

Propositie Spoorzone

1. a. Algemene omschrijving van het plan	De ontwikkeling van de Spoorzone is een uitgelezen kans om de woningbouw in Zwolle te versnellen. De Spoorzone bestaat uit 5 deelgebieden, de Hanzebadlocatie, deelgebied NS, Hanzekwartier, Willemskwartier en de Willemsknoop. Gemeente en de ontwikkelende marktpartijen hebben een versnellingsplan gemaakt, mede voor de woningbouwimpuls. Op basis van het Ontwikkelkader, concept Nota's van uitgangspunten, een gebiedsvisie en een lopende tender is overeenstemming bereikt over het versneld realiseren van een woningbouwprogramma van 3120 woningen in de komende tien jaar. Na deze tienjaarsperiode wordt ook nog een aantal woningen gebouwd. Voor deze ambitieuze gebiedsontwikkeling is structurele samenwerking nodig tussen de overheden en marktpartijen, en cofinanciering van de bijbehorende investeringen. Het hoogstedelijke woonmilieu dat in de Spoorzone kan worden gemaakt, is uniek voor stad en regio. Het is daardoor een waardevolle aanvulling op het bestaande (regionale) woningbouwprogramma. Onderdeel van de gebiedsontwikkeling is het economische innovatiekwartier, dat een belangrijke rol heeft in de (regionale) economische doelen en ambities. Ook kan de gebiedsontwikkeling als voorbeeld dienen voor klimaatadaptieve verstedelijking, passend bij de Zwolse opgave in het Plan van Doorpakken van de Nationale Omgevingsvisie. Basis voor de gebiedsontwikkeling is de directe ligging aan het groenste station van Nederland, het OV-knooppunt voor Regio Zwolle en noordoost Nederland. Het ministerie van Binnenlandse Zaken & Koninkrijksrelaties heeft 14 grote ontwikkellocaties benoemd aan het landelijke stedelijk netwerk, waaronder Spoorzone Zwolle.
b. contactpersoon	Henriëke Selles, h.selles@Zwolle.nl 06-25746133
2. a. Woningbouwvolume	Totaal worden er 3120 woningen gerealiseerd in de komende 10 jaar waarvan 1640 in de komende 5 jaar.

b. Locatie + typering
woningbouw



c. Wat is het
beoogde
woningbouw-
programma?

Totaal aantal bruto toe te voegen woningen	3120 woningen
Totaal aantal te slopen woningen	0 woningen
Totaal aantal netto toe te voegen woningen	3120 woningen
Waarvan netto toe te voegen in de categorie sociale huur	644 woningen
Waarvan door woningcorporatie (indien beschikbaar)	644 woningen
Waarvan netto toe te voegen in de categorie middenhuur	668 woningen
Waarvan netto toe te voegen in de categorie betaalbare koop	935 woningen
Percentage betaalbare woningen	70%
Startbouw eerste woningen	2023
Startbouw laatste woningen	2031

Betaalbaarheid:

Zwolle heeft een betaalbaarheidsagenda vastgesteld waarin de maatregelen op gebied van betaalbaarheid van de woningen zijn toegelicht. Het beleid is op 3 pijlers gebaseerd: zorgen voor voldoende aanbod, instrumentarium, en experimenteren. (link invoegen). Met deze betaalbaarheidsagenda beogen we de toe te voegen woningen en de reeds bestaande woningen in Zwolle betaalbaar te houden voor de doelgroep.

Ook stelt Zwolle jaarlijks haar prijsgrenzen vast. Voor 2022 zijn ze weergegeven in bijgevoegde tabel.

Segment		CPI	
		koop	huur
1	Goedkoop	< € 224.154	< € 763,47
2a	Middelduur -1	< € 277.524	< € 907,29
2b	Middelduur -2	< € 346.905	< € 1120,77
3	Duur	> € 346.905	> € 1120,77

Doelgroepen:

De ontwikkellocaties hebben grote impact op de ontwikkelingen van de wijk. De marktpartijen streven daarom naar een vitale mix van doelgroepen op zowel gebiedsniveau als op wijkniveau te creëren. De focus ligt op een gezonde verhouding van woonmilieus en een verbetering van de samenhang met de directe omgeving en de wijk. De invulling van de diverse ontwikkellocaties zijn gebaseerd op diverse marktstudies en vraag-en doelgroepen analyses. Voor Holtenbroek is hiervoor gebruikt gemaakt van de DISC methodiek en voor Aa-landen is een vraag-en doelgroepen analyse uitgevoerd door Companen. Uit deze analyses bleek de behoefte naar betaalbare woonruimte van een grote groep mensen die in het centrum niet aan bod komt, maar wel stedelijk en relatief dichtbij de voorzieningen wil wonen. Met deze ontwikkeling wordt voor (nagenoeg) alle doelgroepen gebouwd. De woonproducten die worden ontwikkeld zijn voor een groot deel appartementen in het goedkope en middeldure segment. Deze worden hoofdzakelijk ontwikkeld voor de doelgroepen die zijn benoemd en geadviseerd in deze analyses. Met behulp van deze gezamenlijke aanpak van de marktpartijen wordt een goede match tussen doelgroep en woningtype en een versterking van de leefbaarheid en identiteit van de wijken gerealiseerd.

3. a. Pakket benodigde bovenplanse infrastructuur

Welke maatregelen zijn onlosmakelijk verbonden aan de woningbouw en noodzakelijk om de versnelling mogelijk te maken (graag het pakket inclusief onderbouwing)?

1. Ongelijkvloerse langzaam verkeer verbinding Kamperweg – Spoorzone

In het Ontwikkelkader Spoorzone ([Ontwikkelkader Spoorzone | Gemeente Zwolle](#)) wordt de onderbouwing gegeven waarom een ongelijkvloerse langzaam verkeer verbinding Kamperweg – Spoorzone nodig is. De spoorzone kent een beperkt aantal langzaam verkeerverbindingen met de rest van de stad. Met een toename van het aantal woningen en werkplekken in de spoorzone groeit ook de behoefte aan meer en betere langzaam verkeer verbindingen. Er is dus naast de bestaande langzaam verkeer verbinding door de Koggetunnel behoefte aan een extra verbinding aan de westzijde van de Spoorzone. De verbinding Kamperweg – Spoorzone vormt een directe verbinding tussen de VINEX-wijk Stadshagen met 25.000 bewoners en de Spoorzone. Ook sluit deze verbinding aan op de regionale hoofdfietsroute Zwolle – Kampen. Daarmee vormt het ook voor regionaal fietsverkeer (forensen, scholieren en bezoekers) vanuit Kampen en Zwarte Waterland een directe verbinding naar de scholen, bedrijven en voorzieningen in de Spoorzone. Ook voor toekomstige bewoners van de Nieuwe Veemarkt (750 woningen), Meeuwenlaan (700 woningen) en Willemknoop (220 woningen) vormt

de langzaam verkeer verbinding zowel voor voetgangers en fietsers een nieuwe directe verbinding.

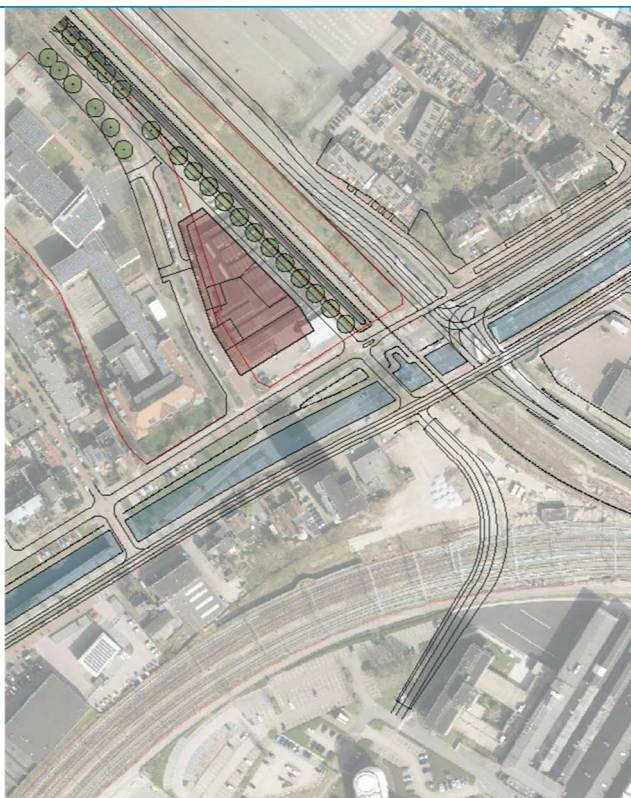
Bij het mobiliteitsconcept in de Spoorzone gaan we uit van de noodzaak om tot een mobiliteitstransitie te komen. Onderdelen hiervan zijn onder meer dat we uitgaan van lage parkeernormen (0,3 voor bewoners, dus 7 van de 10 mensen hebben geen auto), nabijheid van functies & voorzieningen (10 minuten stad), ketenmobiliteit en voetganger & fiets als primaire vervoerwijzen. Dit concept slaagt alleen als de verbindingen voor fiets & voetganger op orde zijn. Daar is deze verbinding essentieel voor. Om het belang te benadrukken, we verwachten 15.000 fietsers/etmaal over deze nieuwe verbinding.

