

Aan College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Zwolle (collegevergadering@zwolle.nl),
Griffier van de Gemeenteraad (raadsgriffie@zwolle.nl), Afdeling projectontwikkeling
(O.Jansma@zwolle.nl).
C.c. bewonersvereniging binnenstad (info@bbz zwolle.org), Stichting vrienden van de stadskern
Zwolle (info@vriendenvandestadskern zwolle.nl)

Zwolle, 12-4-2018

Geacht College, geachte gemeenteraad,

Hierbij ontvangt u namens de bewoners van Groot Wezenland en Almelose Kanaal een uitgebreidere reactie op de Concept-visie. Deze reactie volgt op de voorlopige reactie van 1 maart 2018.

Aanleiding

De voorgenomen herstructurering en herinrichting Weezenlanden-Noord, die de Schuurmanstraat, Wiecherlinckstraat, Buserstraat en de Luttenbergstraat omvat, betreft een gebied direct gelegen tegen en/of uitkijkend op de percelen van bewoners aan het Almelose Kanaal en Groot Wezenland. Op 20 februari 2018 zijn wij als belanghebbenden voor het eerst geïnformeerd over de huidige, plotseling sterk gewijzigde, plannen (o.a. niet 230 woningen, maar 300-600 en een parkeergarage voor 600-700 auto's in een 15 tot meer dan 40 meter hoog bouwproject met winkels en horeca). Vanwege de korte deadline van 9 dagen om te reageren, ontving u eerder een voorlopige reactie.

Kans voor Zwolle

De voorgenomen herstructurering en herinrichting Weezenlanden-Noord biedt een kans voor de gemeente om de stad nóg aantrekkelijker te maken voor bewoners en bezoekers door daadwerkelijk een verbinding tot stand te brengen tussen de binnenstad en Park de Weezenlanden. Ook kan een duurzaam en aantrekkelijk woon- en leefklimaat worden gerealiseerd op deze prachtige locatie door invulling te geven aan een aantal gemeentelijke doelstellingen. Hieronder valt onder andere uitbreiding van het aantal woningen in de binnenstad. De eigenaren van de bestaande woningen in dit gebied onderschrijven uiteraard plannen die leiden tot verbetering met betrekking tot woonmogelijkheden, leefbaarheid, woonkwaliteit, autoluwte, groenvoorzieningen en aantrekkelijkheid van de binnenstad van Zwolle.

De concept-visie in grote lijnen:

- Groei van 180 naar 300-600 woningen
- Woontorens met een bouwhoogte die zal variëren van 20 tot 40 meter of meer
- Aanleg van een parkeergarage voor 600-700 auto's

De argumenten van de gemeente

Zoals genoemd in de Beslisnota d.d. 31-1-18: Verkenningen Herstructurering Weezenlanden-Noord.

1. Centrum-Oost heeft een belangrijke betekenis voor de stad, als derde stadsentree.
2. Het woningbouwprogramma is stedelijk (mix huur/koop), waarbij het "laadvermogen" groter is dan de huidige bouw (180 woningen) en de plek een stedelijker invulling (400 of meer gestapelde woningen) behoeft.
3. Het gebied en de locatie vragen om een gebouwde parkeeroplossing, ook voor kantoren in de omgeving (rechtbank en provinciehuis). Hierdoor wordt het laadvermogen vergroot en krijgt de locatie de juiste stedelijke karakteristiek. De ligging aan de binnenring is ideaal.
4. De ambities op het gebied klimaatadaptatie en energietransitie kunnen worden ingevuld.

Visie of “overlading”: inhoudelijke onderbouwing voor omvang woontorens en garage ontbreekt

Door de buitenproportionele omvang van het aantal woningen, de hoogte van de woontorens, de hoogte van de tussendelen, de zeer grote parkeer garage en de aanzuigende werking op autoverkeer, dreigt “het kind met het badwater te worden weggegooid”. De kans voor de binnenstad van Zwolle dreigt te verworden tot een project voor parkeergelegenheid dat bekostigd wordt door de fraaie locatie met gemeentelijke monumenten te “overladen” middels de verkoop van zoveel mogelijk woningen. De motivatie voor de zeer forse omvang van de bouwplannen is niet goed onderbouwd en vertoont een aantal tegenstrijdigheden. Het plan zoals beschreven in de Concept-visie wordt gebaseerd op conclusies die niet worden voorafgegaan door harde bevindingen of een gefundeerde argumentatie. Deze Concept-visie roept daardoor een aantal vragen op. Deze zijn als digitale kanttekening geplaatst bij het Concept-visie document (zie bijlage 2).

De vraag dient zich aan of er sprake is van een ambitieus plan of een dreigende inschattingfout met schade voor de binnenstad en haar bewoners.

Inhoudelijke bezwaren tegen de Concept-visie:

Ad. 1: “Centrum-Oost heeft een belangrijke betekenis voor de stad, als derde stadsentree.”

Een voor de binnenstad gezichtsbepalend deel van onze woningen (m.n. Groot Wezenland 30 t/m 41) bestaat al meer dan 130 jaar. Dit aangezicht op de stad Zwolle en deze woningen zijn onverminderd aantrekkelijk. Er vlak achter worden de flats gesloopt die gebouwd zijn in 1950, dus al na 65 jaar (= 130 / 2). Ervoor in de plaats komt een zeer hoge dichtheid van bebouwing. Dit betreft ca. 40 tot 70% sociale huur, vooral een- en tweepersoonshuishoudens en woontorens/flats tot wellicht 40 meter. Derhalve lijkt verloedering in plaats van aantrekkelijkheid en duurzaamheid op termijn niet te zijn uitgesloten. De plannen voor horeca en mogelijk nieuwe winkels dragen daar misschien zelfs toe bij. Bezoekers zullen voor horeca- en winkelbezoek het centrum binnen de grachtengordel willen betreden, in plaats van hun uitgaven te doen in de panden boven de nieuwe mega-parkeergarage. Nieuwbouwprojecten boven parkeergarages als het Maagjesbolwerk en Q-park centrum (Klokensteeg/Eiland) hebben geleid tot een zelfde fenomeen van leegstand en dreigende verloedering. Er is d.d. 1-4-2018 sprake van uitgebreide leegstand in het centrum van Zwolle van o.a. *alle* winkelpanden direct gelegen aan de Jufferenwal boven Q-Park Maagjesbolwerk en 3 ruime panden aan de Klokensteeg/Eiland boven Q-Park Centrum. Zie de foto's 2 t/m 5 in bijlage 1, d.d. 29-3-2018. Het Broerenkwartier is een ander voorbeeld van leegstand, zelfs in het hart van het Centrum. Dit vraagt bij een plan voor Centrum-Oost als aantrekkelijke stadsentree ten minste om zaken als blijvend actief beheer en een duurzaam exploitatiemodel. Opvallend is dat de Concept-Visie hier ook in kader stellende zin niets over zegt.

Daarnaast is het de vraag of het wel verstandig is om meer winkels te bouwen, gezien het feit dat de online verkoop stijgt en webwinkels zonder winkelpand maken de meeste omzet maken. Zie hiervoor cijfers van het CBS (<https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2017/03/meeste-omzetgroei-bij-webwinkels-zonder-winkelpand>).

Vraag 1: Argument 1 uit de Beslisnota conflicteert met de invulling in de Concept-Visie van argument 2 en 3. Graag zouden we de gemeente willen vragen dit toe te lichten.

Vraag 2: Daarnaast zouden wij graag de gemeente willen vragen wat de argumentatie is van de bouw van nog meer winkelpanden boven een parkeergarage aan de rand van het centrum, terwijl een groot deel van de vergelijkbare winkelpanden op A-locaties leegstaat.

Ad. 2: *“Het woningbouwprogramma is stedelijk (mix huur/koop), waarbij het “laadvermogen” groter is dan de huidige bouw (180 woningen) en de plek een stedelijker invulling (400 of meer gestapelde woningen) behoeft.”*

Aantal woningen: Het “laadvermogen” van een gebied is geen vastomlijnd begrip. De vraag of een zeer hoge dichtheid van woningen, parkeerplaatsen, winkels en horeca, zoals voorgesteld het laadvermogen niet te boven gaat, dient derhalve op basis van goede argumenten beantwoord te worden. Vervanging van het aantal woningen door een hoger aantal nieuwe woningen (167-333% van het huidige aantal) op een beperkte oppervlakte, naast toevoeging van winkels, horeca en 600-700 parkeerplaats en heeft forse consequenties voor de leefomgeving van bewoners en verkeer in het gebied.

Wezenlanden-Noord dreigt te worden “overladen”, waarbij de extreme dichtheid van het geplande aantal woningen conflicteert de gemeentelijke doelstellingen het realiseren van een aantrekkelijke derde stadsentree op locatie Centrum-Oost, met kwalitatief bijzonder goed woon- en leefmilieu en autoluwte. Daarbij dient opgemerkt te worden dat er reeds 300 woningen zijn gepland en/of gebouwd op het oude Wezenlanden terrein. In de Concept-Visie wordt gesproken over uitbreiding van 180 naar 300 tot 600 woningen, richtgetal: 450. Opmerkelijk is dat de oppervlakte van het plangebied niet wordt vermeld. Het gebied betreft geschat 2 tot 2,5 hectare. Als wordt uitgegaan van 2,3 hectare, dan komt de oorspronkelijke ambitie van WOB van 230 sociale huurwoningen overeen met 100 woningen per hectare. Dit is al een flinke toename ten opzichte van de bestaande situatie van 180 woningen (78 per hectare). Bebouwing met respectievelijk 300 / 450 / 600 woningen komt, onder diezelfde aanname, neer op 130 / 195 / 260 woningen per hectare. Wil een dergelijke zeer dicht bebouwde locatie aantrekkelijk worden, dan vereist deze een extreem hoge plankwaliteit. Echter de foto-impressies die als referentie zijn opgenomen lijken niet realistisch voor een zo dicht te bebouwen locatie. Onder meer wordt een foto getoond van Park De Wezenlanden. Zolang echter niet een substantieel deel van de bouwambitie aan of in dit park wordt gerealiseerd is dat “pronken met andermans veren” en is de illustratie niet relevant. De foto van het Mekelpark in Delft in de Concept-Visie toont de aanwezige grote toren niet in realistische volle glorie, maar verscholen achter een boom. Ook wordt de aangrenzende bebouwing niet getoond. In werkelijkheid is het betreffende gebied zeer dicht en hoog bebouwd en juist onaantrekkelijk (bijlage 1, foto 1). De vraag dringt zich op of dit onder “een aantrekkelijke stadsentree” wordt verstaan.

