



Spoorzone Zwolle

ONTWIKKEL- KADER

JUNI 2020



Voorwoord

De toekomst van de Spoorzone wordt meer en meer zichtbaar. Soms nog verscholen, hier en daar al duidelijk te zien. De belofte van een nieuw stadsdeel met het station als ankerpunt zal zich de komende jaar steeds meer ontfouwen. Het grootste station in de regio wordt het brandpunt van vernieuwing. Een nieuw stuk stad dat samen met de oude binnenstad het nieuwe centrum van Zwolle vormt. En waar het landschap van de IJssel voelbaar en altijd dichtbij is. Een unieke plek in Nederland. Boordevol schatten voor de stad, regio en de rest van Nederland.

In 2017 was ik blij en trots op het Ontwikkelperspectief Spoorzone. Dat ging over de stationsomgeving. De eerste resultaten zijn nu al buiten te zien. Dagelijks rijden er bussen over het nieuwe busstation en de Schuttebusbrug. En de contouren van de nieuwe ondergrondse fietsenstalling zijn al zichtbaar. De volgende stap wordt de aanleg van de nieuwe verbinding over het spoor. Zwolle krijgt een prachtig station. Dit Ontwikkeldkader Spoorzone gaat over hoe het stadsdeel ten zuiden van het spoor zich gaat ontwikkelen. Daarvoor is een verleidelijk perspectief nodig en kaders om weer volgende stappen te kunnen zetten. Want bouwen aan de toekomst van onze stad is een avontuur. De Spoorzone is een groots en Zwols avontuur. Met dit Ontwikkeldkader in de hand gaan we dit avontuur samen aan.

Ook juist in deze tijd blijven we vooruit kijken. Veerkrachtig zetten we samen stappen voor de stad van nu en de stad van de toekomst. Want Zwolle groeit. De veranderingen en uitdagingen die hiermee gepaard gaan, zijn eeuwenoud. De sterke rode draad is de menselijke maat en schaal; de wens om met elkaar samen te werken, je thuis te voelen, elkaar te ontmoeten en samen iets moois en zinvols te maken. “De omgeving van de mens is de medemens”, dichtte Jules Deelder kernachtig. En zo is het. “Dat de stad zo is ingericht dat jij er, in vrijheid en veiligheid, die dingen kan doen die voor jou belangrijk zijn”. Dat staat in onze Omgevingsvisie. Wanneer jullie het Ontwikkeldkader lezen en er mee aan de slag gaan zal je de woorden menselijke maat en schaal regelmatig tegenkomen. De Spoorzone als dé plek in Zwolle en de regio waar talent zich thuis voelt, je stedelijk woont, toonbeeld van duurzaamheid en experimenteergebied bij uitstek.

Ook nu ben ik blij, trots én nieuwsgierig naar de toekomst. Dit Ontwikkeldkader positioneert het nieuwe centrumgebied stevig en samenhangend in de stad, regio en het land. De beelden maken me enthousiast. Kon ik maar vast op de passerelle staan en op die hoogte naar het nieuwe dynamische Zwolle kijken en de andere kant op een blik werpen op de vertrouwde Peperbus en de Sassenpoort. Een vernieuwend onderdeel van het centrum van Zwolle: een spil in de regio, gericht op de economie van morgen, klaar voor jouw toekomst. Dat is de Spoorzone.

Ed Anker
wethouder Gemeente Zwolle



Zwolle

Inhoudsopgave

1 ONTWIKKELKADER VOOR DE SPOORZONE | 6

Dit hoofdstuk beschrijft de achtergrond en het doel van het Ontwikkelkader als gemeentelijk beleidsdocument.

2 DE SPOORZONE ALS HET INNOVATIEVE HART VAN REGIO EN STAD | 18

Dit hoofdstuk beschrijft het type gebied dat de Spoorzone gaat worden en welke ambitie ten grondslag ligt aan de beoogde stedelijkheid en economie van het gebied.

3 ZES PRINCIPES VOOR ONTWIKKELING | 30

Deze principes beschrijven de uitgangspunten waarmee de Spoorzone wordt getransformeerd en straks wordt gebruikt.

4 RAAMWERK VOOR ONTWIKKELING | 46

Het raamwerk vormt de ruimtelijke vertaling van het Ontwikkelkader in kaartbeelden waarin de essenties voor de Spoorzone zijn benoemd.

5 INVULLING VAN HET RAAMWERK | 56

Het raamwerk bestaat uit een aantal lagen. In dit hoofdstuk wordt aan de hand hiervan invulling gegeven aan het raamwerk.

6 HET PALET AAN DEELGEBIEDEN | 96

De Spoorzone bestaat uit een aantal unieke deelgebieden. Per deelgebied is beschreven wat het profiel, sfeer en programma zijn.

7 STRATEGIE EN ORGANISATIE | 132

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke manier de betrokken partijen van de Spoorzone samenwerken aan de herontwikkeling.

Hoofdstuk 1

ONTWIKKEL- KADER VOOR DE SPOORZONE





De Spoorzone wordt een nieuw stuk stad dat samen met de oude binnenstad het nieuwe centrumgebied definieert. En waar het landschap van de IJssel voelbaar en bereikbaar is. Een innovatiedistrict en creatieve broedplaats waarmee Regio Zwolle zich landelijk positioneert. Een woon-werk- en leeromgeving gericht op de toekomst.

Deze luchtfoto verbeeldt de essentie van de opgave van de Spoorzone.

Binnenstad - Spoorzone - IJsselvallei; drie entiteiten met de Spoorzone in het midden. Samen met de binnenstad het nieuwe Zwolse centrumgebied en samen met de IJsselvallei een prachtig uitloopgebied het landschap in.

Dat is uniek. Geen enkele grote gebiedsontwikkeling in Nederland bezit de potentie van zulke contrastrijke en prachtige burens. Quality of life! Zo belangrijk voor een krachtige en duurzame economie. Een geweldige kans.

Wie inzoomt ziet ook wat er ontbreekt. De ziel van de Spoorzone is nu nog verborgen. Om die te ontmantelen gaan we toevoegen en mengen. Wonen - leren - werken - ontspannen - spelen - ontmoeten: de mens staat centraal.

De zakelijke dienstverlening gaan we verrijken met de economie van de toekomst: innovatie, connectiviteit, technologie, start-ups en scaleups.

De ambitie is hier een hoogstedelijke stationsgebied van te maken waar de triple helix zijn thuisbasis heeft. Waar overheid, ondernemers, kennisinstellingen en de culturele sector hun invloedssferen bij elkaar brengen en gezamenlijk actiegericht handelen.

ZWOLLE: VERBONDEN, BRUISEND, LEEFBAAR EN STERK

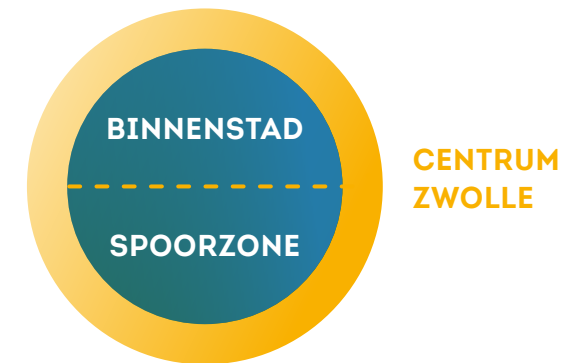
Zwolle groeit, neemt snel in populariteit toe en trekt nieuwe bewoners en bedrijven naar zich toe. Als stad in de rivierdelta staan we midden in een grote energie- en klimaattransitie en als tweede OV-knooppunt van Nederland willen we een verandering op gang brengen richting meer duurzame vormen van mobiliteit. De centrale positie van de stad op een uurtje treinen van Amsterdam, Schiphol en Utrecht en met alle modaliteiten goed verbonden met het (internationale) achterland is een belangrijke voorwaarde.

Zeker zo belangrijk is de culturele stap die Zwolle de afgelopen jaren heeft gemaakt. De binnenstad is prachtig, het culturele leven (musea, horeca, muziek) bruist en wordt aangevoerd door aansprekende iconen als De Fundatie en De Librije. Zwolle heeft zich bewezen als een gewilde woonstad waar het gevarieerd landschap nooit ver weg is. Dit alles maakt Zwolle tot het hart en hefboom van een economisch bijzonder sterke regio. Er is vanuit de markt veel commitment om duurzaam te investeren in de Spoorzone. Gedragen door sterk lokaal, regionaal en (inter)nationaal ondernemerschap. Zwolle maakt de regio daarmee onderdeel van de economische hoofdstructuur van Nederland.

DE SPOORZONE VAN ZWOLLE EN DE REGIO

Zoals de Grote Markt evident het centrale plein is in de binnenstad, is het station de belangrijkste schakel, het bronpunt, tussen de binnenstad en Spoorzone. Het aantal reizigers zal ook de komende jaren toenemen. Met dit tweede OV-knooppunt in Nederland is Zwolle verbonden met de rest van het land en daarbuiten. De urgentie om met de Spoorzone aan de slag te gaan zit vooral op het kunnen benutten van die kansen. Om de verstedelijkingsagenda van de stad uit te kunnen voeren, speelt de Spoorzone een cruciale rol. De stad heeft behoefte aan een ander type stedelijkheid die antwoord geeft op een grote (stedelijke en betaalbare) woonopgave, de behoefte aan meer gemengde woon-werkgebieden, de wens om de economie te vernieuwen, aandacht voor zorg en onderwijs en opgaven met betrekking tot klimaatadaptatie. De Spoorzone kan in deze behoeften voorzien en zorgen dat de stad ook op lange termijn aantrekkelijk blijft om te wonen en te werken.

Wie een wandeling door het gebied maakt ziet ook de andere kant van de urgentie om iets met het gebied te doen. Het gebied mist identiteit en aansluiting op de



stad. Het is hard, kil en stenig in zijn verschijning. Een groot deel van de huidige functies is niet meer 'toekomstproof'. Kantoren raken verouderd, plinten zijn gesloten, auto's en asfalt domineren het straatbeeld. Logische en aantrekkelijke routes voor voetgangers en fietsers ontbreken.

SAMEN MET DE BINNENSTAD

Zwolle heeft een prachtige historische binnenstad die van enorm belang is voor de stad en de regio. Zwolle wil van de Spoorzone een stedelijk centrumgebied maken voor nieuwe gemengde woon-werkmilieus. Een toevoeging op de bestaande binnenstad. Aanvullend en gericht op de economie van de toekomst. De binnenstad en de Spoorzone maken samen het centrummilieu van Zwolle door elkaar te versterken en aan te vullen. De binnenstad blijft daarin de plek voor winkelen, cultuur en gezelligheid in een historische setting. Wat de beide centrummilieus bindt is een bijzondere verblijfskwaliteit wat uitnodigt tot verblijf, flaneren, ontmoeten. Straten zijn een aaneenschakeling van interessante plekken, gericht op interactie en ontmoeting.

DE NIEUWE SPOORZONE LEEFT AL

De toekomst van de Spoorzone wordt meer en meer zichtbaar. Soms nog verscholen, hier en daar al duidelijk te zien. Aan het station wordt continue gebouwd, het nieuwe busstation en de Schuttebusbrug zijn gereed en de Passerelle die binnenstad met de Spoorzone verbindt is in voorbereiding. Het gebied verschiet ook economisch al van kleur met het wegtrekken van grootschalige productiebedrijven en de opkomst van plekken voor startend ondernemerschap en innovatieve bedrijvigheid zoals op Perron038 en in Hanz en Brainz. Pionierende bewoners zetten de toon in getransformeerde kantoorgebouwen en tijdelijke woongemeenschappen, net als tal van initiatieven die al tot verkleuring, verlevendiging en verzachting van de Spoorzone leiden. Plekken krijgen een tweede leven en door middel van tijdelijke programmering zoals in Kattegat wordt geëxperimenteerd met de toe-



Uitzetten van het Engelenpad met piketpaaltjes

komst. De Spoorzone is er klaar voor. De Zwollenaar evengoed.

AANLOOP NAAR HET ONTWIKKELKADER

Het Ontwikkeldkader Spoorzone Zwolle staat niet op zichzelf. Het is een resultante van een langer proces waarin meerdere mijlpalen voor transitie van de Spoorzone zijn geslagen en zal de komende jaren uitgewerkt worden in preciezere plannen. Daarnaast biedt de Omgevingsvisie Zwolle een breder helder kader waarbinnen afwegingen voor de Spoorzone plaats krijgen. Hieronder worden de belangrijkste mijlpalen in aanloop naar het Ontwikkeldkader aangehaald:

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

In 2017 hebben de Vrienden van Hanzeland een Visie op het gebied opgesteld. Het inspiratiedocument is door het college van B&W vastgesteld. Hierin zijn principes voor de ontwikkeling van Hanzeland opgesteld.

Ontwikkelperspectief Stationsgebied Zwolle

In 2017 heeft de gemeenteraad het Ontwikkelperspectief voor het stationsgebied vastgesteld. Het Ontwikkelperspectief geeft specifieke kaders voor de ontwikkeling en realisatie van het station en de directe omgeving.

Strategische Agenda Spoorzone Zwolle (2018)

In 2018 is in de Strategische Agenda Spoorzone de

ambitie geschetst voor de grotere gebiedsontwikkeling rondom het station. Hierin is de ambitie voor transformatie van de Spoorzone uiteengezet en is op hoofdlijnen aangegeven wat de transformatie betekent voor de toekomstige functies en economie van het gebied.

Dialogoog met de stad

Gemeente Zwolle werkt samen met de stad aan de Spoorzone. Er zijn in de afgelopen jaren verschillende parallelle participatie- en interactie-trajecten belopen. Een aantal voorbeelden:

- Spoorcafés waarbij bewoners, ondernemers en belanghebbenden de toekomst van de Spoorzone bespreken
- Regelmatige afspraken met eigenaren en ontwikkelaars in de Spoorzone
- Samenwerking met de Vrienden van Hanzeland
- Diverse evenementen, zoals het bewandelen van het Engelenpad op 14 mei 2019
- Bijeenkomsten met ondernemers, bedrijven, kennis & onderwijsinstellingen en investeerders over de toekomst van het economisch profiel van het gebied

Ontwerpstudies Spoorzone met Zwolse ontwerp bureaus

De gemeente heeft voor de totstandkoming van dit ontwerp kader alle stedenbouwkundige ontwerp bureaus in Zwolle uitgenodigd om mee te denken



Diverse belangrijke momenten documenten naar aanloop van het Ontwikkeldkader.



over de toekomst van de Spoorzone. De stedenbouwkundige uitgangspunten zijn onder andere uit deze ontwerpstudio's gekomen.

Overige publicaties

Daarnaast is een aantal andere recente publicaties belangrijke imput geweest voor dit Ontwikkeldkader:

- Pleidooi voor een schaa sprong: kwalitatieve groei van een inclusieve stad
- Omgevingsvisie Zwolle (deel 2 nog in ontwikkeling)
- MIRT onderzoeken 2019/2020
- Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040
- Ontwikkelstrategie Wonen
- Kwaliteitsboek Spoorzone
- Mobiliteitsvisie Hanzeland
- Atlas Regio Zwolle
- Initiatief Fundatie en Cibap

GEEN BLAUWDRUK MAAR EEN RAAMWERK

Gebiedsontwikkelingen in bestaand stedelijk gebied pakken we niet meer aan zoals in het verleden. Het initiatief laten we zoveel mogelijk bij eigenaren, ondernemers en gebruikers van gebieden. De overheid borgt kwaliteit en geeft richting. We maken daarom ook niet een groots alles overkoepelend stedenbouwkundig masterplan, maar schetsen een kader en strategie voor stapsgewijze, duurzame en kwalitatieve verandering. Het Ontwikkeldkader is daarom globaal waar dat kan en uitgesproken waarin dat moet.

Het Ontwikkeldkader vormt een raamwerk dat met de tijd mee kan bewegen en flexibel is. Er is tegelijkertijd wel behoefte aan een duidelijk kader, niet alleen voor marktinitiatieven maar ook voor investeringen van de gemeente zelf. Investeringen die nodig zijn

om bestaand gebruik te versterken en nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken en de private partijen hierin te faciliteren. Het Ontwikkeldkader is daarom uitnodigend en uitdagend voor partijen met interesse in het gebied en biedt inspiratie en 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 Ontwikkeldkader biedt daarom kaders voor daadwerkelijk (her)ontwikkeling van programma, infrastructuur en openbare ruimte en het vormt het de onderlegger voor bestemmingsplan en kwaliteitsborging. De kaders, samen met geformuleerde uitdagingen en uitwerkingsvragen worden na vaststelling van het Ontwikkeldkader samen met eigenaren, gebruikers en andere belangrijke stakeholders verder uitgewerkt in 'Nota's van uitgangspunten (NvU's) per deelgebied. In hoofdstuk 7 wordt dit verder verduidelijkt.

LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 wordt de gebiedsontwikkeling van de Spoorzone geplaatst in een brede maatschappelijke context. Welke trends en ontwikkelingen bieden kansen? In hoofdstuk 3 worden die vertaald naar zes principes voor de gebiedsontwikkeling. Hoe die worden uitgewerkt tot een raamwerk is te lezen in de hoofdstukken 4 en 5. In hoofdstuk 6 wordt dit integraal samengebracht in de verschillende deelgebieden. Hoofdstuk 7 tenslotte gaat in op de strategie. Hoe bereiken we onze ambities? Wat is er nodig en wie? En wanneer? Hoe voert de gemeente regie?



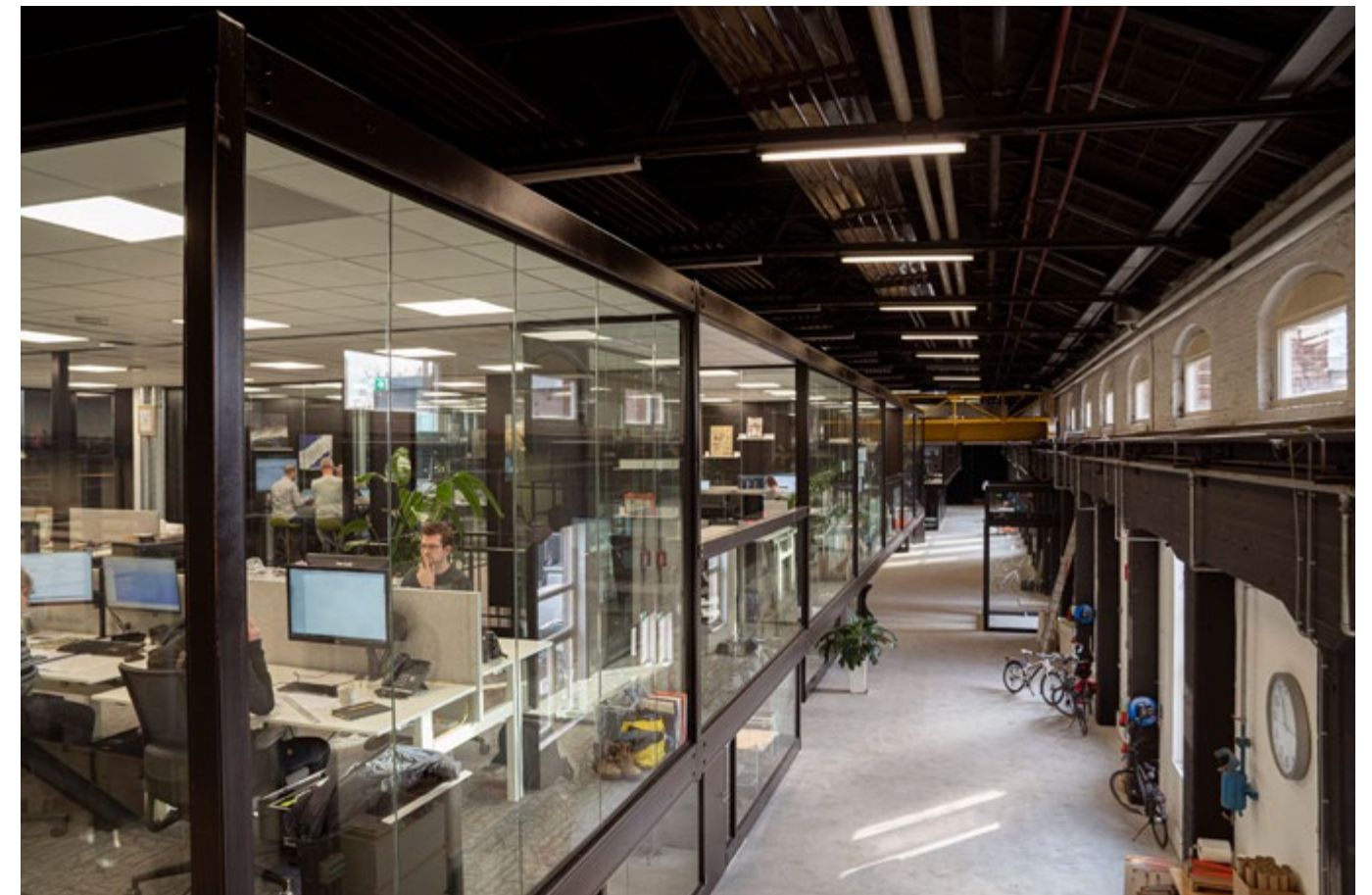
Buitenbioscoop op het Lübeckplein.



Onderwijs- en innovatieruimte in Hanz.



Kattegat festival.



Perron038: transformatie werkplaats tot innovatieve makersruimte.

Hoofdstuk 2

DE SPOORZONE ALS HET INNOVATIEVE HART VAN REGIO EN STAD

De Spoorzone pakt de kans zich te ontwikkelen tot een innovatiedistrict van naam en allure. Voor Zwolle en voor de Regio. Het is de thuisbasis van de regionale samenwerking en de triple helix (samenwerking tussen overheid, ondernemers en onderwijs); motor voor economische vernieuwing.

Er wordt gestuurd op een nieuwe stedelijke balans tussen wonen, werken, leren, uitproberen en cultuur. Met de tastbare kwaliteiten en beleving als in de oude binnenstad maar met een geheel eigen karakter en uitstraling: binnenstad en Spoorzone, het tweestemmige centrumgebied.



Zwolle in het netwerk van Hanzesteden

OPKOMST VAN INNOVATIEDISTRICTEN

Wereldwijd ontstaat een nieuw type werkgebied in de vorm van innovatiedistricten. Deze trend is een antwoord op veranderingen in de economie en de maatschappij en hoe we aankijken tegen werken als onderdeel van het stedelijk leven. Innovaties worden complexer en daarmee groeit de noodzaak van slimme samenwerkingsverbanden. Clustering van kennis en investeringen in open, innovatieve ecosystemen worden wereldwijd in snel tempo opgezet. De verschuiving van de diensteneconomie naar de kenniseconomie en meer recent naar de 'interactie-economie' maakt dat innovatiedistricten zich onderscheiden door een focus op ontmoeting, samenwerking en uitwisseling van kennis en innovatie. Innovatiedistricten zijn te zien als geconcentreerde plekken van economische activiteiten waar innovatie, ondernemerschap en creativiteit samenkomen. Deze districten zijn generatoren van banen en toegevoegde waarde.

Kenmerkend voor innovatiedistricten is de menging van activiteiten en de dichtheid van mensen. Een hoge concentratie van bedrijfsleven, innovatieve startups en kennis- en onderwijsinstellingen bepaalt het succes. En net zo belangrijk is het bijmengen van andere stedelijke activiteiten als wonen, uitgaan, cultuur. Dat geheel bij elkaar vormt een aantrekkelijk



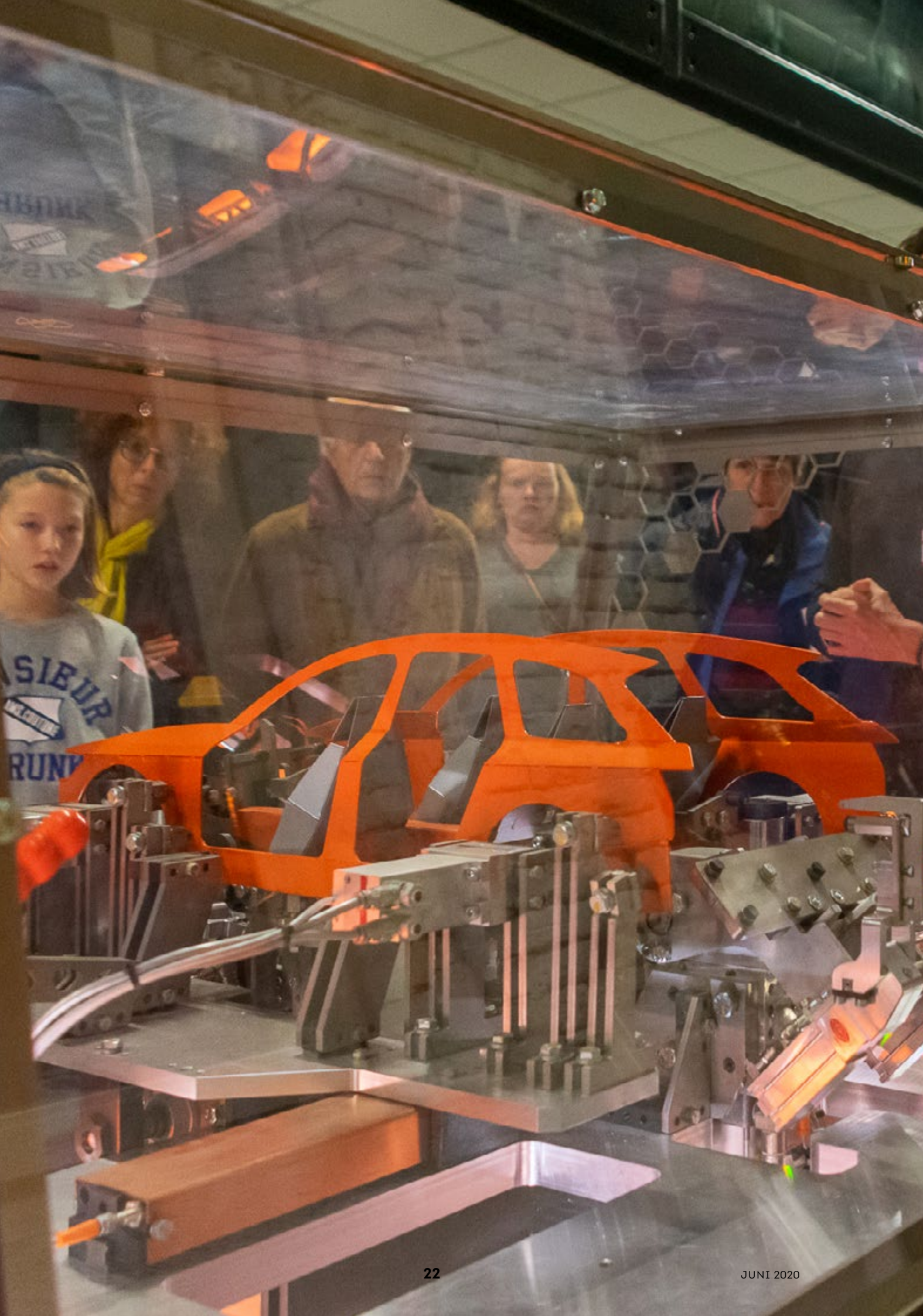
SPOORZONE
gemengd woon-werkgebied

INNOVATIEDISTRICT
Werken-Maken-Leren-
Innoveren

vestigingsklimaat voor startups, scale-ups en grownups. Om het proces van bedenken, ontwikkelen en op de markt zetten doorlopend te maken, is blijvende betaalbaarheid van maakruimte voor vooral starters belangrijk. Dat gaat het ondernemerschap aanjagen en verbinden en wordt het gebied zichtbaar door interactie en dynamiek. De creatieve industrie als motor van vernieuwing.

REGIONAAL ECOSYSTEEM VAN LEVEN, WERKEN, LEREN EN INNOVEREN

Regio Zwolle heeft de ambitie definitief een plek te verwerven in de economische hoofdstructuur van Nederland en een sterke positie te pakken in het internationale netwerk van Hanzesteden. Voor deze economische doorontwikkeling is de Spoorzone essentieel en hoort een economie met open en nieuwsgierige blik op de toekomst.



Sterke samenwerking tussen 21 gemeenten binnen regio Zwolle

Regio Zwolle kenmerkt zich door samenwerking, verantwoordelijkheid nemen en het elkaar iets gunnen. De Koopman, de Dominee en de Bestuurder werken hier van oudsher samen aan de toekomst van de stad en de regio. De traditie van samenwerken is de Hanzestad en regio Zwolle op het lijf geschreven. Op internationaal niveau draagt samenwerking tussen het bedrijfsleven, kennisinstellingen en vernieuwers bij aan maatschappelijke oplossingen en innovaties met sociale impact en wint coöperatie het uiteindelijk van concurrentie. In de Omgevingsvisie 'Mijn Zwolle van Morgen' (2017) wordt benadrukt dat samenwerking en menselijk kapitaal (van oudsher) de dragers zijn van het succes van de regio en wordt Zwolle aan de hand van vier begrippen getypeerd: 'nuchtere handelsgeest', 'eigen wijsheid', 'bereidheid tot samenwerken' en 'met elkaar'. Deze begrippen sluiten naadloos aan op waar de Spoorzone voor staat.

BOUWEN AAN EEN INNOVATIEDISTRICT MET ALLURE

Zwolle gaat voor het innovatiedistrict en maakt zo een economische inhaalslag. In een tijd waar de terugverdientijd op investeringen in innovaties steeds korter wordt, nemen de investeringen nog steeds toe. Innovaties worden complexer en daarmee de noodzaak van slimme samenwerkingsverbanden.

Een krachtig innovatiedistrict is een hefboom voor het aantrekken, opleiden en verbinden van vakmensen. Waar wordt geëxperimenteerd met nieuwe technologieën met maatschappelijke impact. In combinatie met kennisinstellingen gaat dat leiden tot een versnelling van technologische vernieuwing binnen bestaande bedrijven.

Incubator iLab en de Topinnovatiecentra als het Polymer Science Park (PSP) en Health Innovation Park (HIP) zijn daar mooie voorbeelden van net als de innovatieve hub's zoals Brainz, Hanz en Newday. Kennispoort en Economic Board Regio Zwolle spelen daarbij een belangrijke rol. Om de krachtige economie in de Regio Zwolle voor de toekomst te bestendigen is versterking van de samenwerking rondom innovatie als motor van vernieuwing noodzakelijk.

Spoorzone Zwolle richt haar focus en actieve acquisitie op technologische en creatieve innovatie, groei en impact op maatschappelijke vraagstukken. Concreet betekent dat dat we ons de komende 5 tot 10 jaar richten op de volgende clusters:

- Slimme maakindustrie, techniek en digitalisering
- Organisaties gericht op slimme klimaatadaptatie
- Creatieve industrie en cultuur.



Spoorzone wordt de plek voor de creatieve maakindustrie

Deze clusters vormen de motoren voor de innovatie van de grote clusters in de regio als agro&food en gezondheidszorg. We gaan actief werken en investeren in het aantrekken van nieuwe spelers als universiteiten en onderzoek instellingen.

In het innovatie ecosysteem is het noodzakelijk dat meer spelers leiderschap en verantwoordelijkheid nemen voor de ontwikkeling van onze toekomst. Dit geldt van startup tot multinational, van overheid tot investeerders. Juist in dit ecosysteem bouwen we voort op de aanwezige basis van publieke en zakelijke dienstverleners, die direct toegevoegde waarde bieden aan het ecosysteem. Denk daarbij bijvoorbeeld aan dienstverleners met core business op gebied van digitalisering en dienstverleners die de rol van opdrachtgever kunnen en willen spelen. Het gebied moet dus als katalysator werken voor het netwerk van de regio, want dan maak je pas echt impact met elkaar.

