



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Eindverslag reflectie O-team

Spoorzone Zwolle

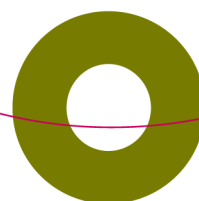
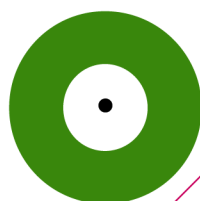
_Gemeente Zwolle, 25 oktober 2016

• • • •

• • • •

• • • •

• • • •



o_Team

_ontwerpkracht_voor_opdrachtgevers_

Inhoud

1. Inleiding.....	3
Opgave	3
Overleg	3
Ontwerp	4
Oogst.....	4
Overdracht	4
2. Aanbevelingen	5
Proces.....	5
_1 Samenwerking	5
_2 Campagnejaar	5
_3 Gebiedschoreograaf	5
Product	5
_4 Verzachten gebied	5
_5 Positie in de regio	6
_6 Verbinden met de stad	6
_7 Programma.....	6
_8 Faseren.....	7
Governance	8
_9 Vervolg	8
_10 Omgevingswet	8
3. Betrokkenen.....	9
Namens het O-team.....	9
Deelnemers	9
Contact	11

Bijlage

Uitkomsten ontwerpworkshop



1. Inleiding

Opgave

In december 2015 lanceerde minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu het O-team. Het team helpt partijen en initiatiefnemers bij concrete en complexe ruimtelijke opgaven. Door de inzet van ontwerpkracht wordt samen met betrokken partijen de opgave geanalyseerd en wordt hulp geboden bij het verkennen van concrete, toepasbare en innovatieve oplossingen. Een van de eerste casussen betrof de ontwikkeling van de Spoorzone Zwolle – het gebied ten zuiden van het station – dat ontwikkeld moet worden tot een levendig stadsdeel.

Voor de spoorzone Zwolle zijn de afgelopen 20 jaar een grote verscheidenheid aan stedenbouwkundige visies ontwikkeld. Ook zijn er een aantal bovenregionale programma's in het gebied gevestigd zoals de Immigratie- en Naturalisatiedienst, de landelijke politie, de nabijheid van Hogeschool Windesheim en belangrijke bedrijven in het nu nog afgesloten spoorgebied. Daarnaast is er fors geïnvesteerd in woon- en kantoorvastgoed en in infrastructuur. Toch is er geen stedelijk interactiemilieu ontstaan. De ziel van het gebied ontbreekt. Bovendien worden de ontwikkelmogelijkheden van de spoorzone ingeperkt ter bescherming van de binnenstad.

De projectdirecteur van de Spoorzone heeft namens de gemeente Zwolle het O-team benaderd met de vraag of we samen een analyse zouden kunnen maken en een nieuwe aanpak zouden kunnen ontwikkelen. Er is nog veel ruimte beschikbaar rondom het station, en er moet ook nog veel infrastructuur worden gerealiseerd, maar een frisse kijk op de zaak is nodig.

Overleg

In een aantal verkennende gesprekken, en excursie in het gebied met ambtenaren van de gemeente Zwolle en de projectorganisatie Spoorzone heeft het O-team een aanpak ontwikkeld. Van het begin af aan was duidelijk dat een groot aantal stakeholders betrokken zou moeten worden op de opgave. De actie om "Vrienden van de Spoorzone" op te richten met de onderwijs, corporatie, ProRail en NS en de grotere kantooreigenaren was een goed beginpunt.

Bij Zwolle bestond de wens om vanuit zeer verschillende scenario's mogelijk aanpakken en toekomsten te verkennen, en om niet opnieuw in de valkuil van een nieuw stedenbouwkundig plan alleen te vallen. Daarvan waren er al teveel. Zwolle had dat ook allemaal goed geanalyseerd. In samenspraak is een programma voorbereid om vier aanpakken te onderzoeken:

1. De gehele spoorzone wordt door 1 ontwikkelaar gerealiseerd.
2. Er land een grote ontwikkeling van buiten.
3. De huidige ontwikkeling zet langzaam door gebouw voor gebouw.
4. Er wordt een incrementele strategie van place-making ontwikkeld.

