Warme Harten
in een
Klimaatadaptieve Delta
Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle

- versie 1.4 -
29 september 2022



Warme Harten
in een
Klimaatadaptieve Delta
Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle

- versie 1.4 -
29 september 2022

de zwarte hond
architecture urbanism strategy

REGIO ZWOLLE
STAD EN LAND IN BALANS 2040

STUDIO BEREIKBAAR

Vooraf

Regio Zwolle maakt een gezamenlijke verstedelijkingsstrategie.

Nederland kent een grote woningbouw-opgave richting 2040. Daarbij maakt Regio Zwolle onderdeel uit van het Stedelijk Netwerk Nederland dat het kloppend hart vormt van ons land en economie en een aanzienlijk deel van deze opgave moet realiseren. Regio Zwolle staat daardoor voor een forse groeiopgave om wonen en werken in de toekomst te kunnen accommoderen. In de periode tot 2040 moeten er in deze regio minimaal 50.000 woningen worden gerealiseerd. Het klimaat-adaptief accommoderen van deze stedelijke en economische groei van de regio, mét behoud en ontwikkeling van de kwaliteit van de leefomgeving en bereikbaarheid, is een belangrijke integrale opgave voor de regio en vraagt om keuzes in een lange termijn strategie.

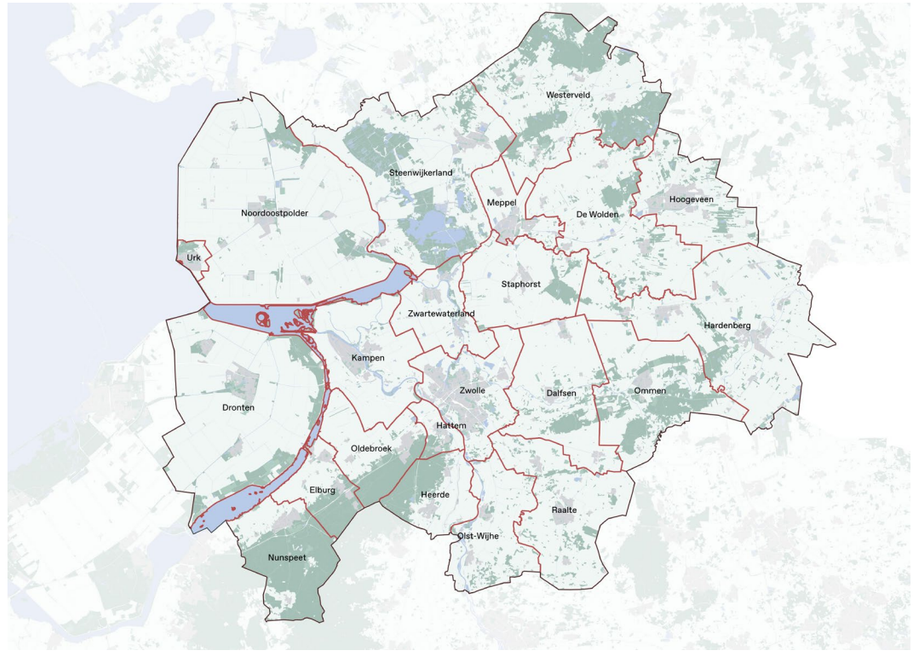
Om uitwerking te geven aan bovengenoemde opgaven spraken Rijk en Regio in het BO MIRT 2019 af om gezamenlijk een verstedelijkingsstrategie op te stellen voor Regio Zwolle, in onderlinge wisselwerking met een gebiedsgericht MIRT Onderzoek bereikbaarheid voor Zwolle en omgeving. Daarnaast is afgesproken een QuickScan watersysteem en klimaatadapatatie voor de regio op te stellen, die als basis dient voor de verstedelijkingsstrategie.

Vervolgens is in juni 2021 de klimaatbestendige groeiregio Zwolle tevens benoemd als NOVI-gebied. Rijk en Regio hebben hiermee de ambitie uitgesproken om gezamenlijke complexe en gestapelde opgaven in de Regio Zwolle klimaatbestendig op te pakken waarbij het watersysteem en -huishouding leidend zijn. Naast wonen, werken en mobiliteit is de klimaatrobuustheid van de regio een belangrijke pijler voor de verstedelijkingsstrategie en versterken de ambities voor het NOVI-gebied en de verstedelijkingsstrategie elkaar.

De uitdaging om gezamenlijk een verstedelijkingsstrategie op te stellen is opgepakt door de provincie Overijssel, gemeente Zwolle, Regio Zwolle, de ministeries van BZK, IenW, EZK en LNV, RWS Oost-Nederland en het Waterschap Drents Overijsselse Delta. Hierbij heeft een nauwe samenwerking plaatsgevonden met de 22 gemeenten binnen Regio Zwolle, de provincies Drenthe, Flevoland en Gelderland en de waterschappen, Vallei en Veluwe, Zuiderzeeland en Vechtstromen.

In het kader van het programma NOVEX zijn in juli 2022 de verstedelijkingsstrategie en het NOVI-gebied samen gevoegd tot het NOVEX-gebied Regio Zwolle.

Flevoland heeft binnen de verstedelijkingsstrategie een bijzondere positie. De provincie Flevoland maakt eveneens afspraken met het Rijk in het kader van de Strategische Agenda Flevoland (100.000 woningen) en de NOVEX-gebieden MRA en Lelylijn. Er is voor Flevoland derhalve sprake van een extra opgave. Voor Flevoland is de strategische agenda Flevoland leidend.



Het resultaat ligt voor u in de vorm van dit gezamenlijk gedragen document, waarin richting wordt gegeven aan de verstedelijking in de regio en handvatten worden geboden om concreet met elkaar aan de slag te gaan. Dit document is voor ons de basis voor de verdere uitwerking in een ontwikkelpad/programmering en het maken van concrete vervolgafspraken over de uitvoering en daartoe in te zetten middelen, als ook voor het uitwerken en vertalen in eigen gemeentelijke-, provinciale-, waterschaps-, en rijksbeleidsinstrumenten.

In onderlinge afstemming met deze verstedelijkingsstrategie wordt een MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zwolle en omgeving uitgevoerd. In dit MIRT-onderzoek worden de noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen onderzocht om de bereikbaarheid van Zwolle op peil te houden en de verstedelijkingsstrategie te faciliteren. Hierbij wordt ingezet op een regionale mobiliteitstransitie.

Deze verstedelijkingsstrategie is geen integrale omgevingsvisie voor Regio Zwolle, maar richt zich primair op de verstedelijkingsopgave waarbij we hebben gekeken naar waar en hoe de woningbouwopgave van de regio gelet op klimaatadaptatie en met behoud van bereikbaarheid en leefkwaliteit kan worden geaccommodeerd. Deze verstedelijkingsstrategie is ook geen vastomlijnd plan, maar een adaptief document dat de basis vormt voor verder onderzoek, uitwerking en programmering. Daarbij is niet vooruitgelopen op strategische discussies, die elders (nog moeten) plaatsvinden, zoals energietransitie, landbouwtransitie, of een overkoepelende ruimtelijk-economische visie voor de regio. Deze zijn in de verstedelijkingsstrategie niet uitgewerkt, maar wel geagendeerd.

Proces

Het onderzoek om te komen tot een verstedelijkingsstrategie in combinatie met een gebiedsgericht MIRT-Onderzoek is opgedeeld in vier fasen, respectievelijk: de analysefase (1), de ontwikkelperspectieven (2), uitwerking ontwikkelstrategie (3), ontwikkelpad en afspraken (4).

Parallel aan fase 1 is de QuickScan watersysteem en klimaatadaptatie voor Regio Zwolle opgesteld en vastgesteld in de stuurgroep als richtinggevend document. In fase 3 is de QuickScan verder uitgewerkt uitgangspunten in de rapportage: Klimaat adaptief ruimtelijk ontwikkelen regio Zwolle; Uitgangspunten voor de verstedelijkingsopgave vanuit bodem- en watersysteem en klimaatadaptatie.

In fase 1 en 2 heeft het onderzoek ten behoeve van de verstedelijkingsstrategie en gebiedsgericht MIRT Onderzoek Zwolle e.o. geïntegreerd plaats gevonden. Vanaf fase 3 lopen de onderzoeken parallel aan elkaar. Voor het gebiedsgericht MIRT Onderzoek wordt een zelfstandige eindrapportage opgesteld ten behoeve van het BO-MIRT 2022.

Fase 1: Analysefase
In de analyse zijn op basis van bestaand beleid de doelstellingen voor het onderzoek vastgesteld. Deze doelstellingen zijn vertaald in 13 uitgangspunten, die mede richting hebben gegeven aan het onderzoek in fase 2. Op basis van de doelstellingen en uitgangspunten zijn vier ontwikkelperspectieven geformuleerd die het startpunt vormden om in fase 2 verder te verkennen. De ontwikkelperspectieven hadden als doel om de randen van het speelveld te onderzoeken. Ze zijn niet bedoeld om er één te kiezen.
Daarbij is afgesproken om de mogelijke omvang van de ontwikkelopgave te verkennen op basis van 3 woningbouwscenario's te weten: 40.000, 65.0000 en 80.000 woningen. Hierbij is met een schuin oog gekeken naar de benodigde ontwikkelopgave voor een schaal- of systeemsprong ten aanzien van verstedelijking of mobiliteit. Voor de resultaten van de fase 1 verwijzen we naar het Eindrapport Analysefase.

Fase 2: Ontwikkelperspectieven
In deze fase zijn vier perspectieven ontwikkeld: 'Zwolle Centraal', 'Netwerkdelta', 'Lokaal Vitaal' en 'Soevereine Subregio's. Van ieder perspectief is bekeken wat de effecten zijn op de regio op gebied van mobiliteit, stedelijkheid, economie en ruimtegebruik. Er is zowel kwantitatief (met de algoritmes van het Dashboard Verstedelijking en de Mobiliteitsscan) als kwalitatief naar de effecten die optreden gekeken. Door via de perspectieven verschillende oplossingen te verkennen voor hetzelfde vraagstuk is inzicht verkregen in de mogelijke effecten van de verschillende pakketten aan oplossingen. Op basis daarvan zijn keuzes gemaakt ten aanzien van de gewenste ontwikkelrichting.

Gekeken naar de opgaven waar Regio Zwolle voor staat en de doelstellingen ten aanzien van verstedelijking, klimaat, economie en mobiliteit, past een combinatie van Netwerkdelta en Zwolle Centraal het best bij de regionale ambitie. De opgave voor verstedelijking en mobiliteit in Regio Zwolle, vraagt om een concentratie rond Zwolle. De klimaatopgave van de bestaande stad is vooral geholpen met natuurlijke systeemingrepen.
Met behulp van de geleerde lessen is verder gewerkt aan de ontwikkelrichting voor de regio. Er zijn gezamenlijk 7 ontwikkelprincipes opgesteld die richtinggevend zijn voor de verstedelijkingsstrategie. Deze principes komen samen in de overall-ontwikkelstrategie: de 'warmehartenstrategie'.

Het Perspectievenboek beschrijft het resultaat van deze fase 2 en de onderbouwing van de gekozen strategie. De effecten van de doorrekening van de verschillende perspectieven zijn als bijlagen opgenomen. Van de Dashboardrun is eveneens een zelfstandige rapportage gemaakt.

Fase 3: Uitwerking ontwikkelstrategie
In fase 3 zijn de principes verder uitgewerkt en is de potentie van de 'Warme Harten' strategie verder verkend. Er heeft verdiepend onderzoek plaatsgevonden naar de potentie van het Ontwikkelgebied Zwolle, de potentie van woningbouw rondom OV knooppunten in streekcentra (Meppel, Hoogeveen, Raalte, Hardenberg, Dronten, Steenwijk en Kampen) en de mogelijkheden om ook in de vitale kernen in te zetten op een 'warm hart'. De onderzoeken hebben in een aantal werksessies in nauwe samenwerking met en tussen de betrokken gemeenten plaatsgevonden. Parallel hieraan is vanuit het MIRT onderzoek de inbreng vanuit mobiliteit, gericht op de regionale mobiliteitstransitie geleverd.

Gezamenlijk leidt dit tot de verstedelijkingsstrategie die de basis vormt voor de afspraken tussen Rijk en Regio over wat nodig is om deze strategie ook daadwerkelijk tot uitvoering te brengen, wie welke rol speelt en welke instrumenten ingezet moeten worden.

Fase 4: Ontwikkelpad en afspraken
De hoofdlijnen van de verschillende programma's moeten landen in het Ontwikkelpad. Dit adaptief Ontwikkelpad (het adaptieve uitvoeringsprogramma) bevat de belangrijke keuzemomenten, kantelpunten en raakvlakprojecten en vormt de basis voor het de afspraken tussen Rijk en Regio en het MIRT-maatregelenpakket.

Samenwerken aan de verstedelijkingsstrategie
Met 22 gemeenten, 4 provincies, 4 departementen en 4 waterschappen is samengewerkt aan de verstedelijkings-strategie. In de verschillende fasen hebben er werksessies plaatsgevonden met betrokken ambtenaren van de verschillende partijen. De resultaten zijn na iedere (deel) fase breed teruggekoppeld door middel van Webinars, zowel ambtelijk als voor bestuurders en raads- en statenleden en AB-leden van de waterschappen. Bestuurlijk zijn we gestart met een PFO-Ruimte (bestuurders betrokken gemeenten en provincies) en een Bestuurlijk Maatschappelijke Adviesgroep (maatschappelijke organisaties) beiden hebben de stuurgroep geadviseerd. Soms aangescherpt met een brief naar de voorzitter van de stuurgroep. In fase 2 en 3 hebben we wanneer mogelijk (in verband met COVID-beperkingen) bestuursbijeenkomsten georganiseerd, waar bestuurders en maatschappelijke organisaties het gesprek hebben gevoerd over de te volgen koers.

De eindrapportage van de verstedelijkings-strategie is voorgelegd aan de colleges van de 22 gemeenten, 4 provincies en de 4 waterschappen. Zij hebben, na hun raden/staten geconsulteerd te hebben, de verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle onderschreven als samenwerkingsproduct van de regio en zich verbonden aan de strategie en gezamenlijke inspanning tot uitvoering. Hiermee is een brede basis gelegd voor samenwerking en afspraken binnen Regio Zwolle en tussen Rijk en Regio.

Leeswijzer

De verstedelijkingsstrategie van de regio Zwolle is opgebouwd in vijf delen.

Hoofdstuk 1 is een korte kennismaking met de regio Zwolle, een beschrijving van de vier hoofdopgaven en de overkoepelende conclusies die hebben geleid tot de inhoudelijke keuzes van deze verstedelijkingsstrategie.

Vervolgens presenteren we onze visie. Waar willen we naar toe? Op welke manier willen we vormgeven aan de verstedelijkingsopgave: met andere woorden, welke richting, welke strategie kiezen we? Hier wordt het toekomstbeeld geschetst waar we gezamenlijk naar toe willen werken. De 7 ontwikkelprincipes die het uitgangspunt vormen voor de toekomstige verstedelijking worden hier toegelicht.

In het derde deel wordt voor de vier hoofdopgaven (*het klimaatsysteem, het mobiliteitssysteem, economische ontwikkelingen en de aanpak van de woningbouwopgave*) de strategie thematisch uitgewerkt. Hierbij schetsen we eerst de kern van de opgave in relatie tot de verstedelijkingsopgave, geven aan hoe de 7 ontwikkelprincipes uitwerken voor deze opgave en wat onze inzet is als Regio Zwolle.

In het vierde deel volgt de integrale uitwerking: de belangrijkste strategische programma's waar we gezamenlijk mee aan de slag willen. Deze zogenaamde ontwikkelprogramma's spelen zowel op systeemniveau als op gebiedsniveau.

In het vijfde deel werken we uit hoe we samen volgens deze verstedelijkingsstrategie aan de slag gaan. Wie doet wat, wanneer en hoe?

Inhoudsopgave

1 Waar komen we vandaan?
De Regio Zwolle in vogelvlucht

2 Waar willen we naar toe?
De Warmehartenstrategie

3 Aanpak van de vier hoofdopgaven
Klimaat, mobiliteit, werken & wonen

4 Ontwikkelprogramma's
Integraal samenwerken aan gebieden en systemen

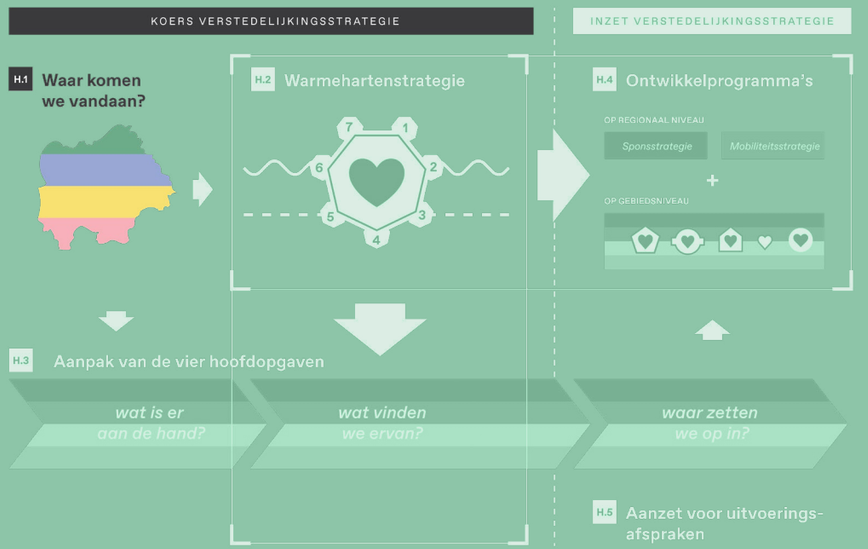
5 Samen verder werken
Aanzet voor uitvoeringsafspraken



1

De Regio Zwolle in vogelvlucht

Waar komen we vandaan?



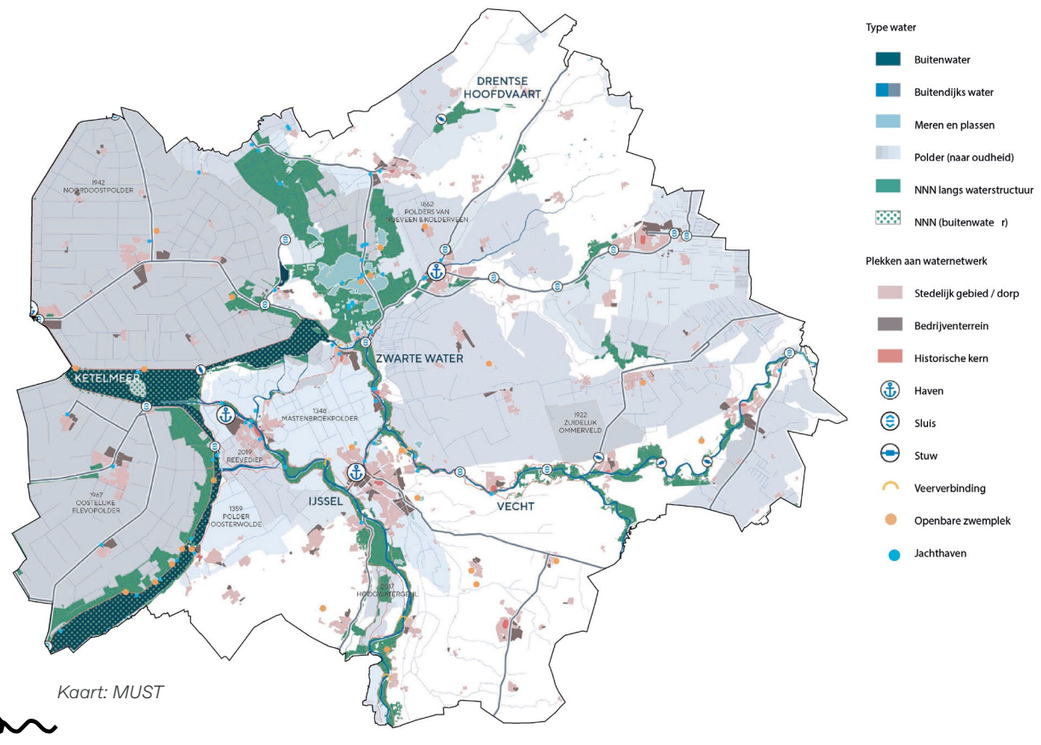
Welkom in de regio Zwolle!

Een kennismaking met de regio

Dit gebied, de delta van de IJssel en de Vecht, met natte en droge, hoge en lage gebieden, wordt ook wel ‘Nederland in het klein’ genoemd. Er speelt een stevige woningbouwopgave in een dynamische delta. Alle opgaven waar Nederland nationaal voor staat, spelen in Zwolle op regionale schaal.

De regio Zwolle is een grote regio in oppervlakte en hoeveelheid betrokken gemeenten (22 stuks, van Urk tot Duitse grens en van net boven Deventer tot net onder Assen). De regio telt zo’n 780.000 inwoners (2020), 380.000 arbeidsplaatsen en 340.000 woningen.

Kenmerkend voor de Regio Zwolle is de relatie met het landschap. Gelegen in de delta van de IJssel en de Vecht is er in de historie altijd een haat-liefdeverhouding geweest tussen de rijkdom die de zee en de rivieren met zich mee brachten en de gevaren die daar achter schuil gaan. De



Kaart: MUST



Verhoogde waterstand in Zwolle door piekafvoer van de Sallandse Weteringen

strategische samenloop van waterwegen maakten ook dat de regio tot bloei kon komen: de verstedelijkte gebieden zijn herleidbaar op die ondergrond en de historische Hanzestadcentra herinneren daaraan. Flevoland kent als drooggelegd, nieuw land haar eigen historie en karakteristieken.

