

Gebiedsverkenning

Ceintuurbaanzone Zwolle





BVR

SWECO

Colofon

Gebiedsverkenning Ceintuurbaanzone Zwolle
November 2024

Deze gebiedsverkenning is opgesteld door BVR Adviseurs Ruimtelijke Ontwikkeling in samenwerking met Sweco en in opdracht van de gemeente Zwolle.

Beelden en teksten
Visualisaties, kaarten en foto's zijn gemaakt door BVR tenzij anders vermeld. Lay-out en tekst zijn gemaakt door BVR.

Foto's gebied: Rob Koenen
Referentiefoto's: Rob Koenen en BVR Adviseurs

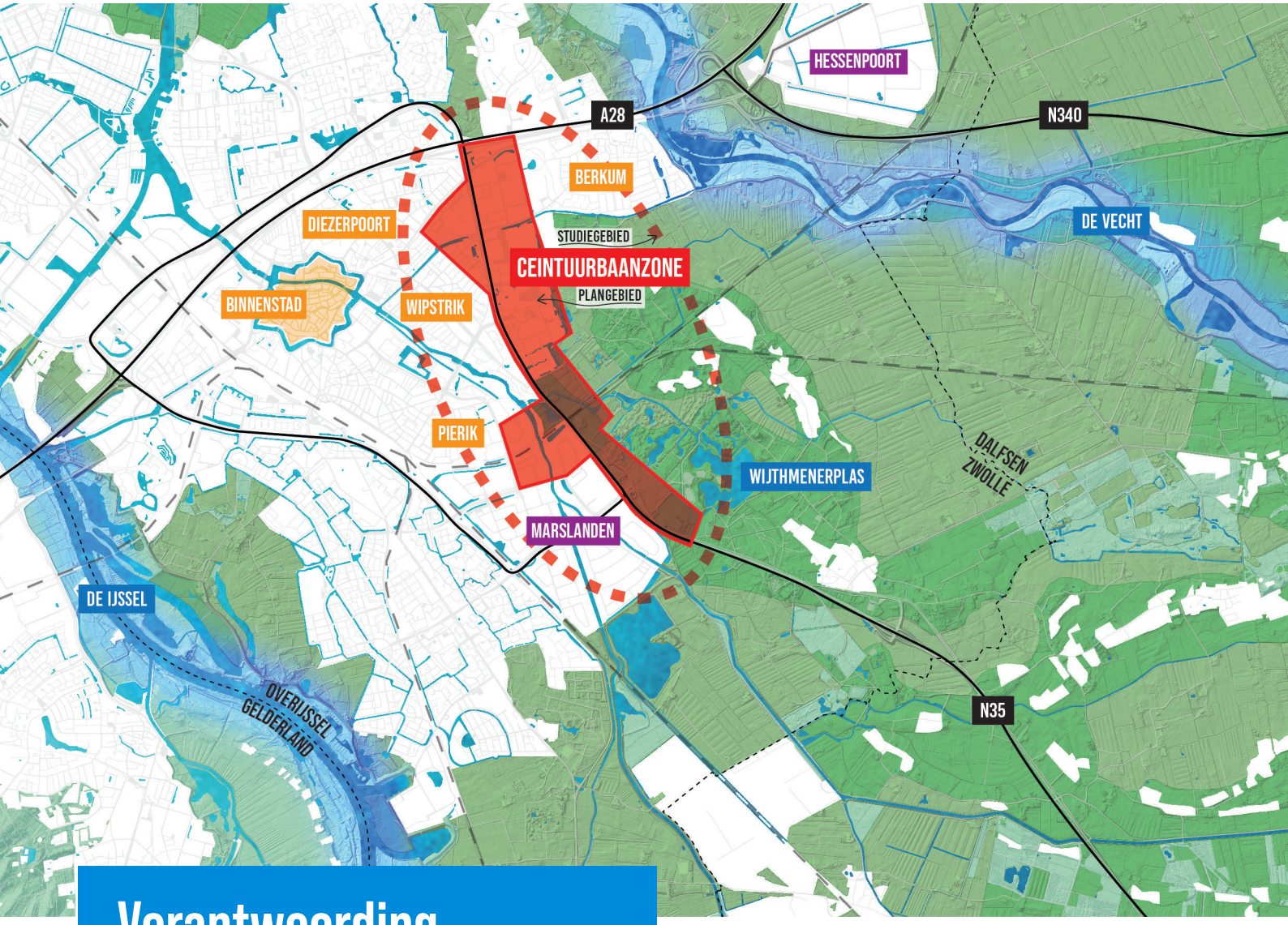
Alles uit dit document mag worden gebruikt mits de bron wordt vermeld. Aan dit document kunnen geen rechten worden ontleend.

Meer informatie?
Jorn van der Veen - Projectleider gemeente Zwolle
ceintuurbaanzone@zwolle.nl



Inhoudsopgave

Positionering en vraagstelling	5
Kwaliteiten, knelpunten en kansen	6
Verkenning	10
Ruimtelijke modellen	12
Investeringen versus ontwikkelpotentie	18
Randvoorwaarden voor de ontwikkeling	19
Tot slot	22

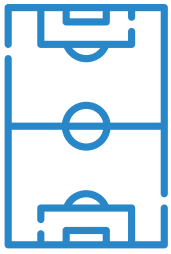


Ligging van de Ceintuurbaanzone (rood) in Zwolle. Met een stippellijn is het globale studiegebied aangegeven.

Verantwoording

De gebiedsverkenning die nu voorligt is het advies van de adviesbureaus BVR en Sweco in opdracht van de gemeente Zwolle. Het gaat over de voorstelbare lange termijn herontwikkeling van de Ceintuurbaanzone. Om te stimuleren dat er toekomstgericht en out of de box wordt nagedacht over het gebied is compromisloos te werk gegaan. Er is vrij geschetst op het grondgebied van andere partijen. Voor de gebiedsverkenning is veel informatie en feedback opgehaald bij ambtenaren van de gemeente Zwolle, de regio, provincie en rijk, het waterschap en Natuur en milieu Overijssel, de GGD, Isala, PEC, Landstede, ondernemers en bewoners en andere stakeholders uit het gebied, voor zover hierboven niet genoemd. De gebiedsverkenning is een bouwsteen voor de aanvulling Omgevingsvisie. Tussentijdse resultaten zijn gedeeld met het projectteam aanvulling Omgevingsvisie, de ambtelijke en bestuurlijke vertegenwoordigers van de NOVEX-opgave en de bestuurders van de buurgemeenten. Ook is er afstemming geweest met de projectorganisatie Oosterenk.



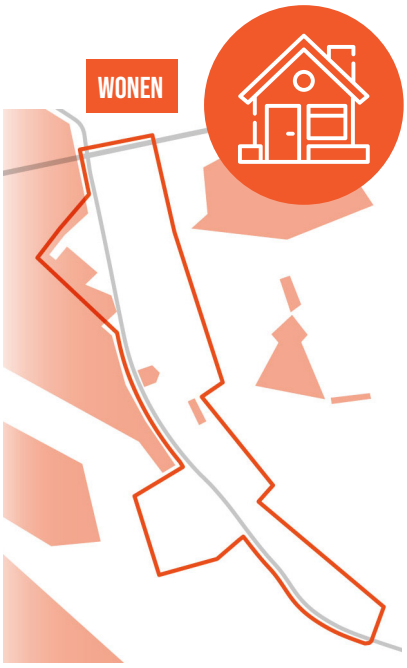


Plangebied (280 ha.) = 196 voetbalvelden

Positionering en vraagstelling

Binnen de, op het eerste gezicht, wat willekeurige grens rond de Ceintuurbaan bevindt zich een gebied met een aantal kenmerkende functies, die op zowel lokaal als regionaal niveau van betekenis zijn. Tegelijk tekent zich een waterscheiding af tussen de functies onderling, maar ook tussen de Ceintuurbaanzone en de rest van de stad. Een uitgebreide analyse van het profiel van de Ceintuurbaanzone met haar kwaliteiten en knelpunten ligt ten grondslag aan deze verkenning naar een mogelijk toekomstbeeld, dat antwoord geeft op onderstaande vraag:

Op welke wijze kan de Ceintuurbaanzone als grootschalig hoogstedelijk ontwikkelgebied volwaardig onderdeel worden van de stad en het landschap, waarbij een kwalitatieve schaalsprong kan worden gemaakt waarin de vier hoofdopgaven van klimaatbestendigheid, mobiliteitstransitie, stedelijke economie en woonmilieu worden gecombineerd?



Aan de kant van de stad wordt in de Ceintuurbaanzone gewoond. Verder zijn er locaties voor tijdelijk- en begeleidwonen ten oosten van de Ceintuurbaan, in het gebied.



Zowel in als grenzend aan de Ceintuurbaanzone zijn veel sport- en leisure functies aanwezig. Dit zijn voorzieningen op stad- en regioniveau.



In en grenzend aan de Ceintuurbaanzone is veel werkgelegenheid aanwezig. Zowel kantoren, arbeidsplaatsen als regionale voorzieningen zijn hier gevestigd.



De Ceintuurbaanzone kenmerkt zich door een groot aanbod van bijzonderonderwijs en Middelbaar beroepsonderwijs.

