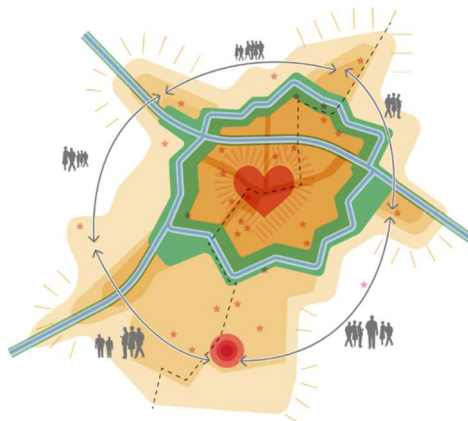


Propositie Zwolle Stadshart

1. a. Algemene omschrijving van het plan	Versnelling woningbouw stadshart Zwolle Het realiseren van een toekomstbestendig Stadshart, dat is de centrale ambitie van het ontwikkelprogramma. Een Stadshart dat hoort tot de top 5 van beste binnensteden in Nederland. Een Stadshart dat in balans is; dat talent aantrekt, een gevarieerd woningaanbod heeft en waar zowel overdag als 's avonds altijd iets te beleven valt, maar waarin ook aandacht is voor gezondheid, leefruimte en groen. Een Stadshart dat stevig groeit naar een nieuwe vorm van stedelijkheid, met behoud van de belangrijkste kenmerken en kernwaarden van Zwolle: een historische stad, een groene deltestad, een ondernemende stad, een culturele stad, een compacte, gastvrije en bereikbare stad, die toegankelijk is voor iedereen. Een centrumstad die past bij de Zwolse groeiregio! Een toekomstbestendig Stadshart biedt ruimte voor groei en ontwikkeling. In Zwolle streven we ernaar die groei en verstedelijking te realiseren met behoud en versterking van landschap en leefkwaliteit. We staan daarbij voor belangrijke opgaven met betrekking tot wonen, mobiliteit en versterking van onze economische en culturele positie. Met Ons Stadshart van Morgen wordt ingezet op 'binnenstedelijke groei', dat wil zeggen dat we meer gaan wonen, werken en recreëren in hetzelfde stukje stad. Om een completer en veerkrachtiger Stadshart te realiseren, maken we de 'sprong' over de Singel en wordt de binnenstad vergroot door de omliggende wijken beter te verbinden en hier diverse gemengde buurten te ontwikkelen. Dat vraagt om een integrale aanpak waarbij de mobiliteitstransitie voorwaardelijk is om ook voldoende kwalitatieve buitenruimte te maken. Groen en goede openbare ruimte zorgt voor frisse lucht in een drukke stad, zorgt voor biodiversiteit en nodigt uit om naar buiten te gaan, te bewegen en te ontmoeten. Het ontwikkelprogramma is op 16 mei besproken in de raad en wordt op 23 mei vastgesteld. Zie onderstaande link voor de stukken. https://zwolle.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/5141f4fc-f8c5-4767-b119-963e2661c721 Hiermee is bestuurlijk draagvlak voor verdere ontwikkeling van het stadshart geborgd. In combinatie met de bovenplanse maatregelen die nodig zijn, kunnen we een versnelling van de woningbouw mogelijk maken.
b. contactpersoon	Henriëke Selles, h.selles@Zwolle.nl 06-25746133
2. a. Woningbouwwolume	Totaal worden in het stadshart 3.150 woningen gerealiseerd. Hiervan zullen er 1.610 woningen in de periode binnen 3 tot 5 jaar gebouwd kunnen worden.

b. Locatie + typering
woningbouw



Afbeelding 1 Verbeeldingen ontwikkelgebied stadshart

Het stadshart betreft het gebied binnen de singel en de schil daaromheen. De schil wordt globaal begrensd door het spoor aan de zuidzijde, de A28 aan de westzijde, de Middelweg aan de noordzijde en het Weezenlandpark aan de oostzijde.