Naast dat deze verbinding de Spoorzone ontsluit, heeft de verbinding op stedelijk niveau ook meerwaarde omdat dit de hoofdroute wordt naar de huidige fietsenstalling aan de zuidzijde van het station. Met de groei van Zwolle zijn niet alle fietsers aan de noordkant van het station op te vangen.

Zonder de langzaam verkeer verbinding zijn we niet in staat om het mobiliteitsconcept behorende bij de woningbouw te laten slagen. Dan schuift de realisatie van de woningbouw in tijd op of er ontstaat een gebied waarin de auto dominant blijft. Als de auto dominant blijft, zal de ontwikkeling van de Spoorzone tot consequenties op het hoofdwegennet leiden.



Figuur 1 Fietsnetwerk Spoorzone met de langzaam verkeerverbinding Kamperweg – Spoorzone (In rood).



Figuur 2. Inpassing langzaam verkeer verbinding Kamperweg – Spoorzone

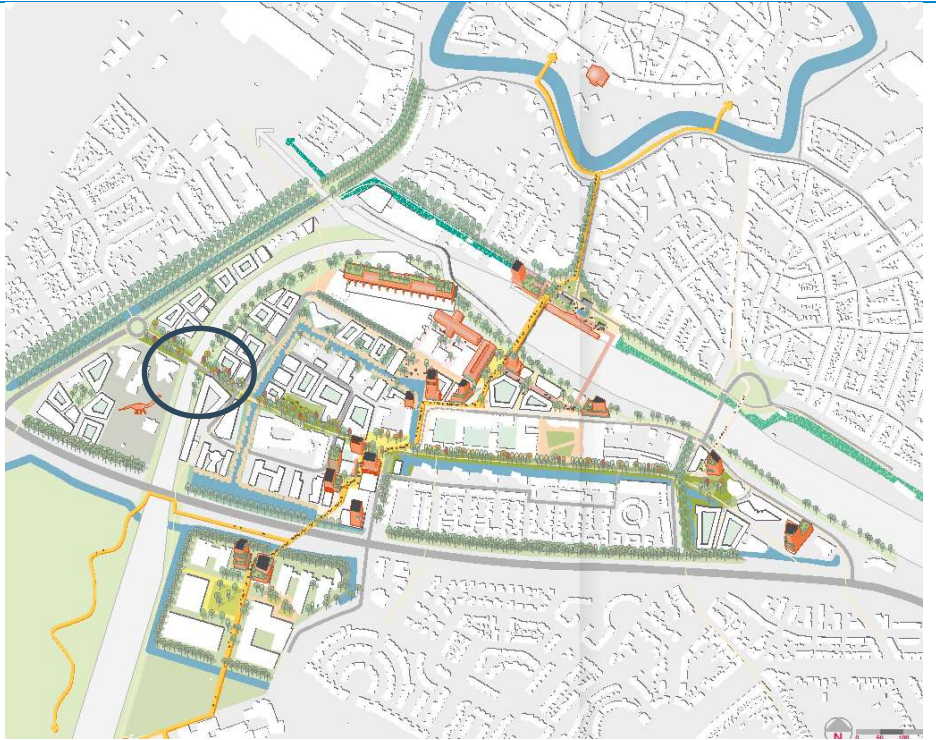
2. Niet toerekenbare deel WBI aanvraag Spoorzone

