



Beslisnota voor de raad

Datum 23 juni 2020

Openbaar

Onderwerp Ontwikkeldkader Spoorzone
Versienummer

Portefeuillehouder Ed Anker
Informant Pien van der Does / Gerard Huizing
Afdeling Proces-, Programma- en Projectmanagement
Telefoon 498 2629 / 498 2597
Email P.van.der.Does@zwolle.nl / JG.Huizing@zwolle.nl

Financiële gevolgen

Betreft doel 6.1.1 We ontwikkelen samen de kracht van de stad (en regio) met als leidende agenda een inspirerende, uitnodigende, strategische en integrale omgevingsvisie
Begroting wijzigen Nee
Dekking ten laste van

Bijlagen
01 Ontwikkeldkader Spoorzone

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

- 1 het Ontwikkeldkader Spoorzone als uitgewerkt richtinggevend kader voor de gebiedsontwikkeling in de komende 10 tot 20 jaar vast te stellen;
- 2 de Spoorzone door te ontwikkelen als het innovatieve deel van het Zwolse centrumgebied met volop ruimte voor nieuwe vormen van wonen, werken, leren en cultuur;
- 3 de zes leidende principes, die voor nu en in de toekomst de lat leggen voor alle ontwikkelingen die in Spoorzone plaatsvinden, vast te stellen:
 - we maken volop ruimte voor interactie;
 - we zorgen voor blijvende vernieuwing;
 - we geven voorrang aan schone mobiliteit;
 - we richten ons vizier op de toekomst;
 - we gaan voor kwaliteit van leven;
 - we bouwen samen aan de Spoorzone;
- 4 het ruimtelijk raamwerk voor de ontwikkeling, met als dragers het Station (OV-knoop), het Engelenpad en het Koggepark, vast te stellen;
- 5 in te stemmen met de invulling van het raamwerk aan de hand van de geformuleerde kaders voor programma, economie, wonen, voorzieningen, ruimtelijke kwaliteit, mobiliteit, energie, klimaatadaptatie & natuurinclusiviteit en circulariteit;
- 6 akkoord te gaan met de programmatische uitgangspunten voor de deelgebieden: District Z, Werkplaatsen, Hanzekwartier, Lurelui, Hanzehoven, Hanze Oost, Hanzewonen, Windesheim en Deventerstraatweg;
- 7 in te stemmen met de vervolgacties.

Datum 23 juni 2020

Toelichting op het voorstel

Inleiding

De raad heeft op 17 december 2018 de Strategische Agenda gebiedsontwikkeling Spoorzone vastgesteld. Deze agenda beschrijft de gemeentelijke visie op dit gebied en de ambities en de doelen die de gemeente wil bereiken. Ook gaat de agenda in op wat de Spoorzone voor Zwolle, voor de regio Zwolle en voor Nederland kan betekenen.

Recente rapporten bevestigen deze betekenis. Onder meer het door het Rijk gepresenteerde Toekomstbeeld OV 2040. Hierin liet het Rijk begin 2019 weten dat de doorontwikkeling van het spoorknooppunt Zwolle moet worden bekeken in samenhang met gehele spoornetwerk in Noord- en Oost-Nederland. Maar ook de position paper van het Concilium van maart 2019 over de toekomstige stedelijke ontwikkeling van Zwolle, waarin de belangrijke centrumfunctie van Zwolle wordt onderstreept. De door de raad vastgestelde Ontwikkelstrategie Wonen benoemt het Centrumgebied (Binnenstad en Spoorzone) als de plek waar centrumstedelijk wonen kan landen en gaat daarbij uit van samenwerking van alle betrokken partijen: samen de schouders zetten onder de woningbouwopgave. Als laatste, maar daarom niet minder belangrijk: Regio Zwolle als een economisch netwerk van 22 gemeenten, verspreid over vier provincies, heeft de ambitie uitgesproken definitief een plek te willen verwerven in de economische hoofdstructuur van Nederland.

En dan nog de unieke ligging van de Spoorzone tussen de oude Binnenstad en de IJsselvallei: geen enkele grote gebiedsontwikkeling in Nederland bezit de potentie van deze contrastrijke en prachtige burens: de bruisende, oude binnenstad en de rustgevende, groene IJsseluiterwaarden. De Spoorzone biedt enorme kansen voor Zwolle, de regio en de rest van Nederland.