Hoogte van de woontorens: De Concept-Visie is onduidelijk over de maximale hoogte van de geplande 4 woontorens. Dit is in de huidige situatie ongeveer 20 meter. In de hoofdtekst wordt voor de planvorming gesproken over maximaal 30 meter (pag. 20/25). Echter een regel later wordt gesproken van nieuwbouw met een stedelijk accent (*minimaal* 40 meter) en in een van de figuren is maximaal 40 meter aangegeven. Wat er ondanks de onzorgvuldigheid en onduidelijkheid ook bedoeld wordt, deze hoogte van meer dan 20 meter baart ons zorgen i.v.m. beperking van lichtinval in de woningen en eventuele horeca/winkels. Deze laatsten zullen minder aantrekkelijk worden voor klanten. Daarnaast is er aantasting van uitzicht, privacy door inkijk, maar ook schaduw in de nieuw aan te leggen openbare ruimte. Torens van een dergelijke hoogte zullen overigens ook de aanblik van de historische binnenstad en het Park de Wezenlanden in negatieve zin veranderen. Daarnaast bedraagt de hoogte van de tussen de torens gelegen delen 12-15 meter. In plaats van een aantrekkelijk woon- en leefgebied wordt er dus een soort nieuw woon/winkelcentrum gepland in plaats van een groen gebied dat centrum en Park de Wezenlanden verbindt.

Vraag 3: De gemeente heeft niet aannemelijk gemaakt dat het zeer hoge aantal voorgenomen woningen verenigbaar is met een aantrekkelijke stadsentree van Centrum-Oost, met hoge kwaliteit van wonen, autoluwte en een groen maaiveld met grote bestaande en nieuwe bomen. Wij zouden de gemeente willen vragen dit toe te lichten.

Vraag 4: Graag zouden we vernemen hoe dergelijke hoogbouw in de vorm van een woon/winkelcentrum een aantrekkelijke entree van de binnenstad kan vormen.

Vraag 5: wat is de voorgenomen maximale hoogte van de woontorens?

Ad. 3: “Het gebied en de locatie vragen om een gebouwde parkeeroplossing, ook voor kantoren in de omgeving (rechtbank en provinciehuis). Hierdoor wordt het laadvermogen vergroot en krijgt de locatie de juiste stedelijke karakteristiek. De ligging aan de binnenring is ideaal.”

De doelstelling om het bouwgebied bij het centrum te betrekken, inclusief 600-700 parkeerplaatsen staat haaks op de doelstelling om het centrum autoluw te maken en bij te dragen aan ruimtelijke kwaliteit. De parkeergarage zal een aanzuigende werking hebben op auto's en zal autogebruik in de centrumregio stimuleren. Het is de vraag of de kruispunten en rotondes van de centrumring die extra autobewegingen wel aankunnen. De binnenring van Zwolle heeft een beperkte capaciteit en er is sprake van filevorming op de centrumring op drukke winkelmomenten (zaterdag en donderdagavond) en in de spits; o.a. op de rotonde Hanekamp-Wipstrikerallee en Harm Smeengekade (Q-park Maagjesbolwerk). Er wordt gesteld in de Concept-visie dat het Stedelijk programma “vraagt om een stedelijke parkeeroplossing in een gebouwde voorziening”. Het is inmiddels gangbaar dat wonen in een binnenstad niet automatisch een parkeerplaats inhoudt. Deze beleidskeuze staat tevens haaks op recente ontwikkelingen in diverse andere grote steden in Nederland en buitenland, waar vervuilende auto's uit het centrum geweerd worden. Centrum-Oost is een onlogische keuze voor een mega-parkeergarage voor 600-700 auto's, aangezien tussen de snelweg A28 en Centrum-Oost, het stadscentrum en woonwijken liggen. Bezoekers van buiten de stad die via de verkeersader A28 komen moeten dus over de centrumring en/of door omliggende woonwijken. Voor een autoluw woongebied zal de Concept-Visie dus niet zorgen. De parkeergarage uit de Concept-Visie zal ervoor zorgen dat centrumring nog verder verstopt, met name in de spits. Dit aangezien er nu reeds sprake is van filevorming op de binnenring in de spitsuren. Het centrumgebied en de omliggende woonwijken zullen minder goed bereikbaar zijn, evenals de nieuwe parkeergarage en de woningen van ondergetekenden. Bovenstaande zal de luchtkwaliteit in Centrum-Oost niet ten goede komen.

Er is op de bovengenoemde drukke winkelmomenten ruim voldoende parkeergelegenheid op de parkeerplaats van het Provinciehuis die op deze tijdstippen vrijwel niet wordt gebruikt. Een tweede extra grote parkeergarage bij A28-afslag 19, Zwolle-Centrum zou afgaand op de autoluw- en milieudoelstellingen van de gemeente logischer zijn.

Een deel van de huidige parkeerdruk in de wijk wordt veroorzaakt door (honderden) ingehuurde mensen die bij de provincie werken aan projecten gefinancierd uit de verkoop van een aandeel in Essent; deze impuls loopt rond 2021 af. De parkeerdruk en vraag zal hierdoor sterk afnemen op de locatie waar in de Concept-Visie de parkeerplaats gepland is.

Het autogebruik zal de komende jaren en zeker decennia teruglopen door de ontwikkeling van gedeelde zelfrijdende auto's (Mobility-as-a-service). In diverse publicaties wordt hier al vanuit gegaan (zie: <https://s.parool.nl/s-a4222662/>). Het is derhalve de vraag of de businesscase van een zeer grote parkeergarage sluitend is, bij een verwachte afname van autogebruik met mogelijk 70% door gedeelde zelfrijdende auto's.

Het aantal auto's per huishouden is onder jongvolwassenen in de steden aan het dalen. Op grond hiervan en bovenstaande andere ontwikkelingen, is te verwachten dat een verdiepte parkeergarage van ca. 700 plaatsen, met een gebruikelijke afschrijvingstermijn van ca. 40 jaar, financieel niet levensvatbaar zal blijken. Het ligt meer voor de hand om te zoeken naar tijdelijke parkeergelegenheid, of gebruik te blijven maken van een bestaande parkeerfaciliteit waarin niet (zo veel) geïnvesteerd hoeft te worden, zoals op het Noordereiland.

Vraag 6: Graag zouden wij de gemeente willen vragen hoe de doelstelling van een autoluw centrum behaald kan worden, met het aantrekken van 600-700 auto's.

Vraag 7: Waarom is de parkeerplaats van het Provinciehuis voor de drukke winkelmomenten niet genoemd in de Concept-Visie? En is deze wel meegerekend in de plannen? Hoe wordt gedacht over een tweede extra grote parkeergarage bij A28-afslag 19, Zwolle-Centrum en is dat niet logischer?

Vraag 8: Is rekening gehouden met de sterke afname van parkeerdruk vanuit het Provinciehuis rond 2021? En waarom is dit niet genoemd in de Concept-Visie?

Vraag 9: Ook willen we de gemeente vragen hoe ervoor gezorgd wordt dat de centrumring dit verkeer kan verwerken zonder files en verslechtering van woonkwaliteit in de aanliggende/omliggende woonwijken.

Vraag 10: Tevens vragen wij van de gemeente niet alleen de op de recente voorlichtingsavond gedane mondelinge, maar ook een schriftelijke bevestiging dat de autobereikbaarheid en parkeergelegenheid direct bij de woningen van belanghebbenden, alsmede de rust van de doodlopende ontsluitingsstructuur gehandhaafd blijven, waarbij de Wiecherlinckstraat niet wordt doorgetrokken naar het Almelose Kanaal.

Vraag 11: Hoe is rekening gehouden met afname van parkeervraag door "Mobility-as-a-service"?

Vraag 12: Hoe kan gezien bovenstaande ontwikkelingen de parkeergarage businesscase sluitend zijn?

Procedurele bezwaren tegen de Concept-visie

De wijze van betrekken van belanghebbende bewoners door de gemeente heeft te wensen over gelaten, door:

1. Niet informeren van nieuwe eigenaren van 72 koopwoningen en huurders van de ruim 200 woningen op het terrein van het voormalige Weezenlanden Ziekenhuis. Zij zijn niet uitgenodigd voor de kleinschalige informatiebijeenkomst. Ook zijn zij niet op de hoogte gebracht van deze opmerkelijke wending in de bouwplannen in Centrum-Oost, waarbij er niet 230 nieuwe huurwoning komen, maar opeens 450, al wordt een uitloop tot 600 woningen genoemd.

Vraag 13: Graag willen we de gemeente vragen waarom de nieuwe eigenaren van 72 koopwoningen en huurders van de ruim 200 woningen op het terrein van het voormalige Weezenlanden Ziekenhuis niet zijn uitgenodigd voor de informatiebijeenkomst of op een andere wijze zijn geïnformeerd over de grootschalige bouwplannen vlak bij hun nieuwe woning.

2. De opstelling van de gemeente op de achtergrond: De Gemeente positioneert zichzelf in de Beslisnota als "faciliterend voor WOB". Uit de Beslisnota blijkt de Gemeente echter zelf gekoerst te hebben op een veel ambitieuzer programma dan het oorspronkelijke voornemen van WOB. Uw projectmanager Dhr. Jansma gaf op de informatiebijeenkomst, in lijn met uw positiekeuze, aan dat onze contacten met de projectorganisatie via WOB zouden kunnen gaan lopen. Die gedachte ondersteunen wij niet. Sowieso hebben wij met WOB noch een bestuurlijke noch een contractuele relatie. Bovendien zijn juist de ambities van de Gemeente bepalend voor het verstreckende karakter van dit plan. Wij onderhouden over dit plan daarom als burgers graag rechtstreeks contact met de Gemeente. Hiertoe heeft op 21 maart een gesprek plaatsgevonden met Dhr. O. Jansma voor toelichting omtrent de vervolg stappen zijn in dit proces. Tijdens dit gesprek zijn wij als bewoners uitgenodigd om te participeren in het vervolg traject. Dit waarderen wij en wij zullen uiteraard alle medewerking verlenen. De vorm van deze participatie zal nog bepaald worden.
3. De reactietermijn van voor een reactie op de concept-visie. De belanghebbenden die 2-4 jaar tegen een bouwput zullen moeten aankijken, dienen op een serieuze wijze te worden betrokken. Zij hebben slechts een reactietermijn van negen dagen gekregen met betrekking tot de Concept-Visie. Dit betrof een termijn die dusdanig gepland was dat er een vakantieweek in viel, zodat welgeteld 2 werkdagen overbleven. Deze mensen in de twee nagenoeg aangrenzende straten hebben een gezamenlijke investering staan van meer dan 10 miljoen euro in hypotheek op hun woonhuizen, die in waarde zullen dalen als er inkijk en schaduw in hun woon- en slaapkamers met privacy aantasting is, door de 4 zeer hoge

woontorens op een klein oppervlak achter hun huizen. Een waarde die nog verder zal verminderen door de bouw van een van de grootste parkeergarages van Zwolle met wellicht 700 parkeerplaatsen achter hun achtertuin, bijbehorende bouwoverlast, verslechtering van luchtkwaliteit en bereikbaarheid van de woningen.