Gezamenlijk is een aantal ontwerpbureaus geselecteerd respectievelijk: De Zwarte Hond, MVRDV, DRO Amsterdam en ZUS en benaderd met de

vraag een verkenning van strategieën voor stadsontwikkeling uit te voeren vanuit een vooraf geformuleerde invalshoek. Daarnaast is ook Pieter Tordoir gevraagd vanuit een ruimtelijk-economisch perspectief de positie en ontwikkelkansen van de Spoorzone Zwolle te duiden.

Ontwerp

Kenmerkend voor de aanpak van het O-team is het inzetten van ontwerpkracht om de opgave in de volle breedte te verkennen. In Zwolle is dan ook via een kort zoekproces verkend hoe het gebied verder ontwikkeld zou kunnen worden, welke opties daarvoor zijn, welke bedrijven, vastgoedeigenaren en gebruikers daar een bijdrage aan zouden willen leveren en hoe het gebied een stedelijk interactiemilieu zou kunnen worden, complementair aan de kern van Zwolle. De vier ontwerp bureaus werden gevraagd om ieder vanuit een specifieke invalshoek de kansen voor het gebied te verkennen. Het ging dus niet om het ontwikkelen van een nieuw stedenbouwkundig plan, maar om een verkenning van strategieën voor stadsontwikkeling. Interessant is dat de ontwerpers voorbij de door ons geformuleerde opgave ieder op geheel eigen wijze hun ideeën naar voren hebben gebracht en daarmee de vraagstelling hebben verbreed.

Zo heeft Willem Hein Schenk van De Zwarte Hond een netwerkaanpak van de openbare ruimte gecombineerd met place-making gepresenteerd. Heeft Winny Maas van MVRDV een aantal stadstypologieën neergelegd om de discussie over het soort stad op deze plek los te maken. Hebben Ton Schaap en Erjen Prins DRO-Amsterdam gekeken hoe je het beste een nieuwe langzaamverkeer ontsluiting zou kunnen realiseren en hoe je door het parkeren aan te pakken de openbare ruimte sterk kan verbeteren, en heeft Elma van Bostel van Z.U.S. een voorstel gedaan voor een Groot Hanze Gebouw met presentaties van nu perifeer gelegen functies die anders alleen virtueel zichtbaar zijn.

Oogst

De verkenning van de ontwerpers zijn ingebracht tijdens een ateliersessie met *'De vrienden van de Spoorzone Zwolle'*. Daar waren meer dan honderd aanwezigen die met hen in gesprek zijn gegaan. Vooraf heeft Prof. Pieter Tordoir een ruimtelijk economische positie bepaling van Zwolle geschetst. Hij is er van overtuigd dat deze locatie en Zwolle als geheel een heel sterke groei kan doormaken door de combinatie van zeer goed OV en goede auto ontsluiting. En dat selectiviteit naar de markt toe noodzakelijk is. De input uit de ateliersessie is vervolgens nog een keer aangescherpt. De plannen zijn gebundeld en toegevoegd als bijlage, evenals de presentatie van Pieter Tordoir over relevante omgevingstrends voor de ontwikkeling van de spoorzone.

Overdracht

Tenslotte heeft het O-team in samenspraak met het team in Zwolle onderstaande aanbevelingen geformuleerd die worden besproken met het college van B&W en met marktpartijen.



2. Aanbevelingen

Proces

_1 Samenwerking

De grote opkomst bij de atelierdag maakte duidelijk dat bij een aanzienlijk aantal partijen variërend van politiek en markt tot onderwijsinstellingen en belangenorganisaties veel energie zit om gezamenlijk te werken aan de spoorzone Zwolle. Hou deze energie vast door de partijen nauw te betrekken in het vervolgtraject en onderdeel te maken van de gebiedsstrategie. Maak binnen 'de vrienden van' een selectie van cruciale partijen en ga met hen, op hoog niveau, een open gesprek aan over de conclusies en probeer gezamenlijke uitgangspunten te definiëren. Eerdere aannames over het gebied kunnen ingebracht worden om het draagvlak daarvan te testen. De gezamenlijke uitgangspunten dienen bestuurlijk geborgd te worden.

_2 Campagnejaar

Het kan interessant zijn een campagnejaar in te stellen waarin alvast geoefend wordt met een samenwerking tussen gemeente en cruciale partners door middel van tijdelijke interventies in het gebied. Een terugkombijeenkomst naar aanleiding van betrokkenheid van het O-team kan hiervan de start zijn. In een later stadium kan deze samenwerking geformaliseerd worden in een publiek-private samenwerking/gebiedscorporatie. Een interessant voorbeeld van deze aanpak is het Rotterdamse stationsgebied, waar naast korte termijn initiatieven zoals de tijdelijke programmering van het Schieblok en de bouw van de Luchtsingel, ook de publiek-private samenwerking Rotterdam Central Business District is opgericht.