Het Ontwikkelkader speelt in op deze ontwikkelingen en werkt de ambities verder uit in belangrijke keuzes en uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling Spoorzone in de komende 10 tot 20 jaar. De 'coronacrisis' stelt ons hierin voor nieuwe uitdagingen op de korte termijn. Wat de effecten op lange termijn zijn, is nu niet te zeggen. Een belangrijke les uit eerdere crises is dat we als overheid moeten blijven investeren en blijven werken aan een vitale en veerkrachtige stad en regio. We kijken daarom ook juist nu vooruit en zetten stappen naar de kansen voor de toekomst.

Het Ontwikkelkader vormt een raamwerk dat met de tijd mee kan bewegen en flexibel is. Er is tegelijkertijd wel behoefte aan een richtinggevend kader, niet alleen voor marktinitiatieven maar ook voor eigen investeringen van de gemeente. Onze inzet daarbij is zoveel mogelijk cofinancieringsmogelijkheden vanuit programma's van andere overheden te benutten. Investeringen die nodig zijn om bestaand gebruik te versterken, nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken en de private partijen hierin te faciliteren. Het Ontwikkelkader is uitnodigend en uitdagend voor partijen met interesse in het gebied, biedt inspiratie en geeft richting om aan de slag te gaan. De toekomst van de Spoorzone bouwen we samen. Dat betekent dat in de Spoorzone ook samen gewerkt wordt aan thema's als energie, mobiliteit en circulariteit. Het Ontwikkelkader biedt daarom kaders voor daadwerkelijk (her)ontwikkeling van programma, infrastructuur en openbare ruimte en het vormt de onderlegger voor bestemmingsplan en kwaliteitsborging.

Beoogd effect

Datum 23 juni 2020

Het Ontwikkelkader is er op gericht inhoudelijke kaders vast te stellen waarbinnen de Spoorzone kan transformeren tot een stedelijk centrumgebied met nieuwe gemengde woon-werkmilieus. Dit zijn kaders op het gebied van stedelijkheid, mobiliteit, duurzaamheid (energietransitie, klimaatadaptatie, circulariteit) en programma (wonen, economie, onderwijs, cultuur en gezondheid).

Argumenten

1.1 Het Ontwikkelkader is geen vastomlijnd plan maar een raamwerk

De laatste jaren is het besef gegroeid dat bij grote en complexe stedelijke ontwikkelingen een dichtgetimmerd stedenbouwkundig plan of masterplan niet meer het geëigende instrument is. De Spoorzone is zo'n ontwikkeling.

Het initiatief laten we zoveel mogelijk bij bewoners, ondernemers, kennisinstellingen, ontwikkelaars en anderen. De overheid ondersteunt en geeft richting. We maken daarom ook niet een groots alles overkoepelend stedenbouwkundig masterplan, maar een strategie voor stapsgewijze, duurzame en kwalitatieve verandering. Het Ontwikkelkader is daarom globaal waar dat kan en uitgesproken waarin dat moet.

2.1 De schaalsprong van Zwolle vraagt om een innovatief stadsdeel als onderdeel van het Centrumgebied

De kwalitatieve groei van Zwolle als een inclusieve stad is bepalend voor de toekomstige stedelijke ontwikkeling. In de Spoorzone vertalen we dit in een samenhangende aaneenschakeling van gemengde gebieden die elk hun eigen karakter hebben. In sommige delen ligt het accent sterker op wonen, in andere delen sterker op werken en leren, overal met een eigen karakter. Langs het Engelenpad en in de Werkplaatsen is er volop reuring en ligt het accent op innovatieve vormen van werken en stedelijk wonen.

Bij de positie van Zwolle in de top van Nederland hoort een economie die gericht is op de toekomst. De huidige Zwolse economie is sterk, maar er kan grotere meerwaarde worden gehaald uit de kracht van het Zwolse netwerk. De bestaande economische waarde van de zakelijke dienstverlening in de Spoorzone is van grote betekenis en dat blijft ook zo. De zakelijke dienstverlening gaan we verrijken met een nieuw type werkmilieu: interactiever en gemengder. De opgave is de Spoorzone te ontwikkelen naar een plek met samenwerkende kennisintensieve en creatieve organisaties, een ontwikkeling die met initiatieven als Hanz, Brainz en Perron038 al is gestart. Kortom: een nieuw ecosysteem van elkaar versterkende sectoren: innovatie, maakindustrie, cultuur, zakelijke dienstverlening, onderwijs en creatief.

De economische schaalsprong richt zich op de volgende clusters:

1. Slimme maakindustrie, techniek en digitalisering;
2. Organisaties gericht op slimme klimaatadaptatie;
3. Creatieve industrie en cultuur.

De huidige hallen in het deelgebied de Werkplaatsen hebben de potentie zich te ontwikkelen tot het hart van deze ontwikkeling en tot topinnovatiecentrum.