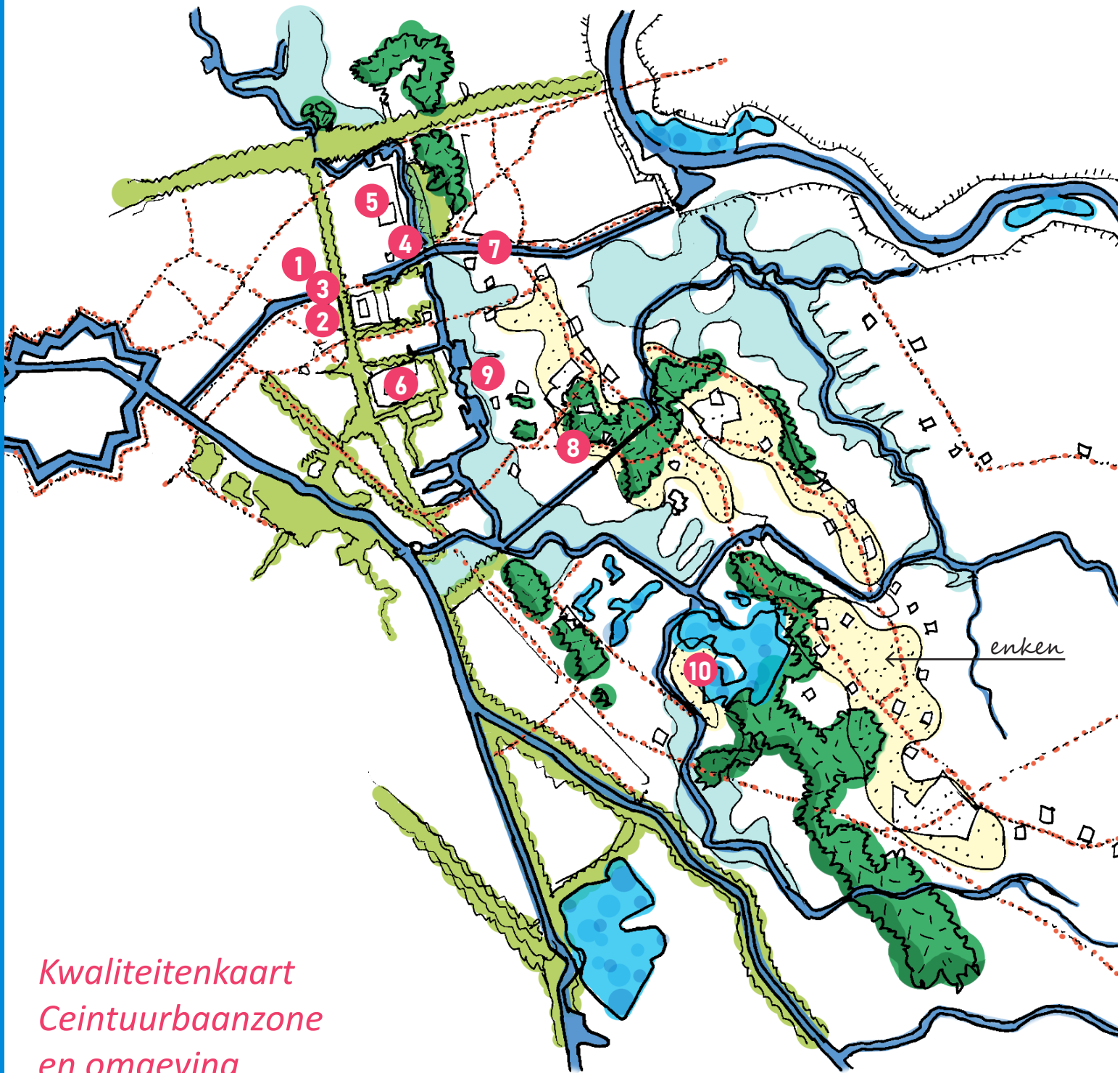


In de Ceintuurbaanzone zijn veel zorg en zorggerealteerde functies geclusterd.

Kwaliteiten, knelpunten en kansen

De Ceintuurbaan geeft de Ceintuurbaanzone een sterk bereikbaarheidsprofiel voor gemotoriseerd verkeer. Het is dé reden waarom grote verkeer-aantrekkende functies, zoals het Isala ziekenhuis en voetbalclub PEC Zwolle, hier hun plek hebben gevonden. Ook zijn er veel bedrijven gevestigd die afhankelijk zijn van de bereikbaarheid voor hun logistiek. Het gebied heeft een belangrijke regionale en economische functie en staat garant voor veel werkgelegenheid. De directe nabijheid op fietsafstand van zowel het stadshart als het landschap draagt bij aan de kwaliteit.

De combinatie van sport, leisure en onderwijs is sterk. In potentie kent het gebied een aanvullend economisch profiel ten opzichte van de spoorzone en het stadshart. Het gebied heeft een goed georganiseerde ondernemersvereniging en is al in transitie door de plannen voor Oosterenk. Er is genoeg vitaliteit aanwezig om op door te bouwen.



Kwaliteitenkaart Ceintuurbaanzone en omgeving



makersgebied





bijzondere functies en bijzondere architectuur







Isala ziekenhuis



de Nieuwe Vecht

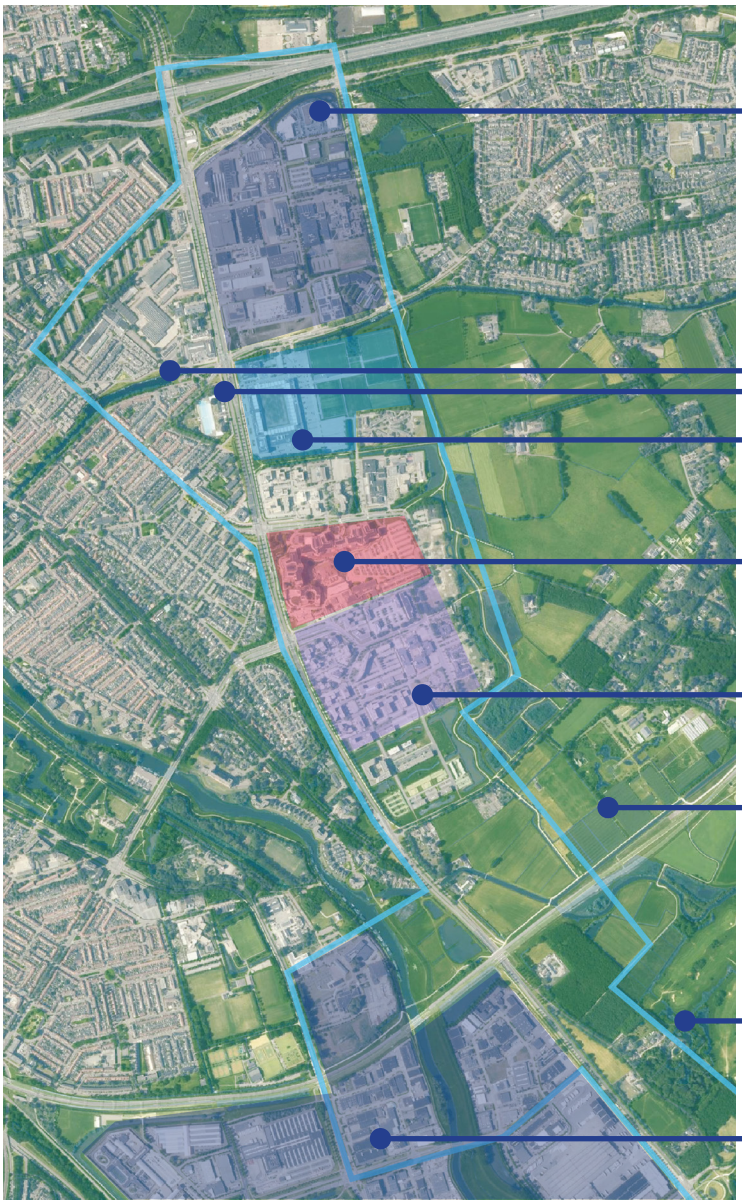


landschap met boerderijen en landgoederen



recreatiegebied





Bedrijventerrein de Vrolijkheid waar verouderde en nieuwe panden naast elkaar staan in een op de auto gerichte buitenruimte

Delen aan de stadszijde van de Ceintuurbaan, zoals het Vishay terrein en het monumentale buitenzwembad zijn interessant om mee te nemen in de modellen

PEC stadion met aan sport en leisure gerelateerde voorzieningen, grote parkeervelden en met voetbalclub Be Quick en sportvelden

Isala ziekenhuis met parkeervelden en eromheen aan het ziekenhuis gerelateerde bedrijven

Kantorengebied Oosterenk met ruim opgezet verouderd vastgoed en veel parkeervelden

Buitengebied waar lagere delen (waar ooit de Vecht heeft gelopen) worden afgewisseld met hogere delen op de enken. Buurtschappen, boerderijen, natuur, bos, recreatie en agrarisch gebied wisselen elkaar af

Recreatiegebieden waaronder een golfterrein en waterplassen (Wijthmenerplas) en evenementenlocatie

Bedrijventerrein Marslanden met veel werkgelegenheid in MKB, logistieke bedrijven en hogere milieucategorie

Verstedelijkingsopgave

In de Verstedelijkingsstrategie regio Zwolle wordt de Ceintuurbaanzone genoemd als één van de potentiële ontwikkelgebieden waar de groei van de stad na 2030 plaats kan vinden. Deze gebiedsverkenning geeft inzicht in wat er mogelijk is. Daarin gaat de gebiedsverkenning verder dan de gebiedsvisie Oosterenk zoals die door de gemeente Zwolle is vastgesteld. De nadruk ligt op het toevoegen van woonmilieus aan Zwolle en de regio waardoor een substantiële bijdrage wordt geleverd aan de woningbehoefte voor heel Nederland. Daarbij is de opgave om breder te kijken dan het toevoegen van woningbouwaantallen. Het is een kwalitatieve vraag naar wat past en toevoegt aan Zwolle en de regio in samenhang met de regionale en stedelijke economie, de mobiliteit- en klimaattransitie. Het inzetten van de Ceintuurbaanzone voor de verstedelijkingsopgave biedt kansen om de kwaliteit van het huidige gebied te verbeteren en huidige knelpunten op het gebied van mobiliteit en water aan te pakken.

Mobiliteitsopgave

Door de hoge (auto)intensiteiten in de spits is er een vertraging op de Ceintuurbaan waar bestemmingsverkeer en regionaal verkeer hinder van ondervinden. Deze vertraging wordt ook veroorzaakt door de aansluitende wegen richting het stadshart en de Ceintuurbaanzone. Ongeveer 75% van het verkeer op de Ceintuurbaan heeft een herkomst of een bestemming binnen Zwolle, wat ook de functie van de Ceintuurbaan in het lokale verkeersnetwerk onderstreept. De Ceintuurbaan zelf werkt als een barrière tussen het gebied en het stadshart. Mentaal ligt de Ceintuurbaan ver weg van het station of stadshart terwijl het feitelijk binnen fietsafstand ligt.