4. *Vraag 14:* Kan de gemeente aangeven waarom een dusdanig korte reactietermijn was gepland met betrekking tot de Concept-Visie? Hierop aansluitend willen wij de gemeente vragen om een redelijke reactietermijn in acht te nemen bij verdere voorgenomen besluiten.

Concluderend lijkt er sprake te zijn van een kans voor de stad Zwolle, die al in de kiem gesmoord dreigt te gaan worden door een naar het lijkt niet volledig doordacht en onderbouwd concept-plan met als consequentie forse overbelasting van een klein stukje binnenstad en het weghalen van het draagvlak bij huiseigenaren in het gebied aan drie zijden om het bouwterrein heen. Wij verzoeken de gemeente (en WOB) om uiterste inhoudelijke en procesmatige zorgvuldigheid te betrachten (en überhaupt bij de besluitvorming en verdere uitwerking). Graag vernemen wij de antwoorden op onze vragen en bedenkingen.

Wij zien uit naar een reactie van de Gemeente Zwolle.

Mede namens de bewoners en eigenaars van woningen aan het Groot Wezenland 30 t/m 41 en Almelose Kanaal (inclusief woonboten),

Hoogachtend en met vriendelijke groet,

M.H. Valstar (Groot Wezenland)
J.L. Lindemulder (Almelose Kanaal)

Bijlagen:

1. Foto's: 1. Mekelpark, Delft; 2 t/m 5: Leegstand Jufferenwal, Klokkensteeg, Eiland, Zwolle 29-3-2018.
2. Digitale kanttekeningen bij Concept-visie.

NB: Voor zichtbaarheid van de digitale opmerkingen dient de PDF geopend te worden in Adobe Reader.

Bijlage 1:

Afbeelding 1: Het Mekelpark in Delft: vanuit de lucht minder groen en meer hoogbouw.



Afbeelding 2 en 3: Leegstand van *alle* winkelpanden grenzend aan de Jufferenwal



Afbeelding 4 en 5: Leegstand aan ruime winkelpanden aan de Klokkensteeg en het Eiland



Bijlage 2: Digitale kanttekeningen bij Concept-visie.

NB: Voor zichtbaarheid van de digitale opmerkingen dient de PDF geopend te worden in Adobe Reader.

Concept-visie Centrum-Oost en globale Project-ontwikkelingsopgave Weezenlanden- Noord

Datum 13-02-2018

1. Aanleiding

De locatie tussen de Schuurmanstraat, Wiecherlinckstraat, Buserstraat en de Luttenbergstraat bevat zes flatgebouwen van de woningcorporate Openbaar Belang (verder aangegeven met WOB). Vanaf februari 2017 is samen met WOB gewerkt aan een nadere verkenning voor herstructurering van de locatie en herinrichting van de omgeving, waarvan de kaders voor de verkenning waren vastgelegd in de startnotitie Verkenning Herstructurering Weezenlanden-Noord d.d. 6 februari 2017.



Luchtfoto locatie

1.1 Verkenningsresultaat

Op basis van de startnotitie is door WOB met ondersteuning van stedenbouwkundig bureau Urhahn een stedenbouwkundige verkenning gemaakt met de intentie dit te vertalen in een stedenbouwkundig programma van eisen. De gemeente heeft hierin geparticipeerd. In twee projectdagen is gewerkt aan een modellenstudie voor het gebied, wat heeft geresulteerd in een tweetal projectdagverslagen met voorlopige gezamenlijke ambities en uitgangspunten en een modellenstudie met daarin verschillende varianten t.a.v. het beoogde woningbouwprogramma met 230 sociale huurwoningen. De verkenning heeft geleid tot een concept-stedenbouwkundig programma van eisen op hoofdlijnen.

Datum

Vanaf de zomer is gemeente gestart met een verbreding van de verkenningen op de volgende onderdelen:

- Positie van de locatie in de stad / betekenis van de plek in relatie tot centrumgebied;
- Is verdere verdichting van de locatie gewenst / denkbaar? Wat is het laadvermogen van de locatie en wat is de ambitie van de Gemeente Zwolle?
- Mobiliteit; wat kan de locatie betekenen voor het parkeren van binnenstadbezoekers en wat zijn daarbij denkbare scenario's ten aanzien van de ontwikkeling van mobiliteit en parkeren de komende 10 tot 20 jaar (i.r.t. de ontwikkeling van de (binnen)stad)?
- Wat vraagt verdichting voor het parkeervraagstuk? Is een gebouwde parkeeroplossing voor bewoners, maar ook binnenstadsbezoek, haalbaar? Welke kansen en mogelijkheden liggen er in relatie tot omliggende parkeervoorzieningen van provinciehuis en rechtbank?
- Is een duurzame energievoorziening mogelijk / haalbaar en wat vraagt dit van de inrichting van de locatie? De insteek is de ontwerpgedachte dat de woning voldoet aan of anticipeert op de toekomstige eisen en wensen (ijkpunt 2050).
-  kan de locatie, maar ook de omliggende openbare ruimte, transformeren naar een waardevol en gastvrije entree van de binnenstad?

Tussentijds zijn de resultaten van de verkenning gedeeld met het college van B&W. Belangrijkste conclusies zijn:

- Weezenlanden-Noord maakt volwaardig deel uit van het grotere centrumgebied;
- Stedelijk programma op deze locatie past bij de ambities van Zwolle;
- Verstedelijkingsopgave betekent functiemenging en diversiteit als aanvullend programma op de woningbouwopgave;
- "Centrum Oost" schakelt en bepaalt het DNA van de locatie;
- Stedelijk programma vraagt om een stedelijke parkeeroplossing in een gebouwde voorziening;
- Door verstedelijking neemt de druk op de openbare ruimte toe, dit vraagt een  gwaardige (landschappelijke) inrichting ; een autoluw maaiveld waarbij het accent ligt op ontmoeting;
- Een invulling van de locatie met 230 sociale huurwoningen en een surplus tot ca. 450 woningen in de midden en dure huur- en koopsegment met bijbehorende verdiepte parkeeroplossingen draagt bij aan de beoogde ambities en ruimtelijke kwaliteit.

1.2 Doel Project-ontwikkelingsopgave (POO)

De verkenningsfase moest een antwoord geven op in de startnotitie aangegeven specifieke onderzoeksvragen omtrent de beoogde *meervoudige waardencreatie* met een goede ruimtelijke kwaliteit naar gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde.

Datum

Het is de bedoeling om het latere stedenbouwkundige plan (of een ontwikkelmodel) te toetsen aan deze uitgangspunten in relatie tot een haalbare business case voor locatie-ontwikkeling. Op basis hiervan stelt de gemeente met **de initiatiefnemer** de eisen, randvoorwaarden, wensen en de ontwikkelleidraad (inspiratie) op voor het vervolg. Deze harde en zachte uitgangspunten worden uiteindelijk beschreven in een door het college vast te stellen Project-Ontwikkelingsopgave (POO) + Anterieure Overeenkomst (AOK). Deze producten zijn aan de orde bij het vaststellen van een stedenbouwkundig plan. Hierin zijn publieke & private uitgangspunten verwoord voor een door de initiatiefnemer:

- Op te stellen bestemmingsplan als kader voor een concreet bouw- & inrichtingsplan;
- Te leveren ruimtelijke en/of financiële bijdragen aan de vernieuwing van al dan niet openbare buitenruimten op en nabij de locatie.

In het proces tot nu toe is met name de doorrekening van de business case op basis van een gedragen stedenbouwkundig model nog onvoldoende uitgewerkt (tekenen en rekenen). Daarom spreken we nu nog van een globale Project-ontwikkelingsopgave. Deze treft u hierbij aan.

1.3 Leeswijzer

Op grond van het verkenningsresultaat is de gezamenlijke visie op de ontwikkeling van de locatie vastgelegd, beschreven in hoofdstuk 2 en is een voorlopig voorstel voor de ontwikkelingsopgave voor collegebehandeling gereed gemaakt, in hoofdstuk 3.

1.4 Aanvullende verkenning / onderzoeken

Indien de locatie wordt ontwikkeld tot een toekomstbestendige stedelijke- en gevarieerde woningbouwlocatie met passende gebouwde parkeeroplossing en er sprake is van een hogere dichtheid dan beschreven in het Structuurplan, dan vraagt dit om een goede en zorgvuldige motivatie. Een besluit van de gemeenteraad om hiervan af te wijken is noodzakelijk. Wel is het zo dat in de concept-omgevingsvisie is verwoord dat in de komende 10 jaar door verdichting in het centrumgebied 3000 woningen worden toegevoegd. Wat hiermee verder samenhangt is dat WOB niet de enige partij is die woningen bouwt/afneemt op de locatie, maar dat ook andere partijen in beeld komen bij realisatie van de locatie. Daarbij heeft de gemeente ook een positie door inbreng van gemeentelijke gronden (ca. 25% van het projectgebied). Dit vraagt een nadere positiebepaling. Dit zal de komende halfjaar verder worden uitgewerkt.

Tenslotte is op basis van het verkenningsresultaat helder in hoeverre de stedenbouwkundige invulling de herinrichting van het aansluitende openbaar gebied raakt en is hiervoor een eerste inrichtingsschets te maken. Op basis daarvan kunnen de benodigde financiële middelen hiervoor worden gereserveerd en afgewogen worden tegen andere mogelijke uitgaven. De initiatief- en definitiefase is dan ook slechts gedeeltelijk afgerond, waarbij deze notitie uitgangspunten voor een nadere verkenning en planvorming bevat. Op basis van deze notitie zal WOB een gewijzigde **intentie-overeenkomst worden aangeboden**.

Datum

In opdracht van WOB, provincie Overijssel en de gemeente Zwolle is een verkenning uitgevoerd naar de (on)mogelijkheden om te komen tot een energieneutraal project. Op zowel objectniveau als op wijk- en stadsniveau is een quickscan uitgevoerd naar de mogelijkheden en haalbaarheid van (gebiedsgerichte) energiesystemen en maatregelen voor een duurzame energietransitie.