Bij de te maken economische schaalsprong is het cruciaal om voldoende uitvoerings- en doorzettingskracht te ontwikkelen. Hiervoor is afgesproken om een kerngroep met een mix van ondernemers, bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid te vormen en deze te ondersteunen met een uitvoeringsorganisatie en investeringsfonds. Een uitgewerkt actieplan voor de eerste zes maanden en een globaal actieplan voor 2021 is in voorbereiding.

3.1 Het Ontwikkelkader is robuust en koersvast

Datum 23 juni 2020

De ontwikkeling van de Spoorzone gaat niet over één nacht ijs. De omstandigheden waaronder het nieuwe gebied tot stand moet komen zijn veranderlijk en niet te voorspellen. Het Ontwikkelkader dient robuust te zijn en koers te kunnen houden, wat er ook gebeurt. Daarom zijn een zestal leidende principes geformuleerd die voor nu en in de toekomst de lat bepalen voor ontwikkelingen die in dit gebied gaan plaatsvinden:

1. We maken volop ruimte voor interactie
2. We zorgen voor blijvende vernieuwing
3. We geven voorrang aan schone mobiliteit
4. We richten ons vizier op de toekomst
5. We gaan voor kwaliteit van leven
6. We bouwen samen aan de Spoorzone

4.1 Het ruimtelijk raamwerk, met het Stationscarré, het Engelenpad en het Koggepark als dragers, geeft richting aan het wenselijk eindbeeld

De belangrijkste opgaven, ambities en uitgangspunten die ruimtelijke betekenis hebben voor de Spoorzone zijn samengevat in een ruimtelijk raamwerk. Dit raamwerk vormt geen eindbeeld of plan, maar een kader voor de ontwikkeling van de Spoorzone. Binnen dit raamwerk kunnen plannen en initiatieven ontwikkeld worden.

Het **Stationscarré** ordent en verbindt het stationsgebied en de omgeving. Van alle kanten kan het gebied door automobilisten, busreizigers, fietsers, en voetgangers worden betreden of verlaten. Iedere zijde vormt een verbinding en vertegenwoordigt een functie met toegevoegde waarde voor het geheel. Aan de oostzijde geeft de stationstunnel samen met de entrees de toegang tot het trein- en busstation (OV-functie). Aan de westzijde zorgt de passerelle voor de poortjesvrije passage tussen binnenstad en Hanzeland. Het verbindt twee verschillende stedelijke gebieden van zeer uiteenlopend karakter met elkaar. De zuidzijde van het Stationscarré is 'van het vervoer'. Het is de plek waar de stads- en streekbussen aankomen en vertrekken. Hier zijn de standplaatsen voor touringcars en taxi's, en de benodigde voorzieningen voor auto- en fietsparkeren.

De noordzijde van het Stationscarré koppelt het station aan de historische binnenstad. Het nieuwe stationsplein heeft nadrukkelijk ook een verblijfsfunctie.

Het Spoorzonegebied aan de zuidzijde wordt gedragen door een assenkruis dat wordt gevormd door twee ruimtelijke dragers: het Engelenpad en het Koggepark. Dit assenkruis zorgt voor verschillende kwadranten in het gebied die elk op een eigen manier worden ontsloten en waarbij het Engelenpad en het Koggepark zo weinig mogelijk worden doorkruist door autoverkeer.

Het **Engelenpad** is een stedelijke verbinding die een aaneenschakeling vormt van de meest aantrekkelijke en drukbezochte plekken van het gebied, van de Grote Kerk via het Station, District Z, langs de Werkplaatsen door het Hanzekwartier met het Hanzeplein naar de Campus van Windesheim en verder naar de IJssel.

Het Engelenpad is een reeks van iconische plekken met nieuwe verbindingen zoals de stationspasserelle en de verbinding over de IJsselallee tussen Hanzeplein en Hogeschool Windesheim. De uitvoering van deze verbindingen draagt bij aan de iconische waarde van de route en van de Spoorzone als geheel. Het is een drager van de meest publieke en drukst bezochte plekken van het gebied. Openbaar programma en publiekstrekkingen worden zoveel mogelijk aan deze route gekoppeld zodat er ten minste elke 200 meter iets bijzonders gebeurt.

Het **Koggepark** is de rustige groene tegenhanger van het stedelijke Engelenpad. Het is een groene verbinding voor langzaam verkeer die zorgt voor rust en die als groene oost-westverbinding

Datum 23 juni 2020

verschillende buurten aan elkaar bindt. Door het park loopt de wandel- en fietsroute van de voormalige Hanzebadlocatie naar Lurelui. Het Koggepark is ook een experimenteergebied voor klimaatadaptatie.