- A. Verbreding Koggetunnel 8,6 mio (prijspeil 2021) (Excl BTW)
- B. Aanpassen kruisingen entrees IJsselallee 1,2 mio (prijspeil 2021) (xcl. BTW)
- C. Herinrichting Veerallee 4,15 mio (prijspeil 2021) (Excl. BTW)

In september 2021 heeft de gemeente Zwolle een aanvraag ingediend in het kader van de woningbouwimpuls (WBI) van het Ministerie van BZK voor de bouw van 2900 woningen in de komende 10 jaar in de Spoorzone (zie bijgevoegde beslisnota en verbeelding overzicht maatregelen). Hierbij is aangegeven dat een aantal mobiliteitsmaatregelen nodig zijn om de woningbouw in het gebied mogelijk te maken. Van de totale kosten is van deze maatregelen een deel als niet toerekenbaar bestempeld te weten 14 miljoen. (Excl. BTW) Hier is nog geen dekking voor terwijl deze maatregelen randvoorwaardelijk zijn om de woningbouw te versnellen.

Ad a Verbreding Koggetunnel

De bestaande Koggetunnel is een bestaande fiets- en voetgangersonderdoorgang die vooral utilitair is ingericht. In de huidige situatie, waarin de Spoorzone vooral een werkgebied wordt de tunnel met name in de avond en nacht minder gebruikt. Maar met de versnelling van de woningbouw komt deze verbinding, de Koggelaan, in het hart van de Spoorzone te liggen, verbindt deze 2 woongebieden en is deze route één van de dragers van het gebied voor langzaam verkeer. Zie onderstaande afbeelding.



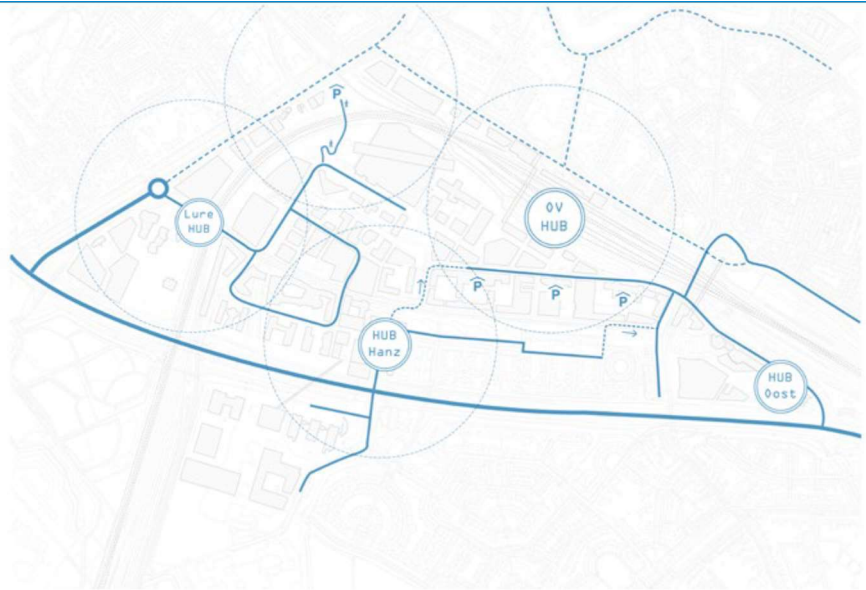
Dat geeft een nieuwe functie aan de Koggetunnel als een verbinding die zowel dag als nacht intensiever gebruikt zal worden. Het wordt een verbinding die aantrekkelijk moet zijn voor langzaam verkeer, die sociaal veilig is, die ruimte biedt om de groene structuur door te zetten en die we ook combineren met de ontsluiting voor de auto van 2 hubs in het gebied.

In de huidige tunnel past dit niet. Het vraagt om een nieuwe, ruim opgezette onderdoorgang, die aan beide zijden van het spoor gecombineerd wordt met een groen verblijfsgebied.

Zonder de is het niet aantrekkelijk om te lopen of te fietsen als je in de Spoorzone gaat wonen. Terwijl dat juist randvoorwaardelijk is om het mobiliteitsconcept van de Spoorzone te laten slagen.

