



STRATEGISCHE AGENDA

SPOORZONE

ZWOLLE

September 2018

VOORWOORD

Doen wat voor jou belangrijk is, het kan in de Spoorzone

Zwolle is een prachtige stad met een rijke historie en een perspectiefvolle toekomst. Zwolle is aantrekkelijk om te wonen, te leren, te werken en vrije tijd te besteden. Zwolle trekt mensen aan uit de wijde regio en grote delen van het land. Zwolle groeit en wordt stedelijker.

Om die groei en verstedelijking ruimte te bieden, van hoge kwaliteit en duurzaam te laten zijn, werkt Zwolle aan de stad. Een van de speerpunten daarbij is een grootschalige verbetering van het station en het stationsgebied. Dat dit niet bij papieren plannen blijft is momenteel goed te merken. Tijdens de Pinksterdagen 2018 is op spectaculaire wijze de nieuwe busbrug over het spoor geplaatst. De verbetering van het station, het maken van betere perrons, nieuwe kappen over die perrons, de busbrug, een voetgangersbrug (Passerelle), de verplaatsing van de bussen, de verbetering van het stationsplein en de aanleg van nieuwe fietsparkeerplaatsen is allemaal onderdeel van het in 2017 door de gemeenteraad vastgestelde Ontwikkelperspectief voor het stationsgebied.

De volgende stap die we willen nemen is het oppakken van de gebiedsontwikkeling van de gebieden direct grenzend aan het stationsgebied. Dit noemen we de Spoorzone. In de Spoorzone liggen vele kansen om de opgaven waar we als stad voor staan een plek te geven. Het is een uitgelezen plek om nieuwe stedelijke woon-werk milieus te maken waarmee we talent aan de stad kunnen blijven binden. Het is de uitgelezen plek om te experimenteren met de mobiliteitstransitie en de energietransitie en om de kracht van Zwolle: de verbinding tussen onderwijs, onderzoek, ondernemerschap en overheid, verder vorm te geven.

Gebiedsontwikkelingen in bestaand stedelijk gebied anno 2018 pakken we niet meer aan zoals in het verleden. Het initiatief laten we zoveel mogelijk bij ondernemers en maatschappij. De overheid ondersteunt en geeft richting. We maken daarom ook niet een groots alles overkoepelend stedenbouwkundig masterplan, maar een strategie voor stapsgewijze, duurzame en kwalitatieve verandering.

Met deze strategische agenda wil de gemeente Zwolle de doelen en ambities vastleggen die zij in de Spoorzone wil bereiken en de strategische keuzes voorleggen op het niveau van de stad. Ook geeft het stuk helderheid over de methodieken, instrumenten en rollen die we inzetten. Het is een agenderend stuk dat gaat over wat dit gebied voor Zwolle, voor de regio en voor Nederland kan betekenen. De meer precieze invulling komt in vervolgdOCUMENTEN en onderzoeken. De Strategische Agenda is een houvast en startpunt voor het ontwikkelen van meer uitgewerkte visies voor de verschillende deelgebieden waar de Spoorzone uit bestaat.

Ed Anker

Wethouder Spoorzone



1. INHOUDSOPGAVE

0. Voorwoord	1
1. Inhoudsopgave	2
2. Waarom deze strategische agenda?	3
3. De Spoorzone nu	6
4. Visie voor de Spoorzone	7
5. Deelgebieden	19
Het Engelenpad	19
District Z	20
Innovatiekwartier	22
Innovatiekwartier: De Werkplaatsen	22
Innovatiekwartier: Westerlaan	25
Innovatiekwartier: Hanzeplein en Campus	26
Innovatiekwartier: Hanzehoven	28
De Lurelui	30
Deventerstraatweg	32
Hanze Oost (incl. Hanzebad)	32
De Hanzebuurt	33
6. Ontwikkelprijncipes en groeistrategie	34
7. Organisatie	36
8. Financieel	38
Bijlage 1: Beleidsdoelstellingen	39
Bijlage 2: Mobiliteitsvisie	41

2. WAAROM DEZE STRATEGISCHE AGENDA?

Opgaven adresseren en kansen benutten

Van Ontwikkelperspectief Stationsgebied naar een agenda voor de Spoorzone

In 2017 heeft de gemeenteraad het Ontwikkelperspectief (OP) voor het stationsgebied vastgesteld. Het OP geeft specifieke kaders voor de ontwikkeling en realisatie van het station en de direct aan het station verbonden onderdelen zoals de busbrug, het stationsplein, de entrees en de Passerelle. Voor de grotere gebiedsontwikkeling van het gebied grenzend aan het stationsgebied, de Spoorzone, is het OP globaal en abstract gebleven.

Nu Zwolle groeit, stedelijkheid nodig heeft en zich kansen en ontwikkelingen in de Spoorzone voordoet, is een vergelijkbaar ambitiesdocument, visie en kader nodig voor deze Spoorzone.

Geen masterplan maar een Strategische Agenda

In deze strategische agenda zet de gemeente neer welke kant ze op wil met de Spoorzone: de ambitie. Tevens geeft dit document een visie op het toekomstig gebruik en inrichting van de Spoorzone; ruimtelijke en programmatische essenties. En tot slot geeft het aan hoe de ontwikkeling van het gebied tot stand kan komen en wat de rol van de gemeente hierin is.

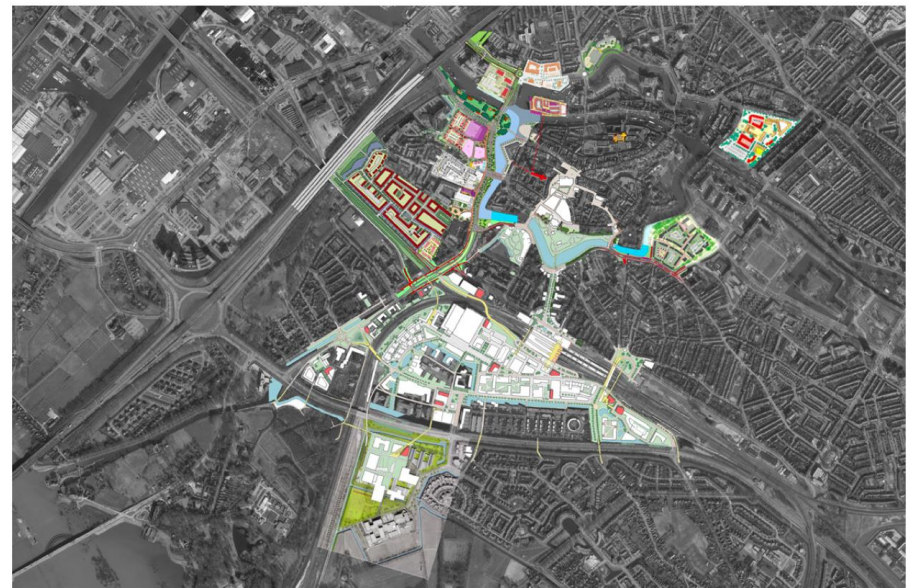
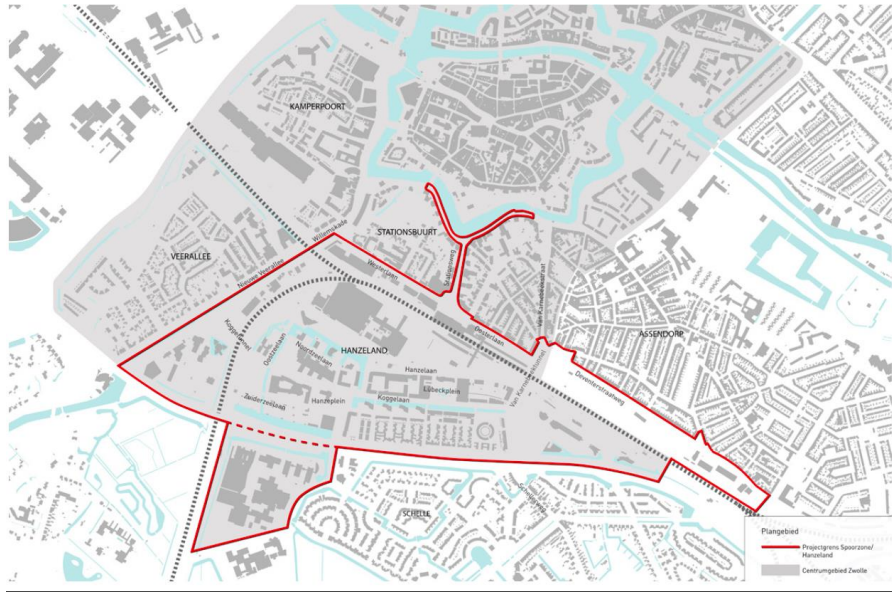
De geagendeerde onderwerpen en plekken zijn een uitnodiging van de Gemeente Zwolle om stappen te maken naar concrete plannen in samenwerking met gebiedseigenaren en stakeholders. De gemeente scheidt hiermee de kaders en geeft aan hoe zij de vervolgprocessen wil inrichten.

Deze agenda is geen plan. De beelden en kaarten zijn illustratief en laten zien wat mogelijk en/of nodig is om in de Spoorzone deze stap verder te brengen. Het uiteindelijk maken van plannen vindt plaats in latere fases van het proces.

Urgentie van de Strategische Agenda Spoorzone?

De urgentie voor de ontwikkeling van de Spoorzone ligt niet per se in grote problemen, die direct opgelost moeten worden, omdat er anders dingen faliekant misgaan. Wel is het zo dat het gebied identiteit mist; het is hard en kil en stenig, Een groot deel van de huidige functies is niet 'toekomstproof'. Kantoren zijn verouderd, plinten gesloten, asphalt en auto's domineren het beeld, het ontbreekt aan heldere openbare routes, enzovoorts. Het gebied nodigt niet uit tot verblijven en stimuleert ontmoeten niet.

De urgentie om met de Spoorzone aan de slag te gaan zit vooral op het kunnen benutten van kansen. De economie is goed, er is bijzonder veel privaat initiatief in de Spoorzone, ontwikkelaars en investeerders zijn bereid om mee te doen en grote grondeigenaren staan op het punt hun eigendommen te vervreemden ten behoeve van stedelijke ontwikkeling. De stad zelf is klaar voor een verstedelijkingsambitie voor de Spoorzone, er ligt met de Omgevingsvisie een helder kader, de realisatie van het nieuwe stationsgebied is volop gaande en de ambities van het nieuwe college van B&W geven aan dat er werk aan de winkel is. Er is een veelheid aan kansen in het gebied en het momentum is daar.