4.2 Bij de ruimtelijke kwaliteit in de Spoorzone is de menselijke maat leidend

De nieuwe stedelijke milieus zijn een schaa sprong en voegen een nieuw type stedelijkheid toe. Tegelijkertijd zijn het plekken die heel goed aansluiten bij de menselijke maat. Straten voelen prettig en levendig aan, een terrasje op de hoek nodigt uit tot een kopje koffie met een vriend. Een parkje waar je op een zonnige dag een boek leest. Stedelijkheid betekent een hogere dichtheid en doordat daarbij alles 'om de hoek' aanwezig is, wordt het een plek die is ontworpen vanuit de menselijke maat.

4.3 Het ruimtelijk raamwerk biedt ruimte voor architectonisch hoogwaardige hoogbouw

Op een aantal plekken in de Spoorzone is ruimte voor hoogbouw. De basis van de nieuwe Spoorzone is een verdichte structuur van gebouwen die aansluit op de bestaande bebouwingshoogte van veelal 4 tot 6 verdiepingen. Op hoeken die zich daarvoor lenen vanuit stedenbouw en programma zijn een aantal hoogteaccenten tot ca. 10 lagen mogelijk. Binnen deze basisstructuur is op een beperkt aantal plekken ruimte voor Zwolse Prominenten: hoogbouwaccenten tot maximaal de hoogte van de Peperbus. Deze liggen vooral aan de zuidzijde van het station en langs het Engelenpad.

5.1 Spoorzone heeft ruimte voor nieuw programma met rijke functiemix

In het Ontwikkelkader is beschreven dat er volop ruimte is voor nieuwe soorten woon- en werkmilieus. Waar de stad nu veel kwalitatief hoogwaardige woonwijken en werklocaties heeft, ligt de vraag naar wonen en werken steeds meer in gemengde milieus op binnenstedelijke plekken. Bij argument 2.1 is ingegaan op het economisch profiel. Voor wonen geldt dat de Spoorzone in de Ontwikkelstrategie Wonen als focusgebied is aangewezen om een bijdrage te leveren aan de kwantitatieve en kwalitatieve woonopgave van Zwolle.

Naast het behouden van gezinnen in de stad, bestaat de groei van steden vrijwel uitsluitend uit de toename van één en tweepersoonshuishoudens. Voor deze huishoudens moet dus volop ruimte worden gemaakt. Veelal zijn dit mensen met een stedelijke leefstijl die nu nog niet op veel plekken in Zwolle terecht kunnen. Zij zoeken gemengde plekken met alle gemakken van het wonen in de stad op loopafstand. Het leven speelt zich af 'om de hoek' en met de trein en de (deel)auto ligt de wereld binnen handbereik. Tegelijkertijd zien we ook dat het werken steeds meer onderdeel wil zijn van (binnen)stedelijke milieus met woningen, horeca en voorzieningen en daarmee steeds meer gemengd wordt. Zo ontstaat een nieuw gebied dat een toevoeging is aan de regionale woningmarkt. Het is geen woonmilieu dat concurreert met de plaatsen in de omgeving en het is zeker ook interessant voor jongeren die na hun studie hier blijven wonen, werken en ontwikkelen. Het is een plek die een leefbaar alternatief vormt voor de drukke en dure Randstad met volop ruimte om te experimenteren met verschillende (gemeenschappelijke) woonvormen, opdrachtgeverschap en eigenaarschap.

5.2 Ontwikkeling Spoorzone vraagt om nieuwe mobiliteitsoplossingen

De OV-knoop Zwolle is van meerwaarde voor de aansluiting van de regio op het landelijke OV-systeem. Het station als OV-hub is en blijft een aantrekkelijke, ook vanuit de regio, goed bereikbare en toegankelijke plek voor reizigers. Naast de autonome ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zorgt een schaa sprong in stedelijkheid en economie ook voor een nieuwe en groeiende mobiliteitsvraag. Bij uitvoering van de ambities komen in de Spoorzone meer mensen te wonen en te werken. Meer mensen betekent meer mobiliteit. Het opvangen van de groei in het gebied zal niet gaan lukken met het bestaande mobiliteitssysteem. Net zoals in de Binnenstad wordt ook in de Spoorzone toegewerkt naar een nieuwe balans tussen verkeerssoorten.

