittegolven en draagt bij aan biodiversiteit.

Groen Zwolle
Voor een gezonde stad en het behoud van het groene karakter van Zwolle, is het essentieel dat er een kwalitatief sterke en robuuste groenstructuur is en blijft. Dit is een belangrijk uitgangspunt bij verdere verdichting van de stad en de uitbreiding ervan. Want groen is niet alleen 'mooi om te zien', het zorgt ook voor herkenbaarheid en is nodig voor gezondheid, biodiversiteit en aanpassing aan een veranderend klimaat (hitte en koelte, water). We zetten in op het kwalitatief verbeteren van de groenstructuren en de gebruikswaarde ervan. We zien bij de lopende gebiedsontwikkelingen dat woningbouwplannen mede liggen in de hoofdgroenstructuur. We leveren dan maatwerk per opgave en benutten de kansen die zich voordoen voor een robuuste groene structuur die wijken, buurten, gebieden, de stad en het landelijk gebied met elkaar verbindt. Daarbij kijken we altijd naar het grotere geheel: de gehele Zwolse hoofdgroenstructuur, waarbij we inzetten op een kwalitatieve versterking daarvan.

In specifieke gevallen kunnen we ervoor voor kiezen om ruimte te geven aan een woningbouwinitiatief als deze is gelegen in een laagwaardig deel van de hoofdgroenstructuur, waar geen specifieke opgave vanuit groen ligt. Dit ter plaatse van bijvoorbeeld gras, lage beplanting en niet/weinig waardevolle bomen. Tegelijkertijd kijken we wel hoe we elders de hoofdgroenstructuur kunnen versterken, waarbij we zoeken naar structuurversterking en verbindingen. We zien ook mogelijkheden voor het 'vergroenen' van woningen, kantoren en bedrijfspanden. We gaan dan ook uit van het principe dat als de Zwolle groeit, groen meegroeit: voor mens en dier. Hiervoor zijn ook recreatieve uitloopgebieden aan de rand van de stad nodig als onderdeel van het gemengd landelijk gebied om te wandelen en te fietsen. Naast de recreatieve functie bieden we (en dat betreft maatwerk op de specifieke locatie) ook ruimte aan biologische- en stadslandbouw, verbreding van landbouwbedrijven, hoogwaardige verblijfsaccommodaties, landschap, natuur, cultuurhistorie, wonen, klimaatadaptatie en kleinschalige, passende niet-agrarische bedrijvigheid en detailhandel. De recreatieve uitloopgebieden staan in verbinding met de groene structuren in de stad. Gebruikers van die gebieden zijn inwoners, werknemers en bezoekers van Zwolle.

Het is belangrijk dat groen voor iedereen nabij en toegankelijk is. Hiervoor is het nodig dat de bestaande stedelijke hoofdgroenstructuur (zoals vastgelegd in de huidige Zwolse Omgevingsvisie) kwalitatief wordt versterkt, de biodiversiteit wordt vergroot en geïnvesteerd wordt in een gezond en toekomstbestendig bomenbestand. Vanwege de verdere verstedelijking van Zwolle reserveren we ruimte voor nieuw te realiseren stadsparken Stadsbroek en Vechtrand en voegen deze toe aan de Zwolse stedelijke hoofdgroenstructuur. Daarbij kijken we ook goed naar de druk op bestaande gebieden, zoals bijvoorbeeld de uiterwaarden langs de Vecht en de IJssel. Deze dienen als een robuust blauwgroene zone en niet als stedelijk uitloopgebied.

Om te zorgen dat mens en dier zich op een prettige manier tussen verschillende gebieden kunnen verplaatsen, zoeken we naar een kwaliteitsimpuls voor de groene verbindingen tussen verschillende wijken en groene en blauwgroene gebieden. Op sommige plekken door een verbetering van het groen wat al aanwezig is en op andere plekken door nieuw aan te leggen groene elementen. Hierdoor ontstaan mogelijkheden voor schaduw en beleving voor mensen, schuilgelegenheden en voedsel voor dieren en een betere sponswerking voor hemelwater.

Blauwgroen als richtinggevend casco voor toekomstige ontwikkelingen

Concreet betekent dit:

1. Bij ontwikkelingen wordt gebruik wordt gemaakt van het natuurlijk landschap en van het water- en bodemsysteem.
2. Ruimtelijke ontwikkeling vergroot de waterveiligheidsopgave niet en integreert (of maakt onderdeel uit van) met het grotere watersysteem van de regio, waarbij daar waar mogelijk wordt aangesloten op het natuurlijk systeem. Aansluitend op het water- en bodemsysteem wordt extremer weer (hitte, wateroverlast en de gevolgen van overstromingen) standaard meegenomen in beheer en in gebiedsontwikkelingen. Hiermee voorkomen we dat we de opgaven vergroten en risico's afwentelen op de toekomst. Nieuwe gebouwen, infrastructuur en voorzieningen passen bij de natuurlijke ondergrond of zijn gebiedseigen en helpen de bestaande stad.
3. Klimaatadaptief bouwen/beheren is de norm en ondersteunt het blauwgroene stedelijke netwerk. Hiermee brengen we de landelijke maatlat voor een klimaatadaptieve gebouwde omgeving in praktijk.
4. We benutten de investeringskracht van wonen, werken, energietransitie en mobiliteit om onze weerbaarheid te versnellen tegen extreem weer van hitte, droogte, wateroverlast en overstromingen. We ontwikkelen waterveilig en creëren vernieuwende concepten op bijvoorbeeld wonen en zijn daarmee een voorbeeld voor Nederland.
5. Meerlaagse veiligheid is onderdeel in gebiedsontwikkelingen. Dit om de risico's van extreem weer en overstromingen te beperken en om de opties naar de toekomst open te houden hoe we met waterveiligheid op lange termijn willen omgaan. Met het principe nieuw helpt bestaand geven we nieuwe ontwikkelingen zo vorm dat de waterveiligheidsopgave volledig wordt geïntegreerd. Daarnaast helpen nieuwe ontwikkelingen om schuil/verzamelplaatsen (shelters) en (evacuatie) routes op orde te krijgen.
6. De sponswerking in het stedelijk gebied en aan de buitenranden van de stad staat centraal. Water wordt hierbij opgevangen, vastgehouden en vertraagd afgevoerd.
7. De verbinding van lokaal water (sloten, geulen, vijvers, wadi's) met het regionale watersysteem wordt versterkt, waardoor het blauwgroene netwerk flexibeler en beter in staat wordt om extremer weer op te vangen. Dit doen we in combinatie met onder andere het vergroten van sponswerking.
8. Zwolle als toekomstbestendige deltaspons zorgt dat water en groen niet alleen bijdragen aan waterveiligheid en klimaatopgaven, maar ook aan een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.
9. Tijdelijke waterbergingen (noodventielen) worden aangewezen waar in extreme situaties water tijdelijk en met relatief weinig schade geborgen kan worden. Voor Zwolle betekent dit een grootschalige waterberging aan de zuidkant van Zwolle die ook onderdeel is van het regionale watersysteem.
10. We zien Vechtpoort 2 als een gebied waar we in hoofdzaak de ambitie voor de blauwgroene opgave kunnen realiseren.
11. Groen groeit mee met de verdere verstedelijking van Zwolle door:
    a. Twee nieuwe Stadsparken: Stadsbroek en Vechtrand
    b. Het aanwijzen van zoekgebieden als recreatieve uitloopgebieden voor inwoners, bezoekers en werknemers van Zwolle.
    c. Het kwalitatief versterken van de bestaande stedelijke hoofdgroenstructuur van Zwolle

Kaartbeeld blauwgroen

Legenda

BESTAAND

- Hoofdgroenstructuur (huidige Omgevingsvisie)
- Blauwe structuur (huidige Omgevingsvisie)
- Dijk
- Natura 2000-gebied

TOEKOMST

- Blauwgroene ruggengraat versterken en verbinden
- Sponswerking en groen in de wijk
- Blauwgroene verbinding: kwaliteitsimpuls
- Blauwgroene verbindingen vanuit omliggende groenstructuren de wijk in (indicatief)
- Rekening houden met water
- Zoekgebied tijdelijke waterberging, rekening houden met water
- Indicatieve verbinding in waterstructuur tussen Weteringen en (Nieuwe) Vecht
- Nieuw stadspark: Stadspark Stadsbroek onderdeel van gebiedsproces Stadsbroek, en Stadspark Vechtrand onderdeel van gebiedsprogramma Vechtrand.
- Zoekgebied recreatief uitloopgebied

Let op: de kaart is indicatief. Er kunnen geen rechten aan worden ontleend. Nadere uitwerking volgt.

0 1 km 2 km

4.3 Wonen

In het Zwolle van Overmorgen voegen we nieuwe woonmilieus toe die passen bij de eigenheid, de plek en de identiteit van Zwolle. Ook stimuleren we doorstroming. We sturen op een integrale ontwikkeling van locaties in bestaande en nieuwe woonwijken. Het uitgangspunt hierbij is 'nieuw helpt bestaand': elke ontwikkeling draagt bij aan de opgaven van de bestaande stad.

We zetten zowel in op woningbouw binnen de stad als daarbuiten. In Zwolle werken we al volop aan woningbouwontwikkelingen, die we volledig afronden. Daarnaast richten we ons op binnenstedelijke wijkversterking, waarbij woningbouw fungeert als een hefboom voor het aanpakken van de opgaven waar de wijk voor staat. Dit omvat onder andere het versterken van de sociale cohesie, veiligheid, vergroening en het creëren van een gezonde en aantrekkelijke buitenruimte.

Met de binnenstedelijke locaties kunnen we niet de volledige woningbehoefte accommoderen. Binnen de bestaande stad zijn de woonmilieus vooral stedelijk en is sprake van gestapeld bouwen voor kleinere huishoudens. Nieuwe woningbouwlocaties aan de stadsranden bieden kansen om meer groenstedelijk en voor meerdere doelgroepen te bouwen, waaronder gezinnen. Daarnaast dragen woningbouwlocaties aan de stadsranden bij aan het verbinden van opgaven in de stad en het buitengebied. Bijvoorbeeld door woningbouw te combineren met het versterken van het blauwgroene netwerk.

Woonmilieus

In de Zwolse ontwikkellocaties creëren we verschillende stedelijke woonmilieus. Variërend van hoog- en centrumstedelijk in de bestaande stad, met hoge dichtheden nabij ov-knopen, tot groenstedelijk, met een divers woonmilieu, waaronder in ieder geval grondgebonden woningen, aan de randen van de stad. Door compact te bouwen en de voetafdruk te verkleinen ontstaat ruimte voor een royale maat aan groen, water en ruimte voor lopen en fietsen in deze buurten. In de uitwerking van de gebiedsontwikkeling dient het blauwgroene raamwerk als basis voor de uitwerking en invulling met bebouwing en andere functies.

Het groenstedelijke woonmilieu kan door een bandbreedte aan dichtheden verschillende verschijningsvormen aannemen, waarbij gestreefd wordt naar een combinatie van woningtypes passend bij de Zwolse woonbehoefte: geen 'one size fits all'. Laagbouw, grondgebonden of dubbelgestapelde gezinswoningen worden afgewisseld met stedelijke woningtypes, waarbij het groene karakter in alle aspecten centraal staat: van de openbare ruimtes tot de semicollectieve hoven en parken en private buitenruimten.

De woningbouwlocaties

Onderstaande tabel laat zien waar we woningbouw voorzien in Zwolle voor de periode tot 2040 met een doorkijk tot 2050. Het Volkshuisvestingsprogramma dat gemeente Zwolle gaat opstellen geeft een concretere kwalitatieve en kwantitatieve invulling van de geraamde ontwikkelingen. De geraamde optelsom van de woningbouwopgave per gebied past binnen de bandbreedte van de opgaven die in de regionale ontwikkelstrategie is geformuleerd, namelijk het bouwen van 15.000 tot 25.000 woningen in Zwolle, inclusief de huidige Omgevingsvisie. We groeien in balans op basis van de huishoudensprognoses en de afspraken die zijn gemaakt binnen de Regio Zwolle. We zijn daarbij wendbaar en adaptief en gaan daarom ook uit van bandbreedtes

Ontwikkeling	**Woningaantallen**
Volwaardig afronden huidige ontwikkelingen	ca. 10.000 woningen (= huidig programma)
Wijkversterking	ca. 2000 woningen
Stadsrand gebiedsontwikkeling Vechtrand • Ceintuurbaanzone • 'Vechtpoort 1'	 ca. 2500-5000 woningen ca. 1500-3000 woningen
Stadsrand gebiedsontwikkeling Zwolle-Zuid/zuid, incl. Stationsomgeving • Zwolle-Zuid/zuid • Stationsomgeving Zwolle-Zuid	 ca. 2000 - 3000 woningen ca. 250 - 500 woningen
Stadsbroek	Aantal woningen afhankelijk van de lopende verkenning, op basis van richtinggevende planologische uitspraken voor dit gebied.
Totaal	*Ca 18.250 tot 23.500 woningen*

Ontwikkelingen met een raming van woningaantallen

Stedelijke woonmilieus	Groenstedelijke woonmilieus	Gemengde woonwerkmilieus

Funenpark, Amsterdam, Nederland

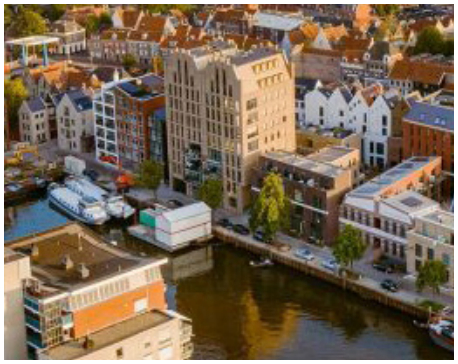
Boschveld, 's-Hertogenbosch, Nederland

Hamerkwartier

Västra Hamnen, Malmö, Zweden

Schoonschip

Waterrijke woon-werk milieus



Kraanbolwerk Zwolle

Common woods, Amersfoort, Nederland

Oostpoort, Amsterdam

Afbeelding 7 Referentiebeelden van woonmilieus

Volwaardig afronden huidige ontwikkelingen

Er zijn al veel ontwikkelingen gaande die een nieuw woonprogramma toevoegen aan de stad. Er wordt ingezet op het volwaardig afronden van de huidige ontwikkellocaties, waaronder:

- Spoorzone, Stadshart, Nieuwe Veemarkt/ Meeuwenlaan, Zwartewaterallee/-zone, Oosterenk, uitbreiding Stadshagen, Breecamp West, herontwikkeling voormalige Harculocentrale en het buitengebied (inclusief de dorpen Wijthmen, Windesheim en erftransformatie):

De huidige woningbouwplannen sluiten nog onvoldoende aan bij de woonbehoefte. Er zijn te veel (te) kleine woningen gepland voor één- en tweepersoonshuishoudens dan waar op de korte termijn behoefte aan is. Waar mogelijk sturen we het bestaande woningbouwprogramma bij, waarbij betaalbaarheid een belangrijk uitgangspunt blijft. Daarvoor zien we de meeste kansen in zogenaamde 'zachte' en daarmee nog beïnvloedbare plannen.