Ad b Aanpassen kruisingen entrees IJsselallee

De Spoorzone wordt een autoluw en deels autovrij gebied. In het gebied staat verblijfskwaliteit & nabijheid centraal en zijn fiets en voetganger de primaire vervoerwijzen. Autoverkeer wordt aan de randen van het gebied afgevangen in hubs. Zie onderstaande afbeelding.



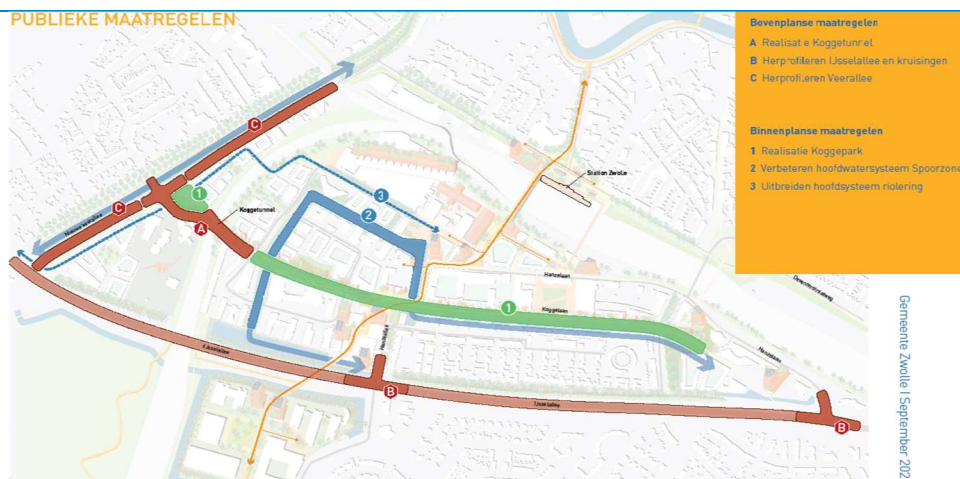
Die hubs liggen dicht tegen de hoofdontsluitingswegen gesitueerd zodat ze zo min mogelijk impact hebben voor het gebied. De aansluitingen van de hubs op de IJsselallee moeten geschikt gemaakt worden om de veranderende verkeersvraag te verwerken. De kruispunten en opstelvakken zijn nu ingericht voor een werkgebied, dus met een pendel 's ochtends Spoorzone in 's avonds Spoorzone uit. Met de versnelling van de woningbouw veranderen de verkeersstromen naar de Spoorzone. Er zal minder sprake zijn van pendel, maar meer een gelijkwaardig verdeelde stroom over de dag. Dat betekent een andere belasting van de kruispunten en daarvoor zijn aanpassingen nodig.

Zonder deze aanpassingen kunnen de kruispunten het verkeer niet goed verwerken en leidt dit tot wachtrijen op de IJsselallee. En daarmee komt de ring van Zwolle vast te staan met mogelijke fileterugslog op de A28. Deze maatregel is randvoorwaardelijk om de woningbouw te versnellen en hiervoor draagvlak te hebben in de omgeving.

Ad c Herinrichting Veerallee

Bij de Veerallee sluit ook een hub aan waardoor kruispunten moeten worden aangepast. Daar speelt hetzelfde als bij de kruispunten met de IJsselallee dat de belasting over de dag totaal anders wordt door een veranderende woon-werkbalans in het gebied.

Daarnaast willen we bij de Veerallee meer ruimte geven aan fietser en voetganger. Het westelijk deel van de woningbouw in de Spoorzone ligt langs de Veerallee. Als we hier gaan versnellen moeten we ook de faciliteiten voor voetganger en fiets op orde hebben. Zeker bij dit gebied dat het dichtst bij de IJsselallee en A28 ligt, luistert dat nauw. Als die voorzieningen niet op orde zijn, kan de neiging ontstaan om als nieuwe bewoner dan toch de auto te nemen. Dat willen we voorkomen, daar is ons hele mobiliteitsconcept op gericht, we werken niet voor niets met lage parkeernormen en flankerend beleid in omliggende woonwijken. Maar de inrichting buiten moet dan wel aansluiten bij het concept op papier. Dat maken we mogelijk met de herinrichting van de Veerallee.



