

Bundel van de Raadsplein Info/debat TaKzaal van 13 maart 2017

Agenda documenten

Korte terugblik Raadsplein info debat Takzaal 13 maart 2017

- 1.a Opening en mededelingen (20.30 – 20.35 uur)
- 1.b Vaststelling van de agenda
- 2 Debatronde
- 3 Gebiedsontwikkeling Spoorzone/Hanzeland

*In 2015 is een strategie bepaald voor de gebiedsontwikkeling in de Spoorzone. Het nu voorliggende procesplan is een uitwerking en een actualisatie van deze ontwikkelstrategie. Er is een nauwe samenhang tussen de ontwikkeling van de OV-knoop en het gebied er omheen. De ontwikkeling van het station en die van het gebied dienen in gelijke tred te worden aangepakt en uitgevoerd. Daarnaast heeft de gebiedsontwikkeling een directe relatie met de binnenstad. De visie op de ontwikkeling van zowel Spoorzone/Hanzeland als de binnenstad vormen een belangrijk onderdeel van de Omgevingsvisie. Het procesplan beschrijft stappen om bij de ontwikkeling van het gebied Spoorzone/Hanzeland optimaal te profiteren van de investeringen in de OV-knoop. Kenmerk van de aanpak is het voortdurend inspelen op ideeën en plannen voor het gebied. Deze bottom up ontwikkelingen vragen om een visie en om regie. Dit jaar zullen een aantal ontwikkelingen elkaar raken en dat vraagt om daadwerkelijke actie van de gemeente en de projectorganisatie. Het gaat om het verbinden van strategie en de lange termijn met experimenten op de korte termijn. Hiervoor is er een aanvullend budget nodig van in totaal € 1,5 mln. Dit kan worden gedekt uit het in september 2013 bij het investeringsbesluit beschikbaar gestelde budget. Tijdens raadsinformatiebijeenkomsten op 14 november 2016 en 24 januari 2017 is de raad bijgepraat over de ontwikkeling Spoorzone/Hanzeland. Samengevat wordt voorgesteld kennis te nemen van het procesplan en het benodigde krediet van € 1,5 mln. beschikbaar te stellen.
Voor technische en feitelijke vragen: Lisa de Groot (2454) PE.de.Groot@zwolle.nl*

Beslisnota Gebiedsontwikkeling Spoorzone-Hanzeland

Procesplan gebiedsontwikkeling Spoorzone/Hanzeland

Eindverslag reflectie O-team Spoorzone Zwolle d.d. 25 oktober 2016

- 4 Sluiting (22.00 uur)

Raadsplein Info/debat TaKzaal

Vergadering d.d.	13 maart 2017
Locatie	Thomas a Kempiszaal
Aanvang	20.30
Eindtijd	22.00
Voorzitter	Dhr. H. Wijnen

- 1.a. Opening en mededelingen (20.30 – 20.35 uur)
De voorzitter opent de vergadering om 20.50 uur.

- 1.b. Vaststelling van de agenda
De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Debatronde

3. Gebiedsontwikkeling Spoorzone/Hanzeland (20.35 – 22.00 uur)

In 2015 is een strategie bepaald voor de gebiedsontwikkeling in de Spoorzone. Het te bespreken procesplan is een uitwerking en een actualisatie van deze ontwikkelstrategie. Er is een nauwe samenhang tussen de ontwikkeling van de OV-knoop en het gebied er omheen. Het procesplan beschrijft stappen om bij de ontwikkeling van het gebied Spoorzone/Hanzeland optimaal te profiteren van de investeringen in de OV-knoop. Dit jaar zullen een aantal ontwikkelingen elkaar raken en dat vraagt om daadwerkelijke actie van de gemeente en de projectorganisatie. Hiervoor is er een aanvullend budget nodig. Enkele fracties vinden de nota vaag en abstract. Het bedrag vinden zij te hoog en het is onduidelijk waar het aan besteed wordt. Een grote meerderheid kan zich echter wel vinden in het voorstel. Er wordt ingezoomd op een aantal aspecten en er worden suggesties voor verbetering gedaan. Vrijwel alle fracties noemen bereikbaarheid als belangrijk thema. Aan alle modaliteiten moet worden gedacht en deze moeten goed op elkaar worden afgestemd. Een zorgpunt is daarbij de autobereikbaarheid en het parkeren. Er wordt gepleit voor een goede P en R-functie. Fracties zijn blij dat de realisatie van de passerelle in de plannen naar voren is gehaald. Het moet een volwaardige interwijkverbinding worden, het liefst ook voor fietsverkeer. Er wordt ook aandacht gevraagd voor de noordzijde. Bij voorkeur zou daar net als in Hanzeland ook een soort "Vrienden van ..." moeten komen, die aan de slag gaan met initiatieven van bewoners en bedrijven. Voor een goede verbinding en samenhang met de binnenstad is het belangrijk veel aandacht te besteden aan het tussengebied (Stationsstraat e.o.). Verder wordt er gepleit voor bijzondere ontwerp kwaliteit en hoogwaardige architectuur. In zijn reactie op het debat zegt wethouder Anker dat geen enkele fractie twijfelt aan het belang van het project. Er zijn veel kansen en het gebied heeft een enorme potentie. In vergelijking met vroeger (Jo Coenen) wordt er anders met gebiedsontwikkeling omgegaan. Bij deze andere manier van ontwikkelen zijn we blij met de adviezen van het O-team. Door het realiseren van verschillende functies in het gebied zoals wonen, cultuur en horeca ontstaat er meer levendigheid. Over het pleidooi voor meer groen in het projectgebied zegt wethouder Anker dat in het kwaliteitsboek hier veel aandacht voor is. Meer groen past ook in de klimaatdoelstellingen. De vrienden van Hanzeland zijn bezig met het maken van een gebiedsvisie. Binnenkort zal de raad worden geïnformeerd over het ontwikkelperspectief en daarbij zal ook een actualisatie van het investeringsbudget plaatsvinden. Aan het eind van de bespreking is de conclusie dat het voorstel geagendeerd kan worden voor de besluitvormingsronde op 3 april aanstaande.

4. Sluiting (22.00 uur)
De voorzitter sluit de vergadering om 22.15 uur.

Raadsplein Info/debat TaKzaal

Datum 13 maart 2017

onderwerp Gebiedsontwikkeling Spoorzone/Hanzeland
portefeuillehouder Ed Anker
informant Groot, Lisa de (2454)
afdeling Human Resources

Voorgesteld besluit raad

1. Kennis te nemen van het procesplan voor de gebiedsontwikkeling van Spoorzone/Hanzeland;
2. Een krediet van € 1,5 miljoen beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het procesplan en dit krediet te dekken uit de beschikbare budgetruimte voor de Spoorzone (Investeringsbesluit 2013).

Beslisnota voor de raad

Datum 23 januari 2017

Openbaar

Onderwerp Gebiedsontwikkeling Spoorzone/Hanzeland
Versienummer

Portefeuillehouder Ed Anker
Informant Lisa de Groot
Eenheid/Afdeling Advies en Faciliteiten / AFHM
Telefoon (038) 498 2454
Email PE.de.Groot@zwolle.nl

Bijlagen

01 Procesplan gebiedsontwikkeling Spoorzone/Hanzeland
02 Eindverslag reflectie O-team Spoorzone Zwolle d.d. 25 oktober 2016

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

1. Kennis te nemen van het procesplan voor de gebiedsontwikkeling van Spoorzone/Hanzeland;
2. Een krediet van € 1,5 miljoen beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het procesplan en dit krediet te dekken uit de beschikbare budgetruimte voor de Spoorzone (Investeringsbesluit 2013).