Wijkversterking (onder andere stadsscanlocaties)
Naast het volwaardig afbouwen van de huidige woningbouwplannen zetten we in op binnenstedelijke verdichting ten behoeve van wijkversterking. Hier liggen vooral kansen voor gestapeld bouwen. Om de betaalbaarheid van woningbouw haalbaarder te maken, passen we maatwerk per wijk toe in welke prijsklassen we toevoegen in bestaande wijken en wat voor type woningen dat zijn.

Nieuwe stadswijken en –buurten in de stadsranden
Naast inbreiding in de bestaande stad zoeken we ruimte voor wonen aan de stadsranden van Zwolle. Dit doen we omdat we ook na 2030 - met het afbouwen van Stadshagen - ruimte willen bieden voor verschillende typen gezinswoningen. We zien hier ook ruimte voor levensloopbestendige woningen. Deze doelgroep is belangrijk voor een vitaal en toekomstbestendig Zwolle. De keuze voor het bouwen voor deze doelgroep hangt ook nauw samen met de toenemende vergrijzing en de mate van doorstroming op de woningmarkt van bepaalde doelgroepen (voornamelijk senioren) van gezinswoningen naar woningen voor kleinere huishoudens.

Bij de ontwikkeling van locaties in de stadsranden koppelen we de woonopgave met de andere opgaven in die gebieden. Zo bouwen we klimaatadaptief, netbewust en geven we groen de ruimte. Daarmee geven we de status van Zwolle als NOVEX-gebied ook echt inhoud.

De woningbouwlocaties die hierbij horen zijn:
- Vechtrand: Ceintuurbaanzone en Vechtpoort 1;
- Zwolle-Zuid/zuid, inclusief woningbouw in de stationsomgeving.

a. Vechtrand:
Vechtrand omvat het gebied van de Verkenning Ceintuurbaanzone, Vechtpoort 1 (tussen de Nieuwe Vecht en het spoor Zwolle-Meppel) en Vechtpoort 2 (ten oosten van het spoor Zwolle-Meppel). Het gebied is vanwege de klimaat- en wateropgave niet strak begrensd.

De Ceintuurbaanzone ondergaat een grootschalige transformatie naar een gemengd stedelijk gebied met een substantieel aantal extra woningen in verschillende woonmilieus, waarbij de stedelijke ontwikkeling aanvullend is op bijvoorbeeld het Stadshart en de Spoorzone en dus niet concurrerend. Strategische woningbouwontwikkeling is voorzien in het gebied Vechtpoort 1, waarbij woningbouw helpend is aan de bestaande wijk Berkum. De blauwgroene ruggengraat van de Nieuwe Vecht is hiervoor een belangrijke drager. De uitbreiding krijgt een groenstedelijk karakter, waarbij klimaatbestendige bouwvormen een cruciale rol spelen om robuust te bouwen op deze laaggelegen locatie.

b. Zwolle-Zuid/zuid
In Zwolle-Zuid stellen we een strategische woningbouwontwikkeling voor ten zuiden van de wijk Zwolle-Zuid. Dit met de toevoeging van het treinstation Zwolle-Zuid. Zo verbinden we deze kant van de stad beter met de regio. Rondom het station liggen mogelijk ook kansen voor verdichting met woningbouw.

Een uitbreiding met woningen ten zuiden van de wijk Zwolle-Zuid zorgt voor een verbinding tussen de stad en het buitengebied, met groenstedelijke woonmilieus.

Stadsbroek
Er loopt een apart gebiedsproces voor Stadsbroek. Stadsbroek wordt hét klimaatbestendige parklandschap van de Regio Zwolle! Een project waarmee we laten zien hoe groei in een klimaatbestendige delta mogelijk is. Natuurontwikkeling, recreatie, woningbouw smelten samen tot een landschap waar de inwoners van Zwolle trots op zijn en dagelijks willen verblijven. Het is een landschap dat beleefd wordt, dat gebruikt wordt om tot rust te komen en waar zowel mens als dier zich thuis voelen. Voor Stadsbroek zal uit het proces van de gebiedsvisie blijken in welke mate deze locatie een bijdrage kan leveren aan de behoefte aan suburbane woonmilieus.

Afweging opties voor uitbreiding voor wonen
We hebben een afweging gemaakt waar uitbreiding van Zwolle met woningbouw de beste kansen biedt. Vechtpoort 1 en Zwolle-Zuid/zuid komen hierbij naar voren als beste optie. Afwegingskader hiervoor zijn de in dit Ruimtelijk Toekomstperspectief genoemde basiswaarden. Belangrijke overweging is dat deze gebieden een motor kunnen zijn voor de realisatie van andere opgaven in die gebieden. Denk aan mobiliteit, landschap, ecologie en klimaatadaptatie.

De keuze voor Vechtpoort 1 en Zwolle-Zuid/zuid betekent ook dat we gebieden niet

aanwijzen als gebied waar de woonopgave een plek kan krijgen, zoals Vechtpoort 2 en een verdere uitbreiding van Stadshagen voorbij de Hasselterweg (N331)/Stuurmansweg, de polder Mastenbroek.

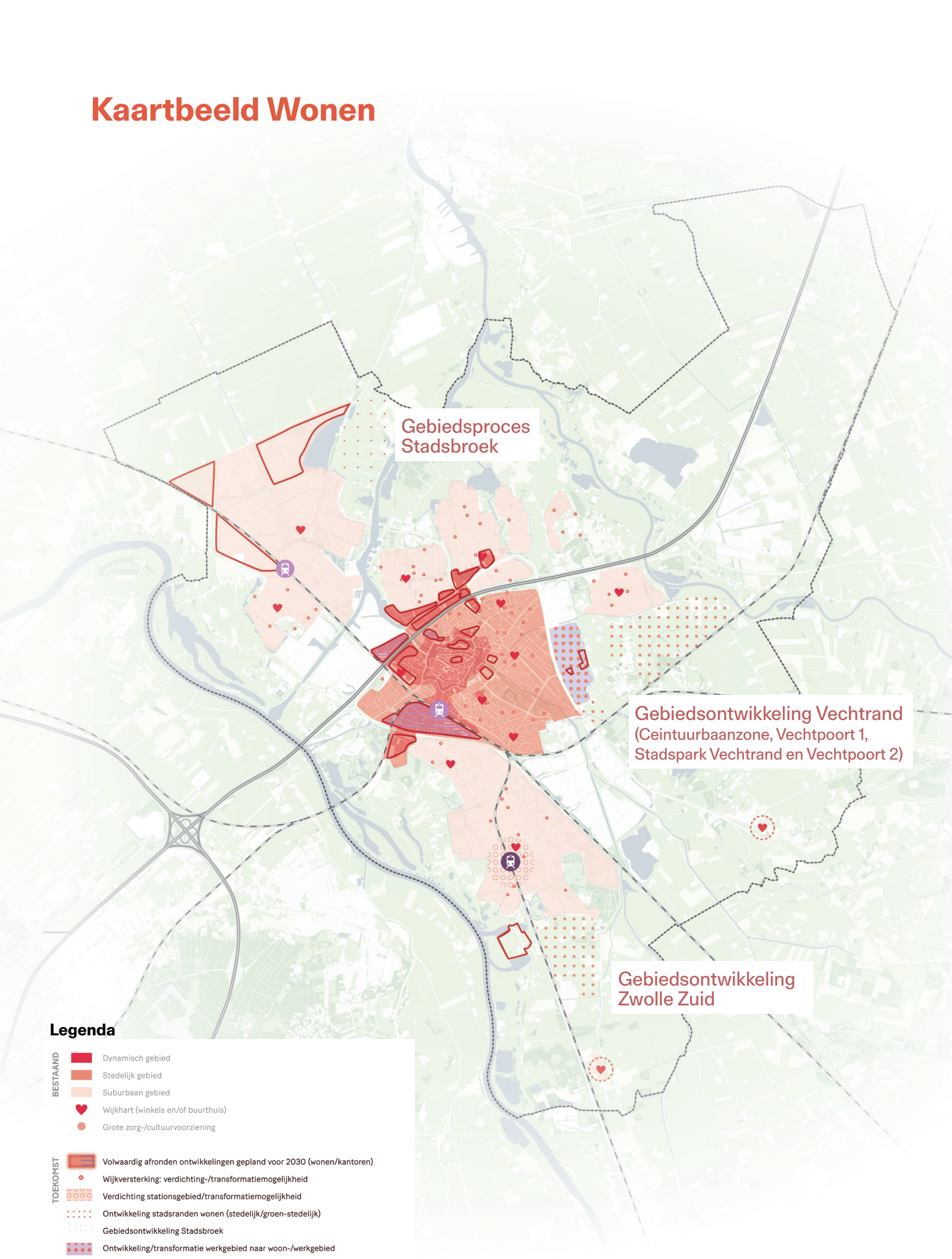
Vechtpoort 2: We hebben onderzocht wat de voor- en nadelen zijn van het ontwikkelen van één grote woonlocatie aan de oostkant van Zwolle. Specifiek op de locatie 'Vechtpoort 2'. Grofweg ligt die locatie tussen de treinsporen naar Meppel en Dalfsen. Voordeel van grondbezit is dat we hiermee de woonopgave kunnen versnellen. Desondanks is de overweging hier tot 2040 geen grootschalige woonwijk te gaan ontwikkelen, omdat:

- a. Inzetten op één grote uitbreidingslocatie op locatie Vechtpoort 2 niet aansluit bij de basiswaarden, zoals geformuleerd in het Ruimtelijk Toekomstperspectief. Denk aan nabijheid (van stedelijke voorzieningen) en nieuw helpt bestaand (versterken bestaande stad);
- b. Aantasting van landschappelijke waarden;
- c. Grote investeringen (maatschappelijk en privaat) noodzakelijk op het gebied van infrastructuur om de wijk te ontsluiten, zowel met trein als auto. Denk aan: grote verbindingswegen, ontsluitingswegen en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer. Ook benut het geen / weinig bestaande investeringen;
- d. In het verlengde van voorgaande: de mate van flexibiliteit is beperkt. Beginnen aan Vechtpoort 2 is het ook afmaken. Bijkomend risico is dat het de focus van investeerders verlegt van de bestaande stad naar de nieuwe uitbreidingswijk;
- e. Een grote uitbreidingslocatie staat op gespannen voet met (nieuw) provinciaal en eigen beleid (Omgevingsvisie, Verstedelijkingsstrategie). Inbreiding voor uitbreiding, agrarisch perspectief bieden en natuur- en landschapsdoelen;

Verdere uitbreiding Stadshagen (Polder Mastenbroek: De volgende overwegingen leiden ertoe om de Polder Mastenbroek niet aan te wijzen als uitbreidingsgebied;

- a. De Polder Mastenbroek is cultuurhistorisch zeer waardevol en één van de oudste polders van Nederland. Verdere aantasting daarvan is niet wenselijk.
- b. Het gebied ligt laag en is daarmee zeer gevoelig voor wateroverlast, woningbouw is niet mogelijk zonder dure technische maatregelen (pompen en gemalen);
- c. Er is sprake van bodemdaling, omdat de ondergrond bestaat uit veen. In samenwerking met de gemeenten Kampen en Zwartewaterland wordt gewerkt aan een veenweidestrategie.

Kaartbeeld Wonen



Let op: de kaart is indicatief. Er kunnen geen rechten aan worden ontleend. Nadere uitwerking volgt.

4.4 Economie

4.4.1. Visie en ambities

Zwolle kent een breed en divers economisch profiel en wil de economie en het transitievermogen van de stad en de regio versterken. Dit is noodzakelijk voor een duurzame en circulaire toekomst. Zwolle bouwt aan een duurzaam en inclusief verdienvermogen voor ondernemers voor stad en regio. Op circulaire en duurzame wijze, met een duidelijke focus op de samenleving van de toekomst. Om dit te bereiken heeft Zwolle een aantal ambities, dat de kern vormt van de inzet van de stad op economisch vlak:

- **De economie van Zwolle heeft een positieve impact op de brede welvaart.** Economische groei is niet het doel op zich, maar een middel om de brede welvaart van de inwoners van Zwolle te behouden en te versterken. We werken daarom aan een duurzame, circulaire en inclusieve economie, die toekomstgericht en -bestendig is.
- **Zwolle beschikt over een sterke en aantrekkelijke stedelijke economie.** We ambiëren een stedelijke economie waarin mensen, bedrijven en kennisinstellingen samenwerken in een krachtig netwerk voor innovatie en kennisontwikkeling. Daarom werken we aan het aantrekken en behouden van talent, door een dynamische en aantrekkelijke leefomgeving te realiseren. Een leefomgeving met een bruisend aanbod van culturele en toeristische voorzieningen die meegroeit met de groei van de stad.
- **Krachtige sectoren in Zwolle worden optimaal bediend én benut.** De toekomst zal er anders uitzien en Zwolle verandert mee. Om dat te realiseren, blijven we inzetten op onze sterke sectoren: de slimme maakindustrie, ICT en e-commerce, de creatieve en de health sector. Ook benutten we de kennis en kunde van deze sectoren om de economische ambities en transities waar we voor staan te realiseren.
- **Zwolle gaat efficiënt om met schaarste.** We kiezen ervoor de circulaire economie fysiek een plek te geven, waarbij gestuurd wordt op intensief ruimtegebruik, circulaire productieprocessen en reductie van energie- en waterverbruik. Daarnaast werken we aan een oplossing voor de structurele krapte op de arbeidsmarkt, door human capital beleid te combineren. We trekken nieuw talent aan en benutten het talent in onze gemeente optimaal.
- **Zwolle richt zich specifiek op kenniswerkers en pioniers.** Zwolle wil zich extra inspannen om meer kenniswerkers en pioniers aan de stad te binden. Om voor deze doelgroepen een aantrekkelijke stad te zijn, besteden we extra aandacht aan het richten van wonen en werken voor de doelgroepen die we willen aantrekken, met bijbehorende vrijetijds- en culturele voorzieningen. Het vasthouden van en aantrekken van nieuw talent is noodzakelijk om mee te kunnen in de maatschappelijke transities en onze stedelijke voorzieningen divers en betaalbaar te houden.

Deze visie en ambities vragen om meer ruimte, maar ook om beter omgaan met de bestaande ruimte voor economie.

4.4.2. Economie vraagt ruimte

De verandering van de economie vraagt om ruimte, ook na 2030. Deze ruimtevraag komt boven op de huidige ruimtevraag die ontstaat door de groei van de economie. Het gaat hierbij om ruimte voor bedrijven die zich willen vestigen op bedrijventerreinen, evenals ruimte voor bedrijven en organisaties die opereren in een kantooromgeving.