Figuur 3: Verbeelding WBI aanvraag Spoorzone.



Beslisnota
college_woningbouw



Bijlage
1_verbeelding_overzic

b. Is er naar verwachting aanwijsbare impact op hoofdnetwerken (Rijk)?

Nee, Het rijkswegennet hoeft niet te worden aangepast en de rijksinfra hoeft niet te worden aangepast voor deze gebiedsontwikkeling.

c. Flankerend beleid

Hoe ziet flankerend beleid gericht op duurzame mobiliteitstransitie er uit?

Zwolle heeft in 2019 haar mobiliteitsvisie "Mobiliteit brengt Zwolle verder 2022 – 2030" ([Zwolse visie op mobiliteit | Gemeente Zwolle](https://www.zwolle.nl/sites/default/files/coalitieakkoord-2022-2026.pdf)) vastgesteld. Daarin wordt concreet ingezet op een duurzame mobiliteitstransitie, in de vorm van het STOP-principe en de duurzaamheidsladder ("ladder voor duurzaam stedelijke ontwikkeling") als basis. Dit wordt in het coalitieakkoord "Samen voor een waarde(n)volle toekomst" (<https://www.zwolle.nl/sites/default/files/coalitieakkoord-2022-2026.pdf>) bevestigd.

De ambitie op het gebied van verstedelijking is om de stad (en regio) zodanig op te bouwen dat de auto-afhankelijkheid beperkt wordt. Stedelijke ontwikkeling en mobiliteit hebben een sterke onderlinge relatie. De opbouw van de stad en de mobiliteitsvoorzieningen zijn bepalend voor de mobiliteitsvraag en de keuze van een vervoerswijze. We passen de principes van nabijheid en knooppuntontwikkeling toe: verdichting en ontwikkeling worden daarom afgestemd op OV-knooppunten en doorfietsroutes. Dit is vertaald in de Omgevingsvisie "Ons Zwolle van morgen 2030" die eind 2019 is vastgesteld ([Omgevingsvisie | Gemeente Zwolle](https://www.zwolle.nl/sites/default/files/coalitieakkoord-2022-2026.pdf)).

De Spoorzone wordt ingericht op basis van de uitgangspunten van de Omgevingsvisie en Mobiliteitsvisie van Zwolle. Dit betekent dat de voetganger en fietser en de ketenverplaatsing met deelmobiliteit en leidend zijn in het ontwerp van het gebied. De fietsroute Koggepark en de voetgangersroute Engelenpad vormen namelijk de ruimtelijke dragers van de Spoorzone. Er wordt verder uitgegaan van het reduceren van maaiveldparkeren en het autogebruik door het realiseren van mobihubs op loopafstand van de woningen waarin het parkeren van bewoners, werkers en bezoekers wordt gefaciliteerd en de alternatieven voor de auto (deelmobiliteit) worden aangeboden. De Spoorzone is een gebied met gereguleerd parkeren en de gehanteerde parkeernorm is 0,5 parkeerplaats per woning. De huidige samenwerking in de Spoorzone in de vorm van MOVEZ ([Hanzeland Zwolle \(bijmovez.nl\)](https://www.hanzelandzwolle.nl/bijmovez)), wordt actief voortgezet. MOVEZ is een PPS organisatie die de werkgeversaanpak actief uitvoert, mobihubs realiseert, dubbelgebruik van bestaande parkeerterreinen in het gebied stimuleert en actief inzet op deelmobiliteit.

4. Omvang financieel tekort

Spoorzone		
	Excl. BTW	Incl. BTW
Totaal investering	€ 33.000.000	€ 39.930.000
Dekking gemeente	€ 11.000.000	€ 13.310.000
Tekort	€ 22.000.000	€ 26.620.000

otale investering voor de langzaam verkeer verbinding Kamperweg-Spoorzone en het ontoerekenbare deel van de WBI is € 33 miljoen (Excl. BTW). Hiervan verwachten we € 11 miljoen (Excl. BTW) te kunnen cofinancieren (prijsspeil 2022). Dit laatste is uiteraard onder voorbehoud van besluitvorming hierover.