IMPACT MAKEN, MET ELKAAR

Een innovatiedistrict biedt een mix van wonen, werken en recreëren voor mensen met ideeën en daadkracht. Mensen die in het innovatiedistrict wonen, werken en ondernemen doen dat vanuit de overtuiging dat zij willen werken aan de belangrijkste vraagstukken in onze samenleving. Zij vestigen zich hier om impact te maken en te werken aan de toekomstige opgaven in onze samenleving. Hiermee bouwen we voort op de waarden van de Hanze: samen, gunnen, verantwoordelijkheid. Een plek waar sterke communities ontstaan van mensen, die elkaar iets gunnen en begrijpen dat je samen verder komt. Een plek waar ondernemen met een maatschappelijk bewustzijn de bindende factor is, een plek voor impact makers.

Een goed voorzieningenniveau en een creatieve cultuur zijn essentieel voor een innovatiedistrict, niet al te netjes en aangeharkt maar uitnodigend en inspirerend om nieuwe ideeën te ontwikkelen. Een creatieve sfeer waar van alles mogelijk is en die ook uitdaagt om te blijven nadenken over maatschappelijke vraagstukken. Kunst, cultuur en creativiteit brengen zuurstof in een innovatief ecosysteem.



voorbeeld: innovatiegedreven onderwijs (Hanz)

Er liggen directe kansen om het creatieve klimaat in de Spoorzone invulling te geven. Zwolse culturele instellingen hebben interesse om zich in de Spoorzone te vestigen. Dit zal de creatieve en innovatieve identiteit van het gebied versterken en het idee dat in de Spoorzone een mindset ontstaat dat het hier mogelijk is. Dit werkt als een magneet en zal nieuwe doelgroepen en bezoekers naar de Spoorzone trekken die bijdragen aan de levendigheid en de nieuwe identiteit van het gebied.

HAND, HOOFD, OF HART?

Van oudsher maken we onderscheid tussen laag- en hoogopgeleid werk, wat vaak een-dimensioneel wordt doorvertaald naar werken met je hoofd (de manager) en werken met je handen (de lasser). Lange tijd vonden ze activiteiten vaak in verschillende 'werkmilieus' plaats: een binnenstad, kantorenpark of bedrijfsterrein bijvoorbeeld. Door de groei van technologische innovatie groeit de vraag naar technisch geschoolde arbeidskrachten en integreren innovatiegebieden lowtech steeds meer met hightech werkzaamheden, rondom een bepaalde branche of sector.

Of je goed bent met je hoofd of met je handen is steeds minder het criterium voor waar je werkt, met wie je samenwerkt en of je daarvoor een opleiding bij een praktische vakschool of technische universiteit hebt genoten. Doorslaggevend is met welke passie (hart) je in een bepaald vakgebied actief bent. Innovatiedistricten zijn typisch gebieden waar onderwijs op meerdere niveaus samen met bedrijfsleven en startups samenwerken, doeners en denkers, aan één specifiek thema, vakgebied of product.

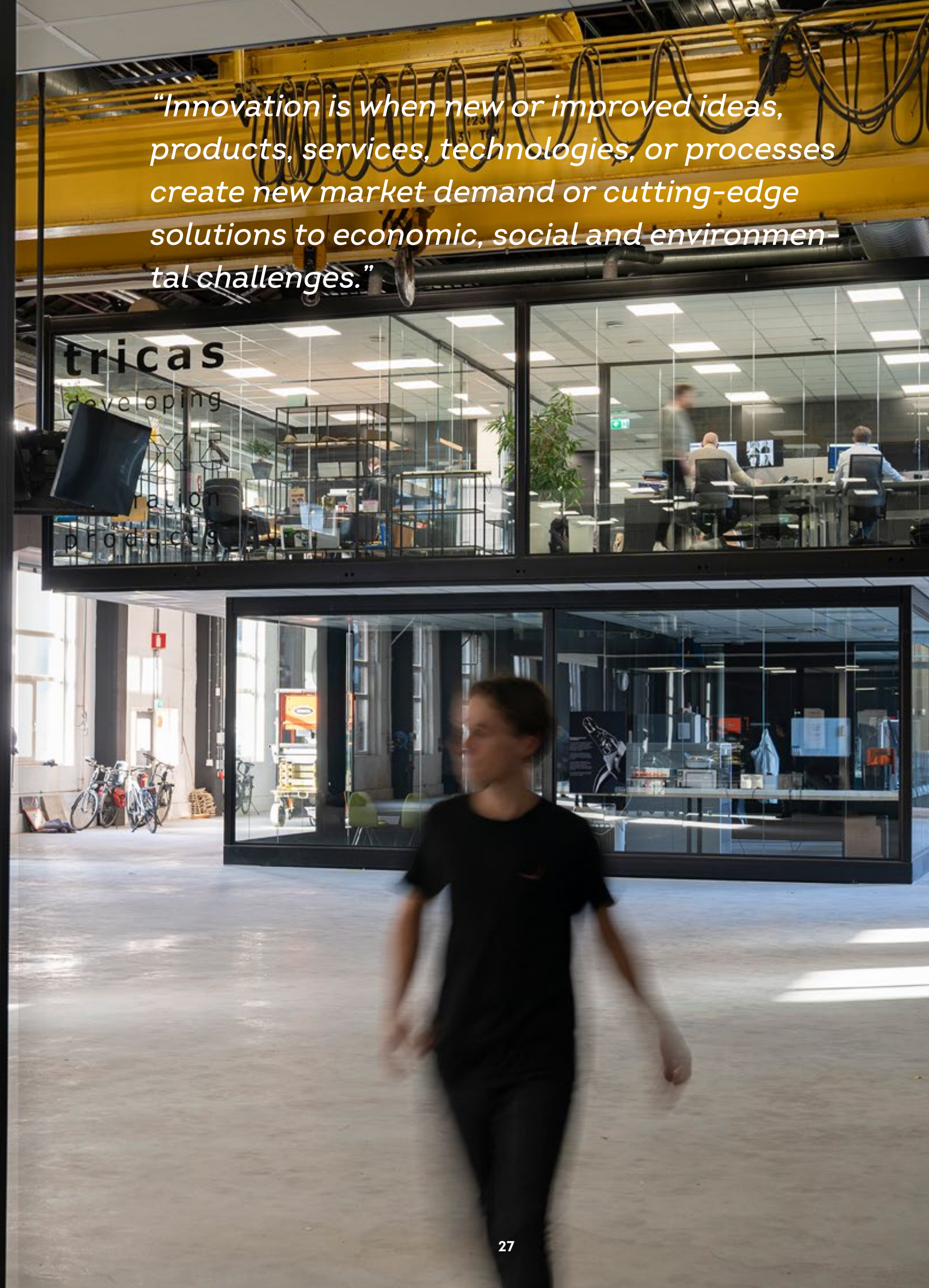
DE TOEKOMST VAN WERKEN

De manier waarop we werken en ondernemen verandert. Na de industriële- en diensteneconomie bevinden we ons op een kantelpunt van de kennis- en innovatie-economie. Hierin worden de mensen, uitwisseling van kennis en innovaties steeds belangrijker. Hierbij gaat het veel meer over samenwerking tussen bedrijven, gebruik maken van elkaars expertise en netwerk, verbinding met het onderwijs en open staan voor jong en startend talent – denkers en doeners – interactie met buiten en met de burens. Deze ontwikkeling vraagt om nieuwe type werkmilieus die veel interactiever, mensgerichter en gemengder zijn. Zij worden meer onderdeel van gemengde stedelijke gebieden, waar wonen, voorzieningen en werken door elkaar lopen.

Er ontstaat meer behoefte aan zogenaamde interactiemilieus in de vorm van flexwerkplekken, koffiebars, cafés, lounges of lobby's om te kunnen werken en interactie te stimuleren en faciliteren. Voor het faciliteren van ontmoeting speelt behalve het voorzieningenniveau en netwerk ook de fysieke omgeving een steeds belangrijke rol. Ontmoeten door onder andere een bereikbaar en toegankelijk gebied te zijn, te zorgen dat men gemakkelijk door het gebied kan bewegen (bij voorkeur te voet en te fiets) en door goede openbare plekken te maken waar men graag verblijft.



“Innovation is when new or improved ideas, products, services, technologies, or processes create new market demand or cutting-edge solutions to economic, social and environmental challenges.”





Cibap: vakschool voor vormgeving.



Windesheim Campus Zwolle.



Aan de slag in Gerrits Tuin.



Innovatieve maakindustrie Perron 038

Hoofdstuk 3

ZES PRINCIPES VOOR ONTWIKKE- LING

Het is geen sinecure de Spoorzone te veranderen naar een gemengd woon-, werk- en leergebied en om de belofte van interactie en innovatie waar te maken. Het zal niet over één nacht ijs gaan en gaandeweg zullen de omstandigheden veranderen en onvoorspelbaar blijken.

Het Ontwikkeldkader moet robuust zijn en koers kunnen houden, wat er ook gebeurt. We introduceren daarom zes leidende principes die voor nu en in de toekomst de focus zijn voor alle ontwikkelingen in de Spoorzone:

- 3.1 • We maken volop ruimte voor interactie
- 3.2 • We zorgen voor blijvende vernieuwing
- 3.3 • We geven voorrang aan schone mobiliteit
- 3.4 • We richten ons vizier op de toekomst
- 3.5 • We gaan voor kwaliteit van leven
- 3.6 • We bouwen samen aan de Spoorzone

Principes gebaseerd op visie op Hanzeland 2017

In 2017 hebben de Vrienden van Hanzeland (samenwerking van verschillende gebruikers en eigenaren in het gebied) hun visie op Spoorzone/Hanzeland gemaakt en daarin zeven ontwikkelprincipes benoemd:

1. *We creëren ruimte voor experiment.*
2. *We zijn altijd op zoek naar meervoudige waarde creatie*
3. *We zetten in op een hoge levenskwaliteit*
4. *We maken ruimte voor ontmoeting.*
5. *We gaan voor de toevoeging die nog niet bestaat.*
6. *We streven naar gedragsverandering in bewegen.*
7. *De menselijke maat is ons uitgangspunt.*

Voor dit Ontwikkeldkader zijn we met deze zeven principes aan de slag gegaan, maar hebben we ze aangepast zodat ze beter toepasbaar worden om initiatieven en projecten in de Spoorzone aan te toetsen.



3.1 • We maken volop ruimte voor interactie

DE MENS CENTRAAL

In de Spoorzone staat de mens centraal. Gebouwen, ruimtes en systemen voegen zich naar de behoefte van de mens. Introduceren van nieuwe stedelijkheid in de Spoorzone en het bevorderen van de innovatie-economie betekent het creëren van plekken voor ontmoeting. Plekken die stedelijk, gemengd, levendig zijn en waar het soms een beetje botst en schuurt. Waar het straatbeeld divers is en waar wonen, werken, onderwijs en voorzieningen zich mengen. Plekken met publiek leven, met straten en pleinen die ontworpen zijn voor interactie, met logische routes voor langzaam verkeer. De geborgenheid die de binnenstad kent vertalen we op eigen wijze naar de Spoorzone.

MENGEN ALS MIDDEL

Menging van werken, wonen en andere functies is om verschillende redenen belangrijk. Mengen zorgt voor een reductie van de gemiddelde reisafstand, het faciliteert delen, bijvoorbeeld van parkeerplekken (overdag voor werkers, 's avonds voor bewoners) of energie (kantoren hebben warmte over, woningen hebben warmte nodig) en leidt tot slim ruimtegebruik. Daarnaast zijn gemengde gebieden meer adaptief en daardoor meer toekomstbestendig: gemengde gebieden kennen eerder een geleidelijke doorontwikkeling, waardoor waardeontwikkeling gaande blijft. Ze maken het delen van voorzieningen en investeringen makkelijker en stimuleren kruisbestuiving tussen bedrijven en innovatie.

Tot slot kunnen gemengde gebieden omliggende wijken een impuls geven en voor meer leefbaarheid zorgen (namelijk 16 uur per dag leven op straat in plaats van 8) en daarmee ook tot meer sociale veiligheid. Dat komt de interactie ten goede – en dat is weer belangrijk voor innovatie. De guiding principles Metro Mix, een onderzoek in opdracht van het College van Rijksadviseurs, biedt handvatten in het ontwikkelen van hoogstedelijke gemengde gebieden. Hierin worden de eigenschappen van drie typen gebieden geschetst: gemengd zakendistrict, innovatiedistrict en metropolitaan wonen.

VOELBARE RUGGENGRAAT

Het Engelenpad is de ontdekkingsstocht door de Spoorzone. Hierlangs concentreert zich de drukte en het publieke leven met de meeste reuring, de hoogste concentraties van programma en het meest intensieve gebruik van de ruimte. Transparante en publieke plinten verbinden binnen en buiten. Een herkenbare route die belangrijke plekken verbindt via twee nieuwe bruggen: de Passerelle en de brug over de IJsselallee. Op stadsniveau verbindt het pad de binnenstad met het buitengebied aan de IJssel via de Spoorzone. Haaks op het Engelenpad ligt het Koggepark dat in veel opzichten het tegenovergestelde is van het Engelenpad. Een plek van rust en groen waar volop ruimte is voor ontspanning en recreatie.

MIX TO THE MAX

De levendigheid en leefbaarheid van de Spoorzone wordt gevoed door een rijke mix aan activiteiten. Wonen, werken, leren, ontmoeten en ontspannen worden volop gemengd. Deze mix is per deelgebieden anders, waardoor er een palet aan verschillende sferen ontstaat. Op de best bereikbare, drukke plekken kan de mix aan activiteiten intensiever zijn, op blok- of zelfs gebouwniveau. In luwere gebieden op grotere afstand van het station is de mix extensiever en kan één bepaalde stedelijke activiteit de toon zetten. Op kleinere schaal, bijvoorbeeld van een gebouw, wordt vervaging (blurring) van functies nagestreefd. Behalve op activiteiten heeft de mix ook betrekking op het mengen van nieuwe en oude gebouwen en het variëren in maat en schaal van gebouwen en publieke ruimtes.

In zijn stedelijkheid en menging heeft de Spoorzone veel gemeen met de historische binnenstad van Zwolle. Het zijn beide aantrekkelijke gebieden voor ontmoeting en om te wonen, werken of verblijven. In hun economisch profiel zit het grootste verschil. Waar de historische binnenstad zich onderscheidt in cultuur, winkelen en horeca – de consumptieve kant – ligt het zwaartepunt in de Spoorzone op werken, onderwijs en innovatie en daarmee meer de productieve kant van de stad. Horeca en cultuur als identiteitsdragers zijn welkom in het gebied vooral wanneer het aanvullend op de binnenstad is en het een eigen-



tijds profiel heeft. Met het vernieuwde stationsgebied als hoogwaardig en uitnodigend scharnier zijn beide centrumgebieden het kloppende hart van de stad, elkaar aanvullend en versterkend.

CULTUUR EN CREATIVITEIT ALS DRAGERS

Cultuur en creativiteit zijn belangrijke dragers en aanjagers voor het maken van een stuk stad en zullen ook in de Spoorzone een belangrijke functie vervullen. Partijen zoals Museum de Fundatie en Cibap kunnen daar een trekkende rol in spelen. Daarbij moet gezocht worden naar vormen en uitingen die aanvullend zijn op het culturele aanbod in Zwolle. De in het gebied aanwezige industriële setting in het gebied schept hier de juiste voorwaarden voor. Zwolse initiatieven op het gebied van cultuur en creatief onderwijs zijn van harte welkom.

Concreet:

- De Spoorzone vormt samen met de binnenstad een tweestemmig centrummilieu
- Per deelgebied wordt een specifieke functiemix en kleuring benoemd
- In de Spoorzone worden voorzieningen zoveel mogelijk gedeeld
- Langs het Engelenpad concentreert het (publiek) programma en vindt de meeste interactie plaats tussen gebruikers van de Spoorzone
- Het Koggepark vormt het stadspark van de Spoorzone en biedt naast een fietsverbinding ruimte voor rust en ontspanning
- Het Engelenpad en het Koggepark vormen belangrijke verbindingen in het gebied en functioneren als belangrijkste ontmoetingsplekken
- Cultuur en creativiteit zijn belangrijke dragers en aanjagers voor het stedelijk leven in de Spoorzone
- Werkplekken zijn ook etalages: het is zichtbaar wat er gebeurt, ook de techniek

3.2 • We zorgen voor blijvende vernieuwing

EEN LEEFSTIJL DIE BINDT

De Spoorzone richt zich op die doelgroepen die willen wonen en werken in een dynamische omgeving. Een plek waar jong en oud, singles of gezinnen, denkers en doeners zich thuis voelen. Gemeenschappelijk is vooral de leefstijl van haar gebruikers. Ze zijn ondernemend, nieuwsgierig en staan open voor vernieuwing en zijn bereid om samen de stedelijke voorzieningen in de Spoorzone te delen. Ze maken op hun eigen manier onderdeel uit van het stadsleven, dragen bij aan maatschappelijke opgaven, alleen of door krachten te bundelen. Iedereen voelt zich 'eigenaar' van het gebied, of je er nu woont, werkt of bezoeker bent.

WONEN ALS NOOIT TEVOREN

De Spoorzone biedt een uitgelezen plek voor het toevoegen van stedelijke woonvormen die Zwolle maar beperkt aanbiedt. Van compacte studio's voor starters, co-living voor studenten en nieuwkomers in Zwolle of juist fijne appartementen voor gezinnen of ouderen die van alle gemakken zijn voorzien. Er is ruimte voor verschillende vormen van opdrachtgeverschap, waarbij we ook ruimte reserveren voor wooncorporaties.

WERKEN IN EEN ECOSYSTEEM

In de Spoorzone wordt volop gewerkt. Geen introverte gesloten kantoorgebouwen met eigen kantoorruimten en kantines, maar open werkomgevingen, met een duidelijk gezicht, tonen zich transparant aan de straat. Grote en kleine bedrijven wisselen elkaar af in het straatbeeld, hun werknemers vermengen zich met buurtbewoners en maken gezamenlijk gebruik van de dezelfde voorzieningen.

RUIMTE VOOR KENNIS

De Spoorzone is een aantrekkelijke plek voor onderwijsinstellingen en daar is ruimte voor zolang zij bijdragen aan de doelstellingen voor het gebied. Nieuwe onderwijsinstellingen in de Spoorzone dragen bij aan het versterken van de triple helix - de samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en onderwijs - en het internationale economische profiel van Zwolle. Het is belangrijk dat nieuwe onderwijsinstellingen in het gebied de verbinding met de omgeving zoeken,

bijdragen aan de economische doelstellingen, en bijvoorbeeld ook activiteiten en cursussen organiseren die buiten schooltijden activiteit en reuring opleveren.

VAN STUDIE NAAR STARTUP EN VERDER

Kennis en economie hebben in Zwolle altijd dicht bij elkaar gestaan. Door het letterlijk en figuurlijk bij elkaar te brengen van onderwijsinstellingen en bedrijven in de Spoorzone stimuleren we gewenste kruisbestuivingen tussen leren en werken, talentontwikkeling van jonge studenten en versterking van het economisch profiel van het gebied en Zwolle. Hier bouw je als startend bedrijf je netwerk op, deel je kennis met anderen, en werf je als volwassen organisatie jong talent. Onderwijsinstellingen die gehuisvest zijn in het gebied sluiten aan op het economisch profiel van bedrijven en andersom.

Concreet:

- Er is in elke nieuwe ontwikkeling van werkruimte aandacht voor de 'roltrap' van ondernemen, van betaalbare startersruimten tot ruimten voor grown-ups
- Voor wonen is er een divers woningaanbod in typologie en betaalbaarheid
- Er is blijvend (betaalbare) ruimte voor innovatieve maakindustrie en creatieve en culturele industrie
- Plekken met cultuurhistorische waarde worden benut als dragers van innovatie en culturele instellingen
- Er is ruimte voor culturele functies, aanvullend op de binnenstad
- Niet alles is dichtgetimmerd: er is ruimte voor experiment, 'blurring' van functies en het uitproberen van nieuwe concepten passend bij het gebied
- We sturen actief op het ecosysteem van de economie en doen dat in afstemming met stad en regio
- We concentreren ons op een aantal topsectoren: slimme maakindustrie, creatieve en culturele industrie en slimme oplossingen voor klimaatadaptatie



3.3 • We geven voorrang aan schone mobiliteit

HOOGWAARDIGE OVERSTAP OP DE REGIO, RANDSTAD EN VERDER

De Spoorzone ontleent haar bestaansrecht aan de nieuwe OV-hub van Zwolle, het tweede stations-knooppunt van Nederland. Met hoogfrequente verbindingen is de Spoorzone uitstekend verbonden over weg en spoor en vormt het een hoogwaardige entree van Zwolle en overstap op de rest van Nederland. Om optimaal gebruik te maken van de vervoerswaarde van het station wordt rondom het station in de hoogste dichtheden gebouwd.

VAN MODALITEITSDENKEN NAAR MOBILITEITBEHOEFTE

De verstedelijking en verdichting van de Spoorzone vraagt om een andere balans tussen de verschillende verkeerssoorten en een ander gebruik van de openbare ruimte. Meer ruimte voor verblijf, ontmoeten en groen. De menselijke maat is leidend en dat betekent dat de verkeersoplossing volgend is. Het leidende principe hierin is STOMP: Stappen, Trappen, OV, Mobility as a service en Privé mobiliteit. Dit principe leidt tot een logische volgorde van verkeerssoorten in het stedelijk gebied. Door de mobiliteit in het gebied volgens dit principe in te richten is de keuze voor het OV, de fiets, de voet of de auto (en meestal een combinatie daarvan) een resultante van een specifieke mobiliteitsbehoefte (die van dag tot dag kan verschillen) en minder het gevolg van het denken vanuit één beschikbare modaliteit.

JE DAG BINNEN HANDBEREIK

Het is mogelijk om in de Spoorzone te wonen, te werken en je leven in te richten op wandel- en fietsafstand. Voor veel voorzieningen hoeven bewoners de wijk niet uit: er is een ruim aanbod van onder meer winkels, horeca, scholen, kinderopvang, gezondheidscentrum, sport- recreatie- en groenvoorzieningen, etc. Openbaarvervoerhaltes zijn verbonden met de fiets- en voetgangersroutes waarmee ketenmobiliteit optimaal gefaciliteerd wordt. Voor bewegingen van en naar het gebied bieden verschillende mobiliteitsdiensten een uitkomst (MaaS).

MET DELEN HEB JE MEER

Het loslaten van bezit van vervoersmiddelen, maar daarmee vergroten van toegang tot mobiliteit is essentieel in het bereiken van een systeemspgong. Het mooie van delen is dat je uiteindelijk toegang tot meer hebt, dan wanneer je vasthoudt aan de eigen auto die het grootste deel van zijn tijd stil staat (ca. 90% van zijn levensduur) maar nog wel geld kost. Via een lidmaatschap kan iedereen in de Spoorzone gebruik maken van een duurzaam vervoersmiddel waar zij op dat moment behoefte aan heeft: een auto, fiets, bakfiets, bestelbus, step of biró. Zo kun je door het collectief aanbieden van mobiliteit uiteindelijk in een persoonlijkere mobiliteitswens voorzien. Bedrijven die zich willen vestigen in de Spoorzone hebben derhalve een sterk OV/fietsprofiel.

DE HUB ALS ONTMOETINGSPLEK

De Spoorzone wordt beter aangesloten op het stedelijk netwerk van straten, fietspaden en wandelroutes. Er komen meer autoverbindingen maar in het gebied is de auto te gast. Direct bij de ingangen worden HUB's aangelegd. Dit zijn plekken waar je als bezoeker of bewoner behalve je auto kunt parkeren toegang kunt krijgen tot de mobiliteitsdiensten van de Spoorzone waarna je je weg binnen het gebied te voet, per fiets of ander duurzaam vervoersmiddel kunt vervolgen. HUBs variëren in omvang en functie. Grotere HUBs zijn bedoeld om de grote stromen van buiten op te vangen, terwijl kleinere HUBs meer een buurtfunctie hebben (fiets lenen, pakketservice, convenience, werkruimte). In het gebied zelf zal de geparkeerde auto langs de straat geleidelijk aan minder worden en worden parkeervelden benut voor verstedelijking.

Het station is de OV-HUB. Uiteraard is het station bereikbaar voor auto's en maakt P&R en Kiss&Ride onderdeel uit van de functionaliteit van de OV-HUB.

VERBLIJFSKWALITEIT CENTRAAL

De nieuwe balans tussen de verkeerssoorten leidt tot een inrichting van de openbare die meer is toegesneden op verblijven en ontmoeten. Een bewuste keuze die past bij de Spoorzone en de impact makers die hier wonen en werken.



Concreet:

- Het station als OV-HUB vervult een centrale rol in de bereikbaarheid van de Spoorzone
- Binnen de Spoorzone is STOMP het uitgangspunt voor de inrichting van het verkeerssysteem met volop ruimte voor langzaam verkeer en schone mobiliteit
- Er komen nieuwe verbindingen voor auto's, fietsers en voetgangers
- Voor autoverkeer wordt deelmobiliteit gestimuleerd en ondersteund met andere mobiliteitsdiensten
- (Auto)parkeren wordt niet per plot opgelost, maar er komt een mobiliteitssysteem met (openbare) HUBs voor het gebied als geheel
- Er komt nieuw parkeerbeleid voor de Spoorzone en flankerend beleid voor de omgeving



3.4 • We richten ons vizier op de toekomst

KLAAR VOOR NIEUWE ENERGIE

De energie- en warmtevoorziening in de Spoorzone is nu niet duurzaam en niet berekend op de groei van het gebied. Een overgang naar een duurzamere energievoorziening in de Spoorzone omvat veel: behalve nieuw te realiseren woningen, bedrijven en voorzieningen moet ook de bestaande gebouwenvoorraad aardgasvrij worden gemaakt. En we willen de gebruikers van het gebied stimuleren zoveel mogelijk energie te besparen. En het elektrische rijden komt er aan. Dat vraagt om een transformatie van het bestaande gas-, warmte- en elektriciteitsnetwerk.

De energieneutrale doelstelling kan de Spoorzone niet in eigen gebied oplossen, daarvoor heeft het Zwolle nodig. De verstedelijking in de Spoorzone vraagt om efficiënt ruimtegebruik. Hierdoor is er te weinig plek om de totale energievraag in het gebied zelf te leveren en op te slaan. Daarom is het noodzakelijk dat het energienetwerk van de Spoorzone aangesloten is op een (stads)breed energieneutraal netwerk. Uitgangspunt is dat alle energievoorzieningen die nodig zijn voor het gebied fossielvrij zijn.

DE HANZEKRINGLOOP

De Spoorzone wordt een circulair gebied waarbij in de ontwikkeling, de bouw en het gebruik bewust wordt omgegaan met het gebruik van grondstoffen. Zero waste is het uitgangspunt. Er wordt gestreefd naar een zoveel mogelijk gesloten kringloop. Toekomstige bewoners en ondernemers zullen op deze ambitie worden aangesproken wanneer zij zich willen vestigen in het gebied. Voor de Spoorzone wordt op gebiedsniveau een circulair systeem voor waterzuivering, afvalinzameling en verwerking hiervan opgezet.

Op gebouwniveau wordt er ingezet op hergebruik van materialen uit de stad en daar waar nieuw materiaal nodig is hier kiezen voor een biobased oplossing. Het behouden en renoveren van bestaande gebouwen met cultuurhistorische of architectonische waarde staat centraal. Bij nieuwbouw wordt gebruik gemaakt van een materialenpaspoort. Ook speelt de mogelijkheid tot transformatie (flexibel en demontabel bouwen) van gebouwen een belangrijke rol in het circulair maken (in gebruik) van het gebied.

KLIMAATADAPTATIE

Zwolle is een deltastad. Een groene, historische stad omringd door water. Door de snelheid van de klimaatverandering loopt de delta tegen zijn grenzen aan. De kans op overstroming neemt toe, het wordt natter, warmer en droger. Om de stad voor te bereiden op extremer weer is in 2019 de Zwolse Adaptatie Strategie (ZAS) vastgesteld. Het doel is dat Zwolle in 2050 klimaatbestendig is. Vanaf nu handelen we structureel adaptief en benutten we de kansen die zich voordoen. We zoeken steeds de verbinding met andere opgaven en verzilveren de economische kansen.

De klimaatadaptatie landt ook in de Spoorzone en misschien nog wel meer op de raakvlakken met de aanliggende stadsdelen als Assendorp en de Stationswijk. Bij de herinrichtingen van de straten op dat raakvlak komen die opgaven bij elkaar.

Een significante beslissing is in dat licht al genomen: de fietsenstalling onder het Stationsplein kan bij hele hevige regenbuien worden ingezet als tijdelijke waterberging.

In en vlakbij de Spoorzone zitten bedrijven die water als business hebben. Zij worden uitgedaagd te participeren in de Spoorzone en daar te experimenteren en te innoveren.

De Spoorzone is gevoelig voor zogenaamde hitte-eilanden of hittestress. De inrichting is hard en stenig. Het station is in die zin ook kwetsbaar want daar is weinig ruimte voor groen. Daarom zijn op het busplatform meer dan 20 bomen geplant. Het is ook plezierig om naar te kijken. Vanaf elke plek op het station moet je een boom kunnen zien.

De Spoorzone moet verzachten en vergroenen. Dat verbetert de sponzigheid; water kan infiltreren en worden vastgehouden.

NATUURINCLUSIEF BOUWEN

Ecologie en biodiversiteit staan de laatste jaren hoog op de agenda, landelijk en internationaal. Voor de Spoorzone is de ligging naast de IJsselvallei een prachtige kans. In de Spoorzone moet je de kwaliteit van de IJsselvallei voelen. Een gebied van 100 hectare voor mens, dier en plant. En dat toont zich niet enkel bij de inrichting van de openbare ruimte maar ook in de architectuur van de gebouwen, oud en nieuw. Een inspirerend voorbeeld is de groene gevel aan het stadskantoor en de compositie van zwaluwkasten.



Concreet:

- De Spoorzone wordt voorbereid op een fossielvrije en energieneutrale toekomst
- Mobiliteitssysteem met HUBs voor het gebied als geheel
- Hiervoor is een nieuw gebiedsbreed systeem nodig voor warmte en elektriciteit die aangesloten worden op duurzame bronnen
- Klimaatadaptatie en waterbeheer zijn onderdeel van het DNA van het gebied, ook als economische topsector
- Ontwikkelaars, ondernemers en bewoners worden uitgedaagd om circulair te bouwen, werken en wonen
- Natuur Inclusief Bouwen wordt de norm

3.5 • We gaan voor kwaliteit van leven

KWALITEIT WAAR WE TROTS OP ZIJN

De Regio Zwolle staat bekend om haar hoge kwaliteit van leven. Die waarde gaan we uitvergroten in de Spoorzone. De kwaliteit van leven is cruciaal voor het aantrekken en binden van toekomstige bewoners en bedrijven .

GEZOND IN BEWEGING

Door de aantrekkelijke openbare ruimtes en goede voorzieningen voor voetgangers en fietsers vind je als gebruiker gemakkelijk de weg en word je gestimuleerd op gezonde manier te bewegen. Nabijheid van dagelijkse voorzieningen, scholen en zorg maakt dat je per voet het snelste op je bestemming bent. Sportvoorzieningen in de buitenruimte, hardlooppistes en onderdeel zijn van regionale fietsroutes maakt bewegen aantrekkelijk, prettig en functioneel. Ook in de verbindingen met de rest van de stad speelt de Spoorzone een belangrijke rol. Doordat het gebied een verbinding in plaats van een barrière is tussen noord en zuid is het voor veel Zwollenaren een dagelijkse route geworden van en naar de binnenstad, het werk- of woonadres.

TIJD OM STIL TE STAAN

In de drukte van de stad en de maatschappij in brede zin van het woord speelt de stedelijke omgeving een belangrijke rol in het faciliteren van rust en ontspanning. In de Spoorzone wordt slim nagedacht over waar je reuring en waar je rust vindt. Plekken waar de functionele route van A naar B wordt afgelegd worden afgewisseld met plekken voor ontspanning en stilte. Naast de grotere pleinen en parken komen in de Spoorzone daarom op blok- en buurtniveau een netwerk van deze luwe routes en pocketparks-kleinere groene plekken met verblijfskwaliteit. Het Koggepark wordt de centrale groene long van het gebied.