Datum 23 juni 2020

De Spoorzone groeit volgens het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a service en Privé autogebruik). Dit betekent een prioritering in de verschillende modaliteiten van het gebied, waarbij prioriteit wordt gegeven aan langzaam verkeer en collectieve vormen van vervoer. De systeemsporg die nodig is richt zich met name op collectieve parkeersysteem (hubs), lagere parkeernormen per woning en geleidelijke aanpassing van de autoverkeersstructuur.

Deze wijziging in het denken over mobiliteit in dit deel van de stad vraagt ook om grote investeringen in infrastructurele aanpassingen en het maken van de hubs. Dit zal niet in één keer gaan, er is dus een groeimodel nodig en in de transitiefase zijn tijdelijke parkeeroplossingen onontkoombaar. Het uitwerken van het toekomstige collectief systeem met hubs en slimme deelmobiliteit gebeurt gebiedsbreed in samenwerking met eigenaren, ontwikkelaars en ondernemers.

5.4 Doorontwikkeling Spoorzone is toekomstbestendig

In de Spoorzone richten we ons vizier op de toekomst. Hittestress wordt zoveel mogelijk voorkomen door oppervlaktes groen en waterrijk te maken. Door het opvangen van regenwater op daken en in de openbare ruimte kan het gebied zowel in droge als natte periodes goed omgaan met pieken en dalen in regenval (klimaatadaptatie).

Zwolle is gestart met de transitie naar een toekomstgerichte samenleving die een steeds kleiner beslag legt op natuurlijke hulpbronnen. Energie en warmte komen straks uit duurzame bronnen. Zwolle wil in 2050 energieneutraal zijn en de Spoorzone speelt hier een voortrekkersrol in. De transformatie van de Spoorzone in combinatie met het elektriciteitssysteem dat nu al tegen haar grenzen aanloopt vraagt om ingrijpende veranderingen om het gebied van elektriciteit en warmte te voorzien. Uit een eerste verkenning is voor de Spoorzone een mix van energieconcepten in beeld gekomen: deels all-electric en deels warmtenet. Per deelgebied, en daarmee ook voor de gehele Spoorzone, wordt in samenspraak met stakeholders de optimale invulling van het energiesysteem nader uitgewerkt. Zwolle wil in 2050 volledig circulair zijn. Dit betekent: het ontwikkelen, gebruiken en hergebruiken van gebouwen, gebieden en infrastructuur, zonder natuurlijke hulpbronnen onnodig uit te putten, de leefomgeving te vervuilen en ecosystemen aan te tasten.

Bij het ontwerp van openbare ruimte en gebouwen wordt optimaal rekening gehouden met natuurinclusiviteit. Niet alleen voor de mens ontstaat in de Spoorzone een aangenaam gebied, ook de natuur vindt hier een plek.

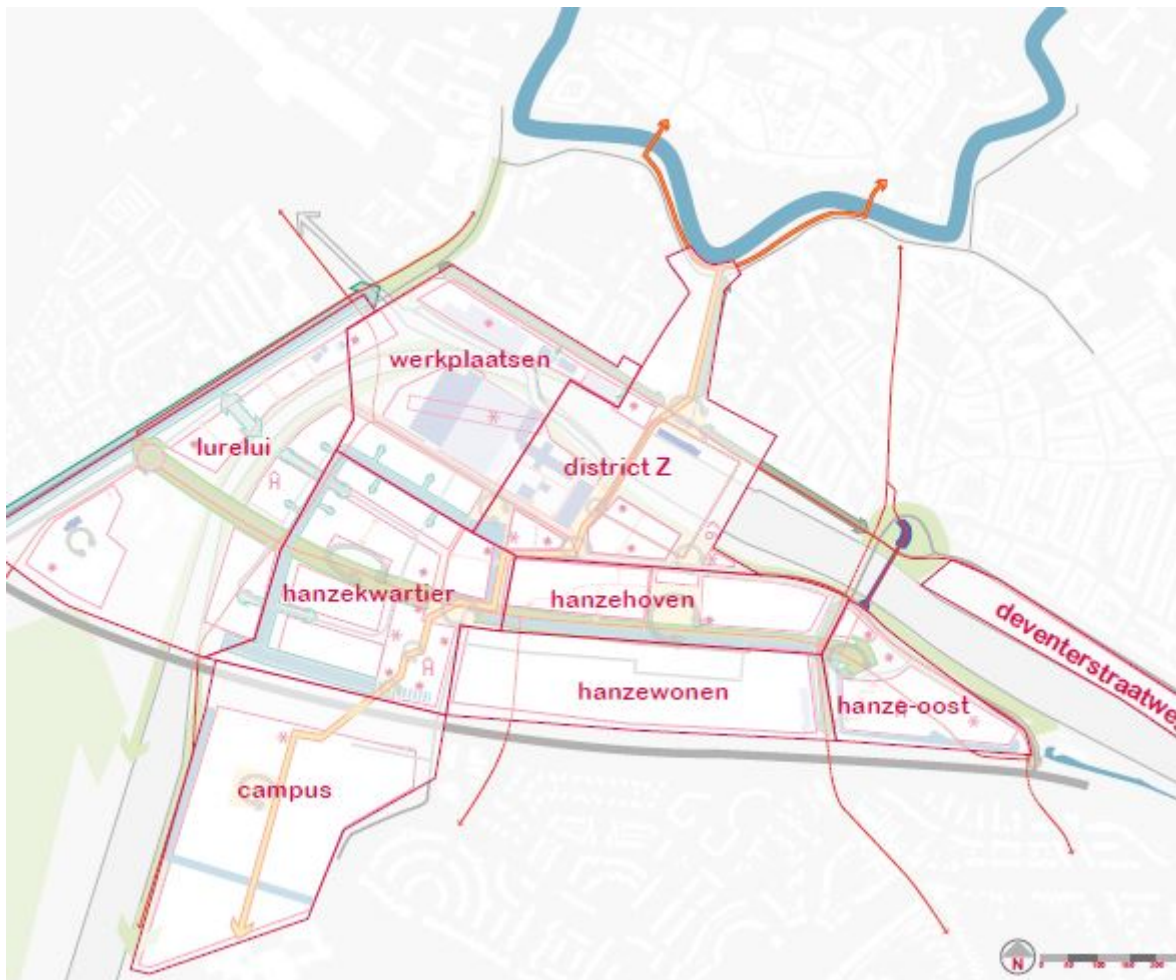
6.1 De deelgebieden verschillen in sferen