Het deltalandschap wordt gekenmerkt door een sterke afwisseling van hoog en laag en droog en nat en is daardoor enorm divers: van de hoge noordrand van de Veluwe tot het natte natuurschoon van de Weerribben, van de Vechtdelta met afwisseling van bos en beeklandschap tot de weidse polderlandschappen aan het IJsselmeer. Dat maakt de regio een aantrekkelijke omgeving waar het heel prettig wonen, werken en recreëren is. De brede welvaart in de regio is hoog, bijvoorbeeld terug te zien op de Leefbaarometer. De stad Zwolle biedt stedelijke voorzieningen en veel werkgelegenheid voor de hele regio, de streekcentra met economische specialisatie bieden subregionale voorzieningen en in de karakteristieke dorpen is het aangenaam wonen.



Wanneperveen, bij de Weerribben



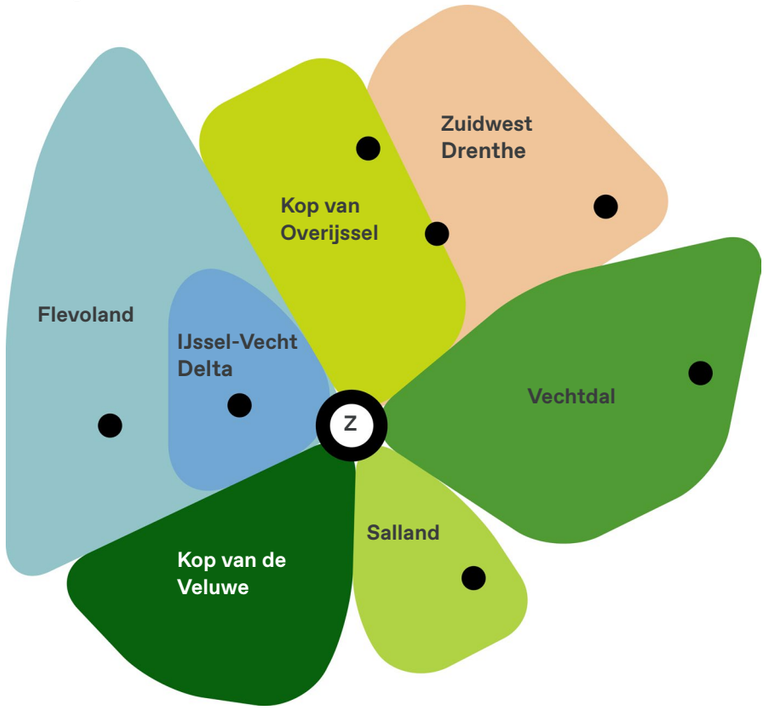
Hooglanderkalfjes in het Vechtdal

Rijkdom en verscheidenheid

Lokale verschillen in de regio

Deze verschillende ‘streken’ of ‘subregio’s’ met elk hun eigen stedelijke centra en dorpen maken samen Regio Zwolle. Ze hebben ieder een eigen ruimtelijke kwaliteit, die waardevolle aanknopingspunten biedt voor de manier waarop de verstedelijkingsopgave wordt ingezet. Deze ruimtelijke kwaliteit hangt samen met natuur (ondergrond/landschap) en cultuur (economie/geschiedenis).

De subregio’s met hun identiteit worden door de lokale experts als volgt beschreven:



De gebiedsbiografie Regio Zwolle concretiseert de cultuurhistorische subregio’s en helpt de eigenschappen in te zetten bij gebiedsspecifiek bouwen (wordt i.s.m Rijk (BZK/OCW en regio) opgesteld).

Flevoland
Het nieuwe land en de jongste telg in de regio. In maat en schaal groter dan het oude land. Innovatiekracht, MITC, de maritieme sector en agrofood onderscheiden deze subregio qua bedrijvigheid. Dronten en Emmeloord zijn als middelgrote kernen met weg, trein en bus goed verbonden met Zwolle, maar oriënteren zich ook via Lelystad en Almere op de regio Amsterdam. Ook in die context is er naar de verstedelijkingsopgave gekeken. Helemaal met de mogelijke komst van de Lelylijn kan dat tot een extra woning-bouwopgave bovenop die in deze strategie leiden.

Kop van de Veluwe
Een mooi voorbeeld van onderlinge samenwerking zijn de gemeenten aan de Kop van de Veluwe, onder Gelders provinciebestuur. Kernen als Hattem en Elburg ademen, in de schaduw van Zwolle, de Hanzestadcultuur. De ligging tussen heuvel en rivier zorgt voor gezamenlijke uitdagingen als het gaat om water en droogte. De samenwerking heeft zich geuit in een gezamenlijke gebiedsverkenning, waarin een ontwikkelvisie op de lange termijn is opgesteld.

IJssel-Vecht Delta
Het deltagebied rondom Kampen heeft van oudsher een sterke (handels)relatie met Zwolle, langs de IJssel, als onderdeel van het netwerk van Hanzesteden. Samenwerkingsverband ‘Port of Zwolle’, tussen Kampen, Meppel en Zwolle, is daar nog steeds een actueel voorbeeld van. Op sociaal-cultureel gebied liggen er vooral relaties langs de oude Zuiderzeekust, met kernen als Oldebroek, Genemuiden en Elburg.

Zwolle
Het hart van de regio en het meest verstedelijkte gebied is de stad Zwolle. Geografisch ligt het aan het Zwarte Water ingeklemd tussen IJssel en Vecht. Goed verbonden met havens, bruggen en wegen, wat goed was voor de handel en de groei van de stad. Als regionaal centrum is hier een grote concentratie werkgelegenheid en stedelijke voorzieningen te vinden. De grote economische aantrekkingskracht in een landschappelijk krap gebied zorgt ook voor de grootste uitdagingen om Zwolle veilig, bereikbaar en aantrekkelijk te houden.

Kop van Overijssel
De gebieden langs de Vecht en de Weerribben-Wieden kenmerken zich door een rijk en divers palet aan landschappen, met grote contrasten tussen hoog, droog, laag en nat. Het gebied kent zijn oorsprong in het laagveen moeras, dat in cultuur is gebracht met een oude veeneconomie. Daaruit zijn enkele specialistische clusters zoals de tapijtindustrie zijn voortgekomen. Meer recent is het plassengebied ontdekt als toeristische trekpleister. Cultureel ligt een deel van de identiteit in de religieuze achtergrond, met name in het zuidelijk deel.
Steenwijk is de grootste kern, die veel uitwisseling kent met Meppel.

Salland
De uitstekende bereikbaarheid met meerdere treinlijnen naar Zwolle, Deventer en Twente en de landschappelijke kwaliteit tussen IJssel en het Nationaal Park Sallandse Heuvelrug maken het gebied interessant voor werknemers uit de steden die graag in het mooie coulissen-, rivieren en landgoederenlandschap wonen.

Zuidwest Drenthe
Op het Drents plateau liggen de hoger gelegen veen- en zandlandschappen. Deze subregio kent opvallende economische accenten, zoals de high-tech maakindustrie in Hoogeveen en de strategische positie van Meppel in het netwerk tussen Steenwijk, Hoogeveen en Zwolle. Hier ligt naast een landschappelijke binding ook een belangrijke bestuurlijke samenhang: de gemeenten in deze regio hebben een gezamenlijke partner in de provincie Drenthe.

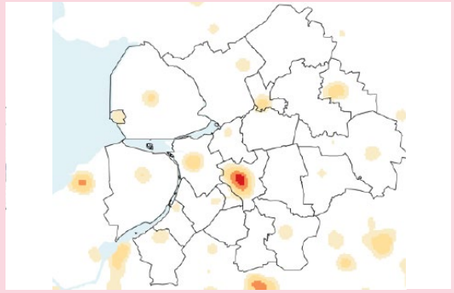
Vechtdal
Het water en de spoorlijn zijn twee elementen die de kernen in het Vechtdal van oudsher met elkaar en met Zwolle verbinden. De rivier heeft mooie beboste oevers met vele landgoederen, wat het gebied voor toerisme steeds aantrekkelijker maakt. De spoorlijn zorgt voor een grote uitwisseling tussen de kernen en de streekcentra Hardenberg en Zwolle. Opvallend is het ondernemerschap van Hardenberg, met bijbehorende economische profilering waaronder de IQ-boulevard. De Vechtdalkernen werken al veel samen en weten elkaar goed te vinden.

Regionale opgaven

De regio groeit en bloeit

De regio Zwolle groeit, zoals in zoveel regio's in Nederland is de druk op de woningmarkt in de regio Zwolle groot. Ook hier zijn de huizenprijzen hoog en er is een forse woningbehoefte: we gaan uit van een basisopgave van minimaal 50.000 nieuw te bouwen woningen tot 2040. Dit komt deels door autonome groei, maar ook door de positie van de regio in het Stedelijk Netwerk Nederland: de regio Zwolle is populair als alternatief voor de krapte op de woningmarkt in de Randstad en een aantrekkelijke plek op de schakel tussen Randstad en het noorden.

Daarnaast komt de woningbouwopgave grotendeels voort uit huishoudens-verdunning. Dit treedt overal op: in de stad, in streekcentra en in de dorpen. Het zijn met name ouderen en jongeren die behoefte hebben aan een één- of tweepersoonswoning waarvoor gebouwd moet worden.



Stedelijkheid in de regio

De regio Zwolle bloeit, het aantal arbeidsplaatsen groeide de afgelopen decennia flink en zelfs harder dan het Nederlands gemiddelde. De economie in de Regio Zwolle kent een vrij brede en daarmee relatief sterke economische structuur waarin veel sectoren zijn te onderscheiden. Het accent lig op de sectoren kunststoffen, gezondheid en agrofood. De kracht is het resultaat van een optelsom van veel relatief kleine bedrijven en is zeer verspreid over de regio.

De opgave voor het bedrijfsleven bestaat uit het meegroeien in grote transities zoals digitalisering, circulariteit en energietransitie. Ontgroening en vergrijzing zorgt voor krapte op de arbeidsmarkt. Zowel bedrijf als burger is gebaat bij een werknemer of baan in de buurt. Zwolle, en in mindere mate in Hoogeveen en Meppel, kennen grote ruimtelijke concentraties voor economische activiteiten, denk daarnaast aan Port of Zwolle. Deze plekken zijn heel belangrijk voor de stedelijke economie (de regio kan, vanwege de grote afstanden, weinig leunen op kwaliteiten en voorzieningen van steden buiten de regio) en voor interactie in triple-helixverbanden.

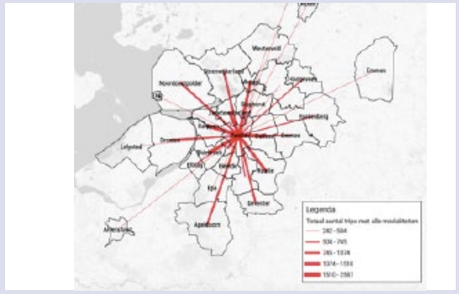


Zwolle als centrum van werkgelegenheid

Poort naar Noord en de Delta

De regio Zwolle heeft een centrale en cruciale positie in het OV-netwerk van Nederland. Na Utrecht is station Zwolle het grootste spoorknooppunt qua aantal in- en uitgaande spoorlijnen en is het de enige (spoor)schakel tussen de noordelijke provincies en de rest van Nederland. In het wegennetwerk is een vergelijkbare situatie te zien, waar de A28 een belangrijke corridor is tussen de Randstad en het noorden, maar ook op een hoger schaalniveau tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen, naar Duitsland en verder Europa in.

Zwolle is naast een landelijke ook een regionale schakel: als spin in een web verbonden per spoor met de meeste grotere plaatsen en vele kleinere plaatsen in de regio – het OV-netwerk is behoorlijk uitgebreid. Dit zijn kansrijke, multimodaal bereikbare plekken voor verdere ontwikkelingen. Buiten die OV-netwerk is een groot deel van de regio afhankelijk van automobiliteit door de lage dichtheid en daardoor afwezigheid van (frequent en kwalitatief) openbaar vervoer.



Zwolle als knooppunt van mobiliteit

Zoals Zwolle in het mobiliteitssysteem ligt, ligt het ook in het watersysteem: op een strategische positie, maar met de lusten komen ook de lasten: "er stroomt veel door de regio heen" en dat brengt bijbehorende opgaven met zich mee. Wateraanvoer vanaf de rivieren, beken en weteringen staat via de singels van Zwolle in rechtstreekse verbinding met het IJsselmeer.

Dit deltasysteem hebben we veelvuldig aangepast aan onze behoeftes, maar we zien dat het huidige systeem tegen zijn grenzen aan loopt en kwetsbaar is voor klimaatverandering. We willen de balans herstellen tussen water- en bodemsysteem en inrichting, met als belofte een aantrekkelijkere en robuustere leefomgeving.



Zwolle als knooppunt in het watersysteem

Van opgaven naar doelen
De regionale uitdagingen

De op de vorige pagina's beschreven opgaven zijn dusdanig dat ze vragen om oplossingen op een regionaal schaalniveau, waarbij verschillende overheden (rijk, provincies, gemeentes, waterschappen) samenwerken. Dit vraagt zowel een goed functionerende, sterke centrale stad Zwolle, als vitale kernen daaromheen met ieder hun eigen positie in de reigo. Goed ontsloten en met behoud van eigen karakter.

Daarbij staan de volgende doelen voor de Regio Zwolle centraal:

Het accommoderen van de ontwikkelopgave (woningen en bedrijvigheid), met behoud van de huidige ruimtelijke kwaliteit op basis van een groene klimaatadaptieve (verstedelijkings)strategie.

De grote verstedelijkingsdruk biedt een kans maar ook een uitdaging voor ruimtelijke kwaliteit. Het accommoderen van de ontwikkelopgave buiten bestaand bebouwd gebied zet druk op water en groen. Dat is iets wat we zo veel mogelijk willen voorkomen: want de bestaande omgeving kent ook een stevige klimaatadaptatieopgave. Een klimaatadaptieve verstedelijking vraagt op alle schaalniveaus, van straat en sloot tot de hele regio; dat we de opgave niet vergroten; en dat we conform nationaal beleid water en bodem leidend laten zijn. Dat geldt niet alleen voor de nieuwe ontwikkelingen, maar ook voor de bestaande. We hebben als regio de ambitie om met de ontwikkelopgave de klimaatopgave vooruit te helpen.

Het versterken van de concurrentiekracht van de Regio Zwolle door een sterk en duidelijk economisch profiel in combinatie met een aantrekkelijk vestigingsklimaat.

De uitdaging voor meer concurrentiekracht ligt in het doen van de juiste ingrepen op verschillende plekken. Omdat de regio nauwelijks kan leunen op voorzieningen in steden buiten de regio, moet de kracht van concentratie en stedelijke economie vooral in de stad Zwolle gevonden worden, om zo massa te maken voor een stedelijke economie, die de regio als geheel nodig heeft, concurrentiekracht heeft en tegen een conjunctureel stootje kan. Naast die concentratie moeten we het economisch profiel versterken in combinatie met aantrekkelijk vestigingsklimaat: de uitdaging is daar door te bouwen op de diversiteit van cultuur, natuur en bedrijfsleven in de verschillende streken die de regio rijk is. We moeten strategisch investeren op alle schaalniveaus stad, streekcentra en clusters van bedrijvigheid. Ook hier gelden de uitdagingen van bovenstaand doel.

Bereikbaar houden van huidige en toekomstige economische toplocaties op regionaal en nationaal niveau in combinatie met een goed functionerend daily urban system.

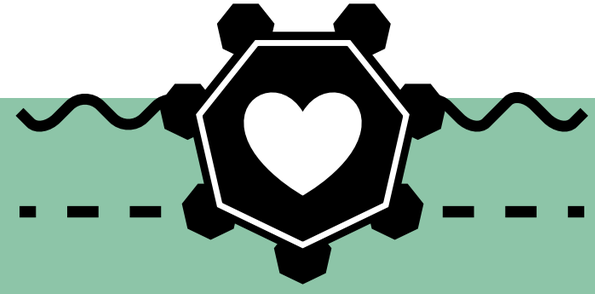
De uitdaging voor bereikbaarheid ligt in het werken aan een betere balans in de regio. De relatief grote pendel naar Zwolle is deels onvermijdelijk vanwege de regionale centrumfunctie, maar de mobiliteitssystemen kunnen niet veel meer aan.

De mobiliteitsanalyses (en ook de IMA) geven aan dat grote delen van het hoofdwegennet in het hoge economische ontwikkelingsscenario zonder maatregelen zoals Betalen naar Gebruik richting 2040 afwikkelingsproblemen gaan optreden. De extra geplande woningbouw heeft hier geen significante invloed op (uitgezonderd de N50 in relatie tot de verstedelijking in Dronten / Kampen).

De uitdaging ligt in een mobiliteitstransitie, waarbij oplossingsruimte ligt in het voorkomen van mobiliteit (als mensen nabij terecht kunnen hoeven ze niet ver te reizen) en het verduurzamen van mobiliteit (het kunnen kiezen voor de fiets of het (H)OV in plaats van de auto). Hier kunnen de verstedelijkingskeuzes (waar wonen en werken faciliteren) sterk in sturen. De mobiliteitstransitie creëert ruimte voor de auto in die delen van de regio die wel van de auto afhankelijk zijn.

Benutten en versterken van huidige en toekomstige ambities op het gebied van leefbaarheid, natuurinclusiviteit, landschap en energietransitie.

De uitdaging ligt hierin dat deze ambities niet alleen gelden voor de nieuwe ontwikkelopgave, maar juist ook voor de bestaande steden en dorpen in de regio. Overal moeten we hiermee aan de slag. Kunnen we daar de verstedelijkingsopgave voor inzetten?



Deze verstedelijkingsstrategie is ons gezamenlijke antwoord op hoe we deze doelen willen bereiken. Om te bepalen wat deze strategie moet zijn is onderzocht welke verschillende ruimtelijke ontwikkelrichtingen er zijn en welke effecten die hebben. Zo hebben we inzicht gekregen in welke strategische keuzes wel en niet bijdragen aan de doelen.

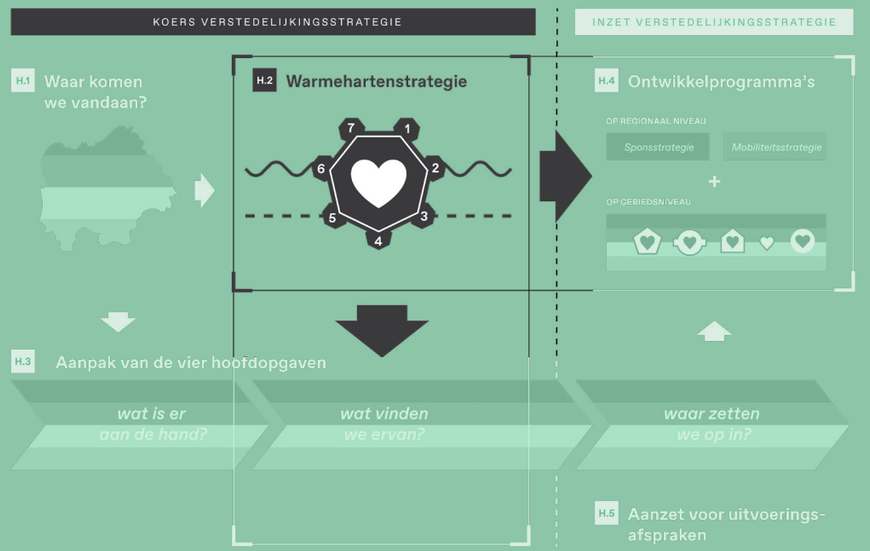
Op basis van dit gezamenlijke onderzoek concluderen we dat de wenselijke ontwikkelrichting voor ons samen te vatten is als het werken aan "Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta" – het overkoepelende motto en integrale koers voor verstedelijking in de Regio Zwolle.



2

Warmehartenstrategie

Waar willen we naar toe?



Warmehartenstrategie als verstedelijkingskoers

volgens 7 ontwikkelprincipes

Het motto voor verstedelijking is het werken aan “Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta”. Deze strategie betekent bewust kiezen voor het zo veel mogelijk verstedelijkingsdruk oplossen binnen bestaand bebouwd gebied om bestaande steden en dorpen te versterken in de kern, in het hart.

Warme Harten...
Dit idee van ‘warme harten’ is gebaseerd op de gedachte dat, als je bouwt waar de mensen al zijn, dit een hefboom kan zijn voor grote opgaven van de bestaande gebouwde omgeving. Met deze strategie kunnen we alle kernen op maat een impuls geven en opgaven die in de bestaande steden en dorpen spelen aanpakken, zodat zowel nieuwe als bestaande inwoners van de investeringen profiteren. Als we niet bouwen in de harten, maar de ontwikkelopgave van steden en dorpen faciliteren in ‘nieuwe vleugels’, vergroten we de voetafdruk op het buitengebied, en verdunnen onze steden en dorpen waardoor bewoners meer op afstand van elkaar en bestaande voorzieningen komen te wonen. De belofte is dat we door de warmehartenstrategie niet in een vicieuze cirkel van “groter en meer”, maar een virtuoze cirkel van “anders en beter” belanden: een verdichting die vergroening, verduurzaming en vitaliteit brengt. Daarbij betekent ‘zo veel als mogelijk binnen bestaand bebouwd gebied’ dat er maatwerkoplossingen mogelijk zijn wanneer de grenzen van het bestaand gebied bereid zijn. Bij maatwerkoplossingen zijn de ontwikkelprincipes wel van toepassing. In de uitvoeringsstrategie worden binnen Regio Zwolle afspraken gemaakt hoe hiermee om te gaan.