- 19 miljoen langzaamverkeersverbinding. Deze maatregel is onderdeel van de Integrale Business Case die begin 2020 met BZK is gemaakt. Niet van de WBI-aanvraag. Hiervoor is nog geen dekking. Kosten zijn ingeschat op basis van kentallen. Wat deze investering kostbaar maakt, is dat de verbinding onder 5 sporen doorgaat. Dat levert inclusief veiligheidszones langs het spoor een tunnelbaklengte van 180 m op. Bovendien ligt het spoor in een bocht en zal de langzaam verkeer verbinding ook in een boog lopen. Dat maakt de verbinding complex qua inpasbaarheid en ontwerp.
- 14 miljoen (Excl. BTW) ontoerekenbare deel inframaatregelen WBI. Het investeringspakket van bijna 60 miljoen in de WBI is een uitsnede van de grotere Integrale Business Case. Het rijk draagt via de die regeling 15,4 miljoen (Excl. BTW) bij aan alleen het toerekenbare deel van een deel van de benodigde investeringen in infra en klimaatbestendige openbare ruimte,

Tachtig procent van de gronden is in eigendom van derden. Met deze ontwikkelende partijen is onderhandeld over wat hun bijdrage kan zijn aan de bovenplanse publieke investeringen. Aan de hand van een benchmark, onafhankelijke taxaties en 'schaduw'grondexploitaties. De afspraken over hun bijdragen zijn vastgelegd in een intentieovereenkomst.

	Algemene financiële risico's zijn prijsstijgingen van grondstoffen en andere macro-economische ontwikkelingen die de betaalbaarheid van woningen, het consumentenvertrouwen en de hoogte van de publieke investeringen negatief beïnvloeden. Dit geldt voor alle woningbouwplannen in het land .
5. a. Oorspronkelijke planning realisatie woningbouw (en bereikbaarheid)	In het BO MIRT van 26 november 2020 is besloten een inventarisatie te starten naar versnellingsmogelijkheden binnen Zwolle en Kampen en de resultaten ervan te presenteren in de BO Leefomgeving van het voorjaar 2021, inclusief de voorwaarden waarbinnen deze nieuwe samenwerking gestalte kan krijgen. In het BOL van 20 mei 2021 is een korte terugkoppeling gegeven van de versnellingsmogelijkheden voor beide steden. De invulling van de randvoorwaarden (waaronder in ieder geval capaciteit en onrendabele toppen) was pas mogelijk na vorming van een nieuw kabinet. Inmiddels komen meerdere lijnen samen en hebben we voor de WBI aanvraag al een versnelling ingezet op de projecten binnen Spoorzone en is deze regeling versnellingsafspraken een voorbeeld van een invulling van een randvoorwaarde op de onrendabele top om de versnelling ook daadwerkelijk te kunnen realiseren. De Spoorzone is ook onderdeel van de grootschalige woningbouwlocaties. Oorspronkelijk was de planning om 2.500 woningen te bouwen in een periode van 15 tot 20 jaar. Het versnellingsplan leidt tot een verdichting tot 3.600 a 4.000 woningen. Waarvan 3.120 woningen in 10 jaar. Dat is mogelijk door onder andere gelijktijdig te investeren in een kwalitatieve woon- en leefomgeving. Waaronder een slim mobiliteitssysteem vanuit het hart van het gebied, het regionale OV-knooppunt, dat hier voldoende capaciteit voor heeft. Dit is een sterk signaal voor (potentiële) investeerders in het gebied. Door nu extra in de benodigde mobiliteitsmaatregelen te investeren kunnen de komende 5 jaar reeds 1640 woningen gerealiseerd worden .
b. Versnelbaar tot <3-5 jaar?	Ja
c. Ruimtelijke randvoorwaarden op orde?	Ja, in oktober 2020 is een ruimtelijk ontwikkelkader voor de spoorzone vastgesteld door de Zwolse raad (Ontwikkeldkader Spoorzone Gemeente Zwolle). De Spoorzone bestaat uit 5 deelgebieden, de Hanzebadlocatie, deelgebied NS, Hanzekwartier, Willemskwartier en de Willemsknoop. Voor de Hanzebadlocatie is de woningbouw in april gentenderd. De tender is gewonnen door Trebbe/Dura Vermeer. Zie onderstaande link. https://www.zwolle.nl/hanzebadlocatie Voor deelgebied NS is een nota van uitgangspunten vastgesteld voor de gebiedsontwikkeling. https://www.zwolle.nl/wonen-en-leven/bouwen-en-verbouwen/projecten/spoorzone-zwolle/ns-gebieden Voor deelgebieden Hanzekwartier en Willemskwartier zijn nota's van uitgangspunten in voorbereiding. En voor de Willemsknoop ligt een startnotitie voor ter besluitvorming. Bestemmingsplanwijziging voor de Spoorzone is in voorbereiding.