1.5 Vervolgproces

Aanpak

WOB en gemeente hebben overleg gevoerd over het vervolg. HMO (Herstructurerings Maatschappij Overijssel) is hierbij betrokken. Partijen hebben onderzocht wat ze voor elkaar kunnen betekenen in het verder proces. Zowel WOB als de gemeente zien de meerwaarde in van het laten aansluiten van HMO. HMO kan haar ervaring en expertise inbrengen bij **de verstedelijkingsopgave** in combinatie met gebouwd parkeren.

De inzet is om tegen de zomer van 2018 een concept-stedebouwkundig plan te delen met het college (incl. eisen op hoofdlijnen ten aanzien van beeldkwaliteit). WOB heeft de trekkersrol bij het opstellen van het stedebouwkundig plan. Dit document wordt gehanteerd bij het opstellen. WOB zal het stedenbouwkundig bureau UrHahn opdracht geven. De gemeente neemt de rol aan van toetsers: de gemeente zal steeds bezien of de uitgangspunten worden gehanteerd of zal bij strijdigheden tussen uitgangspunten, een afweging maken. Daarnaast blijft de gemeente in dit proces aangever van informatie of zo nodig expertise. Te weten de faciliterende rol. HMO neemt de rol van adviseur aan. Aan de gemeente, maar ook desgevraagd aan WOB. Zonodig neemt HMO opdrachten aan. Bijvoorbeeld voor het doorrekenen van de businesscase van het parkeren.

Het waterschap en de provincie zullen ook aangehaakt worden op dit proces.

De gemeente gaat verder aan de slag met:

- Een schetsontwerp maken voor de inrichting van de omliggende de openbare ruimte (de contramal);
- Een globale raming maken op dit schetsontwerp
- Het bepalen van de inbrengwaarde van gronden
- Meedenken en meedoen in het opzetten van een investerings- en exploitatieraming van een gebouwde parkeervoorziening, met name voor het publieke deel.
- Het definitief maken van de intentie-overeenkomst en het opstellen van een anterieure overeenkomst.

Communicatie

Op 20 februari is er een informatie-avond georganiseerd voor de bewoners/huurders en de omwonenden over het resultaat van deze verkenningen. Verder zullen WOB en gemeente contact leggen met de rechtbank, provinciehuis en het Thomas à Kempis College. Vrienden van de Stadskern, ZwolleGroenstad en de Milieuraad zullen eveneens worden geïnformeerd (gemeente en WOB)

De laatstgenoemden, maar uiteraard ook de bewoners en omwonenden, zullen worden betrokken bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan. Op welke wijze dit gaat plaatsvinden, moet nog worden bepaald. WOB heeft ook hierin een trekkersrol. WOB gaat daarvoor een communicatieplan opstellen. Gemeente en HMO leveren daaraan een bijdrage.

Datum

2. Visie centrum-oost en locatie Weezenlanden-Noord

2.1 Stedelijke context

De veranderende economie en de snelgroeiende en veranderende bevolking van Zwolle creëren een vraag naar een nieuw soort plekken om te wonen en te werken. Om dit te bewerkstelligen is in deel 1 van de nieuwe Omgevingsvisie (november 2017) het doel opgenomen om de schil rondom de historische binnenstad **verder te verstedelijken en daarmee beter aan te laten sluiten op de historische binnenstad**. Gemeente Zwolle heeft de ambitie om 6000 woningen te bouwen in de komende 10 jaar, waarvan 3000 woningen in en rond de binnenstad (woonvisie 2017). Het toevoegen van een gemengd stedelijk programma op de locatie Weezenlanden-Noord draagt bij aan het realiseren van een grotere diversiteit aan woonmilieus in Zwolle.



Groter Centrumgebied

Aantrekkelijkere binnenstad

De beschikbare ruimte en de diversiteit aan programma van de historische binnenstad is nu te beperkt willen we het doel om de meest aantrekkelijke binnenstad van Noordoost Nederland handhaven. **Om het toenemende aantal bezoekers** te bedienen is er gekozen voor een groter centrumgebied met als doel om de stad aantrekkelijker te maken, de duur van het bezoek te verlengen en het aantal herhalingsbezoeken te

Datum

vergroten. Eén van de opgaves is om de verbindingen ruimtelijk en functioneel te versterken en op deze wijze **interessante plekken in de schil aan het beleavingsgebied van de binnenstad toe te voegen**. Met name de entreegebieden van de binnenstad lenen zich ervoor om de koppeling tussen binnenstad en schil te optimaliseren.

De westelijke entree, met een nieuwe verbinding tussen Katwolderplein en Rodetorenplein, is hier een goed voorbeeld van. Het Katwolderplein als nieuw bronpunt vormt een sterke aanvulling aan een nieuw, groter centrumgebied. **De Schuurmanstraat en omgeving heeft de potentie om een vergelijkbare entree te vormen.** Beide entree's dragen bij aan de opzet om een herkenbare ruimtelijk structuur te creëren die de voormalige loop van de Grote Aa volgt en als cultuurhistorische lijn de oriëntatie in de binnenstad vergroot. Deze ruimtelijke structuur biedt tevens de mogelijkheid om via de Schuurmansstraat de binnenstad en het stadspark Wezenlanden optimaal met elkaar te verbinden.



Loop voormalige Grote Aa vormt ruimtelijke structuur

Datum

Singel

Een kenmerk van de historische binnenstad van Zwolle is de gave singelstructuur, in 2013 opgenomen in de canon van de ruimtelijke ordening. In het ontwikkelingsprogramma 2020 is de historische stadswandeling uit de 19^e eeuw opnieuw geïntroduceerd, met als doel om de routing aan weerszijden van de singel te verbeteren. **De ambitie is om aan de oostzijde van de binnenstad de Stadswandeling op te waarderen en integraal onderdeel te maken van een nieuwe gastvrije entree van de binnenstad.**



Stadswandeling, Ontwikkelingsprogramma 2020

Mobiliteit

De herontwikkelingslocatie Weezenlanden-Noord bevindt zich op de grens van het gebied waar parkeren gereguleerd is. Dit betekent dat de locatie gesitueerd is in een zone waar de parkeerdruk hoog is. Ook vindt in de directe omgeving overloop plaats van parkeren vanuit het gereguleerde (vergunninghouders, betaald parkeren) naar het niet-gereguleerde gebied.

Datum



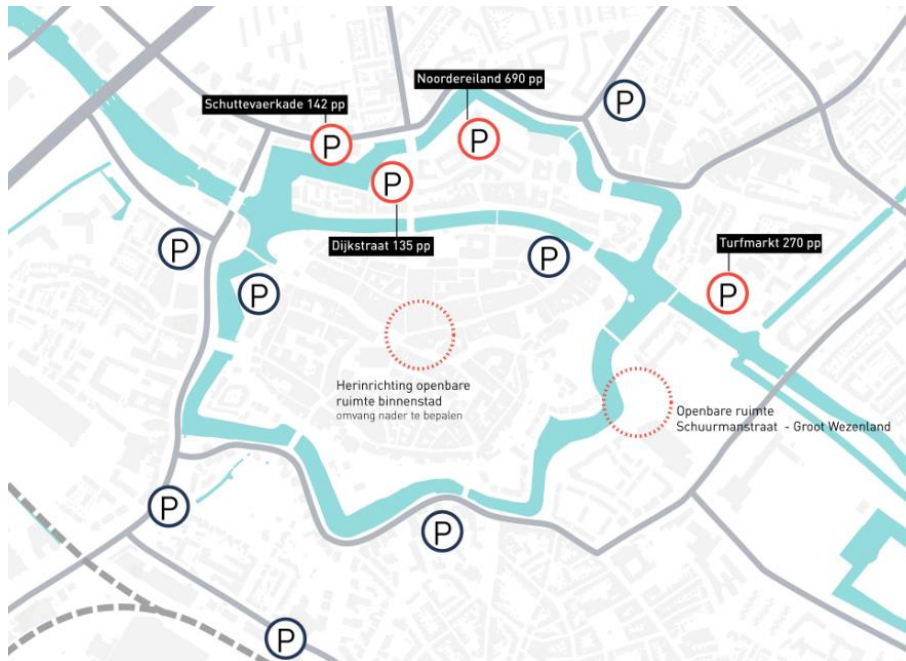
De verwachting is dat in de schil rondom de binnenstad / in en om het centrum stedelijk gebied de druk op parkeren in de komende jaren nog zal toenemen en dat er ook de nodige veranderingen in zullen plaatsvinden.

Een eerste argument voor deze verwachting is dat een belangrijk deel van de woningbouw opgave van Zwolle zal worden gerealiseerd in het binnenstedelijk gebied (historische binnenstad en schil). In deze zone is een verder proces van verstedelijking, transformatie en verdichting voorzien.

Een tweede argument is dat een aantal parkeeraccommodaties in beeld zijn als potentiële locaties voor herontwikkeling, als onderdeel van het proces van verstedelijking, verdichting en transformatie. Hiervoor worden onder andere het Noordereiland, de Schuttevaerkade en de Turfmarkt genoemd. Voor de parkeergarage Dijkstraat is dit al in gang gezet. Hier worden appartementen toegevoegd en de resterende parkeerplaatsen in de garage vormen niet langer onderdeel van het areaal openbaar parkeren. Of en wanneer herontwikkeling van andere accommodaties plaats gaat vinden is nog niet duidelijk. Wel is zeker dat herontwikkeling gepaard zal gaan met verlies van parkeercapaciteit. Bovendien zullen de nieuwe programma's op deze plekken ook een eigen vraag naar parkeren vergen.

Een derde gegeven is dat in de Strategische Agenda Binnenstad de ambitie is geformuleerd om de binnenstad verder autovrij te maken. Ook ten oosten van de binnenstad, in de omgeving Groot Weezenland, is de ambitie om de openbare ruimte kwalitatief te verbeteren, waarbij het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte zal verminderen.

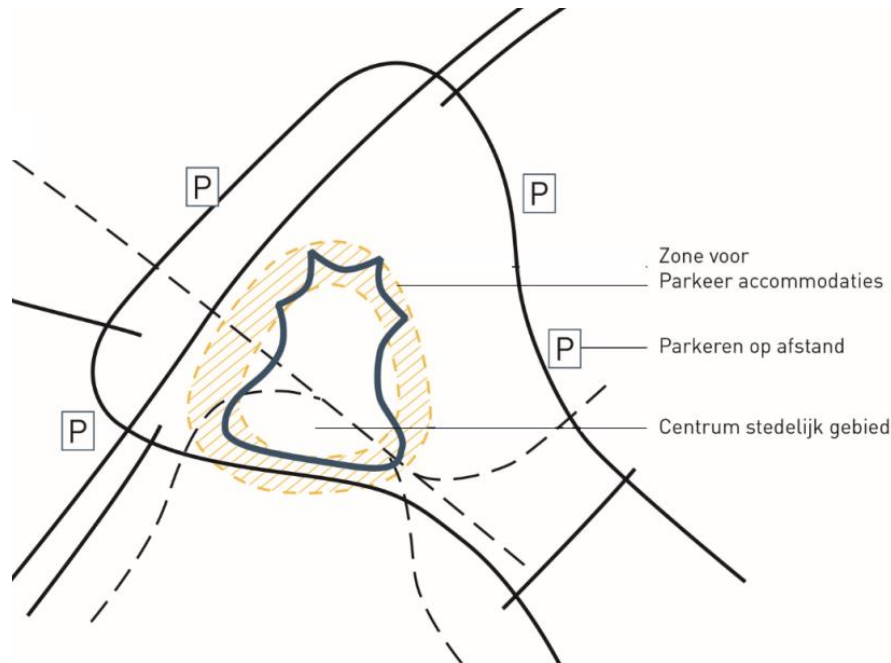
Datum



Een laatste reden voor toenemende parkeerdruk is dat uit de bezettingscijfers en de financiële gegevens blijkt dat de aantallen bezoekers van de parkeeraccommodaties in en om de binnenstad toenemen, na een periode van stabilisatie tijdens de jaren van economische crisis.

In de visie van de Gemeente Zwolle zal het centrumgebied zich de komende jaren uitbreiden. Naast de historische binnenstad zal ook het Spoorzone gebied onderdeel gaan vormen van dit grotere centrum stedelijk gebied. In de afgelopen 10 à 15 jaar is de historische binnenstad stap voor stap autoluw gemaakt, met parkeervoorzieningen langs de randen (deels binnen, deels buiten de gracht). Een logische consequentie van doorontwikkeling naar een groter centrum stedelijk gebied is een herschikking van de parkeervoorzieningen naar een zone langs de randen van dit gebied. Hierin kan worden meegenomen dat de parkeervoorzieningen optimaal gesitueerd zijn ten opzichte van het centrum stedelijk gebied en de hoofd infrastructuur. En ook dat de voorzieningen evenwichtig verdeeld zijn rondom het centrum stedelijk gebied. Dit is een essentieel onderdeel van de meerjarenagenda mobiliteit.

Datum



De consequenties van deze ontwikkelingen zijn dat ruimte in en om het centrum van het stedelijk gebied steeds kostbaarder wordt en de kwaliteit van de openbare ruimte steeds belangrijker. Vertaald naar parkeeroplossingen in deze zone betekent dit:

- een ontwikkeling van parkeren in de openbare ruimte en op maaiveld naar gebouwde voorzieningen; uitgangspunt is om het maaiveld zo veel mogelijk vrij te spelen van parkeren;
- toenemende noodzaak om de beschikbare parkeervoorzieningen zo efficiënt mogelijk te gebruiken (dubbelgebruik door meerdere doelgroepen); hierop wordt maximaal ingezet; de gemeente geeft de voorkeur aan modellen waarbij de parkeervoorziening voor het complex ook meerwaarde voor de stad heeft;
- optimale situering van parkeervoorzieningen ten opzichte van zowel de hoofdinfrastructuur als het centrum stedelijk gebied;
- duurzame en flexibele oplossingen die te zijner tijd transformeerbaar zijn.

2.2 Centrum-Oost

Late ontwikkeling

De zone tussen het Almelose kanaal en de Assendorperdijk is van nature een lage en natte zone die grotendeels pas in de 50-er jaren is ontwikkeld. De grote invloed van water is zichtbaar door de positie van het Almelose kanaal als unieke landschappelijke verbinding tussen de binnenstad met het omringende landschap. Ook de relatief late periode waarin het gebied is ontwikkeld als gevolg van de invloed van het water is terug te zien in de kenmerkende architectuurstijl van de 50er en 60er jaren die hier overwegend voor komt. Ondanks de centrale positie aan de rand van de binnenstad, ingeklemd tussen Wipstrik en Assendorp, ontbreekt een heldere ruimtelijke samenhang.

Datum



Foto: Wiecherlinck, Oversticht 1959, kenmerkende architectuurstijl uit 50 er jaren

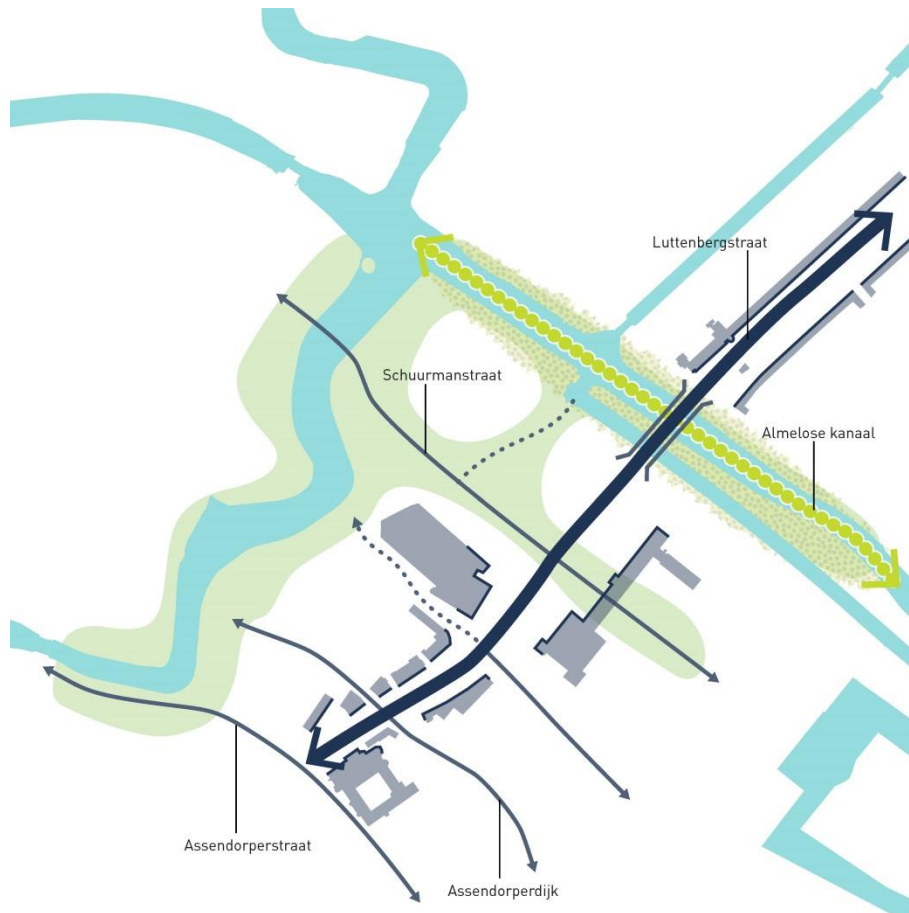
Het kanaal vormt een belangrijke ecologische verbinding door de stad. Grenzend aan Park de Wezenlanden vormt het een heldere ruimtelijke structuur die bijdraagt aan de beleving van het water dat zo kenmerkend is voor Zwolle. Met name de overgang naar de binnenstad (ter hoogte van de Buserstraat) is de relatie met het water zwak.

De locatie Weezenlanden-Noord draagt met de huidige ruimtelijke opzet niet bij aan een interessante beleving van het water. Ook het **contrast met de grotere gebouwen** van het provinciehuis en de rechtbank, als stedelijke functies, maakt de locatie Weezenlanden-Noord op zichzelf staand en mist een goede relatie met de omgeving. **De buitenruimte is niet aangesloten op het stedelijk netwerk en draagt weinig bij aan de verblijfskwaliteit van centrum oost.**

Ruimtelijke structuur

De Luttenbergstraat is onderdeel van de binnenring en functioneert op de schaal van de stad. Het vormt een overwegend breed profiel met wisselende rooilijnen, groenstructuren en hogere bebouwingsaccenten als Dominicanenklooster, appartementenblokken, rechtbank en provinciehuis. De route staat haaks op de landschappelijke lijnen die hier vanuit de ontstaansgeschiedenis van de stad aanwezig zijn, respectievelijk Assendorperstraat, Assendorperdijk, Schuurmanstraat en het Almelose kanaal. In het stedenbouwkundig plan voor het Wezenlandenterrein zijn deze lijnen opgenomen als dragers van de ruimtelijke structuur.

Datum



Dragers ruimtelijke structuur

Voor de ruimtelijke opbouw van Centrum-Oost is ingezet op deze ruimtelijke structuur. Twee van deze dragers, het Almelosekanaal en de Schuurmanstraat, onderscheiden zich echter ten opzichte van de andere lijnen omdat ze functioneren op een ander schaalniveau. De kruising tussen het Almelose kanaal (landschappelijke verbinding) en Luitenbergstraat (binnenring) vormt een richtingsverandering op het schaalniveau van de stad. De Schuurmanstraat wordt gezien als verbinding tussen de binnenring, stadspark en de historische binnenstad en vormt daarmee een entree van de historische binnenstad.

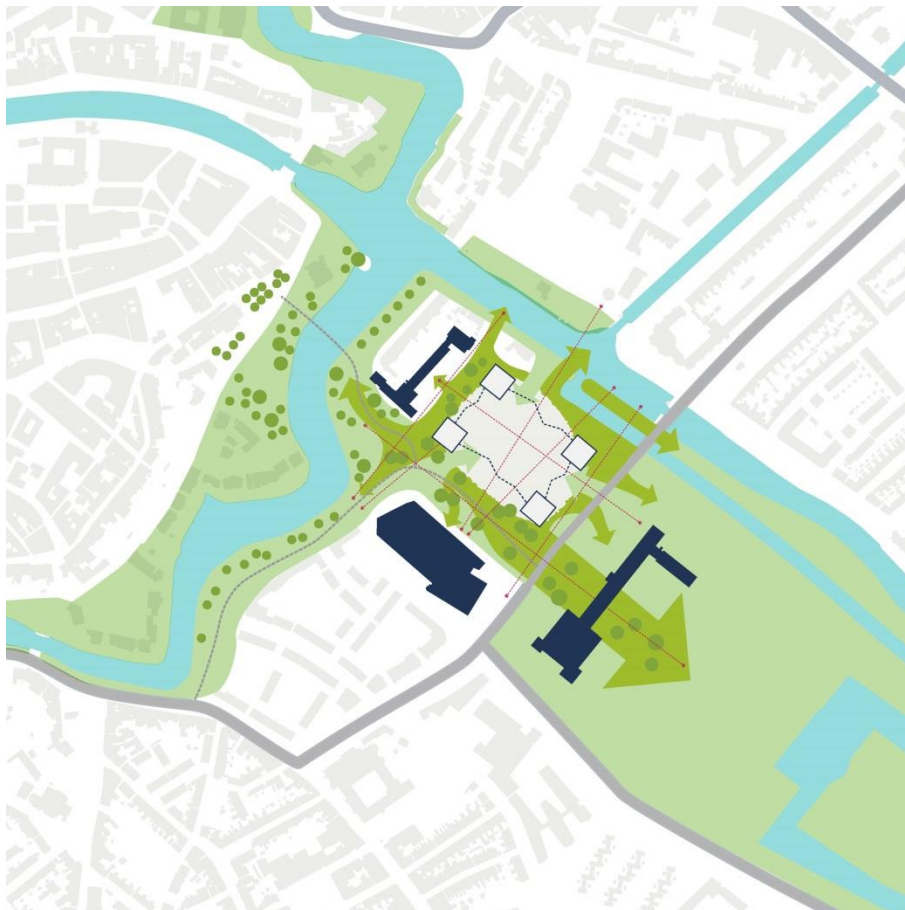
Weezenlanden-Noord

Een nieuwe stedenbouwkundige invulling van de locatie Weezenlanden-Noord biedt de kans om van een gesloten gebied, met **geen noemenswaardige verblijfskwaliteit** te transformeren naar een open, gemengd en verbonden groen stedelijke woonomgeving die bijdraagt aan de beleving van de binnenstad. Een ruimtelijke structuur die bijdraagt aan een sterkere samenhang met de directe omgeving maar tevens een markering van de entree van de binnenstad vormt en middels een stedenbouwkundig accent de verbinding op hoger schaalniveau met de omliggende wijken versterkt. Intensivering van het huidige programma draagt bij aan deze markering en positionering, **bovendien biedt het de ruimte om meer diversiteit en functiemenging te creëren.**

Datum

Gastvrije entree van de stad

De nieuwe ruimtelijke invullingen van het voormalig ziekenhuisterrein, de rechtbank, het Transitorium, en nu de locatie Weezenlanden-Noord en waarschijnlijk het opheffen van de busroute via de Schuurmanstraat vormen met elkaar een ingrijpende transformatie van de oostzijde van de schil. Er wordt dan ook ingezet op een opwaardering van Centrum-Oost tot een volwaardige en gastvrije entree die integraal onderdeel vormt van de lommerijke singelstructuur en door een continue en samenhangende inrichting van de openbare ruimte de koppeling maakt met het Almelose kanaal en Park de Weezenlanden. **Een uitnodigend en openbaar karakter van de buitenruimte die een versterking vormt van het huidige netwerk is dan ook randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de Weezenlanden-Noord locatie.**



*Een continue samenhangende inrichting van de openbare ruimte biedt kansen om de binnenstad, het Almelose Kanaal, de singelstructuur langs de stadsgracht en Park de Weezenlanden met elkaar te **verbinden***

Met de **keuze voor een intensiever programma** is het opnemen van een publieke parkeervoorzieningen voor bewoners en bezoekers gewenst. Hiermee kan het maaiveld vrij gespeeld worden van parkeren.

Datum

Dit geldt hetzelfde voor de inrichting van de Schuurmanstraat. De functie en positie vraagt om een nieuwe aantrekkelijke inrichting van de Schuurmanstraat als ontmoetingsplek met landmarkkwaliteit. Het is hierbij cruciaal dat een groot deel van de parkeerfunctie op maaiveld wordt verplaatst naar een gebouwde parkeervoorziening.



Referentie Mekelpark, Delft. Schuurmanstraat als ontmoetingsplek met landmark kwaliteit

Mobiliteit

In de directe omgeving van de locatie Weezenlanden-Noord spelen verschillende processen die te maken hebben met oplopende parkeerdruk. Dat heeft onder andere te maken met overloop van parkeren vanuit het gereguleerde gebied en met parkeerbehoefte van kantoren en instellingen rondom de locatie. Er is daarom behoefte aan parkeervoorzieningen ten behoeve van meerdere doelgroepen zoals bewoners en bezoekers van de herontwikkelingslocatie zelf, binnenstadsbewoners en bezoekers van kantoren en voorzieningen rondom de ontwikkellocatie (rechtbank, provinciehuis). Daarnaast is behoefte aan compensatie van parkeerplaatsen door herinrichting van openbare ruimte (binnenstad, singels) en door herontwikkeling van parkeeraccommodaties elders.

Datum



2.3 Weezenlanden-Noord

Identiteit

De identiteit van Weezenlanden-Noord wordt grotendeels bepaald door de positie en ontstaansgeschiedenis. De groene setting, positie aan de rand van de binnenstad en markering van de entree in het groter centrumgebied bieden alle condities om een nieuw en onderscheidend woonmilieu te creëren.

Functiemenging

Eén- en tweepersoonshuishoudens nemen de komende jaren een steeds prominentere plek in op de Zwolse woningmarkt. Maar ook de huidige vergrijzing stelt specifieke eisen aan de directe woonomgeving. Verbinding met vormen van vervoer, nabijheid van functies en de historische binnenstad verdienen een sterke voorkeur. Deze jongere en oudere doelgroepen hebben gemeen dat ze een hoge mate van vrijheid hebben en graag dingen buitenhuis doen. Wonen op loopafstand van voorzieningen, uitgaansgelegenheden, goede restaurants, en andere plekken om vrienden te ontmoeten vormt een grote meerwaarde. Vorming van stedelijke woonmilieus versterkt collectieve en openbare ruimte waarbij functies gedeeld worden.

Ook is er een vraag naar meer open werkmilieus, waar ruimte is voor ontmoeting en bedrijven en instanties zichtbaar zijn. Door onder andere een programmatische koppeling met omliggende publieke functies als rechtbank, provincie en eventueel middelbare school te maken ontstaat interactie tussen de diverse functies.

Datum

Funciemenging en een diverse doelgroep vormen kernbegrippen voor een nieuwe stedelijke woonomgeving in Weezenlanden-Noord. In de plint van de gebouwen wordt ruimte geboden aan vestiging van publieke functies op korte en/of langere termijn. De nadruk voor vestiging van plintfuncties ligt op de gevelwand aan de Schuurmanstraat. Het woonprogramma is gericht op een mix aan prijscategorieën van betaalbare huur tot dure koopwoningen. De woningen in de plint zijn met individuele entree's vanaf het maaiveld toegankelijk. Hiermee draagt de woonfunctie optimaal bij aan een aantrekkelijke en sociaal veilige openbare ruimte.



stedelijke woonmilieus versterkt collectieve en openbare ruimte

Fijnmazig netwerk openbare ruimte

De buitenruimte van Weezenlanden-Noord vormt een belangrijk instrument om de locatie optimaal aan te sluiten op de directe omgeving en daarmee de kwaliteiten van de omgeving te benutten voor een uiterst aantrekkelijk woon- en leefomgeving. Uitgangspunt is om de buitenruimte integraal onderdeel te laten vormen van de openbare ruimte van Centrum-Oost. Ook de zichtrelaties van, naar en door het gebied dragen bij aan het publieke karakter. Het is dan van belang dat een eventueel opgetild maaiveld ten behoeve van parkeren, een hoogteverschil van maximaal 1,5 meter heeft met ten opzichte van het omliggende maaiveld, zodat de zichtrelatie en de - zichtlijnen geborgd zijn. Een opgetild maaiveld kan tevens als meekoppelkans dienen voor waterveiligheid.

Datum

Mobiliteit

De consequenties van de ontwikkelingen zijn dat de ruimte in en om het centrum van de stad steeds kostbaarder en schaarser wordt en de kwaliteit van de openbare ruimte steeds belangrijker. Dit vertaalt zich naar de keuze voor **autoluwe (of soms autovrije) maaiveld inrichtingen** en collectieve parkeervoorzieningen voor binnenstad en schil.

Voor de herontwikkelinglocatie is straks de parkeervraag omvangrijk. Er is dan behoefte aan parkeervoorzieningen niet alleen voor bewoners en bezoekers van de locatie zelf maar ook voor bewoners en bezoekers van de binnenstad en van de kantoren en voorzieningen rondom de locatie (zoals rechtbank en provinciehuis). Daarnaast is behoefte aan compensatie van parkeerplaatsen door herinrichting van de openbare ruimte in het gebied (o.a. Schuurmanstraat, singels) en door herontwikkeling van parkeeraccommodaties elders. Deze omvangrijke parkeerbehoefte vraagt uiteindelijk om een nadere uitwerking in de vorm van een mobiliteitsvisie voor het centrumgebied (binnenstad en schil) en centrum oost.

De mobiliteitsvisie (meerjarenprogramma mobiliteit) dient nader ontwikkeld te worden en bevat tenminste de volgende ingrediënten:

- Dubbelgebruik van parkeervoorzieningen door meerdere doelgroepen (bewoners, bezoekers en gebruikers van het gebied en van de binnenstad).
- De mobiliteitswinst van een publieke parkeervoorziening als transferium waar uitwisseling van (deel/ huur) auto's en fietsen mogelijk is.
- **Optimale situering van parkeervoorzieningen ten opzichte van zowel de hoofdinfrastructuur als het centrum stedelijk gebied;**
- Duurzame en flexibele (gebouwde) oplossingen die te zijner tijd transformeerbaar zijn.

Datum

3. Globale Project-ontwikkel opgave stedenbouw, mobiliteit en parkeren

Ambities

- Vergroten centrumgebied
- Versterken entreefunctie
- Verbinding tussen Almelose kanaal als landschappelijke drager, singelstructuur en ruimtelijke verbinding tussen binnenstad en Park de Wezenlanden.
- Toevoeging multifunctionele parkstrook, gericht op ontmoeting, openbare ruimte die bijdraagt aan de functies rondom Schuurmanstraat (school, wonen, rechtbank, plintfuncties).
- Toevoeging plek aan het water (Almelose kanaal)
- (opgetild) maaiveld vrij van parkeren
- Samenhang inrichting openbare ruimte (inbreng gemeentegronden / vergroten ontwikkelgebied), maar ook maaiveld parkeren in omgeving opheffen.
- Weezenlanden-Noord is een klimaatbestendige buurt. De woningen en buitenruimte zijn waterrobuust en klimaatbestendig, waarbij extreem weer – hevige neerslag, droogte of hitte – nu en in de toekomst niet leidt tot overlast. Klimaatadaptatie in Weezenlanden-Noord is met bovenstaande ambitie een integraal onderdeel van de planvorming en bevindt zich op alle schaalniveaus van de wijk: van woning-, kavel-, buurt- tot wijkniveau.
- Alle gebouwen in Weezenlanden-Noord worden ten minste gerealiseerd als energie neutrale gebouwen, dit geldt voor zowel woningen als voorzieningen. In de wijk/buurt wordt geen aardgasinfrastructuur aangelegd.
De energie ten behoeve van het gebouwgebonden en gebruikersgebonden gebruik van iedere woning en voorziening wordt duurzaam opgewekt. Ervaring en onderzoek heeft aangetoond dat de doelstellingen haalbaar zijn, mits de principes van de trias energetica gehanteerd worden:
 - minimaliseer de energiebehoefte (isolatie);
 - wek de benodigde energie duurzaam op;
 - maak gebruik van zo efficiënt mogelijke systemen, bijvoorbeeld door middel van een warmtepomp, lage temperatuurverwarming, warmteterugwinning.Het is een uitdaging om dit ook bij hogere gebouwen toe te passen.

3.1 Sociaaleconomische taakstelling & bestemming gebouwen

Stedelijke context

- Stedelijk programma draagt bij aan verstedelijkingsopgave van Zwolle.
- Invulling draagt bij aan vergroting centrumgebied.
- Visie op parkeren oostzijde (binnen)stad (entreegebied)
- Ambities toekomstbestendigheid (energie/klimaat/ waterveiligheid/ mobiliteit/ leefbaarheid/ duurzame materialen)

Datum

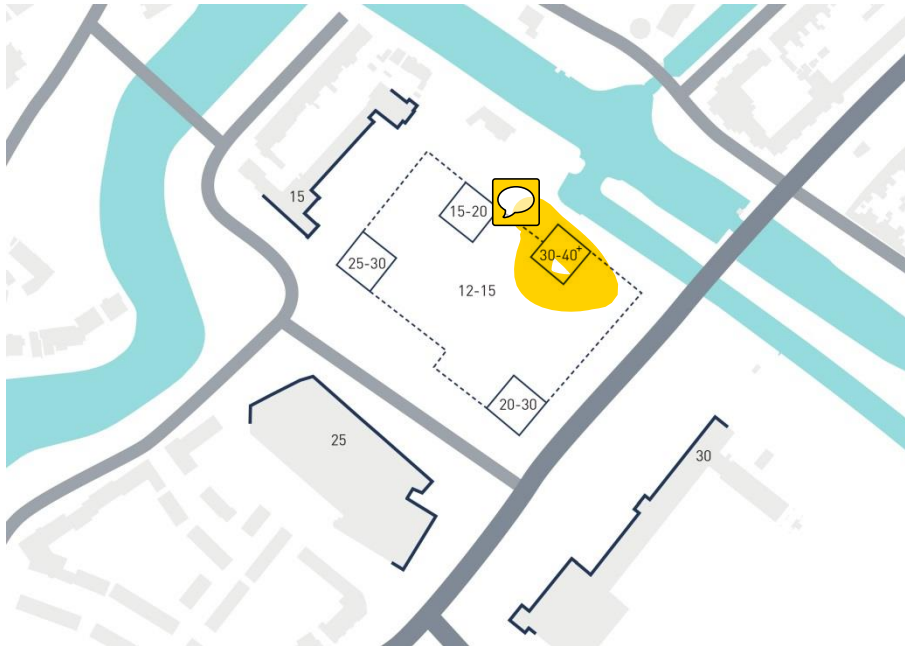
Programma

- Toekomstige buurt draagt bij aan de inclusieve en ongedeelde stad. Er is sprake van een mix aan functies (wonen en voorzieningen in de plint (bv. seats to meet, kleinschalige horeca,) en doelgroepen
- De locatie kan afhankelijk van het gekozen stedenbouwkundige model ca. 450 woningen opnemen.
- Uitgangspunt voor het programma is de lijn van de geldende woonvisie van de stad. Hier kan in het specifieke geval van worden afgeweken. WOB verzorgt minimaal 230 betaalbare huurwoningen. Het surplus wordt opgedeeld in de verhouding 30/40/30. Er wordt grotendeels ingezet op een mix van een koop in alle prijssegmenten en deels op beleggershuur woningen. Zo ontstaat dan uiteindelijk een gemengd gestapeld woonmilieu. Grondgebonden wonen wordt niet uitgesloten.
- Er is sprake van een mix aan doelgroepen, starters (waaronder young professionals), ouderen, gezinnen maar vooral voor 1 en 2-persoons huishoudens. In de opbouw van de wijk wordt rekening gehouden met de leefbaarheid voor de korte en lange termijn
- De parkeeroplossing is stedelijk, flexibel en uitwisselbaar.
- Woon- en leefklimaat is stedelijk in een groen-blauwe setting. De woningmarktanalyse geeft aan dat er behoefte is aan dit soort typologieën.

3.2 Stedenbouwkundige uitgangspunten**Programma**

- Uitgangspunt is een intensivering van het programma. Het programma kan tussen 300 en 600 woningen bevatten, afhankelijk van uitwerking van het stedenbouwkundig plan. **Het is reëel om te stellen dat om en nabij de 450 woningen in een prettig woon- en leefklimaat kunnen worden gebouwd.**

Datum

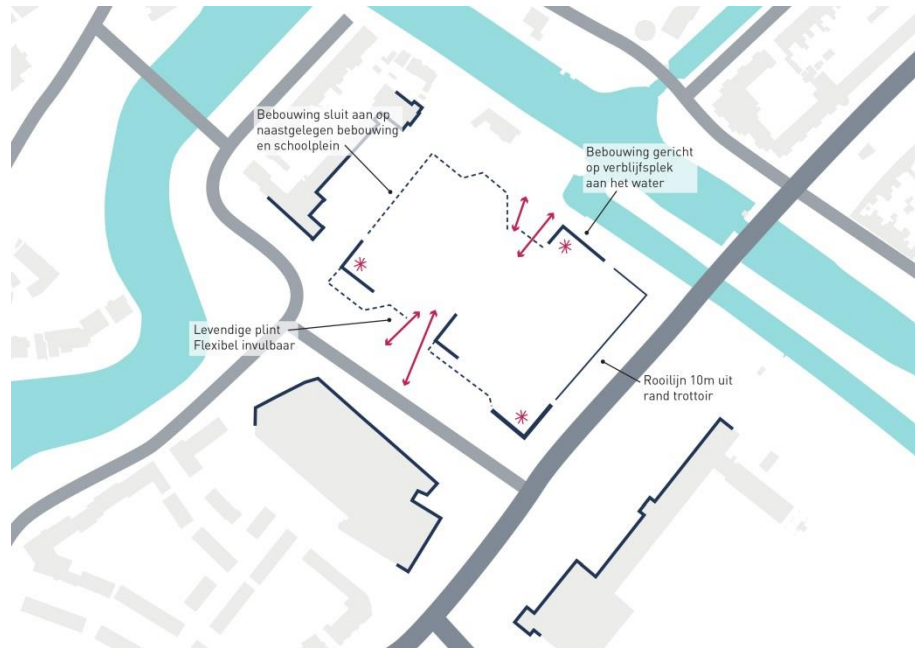


Maximale bouwhoogte

Volume/bouwhoogte

- Aansluiten op de korrelgrootte uit de omgeving. Dit betekent dat er aansluiting wordt gezocht bij de grotere korrel enerzijds aan de Schuurmanstraat/ Luttenbergstraat (rechtbank en provinciehuis) en de kleinschalige korrel aan de waterzijde
- In de basis sluit de hoogte van de bebouwing aan op de omgeving (ca. 12 tot 15 m);
- De nieuwbouw kent stedenbouwkundige accenten op de hoeken (max. rond de 30m) t.b.v. het markeren van de entree en/of het beëindigen van zichtlijnen (in hoogte en architectonische uitwerking);
- De nieuwbouw kent daarnaast een stedelijk accent (minimaal 40m), min of meer op de noordoostelijke hoek van de locatie, die de kruising van het Almelose kanaal met de binnenring accentueert. Het accent versterkt de verbinding van Weezenlanden-Noord met de omliggende wijken, rechtbank en provinciehuis.

Datum



Oriëntatie en rooilijn

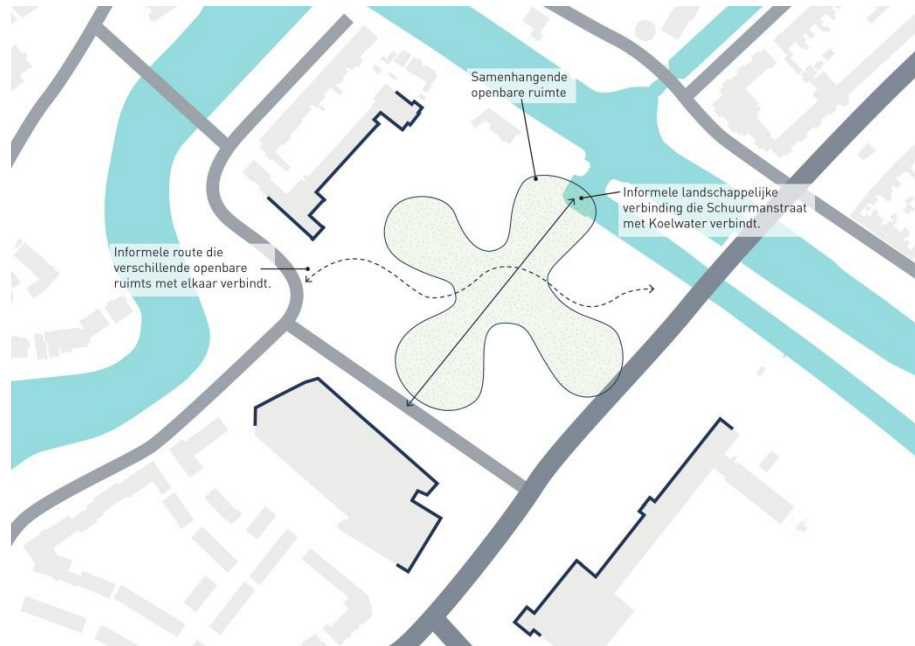
Rooilijnen

- Rooilijn Luttenbergstraat circa 10m uit het trottoir, buiten de kroonprojectie van de bestaande bomenrij;
- Rooilijn bij koelwaterkanaal: de nieuwe bebouwing zoekt relatie met het water en zoekt aansluiting bij de bestaande bebouwingsstructuur, belangrijk is dat de beleving van de waterzijde beter wordt;
- Rooilijn Schuurmanstraat: Op de hoek volgt de rooilijn het profiel van de Schuurmanstraat en richting de singel ontstaat een verspringende rooilijn.