DE SPOORZONE GROEIT MET JE MEE

De Spoorzone is een plek waar je, eenmaal geland, wilt blijven wonen. Ook als je meer ruimte nodig hebt omdat er gezinsuitbreiding aan komt of omdat je juist wat kleiner of gelijkvloers wilt gaan wonen. De variatie in type woningen en woonomgeving is breed zodat de Spoorzone in verschillende woonbehoeftes

kan voorzien. Ruim of compact, alleen of met elkaar. De nabijheid van dagelijkse voorzieningen, zorg en goed vervoer maakt het gebied geschikt voor jong en oud.

Concreet:

- De ontwikkelingen in de Spoorzone dragen bij aan de kwaliteit van het leven in het gebied
- De Spoorzone krijgt een fijnmazig netwerk van (groene) verblijfsplekken
- De menselijke maat is leidend in het architectonisch en stedenbouwkundig ontwerp
- Plinten en entrees van gebouwen openen zich zoveel mogelijk transparant naar de openbare ruimte
- Gebouwen en openbare ruimte nodigen uit tot bewegen



3.6 • We bouwen samen aan de Spoorzone

RUIMTE VOOR EXPERIMENT

De Spoorzone wordt geen traditioneel ontwikkeld gebied. De verschillende snelheden en bestaande functies maken juist de plek tot een spannend en 'open' gebied. Er is al leven, maar ook nog steeds ruimte voor het uitproberen van nieuwe ideeën. Letterlijk, door ondernemers in het gebied de kans te bieden plekken te activeren of te gebruiken ten behoeve van hun bedrijfsvoering en daarmee impact te maken. Of juist door bewonerscollectieven zelf hun woonwereld te laten bedenken en maken. Het gevoel dat er veel mogelijk is, is ook op de lange termijn een blijvend kernmerk van het gebied. De Spoorzone is nooit af en staat open voor veranderingen en input van de omgeving. In hoofdstuk 7 wordt dit proces verder toegelicht.

BOUWEN AAN COALITIES

Zwolle staat bekend om samenwerking. Omdat je samen tot duurzamere oplossingen komt, zijn het ook in de Spoorzone coalities van marktpartijen, ondernemers, burgers en overheid die initiatieven ontwikkelen en samen stadmaken. Dit Ontwikkeldkader speelt een belangrijke rol in het sturen van de (benodigde) coalities om de hoge ambities op het gebied van duurzame mobiliteit, economie, wonen, energietransitie en klimaat de juiste gebiedsoplossingen te kunnen bieden. In bredere zin werken we in de Spoorzone in nauwe samenwerking met de stakeholders van het gebied. Van gebouweigenaren vragen we om dit ook te doen, zodat er een breder gevoel van eigenaarschap ontstaat en communities gevormd kunnen worden.

EIGENAARSCHAP ALS FUNDAMENT

We geloven dat een straat, buurt of wijk alleen goed functioneert als de gebruikers zich verbonden voelen met de plek. Eigenaarschap, in de letterlijke zin, maar ook het gevoel mede-eigenaar te zijn van het gebied maakt dat er meer zorg voor wordt gedragen. Sinds de aanloop van de transformatie naar de Spoorzone zijn de stakeholders uit de Spoorzone actief onderdeel van dit proces. Gedurende de komende jaren zal het aantal letterlijke en figuurlijke eigenaren toenemen en daarmee de gezamenlijke verantwoordelijkheid en zeggenschap in het hooghouden van de principes zoals die in het Ontwikkeldkader beschreven worden.

Concreet:

- In de Spoorzone werken gemeente, grondeigenaren en ontwikkelende partners in coalities aan plannen voor de deelgebieden
- We stimuleren coöperatieve projecten, van wooncoöperaties tot gezamenlijke moestuinen
- We vragen aan vastgoedontwikkelaars een actieve participatie te organiseren van de toekomstige gebruikers tijdens de ontwikkelfase en nemen beheeraspecten vroegtijdig mee
- We koesteren en delen succesverhalen van bewoners en ondernemers in de Spoorzone



Hoofdstuk 4

RAAMWERK VOOR ONTWIKKE- LING

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



ESSENTIES VOOR HET RAAMWERK

Uit de doelen en de principes (hoofdstuk 1 t/m 3) voor de Spoorzone volgt een aantal ruimtelijke uitgangspunten die in het raamwerk terugkomen:

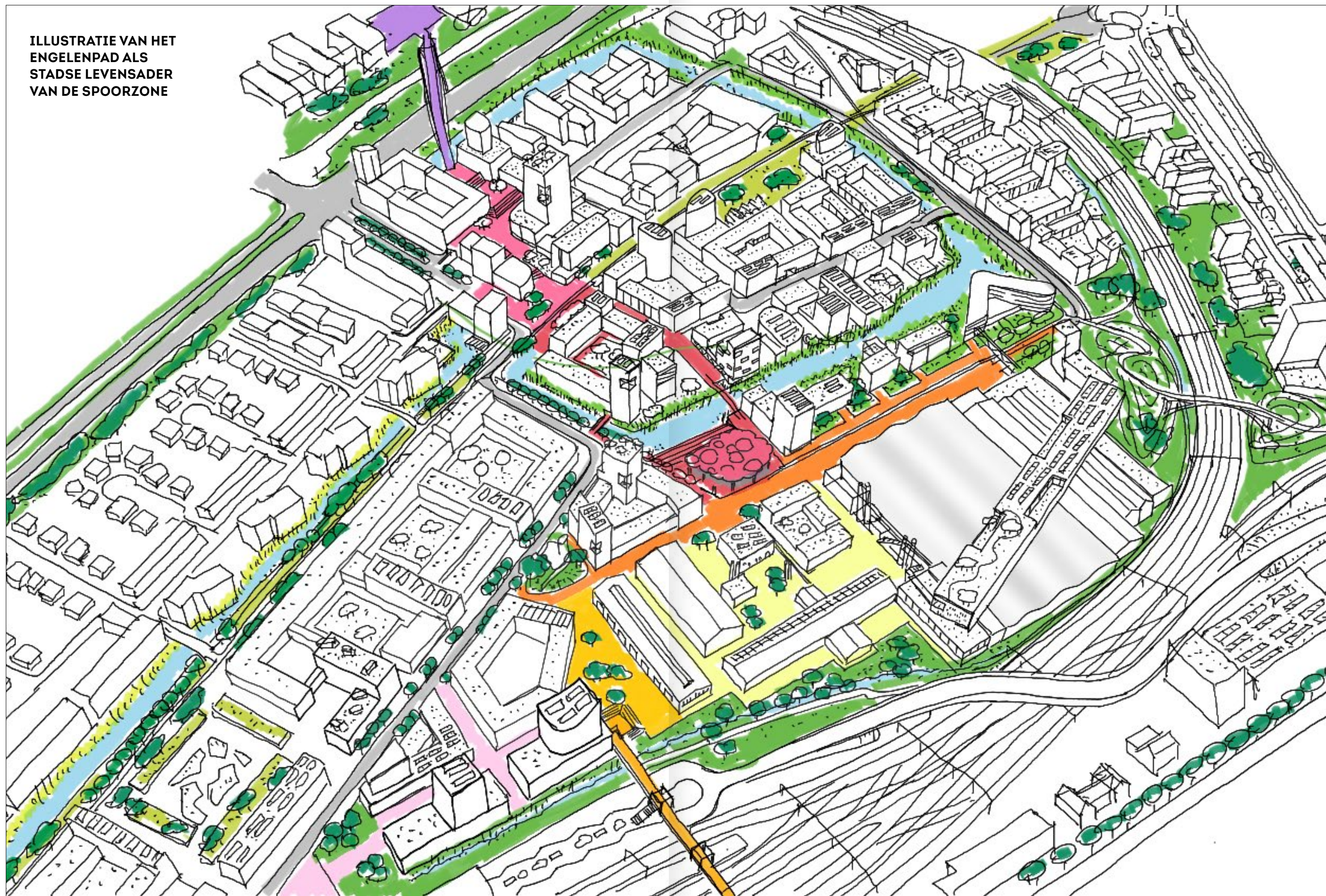
- Het stationscarré is het focuspunt dat de Spoorzone met de binnenstad verbindt en tegelijkertijd de bron en bestemming is voor de tienduizenden dagelijkse reizigers
- De Spoorzone maakt samen met de binnenstad onderdeel uit van het centrumgebied van Zwolle
- Het gebied wordt gedragen door een assenkruis dat wordt gevormd door twee ruimtelijke dragers: het Engelenpad en het Koggepark
 - Het Engelenpad is een stedelijke verbinding voor langzaam verkeer die zorgt voor reuring en die de binnenstad, via het station, door de Spoorzone verbindt met Hogeschool Windesheim en het buitengebied langs de IJssel
 - Het Koggepark is een groene verbinding voor langzaam verkeer die zorgt voor rust en die als groene oost-westverbinding verschillende buurten aan elkaar bindt
- Dit assenkruis zorgt voor verschillende kwadranten in het gebied die elk op een eigen manier ontsloten worden en waarbij het Engelenpad en het Koggepark zo min mogelijk worden doorsneden door autoverkeer

- Er is ruimte voor aanzienlijke verdichting van mensen en gebouwen om het gebied als nieuw stedelijk woon-werkgebied te kunnen laden met een sterk gemengd programma
- Er ontstaan deelgebieden die elk hun eigen sfeer en karakter hebben
- De duurzaamheidsopgaven van Zwolle zijn integraal onderdeel van het raamwerk
- Aanwezige cultuurhistorie vormt een belangrijke voedingsbodem voor de transitie

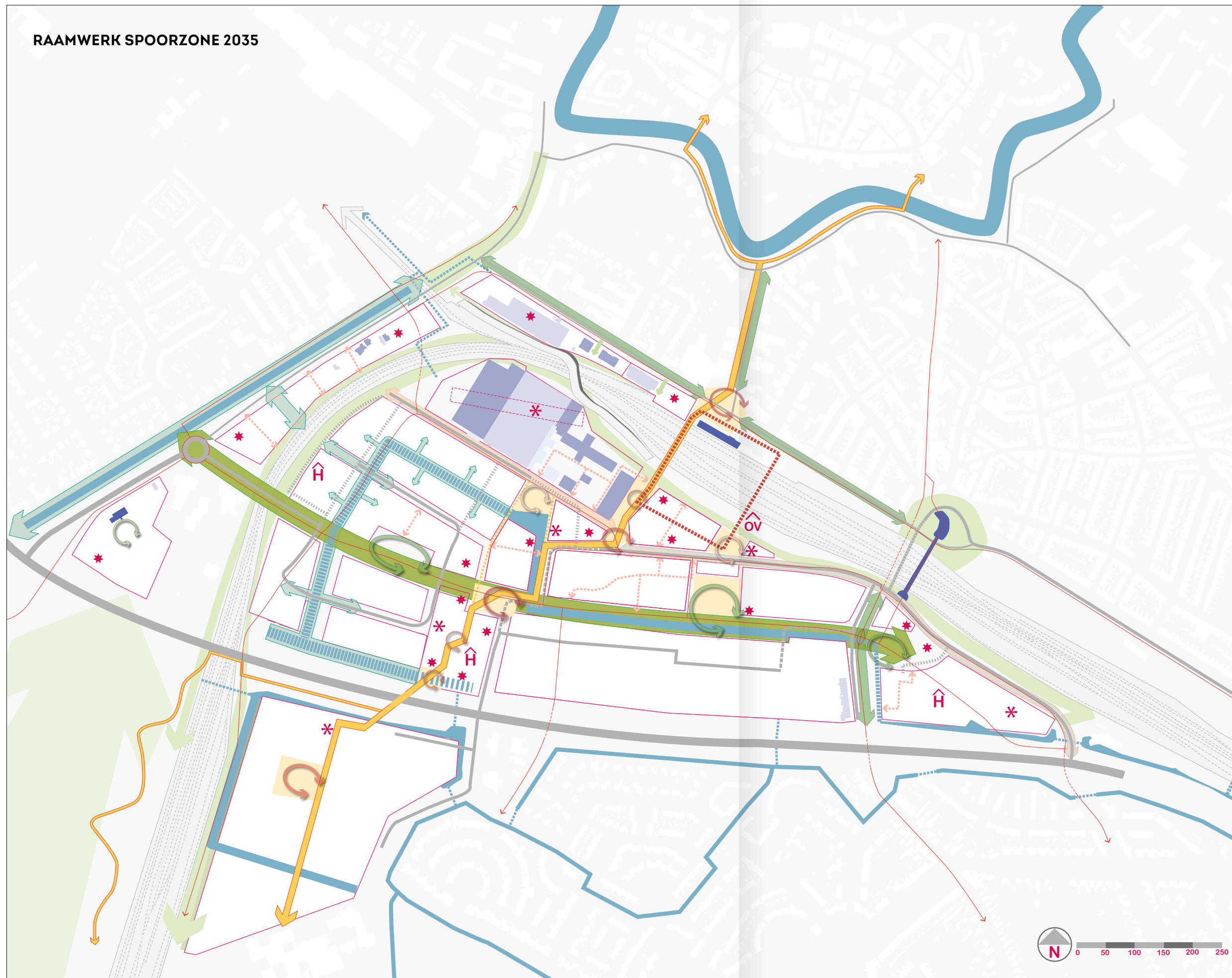
RAAMWERK EN TOEKOMSTBEELD

Deze essenties zijn uitgewerkt tot het raamwerk waarin we de ruimtelijke en programmatische kaders voor de ontwikkeling van de Spoorzone schetsen. In het volgende hoofdstuk worden deze verder toegelicht. Na het raamwerk volgt een mogelijk toekomstbeeld van de Spoorzone waarbij het raamwerk is ingevuld met mogelijke bebouwing. Op die manier ontstaat een meer levend beeld over de variatie in gebieden en wisseling in dichtheid en mix.

ILLUSTRATIE VAN HET
ENGELNPAD ALS
STADSE LEVENSADER
VAN DE SPOORZONE

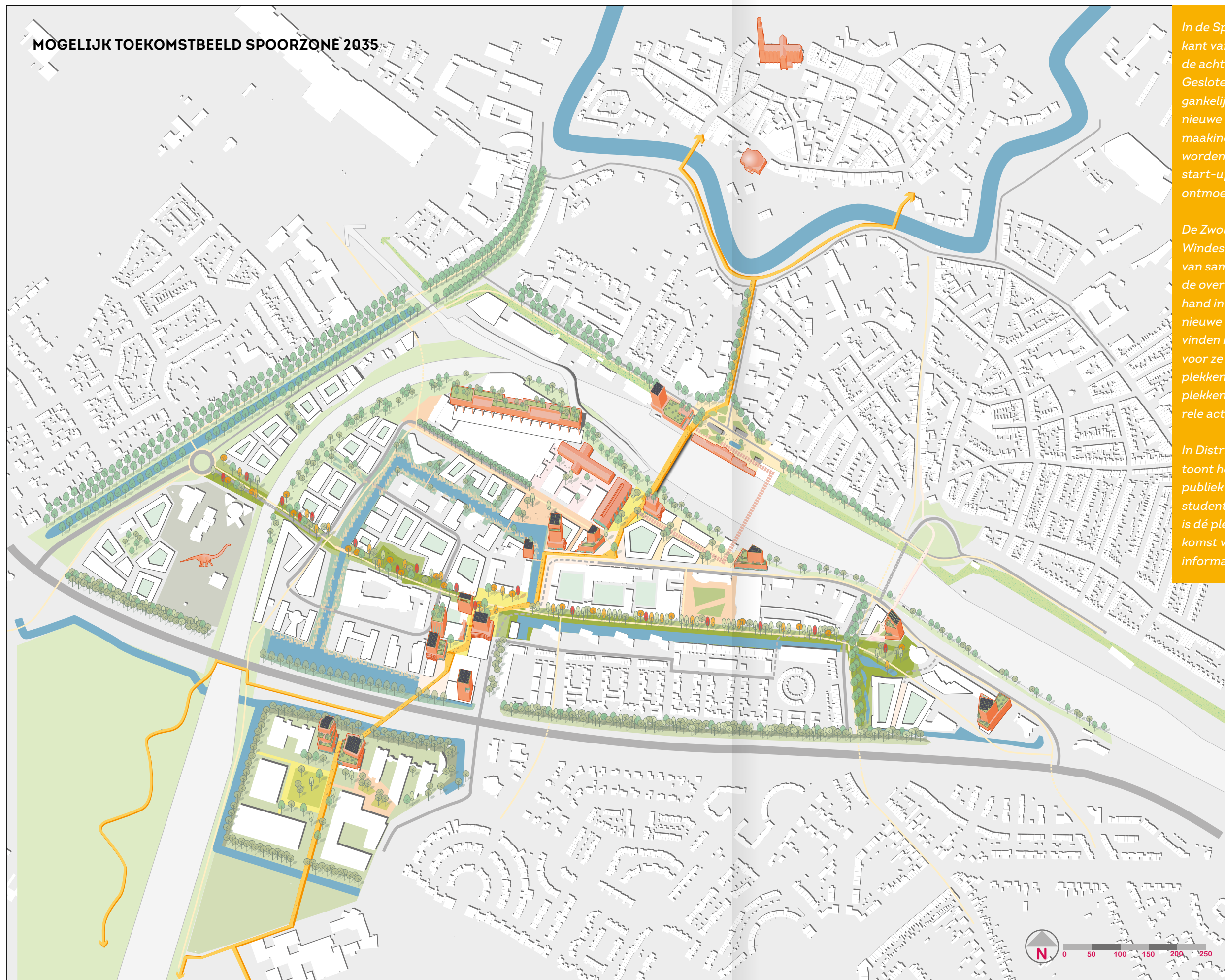


RAAMWERK SPOORZONE 2035



- Secundaire structuur
- Hoofd-structuur
- GROENE DRAGERS
- Koggepark: hoofdgroenstructuur
 - Laanprofiel (oosterlaan/westerlaan)
 - Willemsvaart
 - Spoorpark
 - Groen-blauw carré
 - Laanprofiel (stockholmstraat)
 - Groene verbindingen
- STEDELIJKE DRAGERS
- Engelenpad
 - Hallenplein
 - Hanzelaan
- WATERSYSTEEM
- watergang
 - watergang/ natuuroevers
 - watercasco Westerlaan/Oosterlaan
- VERBINDINGEN
- stationscarré
 - voetgangers (engelenennetwerk)
 - voetgangers (plek ntb)
 - voetgangers (in gebouw)
 - fietsroute
 - hoofdwegen
 - Auto te gast
 - Verloop nader te bepalen
- VERBLIJFSPLEKKEN
- verblijfsplek engelenpad
 - stedelijke verblijfsplek /hof
 - groene verblijfsplek / hof
 - stadspan
- MOBILITEIT
- HUB
 - OV-HUB
- BEBOUWING
- Hoogte-accnt <45m
 - Zwols prominent <70m
 - Ontwikkelvlek
 - monument
 - positieve (monument)waarde
 - attentiewaarde
 - industriële restanten met beeldwaarde

MOGELIJK TOEKOMSTBEELD SPOORZONE 2035



In de Spoorzone gaat veel gebeuren. De zuidkant van het station is straks niet meer de achterkant, maar de tweede voorkant. Gesloten werkgebieden worden open en toegankelijk. De Wärtsila-hallen krijgen o.a. een nieuwe functie als experimenteerplek voor de maakindustrie. Gesloten kantoorgebouwen worden levendige co-working plekken waar start-ups, scale-ups en grown-ups elkaar ontmoeten en inspireren.

De Zwolse onderwijsinstellingen en met name Windesheim participeren in nieuwe vormen van samenwerking met het bedrijfsleven en de overheid, op plekken waar werken en leren hand in hand gaan. Nieuwe bewoners geven nieuwe energie en levendigheid. Zwollenaren vinden hier het stedelijke woonmilieu waarvoor ze in de stad blijven. Op meerdere plekken in het gebied vinden zij verrassende plekken waar ook (tijdelijke) horeca en culturele activiteiten het tot hun plek maken.

In District Z (deelgebied, zie hoofdstuk 6), toont het regionale bedrijfsleven zich aan het publiek en ontmoeten bewoner, bezoeker, student en ondernemer elkaar. De Spoorzone is dé plek die in het teken staat van de toekomst van Zwolle met interactie, innovatie en informatie als dragers.

Hoofdstuk 5

INVULLING VAN HET RAAMWERK

Het raamwerk voor de Spoorzone bestaat uit verschillende lagen die samen het nieuwe stedelijk gebied maken. Per laag wordt in dit hoofdstuk behandeld hoe het raamwerk uitwerking krijgt en welke kaders meegeven worden aan de ontwikkeling van het gebied. Het raamwerk telt negen onderdelen:

- 5.1 • Programma: verdubbeling en menging
- 5.2 • Economie: innovatiedistrict in wording
- 5.3 • Wonen: stedelijkheid en diversiteit
- 5.4 • Voorzieningen: maatschappelijke humuslaag
- 5.5 • Ruimtelijke kwaliteit: menselijke maat is leidend
- 5.6 • Mobiliteit: van modaliteit naar behoefte
- 5.7 • Energie: fossielvrij op weg naar energieneutraal
- 5.8 • Klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit: stad als onderdeel van het ecologische systeem
- 5.9 • Circulariteit: sluiten van kringlopen



5.1 • Programma: verdubbeling en menging

De Spoorzone is een bestaand stedelijk gebied met volop bebouwing, ondernemers en bewoners. Maar er is tegelijkertijd ook nog volop ruimte om een aanzienlijk programma (wonen, werken, voorzieningen etc.) toe te voegen.

PROGRAMMA SPOORZONE NU

Op dit moment is er in de Spoorzone ca. 325.000 m² vastgoed aanwezig. Dit is exclusief de Hogeschool Windesheim (ca. 100.000 m²). Het bestaand programma is het overgrote deel gebruikt voor werken (88%) bestaande uit kantoren en bedrijfsruimte. Er is een beperkt aantal woningen in het gebied (aan de Noordzeelaan en de Veerallee) en een deel onderwijs. Het programma kenmerkt zich door het gesloten karakter. Gebouwen en functies staan op zichzelf en zijn naar veelal naar binnen gericht, vaak achter een hek of slagboom.

PROGRAMMA SPOORZONE STRAKS

Verdubbeling programma

De grootste verandering is dat het Ontwikkelkader ruimte biedt voor meer programma en voor een sterkere menging van het programma. Binnen hetzelfde gebied waar nu 325.000 m² vastgoed staat is straks ruimte voor ruim 650.000 m², waarbij een groot deel van het bestaande vastgoed blijft gehandhaafd. Dit betekent een sterke verdichting en een efficiënter gebruik van de ruimte in het gebied.

Rijke functiemix

De tweede grote verandering is dat het gesloten en gefragmenteerde karakter van het gebied wordt doorbroken. Er komt een sterkere menging van wonen, werken en voorzieningen dwars door elkaar heen.

Verskillende karakters

De verschillende delen van de Spoorzone zullen elk een ander karakter krijgen. De dichtheid en de programmamix zal per deelgebied anders zijn. Er ontstaat zo een gevarieerd gebied waar rust en reuring elkaar afwisselen. Op sommige plekken zal het accent meer op werken en leren liggen, terwijl op andere plekken meer gewoond wordt.

PROGRAMMA UITWERKEN IN DEELGEBIEDEN

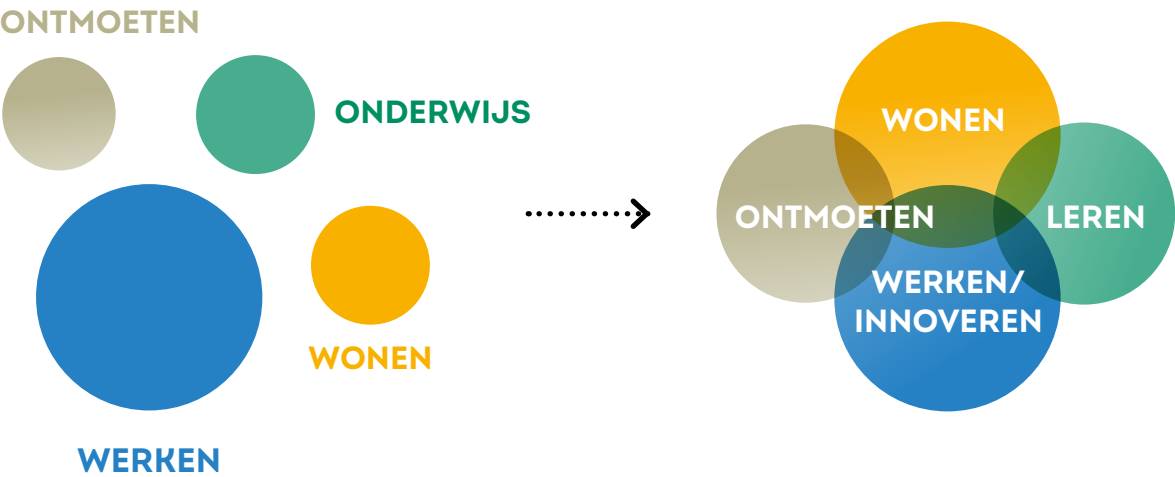
Het totale programma (indicatief) is verdeeld naar de verschillende deelgebieden. Het mogelijke programma en de mix per deelgebied is verder toegelicht in het hoofdstuk deelgebieden.

Het indicatieve programma is gebaseerd op stedenbouwkundige studies op het gebied, maar is geen hard gegeven. Het geeft een beeld van wat er mogelijk is in het gebied, maar betreft een indicatief programma. De precieze omvang van de totale ontwikkeling zal per deelgebied nader uitgewerkt moeten worden en vertaald in stedenbouwkundige plannen.

KADER VOOR PROGRAMMA:

- Ruimte voor groei met ca. 325.000 m² naar ca. 650.000 m² programma
- Ieder deelgebied heeft een uniek karakter en eigen functiemix, waarin wonen, werken en voorzieningen zijn vertegenwoordigd.
- Het Engelenpad is de voornaamste plek voor nieuwe, hotel en shortstay concepten en een belangrijke plek voor nieuwe horeca.
- Het Engelenpad vormt de verbinding tussen binnenstad en buitengebied
- Langs het Engelenpad is ten minste om de 200 meter iets te doen, de intensiteit neemt af naar de flanken van de Spoorzone
- Het Koggepark is een plek voor ontmoeting en recreatie in groen dat uitnodigt tot gebruik
- Horeca is aanwezig op strategische plekken, rondom belangrijkste openbare ruimtes zoals het Engelenpad, maar ook kleinschalig op buurt-niveau op straathoeken

Spoorzone nu en Spoorzone straks: meer programma en sterker gemengd.



NU

ca. 800 woningen
ca. 240.000 m² werken
ca. 16.000 m² voorzieningen
Totaal ca. 325.000 m²

STRAKS

ca. 3000-4000 woningen
ca. 260.000 m² werken
ca. 80.000 m² voorzieningen
Totaal ca. 650.000 m²

Indicatief programma 2019

Wonen	ca. 800 wo.	5%
Werken	ca. 240.000 m²	90%
Voorzieningen	ca. 16.000 m²	5%
[o.a. onderwijs]		

Totaal ca. 325.000m²

Indicatief programma 2035

Wonen	ca. 3000-4.000 wo.	45%
Werken	ca. 260.000 m²	40%
Voorzieningen	ca. 80.000 m²	15%
[o.a. onderwijs]		

Totaal ca. 650.000 m²

UITDAGINGEN EN UITWERKINGEN

- Uitwerking en specifiek maken programma en karakter per deelgebied in deelgebiedcoalitie
- De wijze van sturen op maximale omvang programma per deelgebied
- Onderzoeken in hoeverre een groter totaal programma binnen de principes voor de Spoorzone past.
- Het nader duiden van een gezonde en kansrijke mix van voorzieningenniveau
- Het realiseren van een vernieuwende functiemix op gebouwniveau
- Het realiseren van een vernieuwende functiemix op gebouwniveau
- Het sturen op een strategie voor aantrekkelijke plinten en juiste verdeling voorzieningen binnen het gebied

5.2 • Economie: innovatiedistrict in wording

De opgave is om van de Spoorzone een (inter)nationaal innovatiedistrict met allure en een eigen Zwolse identiteit te maken (zie hoofdstuk 2). Dit betekent dat het een gemengd gebied voor werken, innoveren, leren, wonen en ontmoeten is, waarbij optimaal ruimte is voor interactie en uitwisseling van ideeën.

ECONOMIE SPOORZONE NU

De Spoorzone is een gebied waar volop gewerkt wordt. Het is geleidelijk ontwikkeld om steeds in de behoefte van haar tijd te voorzien. Zo is het gebied ontstaan met grote industriële werkplaatsen, grote kantoorgebouwen, een schoolgebouw en een aantal verspreide voorzieningen. Er is een transformatie gaande van introverte kantoor- en maakbedrijven naar werkplekken waar interactie en innovatie voorop staat. Het overgrote deel van het werken bestaat echter uit op zichzelf staande gebouwen die nauwelijks een relatie hebben met de omgeving waarin ze staan.

ECONOMIE SPOORZONE STRAKS

Een transformatie van op zichzelf staande bedrijven naar een gemengd innovatief ecosysteem vraagt om een aantal cruciale ingrediënten:

- Samenwerking in de triple helix: bedrijfsleven, onderwijs en overheid
- Concentratie en nabijheid: een hoge dichtheid van ideeën die elkaar kunnen versterken
- Ingebed in een inspirerend stedelijk gebied dat volop ruimte biedt voor interactie en experiment
- Focus de groei op drie topsectoren:
 - Slimme maakindustrie
 - Klimaatadaptatie en water
 - Cultuur en onderwijs

Nieuwe vestigingen voor werken, maken, leren en voorzieningen moeten expliciet bijdragen aan de doelstellingen van het innovatiedistrict en zullen daaraan worden getoetst.

KETEN VAN INNOVATIE, GROEI EN IMPACT

Op de slimme km² werken impact makers samen aan innovatie, groei en impact. Dit doen zij in een innovatieketen bestaand uit:

- Kennis en talent
- Co-creatie
- Maken/opschalen
- Vermarkten
- Impact

Het is belangrijk om deze volledige keten blijvend een plek te geven in het innovatiedistrict. Dit betekent dat er ruimte moet zijn en moet blijven voor de behoeften van deze keten. Concreet betekent dit:

- Het versterken van het krachtige fundament van kennisinstellingen in het gebied
- Aanbod van verschillende soorten bedrijfsruimte
 - In verschillende prijscategorieën, waaronder ook betaalbare ruimtes voor starters
 - Voor verschillende soorten werk, waaronder ook ruimte voor maken en experimenteren
- Ruimte om door te groeien als bedrijf
- Een ecosysteem van krachtige volgroeide bedrijven die graag opereren in de nabijheid van innovatieve bedrijven

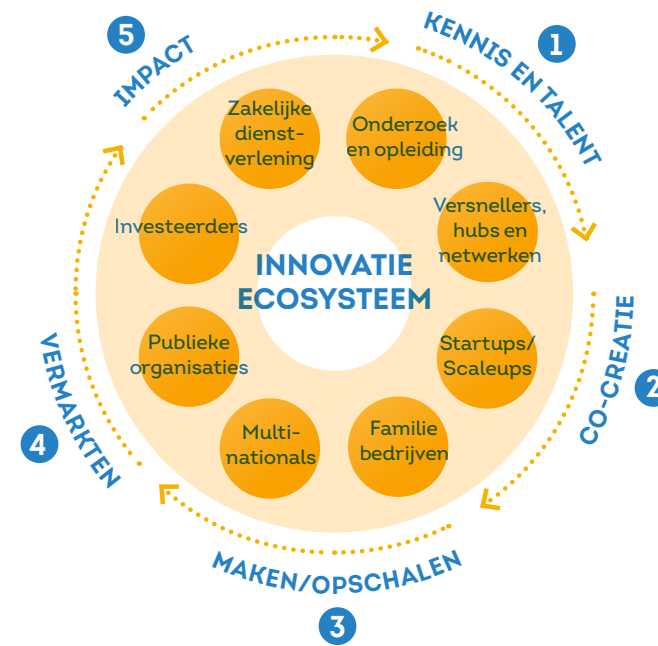
Om dit systeem op te bouwen en langjarig te bewaken is samenwerking tussen bedrijven en met onderwijsinstellingen nodig. Er is een omgeving nodig die uitnodigt tot interactie en waar kennisuitwisseling optimaal gefaciliteerd wordt

CRITERIA VOOR KENNISINTENSIEVE ORGANISATIES

Het innovatiedistrict wordt een succes wanneer de noodzakelijke dichtheid van kennisintensieve organisaties (van startup tot multinational) samengaat met de focus op vergroting op samenwerking. We richten ons op kwalitatieve groei voor de economie van de toekomst en duurzame banengroei.