Op verschillende vlekken binnen het stadshart wordt de komende 3-5 jaar stevig gebouwd en verdicht. Dat betreft gebieden binnen de oude stadsgracht

maar juist ook gebieden net daarbuiten zoals; Weezenlanden-Noord, Broerenkwartier, Nieuwe Veemarkt, het Noorderkwartier en het Roelenkwartier.

c. Wat is het beoogde woningbouwprogramma?

Woningbouwprogramma:

Totaal aantal bruto toe te voegen woningen in periode 2023 – 2031: 3.150 woningen

Hiervan kan de volgende onderverdeling gemaakt worden:

- Goedkoop: 1.104 waarvan 692 sociale huur
- Middelduur: 1.172
- Duur 874

In totaal wordt er volgens de definities van de regeling 72% betaalbare woningen gerealiseerd.

Startbouw eerste woningen in 2023

Startbouw laatste woningen in 2031

Aantal woningen die we met deze propositie kunnen versnellen in de periode 2023 – 2027 is 1.610

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. Met deze betaalbaarheidsagenda beogen we de toe te voegen woningen en de reeds bestaande woningen in Zwolle betaalbaar te houden voor de doelgroep.



Betaalbaarheidsagenda 2022.pdf

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

	<i>Doelgroepen:</i> Qua doelgroepen willen we een divers woningaanbod creëren voor meerdere doelgroepen waarbij wij ons richten op de groei van het aantal 1 en 2 persoonshuishoudens die een voorkeur hebben voor een stedelijk woonmilieu. Hiertoe behoren jongeren, ouderen en 1 en 2 persoonshuishoudens, maar zeker ook gezinnen die een stedelijk woonmilieu wensen.
3. a. Pakket benodigde bovenplanse infrastructuur	Om de woningbouw in het stadshart mogelijk te maken zijn 2 maatregelen randvoorwaardelijk: 1 Herinrichting singel, € 15 mln excl. BTW 2 Ontwikkeling hub oostzijde + inprikkers, € 17 mln excl. BTW Deze maatregelen versnellen de bouw van 1.610 woningen maar dragen ook bij aan de woningbouw die later in de tijd staat voor het stadshart. Kortom het zijn investeringen die uiteindelijk iets doen voor het gehele woningbouwprogramma van het stadshart van 3.150 woningen. <i>Ad 1 Herinrichting singel</i> De singel is de verbindende structuur rond de binnenstad. Alle woningbouwvlekken binnen het stadshart sluiten hier op aan. De primaire vervoerwijzen waarmee de woningen ontsloten worden zijn voetganger en fiets. Op de singel is onvoldoende capaciteit om deze groei op te vangen, want deze is op dit moment vooral ingericht voor de auto. Herinrichting is noodzakelijk om meer capaciteit aan voetganger en fiets te geven en tegelijkertijd de auto als gast te laten zijn. In de herinrichting ontstaat ook meer ruimte voor groen, verblijven, energie-opslag, ecologie. De cijfers bevestigen dit beeld. Er rijden nu op etmaalniveau 10.000 motorvoertuigen over de singel en gemiddeld zo'n 7.000 fietsers. Met een versnelling op de groei van het aantal woningen met primaire vervoerwijze voetganger en fiets gaat de balans op de singel verschuiven. Dan komen er meer fietsers dan auto's en is een andere inrichting randvoorwaardelijk. Op onderstaande plot zijn de fietsintensiteiten te zien rond het stadshart.



Afbeelding 2 Fietsintensiteiten stadshart Zwolle

Bij de herinrichting van de singel gaat de snelheid voor het autoverkeer terug van 50 naar 30 km/u, bij de inrichting is de auto te gast en de auto's worden in hubs afgevangen. Dit is voordelig omdat zo de gewenste forse reductie van het aantal auto's op de singel mogelijk wordt. In combinatie met lagere snelheid betekent dat dat er minder milieumaatregelen aan woningen nodig zijn om te kunnen bouwen. Daarmee wordt het eenvoudiger om betaalbare woningen te bouwen.