	Kortom op alle deelgebieden wordt volop tempo gemaakt. Met deze investeringsimpuls op bovenplanse infra wordt een volgende ruimtelijke randvoorwaarde ingevuld. Voor uitvoering van de bovenplanse maatregelen zijn de ruimtelijke randvoorwaarden op orde.
6. Het plan past in/ bijdrage aan regionale verstedelijkings-/ netwerk-strategie?	Ja. De regio Zwolle ontwikkelt sinds 2020 een verstedelijkingsstrategie. In juni 2022 is de strategie gereed voor bestuurlijke consultatie. Centraal in de ontwikkelstrategie staat een 7-tal ontwikkelprincipes en het concept van Warme harten wordt gehanteerd. Zwolle is daarbij het warme hart voor de hele regio met de potentie om aan de regio nieuwe hoogstedelijke woon- en werkmilieus toe te voegen. Onderhavig project draagt daar in alle opzichten aan bij. Klimaatbestendigheid is een belangrijk leidmotief in de verstedelijkingsstrategie. Daarvoor zijn reeds verdiepende studies uitgevoerd, wat heeft geleid tot specifieke randvoorwaarden en uitgangspunten ter verrijking van de ontwikkelprincipes, die we ook in project meenemen. Belangrijk vertrekpunt daarbij is dat nieuwe binnenstedelijke ontwikkeling de klimaatbestendigheid van de hele stad helpt verbeteren. Dat doen we onder meer door royale klimaatdragers te ontwikkelen. Dit betekent dat bestaande infrastructuur-assen een opwaardering krijgen gericht op water en groen. Daarvoor krijgt de auto een veel minder prominente plek om ruimte vrij te maken voor klimaatadaptieve maatregelen. Daarvoor is een integrale mobiliteitstransitie de sleutel. Door vanuit nabijheid te redeneren en vervolgens toepassing van het STOMP-principe creëren we daadwerkelijk ruimte. Echter de mobiliteitsinvesteringen zijn daarvoor wel essentieel om bereikbaarheid in Zwolle te borgen en alternatieven te realiseren om een afnemend autogebruik te bewerkstelligen. Door te bouwen in de stad leggen we tevens geen nieuwe druk op het bodem- en watersysteem, we kiezen heel bewust de plekken waar al bebouwing en verharding is. Dit project en andere projecten binnen de stedelijke contour van Zwolle kunnen worden gezien als 'gids' projecten voor de hele regio. De projecten zijn een rechtstreekse vertaling van de inzichten uit de verstedelijkingsstrategie regio Zwolle. We zien ook dat onze Omgevingsvisie als bovenliggend gemeentelijk kader en de verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle zeer veel overeenkomsten vertonen wat betreft uitgangspunten en ontwikkelprincipes. Daardoor zetten we mede met dit project de toon voor de regio. Het past binnen de nader in te vullen randvoorwaarde op gebied van onrendabele toppen binnen de Versnellingsafpraak Zwolle/Kampen die in het BO Mirt van 2020 is genomen, en in BOL 2021 is bevestigd. Dit plan is daarnaast onderdeel van de sleutelgebieden uit de Regionale Woonagenda van de provincie Overijssel. En past in de provinciale Omgevingsvisie. Ontwikkeling van de Spoorzone past uitstekend bij de ambities van de provincie Overijssel. Een gemengd autoluw gebied met aansluitende mobiliteitsvormen met voorrang voor OV en fiets, ontlast het regionale mobiliteitsnetwerk. Tot slot past deze invulling van klimaatbestendige verstedelijking naadloos binnen de NOVI-aanpak van Regio Zwolle.