We zien u graag als nieuwe vestiger in Spoorzone als u past binnen het profiel en u:

- Aantoonbaar gericht bent op innovatie, maakindustrie en technologie, creatieve industrie & cultuur en groei van uw organisatie en werkgelegenheid. En dat alles om maatschappelijke impact te hebben (bijvoorbeeld slimme oplossingen voor klimaatadaptatie, circulariteit, duurzaam, disruptieve technologie, slimme platformen ...)



Innovatie-ecosysteem in balans

- Samenwerken, elkaar gunnen, kennis delen en leren van anderen als vanzelfsprekend ziet
- Kunt aantonen dat u het regionale innovatie ecosysteem versterkt
- Koploper wil zijn in de markt
- Een hoge mate van kennisintensiteit en innovatievermogen (bijvoorbeeld R&D en innovatieafdelingen) hebt
- Een hoge ratio qua aantal werknemers hebt ten opzichte van m²
- Succesvol bent in uw ondernemerschap en u de wil hebt om te investeren
- Actief bent in een van de focusmarkten van de regio en/of potentiële groeiemarkten

BALANS IN HET ECOSYSTEEM

Het huidige economische profiel van de Spoorzone kent een dominante mix aan publieke en zakelijke dienstverleners. Deze sector is en blijft belangrijk voor de Zwolse economie. Voor het slagen van het innovatie ecosysteem en de toekomst van de economie is het cruciaal om het evenwicht in de mix van de economie van de Spoorzone te optimaliseren door focus te leggen op technologische en creatieve innovatie, groei en impact op maatschappelijke vraagstukken. Er wordt een focus gelegd en actieve acquisitie gepleegd op het aantrekken van:

- Creatieve industrie en cultuur
- Slimme maakindustrie, techniek en digitalisering
- Organisaties gericht op slimme klimaatadaptatie

- Onderzoeks- en onderwijsinstellingen
- Innovatie en R&D afdelingen van bedrijven
- Meer startups / scaleups
- Dienstverleners met een core business op de innovatie van de maakindustrie en slimme klimaatoplossingen, denk aan gespecialiseerde bedrijven in Artificial Intelligence, Vision Technology (AR/VR), Internet of Things (IOT), Big Data, Designbureau's, Innovatiespecialisten, slimme platform ontwikkelaars en investeerders.
- Dienstverleners die rol van opdrachtgever kunnen en willen spelen voor het innovatie ecosysteem en focus clusters van de regio

De verdichting van bovenstaande organisaties moet primair ontstaan in de gebieden langs het Engelenpad, zijnde:

- District Z
- De Werkplaatsen
- Hanzekwartier
- Windesheim Campus

Het versterken van de overige zakelijke en publieke dienstverlening - die niet direct gaan samenwerken in het innovatie ecosysteem (zie boven) - is een belangrijke pijler van de economie in stad en regio Zwolle. Verdichting van zakelijke en publieke dienstverleners binnen het innovatiedistrict zien we dan ook graag in de gebieden:

- District Z
- Lurelui
- Hanzehoven
- Hanze Oost
- Deventerstraat

Hierbij sturen wij op een grotere mix, meer openheid, ontmoeting, dichtheid en samenwerking, zowel op gebouw- als op gebiedsniveau.

VOORZIENINGEN

Een innovatiedistrict heeft voorzieningen nodig. Vooral voorzieningen als dienstverlening aan het bedrijfsleven, maar ook ter ondersteuning van de bewoners en bezoekers in het gebied. Dit betekent dat er ruimte is voor kwalitatief goede horeca met een onderscheidend profiel en vooral gericht op het Spoorzone publiek. Retail focust zich op dagelijkse behoeften (convenience) ter ondersteuning van het gebied of in het verlengde van de aanwezige maakindustrie. Belangrijk is dat voorzieningen in de Spoorzone niet concurreren met de voorzieningen in de binnenstad, maar dat het juist iets onderscheidend toevoegt.



Juiste voorzieningen, zoals flexwerkplekken, zijn cruciaal voor een innovatiedistrict

Ter ondersteuning van het innovatiedistrict is ruimte voor een hotel en voor vergader- en congresfaciliteiten. Deze moeten passen in de gedachte van het Hanzekwartier, een open en uitnodigende uitstraling en een publiek karakter hebben.

Er is ruimte voor uitbreiding van de onderwijsfunctie vooral als dit het vestigingsklimaat als innovatiedistrict ten goede komt en de instelling actief de interactie met haar omgeving aangaat.

SLIMME MAAKINDUSTRIE

De ontwikkeling en groei van Perron038 wordt ondersteund als een strategisch innovatiecentrum voor Spoorzone, Zwolle en de regio. Perron038 is een aanjager van de slimme maakindustrie en bredere ontwikkeling rondom technologie en digitalisering. We stellen daarom voor om het gebied de Werkplaatsen, met daarin Perron038, op te nemen als TopInnovatieCentrum (naast de bestaande centra PSP, HIP, Enexis en Climate Campus).

SPECIALS: ENGELNPAD

Voor het realiseren van het bovenstaande profiel is het Engelenpad een belangrijke drager. Het innova-

tie ecosysteem zal zich dus grotendeels hieromheen ontwikkelen, waarbij speciaal voor het Engelenpad elementen aandacht vragen:

- Innovatieve horeca, vergadercentra en hotel / shortstay concepten alleen plaatsen op en rondom het Engelenpad voor versterken ontmoeten, dichtheid en cross-overs
- Interventies & proeftuinen die zorgen voor branding, sexyheid, etalage en inspiratie van nieuwe innovaties uit de regio.

SPECIALS: WERKPLAATSEN

De werkplaatsen zijn cruciale assets voor het realiseren van het innovatie ecosysteem. Een sterk en dicht innovatie ecosysteem met technologie, creativiteit en impact zal zich dus grotendeels hier moeten ontwikkelen, waarbij we inzetten op kwalitatieve groei. Extra elementen voor de werkplaatsen zijn:

- Startups / scaleups hotspot met programma voor opstarten en opschalen
- Transparantie, zichtbaarheid en grote mate van openheid van activiteiten
- Voldoende betaalbare ontmoetings, werkplaatsen, kantoren en op termijn woningen voor mensen met ideeën (zoals ondernemers & medewerkers

van startups/scaleups/familiebedrijven, creatieve klasse, ingenieurs en makers). Hiervoor werken we met het concept van een roltrap voor huurprijzen, zodat in elk deelgebied een goede mix van werkplekken en werkplaatsen is voorzien.

- Flexibiliteit en schaalbaarheid van productie en activiteiten (denk aan van 50 tot 2000 m2 per organisatie), waarbij geen grootschalige productie
- Innovatieve ruimtes voor ontmoeten
- Voldoende ruimte voor faciliteren van productie (geluid, 24&7, logistiek, hoogte, etc.)

GOVERNANCE

Gezien de cruciale ontwikkeling en positionering van Spoorzone als Innovatiedistrict wordt de volgende governance vormgegeven:

- Voor de regievoering over het economische profiel wordt een economische kopgroep ingericht met een afvaardiging van ondernemers, bedrijfsleven, onderzoeks & onderwijsinstellingen, overheid en investeerders. De overheid zal dus actief participeren en meebeslissen.
- De kopgroep wordt ondersteund door een privaatspublieke uitvoeringsorganisatie, die ook regie neemt over het accountmanagement in het innovatiedistrict en daarmee juiste focus en daadkracht ontwikkelt.

De governance wordt verder onderzocht en vormgegeven in samenwerking met de betrokken partijen.

KADER VAN DE ECONOMIE

- Sturen op de totstandkoming van een innovatiedistrict
- Faciliteren van de volledige innovatieketen en sturen op het aanbod van de juiste bedrijfsruimtes
- Een deel van alle nieuwe bedrijfsruimtes heeft een toegankelijke huurprijs (roltrapwerking)
- Organiseren, aanjagen en accommoderen van het innovatieve ecosysteem
- Focus en acquisitie op aantrekken technologisch, creatieve en impactvolle organisaties rondom Engelenpad (District Z, De Werkplaatsen, Hanzekwartier, Windesheim Campus)
- Autonome zakelijke en publieke dienstverlening versterken en laten vernieuwen met open karakter en verdichting in andere deelgebieden
- Focus op aantrekken van één of meerdere vestigingen van een universiteit, creatieve industrie (van kunst, design tot digitaal), slimme maakindustrie (productie en digitaal), slimme klimaatadaptatie

- Ontwikkelen van één of meerdere innovatiehubs voor startups en scaleups (productie, digitaal & design)
- De Spoorzone investeert in Perron038 als TopInnovatieCentrum
- Nieuwe bedrijven in het gebied dragen bij aan de interactie, via een levendige plint of integraal in het gebouw. Er is geen ruimte voor gesloten single-tenant gebouwen
- Nieuwe bedrijfskantines zijn gezamenlijk, openbaar toegankelijk en zichtbaar en toegankelijk vanaf het straatniveau

UITDAGINGEN EN UITWERKINGEN

- De precieze invulling, sturing en bewaking van het economisch profiel,
- Ontwikkelen van een sterke branding en communicatie van het gebied, waarbij zowel digitaal als fysiek de succesverhalen zichtbaar worden.
- Nadere uitwerking van het bewaken van de "roltrap voor ondernemers"
- Nadere uitwerking van een op te richten entiteit

5.3 • Wonen: stedelijkheid en diversiteit

De grootste verandering in de Spoorzone is dat tussen het werken ook volop gewoond gaat worden. Er is totaal ruimte voor zo'n 3.000-4.000 woningen in het gebied.

WONEN IN DE SPOORZONE NU

De woonwijk Hanzeland is onderdeel van de Spoorzone (Hanzewonen), deze woonwijk blijft zoals hij is. Het overige wonen in de Spoorzone is op dit moment beperkt tot het transformatieproject Les Pavillons en de woningen aan de Willemsvaart. De bewoners van het Kattegat vervullen een belangrijke aanjagende functie in het gebied. Deze sfeer van eigen initiatief en gezamenlijkheid wil de gemeente vasthouden voor de verder ontwikkeling.

WONEN IN DE SPOORZONE STRAKS

Er komen ca. 3.000 - 4.000 woningen in de Spoorzone. Dit is mogelijk door nieuwbouw in combinatie met transformatie van bestaande kantoorpanden. Dit woningaantal betekent dat de Spoorzone fors wordt verdicht en een hoogstedelijk karakter krijgt. Een enorme impuls aan het gebied ten behoeve van de schaa sprong en verstedelijking van Zwolle maar ook ten gunste van de huidige bewoners en gebruikers.

Hoogstedelijk woonmilieu

De vier woonambities van Zwolle (sterke groei stad, vernieuwende woonstad, solidaire leefstad en duurzame del tastad) gelden als leidend principe voor de Spoorzone. Het karakter van het wonen in de Spoorzone voegt een nieuw type woonmilieu toe aan Zwolle. Het gaat om een gemengd woon-werkmilieu in een (hoog)stedelijke setting. Het woningbouwprogramma van de Spoorzone sluit aan bij de schaa sprong in stedelijkheid, waartoe in 2019 door het Concilium is opgeroepen.

Leefstijl

Met dit hoogstedelijke woonmilieu spreekt Zwolle een doelgroep aan die nu nog niet veel plek heeft in Zwolle. Mensen die een stadse woonomgeving waarderen en houden van de dynamiek en reuring die het werken en de voorzieningen in de woonomgeving meebrengen. Wonen in de Spoorzone zal ook mensen aanspreken die bewust kiezen voor duurzaamheid

en innovatieve mobiliteitsconcepten. Het zal een aantrekkelijk gebied zijn voor jongeren, starters en voor senioren. Maar ook gezinnen met een stedelijke woonwens zullen hier een plek kunnen vinden. Er is voor elk wat wils, maar het is een stedelijke leefstijl die bindt. Omdat er vanuit wonen diverse doelgroepen worden aangesproken krijgt het gebied een ruime variatie in woonoppervlaktes, variëren van studio's van 40m² tot grote (gezins)woningen tot wel 200m².

Experimentele woonvormen

In het ontwikkelen van het woningbouwprogramma stimuleert de gemeente het experiment: woon groepen met gedeelde tuinen, studentenwoningen met gedeelde voorzieningen en innovatieve nieuwe woonconcepten voor jong en oud. Ook het experiment in opdrachtgeverschap en eigenaarschap wordt opgezocht. Eigenaren worden uitgedaagd om ruimte te zoeken voor wooncoöperaties en projecten in (collectief) particulier opdrachtgeverschap om het gevoel van eigenaarschap in het gebied te stimuleren.

Een inclusief woonmilieu

Spoorzone biedt ruimte om elkaar op te zoeken, samen te leven en te zorgen. Waar jong en oud zich thuis voelt, waar de mogelijkheid wordt geboden om betaalbaar en zelfstandig te (blijven) wonen. De gemeente hanteert in de Spoorzone haar stedelijke woonbeleid, wat betekent dat er een variatie in goedkope, middeldure en dure woningen zal ontstaan in de verhouding 30/40/30. De bijbehorende prijsklassen worden in de Ontwikkelstrategie Wonen omschreven.

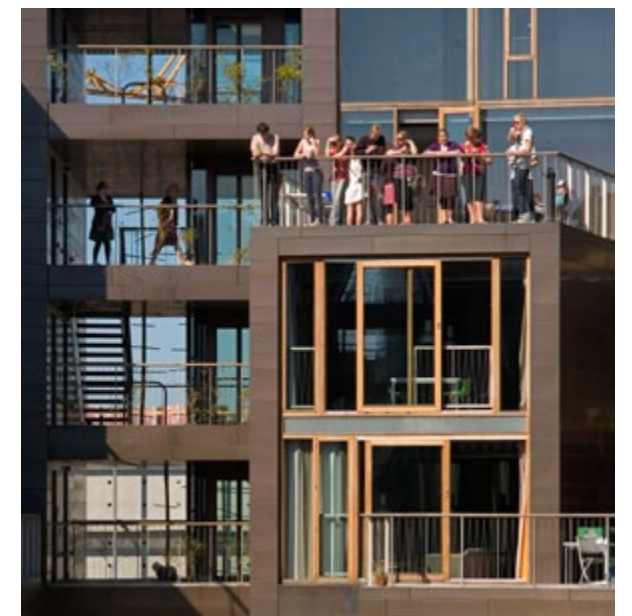
KADER VOOR WONEN:

- Er is ruimte voor totaal ca. 3.000-4.000 woningen
- De in woonbeleid voorgeschreven prijsdifferentiatie van 30/40/30 (duur, middelduur, goedkoop) is van toepassing op de Spoorzone als geheel en krijgt nadere uitwerking in deelgebieden
- De gemeente stuurt op een variatie in woonmilieus, woningtypologieën en doelgroepen, die in deelgebieden nader worden uitgewerkt
- Per deelgebied worden gebiedscoalities gevormd waar in ieder geval een woningcorporatie en bij voorkeur ook een belegger aan deelneemt.

- Woongebouwen en woonvormen worden ontwikkeld voor de toenemende zorgvraag; licht, zwaar, geestelijk en lichamelijk.
- Woongebouwen worden ontwikkeld met diverse vormen van opdrachtgeverschap:
- Een deel van de woningen worden door wooncoöperaties ontwikkeld
- Een deel van de woningen wordt ontwikkeld in een vorm van (collectief) particulier opdrachtgeverschap

UITDAGINGEN EN UITWERKINGEN

- De precieze invulling van en sturing op differentiatie in typologie en prijsniveaus van woningen
- Collectieve voorzieningen in woongebouwen en woonomgeving worden gestimuleerd.
- Creatieve functiemenging in woongebouwen wordt gestimuleerd. Bijvoorbeeld het mengen van verschillende doelgroepen of menging van wonen en werken.
- De wijze waarop particulier opdrachtgeverschap en experimenteel opdrachtgeverschap zoals bouwgroepen en bouwcoöperaties een plek kunnen krijgen in het gebied.
- De uitwerking van het stedelijk woonmilieu in sfeer en doelgroepen wordt per deelgebied nader ingevuld
- Collectieve voorzieningen in woongebouwen worden gestimuleerd.



5.4 • Voorzieningen: maatschappelijke voedingsbodem

In een gemengd woon-werkgebied zijn het de voorzieningen die bewoners, werkenden, reizigers en bezoekers aan elkaar bindt. De aard en de omvang van de stedelijke voorzieningen zal worden afgestemd met de gewenste ontwikkelingen in de omgeving zoals op het terrein van de IJsselhallen. Wat is de logische plek voor een basisschool? Is er behoefte aan een nieuwe supermarkt of herschikking van bestaande winkels voor het dagelijkse leven?

VOORZIENINGEN IN DE SPOORZONE NU

In de Spoorzone is een aantal voorzieningen aanwezig:

- Zoncollege, Windesheim en Greijdanus als onderwijsinstellingen
- Maatschappelijke voorzieningen in de plinten en langs de Veerallee
- Enkele dagelijkse retailvoorzieningen zoals de Spar
- Leisurepark Dinoland Zwolle

MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN IN DE NIEUWE SPOORZONE

- Eerstelijns zorgvoorzieningen
- Kinderopvang
- GGZ voorzieningen
- Woon-zorg vormen
- (buiten)sportvoorzieningen, openbaar en privaat
- Basisonderwijs

CULTURELE VOORZIENINGEN IN DE NIEUWE SPOORZONE

- Culturele trekkers en creatief ondernemerschap in het gebied met onderscheidend profiel zoals een mogelijke combinatie van het Cibap en de Fundatie ter weerszijden van de Passerelle.
- Ondernemerschap op grensvlak van cultuur
- Ruimtes voor creatieve uitingen, podiumkunst en evenementen

COMMERCIËLE VOORZIENINGEN IN DE NIEUWE SPOORZONE

- een hotel voor zover die een bijdrage levert aan de gewenste dynamiek van het gebied; te denken valt aan het concept van een studenthotel.
- Leisure

- Dienstverlenende horeca en retail (kapper, pakketservice, lunchzaak, koffiebar)
- Flexwerkplekken
- Innovatie-gerelateerde retail (showrooms, conceptwinkels, etc.)

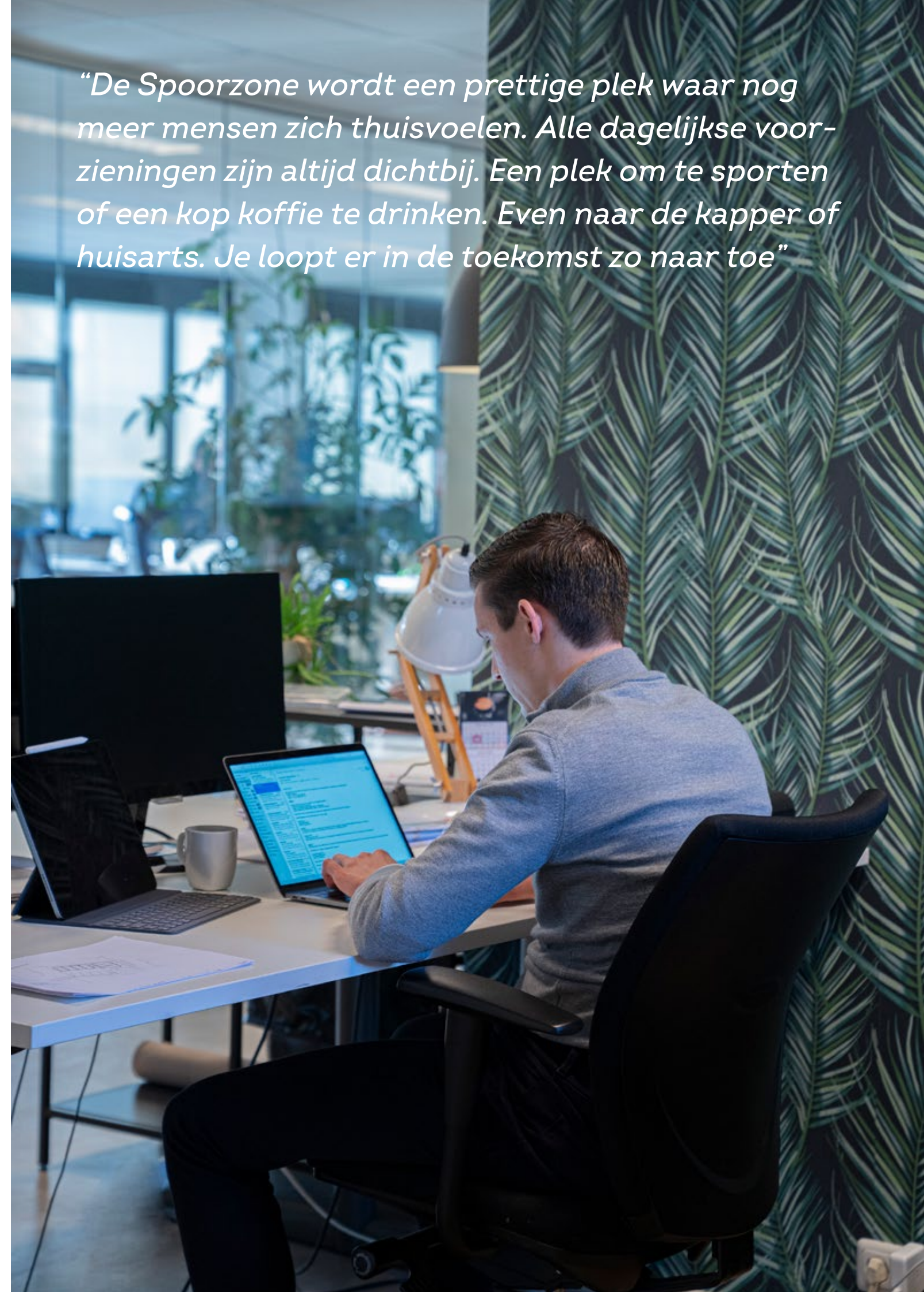
KADER VOOR VOORZIENINGEN

- De Spoorzone concurreert qua commerciële- en culturele voorzieningen niet met de binnenstad
- Detailhandel alleen ter ondersteuning aan het dagelijks gebruik van de Spoorzone en het innovatiedistrict, geen concurrentie met de binnenstad
- Ruimte voor kwalitatief goede en onderscheidende horeca die in het teken staat van ontmoeting op strategische plekken
- Ruimte voor een hotel, bij voorkeur aan de Zuidzijde van het station in District Z
- Ruimte voor congresfaciliteiten
- Uitbreiding onderwijsfunctie alleen in relatie tot versterking van het innovatiedistrict
- Er is ruimte voor kleinschalige zorgvoorzieningen

UITDAGINGEN EN UITWERKINGEN

- Nadere studies naar gewenste voorzieningen-niveau en invulling van maatschappelijke en commerciële voorzieningen

“De Spoorzone wordt een prettige plek waar nog meer mensen zich thuisvoelen. Alle dagelijkse voorzieningen zijn altijd dichtbij. Een plek om te sporten of een kop koffie te drinken. Even naar de kapper of huisarts. Je loopt er in de toekomst zo naar toe”



5.5 • Ruimtelijke kwaliteit: menselijke maat is leidend

VERBLIJFSRUIMTE EN BEBOUWING SPOORZONE NU

De kwaliteit van de verblijfsruimte en de bebouwing is één van de grootste problemen in de Spoorzone nu. De openbare ruimte is utilitair en hard en wordt op veel plekken gedomineerd door de auto. Logische routes voor de vele studenten van Windesheim ontbreken en de zuidelijke toegang tot het station is onaantrekkelijk. Er is nauwelijks ruimte voor prettig verblijf in de openbare ruimte.

De bebouwing is veelal gesloten en de relatie met de openbare ruimte vaak problematisch. De schaal van de gebouwen en de plint draagt bij aan het desolate gevoel in het gebied. Voor het gebied is een onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarde van de gebouwen. Met name in het cluster gebouwen rond De Hallen en aan de Westerlaan heeft een aantal gebouwen en structuren cultuurhistorische betekenis. De resultaten hiervan zijn meegenomen in de raamwerkkaart.

RUIMTELIJKE KWALITEIT SPOORZONE STRAKS

Ruimtelijke kwaliteit gaat over de openbare ruimte en over de gebouwen. De Spoorzone moet een levendig nieuw stukje stad worden, waar mensen zich thuis voelen. Door de menselijke maat als uitgangspunt te nemen voor de opzet van de gebouwen en de openbare ruimten, maken we plekken waar mensen zich veilig voelen, die comfortabel zijn en waar iets te beleven valt.

Mensen trekken mensen aan, we zijn sociale wezens. Een goede openbare ruimte zorgt ervoor dat mensen ervoor kiezen er te verblijven en activiteiten te ondernemen. Dit trekt weer andere mensen aan, die het leuk vinden om te kijken of om mee te doen. De architect Jan Gehl maakte decennia lang studie van hoe de openbare ruimte het leven op straat zo goed mogelijk kan bedienen. De beste plekken voor mensen zijn veilig, gezond, duurzaam en levendig, zegt hij. Hij stelde op basis van zijn onderzoek een checklist op met twaalf criteria voor goede openbare ruimten. In de Spoorzone hanteren we zijn gedachtegoed bij het ontwerp en de inrichting van de buitenruimte. De basisgedachte achter deze criteria is:

1. Zorg voor veiligheid: zonder basale bescherming tegen auto's, lawaai, regen en wind, zullen mensen over het algemeen vermijden tijd in een ruimte door te brengen;
2. Zorg voor comfort: zonder elementen die het lopen, het gebruik van een rolstoel, staan, zitten, zien en praten comfortabel maken, nodigt een plek mensen niet uit om te blijven;
3. Zorg voor plezier: aantrekkelijke openbare ruimtes bieden meestal positieve esthetische en zintuiglijke ervaringen, profiteren van het lokale klimaat en bieden elementen op menselijke schaal, zodat mensen zich niet verloren voelen in hun omgeving.

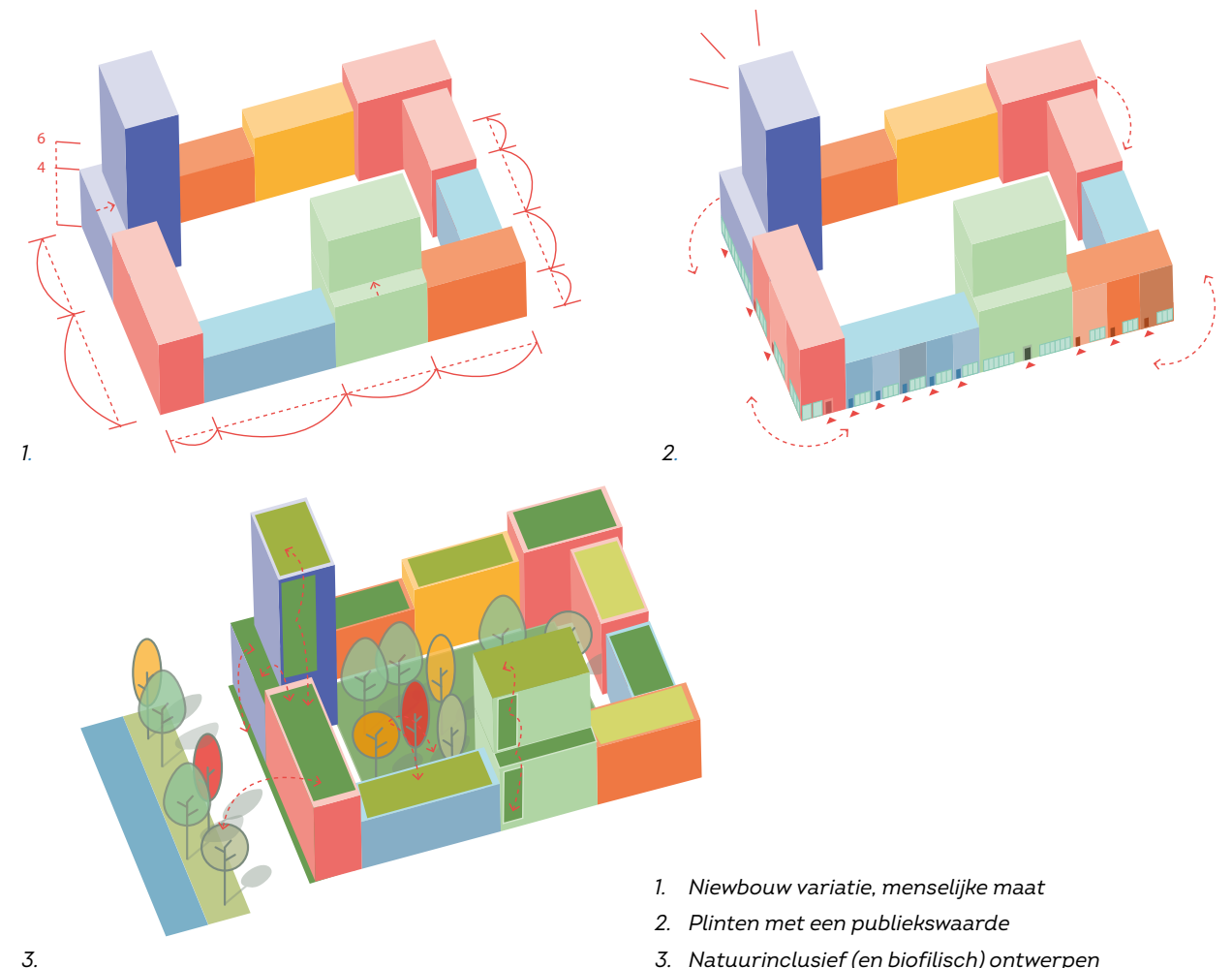
In het gebied zijn een aantal 'hotspots' aan te wijzen, plekken die als belangrijke verblijfsruimtes functioneren en gezamenlijk de publieke laag van De Spoorzone vormen. Twee verblijfsruimtes zijn daarbij van bijzonder belang: het stedelijke Engelenpad en zijn rustige groene tegenhanger het Koggepark. Het Engelenpad verbindt een aantal bijzondere stedelijke verblijfsruimtes, die ieder voor zich een eigen karakter hebben: het Hanzeplein, de Passerelle, het Stationsplein en het Hallenplein.

Engelenpad: stadse levensader

Het Engelenpad is de levensader van de Spoorzone en verbindt verschillende bronpunten en bestemmingen die het gebied bijzonder maken. Het Engelenpad is een aaneenschakeling van iconische plekken. Er zijn nieuwe verbindingen nodig zoals de Stationspasserelle en de verbinding tussen Hanzeplein en Windesheim. De uitvoering van deze verbindingen dragen bij aan de iconische waarde van de route en van de Spoorzone als geheel. Het is een drager van de meest publieke en drukstbezochte 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.

Koggepark: groene verbinder

Het Koggepark vormt de groene verbinder en zal ingezet worden doelen en experimenten op het gebied van duurzaamheid en water een plek te geven. Het wordt een plek van rust en reflectie.



1. Nieuwbouw variatie, menselijke maat
2. Plinten met een publiekswaarde
3. Natuurinclusief (en biofilisch) ontwerpen

Bebouwing: nieuw en oud door elkaar

We gaan uit van het behoud van een groot deel van de bebouwing in het gebied met mogelijkheden voor verdichting tussen en op de gebouwen. Markante gebouwen worden ingezet om plekken karakter te geven. Eigenaren worden uitgedaagd bestaande bebouwing te vernieuwen om aan te sluiten bij de doelen uit dit Ontwikkelkader.