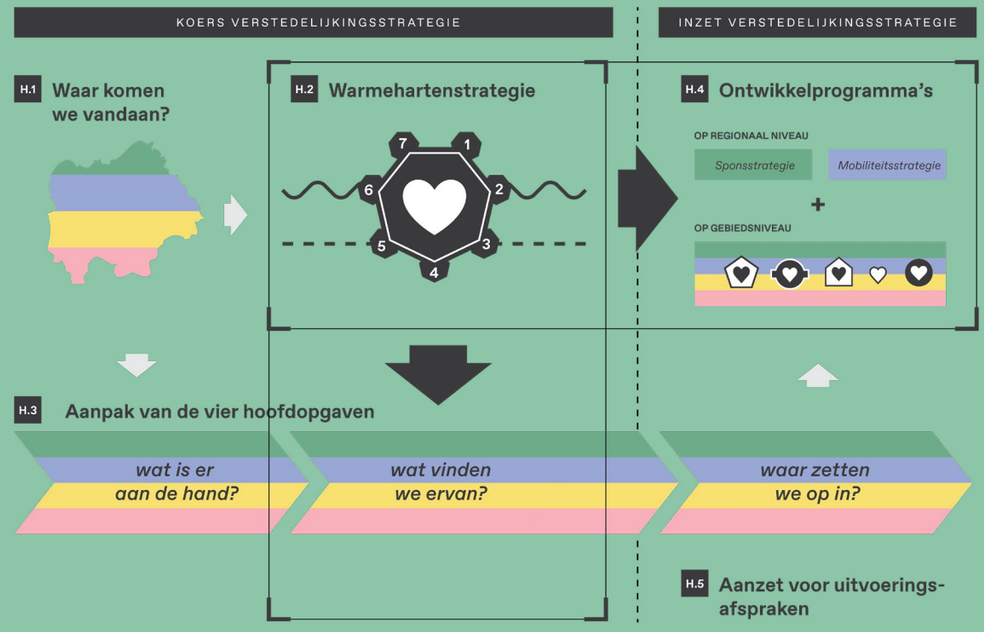
...in een Klimaatadaptieve Delta
Een ‘klimaatadaptieve delta’ is gebaseerd op de gedachte dat we een omslag willen maken naar natuurlijke oplossingen waar bodem en water leidend zijn. Daarbij staat niet symptoombestrijding, maar investeren in veerkrachtige en toekomstbestendige systeemoplossingen centraal.





7 Ontwikkelprincipes

We hebben zeven integrale ontwikkelprincipes als uitwerking van het motto om ruimtelijke keuzes te kunnen sturen. Deze principes vormen samen de koers. Ze zijn het kompas van de verstedelijkingsstrategie en ze bepalen onze ***inzet op de hoofdopgaven*** voor wonen, werken, mobiliteit en klimaat (hoofdstuk 3) en de keuze voor de verschillende ***integrale ontwikkelprogramma’s*** die we als regio gezamenlijk oppakken (hoofdstuk 4).



▲ *Dit schema verbeeldt de opbouw van de verstedelijkingsstrategie en is tegelijkertijd een leeswijzer voor dit stuk.*
Aan de linkerzijde staat de koers: de aanleiding en de strategische keuzes die we daarin maken. Het hart daarvan is de warmehartenstrategie. De 7 ontwikkelprincipes bepalen onze kijk (“wat vinden we ervan”) op de hoofdopgaven en hebben richting gegeven aan de ontwikkelprogramma’s.
Aan de rechterzijde staat de inzet: die beschrijven we deels in hoofdstuk 3 onder “waar zetten we op in” en verder in hoofdstuk 4 & 5 met de ontwikkelprogramma’s en aanzet voor uitvoeringsafspraken.

1 Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta is zuinig omgaan met de ruimte
De regio kent een groot grondgebied met compacte (Hanze)steden en veel ruimte voor het landschap. Dat is haar kracht en daar moeten we zuinig mee omgaan. Deze ruimte maakt de kwaliteit van de regio en willen we niet onnodig onder druk zetten. Gebieden met hoge natuur- of landschappelijke waarde blijven vrij van uitbreiding van verstedelijking, infrastructuur en grootschalige economie (bijv. logistiek). Verstedelijking draagt bij aan de biodiversiteitsdoelstellingen, ook binnenstedelijk. Daarom kijken we eerst naar een verantwoorde en gezonde wijze van ontwikkeling binnen het bestaande bebouwde gebied en kijken naar mogelijkheden van versterking van het waardevolle landschap. Door te investeren in de kwaliteit van de steden en dorpen houden we ze vitaal en klimaatbestendig.

2 In een Klimaatadaptieve Delta pakken we opgaven aan bij de bron
Decennialang zijn we uitgegaan van de technische maakbaarheid van deze natuurlijke systemen. Meer en meer komen we tot inzicht dat dit niet altijd het geval is. We willen inzetten op maatregelen die duurzaam de wateropgave verlichten, passend bij het natuurlijke bodem- en watersysteem. Nieuwe verstedelijking mag niet leiden tot een grotere klimaat- en wateropgave, maar moet juist leiden tot een verkleining daarvan. Niet alleen in het ontwikkelgebied zelf, maar ook voor de omgeving. Daarbij hebben natuurlijke oplossingen de voorkeur boven technische omdat ze zich ook beter laten combineren met andere opgaven zoals onze gezondheid, de biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving. De hanteren deze aanpak ook voor het mobiliteitssysteem: we pakken mobiliteitsopgaven aan bij de bron door met slimme verstedelijkingskeuzes een betere balans tussen wonen en werken op fietsafstand te maken.

3 In Warme Harten helpt nieuw bestaand met transitieopgaven
De ambities op het gebied van woningbouw zijn groot. Er zijn veel woningen nodig, maar de nieuwbouw blijft altijd maar een klein gedeelte van de totale voorraad. In al bestaande huizen wonen ook mensen die te maken (kunnen) krijgen met opgaven zoals de energietransitie, klimaatadaptatie, vergroenings- en biodiversiteitsopgaven en met mobiliteitsarmoede. We willen dat wat we nieuw toevoegen in de regio het bestaande versterkt: bestaande wijken en kernen met hun opgaven kunnen geholpen worden door middel van nieuwbouw. Dit noemen we ook wel ‘buiten het bouwhek’ denken, waarmee we bedoelen dat hetgeen dat gebouwd wordt niet alleen zelf van goede kwaliteit moet zijn, maar ook als hefboom voor noodzakelijke transities in de omgeving moet dienen.

4 Warme Harten bieden een passend woningaanbod voor iedereen
Iedere ontwikkeling maakt het woningaanbod diverser. Nu bestaat dat uit veel op elkaar lijkende, grote eengezinswoningen. Dit past niet zo goed met de demografische trends. Dit betekent met name dat we goed kijken naar welke woningen er al zijn, wie erin wonen en hoe we de (toekomstige) vraag goed kunnen bedienen. Algemeen geldt dat nieuwe ontwikkelingen aanvullend moeten zijn op het bestaande qua typologie, rekening houdend met demografische trends, zodat het totale aanbod diverser en veerkrachtiger wordt.

5 In Warme Harten geven we voorrang aan voetganger, fietser en OV
Iedere ontwikkeling draagt bij aan de mobiliteitstransitie door in te zetten op een andere manier van verplaatsen: meer lopen, fietsen en OV-gebruik. We kiezen voor ruimte-efficiënte vervoerswijzen. Dat betekent inzet op een regionale mobiliteitstransitie in combinatie met verdichten in de kernen, rond OV-knopen en het mengen van wonen en werken waardoor inwoners minder (ver) hoeven te reizen: multimodale plekken maken waar een alternatief voor de auto voor handen is. Met dit principe maken we mobiliteit voor iedereen toegankelijker duurzamer en gezonder.

6 Elk Warm Hart speelt een rol in het vergroten van regionaal economisch elan
Iedere ontwikkeling kan bijdragen aan het versterken van economische samenhang van de regio als geheel. We zetten in op een stedelijke economie in Zwolle, de enige kern in de regio waar een schaalsprong in stedelijkheid mogelijk zou zijn (met bijbehorende lokale agglomeratiekracht, stedelijke economie en functiemix) en op specialisatie in subregio’s voortbouwend op de lokale cultuur en historie. We beschermen en ontwikkelen diverse milieus zodat alle typen bedrijvigheid op de juiste plek komen en stimuleren uitwisseling van kennis en kunde. Bijvoorbeeld in binnensteden en stationsgebieden kunnen ‘interactiemilieus’ tot stand komen door concentratie en clustering van mensen en bedrijvigheid.

7 In een Klimaatadaptieve Delta bouwen we gebiedsspecifiek
Omdat identiteit in grote mate bepalend is voor leefbaarheid en sociale samenhang, omarmen we in dit principe de gebiedsspecifieke unieke eigenschappen van onze diverse regio. De ondergrond en het watersysteem zijn bepalend voor waar en hoe we bouwen om ook op lange termijn bij klimaatverandering een florerende regio te kunnen zijn. Iedere ontwikkeling heeft oog voor de door de landschappelijke ondergrond, natuur, cultuurhistorie en bouwcultuur gevormde karakteristieken en identiteit van de plek en behoudt of versterkt deze. Daar zetten we vol op in en bouwen zo aan een afwisselende regio. De gebiedsbiografie Regio Zwolle concretiseert de cultuurhistorische subregio’s en helpt de eigenschappen in te zetten bij gebiedsspecifiek bouwen (wordt i.s.m Rijk (BZK/OCW) en regio opgesteld).

In hoofdstuk 3 worden deze iconen ❶❷❸❹❺❻❼ gebruikt om aan te geven waar welk van de zeven ontwikkelingsprincipes toegepast worden.

De 7 ontwikkelprincipes samen vormen de Warmehartenstrategie

Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta

Wat levert het op om te werken volgens de warmehartenstrategie? Wat hebben we dan bereikt in 2040? Een terugblik...

In de verschillende kernen in de regio zie je het resultaat van het werken volgens de warmehartenstrategie. De al goede leefkwaliteit van de regio is versterkt doordat wonen, economie en vergroening hand in hand gaan. Niet alleen de nieuwe inwoners in de regio profiteren daarvan, ook de uitdagingen waar de woon- en leefomgeving van de bestaande inwoners twintig jaar geleden voor stonden hebben geprofiteerd van de impuls die de regio heeft gekregen.

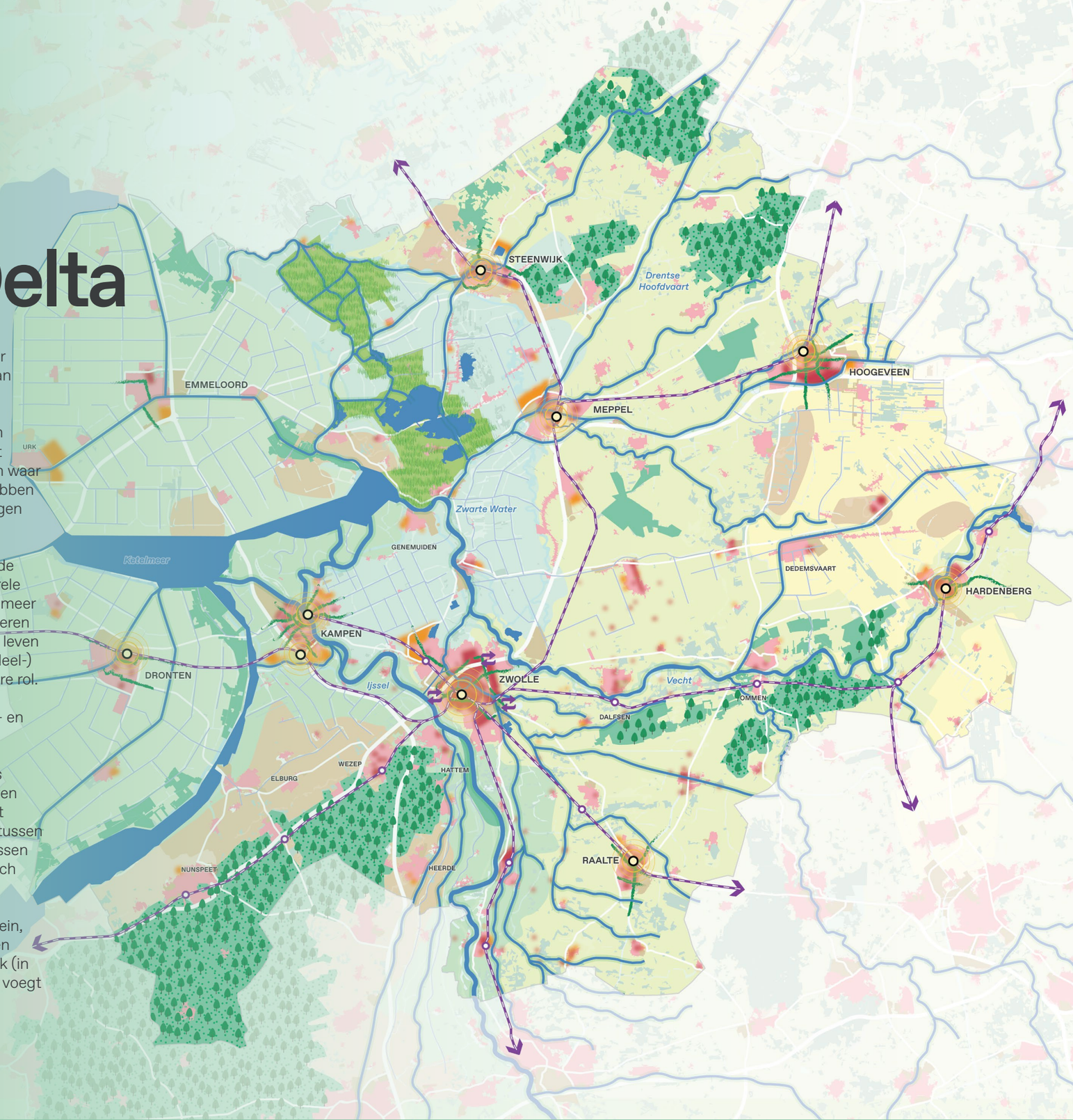
De regio is een stuk diverser geworden qua woon- en werkmilieus. Iedere kern is herkenbaar, benut en beschermt de eigenschappen van het omliggende landschap en is daar goed mee verbonden. Door de vergroening en toegenomen ruimte voor water zijn de uitdagingen voor klimaatadaptatie omarmd en is ook de biodiversiteit vergroot. ‘Rood’ en ‘groen’ zijn meer verweven dan ooit.

De stad Zwolle heeft zich nog verder ontwikkeld als warm hart voor de regio, door een stuk stedelijker te worden. Dit heeft bijvoorbeeld een nieuw hoogstedelijk milieu toegevoegd aan de regio en daarmee de hele regionale economie versterkt. Er is uitwisseling en afstemming in het regionale bedrijfsleven, waardoor men van elkaar profiteert en elkaar aanvult in plaats van concurreert.

Overal in de regio hebben de centra en dorpsharten een impuls gekregen. Het zijn prettige publieke plekken gebleven waar veel mensen een passende woning hebben gevonden. Vooral de stationsomgevingen hebben een transformatie ondergaan. Dit zijn dynamische en bruisende plekken geworden, met de verschillende gebiedsspecifieke natuurlijke en culturele kenmerken als visitekaartje. Er wonen meer mensen dicht op het station, die profiteren van de impuls in het OV-netwerk. Hun leven kan nabij worden georganiseerd. De (deel-) auto speelt voor hen een steeds kleinere rol.

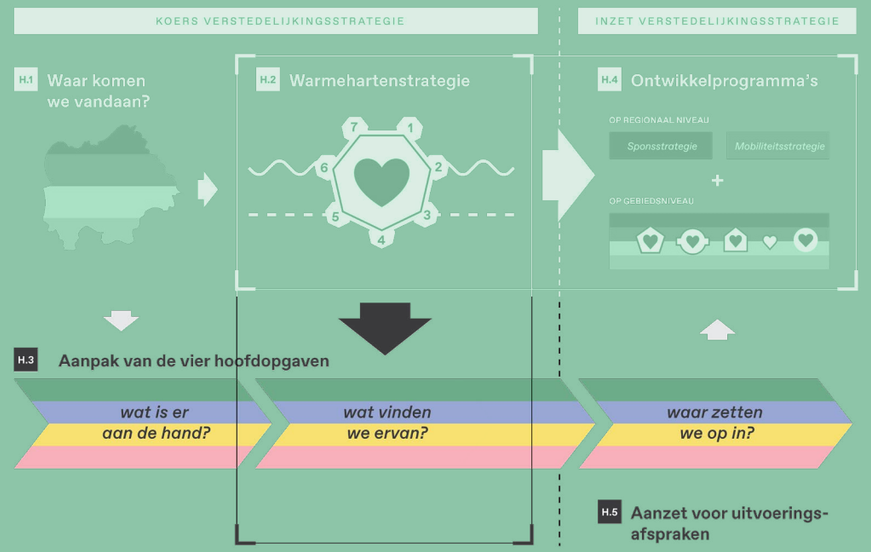
In de stationsgebieden is het aantal in- en uitstappers in balans: werknemers en studenten zorgen voor ‘tegengestelde pendel’. De automobiliteit in de regio is teruggelopen doordat mensen hun leven meer nabij en met duurzame mobiliteit kunnen invullen. De regio is in balans, tussen stad en land, tussen rood en groen, tussen wonen en werken. En de regio heeft zich klimaatbestendig ontwikkeld.

Al deze warme harten, van groot tot klein, worden verbonden door een robuust en duurzaam water- en mobiliteitsnetwerk (in de volle breedte) dat zich steeds meer voegt naar het natuurlijke systeem.



3

Aanpak van de vier hoofdopgaven



‘Naar een klimaatbestendige delta…

Aanpak klimaatopgave

Wat is er aan de hand?

De grenzen van maakbaarheid

Het bodem en watersysteem dicteerden tot aan de twintigste eeuw de mogelijkheden qua grondgebruik en inrichting van het landschap. Daarna zorgden technische innovaties voor de ontkoppeling van watersysteem en grondgebruik. De nieuw ontstane situatie blijkt kwetsbaar als gevolg van klimaatverandering. Het wordt natter, droger en heter. Voldoende drinkwater is geen vanzelfsprekendheid. Daarmee komen er ook problemen voor gezondheid, leefkwaliteit en biodiversiteit.

Grote en kleine opgaven, overal in de regio

De noodzakelijke vernieuwing van het (technisch vormgegeven) systeem en het klimaatbestendig inrichten van stedelijk gebied, om extremen op te vangen, is een grote opgave: niet zozeer financieel, juist ook voor het ecosysteem, de biodiversiteit en de ruimtelijke kwaliteit en het is de vraag of de bestaande benadering overlast en schade kan blijven voorkomen. In Zwolle komt de grootste klimaatopgave bij elkaar door de manier waarop het regionale watersysteem is georganiseerd: Sallandse weteringen dreigen Zwolle te overstromen als het water in IJssel en Vecht ook hoog staat. Tegelijkertijd zien we hetzelfde op kleiner schaalniveau gebeuren in vele andere kernen in de regio. Zo heeft ieder deel van de regio haar eigen klimaatopgave, terwijl een lokale keuze in het ene gebied consequenties heeft voor andere gebieden.

Onzekere opgave, groei opgave onwenselijk

De onzekerheid van de adaptatieopgave is op systeemniveau afhankelijk van keuzes elders. Naast de adaptatieopgave is er ook een grote mitigatieopgave. Groei en nieuwe verstedelijking kunnen leiden tot een toename van de vraag naar energie, groen, drinkwater en rioolwaterzuivering. Tot slot: de klimaatopgave wordt gekenmerkt door een grote onzekerheid. We weten nog niet goed wanneer we ‘genoeg’ doen om kwaliteit en veiligheid te garanderen.

Wat vinden we ervan?

Water vormt verleden en toekomst

De regio wil een klimaatbestendige groeiregio zijn en wil aansluiten bij het nieuwe adagium ‘bodem en water leidend’ in onze ruimtelijke ordening [2]. Kort door de bocht gedacht zou je dan kunnen zeggen dat enkel op klimaatrobuuste plekken gebouwd zouden mogen worden. Echter, wat betekent dat voor de huidige bewoonde omgevingen, waarvan een groot deel in klimaatkwetsbaar gebied ligt? De regio is juist gegroeid rondom strategische, met water verweven locaties. Een switch naar ‘hoog en droog’ is nu niet haalbaar: als we dat doen voor de nieuwe woningen, ontkennen we het verleden en de opgave die we hebben voor de bestaande bewoonde gebieden. De consequentie hiervan is dat we anders willen bouwen en ontwikkelen om de omgeving klimaatbestendig te maken. ‘Flexibiliteit en aanpasbaarheid in inrichting’ en ‘wederkerigheid en eigenaarschap in samenwerking’ zijn sleutelwoorden.

Nieuw helpt bestaand, aanpak bij de bron

We kiezen voor het zuinig zijn met de ruimte. [1] We stimuleren daarom gebiedsontwikkelingen in bestaand bebouwd gebied. We ontwikkelen gebiedsspecifiek, passend bij het bodem- en watersysteem. We erkennen dat we een klimaatopgave hebben voor de bestaande bebouwde gebieden en stellen dat nieuwe woningen moeten bijdragen aan het vergroten van klimaatbestendigheid en/of andere maatschappelijke opgaven in de regio [3]. We voegen ons zo veel mogelijk naar het natuurlijke systeem in plaats van het enkel met technische maatregelen oplossen van kwetsbaarheden. Daarbij hoort ook de inzet op het verminderen van de energie- en warmtevraag, zodat de regio ook structureel bijdraagt aan klimaatmitigatie. En een inzet op circulariteit waarbij onder andere de afvalwaterinzameling en verwerking bijdraagt aan goede en gezonde waterkwaliteit en het terugwinnen van energie en grondstoffen.



… door de sponswerking van het bebouwde gebied te vergroten.’

Waar zetten we op in?

Voor de verstedelijkingsopgave kiest Regio Zwolle voor de warmehartenstrategie, waarbij toekomstige verstedelijking zo veel mogelijk plaatsvindt in bestaande kernen. Om die kernen, klein en groot, stapsgewijs te transformeren, waarbij water, klimaat, wonen, mobiliteit en economie integraal worden opgepakt. De hiermee gepaard gaande investeringen bieden de mogelijkheid om de ruimtelijke ingrepen die plaatsvinden te gebruiken om de klimaatopgave van de bestaande kernen deels of helemaal op te lossen [3].

We ontwikkelen klimaatrobuust: in een van nature nat gebied wil je in principe niet bouwen. Maar als dat gebied al verstedelijkt is, kan juist de transformatie van zo’n wijk helpen om waterberging, opname, een meer natuurlijke afvoer en de veerkracht van de bebouwing te vergroten. In overstroombare gebieden bouwen we zo dat de gebouwde omgeving door gevolgbeperkende maatregelen voorbereid is op overstromingen door dijkdoorbraken of extreme neerslag.

Water en bodem zijn leidend. We bouwen nieuwe woningen robuust volgens de beste inzichten wat nodig is om op lange termijn klimaatadaptief te blijven. Nieuwe ontwikkelingen voldoen hierbij aan de ambitie van een klimaatadaptieve groeiregio. Hiervoor zijn concrete doelen ontwikkeld voor nieuwbouw, met een onderliggende normatieve uitwerking om de klimaatadaptatie opgave te duiden.

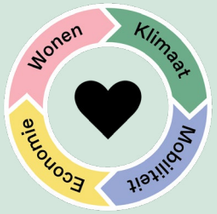


Voorbeeld uit het onderzoek: Steenwijk
De 'laagte' van de voormalige Steenwijker Aa rondom station Steenwijk is niet alleen een klimaatprobleem maar biedt allerlei ontwikkelkansen. Dankzij de strategische aankoop van het stationsgebouw door de gemeente Steenwijkerland kunnen die opgaven worden gecombineerd in één gebiedsontwikkeling.

Bij de locatiekeuze voor nieuwe uitbreidingen moeten we kiezen voor locaties waarbij de flexibiliteit en adaptatiemogelijkheden van het bodem- en watersysteem naar de toekomst toe niet beperkt worden. Integendeel, kies locaties en werk deze met ontwerpend onderzoek en uitgangspunten beschreven in Klimaatadaptief ruimtelijk ontwikkelen in Regio Zwolle zodanig uit dat zij de flexibiliteit en veerkracht van het bodem- en watersysteem vergroten ❷. Hierdoor worden de gevolgen van wateroverlast, overstromingen en droogte beperkt.

Die natuurlijke maatregelen op gebiedsniveau draaien om het **zo hoog en lang mogelijk vasthouden van elke druppel water**. Dit verkleint de opgaven verderop in het stroomgebied. Dit vraagt ook om oplossingen op regionale schaal. *Zie ook de aanzet tot een Regionale Sponsstrategie die een opmaat biedt voor specifieke maatregelen voor Zwolle en gerichte plekken in de regio.*

Hoe helpt deze aanpak de andere opgaven? Meer sponswerking helpt...



... de mobiliteitstransitie aan groenere straten die aantrekkelijker zijn voor lopen en fietsen. Andersom maakt de mobiliteitstransitie ruimte voor sponswerking. Het organiseren van nabijheid van wonen en werken reduceert de mobiliteits- en daarmee de energievraag en helpt zo klimaatmitigatie.

... de economische opgave door ook klimaatoverlast op bedrijfsterreinen te verminderen. Een groene werkomgeving is bovendien een impuls voor het economisch vestigingsklimaat.

... de woningbouwopgave door aantrekkelijkere woonmilieus. Vergroenen gaat hand in hand met verdichten. Andersom kan nieuwe woningbouw kan de aanleiding en/of investeringsmotor zijn voor de lokale klimaatmaatregelen.

Klimaatkwesties verschillen per kern en zelfs ook binnen een kern, dus wat bijdraagt is zeer lokaal bepaald. De volgende oplossingen kunnen een waardevolle bijdrage leveren op gebiedsniveau:



Royale klimaatdragers
Het bebouwd gebied krijgt een fijnmazig netwerk van groene aders en blauwe vingers die stad en dorp met het landschap rondom verbinden. Dit netwerk wordt multifunctioneel gebruikt door dieren, planten en mensen. Het zijn meestal geen nieuwe verbindingen, maar al onderdeel van de identiteit van de kern en zijn vaak verbonden aan bestaande waterstructuren of landschappelijk erfgoed. Wel kunnen ze bijna overal royaler. Bijvangst: ze maken de stad aantrekkelijker, bevorderen de ecologie en maken lopen en fietsen leuker.



Groene straten
In combinatie met de mobiliteitstransitie kan in straten ruimte ontstaan (door minder parkeren) voor water en groen. Dit is een virtuoze cirkel: daardoor wordt ook actieve mobiliteit aantrekkelijker, in een groene straat is het fijn fietsen en lopen.

Warme groene harten
Hieronder valt het vergroenen en ontharden van de (historische) centrumgebieden. Doel is om hittestress te verminderen en regenwater geleidelijk in de bodem te laten opnemen i.p.v. afvoer via riool. Middelen zijn bomen in de volle grond, tegelwippen en groene daken. Kan bij bestaande en nieuwe ontwikkelingen. Vuistregel: "alle beetjes helpen".



Klimaatadaptieve buurten
In bestaande woonbuurten liggen ook kansen om samen met een mobiliteitstransitie ruimte vrij te spelen voor klimaatadaptieve maatregelen en energietransitie: groene daken, zonnepanelen, meer groen op straat, etc. Vuistregel: "een kwart onverhard".



‘Naar een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem…

Aanpak mobiliteitsopgave

Wat is er aan de hand?

De regio is sterk auto-afhankelijk

De afstanden in de regio zijn relatief groot en men moet daardoor ver reizen om voorzieningen, werk of sociale contacten te bereiken. Een aantal middelgrote kernen binnen de regio heeft meer ‘inwoners met een baan’ dan banen. Deze regionale onbalans dwingt inwoners vaak tot grote pendelafstanden en maakt ze afhankelijkheid van de auto. Daarnaast is en blijft de auto vooral in het buitengebied het belangrijkste vervoermiddel.

Uitgebreid OV-netwerk dat beter benut kan worden

Daar waar een kern wel goed ontsloten is via trein en bus zijn de gebieden rondom de haltes en stations vaak beperkt geprogrammeerd en ontwikkeld. Daarnaast ligt een aantal stations aan de randen van het bebouwde gebied (Stadshagen, Kampen-Zuid, Wijhe, Hoogeveen en Raalte) of soms zelfs hierbuiten (Heino, Dalfsen en Ommen, ‘t Harde). Dat draagt niet bij aan een aantrekkelijke bereikbaarheid met het OV.

Regionale verschillen: “autoland” en “fiets- en OV-wereld”

In centraal Zwolle is de auto minder belangrijk dan in het omliggende gebied en zijn de voetganger, fiets en het OV de primaire vervoermiddelen. In de regio is dat anders, daar zijn veel mensen afhankelijk van de auto. De alternatieven zijn er beperkt. Door de regionale centrumfunctie en de werkgelegenheid trekt Zwolle veel verkeer aan uit de regio. Dit zorgt voor congestie met bijbehorende problematiek. Tegelijkertijd is congestie ook hetgeen dat zorgt dat mensen alternatieven gaan verkennen. Deze zijn echter nog niet voor iedereen beschikbaar of voldoende aantrekkelijk.

Wat vinden we ervan?

De bereikbaarheid moet op peil blijven, dat doen we door in te zetten op de mobiliteitstransitie 5

Dit betekent dat we willen groeien zonder de automobiliteit te vergroten: we willen namelijk klimaatbestendig groeien: dus niet de opgave vergroten door meer auto reizigerskilometers die extra (duurzame) energie kosten. Dat betekent dus inzetten op nabijheid zodat mensen de keuze hebben om hun leven nabij (op de fiets en te voet) of met OV te organiseren. Een bijkomend voordeel is dat we hiermee ook bijdragen aan de verkeersveiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. De mobiliteitstransitie moet er dus voor zorgen dat druk op het wegennet beheersbaar blijft omdat mensen met een alternatief een keer de auto niet nemen.

De regio wil goed bereikbaar zijn op drie schaalniveaus: nationaal (van, naar en door Regio Zwolle), regionaal en lokaal. Hoe we dat bereiken verschilt per gebied en bijbehorend mobiliteitsaanbod. We pakken mobiliteitsopgaven aan bij de bron door met slimme verstedelijkingskeuzes een betere balans tussen wonen en werken op fietsafstand te maken. 2

Een duurzamer mobiliteitssysteem bereiken we door zoet en zuur te combineren

Op sommige plekken accepteren we vertraging voor de auto of weren we de auto ten behoeve van ruimtelijke kwaliteit door stringent parkeerbeleid (in parkeertarieven en -normering) i.c.m. ruim aanbod van alternatieven en aantrekkelijker (groenere) omgeving met minder auto’s. Dit geldt voor gebieden in harten van Zwolle, middelgrote kernen en vitale kernen: als plek voor ontmoeting, verblijf, ondernemer, voetganger, fietser, klimaatadaptatie. Echter moeten er wel goede alternatieven voor handen zijn om andere keuzes te maken. Dit vraagt precies kijken naar ketenmobiliteit op alle schaalniveaus.

… door de mobiliteitstransitie te versnellen.’



Waar zetten we op in?

Maximale bijdrage leveren met verstedelijking

In de verstedelijkingsstrategie liggen belangrijke sleutels om de mobiliteitstransitie van de regio te versnellen. Niet alles kan op de schop, het huidige systeem en de bestaande woningen en arbeidsplaatsen zijn een gegeven. Maar als we de nieuwe woningen en economische groei op de juiste plekken organiseren, verminderen we de regionale onbalans, grote pendelafstanden met de auto en kunnen we daarmee groei van automobiliteit voorkomen.

De verstedelijkingsopgave biedt kansen om de mobiliteitstransitie te versnellen en andersom helpt de transitie ruimte te maken. De mobiliteitstransitie in deze regio draait voornamelijk om het verminderen van de auto-afhankelijkheid door meer mensen op meer plekken een alternatief te bieden (bouwen op multimodale plekken en toevoegen van HOV-bereikbaarheid). Daarbij geldt voor ons het STOMP-principe als basis voor het prioriteren van de (gebieds)maatregelen en alternatieven. Bij voorkeur eerst inzetten op meer Stappen, Trappen, dan OV, MaaS (deelmobiliteit) en als laatste maatregelen t.b.v. de privéauto.

De uitkomsten van het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zwolle en omgeving biedt een opmaat naar een regionale mobiliteitsstrategie en specifieke maatregelen voor Zwolle en gerichte plekken in de regio.

We zetten in op verdichting in Zwolle. Hoe meer woningen we daar toe voegen, hoe meer mensen kunnen profiteren van de nabijheid van werkgelegenheid. Hoe Stedelijker Zwolle, (in combinatie met passend mobiliteitsbeleid) hoe minder (auto)kilometers ❷. Zo vergroten we de onbalans en bijbehorende pendel niet verder. Prioriteit voor lopen en fietsen.

De beste multimodaal bereikbare plekken van de regio zo goed mogelijk benutten. Dit zijn vooral Karakteristieke Stationsomgevingen in de regio waar in de directe omgeving nog ruimte is voor ontwikkeling. Prioriteit voor de overstap van fiets en OV.

Alle andere stations geschikter maken voor een soepele overstap van auto naar OV (of fiets).

Hubs organiseren op de plekken waar autoland en de fiets- en OV-wereld elkaar raken. Dit parkeren op afstand is zowel voor bezoekers als voor bewoners interessant. De parkeerruimte die we in buurten besparen kan ingezet worden voor klimaatadaptatie. In de hubs kan deelmobiliteit geleidelijk groeien.

Hoe helpt deze aanpak de andere opgaven? De mobiliteitstransitie helpt...



... de klimaatopgaven door ruimte (minder verharding) op strategische plekken t.b.v. klimaatadaptatie (piekbuien, hittestress, droogte). Ook het niet vergroten van de mobiliteitsvraag helpt klimaatmitigatie.

... de economische opgave door meer nabijheid te organiseren: dit zijn plekken waar interactiemilieus kunnen ontstaan (leer-werkplekken, innovatiemilieus en ruimte voor de stedelijke economie). Daarnaast kan bedrijvigheid op knooppuntlocaties in middelgrote kernen profiteren van de investeringen in een goede OV-kwaliteit.

... de woningbouwopgave door ruimte te maken en het versterken van bestaande woonmilieus. Vice-versa: woningbouw op de juiste plekken is belangrijkste motor achter mobiliteitstransitie.

Ingrepen om de mobiliteitstransitie bieden ook aanknopingspunten voor nieuwe (ruimtelijke kwaliteit), zoals bijvoorbeeld de volgende oplossingen:



Verblijfskwaliteit vergroten op centrale plekken en overstappunten
Kort samengevat: ‘meer bomen en ruimte voor verblijf’ maakt plekken aantrekkelijk om lopend of op de fiets te zijn. Ook de routes erheen zijn aantrekkelijk en logisch. Minder ruimte voor stilstaande voertuigen (auto’s, fietsen, scooters etc) creëert deze ruimte.



Vergroenen en verfijnen van stedelijke straten
Bepaalde wegen downgraden en snelheden verlagen zodat de hoofdwegen voor auto’s veiliger kunnen worden met frequente oversteekplaatsen. Andere straten beter maken voor lopen en fietsen.



Geclusterd parkeren in (buurt)hubs
Parkeren in hubs bij binnenkomst in steden, waardoor autoluwe straten kunnen ontstaan. Bewoners kunnen terecht in buurthubs als ze een (deel)auto nodig hebben; in de wijk zelf zetten we in op (deel)fietsen en lopen. De grotere hubs dienen multifunctioneel te zijn en aangename (en veilige) plekken om te verblijven.



Voorbeeld uit het onderzoek: Meppel
Het stationsgebied is nu nog onderbenut. Infrastructuur is dominant. De flyover over het spoor bijvoorbeeld kan worden vervangen door een hub die het autoverkeer hier opvangt (de zuidelijke en noordelijke afrit blijven de westkant van het spoor bedienen). Met deze ingreep kan het gebied rond het station en centrum uitgroeien tot een prettige groens stedelijke om te wonen, werken, leren. Waar vooral voetgangers en fietsers voorrang krijgen.

‘Naar een conjunctuurbestendige economie...

Aanpak economische opgave

Wat is er aan de hand?

De economie van de regio is afgelopen decennium sterk gegroeid
Regio Zwolle richt zich op de topsectoren kunststoffen, gezondheid (health) en landbouw (agrofood) en daarnaast zijn logistiek, e-commerce en vrijetijdseconomie groot. Het bedrijfsleven bestaat uit veel familiebedrijven en drijft op een beroepsbevolking die voor een groot deel uit MBO’ers bestaat.

Het ruimtelijk-economisch systeem kenmerkt zich door grote afstanden
Er zijn in Zwolle meer banen dan werkzame inwoners. Op Hoogeveen na is dat in geen enkele andere kern in de regio het geval. Dat betekent dus dat dagelijks veel mensen van buiten Zwolle naar de stad reizen voor hun werk. Deze ‘suburbanisatie’ van de regio maakt haar kwetsbaar. Dit stimuleert een onwenselijke onbalans waardoor (sommige) inwoners kans op werk missen en congestieproblemen verergeren. Een betere balans tussen wonen en werken maakt een gemeente veerkrachtiger.

In delen van de regio is sprake van ontgroening en vergrijzing
Zwolle heeft een productieve HBO-kenniseconomie, maar verliest ook jongeren die naar (universiteits)steden elders in het land verhuizen. De regio heeft (nog) geen hoogstedelijk milieu om te kunnen concurreren met het aanbod in andere regio’s. Dit zorgt voor structurele krapte op de arbeidsmarkt. De zwakke link tussen MKB en onderzoek & onderwijs maakt de regio kwetsbaar om economische veranderingen op te vangen.

Blijvende en diverse ruimtevraag
In de regio is sprake van een stevige ruimtevraag naar werklocaties in verschillende milieus.

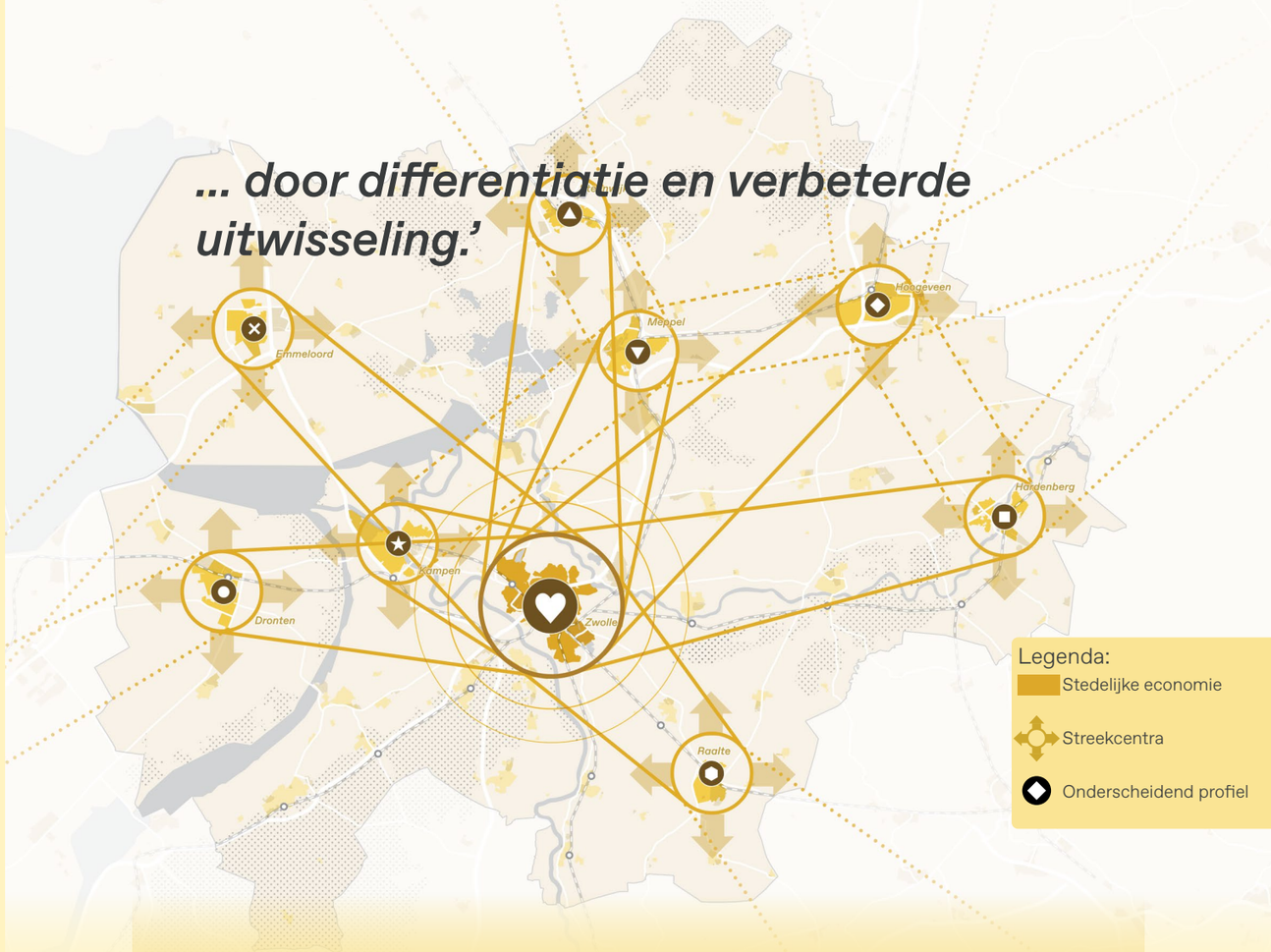
Wat vinden we ervan?

Groeien zonder veel meer ruimte te vragen ❶
We willen groeien zonder natuurlijke systemen verder onder druk te zetten. Dat betekent dat we manieren moeten vinden om te groeien zonder veel meer ruimte te gebruiken: clustering en intensivering, zorgvuldig ruimtegebruik, het beschermen van landschappelijk waardevolle gebieden, maar ook de revitalisering en herstructurering van bedrijventerreinen. De vraag naar grootschalige logistiek staat op gespannen voet met ontwikkelprincipe ‘wees zuinig met de ruimte’ en moeten we in regionaal verband behandelen, waarbij bijdrage aan lokale ketens uitgangspunt is.

Werken aan een betere verdeling van werkgelegenheid ❷
Investeringen in onderwijs en triple-helixverbanden (en daarmee slimme sub-regionale specialisaties versterken) is belangrijk om overal in de regio de economie vitaal te houden. We willen niet dat werkgelegenheid binnen de regio verplaatst naar Zwolle en de onbalans vergroot. Maar ook locatiekeuze van nieuwe woningen speelt een belangrijke rol (bouwen waar veel werk is).

Door meer variatie werken aan weerbaarheid ❻
We willen flexibeler zijn als de economie verandert en ruimte kunnen bieden voor verschillende vormen van werk: van productie tot interactiemilieu. Iedere ontwikkeling, groot of klein, kan bijdragen aan het versterken van economische samenhang van de regio als geheel. We beschermen en ontwikkelen diverse milieus zodat alle typen bedrijvigheid op de juiste plek komen en stimuleren uitwisseling van kennis en kunde. In binnensteden en stationsgebieden kunnen bijvoorbeeld ‘interactiemilieus’ tot stand komen door concentratie en clustering van mensen en bedrijvigheid.

... door differentiatie en verbeterde uitwisseling.’



Waar zetten we op in?

Mede vanuit het oogpunt van brede welvaart, houden we gebieden met hoge natuur, landbouw of landschappelijke waarde vrij van uitbreiding van verstedelijking: infrastructuur, nieuwe werklocaties en grootschalige economie (bijv. logistiek). Het landschap vormt de contouren van de verstedelijking ❶. De uitgangssituatie en de karakteristieken van het landschap in relatie tot verstedelijking verschillen binnen de Regio Zwolle ❼.

Binnen Regio Zwolle kiezen we voor een regio in balans; we bouwen woningen in de nabijheid van werkgelegenheid.

En werken we vanuit de Economische Agenda aan het versterken van economische clusters in de hele regio, om ook bij te kunnen dragen aan groei van de werkgelegenheid. Dit doen we om de pendel en afhankelijkheid van Zwolle te verkleinen ❷. Balans betekent ook dat economie niet mag worden weggedrukt door woningbouw, als daar niet een binnen deze principes passende toekomstbestendige locatie voor gevonden is. In de stationsgebieden en gekoppeld aan economische clusters zetten we in op ruimte voor de groei van arbeidsplaatsen. Dat kan gestimuleerd worden door ruimte te bieden aan triple-helix verbanden.

De inzet voor de economische opgave

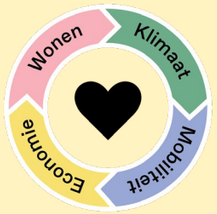
We zorgen dat bij de ontwikkeling van nieuwe locaties er gelijktijdig geïnvesteerd wordt in de versterking van de toekomstbestendigheid van bestaande werklocaties ❸. Door die te helpen met opgaven als: klimaatadaptatie, economisch vitaal houden, energietransitie en mobiliteitstransitie.

We versterken de stedelijke economie door te sturen op een schaalsprong in stedelijkheid in Zwolle, waarmee we stevig inzetten op mens- en kennisintensieve economie. Dit type milieu kunnen we alleen hier bereiken, maar is van meerwaarde voor de gehele regionale economie.

Bovenstaande inzet vraagt om een regionale ruimtelijke economische visie voor Regio Zwolle. Doel hiervan is een gezamenlijke strategie te ontwikkelen hoe om te gaan met de ruimtevraag. De visie gaat daarnaast in op de regionale samenwerking/specialisatie differentiatie en het versterken van banden met kennis- & onderwijsinstellingen in en buiten de regio en de ruimtelijke vertaling van met name gericht op grote werklocaties, waaronder ook de vraag hoe om te gaan met grote ruimtevragers. Dit sluit aan op het voornemen van het ministerie van EZK voor verschillende type werklocaties uitwerkt als programma onder de NOVI.

We hebben oog voor het belang van een voldoende groot, divers en toekomstbestendig aanbod van werklocaties in de Regio Zwolle (bedrijventerreinen, kantoorlocaties, campussen en gemengde milieus), zodat zowel huidige als nieuwe bedrijvigheid een passende plek kan vinden ❻**. Een slimme zonering kan helpen de ontwikkeling van lokaal diverse werkmilieus te sturen.** Voor mens- en kennisintensieve economie moeten we goed verbonden locaties benutten. Voor de industriële kant beschermen we kapitaalintensieve locaties en hanteren we de gezamenlijke bedrijventerreinenprogrammering om strategische keuzes te maken. Zo kan de overheid sturen op wenselijke ontwikkelingen en krijgt bedrijvigheid duidelijk richting om toekomstplannen te maken.

Hoe helpt deze aanpak de andere opgaven? Een slimme economische zonering helpt...



... de klimaatopgaven door druk op de ruimte te houden. Bestaande bedrijventerreinen krijgen door nieuwe zonering momentum om ook klimaatvitaal te worden: inzetten op vergroening en goede waterhuishouding.

... de mobiliteitsopgave door concentratie van economische activiteit en menging en de woon-werkpendel te verminderen. Dit ontlast de mobiliteitsnetwerken. Clustering van bedrijven maakt collectieve oplossingen voor personen- en goederenverkeer aantrekkelijk.

... de woningbouwopgave met de differentiatie in werkmilieus. Dit zorgt ook voor interessante nieuwe type woonmilieus in de regio. Wel blijft aandacht nodig in regelgeving om te voorkomen dat in een aanvankelijk gemengd milieu de woonfunctie het werk wegdrukt. Andersom heeft het wonen heeft ook een belangrijke functie in het op orde houden van arbeidspotentieel door de juiste woonmilieus te bouwen op plekken waar het bedrijfsleven toekomstbestendig groeipotentieel heeft.

De zonering bestaat uit de volgende onderdelen en kan voor elke kern op maat worden gemaakt. Zo zorgen we dat iedere kern verschillende kwaliteiten in huis heeft. We onderscheiden de volgende milieus:



Rust gebieden
Hier is ruimte voor wonen, groen en kantoorwerk en ander licht werk.

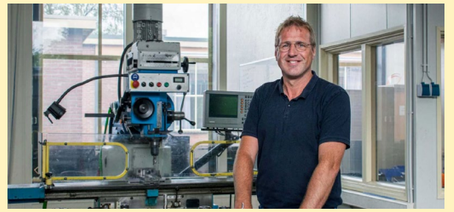


Reuring gebieden
Hier is ruimte voor stedelijke voorzieningen met ruime openingstijden die voor dynamiek en sociale veiligheid zorgen. Vooral in centrumgebieden, rond stations en onderwijsclusters.



Voorbeeld uit het onderzoek: Hardenberg
De IQ-boulevard bij het station is een voorbeeldige leer-werkomgeving, met scholen en bedrijvigheid zoals Wavin en ziekenhuis.

Ruis gebieden
Hier wordt volop ruimte geboden aan het maken, logistiek en rommeligheid. Hier passen vrijere woonvormen bij die zelf meer tolerantie van de omgeving vragen en ook toleranter zijn t.o.v. hun omgeving.



Ruig gebieden
In deze ruige milieus is de mogelijkheid om functies zoals sport, onderwijs, cultuur en recreatie te combineren met aanwezige bedrijvigheid die we niet kunnen of willen combineren met woongebied.



Reus gebieden
In deze gebieden wordt uitsluitend gewerkt. De grootschaligheid van het werklandschap en de bebouwing kan wel worden gecombineerd met klimaatadaptatie, energieopwekking en natuur.

‘Naar vitale steden en dorpen...

Aanpak woonopgave

Wat is er aan de hand?

Het aantal huishoudens in de regio groeit de komende decennia flink

De regio Zwolle groeit, zoals in zoveel regio’s in Nederland is de druk op de woningmarkt in de regio Zwolle groot. Ook hier zijn de huizenprijzen hoog en er is een forse woningbehoefte: we gaan uit van een basisopgave van minimaal 50.000 nieuw te bouwen woningen tot 2040. Hierbij geldt een bandbreedte van minstens voldoen aan de autonome groei (circa 42.000 netto) en maximaal 130% plancapaciteit. Dit komt enerzijds door huishoudverdunning (steeds minder mensen per huishouden, waardoor er meer huizen voor zelfde aantal mensen nodig is) en door migratie naar stedelijke regio’s (binnen Nederland en binnen EU). Deze twee factoren zorgen elk voor ongeveer de helft van de vraag in de regio.

Mismatch tussen vraag en aanbod

De groei in de Regio Zwolle betreft grotendeels die van 1- en 2-persoonshuishoudens. Tegelijkertijd bestaat de woningvoorraad grotendeels uit ruime eengezinswoningen. Dat is een mismatch, zeker omdat die woningen regelmatig in woonwijken staan met een lager voorzieningen- en OV-aanbod, waar juist kleine, maar ook vergrijzende huishoudens behoefte aan hebben. In het Toekomstbeeld Wonen 2050 Regio Zwolle wordt dit uitgebreid toegelicht.

Wat we al hebben staan kan wel een impuls gebruiken

De nieuwbouwopgave is groot en staat op ons netvlies. Tegelijkertijd zijn meer dan 80% van de woningen die we in 2040 nodig hebben al lang gebouwd. De voorliggende opgave gaat dus voor verreweg het grootste deel over de aanpassingen die nodig zijn in de bestaande stedelijke gebieden.

Wat vinden we ervan?

Vraag faciliteren door meer woningaanbod

We moeten dus veel woningen bouwen in de regio. Daarbij staat differentiatie centraal: we willen vooral bouwen wat we nu nog niet of te weinig hebben: vooral kleine betaalbare huizen, dichtbij voorzieningen 4. Er liggen ook mogelijkheden in de bestaande voorraad om extra woningen te creëren uit transformatie.

Verdichten heeft de voorkeur

Om nieuwbouw de bestaande voorraad te laten helpen 3 kunnen we het beste bouwen binnen bestaand stedelijk gebied 1. Nieuwe uitbreidingen leggen vaak meer druk op klimaat- en mobiliteitssystemen en bestaande wijken hebben meestal niet zo veel aan investeringen in nieuwe buurten omdat ze niet dichtbij liggen. Sterker nog: ze zien vaak hun kansrijke inwoners naar die nieuwe wijken vertrekken.

Het Flevolandse deel van Regio Zwolle heeft hierin een specifieke positie. De hier voorziene groei van het aantal woningen in het kader van de Strategische Agenda Flevoland / mogelijke Lelylijn zullen overwegend in uitbreidingslocaties worden ontwikkeld. Deze worden wel in lijn met de ontwikkelprincipes gerealiseerd.

Met woningbouw als investeringsmotor de andere drie opgaven helpen 3

We vinden het randvoorwaardelijk dat nieuwbouw de bestaande voorraad vooruithelpt. Woningbouw is per definitie een kapitaalkrachtige investering die het liefst substantieel bijdraagt aan klimaat-, mobiliteit- en economische opgaven van zijn omgeving. Het betekent niet dat nieuwbouw alles moet betalen: er kan bijvoorbeeld gewerkt worden met een fonds waar plannen die aantoonbaar helpen bij de opgaven extra middelen kunnen krijgen om dit mogelijk te maken. Ook kunnen instrumenten zoals flexwoningen helpen bij deze opgave, bijvoorbeeld door als tijdelijk ‘schuifhuis’ te functioneren in een buurt waar dan gewerkt kan worden aan herstructurering, verdichting en verduurzaming.

... door te bouwen waar de mensen zijn.’



Waar zetten we op in?

Maximale bijdragen leveren met verstedelijking: we zetten de verstedelijkingsopgave in om te de bestaande omgeving zo veel mogelijk vooruit te helpen. De regionale aanpak is:

Zo veel mogelijk woningen binnen bestaand bebouwd gebied realiseren 1. Uit onderzoek blijkt dat de netto autonome groei daarbinnen past: verdeeld over de vitale kernen, de middelgrote kernen en Zwolle. Hierbij moet soms wel aan een aantal randvoorwaarden worden voldaan om daadwerkelijk tot realisatie over te kunnen gaan. Zoveel mogelijk betekent dat maatwerkoplossingen mogelijk zijn wanneer de grenzen hiervan bereikt zijn.

Toekomstbeeld Wonen 2050

Differentiatie van woonmilieu’s is een belangrijke doelstelling als het gaat om de verstedelijking van Regio Zwolle. In Toekomstbeeld Wonen 2050 dat wordt opgesteld worden deze verder uitgewerkt.

Plannen op de korte termijn (waarbij er binnen 5 jaar woningen worden opgeleverd, die niet allemaal binnen de bebouwde kom liggen) niet ter discussie stellen. Wel kijken we hoe die plannen beter kunnen aansluiten bij de 7 ontwikkelprincipes.

Plannen voor de middellange en lange termijn passen binnen een van de vijf ontwikkelprogramma’s. Zachte plannen van nu die goed aansluiten proberen we te versnellen. Zachte plannen die dat niet doen bewaren we als reserve. Zie ook de tabel op de volgende pagina.

Verdichten met menselijke maat, passend bij de lokale context 7. Het sturen op het bouwen aan warme harten betekent dat we ons moeten

gaan toeleggen op het verdichten met menselijke maat. Als we bouwen waar de mensen zijn, moeten we aansluiten bij de behoeftes die lokaal spelen. Dat betekent gebiedsspecifiek bouwen en een passend woonaanbod realiseren. Aansluitend op de veranderende bevolkingssamenstelling gaat het om compacter wonen, nabij voorzieningen, in hechte gemeenschappen. Dit vraagt maatwerk per kern, maar algemeen geldt voor verdichting met menselijke maat dat:

- het een impuls geeft aan de directe omgeving; de omliggende bebouwing ‘heeft er iets aan’
- het niet ten koste gaat van (de kwaliteit van) openbaar toegankelijk groen en klimaatadaptatie bevordert
- de bouwhoogte past in de omgeving

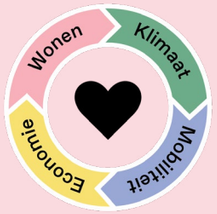
We verbeteren het functioneren van de woningmarkt en de leefbaarheid, zodat het zowel voor huidige als toekomstige bewoners mogelijk is een passende en aantrekkelijke woonplek te vinden ❹. We werken aan voldoende woningen, met een divers en betaalbaar woningaanbod in diverse woonmilieus, in kwalitatief goede en veilige leefomgevingen.

Vrijkomende agrarische bebouwing
Er zijn situaties waar een transformatie van VAB’s naar woonfunctie een goede oplossing kan zijn. Dit is geen onderdeel van de verstedelijkingsstrategie omdat het hier gaat om kleinschalige ontwikkelingen. De Provinciale Omgevingsvisies gaan hier nader op in. De ontwikkelprincipes zijn ook hier van toepassing.

Ambities woningbouw per subregio

	min.	woonagenda’s	max.
Flevoland	5.000	11.100	11.000
IJssel-Vechtdelta	4.000	5.000	7.000
Kop v/d Veluwe	4.000	7.500	9.300
Kop van Overijssel	3.750	3.750	6.000
Salland	3.000	3.000	5.500
Vechtdal	5.750	6.800	8.400
Zuidwest Drenthe	7.000	8.000	12.700
Zwolle	17.500	20.000	25.000
Totalen	50.000	65.150	84.900

Hoe helpt deze aanpak de andere opgaven? Bouwen waar de mensen zijn helpt...



... de klimaatopgaven door in bestaande buurten het startsein te geven voor klimaatadaptieve inrichting van de openbare ruimte.

... de mobiliteitsopgave door te bouwen op de juiste plekken. Dat verkleint de pendel en geven we mensen meer keuze nabij. En vice-versa: mobiliteitstransitie biedt ruimte voor woningbouw en vergroenen van bestaande woonmilieus.

... de economie door wonen en werken dichter bij elkaar te brengen en waar de arbeidsmarkt krap is en de bevolking vergrijst extra ruimte voor nieuwbouw te bieden daar. Door de juiste zonering (zie Economie) voorkomen we dat woningbouw bedrijfsleven in de weg zit.

Op gebiedsniveau, variërend van hoogstedelijk tot dorps, kan verdichting in onderstaande milieus plaatsvinden:



Stationsgebieden
Masterplan ontwikkeling waarin vastgoedontwikkeling en openbare ruimte samenhangend worden aangepakt.
Met focus op functiemenging en goede overstapmogelijkheden voor reizigers.



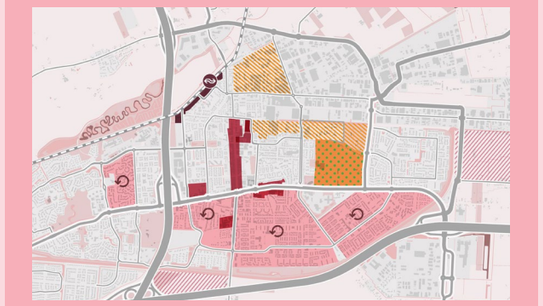
Transformatielocaties
Bijvoorbeeld harten van de wijk waar publieke partijen met maatschappelijk vastgoed aan de slag moeten. Of plekken waar een bedrijf niet goed meer past en een andere functie mogelijk wordt.

Herontwikkeling woongebieden
De aanpak is vaak een schuifoperatie: deze begint bijvoorbeeld bij collectieve oplossingen voor parkeervelden: vervangen door een mobiliteitshub, daardoor ontstaat ruimte voor groen & extra woningen. Ook door infrastructuur af te waarderen (van 50 naar 30 km/h) kan ruimte ontstaan langs ontsluitingswegen en koppen van buurtjes.

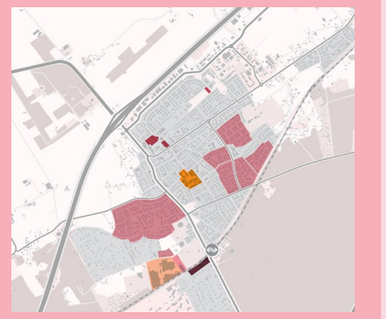


Herontwikkeling van werkgebied tot gemengd gebied
Een geleidelijke transformatie van industriegebied naar gemengde wijk, bijvoorbeeld in Rust, Reuring of Ruis.





Voorbeeld uit het onderzoek: Hoogeveen
Aanpak van stationsgebied, binnenstad en woonwijken. Uniek hier: naast betaalbare appartementen bij voorzieningen is het bouwen van groter en duurdere woningen ivm krapte op arbeidsmarkt strategisch.

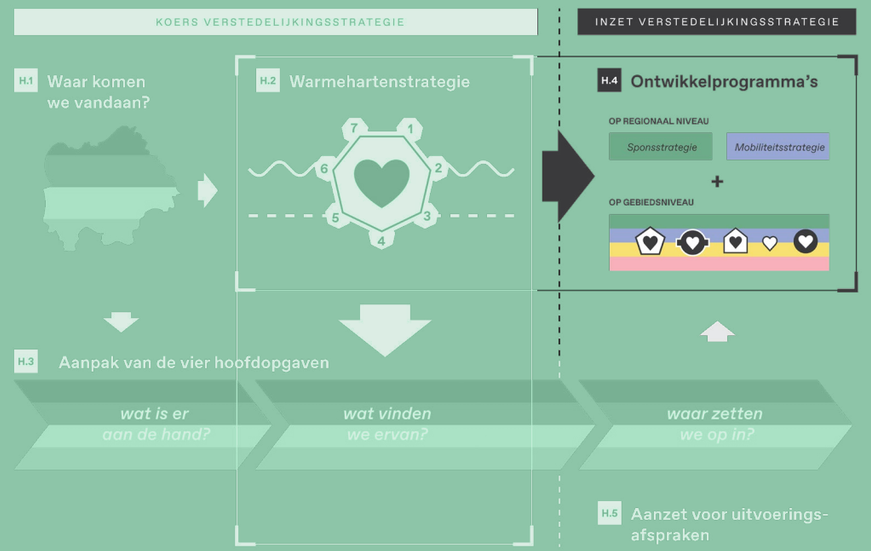


Voorbeeld uit het onderzoek: Wezep
Ook kleine kernen hebben ontwikkel-potentie nabij het dorpshart en rond een station.

4

Ontwikkelprogramma's

Integraal samenwerken aan gebieden en systemen



Integraal samenwerken aan gebieden & systemen

De ontwikkelprogramma's

Voor iedere hoofdopgave is in het voorafgaande hoofdstuk geschetst hoe ze bijdragen aan de drie anderen. Dit laat zien hoe de warmehartenstrategie leidt tot integrale oplossingen. De Warmehartenstrategie is van toepassing op alle bebouwde gebieden/kernen in de regio. De gehele woningbouwopgave landt voor een groot deel in een paar specifieke gebieden.

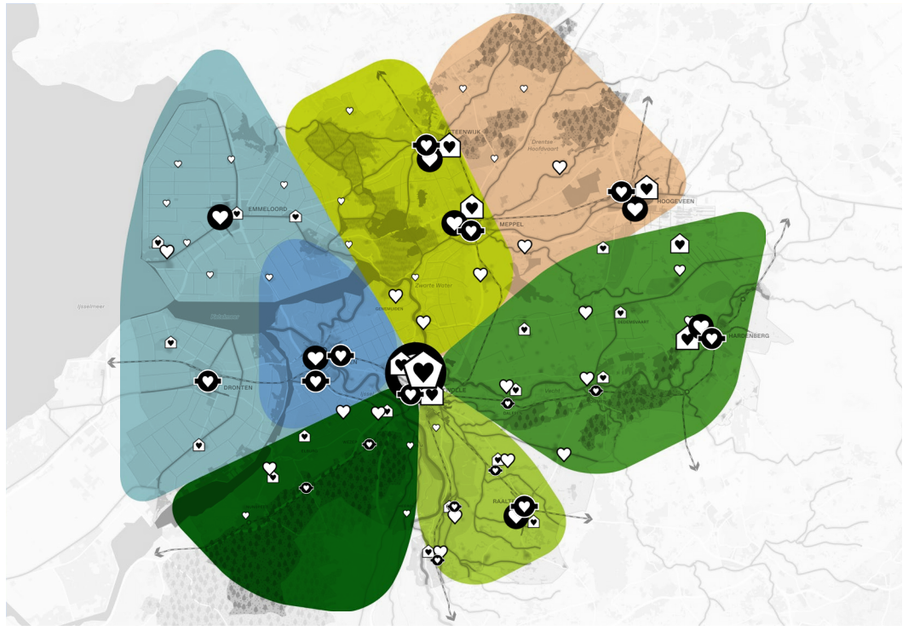
Voor deze gebieden hebben we vijf integrale ontwikkelprogamma's gedefinieerd, waar we gezamenlijk veel maatschappelijke meerwaarde willen bereiken. Om deze impact te verzilveren is het belangrijk hier afspraken over te maken tussen de gezamenlijke overheden. Deze vormen belangrijke concrete ruimtelijke ontwikkelingen richting 2040. Tegelijkertijd zijn ze niet nieuw: er zijn voor deze gebieden ook al plannen in wording en uitvoering.

Zoals eerder aangegeven heeft Flevoland, gezien de gemaakte afspraken met het Rijk, een aanvullende opgave als het gaat om de nationale woonopgave.