3. DE SPOORZONE NU

Een optelsom met onvoldoende uitkomst

De Spoorzone is een groot gebied met veel verschillende functies, waar in de huidige situatie onvoldoende samenhang in zit. Het gebied is circa 100 hectare groot. Er is ongeveer 220.000 m² bestaande kantoren, zo'n 600 woningen en circa 9 hectare bedrijvenpark met een aantal bijzonder grote hallen. Het gebied kent een aantal aansprekende bedrijven en goed lopende kantoorfuncties. Maar steeds meer is te merken dat de huidige functies en gebouwen verouderd raken, gebouwen deels leeg komen te staan of extensief gebruikt worden. Ook is voor een aantal kantoorpanden de transformatie naar andere functies, zoals wonen, al ingezet.

Het gebied kenmerkt zich uiteraard ook door de aanwezigheid van de belangrijkste OV-terminal van Noordoost Nederland. Er zijn enkele Rijks monumentale gebouwen, een grote leisure functie als Dinoland en enkele grote onderwijsinstellingen zoals Windesheim en De Groene Welle.

Opvallend in het gebied is de geslotenheid. Zowel van de gebouwen op straatniveau oftewel de plinten als door de vele hekken in het gebied. Ook de openbare ruimte is maar matig van kwaliteit, nodigt niet uit tot verblijven en kent geen heldere routes. Kenmerkend is bijvoorbeeld de stroom van duizenden studenten die zich dagelijks een weg banen van het station door parkeerhoven, fietstunneltjes en langs voortuinen naar Windesheim zonder verder iets in het gebied te doen.

Hoewel de Spoorzone met het OV uitstekend bereikbaar is, voelt het juist als een autoplek. Veel parkeren op maaiveld of in bovengrondse garages geven het gebied de uitstraling van een kantorengedebied langs de snelweg.

Door ruimtelijke veranderingen zoals het verdwijnen van de rangeersporen en de sloop van het Hanzebad voelt het gebied op sommige plekken leeg en desolaat. Er is veel ruimte en daarmee voelt het niet als een plek in het hart van Zwolle.

Langs de randen van het gebied (bijvoorbeeld langs de Veerallee en de Westerlaan) treedt verrommeling op. Verdwijnde bedrijven en functies worden ingevuld met losse (tijdelijke) initiatieven zonder een duidelijke samenhang.

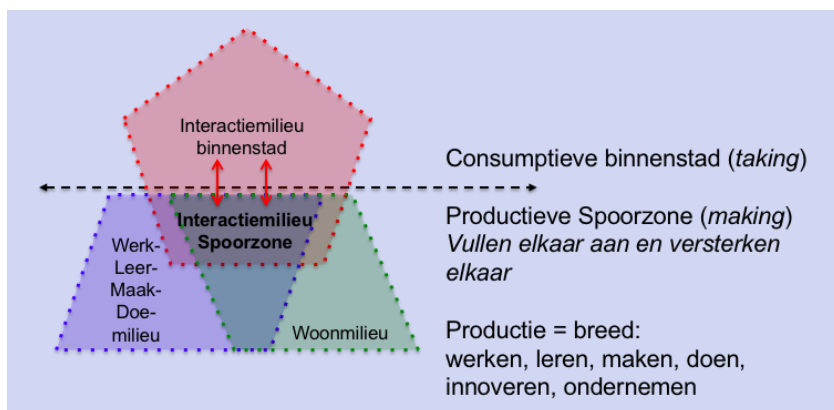
De optelsom van functies en sferen in de Spoorzone leidt tot een gebied zonder benoembare identiteit.



4. VISIE VOOR DE SPOORZONE

Het productieve centrummilieu

Zwolle wil van de Spoorzone een stedelijk centrumgebied maken voor nieuwe gemengde woon-werkmilieus. Een toevoeging op de bestaande binnenstad. Aanvullend en gericht op de economie van de toekomst. Beide centrummilieus zijn nauw met elkaar verbonden en versterken elkaar. De binnenstad blijft de plek voor winkelen, cultuur en gezelligheid in een historische setting. Wat de beide centrummilieus bindt is een bijzondere verblijfskwaliteit wat uitnodigt tot verblijf, flaneren, ontmoeten. Straten zijn een aaneenschakeling van interessante plekken, gericht op interactie en ontmoeting.



Spoorzone als interactiemilieu waar functies gemengd worden

Deze strategische agenda komt voort uit eerdere processen en verkenningen die voor het gebied en in de omgeving zijn opgesteld, zoals:

- Inspiratiedocument Visie op Hanzeland (vastgesteld door B&W op 20 juni 2017)
- Ontwikkelperspectief (2017)

- Advies O-team (2017)
- Kwaliteitsboek (2015)

Binnenstad versus centrummilieu: hoe zit dat?

Zwolle heeft een prachtige historische binnenstad die van enorm belang is voor de stad en de regio. In dit stuk wordt de Spoorzone benoemd als toevoeging op het centrummilieu. Dit roept de vraag op hoe Binnenstad en Spoorzone zich tot elkaar verhouden binnen het centrummilieu.

Zwolle groeit en de samenleving verandert. Dit levert vraag op naar een nieuw soort plekken. Plekken waar wonen en werken gemengd zijn en waar ontmoeting en interactie centraal staat in een stedelijke omgeving. Dit noemen we het centrummilieu. De historische binnenstad is al zo'n plek en ook van de Spoorzone willen we zo'n plek maken.

Maar waar de historische binnenstad zich vooral richt op winkelen, cultuur en horeca, zal de Spoorzone zich vooral richten op werken, onderwijs en innovatie.

De binnenstad en de spoorzone delen dus de stedelijke setting, de menging tussen wonen en andere functies, een hoge kwaliteit buitenruimte met het accent op langzaam verkeer. Maar ze verschillen en zijn complementair aan elkaar als het gaat over de economische functie. Waar de binnenstad meer gericht is op consumptie, zal de Spoorzone zich richten op productiviteit in de breedste zin van het woord.

Als yin en yang vormen Spoorzone en Binnenstad zo samen het centrummilieu met kwaliteiten, functies en plekken die elkaar versterken.

Positionering van de Spoorzone:

- o Zwolle als (inter)nationale hub: Zwolle wil haar functie als hub in de Noordoosthoek van de stedenrij rond de randstad verder doorontwikkelen. De betekenis die Eindhoven heeft voor het zuiden en Arnhem/Nijmegen voor het Oosten van het land heeft Zwolle voor het Noorden en Noordoosten van Nederland. De plek waar de economische dynamiek zich concentreert en de toegangspoort tot de Deltametropool voor het (inter)nationale achterland. De Spoorzone is de plek waar deze positie als stedelijke hub gerealiseerd wordt. Op een uurtje met de trein van de Zuidas, Schiphol en Utrecht en met kansen voor nieuwe internationale treinverbindingen naar het Duitse achterland.

Mooie combi van nabijheid Randstad en landschappelijke kwaliteiten → Hierop voortborduren.



Met deze positionering wordt Zwolle steeds aantrekkelijker voor een steeds grotere groep mensen, juist als stad die ook goed is verbonden met de bijzondere kwaliteiten van het landschap in de omgeving. De kansen die ontstaan vanuit het internationale perspectief voor Zwolle zorgt voor nieuwe dynamiek en nieuwe initiatieven. Deze nieuwe initiatieven die verbonden zijn aan de internationale en economische agenda vinden een plek

in de Spoorzone, wat van de Spoorzone dé nieuwe economische hub van Noordoost Nederland maakt.

Deze internationale ambities leggen de basis voor een nieuw soort stedelijk milieu in de Spoorzone, waaruit de ambities voor werken (interactie en innovatie), onderwijs (triple helix), mobiliteit (hyperverbonden) en wonen (grootstedelijk) als van nature volgen.

- o Zwolle als regionale hub: Binnen de regio is de stad het onbetwiste middelpunt. De regio vaart wel bij het succes van Zwolle, is trots op de snelle ontwikkeling van 'hun' hoofdstad en heeft baat bij een sterke stadse voorloper die de regio meeneemt in de vaart der volkeren. Voor een dagje uit, voor hoger onderwijs, om te winkelen en voor nog veel meer zaken is Zwolle al het hart van de regio. Ook voor de regionale economie is Zwolle het hart, waarbij ook in de regio grote bedrijfs- en werklocaties zijn van betekenis. Voor de economie van de toekomst – de interactie economie - zal een nieuw soort plek nodig zijn waarvoor een gemengd en hoogstedelijk milieu nodig is. Binnen de regio is Zwolle de enige plek waar een dergelijke omgeving te maken is. Een ontmoetingsplek waar de economische kracht van de regio samenkomt en in de interactie met onderwijs zich vernieuwt, zich versterkt en zich toont aan de rest van de wereld.
- o Spoorzone in Zwolle: Binnen Zwolle wordt de Spoorzone een onderdeel van het tweestemmige centrumgebied. De historische en romantische binnenstad, die samen met de moderne Spoorzone aanvullend aan elkaar het hart van de stad maken. De kwaliteiten van interactie, ontmoeting en verblijf zoals die in de binnenstad bestaan komen ook terug in de Spoorzone, maar dan met een heel andere invulling. De Spoorzone richt zich op een nieuwe stedelijkheid die Zwolle op deze schaal nog niet kent. Mix to the max is het uitgangspunt. Het programma

is gericht op nieuwe vormen van werken, op de interactie economie, studeren, produceren, innoveren. Een productieve partner dus van de consumptieve binnenstad.

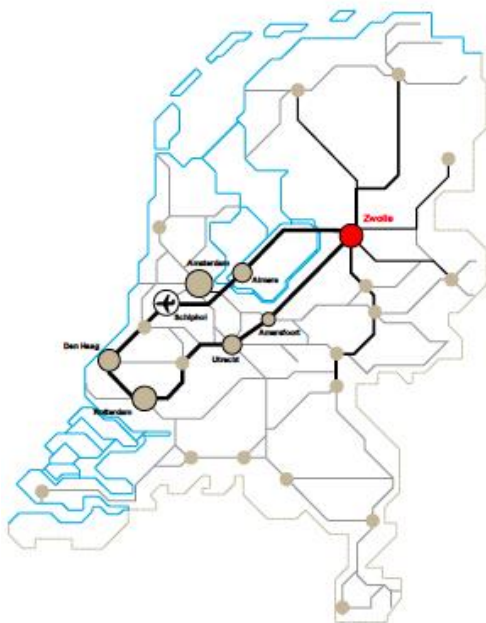
De Spoorzone is ook een goede buur van Assendorp, de Veerallee en Zwolle-Zuid. In de planvorming zal met de omliggende buurten worden afgestemd en

zal de gehele Zwolse bevolking betrokken worden.

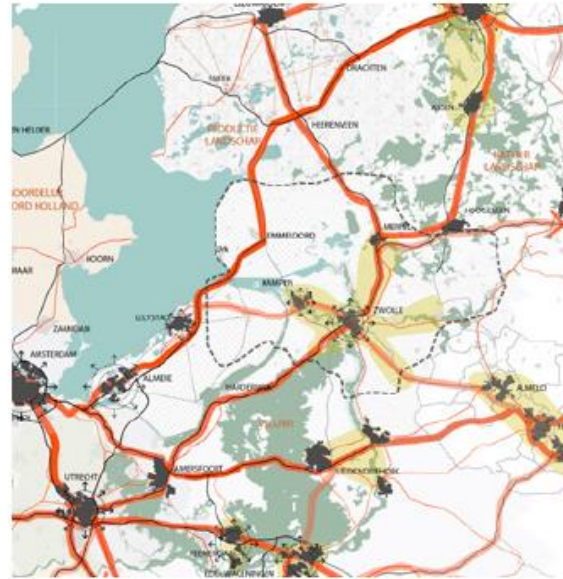
Beeld: Kaartmateriaal positie Zwolle in regio/nationaal/internationaal

De Spoorzone straks:

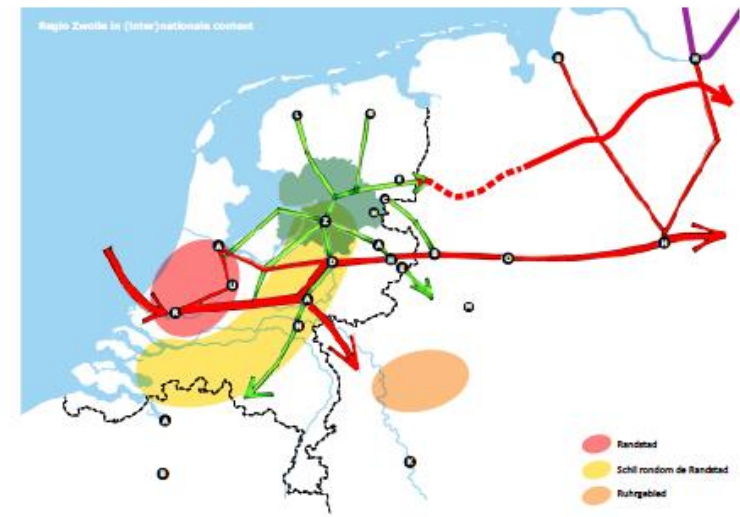
Dit betekent dat er in de Spoorzone veel moet gebeuren. De zuidkant van het



nationaal



regionaal



internationaal



delta



'de zwolse kracht'

station is straks niet meer de achterkant, maar de tweede voorkant. Gesloten werkgebieden worden open en toegankelijk. De Wärtsila hallen krijgen op termijn een nieuwe functie als experimenteerplek voor de maakindustrie. Gesloten kantoorgebouwen worden levendige co-working plekken waar startups, scale-ups en grown-ups elkaar ontmoeten en inspireren. De Zwolse onderwijsinstellingen en met name Windesheim participeren in nieuwe vormen van samenwerking met het bedrijfsleven en de overheid op plekken waar werken en leren hand in hand gaan. Nieuwe bewoners geven nieuwe energie en levendigheid. Zwollenaren vinden hier het stedelijke woonmilieu waarvoor ze in de stad blijven. Op allerlei plekken in het gebied vinden zij verrassende plekken waar ook (tijdelijke) horeca en culturele activiteiten het tot hun plek maken. In District Z toont het regionale bedrijfsleven zich aan het publiek en ontmoeten bewoner, bezoeker, student en ondernemer elkaar. De Spoorzone is dé plek die in het teken staat van de toekomst van Zwolle met interactie, innovatie en informatie als dragers.

Programmatistische visie toekomstige Spoorzone:

Economie:

- Het realiseren van de (inter)nationale ambities van Zwolle en de Economic Board door ruimte te bieden aan internationale anchors die een katalysator zijn voor de innovatiekracht van Zwolle.
- Het zichtbaar en beleefbaar maken van de economie van Zwolle en de regio
- Plek voor de triple helix: waar bedrijfsleven, onderwijs en overheid samen vormgeven aan de economie van de toekomst.
- Incubator voor ondernemerschap: een menging van de gehele life-cycle van ondernemerschap: studentenprojecten + start-ups + scale-ups + grown ups.

- Het ontwikkelen van de Spoorzone als innovatiedistrict waar innovatie centraal staat.
- Stimuleren en faciliteren van de 3 i's: interactie, innovatie, informatie
- I-commerce: innovatie in handel, proces, automatisering, logistiek.
- Ontwikkelen van *experience centers* (Windesheim, UT, Deltion, Scania, Van Halteren, Wehkamp, etc.)
- Vestigen van de maakindustrie 3.0: robotisering, 3D printen, energietransitie, circulariteit
- Wat met Brainz, Hanz en Perron038 is ingezet doorontwikkelen tot de economische dragers van het gebied.
- Minimaal 150.000 m2 toevoegen en transformeren voor nieuwe economie, leisure, horeca, congresfaciliteiten en daarbij passende ondersteunende retail.
- Deze punten geven een koerswijziging voor het gebied aan, wat niet betekent niet dat er geen ruimte meer is voor bestaande gebruikers en de dienstensector die nu in het gebied dominant is. Wel signaleren we dat ook de dienstensector zich steeds meer ontwikkelt naar open en flexibele werkplekken: interactiemilieus waar in de Spoorzone volop ruimte voor is.
- De economische profilering van de Spoorzone wordt goed afgestemd met die van de binnenstad en die van andere werklocaties in de stad.

Wonen en leven:

- De plek voor Zwols stedelijk leven: ongeacht inkomen of huishoudenssamenstelling.
- Zwolle concurreert hier qua woonmilieu niet met wonen in Kampen of Dalfsen, maar met wonen in Utrecht of Amsterdam. Dit betekent dat er potentie is voor het aantrekken en vasthouden van nieuwe doelgroepen.
- Mix van doelgroepen tot op gebouwniveau: jongeren, ouderen, aandacht voor kwetsbare doelgroepen en sociale huur.

- Plek voor studentenhuysvesting, diversiteit aan verschillende behoeftes en ervaringen voor Nederlandse en internationale studenten.
- Buitenruimte nodigt uit tot bewegen en gezond leven.
- Bewoners gebruiken openbare, collectieve en private ruimten in hun dagelijkse systeem.
- Ook economische functies in de woonbuurten: van horeca tot kleinschalige bedrijfsruimtes. Ruimte voor sociale innovatie met welzijnspartners.
- Minimaal 1.000 woningen om gebied ook buiten werktijden levendig te maken. Om levendigheid te maken is een zekere clustering nodig en is een groter woonprogramma wenselijk. Er is ruimte voor meer woningen en vanuit het gebied is een groter woningbouwprogramma wenselijk.

Duurzaamheid:

- Maximaal inspelen op hernieuwbare energie, zowel in de bestaande bouw als bij nieuwbouw; gasloos bouwen, uitbreiden warmtenet, opzetten zonnedaken b.v.
- Duurzame mobiliteit; ontmoedigen autoverkeer, inzetten op smart mobility
- Maximaal groen, juist ook bij stedelijke verdichting: in de openbare ruimte, in en op gebouwen.
- Circulair bouwen wordt aangemoedigd.
- De wateropgave is integraal onderdeel van de gebiedsinrichting.
- Sociale cohesie/gezondheid is onderdeel van de nieuwe stedelijkheid; woonvormen, mix van mensen, functies, inrichting openbare ruimte.

Onderwijs:

- Spoorzone is een aantrekkelijke plek voor onderwijsinstellingen en daar is ruimte voor. Onderwijsvormen die bijdragen aan de doelstellingen voor het gebied kunnen (in beperkte mate) een plek vinden in de Spoorzone.

- Nieuwe onderwijsinstellingen in de Spoorzone dragen bij aan het versterken van de triple helix en het internationale economische profiel van Zwolle.
- Het is belangrijk dat nieuwe onderwijsinstellingen in het gebied de verbinding met de omgeving zoeken, bijdragen aan de economische doelstellingen, en bijvoorbeeld ook activiteiten en cursussen organiseren die buiten schooltijden activiteit en reuring opleveren.
- Een RDM-campus in Rotterdam, het Leerpark in Dordrecht of de Wibautcampus in Amsterdam zijn voorbeelden.

Cultuur en creativiteit:

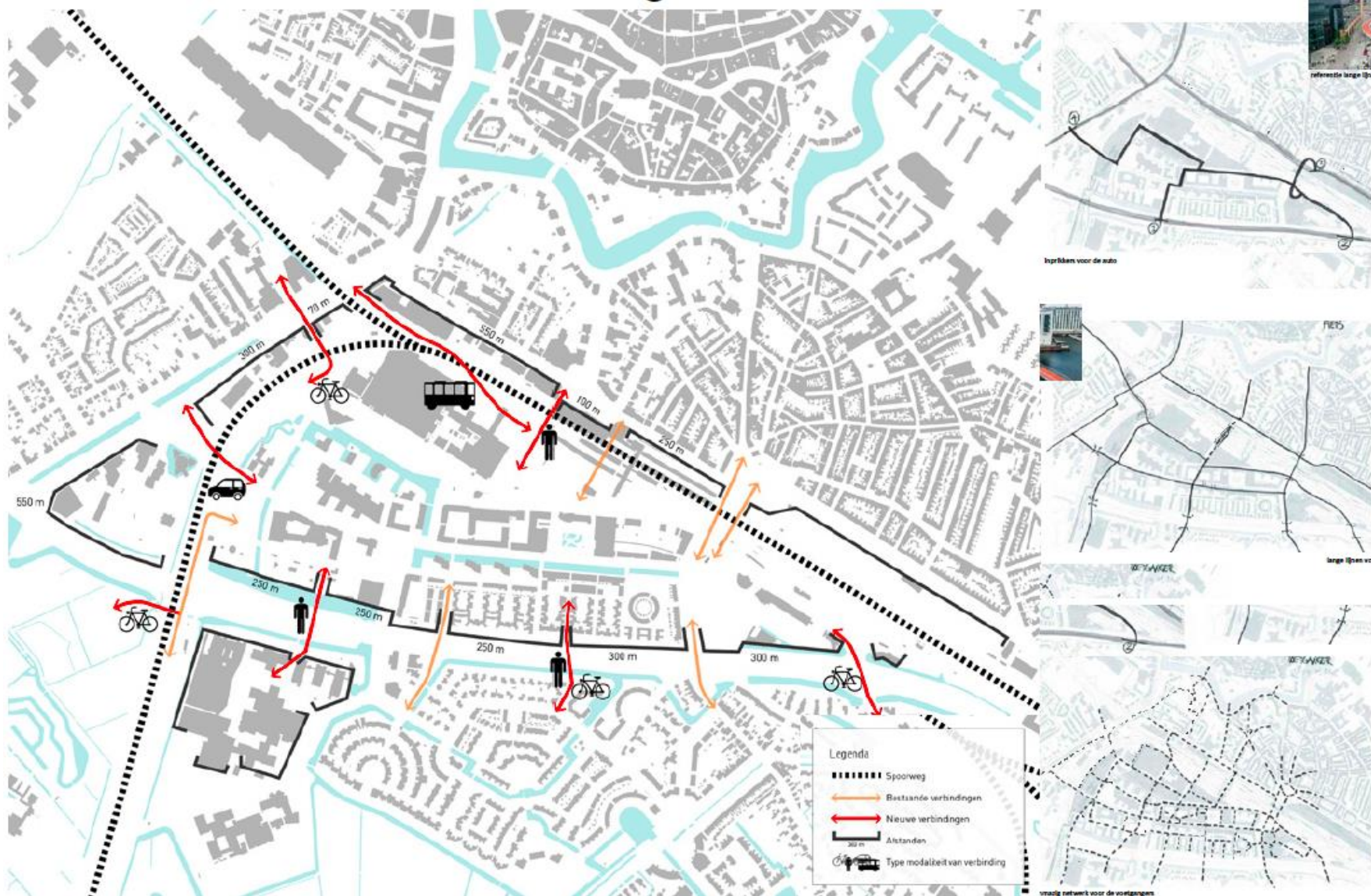
- Cultuur en creativiteit zijn belangrijke voorwaarden en aanjagers voor het maken van een innovatiedistrict en zullen ook in de Spoorzone een belangrijke functie vervullen.
- Daarbij zoeken naar vormen en uitingen die aanvullend zijn op het culturele aanbod in Zwolle.
- Mogelijkheden in de tijdelijkheid, vooral in industriële setting.
- Ruimte scheppen voor initiatieven uit de Zwolse culturele sector, zoals het initiatief van Museum de Fundatie en Cibap die in de spoorzone een nieuw concept voor Cultuur en Onderwijs ontwikkelen.

Infrastructuur:

- De Spoorzone is met de nieuwe OV-terminal verbonden met Schiphol, met de Randstad, en met het achterland van Noordoost-Nederland en Duitsland. Het is een plek die hyperverbonden is en waar de infrastructuur naar het gebied de internationale positionering van het gebied ondersteunt. Dit geldt zowel voor het vervoer over het spoor als over de weg.

- Binnen Zwolle wordt de Spoorzone onderdeel van het centrumgebied met een fijnmazige wegenstructuur en goed verbonden met de omgeving
- Wegen worden straten, overal 30 km/h binnen gebied
- Langzaam verkeer is dominant: bereikbaar voor auto's, maar ontmoedigd
- Aanhaking op rest van Zwols netwerk van straten en pleinen
- Aanlanding Passerelle in het gebied goed vormgeven en vertakken in bestaande en nieuwe verblijfsplekken en loop- en fietsroutes
- Drukke looproutes, zoals van station naar Windesheim worden aantrekkelijke dwaalmilieus
- Nader onderzoek per deelgebied welke verbindingen haalbaar en essentieel zijn en in welke vorm:
 - o Engelenpad (aantrekkelijke langzaam verkeersroute Binnenstad – Station – Hanzeland – Windesheim - Engelse Werk). Inclusief:
 - Een verbinding tussen Windesheim en Hanzeplein
 - De Stationspasserelle
 - Verbeteren wandelroute Station - binnenstad
 - o Fietsverbinding Hanzelaan – Kamperweg (fietsroute Stadshagen)
 - o Verbeteren Koggetunnel (mogelijk gebruik voor auto's ter ontsluiting Lurelui)
 - o Verbeteren verbindingen Zwolle-Zuid (o.a. langzaam verkeer Hanzelaan oversteek Ring)
 - o Verbeteren gebruik Van Karnebeektunnel na verplaatsen busstation (mogelijk openstelling voor autoverkeer)
- Zie kaart voor verbindingen en netwerken voor auto, fiets en wandelaar op volgende pagina

Infrastructuur en verbindingen:



Kaart: Spoorzone als onderdeel van het fijnmazige Centrumgebied



Parkeren:

- Inzetten op verlagen aantallen parkeerplaatsen en parkeernormen door inzetten op voetgangers, fietsen, ov en nieuwe vormen van mobiliteit
- Parkeerregime wordt onderdeel van het centrummilieu, dit betekent o.a. dat er niet wordt gewerkt met strikte parkeernormen en dat er wordt gestuurd middels parkeertarieven.
- Inzetten op Mobility as a Service (MAAS) – van autobezit naar mobiliteit als dienst.
- Onderzoek naar hoeveelheid en locaties van parkeren en mobiliteitshubs, idee om dat vooral aan de randen van het gebied te doen.
- Onderzoek naar invulling P+R.
- Onderzoek naar wijziging gebruik bestaande parkeervoorzieningen en attitude huidige gebruikers: van verschillende losse parkeervelden naar gebiedsgerichte oplossingen.
- Nieuwe bewoners en gebruikers stimuleren gebruik te maken van mobiliteitsabonnementen.
- Aandacht voor het aantrekkelijk en goed oplossen van fietsparkeren, zowel rond het station (ondergronds) als in de woon- en werkbuurten.
- In de parkeeroplossingen ook rekening houden met gebruikers die afhankelijk zijn van autogebruik: maatwerk.

Tijdelijkheid:

- Placemaking wordt actief ingezet om het gebied vooruitlopend op definitieve ontwikkelingen alvast op de kaart te zetten.
- De openbare ruimte biedt plaats aan evenementen ter ondersteuning van het economische en woonprogramma.
- Bestaande gebouwen worden zoveel mogelijk ingezet om kleinschalige interactie economie te stimuleren en innovatief ondernemerschap ruimte te bieden.

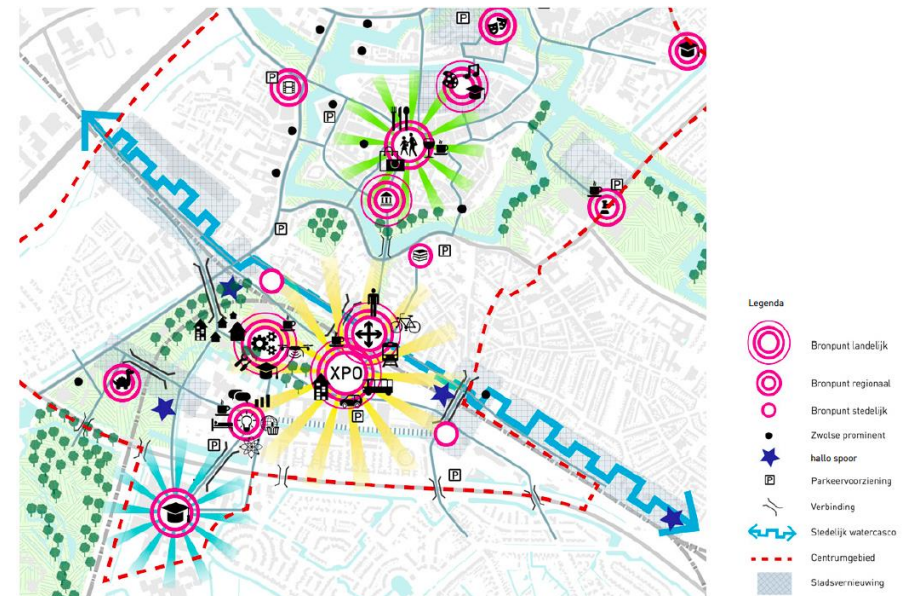
- Er is ruimte voor programmatische experimenten.

Ruimtelijke essenties

Voor het gebied worden zes ruimtelijke essenties gedefinieerd:

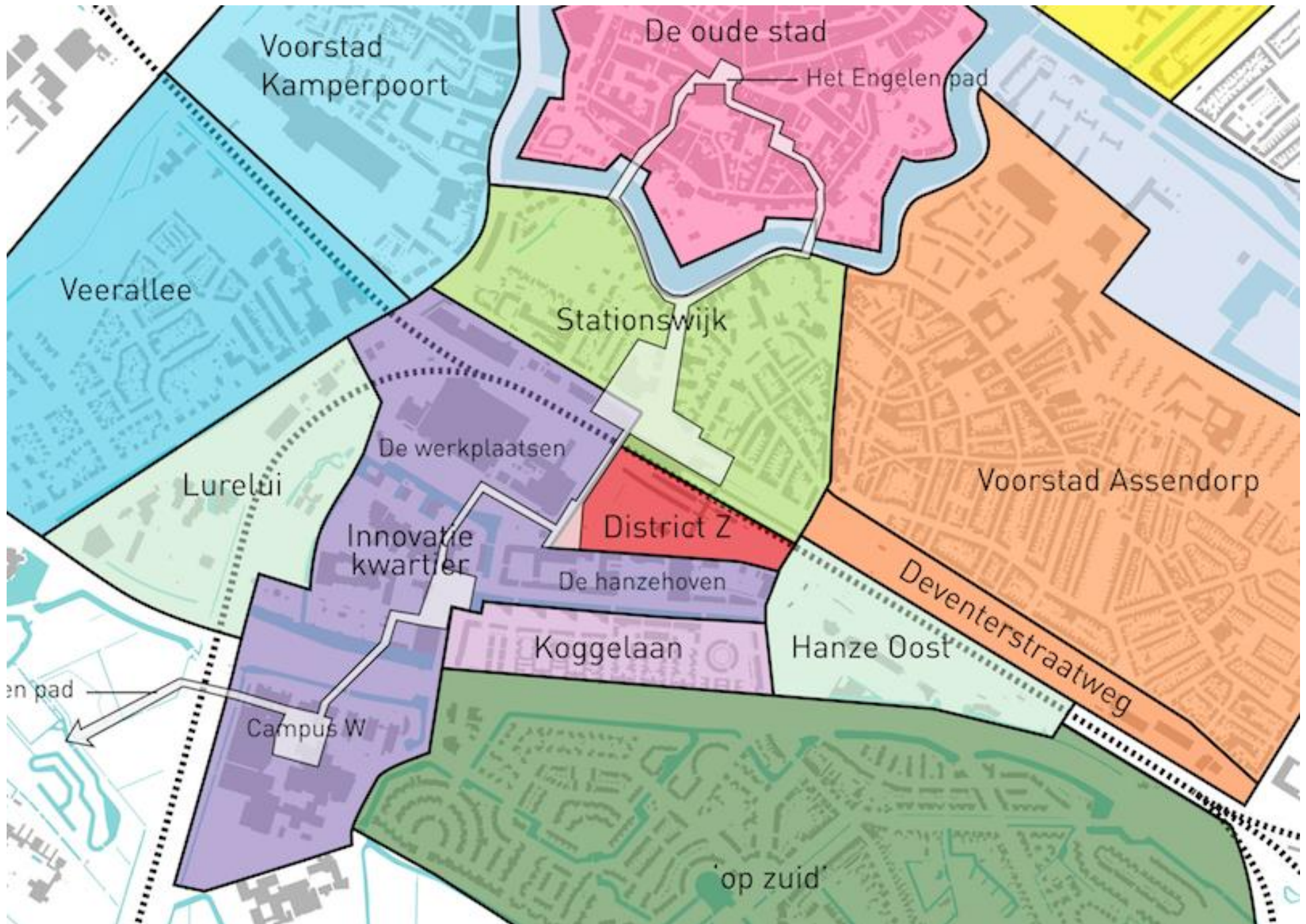
1. Verbinden: het aanhaken van de Spoorzone op de rest van de stad
2. Weefselvorming: het laten groeien van een intiem stedelijk weefsel
3. Verblijfskwaliteit en dragers daarvan
4. Menselijke maat
5. Adaptief programmeren
6. Actieve openbare ruimte en plinten

Kaart: Dynamiek grotere Centrumgebied



- Vorm:

- Nieuwe vormen van stedelijkheid
- Wonen, werken, voorzieningen gemengd in een fijnmazig netwerk
- Niet schuwen van stadse vormen, hoogbouw mogelijk, vooral rond het station
- Zichtbaarheid en ruimte voor het experiment



5. DEELGEBIEDEN

Het Engelenpad: stadse levensader

Het Engelenpad is de levensader van de Spoorzone en verbindt verschillende bronpunten en bestemmingen die het gebied bijzonder maken. Het is een wandeling die een aaneenschakeling vormt van de meest aantrekkelijke en drukbezochte plekken van het gebied, van de Grote Kerk via het Station, District Z, langs de Werkplaatsen door het Innovatiekwartier met het Hanzeplein naar de Campus van Windesheim en verder naar het Engelse Werk.

Het Engelenpad is een aaneenschakeling van iconische plekken. Er zijn nieuwe verbindingen nodig zoals de Stationspasserelle en de verbinding tussen Hanzeplein en Windesheim. De uitvoering van deze verbindingen dragen bij aan de iconische waarde van de route en van de Spoorzone als geheel. Het is een drager van de meest publieke en drukst bezochte plekken van het gebied. Openbaar programma en publiekstrekkingen worden zoveel mogelijk aan deze route gekoppeld zodat er ten minste elke 250 meter iets bijzonders gebeurt.

Ingrepen korte termijn:

- Inpassen van het Engelenpad in het ontwerp voor de passerelle
- Plan opstellen voor het Combgebouw in relatie tot de aanleg van de passerelle
- Kwartiermaken voor programmering en placemaking langs het Engelenpad

Ingrepen langere termijn:

- Uitwerken plannen voor gehele Engelenpad
- Opstellen plan voor invulling openbare ruimte van de route
- Uitwerken plannen voor de (her)ontwikkeling rond het stationsplein

Programma:

- Verbeteren verbinding voor voetgangers binnenstad – station
- Aanleg en inpassing passerelle, inclusief herontwikkeling 'combgebouw'
- Aanleg verbinding voetgangers Hanzeplein – Windesheim
- Aanleggen hoge kwaliteit en herkenbare openbare ruimte langs gehele Engelenpad, inclusief bijzondere pleinen
- Publiek programma en placemaking langs het Engelenpad concentreren
- Ten minste iedere 250 meter gebeurt er 'iets' – Een café op de hoek, een kunstwerk, een iconische brug, een plein, toegang tot publieksfuncties, een



evenement, etc.

- Herontwikkeling Stationsplein Noord volgens het Ontwikkelperspectief stationsgebied
- Invulling geven aan het stationsgebouw

Strategie:

- Vanuit gemeente visieontwikkeling voor de route, uiteindelijk ook leidend tot een ontwerp
- Vanuit gemeente kwartiermaken voor programmering langs de route, o.a. door middel van tijdelijke initiatieven
- Met de NS en ProRail werken aan de passerelle
- Met verschillende eigenaren werken aan herontwikkeling van het stationsplein
- Windesheim heeft verbinding met Hanzeland reeds opgenomen in hun Masterplan.

Distict Z: Welkom in Zwolle!

District Z is nu nog de achterkant van het station, maar wordt straks de tweede voorkant en de etalage van de nieuwe Zwolse stedelijkheid. Het wordt een plek waar de creatieve en innovatieve kant van het Zwolse bedrijfsleven direct zichtbaar en voelbaar is. Welkom in Zwolle! Is het uitgangspunt. Hier is de kracht van Zwolle voelbaar, zichtbaar en beleefbaar. Zwolse krachtpatsers zoals Wehkamp en Scania hebben hier een front office waar ze contact zoeken met de startups die in de Spoorzone zitten. Hier verwelkomen de Zwolse onderwijsinstellingen in het najaar hun nieuwe internationale studenten. Hier maak je kennis met het nieuwe Zwolle. Een gemengd gebied waar wonen, werken en voorzieningen samen de plek tot leven brengen. Er is plek voor horeca en terrassen. Er is plek voor evenementen en kleinschalige congressen. In het gebied landt ook de Passerelle aan en lopen dagelijks duizenden studenten naar hun colleges. Het is een gebied met een hoge dichtheid, waar ook plek is voor hoogbouw.

In de komende jaren wordt het gebied met tijdelijke initiatieven tot leven gewekt vooruitlopend op de definitieve ontwikkeling.

Ingrepen korte termijn:

- Placemaking door tijdelijke invulling en programmering
- Openstellen van het terrein: verwijderen van hekken en bouwketen
- Verbeteren toegang tot Perron 038
- Verbeteren fietsenstalling

Ingrepen langere termijn:

- Opstellen plan voor gebiedsontwikkeling
- Toevoegen vastgoed in onderscheidende architectuur met publiek programma in de plinten
- Herinrichten openbare ruimte die de verschillende functies aan elkaar verbindt op een hoogwaardige manier

Programma:

- Ca. 20% wonen
- Ca. 60% leisure, congres, horeca (referentie: The Student Hotel)
- Ca. 20% werken
- Levendige, open en aantrekkelijke plinten



- Ruimte voor horeca, ontmoeting, evenementen
- Hoogwaardige openbare ruimte die ontmoeting stimuleert

Strategie:

- Tijdelijke programmering en placemaking op korte termijn starten door gemeente
- Opstellen Nota van Uitgangspunten in samenwerking tussen Gemeente en NS
- Uitwerken Nota van Uitgangspunten in Stedenbouwkundig ontwerp
- Marktpartijen uitdagen en selecteren voor realisatie vastgoedprogramma

Innovatiekwartier: thuisbasis van de triple helix

In het innovatiekwartier ligt de basis van de innovatie van de Zwolse economie. Innovatie, interactie en informatie vormen de kernbegrippen van het werken in dit gebied. De complete levenscyclus van ondernemend Zwolle is hier te vinden. Werkgroepjes van studenten, *startups*, *scale-ups* en *corporates*. In een omgeving waar wonen, werken, studeren en leisure door elkaar loopt voelt de innovatie economie zich thuis.

Het innovatiekwartier bestaat uit verschillende deelgebieden die elk een andere focus hebben:

1. De Werkplaatsen
2. De Westerlaan
3. De omgeving Hanzeplein en Campus Windesheim
4. De Hanzehoven

Innovatiekwartier: De Werkplaatsen

De Werkplaatsen liggen rond de fabriekshallen van Wärtsilä en Van Halteren en staan in het teken van de innovatieve maakindustrie. Een aantal van de bestaande gebruikers in het gebied van Wärtsilä zullen op termijn vertrekken, waarmee enorme industriële hallen vrijkomen voor een nieuwe functie. Het uitgangspunt is om de grote en waardevolle hallen niet te slopen, maar geschikt te maken voor een nieuwe invulling. Rond deze gebouwen is ruimte voor het toevoegen van meer vastgoed en daarmee ontstaat een gebied dat in gebruik veel intensiever is dan op dit moment.

De Werkplaatsen worden de plek waar de relatie tussen onderwijs en de maakindustrie nieuwe vormen krijgt. Een experimenteer- en onderzoeksruimte in de handel en logistiek: drones, elektrisch vervoer, robotisering, incubatieruimtes voor nieuwe ideeën een 'maak' component aan zit. Ook bieden de hallen plek voor allerlei culturele voorzieningen en evenementen. De precieze invulling is nog open en moet onderzocht worden in samenwerking met de eigenaar (NS). Daarbij worden onder meer nieuwe vormen van samenwerking tussen bedrijfsleven en



onderwijs gezocht en wordt de creativiteit van de markt gevraagd door het uitschrijven van een prijsvraag voor het gebied.

Het samenspel tussen experimenteerruimte in de maakindustrie en een programma op het gebied van kunst en cultuur aan de Westerlaan is een belangrijk ingrediënt die bijdraagt aan de creativiteit die nodig is voor het innovatiedistrict.

Ingrepen korte termijn:

- Opstellen intentieovereenkomst en Nota van Uitgangspunten met NS
- Onderzoek naar het openstellen van het gebied en het verwijderen van hekken
- Onderzoeken welke ruimte er nu al is voor tijdelijke functies en evenementen in het gebied

Ingrepen lange termijn:

- Nieuwe invulling van de bedrijfshallen
- Herinrichten openbare ruimte en onderzoek naar aanpassen verkeersstructuur rond De Werkplaatsen opdat het een vanzelfsprekend onderdeel van de Spoorzone wordt.
- Verdichting en mogelijk toevoegen van wonen rond de bedrijfshallen en langs de Westerlaan

Programma:

- Ca. 60% werken, maken, onderwijs
- Ca. 20% wonen
- Ca. 20% leisure en horeca
- Herstructurering van openbare ruimte die een ruw industrieel imago houdt en ruimte biedt voor evenement en experiment

Strategie:

- Onderzoeken mogelijkheden tijdelijke invulling en placemaking
- Opstellen nota van Uitgangspunten met NS
- Uitdagen markt door prijsvraag
- Instellen aanjaagteam innovatiekwartier die partijen aan elkaar verbindt

Powerhouse Zwolle

Zwolle is een minimetropool. De stad is met zijn 140.000 inwoners een uit de kluiten gewassen provinciestad, maar verzorgt een gebied van bijna één miljoen mensen. De stad heeft verbindingen over de hele wereld, manifesteert zich als een nieuwe Hanzestad met internationale handel en *high end* productie, smart industry, toponderwijs en dito kunsten. Feilloos opererend in het voetspoor van die Hanzestad, die in de 15^{de} eeuw al bloeide. Die conceptuele continuïteit door de eeuwen heen is een kenmerk van Zwolle.

De ontwikkeling van Zwolle op het gebied van de kunsten is het laatste decennium rasant geweest. In het oog springen de bloei van Museum de Fundatie, de positie van het creatief onderwijs met daarin Cibap vakschool voor verbeelding als nationaal topinstituut, de muziekcultuur met Typhoon, Junte Uiterwijk, Rico en Bertolf. Naast de bereikbaarheid is de infrastructuur fantastisch met twee theaters, een concertzaal/poppodium, de beste bibliotheek van Nederland. In de vormtaal van de stad vallen architectonische parels, zoals De Fundatie, nationaal op. Ook is Zwolle een echte onderwijsstad met 50.000 studenten met als bijzonderheid een reeks belangrijke creatieve opleidingen. De creatief professional van de toekomst wordt in Zwolle opgeleid. De stad is nu al een belangrijke vestigingsplaats voor de creatieve industrie en het ligt in de verwachting dat het einde van deze ontwikkeling nog lang niet in zicht is.

Dit zijn allemaal tendensen die elkaar enorm versterken. Zeker in het licht van de perfecte verbindingen zowel met de regio Amsterdam als met de regio Rotterdam/Den Haag. Zwolle is zowel oostgrens van de Randstad als springplank naar Duitsland en de rest van Europa. Dat zien we in het handelsverkeer evengoed als in het verkeer van cultuur en ideeën. Contacten tussen Zwolse onderwijsinstellingen met collegae in Duitsland zijn veelvuldig en Museum de Fundatie slaat in zijn programma een brug naar de Oosterburen.

Wat wij ons voorstellen is een intensivering van deze ingrediënten, om de excellentie van de stad te verdiepen. Zwolle, die minimetropool waar op hoog niveau cultureel ondernomen wordt, de stad die in het hart van Nederland ligt, met die perfecte verbindingen met heel Europa. De stad die het afgelopen decennium de bescheidenheid van zich heeft afgeworpen en op internationaal niveau presteert en dat ook weten wil. Die stad zal zich in het komende decennium nog verder ontwikkelen als een *powerhouse* voor de creatieve industrie en een Europese cultuurstad van formaat en daarin nationaal en internationaal profiel tonen. Hoe? De creatieve opleidingen in de stad zullen zich centreren in de spoorzone. Daar opent Museum de Fundatie een tweede Zwolse vestiging in het gebouw van Cibap. De hele culturele infrastructuur van Zwolle krijgt hierdoor een boost. De stad krijgt daarmee een 21^{ste} eeuwse *makeover*. Nationale allure door een spoorzone die inspirerend is voor iedereen. Vanuit de stad en regio, maar ook en vooral voor de bezoeker vanuit de verre omgeving. De toekomst in. De topsector creatieve industrie als aanjager, vormgever en versterker van het Hanze dna.

Wie doet mee?

Ralph Keuning
Directeur Museum de Fundatie

Coby Zandbergen
Voorzitter College van Bestuur Cibap

Innovatiekwartier: De Westerlaan

Het gebied langs de Westerlaan biedt ruimte aan nieuwe initiatieven die de Spoorzone koppelen aan de (inter)nationale ambities van de stad. Met het initiatief Powerhouse Zwolle scheppen Cibap, vakschool van de verbeelding en Museum de Fundatie het toekomstperspectief van de kracht van Zwolle als stad en de culturele en creatieve sector in het bijzonder. De clustering van creatieve instellingen landt met Cibap en een tweede vestiging van De Fundatie als eerste aan de Westerlaan.

Uit *Powerhouse Zwolle*:

“De creatieve opleidingen in de stad zullen zich centreren in de spoorzone. Daar opent Museum de Fundatie een tweede Zwolse vestiging in het gebouw van Cibap. De hele culturele infrastructuur van Zwolle krijgt hierdoor een boost. De stad krijgt daarmee een 21^e eeuwse *makeover*.”

Samen met De Werkplaatsen wordt De Westerlaan hiermee een hotspot waar onderwijs en cultuur samen de creativiteit organiseren die nodig is om tot werkelijke innovatie te komen. De Westerlaan is hiermee het creatieve en culturele deel van het Innovatiekwartier.

Innovatiekwartier: Omgeving Hanzeplein en Campus Windesheim

De omgeving van het Hanzeplein wordt de incubator voor studenten, startende ondernemers, scale-ups en grown-ups: De gehele levenscyclus van ondernemerschap voelt zich thuis in dit gebied waar ze elkaar ontmoeten en inspireren. Hier start en groeit Zwols ondernemerschap. Met Hanz is de basis hiervoor al gelegd.

De Campus van Windesheim heeft haar eigen ontwikkeldynamiek en blijft de thuisbasis van het onderwijsprogramma van Windesheim. Maar met een nieuwe verbinding voor voetgangers tussen Windesheim en het Hanzeplein over de ring opent de campus zich meer naar de samenleving en naar het bedrijfsleven. De relatie tussen hogeschool en bedrijfsleven wordt letterlijk gelegd.

In het gebied zijn recent de eerste kantoren omgebouwd tot appartementen, waarmee wonen is geïntroduceerd in het gebied. De woningen zorgen voor meer levendigheid op straat, ook in de avonduren. Het zal echter een gemengd gebied blijven met een accent op werken en onderwijs.

Bestaande kantoorpanden zullen zich langzamerhand aanpassen met als uitgangspunt een mix aan functies, het verbinden van verschillende gebruikers en interactie met de omgeving. Bij transformaties zijn ambities op het gebied van duurzaamheid, klimaat en mobiliteit van belang.

Ingrepen korte termijn:

- Onderzoeken behoefte van onderwijsinstellingen en bedrijfsleven om samen te werken in dit gebied
- Opstellen uitgangspunten voor gebouwtransformaties
- Onderzoeken mogelijkheden ruimte voor toevoeging nieuwbouw
- Uitdagen eigenaren op innovatieve transformaties en programma
- In gesprek blijven met Windesheim over ontwikkelingen Campus

Ingrepen lange termijn:

- Gebouwtransformaties
- Verbeteren openbare ruimte (o.a. Hanzeplein als onderdeel Engelenpad)
- Aanleg verbinding Hanzeplein – Windesheimcampus
- Veranderen parkeerregime



Programma:

- Ca. 20% wonen
- Ca. 70% werken, incubators, onderwijs (exclusief Windesheim campus)
- Ca. 10% horeca / voorzieningen

Strategie:

- Samenwerking Windesheim Campusontwikkeling en realisatie verbinding met Hanzeplein
- In gesprek met eigenaren over ambities en programma

Innovatiekwartier: De Hanzehoven

De Hanzehoven bestaan uit de kantoorpanden tussen de Hanzelaan en de Koggelaan. Op dit moment een gesloten bolwerk van zakelijke dienstverlening en parkeren die in de toekomst geschikt gemaakt gaat worden voor een nieuw soort gebruik. De gebouwen en de hoven worden transparanter, doorwaadbaar en geschikt gemaakt voor gemengde functies.

Uitgangspunten voor de Hanzehoven zijn:

- Het openen van de plinten en het toevoegen van publieksfuncties op strategische plekken
- Het verzachten en vergroenen van de gevels en de openbare ruimte. Van stenig en hard naar gelaagd en groen.
- Mixen van programma: van 100% kantoor naar een meer gemengd programma waar meer ruimte is voor voorzieningen en in beperkte mate ook wonen.
- Verbeteren van de openbare ruimte: parkeerplaatsen binnen de hoven worden geleidelijk vervangen door groene, intieme en aantrekkelijke openbare ruimte en de gesloten hoven worden met doorgangen verbonden met elkaar en de

omgeving

- Opplussen: er is ruimte voor het opplussen van gebouwen en kleinschalige toevoegingen in de openbare ruimte (bijvoorbeeld een paviljoen in een hof)
- KEC ambities: klimaatadaptatie, energietransitie en circulariteit zijn uitgangspunten bij de transformatieopgave.

Ingrepen korte termijn:

- Instellen transformatieteam
- In gesprek met eigenaren over ambities en uitgangspunten

Ingrepen lange termijn:

- Transformatie van gebouwen
- Opplussen en verdichten
- Veranderen parkeerregime
- Herinrichten binnenhoven

Programma:

- Ca. 65% werken
- Ca. 20% wonen



- Ca. 15% voorzieningen / horeca

Strategie:

- Instellen transformatieteam
- Uitdagen eigenaren met ambities en uitgangspunten

De Lurelui

De Lurelui wordt het woonmilieu voor de nieuw Zwolse stedeling. Mensen die bewust kiezen voor het wonen in de stad met alle voorzieningen, het station, werk en de historische binnenstad binnen handbereik.

Dit is de plek waar jongeren die (nog) niet toe zijn aan een gezinswoning zich thuis voelen. Voor empty nesters die de buitenwijk en het dorp verruilen voor het gemak van de stad. Voor studenten die op een steenworp van Windesheim en het station starten aan hun wooncarrière. Voor mensen die in Amsterdam werken, maar toch liever dichtbij het prachtige IJssellandschap wonen. Voor stedelijke gezinnen voor wie een suburbaan rijtjeshuis of het wonen in een dorpsgemeenschap benauwender is dan een compacte stadswoning.

Het wonen in Lurelui is ook dooraderd met kleinschalige werklocaties en voorzieningen. Kantoor aan huis, huisarts, een klein architectenbureau en een fijne broodjeszaak. Het gebied ligt aan weerszijden van het spoor, maar voelt als één geheel doordat het spoor landschappelijk en groen wordt ingepast.

De Lurelui vormt een nieuwe entree voor de stad voor degenen die met de auto of

met de trein Zwolle in komen. Het is daarmee ook een kans om Zwolle een nieuw gezicht te geven.

Samen met de eigenaren in het gebied en de omwonenden en belanghebbenden wordt de invulling van dit nieuwe woongebied verder ingevuld. Daarbij worden ook besluiten meegenomen die de toekomst van dit gebied bepalen, zoals het mogelijk verbreden en voor auto's toegankelijk maken van de Koggetunnel, de fietsverbinding tussen de Hanzelaan en de Kamperlaan en de manier waarop parkeren wordt opgelost.

Ingrepen korte termijn:

- Opstellen nota van uitgangspunten met eigenaren
- Onderzoeken mogelijkheid voor ontwerpestival en community planning om tot een breed gedragen plan te komen

Ingrepen lange termijn:

- Ontwikkeling tot vernieuwende woonlocatie voor de nieuwe stedeling



Programma:

- 90% wonen
- 10% kleinschalige voorzieningen en kleinschalig werken

Strategie:

- Samenwerken met eigenaren om tot nota van uitgangspunten te komen
- Planvorming door community planning via ontwerpfestival

De Deventerstraatweg

De ontwikkeling van de strook tussen de Deventerstraatweg en het spoor wordt mogelijk op het moment dat het gebruik van deze strook verandert. Dit heeft onder meer te maken met het gebruik van het gebied als opstel terrein en bouwterrein voor het station Zwolle.

Wanneer dit gebied tot ontwikkeling kan komen biedt het een aanvulling op het prettige stedelijke woonmilieu van Assendorp. De Deventerstraatweg kan daarmee een nieuwe impuls geven aan Assendorp en doorstroming bieden met een woonmilieu dat aanvullend is op deze wijk en ruimte gemaakt wordt voor nieuwe Assendorpers.

Als onderdeel van het project zal onderzocht worden of de Deventerstraatweg verlegd kan worden richting het spoor, zodat de aansluiting tussen de nieuwe woningbouw en het bestaande Assendorp optimaal wordt.

Het woningbouwprogramma langs de Deventerstraatweg zal stedelijk zijn en aansluitend op de 19^e-eeuwse bebouwing en structuur van Assendorp.

Programma:

- Ca. 95% wonen
- Ca. 5% voorzieningen / horeca

Hanze Oost (inclusief Hanzebadlocatie)

Hanze Oost bungelt er nu een beetje bij. De ambitie is dit gebied meer onderdeel te laten zijn van de Spoorzone. Het gebied is ook een sluitsteen tussen Zwolle zuid en de binnenstad; een van de belangrijkste fietsroutes van Zwolle doorkruist het gebied. De aantakking op de Koggelaan is moeizaam. De blauwe lensbrug heeft een iconische waarde voor de gehele Spoorzone en deze kanskaart moet uitgespeeld worden. Met het voorgenomen plan woningen te bouwen op de voormalige zwembadlocatie en stedelijke bebouwing toe te voegen ter weerszijden van de lensbrug, wordt een stap gezet om het meer onderdeel te laten zijn van het geheel. Groen en water toevoegen en een verbeterde aansluiting op de bestaande fietsroute brengen meer leven in het gebied. Met een fietsverbinding naar de Reysigerweg wordt de aansluiting op Zwolle Zuid sterker en deze biedt tevens een alternatieve route naar de zuidzijde van het station.



Ingrepen korte termijn

- Marktvraag woningbouw Hanzebadlocatie
- Plan voor infrastructuur fietsen uitwerken
- Uitwerken lensbrug inclusief bebouwing
- Versterken groen en water

Ingrepen lange termijn

- Onderzoek collectief parkeren (Movez)
- Toevoegen mix aan programma
- Fietsverbinding Reysigersweg

Programma

- 40% wonen
- 50% werken
- 10% horeca/lesure

Strategie

- Marktvraag voor gemeentelijk grondgebied Hanzebadlocatie
- In samenwerking met eigenaren opstellen nota van uitgangspunten

De Hanzebuurt

De Hanzebuurt is de bestaande woonwijk binnen de Spoorzone. Voor deze wijk zijn binnen de ontwikkeling van de Spoorzone geen nieuwe plannen, maar onderzocht zal worden hoe de ontwikkelingen in de spoorzone kunnen bijdragen aan het versterken van de Hanzebuurt.

6. ONTWIKKELPRINCIPES EN GROEISTRATEGIE

Met deze strategische agenda stelt de gemeente Zwolle kaders en geeft ze richting. Deze agenda is geschreven op het niveau van doelstellingen. Dit betekent ook dat veel van de uitwerking en de precieze beantwoording van vragen in vervolgprocessen aan bod zullen komen. Om tot deze keuze te komen wil de gemeente samen optrekken met stakeholders in het gebied: eigenaren, ontwikkelaars, maar ook met de Zwolse bevolking. De gemeente wil niet zelf voorschrijven wat er moet gebeuren, maar samen met de omgeving bekijken hoe meerwaarde gecreëerd kan worden voor alle stakeholders. Hiervoor worden de volgende principes gehanteerd:

1. *NU: Strategische agenda voor gehele gebied*

Vanuit een visie en met een integrale benadering geeft de gemeente richting aan de ontwikkeling van de gebiedsontwikkeling van de Spoorzone. Dit product ligt voor u.

2. *STRAKS: Nota's van Uitgangspunten deelgebieden*

Vanuit de strategische agenda volgt de preciezere uitwerking van de verschillende deelgebieden. Samen met stakeholders zal de gemeente deze nota's van uitgangspunten opstellen en worden de details in de deelgebieden verder uitgewerkt en vastgelegd. De methode van totstandkoming van deze NVU's verschilt per gebied. Voor sommige gebieden pakt de gemeente de regie, terwijl voor andere gebieden een grotere rol voor de markt voor de hand ligt. In de NVU's worden altijd de bewoners en ondernemers van Zwolle meegenomen.

3. *DAARNA: Stedenbouwkundig plan per deelgebied*

Nadat de uitgangspunten per deelgebied zijn vastgelegd start de fase van stedenbouwkundig ontwerp. Doelstellingen en uitgangspunten worden vertaald in ontwerpen en projecten. Ook in deze fase hangt de precieze taakverdeling, het proces en de rol van partijen af van de specifieke situatie in het deelgebied, maar in deze fase spelen de private eigenaren in het gebied een belangrijke rol.

Planologisch kader

Het bestaande bestemmingsplan voor de spoorzone is gericht op doorexploitatie en beheer en biedt daarmee niet voldoende ruimte voor veel van de ontwikkelingen die in deze agenda worden voorgesteld.

Binnen het bestaande bestemmingsplan is wel ruimte voor het verleiden van eigenaren om hun bestaande bezit te transformeren en te verbeteren. Ook is er ruimte voor flexibiliteit binnen de bestaande planologische kaders.

Tegelijk zal gewerkt moeten worden aan een nieuw planologisch kader. Daarvoor biedt de nieuwe omgevingswet ruimte en zullen besluiten door de gemeenteraad moeten voorbereid worden.

Met de strategische agenda en de nota's van uitgangspunten stelt de gemeenteraad nieuwe kaders voor de ontwikkelingen in het gebied, waarbinnen het college van B&W via omgevingsvergunningen ruimte heeft om de plannen uit te werken. De uitgangspunten hierbij zijn:

- Werken in de geest van de omgevingswet
- Monitoren door een 'beleidseffectrapportage' voor de Spoorzone

Tijdelijkheid en placemaking

Op korte termijn kunnen in de Spoorzone al projecten en evenementen georganiseerd worden. Denk bijvoorbeeld aan een tijdelijke horecavoorziening aan de zuidzijde van het station, evenementen op het Lübeckplein. Programmering in het gebied op korte termijn zorgt ervoor dat de Spoorzone alvast een plek krijgt in het hoofd en het hart van de Zwollenaar. Als dit straks de plek wordt voor een cultureel evenement of een stadsstrand, zal dit het beeld wat mensen straks van de Spoorzone hebben positief beïnvloeden.

Vanuit de gebiedsorganisatie Spoorzone zal de komende tijd een strategie voor tijdelijkheid en *placemaking* worden opgesteld en zullen partners in de stad uitgenodigd worden om samen ervoor te zorgen dat de Spoorzone steeds beter op de kaart staat.



Beeld: Tijdelijke horeca bij Station Sloterdijk, Amsterdam

Samenwerking met marktpartijen

De gemeente kan en wil het gebied niet alleen tot ontwikkeling brengen. Veel van de gronden en de gebouwen in de Spoorzone zijn in privaat eigendom, en de gemeente wil met deze marktpartijen samen kijken hoe tot de beste ontwikkeling van het gebied gekomen kan worden. De rol van de markt zal in de komende fases (uitgangspunten en stedenbouw) steeds groter worden, terwijl de gemeente de initiatieven toetst aan de doelstellingen die in deze agenda zijn opgesteld.

Met grote stakeholders is de gemeente in gesprek, zo worden er met de NS afspraken gemaakt en een intentieovereenkomst opgesteld over hoe om te gaan met elkaar in de ontwikkeling van de gronden en gebouwen van de NS.

Prioritering

Met de strategische agenda geeft de gemeente de lange termijnvisie aan voor het gebied. Hierin wordt ook duidelijk dat het gebied een grote hoeveelheid aan bewoners, gebruikers, bezoekers en eigenaren kent. Spoorzone als gebied is te groot, en de opgave per deelgebied te divers om voor het gehele gebied één strategie te hanteren. Daarom wordt gewerkt met deelgebieden. Op dat niveau kan het gesprek tussen de gemeente, de omwonenden en de partners in de ontwikkeling en transformatie op een goede manier worden gevoerd.

Bij de uiteindelijke fasering en prioritering spelen de volgende overwegingen een rol:

1. In welke mate geven bepaalde ontwikkelingen een impuls aan de gebiedstransformatie? (vliegwiel)
2. Aan welke functies is op korte termijn behoefte en in welk deelgebied?
3. Waar zit de energie?
4. Waar zitten de lastigste vraagstukken, bijvoorbeeld als het gaat om omgevingsacceptatie of beweging van gebouweigenaren?

5. Welke ontwikkelingen vragen om significante investeringen door de overheid in bijvoorbeeld verbindingen?
6. Zijn er ontwikkelingen die zo interessant zijn dat ze financieel kunnen bijdragen aan de kosten die de overheid moet maken in organisatie, infrastructuur en/of de openbare ruimte?

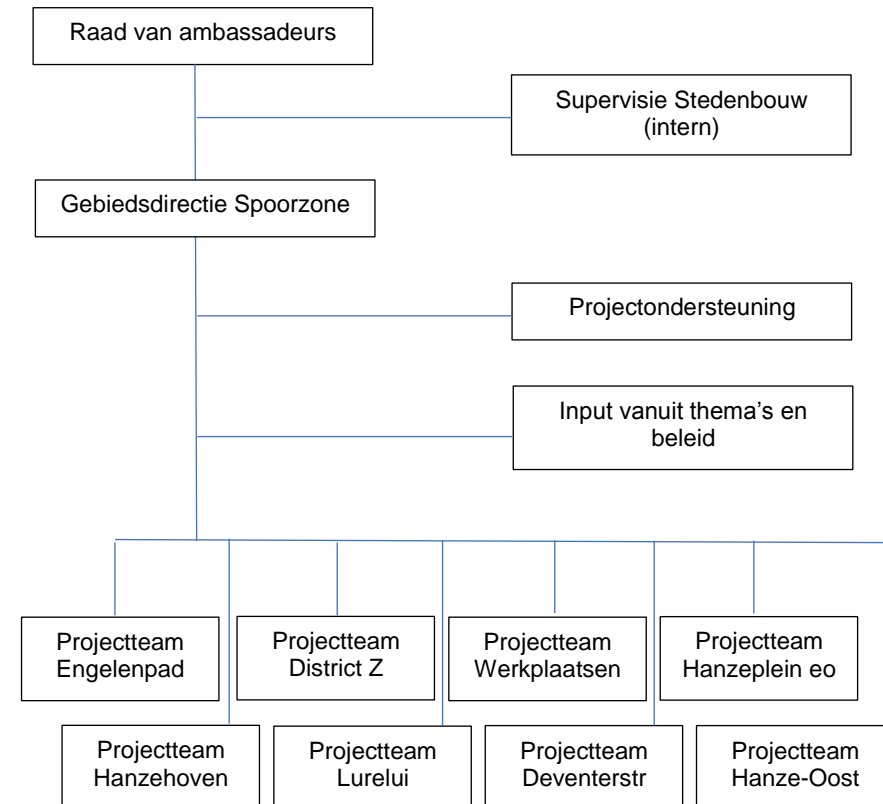
7. ORGANISATIE

De Spoorzone is een omvangrijke en complexe gebiedsontwikkeling. Het is een ontwikkeling met verschillende snelheden, met een breed speelveld aan belanghebbenden, met een mix van bestaande bebouwing, transformatie en nieuwbouw, met een opgave in verkeer, infrastructuur en openbare ruimte, en het is een ontwikkeling die raakt aan de kern van de ambities en de identiteit van de stad Zwolle. Het verdient daarmee een organisatie die de vele aspecten en complexiteit van het gebied aankan.

Het uitgangspunt is dat de gemeente de gebiedsontwikkeling als geheel aanstuurt vanuit de gebiedsorganisatie Spoorzone. Deze organisatie wordt ondersteund vanuit de ambtelijke organisatie en voorzien van input en expertise uit specifieke beleidsvelden en thema's, zoals mobiliteit, duurzaamheid, wonen, economie, etc.

Per deelgebied wordt vervolgens een projectmanager aangewezen die een projectorganisatie opstelt afhankelijk van de behoeften van dit specifieke project. Op dit niveau wordt ook de samenwerking met private partijen en eigenaren georganiseerd.

Boven de organisatie wordt een Raad van Ambassadeurs ingesteld die het project bewaakt, toetst op inhoudelijke scherpte, maar vooral ook ingezet wordt op hun netwerk. De ambassadeurs zijn het gezicht van het project, en zorgen ervoor dat de ambities op het gebied van samenwerking tussen partijen en de innovatieagenda realiteit wordt.



8. FINANCIHEEL

De Spoorzone is een plek die volop in de belangstelling staat bij ontwikkelaars en investeerders en kent dus een goede marktpositie. Maar met hoge ambities, beperkt gemeentelijk grondeigendom en een lange planhorizon vergt deze ontwikkeling ook financieel een nieuwe manier om met het gebied om te gaan. De uitgangspunten hierbij zijn:

- Investerings door de gemeente in de planontwikkeling (placemaking, planontwikkeling) en in het gebied zelf (infrastructuur en stimuleren mobiliteitsopgave/duurzaam) zijn noodzakelijk voor een succesvolle transformatie.
- Een beperkt deel van deze kosten is te verhalen op initiatieven door grond-/gebouweigenaren in het gebied.
- Daarnaast wordt gestreefd naar samenwerking met private partijen waarbij wordt ingezet op gezamenlijke financiering en zo mogelijk exploitatie van benodigde en gewenste voorzieningen.
- Doelstelling is de opbrengsten van ruimtelijke ontwikkelingen (gronduitgifte/verkoop opstallen) door de gemeente te investeren in het gebied. Naast een extra financieringsbron geeft dit ook een voorbeeldfunctie voor het mee-investeren in het gebied door private partijen
- Er wordt onderzocht hoe een specifiek fonds de ontwikkelingen kan ondersteunen (zie hiervoor ook de ideeën van minister Ollongren voor een revolverend fonds voor binnenstedelijke transformatie)

BIJLAGE: 1

WELKE BELEIDSDOELSTELLINGEN NEMEN WE MEE IN DE SPOORZONE?

Zwolle is een stad met ambitie. In de omgevingsvisie “Mijn Zwolle van morgen 2030” zet de stad de koers voor het stedelijk ontwikkelingsbeleid van de komende jaren. Als grootste gebiedsontwikkeling van Zwolle biedt de Spoorzone ruimte om deze koers kracht bij te zetten en ambities te verwezenlijken. In deze bijlage worden de beleidsdoelstellingen voor de Spoorzone geïnventariseerd.

De beleidskaders die van toepassing zijn op de ontwikkeling van de Spoorzone zijn in ieder geval:

- Omgevingsvisie Deel 1: Mijn Zwolle van morgen 2030
- Ontwikkelperspectief Stationsgebied Zwolle 2017
- Woonvisie Zwolle: Ruimte voor Wonen 2017
- Economische agenda 2018-2022: Economic Board Regio Zwolle
- Beleid transformatie kantoren naar wonen
- Grondbeleid begroting 2018
- Architectuur manifest 2016

Omgevingsvisie deel 1: Mijn Zwolle van morgen 2030

De omgevingsvisie schept een breed en integraal beeld van waar Zwolle naartoe wil. Zwolle is een zelfbewuste en ambitieuze stad die een stap zet naar een nieuwe schaal, een nieuwe stedelijkheid en een nieuwe rol in het (inter)nationale netwerk waarin de stad zich beweegt.

De vijf hoofddoelstellingen van de omgevingsvisie zijn:

- Zwolle benut en versterkt het menselijk kapitaal
- Zwolle behoudt en versterkt haar ruimtelijke, cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten

- Zwolle versterkt haar stedelijkheid
- Zwolle is in 2050 klimaatbestendig en energieneutraal
- Zwolle nodigt uit om samen te werken aan vitale, solidaire, gezonde en duurzame stadsdelen

Deze vijf hoofddoelstellingen passen naadloos op de opgave van de spoorzone en worden integraal meegenomen in de planvorming.

Mix to the max

In de omgevingsvisie is veel aandacht voor menging. Menging van verschillende functies in gebieden, menging van verschillende typen bedrijvigheid, menging van verschillende typen bewoners, menging van wonen en werken, etc. Het principe van mengen willen we in de Spoorzone terug laten komen: een mix van wonen, werken en voorzieningen.

Binnen het werken een mix van startups, scale-ups en grown-ups, en een mix van denken, maken en doen.

Binnen het wonen een mix van verschillende woontypologieën voor stedelijke leefstijlen in allerlei verschillende doelgroepen. Van jong tot oud, en van sociaal tot penthouse.

Binnen de voorzieningen een mix van grootschalig onderwijs tot koffiebar op de hoek: het maken van plekken waar de mix samenkomt.

Niet overal hoeft het gemengd te zijn, maar de menging moet wel overal mogelijk zijn.

Ontwikkelperspectief Stationsgebied Zwolle

Voor het stationsgebied heeft de gemeenteraad in 2017 het ontwikkelperspectief stationsgebied vastgesteld. Dit ontwikkelperspectief bevat de ambities van de Gemeente, Provincie, NS en ProRail voor het stationsgebied. Wat dit ontwikkelperspectief doet voor het stationsgebied (vastleggen van ambities) doet deze strategische agenda voor het grotere gebied van de Spoorzone. Het

ontwikkelperspectief is daarmee onderdeel van de ideeën over de Spoorzone als geheel en blijft het uitgangspunt voor de ontwikkeling van het Stationsgebied Zwolle.

Sectoraal beleid

Door met de Strategische Agenda direct aan te haken op de ambities en doelen zoals die vastgelegd zijn in de Omgevingsvisie, wordt de inbedding van sectoraal beleid op hoofdlijnen verzorgd. Heel specifiek wordt in de uitwerking van deelgebieden de beleidsdoelstellingen vanuit klimaatadaptatie, energietransitie en circulariteit (KEC) meegegeven. Van belang is dat de Spoorzone ook ruimte biedt voor een nieuw type stedelijkheid in Zwolle. Daarbij horen ook nieuwe vormen van mix van wonen, werken en voorzieningen en andere vormen van mobiliteit. Het huidige beleid voor de rest van de stad sluit hier niet altijd naadloos op aan. In de Spoorzone is het wenselijk om ook te kunnen experimenteren met nieuwe oplossingen zoals bijvoorbeeld Mobility as a service (MAAS). Dit zijn geïntegreerde duurzame ov/fiets/loop oplossingen uitgaande van elektrisch vervoer en deelsystemen. Daarnaast zijn bijvoorbeeld andere parkeernormen voor woningbouw denkbaar, uitgaande van stedelijke woonvormen en woonvoorkeuren van nieuwe stadsbewoners. Qua voorzieningen hoort in zo'n stedelijk gemixt woonwerk gebied ook een bepaalde levendigheid, horeca, terrassen, cultuur en kleinschalige gemakvoorzieningen. Uitgangspunt is dat er aanvullend op de huidige binnenstad wordt geprogrammeerd en niet de concurrentie wordt aangegaan.

Planologische kaders en processen:

De Spoorzone is momenteel een ontwikkelgebied waarbij het huidige bestemmingsplan gericht is op beheer.

Binnen dit vigerend bestemmingsplan kan de gemeente voor onderwerpen die passen binnen de visie en kaders van deze Strategische Agenda initiatiefnemers faciliteren met projectaanvragen.

De Strategische Agenda en de deeltwerkingen per deelgebied vormen de basis voor een nieuw planologisch kader, waarbij de gemeente wil werken in de geest van de nieuwe Omgevingswet. Het doel is om de Spoorzone binnen de Omgevingsvisie aan te duiden als zogenaamde beleidsenclave zoals bedoeld in de nieuwe Omgevingswet met een heldere beleidseffectrapportage onder meer op thema's als mobiliteit en milieucontouren.

Onderzocht wordt hoe experimenten kunnen worden toegepast, zoals het mogelijk maken van tijdelijke programma's die voor levendigheid in de openbare ruimte zorgen en het inzetten van privaat beheer van openbaar gebied.

BIJLAGE 2: MOBILITEITSVISIE

