voorstel

Zwolle

Raadsbrief

Datum 2 oktober 2024

Onderwerp	Voortgang visie Singel van Zwolle
Versienummer	1
Portefeuillehouder	Gerdien Rots, Anja Roelfs

Samenvatting
Als tussenstap om te komen tot de visie op de Singel van Zwolle eind 2024 is toegezegd een tussenrapport mobiliteit te delen met het college van B&W en de gemeenteraad. Dit tussenrapport kan echter niet los gezien worden van het proces om te komen tot een visie op de Singel. Met deze raadsbrief wordt daarom ingegaan op de voortgang en inhoud op de visie op de Singel door middel van het Bouwstenenrapport, het Tussenrapport Mobiliteit en het participatiejournaal (tussenversie fase 2a). Vooruitlopend op de oplevering van de Visie eind 2024. Daarnaast wordt geschetst wat de huidige stand van zaken is in het proces. Ook wordt specifiek ingegaan op het openbaar vervoer in en rondom de binnenstad. Het participatiejournaal laat zien welke onderwerpen Zwollenaren en bezoekers belangrijk vinden voor de singel. Dat gaat hoofdzakelijk over groen, minder autoverkeer, ruimte voor voetgangers en fietsers, zitplekken, horeca en sporten langs de singel.

Bijlagen
1. *Bouwstenenrapport*
2. *Tussenrapport mobiliteit*
3. *Participatiejournaal*

Openbaarheid
☒ Openbaar
☐ Geheim

Wij stellen u voor kennis te nemen van:
1. De voortgang en inhoud voor de visie op de Singel van Zwolle door middel van het Bouwstenenrapport, het Tussenrapport Mobiliteit en het participatiejournaal;
2. Hiermee de toezegging tijdens het raadsplein van 11 maart 2024 ‘verkeerskundig tussenrapportage Singel van Zwolle’ (id 907) af te doen.

Datum 2 oktober 2024

Inleiding
Als tussenstap om te komen tot de visie op de Singel van Zwolle eind 2024 is toegezegd een tussenrapport mobiliteit te delen met de gemeenteraad. Dit tussenrapport kan echter niet los gezien worden van het proces om te komen tot een visie op de Singel. Deze raadsbrief geeft dan ook de huidige stand van zaken van de ontwikkeling van de visie op de Singel van Zwolle weer. Er zijn een drietal documenten toegevoegd:

1. Bouwstenenrapport - Felixx
2. Tussenrapport mobiliteit – Sweco
3. Participatiejournaal

Deze raadsbrief voorziet in een toelichting op de drie documenten en geeft een nadere uitleg op de integratie van deze drie documenten. Daarnaast beschrijven we hoe de ontwikkeling van de visie op de Singel zich verhoudt tot andere lopende trajecten (gebiedsontwikkelingen en mobiliteit) in het Stadshart en Zwolle stadsbreed.

Kader

- Omgevingsvisie ‘Ons Zwolle van Morgen’
- Ontwikkelprogramma ‘Ons Stadshart van Morgen’
- Uitvoeringsagenda ‘Ons Stadshart van Morgen’

Kernboodschap
Het Bouwstenenrapport en het Tussenrapport Mobiliteit laten zien wat de huidige stand van zaken is in het proces om te komen tot een visie op de Singel van Zwolle. In het participatiejournaal is weergegeven welke ideeën Zwollenaren voor de Singel hebben.

Het tussenrapport mobiliteitsonderzoek laat een uitwerking van het toekomstig mobiliteitsysteem Singel van Zwolle zien. Belangrijkste constateringen zijn:

- Voor het OV systeem in en rondom het Stadshart is het voornemen om de busroute over de Wilhelminasingel te behouden. Dit is niet conform de ambities in het Ontwikkelprogramma Stadshart, maar draagt wel bij aan een betere bereikbaarheid van de binnenstad en de ruimtelijke ambities binnen de projecten Singel van Zwolle en Noorderkwartier.
- Met de herinrichting van de Singel tot verblijfsgebied en het verlagen van de snelheid tot 30 km/u rijdt bijna geen doorgaand verkeer meer over de Singel. De verkeersintensiteit neemt af, maar is nog niet passend bij de ruimtelijke ambities die vanuit de visie op de Singel uitgewerkt zijn. Tegelijkertijd worden de verkeersintensiteiten op alternatieve routes groter. Dit maakt dat bekende knelpunten in het stedelijk netwerk urgenter en/of groter worden.

Parallel aan de Visie voor de Singel lopen verschillende studies en gebiedsontwikkelingen die allemaal een impact hebben op het mobiliteitssysteem. De impact reikt verder dan het directe invloedgebied van deze afzonderlijke studies en gebiedsontwikkelingen. In combinatie met de groei van de stad qua inwoners, voorzieningen en bezoekers, maakt dit dat sterke onderlinge afhankelijkheden aan de orde zijn. Dit dient onderzocht te worden op het schaalniveau van het stedelijk netwerk.