Nieuwbouw: variatie, menselijke maat

Gebouwen met een menselijke maat maken we in de Spoorzone door de bouwblokken samen te stellen uit verschillende gebouwen. Diversiteit en afwisseling vinden mensen prettig als ze over straat lopen of fietsen. De maat en schaal moeten afgestemd worden op het tempo van de voetganger. Dit betekent bijvoorbeeld dat er elke tien meter een afwisselend gevelbeeld is. De bouwblokken bestaan daarom uit afzonderlijke gebouwen die in grootte, hoogte, typologie en architectuur van elkaar verschillen. Bij de plaatsing van hoge gebouwen wordt onderzocht wat het effect is op het verblijfsklimaat op straat. De hoge gebouwen mogen niet zorgen voor windhinder

of teveel schaduw op de belangrijkste routes voor voetgangers en fietsers, pleinen en parken.

Hoogbouw: passend in de stad

In de Spoorzone is op een aantal plekken ruimte voor hoogbouw. De basis van de nieuwe Spoorzone is een verdichte structuur van gebouwen die aansluit op de bestaande bebouwingshoogte van veelal 4-6 verdiepingen. Op hoeken die zich daarvoor goed lenen vanuit stedenbouw en programma maken we een aantal hoogteaccenten tot ca. 10 lagen mogelijk. Binnen deze basisstructuur is op een beperkt aantal plekken ruimte voor Zwolse Prominenten tot 55 meter. Hoogbouwaccenten tot maximaal de hoogte van de Peperbus. Deze liggen vooral aan de zuidzijde van het station en langs het Engelenpad. In principe worden hoge gebouwen ontworpen met een setback vanaf de 4e -6e verdieping om een aangenaam verblijfsklimaat op straat te garanderen.

Plinten met een publiekswaarde

Gebouwen begeleiden de openbare ruimte. Daarbij is de beleving van straatniveau leidend en moet speci-

ale aandacht gegeven worden aan de overgang van buiten- naar binnenruimte. De plint is open met waar mogelijk zichtbare bedrijven, horeca, woningen en op zonnige plekken een terras. Het is heel belangrijk om hier zoveel mogelijk verschillende functies te hebben die zorgen voor levendigheid en veiligheid. Dat betekent dat er veel mensen aanwezig, op overdag en 's nachts, die zorgen voor 'ogen op straat'. Voordeuren aan de straat en gevels met veel ramen helpen om het contact tussen de straat en de plint zo groot mogelijk te maken.

Natuurinclusief ontwerp

Bij het ontwerp van openbare ruimte en gebouwen wordt optimaal rekening gehouden met natuurinclusiviteit. Niet alleen voor de mens maken we hier een aangenaam gebied, ook de natuur vindt hier een plek. De wens van de mens om in verbinding te komen met de natuur wordt door ontwerp meegenomen in de gebouwde omgeving.

Openbare en privéruimte

Er is een duidelijk onderscheid tussen openbaar en privé. Binnentuinen zorgen voor rust en groen in de drukke stedelijke omgeving. Het is een plek waar ook kleine kinderen veilig kunnen spelen. Door de binnentuin collectief te maken, is het een plek waar bewoners elkaar ontmoeten en activiteiten ondernemen. Zo'n binnentuin moet dus goed op de zon liggen.

Materiaalgebruik

De transitie naar een circulaire bouwwijze zal van invloed zijn op de verschijningsvorm van gebouwen. Materialen uit gesloopte gebouwen en materialen uit hernieuwbare bronnen, zoals hout, zullen veel meer het beeld bepalen dan tot op heden in de Spoorzone het geval is, waar beton en baksteen overheersen. In de Spoorzone omarmen we de nieuwe materialen die nodig zijn voor de transitie naar circulair bouwen. Dit mag zich ook tonen in de architectuur van de gebouwen. We schuwen het experiment niet, maar vragen wel kwaliteit, een zorgvuldige detaillering en oog voor de effecten van veroudering op de uitstraling van gebouwen.

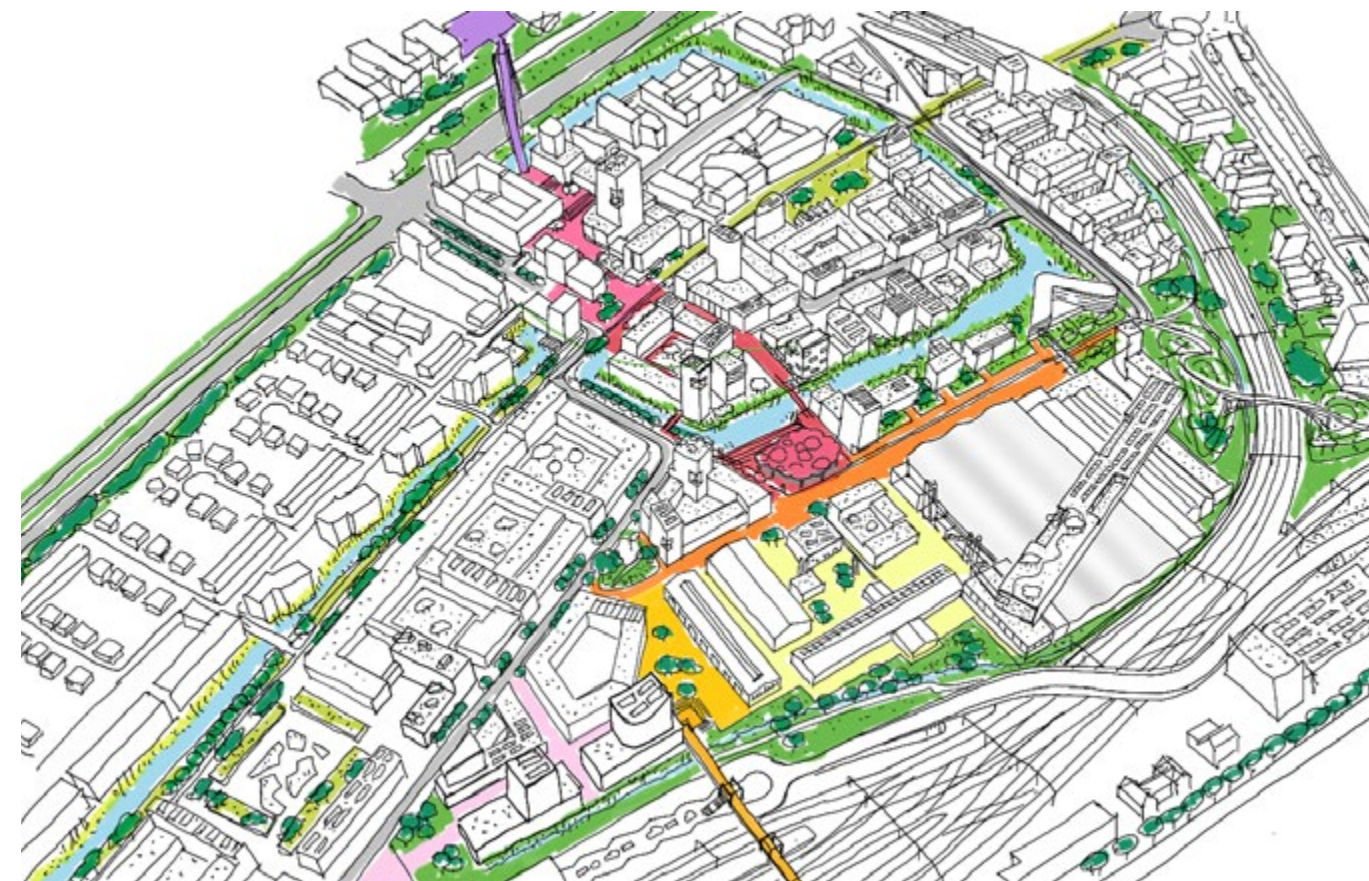
KADER VOOR RUIMTELIJKE KWALITEIT:

- Aanleg nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer met prioriteit voor het Engelenpad en het Koggepark
- Inrichting openbare ruimte gericht op ontmoeting

- Openbare ruimte en bebouwing met een menselijke maat
- Concentratie van publiek programma en placemaking langs het Engelenpad
- Zichtbare bedrijvigheid in de plinten
- Fijnmazige stedenbouwkundige structuur met veel variatie in rooilijn, hoogtes en volumes
- Ontmoetingsplekken in de openbare ruimte en in gebouwen
- Nieuwbouw draagt bij aan een aangenaam en gevarieerd straatbeeld
- Er is ruimte voor hoogbouw, maar vanuit een zorgvuldig opgebouwd systeem van een basislaag met op enkele plekken plaats voor hogere accenten en Zwolse prominenten (niet hoger dan de Peperbus)
- Overgang tussen buiten- en binnenruimte is met zorg ontworpen
- Natuurinclusiviteit is onderdeel van ontwerp van openbare ruimte en gebouwen
- Nieuwe bedrijven in het gebied dragen bij aan de interactie, via een levendige plint of integraal in het gebouw. Er is geen ruimte voor gesloten single-tenant gebouwen
- In de ontwikkeling is veel aandacht voor de overgang tussen gebouw en buitenruimte
- Er is variatie in architectuur en gebouw

UITDAGINGEN EN UITWERKINGEN

- Aanleg kwalitatieve en herkenbare openbare ruimte die past bij het (deel)gebied (kwaliteitsboek OR)
- Het vroegtijdig laden van het Engelenpad middels placemaking
- Aan het Engelenpad is ten minste iedere 200 meter iets te beleven
- Hoe om te gaan met bestaande bebouwing in relatie tot nieuwe bebouwing
- Toetsingskader kwaliteit bebouwing
- Het Koggepark is een plek voor ontmoeting en recreatie in groen dat uitnodigt tot gebruik
- Gebouwen openen zich naar buiten met duidelijke entrees, zichtbaar binnenleven en (privé) buitenruimtes aan de straat
- In gebouwen worden plekken/ruimtes gecreëerd waar interactie en ontmoeting voor de community van het gebouw/buurt gefaciliteerd wordt



Illustratie van het Engelenpad als stadse levensader van de Spoorzone



5.6 • Mobiliteit: naar een nieuwe stedelijke balans

In de oude binnenstad is in een aantal jaren tijd een nieuwe balans gezocht en gevonden met meer nadruk op voetgangers, fietsers, verblijven en ontmoeten en zijn de auto's aan de randen opgevangen. Zo zal ook de Spoorzone groeien naar een nieuwe balans tussen verkeerssoorten. Het wordt intensiever en stedelijker, dat vraagt om een efficiënt en zo optimaal mogelijk ingerichte buitenruimte. De functionaliteit van het gehele gebied wijzigt en de inrichting van de openbare ruimte zal mee gaan bewegen.

Concreet betekent dat meer ruimte voor voetgangers en fietsers. En meer ruimte voor interactie, uitwisseling en ontmoeten. Gezond, groen en gezellig. De kennisintensieve economie en de doelgroepen die daarbij horen en daar willen wonen vragen daar om. Quality of life, succesfactor en van betekenis voor innovatiedistricten.

Dit hoofdstuk beschrijft wat die nieuwe balans of ordening inhoudt, welke maatregelen nodig zijn en hoe we daar komen. De OV-HUB is ontegenzeggelijk de belangrijkste betekenisgever, identiteitsdrager en bronpunt voor de hele gebiedsontwikkeling. Ruim 60.000 reizigers per dag: in- en overstappers. Veelal komend met de bus, fietsend en lopend. Zonder station geen Spoorzone. Dat onderscheidende vraagt dus om bijzondere keuzes. Mobiliteit is geen doel op zich maar schept de condities voor een op maat toegesneden stedelijk gebruik van de Spoorzone.

MOBILITEIT IN DE SPOORZONE NU

Het gebied ten zuiden van het station is nu nog een eiland, ingeklemd tussen spoor- en weginfrastructuur. Moeilijk bereikbaar, niet goed aangesloten op het stedelijk netwerk van routes van de rest van Zwolle. En voor een groot deel nog niet toegankelijk en omringd door hekken. De autotoegankelijkheid is vanaf de A28 goed maar vanuit de binnenstad slecht. Het gebied wordt door veel bedrijven gezien als een snelweglocatie waar bijna bij toeval ook nog een station is. Een kantoorlocatie met vooral woon- en werkverkeer per auto.

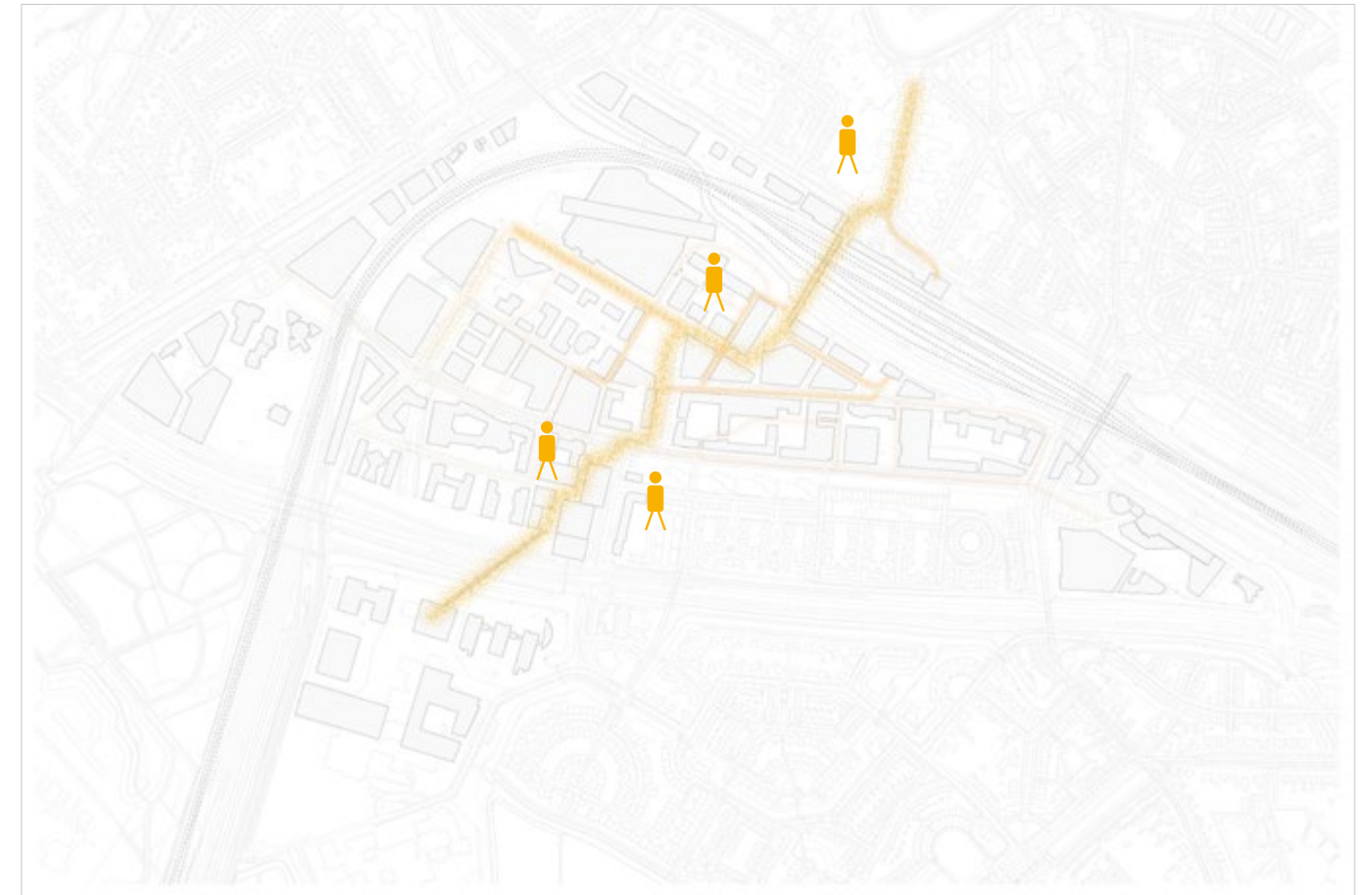
De grote stroom studenten en scholieren die van het station naar Hogeschool Windesheim en Greijdanus lopen worden nog niet beleefd en gezien als een kans waar het gebied van kan profiteren. Zoveel talent elke dag heen en weer. Hoe bijzonder is dat. De fietsvoorzieningen zijn van goede kwaliteit. Er is nog wel een flinke opgave voor het fietsparkeren aan de zuidkant van het station.

Er worden stappen gezet om met initiatieven als Movez en de Slimme Slagboom het mobiliteitsgedrag van de Spoorzone te beïnvloeden en te veranderen. Om verdichting van het gebied mogelijk te maken is meer nodig. Parkeren is daarbij een knop waar aan gedraaid kan en moet worden. In de mobiliteitsvisie voor Hanzeland (2017), als bijlage opgenomen in de Strategische Agenda Hanzeland, zijn de kernpunten van het nieuwe mobiliteitsconcept vastgelegd.

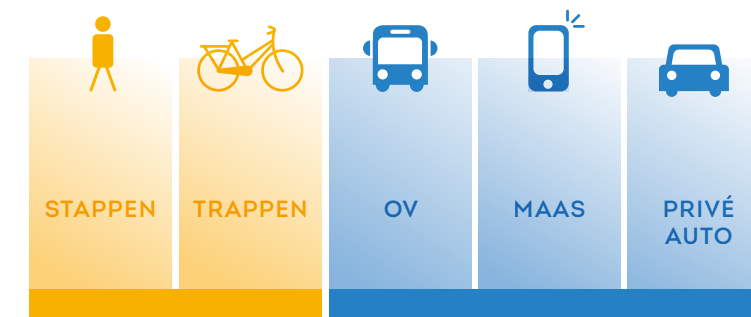
MOBILITEIT IN DE SPOORZONE STRAKS

De nieuwe stedelijkheid vraagt om meer verbindingen voor alle modaliteiten: lopen, fietsen, rijden. En om een fijnmaziger netwerk van routes. Des te fijnmaziger, des te meer kruispunten en daarmee des te meer interactie. Zie de openbare ruimtestructuur van de binnenstad. De barrières rondom de Spoorzone worden geslecht.

Daarnaast vereist de verdichting van het gebied en de gewenste stedelijke kwaliteit specifieke mobiliteitsoplossingen. Lopen en fietsen zullen het straatbeeld domineren, de autobereikbaarheid neemt toe, maar de auto zal het stadsbeeld niet domineren.



De voetganger is overal in het gebied welkom, maar de drukste route is het Engelenpad.



STOMP als leidend principe

De Spoorzone groeit volgens het STOMP-principe. Dat wil zeggen dat voor het verkeer binnen het gebied gestuurd wordt op prioriteit voor langzaam verkeer. Op prioriteit van ruimte intensief naar ruimte extensief.

- Stappen - voetgangers
- Trappen - fietsers
- Openbaar Vervoer
- Mobiliteitsdiensten - zoals deelauto's en Mobility As A Service (MAAS)
- Private automobilititeit - de traditionele auto, gekoppeld aan het parkeerbeleid

STAPPEN, volop ruimte voor de voetganger

De Spoorzone wordt ontworpen op de voetganger: aaneengeschakelde aantrekkelijke openbare ruimtes die verleiden tot verblijf en doorkruist worden door prettige en bovenal logische looproutes.

Het hart van het gebied (rondom het Engelenpad) is de voetgangerszone waar de fiets te gast is en de auto bij uitzondering aanwezig is. Wandelroutes lopen zoveel mogelijk langs gebouwplinten waar iets gebeurt gedurende meerdere tijdstippen op de dag. Op andere plekken zijn de wandelroutes juist omgeven door groen en water, bijvoorbeeld door het Koggepark, om zo het contrast te bieden met de drukker delen van De Spoorzone.



Het fietsnetwerk met een aantal nieuwe verbindingen.

Het Engelenpad is de levendige ruggengraat van het voetgangersnetwerk en verbindt de binnenstad via de nieuwe allee-achtige Stationsweg en de Passerelle met Hanzeland, de Windesheim Campus en het groene buitengebied richting de IJssel, waar volop ruimte is voor natuurbeleving en recreatie.

TRAPPEN, verbonden met de Zwolse hoofdfietsroutes

Na de voetganger staat de fietser centraal in de Spoorzone. Hiervoor wordt een aantal nieuwe verbindingen aangelegd en bestaande routes verbeterd.

- Fietsroute Hanzelaan – Nieuwe Veerallee– Kamperweg die in oost-westrichting de zuidzijde van het station verbindt met Stadshagen via de Blalobrug;
- Fietsroute vanuit Hattem die in noord-zuidrichting een nieuwe verbinding vormt, via de nieuwe verbinding over of onder het spoor naar de Zwolse binnenstad;
- Fietsroute Hanzelaan – Reysigersweg om de verbinding tussen Zwolle-Zuid en de zuidzijde van het station te verbeteren.

Naast veilige, aantrekkelijke routes kent het gebied vooral ook goede fietsvoorzieningen. Iedere bewoner en bezoeker heeft in de Spoorzone zijn fiets binnen handbereik. Fietsparkeren wordt zoveel mogelijk dichtbij de voordeur aangeboden, zeker in het geval van deelfietsen, vaak in gebouwde voorzieningen op blokniveau. Voor de publieksfuncties vindt het parkeren vooral buiten plaats, terwijl het fietsparkeren bij het station wordt opgelost in nieuwe en bestaande fietsparkeergarages.

OPENBAAR VERVOER, belangrijkste OV-hub van noordoost Nederland

In het Toekomstbeeld OV 2040 van de Rijksoverheid wordt de Zwolse OV-hub als het tweede spoorknooppunt van Nederland en belangrijkste spin in het Noord-Nederlandse spoorweb gepositioneerd. Er wordt rekening gehouden met een stijging van 40% van het aantal reizigers. Om dat te accommoderen, is er op landelijke schaal een systemsprong noodzakelijk. Dat gaat effecten hebben voor ons Zwolse station. Het station is en blijft een aantrekkelijke en goed toegankelijke plek voor reizigers. Verkeer van en naar



Studentenstroom richting de Spoorzone in de ochtendspits op station Zwolle

Zwolle wordt zoveel mogelijk verleid om de trein te nemen, met de Randstad, Schiphol, maar ook Groningen op een uurtje treinen.

De centrale positie van Zwolle in het spoornetwerk wordt verder benut. De stad zet in op een betere intercityverbinding met Enschede, en op verdere elektrificatie van grensoverschrijdende verbindingen.

Binnen het gebied wordt het busvervoer verbeterd. Vanuit de verschillende parkeerhubs zijn de OV-hub en de binnenstad makkelijk per bus bereikbaar. Het busnetwerk in en door het gebied wordt aangepast om ruimte te maken voor de voetganger en de fietser.

MOBILITEITSDIENSTEN, netwerk en Hubs voor de (deel)auto

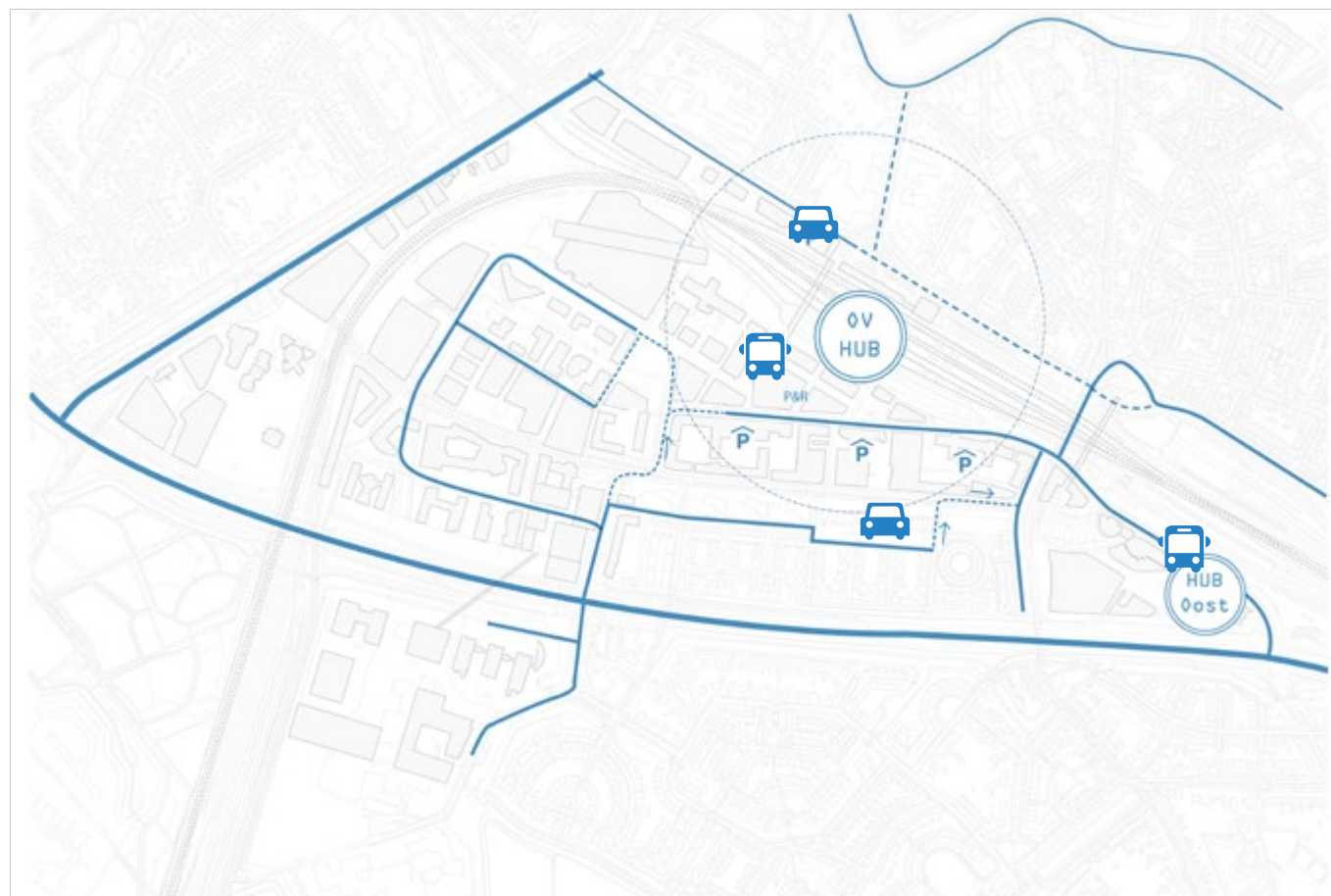
Het Engelenpad en het Koggepark organiseert de Spoorzone in vier kwadranten. Deze kwadranten zijn per auto toegankelijk via vier aansluitingen.

- Via de Koggetunnel
- Via de IJsselallee/Hanzeallee
- Via de IJsselallee / Hanzelaan
- Via de van Karnebeektunnel

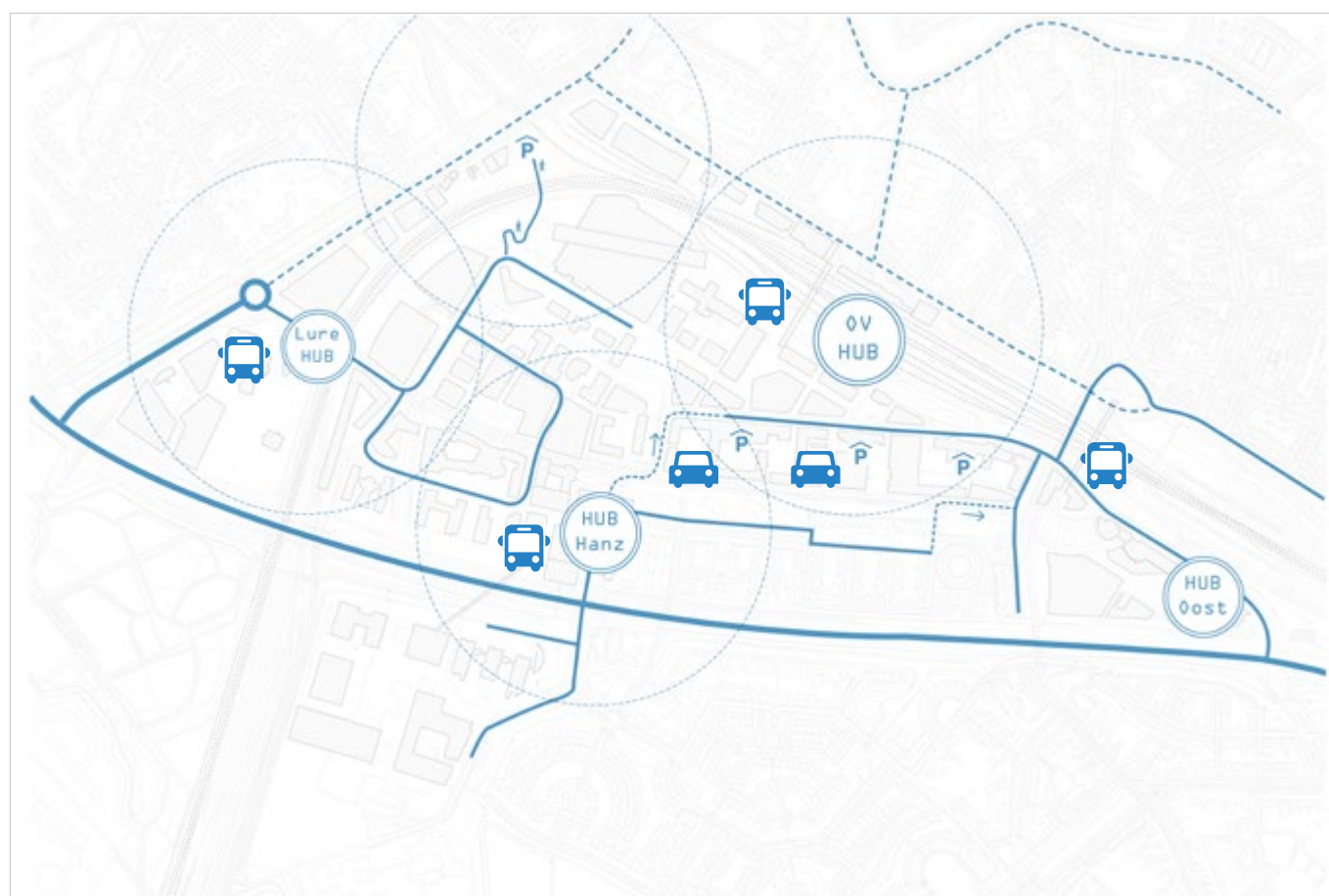
Dichtbij de toegangen van het gebied worden mobiliteitshubs gerealiseerd. Dit zijn plekken waar geparkeerd wordt, waar kan worden overgestapt op een ander vervoermiddel, waar fietsen kunnen worden gehuurd en waar de eigen fiets kan worden gestald.

Het station als multimodale knoop waar alle vormen van mobiliteit bij elkaar komen is de enige hub die midden in het centrum ligt, tussen de Spoorzone en de oude binnenstad. De OV-hub blijft toegankelijk voor alle vormen van vervoer, ook voor de auto. Wel zal, om het gebied optimaal te laten functioneren, worden gestimuleerd om met OV of fiets naar het station te komen en/of gebruik te maken van treinstations in de regio om in Zwolle over te stappen op het nationale treinnetwerk.

Op termijn zullen ook de hubs aan de rand van Hanzeland gaan functioneren als P&R locaties. De mobiliteitshubs liggen op centrale plekken van deelgebieden waardoor er aanleiding is deze hubs ook te laden met andere functies. Het zijn bemenste servicepunten voor allerlei mobiliteitsdiensten.



Tussenstap in het verkeerssysteem waarbij de nieuwe Koggetunnel en twee hubs nog niet gerealiseerd zijn.



Eindbeeld verkeerssysteem: vier aansluitingen met de omgeving en vier hubs.

Verkeer van en naar Zwolle wordt zoveel mogelijk verleid om de trein te nemen, met de Randstad, Schiphol, maar ook Groningen, Enschede en Arnhem op een uurtje treinen.

Denk aan ophaalpunten voor elektrische fietsen en bakfietsen, een servicedesk voor abonnementhouders, reparatiediensten en pakketdiensten, parkeerplaatsen voor tientallen deelauto's en taxistandplaatsen. Daarnaast dienen deze hubs als parkeervoorziening voor bewoners of werknemers uit het gebied. Ook een relatie met de energievoorziening van het gebied ligt voor de hand vanuit de behoefte om hier elektrische auto's op te laden (Vehicle to Grid).