_3 Gebiedschoreograaf

Het O-team adviseert een gebiedschoreograaf aan te stellen die namens de publiek-private partners kan zorgen voor de incrementele ontwikkeling van de spoorzone, waarbij programma en stedenbouwkundige ingrepen tegelijkertijd worden onderzocht. Deze gebiedschoreograaf gaat actief op zoek naar mogelijke partners, bouwt een netwerk van partijen en weegt opkomende initiatieven aan de hand van door de partners gezamenlijk opgestelde uitgangspunten. Zorg dat deze persoon voor een langere tijd wordt aangesteld (minimaal 3 jaar) met een bepaald mandaat om programma aan de orde te stellen. Hier hoort budget bij zodat hij/zij bepaalde ingrepen en samenwerkingen kan testen en faciliteren.

Product

_4 Verzachten gebied

De spoorzone Zwolle kent verschillende stedenbouwkundige elementen met elk een eigen interne logica en kracht. Een duidelijke structuur op gebiedsniveau ontbreekt, waardoor het moeilijk is om richting te geven aan nieuwe ontwikkelingen. Verschillende ontwerpers adviseren te breken met de jaren 90 stedenbouw van grote gebaren, door



kleinschaligheid in het gebied te introduceren en de bestaande blokken te humaniseren met groen. Het ontwerpen van een fijnmaziger netwerk helpt om het dagelijks gebruik van het gebied te verbeteren. Kijk hierbij zowel naar de verkeersstromen van en naar het trein- en busstation als vanuit Windesheim. Zorg vervolgens dat deze routes aantrekkelijker worden door bijvoorbeeld aanvullend programma op de begane grond en meer transparante gebouwplinten. Dit helpt een bepaalde dynamiek in het gebied te krijgen. Maak daarbij gebruik van wat er al is en voorkom sloop.

Overweeg daarnaast om delen van het maaiveld autovrij te maken en parkeren in garages op te lossen. Dit maakt het mogelijk om meer ruimtelijke kwaliteit toe te voegen in het gebied door groen toe te voegen, ook in de hoven.

_5 Positie in de regio

Uit het verhaal van Pieter Tordoir wordt duidelijk dat de aantrekkingskracht van de Spoorzone Zwolle voor wonen, werken en voorzieningen mede wordt bepaald door de centrale positie van het gebied in de regio. Ontwikkeling tot een gemengd stedelijk gebied ligt dus voor de hand. De goede connectiviteit (zowel spoor als rijksweg A28, A50) en centrale ligging in het netwerk maakt de spoorzone een interessante vestigingslocatie, met name voor het 'hogere' marktsegmenten in de bevolking, bedrijvigheid en voorzieningen voor de hand, gezien met name de hoger opgeleide werknemers bereid zijn langer te pendelen.

Ook kan de ontwikkeling van het gebied profiteren van de bovengemiddelde welvaart- en werkgelegenheidsgroei van de stad Zwolle en haar omgeving (west-Overijssel) als schakel tussen het westen en noorden van het land. Daarnaast zien we een geleidelijk stijgende populariteit van de trein, wat kansen biedt voor de Spoorzone.

_6 Verbinden met de stad

De ontwerpers maken duidelijk dat een aantal fundamentele keuzes gemaakt moeten worden over de bereikbaarheid van het gebied en de relatie met omliggende delen van de stad zoals de binnenstad en de rivier. Maak deze keuzen samen met de (grote) private partners. Dit heeft invloed op wat voor type gebied het gaat worden. Zo stelt Ton Schaap dat het belangrijk is om eerst de routes voor de fiets goed te definiëren als nieuwe drager van de stad. Onderzoek heel precies wat de mogelijkheden zijn.

Teken een strategie waarin het gebied transformeert van perifeer ontsloten stations locatie naar gebied dat volledig door het stedelijk weefsel van de stad wordt opgenomen. Gebruik deze strategie als startpunt van een gesprek met de partijen over welke routing primair van belang zou moeten zijn vanuit de stad als geheel, en vanuit de kansen in het gebied.