Naast het ontwikkelen van nieuwe locaties is het noodzakelijk om onze bestaande werklocaties in omvang te behouden en tegelijkertijd beter te benutten:

- Als gevolg van de verschillende gebiedsontwikkelingen is de verwachting dat kantoorruimte aan de voorraad zal worden onttrokken. Dit vraagt om nieuwe kwalitatieve kantoorruimtes op strategische locaties zoals de Spoor- en Singelzone. Deze locaties moeten aansluiten bij de veranderende eisen van moderne werkmilieus, zoals flexibiliteit, duurzaamheid en een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer en fiets. Ook moeten we een kwalitatieve mismatch tussen vraag en aanbod zien te voorkomen, de bestaande voorraad verduurzamen en diversiteit en betaalbaarheid van het kantorenaanbod waarborgen. We zijn terughoudend in het omzetten van kantoren naar andere functies, zoals wonen. We zetten in op renovatie en herontwikkeling van kantoren om vraag en aanbod in balans te houden. Functieverandering is maatwerk per locatie en wordt mede ingegeven door de specifieke integrale gebiedsontwikkeling.
- Het uitbreiden van bedrijventerreinen vraagt veel ruimte. Daarom

gaan we ook inzetten op het beter benutten van bestaande bedrijventerreinen(intensiveren). Een betere benutting betekent een effectiever gebruik van de ruimte, bijvoorbeeld door hoger te bouwen en functies te stapelen. Dit kan ook betekenen dat we bedrijven met een grote ruimteclaim en relatief weinig arbeidsplaatsen op bestaande bedrijventerreinen in de stad een plek willen bieden op bijvoorbeeld Hessenpoort. Beter benutten van werklocaties gaat ook over het goed benutten van bijvoorbeeld de milieuruimte en de watergebonden kavels. In de toekomst gaan we meer sturen op 'het juiste bedrijf op de juiste plek'.

- Door de ligging in het snelwegnetwerk is Zwolle aantrekkelijk voor logistieke bedrijvigheid en industrie. Tegelijkertijd vraagt een groeiende en veranderende stad ruimte voor nieuwe woningen én banen, zowel voor praktijk- als theoretisch geschoolden. Eén van de basiswaarden van de stad is nabijheid: ook van werk en voorzieningen. Daarom zijn we terughoudend met het transformeren van bedrijfsbestemmingen naar andere functies. Bedrijvigheid in de stad is namelijk belangrijk voor een compacte stad waar werk en woning niet ver van elkaar verwijderd zijn. In de ontwikkeling van de bestaande bedrijventerreinen zien we wel ruimte en kansen voor optimalisatie door intensivering van bedrijvigheid met een hoog aantal banen en het eventueel uitplaatsen van bedrijvigheid waar relatief weinig mensen werken.
- Door de gunstige positie in het landelijk netwerk van spoor- en snelwegen is Zwolle een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven en werknemers. Door de goede verbindingen is het relatief eenvoudig om in Zwolle te wonen en elders te werken of andersom. Dit willen we behouden en versterken. Daarom zetten we in op verdere versterking van de Zwolle-Twente-Munster-corridor. Ook een station in Zwolle-Zuid draagt hieraan bij. We verkleinen hierdoor de relatieve afstand tot nabijgelegen economische agglomeraties in het oosten van het land, waar clusters van hightech en innovatieve bedrijven ons kunnen helpen bij de transitieopgaven van onze economie.

4.4.3. Ruimtelijke uitwerking

Er wordt ingezet op een duidelijke profilering van bedrijventerreinen. Door nu zelf te bepalen welke sector(en) bij welk bedrijventerrein past, creëren we gunstige vestigingsvoorwaarden voor bedrijven binnen deze sectoren. Dit vergroot de kans dat deze bedrijven voor Zwolle kiezen als vestigingslocatie. Zo binden we ondernemingen die goed aansluiten bij de beschikbare terreinen en het bijbehorende bereikbaarheidsprofiel, wat zowel de stad als de bedrijven ten goede komt.

- Wijk- en winkelcentra: in woonwijken. Goed bereikbaar voor langzaam verkeer door veilige dekkend fietsnetwerk en aantrekkelijke openbare ruimte voor actieve mobiliteit.
  - Locaties: Alle wijkcentra en dorpscentra.

- Dynamisch centrum: in het hart van de stad. Stadsfuncties, regionale voorzieningen-functie, overwegend commerciële functie, alsmede cultuur en horeca. Langzaam verkeer is dominant, centrum goed bereikbaar via openbaar vervoer (regio) en fiets (omliggende wijken). Autoverkeer wordt zoveel mogelijk ontmoedigd, het hub-systeem rondom het centrum is hier een belangrijk onderdeel van.
  - Locaties: centrumgebied

- Kennisclusters: dynamische locaties, talentontwikkeling, mengbaar met stadse voorzieningen (zoals ziekenhuis of HBO
  - Locaties: Spoorzone, Ceintuurbaanzone

- MKB: aan de randen van de stad, goed bereikbaar met fietsroutes, HOV, mobiliteitshubs en auto.
  - Locaties: Marslanden, Berkum/ Vrolijkheid (OVB)

- Logistiek en zwaardere industrie: In principe buiten de stad, tenzij binnenstedelijke locatie unieke kwaliteiten heeft (zoals: havengerelateerde industrie). Kenmerken: hogere milieucategorie, verbonden met regio, goed bereikbaar via weg, spoor en/of water
  - Locaties binnen de stad (water-gerelateerde kavels): Voorst
  - Locaties buiten de stad: Hessenpoort.

- Horeca, Retail en Leisurefuncties: Zoals eerder aangegeven is er al voldoende aanbod van detailhandel en horeca, passend bij de verwachte groei van Zwolle. Extra toevoegingen zijn daarom niet nodig.
  - Daarnaast geldt voor detailhandel dat uitbreiding van winkels in principe niet mogelijk en gewenst is. Alleen bij

grootschalige nieuwe ontwikkelingen is het denkbaar dat er ruimte ontstaat voor het programmeren van nieuwe winkels. De bestaande winkelstructuur staat onder druk en willen we niet verder verzwakken met individuele toevoegingen.
- Voor horeca geldt dat de programmatische ruimte al is verdeeld over de stad en de markt verzadigd is. In de huidige programmering is al rekening gehouden met de verwachte groei van de stad. We willen alleen nog selectief toevoegen wanneer het een overduidelijke meerwaarde heeft voor de stad.

Uit onderzoek blijkt dat er vraag is naar ruimte voor Leisure. Zwolle heeft nog geen ruimte bestemd voor de circa 30.000m2 nieuwe leisurefuncties. Uit onderzoek blijkt dat het gaat om extra marktruimte voor outdoor, cultuur/erfgoed, entertainment, afhankelijk van de groei van de stad met woningen. Er is extra marktruimte nodig als sprake is van grootschalige leisurefuncties, zoals de evenementenhal, verplaatsing Dinoland en Hedon. We nemen de vraag naar leisure mee bij de uitwerking van nieuwe gebiedsontwikkelingen. Ook starten we een verkenning waar in Zwolle ruimte is voor dergelijke functies (stad en buitengebied).

4.4.4. Specifieke werklocaties

Ceintuurbaanzone – Gezondheidscampus (inclusief Vrolijkheid/Berkum - Future Makersdistrict)

De Ceintuurbaanzone (Ceintuurbaan, Oosterenk, Vrolijkheid) ontwikkelt zich tot een toonbeeld van een gezonde stadswijk, waarin het economische gezondheidsprofiel (sport), onderwijs, kantoren en wonen samenkomen. Met het Isala ziekenhuis als centraal ankerpunt ontstaat een gebied dat gezondheid en innovatie stimuleert, gemengd met een mix van stedelijke en groenstedelijke woontypologieën.

Vrolijkheid ontwikkelt zich tot een Makerspace: een broedplaats voor innovatie, talentontwikkeling (MBO) met een focus op de maakindustrie en techniek. Dit bouwt voort op de dynamiek van de Makersfabriek, ook gelegen aan de Ceintuurbaan. Een Makerspace combineert praktische ervaring met moderne technologie en biedt een omgeving waarin innovatie, ondernemerschap en onderwijs samen komen en waar jongeren worden opgeleid tot technisch talent van de toekomst.

Bedrijventerreincluster OVB (Berkum) is in de toekomst een levendig en modern bedrijventerrein met een mix van bedrijven en maatschappelijke functies. Het gebied wordt sterk met elkaar én met de woonwijken die er direct omheen liggen verbonden. Hierdoor ontstaat een open uitstraling met reuring. De maatschappelijke functies, zoals het MBO Landstede en de sportfuncties, sluiten hier goed op aan.

Marslanden

Marslanden ontwikkelt zicht tot een groen, divers en intensief bedrijventerrein voor Toekomstbestendig MKB, met focus op de maakindustrie (geen kantooromgeving). Ondanks de grootte van het terrein ligt de nadruk op kleinschalige(re) bedrijvigheid. De groenstructuur is van grote waarde voor het terrein en geeft het terrein een natuurlijk karakter. Marslanden is het belangrijkste bedrijventerrein voor MKB-bedrijven in de stad. Met de groei van Zwolle zal ook extra ruimte voor kleine en middelgrote bedrijvigheid in de stad moeten worden gecreëerd (50 ha).

Efficiënter ruimtegebruik is de komende jaren een belangrijk thema op Marslanden (bijvoorbeeld door meerlaags bouwen). Ook is er de wens om grootschalige bedrijvigheid op Marslanden uit te plaatsen. Intensivering en uitplaatsen hebben een langdurig karakter. In de tussentijd blijft een grote vraag bestaan naar kleinschalige kavels (bovenop wat Hessenpoort 3 kan bieden en wat door intensivering en uitplaatsing op termijn vrijgespeeld kan worden). Een uitbreiding van Marslanden kan, naast schuifruimte voor intensivering, dan ook voor een deel voorzien in de grote vraag naar kleinere kavels vanuit MKB-ondernemers en voor scale-ups). Om deze benodigde ruimte te bieden, werken we aan intensivering van het bestaande bedrijventerrein. Parallel verkennen we ook de mogelijkheden voor uitbreiding omdat de intensivering niet voldoende en/of tijdig ruimte oplevert en gezien de vraag naar kleinschalige kavels. Met inzet op beide sporen blijven we wendbaar en adaptief.

Marslanden kan zo een sterke schakel vormen tussen de kleinere start-ups (voornamelijk uit de binnenstad) en de grootschalige bedrijvigheid en logistiek op Voorst en Hessenpoort. Herontwikkeling van Marslanden biedt ook ruimte voor nieuwe vestigers of voor groeiende bedrijven op Marslanden. Door te werken met kansenzones van omliggende

kavels en bedrijven kan een maatwerkplan worden opgesteld om naast de kavel zelf ook de directe omgeving te revitaliseren. Daarnaast moeten er in de komende jaren stappen worden gezet op het gebied van verduurzaming. Dit omvat zowel vergroening van het terrein (natuur en biodiversiteit) als van de energievoorziening van bedrijven (elektrificatie). Dit is niet alleen nodig voor duurzaamheidsdoelstellingen, maar ook om de komende jaren economisch concurrerend te blijven.

Voorst – Watergebonden en circulair (arbeidsintensief)
Voorst vormt een belangrijke schakel in de circulaire transitie van Zwolle en Regio Zwolle vanwege de aanwezigheid van watergebonden bedrijvigheid. Het terrein heeft kavels met veel milieuruimte en kademogelijkheden. Dit sluit aan bij grote partijen in de maakindustrie en de (multimodale) logistiek. Om de transitie naar een circulaire economie te kunnen maken zijn grootschalige kavels met ruime milieucontouren nodig. Voorst kan dit bieden waardoor het een belangrijke rol kan spelen in deze transitie. Zeker in combinatie met de watergebondenheid biedt dit kansen voor Zwolle. Daarom wordt ingezet op het behoud van grote kavels en, waar mogelijk, het samenvoegen van kleinere kavels tot grotere eenheden

Voorsterpoort – hoogwaardige werklocatie in een gemengd gebied
Voorsterpoort maakt ruimtelijke onderdeel uit van Voorst maar kenmerkt zicht door een andere invulling. Kleinschaligere bedrijven en bedrijven met een lagere milieucategorie zorgen voor een overgangszone aan de randen van het bedrijventerrein Voorst. Dit zijn de gebieden waar hoge milieucategorieën niet zijn toegestaan en waar geen watergebonden kavels zijn. De kansen voor circulariteit zijn hierdoor minder groot in deze gebieden. Wel bieden deze zones kansen voor MKB-bedrijven die in de keten van de grote bedrijven zitten. In deze overgangszones is efficiënt en meervoudig ruimtegebruik belangrijk. Deze gebieden vormen daarmee een natuurlijke overgang van het extensieve en grootschalige kerngebied aan het water naar de intensief bebouwde woonwijken rondom Voorst en Voorsterpoort. Vooral in de strook aan de A28 sluit meerlaags bouwen aan bij de huidige hoogbouw van kantoren in Voorsterpoort. Als kantoorlocatie heeft het gebied een kwaliteitsimpuls nodig. De nog beschikbare ruimte kan worden ingezet om die impuls ruimtelijk te faciliteren. Een mogelijke mix van functies kan Voorsterpoort versterken tot een aantrekkelijke, hoogwaardige werk- en verblijfslocatie.
Hessenpoort – Grootschalig, slim en duurzaam functionele bedrijfsomgeving met grootschalige industrie en handel met een bovenregionale functie
industrie en handel met een bovenregionale functie.
Hessenpoort kenmerkt zich door hoge kwaliteit duurzame bedrijvigheid met grote ruimtevraag. Hier is ruimte om te experimenteren binnen de transities en in te zetten op circulariteit en op de energietransitie. Bijvoorbeeld smart factories en geavanceerde productie, grootschalige producenten van geautomatiseerde machines voor duurzame productie, duurzame logistieke en mobiliteitsbedrijven, circulaire bouw en industrie, en fabrikanten van plant-based voedsel. Op Hessenpoort 3 en 4 maken we ruimte voor bedrijven die nodig zijn voor de verduurzaming van onze economie. Bestaande en nieuwe bedrijven werken aan uitdagingen op het gebied van stroomvoorziening en duurzame materiaalstromen. Door slim combinaties van bedrijven te maken transformeert Hessenpoort als geheel richting een werklandschap van de toekomst.