Aansluiting bebouwing op openbare ruimte

- Bebouwing in het gebied is alzijdig;
- De aansluiting van gebouwen op de openbare ruimte wordt zoveel mogelijk vormgegeven door woon/verblijfsfuncties met entree's aan het openbaar gebied. De plint moet bijdragen aan de leefbaarheid.
- De plinten grenzend aan de belangrijkste openbare ruimtes zoals zijde van de Schuurmanstraat, de Luttenbergstraat en waar mogelijk ook aan de waterzijde, dienen flexibel te worden ontwikkeld zodat er ook andere functies kunnen worden toegevoegd. Daarmee heeft ca. een derde van de plinten een minimale verdiepingshoogte van 5m t.b.v. een flexibele invulling.

Datum



Onderdeel fijnmazig netwerk openbare ruimte

Route/ruimtelijke relatie

- Door het gebied gaat een samenhangende openbare ruimte met een hoge verblijfskwaliteit die op meerdere plekken aansluiting heeft met de omliggende openbare ruimte.
- Zichtlijnen versterken de ruimtelijke relatie en dragen bij aan het openbare karakter van de buitenruimte.
- Het gebied (op Luttenbergstraat na) wordt **autoluw** ingericht

Groen / bomen

- De bestaande bomen dragen bij aan de landschappelijke kwaliteiten van het gebied. Waar mogelijk dienen deze gehandhaafd te worden.
- **Wanneer bomen niet gehandhaafd kunnen blijven dan dient de compensatie voornamelijk kwalitatief van aard te zijn. Er wordt niet alleen naar de bomen op de ontwikkellocatie gekeken maar naar het geheel incl. het omliggende gebied.**

Datum

3.3 Uitgangspunten mobiliteit, verkeer / parkeren

Parkeren, parkeernorm

- In Zwolle geldt het Protocol Parkeren als toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen. Concreet voor deze locatie (schil centrum/ sterk stedelijk/1500 m van het station) betekent dit een gemiddelde parkeernorm van 1,3 pp per woning. Voor sommige doelgroepen is de norm lager (etagewoningen goedkoop) en andere hoger (koop en dure huur). Omdat het aantal en de verdeling van de woningtypen/doelgroepen nog in ontwikkeling is, wordt nu de gemiddelde norm van 1,3 pp incl. 0,3 pp voor bezoekers gehanteerd. Er zal maatwerk worden geleverd.
- Een parkeeroplossing / -inpassing die past bij de bovenstaande visie is onderdeel van de opgave voor herontwikkeling. Bij voorkeur wordt een gecombineerde voorziening gerealiseerd die zowel het eigen programma bedient als dat hij meerwaarde voor de directe omgeving en voor het centrumstedelijk gebied heeft. Gedacht moet worden in een bandbreedte van 115 tot 200 parkeerplaatsen. In ieder geval compenseert deze parkeervoorziening de 115 openbare parkeerplaatsen die verdwijnen uit de omliggende straten (Schuurmansstraat, Wiegerlinckstraat en Buserstraat). De helft hiervan (58 pp) kan worden beschouwd als bijdrage aan het bezoekersparkeren voor de woningen. **De ontsluiting van de beoogde parkeervoorziening vindt plaats vanaf de Schuurmanstraat.**

Fietsparkeren

- Ook het fietsparkeren is een essentieel onderdeel in de planontwikkeling. Er dient voldoende ruimte gecreëerd te worden voor het fietsparkeren zodat er een leefbare situatie ontstaat voor de lange termijn. Inpandig en direct gekoppeld aan entree's van de gebouwen heeft de voorkeur.
- Bij verdere planuitwerking nader onderzoeken of een centrale fietsparkeeroplossing t.b.v. bewoners van de binnenstad (auto-fiets transferium) gefaciliteerd kan worden.

3.4 Uitgangspunten milieu

- Rekening moet worden gehouden met hogere grenswaarden ingevolge verkeerslawaaï op de Luttenbergstraat. Aan de wettelijke voorwaarden voor het verlenen van hogere grenswaarden (i.c. de maximale ontheffingswaarden van 63 dB niet worden overschreden) moet worden voldaan;
- Indien de nieuwe bebouwing dicht bij de weg komt is de waarde uit het gebiedsgericht milieubeleid van toepassing en gelden strengere normen;
- Bij de planuitvoering moet dan ten minste bij iedere geluidsbelaste woning een geluidsluwe gevel worden gerealiseerd;
- Het verdient aanbeveling om ten behoeve van de kwaliteit van de leefomgeving piekgeluiden ten gevolge van het dichtslaan van portieren van geparkeerde auto's zoveel mogelijk te reduceren door middel van maatregelen met betrekking tot de inrichting van de buitenruimte (bijvoorbeeld het overdekt aanleggen van de parkeerplaatsen).

Datum

3.5 Uitgangspunten toekomstbestendigheid

De locatie wordt klimaatadaptief en waterrobuust ontwikkeld, dit komt tot uiting in de volgende randvoorwaarden op de locatie zelf. Daarnaast is de locatie onderdeel van het watersysteem en het groen-blauwe netwerk.

Wateroverlast, hittestress en beperken gevolgen van overstromingen (Waterveiligheid regionaal watersysteem)

Voor het stedenbouwkundig plan worden klimaatstresstesten uitgevoerd (Handreiking Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie) voor wateroverlast, hitte, droogte en gevolgen van overstromingen.

Wateroverlast

- In het plangebied is het wenselijk een bui van 60 mm/uur ($T = 100$) op te kunnen vangen/borgen (zonder schade aan gebouwen/ auto's). Er is ruimte voor tijdelijk bergen bij piekbuien in/op de gebouwen en de openbare ruimte. Het bergingscapaciteit is hierbij ten minste 60mm per vierkante meter van het gehele gebied (verharding, bebouwd oppervlak en groen/water). Bij hevige buien (extreme piekbelasting) kan het regenwater meer dan 60 mm/uur worden afgevoerd naar Park de Wezenlanden via Schuurmanstraat - Luttenbergstraat - Wethouder Alferinkweg.
- Het hemelwater mag niet geloosd worden op het riool en dient te infiltreren in de ondergrond. Hiervoor moeten er infiltratievoorzieningen aangelegd worden.
- Er dient rekening te worden gehouden met fluctuerende grondwaterpeilen. Het bebouwde gebied van Weezenlanden-Noord valt in peilgebied 480 Sallandse Weteringen/Zandwetering en heeft een zomer- en winterpeil van 0,2 m – NAP. Het Almelose Kanaal en de Stadsgrachten vallen in peilgebied 948 Zwarte Water/ Soestwetering-benedenloop en hebben een zomerpeil van 0,4 m – NAP en een winterpeil van 0,2 – NAP. Dit zijn theoretische streefpeilen. In praktijk volgt het grondwater het peil van de Weteringen. Kelders, verdiept parkeren, souterrains dienen waterdicht te worden gebouwd tot ..NAP+ (vloerpeil of maaiveld).
- Wens: Waterneutraal bouwen (met behoud van de bergingscapaciteit).
- Vitale infrastructuur zoals elektriciteit, communicatie, vuilwaterriolering enz. worden waterdicht uitgevoerd tot een peil van minimaal 2,60NAP+.

Hittestress

- Bestaande situatie is minimaal uitgangspunt (hittestresskaart).
- Om hittestress tegen te gaan worden verschillende maatregelen genomen: een groen maaiveld met weinig verharding en grote bestaande en nieuwe bomen zorgen voor veel schaduw en verkoeling; gebouwen hebben een thermisch goed isolerende gevels en zonwering. Nieuwe gebouwen ook voor schaduw gebruiken.
- Gebouwen worden zo vormgegeven dat in warme perioden en hittegolven het binnenklimaat relatief koel blijft (geen zoninval). (we gaan van circa 15 dagen per jaar 2018 > 25 graden naar circa 35 dagen in 2050).

Waterveiligheid

Kans: Parkeervoorziening draagt mogelijk bij aan kadeversterking.

Datum

- De dijk langs het Almelose kanaal is een (secundaire) waterkering (huidige ligging is op +2.00 NAP). Door klimaatverandering worden de maatgevende waterstanden in de toekomst hoger. Daarom dient er ruimte te zijn om een hogere waterkerende lijn te kunnen realiseren. In het plan dient een waterkerende lijn (constructief als kering) te kunnen worden gerealiseerd van +2,65 meter NAP. NB. dit hoeft niet per definitie de huidige kering te zijn volgens de legger. Het gaat erom dat ergens een sluitende lijn van +2,65 m wordt gerealiseerd.
- Op de waterkering (waterstaatswerk en/of beschermingszone?) is bebouwing geprojecteerd: de bebouwing wordt daarmee onderdeel van de waterkering en constructief als zodanig te worden uitgevoerd (uitgaande van toekomstige MHW).

Energie

- De locatie wordt aardgasloos (fossielvrij).
- Er wordt gestreefd dat Nul op de Meter (NOM) (minimaal energie neutraal).

Voor de locatie is door WOB, provincie Overijssel en gemeente Zwolle een verkenning uitgevoerd naar verduurzaming van de energievraag. De belangrijkste punten uit deze verkenning:

- Er wordt optimaal op de zon verkaveld/ontworpen (houdt rekening met schaduwwerking op PV(T)-systemen).
- Parkeerplaatsen voorbereid op Smart Grid voor elektrisch laden/buffering
- De dakconstructie is sterk genoeg om geïntegreerde duurzame energiesystemen (bv zonnepanelen/-boilers) te kunnen dragen.
- De gebouwen worden compact gebouwd met een goede thermische schil
- Het streven is meervoudig ruimtegebruik in relatie met bv klimaatadaptief bouwen (dakterras, daktuinen etc.) en maximalisatie van de mogelijk te treffen maatregelen (PV-panelen, postcoderoos, etc.).
- Er wordt gebruik gemaakt van hernieuwbare energie