_7 Programma

De kwaliteit van het lokale woon-, vestigings- en verblijfsklimaat speelt een grote rol voor de aantrekkingskracht van de Spoorzone. De huidige autonome stedenbouwkundige artefacten in het gebied, waardoor losse



werelden ontstaan, leveren echter niet de beoogde stedelijke dynamiek. Bespreek daarom in nauwe samenwerking met private partners wat voor type gebied dit moet worden, met welk karakter en welke mengingspotentie. De voorstellen van de ontwerpers geven een aantal richtingen die input kunnen zijn voor de start van dit gesprek. Bespreek daarbij ook welk type programma in het gebied wenselijk is. De goede connectiviteit van de plek met zowel auto als OV maakt het een strategisch gelegen locatie, wat in de toekomst alleen maar belangrijker zal worden. Dat vereist selectiviteit van programmeren.

Het lijkt kansrijk om de ontwikkeling van de spoorzone voornamelijk te richten op jongere tweeverdieners en voorzieningen met de jongere generaties als doelgroep. Voor hen is een aantrekkelijk woon-werkmilieu te ontwikkelen dat in Zwolle nog ontbreekt. Denk bijvoorbeeld aan een zeer stedelijke menging. Laat ruimte om te experimenteren met vernieuwende concepten zodat de programmatische invulling van het gebied een aanvulling kan worden op het aanbod in de rest van de stad en mogelijk ook op het aanbod in de regio. Is het bijvoorbeeld mogelijk om hier een atypisch woonmilieu te creëren met vernieuwende typologieën? Zijn er programmatisch interessante koppelingen te maken tussen bestaande partijen die in het gebied iets willen? Of kunnen geheel nieuwe concepten met grote regionale betekenis hier landen zoals het idee van Elma van Boxtel (ZUS) voor een al dan niet tijdelijk afhaalwarenhuis voor online bestelde producten? Door de spoorzone een eigen onderscheidend karakter te geven wordt bovendien de concurrentie met de binnenstad en de kwalitatief hoogwaardige buitengebieden en kleine kernen rond de stad beperkt. De ideeën van Winny Maas (MVRDV) geven een aanzet voormogelijke ontwikkelrichtingen (Hanzepark, Hanzestraat, Hanze XL of Hanzebuurt).

Het O-team adviseert een vervolgstudie te starten naar nieuwe typologieën voor de nog te ontwikkelen gebieden en meer menging na te streven in de bestaande delen. Het is aan te raden daarbij ook naar internationale voorbeelden te kijken.

_8 Faseren

Het is aan te raden om een aantal strategieën in de tijd te definiëren en Quick-Wins te benoemen die direct te realiseren zijn. *Placemaking* is hierbij een kernbegrip. De incrementele ontwikkeling van het gebied kan beginnen met tijdelijke interventies en pop-up initiatieven zoals in het voorstel van Willem Hein Schenk (De Zwarte Hond). Zo worden strategische plekken geactiveerd en krijgt het gebied meer betekenis. Bedenk ook welke rol de transformatie van de fabriek speelt bij de ontwikkeling van het gebied. Is dit voorwaardelijk voor een verdere ontwikkeling of kan dit ook in een later stadium?

Een faseerde aanpak maakt het bovendien mogelijk om beter in te spelen op veranderingen in de markt. Over de langere termijn lijkt de toekomst voor ontwikkelingen in de spoorzone gunstig, maar het is sterk aan te raden om in de planvorming rekening te houden met een onzekere conjunctuur en snel veranderende marktvoorkeuren die niet altijd goed voorspelbaar zijn.



Governance

_9 Vervolg

Bovenstaande geeft aanleiding voor een reeks vervolggesprekken met (een selectie van) de vrienden van de Spoorzone Zwolle. Doe dit in combinatie met een verdere ruimtelijke verkenning. Zorg dat bestuurlijk draagvlak wordt geborgd.

_10 Omgevingswet

Benut daarnaast de komst van de nieuwe omgevingswet en de daaruit voortkomende omgevingsvisie en omgevingsplan als legitimatie om organisatie en aanpak van spoorzone anders aan te pakken dan tot op heden is gedaan. Wees koploper in de nieuwe integrale aanpak en maak jezelf tot voorbeeld van deze nieuwe planinstrumenten: formuleer de doelen die je wilt bereiken met en in de spoorzone, schep daarvoor de condities, zowel ruimtelijk als organisatorisch en maak een plan hoe partijen hieraan kunnen meedoen.



3. Betrokkenen

Namens het O-team

Hilde Blank, Joost Schrijnen, Geurt van Randeraat.