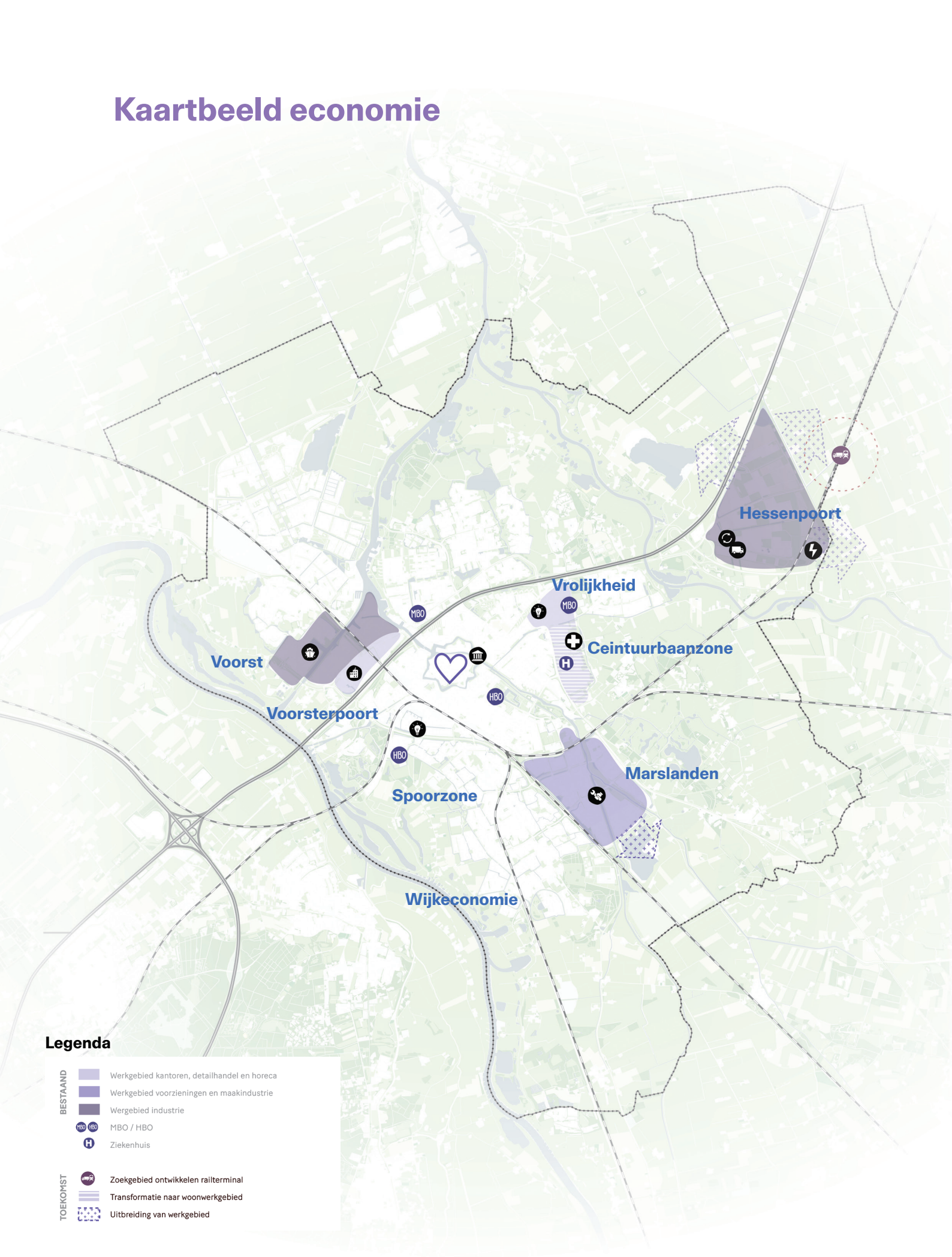
Op dit moment onderzoeken we de uitbreiding van Hessenpoort met maximaal 50 hectare (netto) in drie windrichtingen: west, noord en oost. We kijken daarbij onder andere naar de impact op stikstof, landbouw en weidevogels. We werken toe naar een voorkeursrichting. Die keuze is waarschijnlijk ook bepalend voor een mogelijk daaropvolgende uitbreiding om invulling te geven aan de (regionale) behoefte voor grootschalige bedrijvigheid. We trekken hierin samen op met onze buurgemeenten. Bij de verdere ontwikkeling van Hessenpoort zoeken we ruimtelijke samenhang met de mogelijke komst van een railterminal. We betrekken bij de planvorming voor de uitbreiding van Hessenpoort de opgestelde ‘Gebiedsvisie Zwartewaterland-Staphorst-Dalfsen-Zwolle’. Een uitgangspunt daarin is het ‘ordenen door middel van clusteren’. Dat wil zeggen dat nieuwe functies aansluiten bij bestaande vergelijkbare functies.

Innovatiedistrict Spoorzone Zwolle
Zwolle werkt hard aan het vernieuwen van de Spoorzone met daarin het innovatiedistrict als vliegwiel voor het

vergroten van de regionale innovatiekracht. De ambitie is om rondom het station een innovatief vestigingsmilieu voor bedrijven, kantoren en creatieve ondernemers te realiseren. We zien een grote potentie om een hoogstedelijk gemengd kantorenmilieu te realiseren met woningen, onderwijsinstellingen en voorzieningen in de nabijheid van de binnenstad boven op een internationaal ov-knooppunt. Nieuwe culturele voorzieningen, creatieve vakopleidingen en de aanwezigheid van de Universiteit Twente versterken de aantrekkingskracht van de al aanwezige kantoren en bedrijven. Het Innovatiedistrict Zwolle (IDZ) is voor de stad en de Regio Zwolle een belangrijke omgeving om ambities rond maakindustrie, creatieve industrie, ICT, E-Commerce, klimaatadaptatie en *smart sustainable living* te realiseren. Hier liggen grote kansen om het regionale innovatie-ecosysteem te versterken.

De Makersfabriek (voormalig Philipsterrein)
Zwolle heeft ambitieuze plannen om innovatie en ondernemerschap te bevorderen, zodat de stad kan inspelen op economische veranderingen en maatschappelijke verschuivingen. Het voormalige Philipsterrein aan de Ceintuurbaan speelt hierbij een cruciale rol. In de toekomst zullen bedrijven, startende ondernemers en onderwijsinstellingen op deze innovatieve werklocatie nauw samenwerken aan nieuwe technische toepassingen en product-marktcombinaties. Dit terrein wordt omgevormd tot een innovatieve werkplek waar toegepaste kennis op het gebied van techniek en (circulaire) systemen en materialen centraal staat. Dit draagt bij aan de toekomstige transities. Startende ondernemers, start-ups en kleine bedrijven krijgen hier ruimte. Ze profiteren van de nabijheid van nieuwe ideeën, onderzoek, onderwijs en gedeelde voorzieningen zoals machines, laboratoria en proeffabrieken. Betaalbare bedrijfs- en kantoorruimte zijn essentieel voor de positie van het voormalige Philipsterrein in het Zwolse innovatie-ecosysteem. De voordelen van de nabijheid van onderzoek, onderwijs en talent kunnen zelfs aan de overkant van de Ceintuurbaan een positief effect hebben op het vestigingsklimaat van nabijgelegen terreinen, zoals de Vrolijkheid.

Kaartbeeld economie



Legenda

BESTAAND
- Werkgebied kantoren, detailhandel en horeca
- Werkgebied voorzieningen en maakindustrie
- Wergebied industrie
- MBO / HBO
- Ziekenhuis

TOEKOMST
- Zoekgebied ontwikkelen railterminal
- Transformatie naar woonwerkgebied
- Uitbreiding van werkgebied

Let op: de kaart is indicatief. Er kunnen geen rechten aan worden ontleend. Nadere uitwerking volgt.

0 1 km 2 km

4.5 Mobiliteit

Zwolle als scharnierpunt voor auto, logistiek en spoor

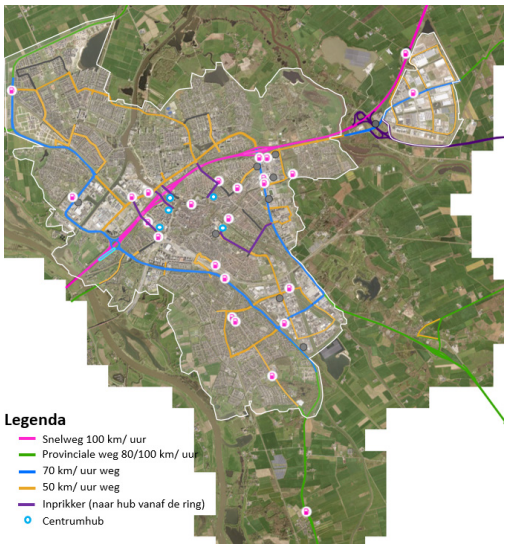
Door de strategische ligging in Nederland is Zwolle een belangrijk scharnierpunt. De stad ligt op het kruispunt van (internationale) waterwegen, spoorverbindingen en auto(snel) wegen. De ontwikkelingen in de afgelopen decennia hebben deze positie van Zwolle verder versterkt.

Station Zwolle is het tweede spoorwegknooppunt van Nederland met spoorlijnen in acht richtingen. Met de opening van de Hanzelijn in 2012 werd niet alleen de verbinding tussen Zwolle en de Randstad verbeterd, maar ook bijgedragen aan een robuuster spoornetwerk. De ligging van Zwolle aan de rijkswegen A28, N35 en N- en A50, brengen weliswaar uitdagingen met zich mee op het gebied van bijvoorbeeld geluid en fijnstof, maar anderzijds biedt het de stad een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor zowel inwoners als bedrijven.

Multimodale bereikbaarheid voor vervoerders en verladers is van groot belang. Door de ligging aan de IJssel, in combinatie met goede havenfaciliteiten is (de Regio) Zwolle ook goed ontsloten via water. Mobiliteit draagt hiermee bij aan onze economisch sterke positie en regionale aantrekkingskracht, met een goede bereikbaarheid voor inwoners, forensen, logistiek verkeer, studenten en scholieren. De knooppuntfunctie en goede multimodale bereikbaarheid willen we de komende jaren verder versterken.

Cruciaal in het versterken van de knooppuntfunctie is het hoofdautonetwerk van Zwolle. Het hoofdnetwerk bestaat uit vier delen: IJsselallee, Oldeneelallee, Ceintuurbaan en Zwartewaterallee / Blaloweg. Drie van deze delen hebben ook een belangrijke scharnierfunctie in de ontsluiting van de regio. Als het daar vaststaat hebben niet alleen de inwoners van Zwolle er last van, maar ook de bezoekers, forensen en het (vracht)verkeer uit de regio. Ook staat de bereikbaarheid voor hulpdiensten van het ziekenhuis dan onder druk. Omdat het hoofdautonetwerk van Zwolle direct verbonden is met de A28 ontstaan er bij calamiteiten direct opstoppingen op het hele wegennetwerk van Zwolle.

Om de knooppuntfunctie en de bereikbaarheid van de regio goed te kunnen borgen is het essentieel dat het hoofdnetwerk van Zwolle een volwaardige Ring gaat worden, de Zwolse stadsring. Dat vraagt een opwaardering van het huidige netwerk naar een Ring waarbij doorstroming van en betrouwbaarheid voor het autoverkeer belangrijk is. Dit is een grote opgave met forse investeringen. En temeer omdat de stad en de regio door de realisatie van extra woningen ook verder groeit. Dat betekent dat er op delen van de Ring capaciteitsuitbreiding of ongelijkvloerse kruisingen nodig zullen zijn om de bereikbaarheid en betrouwbaarheid te kunnen borgen.



Afbeelding 8 Autonetwerk en Ringweg Zwolle

We zetten maximaal in op de mobiliteitstransitie

De mobiliteitstransitie vraagt een fundamenteel andere benadering van mobiliteit, waarbij we inzetten op een verschuiving naar schonere vervoersmiddelen zoals lopen en fietsen. Deze transitie is ook faciliterend in het streven naar brede welvaart, waaronder de kwaliteit van onze leefomgeving, economische vitaliteit, sociale inclusiviteit, de energietransitie en de gezondheid van onze inwoners.

In de huidige Omgevingsvisie en de Dynamische Mobiliteitsprogramma zijn hier al de eerste stappen in gezet. We richten ons op het volgende:

- De Ring moet veel meer gaan fungeren als stadsring, voor afhandeling van het Zwolse en regionale autoverkeer én als drager van een lokaal en regionaal openbaar vervoersysteem en is daarmee een fundamentele bereikbaarheidsopgave. Door het verschuiven van het autoverkeer kunnen we de singel van Zwolle een opwaardering geven voor zowel voetgangers, fietsers en klimaat- en

groenambities. Het STO(M)P-principe leidend zijn bij alle ontwerpkeuzes voor infrastructuur en bij de inrichting van de buitenruimte. Dat doen we door eerst de mens centraal te zetten en keuzes te maken vanuit Stappen (voetgangers). Vervolgens kijken we naar Trappen (fietsers), dan het openbaar vervoer en tot slot de personenauto's.
- Inprikkers vormen de verbinding vanaf de Ring richting de singel van Zwolle. Centrumhubs aan het einde van deze inprikkers, aan de rand van de singel, bieden parkeergelegenheid. Dit creëert de benodigde ruimte voor extra woningen en ruimtelijke kwaliteit.

De realisatie van een volwaardige Ring maakt het voor de stad Zwolle mogelijk om het gebied binnen de ring in te richten als verblijfsgebied, met meer ruimte voor groen, water en speelplekken. Dat doen we door parkeren zoveel mogelijk te clusteren in (stadsrands) hubs en de wegen binnen de ring vooral een functie te geven voor bestemmingsverkeer. Bij een volwaardige Ring zal sluipverkeer tot een minimum gereduceerd worden.

Om de groei van de stad conform voorliggend Ruimtelijk Toekomstperspectief mogelijk te maken en tegelijk te zorgen dat we onze unieke positie qua knooppuntfunctie en goede bereikbaarheid versterken, hanteren we een mobiliteitsstrategie met zeven speerpunten:

1. De strategische positie van Zwolle verder versterken
Zwolle ligt strategisch op het kruispunt van nationale hoofdnetwerken voor auto en spoor. Deze positie willen we verder versterken. Dit betekent op nationaal niveau dat we de oost-westrelatie van en naar Hengelo/ Twente/ Duitsland willen versterken, zowel over de weg (A35/N35) als over het spoor (Zwolle – Twente – Munster (Berlijn). Op regionaal niveau wordt Zwolle in alle richtingen met het spoor ontsloten. Die positie willen we verder uitbouwen door extra stations en meer (vaker) treinen van en naar Zwolle.

Wat betreft de N764 is de provincie Overijssel in samenwerking met onder andere de gemeenten Kampen en Zwolle een toekomstvisie aan het ontwikkelen waarbij leefbaarheid, veiligheid en doorstroming op en rondom N764 (meer) met elkaar in balans komen. De start van de eerste fase van deze toekomstvisie (de knelpuntenanalyse) moet nog voor de zomer starten.

2. Bouwen aan robuuste hoofdnetwerken voor voetganger, fiets en openbaar vervoer
We willen in de stad robuuste hoofdnetwerken voor de voetganger, fietser en openbaar vervoer realiseren. Voor de voetganger betekent dit duidelijke, voldoende brede looproutes die goed toegankelijk zijn. Er wordt aan gewerkt om het hoofdnetwerk voor de voetganger vast te leggen.