De Spoorzone bestaat uit deelgebieden die elk een eigen karakter hebben. De begrenzing van de deelgebieden is gebaseerd op de verschillen in identiteit tussen de gebieden in combinatie met de bestaande structuren en eigendom.

In een aantal deelgebieden staan geen grotere veranderingen op stapel. Dit zijn de Hanzehoven en de Deventerstraatweg. In de overige deelgebieden gaat wel veel veranderen. Het Ontwikkelkader beschrijft per gebied de ontwikkelopgave bestaande uit sfeer, programmamix, openbare ruimte en infrastructuur. Bij de programmamix wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende functies:

- wonen: alle woonvormen, privaat en gemeenschappelijk;
- werken: kantoor-, bedrijfs- en maakruimtes (werkplaatsen, labs, testsites);
- voorzieningen: dagelijkse voorzieningen, horeca, cultuur en onderwijs.

Datum 23 juni 2020



Deelgebieden Spoorzone

7.1. Het Ontwikkelkader vraagt om verdere uitwerking

Het ontwikkelkader schetst globaal de kaders voor het gehele gebied. Op het niveau van deelgebieden moeten de kaders worden uitgewerkt en samenwerkingen worden gesmeed. Dit ontwikkelkader is een startpunt. Het is een uitnodiging voor partijen om samen verder te gaan en de handschoen op te pakken in deelgebieden (gebiedscoalities) en op een aantal gebiedsbrede thema's die vragen om uitwerking:

Gebiedscoalities

- Per deelgebied werkt een coalitie van eigenaren aan uitvoeringsprogramma's;
- Proces opstellen uitvoeringsprogramma's in participatie met (toekomstige) gebruikers, belanghebbenden, bewoners;
- Uitwerken van programma en kaders naar een stedenbouwkundig plan per deelgebied.

Themateams

Deze teams houden zich bezig met het nader onderzoeken, aanjagen en borgen van een aantal gebiedsbrede thema's en principes die randvoorwaardelijk zijn voor het slagen van de herontwikkeling van de Spoorzone: energie, mobiliteit en infrastructuur (deelgebied overstijgende routes)

Datum 23 juni 2020

Kwaliteitsborging

Het Ontwikkeldkader moet gaan werken als een onderlinge waarborg van en voor alle belanghebbenden in het gebied. Al die partijen, overheden, grond- en vastgoedeigenaren alsook bewoners en gebruikers, willen zich voldoende verzekerd weten dat hun inspanningen en investeringen bijdragen aan en voordeel hebben van het grotere geheel. Die bijdragen zijn zowel in financieel-economische zin alsook in sociaal-culturele zin.

We zoeken inspiratie bij mensen die hun sporen op het gebied van gebiedsontwikkeling hebben verdiend. Zij kunnen de Spoorzone voorzien van “zuurstof van buiten” en helpen om van de Spoorzone een succes te maken. Zij laten ons kansen zien, mogelijkheden van vernieuwing, helpen ons de focus te bewaren en houden ons indien nodig een spiegel voor. Zij acteren op de strategische lijn.