Deelnemers

Gemeente Zwolle

- _ Wim Korf, Projectmanager Spoorzone Zwolle
- _ Lisa de Groot, Projectleider gemeente Zwolle
- _ Henk Snel, Stedenbouwkundige gemeente Zwolle
- _ Nynke Jutten, Stedenbouwkundige gemeente Zwolle
- _ Saskia Engberts, Strategisch adviseur gemeente Zwolle

O_team

- _ Joost Schrijnen: Voorzitter O_team, stedenbouwkundige
- _ Hilde Blank: Lid O_team, directeur BVR Adviseurs Ruimtelijke Ontwikkeling
- _ Geurt van Randeraat: Lid O_team, directeur SITE Urban Development
- _ Elien Wierenga: Coördinator O_team bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- _ Mike Emmerik: Secretaris O_team
- _ Ramon Rodrigo: Secretaris O_team

Ontwerpers / adviseurs

- _ ZUS [Zones Urbaines Sensibles]: Elma van Boxtel
- _ De Zwarte Hond: Willem Hein Schenk
- _ MVRDV: Winny Maas en Kris Schaasberg
- _ DRO Amsterdam: Ton Schaap en Erjen Prins
- _ Ruimtelijk Economisch Atelier Tordoir: Pieter Tordoir

Overige Betrokkenen

- _ Marc Coopman, DC Vastgoed
- _ Han Feijen, Fimek
- _ Jeroen Doornbosch, Muller Makelaars
- _ Thijs van Dieren, Citydevelopers
- _ Johan Neerof, Citydevelopers
- _ María Garcia, Windesheim
- _ Martijn Weinreich, van der Horst
- _ Jesse Wellink, Panta Real Estate
- _ René Savelsbergh, Forerunners
- _ Dirk Pieter Halbesma, Windesheim
- _ Martine van der Griendt, Delta Wonen
- _ Egbert Puttenstein, Delta Wonen
- _ Hans Broekman, NS Stations
- _ Merula Lunneker, NS Stations
- _ Nienke de Hart, NS Stations
- _ Jo Jongen, AGS Architecten
- _ Gooitske Zijlstra, Zwolse Peperz
- _ Jessica van Oosten, Zwolse Peperz
- _ Annemarie beumer, BPD
- _ Martin Tijhuis, Provincie Overijssel
- _ John Kolen, Nedtrain
- _ Albert Jan van der Ster, Nedtrain



- _ Edwin Bonekamp, Syntus
- _ Luciën van de Veerdonk, Regardz
- _ Edwin van Rootselaar, Voormalige KPN gebouw
- _ Jan Hoppen, Horst/Think wonen
- _ Auke Oosterhof, VNO-NCW
- _ Ton ter Bekke, Ondernemersvereniging Hanzeland
- _ Earde Jepma, NS Stations
- _ Jan Willem Meinsma, Windesheim
- _ Sjoerd Quint, adjunct directeur Vastgoed Delta Wonen
- _ Annemiek Houtkamp, AM
- _ Rober Colijn, Blauwvingerenergie
- _ Pien van der Does
- _ Sipke Miedema, Imotep
- _ Maarten Castelein, QuantiParts BV
- _ Bert Boerman, Provincie Overijssel
- _ Willem Buunk, Windesheim
- _ Frans Holleman, BPD Ontwikkeling BV
- _ Martin de Vries, ProRail
- _ Marius Woldberg, kennispoort
- _ Koos Veerman, rhdhv
- _ Michel Kubbinga, Quantiparts
- _ Ilse Baaten, Bilderberg
- _ Peter Lips, Van Halteren
- _ Lucien van de Veerdonk, Regardz
- _ Kars Siepel, wartsila
- _ Bart Buijs, oversticht
- _ Mark van Maanen, Gemeente Groningen
- _ Bas Hoorn, Future Insight
- _ Gert Engelsman
- _ Dennis Jansen
- _ Jasper Nijveldt, Karres en Brands
- _ Renée van de Beek, bpd
- _ Harm Jan Haasjes, Student Windesheim Honours College
- _ Miron Westerhof, Student Windesheim Honours College
- _ Marius Kiers, Arcadis
- _ Danielle Niederer, Productinnovatie
- _ Willem Kruijer, Voorzitter Bewonersvereniging Hanzeland





Contact

Heeft u vragen over het werk of de werkwijze van het O-team? Neem contact met ons op via oteam@minienm.nl

www.oteam.nl