Voor de fietsers betekent dit dat conflicten met hoge intensiteiten en snel rijdend autoverkeer moeten worden voorkomen. Dit kan door meer in te zetten op ongelijkvloerse kruisingen met de ring. Verder moeten de fietsroutes verbreed worden als er capaciteitsproblemen ontstaan, en moeten er goede en voldoende fietsparkeermogelijkheden zijn.

Voor het openbaar vervoer zetten we in op de realisatie van station Zwolle-Zuid. Dit station draagt bij aan de verdere ontwikkeling van het stadsdeel, en het zorgt voor een volwaardig alternatief voor de auto voor de nieuw toe te voegen woningen. Een station is daarin cruciaal om het mobiliteitsprofiel te veranderen. Verder kijken we naar mogelijkheden om op het regionale spoor, in combinatie met ontwikkelingen aldaar, extra stations toe te voegen.

Vechtrand is één van de grootste ontwikkellocaties in Ons Zwolle van Overmorgen. Voor dit gebied zetten we in op een robuuste en sterke HOV-busstructuur vanaf het station via de Vechtrand naar de stadsrandhub bij Hessenpoort. Dit kan in eerste instantie via de bestaande infrastructuur. We verkennen of in de toekomst een nieuwe busbaan vanaf station Zwolle langs het spoor naar de Ceintuurbaan een mogelijkheid is.

3. De ring als regionaal scharnierpunt versterken (robuust netwerk auto)
Het hoofdnetwerk van IJsselallee, Oldeneelallee, Ceintuurbaan en Zwartewaterallee functioneert als regionaal scharnierpunt die zowel de regionale verbindingen aan elkaar knoopt als ook de Zwolse bestemmingen goed bereikbaar maakt. Voor het functioneren van de mobiliteit in de stad en de regio is het cruciaal dat het 'scharnier' blijft functioneren. Hiervoor is het nodig de capaciteit van de Ring op met name kruispuntniveau structureel te vergroten. Dit is onafhankelijk van mogelijke toekomstige uitbreiding van wegen aan de oostzijde van de stad. Die hebben beperkt effect op de hoeveelheid verkeer op de Ring. Dus de

Ring zal het regionale scharnierpunt blijven. Investeringen zijn nodig om deze functie robuust en toekomstbestendig te houden. We denken daarbij aan capaciteitsuitbreiding bij de Holtenbroekerbrug, kruispuntaanpassingen op de IJsselallee, fietstunnels bij de Oldeneelallee en de Zwartewaterallee en capaciteitsuitbreiding, wellicht deels ongelijkvloers, op de Ceintuurbaan. Bij de Ceintuurbaan ligt de grootste opgave in combinatie met de ruimtelijke ontwikkelingen aldaar (sleutelgebied Vechtrand) en het goed verbinden van beide zijden van de Ceintuurbaan zodat de oostkant volwaardig bij de stad betrokken wordt.

4. Bouwen aan de stad die we willen zijn!
We bouwen niet alleen aan woningen, maar aan een stad met een hoge leefkwaliteit. Nabijheid is hierbij een sleutelbegrip. Door voorzieningen te concentreren in clusters op loop- en fietsafstand, op aantrekkelijke plekken in de wijk, houden we mobiliteit in de wijk vast en bevorderen we lopen en fietsen. Ook op stadsniveau kiezen we ervoor om nieuwe woonlocaties zoveel mogelijk binnen fietsafstand van het centrum te ontwikkelen. Mobiliteit moet een sturende factor zijn in de ruimtelijke ontwikkeling van Zwolle. Het toekomstperspectief, inclusief de ontwikkellocaties, is hier een voorbeeld van. Voor de nieuwe ontwikkelgebieden is het een uitwerkingsopgave hoe de exacte auto-ontsluiting eruit komt te zien. De definitieve invulling hiervan is onderdeel van een nadere integrale ruimtelijke uitwerking.

Bij deze uitwerking hanteren we aanvullend op de principes vanuit de mobiliteitstransitie, de volgende uitgangspunten:
- Voor voetganger en fietser rechtstreekse routes naar de belangrijkste voorzieningen en de andere wijken van de stad.
- Stedelijk ov-systeem wordt uitgebreid naar de nieuwe wijken en moet vanaf het begin van het bouwen van woningen bij de gebiedsontwikkeling beschikbaar zijn. Grootste keuzeverandering maken mensen als ze verhuizen.
- Voor de auto zorgen we dat er naar de ring minimaal twee routes zijn naar iedere woning.

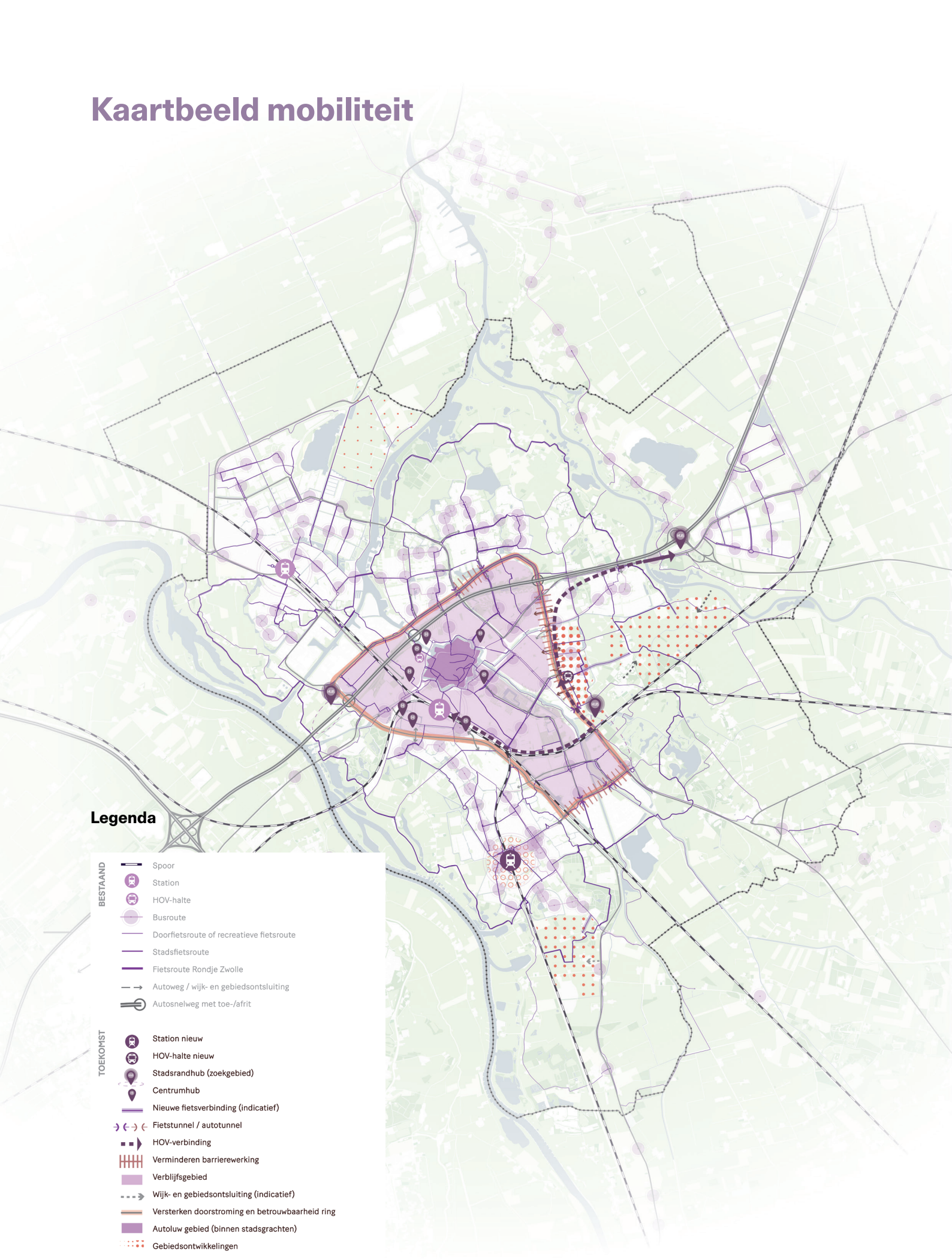
5. Verblijfsgebied maken binnen de Ring
De kwaliteit van de oude binnenstad, zoals we die nu kennen, is mede gevormd doordat we geleidelijk meer ruimte voor verblijfskwaliteit hebben gemaakt. Op vergelijkbare wijze willen we in het gebied binnen de Ring de ruimtelijke kwaliteit verder versterken, door meer ruimte te bieden voor water en groen, fietsers en voetgangers. Dit doen we door de meeste wegen binnen de Ring 30 km/u te maken en in te richten voor bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer kan via de Ring rijden. Verkeer dat een bestemming binnen de Ring heeft, willen we zo lang mogelijk op de Ring houden. Dat stimuleren we door bewegwijzering, slimme parkeerverwijssystemen en door wegen binnen de Ring, zoals bijvoorbeeld de Singel, opnieuw in te richten. Hiermee laten we zien dat de auto in dit gebied te gast is en dat de snelle route via de Ring is.

6. Samenwerken met partners
We weten als Zwolle goed wat we willen en waarom. Maar we beseffen ook dat we alleen in een goede samenwerking met regionale partners, provincie en Rijk tot de gewenste ontwikkeling kunnen komen. En de positie van Zwolle als knooppunt maakt dat het belangrijk is om samen op te trekken met onze partners. Keuzes die hier gemaakt worden hebben effect op hen en vice versa. We hebben elkaar daarin hard nodig.

7. Monitoren van de ontwikkeling
We realiseren ons dat de transitie naar de gewenste mobiliteitsontwikkeling een langdurig proces is, waarbij we stap voor stap vooruitgang boeken. Het moment om deze stappen te zetten of de snelheid waarmee ze gezet moeten worden kan afhankelijk zijn van daadwerkelijke ontwikkelingen. Daarom zetten we in op een actieve monitoring, zodat we tijdig kunnen bijsturen en de juiste keuzes maken.

Om het goederenvervoer te verduurzamen moeten we inzetten op de omslag van individuele bedrijfsoplossingen naar collectieve systemen op werklocaties en natuurlijk de mobiliteitshubs. Ook het internationale transport vraagt aandacht. Gezien de beperkte ruimte en de mogelijkheden binnen het netwerk, is een langjarige, geïntegreerde aanpak op verschillende schaalniveaus noodzakelijk.

Kaartbeeld mobiliteit



Let op: de kaart is indicatief. Er kunnen geen rechten aan worden ontleend. Nadere uitwerking volgt.

4.6 Energie

Om in 2050 klimaatneutraal te zijn, zetten we in op een toekomstbestendig energienetwerk. Met een robuuste energiemix, bestendige infrastructuur en slimme functiecombinaties. We maken gebruik van een variatie van energiebronnen. Voor warmte richten we ons op bodemenergie, zoals WKO's, diepe- en ondiepe geothermie. Daarnaast verkennen we de mogelijkheden van aquathermie (oppervlaktewater en afvalwater). Bij nieuwbouw voor wonen of andere functies zetten we in op energieleverende gebouwen. Daarnaast zal grootschalige zonne- en windenergie voorzien in de elektriciteitsbehoefte. Om de energie-infrastructuur te versterken, breiden we onderstations uit, voegen we middenspanningsstations (MS-stations) toe en realiseren we nieuwe tracés. Dit vindt plaats in de stad, maar ook in het buitengebied en in Hessenpoort. Ook hier geldt 'nieuw helpt bestaand,' we zoeken naar slimme functiecombinaties door bijvoorbeeld zonnepanelen op dak toe te passen op (grootschalige) bedrijventerreinen.
Ruimte in de ondergrond is cruciaal voor het robuust maken van het energienetwerk, vooral in de bestaande stad. Wijkversterkingslocaties fungeren daarbij als hefboom binnen de stad om de energie-infrastructuur toekomstbestendig in te passen.

Hieronder worden specifieke ingrepen toegelicht.

1. Toekomstbestendige (Zwolse) energie-infrastructuur

Om aan de groeiende energievraag te voldoen en het netwerk toekomstbestendig te maken moet het bestaande netwerk van zowel Enexis (lokaal) als TenneT (regionaal en landelijk) verzwaard worden. Voor Zwolle zijn de volgende uitbreidingen gepland:

- Aanleg van een nieuw ondergronds 110 kV-tracé ten zuidoosten van Zwolle vanuit Meppel via de Lichtmis naar de TenneT-stations bij Hessenpoort en verder naar de zuidoostkant van Marslanden.
- Aan de westzijde (lijn tussen IJsselmuiden en Stadshagen) van Zwolle zal TenneT mogelijk een nieuwe hoogspanningslocatie voor een 110 kV station nodig hebben met bijbehorende onderstations van Enexis en ondergrondse kabeltracés richting het bestaande station Frankhuis en Weteringkade.
- Versterken van de energie-instrastructuur bij de Sekdoornplas
- Onderzoek en opstart project verzwaren 110kV-traject tussen Hessenweg en Frankhuis, al dan niet langs de bestaande route via Weteringkade, of via een nieuwe route noordelijk of zuidelijk om de stad heen.
- Realisatie van nieuwe MS-stations in zoekgebieden, waaronder het knooppunt A28-N35 en nabij de Lichtmis.
- Aansluiting van een waterstof-backbone prioritair in Hessenpoort (in combinatie met elektrolyse) en daarnaast ook verder onderzoek naar aantakking tot Voorst.
- (Regionale opgaven) nieuw 380kv tracé ten noorden van Zwolle. Voor de periode na 2040;
- Opslagfaciliteiten bij Hessenpoort en Voorst en kleinere opslagsystemen bij (drijvende) zonne- en windparken.
- Mogelijke ontwikkeling duurzame gasinstallaties.

2. Hessenpoort als energiehub

Hessenpoort ontwikkelt zich als een belangrijk knooppunt binnen het Zwolse energienetwerk. Hessenpoort biedt zowel ruimte aan energie-intensieve bedrijvigheid als ruimte voor opweklocaties en infrastructuur. Circulariteit is een belangrijk focus in de ontwikkeling van Hessenpoort. Belangrijkste ontwikkelingen en principes:

- Er wordt ruimte geboden aan uitbreiding 380 kV en 220 kV stations en de bouw van een nieuw 110 kV station. Deze laatste is voor Zwolle Noord en omliggende gebieden in 3 buurgemeenten van belang. Ook het bestaande 110 kV station zal worden vervangen door een sterker nieuw station.
- Er worden locaties ontwikkeld voor de productie van biogassen en waterstof (via elektrolyse) met aansluiting op de waterstofbackbone.
- Er komen nieuwe windturbines (op bedrijventerrein Hessenpoort en Haerst).
- Clustering van energie-intensieve bedrijvigheid die voorzien wordt door de nabijheid van energie-infra en opwek, maar ook profiteert van voorzieningen zoals truckloading en aan de TenneT-stations gekoppelde grootschalige energieopslagsystemen in de directe nabijheid.