Datum 23 januari 2017

Toelichting op het voorstel

Inleiding en samenvatting van de onderbouwing

In juni 2015 hebben wij u geïnformeerd over de ontwikkelstrategie voor de gebiedsontwikkeling in de Spoorzone. Sindsdien is het beeld versterkt dat de ontwikkeling van de spoorknoop en die van het gebied alles met elkaar te maken hebben. Met andere woorden: de ontwikkeling van het station en de stationsomgeving en die van het gebied dienen in nauwe samenhang met elkaar en in gelijke tred te worden aangepakt en uitgevoerd.

Het O-team, dat in opdracht van de minister van I&M adviseert over impulsen voor de kwaliteit van de leefomgeving, heeft meegedacht over de opgave voor de gebiedsontwikkeling. Het O_team heeft in zijn advies sterk de nadruk gelegd op de wisselwerking tussen spoor en gebied: “de verbouwing van de Spoorzone moet er mede voor zorgen dat het gebied in de eerste plaats gekend gaat worden en daarmee ook ontwikkeld wordt”. “Neem de tijd, programmeer niet op de oude manier, stel een gebiedschoreograaf aan, zijn andere adviezen van het O-team en begin zsm met de aanleg van de voetgangersverbinding en met tijdelijke maatregelen, die een aantrekkende werking hebben op de Zwolse bevolking en ondernemingen”.

Naast de samenhang tussen gebiedsontwikkeling en de verbouwing van het spoorzonegebied, heeft de gebiedsontwikkeling een directe relatie met de binnenstad. Spoorzone/Hanzeland en de binnenstad en de visie op de ontwikkeling van deze gebieden zijn een belangrijk onderdeel van de Omgevingsvisie. In 2017 zullen een groot aantal ontwikkelingen elkaar raken. Dat vraagt om creativiteit, afstemming, visievorming en om inspelen op initiatieven die zich nu aandienen. Het gaat om het verbinden van strategie en langetermijn met experimenten en kortetermijn. Het spannende is dat er met al deze ontwikkelingen een dynamiek op gang komt die kansen biedt!

Dit alles vraagt om daadwerkelijke actie van de gemeente en de projectorganisatie van de Spoorzone, naast die van veel andere partijen. Deze inspanningen zijn bij de doorstart in 2015 van het project Spoorzone Zwolle nog niet gebudgetteerd. Hiervoor is er een aanvullend budget nodig van in totaal € 1,5 mln. In de vastgestelde perspectiefnota 2017 is dit bedrag reeds opgenomen. In deze beslisnota vragen wij u kennis te nemen van het procesplan voor de gebiedsontwikkeling en het krediet voor de uitvoering beschikbaar te stellen. Het procesplan is een uitwerking en een actualisatie van de ontwikkelstrategie van juni 2015. Het procesplan Gebiedsontwikkeling Spoorzone/Hanzeland beschrijft de ambities en doelen van de gebiedsontwikkeling, de procesaanpak om deze doelen te verwezenlijken en de rol van de gemeente Zwolle.

Beoogd effect

Het beoogde effect van de gebiedsontwikkeling is dat Spoorzone/Hanzeland optimaal anticipeert op de investeringen in de OV-knoop en op de ontwikkelingen van de binnenstad en aansluitend bij de omgevingsvisie. Er is momentum en dynamiek bij zowel de publieke als de private partijen. Dat moet worden benut.

Argumenten

1.1 Het procesplan beschrijft stappen om het gebied Spoorzone/Hanzeland te laten profiteren van de investeringen in de OV-knoop.

Datum 23 januari 2017

Het procesplan beschrijft hoe we regie willen voeren of organiseren op een dynamiek die zich niet als een project laat besturen. Kenmerk van deze aanpak is het voortdurend inspelen op ideeën en plannen voor het gebied, het opheffen van belemmeringen en het mogelijk maken van particuliere initiatieven. Plannen die vorm geven aan het Hanzeland van de toekomst en de verbinding met de stad willen we maximaal haalbaar maken. Omdat het ook om experimenten kan gaan, zullen initiatieven niet altijd opleveren wat van tevoren bedacht was. Bij alle plannen gaat het niet alleen om het resultaat, maar ook om het samen leren en ontdekken wat werkt in de nieuwe gebiedsontwikkeling.

De gebiedsontwikkeling gaat daarnaast over het creëren van publiek-privaat eigenaarschap en de vorming van ongebruikelijke coalities. Het proces van samenwerking is niet alleen een middel voor het plan, maar kan ook leiden tot nieuwe initiatieven en nieuwe coalities. De inmiddels gevormde 'Vrienden van Hanzeland' bestaat uit onderwijs (Hogeschool Windesheim), ondernemers in het gebied, NS, Woningcorporaties en overheden. Er vormen zich daaruit al nieuwe coalities met als resultaat Brainz, aan het Lübeckplein dat voortvloeit uit de samenwerking tussen Citydeveloper-s, Windesheim, provincie Overijssel en gemeente Zwolle.

De nieuwe economie en het nieuwe wonen komen daadwerkelijk Hanzeland binnen; nieuwe werkconcepten, zoals Hanz en Citypost, vinden een plek in Spoorzone/Hanzeland. Kantoren wordt getransformeerd naar woningen in Les Pavillons. Deze bottom up ontwikkelingen vragen om een visie en om regie, zodat deze ontwikkelingen niet ingegeven worden door pragmatiek of opportunisme, maar invulling geven aan een gewenste richting. Niet alleen de overheid wil dat. Er is juist behoefte hieraan bij alle partijen. De visievorming is in gang gezet en wordt verbonden met de omgevingsvisie en visie en agenda voor de binnenstad.

1.2 Het advies van het O_team is een belangrijk ingrediënt voor de visie op het gebied.

Voor de zomervakantie heeft het O_team twee atelierssessies georganiseerd over de gebiedsopgave in de Spoorzone/Hanzeland. Het O_team is een team dat in opdracht van de minister van I&M helpt bij complexe gebiedsopgaven. (voor meer informatie: www.oteam.nl) De atelierssessies hadden als centrale vraag: Hoe kan het gebied Spoorzone/Hanzeland identiteit krijgen? Vier ontwerp bureaus hebben elk vanuit een ander perspectief naar de gebiedsopgave gekeken. Aan de sessies hebben veel partijen in het gebied deelgenomen. De uitkomsten van deze sessie dienen voor de Vrienden van Hanzeland als basis voor de visievorming. De aanbevelingen van het O_team vindt u als bijlage bij deze beslisnota.

1.3 Gebiedsontwikkeling maakt integrale aanpak van stedelijke opgaven makkelijker.

De gebiedsontwikkeling gebeurt niet los van de rest van de stad. In de Spoorzone/Hanzeland is ruimte om invulling te geven aan verschillende gemeentelijke ambities en opgaven en om deze integraal uit te voeren. De Spoorzone/Hanzeland is een van de gebieden in de Visie Zwolle Transformeert! en voor de versnellingsactie sociale huurwoningen. Daarnaast zijn er nog lege gebieden die nieuw ontwikkeld kunnen worden. Dit biedt kansen op het gebied van klimaat, energie, mobiliteit en menselijk kapitaal. De gebiedsontwikkeling maakt het mogelijk om deze opgaven integraal aan te pakken, met stakeholders in het gebied. Zo kan het gebied zichtbaar maken dat Zwolle leert en innoveert.

1.4 Samenwerkingspartners investeren ook in het gebied.

De gemeente Zwolle is niet de enige partij die tijd, geld en energie in het gebied steekt. De samenwerkingspartners van de Vrienden van Hanzeland investeren ook in de gebiedsontwikkeling. Denk aan de investering van NS in de stationsomgeving, van Van der Horst in de transformatie van

Datum 23 januari 2017

Les Pavillons, DeltaWonen in de ontwikkeling van de Hanzebadlocatie, Citydeveloper-s in Hanz en samen met Windesheim in Brainz. Dit is geen limitatieve opsomming. De inzet van de gemeente Zwolle draagt bij aan de initiatieven van onze partners of maken die initiatieven mogelijk. Het uitgangspunt is dat onze investering als vliegwiel dient voor andere initiatieven en gaat renderen ten gunste van het gebied.

Risico's

Het belangrijkste risico is het missen van kansen die zich aandienen in de dynamiek van een nieuw ontwikkelingsperspectief voor de spoorzone, tezamen met de vele private vernieuwende initiatieven in en om het gebied.

Met het aantrekken van de economie en de prima positie van Zwolle is er momentum!

Een daarmee samenhangende tweede risico is dat er mogelijk te weinig budget beschikbaar is om als gemeente bij de dynamiek aan te haken. In de komende periode zal dat onderzocht worden en bij de besluitvorming over het ontwikkelingsperspectief zal eea worden voorgelegd.

Financiën

Het investeringsbesluit Spoorzone is in september 2013 (30-9-2013) door de Raad vastgesteld. Het beschikbaar stellen van een extra krediet van € 1,5 mln. kan worden gedekt uit de beschikbare budgetruimte voor de Spoorzone. De dekking is opgenomen in de perspectiefnota 2017 – 2020, jaarschijf 2017, en met voorstel van 4 juli 2016 door de Raad bekrachtigd. De dekking is mogelijk door verschuivingen in de cash flow. Doordat in de eerste jaren het jaarlijks budget voor de Spoorzone (deels) nog niet voor kapitaal- en exploitatielasten behoeft te worden ingezet, ontstaat er financiële ruimte. De raad wordt in het kader van de beleidscyclus geïnformeerd over de voortgang en inzet van de middelen.

Communicatie

Sinds september 2016 is er elke maand een Spoorcafé, voor iedereen die geïnteresseerd is in de ontwikkelingen in de Spoorzone/Hanzeland. Dit is een belangrijke ontmoetingsplek. Dit café zetten we voort in 2017.

De Vrienden van Hanzeland hebben elkaar in 2016 maandelijks ontmoet. Dit overleg heeft een goede en positieve basis gelegd voor samenwerking. De partijen waarderen de actieve houding van de gemeente en willen graag samen verder aan de slag om vorm te geven aan de gebiedsontwikkeling, zowel als het gaat om het nemen van initiatieven als de verdieping van de samenwerking.

Vervolg

Maandelijks Spoorcafés

In de inmiddels ingevoerde spoorcafés die iedere maand plaatsvinden is de gebiedsontwikkeling regelmatig aan de orde geweest. Om goed geïnformeerd te blijven, worden ook raadsleden steeds uitgenodigd voor de Spoorcafés. De Spoorcafés zijn bedoeld voor iedereen die maar geïnteresseerd is in de ontwikkelingen in Spoorzone/Hanzeland. Deze cafés zijn worden georganiseerd door Club Cele en de gemeente Zwolle.

Halfjaarlijkse voortgangsrapportage

Uw raad ontvangt twee keer per jaar in het kader van de beleidscyclus een voortgangsrapportage over de gebiedsontwikkeling.



Datum 23 januari 2017

Visie op gebiedsontwikkeling voorjaar 2017 in de raad

Kaderstellende producten, zoals een visie op de gebiedsontwikkeling of planologisch instrumentarium, worden ter besluitvorming voorgelegd aan de raad. Deze visie wordt in het voorjaar, tegelijk met het ontwikkelingsperspectief voor de OV-knoop en een herzien investeringsbesluit, geagendeerd. .

Uitwerking van gemeentelijke ambities naar gebiedsniveau ter informatie naar de raad

Een vertaling van stedelijke ambities (bijvoorbeeld op het gebied van klimaat, energie, parkeren, bereikbaarheid en mobiliteit) naar opgaven voor het gebied, wordt ter besluitvorming toegestuurd naar de raad. In het eerste kwartaal wordt de klimaat- en energieopgave voor Spoorzone/Hanzeland besproken. Rond de zomer volgt het gebiedsmobiliteitsplan.

Openbaarheid

Deze beslisnota is openbaar.

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

de heer drs. H.J. Meijer, burgemeester

mevrouw mr. I. Geveke, secretaris



Jaargang	2017
Kenmerk	31231
Onderwerp	Gebiedsontwikkeling Spoorzone/Hanzeland

De raad van de gemeente Zwolle;

Gelezen het voorstel van burgemeesters en wethouders, d.d. 31-01-2017

besluit:

Aldus besloten in de openbare vergadering van 13 maart 2017,

de voorzitter,

de griffier,

Procesplan Gebiedsontwikkeling Spoorzone

1 Inleiding

1.1 Doel van dit stuk

Dit procesplan beschrijft de aanleiding, doel, scope en procesaanpak van de gebiedsontwikkeling in de Spoorzone. In de Perspectiefnota 2017 staat dat er binnen het Investeringskrediet Spoorzone geen middelen zijn gereserveerd om de gebiedsontwikkeling stevig op gang te brengen. Daar is aangekondigd dat er een aanvullend budget van € 1,5 miljoen nodig is om een gebiedsvisie op te stellen samen met partijen, (vastgoed)initiatieven optimaal te faciliteren, activiteiten in de Spoorzone te stimuleren en duurzaamheid te bevorderen. Dit budget staat naast de investeringen die partijen doen in het gebied en maakt het ook mogelijk dat partijen kunnen investeren.

Dit procesplan is een nadere uitwerking en een actualisatie van de ontwikkelstrategie van juni 2015 en onderbouwt de inzet van mensen en middelen voor de gebiedsontwikkeling. Het is de onderlegger voor het besluit om het krediet voor de gebiedsontwikkeling beschikbaar te stellen.

1.2 Aanleiding

Er is en wordt veel geïnvesteerd in de OV-knoop van station Zwolle. De ontwikkeling van deze OV-knoop biedt veel kansen voor het gebied rond het station (Hanzeland, Oosterlaan, Westerlaan). De gebied heeft nu te kampen met leegstand. Daarnaast zijn er veel ontwikkelingen en initiatieven in het gebied. Hogeschool Windesheim heeft een nieuw Masterplan waarin de strategie staat beschreven om 30% van het onderwijs buiten de campus te huisvesten, ook in de Spoorzone. Ontwikkelaars hebben interesse om kantoren te transformeren naar woningen. En nieuwe werkconcepten, zoals Hanz en Citypost, vinden een plek in de Spoorzone.

Er zijn de nodige visies opgesteld voor het gebied, maar die hadden veelal een ruimtelijke insteek. De vraag is nu hoe de sociaal-economische potentie van het gebied beter en vooral toekomst vast benut kan worden. Uiteraard is een goede ruimtelijke structuur daarvoor een randvoorwaarde.

1.3 Opgave

1.3.1 Wat is de ambitie?

Spoorzone/Hanzeland wordt nu ervaren als een gesloten gebied, een eiland in de stad. Het gebied is slecht verbonden met de omgeving. Het gebied is nog nauwelijks georiënteerd op de OV-knoop. Studenten komen met de bus of de trein en lopen door het gebied van het station naar Hogeschool Windesheim. Werkenden komen en gaan voor het grootste deel met de auto en in mindere mate met OV naar en van de

kantoren. Studenten en werkenden brengen weinig bezoek aan de binnenstad. Voor inwoners van Zwolle is het gebied onbekend.

Spoorzone/Hanzeland bestaat uit verschillende milieus die ook onderling niet verbonden zijn. Het gebied heeft geen duidelijke identiteit. Het gebied kampt met leegstand van grote kantoorgebouwen. Het gebied heeft geen duidelijk profiel en het is onduidelijk wat de ambitie van eigenaren en gemeente is, waardoor ontwikkelaars niet voor dit gebied kiezen (en elders investeren). Het gebied is kwetsbaar in economisch slechte tijden.

De ambitie voor de OV-knoop en de omgeving van het station is dat het een gebied is waar mensen elkaar graag ontmoeten, waar wat te beleven is en waar je je verbonden voelt met de mensen om je heen, met de stad en met de rest van Nederland. Het ontwerp geeft de mensen een gevoel van een samenhangend geheel, waarin de verschillende functies zijn verweven. Deze ambitie is gemakkelijk door te trekken naar het hele gebied. Van monofunctionele delen, naar een multifunctioneel geheel. Van eiland in de stad naar verbinding met de omgeving. Van doorgangsgebied naar verblijfsgebied. Van gevoelig voor conjunctuur naar adaptief en flexibel. Zo komt er dynamiek in het gebied, krijgt het gebied een duidelijke identiteit en wordt het zichtbaar voor Zwollenaren en bezoekers. De investering in de infrastructuur op en rond het station is een randvoorwaarde om deze ontwikkeling mogelijk te maken.

1.3.2

Wat willen we bereiken?

De opgave voor de gebiedsontwikkeling is om **het gebied duurzaam te ontwikkelen door transformatie en herontwikkeling**, zodat de economische waarde van het gebied benut of vermeerderd wordt. Bij de economische waarde gaat het om factoren als duurzaamheid, kennis, innovatie, verkleuring en functiemenging. Het gaat niet alleen om een financieel rendement, maar ook om een maatschappelijk rendement. Hiervoor is het nodig dat het gebied levendiger en groener wordt, dat het verbonden wordt met de stad en de regio, dat het gebied verkleurt en multifunctioneler wordt. Een excellente bereikbaarheid is hiervoor een voorwaarde, evenals het slim omgaan met ruimte in wet- en regelgeving om werken, wonen en ontmoeten meer bij elkaar te brengen.

In het gebied moeten mensen elkaar kunnen **ontmoeten, verbinden en** ze moeten het gebied kunnen **beleven**. De mensen die zich vestigen in het gebied, als bewoner of als ondernemer, moeten hier kunnen (op)groeien, zich kunnen ontwikkelen en ouder kunnen worden. Ze voegen waarde toe aan het gebied omdat levendigheid en kennis brengen. Als het aantal inwoners, ondernemers en werkenden in het gebied toeneemt, trekt dat voorzieningen naar het gebied, waardoor de waarde van het gebied verder versterkt.

Daarnaast is het de opgave om **meer dynamiek** in het gebied te krijgen, meer reuring. Dit veronderstelt niet alleen meer **levendigheid**, maar ook meer **gezamenlijkheid**, meer verbinding tussen ondernemers, eigenaren, bewoners, bezoekers. De opgave voor de gebiedsontwikkeling is niet een opgave voor overheden alleen. Elke eigenaar, ondernemer en bewoner gaat over zijn eigen deeltje. Door samenwerking kan de

transformatie integraal tot stand komen. Die wens leeft breed in het gebied en krijgt gestalte in de Vrienden van Hanzeland. Dit is een groeiend netwerk van belanghebbenden in het gebied.

De grootste opgave is om het gebied veel beter te **verbinden met de stad en de regio**. Het spoor en de ring zijn grote barrières. Er missen goede verbindingen en verbinders tussen de Spoorzone/Hanzeland en de stationsbuurt, de binnenstad, de campus Windesheim en daarmee met de hele stad. Zonder het spoor zouden die er wel zijn. Het is nu de kunst om het stedelijk weefsel zo te maken, alsof het spoor er niet zou zijn. Zo kan het gebied als het ware overvloeien naar de omgeving, en zich daarmee ook openen voor ontmoetingen, initiatieven, ondernemers, innovatie.

Met deze ambities is een van de belangrijkste doelen in het gebied om **samenwerking** tussen alle partijen in het gebied te **versterken**. Het eigendom in het gebied is verdeeld en is voor het grootste deel in particulier bezit. Spoorzone/Hanzeland transformeren naar een centrumstedelijk gebied met '*urban coolness*' (zoals een stedenbouwkundige het zei tijdens een sessie met het O_team) kan nooit als initiatieven op zichzelf staan. Het kan alleen als partijen samen streven naar hetzelfde eindbeeld. Dit vraagt ook om nieuwe vormen van samenwerking, bijvoorbeeld in een soort gebiedscoöperatie. Kenmerkend hiervoor is dat de deelnemers een gemeenschappelijk doel hebben en gelijkwaardig zeggenschap.

Wat gebeurt er als we niets doen?

Als we ons niet inzetten voor de duurzame ontwikkeling van het gebied, dan is de kans zeer groot dat de investeringen in de OV-knoop door NS, ProRail en overheden niet ten volle worden benut. Daarnaast zullen initiatieven op zichzelf blijven staan, zonder in verbinding gebracht te worden met andere initiatieven of doelen. Zo gaat er waarde verloren. Bovendien bestaat het risico dat het gebied oninteressant wordt, waardoor er niet in geïnvesteerd wordt en het uiteindelijk verloedert.

Waarom is nu het juiste moment om te handelen?

Voor de zomer heeft het O_team van de minister van I&M meegedacht over de gebiedsopgave in de Spoorzone. Dit heeft veel energie losgemaakt. Er is momentum om met de gebiedsontwikkeling aan de slag te gaan. Er ontstaan allerlei kleinere en grotere initiatieven in het gebied. Het is belangrijk om deze initiatieven op waarde te toetsen, zodat investeerders, stakeholders en overheden de juiste keuzes kunnen maken.

Daarnaast heeft het college voor de zomer 2016 de visie Zwolle Transformeert, een visie op transformatie van kantoren naar woningen, vastgesteld. Hanzeland is een van de vier kansrijke gebieden voor transformatie. De woonopgave is groot in Zwolle. Spoorzone-Hanzeland is een uitgelezen locatie voor stedelijk wonen en om te voorzien in de woonbehoefte.

De samenwerking in de regio Zwolle tussen bedrijven, onderwijs- en culturele instellingen en overheden is de afgelopen jaren geïntensiveerd. Zwolle is klaar voor een schaa sprong naar Noordoost-Nederland. Spoorzone-Hanzeland heeft een centrale

positie hiervoor, gezien de ligging ten opzichte van spoor en wegennet, maar ook vanwege de ruimte die er in het gebied en de gebouwen is.

En last but not least: De samenwerking in een deel van het gebied krijgt al concreet vorm door de oprichting van de Vrienden van Hanzeland. Dit is een netwerk van stakeholders die het gebied graag samen willen ontwikkelen. Zij hebben de ambitie om de dynamiek en de levendigheid in het gebied te vergroten, het gebied te laten profiteren van de investeringen in de OV-knoop en om dit vanuit gezamenlijkheid te doen.

1.3.3 Wat levert gebiedsontwikkeling op?

Organische gebiedsontwikkeling laat zich niet leiden door een blauwdruk. De gebiedsontwikkeling is een proces en stakeholders bepalen samen wat er nodig is. De resultaten tekenen zich af tijdens dit proces. In plaats van vooraf definiëren wat de resultaten moeten zijn, heeft het meer zin om vooraf een aantal criteria te benoemen waar aan de resultaten of initiatieven moeten voldoen:

- Bijdragen aan de waarden van ontmoeten, verbinden en beleven;
- Transformeren van bestaande gebouwen
- Bijdragen aan de circulariteit in het gebied (klimaatneutraal, adaptief, rendement investeren in gebied)
- Vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving: vergroenen van de openbare ruimte, tegengaan hittestress
- Verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied voor alle modaliteiten
- Verbeteren van de verbinding van het gebied met de binnenstad, andere wijken en de regio
- Bijdragen aan de beweging van monofunctioneel gebruik van gebouwen naar multifunctioneel (functiemenging), en van grootschalig naar kleinschalig.
- Uitbreiden van het netwerk, vergroten van de connectiviteit tussen bewoners, kenniswerkers, studenten, bezoekers, gebruikers in het gebied.

1.4 Scope

Bij de gebiedsontwikkeling gaat het om het gebied van de Westerlaan, de Oosterlaan, Deventerstraatweg, het station, de wijk Hanzeland, inclusief Hanzeland-Oost (met de voormalige Hanzebadlocatie), en Hogeschool Windesheim. Voor de Vrienden van Hanzeland gaat de gebiedsontwikkeling vooral over Hanzeland en Windesheim. De verbinding tussen de Spoorzone/Hanzeland en de binnenstad moet veel beter worden. Daarom is het nog de vraag welke functie en plek de Stationsbuurt daarin heeft. Dit is een vraag die de komende tijd, en ook in de Omgevingsvisie, op tafel ligt.



In dit project gaat het **niet** om de ruimtelijk-fysieke ingrepen in de infrastructuur en de voorzieningen in de OV-knoop. Het gaat **wel** om alles wat nodig is om partijen in het gebied te faciliteren in de duurzame (toekomstvast, klimaatbestendige) ontwikkeling van het gebied. Het gaat om het faciliteren van nieuwe ruimtelijke initiatieven en de transformatie van gebouwen. Het gaat ook om ingrepen in de openbare ruimte die de leefbaarheid, levendigheid en de vergroening versterken. Ook gaat het om wegnemen van planologische belemmeringen voor transformatie en tijdelijke voorzieningen (placemaking). Ook gaat het om het scheppen van alle voorwaarden voor deze ontwikkeling, zoals de verbetering van de bereikbaarheid voor alle modaliteiten, het verbinden van (nieuwe) doelgroepen in het gebied.

1.5

Relatie met andere projecten

Binnen de spoorzone

Planontwikkeling en realisatie Spoorzone

Bij de planontwikkeling en realisatie van projecten die voortvloeien uit het Ontwikkelingsperspectief dient steeds de relatie met de gebiedsontwikkeling gelegd te worden. Deze projecten kunnen immers ook bijdragen aan de doelen van de gebiedsontwikkeling.

Zwolle Spoort

Dit project van ProRail heeft als doel de verbetering van de spoorverbindingen met station Zwolle door verbreding van het spoor naar het noorden. Dit project biedt kansen voor de verbetering van het groen langs het spoor.

Klimaatadaptatie en energietransitie

De gemeente Zwolle is trekker van de Citydeal Klimaatadaptatie. De gemeente Zwolle heeft de rijksdoelstelling om in 2050 CO₂-neutraal te zijn, overgenomen. Binnen de Spoorzone lopen onderzoeken naar geothermie en de transitie naar e-OV. De projecten op en rond het station bieden veel kansen om de klimaatopgave en energietransitie concreet invulling te geven.

Versnellingsactie sociale woningbouw

Er is een grote behoefte aan sociale woningbouw. De versnellingsactie is erop gericht om snel aan die vraag te voldoen. In Hanzeland is hier ruimte voor. Concreet loopt de planvorming voor de herontwikkeling van de oude Hanzebadlocatie. Deze locatie biedt de kans om de doelen van de versnellingsactie te koppelen met de doelen voor de gebiedsontwikkeling.

Buiten de spoorzone

Omgevingsvisie

De omgevingsvisie schetst de ambitie en de opgaven voor Zwolle voor de komende jaren. Het is de basis voor een Omgevingsplan in het kader van de nieuwe Omgevingswet. De omgevingsvisie beschrijft de ambities en de opgaven voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving en zal aangeven waar functies op het niveau van de stad zich kunnen ontwikkelen en hoe gebieden met elkaar verbonden worden. Voor de Spoorzone gaat het bijvoorbeeld over de verbinding met de binnenstad, over de mogelijkheden voor economische ontwikkeling, over mobiliteit, menselijk kapitaal en de stedelijke netwerken. In het kader van de Omgevingsvisie wordt bekeken of het meerwaarde heeft om binnenstad, de singel en de Spoorzone als één centrumgebied te beschouwen.

Programma Binnenstad

Afgelopen jaar is er een visie op de binnenstad opgesteld die vertaald wordt naar een strategische agenda voor de binnenstad. De binnenstad en de Spoorzone vormen het hart van de stad en de regio, maar zijn ook twee verschillende gebieden. Het is een strategische opgave om recht te doen aan de identiteit en functie van de twee gebieden en ze tegelijkertijd een logisch geheel te laten vormen in één centrumgebied.

Hogeschool Windesheim

Hogeschool Windesheim heeft de ambitie uitgesproken om meer de beweging naar de stad te maken. Dit betekent dat het onderwijs niet alleen op de huidige campus gebeurt, maar dat er nog meer samenwerking wordt gezocht met partijen in de stad. Ook in Hanzeland-Spoorzone. Zo is er al onderwijs bij Hanz, aan het Hanzeplein. Tegelijkertijd verwelkomt Windesheim partners op de campus. De samenwerking met Windesheim (en andere onderwijsinstellingen) is essentieel voor de gebiedsontwikkeling en de menging van functies zoals wonen, werken, leren en innoveren.

2.1 Inleiding

Het afgelopen jaar zijn stakeholders in het gebied gaan samenwerken aan de ontwikkeling van Spoorzone/Hanzeland als Vrienden van Hanzeland. De Vrienden van Hanzeland hebben een visie op de gebiedsontwikkeling opgesteld. Deze visie richt zich op de zuidzijde van het station. Voor de noordzijde is een dergelijke visie er nog niet. Het O_team heeft ons college geadviseerd over de ontwikkeling en transformatie van het gebied. De samenwerking, de visie en het advies van het O_team vormen een belangrijke basis voor het vervolgproces.

2.2 Vrienden van Hanzeland

2.2.1 Nieuwe vorm van samenwerking

In de oude, traditionele werkwijze was de gemeente eigenaar van de gebiedsontwikkeling. Een gemeentelijke projectleider was verantwoordelijk voor een visie en aanpak, in opdracht van college en raad. De grondeigenaren wendden zich dan voor hun initiatieven tot de gemeente en legden hun plannen voor. De gemeente maakte beleid en toetste die plannen daaraan, waarna veelal de onderhandelingen begonnen. Dit leidde niet altijd tot ieders tevredenheid.

In het nieuwe denken is er het brede besef dat een gebiedsinrichting en -transformatie niet louter een overheidstaak is, zeker niet als het gebied reeds veel eigenaren en bewoners kent. De ontwikkeling en transformatie van een gebied kunnen alleen een succes worden als partijen samenwerken op basis van gelijkwaardigheid en zelf eigenaarschap voelen en nemen voor hun aandeel. Een gezamenlijke visie is een belangrijke eerste stap om vorm te geven aan de samenwerking en het gedeeld eigenaarschap. In het proces om tot de visie te komen, moet het gesprek gevoerd worden over gedeelde en verschillende belangen, over spelregels voor samenwerking en uitvoering.

Enkele stakeholders in het gebied hebben zich het afgelopen jaar al verenigd in de Vrienden van Hanzeland. Ze voelen zich verbonden met het gebied en willen gezamenlijk bijdragen aan de transformatie. Ze voelen eigenaarschap voor deze opgave. De gemeente Zwolle is een van de stakeholders. De Vrienden van Hanzeland werken nu op informele basis samen. Steeds meer partijen in het gebied willen vriend worden. Om het eigenaarschap echt goed in het gebied te benutten, is er een structuur nodig die meer basis en status geeft aan de samenwerking, zonder daarbij rigide te worden. Er zijn afspraken nodig om de rollen en verwachtingen helder te maken. Deze beweging sluit aan bij de geest van de nieuwe Omgevingswet, die een integrale, adaptieve en uitnodigende rol van de overheid beoogt, en uitgaat van gebiedsgerichte aanpak. Een passende vorm kan die van een vereniging of een coöperatie zijn. De Vrienden van Hanzeland gaan werkende weg de samenwerking vorm geven.

2.2.2 Visie op gebiedsontwikkeling

De Vrienden van Hanzeland hebben behoefte aan een gedeeld eindbeeld voor het gebied. Daarom hebben de Vrienden samen een visie op gesteld. Deze visie inspireert tot samenwerking en verbindt stakeholders. De visie dient als stip op de horizon. De

visie op de gebiedsontwikkeling die de Vrienden van Hanzeland hebben opgesteld is een visie op hoofdlijnen. De visie moet nog nader uitwerkt worden naar de gewenste identiteit van het gebied, de gewenste transformatie van gebouwen en ruimte, de functies/functiemix en de gewenste doelgroepen. De visie dient als vertrekpunt voor samenwerking. De Vrienden van Hanzeland bepalen samen op grond van de visie of initiatieven op de koers van de visie zitten.

2.3 Ateliersessies van het O_team

Het O_team is een team van vooraanstaande stedenbouwkundigen dat is ingesteld door de minister van I&M. Het O_team wil ontwerpend onderzoek doen om de omgevingskwaliteit te verbeteren. Het O_team heeft zich in Zwolle gebogen over de vraag hoe het gebied Spoorzone/Hanzeland een duidelijker identiteit kan krijgen. De sessies met het O-team op 22 juni en 13 juli zijn een start geweest voor de visie op de gebiedsontwikkeling Spoorzone-Hanzeland. Tijdens deze sessies hebben vier bureaus vier hypothetische aanpakken voor het gebied onderzocht:

1. De gehele spoorzone wordt door één ontwikkelaar gerealiseerd (door De Zwarte Hond).
2. Er landt een grote ontwikkeling van buiten (door MVRDV).
3. De huidige ontwikkeling zet langzaam door, gebouw voor gebouw (door DRO gemeente Amsterdam).
4. Er wordt een incrementele strategie van *place making* ontwikkeld (door ZUS).

Elke bureau heeft de opdracht ruim opgevat. Het resultaat van de ateliersessies is het inzicht dat het gebied van Spoorzone-Hanzeland de potentie heeft om een zichtbare plek met een duidelijk identiteit te worden, met een heel andere typologie dan nu in Zwolle is. De locatie kan een sterke groei doormaken door de combinatie van zeer goed OV en een goede auto-ontsluiting. Selectiviteit naar de markt is noodzakelijk. Dit vraagt om een visie en ontwikkelstrategie.

Het O_team heeft een advies opgesteld voor ons college over de gebiedsontwikkeling. Dit integrale advies is te lezen in de bijlage.

Op grond van de uitkomsten van de ateliersessies met het O_team, tekent zich een strategie af voor de gebiedsontwikkeling. Deze strategie richt zich op het mogelijk maken van organische gebiedsontwikkeling. Organische gebiedsontwikkeling betekent niet dat zomaar alles kan. Organische gebiedsontwikkeling betekent dat kleine en gevarieerde ontwikkelingen mogelijk gemaakt worden, zonder blauwdruk vooraf. Deze ontwikkelingen moeten passen in een eindbeeld en dus in de visie van de Vrienden van Hanzeland.

2.3.1 Aanbevelingen van het O_team

1. Samenwerking: Verstevig en ontwikkel de samenwerking met de Vrienden van Hanzeland
2. Campagnejaar: oefen met samenwerking tussen gemeente en partijen in het gebied door middel van tijdelijke interventies

3. Gebiedschoreograaf: stel een persoon aan die namens de partners kan zorgen voor de incrementele ontwikkeling van het gebied
4. Verzachten van het gebied: maak het gebied kleinschaliger en vergroen het. Maak het gebied fijnmaziger en overweeg het maaiveld autovrij te maken. Zo krijgt een gebied een menselijke maat.
5. Positie in de regio: de aantrekkingskracht van de Spoorzone voor wonen, werken en voorzieningen wordt bepaald door de centrale ligging. Ontwikkeling van het gebied versterkt deze positie.
6. Verbinden met de stad: De relatie van Spoorzone/Hanzeland met de omliggende gebieden in het algemeen en de binnenstad in het bijzonder, moet verbeteren. Teken daarom een transformatiestrategie voor het gebied.
7. Programma: het gebied bestaat nu uit losse werelden die niet de beoogde stedelijke dynamiek leveren. Onderzoek welke nieuwe of vernieuwende typologieën zich lenen voor het gebied en streef meer functiemenging na.
8. Faseren: Houd in de planvorming rekening met de onzekere conjunctuur en de onvoorspelbaarheid van de markt. Maak daarom een aantal strategieën, voor de korte termijn (gericht op tijdelijkheid en place making) en de langere termijn.
9. Vervolg: werk de aanbevelingen uit met de Vrienden van Hanzeland
10. Omgevingswet: benut de nieuwe omgevingswet voor de ontwikkeling van het gebied.

3 Procesaanpak

Op grond van de samenwerking met de Vrienden van Hanzeland, de visie van de Vrienden van Hanzeland en het advies van het O_team tekenen zich drie lijnen af voor de aanpak van het proces van de gebiedsontwikkeling.

1. Denken - het ontwikkelen van de samenwerking en uitwerken van de visie
2. Doen - Het vergroten van de dagelijkse dynamiek
3. Duiden - Het mogelijk maken van initiatieven

3.1 Denken

Het ontwikkelen van de samenwerking en uitwerken van de visie

De Vrienden van Hanzeland is een groep stakeholders in het gebied die vanaf januari 2016 samendenken en samenwerken aan de ontwikkeling van Hanzeland. De Vrienden van Hanzeland bestaat nu naast de gemeente Zwolle uit de volgende actieve partijen:

- Hogeschool Windesheim
- NS Vastgoed
- DeltaWonen
- BPD
- Citydeveloper-s
- Van der Horst makelaars
- Panta Vastgoedontwikkeling
- DC Vastgoed
- Blauwvingerenergie

Daarnaast zijn er veel andere partijen in het gebied betrokken geweest bij de atelierssessies met het O_team en zijn er met hen ook gesprekken geweest gedurende het jaar.

De Vrienden van Hanzeland willen doorgaan met de samenwerking en deze verder ontwikkelen. De afspraak is dat er vooralsnog niet gekozen wordt voor een bepaalde rechtsvorm (zoals een vereniging of cooperatie), maar dat dat geregeld wordt, mocht daar gedurende het jaar behoefte aan zijn. Dit geldt ook voor afspraken over financiering en fondsvorming.

De vervolgstappen zijn:

- Doorgaan met de samenwerking en uitbreiding van het netwerk, zeker ook met stakeholders aan de noordzijde van het station.
- Met de Vrienden van Hanzeland de adviezen van het O_team uitwerken, zoals de aanbeveling om een gebiedschoreograaf aan te stellen.
- Uitwerken en concretiseren van de visie
Op basis van de visie worden in twee creatieve sessies de identiteit en de waarden verder uitgewerkt. Hierbij wordt aangesloten op de projecten in de OV-knoop. BPD en DeltaWonen trekken dit proces.
Deze uitgewerkte visie wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.
- Gebiedscampagne
Op basis van de visie en de gewenste identiteit kunnen de Vrienden van Hanzeland kan er een gebiedscampagne starten, gericht op tijdelijke interventies, promotie en herkenbaarheid van het gebied. Deze campagne maakt duidelijk wat de waarde is van Spoorzone-Hanzeland.
- Het opstellen van een aanpak voor de gebiedsontwikkeling aan de noordzijde van het station, in afstemming met het programma Binnenstad.

3.2 Doen

Het vergroten van de dagelijkse dynamiek

3.2.1 Actuele initiatieven

In het gebied zijn al initiatieven voor de ontwikkeling van woningen en transformatie van kantoren. Het gaat daarbij om de transformatie van kantoorgebouwen aan de **Noordzeelaan** naar woningen. Er komen voortdurend nieuwe initiatieven bij. Het gaat niet alleen om transformatie, ook om initiatieven als de verplaatsing van het Technisch Centrum van ProRail.

Het is belangrijk dat deze initiatieven niet op zichzelf staan, maar in samenhang met het gebied en de ambities van andere stakeholders gezien worden, zodat ze kunnen

bijdragen aan de verwezenlijking van de visie op het gebied. De Vrienden van Hanzeland hebben hier een essentiële rol in.

De initiatieffase valt binnen de scope en het budget van de gebiedsontwikkeling. Als een initiatief kansrijk is, er een eerste fasedocument is vastgesteld met een voorbereidingskrediet, dan wordt het een op zichzelf staand project.

3.2.2 **Dagelijkse dynamiek, tijdelijke initiatieven en placemaking**

Er wordt al veel ondernomen in het gebied om meer reuring in het gebied te krijgen.

Voorbeelden hiervan zijn:

- De oprichting van de Vrienden van Hanzeland
- Brainz
Dit is een citylab dat in samenwerking tussen Windesheim, Citydeveloppers, de provincie Overijssel en de gemeente Zwolle is opgericht. Het doel van dit citylab is dat studenten en werkers uit verschillende sectoren en organisaties hier elkaar ontmoeten, kennis delen en samenwerken aan projecten.
- het groenpaviljoen
Dit is een paviljoen op het Lubeckplein en op het Broerenkerkplein. Het initiatief is ontstaan uit de prijsvraag voor sociale kwaliteit die 't Oversticht heeft uitgeschreven
- Fotoexpositie.
In september was er een expositie langs de looproute van Windesheim naar het station met foto's van World Press winnaar Javier Bauluz.
- Route Windesheim
Dagelijks lopen er veel studenten naar en van Windesheim. Om deze route prettiger te maken zijn er verkeersregelaars ingezet.
- Rondje Hanz
De exploitanten van Hanz zijn met een voorstel gekomen om voor de korte termijn meer parkeerplaatsen te realiseren in het gebied. Dit voorstel wordt nu uitgewerkt.

De aanpak richt zich op het verbinden van partijen, waardoor ideeën gekoppeld worden en kansen benut. De aanpak richt zich ook op het aanjagen van tijdelijke initiatieven en placemaking. Het doel hiervan is om het gebied nu al aantrekkelijker te maken en het op de kaart te zetten.

De eerste fase van deze projecten valt onder het budget van gebiedsontwikkeling. De initiatieffase wordt afgesloten met een fasedocument waarin dekking geregeld wordt voor gemeentelijke inzet indien nodig.

3.3 **Duiden**

Het mogelijk maken van gebiedsontwikkeling

De rol van de gemeente in de gebiedsontwikkeling ligt voor een belangrijk deel in het scheppen van de juiste randvoorwaarden, zodat het gebied zich duurzaam kan transformeren en de omgevingskwaliteit geborgd wordt. Ook hierbij is het de intentie om

niet zelfstandig deze randvoorwaarden op te stellen, maar in samenspraak met de omgeving.

3.3.1 Verstedelijking & vergroening

De woonopgave in Zwolle is groot. Het voornemen is om deze woonopgave voor een groot deel te realiseren in bestaand stedelijk gebied. De Spoorzone/Hanzeland is hiervoor een potentieel belangrijk gebied. Daarom is het belangrijk om ontwerpend te onderzoeken hoeveel woningen er in dit gebied kunnen komen, met oog voor functiemenging, de veranderde behoefte aan kantoorruimte en de aanbeveling van het O_team om te verzachten en te vergroenen.

3.3.2 Klimaatadaptatie en energietransitie

Prorail, NS, de provincie Overijssel en de gemeente Zwolle hebben een duurzaamheidsvisie voor de OV-knoop opgesteld en een kanskaart gemaakt. Doel hiervan was om duurzaamheidskansen in de projecten op en rond het spoor inzichtelijk te maken.

De gemeente Zwolle heeft de rijksambitie om in 2050 volledig energie-neutraal te zijn, omarmd. Deze doelstelling geldt dus ook voor de gebiedsontwikkeling. Daarnaast werkt de gemeente Zwolle ten aanzien van de wateropgave niet meer op basis van normen, maar op basis van het terugdringen van risico's. Dit is in lijn met de Citydeal Klimaatadaptatie

De ambitie ten aanzien van klimaatadaptatie en energietransitie is niet alleen te verwezenlijken door aan te sluiten op lopende projecten, maar vragen extra projecten en ook inzet van andere stakeholders in het gebied. Daarom is er een projectmatige aanpak nodig van deze opgaven. Voor de klimaatadaptatie en de energietransitie wordt een plan van aanpak opgesteld dat de kansen en de opgave in Hanzeland-Spoorzone in beeld brengt. Dit plan van aanpak legt de koppeling met gemeentelijk beleid. De uitvoering van dit projectplan en de klimaatopgave in het gebied, gebeurt in deelprojecten in het gebied, particuliere initiatieven, tijdelijke initiatieven of projecten in de OV-knoop. Het projectplan maakt ook inzichtelijk of er andere interventies nodig zijn om de doelstellingen te realiseren.

3.3.3 Mobiliteit, bereikbaarheid en parkeren

Een belangrijke asset van Spoorzone/Hanzeland is de ligging: dichtbij het spoor en de A28, dichtbij de binnenstad. Dit unieke gegeven wordt nog onvoldoende benut. Daarnaast ervaren ondernemers en eigenaren in het gebied problemen ten aanzien van parkeren. Ook is het zo dat het gebied beter verbonden moet worden met de binnenstad en met de campus Windesheim, zeker voor langzaam verkeer. Parkeren, bereikbaarheid en mobiliteit hangen met elkaar samen. Ze zijn randvoorwaardelijk voor de transformatie van het gebied en tegelijkertijd zal de ontwikkeling van het gebied ook weer een nieuwe vraag of behoefte creëren. Bovendien heeft de ontsluiting van het gebied een directe wisselwerking met het gehele stedelijk en regionale netwerk. Daarom is er een strategie voor mobiliteit, bereikbaarheid en parkeren voor het gebied nodig, gekoppeld aan de stedelijke opgave.

Daarnaast is zijn er ingrepen op de korte termijn nodig, om de parkeerdruk terug te dringen en de bereikbaarheid te verbeteren.

Het koersdocument Parkeren, dat de gemeenteraad in het najaar van 2016 heeft vastgesteld, wordt uitgewerkt in gebiedsmobiliteitsplannen. Een van de eerste gebiedsmobiliteitsplannen wordt opgesteld voor de Spoorzone/Hanzeland. Dit gebiedsmobiliteitsplan beschrijft de opgave, de strategie en de acties voor bereikbaarheid, mobiliteit en parkeren in het gebied, voor de korte en lange termijn.