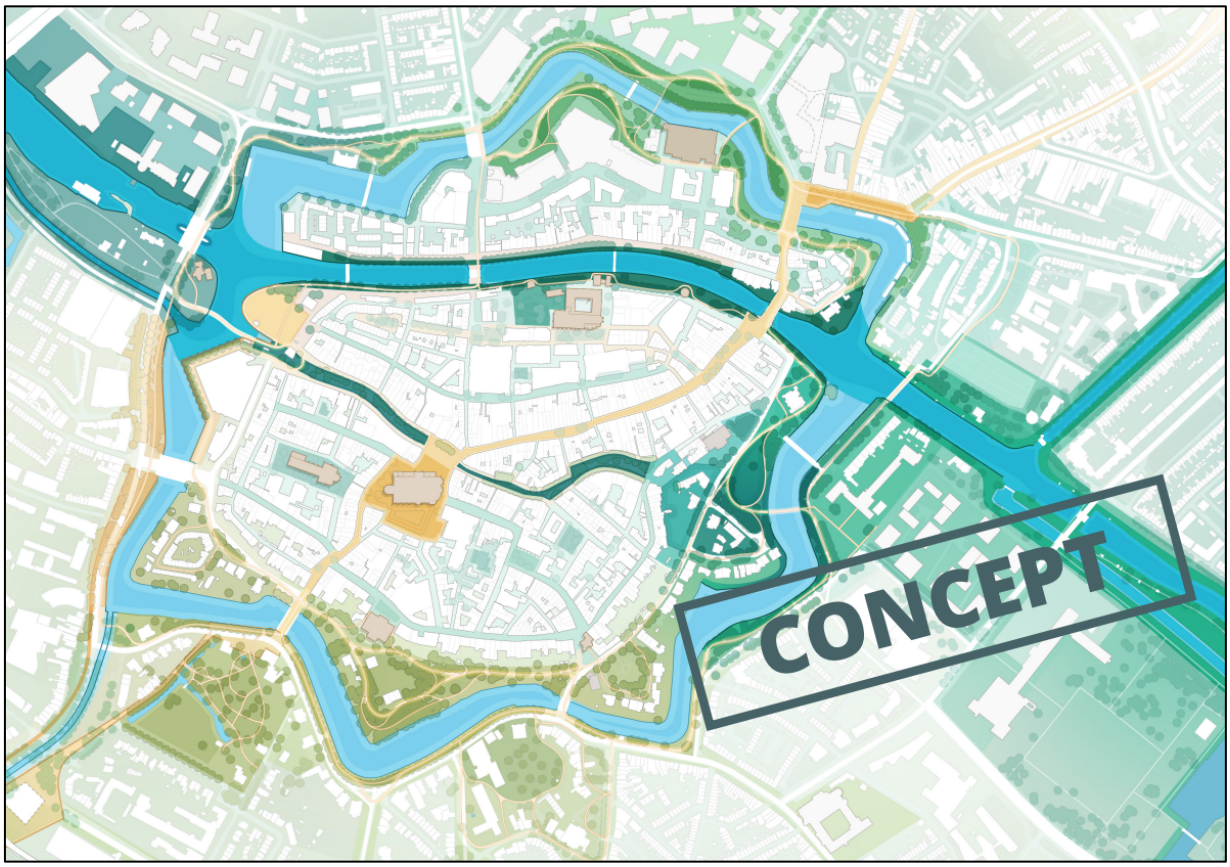
Datum 2 oktober 2024

Toelichting
De onderstaande toelichting is opgedeeld in twee onderdelen, zijnde het Bouwstenenrapport en het Tussenrapport Mobiliteit. Het Participatiejournaal wordt onder het kopje Maatschappelijk draagvlak & participatie nader toegelicht.

Bouwstenenrapport voor de Visie Singel van Zwolle
Landschapsarchitectenbureau Felixx heeft de opdracht gekregen om een Visie op de Singel van Zwolle te maken met daarbij een faseringsstrategie voor de uitvoering. Het bouwstenenrapport vormt de eerste hoofdstukken van de uiteindelijke Visie met een analyse van landschap, netwerken en occupatie (gebruik).