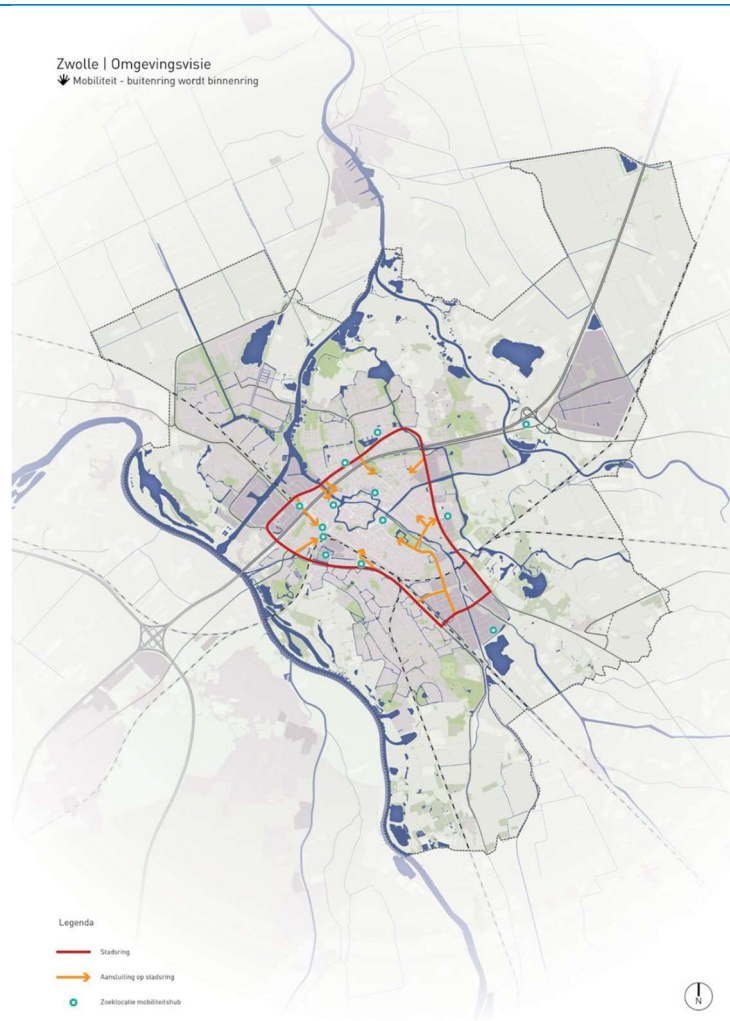
Zonder herinrichting van de singel is er onvoldoende capaciteit om de nieuwe woningen te ontsluiten voor voetganger en fiets. En zonder herinrichting ontstaat er geen milieuruimte om betaalbare woningen te bouwen. Dit komt dan onder druk te staan.



Afbeelding 3 Herinrichting singel

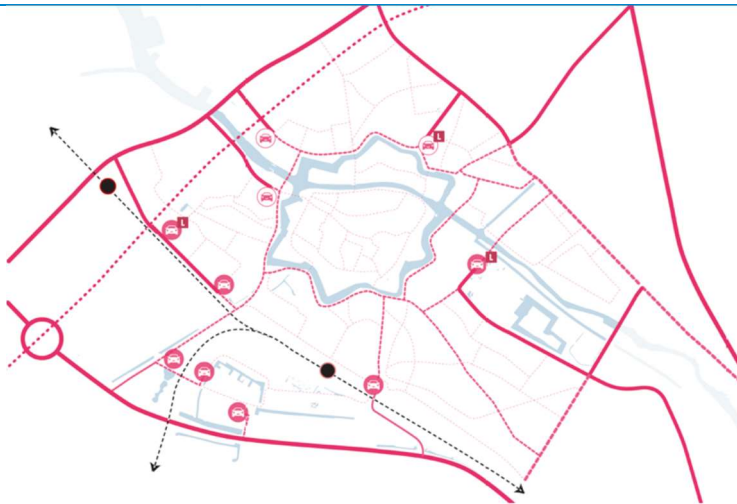
Ad 2 Ontwikkeling hub oostzijde + inprikkers