De oversteekbaarheid voor fiets en voetgangers is niet optimaal. Verkeerstechnisch gezien is er een goede fietstunnel onder de Ceintuurbaan en zijn er goede verbindingen naar het buitengebied. Over de gebruikswaarde en de beleving van deze routes zijn

de meningen verdeeld. Dwars door het gebied zijn de noord-zuid verbindingen voor fietsers en voetgangers slecht te noemen. Met name de verschillende functies met de grote parkeervelden eromheen, de vele haagjes en het ontbreken van doorlopende fiets en wandelpaden zijn hier debet aan. Het gebied scoort slecht als het gaat om gezondheid vanwege de CO^2 uitstoot en de geluidshinder van de Ceintuurbaan en op de kruispunten. De stenigheid en anonimiteit van de openbare ruimte kan onveilig voelen.

Wateropgave

Zwolle ligt in een delta en onder andere door klimaatverandering komt er veel water op Zwolle af, maar zullen er ook vaker periodes met hitte en droogte zijn. Wateroverlast dreigt zowel vanuit het westen, de IJssel en het IJsselmeer, als vanuit het oosten, de Vecht, bij hoge rivierafvoeren en noordwestenwind. Ook komt er water uit Salland wat door Zwolle heen moet. Tenslotte neemt het aantal hevige buien toe. In de binnenstad is dan te weinig ruimte voor waterberging. De Ceintuurbaanzone heeft met dit stroomgebied te maken en zal vaker zeer natte en droge periodes kennen. Wanneer er geen maatregelen worden getroffen zal het gebied, maar ook grote delen van Zwolle, steeds vaker onderlopen. Nu al is er wateroverlast door hevige regenval waarbij het water niet snel weg kan. De Ceintuurbaanzone is potentieel een belangrijke schakel om Zwolle te beschermen tegen overstromingsgevaar. Dat vraagt om stevige ingrepen en stelt voorwaarden aan het toekomstig ruimtegebruik van dit gebied.

Om gesteld te staan tegen het opkomende water en periodes met hitte en droogte moeten beschermingsmaatregelen getroffen worden in zowel het stedelijk als landelijk gebied. In regionaal verband is hiervoor een ‘sponsstrategie’ afgesproken. Door water in het gehele stroomgebied langer vast te houden (zoals een spons) wordt het risico verkleind.

Vanuit de regionale sponsstrategie wordt ingezet om het water vooral bovenstrooms in Salland te laten infiltreren en in de bodem en waterlopen vast te houden in het gebied. Uiteindelijk stroomt het altijd richting Zwolle en de IJssel- en Vechtdelta. Benedenstrooms bij Zwolle moet daarom ruimte zijn om water tijdelijk op te vangen (te bergen). De stad zelf moet ook als een spons werken, waarbij de landelijke maatlat groene klimaatadaptieve gebouwde omgeving concreet wordt gemaakt. Dat betekent zoveel mogelijk verharding eruit en vergroening erin en zoveel mogelijk inzetten op het vertragen van de waterafvoer. Bijvoorbeeld door hemelwater op te vangen op daken en het inzetten van groengebiedjes waar het water zich tijdelijk mag verzamelen (wadi’s).

Kwaliteitsopgave

Naast de karakteristieke landschapselementen, de cultuurhistorie en bijzondere gebouwen, kent het gebied verouderd vastgoed waardoor er leegstand is en panden gevuld worden met tijdelijk functies. Het verouderd vastgoed is vaak te goed om te slopen maar weer te slecht om rendabel te verduurzamen. Ook sluit het vastgoed niet aan op de huidige wensen. De gebouwen en functies liggen nu geïsoleerd in het gebied, er mist samenhang en synergie tussen de verschillende verspreid liggende functies. Er zijn geen vanzelfsprekende ontmoetingsplekken waar innovatie plaats kan vinden. Het grondeigendom is versnipperd en er zijn marktpartijen die positie hebben ingenomen. Dat alles kan belemmerend werken voor een integrale gebiedsontwikkeling.

Hoogwater nabij Herfte, 27 december 2023. Foto: gemeente Zwolle



Verkenning

Via toekomstperspectieven en ruimtelijke modellen naar randvoorwaarden voor de ontwikkeling

Aangejaagd door BVR/Sweco en verrijkt en becommentarieerd door deskundigen van de diverse beleidsafdelingen, de stadsbouwmeester en diverse stakeholders en gebiedspartijen.

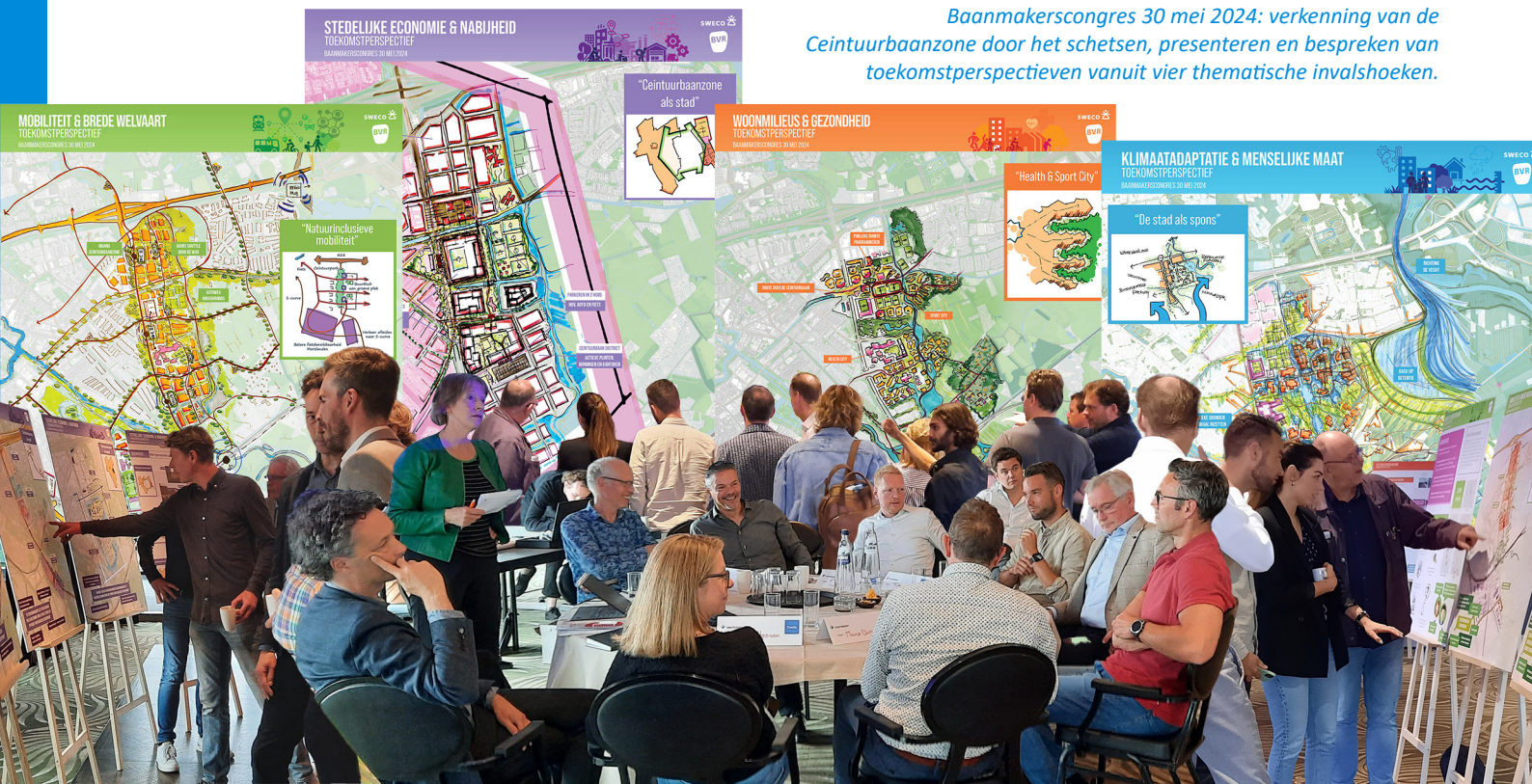
De gemeente Zwolle heeft BVR adviseurs geselecteerd om de gebiedsverkenning uit te voeren. Aangezien de Ceintuurbaan een belangrijke verkeersader is voor Zwolle en de regio en tegelijkertijd ook werkt als barrière tussen de Ceintuurbaanzone en de bestaande stad, heeft BVR verkeerskundige expertise ingehuurd bij Sweco.

In de opdracht van de gemeente is gevraagd expliciet aandacht te besteden aan vier hoofdopgaven: klimaatbestendigheid, mobiliteitstransitie, stedelijke economie en woonmilieu. Daarnaast zijn er thema's die de gemeente belangrijk vindt om toekomstige ontwikkelingen te laten aansluiten bij het DNA van Zwolle: menselijke maat, gezondheid, nabijheid en brede welvaart. De hoofdopgaven en de thema's zijn met elkaar verbonden en hebben geleid tot vier invalshoeken die ontwerpend zijn onderzocht en geleid hebben tot verschillende toekomstperspectieven:

1. Klimaatadaptatie en menselijke maat
2. Woonmilieus en gezondheid
3. Stedelijke economie en nabijheid
4. Mobiliteit en brede welvaart

De toekomstperspectieven zijn voorbereid door BVR/Sweco en in werkateliers verder verdiept met experts van gemeente, regio, provincie, rijk, waterschap, natuur- en milieuorganisaties en andere belangrijke lokale stakeholders. De resultaten zijn gepresenteerd tijdens het Baanmakerscongres op 30 mei 2024 in het Van der Valkhotel waar in totaal ruim 120 mensen aan deel hebben genomen (middag en avond). In de middag zijn de perspectieven met elkaar geconfronteerd in dialoog met de vak experts; in de avond is er een inloopsessie gehouden waarvoor ruim 2000 adressen zijn aangeschreven van ondernemers, inwoners en omwonenden en de buurgemeenten.

Tijdens het congres is inzicht verkregen welke onderdelen voorstelbaar zijn, welke niet en waar mensen wel of niet enthousiast over worden.



Baanmakerscongres 30 mei 2024: verkenning van de Ceintuurbaanzone door het schetsen, presenteren en bespreken van toekomstperspectieven vanuit vier thematische invalshoeken.

Wat hebben we geleerd van de gesprekken over de toekomstperspectieven?