Integraal werken aan Warme Harten: vijf ontwikkelprogramma's voor gebieden
De programma's zijn erop gericht om de krachten te bundelen en dezelfde aanpak te hanteren. Daarom is het voorstel om hier ook gezamenlijk aan te werken om zo niet overal het wiel opnieuw uit te vinden, maar dezelfde methode te hanteren en die vervolgens op basis van gebiedseigen kenmerken verder uit te werken:

- Stedelijk Zwolle
- Karakteristieke stationsomgevingen
- Gezonde buurten
- Vitale kernen
- Krachtige binnensteden

In elke subregio ligt wel een gebied waar een van de ontwikkelprogramma's van toepassing is. Overal werken we aan Warme Harten door te verdichten in de bestaande stedelijke gebieden en dorpen ❶: voor specifieke gebieden wordt invulling gegeven aan de opgaven én de rijkdom en verscheidenheid van het landschap behouden ❼. Zo draagt iedereen bij aan de uitwerking van de verstedelijkingsstrategie.



▲ *Deze kaart geeft een indicatie van waar de vijf ontwikkelprogramma's voor gebieden van toepassing kunnen zijn en is niet bedoeld om nu al een definitieve selectie voor te stellen. De kaart laat zien dat er in alle subregio's gewerkt kan worden aan (een van) de programma's. In de uitwerking spreken we af wie waar meedoet.*

Systeemverandering voor een Klimaatadaptieve Delta: twee ontwikkelprogramma's op systeemniveau
Een Klimaatadaptieve Delta vraagt ook om veranderingen op systeemniveau ❷, waarbij we het water- en mobiliteitssysteem niet verder onder druk willen zetten. Dat vraagt om aanpak bij de bron. Voor water betekent dat zo veel mogelijk werken met natuurlijke oplossingen. Voor mobiliteit betekent het door gedragsverandering de mobiliteitsbehoefte zo duurzaam mogelijk te faciliteren.

Regionale sponsstrategie

Regionale mobiliteitsstrategie

In de uitwerking van de programma's brengen we onderlinge afhankelijkheid in beeld en spreken we af waar samenwerking een concrete meerwaarde biedt. Voor de programma's 'Stedelijk Zwolle' en 'Karakteristieke Stationsomgevingen' wordt waar mogelijk een eerste verkenning naar de noodzakelijke investeringen gedaan.



Stedelijk Zwolle:

Een Warmer hart voor de hele regio

De stad Zwolle biedt de regio een uniek stedelijk milieu. De potentie om zich daar verder in te ontwikkelen is groot. Deze ontwikkeling is de afgelopen jaren al ingezet met de Fundatie, de vele investeringen in en om het station, het innovatiecentrum Perron038 en diverse stedelijke woningbouwprojecten zoals de Kamperpoort, Kraanbolwerk en Wezenlanden. Binnenstedelijke locaties waar slimme combinaties van klimaat, wonen, stedelijke economie en nabijheid krachtig invulling hebben gekregen.

Wat moet er gebeuren & wat levert het op?
Door voort te bouwen op de Omgevingsvisie van de gemeente en de Ontwikkelvisie ‘Ons Stadshart van Morgen’ ontstaat samenhang in de aanpak van woningbouw, de mobiliteitstransitie, de stedelijke economie en natuurinclusieve, klimaatbestendige aanpak waar de hele regio van profiteert.

Het ontwikkelprogramma Stedelijk Zwolle is een stevige verdichting en vergroening van het historisch centrum, het stationsgebied en langs delen van de stedelijke ring. Deze toename stedelijkheid levert een bijzonder en uniek woonmilieu op voor de hele regio. Randvoorwaardelijk is dat de mobiliteitstransitie in Zwolle en in samenhang met de hele regio concreet en snel op gang komt. Daarin ligt een collectieve uitdaging.

Het verdichten in het Zwolse stadshart biedt de uitgelezen kans om de lokale woon-werk balans meer in evenwicht te brengen. Hiermee wordt nabijheid versterkt en verandert de mobiliteitsbehoefte. In een gemengd, compact milieu wordt meer gelopen en gefietst. Daarbij dragen parkeren op afstand, lagere normen, een snelheid van 30 km/h in bebouwde kom en een autoluwe binnenstad ook sterk aan bij. Dat vraagt om een sterk flankerend mobiliteitsbeleid en daadwerkelijk om mogelijkheden om afstand van de binnenstad de overstap te maken naar alternatief vervoer. Een veel lager autogebruik in het stadshart creëert daadwerkelijk ruimte voor vergroening, voor klimaatrobuuste oplossingen, met name langs historische waterstructuren en invalswegen: de royale klimaatdragers. Dankzij de klimaatingrepen wordt het een aantrekkelijk groen en stedelijk leefmilieu waarin fietsen en lopen het prettigste is.

Het nieuwe woningaanbod in het hart van de stad, bij het Station en op de flanken rondom de Stadsring geeft een kwaliteitsimpuls aan heel Zwolle en de regio. Wonen en leven in hoogstedelijk milieu wordt mogelijk, voor jong en oud. Een nieuw spectrum voor wonen en werken dient zich aan met groeikansen voor stedelijke economie. De kansen dat de regio talent meer en langer vasthoudt en de arbeidsmarkt in de regio verder verbreed nemen toe.

Waar de Spoorzone, het Stadshart en de Zwarte Waterallee alle potentie voor de korte termijn in zich meedragen dienen meer zachte kansen voor de langere termijn zich aan. De Ceintuurbaanzone verbindt complexe opgaven van de regionale mobiliteitstransitie, de regionale en lokale bereikbaarheid aan regionale voorzieningen als Isala, leisure en onderwijs. Juist hier kan Zwolle als Warm hart voor de regio verder groeien in samenhang hoge leefkwaliteit en een aantrekkelijk klimaatrobuust landschap met kansen voor een subregionale klimaataanpak. Deze Ceintuurbaanzone, zo volgt uit het onderliggende onderzoek, verbindt stad en regio naast de spoorzone en het historisch stadshart.

Governance
Gemeente Zwolle aan zet, samen met Rijksoverheid, Waterschap, provincie Overijssel

Bandbreedte stedelijke groei
15.000-25.000 woningen en 20.000 arbeidsplaatsen

KLIMAAT

Royale klimaatdragers:
Grotere ecologische verbindingen naar de stad, Snelle verbindingen naar landschap rondom de stad voor klimaat ecologie volksgezondheid en aantrekkelijke leefomgeving

Groene straten:
Meer ruimte voor vegetatie en water in het straatprofiel om bebouwde kom aantrekkelijker te maken voor fietsers, voetgangers en klimaatadaptatie.

Park/bos buurten:
Nieuwe ontwikkeling met focus op cimate adaptief en groen wonen.

Bestaand stadsgroen verbeteren:
Verbeteren en intensiveren van de kwaliteit van bestaand groen in de stad

MOBILITEIT

Vergroenen en verfijnen van stedelijke straten
Bepaalde wegen downgraden en snelheden verlagen zodat de hoofdwegen voor auto's veiliger kunnen worden met frequente oversteekplaatsen.

OV verbeteren:
Verbetering van de toegang tot het openbaar vervoer. Programma en faciliteiten toevoegen rondom ov knoppen

Geclusteerd parkeren:
Clusterparkeren in parkeerknooppunten bij binnenkomst in steden, waardoor autovrije straten ontstaan.

ECONOMIE

Reus gebieden:
In deze ruige gebieden wordt uitsluitend gewerkt. De grootschaligheid van het werklandschap en de bebouwing kan worden gecombineerd met klimaatadaptatie en energie opwekking

Ruig gebieden:
In deze ruige milieu's is de mogelijkheid om functies zoals sport en recreatie te combineren in onderbenutte plekken in combinatie met de aanwezige bedrijvigheid.

Ruis gebieden:
In de Ruis-zone wordt volop ruimte geboden aan het 'maken', logistiek en rommeligheid. Hier passen vrijere woonvormen die meer tolerantie van de omgeving vragen en in return dat ook aan buurfunctie bieden

Reuring gebieden:
Ruimte voor hoogstedelijke voorzieningen met ruime openingstijden die voor dynamiek en sociale veiligheid zorgen.

Rust gebieden:
Ruimte voor wonen, groen en kantoor werk.

WONEN

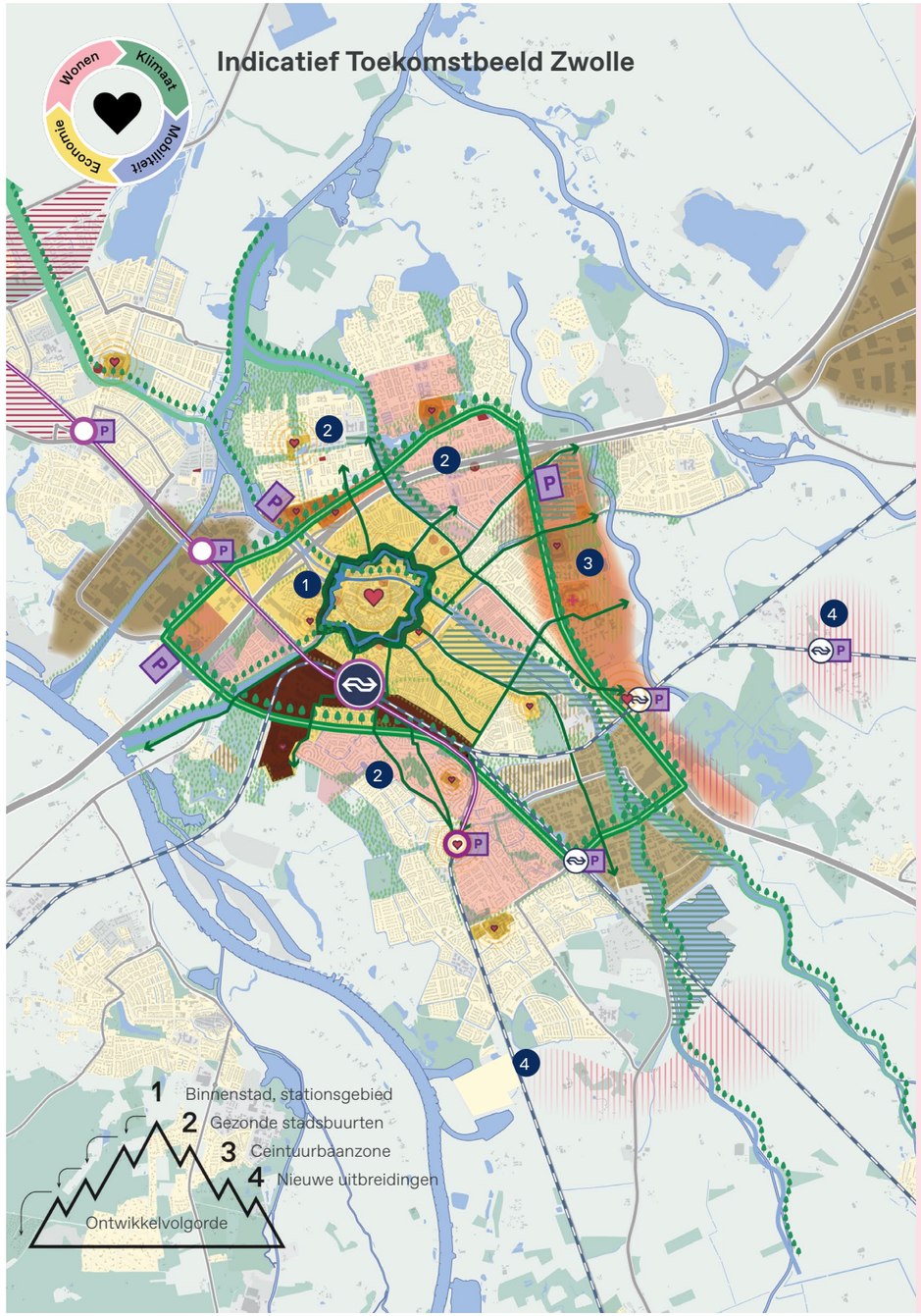
Stationsgebied:
Grote ontwikkeling met focus op verdichting en functiemenging: Stadsentree, parkeerknooppunt, meer voorzieningen, werken, voetgangersgebied

Herontwikkeling tot gemengd gebied:
Geleidelijke transformatie van industriegebied naar gemengde wijk: wonen + werken + voorzieningen + onderwijs

Revitalisatie locaties:
Vernieuwing bestaande wijken- Kleinschalige verdichting +10% van bestaande woningvoorraad

'Harde' uitbreidingslocatie:
Bestaande woningbouwplannen met een focus op het toevoegen van meer woningen samen met klimaatadaptieve maatregelen. Denk aan bosbuurt, parkbuurt, etc.

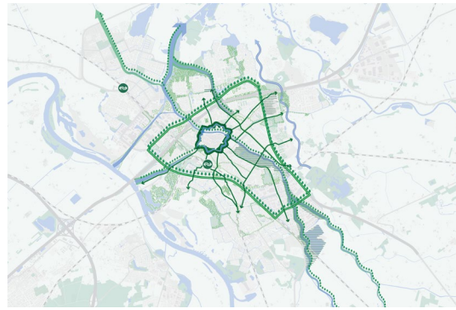
'Zoekgebied' uitbreidingslocaties
Gebieden met mogelijke focus op het toevoegen van meer woningen samen met klimaatadaptieve maatregelen. Denk aan bosbuurt, parkbuurt, etc.



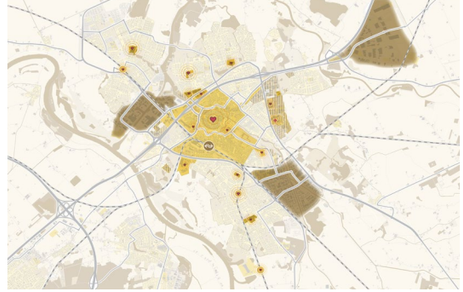
Bereid je voor op een integrale oplossing voor een gebied met meervoudige opgaven en kansen:
De Ceintuurbaanzone

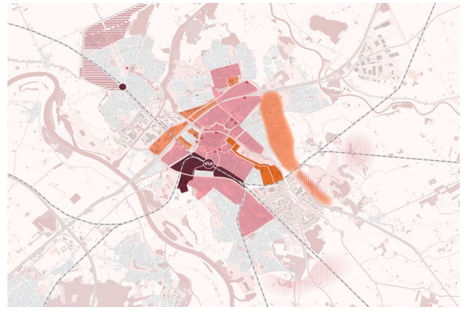
Binnen dit ontwikkelpakket is de Ceintuurbaanzone een cruciaal element voor de langere termijn. In de zone tussen de afrit Zwolle-Noord op de A28 en Marslanden komen de vier opgaven samen. Er liggen voor de gehele zone kansen om binnen dit multifunctionele gebied 5 duizend woningen toe te voegen, met behoud van de huidige omvang van werkgelegenheid. Eén van de voorwaarden voor succesvolle verstedelijking is dat het gebied volledig aangehecht raakt aan de bestaande stad en het omliggende waardevolle landschap. In het landschap ligt de mogelijke kans 'opgesloten' om een robuuste klimaatoplossing te realiseren voor de waterveiligheidsopgave vanuit de Sallandse weteringen voor de stad Zwolle. De huidige Westerveldse Aa kan worden (her)ontwikkeld als 'Oer-Vecht'.

De Ceintuurbaan zelf, als onderdeel van het hoofdwegennet (N35) met bovenregionale waarde, fungeert echter nu nog te veel als ruimtelijke barrière. Naar verwachting zal deze barrière nog verder toenemen door de opwaardering (verdubbeling) van de N35 tussen Zwolle en Almelo. Een toekomstbestendige oplossing voor deze weg is direct verbonden aan de invulling van de verstedelijkingspotentie van de Ceintuurbaanzone. Hiervoor is een verdiepende samenwerking tussen gemeente, Rijk, provincie, waterschap en private partijen (ondernemers, ontwikkelaars, vervoerders, corporaties, e.d.) essentieel, waarbij enerzijds de stedenbouwkundige ambities en anderzijds de (regionale) bereikbaarheid van functies (bijvoorbeeld Ziekenhuis Isala) en A28 meegewogen worden. Tegelijkertijd biedt de zone kansen voor maatregelen in de regionale mobiliteitstransitie (HUB's in combinatie met een HOV-knooppunt). Het MIRT onderzoek Bereikbaarheid Zwolle e.o. verschaft hiervoor de noodzakelijke inzichten en bijbehorende maatregelen.









▲ *Ontwerpend onderzoek naar de kansen in de stad Zwolle heeft per hoofdopgave mogelijkheden en kansen in kaart gebracht.*







Karakteristieke stationsomgevingen

Het uitgebreide spoornetwerk kan meer voor de regio betekenen dan het nu al doet, door bestemmingen en verblijfskwaliteit toe te voegen in de stationsomgevingen. Goede voorbeelden kennen we al, zoals de aanpassingen bij station Zwolle en de IQ-boulevard in Hardenberg, maar er is ook nog veel onderbenutte potentie.

Wat moet er gebeuren & wat levert het op?
Dit ontwikkelprogramma omvat de stationsgebieden van de middelgrote kernen in de regio, waar een stevige ontwikkeling mogelijk is, met focus op verdichting en functiemenging.

Het doel is om van deze gebieden karakteristieke (passend bij lokale identiteit) stadsentrees te maken, met ruimte voor voorzieningen, werk, woningen en vooral: verblijfskwaliteit voor voetganger en fietser.

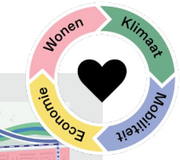
Om deze verblijfskwaliteit te realiseren zetten we in op vergroening: openbare ruimte met veel water en groen, passend is bij de biodiversiteitsdoelstellingen en klimaatadaptatie en -mitigatie.

Zo worden ze aantrekkelijk voor bewoners én bezoekers: belangrijk, zodat deze gebieden kunnen gaan helpen een betere woon-werkbalans in de regio te krijgen. Daarvoor bouwen we voort op subregionale triple helix-samenwerkingen: plekken om te werken en te leren. Deze economische activiteiten laten zich over het algemeen goed mengen met wonen. Een kans voor een woonmilieu aantrekkelijk voor kleine, uithuizige huishoudens (demografische trend).

Wie dichtbij het station woont, is minder afhankelijk van de auto en bedrijvigheid is multimodaal bereikbaar. Om hier te komen zijn soms strategische ingrepen in het huidige wegennet van de kern nodig (knijpen, knippen, omleiden).

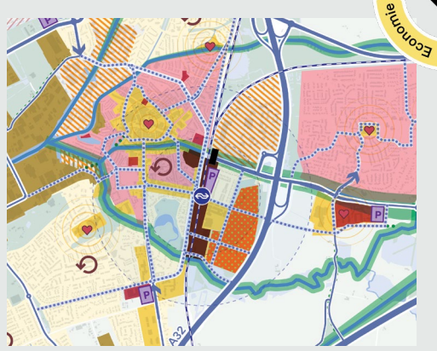
Ook vitale kernen met een station hebben aangegeven deel te willen nemen in dit programma. De wijze waarop krijgt een plek in de verder uitwerking van het programma.

Kortom, serieus werk maken van de ontwikkeling van deze stationsgebieden helpt de breedte aan opgaven die spelen in de kernen. De organisatie van deze knooppuntontwikkeling kent overeenkomsten (bestemmingen toevoegen en verblijfskwaliteit verhogen) – de vormgeving en type gebruikers zorgt voor interessante variatie. Door deze gebieden intensief te ontwikkelen benutten we bestaande investeringen in spoor, werken we aan economisch elan en verminderen we de autoafhankelijkheid van de regio als geheel.



Voorbeeld uit onderzoek: Stationsomgeving Meppel

Het onderwijspark Ezinge (met een internationale pabo) is een mooi voorbeeld van een (boven)regionale functie die gebruik maakt van de directe ligging aan het station. In de gebiedsvisie stationsgebied Meppel wordt ingezet op de kracht van dit intercitystation op een kwartier reistijd van Zwolle.



Door de combinatie van publieksfuncties, nieuwe woningen en werkgelegenheid nabij het station (in samenhang met het bedrijventerrein Blankenstein) wordt dit knooppunt een hartelijk welkom. Opgespannen tussen beide klimaatdragers de Hoogeveense Vaart en De Reest ontstaat een helder netwerk van wandel- en fietsroutes. De lommerrijke bomenlanen bieden een kapstok voor verdere gebiedsontwikkeling. Het autoverkeer wordt afgevangen in mobiliteitshubs waardoor de openbare ruimte autovrij kan worden. Het nieuwbouwproject De Kromme Elleboog laat zie hoe een parkeergarage mooi ingepakt kan worden met woningen. De barrièrewerking van spoor en snelweg wordt sterk verminderd. Het stationsgebied fungeert als schakel tussen oost en west; het ziekenhuis in groene Reestdal verbonden met theater Ogterop in het centrum.





Er zijn al veel grotere en kleinere bestaande woningbouwplannen die hieraan meedoen. Hier kan echter nog veel meer planvorming plaatsvinden, hier is samenwerking van de overheden onderling nodig – het is geen gemakkelijke opgave en vraagt een integrale aanpak. Om duidelijk te maken aan welk type ontwikkeling men kan denken zijn twee voorbeelden toegelicht: de IQ-boulevard in Hardenberg en het stationsgebied van Meppel.

Governance
Gemeentes aan zet, samen met Rijksoverheid (Rijkswaterstaat & Prorail), provincies

Bandbreedte stedelijke groei
In de 7 stationsgebieden van Steenwijk, Meppel, Hoogeveen, Hardenberg, Raalte, Kampen en Dronten is ruimte voor in totaal 9-12.000 woningen (exclusief de ruimte rond station Zwolle, zie Stedelijk Zwolle). Inclusief Zwolle en alle andere stations is de potentie hoger: 20-32.000 woningen en tot 20.000 arbeidsplaatsen

Zwolle



In het onderzoek voorafgaand aan deze verstedelijkingsstrategie zijn de kansen voor integrale ontwikkeling (klimaat, mobiliteit, economie en wonen) onderzocht van de onderstaande stationslocaties. Andere gebieden die interessant zijn om te onderzoeken zijn onder meer de stationsgebieden van 't Harde, Wezep, Ommen, Dalfsen, Heino, Olst, Wijhe.