Systeemsprong nodig, een groeimodel

Zoals aangegeven is met de beoogde verdichting van het gebied en de gewenste stedelijke centrum kwaliteit een dedicated mobiliteitssysteem

nodig. Voor de deur parkeren zal steeds minder mogelijk zijn. Er zal sprake zijn van een geleidelijke overgang van een op auto's ingericht stadsdeel naar een vriendelijk en levendig voetgangers- en fietsersgebied. Bedacht moet worden dat een veel lagere parkeernorm pas kan worden opgelegd als er binnen redelijke afstand een parkeervoorziening is met faciliteiten voor de vervolgreis. Bij de kantoren behorende parkeerplaatsen en andere gebouwen, die nu na 17:00 uur leeg staan, zullen plaats maken voor collectieve vormen van parkeren, efficiënter in ruimte en tijd (dubbelgebruik). Dat vraagt om een goed doordachte fasering van de bouwopgaven. Ook daar is een adequate (publiek-private) investerings- en financieringsstrategie voor nodig.





KADER VOOR MOBILITEIT:

- STOMP is het uitgangspunt
- Voetgangers worden in de watten gelegd
- Nieuwe voetgangersverbindingen:
 - De Stationspasserelle
 - Verbinding Hanzeplein – Windesheim
- Een robuust fietsnetwerk als onderdeel van de stad met een aantal nieuwe verbindingen:
 - Hanzelaan – Willemsvaart – Kamperweg
 - Hanzelaan – Reysigersweg
- Fietsparkeervoorzieningen in het gehele gebied:
 - Fietsparkeergarage aan zuidzijde station
 - Aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen nabij de publieksfuncties
 - Programmagebonden (wonen en werken) fiets-parkeren volgens de Zwolse normen, momenteel 3 fietsen per woning en 4 fietsen per 100 m² werken.
- Aangename fietsverbinding door het Koggepark waarbij groen en fietsverkeer goed samengaan
- Doorontwikkeling van het station naar een multimodale mobiliteitshub die het belangrijkste bronpunt vormt voor het gebied. Station blijft bereikbaar voor alle modaliteiten: voetganger, fietser en auto.
- Geleidelijke aanpassing autoverkeersstructuur naar het eindbeeld zoals op de kaart aangegeven
- Geleidelijke transformatie naar een gebied breed collectief parkeersysteem met vier hubs, waaronder ook de stationsomgeving OV-hub
- Stimuleren slimme deelmobiliteitsconcepten en elektrische automobility
- Ontwikkelen van zodanige parkeernormen binnen de verschillende deelgebieden dat de stad gezond en vooral van de voetganger/fietser wordt.
- Gebied brede uitwerking voor het systeem van hubs en auto parkeren door een collectief van eigenaren, ontwikkelaars en ondernemers
- Werken aan een proces waarin geleidelijk toegroeit naar het nieuwe mobiliteitssysteem
- Met gebiedspartners werken aan gedragsverandering omtrent mobiliteit van bestaande en nieuwe gebruikers van het gebied
- Het optimaal mogelijk maken en stimuleren van nieuwe vormen van deelmobiliteit
- Bestaande en nieuwe parkeergarages doen mee in het systeem van collectieve hubs

UITDAGINGEN EN UITWERKINGEN

- Gebiedsbrede uitwerking voor het systeem van hubs en autoparkeren door een collectief van eigenaren, ontwikkelaars en ondernemers
- Werken aan een proces waarin geleidelijk toegroeit naar het nieuwe mobiliteitssysteem
- Met gebiedspartners werken aan gedragsverandering omtrent mobiliteit van bestaande en nieuwe gebruikers van het gebied
- Het optimaal mogelijk maken en stimuleren van nieuwe vormen van deelmobiliteit
- Bestaande en nieuwe parkeergarages doen mee in het systeem van collectieve hubs

De Spoorzone ontleent haar bestaansrecht aan de nieuwe OV-terminal van Zwolle, het tweede stationsknooppunt van Nederland. Met hoogfrequente verbindingen is de Spoorzone uitstekend verbonden over weg en spoor en vormt het een hoogwaardige overstap.



5.7 • Energie: fossielvrij op weg naar energieneutraal

De Spoorzone staat voor de toekomst van Zwolle en draagt daarom ook bij aan de energiedoelstellingen van de stad. Er is op energiegebied een systeem-sprong nodig om deze doelen te halen.

ENERGIE IN DE SPOORZONE NU

Op dit moment is in de Spoorzone een mix van energievoorzieningen aanwezig. Het elektriciteitsstelsel is onderdeel van het grotere systeem, maar loopt tegen haar grenzen aan. Op het busstation worden elektrische bussen opgeladen, waarvoor extra capaciteit in het elektriciteitsnet nodig is.

Op het gebied van warmtevoorziening is er een gemengd systeem. Er is een warmtenet voor de Spoorzone dat wordt gevoed door een warmtecentrale in het gebied. Deze centrale is een niet-duurzame bron die wordt gestookt op aardgas. Daarnaast vindt individuele, decentrale warmteproductie plaats door CV-ketels gestookt op gas.

Er wordt op zeer beperkte schaal gebruik gemaakt van in het gebied opgewekte energie door zonnepanelen.

Er zijn twee processoren onderkend rondom het thema energie die elkaar kunnen beïnvloeden. Het eerste proces richt zich op de zo genoemde 'kernbouwstenen': het in kaart brengen van de mogelijke energieconcepten (bronnen, infra en levering aan vastgoed en mobiliteit) vanuit een analyse van de huidige energie-infrastructuur en de huidige energievraag, rekening houdend met de bandbreedte van het mogelijke ontwikkelprogramma. Uitgangspunt: energietransitieproof; passend binnen uitgangspunten gebouwde omgeving van het Klimaatakkoord. Daarnaast is er een proces onderkend waarmee zogenoemde 'kansbouwstenen' nader onderzocht worden die de ambitie helpen versterken en van de Spoorzone een innovatief energie-ecosysteem helpen maken. Op dit moment zijn er een 5-tal kansbouwstenen benoemd waarbij onderscheid gemaakt is tussen technologische en organisatorische kansen voor het gebied. Deze zullen nader onderzocht worden in relatie tot toepasbaarheid.

ENERGIE IN DE SPOORZONE STRAKS

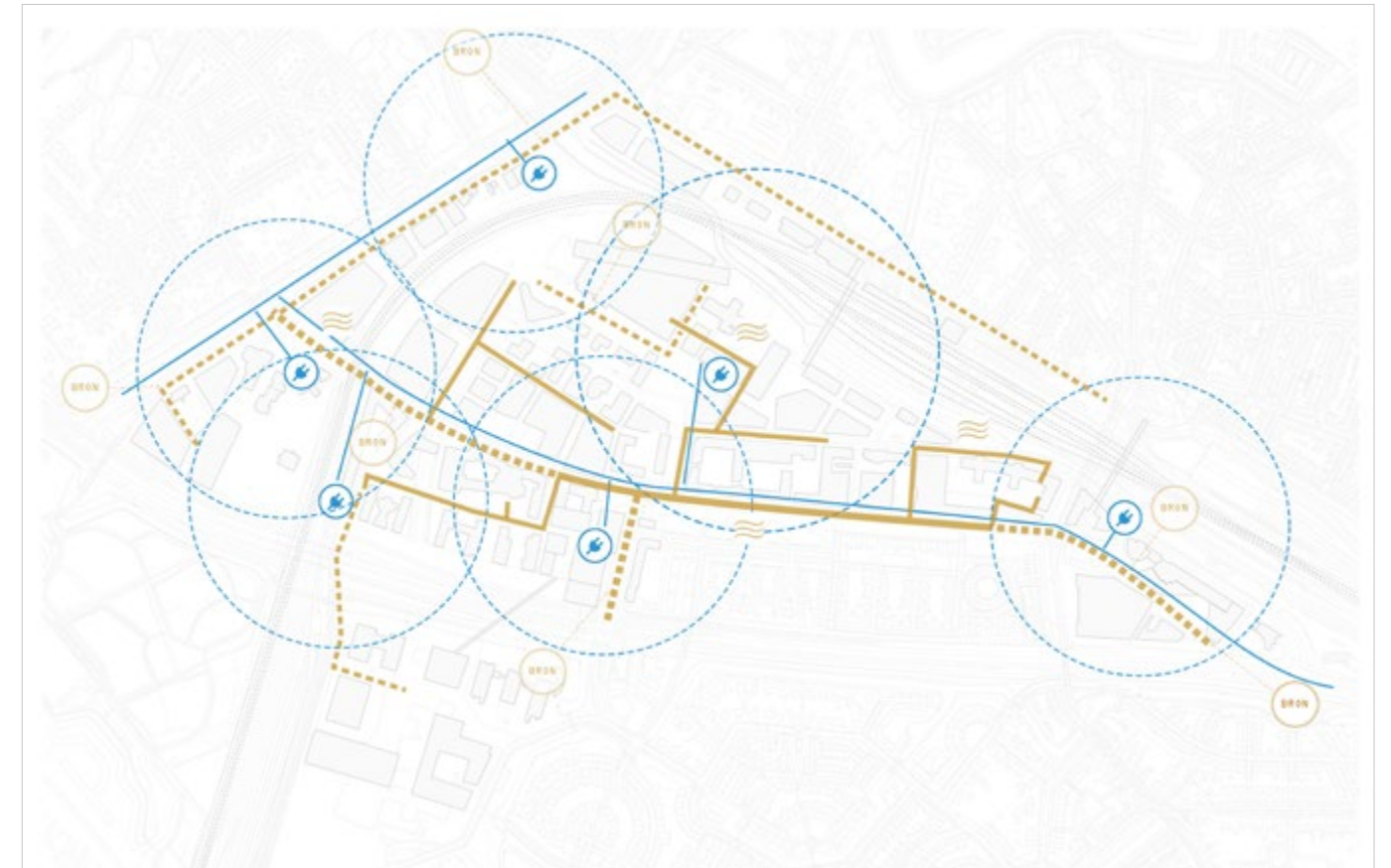
Nederland is bezig met een energietransitie waarbij energie opgewekt door fossiele bronnen steeds meer tot het verleden zal behoren en waarbij we van het gas af zullen moeten. Tegelijkertijd betekent de groei van de Spoorzone in combinatie met veranderingen in het gebruik van elektriciteit door bijvoorbeeld elektrische auto's, dat de energievraag zal toenemen.

Dit betekent dat het systeem aangepast moet worden. Hierbij geldt een aantal uitgangspunten:

- Uit de eerste warmteverkenning van gemeente Zwolle 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. Daarvoor wordt in Q1 2020 een verdiepende technisch / economische verkenning voor het energiesysteem uitgevoerd.
- De Spoorzone wordt uiterlijk 2030 volledig 'fossielvrij'; er wordt enkel nog gebruik gemaakt van hernieuwbare energie.
- De energievraag wordt zoveel mogelijk teruggebracht door energiebesparende maatregelen. Nieuw te bouwen vastgoed in de Spoorzone is energieneutraal.
- Het unieke karakter en omvang van de (te ontwikkelen) Spoorzone, biedt voor (markt)partijen unieke kansen tot participeren en experimenteren. Het is de ambitie om het gebied te positioneren als een vooruitstrevend gebied in het testen van energie-(mix) systemen; een proeftuin. Er wordt optimaal gebruik gemaakt van hernieuwbare bronnen in het gebied zelf, zoals zonne-energie.

ONTWIKKELING WARMTENET

Uit de verdiepende technisch-economische verkenning zal een aangescherpt beeld komen van de optimale mix van energieconcepten. De ontwikkeling van een duurzaam warmtenet in de Spoorzone hangt samen met beslissingen op een hoger schaalniveau over de hoofdinfrastructuur voor warmte en mogelijke bronnen van duurzame warmte en koude in Zwolle. Bij de verkenning zal ook nadrukkelijk worden gekeken naar mogelijke bronnen in het gebied zelf zoals bodemenergie.



Indicatief beeld van mogelijk warmtenet (geel) en smart grid (blauw) met hubs.

GROEIEND ROBUUST ELEKTRICITEITSNET

Mede door het afbouwen van aardgas als energiebron vindt er een grote verschuiving plaats in de vorm van een toename van elektriciteitsgebruik. Niet alleen in en rondom gebouwen maar ook door de groeiende vraag naar elektrische mobiliteit wordt het beroep op het elektriciteitsnetwerk steeds groter. Ook bij warmtenet aansluiting is sprake van een groeiende elektriciteitsvraag voor bijvoorbeeld pompenergie en elektrisch koken.

Om met de verschillende pieken en dalen in energievraag (en levering) te kunnen omgaan is het opslaan, converteren en efficiënt distribueren van energie in het gebied van cruciaal belang. Om het netwerk zo robuust mogelijk te houden is een 'smart grid' met verschillende verdeelstations (hubs) nodig waar vraag en aanbod gedurende de dag samen komen. Grote piekverbruikers zoals laadpalen van elektrische (privé) auto's worden idealiter ook hier geclusterd om de impact op het hele netwerk zo klein mogelijk te houden.

De fijnmazigheid van het netwerk is afhankelijk van de precieze aard van het gebruik en de eventuele koppeling van de energiehubs aan de mobiliteitshubs.

Energie en mobiliteit zijn daarmee thema's die nauw met elkaar in verbinding (blijven) staan.

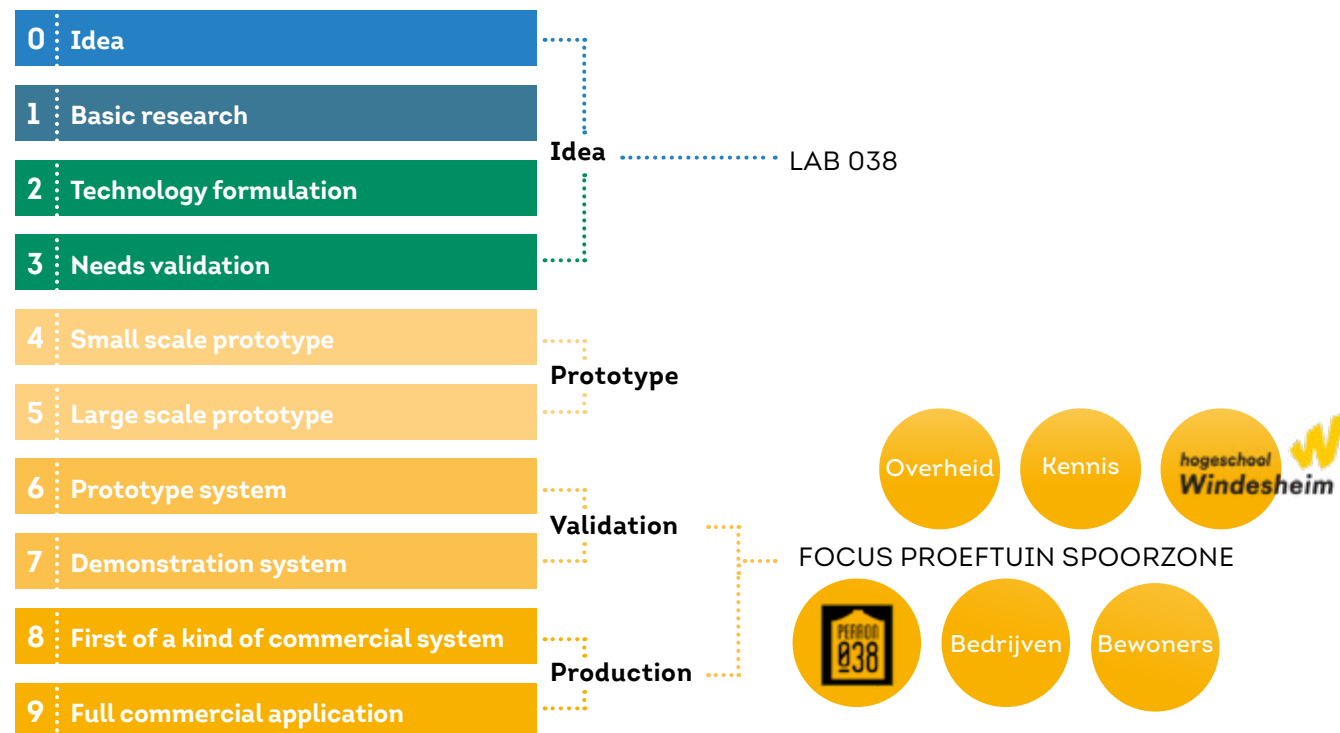
STAPSGEWIJZE VERDUURZAMING

Ingrijpen in het ondergrondse energie infrastructuur gaat zoveel mogelijk gepaard met de geplande bouw- en transformatiewerkzaamheden om zo het 'meekoppel' effect zo mogelijk te vergroten. Dit is mede afhankelijk van de nog op te stellen fasering van de gebiedsontwikkeling.

INNOVATIEVE PROEFTUIN

Vanwege de relatief lange doorlooptijd van de gebiedsontwikkeling, de gehanteerde bandbreedtes in te ontwikkelen programma en daarmee onzekerheid over de energievraag zal op gebied van energiesystemen (bijvoorbeeld technologisch, qua regelgeving en financiering) de nodige doorontwikkeling zijn waarvan geprofiteerd moet worden.

Fysiek zal er voor warmte en voor elektriciteit worden toegewerkt naar een plug-in netwerk wat als hoofdnetwerk robuust genoeg is voor ruimtelijke en programmatische veranderingen en hiermee gepaard gaande energiebehoeften. In de toekomst kunnen hier 'aftakkingen' aan worden toegevoegd of juist



worden onttrokken. Mede door deze sterke ruggraat ben je in de toekomst flexibel in het inspelen op innovaties op het gebied van energievoorziening. Om er ook voor te zorgen dat Spoorzone kan profiteren van alle technologische en organisatorische ontwikkelingen rondom de energietransitie zal de Spoorzone zich profileren en ook beschikbaar stellen voor experimenten. De Spoorzone wordt dé aansprekende proeftuin voor het toepassen van energie(mix) systemen die al een voldoende Level of Technical Readiness hebben bereikt.

Waar de Technical Readiness Level (TRL) expliciet van toepassing is op technologische ontwikkeling, zal de Spoorzone daarnaast ook de proeftuin worden voor organisatorische en randvoorwaardelijke innovaties (bijvoorbeeld over eigenaarschap van de smart grid) van de Energietransitie. Dit moet er voor zorgen dat huidige stakeholders profiteren van een optimaal duurzaam energiesysteem en nieuwe partijen zich willen vestigen binnen de Spoorzone omdat ze willen bijdragen en profiteren van dit ecosysteem.

Het ontwikkelen en uitwerken van dit systeem gebeurt gebiedsbreed in samenwerking met eigenaren, ontwikkelaars en ondernemers die dit systeem samen vorm zullen gaan geven. Ook voor het opzetten en in stand houden van de proeftuin zal worden samengewerkt met thema- en gebiedscoalitie(s).

KADER VOOR ENERGIE:

- Een gemengd netwerk van warmte en elektriciteit
- Fossielvrij in 2030
- Energieneutraal in 2050
- Energievraag terugdringen door energieneutrale (of energiepositieve) nieuwbouw en duurzame transformaties
- Spoorzone is dé aansprekende proeftuin voor het testen van energie(mix) systemen (technisch, financieel en organisatorisch)
- Stimuleren van gebruik van hernieuwbare bronnen in het gebied
- Energie en mobiliteit zijn thema's die nauw met elkaar in verbinding (blijven) staan
- Aanleg of aanpassing van het warmtenet gekoppeld aan een duurzame bron
- Aanleg van een smart grid met hubs, gekoppeld aan de mobiliteitshubs waar elektrische oplaad-vraag groot is

UITDAGINGEN EN UITWERKINGEN

- De precieze invulling van het energiegrid en warmtesysteem in het gebied, inclusief de rol van gebiedspartners hierin
- Het maximaal beperken van energieverbruik
- Energie uit restromen te gebruiken
- Hernieuwbare energie te gebruiken



5.8 • Klimaatadaptatie en natuur inclusiviteit: stad als onderdeel van het ecologische systeem

Klimaatadaptatie, water en biodiversiteit horen bij de Spoorzone. In het gebied ontstaat een samenhangend systeem van water en natuur als onderdeel van de stedelijke structuur.

KLIMAATADAPTATIE EN NATUURINCLUSIVITEIT SPOORZONE NU EN STRAKS

De Spoorzone is een gebied met veel verharding in bebouwing en openbare ruimte. Maar door het gebied loopt tevens een watersysteem dat belangrijk is voor de stedelijke waterhuishouding. Het gebied is verbonden met waardevolle groengebieden en parken rond de stad, zoals het Spoolderbos, het Engelse Werk en de IJsselvallei. In het gebied zijn al verschillende initiatieven om het groener en zachter te maken, bijvoorbeeld het Lübeckplein.

DE AMBITIES/OPGAVEN ZIJN:

- Vergroot de capaciteit van het huidige systeem
- Verhoog de beeldwaarde van het aanwezige water
- Vergroot de sponswerking
- Vergroot aantal zichtbare experimenten voor slimme klimaatadaptatie

VERGROOT DE CAPACITEIT VAN HET HUIDIGE SYSTEEM

Het watersysteem in de Spoorzone is verbonden met de watergangen in Zwolle zuid. Dit systeem is robuust en zorgt voor voldoende waterkwaliteit. Om voorbereid te zijn op klimaatverandering met heftiger piekaanvoeren, zou het systeem in de Spoorzone meer capaciteit kunnen gebruiken, zodat zware buien niet tot wateroverlast en schade leiden.

Aan de Westerlaan en de Oosterlaan gaat een nieuw groenblauw netwerk voor de opvang, infiltratie en afvoer van hemelwater zorgen. Ook ter hoogte van de Deventerstraatweg is een groenblauw netwerk gepland. Een nieuwe aansluiting van dit netwerk onder het spoor door kan het water vanuit Assendorp in de watergang van Hanze Oost voeren. Het is daarvoor wel nodig dat deze watergang verbonden wordt met het water van de Koggelaan. Om meer water op te kunnen vangen, zou bovendien de oever van de appartementen

langs de Koggelaan beschermd moeten worden omdat de parkeerplaatsen en toegangen hier lager liggen.

VERHOOG DE ECOLOGISCHE WAARDE EN BEELDWAARDE

Het huidige beeld van het water in Spoorzone is stenig en hard. Bij de transformatie naar een duurzaam en leefbaar stedelijk centrumgebied is de ambitie om het water meer ecologische waarde te geven. Dit versterkt het lokale ecosysteem waarin natuurinclusief en groen bouwen een van de doelstellingen is. Hierdoor verbetert ook de beeldwaarde en daarmee de leefkwaliteit. Ook speelt het vergroenen van watergangen een rol bij klimaatadaptatie (verkoeling).

VERGROOT DE SPONSWERKINGEN MAAK DIT ZICHTBAAR

Voor nieuwe en bestaande gebieden geldt het uitgangspunt dat de sponswerking van de gebieden moet worden vergroot. Dit geldt ook voor de openbare ruimte. Sponswerking wil zeggen dat natuurlijke systemen en de groene infrastructuur worden gebruikt voor het benutten en vasthouden van water in de bodem om de afstroming te verminderen. In de Spoorzone kan dit vertaald worden naar bijvoorbeeld een minimum infiltratieplicht voor nieuw- en verbouw ter vergroting van de sponswerking. Omdat de Spoorzone een relatief versteend gebied is, moet ook de sponswerking van de openbare ruimte worden vergroot. Dit kan worden aangevuld met een extra bergingseis en de mogelijkheid van verplichting van afkoppelen van hemelwater voor bestaande bouw. Het voorgestelde Koggepark kan daarbij als etalage fungeren.

NATUURINCLUSIEF ONTWERPEN

De Spoorzone wordt herontwikkeld en verdicht, maar dat mag niet ten kosten gaan van de groene kwaliteit die de stad zo aantrekkelijk maakt als woon- en werkstad. Natuurinclusief en groen bouwen houdt de stad aantrekkelijk voor mens en dier. Groen zorgt voor plekken met rust en ontspanning en maakt de stad bovendien mooier. Ook helpt het tegen wateroverlast en hittestress. Bij natuurinclusief bouwen gaat het er



Vergroening gevel Stadskantoor Lubeckplein (boven), voorbeeld waterplein ZOHO, Rotterdam (onder)



niet alleen om aan de flora- en faunawet te voldoen, maar juist om actief te handelen ten voordele van de natuur. Hierbij wordt naar de gebouwen gekeken inclusief de hele omgeving van het gebouw. Met natuurinclusief bouwen helpen we dus beschermde en overige soorten in stand te houden. Tegelijkertijd maken we daarmee een prettige leefomgeving en stimuleren we natuurbeleving. Dit heeft ook een positief effect op het welzijn en de gezondheid van mensen.

In eerste instantie lijkt het toevoegen van extra bouwvolume tegenstrijdig met het versterken van stedelijk groen, maar er ontstaan juist ook nieuwe kansen. Stedelijk groen is niet alleen gebonden aan het klassieke maaiveld. Ook verticale wanden en daken kunnen ruimte bieden aan hoogwaardige beplanting. In de bestaande situatie biedt bebouwing en verharding juist vaak geen enkele plaats voor beplanting en dieren.

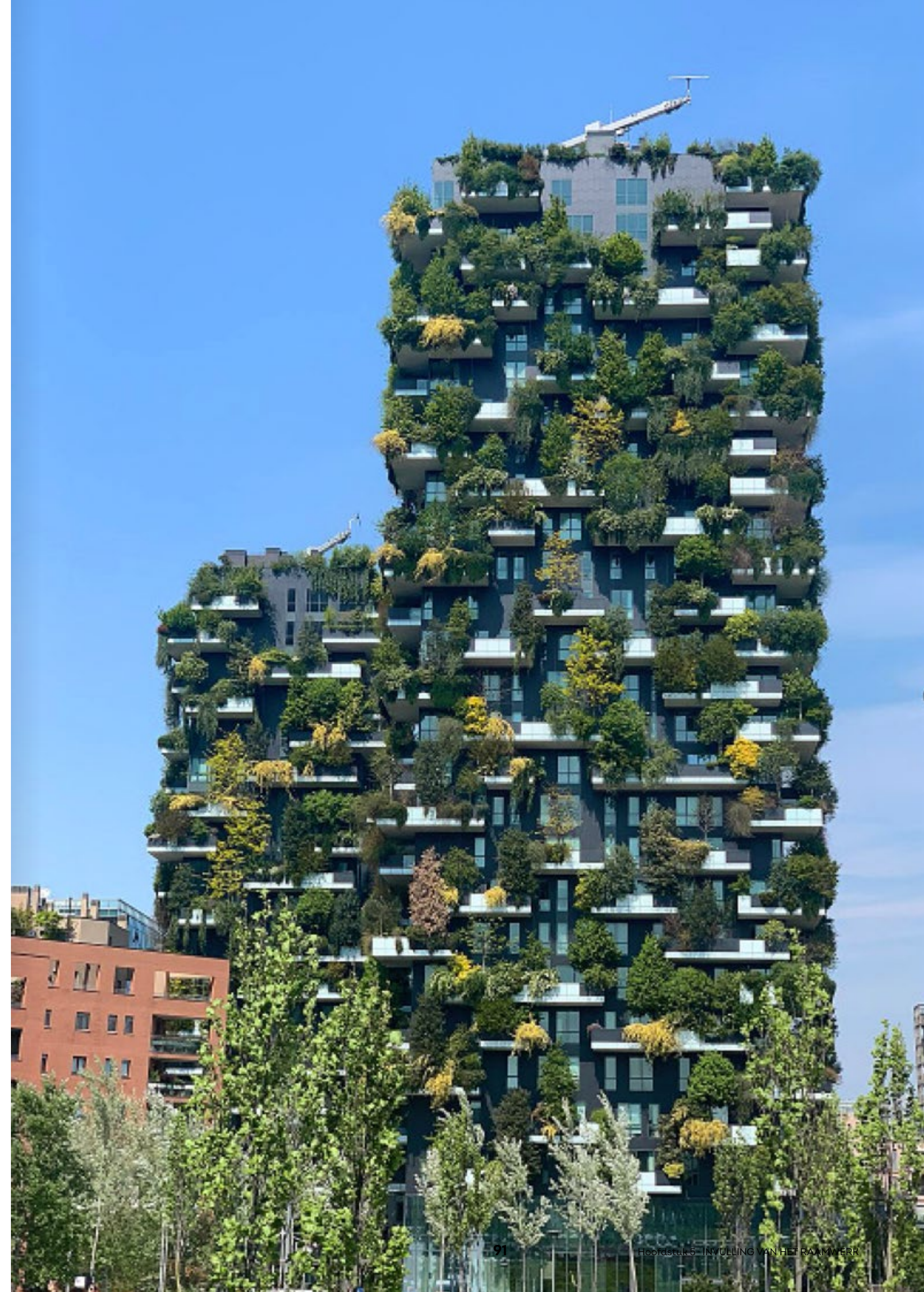
Voor het ontwikkelen van hoogwaardige stadsnatuur moet er systeemgericht gedacht worden. Natuur bestaat uit een complex systeem, ecologische maatregelen functioneren alleen binnen een samenhangend netwerk. Het is de opgave om voor de Spoorzone passende natuurecosystemen te definiëren.

KADER VOOR KLIMAATADAPTATIE EN NATUURINCLUSIVITEIT:

- Water en biodiversiteit zijn integraal onderdeel van het ontwerp van de openbare en de gebouwde ruimte
- Houd water vast op de eigen plot (en gebruik dit als bron voor bewateren van groene daken en gevels, tuinen en het doorspoelen van toiletten)
- Houd het water vast binnen het eigen deelgebied en infiltreer het daar door een minimum infiltratieplicht op te stellen en te werken met permeabele buitenruimte
- Ontwikkel beschermingszone voor kwetsbare infrastructuur (o.a. spoorlijn/station) of maak ze overstromingsbestendig. Voer in het in geval van nood pieken af op het bestaande watersysteem en vergroot waar mogelijk het watersysteem door extra open water te maken.
- Zorg voor wateropvang en verkoeling (groen daken en of gevels) op of aan of om de gebouwen.
- Het watersysteem draagt bij aan de ecologische waarden en de beeldwaarde
- Natuurinclusiviteit is integraal onderdeel van de opgave voor bebouwing en openbare ruimte

UITDAGINGEN EN UITWERKINGEN

- Experimenteren met zichtbare en innovatieve klimaatadaptatieve oplossingen in zowel buitenruimte als gebouwen
- Benoemen van 3 tot 5 iconprojecten voor slimme klimaatadaptatie in buitenruimte
- De wateropgave wordt geïntegreerd in de openbare en gebouwde ruimte
- Hittestress wordt tegengegaan door beschutting en beplanting in de openbare ruimte
- Waterinfiltratie wordt gefaciliteerd door verharding zoveel mogelijk te voorkomen
- In ontwerp van gebouwen en openbare ruimte worden eisen uitgewerkt t.a.v. biodiversiteit
- Er wordt ingezet op groene daken, deels in combinatie met elektriciteitsopwekking



5.9 • Circulairiteit: sluiten van de kringloop

Circulair denken biedt kansen om steden niet alleen duurzamer, maar ook onafhankelijker en veerkrachtiger te maken. De stad is van oudsher de plek waar stromen samenkomen: mensen- en goederenstromen, en hieraan verbonden ook allerlei andere stromen zoals voedselstromen, energiestromen, waterstromen, afvalstromen en datastromen. Juist de concentratie van stromen in de stad maakt dat schaalvoordelen, een intensiever ruimtegebruik en een verkleining van afstanden een efficiëntere inrichting van stromen mogelijk kan maken.

CIRCULARITEIT IN DE SPOORZONE NU EN STRAKS

In de periode waarin de Spoorzone is ontstaan speelde het begrip circulariteit in gebiedsontwikkeling niet of nauwelijks een rol. Vanuit de bestaande functies in het gebied (wonen, werken en onderwijs) gaan er veel stromen door het gebied, maar zonder onderlinge verbinding. Iedere stroom lijkt letterlijk zijn eigen lineaire route te volgen. In de transformatie van de Spoorzone staat het sluiten van kringlopen centraal, met zoveel mogelijk uitwisseling van stromen en ruimte, zowel in de bouw (circulair en duurzaam bouwen) als bij het daadwerkelijk functioneren van de Spoorzone (dubbelgebruik van de ruimte, energie-, afval- en datastromen).