De discussies over de toekomstperspectieven leren dat het transformeren van de huidige Ceintuurbaanzone naar een grootschalig hoogstedelijk gebied een kans is om ook op korte termijn het gebied te verbeteren. Het toevoegen van woningen, waardoor het een gemengd stedelijk gebied wordt, kan hiervoor een vliegwiel zijn. Door uit te gaan van de aanwezige kwaliteiten in en om het gebied kunnen hier onderscheidende milieus gemaakt worden. Initiatieven of lokale ontwikkelingen dienen integraal bekeken te worden en in samenhang met het hele gebied. Overstijgende conclusies zijn: keuzes durven maken, prioriteiten stellen en meer samendoen, maar wel met de overheid als initiatiefnemer. Er moet goed in- en uitgezoomd worden zodat de consequenties van ingrepen in de Ceintuurbaanzone, voor heel Zwolle en voor de regio goed in beeld komen. Belangrijk is dat er een gedeeld en gedragen toekomstbeeld komt waarmee de relevante stakeholders en gebiedspartijen met elkaar afspraken kunnen maken. De wens is uitgesproken om zowel een perspectief voor de lange termijn te schetsen als 'quick wins' ofwel ingrepen die te allen tijde goed zijn, in beeld te brengen.

Zorgen

De belangrijkste zorgen die zijn geuit gaan over de haalbaarheid en het realisme van de ideeën, zoals het terugdringen van de auto, asfalt eruit en groen erin, het slopen van bestaande gebouwen, de betaalbaarheid, geluidsoverlast en de mogelijk langdurige overlast tijdens de transformatie. Ook is er angst dat goed lopende bedrijven worden weggejaagd door de verstedelijkingsdruk en dat de druk op het landschap te groot wordt. Ondernemers maken zich zorgen over wat er gebeurt met bedrijven die niet in het toekomstige profiel passen.
Voor de buurgemeenten is de doorstroming en bereikbaarheid van de A28 van belang en gevreesd wordt voor sluiproutes wanneer de route over de Ceintuurbaan wordt ontmoedigd. Aandacht wordt gevraagd voor comfortabel en sociaal veilig openbaar vervoer tot laat in de avond, het liefst een hoogfrequente tram of lightrail. Maak het alternatief ook aantrekkelijk en dwing het af door autoluwe zones en parkeren aan de randen op afstand.

Kansen

Wat in algemene zin positief en belangrijk wordt gevonden is de aandacht voor klimaat, groen en water, het maken van kwalitatieve buitenruimte met meer park en groen, nieuwe recreatieve routes en het toevoegen van ommetjes voor zowel fietsers als wandelaars.
Het herstellen van de loop van de Nieuwe Vecht als groenblauwe verbinding spreekt velen aan. Daarbij is men nu al gewend dat het soms nat is en accepteren mensen enige mate van overlast.

Het dubbel ruimtegebruik voor zowel wonen, werken en voorzieningen maar ook het inzetten van daken voor groen of waterberging wordt omarmd. Vooral wanneer dit ten goede komt aan het vergroten van de leefbaarheid van het gebied. Ook het profileren van de combinatie zorg, sport, onderwijs en ruimte voor eigentijdse maakbedrijven spreekt zeer aan. Het gebied is belangrijk voor de economie van de gehele regio.
Het wegdenken van het ziekenhuis met aanverwante voorzieningen en bedrijven is dan ook onbespreekbaar. Datzelfde geldt voor het PEC-stadion en de functies die daar graag dichtbij zitten.

Om hier een volwaardige stad van te maken worden het verbeteren van de directe verbindingen naar de binnenstad voor fietsers en wandelaars en het opheffen van de barrièrewerking van de Ceintuurbaan als zeer wenselijk of zelfs voorwaardelijk genoemd.
Ook ligt er een kans om de ontwikkeling te koppelen en te verbinden met regionale opgaven.



Van het Baanmakerscongres is een beeldend verslag gemaakt. Hierin staan de reacties op de perspectieven en de tafelgesprekken beschreven.

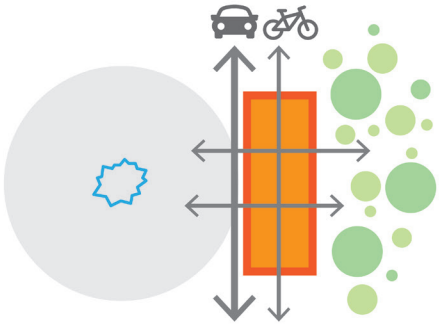
Ruimtelijke modellen

Bouwen aan of in het landschap

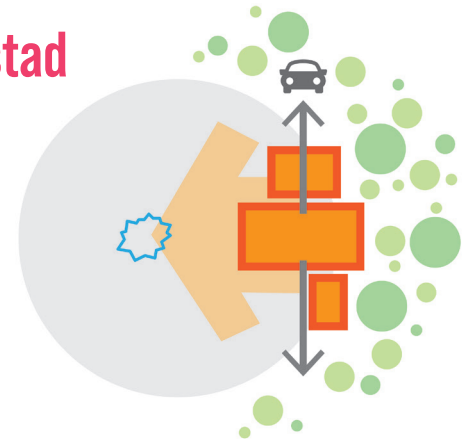
De discussie over de toekomstperspectieven hebben geleid tot drie ruimtelijk van elkaar verschillende toekomstmodellen (alternatieven). De modellen zijn bedoeld om inzicht te krijgen in de randvoorwaarden om de Ceintuurbaanzone te transformeren naar een grootschalig hoogstedelijk ontwikkelgebied. De modellen bieden inspiratie en zijn bedoeld om met elkaar het gesprek aan te gaan en af te tasten wat haalbaar is, nu en in de toekomst. Ook leveren de modellen een agenda om de samenwerking tussen partijen te activeren. Ze zijn niet bedoeld om uit te kiezen en het is nadrukkelijk een gebiedsverkenning en geen gebiedsvisie of plan. Wel is er serieus gekeken naar de verstedelijkingspotentie en naar welke ingrepen nodig en denkbaar zijn op het gebied van mobiliteit en klimaat. In de bijlage, getiteld Ontwerpend Onderzoek, wordt hier uitvoerig op ingegaan.

Model Raamwerkstad speelt in op de wens om nu al te kijken naar quick wins door te vergroenen en te verdichten; model Randstad gaat uit van een hoogstedelijke uitbreiding van Zwolle tot aan een nieuwe waterkerende stadsrand (wonen en werken *aan* het landschap); model Ringstad gaat uit behoud van een deel van de huidige werkfunctie in combinatie met een stadsuitleg op en langs de enken die de overgang van hoog en droog naar laag en nat markeren rondom een nieuw stadspark: wonen en werken *in* het landschap.

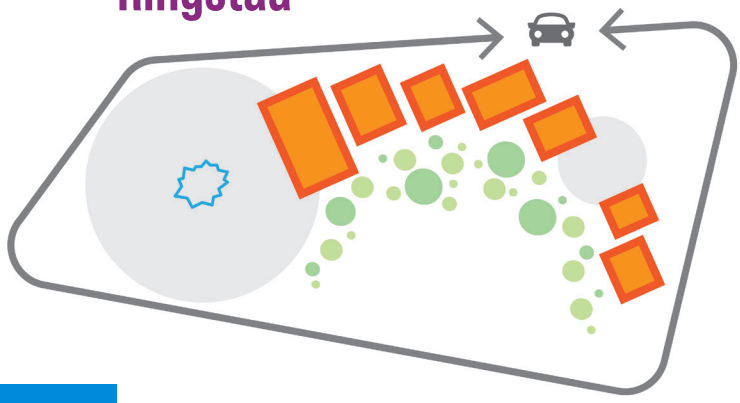
Raamwerkstad



Randstad



Ringstad



Reacties

De modellen zijn op 26 september 2034 gepresenteerd aan en besproken met de deelnemers aan het Baanmakerscongres. Op dezelfde dag zijn ze ook besproken met ondernemers, tijdens een netwerkevent van de ondernemersvereniging. Op die manier zijn er veel meningen en inzichten opgehaald die geleid hebben tot de nu voorliggende gebiedsverkenning.

Raamwerkstad zet in op de volgende onderdelen:

» Het vergroten van de sponswerking van het gebied door ontharding en vergroening.

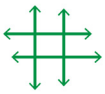
» Het creëren van veilige en aangename publieke ruimte om elkaar te ontmoeten.

» Het verbeteren van de doorwaadbaarheid van het gebied voor fietsers en voetgangers

» Het aanleggen van mobiliteitshubs.

Om daarvoor ruimte te maken is het nodig om de mobiliteitstransitie door te voeren en het gebied autoluwer te maken. Mobiliteit krijgt een prioritering volgens het STOMP principe: stappen, trappen, openbaar vervoer, mobility as a service en dan pas de privéauto. Dat betekent niet meer parkeren bij de voordeur maar geconcentreerd in mobiliteitshubs. Dit zijn overstappunten van de auto naar andere manieren van vervoer. Er komen meer verbindingen voor voetgangers en fietsers en openbaar vervoer door het gebied waarbij de buitenruimte een groene en veilige uitstraling krijgt voor voetgangers en fietsers.

Er komen ontmoetingsplekken en publieksprogramma zodat er meer dynamiek ontstaat. De vele parkeervelden maken plaats voor groen en er komt ruimte voor wonen en extra werken. Werknemers, bewoners en bezoekers worden gestimuleerd fiets en ov te gebruiken. Door meer verblijfswaarde te creëren wordt er gelegenheid geboden om langer gebruik te maken van recreatieve functies, bijvoorbeeld voor of na een wedstrijd in het PEC-stadion.



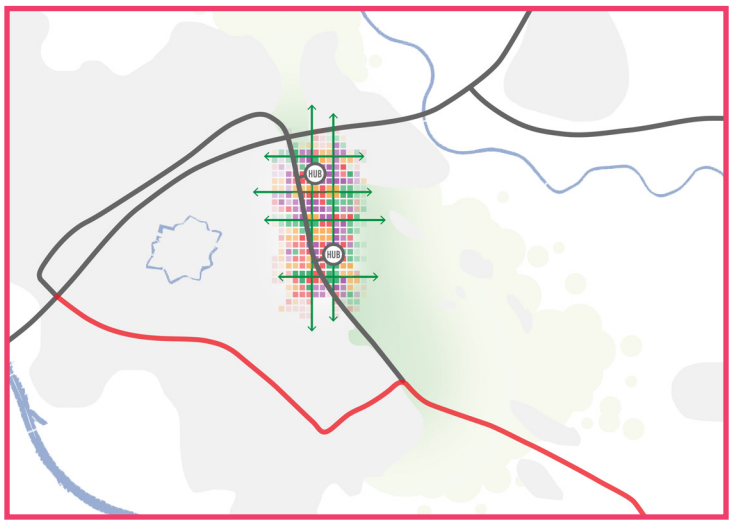
Doorwaadbaar voor fietsers en voetgangers

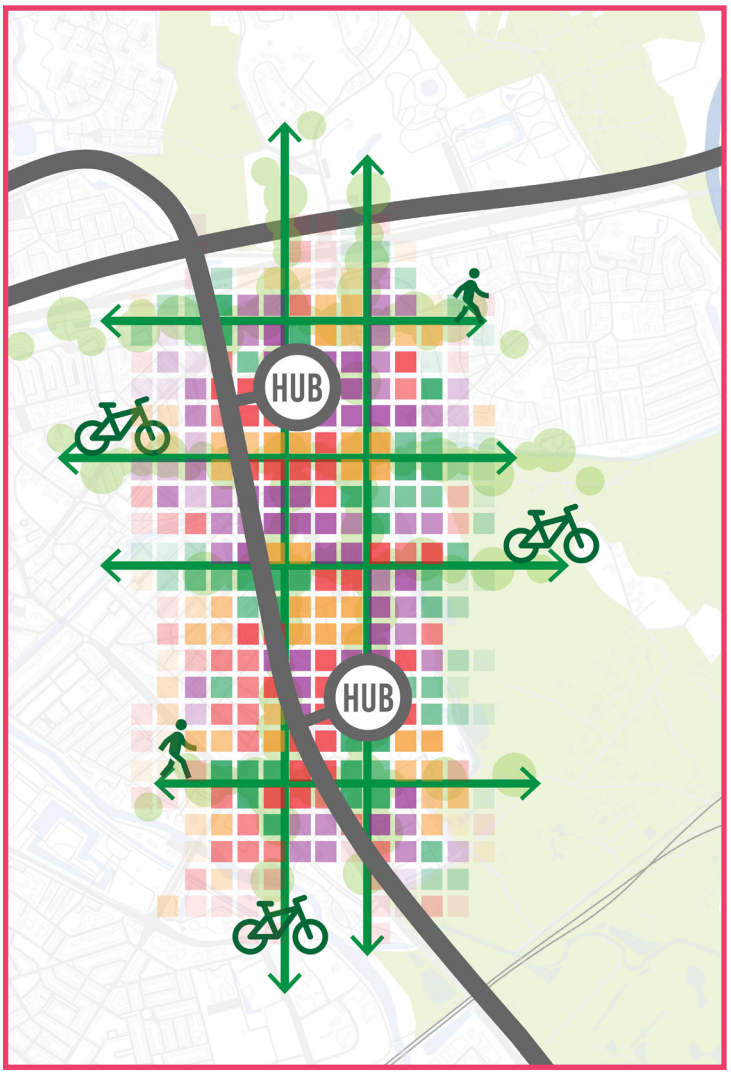


Mengen van functies, toevoegen van wonen en vergroenen



Mobiliteitshubs

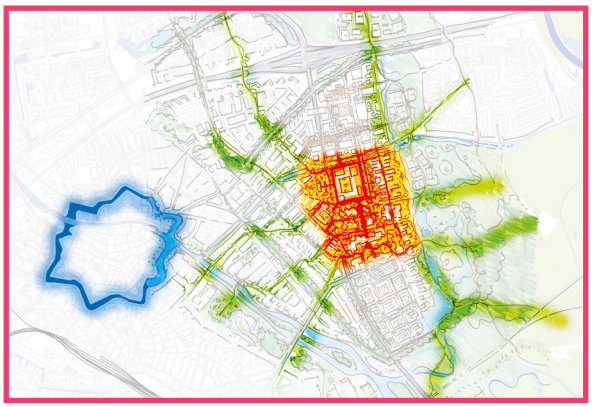


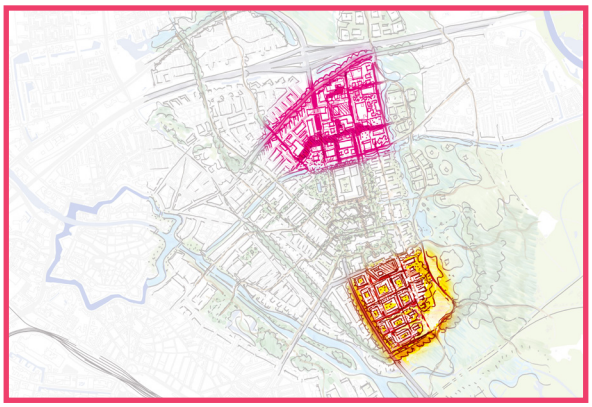


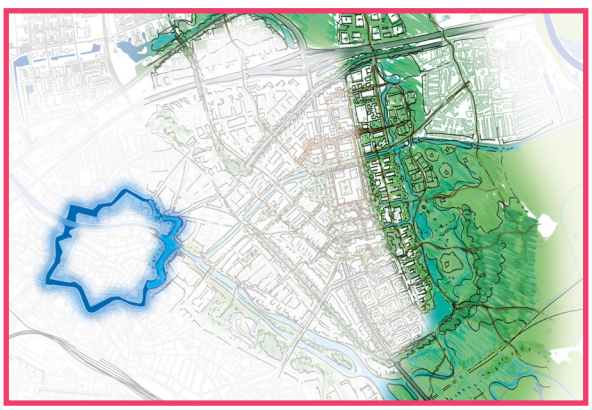


Randstad betekent een grootschalige transformatie van de Ceintuurbaanzone naar een gemengd stedelijk gebied met substantieel meer woningen en voorzieningen middels sloop en nieuwbouw. Het hele gebied verkleurt hierdoor.

- Het gebied De Vrolijkheid wordt een werk-woongebied waar het werken naast het wonen bestaat. In dit gebied wordt ruimte geboden aan ondernemers die het Vishay terrein zijn ontgroeid. Voor bedrijven die veel ruimte vragen en weinig werkgelegenheid per vierkante meter bieden is geen plaats meer.
- Het gebied Oosterenk wordt een woon-werkgebied en flink verdicht met woningen en bijbehorende voorzieningen. Verouderde kantoren maken plaats voor eigentijdse gemengde woon-werkmilieus.
- Het gebied rondom het stadion en ziekenhuis wordt ook stevig verdicht en direct verbonden met de binnenstad voor fietsers en wandelaars.
- De Ceintuurbaan komt hier onder de grond en het stadion vormt samen met het openluchtzwembad: een nieuw hart voor Zwolle Oost.
- De voetbalvelden worden uitgeplaatst en maken plaats voor een stevige verdichting. Sport, Leisure, onderwijs wordt zoveel mogelijk gecombineerd met de nieuwe woonmilieus. Voor grote monofunctionele hallen is in dit model geen ruimte.
- Bestemmingsverkeer wordt opgevangen in parkeerhubs, maar dan voor een groter deel dan in model Raamwerkstad.
- De S-curve, regionaal verkeer naar het zuiden afwikkelen via de IJssel allee/Oldeneelallee, is een wezenlijke maatregel om de Ceintuurbaan te ontlasten.



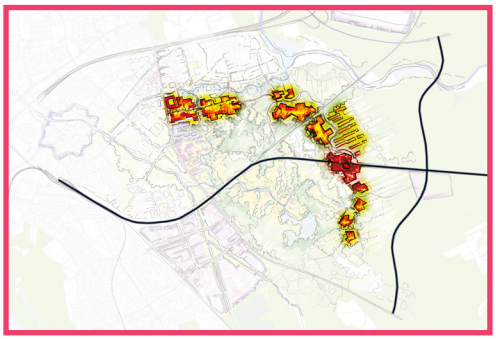




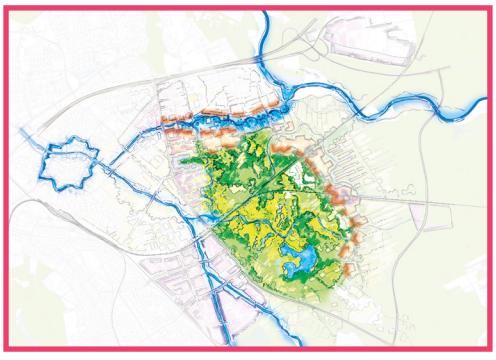
Zwolle krijgt in dit model een nieuwe oostelijke stadsrand met een scherpe overgang van het bebouwde deel naar het buitengebied. Het landelijk gebied is voorbereid op de gevolgen van klimaatverandering door mee te bewegen met wisselende waterpartijen. Als een spons biedt het ruimte aan het vasthouden en bergen van water.

Ringstad betekent een nieuwe stadsuitleg voor Zwolle, maar dan wel met hechte buurtschappen en eigen identiteiten.

- Een deel van De Vrolijkheid en Oosterenk behoudt zijn huidige functie.
- De grootste ontwikkelingen binnen de Ceintuurbaanzone vinden plaats in het hart van het gebied én rondom de Nieuwe Vecht, waarbij de waterloop tussen het centrum en het buitengebied wordt hersteld.
- Verstedelijking op de overgangen tussen hoog en laag (enken) in verschillende dichtheden.
- Een nieuw treinstation ontsluit het gebied samen met een regionale oostelijke randweg.
- Een deel van het buitengebied wordt een nieuw groot landschapspark voor de stad en omliggende kernen met recreatieve voorzieningen.
- De regionale wateropvang wordt deels buiten het gebied opgelost waarvoor ingrepen in het watersysteem met extra waterkeringen noodzakelijk zijn.
- De mobiliteitshubs en het STOMP principe uit model Raamwerkstad zijn hier ook op van toepassing.







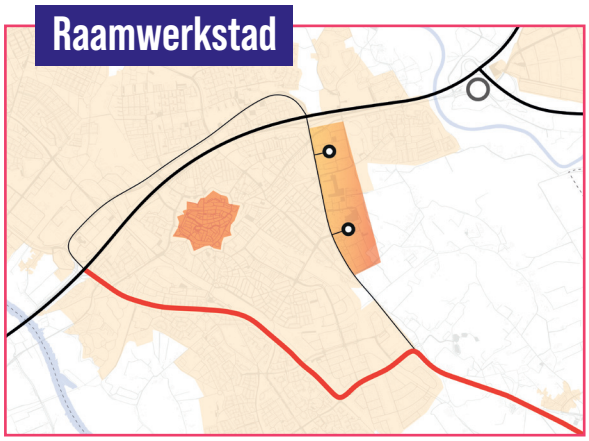
Verdiepende onderzoeken

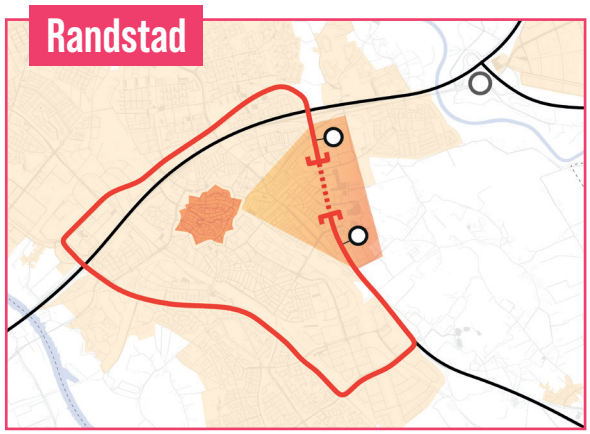
Binnen de verkenning Ceintuurbaanzone zijn verdiepende onderzoeken gedaan naar twee plangrens-overstijgende onderwerpen: mobiliteit en waterveiligheid. In elk van de modellen is parallel gewerkt aan integrale oplossingsrichtingen voor zowel mobiliteit als water. De verdiepende onderzoeken zijn opgenomen in de bijlage ‘ontwerpend onderzoek’.

Het verdiepend onderzoek naar mobiliteit richt zich op de mobiliteitstransitie volgens het STOMP-principe en de Zwolse hub strategie. Per model worden aanvullende ingrepen, zoals de tunnel, randweg en treinstation uiteengezet.

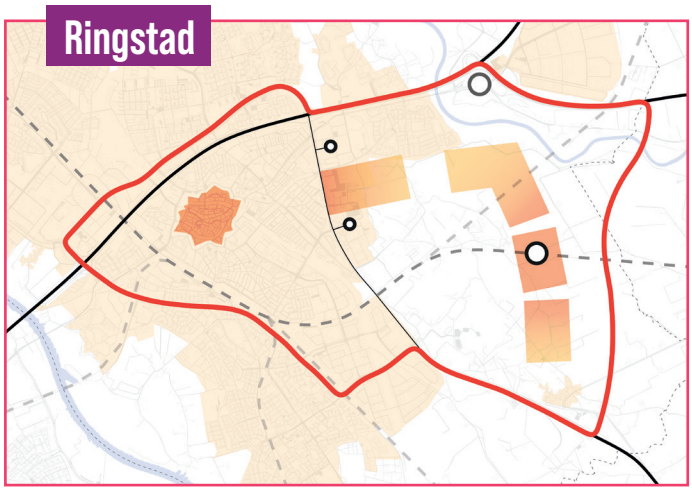
Het onderzoek naar het waterveiligheidsvraagstuk gaat uit van de Sponsstrategie en maakt onderscheid tussen berging van stadswater (bij piekbuien) en regiowater (afkomstig van de Sallandse weteringen). In het Raamwerkmodel beperkt de waterstrategie zich tot het optimaliseren van de sponswerking van de Ceintuurbaanzone, o.a. door ontharding en vergroening. De modellen Randstad en Ringstad formuleren ook een oplossingsrichting voor regionale waterberging, maar gaan daar beide anders mee om.

Mobiliteit Raamwerkstad: STOMP + hubs



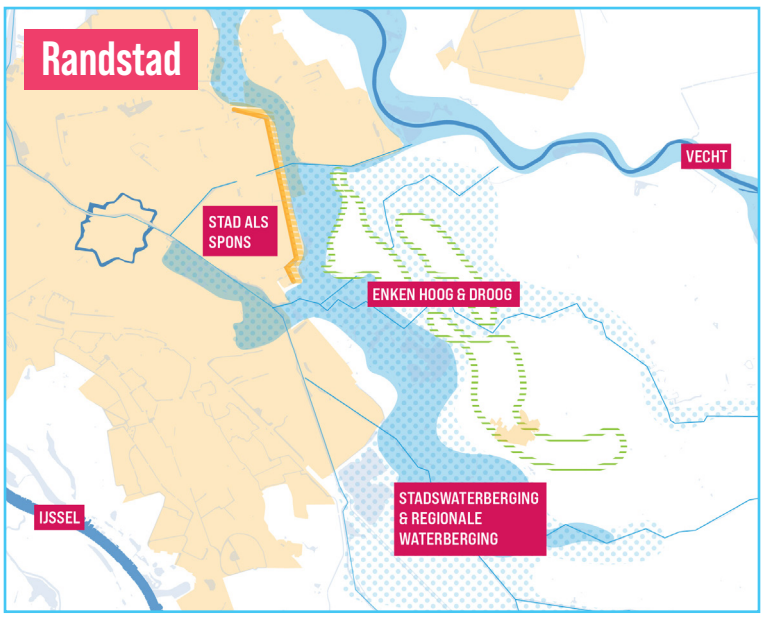


Mobiliteit Randstad: STOMP + hubs + tunnel

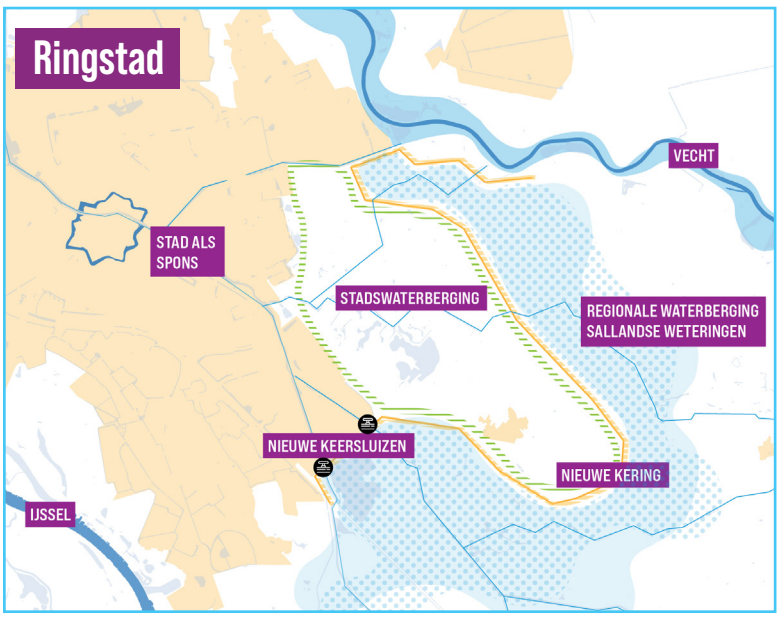


Mobiliteit Ringstad: STOMP + hubs + randweg + station

Bodem en water sturend: Stadsberging en regioberging gaan samen. Hoge enken vormen de natuurlijke overgang van stad naar buitengebied.



Bodem en water gestuurd: Stadsberging wordt lokaal opgelost; regioberging op afstand. Dit vraagt o.a. om nieuwe keringen en sluizen.



Wat hebben we geleerd van de gesprekken over de modellen?

Wat opvalt is dat **model Raamwerkstad** als te voorzichtig wordt beoordeeld. Vooral de bereikbaarheid van de huidige bedrijven wordt als groot knelpunt ervaren. Om mensen echt te bewegen hun auto te laten staan of op afstand te parkeren moet het geboden alternatief overtuigend zijn. Daar hoort bij frequent en comfortabel openbaar vervoer, veilige routes door het gebied, ov-verbinding tussen de hubs langs de grote werkgevers en te allen tijde de bereikbaarheid van het ziekenhuis garanderen. Positief is wel dat binnen het ziekenhuis zelf al ideeën leven om personeel te bewegen niet met de auto te komen en de ondernemersvereniging inzet op een systeem van deelmobiliteit.

Over **model Randstad** lopen de meningen uiteen. Het onderscheid in deelgebieden met een eigen karakter spreekt aan, alsook de functiemenging en de verdichting. De Ceintuurbaan deels onder de grond leggen (tunnel) voor zowel het stimuleren van het fietsen en wandelen en een betere verbinding naar het centrum, als het faciliteren van doorgaand verkeer door de tunnel, krijgt veel bijval. Zorgen zijn er over de faseerbaarheid en langdurige overlast tijdens de transformatie. Ook zijn er zorgen over de mogelijke verdringing van huidige regionale economische functies die niet of minder samengaan met de woonfunctie.

Model Ringstad kan op de meeste waardering rekenen. Het gegeven dat een deel van de huidige Ceintuurbaanzone kan blijven functioneren, het aanbod van verschillende woonmilieus met voorzieningen en de oostelijke randweg die eigenlijk gaat functioneren als een nieuwe Ceintuurbaan krijgt veel bijval. Vooral het stadspark dat hierdoor ontstaat wordt enthousiast ontvangen. Het voorgestelde treinstation uitvoeren als een HOV-hub met snelle regionale busverbindingen met meerdere haltes tussen centraal station en HOV-hub van en naar de regiogemeenten ziet men als een substantiële verbetering van het huidige openbaar vervoer. Dit model biedt een mooie balans tussen zowel de regionale economie als het toevoegen van substantieel meer woningen.

Het model Raamwerkstad wordt gezien als een eerste stap op weg naar een grotere ontwikkeling waarbij onderdelen van het model Randstad gezien kunnen worden als een volgende stap en model Ringstad als het mogelijke lange termijnperspectief.

De kenmerkende gebiedskwaliteiten worden onderschreven. De modellenstudie laat zien dat de eigenheid van De Vrolijkheid, de Isala ziekenhuisomgeving, Oosterenk, Marslanden, het buitengebied met enken en laagten veel mogelijkheden bieden om ruimtelijk-economisch op voort te bouwen.

Wat zeer gewaardeerd wordt, is de aanpak van de gebiedsverkenning en de mogelijkheid die geboden wordt om ondernemers en bewoners aan de voorkant de kans te geven mee te denken en te praten. Dankzij de modellenstudie hebben zij inzicht gekregen in wat er gebeurd is met de input van het Baanmakerscongres. Zij hopen dat zij in het vervolg op eenzelfde open manier betrokken blijven bij de verdere planvorming.

Investeringen versus ontwikkelpotentie

De ontwikkeling van de CBZ is op te delen in structuuringrepen en gebiedsontwikkelingen.

De drie modellen, Raamwerkstad, Randstad en Ringstad bieden inzicht in de investeringen die nodig zijn om het gebied te kunnen ontwikkelen. De grootste ingrepen zijn naast elkaar gezet. Dit is zeer globaal omdat er geen plan aan ten grondslag ligt en geeft slechts een eerste beeld. Doordat de modellen op een evenredige manier zijn beoordeeld ontstaat er een goede vergelijking.

Voor Raamwerkstad gaat het vooral om de aanleg van de mobiliteitshubs, het maken van meer langzaam verkeerroutes door het gebied en klimaat adaptief bouwen bij nieuwe ontwikkelingen. De investeringen die voor Raamwerkstad nodig zijn, dragen zowel bij aan de huidige situatie als de toekomstige situatie en zijn daardoor no regret. Bij Randstad gaat het om grotere mobiliteitshubs, een tunnel onder de Ceintuurbaan met daarbovenop een park, meer langzaam-verkeerroutes door het gebied en richting binnenstad en buitengebied, om het aanpassen van een gemaal en het maken van een grote waterberging in het buitengebied. Bij Ringstad gaat het naast de hubs en de routes om de randweg, de hub bij het nieuwe station, het stadspark, de herinrichting van de Ceintuurbaan, het doortrekken van de Nieuwe Vecht ter plaatse van de Ceintuurbaan en het maken van waterkeringen.

Om een indicatie te geven, de investeringen van Randstad zijn circa zes keer groter dan Raamwerkstad en Ringstad weer twee keer groter dan Randstad. De genoemde ingrepen zijn een gedeelde opgave van overheden en ontwikkelende partijen (bovenplanse bijdrage) en zijn gedeeltelijk toe te schrijven naar de gebiedsontwikkelingen per deelgebied.

Ontwikkelpotentie

De ontwikkelpotentie verschilt per model. In algemene zin kun je stellen dat hoe groter de investeringen hoe meer ontwikkelpotentie. Model Raamwerkstad blijft het dichtst bij het huidige gebruik en kent daardoor een beperkte toevoeging van woningen. Daardoor zal het niet een reguliere woonwijk worden maar een woonenclave binnen een werkgebied. Voor voorzieningen is men aangewezen op de bestaande stad. In het gebied komen wel dagelijkse voorzieningen die ook voor de bedrijven, werknemers en studenten aantrekkelijk zijn. Model Randstad gaat uit van algehele transformatie en verdichting van het gebied met veel sloop/nieuwbouw. In dit model worden de meeste woningen toegevoegd in een stedelijk en hoogstedelijk milieu. De nadruk ligt op meerlaagse bouw. Zittende bedrijven zullen hiervoor deels plaats moeten maken en stedelijke voorzieningen worden toegevoegd ten bate van het gehele gebied. Doordat de Ceintuurbaan voor een deel onder de grond gaat wordt het bestaande gebied aan de westkant betrokken en kan ook daar verdichting en verkleuring plaatsvinden. Model Ringstad gaat, voor wat betreft de Ceintuurbaanzone, uit van een hoogstedelijke verdichting in het midden van het gebied (aan de Nieuwe Vecht en rondom stadion en ziekenhuis). De rest van het gebied blijft functioneel in stand, zij het dat er ruimte gemaakt wordt voor de wateropgave, het vergoenen en de mobiliteitshubs. In Ringstad wordt het buitengebied in de verstedelijking meegenomen in verschillende dichtheden en milieus. Daardoor levert Ringstad in totaal de meeste woningen op. Binnen de grenzen van de Ceintuurbaanzone zit Ringstad tussen Raamwerkstad en Randstad in.

Doelgroepen

Wat alle modellen gemeen hebben is dat zij uitgaan van doelgroepen die graag wonen in een gemengd stedelijk gebied. Zij hechten niet aan het hebben van een privéauto en accepteren dat zij om moeten gaan met klimaatverandering en meer moeten delen met andere bewoners. Het zijn zowel gezinnen als mensen die alleen of in een collectieve woonvorm wensen te wonen.

We zien dat er voor een toevoeging van programma met stedelijke verdichting binnen de contouren van de Ceintuurbaanzone, een grens is aan het aantal redelijk toe te voegen woningen (tot circa 5.000). Uitgaande van behoud van het stadion en het ziekenhuis en een mix van wonen met bedrijven en stedelijke voorzieningen. Om hier meer woningen te bouwen voor de regionale verstedelijkingsvraag (circa tienduizend) zou in dit gebied een grotere ontwikkeling en (ook) uitleg noodzakelijk zijn.

Randvoorwaarden voor de ontwikkeling

Hoe wordt de Ceintuurbaanzone een grootschalig hoogstedelijk ontwikkelgebied?

De toekomstperspectieven en ruimtelijke modellen leveren inzichten op die randvoorwaardelijk zijn voor de ontwikkeling.

Het gebied gaat verkleuren en wordt intensiever gebruikt.

Doel: toevoegen substantieel aantal woningen als bijdrage aan de regionale verstedelijkingsopgave.

Wonen is in de Ceintuurbaanzone niet vanzelfsprekend. Het toevoegen van woningen is een vliegwiel om de kwaliteit van het gebied te verbeteren. Dat betekent wel dat er verdicht moet worden en dat bedrijven die veel ruimte innemen of een hoge milieuhinder kennen moeten verdwijnen. De huidige regionale functie als bedrijventerrein in combinatie met sport, leisure, onderwijs en gezondheid blijft, zij het compact, meerlaags, gemengd en met medegebruik van de buitenruimte. Dat betekent accepteren van enige overlast van elkaar en het bouwen van een gemeenschap die zorg draagt voor een goede balans tussen rust en reuring.

De barrière van de Ceintuurbaan wordt verminderd.

Doel: het nieuwe gemengd stedelijk gebied wordt onderdeel van de stad.

Door de Ceintuurbaanzone onderdeel te maken van het stedelijk weefsel wordt het fietsen en wandelen van en naar de binnenstad gestimuleerd. Tevens wordt het buitengebied voor fietsers beter en aantrekkelijker. Bestaande en nieuwe voorzieningen worden daardoor voor een grotere groep mensen bereikbaar. Met het aanbieden van meer en beter openbaar vervoer, excellente fiets- en wandelroutes voor bestemmingsverkeer en het aanleggen van hubs wordt alternatief vervoer gestimuleerd en gebruik van de auto ontmoedigd. Een tunnel voor doorgaand verkeer en/of oostelijke randweg in combinatie met een betere doorstroming op de IJsselallee (S-curve) draagt bij aan de oversteekbaarheid van de Ceintuurbaan.



Ceintuurbaanzone en buitengebied zijn bouwstenen voor een toekomstig watersysteem Regio én Zwolle.

Doel: een substantiële bijdrage leveren aan de wateropgave voor stad en regio door deze integraal mee te nemen met de verstedelijkingsopgave.

De Ceintuurbaanzone en het buitengebied hebben een sleutelpositie voor het opvangen van de wateropgaven van Zwolle en de regio. Daarbij kan het gebied zowel de functie vervullen van stadswaterberging als regiowaterberging. Kansen voor een natuurlijke waterberging en waterkering zijn er door de aanwezige hoge delen in het landschap, de enken en de laaggelegen delen, de oude waterloop van de Vecht.

Een forse verstedelijking van het gebied waarbij de nieuwe gebouwen en de buitenruimte een bijdrage leveren aan de wateropvang, het vertragen van de waterafvoer en -infiltratie in de bodem helpt mee bij de noodzakelijke klimaatadaptatie. Daarbij hoort een gemeenschap die zuinig en slim omgaat met water door hergebruik voor bijvoorbeeld het doorspoelen van het toilet en het besproeien van groene gevels en daken. Radicaal vergroenen van gebouwen en buitenruimte zijn voorwaardelijk. Dat betekent ook het accepteren van natte voeten en kunnen omgaan met wisselende waterpeilen.

Het aanbieden van alternatieve mobiliteitssystemen voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Doel: ruimte vrijmaken voor vergroenen, verlevendigen en intensiveren van het gebied.

Om ruimte te maken in het gebied voor de klimaatadaptatie, verstedelijking en aangename publieke ruimte is het een voorwaarde dat er mobiliteitshubs aan de randen komen en er fors wordt ingezet op lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dat betekent dat niet altijd alles bereikbaar is met de auto en dat de reistijdvoordelen met andere vervoermiddelen het op moeten nemen tegen het gebruik van de privéauto. Voor een deel zal de auto in het gebied blijven vanwege de aanwezige (regio)functies. Evident is dat voor hulpdiensten en minder mobiele mensen het gebied goed bereikbaar blijft.

Het hernemen van de regie op het niveau van het gebied, de stad en de regio.

Doel: samenhangend gebied waar functies elkaar versterken en efficiënt ruimtegebruik wordt gestimuleerd.

Om het gebied te ontwikkelen tot een grootschalig hoogstedelijk gebied is een stevige regie en een actieve sturende rol van de overheid nodig. Dat betekent concreet het wijzigen van beleid wanneer dat nodig is, het doen van (voor)investeringen om de gewenste ontwikkelingen aan te jagen, het initiatief nemen voor verkrijgen van subsidies en het maken van samenwerkingsafspraken met initiatiefnemers. De systeemkeuzes voor water en mobiliteit gaan verder dan het plangebied van de Ceintuurbaanzone en verder dan het grondgebied van de gemeente Zwolle. Dat betekent (boven)regionale samenwerking en afspraken. Dat vraagt om een andere rol van de overheid dan de afgelopen periode waarin vooral ingezet is op het faciliteren van initiatieven.

Binnen het gebied is afstemming nodig tussen de verschillende deelontwikkelingen per kavel en een duidelijke rolverdeling tussen de verschillende betrokken partijen. Het algemeen belang van het gebied gaat voor het eigen belang. Dat geldt niet alleen voor de ontwikkelende partijen en grondeigenaren maar ook voor de verschillende beleidsvelden en overheden. Intersectoraal samenwerken: met stevige sectorale kennis aan tafel samen tot meerwaarde komen voor het gebied. Dat vraagt om lenigheid om voorbij je eigen discipline te denken ten bate van het doel om hier een leefbaar en toekomstbestendig gebied te maken voor Zwolle en de regio.

Continuïteit in de samenwerking tussen overheden onderling en met de private en semipublieke grondeigenaren.

Doel: langjarige commitment over de ontwikkeling van het gebied zodat dit stapsgewijs ontwikkeld kan worden.

De gebiedstransformatie is gebaat bij een langjarige commitment van alle betrokken partijen met de nodige flexibiliteit om in te spelen op tussentijdse ontwikkelingen of beleidswijzigingen. Dat vraagt om een brede vertrouwensbasis en elkaar goed vasthouden

in goede en slechte tijden. Het vraagt ook om een aanpasbare planontwikkeling binnen de gestelde hoofddoelen. Coalitievorming in eerste (relatief kleinschalige) projecten, bijvoorbeeld gezamenlijk ontharden en vergroenen, kan een stevige basis leggen voor volgende stappen.

Voor de aanpak van de mobiliteits- en wateropgave is regionale samenwerking vereist waarbij de opgave centraal staat en niet de belangen en wensen van de individuele gemeenten. Samenwerking met andere organisaties, grondeigenaren en ondernemers in stedelijke- en buitengebied is daarbij van belang. Het is bepalend voor het functioneren en de toekomst van veel partijen.

Externe financiering, een gebiedsfonds, actief grondbeleid en ruimte voor coöperatief ontwikkelen.

Doel: garantie voor betaalbare woon en werkgebieden en maatschappelijke voorzieningen.

De benodigde investeringen kunnen niet alleen gefinancierd worden door de opbrengsten uit de gebiedsontwikkeling. Daarvoor is externe financiering nodig waarbij gekeken moet worden naar de waardevermeerdering van het gebied, zowel financieel als maatschappelijk. Deze waardevermeerdering moet ten goede komen aan het gebied, waarvoor een gebiedsfonds of iets soortgelijks kan worden opgericht.

Ook het slim benutten en combineren van al bestaande reserveringen, bijvoorbeeld voor onderhoud en beheer kan helpen. Belangrijk is om eventuele grondspeculatie tegen te gaan zodat waardevermeerdering ten goede blijft komen aan het gebied. Daarbij helpen instrumenten zoals een actief grondbeleid, duidelijke kaders voor de herontwikkeling, het verevenen van zoet en zuur, het stimuleren van coöperatieve ontwikkelingen en het toepassen van het profijtbeginsel. De overheden hebben hierin een voorbeeldfunctie en zullen zorg moeten dragen voor de benodigde voorinvesteringen.

Nu al starten met de transitieopgaven.

Doel: lopende planvorming, zoals Oosterenk of initiatieven van ondernemers al laten voorsorteren op de toekomst.

De toekomstperspectieven en de modellenstudie bieden inzicht in zaken die niet hoeven te wachten en nu al verzilverd kunnen worden. De klimaatopgave voor Zwolle is zo urgent dat gelijk gestart moet worden met de sponsstrategie. Dat betekent dat er klimaat adaptief gebouwd moet worden. Zoals het opvangen van water op daken, afvoer vertragen, vergroenen van buitenruimte, zo min mogelijk verharding etc. Dat betekent dat er ook nu eisen meegegeven moeten worden aan de bouw en de inrichting van de buitenruimte. Ook met het aanleggen van hubs en stimuleren van deelmobiliteit kan gelijk worden gestart. Dat past ook heel goed bij de wensen en initiatieven van de ondernemers. De gebiedsverkenning dient praatstuk om met partijen te verkennen in hoeverre ambities en onderdelen op korte termijn al waargemaakt kunnen worden. Een activerende en initiërende overheid past daarbij.



Tot slot

De gamechangers

In de opdrachtomschrijving is gevraagd naar de gamechanger(s) die ervoor gaan zorgen dat de Ceintuurbaanzone zich gaat ontwikkelen tot een hoogstedelijk en grootschalig ontwikkelgebied.

Tijdens het traject bleek het erg moeilijk om gamechangers te benoemen. Het is een optelsom van verschillende ingrepen en acties zoals verwoord bij de randvoorwaarden. Terugkijkend op het proces van het ontwerpend onderzoek zijn er wel inzichten geweest die richting hebben gegeven aan de verkenning. Het meest in het oog springend was het inzicht dat er onderscheid gemaakt kan worden in de wateropgave tussen een stadsberging en een regioberging. Vooral het benutten van de hoge delen in het buitengebied, de enken als een natuurlijke waterkering, lag ten grondslag aan het idee om het model Ringstad te ontwikkelen. Met mooie aanleidingen voor verstedelijking op de overgangen tussen hoog en laag. En de ruimte die ontstaat om binnen het verstedelijkt gebied een landschapspark te maken. Terwijl de stadsberging als harde rand van de huidige Ceintuurbaanzone aanleiding was voor Randstad om hier een prachtige overgang te maken naar het buitengebied met zicht op het landschap. Je zou kunnen stellen dat de gamechanger is om te **spelen met de klimaatopgave als identiteitsdrager** voor de hoogstedelijke en grootschalige ontwikkeling.

Een tweede gamechanger betreft het **wegdenken van de Ceintuurbaan** waardoor beide stadsdelen met elkaar verbonden kunnen worden met een heel nieuw hart in het gebied: daar waar het stadion en buitenzwembad bij elkaar komen. Door hier een centraal park te situeren en rondom het stadion flink te verdichten wordt de barrièrewerking ook fysiek aangepakt en wordt de Ceintuurbaanzone onderdeel van het stedelijk weefsel. Het gebied krijgt zo een eigen hart en focuspunt.

Een derde gamechanger betreft het proces, de manier van werken aan deze ontwikkeling. De Ceintuurbaanzone is een regionale opgave waar meerdere overheden maar ook gebiedspartijen een bijdrage aan kunnen leveren. Het geeft alle partijen een kans om eigen opgaven aan te koppelen. De werkwijze volgens de HANZA! systematiek, waarbij partijen volop hebben meegedaan met de werksessies en het Baanmakerscongres, heeft geleerd dat deze **open en transparante manier van werken** leidt tot wederzijds begrip en bereidheid om hier samen aan te gaan werken.

Principes verstedelijkingsstrategie

In de regionale Verstedelijkingsstrategie staan zeven principes genoemd. Samen met de drie principes uit de Gebiedsbiografie zijn dit principes waar de gebiedsverkenning Ceintuurbaanzone zich op moet baseren. Hier wordt kort ingegaan hoe met deze principes is omgegaan.

1. **Wees zuinig met ruimte**
   De Ceintuurbaanzone is nu een extensief gebruikt gebied. Door dit gebied te verdichten en in te zetten voor de sponsstrategie wordt de ruimte veel beter benut dan nu het geval is.

2. **Klimaataanpak bij de bron**
   Gebouw, buitenruimte, gebied, stad en regio: op alle schaalniveaus wordt gewerkt aan de klimaatopgave.

3. **Nieuw helpt bestaand**
   Door het toevoegen van programma maar ook door de aanleg van hubs en groenblauw netwerk wordt de leefbaarheid van het gebied flink verbeterd.

4. **Passend woningaanbod**
   Uitgegaan is van een gemiddelde woninggrootte die veel mogelijkheden biedt om woonmilieus te maken voor een diverse doelgroep. Dit is aanvullend op de nieuwbouw in de spoorzone en het stadshart. De gekozen verdichting past bij de schaal en maat van Zwolle, soms wat stoerder en steviger dan men gewend is maar substantieel lager dan de grootstedelijke gebieden in het westen van het land.

5. **Voorrang aan voetganger, fiets en OV**
   Mobiliteit krijgt een prioritering volgens het STOMP principe, dat geheel aansluit bij dit punt.

6. **Werken aan economisch elan**
   In ieder model wordt de economische betekenis van de Ceintuurbaanzone erkend en worden er vierkante meters aan toegevoegd. Voor extensieve en meer traditionele bedrijven is minder ruimte, voor de doorstarters van de moderne maakindustrie wordt juist ruimte gemaakt. Samen met het onderwijs ontstaat er een interessant ecosysteem dat weer een aantrekkende werking heeft op nieuwe bedrijven. Door meer voorzieningen toe te voegen waar de bedrijven ook profijt van hebben wordt het vestigingsklimaat opgewaardeerd.

7. Lokale identiteit
Vertrekpunt voor de nieuwe ontwikkeling zijn de huidige kenmerken en karakteristieke gebouwen en landschappen die nu aanwezig zijn. Zij zijn de identiteitsdragers van de nieuwe ontwikkelingen.

NB. De bovengenoemde principes zijn in samenspraak met drie principes die uit de gebiedsbiografie komen – op te vatten als een specificatie van principe 7:

- A. Herstel natuurlijke systemen, rekening houdend met cultuurhistorische gelaagdheid;
- B. Herstel relatie landschap, bodem en water <-> landbouw en bebouwing;
- C. Koppel elk hoog-dynamisch woon-werkgebied aan een sterk landschap.

De wijze waarop met het landschap wordt omgegaan is geheel in lijn met het herstellen van de natuurlijke systemen en de cultuurhistorische gelaagdheid. De ontwikkeling van de Ceintuurbaanzone kan niet los gezien worden van het buitengebied. Dit betekent wel dat het buitengebied zal veranderen. Aan de ene kant wordt meer ruimte geboden voor nieuwe teelten en bosaanplant, aan de andere kant zullen landbouwgronden plaats moeten maken voor de ontwikkeling.

Onderzoeksvragen

De gebiedsverkenning levert veel inzichten en kansen voor de toekomst. Tegelijkertijd roept het ook vragen op die om een nadere verdieping of uitwerking vragen. Deze betreffen onder andere:

- Onderzoek naar woonmilieus en doelgroepen.
- Onderzoek naar behoefte regionale economie en betekenis van circulaire economie.
- Concreet maken wat de verkenning betekent voor de komende 5 jaar.
- Agenderen van de wateropgave op systeemniveau en als regionale opgave.
- De mobiliteitsingrepen nader onderzoeken met onder andere het verkeersmodel.
- Een nader onderzoek naar het trekken van een of meerdere buslijnen in de Ceintuurbaanzone en de haalbaarheid van een HOV-verbinding tussen het Centraal Station en de Ceintuurbaanzone.
- Een haalbaarheidsonderzoek naar een regionaal treinstation of hoogwaardig openbaar vervoer station.
- Het opzetten van een regionaal samenwerkingsverband voor overstijgende opgaven.