In de Omgevingsvisie Zwolle van 2021 en in Ons Stadshart van Morgen is vastgelegd dat we anders om willen gaan met het autoverkeer rond het centrum. We gaan dit afvangen in hubs rond het centrum. We ontwikkelen conform het STOMP-principe. Autoverkeer wordt via inprikkers vanaf de ring naar het centrum geleid. Zie onderstaande afbeelding uit de Omgevingsvisie. Iedere inprikker eindigt bij een hub. Deze hubs liggen aan de rand van het centrum vlak voor de singel. Daarna begint het verblijfsgebied. Dit vraagt om een zorgvuldige inpassing en kwalitatieve uitstraling van de hubs. Voor de versnelling van de woningbouw tot 2027 is één extra hub nodig. In de fases die daarna komen zijn nog meer hubs voorzien. Dat kunnen nieuwe hubs zijn of bestaande parkeervoorzieningen die omgebouwd worden tot volwaardige hubs. Dit totaaloverzicht wordt uitgewerkt aan een hubstrategie. Deze geeft meer inzicht in wat er nodig is op iedere locatie en hoe groot iedere locatie wordt. Zomer 2022 is deze hubstrategie gereed.



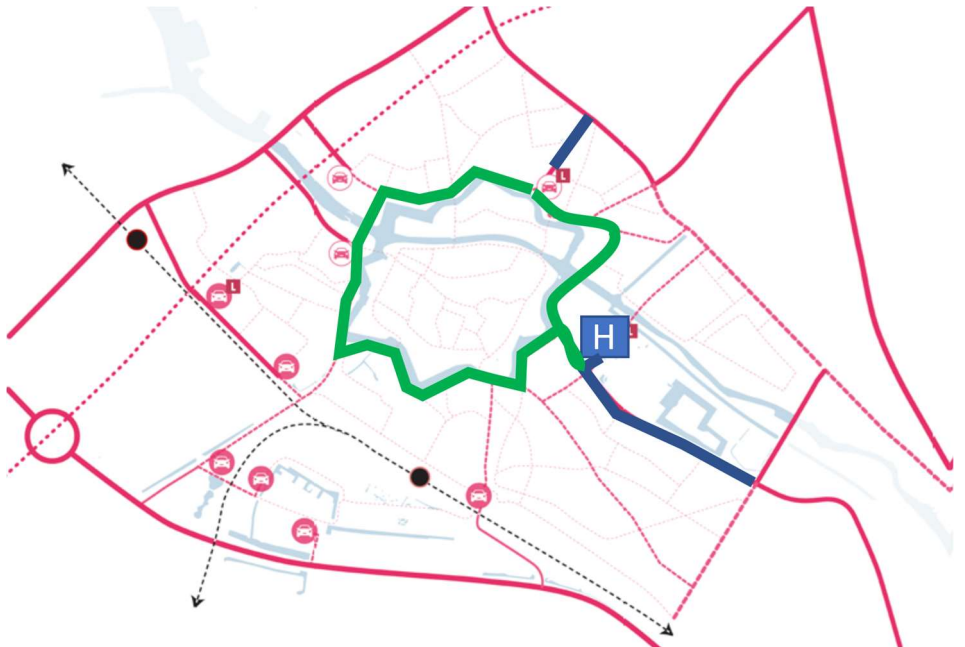
Afbeelding 4 Ringstructuur met inprikkers uit de Omgevingsvisie