Meppel



Kampen/IJsselmuiden



Kampen Zuid



Steenwijk



Hoogeveen



Dronten



Raalte



Hardenberg





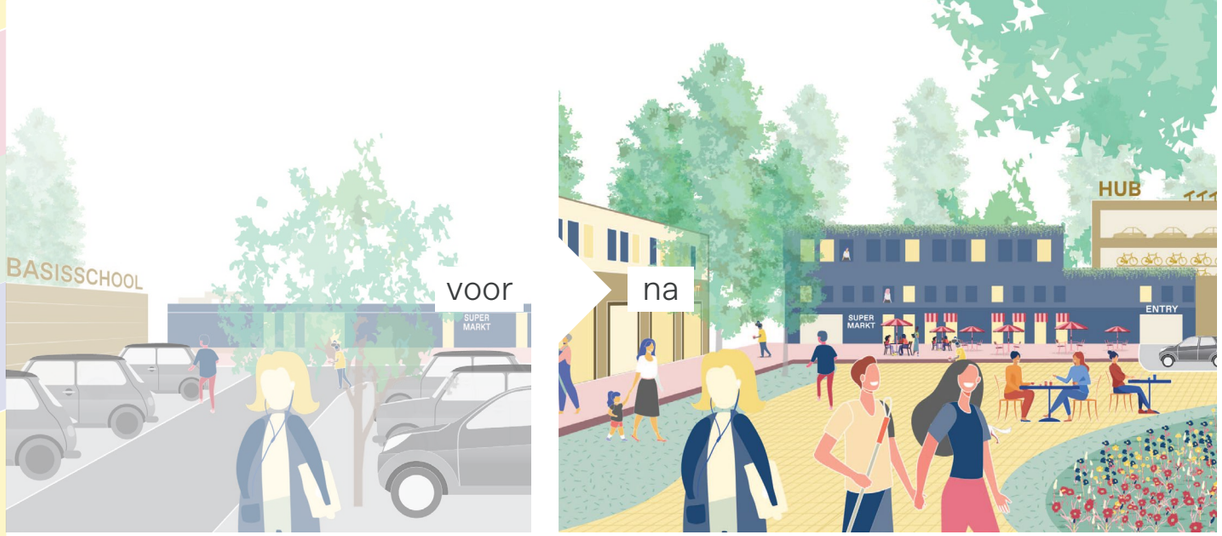




Voorbeeld: IQ Boulevard bij station Hardenberg

De IQ boulevard Hardenberg als boegbeeld van innovatie, hier bundelen ondernemers hun krachten. Er is uitwisseling tussen onderwijs en bedrijven. Lokaal en nationaal. Een stevig leer-werk milieu zo dicht bij het station. Met nieuwe woningen nabij voor starters en jongeren. Zo blijft kennis in de regio behouden. Dat is van cruciaal belang voor grote werkgevers als het ziekenhuis en Wavin. Ook andere (veelal familie)bedrijven hebben baat bij het versterken van het economisch profiel en weerbaarheid.

Het gezellige centrum aan de Vecht ligt op loopafstand via een nieuwe onderdoorgang onder het spoor. Het autoverkeer richting de binnenstad wordt al eerder opgevangen in een mobiliteitshub. Hiermee wordt een stimulans gegeven aan een gezonde mobiliteit. En laat dat nou goed aansluiten op het naastgelegen sport- en gezondheidspark. De IQ boulevard als 'etalage' van de DutchTechZone!





Gezonde buurten

Het grootste gedeelte van de woningvoorraad van 2040 staat er nu ook al. Grotendeels in woonbuurten die wel toe zijn aan een opfrisbeurt: ook deze moeten verduurzamen, vergroenen en klimaatadaptief worden. Differentiatie is hard nodig: betaalbare woningen voor 1-2-persoons huishoudens. We kunnen de woningbouwopgave inzetten om deze buurten gezond te krijgen in plaats van deze te bouwen in nieuwe uitleggebieden. Goede voorbeelden kennen we al, zoals in de Zwolse wijk Diezerpoort, maar veel buurten wachten nog op hun beurt.

Wat moet er gebeuren & wat levert het op?
Het ontwikkelprogramma “Gezonde buurten” gaat om het stimuleren van slimme herstructurering van met name naoorlogse woonbuurten. Het doel is om deze buurten te updaten naar de standaarden van nu, meer ruimte te bieden voor menging (passend binnen zonering ‘Rust’) en meekoppelkansen te verzilveren door in samenhang klimaatadaptatie en energietransitie op te pakken.

De aanpak is een schuifoperatie: deze begint bij collectieve oplossingen voor parkeervelden: vervangen door een hub met deelmobiliteit, daardoor ontstaat ruimte voor groen & extra woningen.

Deze woningen kunnen als ‘schuifruimte’ worden gebruikt voor bestaande inwoners, wanneer hun eigen woning wordt verduurzaamd. Zo krijgen we huishoudens in passendere woningen. Instrumenten zoals flexwoningen helpen bij deze opgave, bijvoorbeeld door als tijdelijk ‘schuifhuis’ te functioneren in een buurt waar dan gewerkt kan worden aan herstructurering, verdichting en verduurzaming. Ook maatschappelijke vastgoed (geclusterd publiek bezit) kan transformatie ruimte bieden, bijvoorbeeld voor meer werk in de wijk. Dat draagt weer bij aan het vergroten van kansen voor mensen nabij en dus verminderen van pendel en onbalans in het mobiliteitssysteem (aanpak bij de bron).

De verduurzaming en vergroening van bestaande buurten is onafwendbare opgave voor de komende decennia. Door hier een proactief, regionaal ontwikkelprogramma van te maken kunnen we het mes aan twee kanten laten snijden: meer woningen en betere buurten. Gemeentes kunnen veel van elkaars ervaringen leren. De effecten zijn in potentie groot: voor gezondheid, klimaatmitigatie, ontwikkelkansen van inwoners. Daarom een integrale opgave waar meerdere overheden een steentje aan kunnen bijdragen.

Er zijn al veel grotere en kleinere bestaande woningbouwplannen die hieraan meedoen. Hier kan echter nog veel meer planvorming plaatsvinden, hier is samenwerking van de overheden onderling nodig. Om duidelijk te maken aan welk type ontwikkeling men kan denken zijn is een voorbeelden toegelicht: een buurthub voor de Aa-landen in Zwolle.

Governance
Gemeentes aan zet, in onderlinge samenwerking, samen met provincies, waterschap, woningcorporaties

Bandbreedte stedelijke en economische groei woningen
De totale potentie schatten we op 0-5.000 woningen, gerekend met zo’n 10% toevoeging per buurt. Daarnaast biedt het veel mogelijkheden om de bestaande voorraad te transformeren en daarbij beter te laten aansluiten bij de lokale demografische behoefte (bijvoorbeeld door splitsen, optoppen). Potentiële economische groei is afhankelijk van hoe sterk daarop gestuurd wordt door gemeentes – neemt niet weg dat elke baan die in de eigen buurt kan worden ingevuld de druk op het mobiliteitssysteem verlaagt.



Voorbeeld uit onderzoek: de buurthub

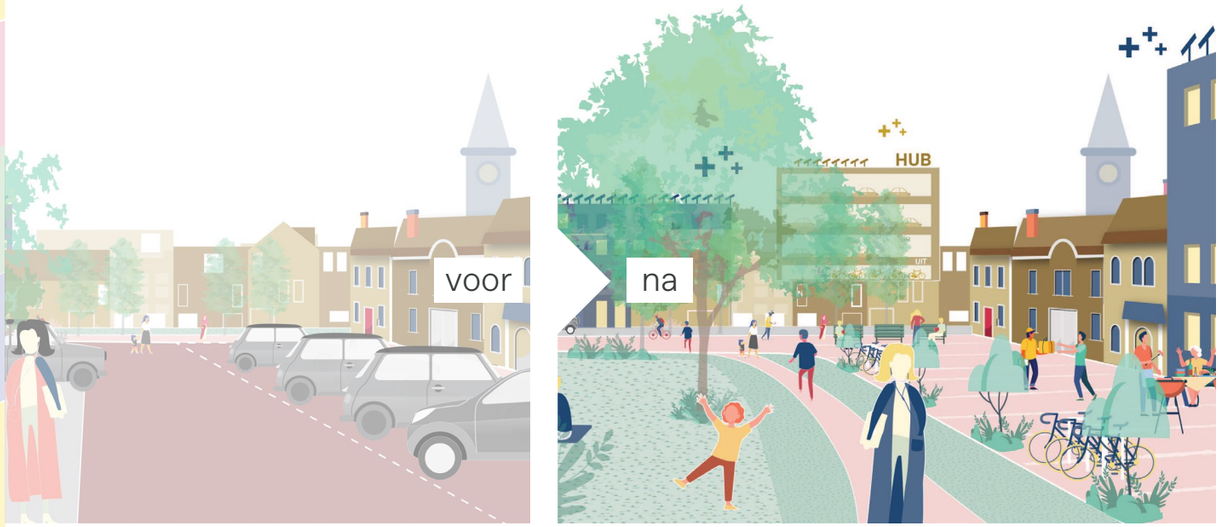
De groene jaren zeventig wijken met voornamelijk grondgebonden woningen zijn gewild. Doorstroming op de woningmarkt zit echter vast en de karakteristieke woonerven staan tegenwoordig vol met auto’s. Met de introductie van een centraal gelegen buurtgarage komen er parkeerplaatsen in de openbare ruimte vrij. Zo ontstaat er (weer) ruimte voor klimaatadaptatie, spel en ontmoeting en een paar extra woningen voor bijvoorbeeld senioren of jongeren uit de buurt. De hub faciliteert deelmobiliteit van auto’s en (bak)fietsen en biedt ook ruimte voor een pakketkluis en buurtbatterij. Deze centrale ontmoetingsplek zorgt bovendien voor meer reuring in de buurt. Met deze update is de naoorlogse woonwijk klaar voor de toekomst!

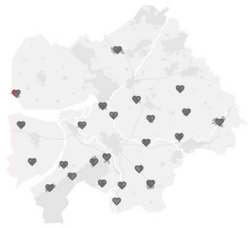


Krekenbuurt Zwolle



Voorbeeld van een gezamenlijke buurtgarage





Vitale dorpskernen

We zetten in op het bouwen waar de mensen zijn, het werken aan warme harten. De regio bestaat uit een sterrenhemel aan grotere en kleinere kernen die allemaal vitaal willen blijven: dat betekent bewoners vasthouden (door passende woningen), voldoende draagvlak voor voorzieningen en een aantrekkelijke klimaatbestendige openbare ruimte. Goede voorbeelden kennen we al, zoals de investeringen in het centrum van Dalfsen, Elburg en Ommen, maar nog veel kernen wachten op een integrale impuls.

Wat moet er gebeuren & wat levert het op?
Het ontwikkelprogramma “Vitale Dorpskernen” is voor alle kernen in de regio. Het gaat hier niet om grote absolute woningbouwproductie of werkgelegenheidsgroei, maar om een relatieve groei ten opzichte van de huidige omvang van de kern die noodzakelijk is om de kernen gezond te houden en te blijven bouwen voor eigen inwoners.

Het is belangrijk om de nieuwbouw zo veel mogelijk in het hart van de kern in te zetten, aantrekkelijk voor de eigen bevolking, minder voor de ‘import’, betaalbaar en compact voor lokale jongeren en ouderen. Het vasthouden van de jongeren draagt bij aan de vitaliteit en is goed voor het ondernemersklimaat: wie zich thuis voelt in het dorp wil daar ook in investeren.

Daarnaast is het belangrijk om te investeren in een prettige ontmoetingsplek in het hart van de kern. Door te inversteren in verouderde bedrijfslocaties bijvoorbeeld.
Daar maken we ruimte voor de mens, de auto’s houden we op afstand. Dit is met name bedoeld om de verblijfskwaliteit te verbeteren. Dit vraagt een lokale mobiliteitsstrategie.

Dit ontwikkelprogramma is voornamelijk bedoeld om samenwerking tussen buurgemeenten te bevorderen. Gemeenten zoeken naar slagkracht om tegengas te geven aan ontwikkelende partijen. Samenwerken en het versterken van ambtelijke organisaties op gebied van kennis en kunde biedt kansen: als de buurman er hetzelfde instaat als jijzelf kan je samen sterker worden.



Vitale kern L - Wezep,
Ommen,
Dalfsen,
etc...



Vitale kern M - Hasselt,
Elburg,
Dedemsvaart,
etc...



Vitale kern S - Balkbrug,
Ruinen,
Vollenhove,
etc...

In het onderzoek is naar voren gekomen dat er in de Vitale Kernen ook veel variëteit zit: van kleinere, middelgrote tot grotere vitale kernen, die elk een ander accent in de aanpak vragen. Wezep, Hasselt en Balkbrug zijn als ‘typische’ voorbeelden verder onderzocht.

Als iedereen op dezelfde manier de 7 ontwikkelprincipes hanteert, zijn we betrouwbaar als één overheid en kunnen we een hoge kwaliteitsstandaard aanhouden en voorkomen we onderlinge concurrentie of afwenteling.

Er zijn al veel grotere en kleinere bestaande woningbouwplannen die hieraan meedoen. Het zijn vaak kleine, maar zeer strategische plannen die voorzien in een lokale behoefte. Voorbeeld hiervan is hoe je jongeren kunt vasthouden in het dorp en senioren prettig oud kan laten worden.

Governance
Gemeentes aan zet, in onderlinge samenwerking, samen met provincies en waterschap

Bandbreedte stedelijke groei
Uit onderzoek is gebleken dat er in de periode tot 2040 een toevoeging met 5% per kern binnen de bestaande bebouwing kan plaatsvinden. In de woningbouwaantallen is daarom rekening gehouden met een toename van minimaal 10.000- 12.000. Zo zorgen we in ieder geval dat de populatie in de kernen niet afneemt. Economische groeipotentie is zeer lokaal bepaald.

Voorbeeld uit onderzoek: Slim bouwen voor jonge doelgroepen



Hoe houden we de dorpen en kleine stadjes in de regio vitaal?

We willen jongeren vasthouden en senioren prettig oud laten worden. Nieuwe woningen worden echter vaak gekocht door mensen met diepere zakken van buiten. Laten we daarom betaalbare kleinere woningen middenin de dorpsgemeenschap bouwen, tussen ‘brink en bakker’. Deze woningen zijn minder interessant voor ‘import’ en zijn meteen ook een impuls om het centrum groen (klimaatbestendig) en voetgangersvriendelijk (autoluw) in te richten.







Krachtige binnensteden

In middelgrote en vitale kernen is vaak een centrumgebied voor dagelijkse voorzieningen voor inwoners van het dorp of landelijk gebied. Deze voorzieningen zijn van groot belang voor lokale identiteit en een voldoende voorzieningenniveau op subregionaal niveau. Een krachtige winkelstraat behouden voor de toekomst vraagt inzet van zowel private als publieke partijen. Daarbij is het vaak balanceren tussen ideeën over autobereikbaarheid en verblijfskwaliteit. Het is mogelijk om daar een goede balans in te vinden. Goede voorbeelden kennen we al, zoals de investeringen in het centrum van Hoogeveen, maar nog veel kernen wachten op een integrale impuls.

Wat moet er gebeuren & wat levert het op?
Het ontwikkelprogramma “Krachtige Binnensteden” is voor alle kernen met een voorzieningencentrum. Zo’n winkelgebied heeft een groter verzorgingsgebied en moet afwegingen maken tussen bereikbaarheid voor ondernemers en verblijfskwaliteit.

Deze gebieden hebben vaak veel parkeerruimte en verharding. De aanpak start dan ook met een strategische mobiliteitsstrategie, waarbij er zo veel mogelijk geconcentreerd op een handige plek geparkeerd wordt. De winkelstraat kan zo autovrij en klimaatadaptief worden ingericht.

Dit ontwikkelprogramma is voornamelijk bedoeld om kennis en ervaring uit te wisselen. Veranderingen in centrumgebieden met veel stakeholders en een mobiliteitsaanpak vraagt een goede samenwerking tussen overheden onderling.


Binnenstad Kampen


Binnenstad Dronten


Binnenstad Hardenberg



Binnenstad Hoogeveen


Binnenstad Meppel


Binnenstad Raalte


Binnenstad Steenwijk

Uit verkennend onderzoek is naar voren gekomen dat er in veel binnensteden en stadscentra ruimte kansen liggen om de bestaande ruimte, voorzieningen, groen en mobiliteitsstructuren beter te benutten. Bovenstaande kaarten maken deze kansen inzichtelijk en laten zien dat centra nog krachtiger kunnen worden.

Een gezamenlijk leerprogramma op het vlak van slimme mobiliteitsstrategieën (proeven met deelauto’s, hubs, autoluwe zones, 30 km/h) kan de kern van de samenwerking vormen.

Governance
Gemeentes aan zet, in onderlinge samenwerking, samen met provincies en waterschap

Bandbreedte stedelijke groei
Een deel van de binnenstedelijke toevoeging van woningen per kern kan in deze gebieden landen. Ook is een aantrekkelijkere openbare ruimte goed voor de omzet van lokale ondernemers.





Voorbeeld uit onderzoek: Klimaatstraat Dalfsen

De gemeente Dalfsen kiest ervoor om een deel van het centrum in te richten als aantrekkelijk winkel-verblijfsgebied, zonder auto’s en met maximale ruimte voor voetgangers en fietsers. Hierdoor ontstaat er veel ruimte om te vergroenen, ontmoetingsplekken te creëren en het water een zichtbare plek in het straatbeeld te geven: een ‘klimaatwinkelstraat’. ‘Autovrij is mogelijk, waarbij de bestaande parkeervoorzieningen op loopafstand beter benut gaan worden en gedeeltelijk anders worden gesitueerd. Fietsers- en voetgangers krijgen primaat’.

Regionale sponsstrategie

De regio heeft uitgesproken een klimaatbestendige groeiregio te willen zijn (NOVI-gebied Zwolle). Deze verstedelijkings-strategie heeft systeemoplossingen nodig in het klimaat- en watersysteem om succesvol te kunnen worden gerealiseerd.

In lijn met de Ontwikkelprincipes hebben natuurlijke oplossingen de voorkeur. Daarmee kan de sponsstrategie ook het ecologisch netwerk helpen versterken en gebiedseigen landschappelijke verschillen accentueren. Om het systeem als geheel bij een veranderend klimaat robuust te krijgen en te houden, zijn gebiedsgerichte maatregelen nodig op drie schaalniveau's: lokaal, regionaal en nationaal.

Lokaal: iedere gebiedsontwikkeling dient bij te dragen aan de sponswerking van het gebied en directe omgeving.

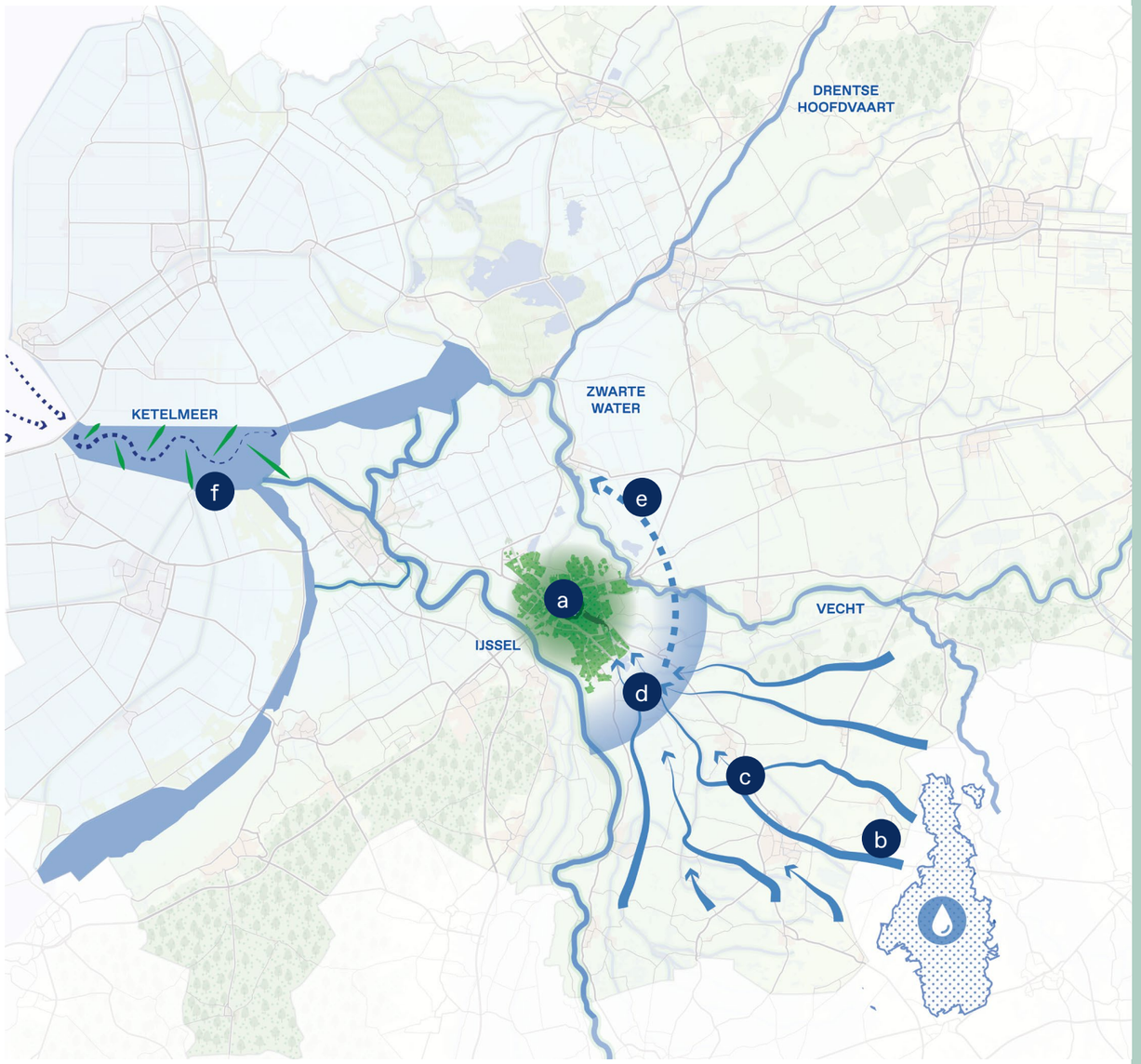
Nationaal: staat de IJssel-Vechtdelta natuurlijk niet op zichzelf. Het watersysteem is nauw verbonden met de afvoerverdeling over Rijntakken, het peilniveau in het IJsselmeer en de zeespiegelstijging. Bij afwegingen op dit niveau zullen de belangen van deze strategie en regio mee worden genomen vanwege de grote invloed op de regionale opgaven.