In de afgelopen jaren zijn de omgevingsvisie ‘Ons Zwolle van Morgen’ en het ontwikkelprogramma ‘Ons Stadshart van Morgen’ vastgesteld. Binnen deze kaders neemt de Singel van Zwolle een centrale positie in als een essentiële ruimtelijke structuur voor de verdere ontwikkeling van de stad. De Singel vormt een integraal onderdeel van de IJssel-Vechtdelta, waar zowel stedelijke als regionale watersystemen (Sallandse weteringen, IJssel, Vecht en Zwarte Water) samenkomen. Het fungeert als de verbindende schakel tussen diverse stadsparken en groenstructuren rondom het stadshart. Terwijl de bestaande delen van de singel vragen om behoud en bescherming, bieden de mobiliteitstransitie en klimaatadaptatie opgaven een unieke kans om de binnenstad over de Singel te laten groeien.

De visie is een raamwerk dat de gefaseerde transformatie van deze zone tot een stadslandschap mogelijk maakt. Hierin worden verschillende functies op harmonieuze wijze ruimtelijk verbonden, waarbij waarden uit het verleden worden afgestemd op de uitdagingen die de toekomst met zich meebrengt. Op basis van de historische lagen en de toekomstige uitdagingen is een analyse gemaakt van de Singel van Zwolle. Op basis van de analyse zijn kansrijke bouwstenen benoemd voor de verdere doorwerking van de visie. De bouwstenen zijn onderzocht in 3 lagen: landschap, netwerken en occupatie. Voor het landschap zijn bepalende bouwstenen: de waterstructuur, de diversiteit door omliggende buurten en de ankerpunten (kruispunten grote landschapsstructuren). Netwerken bestaan uit mobiliteit in alle vormen en energie. Voor occupatie wordt gekeken naar het gebruik van de Singel voor economie, sport, spel, kunst en cultuur. Deze bouwstenen leggen een basis voor een beter gebruik van de Singel en (verbinding met) omliggende buurten. Deze bouwstenen zijn verbeeld in de onderstaande afbeelding.



Tussenrapport Mobiliteit

De ambitie vanuit het Ontwikkelprogramma Stadshart is om meer ruimtelijke kwaliteit te creëren in en om de Singel om o.a. de woningbouwopgave te dienen. De veelgebruikte stelling ‘mobiliteit maakt ruimte’ geeft weer hoe de ruimte voor deze kwaliteitsslag gevonden moet worden. Dit is een uitwerking van de Omgevingsvisie en het Ontwikkelprogramma Stadshart.

Adviesbureau Sweco heeft de opdracht gekregen voor het uitvoeren van een mobiliteitsonderzoek voor de Singel van Zwolle. De uitvraag aan Sweco richt zich op het verkennen naar ‘hoeveel ruimte’ er vanuit mobiliteit gegeven kan worden in en rondom de Singel, wat de effecten van aanvullende ruimtelijke ingrepen uit de visie op de Singel zijn en hoe dit zich verhoudt tot het functioneren van het stedelijk netwerk.

Onderzoeksopzet

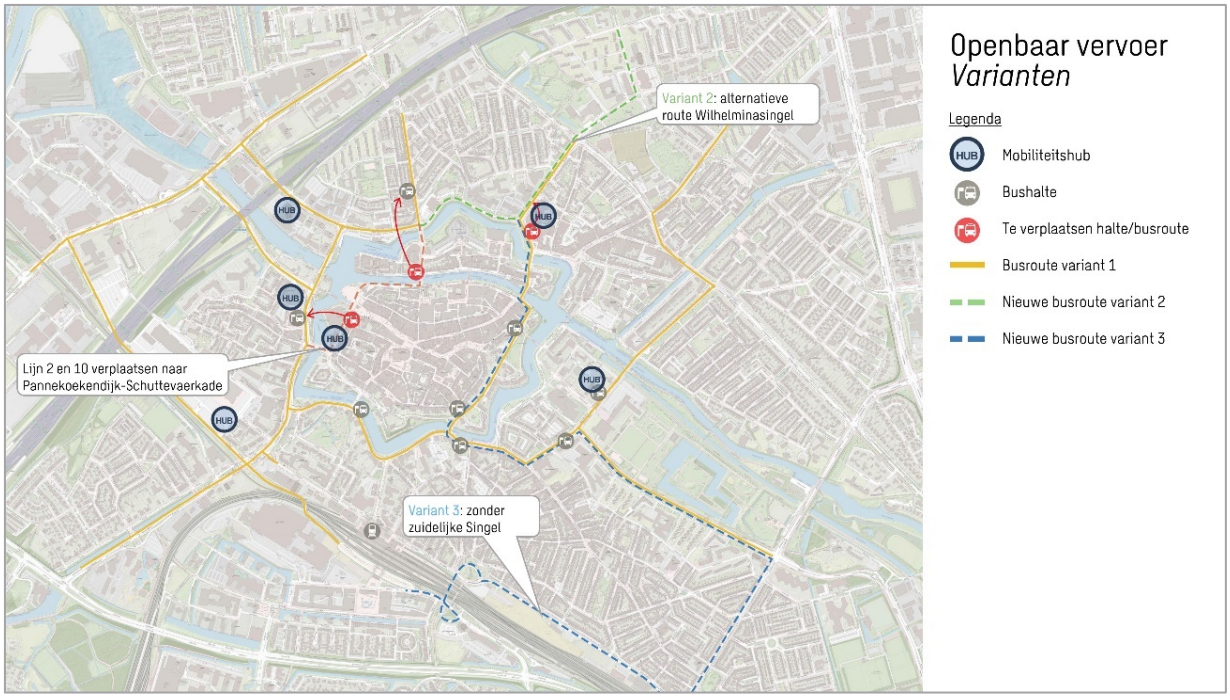
Sweco is per modaliteit gestart met het analyseren van vastgestelde beleidsstukken als de Omgevingsvisie en het Ontwikkelprogramma. Daaropvolgend is verkend welke ruimtelijke ambities binnen de visie Singel van Zwolle verkend worden. Dit heeft geresulteerd in inzicht in de belangrijkste wandel- en fietsstructuren in en om de binnenstad, de huidige en toekomstige routering van het openbaar vervoer, de effecten van de mobiliteitshubs en het functioneren van het toekomstig wegennet in en rondom de Singel. Op basis daarvan zijn een aantal vervolgopgaven uitgewerkt voor het vervolg van het onderzoek. De uitwerking hiervan kunt u vinden in het bijgevoegde tussenrapport. Hieronder lichten we de twee meest relevante vervolgopgaven nader toe:

Datum 2 oktober 2024

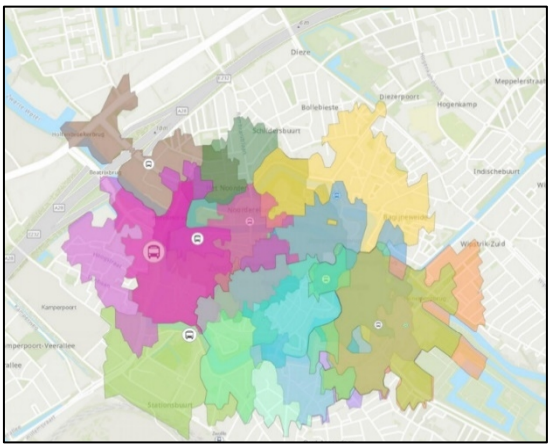
Openbaar vervoer in het Stadshart
Openbaar vervoer is een belangrijk onderdeel van het STOMP-principe en het mobiliteitssysteem dat de Stadshart bereikbaar moet houden. Binnen de Singel (in de binnenstad) liggen nu lijnen 2 en 10 aan de westzijde, en lijnen 4 en 13 aan de oostzijde van de binnenstad over de Wilhelminasingel. In het Ontwikkelprogramma 'Ons Stadshart van Morgen' is de volgende ambitie geformuleerd: *"Binnen de Singel zullen de grote lijnbussen verdwijnen ten gunste van de verblijfskwaliteit. In overleg met de openbaar vervoermaatschappijen zullen de wenselijke locaties voor vervangende haltes bepaald worden (bij de aanlooproutes naar de historische binnenstad)."*

De analyse van Sweco toont aan dat buslijnen 2 en 10 relatief eenvoudig naar de Pannenkoekendijk kunnen verplaatsen. Buslijnen 4 en 13 die over de Wilhelminasingel rijden hebben een lastigere alternatieve route. Hieronder zijn drie varianten voor deze busroute weergegeven:

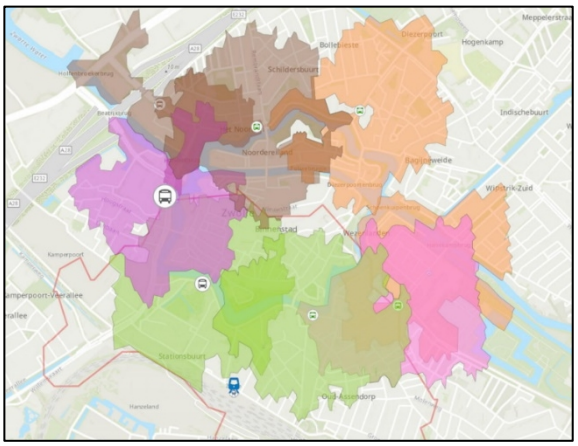
- Variant 1: behouden huidige routering (Wilheliminasingel)
- Variant 2: nieuwe route via de Drijbersingel
- Variant 3: nieuwe route via Deventerstraatweg/Wilhelminasingel



De opties (behoud van de busroute over de Wilhelminasingel en de nieuwe route over de Burgemeester Drijberssingel) zijn onderzocht vanuit de maximale loopafstanden tot een bushalte. Dit levert onderstaande beelden op, waarbij zichtbaar is dat het verplaatsen van de haltes langs de Wilhelminasingel naar de Burgemeester Drijberssingel ervoor zorgt dat er geen haltedekking is over de gehele binnenstad.