3.3.4 Dataroom

Er is behoefte aan actuele informatie over het gebied. Hoeveel mensen zijn er in het gebied? Wat doen ze, waar gaan ze naartoe, waar komen ze vandaan? Welke routes nemen ze? Wat is het energieverbruik, hoeveel ruimte is er voor de aanleg van zonnepanelen? Dit is maar een kleine greep uit de informatiebehoefte. Alle beschikbare informatie over het gebied willen we samenbrengen in een 'dataroom'. Deze dataroom biedt de mogelijkheid om verschillende informatielagen te koppelen. Deze informatie kan als onderbouwing dienen voor keuzes, maar ook inspiratie bieden voor nieuwe initiatieven.

3.3.5 Transformatiestrategie

Met enerzijds de informatie uit de dataroom, de opgaven voor wonen, vergroening, mobiliteit, klimaatadaptatie en energietransitie, en anderzijds de uitgewerkte visie van de Vrienden van Hanzeland kan er conform het advies van het O_team een transformatiestrategie worden opgesteld. Deze transformatiestrategie beschrijft de manier waarop het gebied zich kan transformeren en kan verbinden met de stad en de regio. Deze strategie beschrijft ook de transformatie naar een andere typologie en dynamiek.

3.3.6 Planologisch instrumentarium

Op basis van de transformatiestrategie kan bepaald worden of het nodig is om het planologisch instrumentarium, zoals het bestemmingsplan, aan te passen. De manier waarop dit gebeurt zal zoveel mogelijk voorsorteren op de nieuwe Omgevingswet.

4 Uitvoering

4.1 Vrienden van Hanzeland

NS Vastgoed
Hogeschool Windesheim
Citydeveloper-s
DeltaWonen
DC Vastgoed
Van der Horst Makelaars
Blauwvingerenergie
Nieuwe leden

Deze groep zorgt voor de visievorming en de afstemming van initiatieven in het gebied. De samenwerking wordt verder ontwikkeld en versterkt.

4.2 gemeentelijke organisatie

Portefeuillehouder Gebiedsontwikkeling: Ed Anker

Opdrachtgever: Wim Korf, programmamanager Spoorzone

Projectgroep gebiedsontwikkeling

- Anne-Marie Mosterman – gebiedsmanager, dagelijkse dynamiek
- Dorine Velner – projectassistent dagelijkse dynamiek
- Vacature – projectleider duurzaamheid
- Nynke Jutten/Henk Snel – adviseur Stedenbouw
- Lisa de Groot – projectleider gebiedsontwikkeling

4.3 Planning eerste helft 2017

- Q1 Uitwerking Visie gebiedsontwikkeling
 Versterking Vrienden van Hanzeland
 Plan van aanpak klimaatadaptatie en energietransitie
 Plan van aanpak Gebiedsmobiliteitsplan
 Verstedelijkingsstudie
- Q2 Aanpak gebiedsontwikkeling noordzijde
- Q3 Transformatiestrategie

Planning afzonderlijke projecten in deelprojectplannen

4.4 Financiering

In de perspectiefnota voor 2017 heeft de gemeenteraad €1,5 miljoen beschikbaar gesteld voor de gebiedsontwikkeling in de Spoorzone. De uitvoering van eerder beschreven activiteiten vraagt vooral om inzet van mensen. Dynamiek ontstaat niet vanzelf. Er komt tegelijkertijd ook veel op gang in het gebied, wat de nodige inzet van de gemeentelijke organisatie vraagt. Hoe meer initiatieven in het gebied, hoe meer capaciteit er nodig is.

Het budget voor particuliere initiatieven is bedoeld voor de eerste fase, de initiatieffase, van het project. Zodra duidelijk is dat het project levensvatbaar is, wordt er een apart krediet aangevraagd en wordt het een zelfstandig project, buiten de gebiedsontwikkeling.

Voor het gebiedsmobiliteitsplan wordt gebruik gemaakt van bestaand budget voor de uitvoering van het Koersdocument Parkeren.

Denken

O_team	€ 50.000
Opstellen en uitwerken van de visie op de gebiedsontwikkeling	€ 50.000

Versterken samenwerking in het gebied Vrienden van Hanzeland	€ 50.000
Visie en vrienden Noordzijde	€ 50.000
Doen	
Dagelijkse dynamiek	€ 250.000
<i>Mogelijk maken van initiatieven en experimenten</i>	
Particuliere initiatieven	€ 250.000
Duiden, mogelijk maken	
Klimaatadaptatie en energietransitie	€ 250.000
<i>Onderzoek, aanpak en uitvoering</i>	
Gebiedsmobiliteitsplan	-
Verstedelijkingsopgave	€ 100.000
Transformatiestrategie	€ 100.000
Ontwikkelen dataroom	€ 100.000
Vernieuwend planologisch instrumentarium	€ 100.000
Projectmanagement, communicatie en ondersteuning	€ 150.000
Totaal	€ 1.500.000

4.5 Communicatie

De communicatie voor de gebiedsontwikkeling is een afgeleide van de communicatiestrategie voor de Spoorzone en gebeurt vanuit de waarden van verbinden, ontmoeten en beleven.

4.6 Risico's

Risicosessie volgt na goedkeuring van dit plan van aanpak. Conform het Verbeterplan projectmanagement vindt de eerste risicosessie plaats als de doelstelling van het project is vastgesteld.

4.7 Besluitvorming en betrokkenheid raad

Het proces staat centraal in de gebiedsontwikkeling. Resultaten laten zich nog niet heel duidelijk definiëren. De gebiedsontwikkeling wil een beweging tot stand brengen, die er toe leidt dat Spoorzone/Hanzeland tot bloei komt en meer waarde heeft voor stad en regio. De nieuwe manier van samenwerken in het gebied vraagt om een goede dialoog met de raad over de rol die per stap nodig is.

Om goed geïnformeerd te blijven, worden raadsleden steeds uitgenodigd voor de Spoorcafés. De Spoorcafés zijn bedoeld voor iedereen die maar geïnteresseerd is in de ontwikkelingen in Spoorzone/Hanzeland. Deze cafés zijn iedere maand en worden georganiseerd door Club Cele en de gemeente Zwolle.

Het projectteam Spoorzone organiseert themabijeenkomsten over de voortgang van het totale project (gebiedsontwikkeling, planontwikkeling OV-knoop en realisatie OV-knoop).

Het deelprojectteam gebiedsontwikkeling rapporteert twee keer per jaar over de voortgang in het kader van de beleidscyclus.

Kaderstellende producten, zoals een visie op de gebiedsontwikkeling of planologisch instrumentarium, worden ter besluitvorming voorgelegd aan de raad.

Een vertaling van stedelijke ambities die de gemeenteraad heeft vastgesteld (bijvoorbeeld op het gebied van verstedelijking, klimaat, energie, parkeren, bereikbaarheid en mobiliteit) naar opgaven voor het gebied, wordt ter informatie toegestuurd naar de raad.



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Eindverslag reflectie O-team

Spoorzone Zwolle

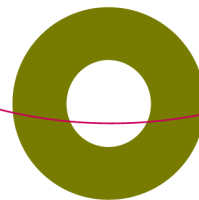
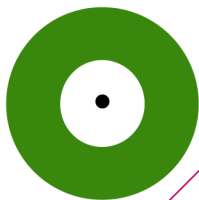
_Gemeente Zwolle, 25 oktober 2016

• • • •

• • • •

• • • •

• • • •



o_team

_ontwerpkraft_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 Bortel (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 Tjhuis, 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