NATIONAAL KADER CIRCULARITEIT

Nederland wil in 2050 een circulaire economie zijn; een economie zonder afval, waarbij alles draait op herbruikbare grondstoffen. In 2030 moet Nederland al 50% minder primaire grondstoffen gebruiken (mineralen, metalen en fossiel). De bouwsector neemt 50% van het grondstoffenverbruik in Nederland voor zijn rekening. Veel afval is sloopafval. Om onze leefomgeving duurzaam in te richten is een versnelling van innovaties (circulair en modulair bouwen) binnen de bouwsector nodig. In 2023 wordt 100% van de bouw circulair aanbesteed. Er liggen volop kansen om in de ontwikkeling van de Spoorzone bij te dragen aan deze doelstelling.

IMPACT GEBOUWDE OMGEVING IN GEHELE LEVENSCYCLUS

De impact van de gebouwde omgeving op nationale doelstellingen op het gebied van energie, materialen en klimaat, is per gebruiksfase verschillend. Het verminderen van het gebruik van primaire grondstoffen wordt vooral beïnvloed door de ontwikkel- en bouwfase, terwijl voor het verminderen van gebruik van energie en uitstoot van broeikasgassen juist de grootste kansen tijdens de gebruiksfase liggen. Bij nieuwbouw en transformatie moet dus goed gekeken worden naar de gehele levenscyclus van gebouwen.

UITGANGSPUNTEN VOOR EEN CIRCULAIRE SPOORZONE

Uitgangspunt voor een circulaire gebiedsontwikkeling zijn de volgende vier principes:

- Reductie (verminderen van de vraag naar grondstoffen),
- Synergie (het lokaal uitwisselen van stromen),
- Productie en inkoop (de resterende vraag duurzaam en circulair produceren en inkopen)
- Management (het monitoren van de stromen, om inzicht te krijgen in waar en wanneer er kans is voor verbetering).

CIRCULAIRE ECONOMIE

De transitie naar een Circulaire Economie wordt op verschillende schalen vertaald naar ambities voor de Spoorzone:

- Een circulaire gebiedsontwikkeling
- Circulair bouwen en slopen
- Het stimuleren van Circulaire business modellen en ketenvorming/ecosystemen, deelplatforms

Circulaire gebiedsontwikkeling

De ambities op het gebied van circulaire gebiedsontwikkeling worden in dit Ontwikkelkader al deels vertaald naar de ambities op het gebied van mobiliteit, energie, klimaat, water, natuurinclusief bouwen en programmatische mix. Het optimaal mengen van programma en het optimaliseren van dichtheid en oriëntatie, kan de materiaal-, energie- en transportbehoefte verkleinen.

De nieuwe stedelijkheid in de Spoorzone, met een veelal compacte typologie met appartementen, menging van functies en duurzamer mobiliteit draagt al bij aan een efficiënter gebruik van energie. Door optimale oriëntatie op de wind (koeling, luchtkwaliteit) en de zon (energieopwekking) kan de efficiency verder verhoogd worden. Aspecten als het scheiden en lokaal benutten van afval, het terugwinnen van nutriënten uit afvalwater, het gebruik van hemelwater om de vraag naar water te reduceren dragen eveneens bij aan het sluiten van kringlopen op gebiedsniveau.

Circulair bouwen en slopen

De gebouwde omgeving is verantwoordelijk voor 50-60% van het nationale grondstoffengebruik. Hiervan wordt 60% tijdens de bouwfase gebruikt. Belangrijk is om richtlijnen te stellen aan de levensduur, flexibiliteit, impact van materialen en ontwerp voor demontage van de nieuwe gebouwen. Bij transformatie van bestaande gebouwen kunnen vergelijkbare richtlijnen worden opgesteld. Ook bij de (her)inrichting van de openbare ruimte zijn richtlijnen nodig voor de reductie van het primair grondstoffengebruik (naar 50% in 2030). Daarvoor is het belangrijk om steeds goed te toetsen welke grondstoffen er nodig zijn en of dat niet op een andere manier en lokaal in het gebied op te lossen is. Daarbij stimuleren we het gebruik van de 10-R methodiek (zie kader). Het laten staan en hergebruiken van bestaande gebouwen is hier onderdeel van. We stimuleren het gebruik van materialen met een lagere milieu-impact en onderzoeken het inzetten van een bouwhub voor het benutten van lokaal te benutten materialen (de stedelijke mijn). De gemeente zal inzetten op het gebruik van circulaire materialen in de infrastructuur.

Circulaire business modellen, ketenvorming en deelplatforms

In het nieuwe economische profiel van de Spoorzone 'innovatiedistrict' past de innovatie en ketenvorming die nodig is voor de overgang naar een circulaire economie. Het ontwikkelen van een sterke lokale economie is daarin belangrijk, omdat de circulaire economie vraagt om het beperken van transport en het lokaal (her)gebruiken van grondstoffen. Het stimuleren van ondernemerschap en uitwisseling (sociaal, cultureel, duurzaamheid) zijn daarbij uitgangspunt. Deelplatforms kunnen een rol spelen in het benutten van ongebruikte spullen, materialen en ruimten, zoals MoveZ onderbenutte parkeerplaatsen beter laat benutten. Monitoring van stromen is hierbij essentieel en past bij het innovatieve profiel van de Spoorzone.

CIRCULAIR BOUWEN

"Een circulair gebouw is een gebouw dat is ontwikkeld, gebruikt en hergebruikt zonder onnodige uitputting van hulpbronnen, milieuvervuiling en aantasting van ecosystemen. Het is gebouwd op een economisch verantwoorde manier en draagt bij aan het welzijn van mensen en de biosfeer, hier en daar, nu en later. Technische elementen zijn demontabel en herbruikbaar, en biologische elementen kunnen ook terug in de biologische cyclus worden gebracht."

KADER VOOR CIRCULARITEIT

- Reduceer de vraag naar grondstoffen door in het stedenbouwkundig ontwerp rekening te houden met optimale oriëntatie, verdichting en functie-menging
- Reduceer de vraag naar mobiliteit en faciliteer duurzame alternatieven
- Faciliteer het sluiten van kringlopen op de juiste schaal: water, voedsel en materialen
- Zorg voor flexibiliteit in het gebruik van gebouwen en openbare ruimten
- Geef de Spoorzone de status van een regulluwe zone waardoor er geëxperimenteerd kan worden met bijvoorbeeld de afvalverwerking.

UITDAGINGEN & UITWERKINGEN

- Ontwerp volgens zie principes van de 10-R methodiek
- Laat gebouwen zoveel mogelijk staan
- Reduceer de milieu-impact van materialen tijdens de nieuwbouw
- Verminder het gebruik van primaire grondstoffen door het inzetten van een bouwhub voor en het benutten van de stedelijke mijn
- Maak zoveel mogelijk gebruik van biobased en biodegradable materialen.
- Gebruik circulaire materialen in infrastructuur
- Stimuleer het gebruik van deelplatforms
- Stimuleer het delen van goederen door nieuwe businessmodellen zoals pay per use.
- Faciliteer in het Hanzekwartier circulair ontwerpen en productontwikkelingen.
- Gebruik het innovatiedistrict als aanjager van het circulaire gedachtegoed.
- Monitor de verschillende grondstoffenstromen in de Spoorzone

We maken volop ruimte voor interactie

SPOORZONE

- Verdubbeling van programma
- Menging van wonen en werken in ieder deelgebied
- Engelenpad als concentratie van interactie
- Verbinding binnenstad en buitengebied
- Om de 200 meter een bestemming
- Tweestemmig centrummilieu: complementaire relatie met de binnenstad
- Ruimte voor hotel, congresfaciliteiten, horeca en commerciële voorzieningen ondersteunend aan het karakter van het gebied

DEELGEBIED

- Karakter, functiemix en programma per deelgebied specifiek maken
- Karakter: ontmoetingsruimtes op deelgebiedniveau invullen
- Horeca op strategische plekken met concentratie rond Engelenpad
- Collectiviteit op deelgebiedniveau georganiseerd
- Ontmoetingsplekken zoveel mogelijk aanhaken op Engelenpad

KAVEL/PLOT

- Zichtbaarheid van mensen
- Zichtbaarheid van economie
- Transparante en aantrekkelijke plinten
- Bedrijven dragen bij aan interactie met de straat
- Geen grootschalige nieuwe single-tenant-kan-toorgebouwen
- Nieuwe bedrijfskantines zijn gezamenlijk, openbaar toegankelijk, en zichtbaar vanaf het straatniveau
- Alle woningen hebben toegang tot buitenruimte
- Woongebouwen bieden ruimtes waar interactie en ontmoeting voor de community van het gebouw/buurt gefaciliteerd wordt
- Stimuleren functiemix op gebouwniveau

We zorgen voor blijvende vernieuwing

- Spoorzone als innovatiedistrict
- Faciliteren innovatieketen, met passende diversiteit aan bedrijfsruimtes en huurniveaus
- Ruimte voor cultuur
- Ruimte voor experiment en blurring (vervaging van functies), nieuwe concepten
- Ruimte voor nieuwe initiatieven economie
- Organiseren en aanjagen innovatief ecosysteem
- Aantrekken trekkers in ecosysteem, zoals een vestiging van een universiteit, creatieve industrie, slimme maakindustrie en slimme klimaat-aaptatie
- Ruimte voor wooncarrière door diversiteit in woonprogramma

- Vernieuwend karakter verschilt per deelgebied
- Focus op aantrekken technologische, creatieve en impactvolle organisaties rondom Engelenpad (District Z, De Werkplaatsen, Hanzekwartier, Campus Windesheim)
- Versterken en stimuleren vernieuwing in dienstverlening in andere deelgebieden

- Bedrijven hebben een etalagefunctie
- In iedere ontwikkeling krijgt de 'roltrap voor werken' een plek
- Iedere aanbesteding heeft een innovatieparagraaf
- Experiment als ontwikkelstrategie
- Klimaatadaptatie biedt kans voor innovatie op gebouwniveau

We geven voorrang aan schone mobiliteit

- STOMP als leidend principe
- Voetgangers zijn overal in het gebied welkom
- Klaar voor nieuwe vormen van langzaam verkeer
- Robuust en fijnmazig fietsnetwerk, verbonden met de omgeving
- Nieuw mobiliteitssysteem
- Engelenpad als autovrije verbinding tussen binnenstad en buitengebied

- Geen parkeernorm op de plot, oplossen op deelgebiedniveau in hubs
- Fietsparkeervoorzieningen in het gehele gebied nabij en in gebouwen

We zijn voorbereid op de toekomst

- Nieuw energiesysteem nodig met duurzame warmtelevering
- Smart grid gekoppeld aan mobiliteitshubs
- Wateropgave oplossen in het gebied
- Het watersysteem draagt bij aan de ecologische- en gebruikswaarde
- Aanleg watercascos
- Beschermen kwetsbare infra (o.a. spoor en station) tegen overstromingen
- Fossielvrij in 2030
- Energieneutraal in 2050

- Waterinfiltratie in openbaar gebied en gebouwen
- Beschutting en minimale verharding in openbaar gebied (hitstress)
- Ruimte vinden voor innovatieve en aansprekende projecten voor testen van energie- en wateroplossingen
- Reduceren vraag naar grondstoffen door in het stedenbouwkundig ontwerp rekening te houden met oriëntatie, verdichting en menging
- Biodiversiteit, natuurinclusiviteit onderdeel ontwerpogave gebouwen en openbare ruimte
- Stimuleren van groene daken
- Energieverbruik nieuwe gebouwen minimaliseren
- Water zoveel mogelijk vasthouden op eigen plot
- Zorg voor flexibiliteit in het gebruik van gebouwen en openbare ruimten
- Stimuleren hergebruik bestaande bebouwing
- Gebruik circulaire materialen

We gaan voor kwaliteit van leven

- Openbare ruimtes nodigen uit tot gezond bewegen
- Koggepark als groene drager en plek voor ontmoeting en rust
- Verbinden groenstructuur met groene omgeving (Jsseldelta)
- Gedifferentieerd aanbod van woonmilieus en woningtypes voor verschillende doelgroepen
- Prijsdifferentiatie woningaanbod volgens woonbeleid (30/40/30)

- Buitenruimtes op straat georiënteerd
- Zoveel mogelijk entrees oriënteren op publieke ruimte
- Plinten met menselijke activiteit
- Variatie in gevels, verticale geleiding gebouwen
- Fijnmazige stedenbouwkundige structuur
- Stimuleren variatie aan opdrachtgevers in woningbouw, waaronder wooncoöperaties
- Overgang tussen buiten- en binnenruimte is met zorg ontworpen

We bouwen samen aan de Spoorzone

- Versterken netwerk Vrienden van Hanzeland
- Koester succesverhalen
- Vertel het verhaal van de Spoorzone
- Stimuleren coöperatieve projecten
- Aandacht voor website, marketing, informatie, zichtbaarheid bedrijven
- Gezamenlijk werken aan proces om te komen tot nieuwe mobiliteitssysteem
- Gezamenlijk werken aan nieuw energie- en warmtesysteem
- Gezamenlijk werken aan versterken economisch profiel

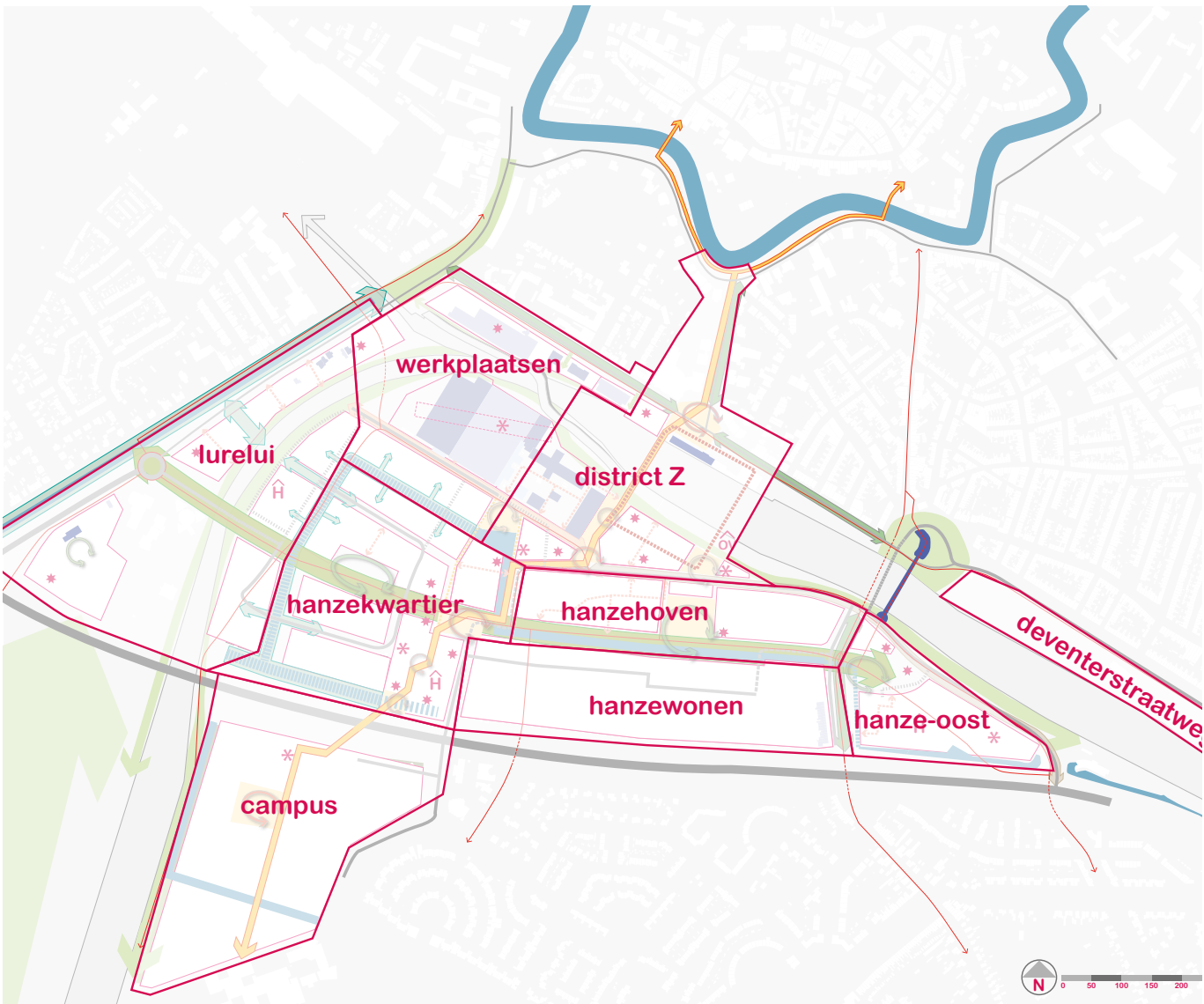
- Meedoen in participatieve aanpak
- Geen solitaire ontwikkelingen
- Bijdrage aan gebiedsfonds vanuit iedere ontwikkeling

Hoofdstuk 6

HET PALET AAN DEEL- GEBIEDEN

De Spoorzone bestaat uit deelgebieden die elk een eigen karakter hebben. De vulling van het raamwerk zoals in hoofdstuk 5 beschreven, pakt voor ieder deelgebied anders uit. In dit hoofdstuk wordt de ontwikkelopgave per deelgebied omschreven.

- 6.1 • District Z: welkom in Zwolle
- 6.2 • Werkplaatsen: voor de innovatieve makers
- 6.3 • Hanzekwartier: incubator voor de triple helix
- 6.4 • Lurelui: het nieuwe wonen in Zwolle
- 6.5 • Hanzehoven: hoogwaardige dienstverlening
- 6.6 • Hanze-Oost: duurzaam wonen en werken
- 6.7 • Hanzewonen: ontspannen wonen
- 6.8 • Windesheim: verbonden stadscampus
- 6.9 • Deventerstraatweg: wonen met buurtgevoel



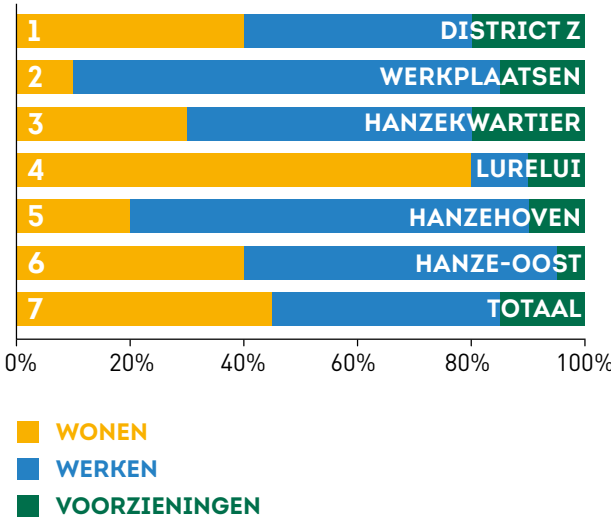
Per deelgebied wordt een beschrijving gegeven van de sfeer, programmamix, inrichting en organisatie van de openbare ruimte en infrastructuur.

Wat betreft 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

In de deelgebieden Hanzewonen en Deventersraatweg worden op dit moment geen concrete transformaties of nieuwe ontwikkelingen voorgesteld. Omdat deze gebieden wel onderdeel uitmaken van de Spoorzone zijn zij als deelgebieden opgenomen.

Indicatieve mix per deelgebied



6.1 • District Z: welkom in Zwolle



Illustratie deelgebied District Z

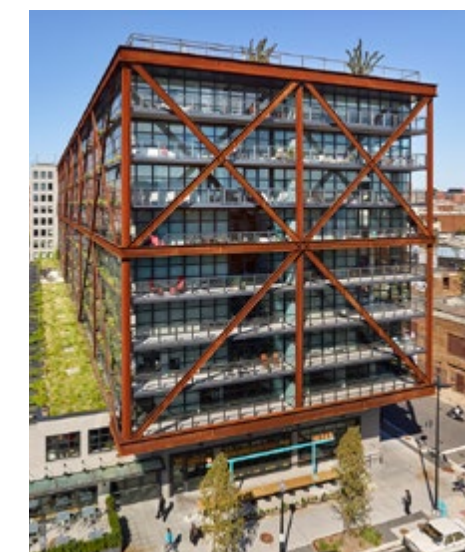
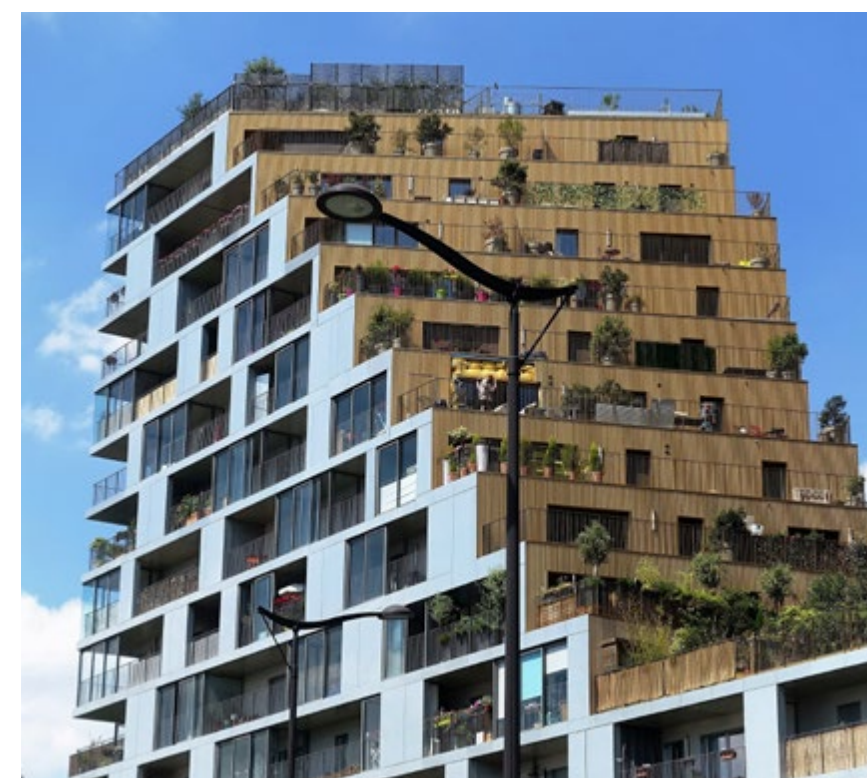
Dit gebied is een van de entrees van de stad. De zuidelijke kant van het station maakt onderdeel uit van een aantrekkelijk en groen verblijfsgebied. De functies in de plinten van de omringende bebouwing zorgen voor levendigheid en begeleiden de wandelroutes richting de Passerelle (de voetgangersbrug over het spoor) en het Lübeckplein. Hier wordt gewerkt en gewoond en kun je zien wat de innovatieve regio Zwolle te bieden heeft. Voetgangers zijn het belangrijkste in dit gebied. Fietsen worden ondergronds gestald zodat de openbare ruimte zoveel mogelijk kwaliteit krijgt als verblijfsruimte.

District Z bestaat uit de directe omgeving van Station Zwolle. Het bestaat uit:

- Het Stationscarré dat in het teken staat van het functioneren van de OV-hub en de Passerelle als verbinding tussen de binnenstad en Hanzeland
- De Stationsstraat en het Stationsplein als verbinding met de binnenstad
- De zuidzijde van het station waarin volop ruimte is voor toevoeging van nieuwe gebouwen
- De omgeving van de te herontwikkelen hallen

SFEER DISTRICT Z:

- Tweede voorkant van het station en etalage nieuwe Zwolse stedelijkheid: Welkom in Zwolle
- Frontoffices, wonen, werken, horeca, congres, evenementen
- Hoge dichtheid en plek voor hoogbouw
- Logistieke zijde van het station; P&R, fiets, taxi, trein-bus
- Groene ontvangstplek met verblijfskwaliteit, het Hanzekunstwerk, spelen met water
- Ontwerpen wateropgave, zichtbare en speelse afvoer naar bestaande watergang.
- Culturele voorzieningen en evenementen
- Hogere gebouwen tussen 45 en 55 meter aan oost- en westzijde, als onderdeel van samengestelde blokken waarin het wonen zich nadrukkelijk toont
- Zichtbare levendigheid in plinten direct bij Passerelle en reizigerstunnel



HUIDIGE SITUATIE EN ILLUSTRATIEF TOEKOMSTBEELD



Zicht op Perron038



Zicht op de Passerelle



INDICATIEF PROGRAMMA DISTRICT Z:

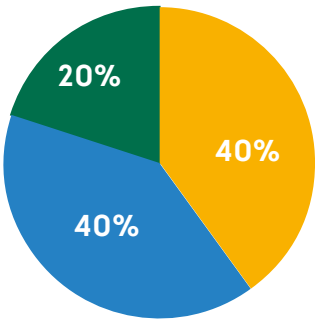
Na nieuwbouw en transformatie is er in totaal ruimte voor ca. 75.000 m² waarvan ca.:

- 40% wonen
- 40% werken
- 20% voorzieningen, o.a. horeca, congres, hotel, cultuur, retail)

OPENBARE RUIMTE EN INFRASTRUCTUUR:

- Afronden stationscarré
- Aanleg stationspasserelle
- Integreren Engelenpad en integratie wandelroute naar Windesheim
- Inpassen oost-west fietsroute
- Heldere route van reizigerstunnel naar werkplaatsen
- Aanleg “cultuurplein”
- Transformatie OV-hub in samenhang met gebieds-breed mobiliteitssysteem
 - Oplossing fietsparkeren station zuidzijde als onderdeel OV-hub
 - Lange termijnoplossing P+R als onderdeel OV-hub

District Z: verhouding wonen, werken en voorzieningen



40% WONEN
40% WERKEN
20% VOORZIENINGEN



6.2 • Werkplaatsen: voor innovatieve makers



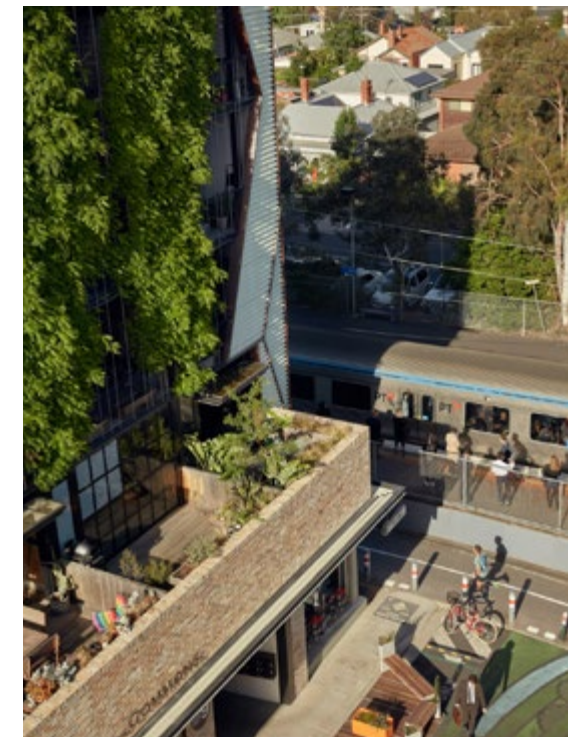
Illustratie deelgebied Werkplaatsen

De Werkplaatsen bestaat uit de omgeving van de hallen van Wärtsilä en de Westerlaan. Het rauwe karakter van de werkplaatsen maakt het gebied aantrekkelijk voor creatieve makers en culturele ondernemers. Met in hun kielzog de Zwollenaren, die het gebied bezoeken voor evenementen, voorstellingen en de originele horecaconcepten. De aanlanding van de Passerelle is het nieuwe brandpunt geworden van activiteiten met een verrassend vormgegeven pleinruimte.

De grote hallen, verder westwaarts, zijn ingevuld door de maakindustrie, waarbij innovatie en klimaatadaptatie focuspunten zijn. Regelmatig zijn hier studenten van Windesheim te vinden, die een deel van hun projecten hier uitvoeren. In het gebied wordt ook gewoond, in een vorm die past bij de economische activiteiten in de werkplaatsen; rauw, avontuurlijk, innovatief en experimenteel.

SFEER DE WERKPLAATSEN:

- Gemengd woon-werkgebied dat wordt gedomineerd door de grote hallen
- Handhaven van de hallen als drager voor de innovatieve industrie in samenwerking met onderwijs
- Bedenken, maken en leren komen hier samen
- Industrieel, rauw en cool karakter
- Ruimte voor iconische nieuwbouw, naast op en rond de hallen
- Mix van werken, maken, wonen, leisure, horeca en (maatschappelijke) voorzieningen
- Alzijdige oriëntatie; zichtbare levendigheid
- Toevoegen Zwolse Prominent als icoon, bijvoorbeeld op dak hallen



HUIDIGE SITUATIE EN ILLUSTRATIEF TOEKOMSTBEELD

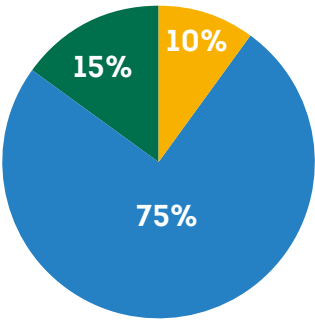


Zicht op de Wärtsilä hallen



Slimme maakindustrie in Perron038

De werkplaatsen: verhouding wonen/flexibel, werken en voorzieningen



10% WONEN/FLEXIBEL
 75% WERKEN
 15% VOORZIENINGEN

INDICATIEF PROGRAMMA DE WERKPLAATSEN:

- Er is ruimte voor verdichting waardoor er in totaal ca. 80.000 m² vastgoed mogelijk is, waarvan ca. :
 - 10% wonen/flexibel, bijvoorbeeld in een icoon op de Hallen
 - 75% werken:, o.a. in de Hallen en CityPost
 - 15% voorzieningen, o.a. langs de Westerlaan

OPENBARE RUIMTE EN INFRASTRUCTUUR:

- Fietsverbinding Hanzelaan-Willemsvaart
- Inpassen oost-west fietsroute
- Inrichten Hanzelaan voor De Hallen als verblijfsgebied
- Aansluiten Hanzelaan (huidige parkeerplaats) op de Oostzeelaan

6.3 • Hanzekwartier: incubator voor de triple helix



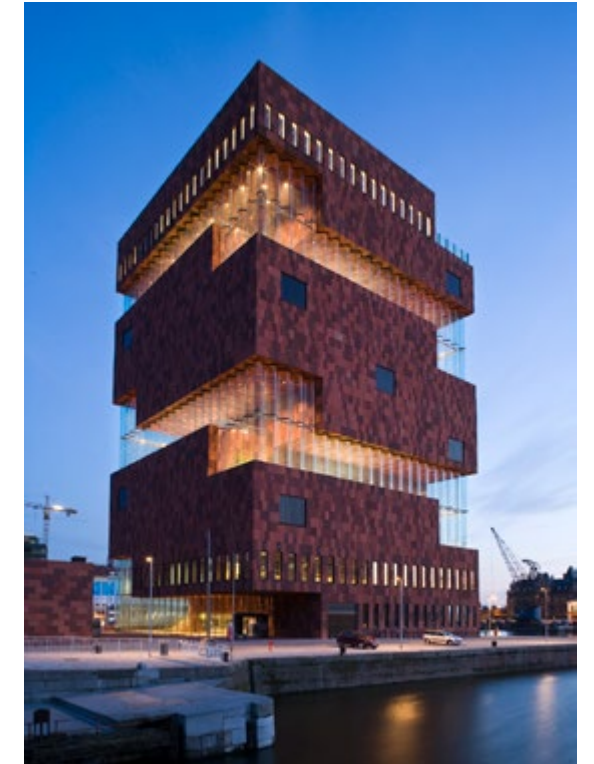
Illustratie deelgebied Hanzekwartier

Innovatie, samenwerking en onderzoek typeren het Hanzekwartier. Samenwerking in de triple helix en in het bijzonder de positie van onderwijsinstellingen kleuren dit gebied. Er is plek voor startende en groeiende ondernemers. Het Hanzekwartier is de schakel tussen IJsselallee en de rest van de Spoorzone en koppelt de Windesheim Campus aan de Spoorzone via het Engelenpad.