Met maatregelen op deze twee schaalniveaus komen we een heel eind. Tegelijkertijd blijft er nog een flinke **regionale opgave**. Hoe kunnen we de lokale, nationale en regionale opgaven met elkaar verbinden. Waar zitten de samenhangende mogelijke oplossingsrichtingen vanuit de principes van vasthouden, vertragen, besparen en meervoudig benutten van (drink) water? Dit geldt voor de hele regio.
Daarnaast zien we dat Zwolle een 'flessenhals' in het watersysteem vormt. Vergelijkbaar met de mobiliteitsopgave: alles culmineert in Zwolle. De regionale waterafvoer gaat op dit moment dwars door deze stad. Het watersysteem staat in open verbinding met IJsselmeer en Vecht en is daardoor kwetsbaar bij extreme omstandigheden. Het stedelijk gebied in Zwolle wordt beschermd door dijken, maar in het geval van hoogwater door piekafvoer vanuit de Sallandse Weteringen en een hoge waterstand (opstuw) van het IJsselmeer wordt de druk op de dijken snel (te) hoog. Dit kan niet alleen lokaal of met een enkele maatregel worden opgelost.

Het vraagt om een samenhangend pakket van ingrepen op verschillende plekken in de regio. Daarbij kun je denken aan de volgende mogelijke oplossingsrichtingen:

a. Meer ruimte voor water lokaal in Zwolle: met de schaalsprong 'Stedelijker Zwolle' zetten we maximaal in op groen-blauwe netwerken en ruimte voor piekberging. Met het verruimen van waterlopen wordt lokaal maximaal ruimte geboden voor de opvang van piekbuien, periodes van droogte, hittestress en piekafvoer. Dit sluit aan op de ontwikkeling van de het watercasco zoals opgenomen in de Zwolse Omgevingsvisie.
b. Op de Sallandse Heuvelrug elke druppel zo hoog mogelijk vasthouden: het vertragen van de afvoer. Ook belangrijk voor de watervoorziening voor natuur en landbouw.
c. De afvoer van de Sallandse Weteringen vertragen door waterkundige aanpassingen
d. Retentiegebied toevoegen vóór het water in Zwolle komt (combineren met recreatie)
e. Een bypass in de vorm van "De Nieuwe Vecht" – die waterafvoer van de weteringen om Zwolle heen leidt
f. Golfoploop uit het IJsselmeergebied remmen met vooroevers in het Ketelmeer

Deze investeringen vergroten de klimaatrobuustheid van de hele regio, verhogen de waterveiligheid en beperken wateroverlast, hittestress en droogte. Ze bieden kans om hiermee de verschillende karakters binnen de regio te versterken, op basis van een gebiedsbiografie. Daarnaast bieden ze ook meekoppelkansen op andere thema's.



In een volgende stap zal deze sponsstrategie verder uitgewerkt worden. Dit is een gezamenlijke opgave waar alle in deze verstedelijkingsstrategie betrokken partijen voor staan: waterschappen, provincies, rijk en de betreffende gemeenten. Dit zal in samenhang met het NOVI-gebied, Deltaprogramma en de gebiedsuitwerkingen van het NPLG (Nationaal Programma Landelijk Gebied) dienen plaats te vinden.

Regionale mobiliteitsstrategie

De regio wil stedelijke en economische groei faciliteren en tegelijkertijd de bereikbaarheid op peil houden. Door de relatief sterke auto-afhankelijkheid van delen van de regio en de concentratie van werk en voorzieningen in Zwolle staat de bereikbaarheid onder druk. Met de voorgaande ontwikkelprogramma's komen we een heel eind. Tegelijkertijd blijven we zien dat de problemen in 'flessenhals Zwolle' daarbij niet volledig opgelost worden. Dit is vergelijkbaar met de wateropgave: "er stroomt veel door de stad heen".

Dit is de centrale opgave van de Regionale Mobiliteitsstrategie. Ook dit is een samenhangend maatregelenpakket: het zoet en het zuur moet hierin beiden vertegenwoordigd zijn. Deze ingrepen zijn niet alleen goed voor de mobiliteitsopgave, maar is ook nodig om ruimte te bieden voor de klimaat, economie en woningbouwopgave.

Deze mobiliteitsstrategie is volledig gericht op de mobiliteitstransitie naar meer actieve en schone vormen van vervoer die ook minder plek innemen. Daarbij is sterke samenhang tussen waar we nieuwe woningen bouwen: in het verstedelijkt gebied bouwen verhoogt de dichtheid en nabijheid waardoor een ander mobiliteitsgedrag mogelijk en aantrekkelijk wordt (meer lopen en fietsen door bestemmingen nabij en draagvlak voor OV). Dit noemen we ook wel de 'virtueuze' cirkel.

Daarnaast zijn er de volgende strategische investeringen nodig om aan het mobiliteitssysteem om de transitie te versnellen:

- Versterken OV-bereikbaarheid door HOV-bus in combinatie met de hubstrategie & intensiever gebruik van het bestaande spoor (benutten en waar noodzakelijk ook capaciteitsuitbreiding)
- Inzetten op een regionale hub-strategie (realisatie van herkomst- en bestemmingsmobihubs)
- Regionale afspraken ten aanzien van parkeerbeleid (betaald bezoekersparkeren rondom voorzieningen en werken) en parkeren op afstand. Uitgangspunt hierbij is maatwerk en passend bij de lokale situatie
- Toevoegen van aantrekkelijke en kwalitatieve ontbrekende schakels voor fiets en voetganger rondom hubs, OV-knopen en belangrijke bestemmingen (last-mile via fiets/voet)
- Verder invoeren van het principe van 30 km/uur, in combinatie met het op specifieke locaties afwaarderen van weg-infrastructuur binnen bebouwd gebied ook om ruimte vrij te maken voor verstedelijking en (extra) kwaliteit voor fiets en lopen
- Inzetten op deelmobiliteit, communicatie en werkgeversbenadering in combinatie met inzetten op slimme (Smart) mobiliteit
- Logistieke transitie: stads distributie (minder en schoon, Zero Emissie zones) en vervoer via water en spoor

Uitwerking opgave voor de stad Zwolle en omgeving

- MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Zwolle en omgeving -

Momenteel wordt door Rijk, Provincie, Zwolle en buurgemeenten gewerkt aan het MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Zwolle en omgeving. Dit onderzoek geeft inzicht in de concrete uitwerking van de mobiliteitstransitie voor Zwolle en omgeving.

Zwolle is namelijk de draaischijf in de mobiliteit en bereikbaarheid van de regio. De auto, de trein, de bus, veel routes lopen langs, door of in- en uit Zwolle. Een verdere toename van automobiliteit brengt toenemende file in de regio met zich mee en heeft ook impact op de doorstroming van de A28. Potentieel langere reistijden en afnemende doorstroming zorgen voor waardeverlies voor economie en leefbaarheid, in de regio én in Zwolle. De vele ontwikkelingen op en langs de ring van Zwolle dragen bij aan verstedelijking, aan meer nabijheid.

De mobiliteitsstrategie zet in op een mobiliteitstransitie, waarbij geïnvesteerd wordt in fiets en OV aangevuld met lokale benuttingsmaatregelen voor de auto. Grootschalige infrastructuuringrepen voor de auto worden hiermee voorkomen. In lijn met de mobiliteitstransitie zijn maatregelen voor de aanpak van bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgaven noodzakelijk. Het MIRT-gebiedsonderzoek is eind 2022 gereed en zal resulteren in een maatregelenpakket voor de middellange (2030) en lange termijn (2040) in combinatie met de verstedelijkingskeuzes, waarbij ook huidige (lopende initiatieven) worden meegenomen. Dit maatregelenpakket zal zich met name richten op de fiets en OV investeringen in aanvulling met een hub-strategie en het bijbehorende flankerend beleid (parkeren en werkgeversaanpak)

Binnen het MIRT - Onderzoek is ook gekeken naar de impact van de komst van de Lelylijn en de invoering van Betalen naar Gebruik. Uitkomsten hiervan zullen meegenomen worden in het adaptieve ontwikkelpad Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle.

Overzicht ontwikkelprogramma's

De systeemopgaven

Regionale Mobiliteitsstrategie

Hierover worden afspraken gemaakt in het kader van de Mobiliteitsstrategie als onderdeel van het Gebiedsgericht MIRT Onderzoek Zwolle en omgeving.

Regionale Sponsstrategie

In een volgende stap zal deze sponsstrategie verder uitgewerkt worden. Dit is een gezamenlijke opgave waar alle in deze verstedelijkingsstrategie betrokken partijen voor staan: waterschappen, provincies, rijk en de betreffende gemeenten. Dit zal in samenhang met het NOVI-gebied en de gebiedsuitwerkingen van het NPLG (Nationaal Programma Landelijk Gebied) dienen plaats te vinden.

De gebiedsontwikkelingsprogramma's

Stedelijk Zwolle

Kwalitatieve schaalsprong waarin de vier hoofdopgaven van klimaatbestendig, mobiliteitstransitie, stedelijke economie en woonmilieu worden gecombineerd.

Totaal:
15 - 25 duizend woningen
tot 20 duizend banen

Vraagt samenwerking tussen Zwolle, provincie, waterschap en Rijk

Karakteristieke Stationsomgevingen

Omvat de stationsgebieden van de middelgrote kernen in de regio, waar een stevige ontwikkeling mogelijk is, met focus op verdichting en functiemenging en verblijfskwaliteit voor voetganger en fietser.

Onderdeel daarvan zijn:
9 - 12 duizend woningen
tot 7 duizend banen

Vraagt samenwerking tussen de gemeenten (Dronten, Kampen, Steenwijk, Meppel, Hoogeveen, Hardenberg en Raalte), de vier provincies en waterschappen, betrokken vervoerders en Rijk

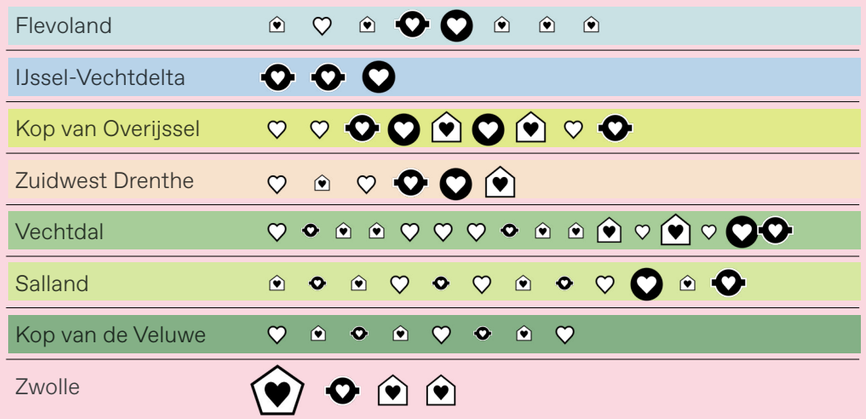
Gezonde Buurten

Verduurzaming, vergroening en update van woonbuurten (focus op jaren '50-80) met behulp van verdichting.

Onderdeel hiervan zijn:
9 - 12 duizend woningen
tot 7 duizend banen

Vraagt samenwerking tussen betreffende gemeenten, hun provincies, waterschappen en Rijk

Ontwikkelprogramma's per subregio



Vitale Kernen

Omvat alle kernen in de regio. Door nieuwbouw te plegen met aandacht voor lokale identiteit, vitaliteit en klimaatopgaven.

Onderdeel daarvan zijn:
10 - 12 duizend woningen
tot 3.200 banen

Vraagt samenwerking tussen de betreffende gemeenten, de vier provincies, waterschappen en Rijk

Krachtige Binnensteden

Dit programma kent een sterke overlap met de Karakteristieke Stationsomgevingen en Vitale Kernen.

Indien de afspraken daarover minder vergaand zijn zou dit programma als alternatief kunnen dienen. Gezien de overlap geven we hier nu geen aantallen bij, om verwarring te voorkomen.

Indicatief overzicht plancapaciteit

Ontwikkelprogramma's	Woningbouw min.	Woningbouw max.	Werkgelegenheid max.
Stedelijk Zwolle	15.000	25.000	20.000
Karakteristieke Stationsomgevingen*	9.000	12.000	7.000
Vitale Kernen	10.000	12.000	3.200
Gezonde Buurten	7.000	12.000	4.500
Krachtige Binnensteden			

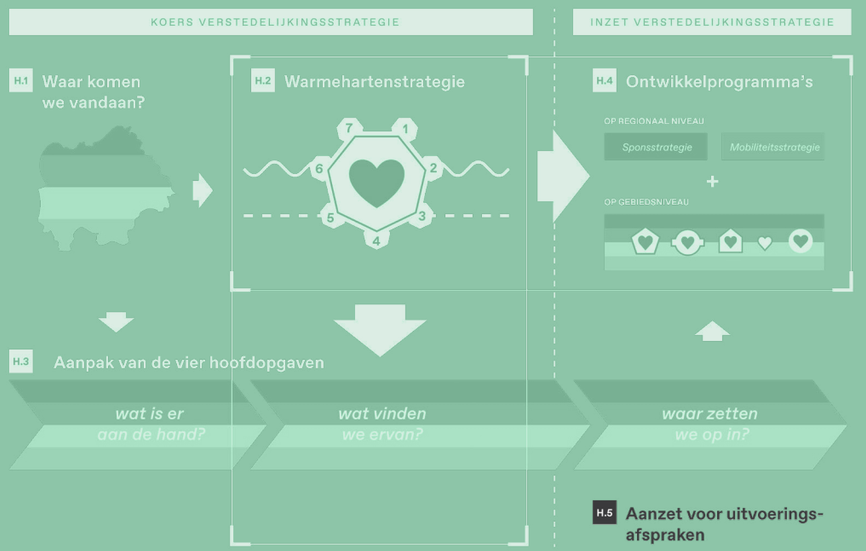
*) Plannen binnen 800m van een station in Dronten, Kampen, Steenwijk, Meppel, Hoogeveen, Hardenberg en Raalte



5

Aanzet voor uitvoeringsafspraken

Samen verder werken



Samen verder werken

Met de verstedelijkingsstrategie grensoverschrijdend samenwerken aan een klimaatadaptieve invulling van de regionale groeiopgaven van wonen en werken.

Deze verstedelijkingsstrategie geeft de ambitie en richting van de regio Zwolle voor zijn verstedelijkingsopgaven tot 2040. De verstedelijkingsstrategie biedt de basis voor nadere uitwerking en programmering.

De succesvolle realisatie van de strategie is afhankelijk van samenwerking tussen alle betrokken overheden in Regio Zwolle. Met de Verstedelijkingsstrategie is een belangrijk fundament onder deze samenwerking gelegd. Deze moet nu verder worden uitgebouwd en verstevigd in het kader van de ruimtelijke uitwerking en de programmering. Met een regio die zich uitstrekt over vier provincies, vier waterschappen en 22 gemeenten is het evident dat grensoverschrijdende samenwerking randvoorwaardelijk is.

In het nationale programma NOVEX heeft het Rijk hiervoor een eerste aanzet gegeven, door de regio aan te wijzen als NOVEX-gebied. De provincies in de regio gaan aan de slag met het leggen van de ruimtelijke puzzel op basis van 26 rijksprogramma's met impact op de fysieke leegomgeving. De NOVEX gebieden, waaronder Regio Zwolle, maar ook de Lelylijn hebbe hierin speciale rijksaandacht als gebieden waar complexe opgaven samenkomen en samen aangepakt worden. De verstedelijkingsstrategie biedt hierin een het waardevolle samenwerkingskader. Tegelijkertijd biedt de fase van de ruimtelijke puzzel de kans om meer dan nu, de relatie te leggen naar de overige programma's op provinciaal of landelijk niveau, zoals het Nationaal Programma Landelijk Gebied.

De volgende stap is het opstellen van een gezamenlijke uitvoeringsstrategie, waarin wordt geborgd dat de collectieve ambities worden waargemaakt. In deze strategie wordt tevens de wijze waarop we binnen de regio omgaan met de ontwikkelprincipes verder uitgewerkt waarbij voldoende ruimte voor maatwerk en uitvoeringskracht wordt gecreëerd.

De bestuurders van de betrokken partijen verbinden zich aan de strategie en spannen zich gezamenlijk in om deze strategie verder uit werken en te implementeren in hun beleid, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheid. Partijen spreken elkaar aan indien beslissingen genomen worden die niet rijmen met de strategie en de daarin vastgelegde uitgangspunten en principes.

Werken in programma's
Voor de uitwerking van de verstedelijkingsstrategie zijn in hoofdstuk 4 vijf programma's voorgesteld. Binnen de regio en tussen regio en Rijk worden in het ontwikkelpad nadere afspraken gemaakt over ambities, randvoorwaarden, planning en investeringen. Dit ontwikkelpad bevat de belangrijke keuzemomenten, kantelpunten en raakvlakprojecten en vormt de basis voor de verstedelijkingsafspraken voor de regio Zwolle en het MIRT-maatregelenpakket.

In de uitwerking van de programma's brengen we onderlinge afhankelijkheid in beeld en spreken we af waar samenwerking een concrete meerwaarde biedt.

Woningbouwprogrammering
Ten behoeve van het ontwikkelpad wordt een concrete lijst opgesteld met woningbouwplannen gekoppeld aan planning en investeringen.

Regionale mobiliteitsstrategie
In de verstedelijkingsstrategie is een regionale mobiliteitsstrategie opgenomen. Dit is een tussenstap in het gebiedsgericht MIRT-onderzoek Zwolle en omgeving. Het MIRT-onderzoek wordt verder uitgewerkt tot een maatregelenpakket. Uitvoering hiervan vormt een randvoorwaarde voor de totstandkoming van de mobiliteitstransitie, noodzakelijk om Zwolle e.o. bereikbaar te houden in combinatie met de toename van minimaal 50.000 woningen. Eind 2022 wordt een maatregelpakket vastgesteld om te komen tot deze regionale mobiliteitstransitie.

Klimaatadaptieve regio
In de rapportage Klimaatadaptief ruimtelijk ontwikkelen Regio Zwolle zijn de uitgangspunten voor de verstedelijkingsopgave vanuit het bodem- en watersysteem en klimaatadaptatie en de randvoorwaarden die daaruit volgen voor verstedelijking in onze regio weergegeven. Naast uitgangspunten en randvoorwaarden zien we ook veel kansen om integraal te werken aan de klimaatopgave, het versterken van groen-blauwe structuren en biodiversiteit en de verstedelijkingsopgave. Groen-blauwe structuren kunnen de verstedelijkingsopgave versterken door de (verdere) ontwikkeling van natuur- en recreatiegebieden en door toevoeging van ruimtelijke kwaliteit en verbetering van het leefklimaat. Andersom kan de verstedelijkingsopgave een belangrijke rol spelen in het klimaatbestendig maken van de regio. In een volgende stap worden de raakvlakken in beeld gebracht en vertaald naar concrete kansen en een ruimtelijke vertaling.

Met de 'Regionale sponsstrategie' zoals genoemd in de programmatische benadering wordt op systeemniveau ingezet om de klimaatrobuustheid en waterveiligheid van de regio te vergroten én flexibiliteit te houden voor het landelijk watersysteem lange termijn. Daarnaast biedt deze meekoppelkansen op andere thema's.

Relatie andere landelijke programma's
In de uitvoeringsstrategie van wordt daar waar relevant de verbinding gemaakt naar andere landelijke programma's zoals landelijk gebied, stikstof en energie, deltaprogramma, integraal riviermanagement en zeespiegelstijging.

Verstedelijking buiten de programma's: de ontwikkelprincipes als leidraad
Naast de ontwikkelprogramma's is er uiteraard nog steeds sprake van allerhande lokale ontwikkelingen in de regio. Denk bijvoorbeeld aan aanpassingen in de openbare ruimte, onderhoud en kleinschalige bouw- en transformatieplannen. Ook voor deze ontwikkelingen zijn de ontwikkelprincipes de leidraad. Daarmee draagt iedere ontwikkeling bij aan het bereiken van de regionale doelen. Als onderdeel van de regionale samenwerking dagen de overheden elkaar onderling doorlopend uit in de toepassing van de principes en leren zij van en met elkaar hoe principes kunnen worden toegepast. Ervarend leren is daarmee een krachtig instrument van en voor de hele regio.

Ontwikkelprincipes van de Warmehartenstrategie

1. Wees zuinig met ruimte
2. Klimaataanpak bij de bron
3. Nieuw helpt bestaand
4. Passend woonaanbod
5. Lopen, fietsen en OV
6. Werk aan economisch elan
7. Lokale identiteit

DZH
DZH
DZH
de zwarte hond
architecture urbanism strategy

REGIO
ZWOLLE
STAD EN LAND
IN BALANS 2040

STUDIO BEREIKBAAR