Aan de noordzijde en westzijde van de binnenstad zijn reeds parkeervoorzieningen aanwezig met de Katwolderpleingarage en de Diezerpoortgarage. Aan de oostzijde ontbreekt zo'n voorziening. Deze voorziening is nodig om de groei van de woningbouw tot 2027 te kunnen opvangen, deelmobiliteit te faciliteren en tegelijkertijd de singel vrij te kunnen spelen van autoverkeer zodat er capaciteit beschikbaar komt voor voetganger en fietser. De hub hangt nauw samen met de andere maatregel in deze aanvraag, de herinrichting van de singel. De singel kan pas autoluw worden als tegelijkertijd het autoverkeer wordt afgevangen. Dat gebeurt met de hub. De herinrichting van de singel start aan de oostzijde van de binnenstad. Vanaf daar wordt de komende jaren verder gewerkt. Met de hub aan de oostzijde versterken we deze transitie en creëren we ruimte om de nieuwe woningen te ontsluiten voor voetganger en fiets. Zie afbeelding hieronder



Afbeelding 5 Totaal aan hubs & Inprikkers rond het stadshart afkomstig uit Ontwikkelprogramma

Alle hubs worden ontsloten via inprikkers vanaf de ring. Deze inprikkers moeten geschikt gemaakt worden om het autoverkeer te verwerken maar tegelijkertijd ruimte te geven aan voetganger en fietser. Dat vraagt een andere inrichting dan nu. Aan de noordzijde is al een parkeervoorziening maar de inrikker is nog niet conform. Het aanpassen van deze inrikker, de van Wevelinkhovenstraat, nemen we mee in deze versnelling. Deze sluit aan op de singel waardoor een logisch geheel aan maatregelen ontstaat. Aan de oostzijde realiseren we een hub en passen we de inrikker de wethouder Alferinkweg, aan. Zie hieronder voor een verbeelding van de maatregelen t.b.v. de versnelling van de woningbouw voor het stadshart.



Afbeelding 6 Maatregelen versnelling woningbouw stadshart

Zonder de realisatie van deze maatregelen wordt de auto rond het stadshart niet afgevangen, blijft deze doorrijden over de singel, en is daar onvoldoende capaciteit om de nieuwe woningen te ontsluiten voor voetganger en fietser.

	Bovendien kan de parkeervraag van de nieuwe woningen niet worden opgevangen. Dit leidt tot uitstel in de bouwfaserings van de woningen.
b. Is er naar verwachting aanwijsbare impact op hoofdnetwerken (Rijk)?	Nee, de ontwikkeling heeft geen impact op het hoofdwegennet.
c. Flankerend beleid	Zwolle heeft in 2019 haar mobiliteitsvisie "Mobiliteit brengt Zwolle verder 2022 – 2030" (Zwolse visie op mobiliteit Gemeente Zwolle) vastgesteld. Daarin wordt het STOP-principe en de duurzaamheidsladder ("ladder voor duurzaam stedelijke ontwikkeling") als basis voor het Zwolse mobiliteitsbeleid genoemd. 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, Het aanbod van deelmobiliteit wordt de komende jaren verder uitgebreid. Ook is gekozen voor het principe van het afwaarderen van de huidige parkeerring rondom de Binnenstad van 50 naar 30 km/uur en verschuiven van het verkeer naar de buitenring van Zwolle, Dit is vertaald in de Omgevingsvisie "Ons Zwolle van morgen 2030" die eind 2019 is vastgesteld (Omgevingsvisie Gemeente Zwolle). Het parkeerbeleid van Zwolle wordt het komend jaar aangepast met als uitgangspunt dat de parkeernormen voor nieuwbouw worden verlaagd en dat parkeren hoofdzakelijk inpandig en geclusterd wordt opgelost. In de uitvoeringsagenda "Stadshart" worden deze principes verder toegepast en vertaald in concrete maatregelen ten aanzien van autoluw maken van de Binnenstad, herinrichten van het de binnenring (Singelpark) en het opvangen van bewonersparkeren in de parkeergarages rondom de Binnenstad. Ook wordt een hubstrategie ontwikkeld als onderdeel van het strategisch parkeerbeleid dat in 2022 naar verwachting wordt vastgesteld.