3. Warmtenetten voor bestaande wijken en nieuwe ontwikkelingen

Zwolle investeert in warmtevoorzieningen die bijdragen aan duurzame wijken:

- WKO-systemen worden ingezet bij nieuwe ontwikkellocaties.
- Diepe en ondiepe geothermie als

warmtebron voor Holtenbroek en de AA-landen.
- Het afvalwater uit de RWZI als warmtebron.
- Mogelijkheden voor aquathermie uit IJssel, Vecht, Willemsvaart, Nieuwe Vecht, Materiaalhaven en Kolenhaven worden onderzocht als aanvullende bron.

4. Slimme functiecombinaties voor duurzame opwekking

- Slimme toepassing energieopwek-opslag-gebruik op Hessenpoort, Voorst en (uitbreiding van) Marslanden.
- Het benutten van wijkversterkingslocaties om ruimte voor energie infra te integreren in de wijken (win-win).

Kaartbeeld energie

Legenda

Infrastructuur

BESTAAND
- 110-220kV tracé bovengronds (bestaand)
- 110 tracé ondergronds (bestaand)
- 380kV tracé (bestaand)
- 110 kV schakelstation TenneT + onderstation Enexis
- 110 kV schakelstation TenneT
- 380kV en 220kV TenneT station (bestaand en uitbreiden)
- Bestaand gebied met WKO
- Energieopslag (bestaand/potentieel)
- Biobrandstofopslag

TOEKOMST
- Voorkeurstracé ondergronds 110kV kabel
- Zoekgebied nieuw 10-20kV station (Enexis)
- Voorzien gebied met WKO
- Uitbreiding aansluiting warmtenet aan geothermie
- Waterstofbackbone (indicatief)

Bronnen

BESTAAND
- Windturbine (bestaand)
- Elektrolyser (stroom > waterstof)
- Grote energievrager

TOEKOMST
- Zonneveld (groter dan 2 hectare)
- Zon op dak
- Windturbine (nieuw)
- Geothermiebron
- RWZI bron
- Aquathermiebron (in onderzoek)
- Groengas installatie

- Snellaadplein e-trucks

Let op: de kaart is indicatief. Er kunnen geen rechten aan worden ontleend. Nadere uitwerking volgt.

0 1 km 2 km

5. Sleutelgebieden

5.1 Inleiding

Binnen het Ruimtelijk Toekomstperspectief is een aantal gebieden cruciaal voor de ontwikkelrichting van de stad. Het zijn gebieden waar meerdere ruimtelijke opgaven samenkomen. Die noemen we in deze context 'sleutelgebieden' die we hieronder toelichten. Voor de locatiekeuze van de sleutelgebieden is een integrale afweging gemaakt, waarbij de opgaven mobiliteit, wonen, energie, economie en water en bodem gelijkwaardig zijn benaderd. Om invulling te kunnen geven aan sectorale ambities zal in de uitwerking van de sleutelgebieden met betrokken partners, in een 'coalitie' gezocht worden naar innovatieve toepassingen en vormen (de HOE), waarbij samenhang van opgaven en meerwaarde creëren uitgangspunten zijn.
De sleutelgebieden zijn aanvullend op de reeds bekende ontwikkelgebieden uit de huidige Omgevingsvisie. Ze zijn specifiek gekozen en afgebakend omdat hier meerdere opgaven spelen en een hoge mate van complexiteit in de ontwikkeling wordt voorzien. Het zijn daarmee cruciale ontwikkellocaties voor diverse opgaven en kunnen worden beschouwd als voorzet voor een uitvoeringsagenda voortkomend uit de vernieuwde Omgevingsvisie. De onderstaande sleutelgebieden vormen tezamen ook de inzet van de gemeente Zwolle voor de regio als NOVEX-gebied.

Generieke en specifieke condities voor verdere planuitwerking van de Sleutelgebieden
Voor elk sleutelgebied zijn specifieke condities genoemd, als uitgangspunten voor verdere planuitwerking. Zie hiervoor de uitwerking per sleutelgebied.
Generiek geldt ook een aantal condities voor alle sleutelgebieden:

- Huidige wet- en regelgeving van hogere overheden is van toepassing. Bijvoorbeeld op het gebied van: geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, stikstof, etc.
- Basis voor een (stedenbouwkundige) planuitwerking is een analyse van de bestaande (ruimtelijke) kwaliteiten in het gebied, in relatie ook met de omliggende gebieden. Dan gaat het om:
  - Cultuurhistorie;
  - Biodiversiteit. Hiervoor gebruiken we onder andere de natuurwaardenkaart uit het recent vastgesteld 'Groen- en recreatiebeleid';
  - Landschappelijke kwaliteiten;
  - Waterhuishouding.
- We streven naar een leefomgeving die uitnodigt voor sociale interactie en voorziet in een passend voorzieningenniveau. Onder andere door:
  - Een ontwerp van de buitenruimte die uitnodigt tot ontmoeting;
  - Een voorzieningenniveau (zorg, onderwijs, horeca, sport, etc.) dat een aanvulling is op het al aanwezige voorzieningenniveau in de omgeving en die ook versterkt.

Tot slot betrekken we ook overige ontwikkelingen die spelen in de verdere planuitwerking bij de verschillende sleutelgebieden, zoals de koploperprojecten in het kader van de provinciale Toekomst voor ons Platteland en andere ontwikkelingen op regionaal, provinciaal en landelijk niveau.

Stadsrivier: Zwarte Water- Almelose kanaal in combinatie met Nieuwe Vecht-Stadssingel-Willemsvaart: blauwgroene ruggengraat van Zwolle

De Stadsrivier is onderdeel van het regionaal én landelijk watersysteem. De Stadsrivier staat letterlijk voor de verbinding tussen stad, landelijk gebied (of Regio) en de rest van Nederland. Water uit Salland stroomt door de stad naar het IJsselmeer. Een bron van leven, biodiversiteit, beleving en ruimtelijke kwaliteit (waaronder een hoge gebruikswaarde). En tegelijkertijd staat de Stadsrivier voor (water)veiligheid in een watersysteem dat door klimaatverandering onder druk staat. Meer en minder water in extreme situaties, waar techniek tegen haar grenzen aanloopt. Niettemin blijven ook voor de toekomst technische maatregelen nodig.

Door meer balans aan te brengen tussen techniek (dijken, pompen) en het oorspronkelijk natuurlijk systeem van de delta geven we in de stad meer ruimte aan water en vergroten de veerkracht van Zwolle en haar omgeving als onderdeel van de Regionale Sponsstrategie. Door de stad opnieuw te richten naar het water, sluiten we ook aan op een rijk verleden met water. Bijvoorbeeld met de Willemsvaart en Nieuwe Vecht. Hierdoor wordt water beleefbaar, wat weer bijdraagt aan bewustzijn en identiteit rondom het Zwolse leven, met water in de delta.

Voor sleutelgebieden Vechtrand, Zwolle-zuid en Bedrijventerreinen zetten we in op vormgeving van gebouwen en openbare ruimte, zodat deze gebieden onderdeel worden van het grotere geheel en vanuit meerlaagse veiligheid, bijvoorbeeld met bergend vermogen in extreme situaties als onderdeel van de Regionale Sponsstrategie Salland en het kunnen omgaan met overstromingen. Zodat ruimtelijke ontwikkelingen no-regret bouwstenen worden van een klimaatbestendig en veerkrachtig Salland. Samen met regiopartners wil Zwolle de samenhang tussen lokaal en regionaal watersysteem optimaliseren met maatregelen die aansluiten bij het natuurlijk water en bodem systeem. In het verlengde van dit ruimtelijk toekomst perspectief zal Zwolle de samenwerking zoeken om op gebiedsniveau van Salland te komen tot een gedeelde visie, waarbij de vormgeving van ruimtelijke ontwikkelingen no-regret bouwstenen kunnen zijn van een toekomstig klimaatbestendig Salland.

Condities voor ontwikkeling

- Water krijgt structureel meer ruimte binnen het stedelijk gebied om zowel de klimaatadaptieve als recreatieve functies te versterken. Dat betekent dat locaties zoals de afslagen van de A28, Burgemeester bij de Roelenweg en de Katerdijk vragen om een herontwikkeling zodat er meer ruimte wordt geboden aan de stadsrivier.
- Met gebiedspartners (Novex) zal samenwerking worden gezocht om de uitwerking van Stadsrivier te duiden in het grotere geheel. Stadsrivier als onderdeel van het regionaal systeem van de Sallandse Weteringen met meenemen van invloed van lange termijn veranderingen in het hoofdwatersysteem (Zwartewater / Vecht en IJsselmeer).
- De ontwikkeling van de stadsrivier moet bijdragen aan de bredere binnenstedelijke wateropgave en als ontmoetings- en verblijfsplek voor stedelijke functies.
- We reserveren ruimte voor verbindingen tussen de Willemsvaart, de singel en de Nieuwe Vecht, zodat aaneengesloten blauwgroene gebieden ontstaan met gebruikswaarde.
- Oevers transformeren naar zoveel mogelijk natuurvriendelijke oevers met ruimte voor biodiversiteit, belevingswaarden en ecologische waarden.

Vechtrand: gezond en veilig wonen/werken samen met water in het landschap

In de Verkenning Ceintuurbaanzone is verkend wat de stedelijke potentie kan zijn het bebouwde gebied en het aangrenzende landelijke gebied en Herfte. Uit de verkenning komt naar voren dat het gebied met de Ceintuurbaanzone en Vechtpoort 1 een substantiële bijdrage kan leveren aan de ontwikkeling van Zwolle de opgaven voor wonen, werken, mobiliteit en water/ klimaat. Randvoorwaardelijk hiervoor is dat de opgaven in samenhang worden uitgewerkt. Zwolle is zich bewust dat Vechtrand laag is gelegen en kwetsbaar voor wateroverlast en vanuit de regionale Sponsstrategie (Novex) potentie heeft voor waterberging in extreme situaties. In de uitwerking is water en bodem en samenhang met (water)systeemniveau daarom leidend, waarbij de het (woon)gebied onderdeel wordt van het watersysteem. Dit vraagt om innovatieve toepassingen van vormgeving woningen, bijvoorbeeld terpen en/ of drijvend, en mobiliteit waarbij hoogtelijnen van infrastructuur kunnen helpen om water te geleiden. Hierbij ligt een sterke relatie met het gebied Vechtpoort 2, Daar zien we primair kansen voor waterberging. We zien Vechtpoort 2 dan ook niet als locatie voor grootschalige woningbouw, maar wel als een gebied waar we de opgave van het regionaal watersysteem om in extreme situaties water te bergen kunnen realiseren, met mogelijk kleinschalige woningbouw die ondergeschikt is aan deze opgave.

Condities voor ontwikkeling:

1. In Vechtrand komen stedelijke NOVEX-opgaven en regionale NOVEX-opgaven samen als het gaat om wonen en werken enerzijds en de mobiliteitstransitie en de klimaatopgave anderzijds. Vechtrand ontwikkelt zich tot dynamische stadswijk waar stad en landschap samenkomen. Het gebied wordt een woon-werkgebied dat flink wordt verdicht met woningen en bijbehorende werk-, kantoor-, sport-, en gezondheidsvoorzieningen.
2. Het is daarbij van belang dat er een ruimtelijke samenhang ontstaat tussen de ontwikkelgebieden Ceintuurbaanzone, Vechtpoort 1 en bijvoorbeeld Berkum. Het stadspark Vechtrand is daarin de verbindende schakel met onder andere wandel- en fietspaden, speel- en recreatieve voorzieningen en mogelijk een enkele woning. De twee horizontale zwarte pijlen verbeelden dat en impliceren dan ook dat het park Vechtrand, Vechtpoort 1 ingetrokken kan worden.
3. De (water)veiligheid van Zwolle in relatie met het regionaal watersysteem van de Sallandse Weteringen (zie Blauwgroen) is in dit gebied maatgevend. In de Regionale Sponsstrategie (NOVEX) is een deel van het gebied benoemd als potentieel bergingsgebied in extreme situaties en in dit Ruimtelijk Toekomstperspectief wordt deze bevestigd (in lijn ook met de huidige Omgevingsvisie) om in Zwolle in de toekomst droge voeten te houden. Door het landschap, waarin hogere delen en lagere delen elkaar afwisselen, heeft het gebied veel potentie om vernieuwende vormen van wonen vorm te geven. Daarbij gaan waterberging en woonwijk in elkaar op en geleiden fietspaden, wegen en spoorlijnen het water of ze bieden een extra bescherming bij extreem veel water.
4. Een goede verbinding van Vechtrand met de rest van Zwolle en naar het omliggend gebied is nodig. De Ceintuurbaan is en blijft hierin dé centrale schakel, ook voor de regio, waarbij we de Ringfunctie willen versterken. Tegelijk is de Ceintuurbaan een barrière om Vechtrand met de stad te verbinden. Dit is een grote opgave en vraagt om nader onderzoek naar de ruimtelijke inpassing van de Ceintuurbaan en de kruisende verbindingen. Belangrijk is dit onderzoek op korte termijn te starten vanwege de randvoorwaardelijkheid daarvan voor de ontwikkeling en bereikbaarheid van Zwolle. Bij het onderzoek voor de Ceintuurbaan houden we ook de lange termijn bereikbaarheid (na 2040), en andere opties die er zijn om de Ceintuurbaan te ontlasten, nadrukkelijk in het vizier. Zodat keuzes in het hier en nu mogelijke aanvullende keuzes naar de toekomst (bijv. een rondweg) niet onmogelijk maken. En daarmee de bereikbaarheid en cruciale scharnierfunctie van Zwolle in het regionale mobiliteitssysteem goed geborgd blijft. Samenwerking met onze regionale partners en Rijk, onder andere in het kader van NOVEX, is daarbij van groot belang.
5. De ontsluiting van een grootschalige woningbouwontwikkeling in Vechtpoort 1 voor de auto kan niet volledig lopen via het bestaande wegennet. Dat geeft problemen in Oosterenk en Berkum. We zetten in op een nieuwe extra wijkontsluitingsweg voor Vechtpoort 1 naar de Ceintuurbaan en de Hessenweg/ N340. Deze weg kan ook bijdragen aan een robuuster regionaal mobiliteitssysteem. Verder onderzoek is nodig om de ligging van deze weg scherper te krijgen. Het betreft daarbij een integrale opgave waarbij landschap en de klimaatopgave medebepalend zijn. Voor voetganger en fiets wordt conform het STOMP-principe ingezet op directe verbindingen naar Berkum en Oosterenk.
6. We zien in Vechtrand een gefaseerde ontwikkeling van woningbouw voor ons vanuit het gegeven dat we ‘van buiten naar binnen’ ontwikkelen. Dit betekent

dat gestart kan worden met kleinschalige woningbouwontwikkeling van enkele honderden woningen aansluitend aan, dan wel deels in, het open landschap dat grenst aan de Ceintuurbaanzone (stadspark Vechtrand). Een woningbouwontwikkeling die nog via het bestaande wegennet te ontsluiten is.

7. Voor een deel is het gebied Vechtrand archeologisch zeer waardevol. De kans op archeologische vondsten op basis van deelonderzoeken in het gebied is 90% tot 100%. Het beleid is behoud 'in situ'. Wanneer sprake is van grondverstoring, als gevolg van het ontwikkelen van een nieuwe woonwijk, is archeologisch onderzoek nodig.
8. De Nieuwe Vecht maakt onderdeel uit van het gebied Vechtrand als robuuste blauwgroene verbinding tussen de Vecht en de stadsgracht van Zwolle. En is daarmee gelijktijdig een buffer tussen het dorp Berkum en Vechtpoort 1 voor het behoud van het dorpse karakter van Berkum;
9. In Vechtrand komen Regio, Rijk en Zwolle samen, ook organisatorisch. Essentieel is samen met buren en gebiedspartners uitstijgen boven de eigen taken en verantwoordlijkheden van vandaag en samenwerken vanuit de (systeem)opgaven en lange termijn.

Referenties en afbeeldingen die sfeerimpressies geven van het sleutelgebied:

Parc de Boulogne, Boulogne, Frankrijk

Broparken, Linköping, Zweden

Funenpark, Amsterdam

L'écoquartier Ginko, Bordeaux, Frankrijk

Schoonschip, Amsterdam

Kristalbad, Hengelo/Enschede

Zwolle-Zuid/zuid: (nieuwe) stadswijk met nieuw station

Zwolle-Zuid/zuid ontwikkelt zich met een nieuwe woonwijk (circa 2000-3000 woningen) aan de zuidkant en een nieuw te ontwikkelen stationsomgeving tot aantrekkelijk en toekomstbestendig woongebied. De te ontwikkelen stationsomgeving (circa 250-500 woningen) bevindt zich ter hoogte van het huidige winkelcentrum Zwolle-zuid. De afstand van het nieuwe station tot Zwolle Centraal is ongeveer gelijk aan de afstand tussen station Stadshagen en Zwolle Centraal.

Condities voor ontwikkeling:

- Zwolle-Zuid is gelegen nabij de IJssel. Op lange termijn kan de IJssel in natte perioden wellicht meer water te verwerken krijgen. Voor de uitwerking van Zwolle-Zuid gelden dezelfde uitgangspunten als bij Vechtrand voor de verbinding met het regionaal systeem van de Sallandse Weteringen. Ook zal met het waterschap worden onderzocht hoe waterveiligheid voor de lange termijn kan worden geborgd in de plannen. Denk bijvoorbeeld aan overslag over de dijk van water uit de IJssel in een extreme situatie. Dit vraagt ruimte om water op te kunnen vangen met berging.
- We ontwikkelen de nieuwe woonwijk Zwolle-Zuid/zuid als klimaatadaptief woongebied. De nieuwe wijk is het toonbeeld van een innovatief klimaatbestendig woonlandschap (klimaatbestendig bouwen) met focus op grondgebonden woningen.
- De realisatie van station Zwolle-Zuid draagt bij aan de verdere ontwikkeling van het stadsdeel, geeft invulling aan het STOMP-principe en het zorgt voor een volwaardig alternatief voor de auto bij nieuw toe te voegen woningen. Een station is daarin cruciaal om een ander mobiliteitsprofiel te krijgen.
- Ontsluiting per auto van de nieuwe wijk Zwolle-Zuid/zuid voorzien we op de N337. De wijze waarop dat vorm krijgt (waar en hoe) is nadere planuitwerking. Daarbij houden we rekening met het toekomstige verwachte autogebruik op de weg.
- Met een nieuw station en de daarbij horende noodzakelijke spoorverdubbeling op het traject Deventer-Olst dragen we bij aan de doelen en ambities uit het landelijke 'Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040'. Daarin is vastgelegd om vaker en sneller treinen te laten rijden op het traject Zwolle-Deventer. De capaciteit op het traject en eventuele ongelijkvloers spoorwegovergangen vraagt nader onderzoek.
- Het parkachtige karakter van de landgoederen Zandhove en Windesheim worden doorgetrokken en versterkt in combinatie met de nieuwe woonwijk Zwolle-Zuid/zuid.
- Mede in combinatie met het doortrekken van de parkachtige structuren ontwikkelen we een ecologische corridor tussen Zandhove en de IJssel.
- We onderzoeken of de bestaande (recreatieve) functies onderdeel kunnen zijn van de beoogde ontwikkeling van het gebied met woningbouw en het doortrekken van de landschappelijke structuren. Het 'Rondje Zwolle' (fietsroute) betrekken we daarbij;
- We dragen zorg voor een goede balans tussen de recreatieve druk, de leefbaarheid en de natuurwaarden in het gebied en de aangrenzende uiterwaarden van de IJssel;
- In de verdere planuitwerking zorgen we voor een goede stedenbouwkundige overgang tussen de bestaande wijk Zwolle-zuid en de nieuw te ontwikkelen woonwijk.
- Voorwaarde op de lange termijn voor de uitbreiding van Zwolle-Zuid met woningen, is het verwijderen van de hoogspanningskabels en bijbehorende hoogspanningsinfrastructuur. Dit in combinatie met aanpassingen in de totale energie-infrastructuur rondom Zwolle. Zwolle is op landelijk en regionaal niveau een scharnierpunt als het gaat om die infrastructuur. De hoogspanningskabels zijn landschapsontsierend en vanuit milieukundig oogpunt niet te combineren met woningbouw. Doordat de Energiecentrale Harculo zijn functie heeft verloren liggen er kansen deze kabels terug te leggen richting de Sekdoornseplas. We kunnen starten met woningbouw, maar om de woonwijk af te kunnen maken en aan de bestaande stad stedenbouwkundig aan te kunnen hechten, zullen de kabels verwijderd moeten worden.
- Het gebied ten zuiden van de wijk Zwolle-Zuid is archeologisch zeer waardevol. De kans op archeologische vondsten op basis van deelonderzoeken in het gebied is 90% tot 100%. Het beleid is behoud 'in situ'. Wanneer sprake is van grondverstoring, als gevolg van het ontwikkelen van een nieuwe woonwijk, is archeologisch onderzoek nodig. Naast benodigd onderzoek is de aanwezigheid van archeologische waarde een mogelijke inspiratiebron voor het stedenbouwkundig ontwerp van een nieuwe woonwijk. Het geeft een wijk identiteit en het is een kans verhalen uit het verleden weer tot leven te wekken.

- De herontwikkeling van de voormalige Harculo-centrale wordt verbonden met de nieuwbouwwijk en fungeert als balkon naar de IJssel en er komen culturele voorzieningen in de te behouden restanten van de Harculo-centrale.

Referenties en afbeeldingen die sfeerimpressies geven van het sleutelgebied:

Västra Hamnen, Malmö, Zweden

Quirijnpark, Tilburg

Het bosbad, Eindhoven

Molenwaterpark, Middelburg

Hortus Veemarkt, Utrechtt

Rietzoom, Rotterdam

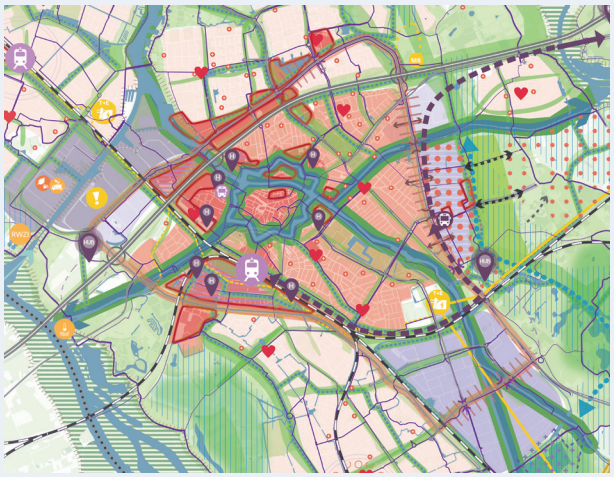
Bedrijventerreinen

Structurele veranderingen in de economie, maatschappij en technologie hebben invloed op de rol van bedrijventerreinen in Zwolle en de regio. Bedrijventerreinen zijn het kloppend hart van de economie voor Zwolle, maar ook voor die van de bredere regio. De activiteiten op bedrijventerreinen zorgen niet alleen voor werkgelegenheid en toegevoegde waarde, maar zijn ook de innovatiemotor voor Zwolle en de regio. De stad Zwolle en haar werklocaties zijn daarmee het vliegwiel voor de nieuwe economie in de bredere regio. Bedrijventerreinen vormen het brandpunt van transities richting circulaire economie, toekomstbestendig ruimtegebruik en een duurzame energievoorziening.
Om de economie de ruimte te geven om zich te ontwikkelen is er behoefte aan een divers palet aan werklocaties, waarbij elke locatie een krachtig en herkenbaar profiel heeft. Zo kan productontwikkeling uit het Innovatiedistrict Spoorzone Zwolle worden toegepast bij een industrieel bedrijf in Voorst, of kan een start-up uit de Makersfabriek doorgroeien op Marslanden.
Elk terrein heeft daarmee zijn eigen functie in het samenhangende geheel van werklocaties in het Zwolse innovatie-ecosysteem.
Er ligt een directe relatie tussen Hessenpoort en Marslanden als het gaat om de relatie groot- en kleinschalige bedrijvigheid en intensivering en uitbreiden. De lopende ontwikkelingen op Hessenpoort en de nog openstaande vraag naar grootschalige bedrijvigheid, moet in onderlinge samenhang bezien worden met de toekomstige ontwikkeling van Marslanden.
We zetten daarom op Marslanden in op intensivering van het bestaande bedrijventerrein en verplaatsen van grootschalige bedrijven naar Hessenpoort. Daarbij verkennen we tegelijkertijd een mogelijke uitbreiding van Marslanden in zuidelijke richting ten behoeve van de huidige vraag naar kleinschalige kavels en schuifruimte voor de genoemde intensivering. Voor de uitbreiding van Hessenpoort verkennen we drie uitbreidingsrichtingen. Richting Tolhuislanden, nabij de Bomhofplas en richting Dalfsen.

Condities voor ontwikkeling van bedrijventerreinen:

- Rekening houden met de aanwezigheid van weidevogels. Het gebied Tolhuislanden is een hoogwaardig weidevogelgebied en als zodanig ook beschermd via provinciaal beleid.
- Ontwikkeling Hessenpoort in samenhang met de mogelijke komst van een railterminal, truckloading en een stadslogistieke hub.
- Meerlaagse bebouwing toestaan om ook in de openbare ruimte genoeg ruimte over te houden voor blauwgroene dooradering en aantrekkelijke fiets- en wandelroutes (ten behoeve van een lunchwandeling).
- Aantakking op waterstof backbone – elektrolyse (Hessenpoort).
- Voor de inrichting (gebouwen en openbare ruimte) de meerlaagse veiligheid afstemmen op mogelijke overstromingen van de Vecht en de Sallandse Weteringen. Een specifiek aandachtspunt zijn vitale en kwetsbare voorzieningen. Denk hierbij aan energievoorziening en communicatie, zowel op gebiedsniveau als individueel per bedrijf. Door bijvoorbeeld slim ICT hoger te plaatsen, zodat ook in extreme situaties met wateroverlast bedrijven door kunnen functioneren.
- Zwolle is zich bewust dat Marslanden is gelegen midden in het regionaal watersysteem van Salland en vanuit de regionale Sponsstrategie (Novex) potentie heeft voor waterberging in extreme situaties. In de uitwerking is water en bodem en samenhang met (water)systeemniveau daarom leidend. Dit vraagt om innovatieve toepassingen van vormgeving van gebouwen, waarbij het gebeid onderdeel wordt van het watersysteem.
- In beeld brengen van intensiveringspotentie op bestaand terreinen.
- Verkenning potentie uitbreiden Marslanden in zuidelijke richting.
- Koppeling energie- en warmtevisie met de toekomstige ontwikkelingen van de bedrijventerreinen.

De Ring (IJsselallee, Oldeneelallee, Ceintuurbaan, Zwartewaterallee en Blaloweg)



Om de knooppuntfunctie en de bereikbaarheid van de regio goed te kunnen borgen is het essentieel dat het hoofdnetwerk van Zwolle een volwaardige Ring gaat worden, de Zwolse stadsring. De Ring moet veel meer gaan fungeren als stadsring, voor afhandeling van het Zwolse en regionale autoverkeer én als drager van een lokaal en regionaal openbaar vervoersysteem. Door het verschuiven van het autoverkeer kunnen we de singel van Zwolle een opwaardering geven voor zowel voetgangers, fietsers en klimaat- en groenambities. Dit komt ten gunste van de verblijfskwaliteit in dit gebied.

Voor het functioneren van de mobiliteit in de stad en de regio is het cruciaal dat het 'scharnier' blijft functioneren. Ook als evacuatieroute en de bereikbaarheid van het ziekenhuis. Hiervoor is het nodig de capaciteit van de Ring op met name kruispuntniveau structureel te vergroten. Investeringen zijn nodig om deze functie robuust en toekomstbestendig te houden. Dat vraagt een opwaardering van het huidige netwerk naar een ring waarbij doorstroming van en betrouwbaarheid voor het autoverkeer belangrijk is. Dit is een grote opgave met forse investeringen. En temeer omdat de stad en de regio door de realisatie van extra woningen ook verder groeit. Dat betekent dat er op delen van de ring capaciteitsuitbreiding of ongelijkvloerse kruisingen nodig zullen zijn om de bereikbaarheid en betrouwbaarheid te kunnen borgen.

Condities voor ontwikkeling en nader de onderzoeken:

1. Capaciteitsuitbreiding bij de Holtenbroekerbrug;
2. Kruispuntaanpassingen op de IJsselallee;
3. Fietstunnels bij de Oldeneelallee en de Zwartewaterallee;
4. Capaciteitsuitbreiding met wellicht deels ongelijkvloers op de Ceintuurbaan. Bij de Ceintuurbaan ligt de grootste opgave in combinatie met de ruimtelijke ontwikkelingen aldaar (sleutelgebied Vechtrand) en het goed verbinden van beide zijden van de Ceintuurbaan zodat de oostkant volwaardig bij de stad betrokken wordt.

6. Ontwikkelpad

6.1 Inleiding

Het ontwikkelpad beschrijft de stappen die worden gevolgd richting 2040. We hanteren daarin een adaptieve aanpak, om te reageren op veranderingen of nieuwe inzichten. Ook worden in dit hoofdstuk de programma's en rollen in de ontwikkeling beschreven.