OV dekking incl. Wilhelminasingel

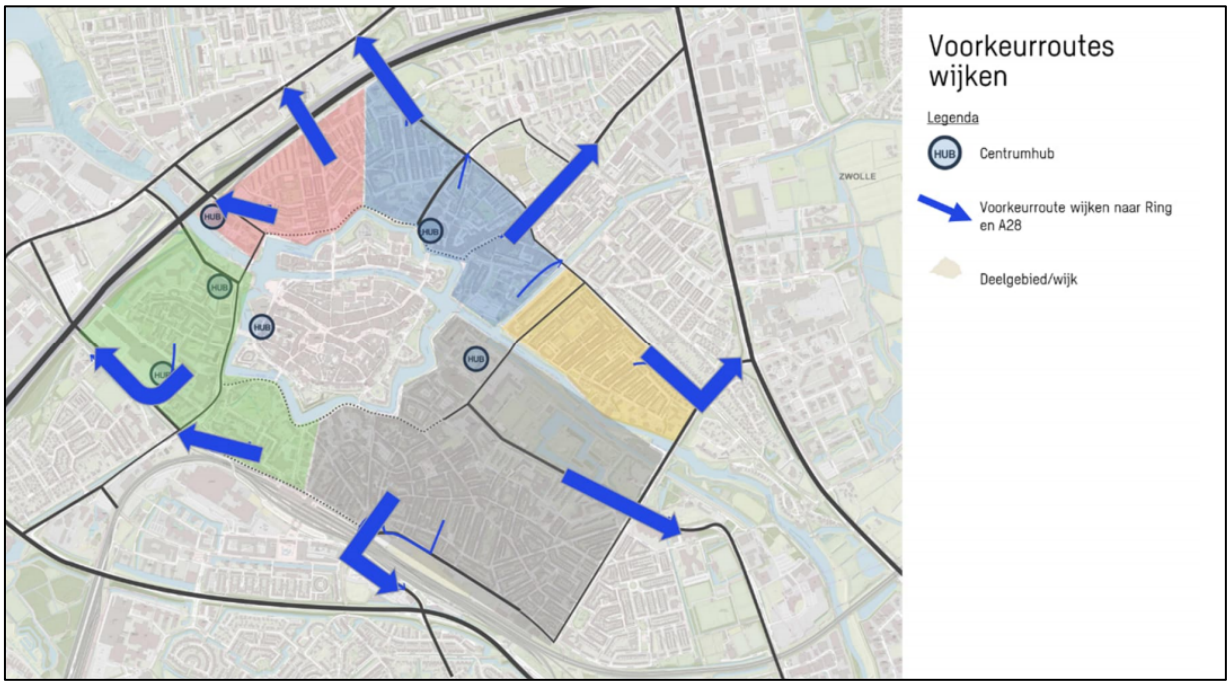


OV dekking incl. Drijberssingel

Zowel vanuit de haltedekking, als vanuit ruimtelijke kwaliteit wordt de verplaatsing van de buslijnen van de Wilhelminasingel naar de Burgemeester Drijberssingel (variant 2) niet geadviseerd. Ontwerpbureau Felixx geeft in haar studie aan dat noord-zuid routes vanwege de bereikbaarheid van de binnenstad en de singel zelf essentieel zijn. Het is wenselijk om de oversteekbaarheid vanuit de wijken en voorzieningen ten noorden en zuiden van de singel zo groot mogelijk te houden. Het verplaatsen van de buslijn naar de Drijbersingel verbetert de oversteekbaarheid niet. Bovendien is het wenselijker om de buslijnen op de Wilhelminasingel te behouden dan om deze te verplaatsen. Het verplaatsen van de aanrijdroute via de Deventerstraatweg/Wethouder Alferinkweg (variant 3) wordt door Sweco en de provincie Overijssel niet als realistisch alternatief gezien. Daarmee is de conclusie dat het uitgangspunt voor de visie op de Singel dat de huidige lijnvoering over de Wilhelminasingel blijft bestaan (variant 1).

Over deze aanpassing is afstemming gezocht met het lopende proces rondom het opstellen van de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad. Het Platform komt tot eenzelfde conclusie over de lijnvoering van het OV in de binnenstad. Met deze conclusie wijken we af van de ambities in het Ontwikkelprogramma en bieden we richting voor de nadere uitwerking van het Singelpark in het ROP van het Noorderkwartier.