Figuur hubstrategie stadshart

In de hubstrategie wordt voor de gehele gemeente Zwolle een strategie ontwikkeld voor de realisatie van zowel stadsrand, centrum en buurt- en wijkhubs. Hierbij wordt gestreefd naar een combinatie van logistieke hubs en hubs voor bezoekers en bewoners. Daarnaast worden in de hubs deelvoertuigen aangeboden.

4. Omvang financieel tekort

Stadshart	Excl. BTW	Incl. BTW
Totaal investering	€ 32.000.000	€ 38.720.000
Dekking gemeente	€ 10.000.000	€ 12.100.000
Tekort	€ 22.000.000	€ 26.620.000

Het financiële tekort van de bovenplanse maatregelen om 1.610 woningen te versnellen in het stadshart is € 32 miljoen excl BTW. Hiervan verwachten we € 10 miljoen (excl BTW) te kunnen cofinancieren. Dit is onder voorbehoud van besluitvorming hierover.

Kosten herinrichting singel zijn € 15 miljoen. Excl BTW

Dit is gebaseerd op kentallen rekening houdend met aanpassing van een profiel variërend in breedte van 15 – 25 m over een lengte van 2,5 km.

Kosten van de hub met de inprikkers zijn € 17 miljoen excl BTW

Hiervan is € 13 miljoen (excl BTW) ten laste van de hub, een voorziening voor ca. 500 plaatsen. € 4 miljoen (excl BTW) voor de 2 inprikkers.

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 was pas mogelijk na vorming van een nieuw kabinet. Inmiddels komen meerdere lijnen samen en hebben we binnen Stadshart de projecten versneld en is de regeling versnellingsafspraken een voorbeeld van een invulling van een randvoorwaarde om de versnelling ook daadwerkelijk te kunnen realiseren. De planning van de 3.150 woningen uit het ontwikkelprogramma stadshart staan binnen nu en 15 jaar gepland. De 1.610 woningen die we versnellen staan oorspronkelijk gepland voor periode t/m 2030. En dat is dan nog afhankelijk van financiering en realisatie van de bereikbaarheidsmaatregelen. Met versnelde uitvoering op de bereikbaarheidsmaatregelen kan de bouw van de 1.610 woningen versneld naar uitvoering t/m 2027.
b. Versnelbaar tot <3-5 jaar?	Ja
c. Ruimtelijke randvoorwaarden op orde?	Ja, voor de herinrichting van de singel en inprikkers zijn er geen belemmeringen. Voor de vlek Weezenlanden-Noord is al een bestemmingsplan vastgesteld om de woningbouw mogelijk te maken. Zie link hieronder. vb_NLIMRO.0193.BP19018-0004.pdf (ruimtelijkeplannen.nl) Voor de vlek Nieuwe Veemarkt is door het college een gebiedsvisie vastgesteld die binnenkort naar de raad gaat. gebiedsvisie-nieuwe-veemarkt-definitief.pdf (zwolle.nl) In Broerenkwartier zijn een aantal losse plots in ontwikkeling. En visies voor de vlekken Roelenkwartier en Noorderkwartier zijn in voorbereiding. Voor de realisatie van de hub hangen de randvoorwaarden af van de exacte locatie. Kortom, planologisch en besluitvormend zijn al stappen gezet of zijn besluiten in voorbereiding waarmee we het mogelijk maken om de komende jaren woningen te gaan bouwen. En het liefst doen we dat samen met jullie versneld.
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.