6.2 Adaptieve planning: fasering

Voor de fasering, volgordelijkheid en tijdsplanning voor de ontwikkelstrategie is het van belang te bepalen welke bouwsnelheid gewenst is om de urgente woningopgave het hoofd te bieden. Hiervoor is het noodzakelijk om de hiervoor genoemde ontwikkelrichtingen van inbreiding (in de bestaande stad) en uitbreiding (stadsranden) in de tijd te plaatsen. De verschillende ontwikkelingen uit de in Hoofdstuk 3 beschreven ontwikkelrichting, kennen verschillende snelheden waarin deze tot stand komen. De inbreidingslocaties (binnenstedelijke ontwikkellocaties) kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de woningopgave en bestaan vooral uit een groot aantal kleinere ontwikkelingen. Daar waar nodig en mogelijk is extra sturing op een divers woonprogramma gewenst. Daardoor kunnen deze locaties op korte en lange termijn doorgang vinden. Deze vormen een continue stroom aan ontwikkelingen gedurende langere tijd. Dit geldt ook voor de bestaande plannen (hard en zacht) vanuit de Omgevingsvisie. Hierbij is het doorzetten en vasthouden aan kwaliteitseisen van belang, waarbij waar mogelijk wordt bijgestuurd op de programmering van de bestaande plannen De bestaande plannen uitvoeren en overige binnenstedelijke locaties ontwikkelen vormen de twee lange lijnen voor stadsontwikkeling en wijkversterking: van 2025 tot en met 2040 en verder.

Uitbreiding in de stadsranden

De uitbreidingslocaties aan de stadsranden vergen een andere inzet. Door de omvang, complexiteit en meervoudige opgaven, zal zowel qua capaciteit, inzet en investeringen een grotere projectorganisatie en budget moeten worden vrijgemaakt. Door aan de scope en afbakening van deze gebiedsontwikkeling meerdere opgaven (groen, wonen, werken, voorzieningen, water) te koppelen worden dit integrale gebiedsontwikkelingen met een grotere impact op meerdere thema's. De uitbreidingslocaties vertegenwoordigen belangrijke hoofdkeuzes in de ontwikkeling. De wijkversterking vindt continu plaats, uitbreidingslocaties vergen belangrijke keuzes om grondposities te verwerven, projectgelden vrij te maken en gebiedsontwikkelingsprocessen op te starten.

De hiervoor genoemde uitbreidingslocaties (Vechtrand, Zwolle-Zuid/zuid en mogelijk Stadsbroek) kunnen allen bijdragen aan de basiswaarden en helpen de bestaande stad vooruit. Echter zullen deze grotere locaties niet tegelijkertijd tot ontwikkeling kunnen komen. Boven op de ontwikkelingen uit de huidige Omgevingsvisie wordt in dit adaptieve ontwikkelpad ingezet op verschillende mogelijkheden om de stad Zwolle verder te ontwikkelen. Opties daarin zijn de ontwikkeling van Vechtrand (Ceintuurbaanzone + Vechtpoort 1), de ontwikkeling van Zwolle-Zuid/zuid (inbreiding + uitbreiding en stationsontwikkeling) en mogelijk Stadsbroek. De keuze voor één of meerdere van deze ontwikkelingen is afhankelijk van verschillende factoren zoals de vraag naar typen woningen, beschikbare financiële middelen en het voldoen aan specifieke gebiedsvoorwaarden. De ontwikkellocaties kennen condities die in meer of mindere mate ingrijpende maatregelen moeten ondervangen. Vechtrand vertegenwoordigt in ontwikkelpotentie een groter aandeel woningen (4000 - 8000 woningen) dan Zwolle-Zuid/zuid, inclusief stationsomgeving (2250 - 3500 woningen).

Stadsbroek wordt gezien als een klimaatbestendig parklandschap met ruimte voor natuur, recreatie en woningbouw. Als onderdeel van het stadsrivierlandschap is Stadsbroek een belangrijke blauwgroene ruimte in de stad. Een project waarmee we laten zien hoe groei in een klimaatbestendige delta mogelijk is. Stadsbroek kan op relatief korte termijn in de behoefte aan verschillende typen gezinswoningen voorzien. Om de mogelijkheden te onderzoeken is voor Stadsbroek een separaat gebiedsproces opgezet. Het doel is om een langetermijnvisie te ontwikkelen, waarbij de bouw van woningen een mogelijke uitkomst is (afronding medio 2025).

We starten gelijktijdig met de verschillende gebiedsontwikkelingen. Enerzijds omdat daarmee een lange voorbereidingstijd is gemoeid, anderzijds omdat het belangrijk is plannen voor de toekomst te hebben en

zo in te kunnen spelen op bijvoorbeeld de behoefte aan wonen en werken. Zoals al gezegd zijn we daarbij wendbaar en adaptief. Dat vraagt een zekere mate van flexibiliteit in de plantontwikkeling. Uiteindelijk zullen er ook keuzes gemaakt moeten worden.

6.3 Programma's

Programma Volkshuisvesting

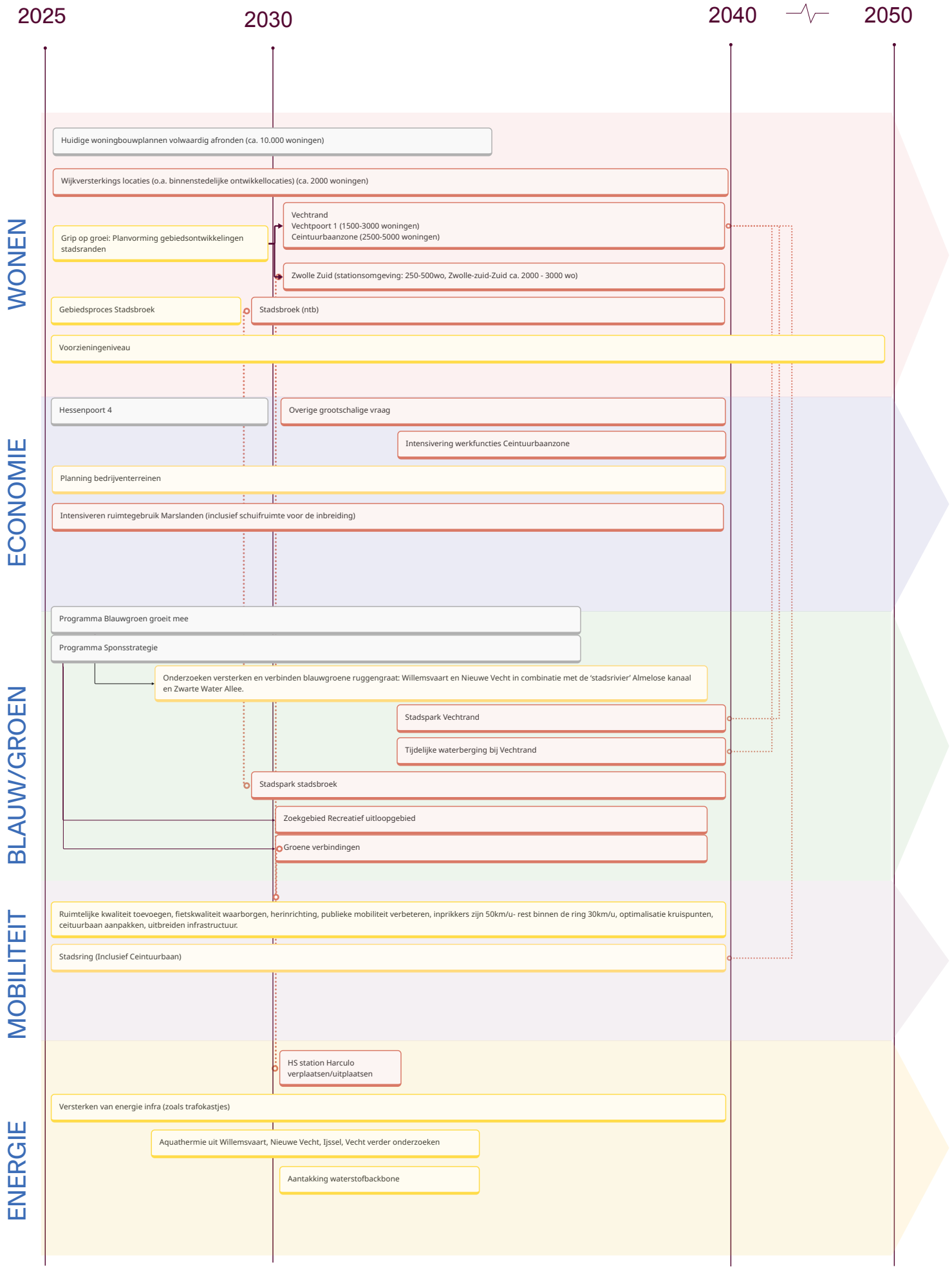
Om richting te geven aan het thema wonen is het van belang een programma volkshuisvesting uit te werken. Hierin wordt de kwalitatieve en kwantitatieve woningbouwopgave verder uitgewerkt. Welke differentiatie is nodig voor welke wijk en hoe geven we richting aan de verhoudingen tussen sociaal, midden en hoog segment stadsbreed? Dit geldt zowel voor de behoefte in bestaande wijken als voor uitbreidingslocaties. Het volkshuisvestingsprogramma concretiseert deze differentiatie in aantallen en verhoudingen van woningtypen, doelgroepen en stedelijke typologieën.

Programma Sleutelgebieden

De periode tot de vaststelling van het Ruimtelijk Toekomstperspectief gebruiken we om te bekijken of de sleutelgebieden een programma moeten worden in de zin van de Omgevingswet.

Samenwerking en gebiedscoalitie

Vanuit de opgaven en de sleutelgebieden en de daarin opgenomen beleidskeuzes en condities zal Zwolle de samenwerking zoeken met gebiedspartners om de uitwerking van stedelijk Blauwgroen en maatregelen in Salland zodanig vorm te geven dat ze elkaar versterken. Zwolle is voorstander om dit te doen door de reeds bestaande samenwerking vanuit de Regionale Sponsstrategie voort te zetten. Voor Zwolle heeft deze samenwerking betrekking op de sleutelgebieden Vechtrand, Marslanden, Zwolle-Zuid en Stadsrivier.
Al deze sleutelgebieden zijn immers onlosmakelijk verbonden met een lange termijnvisie voor het regionaal systeem van de Sallandse Weteringen.



Afbeelding ontwikkelpad

Bronvermelding (referenties beelden)

De foto's opgenomen in hoofdstuk 1 komen uit de beeldbank van de Gemeente Zwolle.

Bronnen afbeeldingen bladzijde 41:

- Funenpark, Amsterdam
  Plan door LANDLAB. Afbeelding via Zen Home Rentals. Bron afbeelding: https://zenhomerentals.nl/rental-listings/funenpark-apartment-for-rent-amsterdam/
- Boschveld, 's-Hertogenbosch
  Plan door CPO Bewust Wonen & Werken. Afbeelding via Biobased Bouwen. Bron afbeelding: https://www.biobasedbouwen.nl/projecten/cpo-bewust-wonen-werken-boschveld-den-bosch/
- Västra Hamnen, Malmö
  Afbeelding via Take Me to Sweden. Bron afbeelding:: https://www.takemetosweden.be/nl/vastra-hamnen-malmo/
- Schoonschip, Amsterdam
  Plan door Space&Matter. Foto door Alen Jensen. Afbeelding via ArchDail. Bron afbeelding: https://www.archdaily.com/964050/amsterdams-floating-neighbourhood-schoonschip-offers-a-new-perspective-on-circularity-and-resiliency
- Hamerkwartier, Amsterdam
  Bron afbeelding: https://www.hamerkwartier.com/
- Oostpoort, Amsterdam
  Plan door PPHP. Bron afbeelding: https://pphp.nl/project/oostpoort/
- Kraanbolwerk, Zwolle
  Bron afbeelding:https://www.vanwonen.com/ontdek-vanwonen/referentieprojecten/kraanbolwerk/
- Common Woods, Amersfoort
  Plan door Space & Matter. Bron afbeelding: https://www.spaceandmatter.nl/work/common-woods

Bronnen afbeeldingen bladzijde 61:

- Parc de Boulogne, door Agence Ter Architectures; Setec TPI; Biotope Bron afbeelding: https://landscape.coac.net/en/node/1803
- Broparken, Linköpin, Zweden door White Arkitekter. Bron afbeelding: https://landezine.com/broparken-by-white/
- Funenpark, Amsterdam. Plan door LANDLAB. Afbeelding via Zen Home Rentals. Beschikbaar op: https://zenhomerentals.nl/rental-listings/funenpark-apartment-for-rent-amsterdam/
- l'écoquartier Ginko, Bordeaux, Frankrijk. Residence canopée door Olivier Brochet. Bron afbeelding: https://www.vmzinc.com/residence-canopee-eco-quartier-ginko,-bordeaux-%28fr
- Schoonschip, Amsterdam Plan door Space&Matter. Foto door Alen Jensen. Afbeelding via ArchDail. Bron afbeelding: https://www.archdaily.com/964050/amsterdams-floating-neighbourhood-schoonschip-offers-a-new-perspective-on-circularity-and-resiliency
- Kristalbad, Hengelo/Enschede door Abe Veenstra landschapsarchitect i.s.m. Eelerwoude (Stephan Schorn). Foto door Amar Sjauw En Wa - Windhorst. Bron afbeelding: https://groenblauwenschede.nl/professionals/projecten/kristalbad-hengelo-enschede/

Bronnen afbeeldingen bladzijde 63:

- Västra Hamnen, Malmö
  Afbeelding via Take Me to Sweden. Bron afbeelding:: https://www.takemetosweden.be/nl/vastra-hamnen-malmo/
- Quirijnpark Tilburg door Karres& Brands. Bron afbeelding: https://urbanfloranl.wordpress.com/2012/09/16/modern-landscape-design-in-tilburg-the-netherlands/
- Het Bosbad, Eindhoven door Gaaga. Bron afbeelding: https://gaaga.nl/Het-Bosbad-Eindhoven-1
- Molenwaterpark Middelburg door BoschSlabbers. Foto door Jeroen Musch. Bron afbeelding: https://urbangreenbluegrids.com/projects/molenwater-redevelopment-middelburg/
- Hortus Veemarkt Utrecht door Strootman Landscape Architects. Bron afbeelding; https://landezine.com/hortus-veemarkt-utrecht-by-strootman/
- Rietzoom, Rotterdam door Orange Architects. Bron afbeelding: https://www.rotterdamarchitectuurprijs.nl/vorige-edities/2021/rietzoom.html

COLOFON

Ruimtelijk Toekomstperspectief
Ons Zwolle van Overmorgen
Mei 2025

Deze studie is uitgevoerd door PosadMaxwan in opdracht van de gemeente Zwolle.

Zwolle

PosadMaxwan