Gemotoriseerd verkeer
Adviesbureau Sweco heeft het toekomstig mobiliteitsysteem voor gemotoriseerd verkeer rondom de Singel getoetst in het gemeentelijk verkeersmodel (referentiejaar 2030). Dit toekomstig mobiliteitsysteem bestaat uit de vertaling van o.a. het principe ‘buitenring wordt binnenring’, de implementatie van de AOS (mobiliteitshubs). De overige groei van de stad in woningen, voorzieningen en arbeidsplaatsen tot 2030 is standaard onderdeel van het verkeersmodel.



De analyse van het toekomstige mobiliteitsysteem (met bijbehorende inrichting) laat drie conclusies zien:

1. De gewenste routes naar de centrumhubs worden gevolgd, met uitzondering van de Eekwal (richting Maagjesbolwerk). De Nieuwe Veerallee heeft een beperkte functie in de afwikkeling van het verkeer naar de mobiliteitshubs.
2. Met de herinrichting van de Singel tot verblijfsgebied en het verlagen van de snelheid tot 30 km/u rijdt bijna geen doorgaand verkeer meer over de Singel. Bestemmingsverkeer Assendorp rijdt nog te veel via de Singel/Westerlaan naar de A28 in plaats van via de van Karnebeektunnel en Leo Majorlaan.
3. Door de lagere snelheden binnen de Ring neemt het autoverkeer gemiddeld met 10 tot 20% af ten opzichte van de huidige situatie. Dit geeft ruimte om bepaalde wegen binnen de Singel anders in te richten en voetgangers en fietsers meer ruimte te geven. Tegelijkertijd worden de verkeersintensiteiten op de alternatieve routes groter. Dit maakt dat bekende knelpunten in het stedelijk netwerk urgenter en/of groter worden.

Ruimtelijke ingrepen Singel

Vanuit de eerste bouwstenen uit de ruimtelijke visie liggen er vooral opgaven om ruimte te winnen aan de noordzijde (Burgemeester Drijbersingel), de zuidzijde (Burgemeester Van Roijensingel) en rond de Hofvlietbrug. Tegelijkertijd blijkt uit het mobiliteitsonderzoek dat met de implementatie van het toekomstig mobiliteitssysteem, dat zowel op het noordelijk deel (Burgemeester Drijbersingel) als op het zuidelijk deel (Burgemeester Van Roijensingel) van de Singel de verkeersintensiteit niet passend is bij de wegcategorisering. Vertaald naar de inrichting van de weg betekent dit dat met het mengen van fiets, bus en auto op één rijbaan de verkeersveiligheid onder druk staat. Dit betekent dat hier niet de gewenste ruimtelijk inrichting bereikt kan worden. Het gevolg is een inrichting van de Singel wat geen recht doet aan de gestelde ambities uit de Omgevingsvisie en het Ontwikkelprogramma. Ook heeft dit een negatief effect op de beleving en het verblijfsklimaat rondom de Singel. Waarbij belangrijk is te weten dat deze voorlopige conclusies op basis van het verkeersmodel gemaakt zijn. Dat is goed om

een eerste gevoel te krijgen, maar de component gedrag kan een verkeersmodel niet inschatten. En dat speelt een belangrijke rol bij herinrichtingen. Bij de herinrichting Stationsplein-Westerlaan-Oosterlaan zagen we bijvoorbeeld dat de verkeersafname groter was dan het model vooraf inschatte. Om de gedragscomponent goed mee te nemen in het vervolg van de visie op de singel gaan we dit najaar de verkeersintensiteit tellen rond de Kop Assendorp. Deze vergelijken we met de verkeersmodelberekeningen die vooraf gemaakt zijn. Dit verschil geeft een indicatie van het gedrag. Zo kunnen we leren van de herinrichting van de 1e fase en dat gebruiken voor een betere prognose van de intensiteit voor de andere delen van de singel.

Aanvullend op bovenstaande, is er vanuit de Spoorzone ook de opgave om de intensiteit op de Nieuwe Veerallee verder te verminderen. Tot slot is er vanuit het deelproject Weezenlanden Noord de wens om te verkennen of de verkeersintensiteit op de Luttenbergstraat verder verminderd kan worden om daarmee de verbinding tussen Weezenlanden park en Weezenlanden Noord te versterken.

Effecten omliggend wegennet
De modelstudie laat zien wat de effecten van de groei van Zwolle en maatregelen in het mobiliteitsysteem op het omliggend wegennet en de Ring zijn. Voor het gemeentelijk wegennet valt daarbij vooral de Vechtstraat/Willebrandtlaan/Middelweg op. De verkeersdruk op deze wegen is al langer bekend en een punt van aandacht. Als één van de inprikkers vanaf de Ring naar het Stadshart wordt deze route met de implementatie van het toekomstig mobiliteitssysteem nog drukker.