De Spoorzone krijgt een eigen kwaliteitsteam of Q-team. Onder verantwoordelijkheid van Het Oversticht neemt het Q-team de positie van welstand over. Het Q-team draagt zorg voor formele advisering als toetser achteraf maar is ook betrokken als stimulator gedurende het ontwerpproces. Dat kan ook gaan over zaken waarover niet formeel wordt geadviseerd, zoals bijvoorbeeld de inrichting van de openbare buitenruimte. Vergaderingen zijn openbaar en er zal transparantie zijn over agendering en advisering. Het Q-team acteert zo op de operationele lijn. Dit is een nieuwe werkwijze die vooruitloopt op de nieuwe Omgevingswet. Het Q-team kan per deelgebied worden aangevuld met specifieke deskundigheid, aangezien de identiteiten en thema's per deelgebied verschillen.

De gemeentelijk stedenbouwkundige supervisor stuurt mee vanuit het overzicht op het geheel en is de linking pin tussen Raad van Inspiratie, Q-teams en de deelgebiedscoalities, maar maakt geen deel uit van het Q-team.

Planologisch kader

De huidige bestemmingsplannen voor de Spoorzone zijn gericht op doorexplotatie/beheer en bieden daarmee onvoldoende ruimte voor de ontwikkelingen die in het Ontwikkeldkader worden voorgesteld. Er wordt gewerkt aan een passend en flexibel planologisch instrumentarium voor de Spoorzone.

De resultaten van de aangekondigde vervolgacties leggen wij door middel van informatie- dan wel beslisnota's aan de raad voor.

7.2 Fasering/prioritering is noodzakelijk

Het gebied is te groot om in één keer tot ontwikkeling te brengen, maar te klein om de dynamiek die op veel plekken aanwezig is of gaat ontstaan in de pauzestand te zetten of te negeren. De kunst van de groei/fasering strategie is de balans vinden tussen het ingaan op initiatieven of aanleidingen die zich in het gebied voordoen zonder daarbij het grotere plaatje te vergeten.

De gemeente hanteert bij nieuwe initiatieven het principe niet te reageren op losse initiatieven en bouwplannen in een deelgebied. Eigenaren, initiatiefnemers en (toekomstige) gebruikers/bewoners moeten hun initiatieven coördineren in een deelgebiedscoalitie. Gezamenlijke verantwoordelijkheid en eigenaarschap, in de letterlijke zin, maar ook het gevoel mede-eigenaar te zijn van het gebied, zijn daarbij essentieel.

In het kader van integrale gebiedsontwikkeling is onze inzet vooral gericht op:

- de afbouw van het Stationsgebied en de gebiedsontwikkeling in District Z.;
- het realiseren van de ruggengraat van de ontwikkeling: het Engelenpad en het Koggepark;
- het realiseren van de deelgebiedsoverstijgende routes en nieuwe verbindingen als onderdeel van het stedelijk netwerk;
- het actief (mee)sturen op het vormgeven en realiseren van het beoogde economisch profiel en gebiedsidentiteit;

Datum 23 juni 2020

- het actief (mee)sturen op het vormgeven van initiatieven waar onderwijs, cultuur en innovatie samenkomen;
- het actief (mee)sturen op start bouw van 1000 woningen uiterlijk in 2023 en het vormgeven van nieuwe woonvormen (zie ook onze informatienota over aanvraag woningbouwimpuls voor het versnellen van de woningbouwopgave in de Spoorzone).
- het initiëren en faciliteren van experiment, tijdelijkheid en placemaking in alle deelgebieden.

Deze prioriteitstelling heeft overigens geen gevolgen voor projecten die al in voorbereiding zijn, zoals ontwikkeling Hanzebadlocatie (woningbouw) en fietsstraat Koggelaan (subsidievoorwaarde: oplevering eind 2021). Over de verdere uitwerking van deze projecten wordt de raad na het zomerreces geïnformeerd.

Risico's

Het Ontwikkelkader heeft een hoog ambitieniveau. Het tempo waarmee dat niveau kan worden gerealiseerd is niet alleen afhankelijk van de investeringen van betrokken derden, zoals ondernemers, vastgoedeigenaren en ontwikkelaars maar ook van de beschikbare gemeentelijke middelen. Het uitblijven van particuliere initiatieven en/of het niet beschikbaar stellen van voldoende financiële middelen leidt tot stagnatie in de gebiedsontwikkeling.

Wij zijn ons er ook terdege van bewust dat de verdere uitwerking van het Ontwikkelkader (zie beslispunt 7) veel vraagt van zowel van de gemeente als van alle andere belanghebbenden. Uiteindelijk is de gezamenlijke inzet en het nemen van verantwoordelijkheid (eigenaarschap tonen) bij de uit te werken vraagstukken (vormen van de gebiedscoalities, opstellen van nota's van uitgangspunten, realisatie van HUB's, oprichten gebiedsfonds, planologisch kader etc) bepalend voor het tempo van de gebiedsontwikkeling. Ambitie en enthousiasme tonen zijn daarbij onmisbaar, evenals flexibiliteit bij het uitwerken van de kaders.

Financiën

Bij de uit het Ontwikkelkader voortvloeiende ingrepen in de hoofdinfrastructuur (nieuwe verbindingen), openbare ruimte en het Stationsgebied gaat het de komende 5 tot 10 jaar om omvangrijke investeringen. De noodzakelijke en wenselijke investeringen worden globaal geraamd op in totaal € 100 miljoen.

Deze investeringen moeten in beginsel door de verschillende vastgoedontwikkelingen, waarmee waarde wordt gegenereerd, worden opgebracht. Het (anterieur) borgen van deze bijdragen is een belangrijke voorwaarde om tot het inzetten van aanvullende gemeentelijke middelen te komen. Het wederzijds (publiek en privaat) borgen van de financiering is een belangrijke voorwaarde om tot een gezamenlijk gedragen investeringspakket te komen. Dit is vervolgens weer van belang voor het verkrijgen van de benodigde subsidies uit regionale, provinciale en rijksprogramma's.

Het idee is om een gebiedsinvesteringsfonds Spoorzone in te stellen. Dit fonds wordt gevoed met exploitatiebijdragen uit private ontwikkelingen, opbrengst grondverkoop, gemeentelijke investeringsmiddelen en subsidies/bijdragen van andere overheden (Provincie, Rijk, Europa). Dit wordt verder verkend in relatie tot de gemeentelijke strategische investeringsagenda dan wel het fonds bovenwijkse voorzieningen.

Communicatie

De inhoud van het Ontwikkelkader is gemaakt aan de hand van tal van interne en externe consultaties: Vrienden van Hanzeland, gebiedscoalities in oprichting (Lurelui en Hanzekwartier), eigenaren en

Datum 23 juni 2020

ontwikkelaars (waaronder NS Vastgoed), bijeenkomsten met ondernemers, bedrijven, kennis & onderwijsinstellingen en investeerders over het toekomstig economisch profiel.

Tijdens Spoorcafés in het afgelopen jaar is gesproken over de verschillende thema's die in het Ontwikkelkader staan beschreven. Een bijzonder evenement was het bewandelen van het Engelenpad op 14 mei 2019. Het meedenken van stedenbouwkundige ontwerp bureaus in Zwolle, tijdens ontwerp sessies over de toekomst van de Spoorzone, is meegenomen bij het opstellen van het ruimtelijke raamwerk.

Het kader gaat voor veel mensen nog meer leven bij de uitwerking in deelgebieden. Dan wordt het concreter. De deelgebiedscoalities gaan bij de uitwerking van de deelgebieden (toekomstige) bewoners, ondernemers, werkers, studenten en andere belanghebbenden actief betrekken.

Bewoners van omliggende wijken (met name Assendorp en Veerallee) zijn nu al actief betrokken en deze betrokkenheid wordt bij de verdere uitwerking gecontinueerd dan wel geïntensiveerd. Dit geldt ook voor organisaties/instellingen die op stedelijk en regionaal niveau actief zijn en die hun ambities in de Spoorzone willen realiseren. Regio Zwolle wordt actief betrokken bij de toekomstige ontwikkelingen in de Spoorzone.

Vervolg

Het Ontwikkelkader wordt op deelgebiedsniveau verder uitgewerkt. De gebiedscoalities gaan aan de slag met de uitvoeringsagenda per deelgebied en met het uitwerken van thema's in het deelgebied. De themagroepen komen met voorstellen voor de gebiedsbrede collectieve voorzieningen en ingrepen: mobiliteit, energie en infrastructuur. De uitgewerkte plannen per deelgebied worden ter besluitvorming aan de raad voorgelegd.

Samen met de gebiedscoalities werken wij aan gezamenlijke branding (inclusief nieuwe naam voor het gebied) en placemaking in het gebied.

Openbaarheid

Deze beslisnota is openbaar.

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

voorzitter, Peter Snijders

secretaris, Ingrid Geveke