De mobiliteitshub zorgt ervoor dat de auto's het gebied niet verder in hoeven. Het hart van het gebied wordt gevormd door de kruising van het Koggepark en het Engelenpad. Hier bevinden zich ook de meest openbaar toegankelijke functies, horeca en (collectieve) werkplekken. Rondom het Koggepark en aan het water wordt gewoond en gewerkt. Het Zone-college heeft een openbare plint gekregen waardoor er veel meer interactie is tussen het onderwijs en ondernemers.

SFEER INNOVATIEDISTRICT:

- Het beeld van kantoorgebouwen die los in de door parkeren gedomineerde open ruimte staat verandert naar een structuur van stedelijke straten en routes die worden omgeven door gebouwen
- Er is volop ruimte voor Incubators, studenten, startende ondernemers, scale-ups en grown-ups
- Er is een mix van wonen, werken, onderwijs en horeca
- Windesheim Campus opent zich meer naar Spoorzone en het bedrijfsleven
- Het Hanzeplein wordt de plek waar de verbinding tussen onderwijs en bedrijfsleven het meest zichtbaar wordt.



HUIDIGE SITUATIE EN ILLUSTRATIEF TOEKOMSTBEELD

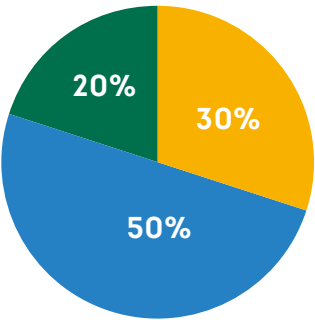


Zicht vanuit Noordzeelaan richting Hanz



Opening in februari 2019 van het nieuwe overkapte busstation.

Hanzekwartier: verhouding wonen, werken en voorzieningen



30% WONEN
50% WERKEN
20% VOORZIENINGEN

**INDICATIEF PROGRAMMA
HANZEKWARTIER:**

- Er is ruimte voor een totaal programma van ca 220.000 m², waarvan ca.:
 - 30% wonen
 - 50% werken
 - 20% voorzieningen, waarvan een groot deel wordt ingenomen door nieuwbouw van het Zonecollege

**OPENBARE RUIMTE EN
INFRASTRUCTUUR:**

- Inpassen Engelenpad met concentratie van publiek programma
- Realisatie loopbrug Windesheim over de IJsselallee
- Realisatie Hanzeplein als één van de bijzondere plekken aan het Engelenpad
- Realisatie van HUB Hanz, de mobiliteitshub bij het Hanzeplein
- Inpassing en inrichting Koggepark met fietsverbinding
- Inpassing aangepaste verkeersstructuur Oostzeelaan, Noordzeelaan en Zuiderzeelaan en Hanzeplein richting Hanzewonen

6.4 • Lurelui: het nieuwe wonen in Zwolle



Illustratie deelgebied Lurelui

Stedelijk wonen in optima forma. Lurelui maakt de overgang naar de lagere bebouwing aan de Veer-allee, met stedelijke blokken met een gemengde samenstelling. Stadswoningen, appartementen voor gezinnen, kleine appartementen en coöperatieve woonvormen vormen het hoofdbestanddeel van het gebied.

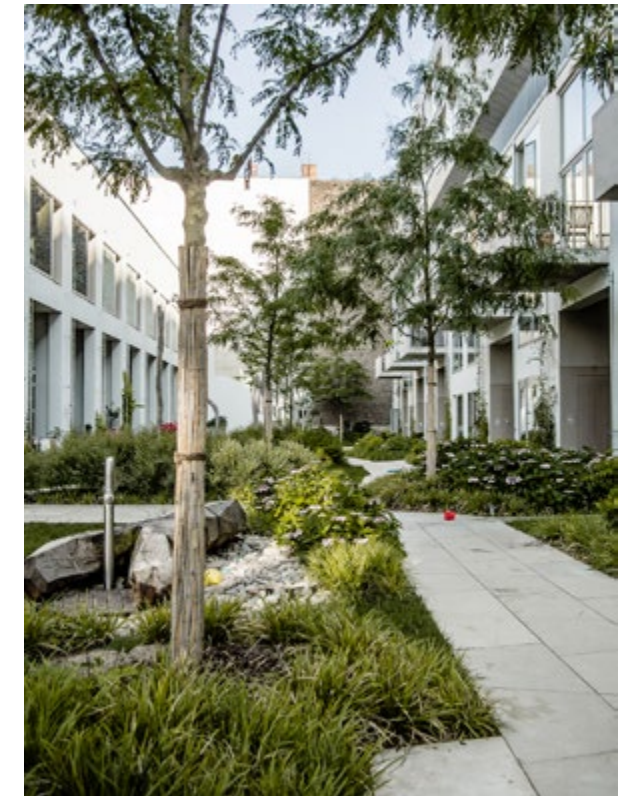
De dagelijkse voorzieningen, zorg en werkplekken zorgen ervoor dat er voldoende levendigheid ontstaat. Het spoor met aan weerszijden het spoorpark, vormt ruimtelijk gezien geen grens tussen oost- en west-Lurelui. In dit gebied wordt een van de mobiliteitshubs gerealiseerd, die het verdere gebied vrijspeelt van auto's. Lurelui is een stedelijk woongebied met kleinschalige werklocaties en voorzieningen waar de aansluiting wordt gemaakt met de Veerallee en de buurten aan de overkant. Hier vinden nieuwe doelgroepen een plek om te wonen in een aangenaam woonlandschap.

SFEER LURELUI:

- Aangename stedelijke woonwijk die met zorg ontworpen is.
- Verschillende doelgroepen wonen hier in een nieuw stedelijk gebied.
- Er is volop ruimte voor nieuwe woonvormen en verschillende vormen van opdrachtgeverschap.
- Er is volop ruimte voor jongeren en senioren, maar ook stedelijke gezinnen voelen zich hier thuis.

INDICATIEF PROGRAMMA LURELUI:

- Er is ruimte voor een totaal programma op van ca. 120.000 m², waarvan ca.:
 - 80% wonen
 - 10% werken
 - 10% voorzieningen, waaronder kleinschalige buurtvoorzieningen, eerstelijns zorgvoorzieningen (huisarts e.d.)



HUIDIGE SITUATIE EN ILLUSTRATIEF TOEKOMSTBEELD



Zicht op de Willemsvaart / Veerallee

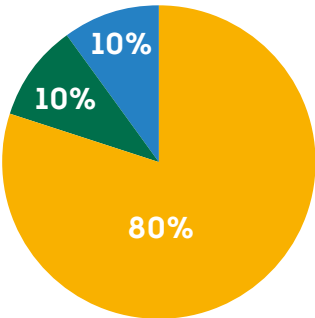


Lurelui: de plek waar nu het Kattegatfestival plaatsvindt

OPENBARE RUIMTE EN INFRASTRUCTUUR:

- Realisatie nieuwe stadsentree met allure voor zowel de auto als de trein
- Verleggen van de Koggetunnel en deze toegankelijk maken voor auto's
- Realisatie LureHub
- Realisatie ontsluiting via Veerallee
- Aanpassen verkeersprofiel Nieuwe Veerallee / Willemsvaart richting Centrum
- Landschappelijke inpassing spoor
- Inpassing maatregelen geluid en overige ingrepen die noodzakelijk zijn als resultaat van het trein-verkeer
- Creëren van openbare ruimte die past bij de kwaliteit van het stedelijk woonmilieu
- Inpassen verbinding Hanzelaan – Willemsvaart aan Noordzijde
- Gebruiken Willemsvaart als landschappelijke drager
- Aan westzijde aanhelen op bestaande Veerallee qua hoogte en stratenpatroon.
- Aan oostzijde nieuwe Zwolse stedelijkheid, bijvoorbeeld in de vorm van stadsblokken
- Verbinding maken met de groene omgeving van het Spolderbos

Lurelui: verhouding wonen, werken en voorzieningen



80% WONEN
10% WERKEN
10% VOORZIENINGEN

6.5 • Hanzehoven: hoogwaardige dienstverlening



Illustratie deelgebied Hanzehoven

In de jaren 90 neergezet als hét zakenkwartier van Zwolle, heeft Hanzehoven een transformatie doorgemaakt van een monofunctioneel en gesloten kantorenbied, naar een meer open en gemengd gebied. De begane grond heeft meer levendigheid gekregen door het openstellen van deze verdiepingen voor co-workers en studenten. De binnenhoven zijn vergroend tot aangename en rustige oases. In delen van de gebouwen wordt nu ook gewoond. Sommige gebouwen zijn opgetopt, waardoor meer woningen en anderssoortige werkruimten zijn toegevoegd. Het Lübeckplein is het levendige hart en het Koggepark vormt de lommerrijke ruggengraat van het gebied.

SFEER HANZEHOVEN:

- Zakelijke hart van de Spoorzone, waarbij plek is en blijft voor grotere bedrijven, de opdrachtgevers voor de innovatieve economie
- Door de aanleg van het Koggepark aan de zuidzijde en de aanleg van District Z aan de Noordzijde liggen de Hanzehoven niet meer als eiland in de stad, maar vormen ze een overgangszone.
- Er wordt volop gewerkt, maar er is ook ruimte voor

kleinschalige verdichting (bijvoorbeeld door optop-ping) en transformatie.

- Doel van de transformatie is een meer gevarieerd architectonisch beeld en versterken beleavings-waarde van het gebied.

INDICATIEF PROGRAMMA HANZEHOVEN:

- Bestaand programma is ca. 69.000 m² BVO, waarvan het overgrote deel bestaat uit werken, ca. 96% en een klein deel uit voorzieningen in de plint
- Het programma wordt meer gemengd, waarbij er meer zichtbare en toegankelijke voorzieningen in de plint wordt gestimuleerd, (beperkte) transformatie naar wonen en nieuwe woningbouw mogelijk is
- Er zijn kansen voor verdichting en optoppen met wonen. Dit is nog niet meegenomen in het totale verdichtingsprogramma van de Spoorzone omdat de mogelijkheden nader moeten worden onderzocht.
- Er wordt uiteindelijk gestreefd naar een programmamix van 20% wonen, 70% werken en 10% voorzieningen



HUIDIGE SITUATIE EN ILLUSTRATIEF TOEKOMSTBEELD

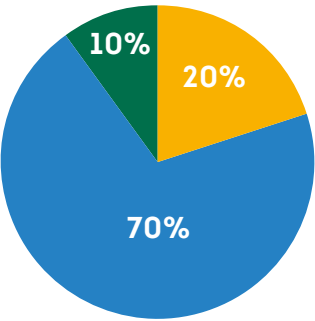


Zicht op Hanzelaan



Ontmoeten op het Lübeckplein

Hanzehoven: verhouding wonen, werken en voorzieningen



20% WONEN
70% WERKEN
10% VOORZIENINGEN

INFRASTRUCTUUR EN OPENBARE RUIMTE HANZEHOVEN:

- Inrichten Koggepark met fietsverbinding
- Verzachten binnenhoven, geleidelijk verwijderen parkeren op maaiveld
- Integreren bestaande parkeervoorzieningen in het mobiliteitssysteem Spoorzone
- Inrichten Lübeckplein als stadsplein met verblijfs-waarde
- Verlevendigen van de begane grond
- Verzachten van gevels en daken door o.a. vergroening
- Stimuleren van meer variatie in architectuur en beleving door architectonische ingrepen die passen bij de huidige opgaven

6.6 • Hanze-Oost: duurzaam wonen en werken



Illustratie deelgebied Hanze-Oost

Bovenop de Van Karnebeektunnel is een gebouw verrezen rondom een verhoogd plein waar de oude lensbrug aanlandt. Deze voetgangersverbinding vormt een van de schakels tussen Assendorp en Spoorzone en maakt een rondje mogelijk; via Passe-relle, Engelenpad, Koggepark, Lensbrug en Oos-terlaan. Het Koggepark eindigt hier in een groen en compacte parkruimte, die begrensd wordt door een tweede woonblok.

De bestaande kantoorgebouwen zijn gerenoveerd en aangepast aan de nieuwe en meer open manieren van werken. Verdichting en het toevoegen van andere functies hebben ervoor gezorgd dat er wat meer levendigheid in het gebied is. In dit gebied is de derde mobiliteitshub gerealiseerd, die het autoverkeer vanuit het oosten opvangt.

SFEER HANZE-OOST

Hanze-Oost wordt een samenhangend woon-werkge-bied in een groene setting. Het Koggepark eindigt en verbreedt zich hier. Het is een plek waar belangrijke

fietsroutes elkaar kruizen: de Noord-Zuidverbinding (Schelle-Assendorp) door de Van Karnebeektunnel en de Oost-Westroute langs de Hanzelaan en het Koggepark.

Door het toevoegen van verbindingen, zoals die naar de Reysigerweg wordt het fiets- en wandelnetwerk fijnmaziger en voelt het gebied niet meer als een doodlopend einde van de Spoorzone. Programma-tisch vormt Hanze-Oost een voortzetting van de Hanzehoven en het woongebied Hanzewonen.

INDICATIEF PROGRAMMA HANZE-OOST:

- Naast het bestaand werkprogramma van ca. 30.000 m², verspreid over meerdere gebouwen, is er ruimte om ca. 50.000 m² programma toe te voegen.
- Er wordt uiteindelijk gestreefd naar een programmamix van 40% wonen, 55% werken en 5% voorzieningen (gericht op woon- en werkfuncties)



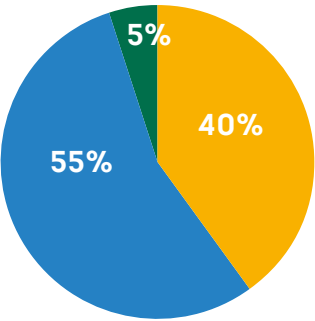
HUIDIGE SITUATIE EN ILLUSTRATIEF TOEKOMSTBEELD



Huidige situatie Hanze-Oost (boven) en mogelijk toekomstbeeld (onder)



Hanze-Oost: verhouding wonen, werken en voorzieningen



40% WONEN
 55% WERKEN
 5% VOORZIENINGEN

INFRASTRUCTUUR EN OPENBARE RUIMTE HANZE-OOST:

- Inrichten entree Spoorzone IJsselallee/Hanzelaan
- Realiseren mobiliteitshub Hanze-Oost
- Openstellen Van Karnebeektunnel voor autoverkeer (tweerichtingsverkeer)
- Langzaam verkeerstunnel Hanzelaan - Reysigerweg
- Doortrekken fiets- en wandelroute Koggepark naar deze nieuwe tunnel
- Doortrekken fiets- en wandelroute Hanzelaan naar deze nieuwe tunnel
- Groene openbare ruimte als beëindiging Koggepark
- Geleidelijk verwijderen parkeren op maaiveld

6.7 • Hanzewonen: ontspannen wonen



Illustratie deelgebied Hanzewonen

In dit rustige woongebied verandert in eerste instantie niet zoveel; de buurt grenst aan het nieuwe Koggepark waarin meer groen is gerealiseerd toen de weg een fietsstraat werd. De verduurzamingsopgave in de Spoorzone heeft voor Hanzewonen een inspirerend gewerkt; veel eigenaren hebben hun huizen verduurzaamd. De buurt is een proeftuin geworden voor klimaatadaptieve maatregelen, zodat het er ondanks toenemende hitte, droogte en wateroverlast goed wonen is.

De bestaande woonbuurt Hanzeland tussen de Koggelaan, Hanzeallee, IJsselallee en de Stockholmstraat is onderdeel van de Spoorzone, maar blijft voor het grootste deel zoals het is. De omgeving van deze prettige woonbuurt verandert wel, waardoor ook de bewoners met veranderingen te maken krijgen. Deze veranderingen zijn:

- Een groenere inbedding in het stedelijk weefsel doordat de Koggelaan een park wordt
- Veranderende ontsluitingsstructuur door de aanleg van het Koggepark en fietsstraat

- Minder doorgaand langzaam verkeer (studenten) door de Lünenstraat doordat de route via het Engelenpad de meest aantrekkelijke route wordt
- Doordat het parkeren in dit gebied overal op privé-terrein is opgelost wijzigt er voor bewoners van het gebied niets in het parkeersysteem. Bezoekers zullen in de omgeving wel te maken krijgen met een veranderend parkeerbeleid.

De Gemeente zal de plannen en de inrichting van het Koggepark en de verkeersstructuur in samenwerking met de bewoners van het gebied uitwerken.

6.8 • Windesheim: verbonden stadscampus



Illustratie deelgebied Windesheim

Het hart van het gebied is autovrij gemaakt en vormt een groene ontmoetingsruimte. De sloop en nieuwbouw van enkele gebouwen langs de IJsselallee heeft voor een mooie aanlanding gezorgd van de nieuwe Engelenbrug, die het Hanzekwartier verbindt met de Windesheim. Er is meer wonen toegevoegd aan de campus, waar ruimte voor is gekomen door de lucht in te gaan én doordat onderwijs ook gegeven wordt in het Hanzekwartier en de Werkplaatsen/District Z. Het gebied heeft daardoor meer het karakter gekregen van een echt campus.

Het is de uitdrukkelijke wens van de Gemeente Zwolle en de Hogeschool Windesheim om de Campus Windesheim sterker onderdeel te laten uitmaken van de stad. Daarom worden in dit Ontwikkelkader nieuwe verbindingen voorgesteld en werkt de stad samen met Hogeschool Windesheim aan het ontwikkelen van innovatieve programma's in de Spoorzone.

Door de aanleg van de loopbrug over de IJsselallee verandert de ruimtelijke structuur van de Campus Windesheim en ontstaan er kansen voor de Hoge-

school om een sterker gezicht richting de stad te laten zien. Op het terrein van de Campus Windesheim is ruimte voor verdichting, waar ook (studenten) wonen een rol kan spelen. De uitwerking van deze ideeën worden door Hogeschool Windesheim en de Gemeente gezamenlijk opgepakt.

PROGRAMMA WINDESHEIM:

- Ruimte voor een gemengd programma met toevoeging van wonen

INFRASTRUCTUUR EN OPENBARE RUIMTE WINDESHEIM:

- Aanleg verbinding Hanzeplein – Windesheim over de IJsselallee



6.9 • Deventerstraatweg: wonen met buurtgevoel



Illustratie deelgebied Deventerstraatweg

Het terrein tussen de Deventerstraatweg en het spoor kan op termijn ontwikkelen tot een nieuw stedelijk gebied. Dit gebied is onderdeel van de Spoorzone, maar heeft beperkte ruimtelijke relaties met het hart van dit gebied en een des te grotere relatie met de wijk Assendorp. Daarom wordt ervoor gekozen dit deelgebied separaat uit te werken als uitbreiding van de wijk Assendorp. Dit proces zal door de gemeente in samenwerking met de bewoners van Assendorp opgepakt worden wanneer er meer zicht is op de beschikbaarheid van dit gebied.



Hoofdstuk 7

STRATEGIE EN ORGANISATIE

SAMENWERKING EN UITWERKING

De Spoorzone biedt veel kansen voor een stadsdeel van de toekomst, van belang voor stad en regio. De voorgestane transformatie zal over een lange periode plaatsvinden. De beoogde doelen kunnen worden behaald met een goede samenwerking tussen eigenaren, gebruikers, initiatiefnemers en overheden, waarbij een ieder eigenaarschap en medeverantwoordelijkheid laat zien.

De gemeente voert hierbij regie. Er zal gezocht worden naar een publiek/private samenwerkingsvorm ten behoeve van de afstemming tussen de coalities, initiatieven, deelgebied overstijgende infrastructuur en thema's.

Samenwerken in coalities

De afgelopen tijd zijn er al coalities voor deelgebieden ontstaan. De begrenzing van de deelgebieden is gebaseerd op de verschillen in identiteit tussen de gebieden in combinatie met de bestaande structuren en eigendom. Afwijkingen zijn mogelijk mits deze in het belang zijn van de ontwikkeling.

Dit ontwikkelkader vormt de basis voor de verdere uitwerking van de deelgebieden. De gemeente stimuleert en faciliteert het proces van uitwerking door de deelgebiedscoalities, waarbij losse initiatieven en bouwplannen niet passen, het gaat om coördinatie en samenhang. Toekomstige gebruikers en bewoners worden optimaal betrokken bij de uitwerking. Want de toekomst van de Spoorzone maken we samen: denkers, doeners en dromers.

De gemeente zorgt voor de afstemming tussen de deelgebieden en neemt het initiatief bij de uitwerking van deelgebied overstijgende thema's (energie, mobiliteit, hoofdinfrastructuur).

De uitvoeringsprogramma's

Per deelgebied worden uitvoeringsprogramma's gemaakt. Deze zijn een nadere uitwerking van het Ontwikkelkader en geven invulling aan de (nieuwe) gebiedsidentiteit. Dit is het concrete uitvoeringskader voor de deelgebieden op basis waarvan de ontwikkeling en realisatie van de diverse initiatieven in de loop van de tijd kan plaatsvinden. Op basis van een brede analyse van het deelgebied van de huidige situatie (o.a. ruimtelijk, programma, beleid, eigendom en beperkingen en opgaven op het gebied van milieu/infrastructuur) en de principes zoals opgenomen

in voorliggend Ontwikkelkader wordt in ieder geval invulling gegeven aan:

- De wijze waarop de eindgebruikers en omgeving worden betrokken bij de totstandkoming van het gebied. Hiertoe zal bijvoorbeeld ook invulling moeten worden gegeven aan het (mede)opdrachtgeverschap en/of eigendom voor deze partijen.
- Een concreet ontwikkelprogramma op basis van een ruimtelijk concept voor het gehele gebied met een vertaling naar de eventueel te onderscheiden ontwikkelplots en functies.
- Een voorstel voor sferen en beeldkwaliteit van zowel de gebouwde omgeving als de openbare ruimte. Waarbij naast materialisatie ook invulling wordt gegeven aan de belangrijkste principedoorsneden.
- Een concrete vertaling van ambities zoals opgenomen in dit Ontwikkelkader en voor zover niet expliciet benoemd het vigerend beleid.
- De inpassing van de deelgebied overstijgende infrastructuur en systemen (mobiliteit en energie) en afstemming op naastgelegen gebieden.
- Een realisatiestrategie en -organisatie voor het deelgebied.
- Inzicht in de financiële haalbaarheid.

Prioriteiten

Naast het opstellen van de uitvoeringsprogramma's en in samenwerking met de coalities zal de gemeente vooral inzetten op:

- Het afronden van de stationsomgeving inclusief de passerelle en de aansluiting op de binnenstad
- Het realiseren van de ruggengraat van de ontwikkeling: het Engelenpad en het Koggepark
- Het actief (mee-)sturen op het vormgeven en realiseren van het beoogde economisch profiel en gebiedsidentiteit.
- Het actief (mee-)sturen op het vormgeven van initiatieven waar onderwijs, cultuur en innovatie samen komen.
- Het actief (mee-)sturen op het vormgeven van nieuwe woonvormen.
- Het initiëren en faciliteren van experiment, tijdelijkheid en placemaking in alle deelgebieden

De transitie van de Spoorzone is een proces waarin meerdere complexe vraagstukken en uitdagingen zich aandienen en samenhang met omliggende gebieden van groot belang is.

INSTRUMENTARIUM

Kwaliteitsborging

Het Ontwikkelkader 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.

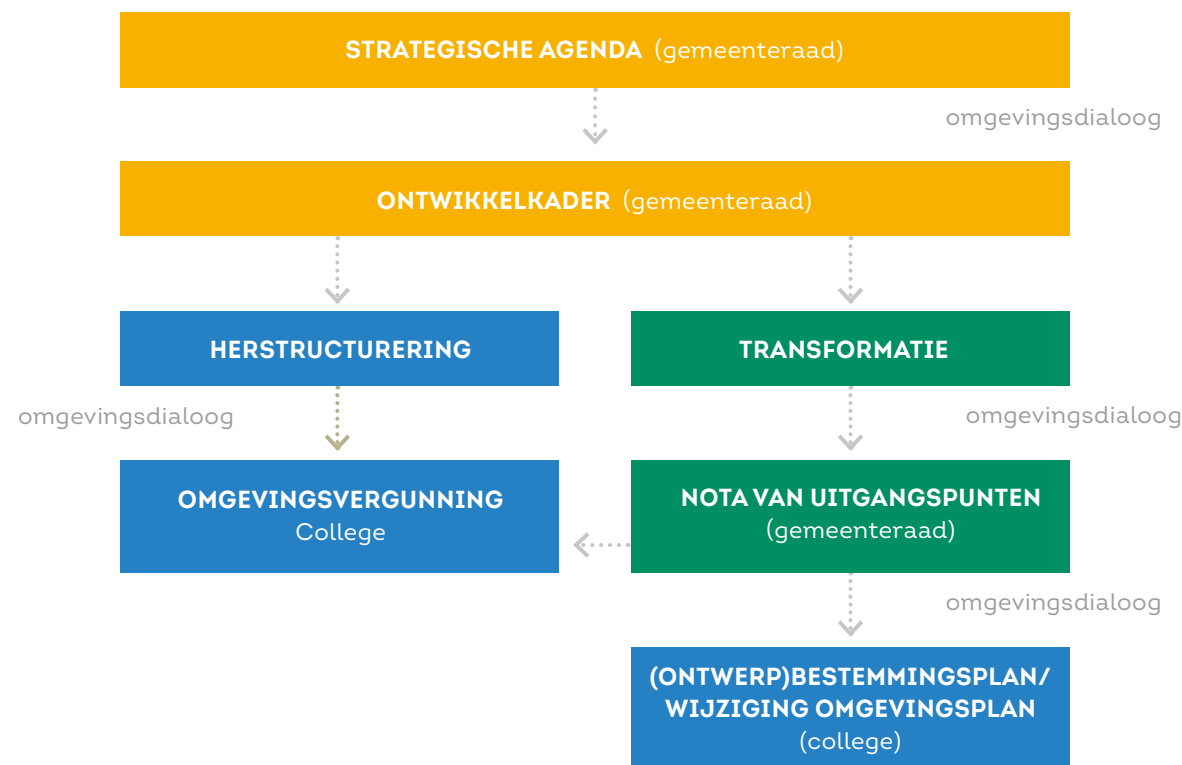
De Spoorzone krijgt een eigen kwaliteitsteam of Q-team. Onder verantwoordelijkheid van het Oversticht neemt het Q-team de positie van welstand over. Het Q-team draagt zorg voor formele advisering aan het college van B&W, maar is niet alleen een toetser achteraf maar is ook betrokken als stimulator gedurende het ontwerpproces. Dat kan ook over

zaken waar niet formeel over 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 Q-team.

Planologisch kader

De vigerende bestemmingsplannen ter plaatse van de Spoorzone zijn gericht op doorexplotatie en beheer en bieden daarmee niet voldoende ruimte voor de ontwikkelingen die in het Ontwikkelkader worden voorgesteld. Als ontwikkelingskader is een overkoepeld bestemmingsplan of omgevingsplan voor de hele Spoorzone op korte termijn te definitief. Per deelgebied vindt een verdere verdieping van het Ontwikkelkader plaats in de vorm van een Nota van Uitgangspunten / uitvoeringsprogramma, die vervolgens na een omgevingsdialoog door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De inzet van het



ruimtelijk-planologisch instrumentarium heeft tot doel om na vaststelling van de Nota van Uitgangspunten per deelgebied adequaat te kunnen handelen indien overeenstemming (omgevingsdialoog, financieel, programma etc.) is bereikt. Dit kan vervolgens vertaald worden in een planologische procedure. De ruimtelijke procedure vormt daarmee feitelijk het sluitstuk van een zorgvuldig doorlopen proces en daarmee een vertaling van gemaakte keuzes en overeenkomsten.

Voor de Omgevingsvisie Mijn Zwolle van Morgen 2030 wordt een Milieueffectrapportage opgesteld. Voor de Spoorzone wordt nader gezien of de effecten en de samenhang met omliggende ontwikkelingen in voldoende mate beoordeeld worden en of er voor de Spoorzone een aanvullende effectbeoordeling noodzakelijk en doelmatig is.

Om de beschikbare grond daadwerkelijk te kunnen inzetten voor onder andere wonen en om een gezonde en veilige leefomgevingskwaliteit te kunnen waarborgen kan het nodig zijn dat we, naast de hiervoor genoemde ontwikkelingsruimte, ook de huidige milieugebruiksruimte in het gebied optimaliseren.

Kleine ontwikkelingen, tijdelijkheid en placemaking

Op korte termijn kunnen en worden in de Spoorzone al projecten geïnitieerd en passende evenementen georganiseerd. Dit betreffen locaties/gebieden waar sprake is van herstructurering. Bij herstructureren worden de hoofdfuncties van het gebied in stand gehouden. Hier vallen tijdelijke functies onder en gebruikswijzigingen van gebouwen en bijbehorende terreinen met beperkte toevoeging van bouwwerken. Uitgangspunt is dat in deze gevallen, waarbij de initiatieven in overeenstemming zijn met het Ontwikkeldkader, het mandaat bij het college komt te liggen.



INVESTERINGEN EN BEKOSTIGING

De noodzakelijke systeemsporg en daarbij behorende aanpak van de hoofdinfrastructuur inclusief het afronden van het station vragen om een aanzienlijke investeringsopgave. Tegelijkertijd ontstaat een grote (gezamenlijke) meerwaarde door de ingrepen en transformatie van zowel openbare ruimte als de gebouwde omgeving. Hier ligt een gezamenlijke opgave die vraagt om een brede (publiek private) financiële aanpak die uit diverse bouwstenen bestaat. Partijen zullen hierbij niet alleen gezamenlijk moeten investeren binnen de coalities maar ook een bijdrage moeten leveren aan de haalbaarheid van de integrale opgave. Naast een noodzakelijke financiële bijdrage kan hierbij bijvoorbeeld ook gedacht worden aan het actief inzetten van de eigen organisatie en/of netwerk om gezamenlijk aanvullende middelen genereren.

De investeringsopgave

De deelgebied overstijgende kosten in de hoofdinfrastructuur en het stationsgebied die voorwaardelijk zijn voor de transformatie in de deelgebieden worden op dit moment ingeschat op circa € 100 miljoen. Deze investeringen zullen in beginsel door de verschillende vastgoedontwikkelingen moeten worden opgebracht waar waarde wordt gegenereerd. 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 Rijks(subsidie)programma's.

Ten behoeve van de financiële opgave zal parallel aan de uitwerking van uitvoeringsagenda's en de gezamenlijke thema's in ieder geval nader invulling worden gegeven aan:

- Diverse ontwikkelscenario's waarbij op basis van de fasering van een stapsgewijze ontwikkeling van het gebied kan worden gekomen tot een toereikende dekking van de benodigde investeringen die op dat moment randvoorwaardelijk zijn.
- De mogelijkheden voor een meer publiek private samenwerking (bijvoorbeeld door gezamenlijke fondsvorming) waardoor gezamenlijk kan worden gestuurd op maximale meerwaarde en een kosten efficiënte inzet van middelen.
- De wijze waarop structureel en duurzaam gemeentelijke middelen voor deze opgave kunnen worden geborgd. Bijvoorbeeld door het opzetten van een meerjarig gebiedsinvesteringsfonds, het borgen van een investeringspakket voor de stadsbrede investeringen in het gebied en het inrichten van een fonds bovenwijkse voorzieningen.



“Zwolle en de Spoorzone, we maken het waar”



Zwolle

COLOFON

Uitgave

Ontwikkelkader Spoorzone Zwolle
Gemeente Zwolle
SITE urban development

Met dank aan de gebiedscoalities, NS Vastgoed, de Zwolse architecten,
de bezoekers van de Spoorcafé's, de inwoners van de stad en iedereen
die het concept van commentaar voorzag.

Vormgeving

Karina Dimitriu

Jaar

2020

zwolle.nl/spoorzone |  @spoorzone038 |  @spoorzone038