De belasting van de Ring neemt in richting 2030 toe met circa 15% als gevolg van de groei van Zwolle (IJsselallee). Die extra belasting zorgt zonder extra maatregelen voor meer stagnatie gedurende de spitsuren. De groei van verkeer is in eerste instantie door de groei van het aantal woningen, inwoners en arbeidsplaatsen in Zwolle en omliggende regio. Bij een andere ruimtelijke inrichting van de Singel op basis van de ruimtelijke ambities neemt de verkeersbelasting op delen van de Ring slechts beperkt toe. In de spitsuren is de toename minder groot, het verkeer spreidt zich meer over de dag. Het leidt echter zonder maatregelen tot (meer) stagnatie van verkeer op de Ring, specifiek op de IJsselallee (deel tussen Hanzelaan en Westenholterallee) en de Blaloweg.

Vanuit het mobiliteitsonderzoek Singel van Zwolle is de urgentie dat de capaciteit op deze wegen minimaal hetzelfde moet blijven en op enkele punten worden vergroot om ervoor te zorgen dat het autoverkeer via de Ring blijft en gaat rijden. Een keuze hiervoor vraagt echter om een stadsbrede heroverweging van maatregelen in het gehele stedelijk netwerk. (zie kopje netwerkaanpak).

In de verdere uitwerking van de visie op de Singel is de vervolgstap om vertaling te doen van de ruimtelijke ingrepen op het functioneren van de het toekomstig mobiliteitssysteem en de inrichting. Duidelijk moet worden welke inrichting mogelijk is op de singel, welk verkeerskundig profiel hierbij hoort en hoe het geheel eruit komt te zien. Deze uitwerkingen zullen vervolgens daar waar nodig ingebracht moeten worden in de studie naar het stedelijk netwerk.

Netwerkaanpak Zwolle
Parallel aan de Visie voor de Singel lopen verschillende studies (Verkenning Ceintuurbaanzone en Aanvulling Omgevingsvisie) en lopende gebiedsontwikkelingen (o.a. Stadshart, Spoorzone, Zwartewaterzone, Oosterenk) die allemaal een impact hebben op het mobiliteitssysteem. De impact reikt verder dan het directe invloedgebied van deze afzonderlijke studies en gebiedsontwikkelingen.

Maar juist dat er onderlinge afhankelijkheden aan de orde zijn. Ook in relatie tot de autonome groei die gestaag doorgaat. Dit wordt aanvullend onderzocht op het schaalniveau van het stedelijk netwerk.

Het tussenrapport mobiliteitsonderzoek rond de visie op de Singel heeft aangetoond dat de groei van de stad én keuzes in en rondom de Singel bijvoorbeeld invloed hebben op de Ring van Zwolle. Net als dat bijvoorbeeld de Ceintuurbaanzone of gebiedsontwikkelingen dat hebben. Deze opgaves en keuzes kunnen niet vanuit een enkele gebiedsontwikkeling of studie opgepakt worden. We hebben dit in samenhang te beschouwen en op het abstractieniveau van het stedelijke netwerk te bekijken en te besluiten. Daarvoor is een netwerkaanpak voor geheel Zwolle noodzakelijk. De wethouder heeft in de raadsbehandeling van de Adaptieve Ontwikkelstrategie mobiliteitshubs dit ook toegezegd.

Deze netwerkaanpak wordt momenteel opgestart en is erop gericht om snel de afhankelijkheden van elkaar te verkennen en uitspraken te doen ten behoeve van de lopende studies, om zo de voortgang van de studies (en daarmee de gebiedsontwikkelingen) niet te vertragen. Voor de Singel wordt onderzocht of een eerste fase kan worden gerealiseerd zonder dat nieuwe knelpunten elders in de stad ontstaan.

Maatschappelijk draagvlak & participatie
In het participatiejournaal is het gehele participatietraject voor de eerste fase van het project beschreven. Er zijn in totaal meer dan 350 reacties opgehaald, waaronder online ideeën (dromen) via het platform jouwstukjezwolle.nl/singel, interviews op straat tijdens evenementen en bijeenkomsten zoals de informatiemarkt, Stadshartcafés en de inloopbijeenkomst.

Een algemeen beeld van de opgehaalde reacties is te zien in onderstaande twee samenvattende beelden. Bij het verzamelen van de reacties is onderscheid gemaakt tussen 3 thema’s, welke overeenkomen met de lagen die ontwerpbureau Felixx gebruikt in het traject om te komen tot de visie op de Singel van Zwolle. Bij het thema Landschap valt op dat veel mensen meer groen langs de singel willen. Qua gebruik van de singel wordt veel gevraagd om meer plekken om te zitten (bankjes), meer horeca of terrassen en wordt veel benoemd dat er (meer) ruimte zou moeten zijn voor sport en spel, bijvoorbeeld in de vorm van hardlooprondjes of fitnessobjecten in de openbare ruimte. Binnen het thema mobiliteit is duidelijk zichtbaar dat een groot deel van de respondenten hebben aangegeven een autoluwe/autovrije singel te willen, of meer ruimte voor voetganger en fietser te wensen.

