

Memo

Aan De Gemeenteraad

Van Wethouder Ed Anker

Datum 24 oktober 2018

Onderwerp Strategische agenda gebiedsontwikkeling
Spoorzone/Hanzeland

Tijdens de informatieronde op 8 oktober 2018 heb ik toegezegd met een procesbrief te komen waarin onder andere aandacht wordt besteed aan de fasering/prioritering, de momenten waarop de raad aan zet is en de manier waarop inwoners, ondernemers en andere stakeholders worden betrokken. Hierbij zal ook aandacht worden besteed aan het mobiliteitsvraagstuk.

Met deze memo informeer ik u over genoemde onderwerpen.

Fasering/prioritering

Spoorzone/Hanzeland als gebied is te groot, en de opgave per deelgebied te divers om voor het gehele gebied één strategie te hanteren. Daarom wordt gewerkt met deelgebieden. Op dat niveau kan het gesprek tussen de gemeente, de omwonenden en de partners in de ontwikkeling en transformatie op een goede manier worden gevoerd. De strategische agenda beschrijft per deelgebied de identiteit, de ingrepen op korte en langere termijn, het programma en de strategie.

Bij de fasering en prioritering spelen de volgende overwegingen een rol:

1. In welke mate geven bepaalde ontwikkelingen een impuls aan de gebiedstransformatie? (vliegwielen)
2. Aan welke functies is op korte termijn behoefte en in welk deelgebied?
3. Waar zit de energie?
4. Waar zitten de lastigste vraagstukken, bijvoorbeeld als het gaat om omgevingsacceptatie of beweging van gebouweigenaren?
5. Welke ontwikkelingen vragen om significante investeringen door de overheid in bijvoorbeeld verbindingen?
6. Zijn er ontwikkelingen die zo interessant zijn dat ze financieel kunnen bijdragen aan de kosten die de overheid moet maken in organisatie, infrastructuur en/of de openbare ruimte?

Aan de hand van deze overwegingen, de concrete initiatieven die op dit moment aan de orde zijn en actuele marktontwikkelingen hebben wij in de beslisnota voorgesteld de prioriteit te leggen bij de gebieden Lurelui, District Z, Innovatiekwartier en Hanze Oost (met name Hanzebadlocatie).

Betrokkenheid raad

Met deze strategische agenda stelt de raad de kaders vast voor de doorontwikkeling van dit gebied en voor de uitwerking in deelgebieden. De agenda is geschreven op het niveau van ambities en doelstellingen. Dit betekent ook dat veel van de uitwerking en de precieze beantwoording van vragen in vervolgprocessen aan bod komen. Om tot deze keuze te komen wil de gemeente samen optrekken met stakeholders in het gebied en met de Zwolse bevolking. De gemeente wil niet zelf voorschrijven wat er moet

Datum

24 oktober 2018

gebeuren, maar samen met de omgeving bekijken hoe meerwaarde gecreëerd kan worden voor alle stakeholders. Hiervoor worden de volgende principes gehanteerd:

1. NU: Strategische agenda voor gehele gebied

Vanuit een visie en met een integrale benadering geeft de gemeente richting aan de ontwikkeling van de gebiedsontwikkeling van de Spoorzone. Dit product ligt nu voor.

2. STRAKS: Nota's van Uitgangspunten deelgebieden

Vanuit de strategische agenda volgt de preciezere uitwerking van de verschillende deelgebieden. Samen met stakeholders zal de gemeente deze nota's van uitgangspunten opstellen en worden de details in de deelgebieden verder uitgewerkt en vastgelegd. De methode van totstandkoming van deze NvU's verschilt per gebied. Voor sommige gebieden pakt de gemeente de regie, terwijl voor andere gebieden een grotere rol voor de markt voor de hand ligt. In de NvU's worden altijd de bewoners en ondernemers van Zwolle meegenomen.

3. DAARNA: Stedenbouwkundig plan per deelgebied

Nadat de uitgangspunten per deelgebied zijn vastgelegd start de fase van stedenbouwkundig ontwerp. Doelstellingen en uitgangspunten worden vertaald in ontwerpen en projecten. Ook in deze fase hangt de precieze taakverdeling, het proces en de rol van partijen af van de specifieke situatie in het deelgebied, maar in deze fase spelen de private eigenaren in het gebied een belangrijke rol.

Zowel de Nota's van Uitgangspunten als de stedenbouwkundige plannen worden ter besluitvorming aan de raad voorgelegd.

Planologisch kader

Het bestaande bestemmingsplan voor de Spoorzone/Hanzeland is gericht op doorexplotatie en beheer en biedt daarmee niet voldoende ruimte voor veel van de ontwikkelingen die in deze agenda worden voorgesteld.

Binnen het bestaande bestemmingsplan is wel ruimte voor het verleiden van eigenaren om hun bestaande bezit te transformeren en te verbeteren. Ook is er ruimte voor flexibiliteit binnen de bestaande planologische kaders.

Tegelijk zal gewerkt moeten worden aan een nieuw planologisch kader. Daarvoor biedt de nieuwe Omgevingswet ruimte en zullen besluiten door de gemeenteraad moeten worden genomen.

Financieel kader

In de beslisnota voor de raad hebben wij indicatief de hoogte aangegeven van de uit de strategische agenda voortvloeiende investeringen in de openbare ruimte en de aanleg van nieuwe verbindingen. Voor de komende 5 tot 10 jaar worden de noodzakelijke en de wenselijke investeringen globaal geraamd op in totaal circa € 55 miljoen. Een beperkt deel van deze kosten is te verhalen op de initiatiefnemers/eigenaren van de gebouwde en te bouwen omgeving. Daarbij wordt gebruik gemaakt van anterieure-, exploitatie- en posterieure overeenkomsten. Verder loopt momenteel een verkenning naar de mogelijkheden van een revolverend gebiedsfonds en/of alternatieve

Datum

24 oktober 2018

financieringsmodellen. Ook gaan wij in overleg met medeoverheden over hun mogelijke bijdragen aan genoemde investeringen.

Betrokkenheid inwoners, ondernemers en andere stakeholders

Deze agenda gaat voor veel mensen pas leven bij de uitwerking. Dan worden de ambities concreet. Daarom vindt de uitwerking ervan plaats met meer partijen en in deelgebieden. Deze agenda is bedoeld als startpunt voor het gesprek met de omgeving (inclusief omliggende wijken). Bij de uitwerking van de deelgebieden willen we (toekomstige) bewoners, ondernemers, werkers, studenten en andere belanghebbenden actief betrekken. Zo is het ook afgesproken bij de vaststelling van het Kwaliteitsboek Spoorzone.

Bewoners van omliggende wijken (Veerallee en Assendorp) zijn nu al actief betrokken en deze betrokkenheid wordt bij de verdere uitwerking gecontinueerd dan wel geïntensiveerd. Dit geldt ook voor organisaties/instellingen die op stedelijk niveau actief zijn en die hun ambities in Spoorzone/Hanzeland willen realiseren.

Mobiliteitsvraagstuk

De doorontwikkeling van het gebied heeft betrekking op meerdere schaalniveaus: (inter)nationaal, regionaal en stedelijk. Er is sprake van een gebied met een aantrekkelijk vestigingsklimaat dat goed toegankelijk en bereikbaar moet zijn voor alle modaliteiten. Samen met omwonenden, ondernemers en andere belanghebbenden onderzoeken wij de mogelijkheden in Spoorzone/Hanzeland voor alle vervoersmodaliteiten.

Naast een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van het gebied is één van onze uitgangspunten ook dat het parkeervraagstuk slim wordt opgelost op gebiedsniveau. Daarbij is er oog voor zowel de belangen van huidige en toekomstige bewoners, OV-gebruikers, woon-werkverkeer en kort parkerende zakelijke bezoekers. Gestreefd wordt naar maximale uitwisseling van parkeervoorzieningen, zowel publiek als privaat. Het gebruik van innovatieve technieken zoals slimme slagbomen wordt gestimuleerd om uitwisseling van gebruik mogelijk te maken.

Om ruimtelijke ontwikkelingen op gang te brengen zijn er nieuwe parkeervoorzieningen nodig, passend binnen de centrum stedelijke parkeernorm en vooruitlopend op de te verwachten groei. Het gaat om duurzame oplossingen. Dit kan in de vorm van tijdelijke voorzieningen, die plaats kunnen maken voor een andere functie als de parkeerbehoefte daalt. Het kan ook gaan op flexibele of adaptieve oplossingen die gemakkelijk getransformeerd kunnen worden naar een andere functie.

De ontwikkeling van Hanzeland vindt plaats in een context van tal van trends en ontwikkelingen. Sommige daarvan lijken zich de komende jaren door te zetten, zoals doorgaande verstedelijking en vergrijzing. Ook de groei van de mobiliteit van zowel openbaar vervoer, fietsverkeer als autoverkeer zet nog steeds door. Andere ontwikkelingen zijn minder eenduidig. Er zijn tal van ontwikkelingen in de technologie, ICT en data (Smart Mobility) en de deeleconomie, waarvan lastig te voorspellen is welke impact ze zullen hebben op het stedelijk leven en op de mobiliteit.

Datum

24 oktober 2018

Inzet is om bij de uitwerking van de mobiliteitsvisie voor Hanzeland organisch in te spelen op de plekken en de momenten waar de energie zit. Dit betekent: aansluiting zoeken bij initiatieven in en om het gebied, in samenhang met stedenbouwkundige ontwikkelingen en in afstemming met bewoners en andere stakeholders. Publieke en private partijen werken daarin samen met op verschillende manieren en in verschillende vormen. Bovendien zal zoveel mogelijk werk met werk moeten worden gemaakt. De mobiliteitsvisie wordt uitgewerkt in een uitvoeringsagenda. Een eerste opzet voor een uitvoeringsagenda met acties is opgenomen in de mobiliteitsvisie.

In lijn met het door de raad vastgestelde Ontwikkelperspectief voor het Stationsgebied hebben wij in de strategische agenda ook nader onderzoek aangekondigd naar nieuwe verbindingen. Het verder doorontwikkelen van 'Zwolle fietsstad' is gewenst om het fietsnetwerk nog steviger te verankeren in de Spoorzone/Hanzeland. Opgaven zijn onder meer:

- het doortrekken van de fietsverbinding vanaf Stadshagen over het spoor naar het station richting Zwolle-zuid;
- het verbeteren van de fietsroute Van Karnebeek tunnel – Zwolle-zuid.