Met deze eerste stap voor de visie is ook fase 2a voor de participatie afgerond. Op dit moment wordt er gewerkt aan een participatieplan voor fase 2b, waarin het proces tot aan de afronding van de visie wordt geschetst. Ook hierin wordt weer ingezet op participatie, maar in iets minder intensieve mate dan dit voor de zomer heeft plaatsgevonden.

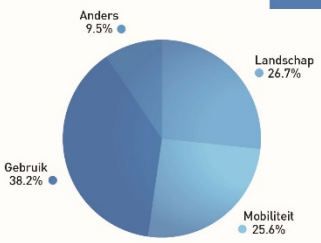
Datum 2 oktober 2024

Zwolle

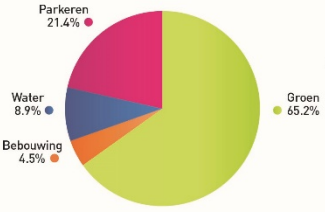
Dromen over de Singel van Zwolle

Meer dan **350 Zwollenaren en bezoekers**, van jong tot oud, deelden afgelopen maanden hun dromen en ideeën voor de Singel van Zwolle. Dat deden ze online, tijdens bijeenkomsten en bij de Pop-up Singel: kraampjes op verschillende evenementen zoals de Halve Marathon en Blauwvingerdagen.

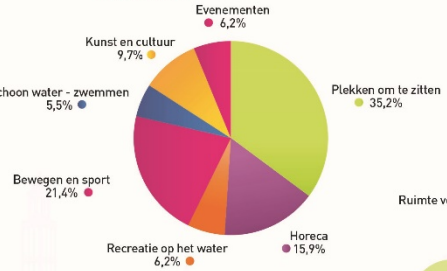
Alle gedeelde dromen hebben we verzameld en onderzocht. De reacties zijn onderverdeeld in drie thema's: landschap, gebruik en mobiliteit. In het rechter diagram zie je over welke thema's het meest gesproken is. In de diagrammen hieronder zie je welke onderwerpen het meest genoemd zijn per thema.



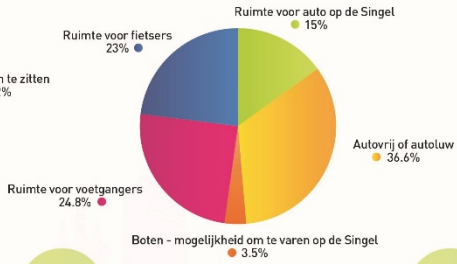
Landschap



Gebruik



Mobiliteit





Voorbeelden gedeelde dromen

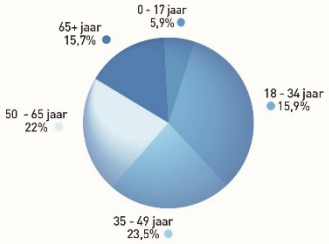
Zwolle

Pop-up Singel

255

gedeelde dromen tijdens evenementen of bijeenkomsten







"Wandelpaden dichtbij het water met lage oevers"



"Beelden(kunst) van verschillende materialen langs de Singel"



"De stad bereikbaar houden voor mensen die slecht ter been zijn"



"Schommels, meer zit- en picknickplekken en fitness toestellen"



"Meer terrasjes aan het water"

Online

106

gedeelde dromen via jouwstukjezwolle.nl/singel of social media



Datum 2 oktober 2024

Communicatie
De uitkomsten van het participatietraject worden in september teruggekoppeld aan Zwollenaren. Hiervoor wordt o.a. bovenstaande infographic gebruikt en wordt via social media ingezet.

Financiën
Niet van toepassing.

Vervolg
De hoeveelheid informatie die gedeeld wordt kan tot (technische) vragen leiden. Daarom wordt aanvullend op deze raadsbrief voorgesteld een technische raadsbriefing te houden. Hiervoor wordt een verzoek gedaan bij de agendacommisie van de raad.

De komende maanden wordt verder gewerkt aan het voltooien van de visie op de Singel van Zwolle, waarna deze naar verwachting eind dit jaar wordt afgerond. Begin 2025 kan deze vervolgens ter besluitvorming worden aangeboden aan college en raad.

Openbaarheid
Deze informatienota en alle bijlagen zijn openbaar.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer