

Omgevingsvisie

Het college van Burgemeester en Wethouders van Gemeente Zwolle

gelezen de tekstinhoud van "Omgevingsvisie gemeente Zwolle" d.d. **14 oktober 2025**

Besluit;

Artikel I

Dat "Omgevingsvisie gemeente Zwolle" zoals opgenomen in Bijlage A wordt vrijgegeven voor terinzagelegging.

Artikel II

Van de terinzagelegging, de termijn voor terinzagelegging en de mogelijkheid om te reageren wordt kennis gegeven in het gemeenteblad en lokale huis-aan-huisbladen.

Aldus vastgesteld door Gemeente Zwolle, 14 oktober 2025

Peter Snijders, voorzitter

Dick Emmer, secretaris

Bijlage A Bijlage bij artikel I**Omgevingsvisie gemeente Zwolle****1 Inleiding****1.1 Voorwoord**

Zwolle groeit en verandert. Veel mensen kiezen ervoor om in Zwolle te blijven of gaan wonen. Ook is Zwolle in trek als gemeente om te werken en om vrije tijd door te brengen. Dat brengt kansen met zich mee, maar ook keuzes. Hoe zorgen we ervoor dat Zwolle een fijne en leefbare stad blijft, nu en in de toekomst?

Deze Ontwerp Omgevingsvisie is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met inwoners, ondernemers, organisaties en partners. In gesprekken met Zwollenaren hebben we opgehaald wat mensen belangrijk vinden voor onze stad. Die ideeën en waarden vormen de basis van deze visie. Dankzij uw inbreng hebben we keuzes kunnen maken: over waar we willen bouwen, hoe we omgaan met water en klimaat, en hoe we ruimte geven aan economie, mobiliteit en energie. Altijd in samenhang en met oog voor de menselijke maat, voor de stad én het buitengebied.

Ik wil u daarvoor bedanken. Uw betrokkenheid en inzet hebben ervoor gezorgd dat dit niet een visie van de gemeente alleen is, maar een visie die samen met de stad is gemaakt. En dat is precies hoe we verder willen werken.

De Ontwerp Omgevingsvisie is nu klaar, maar nog niet af. Ik nodig u van harte uit te reageren op deze Ontwerp Omgevingsvisie. Uw mening is belangrijk voor ons. Daarnaast starten we alvast met de volgende stap voor de gebieden die zijn aangewezen als nieuwe locaties voor onder andere woningbouw. Meer informatie hierover kunt u vinden op zwolle.nl/omgevingsvisie.

Met deze Ontwerp Omgevingsvisie schetsen we de koers voor de toekomst van Zwolle. Die toekomst maken we niet alleen op papier: die maken we samen, stap voor stap, in onze buurten en wijken. Ik nodig u uit om mee te denken en mee te doen, zodat we samen bouwen aan het Zwolle van morgen.

Gerdien Rots,

Wethouder Gemeente Zwolle

1.2 Inleiding

Deze Omgevingsvisie beschrijft de koers voor de leefomgeving van Zwolle en de ruimtelijke ontwikkeling van Zwolle. Sinds haar ontstaan heeft Zwolle nooit stilgestaan en ook nu zal ze dat niet doen. Deze visie helpt ons om de volgende stappen te zetten in onze ontwikkeling waarin we leefbaarheid, wonen, werken, klimaatbestendigheid en duurzaamheid hoog in het vaandel hebben staan.

1.3 Het verhaal van Zwolle: leven met water

De toekomst is voorstelbaar, niet voorspelbaar. Demografische uitdagingen en de gevolgen van klimaatverandering komen op ons af en we leven in een tijd van geopolitieke onrust. We weten dat Zwolle veranderingen te wachten staat, maar in welke mate, dat is onzeker. Om Zwolle toekomstbestendig te maken, zijn keuzes nodig op het gebied van onder andere wonen, economie, groen, waterveiligheid, leefbaarheid en mobiliteit. Hierbij is het belangrijk om wendbaar en adaptief te zijn en te blijven, zodat we op elk moment een antwoord te kunnen bieden op verandering. We groeien in balans met onze leefomgeving. Keuzes maken we zowel in de lokale, als in de regionale context. De regio Zwolle is dé klimaatbestendige groei-regio en vormt daarmee de inspiratiebron voor Nederland. Zwolle is daarin het warme hart van de regio en de motor voor stedelijke en economische ontwikkeling. Als onderdeel van het stedelijk netwerk Nederland en als 'Poort naar het Noorden en Oosten' heeft Zwolle ook grote regionale en landelijke economische betekenis.

Wat Zwolle uniek in Nederland maakt is onze ligging in de delta. Het water komt van alle kanten en we staan in directe verbinding met het IJsselmeer. Water heeft Zwolle en haar inwoners gevormd. Dit blijkt onder andere uit ons Hanzeverleden. Het leven met water zit in onze genen. Dat waterrijke landschap geeft nu nog steeds richting aan ons Zwolle van vandaag, morgen en overmorgen. Het veranderende

klimaat vraagt om innovatieve oplossingen. Zwolle ziet deze uitdaging als een kans en wil daarin excelleren. Door samen te werken met regionale en landelijke partners (onder andere vanuit NOVEX Regio Zwolle), werken we aan een klimaatbestendig Zwolle. We investeren daarbij in duurzame oplossingen die niet alleen onze stad, maar ook het omliggende deltalandschap ten goede komen. Met een robuuste blauw-groene structuur in én buiten de stad houden we droge voeten, versterken we biodiversiteit en dragen we bij aan een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Zwolle zal laten zien hoe stedelijke ontwikkeling en natuur hand in hand kunnen gaan en hoe het toekomstige deltalandschap vorm kan krijgen.



Leven met water

Zwolle ligt van oudsher op een strategische plek waar energie-infrastructuur, spoor, weg en water samenkomen. Doordat de stad een onmis(ken)baar knooppunt én een belangrijke economische motor. Zwolle is daardoor de logische plek voor belangrijke voorzieningen voor de regio op het gebied van zorg, cultuur, beleving en leisure. Het levert een levendige gemeente op, met inmiddels 135.000 inwoners. Met meer dan 100.000 werkenden en 60.000 studenten is Zwolle het centrum in de regio. Deze unieke positie houden we vast en versterken we in combinatie met de groei van Zwolle.

Middeleeuwen → Op een vluchtheuvel, grenzend aan het Zwarte Water begon de geschiedenis van onze stad. En ze noemden het Zwolle, letterlijk verhoging, opgezwoilen.	1230 → Zwolle verkreeg stadsrechten en kon de stad ommuren met drie poorten naar Assendorp, Kamperpoort en Dieze.	15^e eeuw → Zwolle sloot zich aan bij het Hanzeverbond. Het bracht de stad welvaart en positie in een internationaal netwerk van 200 steden
17^e eeuw → De aanleg van de vestingwerken maakte de binnenstad autonoom. De Nieuwe Vecht werd gegraven waarover het turf uit Drenthe naar de stad werd vervoerd. Aan de Diezerkade werd dit overgeheveld in grotere schepen die voeren op Amsterdam	18^e eeuw → Ter verhoging van de allure van de stad werd een stelsel van bomenrijke alleeen en monumentale straten aangelegd. We kennen deze nog steeds: Wipstrikeraliee, Veeraliee, Davenportweg	begin 19^e eeuw → De Willemsvaart werd geopend, vernoemd naar koning Willem I, de kanalenkoning. De verbinding van de binnenstad met de IJssel bracht Zwolle nieuwe voorspoed en welvaart. De handel kon floreren.
19^e eeuw → Het spoor wordt aangelegd. Zwolle staat aan het begin in haar ontwikkeling naar het 2e knooppunt van Nederland; de draaischijf van het noorden	1930 → De IJsselbrug wordt aangelegd	1945-1980 → Bouw van de woonwijken Hollenbroek en Aa-landen, aanleg A28 en de ontwikkeling van de werklocaties Voorst en Marislanden
1979-2000 → Bouw van de woonwijk Zwolle-zuid	2007 → Realisatie van de Werklocatie Hessenpoort	1995-heden → Bouw van de woonwijk Stadshagen
		2010-heden Transformatie van gebieden rondom de historische binnenstad: kraanbolwerk, Katwolderplein, Rode Torenbrug, Weezenlanden (voormalig ziekenhuis)

Historie van Zwolle

Mobiliteit is een cruciaal en sturend onderdeel voor Zwolle. Door te investeren in slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen houden we Zwolle bereikbaar, leefbaar en gezond. Duurzame mobiliteit maakt ruimte voor wonen, werken, water en groen en draagt daardoor bij aan een aangenaam en leefbaar verblijfsgebied. We ontwikkelen mobiliteitshubs die niet alleen knooppunten zijn voor multimodale vervoersopties, energie en voorzieningen, maar ook plekken zijn waar (sociale) interactie plaatsvindt.

Het creëren van nabijheid is hierin een belangrijk uitgangspunt. Niet alleen binnen de stad voor onze (nieuwe) Zwollenaren, maar voor iedereen die naar Zwolle komt. En dit betekent brede aandacht in bereikbaarheid, voor iedereen. De ringstructuur (onder andere Ceintuurbaan, IJsselallee en Blaloweg) moet worden versterkt en ook nieuwe verbindingen worden op de langere termijn niet uitgesloten. We willen daarmee tegelijkertijd de positie van Zwolle als scharnierpunt voor auto, spoor en logistieke stromen vanuit de verschillende windrichtingen waarborgen. Hier horen hoogwaardige spoorverbindingen en openbaar vervoer bij dat Zwolle regionaal, landelijk en internationaal verbindt.

In Zwolle leven en werken we klimaatbestendig, in unieke en vernieuwende woon- en werkmilieus. Om iedereen een (t)huis te kunnen bieden heeft Zwolle een forse woonopgave. Door woningen toe te voegen in en aan de randen van de stad, kunnen

we de deltastad van de toekomst creëren. Hierbij letten we op de betaalbaarheid en beschikbaarheid van woningen, de doorstroming op de woningmarkt en een plek voor jongeren, kenniswerkers en gezinnen. We creëren woonomgevingen waar mensen kunnen leven met water en genieten van de natuurlijke schoonheid van onze stad en het landelijk gebied. Daarbij kijken we naar risico's door extreem weer zoals hittegolven en natte winters. We kunnen het risico niet volledig wegnemen. Wel kunnen we de impact daarop maximaal beheersen. Gemeenschapsvorming en nabijheid staan bij de woonopgave centraal: we streven naar een leefomgeving die ruimte biedt voor sociale interactie en saamhorigheid. Dat betekent aandacht voor wijkvoorzieningen en ontmoetingsplekken in de buurt. Zwolle kenmerkt zich als een sterke gemeenschap. We zijn met elkaar in verbinding en kijken naar elkaar om.

Een vitale economie is nodig om onze brede welvaart te behouden. We zullen meer moeten doen met minder mensen, en wat we doen, moeten we duurzamer doen. Dat zorgt voor opgaven op drie gebieden: mens, ruimte en innovatie. De vergijzing zorgt voor een structureel krappe arbeidsmarkt. Met de Human Capital Agenda investeren we regionaal in een toekomstbestendige en inclusieve arbeidsmarkt. We zetten bijvoorbeeld in op slimme innovaties om zorg te leveren, huizen te bouwen en te werken aan onze energietransitie. Het betekent ook dat we letterlijk én figuurlijk ruimte moeten maken voor een circulaire economie. Tenslotte is innovatie cruciaal voor de ontwikkeling van Zwolle. De Spoorzone Zwolle zien we als de motor voor innovatie van de stad en de regio.

Energie speelt een centrale rol in onze visie voor Zwolle. We creëren ruimte voor duurzame energieoplossingen en organiseren vraag en aanbod dicht bij elkaar om efficiëntie te bevorderen. Wijk voor wijk, bedrijventerrein voor bedrijventerrein, worden we aardgasloos. Beschikbaar en betaalbaar. We benutten lokale bronnen en mogelijkheden om energie op te wekken optimaal en verbinden deze door te sturen op een robuuste infrastructuur voor de transport en opslag van diverse vormen van energie. Ook voor de elektrificatie van de mobiliteit. Zwolle is daarbij cruciaal onderdeel van het landelijk netwerk van energie-infrastructuur. Deze potentie zien we als dé kans om van Zwolle een centrale energiehottspot te maken, die de groei van de stad mogelijk maakt.

In Zwolle denken we in kansen. Wat vandaag een uitdaging is, zien we als mogelijkheid voor morgen. We schuiven de verantwoordelijkheid niet door naar toekomstige generaties. De keuzes die we nu maken dragen bij aan een toekomstbestendig Zwolle op de lange termijn. Door slimme koppelingen te maken tussen verschillende opgaven en de investeringskracht die daarbij hoort, maken we samen een aantrekkelijke (delta)stad om ook op lange termijn te wonen, te werken en te ontspannen. We benutten de unieke Zwolse ruimtelijke kwaliteit bij zowel inbreiding als uitbreiding van de stad. Zodanig dat we zowel mentaal als fysiek weerbaar zijn voor klimaatverandering en de extremen die hierbij horen. Op deze manier blijven we aantrekkelijk als vestigingsplaats op korte en lange termijn.

1.4 Waarom een Omgevingsvisie?

In deze omgevingsvisie leggen we vast wat we willen met onze leefomgeving. We kijken daarbij naar 2040. Soms maken we een doorkijk naar 2050. Het is van belang om met een blik op de lange termijn naar onze buitenruimte, onze maatschappij en onze economie te kijken. Dat helpt ons bij de grote en kleine keuzes die we maken over onze leefomgeving. Uitdagingen komen en gaan, al eeuwenlang. Bijna altijd hebben we ze weten op te lossen. Ook nu zijn de uitdagingen groot en veelzijdig. Dat vraagt om een realistische visie, waarin we onze ambities zich goed verhouden tot onze kwaliteiten. Eén waar de laatste inzichten zijn verwerkt over de opgaven waar we voor staan. Bijvoorbeeld hoe we zorgen dat het nu en in de toekomst. Goed wonen, werken en recreëren is in onze gemeente. Daarbij horen (gebiedsgerichte) keuzes en een eenduidige werkwijze. Deze staan in dit document. Achtereenvolgens komt aan bod:

- Welke trends en ontwikkelingen er op ons af komen (hoofdstuk 2);
- Welke ambities we nastreven, welke waarden we hanteren en tot welke opgaven dit leidt als we deze afzetten tegen de huidige en toekomstige maatschappelijke ontwikkelingen en hoe we hier mee om willen gaan (hoofdstuk 3);
- Welke ruimtelijke gevolgen onze opgaven hebben en welke keuzes we maken (hoofdstuk 4);
- Welke kwaliteiten we bezitten en hoe we hier mee omgaan (hoofdstuk 5);
- Hoe dit uitpakt voor verschillende gebieden (hoofdstuk 6);
- Hoe deze visie doorwerkt in de praktijk (hoofdstuk 7).

1.5 De aanloop naar deze omgevingsvisie

Deze omgevingsvisie bevat de recente ruimtelijke keuzes die de gemeente heeft vastgelegd in haar “Ruimtelijk Toekomstperspectief 2040” (RTP, mei 2025). De basis voor deze Omgevingsvisie werd echter in 2021 al gelegd in de vorige Omgevingsvisie (“Mijn Zwolle van Morgen 2030”). De stap van RTP naar een aangevulde omgevingsvisie betreft vooral een praktische. Al het ruimtelijk beleid op hoofdlijnen willen we verankerd hebben in één document dat past binnen het instrumentarium dat de Omgevingswet ons biedt. Daarom zijn beide documenten nu samengevoegd. Maar tussen de vorige omgevingsvisie en deze aanvulling zijn veel stappen gezet. Hieronder zijn deze op hoofdlijnen samengevat.

2021: Omgevingsvisie ‘mijn Zwolle van Morgen 2030 (vastgesteld in 2021)

De omgevingsvisie uit 2021 formuleerde 3 ambities voor de ontwikkeling van Zwolle. Deze ambities zijn niet veranderd: ze staan in hoofdstuk 3. Ook de Zwolse kwaliteiten (hoofdstuk 5) en uitwerkingen per gebied (hoofdstuk 6) werden in 2021 al geformuleerd en zijn in deze versie aangepast op de actualiteit.

2023: Regionale Verstedelijkingsstrategie: “Warme harten in een klimaatadaptieve Delta”

In regionaal verband ontwikkelden we een visie op verstedelijking. Hierin zijn programma’s voor bijvoorbeeld wonen, economie en mobiliteit van verschillende gemeenten met elkaar in lijn gebracht, met klimaat als rode draad. De regio wil klimaatadaptief groeien en ‘water en bodem sturend’ vernieuwend toepasbaar te maken bij onze opgaven. In het kader van de verstedelijkingsstrategie is daarom een regionale sponsstrategie uitgewerkt, waarin het water- en bodemsysteem in samenhang met de verstedelijking wordt benaderd. De regionale verstedelijkingsstrategie en de regionale sponsstrategie zijn verwerkt in het Ruimtelijk Toekomstperspectief 2040 (zie verderop).

2023: Regionale gebiedsbiografie

Als uitwerking van de Regionale Verstedelijkingsstrategie is in 2023 een gebiedsbiografie voor de regio gemaakt. Deze is opgesteld ter inspiratie voor toekomstige ontwikkelingen in de regio vanuit de cultuurhistorie en het landschap.

De regio ligt in de IJssel-Vechtdelta en kent een grote diversiteit aan landschappen. Het stedelijk gebied, het water, de bodem en het landelijk gebied zijn hier nauw met elkaar verweven. De gebiedsbiografie hanteert de volgende ontwikkelprincipes om beter te kunnen omgaan met de opgaven die nu spelen en zich in de toekomst (verder) zullen ontwikkelen:

1. In een Klimaatadaptieve Delta herstellen we natuurlijke systemen. We houden hierbij rekening met de kwaliteiten en gelaagdheid van het cultuurhistorische landschap.
2. In Warme Harten herstellen we de relatie tussen landschap, bodem en water enerzijds en landbouw en bebouwing anderzijds.
3. In Warme Harten groeit landschap mee: we koppelen elk hoogdynamisch woon- en werkgebied aan een sterk landschap.

Dit is verwerkt in het Ruimtelijk Toekomstperspectief, en hiermee in deze aangevulde omgevingsvisie.

2023: BO-MIRT onderzoek (mobiliteit)

Gelijktijdig met de Regionale Verstedelijkingsstrategie is in 2023 een regionaal gebiedsgericht MIRT-onderzoek gedaan voor de Regio Zwolle. Dit leidde tot een set aan maatregelen om bereikbaarheid en mobiliteit in en om Zwolle voor de langere termijn te behouden. De opgaven, maatregelen en onderzoeksopgaven die hierin zijn geformuleerd zijn via de verstedelijkingsstrategie in deze omgevingsvisie terecht gekomen. Het gaat onder andere om met meer inzetten op duurzame mobiliteit, meer en beter hoogwaardig openbaar vervoer en het (binnenstedelijk) verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u.

2025: Ruimtelijk toekomstperspectief 2040

Dit is het fundament voor deze Omgevingsvisie. Hierin staat welke keuzes we willen maken over water en klimaat, wonen, economie, mobiliteit en energie. Daarnaast biedt het een inspirerend toekomstbeeld van het Zwolle dat we in 2040 voor ogen hebben, met een doorkijk naar 2050. Waar zien we de ruimtelijke ontwikkelingen? En welke dan? We maken ontwikkelingen af waar we al mee begonnen zijn, zetten in op versterking van de bestaande stad en kiezen voor uitbreiding in de stadsranden. Hiervoor zijn sleutelge-

bieden aangewezen waarin we water en klimaat, wonen, werken, mobiliteit en energie in samenhang aanpakken.

Het Ruimtelijk Toekomstperspectief brengt alle hiervoor genoemde documenten samen in één toekomstperspectief voor de gemeente. Een omvangrijk participatietraject heeft dit perspectief vervolgens verrijkt (zie 1.6.3). De vaststelling van het RTP was een waardevolle tussenstap op weg naar deze aangevulde omgevingsvisie.

1.6 Status en procedurele aspecten

1.6.1 Juridische status

Het opstellen van een omgevingsvisie is bij wet verplicht (Omgevingswet, artikel 3.1). De visie voldoet daarom aan de eisen die de wet hieraan stelt. De visie gaat over het hele grondgebied van de gemeente Zwolle en richt zich op de fysieke leefomgeving. Deze omgevingsvisie stelt opnieuw het gemeentelijk beleid op hoofdlijnen vast. Hiermee vervalt eerder beleid voor onze leefomgeving. Het gaat om:

- Omgevingsvisie 'Mijn Zwolle van Morgen 2030 (2021)
- Ruimtelijk Toekomstperspectief 2040 (2025)

1.6.2 Vaststelling

Deze ontwerp-omgevingsvisie wordt ter inzage gelegd. Daarmee heeft een ieder de mogelijkheid op de ontwerp-omgevingsvisie te reageren middels het indienen van een zienswijze. De zienswijzen worden door de gemeente beantwoord en, middels een zienswijzenota, aan de gemeenteraad aangeboden. Vervolgens volgt vaststelling van de ontwerp omgevingsvisie met bijbehorend omgevingseffectrapportage door de gemeenteraad.

1.6.3 Participatie

Omdat deze aangevulde omgevingsvisie vooral een samenvoeging is van het Ruimtelijk Toekomstperspectief en de Omgevingsvisie uit 2021, is er geen aparte participatieprocedure doorlopen. Het uitgebreide participatietraject dat we in 2024 en 2025 organiseerden in het kader van het ruimtelijk toekomstperspectief heeft goede en waardevolle input gegeven. Wel kan een ieder die dat wil een zienswijze geven over de aangevulde ontwerp-omgevingsvisie. In de formele participatieperiode is hiervoor gelegenheid. Een toelichting op de eerdere participatiestappen is te vinden in het participatiejournaal dat bij het Ruimtelijk Toekomstperspectief 2040 hoort. U vindt het in het Participatieverslag.



1.6.4 Een zienswijze indienen

Deze omgevingsvisie is nog niet definitief. Dit is de ontwerp-omgevingsvisie. Iedereen binnen en buiten de gemeente kan zijn of haar mening geven over dit stuk. Dat kan door een zienswijze in te dienen. Op onze website staat hoe dit werkt en in welke tijdsperiode u hier gelegenheid voor heeft.

Kijkt u op <https://www.zwolle.nl/omgevingsvisie>

We nodigen u uit om uw mening te geven over deze omgevingsvisie. Dat helpt ons om de visie te verbeteren. Zo werken we samen aan een mooie toekomst voor Zwolle, Wijthmen, Windesheim en het buitengebied. Nadien verwerken wij de zienswijzen in een definitieve omgevingsvisie. Als deze daarna is vastgesteld door de gemeenteraad en is gepubliceerd, dan is deze officieel van kracht.

1.6.5 Effecten op de omgeving

De ruimtelijke keuzes die we maken kunnen allerlei effecten hebben op de leefomgeving. Daarom is in het kader van de aangevulde ontwerp-omgevingsvisie een Omgevingseffectrapportage (OER) uitgevoerd. De rapportage vindt u in Omgevingseffectrapportage (OER). Ook is een Passende beoordeling uitgevoerd. Deze rapportage vindt u in Passende beoordeling.

1.6.6 Doorwerking

De omgevingsvisie werkt door in het omgevingsplan, gemeentelijk beleid en de gebieds- en locatieontwikkelingen in de stad en het buitengebied. Ook wordt deze gebruikt als toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen. Hoe dit in zijn werk gaat, leest u in hoofdstuk 7.

2 Wat komt op Zwolle af: Trends en ontwikkelingen

2.1 Inleiding

Er komt veel op ons af en onze samenleving verandert in rap tempo. Allerlei maatschappelijke ontwikkelingen hebben invloed op onze leefomgeving. Denk aan internationale ontwikkelingen, de woningmarkt, ontwikkelingen in de zorg- en energiesector, maar ook digitalisering, individualisering of de nieuwe vormen van (samen)werken. Allemaal hebben ze effect op onze leefomgeving. Dit hoofdstuk laat zien wat dat voor Zwolle betekent.

2.2 Zwolle in Nederland

We zien de positie van Zwolle in Nederland veranderen. Zwolle maakt deel uit van het Stedelijk Netwerk Nederland. Dit zijn steden met een goede ligging qua bereikbaarheid gelegen in een dynamische regio. We zijn, mede door de goede verbindingen via weg en spoor, onderdeel van dit netwerk. De komst van de Hanzelijn heeft daar een belangrijke rol in gespeeld. Hierdoor staan we in directe verbinding met de steden in de Randstad. Ook voelen we ons steeds meer verbonden met plaatsen als Deventer, Enschede, Apeldoorn, Arnhem, Nijmegen en de Brabantse steden. Zwolle is de poort naar Noord-Nederland. Daar 'ontmoeten' we Friesland, Groningen en Drenthe. Juist deze bijzondere ligging maakt ons economisch aantrekkelijk om te (gaan) ondernemen en te wonen.

Zwolle onderscheidt zich binnen Nederland ook door de bijzondere ligging midden in een (historische) delta. We zijn daar uniek in en beheersen de kunst om daar op een fijne, veilige en economisch krachtige manier te leven. Deze IJssel-Vechtdelta heeft ons vele eeuwen voorspoed gebracht, maar ook enkele rampen. Door ons bewust te zijn van onze positie op nationaal en regionaal niveau kunnen we ons toekomstbestendig en klimaatbestendig blijven ontwikkelen.



Zwolle verbonden met de Randstad



Zwolle de poort naar Noord-Nederland



Ligging van Zwolle in de IJssel-Vecht delta

2.3 Zwolle in de regio

Zwolle en de omliggende regio zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en op vele vlakken. Zwolle is daarin de centrum- en netwerkstad. Als één van de sterkst groeiende economische regio's is de Regio Zwolle de verbindende schakel tussen West-, Oost- en Noord-Nederland. De regio bestaat uit tweeëntwintig gemeenten verdeeld over vier provincies en meerdere waterschappen. De overheden in de regio werken samen aan een aantal thema's, waaronder economie, werkgelegenheid, innovatie, de aanpak van het woningtekort, de bereikbaarheid en in deelverbanden ook aan klimaat en energie. De regio is een knooppunt van handel. Dat is het al vanuit het verleden van het Hanzeverbond en we zien dat terug aan het gezamenlijk ontwikkelen van de Port of Zwolle (samenwerking tussen Meppel, Kampen en Zwolle op havengerichte activiteiten). De unieke ligging en vele kwaliteiten maken dat het in de regio goed wonen, leven, werken en genieten is.

Kenmerkend voor de gemeente Zwolle is het zogenaamde Dagelijks Stedelijk Systeem. Dat systeem vertelt ons onder andere hoe we in onze regio ons verplaatsen met de fiets, het openbaar vervoer en de auto. De stad Zwolle neemt daarin letterlijk een centrale plaats in. Zwolle is het scharnierpunt in de regio als het gaat om vervoer, zowel per fiets, als per trein, als met de bus en de auto.

De bijzondere plek van Zwolle zien we ook terug als we kijken naar de landschappen in de regio. We onderscheiden er maar liefst zeven. Van de oude stuwwallen tot de jonge droogmakerijen: allemaal zijn ze vanuit Zwolle op relatief korte afstand van elkaar te ontdekken. Dat zal niet veranderen. Het is één van de weinige constanten in onze ontwikkeling. De rijkdom van het diverse landschap om ons heen blijft altijd bestaan. We vinden het belangrijk dat we daar zuinig op zijn. Juist de kracht van het landschap is de basis voor onze verder ontwikkeling.

2.4 Het gebeurt in de ondergrond

Het wordt steeds drukker in de ondergrond, zowel direct onder onze voeten als op grote diepte. We gebruiken onze bodem steeds meer voor de winning van drinkwater en energie (geothermie), voor warmte-koudeopslag, warmtenetten, waterberging en het leggen van kabels en leidingen. Ook nieuwe bomen vragen ruimte in de ondergrond. Een zorgvuldige, kwalitatieve omgang met onze bodem en ondergrond vraagt om goede regie. Hoewel dat niet voor iedereen zichtbaar is, is het van groot belang voor een goede leefkwaliteit in Zwolle.

2.5 Zwolle als duurzame en circulaire gemeente

De ingeslagen weg naar meer energieneutraliteit vraagt om keuzes. Het verduurzamen van het huidige energieverbruik is onvoldoende. Ook is er netcongestie. Er zijn dus structurele ingrepen nodig. Een investering in nieuwe duurzame energie is noodzakelijk voor zowel korte termijn als lange termijn. Wind, zon, warmte uit diepe ondergrond; energie wekken we steeds vaker lokaal en regionaal op. Dit heeft veel invloed op hoe we de stad en buitengebied inrichten, zowel op als onder de grond. Boven de grond is sprake van een flink ruimtegebruik. Dit heeft allemaal te maken met verandering van het netwerk, de opslag van elektriciteit en nieuwe vormen van energieproductie, en vooral het afscheid van datgene waar we nu nog afhankelijk van zijn, het aardgas.

We zien een beweging naar het steeds zorgvuldiger omgaan met beschikbare grondstoffen om producten te produceren. Het begrip circulariteit hoort hierbij. We zetten steeds meer erop in dat de producten van nu de grondstoffen zijn voor later. Dit vraagt een omslag in denken en in produceren. De circulaire economie vraagt namelijk om extra ruimte voor bedrijven die grondstoffen kunnen klaarmaken voor hergebruik, hetgeen kan leiden tot impact op de leefomgeving (geluid, geur, etc).

2.6 Zwolle als blauwgroene gemeente

Door klimaatverandering worden de winters natter en zachter, terwijl de zomers heter en droger worden. Zwolle krijgt dus vaker met weersextremen te maken. Dit raakt ons allemaal. De kwetsbare ligging van Zwolle, langs de IJssel en de Vecht, met een open verbinding naar het IJsselmeer via de Zwolse stadsgrachten vanuit de Sallandse Weteringen, maakt dit extra zichtbaar.

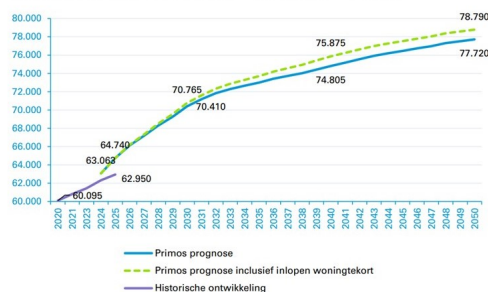
De betekenis van groen en water is groot en dat besef groeit bij inwoners. Dit onder druk van wereldwijde opgaven zoals afname van biodiversiteit en klimaatverandering en wetgeving zoals de EU-Natuurherstelwet. Door de unieke ligging in de delta heeft Zwolle bijzondere en diverse landschappen. Een goed ontwikkelde groen- en waterstructuur die recht doet aan de natuurlijke verschillen voegt waarde toe aan onze leefomgeving. Het leidt tot een beter vestigingsklimaat, verbetering van welzijn en gezondheid, een meer klimaatadaptieve omgeving met minder hittestress en wateroverlast en meer biodiversiteit. Gemeenten die veel in groen en water investeren en een goede groen- en waterstructuur bezitten, zijn economisch sterker, omdat mensen hier graag wonen en werken. Door groei van Zwolle neemt het aantal inwoners toe. Een robuust blauwgroen netwerk is onmisbaar voor de beweeg- en leefruimte in de stad, voor mens, plant en dier. Daarnaast heeft een blauwgroen netwerk een belangrijke rol in klimaatadaptatie van de stad, in het veranderende klimaat.

2.7 Zwolle als leefgemeente

2.7.1 Meer huishoudens in Zwolle

Het aantal inwoners in onze provincie blijft groeien. De grootste groei vindt in de regio Zwolle plaats en daarbinnen vooral in het stedelijk gebied. Verschillende ontwikkelingen dragen bij aan de groei van het aantal inwoners en huishoudens: de trek naar de stad, vergrijzing, individualisering en ontwikkelingen in de zorg. Dit leidt tot grote druk op de woningmarkt.

Huishoudensontwikkeling Zwolle tot 2050



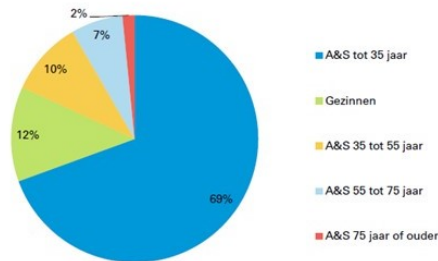
Primos (2024) en Stec Groep (2025)

2.7.2 Trek naar de stad

Nieuwe Zwollenaren komen overal vandaan. Zwolle heeft werkgelegenheid. We verwelkomen daarom nieuwe inwoners uit de regio en daarbuiten. Dat zijn vooral alleenstaanden en stellen (A&S) tot 35 jaar.

Daarnaast is er landelijk een trek vanuit de Randstad naar steden en plaatsen erbuiten. Vaak steden met een goede verbinding over weg en spoor. Daarmee zorgt de verhuisstroom ook voor een snellere verstedelijking van onze regio. Tegelijkertijd is nog steeds sprake van mensen die naar de Randstad verhuizen. Dat zijn vooral schoolverlaters die geen woning achterlaten.

Binnenlandse verhuizingen naar doelgroep in de gemeente Zwolle 2019-2023



A&S = alleenstaanden en stellen

CBS Microdata (2025, cijfers 2019 tot en met 2023), Bewerking Stec Groep (2025)

2.7.3 Vergrijzing

De komende tientallen jaren zet de vergrijzing ook in Zwolle sterk door. Het aantal 65-plussers neemt toe ten opzichte van de rest van de bevolking én mensen worden steeds ouder. De vergrijzing heeft gevolgen voor het samenleven, voor wonen, werken, inkomen, gezondheid en zorg & welzijn. Risico's zijn er vooral voor mensen in een kwetsbare positie: voor ouderen met een klein sociaal netwerk, ouderen met een migratieachtergrond, gezondheidsproblemen, een hoge zorgvraag en/of problemen met rondkomen.

2.7.4 Ontwikkelingen in de zorg: zelfstandig wonen

Met de vergrijzing en de beweging van 'extramuralisering' (gelijkwaardige zorg bieden buiten de muren van een instelling) blijven mensen langer thuis wonen of gaan vanuit een instelling weer thuis wonen. De behoefte aan passende woningen in een prettige buurt en een sociaal netwerk en voorzieningen dichtbij neemt de komende jaren nog verder toe. De toegang tot zorg in een instelling wordt nog steeds verder beperkt bij een groeiende groep mensen met een zorg- en begeleidingsbehoefte. Dit vraagt zowel om maatwerkoplossingen op individueel niveau, als om (ruimte voor) algemene- en toegankelijke voorzieningen in de buurt voor een grotere diversiteit aan zorg- en welzijnsvragen. We maken een beweging van Beschermd Wonen naar Beschermd Thuis.

2.7.5 Individualisering

In de samenleving is al langer een beweging van individualisering zichtbaar. Individualisering is het maatschappelijke proces waardoor mensen meer als individu dan als groep in de samenleving komen te staan. Individualisering uit zich in relaties, woonvormen en werk. Mensen bepalen in toenemende mate zelf hoe ze hun leven vormgeven. Waar voorheen traditionele instituties zoals huwelijk, kerk en politieke stromingen een voorspelbare invloed op onze persoonlijke levens hadden, is er nu steeds meer persoonlijke keuzevrijheid om je leven in te richten. Individualisering leidt tot meer nadruk op het ik. Er is een sterke behoefte ontstaan aan individuele erkenning en focus op identiteitskwesties. Dat biedt mogelijkheden voor eigen ontwikkeling en eigen keuzes in opleiding en beroep, maar ook in uiterlijk of geslacht. Identiteit geeft houvast en geborgenheid in een samenleving met een gebrek daaraan. Individualisering heeft ook invloed op sociale verbanden: mensen hebben en gebruiken steeds vaker de vrijheid om zelf een eigen netwerk te kiezen. Die netwerken zijn minder voorspelbaar dan voorheen.

Het perspectief van toegenomen vrijheid en autonomie heeft een keerzijde. Individualisering leidt er ook toe dat verantwoordelijkheid voor eigen succes meer bij het individu wordt gelegd. Dit kan extra druk veroorzaken en ook het gevoel er alleen voor te staan, zeker bij jongeren. Individualisering kan er ook toe leiden dat verbanden tussen mensen in een samenleving steeds losser worden en dat groepen feller tegenover elkaar komen te staan. In Zwolle is dit beeld ook herkenbaar maar wijkt ten opzichte van andere gemeenten wel positief af als het gaat om sociale samenhang en sociale participatie. Aandacht is er vooral nodig voor de gevolgen van de toename van eenpersoonshuishoudens en voor de toenemende eenzaamheid. Digitalisering versterkt individualisering en dit kan met name bij jongeren in een kwetsbare positie tot problemen leiden.

2.7.6 Druk op de woningmarkt

Mede als gevolg van bovenstaande ontwikkelingen is de druk op de woningmarkt in Zwolle heel groot. De vraag naar woningen groeit sneller dan verwacht. De grote woningbehoefte en het beperkte passende woningaanbod leidt onder andere tot krapte op de woningmarkt. Daardoor stijgen de woningprijzen. Veel gezinnen en ouderen vinden geen geschikte (betaalbare) woonruimte. Ook voor jongeren is er een dringende noodzaak voor betaalbare, passende woningen. Jongeren stellen levensplannen uit met allerlei gevolgen van dien. Steeds meer jongeren zijn dakloos of 'bankslapers'. Ook voor mensen die uitstromen uit een maatschappelijke (zorg)instelling is het vinden van een veilige en geschikte woonplek lastig. Hun zorgvraag stelt hier soms specifieke eisen aan. Tot slot stokt ook de uitstroom uit maatschappelijk opvang en de asielopvang omdat er onvoldoende woningen zijn.

2.7.7 Tweedeling in de samenleving

Al langer wordt gewezen op een toenemende tweedeling in de samenleving. Er zijn verschillende breuklijnen zichtbaar zoals opleidingsniveau, leeftijd, arbeidsvorm, gezondheid, sociale netwerken en leefomgeving waarlangs de tweedelingen zich vormen. Uit onderzoek blijkt dat kenmerken van mensen rond deze breuklijnen zich negatief opstapelen en daardoor ongelijkheden kunnen versterken. Denk aan de invloed van opleidingsniveau op arbeid, inkomen en sociale netwerken. Mensen in een minder kansrijke positie zijn minder gezond, leven korter, hebben een lager inkomen en wonen in kwalitatief minder goede woningen,

We zien ook dat door tweedeling groepen steeds homogener worden. Mensen met dezelfde sociaal-demografische kenmerken, gedrag en eigenschappen zoeken elkaar steeds meer op waardoor mensen uit verschillende groepen elkaar steeds minder tegenkomen. Dat geldt ook voor de digitale leefwereld waarbij algoritmes het vormen van homogene groepen versterken.

Deze tweedeling leidt verder tot een mogelijke verharding van de samenleving doordat groepen meer tegenover elkaar komen te staan. Toch is de verwachting dat de sociale cohesie in Nederland wel standhoudt blijkt uit onderzoeken van het Sociaal Cultureel Planbureau.

2.7.8 Voorzieningen

Als het aantal inwoners in onze gemeente groeit moeten voorzieningen daarin meegroeien. We maken onderscheid tussen basisvoorzieningen zoals scholen, winkels en 1e en 2e lijnszorg en stedelijke voorzieningen op de schaal van de stad, zoals bijvoorbeeld musea, leisure en andere culturele instellingen.

Zwolle heeft een sterke regionale centrumvoorziening qua onderwijs met een heel groot aandeel leerlingen van buiten. Tegelijk kampen we al jaren met een enorme opgave qua onderwijshuisvesting (vervangende nieuwbouw, verduurzaming). Dit raakt niet alleen de onderwijsinfrastructuur zelf, maar brengt ook specifieke mobiliteits-, woon- en sociale vraagstukken met zich mee. Als we aan de slag gaan in gebieden, wijken of buurten nemen we opgaven voor voorziening zoveel mogelijk mee.

Opgroeien van kinderen en jongeren gaat meestal met vallen en opstaan. Dit vraagt om een gezonde en veilige omgeving, zowel sociaal (bijvoorbeeld thuis en op school) als fysiek (in de buitenruimte). Die is nodig voor opgroeien, ontmoeten en ontwikkelen en goed te leren omgaan met jezelf, met anderen en met je omgeving. School en onderwijs spelen daarin een belangrijke rol.

Ontwikkelen en leren doen we overigens niet alleen op school. Juist ook in vrije tijd en in de openbare ruimte van stad en wijk doen we kennis en levenservaring op. En het leren van een beroep doen we steeds vaker door een combinatie van leren op school en doen in en leren in de dagelijkse praktijk, bijvoorbeeld via bedrijven en instellingen. Het creëren van hybride leeromgevingen is daarom een belangrijk aandachtspunt. En omgekeerd is er steeds meer aandacht voor medegebruik van schoolgebouwen voor andere dan onderwijsdoelen.

Zwolle is een echte onderwijsstad. Vooral in voortgezet onderwijs, speciaal onderwijs en beroepsonderwijs (mbo/hbo) zijn er scholen met een groot regionaal bereik. Leerlingenstromen vanuit andere gemeenten spelen dan ook een belangrijke rol bij ruimtelijke overwegingen rondom onderwijsvoorzieningen in de stad. Dit geeft kansen voor Zwolle en regio in termen van innovatie, jonge ondernemers en instroom van gekwalificeerde werknemers voor bedrijfsleven en dienstverlening.

2.7.9 Gezondheid: 'de brede benadering'

Gezondheid is steeds meer een integraal en belangrijk maatschappelijk thema. Het gezondheidsbeleid en milieubeleid zijn van oudsher gericht op het beheersen van gezondheidsrisico's en het beschermen

van (kwetsbare) groepen mensen, dieren en natuurgebieden. Tegenwoordig gaat het ook om bevordering en verbetering van de gezondheid, bijvoorbeeld door de inrichting van onze leefomgeving. Gezondheid wordt bepaald door leefstijlgedrag zoals voeding en bewegen en door de fysieke en sociale omgeving waarin mensen zich bevinden. Zo heeft bijvoorbeeld een gebied met een variatie tussen bebouwing, groen, rust, stille plekken en verkoelend water een positief effect op hoe we ons voelen. Daarom is het belang van een aantrekkelijke en gevarieerde openbare ruimte, waarin we kunnen, fietsen, wandelen, hardlopen en bewegen, groot. Sporten gebeurt ook steeds meer buiten clubverband (sportschool/ hardlopen). Daarin neemt de openbare ruimte een steeds belangrijkere plaats in.

2.7.10 Digitalisering verandert onze manier van leven

Technologische vernieuwingen volgen elkaar steeds sneller op en zijn bovendien steeds meer met elkaar verweven (zoals bij drones, robots, domotica, AI, etc.). Er ontstaat een nieuwe, snellere dynamiek en een intensievere wisselwerking tussen technologie en samenleving. Door digitalisering willen en zijn mensen meer in staat om 24/7 diensten en acties te ondernemen via digitale kanalen zoals websites en social media. Daarnaast bieden technologie en de analyse van grote hoeveelheden data de mogelijkheid voor een slim gebruik van onze ruimte. Ook kunnen technologische ontwikkelingen nieuwe mogelijkheden bieden op het gebied van mobiliteit. Denk bijvoorbeeld aan het beter afstemmen van vraag- en aanbod in het OV-netwerk (openbaar vervoer). Ontwikkelingen in digitalisering en technologie hebben ook veel invloed op de arbeidsmarkt. Banen en functies veranderen of verdwijnen en er worden nieuwe eisen gesteld aan werknemers. Door technologie kunnen ouderen bijvoorbeeld langer thuis blijven wonen, waarbij eventuele zorg op afstand wordt geboden. Digitalisering en technologische vernieuwingen leiden tot een ander gebruik van de fysieke leefomgeving. Digitale platforms maken ontmoetingen tussen mensen makkelijker.

2.8 Zwolle als werkgemeente

2.8.1 Groei van onze economie vraagt ruimte

De Zwolse economie staat er sterk voor en is veerkrachtig gebleken, ook na de uitdagingen van de coronatijd. De werkgelegenheid blijft groeien en de werkloosheid is laag. In de afgelopen jaren is er een aanzienlijke toename van bedrijven en werkgelegenheid geweest, wat heeft geleid tot een gezonde economische dynamiek in de regio. Een groeiende economie ten behoeve van de brede welvaart en de transitie op het vlak van energie, klimaat en circulaire economie vragen om ruimte. Dit zorgt voor intensiveringsvraagstukken en de vraag naar nieuwe locaties. Hierbij gaat het onder andere om ruimtevraag van bedrijven met een hogere milieu-impact. Herstructurering is nodig om het juiste bedrijf op de juiste plek te laten floreren.

2.8.2 Structurele krapte op de arbeidsmarkt

De krapte op de arbeidsmarkt is structureel. In bijna alle sectoren is sprake van tekorten. Vergrijzing is een drijvende ontwikkeling. Tegelijk zien we de vraag naar arbeid in een aantal sectoren (zorg, techniek en energietransitie) eerder toe- dan afnemen. De oplossing daarvan ligt enerzijds in het vergroten van het beschikbare arbeidspotentieel (denk aan het benutten reserves en arbeidsmigratie) en anderzijds in de inzet van arbeidsbesparende innovaties (verhoging arbeidsproductiviteit).

2.8.3 Digitalisering en thuiswerken

Een steeds verdergaande digitalisering en een toenemende mate van thuiswerken leidt tot snel veranderende eisen aan kennis en vaardigheden. Met in het verlengde daarvan vooral een veranderende vraag naar kantoren. Vooral goed ontsloten locaties zijn populair (nabij hoogwaardig ov), waarbij de ontmoetingsfunctie steeds belangrijker wordt. De ontwikkeling van thuis- en hybride werken heeft niet tot nauwelijks geleid tot een groei in leegstand in de kantorenmarkt. Doordat het kantoor steeds meer een ontmoetings- en samenwerkingsplek wordt, zien we juist een toename van het aantal vierkante meters voor specifieke ruimtes zoals vergader-, brainstorm-, bel-, lunch- of relaxplekken. De impact op de vraag naar kantoren is dus beperkt gebleken. De uitdaging voor Zwolle is dan ook vooral om het juiste aanbod op de juiste locatie te realiseren (voorkomen kwalitatieve mismatch).

2.8.4 Robotisering en automatisering

Machines vervangen banen in met name de logistiek en industrie. Tegelijkertijd leidt dit tot vraag naar nieuwe banen, zoals ontwerpen onderhoud van machines, digitale veiligheid en kunstmatige intelligentie. Deze ontwikkeling kan gevolgen hebben voor de ruimtevraag van bedrijven. Denk aan de bouwhoogtes, ruimte voor opslag van goederen en extra transportbewegingen.

2.8.5 Geopolitieke spanningen: 'reshoren'

Spanningen in de wereld om ons heen zorgt ervoor dat bedrijven hun productie van lagelonenlanden weer terughalen naar Europa. Reshoren heet dat. Regionaal produceren is weer in trek (minder afhankelijkheid van andere economieën) en circulair/energieneutraal ondernemen is steeds belangrijker aan het worden zodat afhankelijkheid van fossiele brandstoffen afneemt.

2.8.6 Kansen voor de logistiek

Door veranderingen in de wereldeconomie en de globalisering wordt steeds meer internationale handel en transport verwacht. Dat biedt kansen voor de logistieke sector in Zwolle. Zwolle ligt strategisch als logistieke draaischijf op de as tussen West (Randstad en de Nederlandse grote zeehavens) en Oost (Duitsland, Noord-Europa, Baltische Staten). Voor bedrijventerreinen langs snelwegen die gericht zijn op logistiek, zoals Hessenpoort, betekent dit mogelijk een verschuiving in de vraag naar grootschaliger percelen, onder andere ook voor de maakindustrie. Ook transport over water én weg is belangrijk. Een goede multimodale infrastructuur, waarbij goederen door verschillende vervoersmiddelen worden vervoerd, is een voorwaarde om als logistieke draaischijf te kunnen functioneren. Vanwege de strategische ligging van de regio Zwolle langs diverse vervoersassen (water, weg en spoor) zijn hiervoor in potentie goede kansen, als het ook leidt tot werkgelegenheid waar Zwolle mee vooruit kan.

2.8.7 Gezondheidssector

De gezondheidssector is de belangrijkste werkgever van de stad, gemeten naar aantal banen. Het ziekenhuis Isala speelt hierbij een belangrijke rol. De zorg is echter veel breder. Juist door het ziekenhuis ontstaat weer aanvullende en nieuwe bedrijvigheid in Zwolle, met name in Oosterenk.

2.8.8 Zakelijke dienstverlening

Naast gezondheidszorg is de zakelijke dienstverlening een belangrijke sector voor de stad. Naast enkele grotere kantoren, zien we hierbinnen met name een duidelijke groei van bedrijven werkzaam in de ICT en e-commerce. Daarnaast zien we veel werkgelegenheid in onderwijs en bij de overheid. Aan de banengroei binnen de detailhandel, horeca, vrijetijdseconomie en creatieve industrie zien we de stedelijke ontwikkeling van Zwolle terug.

Het aanbod van kantoren op goed bereikbare multifunctionele locaties droogt in Nederland snel op. Vanuit de Randstad, maar mogelijk ook de randen van het land, ontstaat behoefte aan goede alternatieven. Zwolle is daarvoor ook in beeld.

2.8.9 Horeca en leisure

De horecasector verandert. We zien dat het aantal en de omvang van de verschillende horecaketens toeneemt. Tegelijkertijd is er een opkomst van kleinschalige horecabedrijven. De leisuresector is een relatief jonge en snelgroeiende bedrijfstak. Door de afgenomen hoeveelheid vrijetijd en de toegenomen welvaart wil de consument een kwalitatieve belevenis in de schaarse beschikbare tijd. Door de groei van het aantal inwoners en de regiofunctie van Zwolle nemen de kansen voor leisurevoorzieningen in Zwolle verder toe. Diverse gebieden in Zwolle bieden een prachtig decor voor verschillende leisureactiviteiten. Denk aan de fraaie historische binnenstad en ons prachtige buitengebied.

2.8.10 Detailhandel, andere behoeftes, nieuwe kansen

De winkelmarkt is de laatste jaren sterk veranderd, mede door de grote invloed van internetwinkels. Zwolle heeft op dit moment beide in huis, zoals een groot bedrijf gericht op webwinkelen en een boeiende levendige binnenstad met een breed aanbod van winkels; van grootwinkelbedrijf tot bijzondere speciaalzaken. Juist de regionale centrumfunctie maakt Zwolle tot een aantrekkelijke winkelstad. Voor de consument is het aanbod aan digitale winkels de afgelopen jaren steeds ruimer geworden. Kwaliteit van aanbod, keuzemogelijkheid, prijsstelling en uitstraling worden als gevolg hiervan steeds belangrijker.

Zwolle beweegt mee op de trend dat steeds meer winkels een webshop openen, terwijl webwinkels soms ook een fysiek afhaalpunt openen. Een andere trend in de detailhandel is de schaalvergroting in bepaalde sectoren. De laatste jaren zijn in Nederland steeds meer megawinkels (bijvoorbeeld bouwmarkten) verschenen. De tegenhanger hiervan is dat marktruimte ontstaat voor speciaalzaken, vooral in of direct nabij de binnenstad. Verder zien we dat de kleine buurt- en wijkcentra onder druk staan. Ze hebben het lastig om het hoofd economisch boven water te houden. Door onder andere de vergrijzing en de wens om dicht bij huis boodschappen te kunnen blijven doen is er ook voor dit type winkels bestaansrecht.

2.8.11 Innovatie

De triple helix (onderwijs, bedrijfsleven, overheid) werkt samen om de innovatiekracht van Zwolle te ontwikkelen en te versterken. De regio speelt daarbij ook een nadrukkelijke rol. Het belang van innovatie komt voort uit de verandering van de economie en het mogelijke gevolg daarvan voor de samenleving. Door robotisering verandert de arbeidsmarkt, vooral voor praktisch- en middelbaar opgeleide vakwerkers. Dat maakt hen kwetsbaar. Het vraagt om een directe samenwerking tussen werkgevers, onderwijs, overheid en werknemers.

In de Spoorzone werken we aan een concentratie van onderwijs en onderzoek. In Perron038 werken ondernemers, hogeschool Windesheim en de Universiteit Twente samen aan innovatie in de maakindustrie. Recent is er een nieuw innovatiecluster gestart: Biltin, dat zich vooral richt op een CO2-neutrale bebouwde omgeving voor 2050. Met het innovatiedistrict Regio Zwolle willen we de innovatiekracht van onze regio sterker maken. We zien dit als een plek van landelijke betekenis. Daarnaast zien we de Makersfabriek als een belangrijke plek voor toegepaste innovatie, onderwijs, ondernemerschap en vakmanschap.

2.9 Zwolle bereikbaar: veranderende mobiliteit

2.9.1 Mobiliteitsgroei

Het aantal mobiliteitsbewegingen groeit, lokaal, regionaal en nationaal. Dat kan dat leiden tot bereikbaarheidsproblemen voor zowel auto als openbaar vervoer. Dat zien we vooral in de zeshoek Amsterdam-Zwolle-Arnhem-Eindhoven- Breda en Den Haag. Specifiek voor Zwolle is de doorstroming op de A28 een knelpunt, zowel in de richting van Meppel als van Amersfoort. Het personen- en goederenvervoer blijft ook de komende jaren toenemen. Simpelweg alleen maar meer wegen aanleggen, is geen duurzame oplossing. De kunst is het maken van slimme koppelingen tussen mobiliteit en de ontwikkeling van onze stad.

De verwachting is dat het autobezit en -gebruik in Nederland tot 2040 nog verder zal toenemen van circa 500 naar circa 525 auto's per 1000 inwoners. Ook in Zwolle gaat het aantal auto's significant toenemen. In Zwolle genereert elke woning gemiddeld ongeveer 5 autoritten per dag. Bij ongewijzigd beleid betekent dit dat er nog fors meer extra autoritten per dag erbij komen. Dat leidt tot drukke wegen, files en tekorten aan parkeerplaatsen. De ingezette mobiliteitstransitie dempt deze groei, maar de verwachting is dat de verkeersintensiteit op de wegen in Zwolle de komende jaren nog altijd blijft groeien.

2.9.2 Onze mobiliteit verandert

De (geparkeerde) auto is een van de belangrijkste ruimtegebruiker die we kennen in onze omgeving. Nu de druk op de (openbare) ruimte steeds groter wordt, is er de trend naar minder auto en bijvoorbeeld meer gebruik van de fiets in combinatie met goed openbaar vervoer. Tegelijk worden we steeds mobieler en bewegen we ons volgens andere patronen dan vroeger. Dat doen we voor ons werk, voor onze vrije tijd, ons onderwijs en tot steeds latere leeftijd.

Er is een trend van 'gebruik' naar 'bezit'. Vooral jongere generaties lijken minder geïnteresseerd te zijn in het bezit van bijvoorbeeld een auto. Midden in de stad kunnen ze deze slecht kwijt of verplaatsen ze zich net zo makkelijk of makkelijker per fiets, bus of trein. Of dit ook doorzet als ze ouder worden en in een andere levensfase komen, is de vraag. Verhuizing naar buitenwijken kan leiden tot andere mobiliteitskeuzes. Feit is wel dat de huidige jeugd een andere oriëntatie heeft. Het gaat minder om bezit en meer om gebruik. De digitale economie maken autobezit soms minder noodzakelijk. Nieuwe technologie maakt deelconcepten voor auto's scooters en fietsen steeds toegankelijker. Dit heeft gevolgen voor onze leefomgeving. De groei van de deelauto en deelfietsconcepten moet leiden tot een afname naar de vraag naar eigen parkeerplaatsen van de auto voor de deur. Maar deelconcepten vragen ook om nieuwe collectieve voorzieningen voor stallen en/of opladen.

2.9.3 Toenemend belang van Zwolle als OV-knooppunt

Op station Zwolle wordt het steeds drukker. De ontwikkeling van het treinvervoer overtreft de prognose als gevolg van de aanleg van de Hanzelijn en elektrificatie van de lijnen naar Enschede en Kampen. De rol van de fiets in het voor- en natransport vanaf de stations neemt verder toe. De voorzieningen daarvoor, zoals goede fietsenstallingen, fietspaden en stadstraten waar de fietser centraal staat, worden steeds belangrijker.

Tussen de Randstad en steden als Breda, Eindhoven, Arnhem-Nijmegen en Zwolle en deze steden onderling wordt ook in de toekomst rekening gehouden met een intensief gebruik van het openbaar vervoer. Door

deze groei van het gebruik van het ov-systeem lopen we binnen een aantal jaren tegen capaciteits- en kwaliteitsopgaven aan, voornamelijk in de spits. Het vergroten van de capaciteit van OV is daarvoor de belangrijkste oplossing. Dat is een nationale ambitie die terugkomt in de door het Rijk opgestelde nota 'Contouren toekomstbeeld openbaar vervoer 2040' en de daaraan gekoppelde Ontwikkelagenda. Zwolle is als een belangrijk OV-knooppunt genoemd en wordt in de toekomst nog belangrijker. We kunnen dan andere delen van Nederland nog beter en sneller bereiken, en zij ons.

2.9.4 Logistiek: duurzame bereikbaarheid van stedelijk gebied

Zowel de bevoorrading van de winkelcentra in de wijken, van alle ondernemingen in de binnenstad en natuurlijk de pakketbezorging aan huis kennen dezelfde uitdaging. Het wordt drukker en niemand zit te wachten op meer rumoerige vrachtwagens, luidruchtige dieselmotoren van busjes. Tegelijkertijd kunnen we niet meer zonder. De trend naar slimme, duurzame vormen van stadsdistributie is al ingezet. Winkeliers, bezorgdiensten; velen nemen al hun verantwoordelijkheid, met als mooi voorbeeld de fietsende stads-koeriers. Het goed en duurzaam organiseren van de stadslogistiek is één van de uitdagingen voor een leefbare gezonde stad. Vooral als het gaat om de laatste kilometers tussen onze stadsring en alle wijken en winkelgebieden, maar ook als het gaat om de logistiek in bredere zin (zie 2.8.6).

2.10 Het buitengebied als mozaïek van functies

Ontmoeting wordt steeds belangrijker. Een concentratie van stadsfuncties geeft daartoe gelegenheid. Dit geldt voor de stad maar ook voor het buitengebied. Ook hier mengen functies zich steeds meer, vooral in de randen van steden en dorpen. Steeds minder bewoners van het buitengebied werken in de landbouw. Het agrarisch productielandschap maakt plaats voor een mozaïek aan functies. Het stoppen, maar ook het verbreden van agrarische bedrijven draagt hieraan bij. We zien ook steeds meer specifieke vormen van landbouw terug in het buitengebied. Stadslandbouw in al zijn vormen is in opkomst en is van betekenis voor de groenstructuur en het landschap. We worden ons steeds bewuster van gezond en duurzaam eten. Lokaal geproduceerd voedsel vindt ook lokaal de weg naar de eettafel. Door de multifunctionaliteit van stadslandbouw ontstaan nieuwe kansen voor recreatie, landschapsontwikkeling en natuur in en om de stad.

Functies die we steeds meer in het buitengebied zien, richten zich op wonen, recreatie, niet-agrarische bedrijvigheid, duurzame energie-opwek en natuur- landschapsontwikkeling. Het buitengebied is daarmee een potentiële broedplaats voor pionierende economische activiteiten.

2.11 Tot slot: Wat betekent dit voor Zwolle?

Wat betekenen de hiervoor beschreven ontwikkelingen voor onze leefomgeving? De trek naar de stad, en de groei van de bevolking, en de bijbehorende woningbouwopgave en meer welvaart biedt kansen voor de verdere doorontwikkeling van Zwolle en de brede welvaart. Het gaat niet alleen om kansen. De leefbaarheid in Zwolle, de afhankelijkheid van ontwikkelingen elders in Nederland en de schaarse ruimte gelet op de vele kwaliteiten, brengen ook een verantwoordelijkheid met zich mee. De verantwoordelijkheid om Zwolle betaalbaar en bereikbaar te houden voor toekomstige generaties. De verantwoordelijkheid om de veranderende positie van Zwolle, als stad en gemeente die ertoe doet in Nederland, serieus te nemen. Onze culturele, landschappelijke, sociale, historische en economische waarden zijn er voor huidige en toekomstige generaties. Nu we echt makkelijker afstanden overbruggen is het zaak om ook kwalitatief bruggen te slaan naar een leefbare toekomst.

De uiteindelijke groei van Zwolle is afhankelijk van de landelijke dynamiek, en met name van de ontwikkeling van de woningmarkt en de bereikbaarheid van de Randstad. Grote steden worden wellicht onbetaalbaar, terwijl de jongere generatie (met name de hoogopgeleide) veel meer gewend is om grotere afstanden te overbruggen. De positie van Zwolle in het land, in de regio en als stad in een mooie omgeving is de laatste jaren dan ook duidelijk veranderd.

Het is duidelijk is dat de maatschappij dynamisch is. De invloed van technologie en de digitale wereld heeft gevolgen voor onze manier van leven in Zwolle. De inrichting van de stad en ons buitengebied gaat zich daarop op aanpassen. Banen en functies veranderen of verdwijnen en er worden nieuwe eisen gesteld aan werknemers. De samenleving van de toekomst vraagt om levendige, multifunctionele gebouwen en omgevingen. De zelfrijdende auto zal een flinke impact hebben op de inrichting van de leefomgeving, bijvoorbeeld op de benodigde parkeerruimte.

De ontwikkelingen vragen om een groot vermogen om ons aan te passen. Aan voortdurende samenwerking tussen ondernemers, overheid, onderwijs- en onderzoeksinstituten én de omgeving (5 o's). De mate waarin wij in staat zijn om ons aan te passen en veerkrachtig te zijn, bepaalt hoe succesvol ook toekomstige generaties kunnen zijn. Zo blijft het prettig, leven, werken en verblijven in Zwolle. De gesignaleerde

dynamiek vraagt van de Omgevingsvisie en van de Zwollenaar ruimte voor ontwikkeling en aanpassing met een scherp oog en doortastend handelen op de kwaliteiten die Zwolle al eeuwenlang heeft.

3 Waar Zwolle voor staat

3.1 Inleiding

Zwolle heeft ambitie. We weten wat we belangrijk vinden voor onze stad en ons buitengebied. Groei in balans, met respect voor onze kwaliteiten. Dit hebben we samengevat in onze basiswaarden. Deze bevatten elk een aantal basisprincipes voor de ontwikkeling van de stad. Dit hoofdstuk beschrijft achtereenvolgens onze ambities en onze basiswaarden. Gecombineerd met de eerder omschreven maatschappelijke ontwikkelingen, leidt dit tot elf opgaven waar we mee aan de slag gaan. Ze geven een blik op 2040, met een doorkijk naar 2050. Deze opgaven zijn eerder vastgelegd in het ruimtelijk toekomstperspectief.



3.2 De Zwolse ambities

3.2.1 Het huis van Zwolle: fysiek en menselijk kapitaal

Onze ambities voor de leefomgeving legden we in 2017 al vast in het 'huis van Zwolle'. Hierin zien we ons fysiek kapitaal als fundament. Dit zijn de kwaliteiten van ons landschap, erfgoed en biodiversiteit. Elk deel van Zwolle heeft specifieke eigen kenmerken en kwaliteiten die zich uiten in de Zwolse fysieke identiteit en als geheel het fysieke kapitaal vormen. Dit is terug te vinden in de historische gebouwen en stedenbouw, in ons cultuurlandschap, de biodiversiteit en in de verborgen geschiedenis onder de grond. Ze geven een beeld van de Zwolse geschiedenis en laten ons hier thuis voelen. Deze kwaliteiten willen we behouden en versterken.

Ons Zwolle van Morgen wordt niet alleen bepaald door ons fysiek kapitaal. Zwolle wordt gevormd door alle mensen die er wonen en werken. Ons menselijk kapitaal is daarom een belangrijke drager. Dit is manier waarop we met elkaar leven, wonen, werken en genieten in stad en buitengebied. Hoe Zwollenaren keer op keer de stad omvormen naar de wensen van hun tijd, met respect voor het verleden. Dit menselijk kapitaal willen we benutten en versterken. Brede welvaart en de menselijk maat zijn hierbij richtinggevend.

Rekening houdend met ons fysiek en menselijk kapitaal hebben we drie leidende ambities voor onze verdere ontwikkeling:

- Zwolle versterkt haar stedelijkheid, wordt nationaal en internationaal aantrekkelijker en bestendigt zo haar (economische) toppositie als regio;
- Zwolle is in 2050 klimaatbestendig en energieneutraal;
- Zwolle heeft vitale, solidaire, gezonde en duurzame stadsdelen.



Het 'Huis van Zwolle'

3.2.2 Zwolle versterkt haar stedelijkheid

Zwolle wordt nationaal en internationaal aantrekkelijker en bestendigt zo haar (economische) toppositie als regio. We zijn de centrumstad van de regio, het hart van het regionale mobiliteitsnetwerk en de stad die de verbinding legt met de nationale en internationale netwerken via de weg, water en over het spoor. We zijn de motor voor de regio bij het werken aan sociale, culturele, economische en maatschappelijke opgaven. Daarom versterken we onze stedelijkheid. Door ruimte te geven aan onze economische behoeften, door stedelijke opgaven in goede banen te leiden. En vooral: door samen te werken met regioartners en het Rijk. De RegioDeals (2019 en 2024), de verstedelijkingsstrategie (2023) en het MIRT-onderzoek naar bereikbaarheid van Zwolle (2023) zijn voorbeelden van manieren waarop we verstedelijking in goede samenwerking vormgeven.

3.2.3 Zwolle is in 2050 klimaatbestendig en energieneutraal

Het veranderend klimaat en de eindigheid van niet-hernieuwbare energie hebben invloed op onze leefomgeving. Tegelijk willen we als gemeente bijdragen aan de klimaatdoelen waaraan Nederland zich heeft gecommitteerd. Daarom werken we aan een gemeente die in 2050, of zoveel eerder als mogelijk, klimaatbestendig en energieneutraal is. De ambitie is om dit in 2040 te realiseren. We gaan hierbij uit van het principe van de klimaatbestendige groeiregio: Het doel is om de verstedelijkingsopgave klimaatrobuust te ontwikkelen en daarbij maken we mede gebruik van onze opgaven op het gebied van wonen en economie om deze ambitie mede te verwezenlijken.

De energietransitie is hier een belangrijk onderdeel van. Daarbij zijn we grotendeels afhankelijk van innovaties en aanpassingen in wet- en regelgeving. Centraal staat dat de overgang naar duurzame energiesystemen haalbaar en betaalbaar moet blijven voor inwoners, ondernemers en instellingen.

3.2.4 Vitale, solidaire, gezonde en duurzame stadsdelen

De aandacht voor de groei van de stad mag niet ten koste gaan van aandacht voor de bestaande stadsdelen en ons buitengebied. Daarom blijven we werken aan de gezondheid van onze inwoners, aan vitale gemeenschappen waarin mensen zich gekend voelen, aan groene en duurzame wijken waarin de kwaliteit van de leefomgeving bijdraagt aan de kwaliteit van leven. We benutten daarbij de bestaande kwaliteiten van de stad. De eigenheid van iedere plek in Zwolle wordt steeds meer leidend en inspirerend bij (ruimtelijke) ontwikkelingen. De cultuurhistorische, ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten willen we samen met de eigenaren en gebruikers behouden en verder versterken. Nieuwe elementen en nieuwe verbindingen (fietspaden, bruggen, groen, etc.) leveren hun eigen bijdrage aan verhoging van de leefkwaliteit van bestaande stadsdelen.

3.2.5 Een levenlang Zwolle

Het "huis van Zwolle" is een belangrijk afwegingskader bij onze verdere ontwikkeling. Zetten we de stappen die aansluiten bij de ambities? Dat is de vraag die we ons doorlopend blijven stellen. In het ontwikkelproces van deze visie leerden we dat het woord 'groei' niet overeenkomt met deze ambities. Groei

wordt uitgedrukt in cijfers, in getallen, terwijl groei geen ambitie is. Zwolle ontwikkelt zich echter ruimtelijk, sociaal, economisch, maatschappelijk, als regiopartner en als middelgrote stad in Nederland. We willen deze ontwikkeling blijven stimuleren. Daarmee blijven we een fijne gemeente om in te leven, te werken, op te groeien en oud te worden; een leven lang Zwolle.

3.3 Basiswaarden

3.3.1 Waarom basiswaarden?

We willen ruimte voor ontwikkeling en koesteren daarbij de (ruimtelijke) kwaliteiten die Zwolle rijk is. Onze basiswaarden laten zien hoe we naar Zwolle kijken en wat we belangrijk vinden als we keuzes maken over de toekomst van de stad. Elke basiswaarde bevat een aantal principes. Samen geven ze richting: ze zijn leidend bij invulling van de opgaven waar we voor staan. Zo zorgen we ervoor dat Zwolle aantrekkelijk is en blijft om te wonen, werken en recreëren, en dat zowel het fysieke kapitaal als de menselijke maat behouden blijft. De volgende paragrafen bevatten een overzicht van de basiswaarden en bijbehorende principes.



3.3.2 Zwolle ondernemende groeiregio

Zwolle is het hart van de klimaatbestendige groeiregio, waar een hoge concentratie werkgelegenheid en stedelijke voorzieningen samenkomen te midden van een uniek deltalandschap. Het stedelijk gebied, het water- en bodemsysteem en het omliggende buitengebied zijn hier onlosmakelijk met elkaar verbonden. Zwolle is de centrumstad in de regio en daarnaast een belangrijke schakel in het stedelijk netwerk van Nederland. Tot in de verre omtrek zijn mensen en bedrijven afhankelijk van Zwolle als 'stad'. Voor onderwijs, voorzieningen, werk. Die stedelijkheid benutten we op onze eigen manier en bouwen we uit, zonder daarbij onze kwaliteiten te verliezen. We doen en handelen vanuit de 'Hanzementaliteit', wat zich kenmerkt door creativiteit, samenwerking en ondernemerschap.

Principes:

Zwolle is het warme hart van de regio, en daarmee de motor voor stedelijke en economische ontwikkelingen. We versterken de stedelijke economie door te sturen op een schaa sprong in stedelijkheid in Zwolle, waarmee we stevig inzetten op mens- en kennisintensieve economie.



Zwolle is onderdeel van het stedelijke netwerk Nederland en levert daaraan een fundamentele bijdrage.



Zwolle koestert haar Hanzementaliteit. We werken samen, gunnen elkaar wat en er is ruimte voor ondernemerschap, innovatie en talent.



3.3.3 Zwols 'noaberschap' door sterke sociale weefsels

De Zwolse gemeenschap staat bekend om haar grote mate van betrokkenheid en sociale binding., Zo heeft de gemeente een aanzienlijk hoger percentage vrijwilligers (ca. 4% hoger dan gemiddeld in Nederland). Deze sociale verbondenheid vormt de ruggengraat van buurten, wijken en de stad als geheel. Voorzieningen in de wijken zorgen voor 'ziel in de wijk': daar ontstaat verbinding tussen mensen. De ontmoetingsplekken en de menselijke maat die Zwolle rijk is, dragen bij aan de ruimte voor de sociale netwerken. Zwolle speelt daarnaast ook een belangrijke sociale rol in de regio, met functies op het gebied van werken, voorzieningen, recreatie en wonen.



Principes:

We stimuleren ontmoeting op alle schaalniveaus. Nieuwe ontwikkelingen benutten we om bestaande sociale structuren te versterken. Het toevoegen van actieve functies en voorzieningen stimuleert de lokale (wijk)economie. Zo werken we aan inclusie, lokaal ondernemerschap, bestaanszekerheid en levendige wijken.



Een mix van woningtypen en prijsklassen zorgt voor een diversiteit aan bewoners in onze wijken. Het toevoegen van - voor elke doelgroep - passend woonprogramma zorgt voor doorstroming op de woningmarkt;



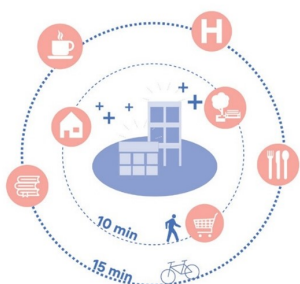
We zetten in op een levensloopbestendige woonomgeving. De openbare ruimte is voor iedereen toegankelijk, ook voor mensen met een fysieke beperking;



We stimuleren collectieve initiatieven zoals buurttuinen of collectieve woonvormen;



Toegankelijke ontmoetingsplekken liggen op knooppunten binnen fiets- en wandelnetwerken.



3.3.4 Zwolle nabij door duurzame en aantrekkelijke verbondenheid

In Zwolle is alles dichtbij. Met de fiets, wandelend of per auto of bus ben je gemakkelijk van huis naar werk of school, van winkelcentrum naar ziekenhuis. Woon- en werklocaties liggen dicht bij elkaar. Dat maakt Zwolle aantrekkelijk. De stad beschikt over een uitgebreid netwerk van fietspaden en doorfietsroutes, wat zorgt voor een hoog fietsgebruik onder de Zwollenaren.

Principes:

We benutten nieuwe ontwikkelingen om het bestaande te versterken, door bijvoorbeeld functies slim te verweven en bij bouwprojecten ook direct de openbare ruimte aan te pakken;



We stimuleren actieve mobiliteit: dagelijkse voorzieningen zijn op fiets- en loopafstand;



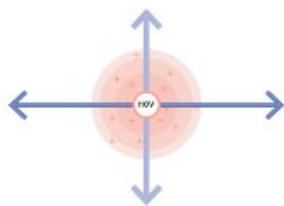
In stadsstraten pakken we aantrekkelijkheid, veiligheid en klimaatadaptatie in samenhang aan;



Werk is zoveel mogelijk nabij. We verbinden onze werklocaties met onze bestaande wijken met aantrekkelijke fiets- en wandelroutes;



We zetten in op goed bereikbare HOV-knooppunten en bouwen in een hogere dichtheid rondom die HOV-knooppunten.



3.3.5 Zwolle deltaspons door een robuust blauwgroen netwerk

Zwolle koestert zijn ligging in de IJssel-Vechtdelta. Deze ligging heeft voorspoed en welvaart gebracht en biedt ons een prachtig landschap. Onze ligging in de delta heeft altijd richting gegeven aan de (ruimtelijke) ontwikkeling van Zwolle en het gebied eromheen. Maar de ligging in een delta maakt ook kwetsbaar, gelet op de grotere weersextremen als gevolg van klimaatverandering. We moeten onze inwoners, bedrijven en leefomgeving daarom blijven beschermen. Dat doen we door slim om te gaan met water, en te blijven werken aan een robuust blauwgroen netwerk. Dat is in het belang van onze veiligheid, gezondheid en kwaliteit van leven.



Principes:

Groen groeit mee met de ontwikkeling van de stad. We breiden onze groenblauwe structuren uit en verbeteren ze. We leveren maatwerk en benaderen opgaven vanuit het grotere geheel (buurten, wijken, gebieden, stad, landelijk gebied). We benutten kansen en verbinden opgaven actief, zodat ze complementair zijn;



Gebiedsontwikkeling is de blauwgroene klimaatmachine: nieuwe ontwikkelingen benutten we om blauwgroene structuren te verbeteren of toe te voegen en om klimaatadaptieve maatregelen in te passen;



Bij ruimtelijke ontwikkelingen zoeken we naar meervoudige oplossingen, bijvoorbeeld door blauwgroene kwaliteiten te combineren met aantrekkelijke fiets- en wandelroutes;



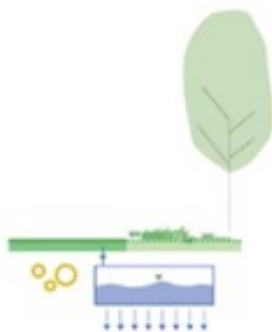
We vangen de druppel op waar deze valt: hoogwaardig hergebruik van hemelwater door te infiltreren, te bergen en vertraagd af te voeren;



We versterken bij alle opgaven de sponswerking van onze ondergrond, eventueel met innovatieve oplossingen zoals wateropvang op gebouwen;



Ruimte voor de ondergrond: koppelkansen tussen groen, water (sponswerking) en energie.



3.4 Onze opgaven op weg naar 2040

3.4.1 Overzicht van onze opgaven

Zwolle staat voor grote uitdagingen en de ruimte is schaars. We hebben een groeiambitie met oog voor onze kwaliteiten, vastgelegd in onze waarden en bijbehorende principes. Tegelijk zijn er diverse landelijke en trends die druk leggen op onze leefomgeving. Wat betekent dat nu concreet? Onderstaande tabel laat zien welke concrete opgaven we herkennen voor de periode richting 2040.

Opgaven

Thema	Opgaven
Wonen	Opgave huishoudensgroei en afspraken Verstedelijkingsstrategie. Groei met 15.000 tot 25.000 woningen. Kwalitatieve programmering gericht op differentiatie van woonmilieus en toenemende vergrijzing
Economie	Toevoegen van 50 tot 135 hectare bedrijventerrein (groot- en kleinschalig) voor een groeiende economie Behouden, versterken en beter benutten van de huidige werklocaties
Mobiliteit	Voortzetten van onze mobiliteitstransitie (STOMP) Inzet bereikbaarheid Zwolle per weg en via het spoor De opgave om de groei van het aantal auto's faciliteren
Energie	Haerst als locatie voor windturbines Nieuwe locatie voor hoogspanningsstation in Zwolle-West Versterken energie-infrastructuur (trafohuisjes, MS/MS-stations, etc.)
Water & Klimaat	Meer ruimte voor retentiezones en -gebied(en) Sponswerking in stedelijk- en buitengebied versterken Water en bodem als drager voor de ruimtelijke ontwikkeling van Zwolle
Groen en voorzieningen	Groen en voorzieningen groeien mee met de groei van Zwolle

3.4.2 Woningbouwopgave

Zwolle staat voor een forse woningbouwopgave, zowel kwalitatief als kwantitatief. Ook in de toekomst moet Zwolle een aantrekkelijke plek zijn om te wonen. Dat betekent dat er voor iedereen een betaalbare woning aanwezig is en 'een (t)huis oor iedereen'. De juiste woning op de juiste plek draagt bij aan een inclusief Zwolle en het welzijn van de Zwolse inwoner.

Aantallen woningen

Verskillende trends leiden tot een grote woningvraag in Zwolle (zie hoofdstuk 2). In de periode tot 2040 hebben we een woningbouwopgave van 15.000 - 25.000 woningen. Dit staat in de Regionale Verstedelijkingsstrategie Zwolle. Hier is de woningopgave uit de Omgevingsvisie uit 2021 bij inbegrepen. Met dit woningaantal levert Zwolle ook een stevige bijdrage aan de landelijke woningbouwopgave.

Soorten woningen: prijsklassen

De betaalbaarheid van woningen staat ook in Zwolle onder druk. Bij nieuwbouwplannen ligt de focus daarom op het toevoegen van betaalbare woningen. We hanteren de 30-40-30 verdeling (goedkoop-middelduur-duur).

Soorten woningen: woningtypen

Welke typen woningen zijn nodig? Dit is van veel factoren afhankelijk. De volgende ontwikkelingen bepalen de kwalitatieve woningopgave:

- Een toename in de vraag naar kleinere woningen voor één en twee-persoonshuishoudens, vooral ouderen;
- Een voortdurende vraag naar starters- en gezinswoningen, ook om nieuwe kenniswerkers, pioniers en studenten te blijven aantrekken;
- Toenemende vraag naar meer woningen voor mensen met een specifieke zorgvraag doordat zorg steeds vaker ambulant (aan huis of in de wijk) wordt verleend.

Van toepassing op: Wijkversterking in bestaande stad

Vergrijzing en het feit dat ouderen steeds langer zelfstandig blijven wonen, leidt tot grotere vraag naar woningen voor ouderen. Zij zoeken kleinere woningen in een groene woonomgeving. Als we deze bouwen komt doorstroming op gang en komt er ook meer ruimte voor andere doelgroepen. Er is urgentie om de plancapaciteit in te zetten voor deze (oudere) doelgroep, dat kan goed in de bestaande stad en mogelijk ook daarbuiten. De huidige plancapaciteit levert nauwelijks een bijdrage aan de doorstroomambities die we hebben: starters worden in de huidige woningbouwplannen ruimschoots bediend, jonge gezinnen beperkt en ouderen blijven vaak wonen in hun grondgebonden woning totdat ze noodgedwongen de stap moeten maken, vaak vanwege gezondheidsproblemen. Voor doorstroming is het van belang dat kwalitatief het juiste woningaanbod wordt gebouwd: meer betaalbare 3-kamerappartementen met volwaardige (groene) buitenruimtes, voorzieningen op loopafstand, het liefst in de bestaande wijken en sociale netwerken. Dit kunnen ook geclusterde woonvormen zijn met ruimte voor ontmoeting en samenzijn. Dit vraagt om gebiedsgerichte ontwikkelingen en versterking van het aanbod in bestaande Zwolse wijken. Het is belangrijk om dit in lopende woningbouwontwikkelingen in te passen. Een afgestemd woonprogramma, dat inzet op het verder op gang brengen van de doorstroming, is nodig omdat:

- We ruimte willen blijven bieden voor het huisvesten van gezinnen (ouderen laten vaak een gezinswoning achter);
- We ouderen zo lang mogelijk zelfstandig willen laten wonen in een daarvoor geschikte woning, nabij zorg(voorzieningen);
- We in bestaande buurten sociale netwerken in stand willen houden en versterken.

Zwolle heeft voor haar maatschappelijke opgaven en haar toekomstige kenniseconomie behoefte aan kenniswerkers, pioniers en studenten. Om deze doelgroepen aan de stad te binden, moet het juiste aanbod op het gebied van wonen, werken en vrije tijd op de juiste plek worden geboden. Er is en blijft noodzaak voor zowel stedelijk als buitenstedelijk (grondgebonden) wonen. In Zwolle zoeken huishoudens vooral een woning met voldoende ruimte (met een extra kamer), buitenruimte en een groene leefomgeving waar ontmoeting centraal staat.

Vergrijzing, en het feit dat zorg steeds vaker ambulant (aan huis of in de wijk) wordt verleend leiden tot een toenemend aantal kwetsbare inwoners met een zorgvraag dat zelfstandig woont. We willen vereenzaming tegengaan, meer sociaal contact en onderling toezicht bevorderen. Verder is het bieden van veiligheid voor sommige doelgroepen nodig. Ook het bieden van onderdak aan vluchtelingen leidt tot een extra woonopgave.

Aanpassen van woningbouwplannen

Daar waar nodig en mogelijk sturen we de huidige woningbouwplanning bij, zodat we blijven bouwen aan voldoende woningen op de juiste plek. We zien een duidelijke groei in het aantal huishoudens, maar de omvang daarvan in de toekomst is onzeker. Ook de mate van doorstroming is nog niet duidelijk. Om in te spelen op deze onzekerheden is een adaptief en flexibel programma nodig. Zo voorkomen we dat keuzes leiden tot ongewenste maatschappelijke effecten op de lange termijn.

Door in te zetten op relatief kleinschalige gebiedsontwikkelingen (Vechtrand en Zwolle Zuid/zuid) buiten de bestaande stad, blijven we adaptief. Het bijsturen van bestaande woningbouwplannen is het meest kansrijk in een vroeg stadium, waarin afspraken met ontwikkelaars nog niet definitief zijn en de plannen nog niet in het omgevingsplan zijn vastgelegd. Dit noemen we 'zachte' plannen. Het aanpassen van 'harde woningbouwplannen' is veel minder kansrijk en heeft financiële consequenties.

3.4.3 Economie

Economisch hart van de regio

Zwolle vormt samen met de omliggende gemeenten het economische hart van de Regio. Zwolle kenmerkt zich als een experimentele, creatieve en ondernemende Hanzestad. De economische strategie van Zwolle is nauw verweven met de regio. Op thema's waarvoor regionale oplossingen nodig zijn, zoals de arbeidsmarkt, ondernemersdienstverlening en de kennis- en innovatie-infrastructuur wordt intensief samengewerkt met regionale partners. Als regionaal centrum is in Zwolle een grote concentratie werkgelegenheid en stedelijke voorzieningen te vinden. De kracht van de regio ligt in de complementariteit van de verschillende werklocaties. Bedrijven kunnen zich vestigen waar zij het beste passen, afhankelijk van de specifieke kenmerken van elke locatie. Bedrijvigheid wordt zo op een strategische wijze verdeeld over verschillende locaties in de regio. Dit zorgt voor een duurzame en evenwichtige economische ontwikkeling in de regio en daarmee ook in Zwolle.

Meegroeien met transities vraagt ruimte

De economische opgaven bestaan in het meegroeien in grote transities zoals digitalisering, circulariteit en energietransitie. De schaarste aan natuurlijke hulpbronnen voert de druk op om te verduurzamen en over te schakelen naar een circulaire economie. Daarbij hoort ook het versterken van de huidige economische concurrentiepositie ten behoeve van de brede welvaart in de gemeente. Met het oog op 2030 en verder is het belangrijk om hier ook fysiek de ruimte aan te geven.

Een duurzame en circulaire economie stelt nieuwe eisen aan bedrijven, die extra ruimte nodig hebben voor activiteiten zoals productie, recycling, opslag en logistiek. De beperkte hoeveelheid beschikbare ruimte vraagt om gecoördineerde regionale planning, slimme keuzes (o.a. nabij robuuste elektriciteitsinfra) en een gezamenlijk streven naar efficiënter gebruik van schaarse ruimte. We maken daarom ook in regionaal verband afspraken over de planning van bedrijventerreinen. De behoefte aan ruimte voor economie komt niet alleen voort uit de verandering van onze economie. De groei van het aantal inwoners van Zwolle (stad en regio) heeft ook ruimtelijk-economische gevolgen.

Vraag naar bedrijventerreinen

De regionale vraag naar grootschalige bovenregionale bedrijventerreinen in de Regio Zwolle is groot. Om in deze vraag te voorzien zijn er in de Ruimtelijk Economische Bouwsteen Regio Zwolle zoeklocaties voor de tijdshorizon tot 2040 met een omvang van 200 tot 300 hectare aangewezen. Het is noodzakelijk om voldoende strategische ruimte aan te wijzen voor een nieuwe en duurzame economie. De overgang naar een circulaire economie vraagt ook om extra ruimte. We willen ruimte maken voor groei, vernieuwing en verduurzaming van onze economie in Zwolle en de regio. Op dit moment is daar geen ruimte voor. Alleen op de gemeente Zwolle komt al een behoefte aan extra ruimte voor bedrijventerreinen af van 50 tot 135 hectare netto. Met de uitbreiding van Hessenpoort IV geven we voor een deel invulling aan de opgave van het zoekgebied voor grootschalige bovenregionaal bedrijventerrein(en) die op Zwolle afkomt. De vraag van 135 hectare gaat uit van het inspelen op zowel de verstedelijkingsopgave, als het economisch tij, waarbij zowel kleinschalige kavels tot 3 hectare (behoefte 50 ha) als regionale grootschalige kavels groter dan 3 hectare (behoefte 85 ha) worden gefaciliteerd. Dit is passend bij de regionale rol die Zwolle heeft.

Balans wonen en werken – koesteren bestaande werklocaties

Er is een toenemende aandacht voor balans tussen werken en wonen. Concreet betekent dit dat de ruimte voor werk moet meegroeien met de groei van het aantal inwoners en de samenstelling van de beroepsbevolking. Het gaat om nabijheid van passende werkgelegenheid en dus ook om behoud van bedrijfsruimte in de stad. We koesteren daarom bestaande werklocaties en bedrijfsruimte in buurten en wijken en onderzoeken waar we nieuwe ruimte voor ondernemerschap kunnen toevoegen. Om een inclusieve stad en economie te zijn en te blijven gaat de nabijheid van passende werkgelegenheid een grotere rol spelen. We koesteren daarom bestaande binnenstedelijke werklocaties en bedrijfsruimte in buurten en wijken en onderzoeken waar we nieuwe ruimte voor ondernemerschap kunnen stimuleren. Oftewel: bij nieuwe gebiedsontwikkelingen zetten we in op het mengen van lichte bedrijfsactiviteiten met wonen, zodat we minder ruimte nodig hebben op bedrijventerreinen en die beter kunnen benutten voor grotere en zwaardere bedrijvigheid.

Voor gemeente Zwolle zijn onderstaande opgaven belangrijk voor het thema economie. We blijven inzetten op een divers aanbod op het gebied van kenniseconomie, praktijkgeschoolde banen en ruimte voor innovatie en circulaire economie. Een sterke profilering per werklocatie is de volgende stap om de Zwolse economie meer onderscheidend te maken.

Ruimte voor innovatie

Aandacht voor innovatie is een belangrijke pijler in het economisch beleid van Zwolle (stad en regio). Innovatie in bedrijven en organisaties is nodig om in te spelen op de krapte op de arbeidsmarkt, stappen te maken op weg naar een duurzame economie en antwoorden te vinden op de grote uitdagingen op het gebied van energie en klimaat. Daarmee blijven we economisch relevant en weerbaar.

De voorbereiding voor de uitbreiding van Hessenpoort IV met 50 hectare netto voorziet in een eerste stap voor de Zwolse vraag naar grootschalige kavels. De verdere ruimtebehoefte die op Zwolle afkomt bestaat zowel uit kleinschalige kavels (50 ha netto), als grootschalige kavels (nog 35 ha netto). Hier bovenop komt dan nog de additionele vraag vanuit de transitie naar een circulaire economie. Deze vraagt extra ruimte vanwege een overgangsfase waarin lineaire economie en circulaire economie naast elkaar bestaan, maar ook omdat in een circulaire economie meer ruimte nodig is voor opslag en scheiding van afvalstromen.

De vraag naar kleinschalige kavels is voor een klein deel op te vangen met Hessenpoort III (10 ha netto) en met een uitbreiding van Marslanden. Voor de overige vraag (35 ha grootschalig en een deel kleinschalig) zal nog ruimte gevonden moeten worden. Het (plan)aanbod is in ieder geval, ook na de eerste uitbreiding met Hessenpoort IV van 50 ha, onvoldoende om tegemoet te komen aan de behoefte. Zodoende is er sprake van een kwantitatief tekort.

De overige grootschalige vraag (35 ha bovenop Hessenpoort IV) is ook onderdeel van de regionale ruimtelijke vraag. Deze omvat meer dan de 85 hectare grootschalige vraag voor alleen Zwolle, die moet landen in de A28 corridor zoals neergelegd in de Ruimtelijk Economische Bouwsteen Regio Zwolle. Dit pakken we op met onze buurgemeenten. Vooruitlopend daarop wordt er onderzoek gedaan naar stikstof en weidevogels rondom Hessenpoort. Dit zit in de afrondende fase. Na deze onderzoeken kan gekeken worden of een uitbreiding in Hessenpoort verder haalbaar is, in welke vorm/grootte/milieuzonering en ook in welke van de drie richtingen: noord, oost en/of west.

Beter benutten bestaande bedrijventerreinen

Tegelijk staan we voor de uitdaging om onze bestaande bedrijventerreinen beter te benutten (intensiveren en herstructureren). Een klein deel van de vraag naar kleinschalige locaties kan hierdoor worden gevonden op de bestaande terreinen. Herstructurering biedt ook de gelegenheid om ruimte te reserveren voor andere ruimtevragende functies, zoals de energietransitie. Daarnaast maken we onze bedrijventerreinen klaar voor de toekomst. Dit houdt in dat we voor deze locaties specifieke profielen opstellen en naast het inzetten op behoud en intensiveren van de bestaande bedrijventerreinen, ook inzetten op het verduurzamen ervan.

Ruimte voor kantoren

Nederland, en dus ook Zwolle, komt uit een tijd van forse leegstand en onzekerheid op de kantorenmarkt. Veel kantooruimte is de afgelopen jaren getransformeerd naar wonen. We zien anno 2025 dat het niet wenselijk meer is zonder meer kantoortransformatie naar wonen te faciliteren. Er is behoefte aan nieuwe kwalitatieve goede kantooruimte op de juiste plek. We koesteren daarom de bestaande kantorenvorraad en zetten in op herontwikkeling (vernieuwing en verduurzaming) van bestaande kantoren. De omvang van de vervangingsvraag in Zwolle is circa 100.000 m² tot 2040. We geven prioriteit aan het (slim) toevoegen van kantoren op de beste locaties in de stad. Met name in de Spoor- en Singelzone. We kiezen voor meer functiemenging op Oosterenk en verkleuring van de Zwartewaterallee door de bestaande plancapaciteit voor kantoren anders in te vullen.



Ruimte voor kantoren

Ruimte voor vrije tijd en cultuur

Voor de economie van Zwolle is een goed vestigingsklimaat en een aantrekkelijke stad voor toerisme van groot belang. Daarom willen we ook ruimte reserveren voor vrije tijd en cultuur. Uit onderzoek blijkt dat er behoefte is aan circa 30.000 m² bruto vloeroppervlak. Zwolle is het kloppende culturele hart van de regio waar kunst en cultuur bijdragen aan de hoge kwaliteit van leven van iedereen die in de gemeente of regio woont, er werkt of er een bezoek aan brengt. Om deze ambities te bereiken, moeten we de stad verder verlevendigen, het aanbod in voorzieningen verbreden en specifieke doelgroepen aan ons binden. Waaronder jonge, creatieve mensen: de innovators en early adopters met interesse in technologie en cultuur. Met de groei van de stad is het daarom van belang dat we ook ruimte reserveren voor verbreding van voorzieningen, voor vrije tijd en voor goede culturele voorzieningen. Voor horeca en detailhandel is de verwachting dat het aanbod al goed aansluit op de groei van Zwolle. Het toevoegen daarvan kan alleen als hier aantoonbaar behoefte aan is. Zowel kwantitatief als kwalitatief.

Randvoorwaarden voor een goed economisch klimaat

Voor economie is bereikbaarheid een belangrijke randvoorwaarde. Goede logistiek is vaak een randvoorwaarde voor bedrijven, zowel qua goederenvervoer als personenvervoer.

Beschikbaarheid van een goed functionerend energienetwerk is eveneens een onmisbare randvoorwaarde. De toekomstbestendigheid van bedrijven en bedrijventerreinen is dan ook gerelateerd aan de snelheid waarmee alternatieve vormen van (duurzame) energie beschikbaar zijn. Voor de verduurzaming van de economie is het versterken van het lokale en regionale elektriciteitsnetwerk randvoorwaardelijk.

3.4.4 Mobiliteit

De mobiliteitstransitie

Hoe gaan we om met toenemend autobezit? Kunnen we dit blijven faciliteren? Het ruimtebeslag van de auto in de publieke ruimte is, in vergelijking met andere vervoerswijzen, onevenredig groot. We willen daarom mensen een alternatief bieden voor de auto. De trend die we daarbij zien is dat mensen wel bereid zijn minder te rijden, of anders te rijden, maar minder snel hun auto ook daadwerkelijk wegdoen.

We zetten de ingeslagen weg onverkort door om mobiliteitstransitie tot stand te brengen. Kern daarvan is een autoluw centrumgebied met ruimte voor de fiets en voetganger. Zo versterken we hier de leefbaarheid. Het autoverkeer ontsluiten we via de stadsring (Blaloweg, Zwartewaterallee, Ceintuurbaan, Olde-neelallee en IJsselallee). Die transitie zet ook in op de vermindering van de (ruimtelijke) impact van mobiliteit door:

- Het verminderen van mobiliteit (thuiswerken/ functiemenging);
- Het veranderen van de mobiliteitskeuze (van auto naar lopen, fiets, openbaar vervoer of deelmobiliteit) Dat doen we door meer ruimte te geven voor alternatieven en deze te verbeteren;
- Het verschonen van mobiliteit door elektrificatie;
- Het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur;
- Het bundelen van autoparkeren in de mobiliteitshubs in combinatie met parkeerregulering.

Fietsparkeren vraagt steeds meer ruimte

Voor fietsparkeren geldt dat de ruimte vraag in de gebiedsontwikkelingen en de openbare ruimte en met name bij grote publiekstrekkingen groter wordt. Inzetten op kwalitatieve, hoogwaardige fietsenstallingen is randvoorwaardelijk voor het laten slagen van de mobiliteitstransitie en gebiedsontwikkelingen. De ontwikkeling van dit soort voorzieningen, als een nieuwe vorm van dienstverlening gaat samen met de bouw van gemixte woon- en werkgebieden.

Meer aandacht voor de voetganger

Er is meer aandacht voor de voetganger nodig. De toenemende verkeersonveiligheid met name onder fietsers en voetgangers in de stad vraagt om een gerichte aanpak met focus op een veilige inrichting van wegen en verlaging van de maximumsnelheid van 50 naar 30 kilometer per uur.

Inzet op publieke mobiliteit

Het is een opgave om een transitie in te zetten van openbaar vervoer naar publieke mobiliteit. Het doel is dat publieke mobiliteit vanzelfsprekend en gemakkelijk wordt. Beschikbaarheid, betaalbaarheid, reserveringsmogelijkheden en juiste beschikbare reisinformatie zijn belangrijke factoren om dat te doen slagen. We willen dat iedereen, ongeacht zijn of haar inkomen, lichamelijke gesteldheid of leeftijd gebruik kan maken van publieke mobiliteit. Vervoersarmoede betreft het gebrek van vervoersmogelijkheden om op een gewenste plaats van bestemming te komen. Dit willen we tegengaan. Door meer in te zetten op publieke mobiliteit (openbaar vervoer, deelfietsen, deelauto's) neemt vervoersarmoede af. Bovendien leidt meer inzet op publieke mobiliteit tot een rechtvaardige(r) verdeling van de openbare ruimte.

Zwolle heeft een uitstekend fietsnetwerk, waardoor er zowel binnen de stad als van en naar Zwolle veel gefietst wordt. Het busvervoer is aanvullend op het fietsen, maar binnen de stad wordt de bus relatief weinig gebruikt. Desondanks is voor sommige inwoners het Openbaar Vervoer een voorziening die ervoor zorgt dat ze kunnen deelnemen aan de maatschappij. Denk aan mensen met een visuele en/of lichamelijke beperking of mensen die niet kunnen of willen autorijden.

Onze regio heeft een zeer fijnmazig treinnetwerk en een relatief fijnmazig busnetwerk met goede verbindingen binnen de stad en richting de regio. Er liggen mogelijkheden voor een fijnmaziger regionaal busnetwerk en/of een versterking van het spoornetwerk met meer (voorstad)stations. Bij verdere ontwikkeling van Zwolle, met in- en uitbreiding van de stad, zien we kansen voor de realisatie van een nieuw treinstation in Zwolle-Zuid. Extra (voor)stadstations kunnen mogelijk wel ten koste gaan van de bereikbaarheid van Zwolle op langere afstanden.

Duurzame mobiliteit en goederenvervoer

In Zwolle wordt een fors deel van alle energie verbruikt door elektrische mobiliteit. Zwolle, strategisch gelegen langs de A28, speelt daarnaast een grote rol in het internationale vrachtverkeer en de bijbehorende logistieke bedrijvigheid. Door deze gunstige ligging is de stad een belangrijke schakel in het goederenvervoer.

Verduurzaming van het goederenvervoer (overschakelen van fossiele brandstoffen naar elektriciteit – en mogelijk een beperkte rol voor waterstof) biedt kansen en kan een grote bijdrage leveren aan de mobiliteitstransitie. De benodigde aanpassingen in de infrastructuur vragen wel om ruimte, zowel boven- als ondergronds. Boven liggen er uitdagingen rondom de capaciteit van het elektriciteitsnet.

3.4.5 Energie

De ambitie om in 2050 klimaatneutraal te zijn, betekent onder andere dat we geen aardgas of andere fossiele brandstoffen gebruiken. Gemotoriseerd vervoer maakt gebruik van vooral elektriciteit, zoveel mogelijk aangeboden in collectieve voorzieningen. Goed isoleren en besparen is gemeengoed. Woningen en bedrijven maken voor de resterende warmtevraag gebruik van warmte, niet-fossiele gassen en/of elektriciteit. De benodigde energie-infrastructuur is op termijn behoorlijk verzwaard.

Verminderen energieverbruik en ruimte voor duurzame opwek

De eerste stap in de energietransitie is het verminderen van energieverbruik. Daarna volgt het duurzaam opwekken van energie en het versterken van de energie-infrastructuur. We bieden ruimte om energie (grootschalig) duurzaam op te wekken, zowel binnen als buiten de stad. De gebieden Tolhuislanden en Haerst zijn kansrijk voor het plaatsen van windturbines en ook op Hessenpoort is er (beperkt) ruimte aanwezig.

Toekomstbestendige energie-infrastructuur

Naast het duurzaam opwekken van energie is het noodzakelijk dat de energie-infrastructuur toekomstbestendig is en blijft. Om de ambities op het gebied van wonen, economie en mobiliteit te kunnen uitvoeren is versterking van het energie-infrastructuur op korte termijn essentieel. Het huidige energienetwerk is niet meer voldoende toegerust om zowel de toenemende vraag als het aanbod van duurzaam opgewekte energie te transporteren, met netcongestie als gevolg. Dit vraagt de ontwikkeling van een toekomstbestendig energiesysteem, zowel boven als onder de grond. Het bufferen en opslaan van duurzaam opgewekte energie is daarvoor belangrijk. Dit om vraag en aanbod van opgewekte energie gebalanceerd op het net aan te kunnen bieden. We hanteren hierin het uitgangspunt van lokaal opwekken en lokaal gebruiken.

Ter versterking (vanwege de netcongestie) van de energie-infrastructuur moet ruimte worden gevonden voor circa 650 trafostations (450 in de huidige gebouwde omgeving en 200 voor nieuwbouw) en circa 13 middenspanningsstations. Ook is vervanging van 10 middenspanningsstations nodig. In hoogstedelijk gebied en in de historische binnenstad zal dit vaker inpandig moeten worden opgelost. In de overige gebieden zal er in de openbare ruimte plek gevonden of gemaakt moeten worden. Op de middellange termijn zal ten westen van de Zwolle/Stadshagen een nieuwe locatie voor een hoogspanningsstation nodig zijn. Dit om de bestaande stations Frankhuis en Weteringkade te ontlasten. Onderdeel hiervan is het ondergronds verbinden met 110 kV kabels van deze twee bestaande TenneT-hoogspanningsstations met het geplande nieuwe hoogspanningsstation. Onderzocht wordt of er ruimte gevonden moet worden voor dit tracé om de stad heen of dat de bestaande (ondergrondse) route vanuit het hoogspanningsstation Weteringkade naar Frankhuis kan worden gevolgd.

Warmtetransitie

Onderdeel van de energietransitie is ook het op een andere wijze verwarmen van gebouwen. Dit doen we niet meer met aardgas. Dat betekent dat we per wijk overstappen op alternatieve vormen van verwarming. Er zijn verschillende oplossingen en iedere oplossing vraagt zijn eigen ruimteclaim, capaciteitsvraag op het elektriciteitsnet en ingreep in de bestaande stad. Een warmtenet heeft een fors ruimtebeslag in de ondergrond in de wijk. Dit geldt ook voor de locaties van de duurzame warmtebronnen (zoals aquathermie en geothermie). Wanneer er gebruik wordt gemaakt van duurzaam gas zullen er ook locaties beschikbaar moeten komen voor de opwek van duurzaam gas en waterstof.

3.4.6 Klimaat en water

Het Zwolse watersysteem is uniek in Nederland, heeft ook regionale en landelijke betekenis en vraagt daarom bijzondere aandacht. Binnen deze context heeft Zwolle de opgave om een robuust en veerkrachtig watersysteem te realiseren, dat voldoende waterveilig is, ook in gevallen van extremer weer (heel veel of juist heel weinig water). Ook de toekomstige beschikbaarheid van voldoende zoet water voor onder andere drinkwater is daarbij een belangrijk speerpunt.

In Zwolle ontmoet het water uit Salland (weteringen, Overijssels Kanaal), het hoofdwatersysteem (het water van het IJsselmeer en de grote rivieren). Dit maakt onze waterveiligheidsopgave complex. Onze stadsgrachten staan in open verbinding met het IJsselmeer. In geval van (wester)storm op het IJsselmeer stijgt het waterpeil in het Zwarte Water. Als we ons daartegen beschermen door sluiting van onze keersluis (nabij Hofvlietbrug) kan het water uit de Sallandse Weteringen niet naar het Zwarte Water stromen. Het waterpeil in onze stadsgrachten stijgt dan snel. Het is een opgave om ook in dit soort situaties droge voeten te houden.

Door zeespiegelstijging, stijging van het IJsselmeerpeil, extreem lage én hoge rivierafvoeren van de IJssel en de Vecht en klimaatverandering neemt de druk op het Zwolse watersysteem in de nabije toekomst toe. Dit vergroot de druk op de waterveiligheid van de weteringen en de bestaande stad.

Door klimaatverandering en beslissingen van hogere overheden verandert het regionaal en landelijk watersysteem in en rondom Zwolle. In natte perioden zal Zwolle en zijn omgeving langer op zichzelf aangewezen zijn. De regionale sponsstrategie geeft aan hoe we hier invulling aan geven. Deze is vervolgens uitgewerkt in een sponsstrategie voor Salland. De uitgangspunten zijn: bovenstrooms vasthouden en infiltreren, vertragen in het middengebied en benedenstrooms bergen (en afvoeren). Voor Zwolle ligt de focus op het bergen van water in extreme situaties, specifiek ten zuiden en oosten van Zwolle. Daarbij wordt water tijdelijk vastgehouden en pas afgevoerd als dat nodig is. In de stad is er de opgave om water beter op te vangen en vast te houden. Dit kan eenvoudig in het openbaar groen of andere openbare ruimte. Een goede bodemkwaliteit is daarbij van belang. Water bergen en vasthouden kan ook op innovatieve

wijze op/in gebouwen. Samen met andere gemeenten binnen Regio Zwolle bekijken we wat dit precies betekent voor het benodigde ruimtebeslag.

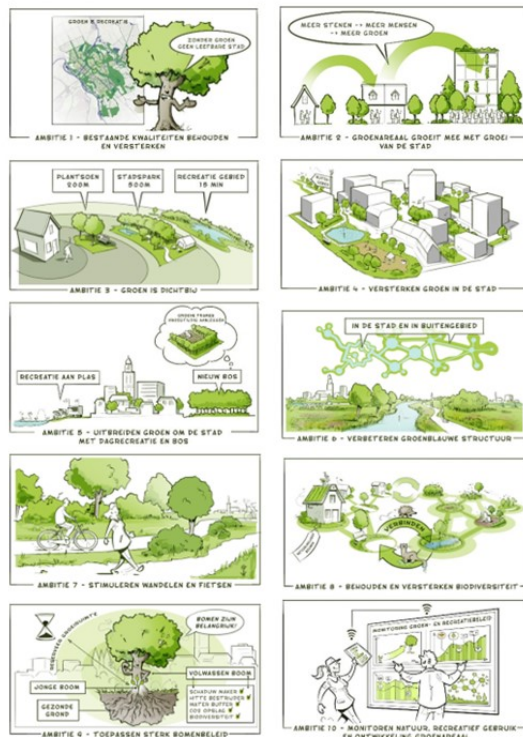
De komende jaren zien we veel ruimtelijke dynamiek in Zwolle op allerlei terreinen. Dit grijpen we aan om meer klimaatadaptief te worden. Als we in de toekomst veilig willen wonen, werken en recreëren, dan is het nodig dat elke ontwikkeling in Zwolle hier een bijdrage aan levert. Daarom is het water- en bodemsysteem een ordenend principe: het vormt de basis voor elke ontwikkeling. Daarbij geven we invulling aan 'meerlaags veiligheid'. Zie voor een uitwerking hiervan hoofdstuk 5.3.3.

We benutten de nog onbebouwde gebieden om deze aan te wijzen als zoekgebied voor waterberging en ze 'waterrobuust' in te richten. Dit vormt tegelijk een kans voor vernieuwende vormen van wonen in combinatie met de wateropgave van een gebied. Klimaatadaptief handelen is dan ook een ontwerpopgave, waarbij het essentieel is om de bodem- en wateropgaven te verbinden met andere thema's.

Voorgaande vraagt niet alleen om een robuust en veerkrachtig watersysteem, maar vooral ook om een robuust blauwgroen netwerk, zowel in de stad als in verbinding met het buitengebied en regionale en landelijke watersystemen. Blauwgroene verbindingen dragen bij aan de sponswerking van de gemeente en spelen daarnaast een cruciale rol in meerlaags veiligheid.

3.4.7 Groen en voorzieningen

Groen is een op zichzelf staande kwaliteit. De Zwolse groene kernkwaliteiten willen we behouden en verder versterken. Groen is onmisbaar voor een stad doordat ze letterlijk zorgt voor beweeg- en leefruimte voor mens, plant en dier. Zo heeft groen gezondheidsvoordelen, zowel fysiek als mentaal. Met de groei van onze stad stellen we steeds meer eisen aan de groene structuur: meer bewoners en bezoekers die graag willen recreëren, groen heeft een flinke rol bij klimaatadaptatie en het behoud van biodiversiteit. Onze groene structuren blijven niet gevrijwaard van stedelijke druk. En dat hoeft ook niet. Maar groen dichtbij inwoners en voldoende robuustheid van het groen is van groot belang. Hier werken we aan door groen dichtbij inwoners te ontwikkelen door het planten van toekomstbomen en realiseren van nieuw plantsoen. Ook ligt de focus op het realiseren van groene, ecologische verbindingen om biodiversiteit meer ruimte te geven. Dit is uitgewerkt in het Groen- en recreatiebeleidsplan '(Be)leefbaar voor iedereen'. In dit plan zijn de volgende ambities geformuleerd en uitgelegd:



3.5 De Zwolse manier van werken: 6 ruimtelijke principes

We werken aan allerlei grote opgaven voor de stad terwijl we tegelijk onze kwaliteiten willen koesteren. De gemeente is hierbij regisseur. In hoofdstuk 7 staat welke rollen we hierbij aannemen en hoe we dit invullen. Hieronder benoemen we enkele ruimtelijke principes die we hierbij hanteren. Deze zijn gericht op een zorgvuldig omgang met onze leefomgeving.

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies.

Om efficiënt en zorgvuldig gebruik te maken van de beschikbare ruimte in onze gemeente en onze stad zijn combinatiemogelijkheden van functies gewenst. Dit vraagt om inventiviteit en creativiteit. Het mengen en/of meekoppelen van functies staat centraal.

2. De kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal.

Bij de inpassing van meer en/of nieuwe functies houden we rekening met de kwaliteit van bodem, water, lucht, cultureel erfgoed en natuur. De aanwezige en door bewoners en gebruikers beleefde kwaliteiten en ontwikkelmogelijkheden zijn overal anders. Dit moet doorwerken in de aanpak van opgaven in ieder specifiek gebied. Iedere ontwikkeling verantwoordt zijn bijdrage aan onze inclusieve Zwolse samenleving en hoe we omgaan met de kenmerken en kwaliteiten van een gebied. Door slim en kwalitatief gebieden te ontwikkelen in de stad, blijven we het buitengebied de ruimte geven.

3. Afwentelen wordt voorkomen.

Het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie inwoners. Toekomstige generaties mogen nooit de rekening betalen voor de keuzes die we nu maken. Daarom houden we ons aan de diverse milieunormen, terwijl we streven naar permanente verbetering. Ook handelen we klimaatadaptief en stellen we duurzaamheid centraal. Oftewel, maatregelen moeten toekomstbestendig zijn.

4. We gebruiken deze Omgevingsvisie als gids voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Ambities moeten gewogen worden in een goed proces met de omgeving en met de gemeenteraad van Zwolle.

5. We werken gebiedsgericht.

In Zwolle werken we gebiedsgericht. Samen met inwoners, maatschappelijke organisaties en ondernemers werken we aan vitale en toekomstbestendige gebieden. Bij het gebiedsgericht werken gelden ook de opgaven, doelen, randvoorwaarden en ambities uit de thematische raamwerken en de gebiedsprofielen (zie hoofdstuk 5 en 6).

6. Nieuw helpt bestaand

Om ruimte te geven aan de groei van de stad en onder andere de woonopgave is het wenselijk om verder te bouwen bovenop bestaande investeringen en plannen. We maken af waar we aan begonnen zijn. We starten vanuit de bestaande stad. We benutten de huidige kwaliteiten, kansen en ontwikkelmogelijkheden van de stad en het buitengebied. We versterken de identiteit van Zwolle, waarbij het leven met water centraal staat, met de landschappelijke structuren als een stevig fundament. Investerings dragen onder andere bij aan het versterken van het natuurlijk water- en bodemsysteem op lokaal, regionaal, en landelijk niveau.

We zetten in op de compacte stad, vanuit de vier eerdergenoemde basiswaarden en leggen de nadruk op kwaliteitsversterking en intensivering, op wonen, werken, voorzieningen met daarbij aandacht voor de bestaande wijken, waarbij ontwikkelingen bijdragen aan wijkversterking en sociale cohesie, zowel als het gaat om de bebouwde, als de onbebouwde ruimte.

Nieuwe ontwikkelingen versterken de bestaande stad. Wat er nieuw wordt toegevoegd ondersteunt de opgaven en ambities van de bestaande stad en het buitengebied. Ook levert het een actieve bijdrage aan de maatschappelijke opgaven waar we als gemeente voor staan, in samenwerking met de betrokkenen.

Het werken aan en het versterken van de sociale cohesie en het versterken van voorzieningen in de bestaande en nieuwe wijken is hierbij het uitgangspunt. In deze strategie bouwen we voort op lopende ontwikkelingen. Dat doen we in de eerste plaats door gebiedsontwikkelingen af te maken en afspraken uit de Verstedelijingsstrategie na te komen. Hierbij zorgen we ervoor dat investeringen die zijn gedaan

en op dit moment worden voorbereid doorgang kunnen vinden. Dit helpt bij de ontwikkeling van deze gebieden, de kwaliteit van de integrale planvorming en het totstandkomingsproces.

4 Ruimtelijke koers voor 'Ons Zwolle van (over)morgen'

4.1 Inleiding

We hebben onze ambities gesteld en weten wat we belangrijk vinden en welke uitdagingen voor ons liggen. Daarbij zijn we ons ook meer dan ooit bewust van de vele kwaliteiten van Zwolle. Kwaliteiten om te koesteren, ook dat is een doel met forse impact op de fysieke leefomgeving. Dit hoofdstuk maakt de vertaalslag naar keuzes voor de leefomgeving. Deze vormen samen onze ruimtelijke koers.

De opgaven voor Zwolle zijn groot, omvangrijk, veelzijdig. We gaan aan de slag met onze stad, met ons buitengebied. We voegen woningen toe en parken. We verbeteren de leefbaarheid en bereikbaarheid voor de Zwollenaar en alle bezoekers van onze gemeente.



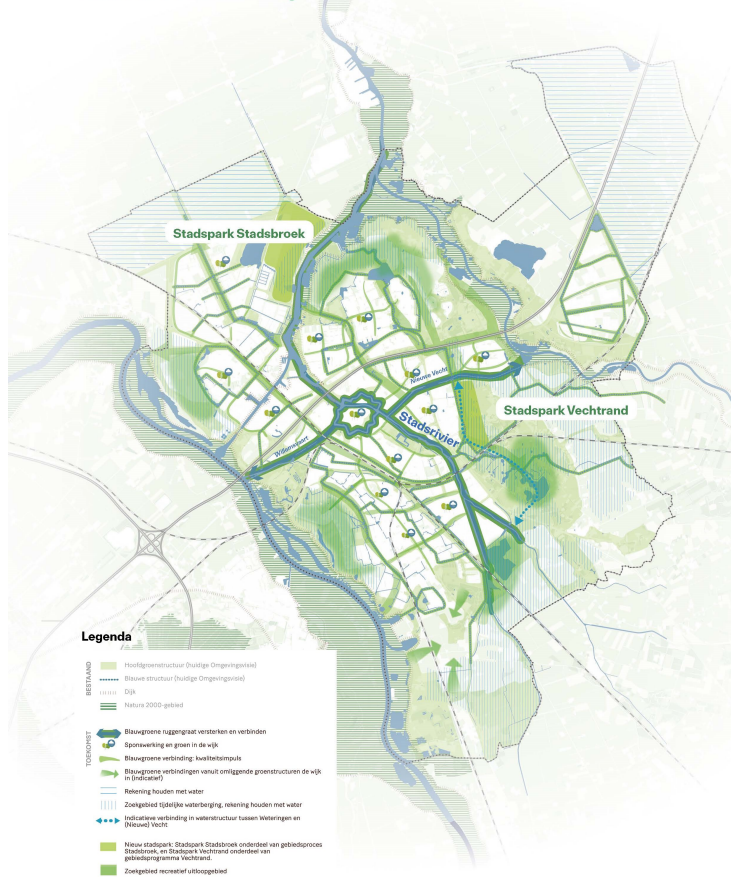
4.2 Groei in balans: de ruimtelijke opgaven

4.2.1 We ontwikkelen blauwgroen voor een klimaatadaptieve groei van Zwolle

Blauwgroen geeft richting geeft aan de gebiedsontwikkelingen, zowel in de stad, als in het buitengebied (zie ook 4.5). Anderzijds betreft blauwgroen ook een opgave in het kader van klimaatverandering en de (gebruiks)waarde van groen voor mens en dier. We kijken daarbij naar koppelkansen op verschillende schaalniveaus (wijken, buurten, gebieden, stad, landelijk gebied), leveren maatwerk en richten ons op kwalitatieve versterking van de bestaande structuren.

De kern van blauwgroen is dat met een robuust blauwgroen netwerkverbindingen ontstaan door de hele stad, waarbij wijken, buurten, de binnenstad en het landelijk gebied één systeem vormen. Blauwgroen zorgt ervoor dat we extreem weer het hoofd kunnen bieden in verschillende situaties, zowel in extreem droge, als in extreem warme, en extreem natte periodes. Het blauwgroene netwerk werkt daarbij als een waterberging (spons) en zorgt voor verkoeling. Daarnaast biedt het de mogelijkheid om water te bergen als de IJssel en de Vecht vol zitten. Met Blauwgroen zorgt Zwolle ervoor dat het stedelijk gebied volwaardig meedoet als onderdeel van het systeem (Regionale Sponsstrategie). Daarnaast biedt een blauwgroen netwerk kansen ecologische verbindingzones te versterken en te realiseren. Ook bewegen inwoners zich via blauwgroene verbindingen tussen bestemmingen en ervaren ze verkoeling bij hittegolven. Groen is daarnaast belangrijk voor de gezondheid, het welzijn van onze inwoners, de sociale cohesie en de biodiversiteit. Groen groeit dan ook mee met de groei van stad. Via zogenaamde haarvaten in wijken en buurten is groen voor iedere inwoner binnen handbereik.

Kaartbeeld blauwgroen



Blauw Zwolle

Zwolle is kwetsbaar voor overstromingen. Vanuit de zeespiegelstijging (IJsselmeer), zoetwaterbeschikbaarheid en rivierafvoerdeling zal het in natte perioden natter worden in de delta van Zwolle. In de toekomst zal het hoofdsysteem (Vecht/Zwarte Water + IJsselmeer) vaker 'vol' zitten en kan het water van stad en regionaal systeem niet afvoeren via de keersluis (Hofvlietbrug). Dit betekent dat Zwolle zich dient voor te bereiden op natte perioden en tijdelijk zelf haar eigen broek op moet houden, zelf maatregelen moet nemen en de inrichting van de openbare ruimte daarop moet afstemmen. Dit doen we door onder andere in extreme situaties water tijdelijk vast te houden. We reserveren daarvoor onder andere ruimte bij de waterverbindingen Willemsvaart en de Nieuwe Vecht.

Maatregelen in Zwolle vormen een samenhangend pakket met regionale én landelijke maatregelen. Op lokaal, regionaal en landelijk niveau dienen de maatregelen met elkaar in balans te zijn, elkaar te versterken en meerwaarde te bieden naar de lange termijn. Samenwerking met regionale en landelijke partners is essentieel.

Het Zwolle van Overmorgen is een klimaatbestendige woon- en werkomgeving waarin water en bodem de ordening en de inrichting van stad en buitengebied richtinggevend zijn. We realiseren voldoende sponswerking voor de toekomst in het stedelijk gebied door maatregelen te nemen om water te benutten, vast te houden of te vertragen. Dit is het hart voor de aanpak van hitte, wateroverlast, beperken gevolgen overstromingen en droogte.

De aanpak is in een paar grote brokken samen te vatten:

- Waterveilige en klimaatbestendige inrichting van openbare ruimte, woningen, wegen, werklocaties, vitale voorzieningen, energie infrastructuur, evenals andere essentiële stedelijke functies;
- Blauwgroene verbindingen (sloten, geultjes, wardi's) die bijdragen aan de sponswerking van de stad en het buitengebied. Deze verbindingen vormen niet alleen een belangrijke basis voor de ruimtelijke en landschappelijke identiteit van Zwolle, maar spelen ook een cruciale rol in het beperken van risico's door klimaatverandering. We zien kansen voor zo'n verbinding tussen de Weteringen

- en de (nieuwe) Vecht (Groenblauwe structuur versterken Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Indicatieve verbinding in waterstructuur);
- Waterbergingen in en rond de stad en (her)nieuwe verbindingen, zoals bij de Nieuwe Vecht en de Willemsvaart en de verbinding tussen de weteringen en de (Nieuwe) Vecht. Bij de Polder Sekdoorn liggen er in dit verband goede kansen om aan te sluiten bij het gebiedsproces Lierderbroek-Sekdoorn. In dit gebiedsproces zoeken partijen samen naar kansen voor een toekomstbestendige ontwikkeling van het gebied. Water(veiligheid), landbouw, een aantrekkelijk landschap zijn hierbij belangrijke thema's.

Water en bodem zien we in Zwolle niet als een op zichzelf staand thema, maar als een integraal onderdeel van ruimtelijke ontwikkeling. Zwolle neemt verantwoordelijkheid en levert haar bijdrage op systeemniveau (o.a. met Regionale Sponsstrategie) door water en bodem op locaties uit te werken, waarbij de locatie als onderdeel wordt gezien van het grotere geheel en in samenhang met de overige opgaven (denken buiten het 'bouwhek').

We houden bij de bouw van woningen, aanleg van infrastructuur en ontwikkeling van bedrijventerreinen structureel rekening met extremer weer. Dit draagt bij aan een gezonde en aantrekkelijke woonomgeving van de toekomst. Klimaatadaptatief bouwen en beheren is dan ook waarvoor we staan en ondersteunt het blauwgroene stedelijke netwerk. Hiermee voorkomen we dat de opgaven vergroten en risico's afweten op de toekomst (lock-ins). We zoeken zo veel mogelijk de samenhang op in vormgeving van bijvoorbeeld woningen, wegen, vitale voorzieningen en waterberging. Op die manier voorkomen we ontwrichting door extremer weer (gevolg van klimaatverandering) en creëren we geen lock-ins.

Om de stad water- en klimaatbestendig te maken en aantrekkelijk te houden is het integreren van meerlaagse veiligheid in Zwolle essentieel. Dit betekent vanuit waterveiligheid niet alleen verbinden en samenwerken met het 'Hoogwater Beschermingsprogramma' voor het versterken van primaire waterkeringen (laag 1), maar ook het strategisch inrichten van ruimtelijke adaptatiemaatregelen (laag 2) en het verbeteren van crisisbeheersing en evacuatiestrategieën (lagen 3 en 4). Samen met waterbeheerders, Veiligheidsregio en GGD wil Zwolle op stedelijk netwerkniveau – in verbinding met regio – meerlaagsveiligheid vormgeven, waarbij slim gebruik wordt gemaakt van hoogteverschillen en lijnelementen in het (stedelijk) landschap. Het verleden is hierbij een inspiratiebron met bijvoorbeeld oude verbindingroutes over de dekzandruggen.

De blauwe verbindingen vormen een samenhangend geheel met het regionale water- en hoofdwatersysteem. De blauwgroene ruggengraat van Zwolle wordt gevormd door de Nieuwe Vecht en de Willemsvaart, die beiden tot aan de historische binnenstad lopen, in combinatie met de 'stadsrivier': het Almelse kanaal, de stadsgrachten en het Zwarte Water. Deze waterstructuren zijn niet alleen belangrijk voor waterafvoer en biodiversiteit (en daarom gaan blauw en groen ook vaak samen en spreken we van een blauwgroen netwerk), maar fungeren ook als klimaatbuffers die bijdragen aan waterberging en het tegengaan van overstromingsrisico's. Daarnaast versterken ze de Zwolse identiteit in harmonie met erfgoed in een hedendaagse klimaatbestendige context. Langs het blauwgroene netwerk zijn de stadsparken te vinden. Naast de bekende parken Engelse Werk, Zandhove Bos en Wezenlanden, komen er ook nieuwe stadsparken bij nabij Stadsbroek en Vechtrand (Ceintuurbaanzone, Vechtpoort 1 en Vechtpoort 2). Groene ecologische linten doorkruisen de wijken en zijn belangrijke spelers in waterbeheer, biodiversiteit en waterveiligheid. Hiernaast streven we naar een doorlopend watersysteem met groene oevers en een hoge biodiversiteit.

In Zwolle komt het regionale en landelijke watersysteem samen. In de regio Zwolle werken we daarop samen. De uitgangspunten van de regionale sponsstrategie zijn: water vasthouden en infiltreren in de bovenstroomse gebieden, vertragen in het middengebied en tijdelijk bergen (en afvoeren) benedenstrooms in extreme situaties. Zwolle ligt benedenstrooms en heeft ruimtelijk gezien veel potentie voor waterberging aan de oost- en zuidkant van de stad. Hier kan meer ruimte worden gemaakt als belangrijk noodventiel voor de weteringen en de stadsgracht. Bijvoorbeeld de inzet van (nieuwe) woongebieden als onderdeel van het groter systeem, zoals in Vechtrand. Aan de west- en noordkant van de stad kunnen noodventielen (lagere gronden) langs de IJssel, rondom Aa-landen en in de Mastenbroekpolder ruimte bieden om tijdelijk water op te vangen. De waterbergingen kunnen gecombineerd worden met andere functies, zolang ze bijdragen aan het beheersen van extreme situaties.

Bij extreme neerslag in Salland en hoge waterstanden op het Zwartewater en/of het IJsselmeer kan er nauwelijks water worden afgevoerd via de Stadsgracht richting Zwartewater en IJsselmeer. Zulke situaties, zoals in december 2023, zullen in de toekomst naar verwachting vaker optreden en extremer worden. Daarvoor is het dus van belang om de aanvoer vanuit Salland af te remmen (zie Sponsstrategie), in de stad extra ruimte te creëren voor waterberging. De Willemsvaart en de Nieuwe Vecht kunnen daarbij een belangrijke rol spelen. In die gevallen kunnen de Willemsvaart en Nieuwe Vecht de capaciteit/weerbaarheid tegen wateroverlast en schade vergroten door te gaan functioneren als meanders tussen regionaal en

hoofdsysteem. Een verbinding tussen de Willemsvaart en de IJssel kan de stadsgracht en Zwolle-Zuid kan hierbij helpend zijn. Omdat de Weteringen, stadsgracht, Vecht en IJssel verschillende watersystemen met verschillende waterpeilen zijn, moet een samenhangend systeem ontworpen worden. Hoe we omgaan met water draagt op veel verschillende manieren bij aan de bescherming van Zwolle. Een goed verbonden en robuust lokaal watersysteem helpt tegen lokale overstromingen, verkoelt de stad tijdens hittegolven en draagt bij aan biodiversiteit.

Groen Zwolle

Voor een gezonde stad en het behoud van het groene karakter van Zwolle, is het essentieel dat er een kwalitatief sterke en robuuste groenstructuur is en blijft. Dit is een belangrijk uitgangspunt bij verdere verdichting van de stad en de uitbreiding ervan. Want groen is niet alleen ‘mooi om te zien’, het zorgt ook voor herkenbaarheid en is nodig voor gezondheid, biodiversiteit en aanpassing aan een veranderend klimaat (hitte en koelte, water). We zetten in op het kwalitatief verbeteren van de groenstructuren en de gebruikswaarde ervan. We zien bij de lopende gebiedsontwikkelingen dat woningbouwplannen mede liggen in de hoofdgroenstructuur. We leveren dan maatwerk per opgave en benutten de kansen die zich voordoen voor een robuuste groene structuur die wijken, buurten, gebieden, de stad en het landelijk gebied met elkaar verbindt. Daarbij kijken we altijd naar het grotere geheel: de gehele Zwolse hoofdgroenstructuur, waarbij we inzetten op een kwalitatieve versterking daarvan.

In specifieke gevallen kunnen we ervoor kiezen om ruimte te geven aan een woningbouwinitiatief als deze is gelegen in een laagwaardig deel van de hoofdgroenstructuur, waar geen specifieke opgave vanuit groen ligt. Dit ter plaatse van bijvoorbeeld gras, lage beplanting en niet/weinig waardevolle bomen. Tegelijkertijd kijken we wel hoe we elders de hoofdgroenstructuur kunnen versterken, waarbij we zoeken naar structuurversterking en verbindingen. We zien ook mogelijkheden voor het ‘vergroenen’ van woningen, kantoren en bedrijfspanden. We gaan dan ook uit van het principe dat als de Zwolle groeit, groen meegroeit: voor mens en dier. Hiervoor zijn ook recreatieve uitloopgebieden aan de rand van de stad nodig (Zoekgebied recreatief uitloopgebied) als onderdeel van het gemengd landelijk gebied om te wandelen en te fietsen. Naast de recreatieve functie bieden we (en dat betreft maatwerk op de specifieke locatie) ook ruimte aan biologische- en stadslandbouw, verbreding van landbouwbedrijven, hoogwaardige verblijfsaccommodaties, landschap, natuur, cultuurhistorie, wonen, klimaatadaptatie en kleinschalige, passende niet-agrarische bedrijvigheid en detailhandel. De recreatieve uitloopgebieden staan in verbinding met de groene structuren in de stad. Gebruikers van die gebieden zijn inwoners, werknemers en bezoekers van Zwolle.

Het is belangrijk dat groen voor iedereen nabij en toegankelijk is. Hiervoor is het nodig dat de bestaande stedelijke hoofdgroenstructuur kwalitatief wordt versterkt, de biodiversiteit wordt vergroot en geïnvesteerd wordt in een gezond en toekomstbestendig bomenbestand. Vanwege de verdere verstedelijking van Zwolle reserveren we ruimte voor nieuw te realiseren stadsparken Stadsbroek en Vechtrand (zie ook 5.2.4) en voegen deze toe aan de Zwolse stedelijke hoofdgroenstructuur. Daarbij kijken we ook goed naar de druk op bestaande gebieden, zoals bijvoorbeeld de uiterwaarden langs de Vecht en de IJssel. Deze dienen als een robuust blauwgroene zone en niet als stedelijk uitloopgebied.

Om te zorgen dat mens en dier zich op een prettige manier tussen verschillende gebieden kunnen verplaatsen, zoeken we naar een kwaliteitsimpuls voor de groene verbindingen tussen verschillende wijken en groene en blauwgroene gebieden. Op sommige plekken door een verbetering van het groen wat al aanwezig is en op andere plekken door nieuw aan te leggen groene elementen. Hierdoor ontstaan mogelijkheden voor schaduw en beleving voor mensen, schuilgelegenheden en voedsel voor dieren en een betere sponswerking voor hemelwater.

Blauwgroen als richtinggevend casco voor toekomstige ontwikkelingen

Concreet betekent dit:

1. Bij ontwikkelingen wordt gebruik wordt gemaakt van het natuurlijk landschap en van het water- en bodemsysteem;
2. Ruimtelijke ontwikkeling vergroot de waterveiligheidsopgave niet en integreert (of maakt onderdeel uit van) met het grotere watersysteem van de regio, waarbij daar waar mogelijk wordt aangesloten op het natuurlijk systeem. Aansluitend op het water- en bodemsysteem wordt extremer weer (hitte, wateroverlast en de gevolgen van overstromingen) standaard meegenomen in beheer en in gebiedsontwikkelingen. Hiermee voorkomen we dat we de opgaven vergroten en risico's afwentelen op de toekomst. Nieuwe gebouwen, infrastructuur en voorzieningen passen bij de natuurlijke ondergrond of zijn gebiedseigen en helpen de bestaande stad;

3. Klimaatadaptief bouwen/beheren is de norm en ondersteunt het blauwgroene stedelijke netwerk. Hiermee brengen we de landelijke maatlat voor een klimaatadaptieve gebouwde omgeving in praktijk;
4. We benutten de investeringskracht van wonen, werken, energietransitie en mobiliteit om onze weerbaarheid te versnellen tegen extreem weer van hitte, droogte, wateroverlast en overstromingen. We ontwikkelen waterveilig en creëren vernieuwende concepten op bijvoorbeeld wonen en zijn daarmee een voorbeeld voor Nederland;
5. Meerlaagse veiligheid is onderdeel in gebiedsontwikkelingen. Dit om de risico's van extreem weer en overstromingen te beperken en om de opties naar de toekomst open te houden hoe we met waterveiligheid op lange termijn willen omgaan. Met het principe nieuw helpt bestaand geven we nieuwe ontwikkelingen zo vorm dat de waterveiligheidsopgave volledig wordt geïntegreerd. Daarnaast helpen nieuwe ontwikkelingen om schuil/verzamelplaatsen (shelters) en (evacuatie)routes op orde te krijgen;
6. De sponswerking in het stedelijk gebied en aan de buitenranden van de stad staat centraal. Water wordt hierbij opgevangen, vastgehouden en vertraagd afgevoerd;
7. De verbinding van lokaal water (sloten, geulen, vijvers, wadi's) met het regionale watersysteem wordt versterkt, waardoor het blauwgroene netwerk flexibeler en beter in staat wordt om extremer weer op te vangen. Dit doen we in combinatie met onder andere het vergroten van sponswerking;
8. Zwolle als toekomstbestendige deltaspons zorgt dat water en groen niet alleen bijdragen aan waterveiligheid en klimaatopgaven, maar ook aan een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving;
9. Tijdelijke waterbergingen (noodventielen) worden aangewezen waar in extreme situaties water tijdelijk en met relatief weinig schade geborgen kan worden. Voor Zwolle betekent dit een grootschalige waterberging aan de zuidkant van Zwolle die ook onderdeel is van het regionale watersysteem;
10. We zien Vechtpoort 2 als een gebied waar we in hoofdzaak de ambitie voor de blauwgroene opgave kunnen realiseren;
11. Groen groeit mee met de verdere verstedelijking van Zwolle door:
 - a. Twee nieuwe Stadsparken: Stadsbroek en Vechtrand;
 - b. Het aanwijzen van zoekgebieden als recreatieve uitloopgebieden voor inwoners, bezoekers en werknemers van Zwolle;
 - c. Het kwalitatief versterken van de bestaande stedelijke hoofdgroenstructuur van Zwolle.

4.2.2 Voor iedereen in Zwolle een (t)huis

In het Zwolle van Overmorgen voegen we nieuwe woonmilieus toe die passen bij de eigenheid, de plek en de identiteit van Zwolle: 'voor iedere een thuis'. Dat doen we om het huidige woningtekort aan te pakken, waarbij we zien dat de vraag blijft toenemen. Een woningtekort dat velen merken, jong en oud. Studenten, schoolverlaters, starters op de arbeidsmarkt, allemaal groepen die moeilijk aan een woning komen. Dat geldt ook voor ouderen die nu langer zelfstandig blijven wonen, en daar wel de passende voorzieningen bij willen. In ons woonbeleid zetten we sterker in op een doelgroepen benadering. We zetten ons in om met name jongeren en kenniswerkers te behouden voor onze stad. We bouwen in de prijsverhouding 30-40-30. Dat wil zeggen 30% van het woonprogramma bestaat uit goedkope woningen, 40% is middelduur en 30% duur.

Ook stimuleren we doorstroming. We sturen op een integrale ontwikkeling van locaties in bestaande en nieuwe woonwijken. Het uitgangspunt hierbij is 'nieuw helpt bestaand': elke ontwikkeling draagt bij aan de opgaven van de bestaande stad.

We zetten zowel in op woningbouw binnen de stad als daarbuiten. In Zwolle werken we al volop aan woningbouwontwikkelingen, die we volledig afronden. Daarnaast richten we ons op binnenstedelijke wijkversterking, waarbij woningbouw fungeert als een hefboom voor het aanpakken van de opgaven waar de wijk voor staat. Dit omvat onder andere het versterken van de sociale cohesie, veiligheid, vergroening en het creëren van een gezonde en aantrekkelijke buitenruimte.



Zwolse verblijfskwaliteit

Met de binnenstedelijke locaties kunnen we niet de volledige woningbehoefte accommoderen. Binnen de bestaande stad zijn de woonmilieus vooral stedelijk en is sprake van gestapeld bouwen voor kleinere huishoudens. De huidige woningbouwplannen sluiten dan ook onvoldoende aan bij de woonbehoefte. Er zijn te veel (te) kleine woningen gepland voor één- en tweepersoonshuishoudens dan waar op de korte termijn behoefte aan is. Waar mogelijk sturen we het bestaande woningbouwprogramma bij, waarbij betaalbaarheid een belangrijk uitgangspunt blijft. Daarvoor zien we de meeste kansen in zogenaamde 'zachte' en daarmee nog beïnvloedbare plannen.

Nieuwe woningbouwlocaties aan de stadsranden bieden kansen om meer groenstedelijk en voor meerdere doelgroepen te bouwen, waaronder gezinnen. Daarnaast dragen woningbouwlocaties aan de stadsranden bij aan het verbinden van opgaven in de stad en het buitengebied. Bijvoorbeeld door woningbouw te combineren met het versterken van het blauwgroene netwerk.

Woonmilieus

In de Zwolse ontwikkellocaties creëren we verschillende stedelijke woonmilieus. Variërend van hoog- en centrumstedelijk in de bestaande stad, met hoge dichtheden nabij ov-knoppen, tot groenstedelijk, met een divers woonmilieu, waaronder in ieder geval grondgebonden woningen, aan de randen van de stad. Door compact te bouwen en de voetafdruk te verkleinen ontstaat ruimte voor een royale maat aan groen, water en ruimte voor lopen en fietsen in deze buurten. In de uitwerking van de gebiedsontwikkeling dient het blauwgroene raamwerk als basis voor de uitwerking en invulling met bebouwing en andere functies.

Het groenstedelijke woonmilieu kan door een bandbreedte aan dichtheden verschillende verschijningsvormen aannemen, waarbij gestreefd wordt naar een combinatie van woningtypes passend bij de Zwolse woonbehoefte: geen 'one size fits all'. Laagbouw, grondgebonden of dubbelgestapelde gezinswoningen worden afgewisseld met stedelijke woningtypes, waarbij het groene karakter in alle aspecten centraal staat: van de openbare ruimtes tot de semicollectieve hoven en parken en private buitenruimten.

De woningbouwlocaties

Onderstaande tabel laat zien waar we woningbouw voorzien in Zwolle voor de periode tot 2040 met een doorkijk tot 2050. Het Volkshuisvestingsprogramma dat gemeente Zwolle gaat opstellen geeft een concretere kwalitatieve en kwantitatieve invulling van de geraamde ontwikkelingen. De geraamde optelsom van de woningbouwopgave per gebied past binnen de bandbreedte van de opgaven die in de regionale verstedelijkingsstrategie is geformuleerd, namelijk het bouwen van 15.000 tot 25.000 woningen in Zwolle. We groeien in balans op basis van de huishoudensprognoses en de afspraken die zijn gemaakt binnen de Regio Zwolle. We zijn daarbij wendbaar en adaptief en gaan daarom ook uit van bandbreedtes.

Ontwikkelingen met een raming van woningbouwaantallen ('bandbreedtes'), waarbij de gerealiseerde woningen tot 2025 niet zijn meegenomen

Ontwikkeling vanaf 2025	Raming Woningbouwopgave
Volwaardig afronden huidige ontwikkelingen	Circa 8.000 woningen (= huidige programma)
Wijkversterking	Circa 2000 woningen
Stadsrand gebiedsontwikkeling Vechtrand	Circa 2500 – 5000 woningen

a. Ceintuurbaanzone	Circa 1500 – 3000 woningen
a. 'Vechtpoort 1'	
Stadsrand gebiedsontwikkeling Zwolle-Zuid/zuid, incl. Stations-omgeving	
a. Zwolle-Zuid/Zuid	Circa 2000 – 3000 woningen
b. Stationsomgeving Station-zuid	Circa 250 – 500 woningen
Stadsbroek	Aantal woningen afhankelijk van de lopende verkenning, op basis van richtinggevende planologische uitspraken voor dit gebied.
Totaal	Ca 16.250 tot 21.500 woningen

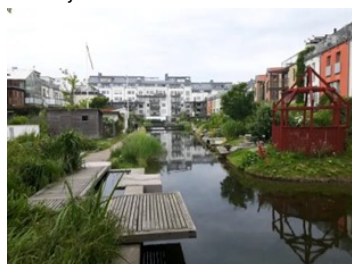
Enkele referentiebeelden van de beoogde woonmilieu's:

Stedelijk woonmilieu



Funenpark, Amsterdam

Stedelijk woonmilieu



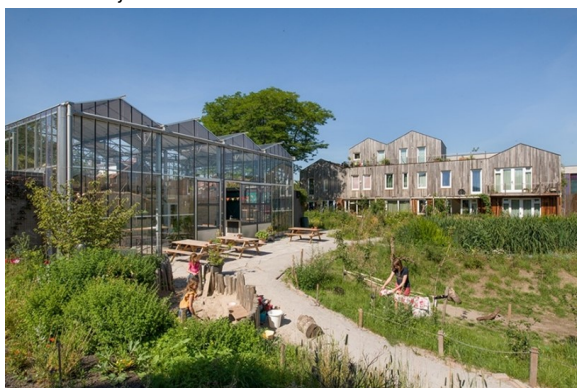
Västra Hamnen, Malmö, Zweden

Stedelijk woonmilieu



Kraanbolwerk, Zwolle

Groenstedelijk woonmilieu



Boschveld, 's-Hertogenbosch

Groenstedelijk woonmilieu



Schoonschip, Amsterdam

Groenstedelijk woonmilieu



Common woods, Amersfoort

Gemengde woon-werk milieus



Hamerkwartier, Amsterdam

Gemengde woon-werk milieus



Waterrijke woon-werk milieus

Gemengde woon-werk milieus

Oostpoort, Amsterdam

Volwaardig afronden huidige ontwikkelingen

Er zijn al veel ontwikkelingen gaande die een nieuw woonprogramma toevoegen aan de stad. Er wordt ingezet op het volwaardig afronden van de huidige ontwikkellocaties, waaronder Spoorzone, Stadshart, Nieuwe Veemarkt/Meeuwenlaan, Zwartewaterallee/-zone, Oosterenk, uitbreiding Stadshagen, Zwartewaterzone- allee, Breecamp West, herontwikkeling voormalige Harculocentrale en het buitengebied (inclusief de dorpen Wijthmen, Windesheim en erftransformatie).

De huidige woningbouwplannen sluiten nog onvoldoende aan bij de woonbehoefte. Er zijn te veel (te) kleine woningen gepland voor één- en tweepersoonshuishoudens dan waar op de korte termijn behoefte aan is. Waar mogelijk sturen we het bestaande woningbouwprogramma bij, waarbij betaalbaarheid een belangrijk uitgangspunt blijft. Daarvoor zien we de meeste kansen in zogenaamde 'zachte' en daarmee nog beïnvloedbare plannen.

Wijkversterking (Wijkversterking in bestaande stad)

Het verzilveren van de kansen van de bestaande stad betekent ook het inzetten van andere binnenstedelijke locaties, met prioritering van de locaties die meerdere ambities kunnen versterken (nabijheid, economie, groen, klimaat etc.). Dat betekent dat actief gezocht wordt naar ontwikkelkansen in de wijken en dat het woon- en voorzieningenprogramma hier per buurt wordt afgestemd en met maatwerk wordt vormgegeven. We kijken naar de woningdifferentiatie en de kwaliteiten die in de buurt versterkt of verbeterd kunnen worden. Daarmee stimuleren we bijvoorbeeld doorstroming van senioren in de eigen wijk of buurt en andere doelgroepen en we verbeteren de sociale cohesie van wijken. De gemeente stuurt hierbij mee op het realiseren van betaalbare en kwalitatief hoogwaardige woningbouw van verschillende typen en groottes. Hiermee wordt het bestaande woningaanbod in de wijken gedifferentieerder en is de kans groter dat bewoners binnen hun eigen buurt kunnen verhuizen. De condities voor deze binnenstedelijke ontwikkellocaties dienen zorgvuldig bewaakt te worden: met oog voor de groenkwaliteiten, erfgoed, wijk economie, wateropgaven, klimaatadaptatie, biodiversiteit en duurzame energietransitie. Het verder verstedelijken rondom de aanwezige kwaliteiten heeft als voordeel dat er meer draagvlak is voor voorzieningen en dat de woon- en leefkwaliteit van bestaande en nieuwe inwoners wordt verbeterd. Meer mensen en grotere sociale interactie dragen ook bij aan een verbeterd gevoel van sociale veiligheid.

Waar willen we bouwen?

De 'Ceintuurbaanzone' is benoemd als kansrijk gebied om verder te verstedelijken. Daarnaast laat een stadsscan zien dat het mogelijk is om in bestaande Zwolse woonwijken kwalitatief te verdichten met woningbouw. Woningbouw kan een hefboom zijn om invulling te geven aan wijkversterking in combinatie met voorzieningen. Zo kan verdichting van bestaande wijken bijdragen aan de leefbaarheid en de kwaliteit van de buitenruimte.

Nieuwe stadswijken en –buurten in de stadsranden

Het is wenselijk om de stadsranden te ontwikkelen en uit te breiden met vooral grondgebonden woonmilieus. Daarmee kunnen we kwalitatief ruimte bieden aan woningen die we in de bestaande stad niet kunnen bouwen en waar geen ruimte voor is. De mate van uitbreiding in de stadsranden is afhankelijk

van hoe trends en ontwikkelingen zich in de toekomst doorzetten. Bijvoorbeeld op het gebied van demografie: huishoudensontwikkeling, vergrijzing, doorstroming op de woningmarkt en economie. We spelen hier continu op in bij verdere planontwikkeling. Zo zijn we wendbaar en adaptief. Voor zowel wonen als economie geldt dat we naast uitbreiding vooral ook inzetten op inbreiding. Daarmee gebruiken we de ruimte efficiënt en krijgt de compacte stad echt vorm. We gebruiken daarbij de basiswaarden als vertrekpunt, zodat elke ontwikkeling bijdraagt aan de unieke ruimtelijke kwaliteit van onze stad en het buitengebied.

Door de omvang van de locaties kunnen woongebieden gerealiseerd worden die de druk op de bestaande stad kunnen verlichten en een aanvullend programma toevoegen. Met ruimte voor de woonbehoeftes en een breed stedelijk programma inclusief voorzieningen. Ontwikkelen aan de bestaande stad helpt bij de aanhechting, verbinding en koppelkansen van wijken en buurten met elkaar. Vanuit de basiswaarde van de compacte stad is het uitbreiden aan de bestaande stad belangrijk: nieuwe inwoners kunnen eenvoudiger en op meerdere manieren (openbaar vervoer, fiets en auto) de bestaande stad bereiken. Een belangrijke kans ligt in de ontwikkeling van blauwe en groene ambities voor ecologie, natuur, klimaatadaptatie en waterberging. Dit wil zeggen diffuus opgebouwde stadsranden waar landschap en stad in elkaar overgaan en op een duurzame ecologisch hoogwaardige manier stad wordt gemaakt. In diverse woonvormen: van grondgebonden eengezinswoningen, patiowoningen tot kleinschalige gestapelde appartementen. Afhankelijk van de locatie zal maatwerk nodig zijn om het woonprogramma samen te stellen, in relatie tot nabijheid van openbaar vervoer, voorzieningen, bodem- en watergesteldheid.

Bij de ontwikkeling van locaties in de stadsranden koppelen we de woonopgave met de andere opgaven in die gebieden. Zo bouwen we klimaatadaptief, netbewust en geven we groen de ruimte. Daarmee geven we de status van Zwolle als NOVEX-gebied ook echt inhoud.

De woningbouwlocaties die hierbij horen zijn:

Vechtrand

Vechtrand omvat het gebied van de Verkenning Ceintuurbaanzone, Vechtpoort 1 (tussen de Nieuwe Vecht en het spoor Zwolle-Meppel) en Vechtpoort 2 (ten oosten van het spoor Zwolle-Meppel). Het gebied is vanwege de klimaat- en wateropgave niet strak begrensd.

De Ceintuurbaanzone ondergaat een grootschalige transformatie naar een gemengd stedelijk gebied (Transformatie werkgebied naar woon-/werkgebied) met een substantieel aantal extra woningen in verschillende woonmilieus, waarbij de stedelijke ontwikkeling aanvullend is op bijvoorbeeld het Stadshart en de Spoorzone en dus niet concurrerend. Strategische woningbouwontwikkeling is voorzien in het gebied Vechtpoort 1, waarbij woningbouw helpend is aan de bestaande wijk Berkum. De blauwgroene ruggengraat van de Nieuwe Vecht is hiervoor een belangrijke drager. De uitbreiding krijgt een groenstedelijk karakter, waarbij klimaatbestendige bouwvormen een cruciale rol spelen om robuust te bouwen op deze laaggelegen locatie.

Zwolle-Zuid/zuid

In Zwolle-Zuid stellen we een strategische woningbouwontwikkeling voor ten zuiden van de wijk Zwolle-Zuid. Dit met de toevoeging van het treinstation Zwolle-Zuid. Zo verbinden we deze kant van de stad beter met de regio. Rondom het station liggen mogelijk ook kansen voor verdichting met woningbouw. Een uitbreiding met woningen ten zuiden van de wijk Zwolle-Zuid zorgt voor een verbinding tussen de stad en het buitengebied, met groenstedelijke woonmilieus.

Stadsbroek

Er loopt een apart gebiedsproces voor Stadsbroek (Stadsrand - Stadsbroek. Stadsbroek wordt hét klimaatbestendige parklandschap van de Regio Zwolle! Een project waarmee we laten zien hoe groei in een klimaatbestendige delta mogelijk is. Natuurontwikkeling, recreatie, woningbouw smelten samen tot een landschap waar de inwoners van Zwolle trots op zijn en dagelijks willen verblijven. Het is een landschap dat beleefd wordt, dat gebruikt wordt om tot rust te komen en waar zowel mens als dier zich thuis voelen. Voor Stadsbroek zal uit het proces van de gebiedsvisie blijken in welke mate deze locatie een bijdrage kan leveren aan de behoefte aan suburbane woonmilieus.

4.2.3 Mobiliteit en bereikbaarheid als belangrijke drager voor leefbaarheid

Door de strategische ligging in Nederland is Zwolle een belangrijk scharnierpunt. Zwolle ligt op een kruispunt van (internationale) waterwegen, spoorverbindingen en auto(snel)wegen. De ontwikkelingen in de afgelopen decennia hebben deze positie van Zwolle verder versterkt.

Station Zwolle is het tweede spoorwegknooppunt van Nederland met spoorlijnen in acht richtingen. Met de opening van de Hanzelijn in 2012 werd niet alleen de verbinding tussen Zwolle en de Randstad verbeterd, maar ook bijgedragen aan een robuuster spoornetwerk. De ligging van Zwolle aan de rijkswegen A28, N35 en N- en A50, brengen weliswaar uitdagingen met zich mee op het gebied van bijvoorbeeld geluid en fijnstof, maar anderzijds biedt het de stad een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor zowel inwoners als bedrijven.

Multimodale bereikbaarheid voor vervoerders en verladers is van groot belang. Door de ligging aan de IJssel, in combinatie met goede havenfaciliteiten is de (Regio) Zwolle ook goed ontsloten via water. Mobiliteit draagt hiermee bij aan onze economisch sterke positie en regionale aantrekkingskracht, met een goede bereikbaarheid voor inwoners, forensen, logistiek verkeer, studenten en scholieren. De knooppuntfunctie en goede multimodale bereikbaarheid willen we de komende jaren verder versterken.

Maximale inzet op de mobiliteitstransitie

Zwolle staat voor een mobiliteitstransitie, waarbij we inzetten op een verschuiving naar schonere vervoersmiddelen zoals lopen en fietsen. Deze transitie is ook faciliterend in het streven naar brede welvaart, waaronder de kwaliteit van onze leefomgeving, economische vitaliteit, sociale inclusiviteit, de energietransitie en de gezondheid van onze inwoners. We richten ons op het volgende:

- De Stadsring (Raamwerk mobiliteit - Stadsring o.a. IJsselallee, Blaloweg, Zwartewaterallee, Ceintuurbaan en Oldeneelallee) moet veel meer gaan fungeren als stadsring, voor afhandeling van het Zwolse en regionale autoverkeer én als drager van een lokaal en regionaal openbaar vervoerssysteem en is daarmee een fundamentele bereikbaarheidsopgave. Door het verschuiven van het autoverkeer kunnen we de singel van Zwolle een opwaardering geven voor zowel voetgangers, fietsers en klimaat- en groenambities. Het STO(M)P-principe leidend zijn bij alle ontwerpkeuzes voor infrastructuur en bij de inrichting van de buitenruimte. Dat doen we door eerst de mens centraal te zetten en keuzes te maken vanuit Stappen (voetgangers). Vervolgens kijken we naar Trappen (fietsers), dan het openbaar vervoer en tot slot de personenauto's;
- Inprikkers vormen de verbinding vanaf de Ring richting de singel van Zwolle. Centrumhubs (Raamwerk mobiliteit - Centrumhub) aan het einde van deze inprikkers, aan de rand van de singel, bieden parkeergelegenheid. Dit creëert de benodigde ruimte voor extra woningen en ruimtelijke kwaliteit.

De realisatie van een volwaardige Ring maakt het voor de stad Zwolle mogelijk om het gebied binnen de ring in te richten als verblijfsgebied (Raamwerk mobiliteit - Verblijfsgebied), met meer ruimte voor groen, water en speelplekken. Dat doen we door parkeren zoveel mogelijk te clusteren in (stadsrand)hubs (Raamwerk mobiliteit - Zoekgebied mobiliteitshub) die dan ook tegelijk kunnen functioneren als locatie waar de elektrische auto opgeladen kan worden) en de wegen binnen de ring vooral een functie te geven voor bestemmingsverkeer. Bij een volwaardige Ring zal sluipverkeer tot een minimum gereduceerd worden.

Om de ontwikkeling van Zwolle mogelijk te maken en tegelijk te zorgen dat we onze unieke positie qua knooppuntfunctie en goede bereikbaarheid versterken, hanteren we een mobiliteitsstrategie met de volgende speerpunten:

1. De strategische positie van Zwolle verder versterken:

Zwolle ligt strategisch op het kruispunt van nationale hoofdnetwerken voor auto en spoor. Deze positie willen we verder versterken. Dit betekent op nationaal niveau dat we de oost-westrelatie van en naar Hengelo/ Twente/ Duitsland willen versterken, zowel over de weg (A35/N35) als over het spoor (Zwolle – Twente – Munster (Berlijn)). Op regionaal niveau wordt Zwolle in alle richtingen met het spoor ontsloten. Die positie willen we verder uitbouwen door extra stations en meer (vaker) treinen van en naar Zwolle.

Wat betreft de N764 is de provincie Overijssel in samenwerking met onder andere de gemeenten Kampen en Zwolle een mobiliteitsonderzoek N764 aan het uitvoeren waarbij de aspecten leefbaarheid, veiligheid en doorstroming op en rondom N764 (meer) met elkaar in balans komen.

Ook is Zwolle via de Port of Zwolle verbonden met het scheepvaartverkeer, wat ook leidt tot extra goederenvervoer via het spoor (railterminal) en de weg. De beoogde verbreding van de Kornwerderzandsluis is hiervoor een belangrijke impuls.

2. Bouwen aan robuuste hoofdnetwerken voor voetganger, fiets en openbaar vervoer :

We willen in de stad robuuste hoofdnetwerken voor de voetganger, fietser en openbaar vervoer realiseren. Voor de voetganger betekent dit duidelijke, voldoende brede looproutes die goed toegankelijk zijn.

Voor de fietsers betekent dit dat conflicten met hoge intensiteiten en snel rijdend autoverkeer moeten worden voorkomen. Dit kan door meer in te zetten op ongelijkvloerse kruisingen met de ring. Verder moeten de fietsroutes verbreed worden als er capaciteitsproblemen ontstaan, en moeten er goede en voldoende fietsparkeermogelijkheden zijn.

Voor het openbaar vervoer zetten we in op een effectief OV-systeem met aansluiting op andere vervoerswijzen. We zetten bijvoorbeeld in op de realisatie van station Zwolle-Zuid (Raamwerk mobiliteit - Treinstation Zwolle Zuid). Dit station draagt bij aan de verdere ontwikkeling van het stadsdeel, en het zorgt voor een volwaardig alternatief voor de auto voor de nieuw toe te voegen woningen. Een station is daarin cruciaal om het mobiliteitsprofiel te veranderen. Verder kijken we naar mogelijkheden om op het regionale spoor, in combinatie met ontwikkelingen aldaar, extra stations toe te voegen.

Vechtrand is één van de grootste ontwikkellocaties in Ons Zwolle van Overmorgen. Voor dit gebied zetten we in op een robuuste en sterke HOV-verbinding (bus) vanaf het station via de Vechtrand naar de stadsrandhub bij Hessenpoort (Raamwerk mobiliteit - Zoekgebied HOV-baan en Raamwerk mobiliteit - Nieuwe HOV halte). Dit kan in eerste instantie via de bestaande infrastructuur. We verkennen of in de toekomst een nieuwe busbaan vanaf station Zwolle langs het spoor naar de Ceintuurbaan een mogelijkheid is.

3. De Stadsring als regionaal scharnierpunt versterken (robuust netwerk auto) _

Het hoofdnetwerk van IJsselallee, Oldeneelallee, Ceintuurbaan en Zwartewaterallee functioneert als regionaal scharnierpunt die zowel de regionale verbindingen aan elkaar knoopt als ook de Zwolse bestemmingen goed bereikbaar maakt. Voor het functioneren van de mobiliteit in de stad en de regio is het cruciaal dat het 'scharnier' blijft functioneren. Hiervoor is het nodig de capaciteit van de Ring op met name kruispuntniveau structureel te vergroten. Dit is onafhankelijk van mogelijke toekomstige uitbreiding van wegen aan de oostzijde van de stad. Die hebben beperkt effect op de hoeveelheid verkeer op de Ring. Dus de Ring zal het regionale scharnierpunt blijven. Investeringszaken zijn nodig om deze functie robuust en toekomstbestendig te houden. We denken daarbij aan capaciteitsuitbreiding bij de Holtenbroekerbrug, kruispuntaanpassingen op de IJsselallee, fietstunnels bij de Oldeneelallee en de Zwartewaterallee en capaciteitsuitbreiding, wellicht deels ongelijkvloers/(gedeeltelijke) ondertunneling op de Ceintuurbaan. Bij de Ceintuurbaan ligt de grootste opgave in combinatie met de ruimtelijke ontwikkelingen aldaar (gebiedsontwikkeling Vechtrand) en het goed verbinden van beide zijden van de Ceintuurbaan zodat de oostkant volwaardig bij de stad betrokken wordt. Daarmee verminderen we de barrièrewerking (Raamwerk mobiliteit - Verminderen barrièrewerking). Dit is ook aan de orde bij de Oldeneelallee en een deel van de Zwartewaterallee.

4. Bouwen aan de stad die we willen zijn! _

Nabijheid is een sleutelbegrip voor een toekomstbestendig en leefbaar Zwolle. Door voorzieningen te concentreren in clusters op loop- en fietsafstand, op aantrekkelijke plekken in de wijk, houden we mobiliteit in de wijk vast en bevorderen we lopen en fietsen. Ook op stadsniveau kiezen we ervoor om nieuwe woonlocaties zoveel mogelijk binnen fietsafstand van het centrum te ontwikkelen. Mobiliteit moet een sturende factor zijn in de ruimtelijke ontwikkeling van Zwolle.

Voor de nieuwe ontwikkelgebieden is het een uitwerkingsopgave hoe de exacte wijk- en gebiedsontsluiting voor de auto eruit komt te zien (Raamwerk mobiliteit - Nieuwe gebieds- wijkontsluiting). De definitieve invulling hiervan is onderdeel van een nadere integrale ruimtelijke uitwerking.

Bij deze uitwerking hanteren we aanvullend op de principes vanuit de mobiliteitstransitie, de volgende uitgangspunten:

- Voor voetganger en fietser rechtstreekse routes naar de belangrijkste voorzieningen en de andere wijken van de stad;
- Het stedelijk ov-systeem wordt uitgebreid naar de nieuwe wijken en moet vanaf het begin van het bouwen van woningen bij de gebiedsontwikkeling beschikbaar zijn. Grootste keuzeverandering maken mensen als ze verhuizen;
- Voor de auto zorgen we dat er naar de ring minimaal twee routes zijn naar iedere woning.

5. Verblijfsgebied maken binnen de Ring:

De kwaliteit van de oude binnenstad, zoals we die nu kennen, is mede gevormd doordat we geleidelijk meer ruimte voor verblijfskwaliteit (autoluw) hebben gemaakt (Raamwerk mobiliteit - Autoluw gebied). Op vergelijkbare wijze willen we in het gebied binnen de Ring de ruimtelijke kwaliteit verder versterken, door meer ruimte te bieden voor water en groen, fietsers en voetgangers. Dit doen we door de meeste wegen binnen de Ring 30 km/u te maken en in te richten voor bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer kan via de Ring rijden. Verkeer dat een bestemming binnen de Ring heeft, willen we zo lang mogelijk op de Ring houden. Dat stimuleren we door bewegwijzering, slimme parkeerverwijssystemen en door wegen binnen de Ring, zoals bijvoorbeeld de Singel, opnieuw in te richten (Raamwerk mobiliteit - Verblijfsgebied). Hiermee laten we zien dat de auto in dit gebied te gast is en dat de snelle route via de Ring is.

Het centrumgebied is het kloppende hart van onze stad. Stadsstraten (Stadsstraten) vormen de aders waarmee oude en jonge stadsdelen verbonden zijn met het centrum. Stadsstraten vormen het decor voor het dagelijkse leven. Het zijn de belangrijkste openbare ruimtes van de stad en tegelijkertijd bieden ze ruimte voor een mix aan functies, zoals winkels, cafés, kappers, boekenzaken, restaurants, wonen etc. Dit geeft invulling aan de nabijheid van voorzieningen. Stadsstraten zijn gericht op fietser en voetganger en moeten ook in de avonduren sociaal veilig zijn. De straten die nu al de kenmerken van stadsstraten hebben zijn de Assendorperstraat, Vechtstraat en Oude Deventerstraatweg. We werken de komende jaren aan meer stadstraten in Zwolle. Dat doen we vooral samen met de omgeving om behoefte en invulling optimaal te verbinden, waarbij we rekening houden met de centrale rol die het ons kernwinkelgebied moet houden. Een sterke, levendige binnenstad moet gesteund worden door de stadsstraten.

6. Samenwerken met partners

We weten als Zwolle goed wat we willen en waarom. Maar we beseffen ook dat we alleen in een goede samenwerking met regionale partners, provincie en Rijk tot de gewenste ontwikkeling kunnen komen. En de positie van Zwolle als knooppunt maakt dat het belangrijk is om samen op te trekken met onze partners. Keuzes die hier gemaakt worden hebben effect op hen en vice versa. We hebben elkaar daarin hard nodig.

7. Monitoren van de ontwikkeling

We realiseren ons dat de transitie naar de gewenste mobiliteitsontwikkeling een langdurig proces is, waarbij we stap voor stap vooruitgang boeken. Het moment om deze stappen te zetten of de snelheid waarmee ze gezet moeten worden kan afhankelijk zijn van daadwerkelijke ontwikkelingen. Daarom zetten we in op een actieve monitoring, zodat we tijdig kunnen bijsturen en de juiste keuzes maken.

Om het goederenvervoer te verduurzamen moeten we inzetten op de omslag van individuele bedrijfsoplossingen naar collectieve systemen op werklocaties en natuurlijk de mobiliteitshubs. Ook het internationale transport vraagt aandacht. Gezien de beperkte ruimte en de mogelijkheden binnen het netwerk, is een langjarige, geïntegreerde aanpak op verschillende schaalniveaus noodzakelijk.

4.2.4 Ruimte maken voor een economie in verandering

Zwolle kent een breed en divers economisch profiel en wil de economie en het transitievermogen van de stad en de regio versterken. De Economische Effectrapportage uit 2021 leerde dat we doorlopend, ook in 2025 aandacht moeten hebben voor ons economisch profiel. Het leert ook dat we oog moeten hebben voor onze relatie met en afhankelijkheid van de regionale economie. Het gaat ook om de cruciale randvoorwaarden die bedrijvigheid mogelijk maken, zoals bereikbaarheid, de ruimte om te vestigen en milieuregels die een doorslaggevende factor kunnen zijn. Bovenal is het extra duidelijk geworden dat banen

belangrijk zijn voor het inkomen van onze inwoners en daarmee voor de economische vitaliteit van onze gemeente.

We willen onze economie versterken voor de clusters rond gezondheidszorg, voor ict/e-commerce en de creatieve- en slimme maakindustrie. We zien ruimte voor groei van de logistieke sector, mede in het licht van onze deelname in de Port of Zwolle en de regionale potentie van Hessenpoort, mogelijk met een railterminal (Zoekgebied ontwikkelen railterminal) op de lange termijn. We stimuleren innovatie en nieuwe bedrijvigheid en kijken daarbij ook naar de koppeling met maatschappelijke thema's.

Het belang om jong, breed opgeleid talent en kennis-werkers in Zwolle te houden en naar Zwolle te trekken is groot. Met deze talenten kunnen nieuwe bedrijven in Zwolle ontstaan, bestaande bedrijven verder groeien en komen ondernemingen naar Zwolle om zich hier te vestigen.

De bedrijventerreinen hebben en houden ieder hun eigen profiel (zie hoofdstuk 6.7 met gebiedsprofielen van de Zwolse werklocaties).

De veelzijdigheid van onze bedrijven in het stedelijke centrum maakt Zwolle aantrekkelijk. We willen een bloeiende en boeiende toekomst voor onze middenstand. Juist door stedelijk wonen zien wij perspectief in deze toekomst. Daarnaast speelt toegankelijkheid, de kwaliteit van de inrichting van het gebied en de bereikbaarheid nadrukkelijk een rol. Dat is ook een ruimtelijke opgave. Een opgave waarmee we samen met de grote groep Zwolse ondernemers aan de slag zijn en blijven.

Een circulaire economie zien we als toekomst van en voor Zwolle (zie hoofdstuk 5.7, raamwerk circulariteit). In een circulaire economie halen we waarde uit reststromen. Anders dan nu gaan we steeds meer rekening houden met het opnieuw kunnen gebruiken van producten, onderdelen en grondstoffen. In feite betekent het op termijn een einde aan afval. We hebben nog veel stappen te zetten om daar te komen. Lokaal en regionaal vraagt deze omslag om ruimte voor het lokaal opslaan en verwerken van grondstoffenstromen en het sluiten van kringlopen (zoals water, voedsel, energie, materialen). Het kan ook leiden tot andere en nieuwe werkgelegenheid, innovatie en nieuwe bedrijven. We zien samenloop met opgaven voor energie, landbouw, bouw, mobiliteit en landschaps- en natuurontwikkeling.

Zwolle bouwt aan een duurzaam en inclusief verdienvermogen voor ondernemers voor stad en regio. Op circulaire en duurzame wijze, met een duidelijke focus op de samenleving van de toekomst. Om dit te bereiken heeft Zwolle een aantal ambities, die de kern vormt van de inzet van de stad op economisch vlak:

- De economie van Zwolle heeft een positieve impact op de brede welvaart. Economische groei is niet het doel op zich, maar een middel om de brede welvaart van de inwoners van Zwolle te behouden en te versterken. We werken daarom aan een duurzame, circulaire en inclusieve economie, die toekomstgericht en -bestendig is;
- Zwolle beschikt over een sterke en aantrekkelijke stedelijke economie. We ambiëren een stedelijke economie waarin mensen, bedrijven en kennisinstellingen (MBO/HBO) samenwerken in een krachtig netwerk voor innovatie en kennisontwikkeling. Daarom werken we aan het aantrekken en behouden van talent, door een dynamische en aantrekkelijke leefomgeving te realiseren. Een leefomgeving met een bruisend aanbod van culturele en toeristische voorzieningen die meegroeit met de groei van de stad;
- Krachtige sectoren in Zwolle worden optimaal bediend én benut. De toekomst zal er anders uitzien en Zwolle verandert mee. Om dat te realiseren, blijven we inzetten op onze sterke sectoren: de slimme maakindustrie, ICT en e-commerce, de creatieve en de health sector. Ook benutten we de kennis en kunde van deze sectoren om de economische ambities en transitie waar we voor staan te realiseren;
- Zwolle gaat efficiënt om met schaarste. We kiezen ervoor de circulaire economie fysiek een plek te geven, waarbij gestuurd wordt op intensief ruimtegebruik, circulaire productieprocessen en reductie van energie- en waterverbruik. Daarnaast werken we aan een oplossing voor de structurele krapte op de arbeidsmarkt, door human capital beleid te combineren. We trekken nieuw talent aan en benutten het talent in onze gemeente optimaal;
- Zwolle richt zich specifiek op kenniswerkers en pioniers. Zwolle wil zich extra inspannen om meer kenniswerkers en pioniers aan de stad te binden. Om voor deze doelgroepen een aantrekkelijke stad te zijn, besteden we extra aandacht aan het richten van wonen en werken voor de doelgroepen die we willen aantrekken, met bijbehorende vrijetijds- en culturele voorzieningen. Het vasthouden van en aantrekken van nieuw talent is noodzakelijk om mee te kunnen in de maatschappelijke transitie en onze stedelijke voorzieningen divers en betaalbaar te houden.



Zwolse kennis en talent

De verandering van de economie vraagt om ruimte. Het gaat hierbij om ruimte voor bedrijven die zich willen vestigen op bedrijventerreinen, evenals ruimte voor bedrijven en organisaties die opereren in een kantooromgeving.

Naast het ontwikkelen van nieuwe locaties (Kantoorontwikkellocatie en Zoekgebied uitbreiding werkgebieden) is het noodzakelijk om onze bestaande werklocaties in omvang te behouden en tegelijkertijd beter te benutten:

- Als gevolg van de verschillende gebiedsontwikkelingen is de verwachting dat kantoorruimte aan de voorraad zal worden onttrokken. Dit vraagt om (nieuwe) kwalitatieve kantoorruimtes op strategische locaties zoals de Spoor- en Singelzone, Voorsterpoort en Oosterenk. Deze locaties moeten aansluiten bij de veranderende eisen van moderne werkmilieus, zoals flexibiliteit, duurzaamheid en een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer en fiets. Ook moeten we een kwalitatieve mismatch tussen vraag en aanbod zien te voorkomen, de bestaande voorraad verduurzamen en diversiteit en betaalbaarheid van het kantorenaanbod waarborgen. We zijn terughoudend in het omzetten van kantoren naar andere functies, zoals wonen. We zetten in op renovatie en herontwikkeling van kantoren om vraag en aanbod in balans te houden. Functieverandering is maatwerk per locatie en wordt mede ingegeven door de specifieke integrale gebiedsontwikkeling.
- Het uitbreiden van bedrijventerreinen vraagt veel ruimte. Daarom gaan we daarnaast inzetten op het beter benutten van bestaande bedrijventerreinen (intensiveren). Een betere benutting betekent een effectiever gebruik van de ruimte, bijvoorbeeld door hoger te bouwen en functies te stapelen. Dit kan ook betekenen dat we bedrijven met een grote ruimteclaim en relatief weinig arbeidsplaatsen op bestaande bedrijventerreinen in de stad een plek willen bieden op bijvoorbeeld Hessenpoort. Beter benutten van werklocaties gaat ook over het goed benutten van bijvoorbeeld de milieuruimte en de watergebonden kavels. In de toekomst gaan we meer sturen op 'het juiste bedrijf op de juiste plek'. Nieuwe logistieke en/of bedrijvigheid in een hogere milieucategorie bieden we plaats buiten de stad (Hessenpoort). Tenzij een binnenstedelijke locatie unieke kwaliteiten heeft om deze bedrijvigheid een plek te bieden. Een voorbeeld is de haven gerelateerde industrie op Voorst;
- Door de ligging in het snelwegennetwerk is Zwolle aantrekkelijk voor logistieke bedrijvigheid en industrie. Tegelijkertijd vraagt een groeiende en veranderende stad ruimte voor nieuwe woningen én banen, zowel voor praktijk- als theoretisch geschoolden. Eén van de basiswaarden van de stad is nabijheid: ook van werk en voorzieningen. Daarom zijn we terughoudend met het transformeren van bedrijfsbestemmingen naar andere functies. Bedrijvigheid in de stad is namelijk belangrijk voor een compacte stad waar werk en woning niet ver van elkaar verwijderd zijn. In de ontwikkeling van de bestaande bedrijventerreinen zien we wel ruimte en kansen voor optimalisatie door intensivering van bedrijvigheid met een hoog aantal banen en het eventueel uitplaatsen van bedrijvigheid waar relatief weinig mensen werken;
- Door de gunstige positie in het landelijk netwerk van spoor- en snelwegen is Zwolle een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven en werknemers. Door de goede verbindingen is het relatief eenvoudig om in Zwolle te wonen en elders te werken of andersom. Dit willen we behouden en versterken. Daarom zetten we in op verdere versterking van de Zwolle-Twente-Munster-corridor. Ook een station in Zwolle-Zuid (Raamwerk mobiliteit - Treinstation Zwolle Zuid) draagt hieraan bij. We verkleinen hierdoor de relatieve afstand tot nabijgelegen economische agglomeraties in het oosten van het land, waar clusters van hightech en innovatieve bedrijven ons kunnen helpen bij de transitieopgaven van onze economie.

Verder is toerisme één van grote aandachtsgebieden. Het is van belang het toeristisch aanbod continu aan te passen aan de behoefte en tegelijkertijd te voorzien in voldoende plek om te overnachten en voor

vrijtijdsactiviteiten. Dat richt zich niet alleen op het hotel. Ook camper, camping, bed and breakfast en pleziervaart spelen hierin een rol van betekenis.

Voor horeca en detailhandel is voldoende aanbod aanwezig passend bij de verwachte groei van Zwolle. Extra toevoegingen zijn daarom niet nodig. Daarnaast geldt voor detailhandel dat uitbreiding van winkels in principe niet mogelijk en gewenst is. Alleen bij grootschalige nieuwe ontwikkelingen is het denkbaar dat er ruimte ontstaat voor het programmeren van nieuwe winkels. De bestaande winkelstructuur staat onder druk en willen we niet verder verzwakken met individuele toevoegingen. Voor horeca geldt dat de programmatische ruimte al is verdeeld over de stad en de markt verzadigd is. In de huidige programmering is al rekening gehouden met de verwachte groei van de stad. We willen alleen nog selectief toevoegen wanneer het een overduidelijke meerwaarde heeft voor de stad.

Uit onderzoek blijkt dat er vraag is naar ruimte voor Leisure. Zwolle heeft nog geen ruimte bestemd voor de circa 30.000m² nieuwe leisurefuncties. Uit onderzoek blijkt dat het gaat om extra marktruimte voor outdoor, cultuur/erfgoed, entertainment, afhankelijk van de groei van de stad met woningen. Er is extra marktruimte nodig als sprake is van grootschalige leisurefuncties, zoals de evenementenhal, verplaatsing Dinoland en Hedon. We nemen de vraag naar leisure mee bij de uitwerking van nieuwe gebiedsontwikkelingen. Ook starten we een verkenning waar in Zwolle ruimte is voor dergelijke functies (stad en buitengebied).

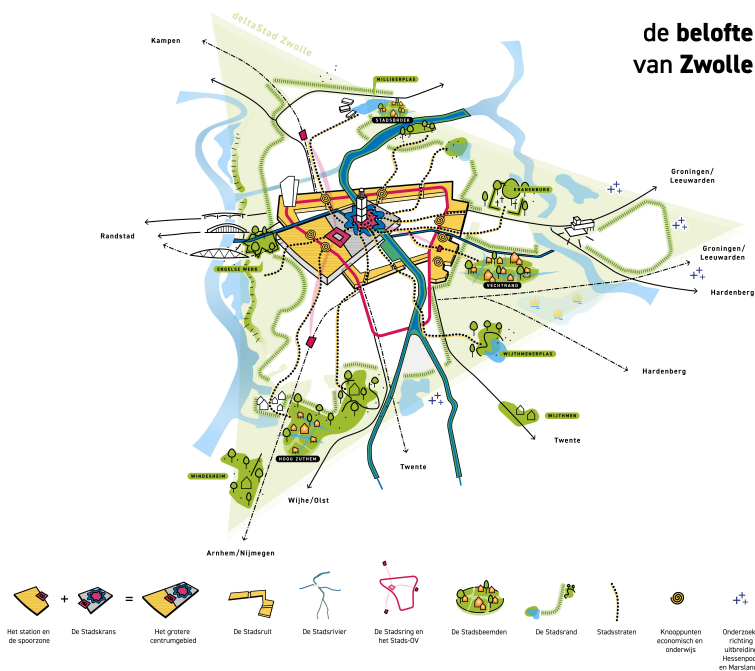
4.3 De Zwolse strategische ontwikkelzones

4.3.1 Inleiding

Leefbaarheid en leefkwaliteit staan centraal bij de verdere ontwikkeling van Zwolle. Dat doen we door te kijken naar de bestaande kwaliteiten en naar behoeften die leven in het gebied en dat te verbinden met opgaven voor mobiliteit, wonen, werken, (maatschappelijk) vastgoed, energie, klimaat, natuur en water. Hierdoor ontstaat een integrale visie voor een gebied en vervolgens uitvoeringsprogramma's om de opgaven aan te pakken. Hierdoor maken we gebieden in onze gemeente toekomstbestendig.

Zwolle ontwikkelt zich wendbaar en adaptief. Hoe we dit doen wordt in hoofdstuk 7 verder uitgelegd. We gaan daarin gebiedsgericht aan de slag: gebieden waar de ontwikkelingen plaatsvinden. Deze gebieden hebben onderling relaties, vanuit de ontwikkelgeschiedenis van onze stad. Deze gebieden zijn te verdelen over 4 strategische ontwikkelzones, met daarbinnen gebieden:

- De binnenstad en de schil rondom de historische binnenstad, we noemen dit de StadsKrans;
- De zone verbonden aan onze stadsring en dus aan de belangrijkste openbaar vervoer en autoverbindingen. We noemen dit de StadsRuit met daarin een aantal belangrijke ontwikkelgebieden, zoals de Spoorzone, Ceintuurbaanzone en de Zwartewaterzone- en allee;
- De schil waar de stad het omliggende buitengebied ontmoet. De scherpe rand tussen het groen van het landschap en het grijs en rood van de stad. Dit is de StadsRand. Hier bieden we o.a. ruimte aan de gebiedsontwikkelingen Vechtrand en Zwolle-Zuid/Zuid en de uitbreiding van Hessenpoort;
- De groen- en waterrijke verbinding tussen stad, het landelijk gebied (en de regio) en de rest van Nederland. Een bron van leven, biodiversiteit, beleving en ruimtelijke kwaliteit. Dit noemen we de Stadsrivier.



Doordat de schillen gelijkmatig de stadsplattegrond van Zwolle bestrijken, kunnen alle stadsdelen profiteren van dynamiek, het toevoegen van nieuwe woningen, groen, speel- en ontmoetingsplekken en water. En er ontstaan nieuwe verbindingen tussen het centrum en de stadsdelen. De stadsdelen worden daarmee meer en meer plekken van ontmoeting, ze treden uit de anonimiteit. De stadskrans en stadsruut zijn, vanwege de hoge dynamiek en functiemix, bij uitstek gebieden die geschikt zijn voor ontwikkelen van aanbod voor het aan te trekken talent en kenniswerkers. In de bestaande stadswijken richten we ons op binnenstedelijke wijkversterking, waarbij woningbouw fungeert als een hefboom voor het aanpakken van de opgaven waar de wijk voor staat. De stadsrivier zorgt voor een blauwgroene verbinding tussen buitengebied en het centrum, en brengt daarmee veel dierlijk leven de stad in. De ontwikkeling van de stadsranden helpt bestaande en nieuwe Zwollenaren een thuis te geven. Dit helpt Zwolle om klaar te zijn voor de toekomst.

De strategische ontwikkelzones met waarbinnen gebiedsontwikkeling gaan plaatsvinden zijn cruciaal voor de ontwikkelrichting van Zwolle. Het zijn gebieden waar meerdere ruimtelijke opgaven samenkomen. Elke strategische ontwikkelzone (incl. de daarin gelegen gebiedsontwikkelingen) kent specifieke condities voor ontwikkeling. Daarnaast gelden generieke condities voor de verdere planuitwerkingen.

4.3.2 Generieke en specifieke condities voor gebiedsontwikkeling

Voor de gebiedsontwikkelingen binnen de strategische ontwikkelzones zijn specifieke condities genoemd, als uitgangspunten voor verdere planuitwerking. Zie hiervoor de uitwerking van de strategische ontwikkelzones.

Generiek geldt ook een aantal condities voor alle gebiedsontwikkelingen:

- Huidige wet- en regelgeving van hogere overheden is van toepassing. Bijvoorbeeld op het gebied van: geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, stikstof, etc.
- Basis voor een (stedenbouwkundige) planuitwerking is een analyse van de bestaande (ruimtelijke) kwaliteiten in het gebied, in relatie ook met de omliggende gebieden. Dan gaat het om:
 - Cultuurhistorie;
 - Biodiversiteit;
 - Landschappelijke kwaliteiten;
 - Waterhuishouding.
- We streven naar een leefomgeving die uitnodigt voor sociale interactie en voorziet in een passend voorzieningenniveau. Onder andere door:

1. Een ontwerp van de buitenruimte die uitnodigt tot ontmoeting;
 2. Een voorzieningenniveau (zorg, onderwijs, horeca, sport, etc.) dat een aanvulling is op het al aanwezige voorzieningenniveau in de omgeving en die ook versterkt.
- d. Bij de uitwerking van aanstaande gebiedsontwikkelingen hanteren we de Zwolse natuurwaardenkaart, met de verschillende 'ambassadeursoorten', als leidraad om zo rekening te houden met de kwaliteiten en kansen van elk gebied op het vlak van biodiversiteit.

Tot slot betrekken we ook overige ontwikkelingen die spelen in de verdere planuitwerking bij de verschillende gebiedsontwikkelingen, zoals de koploperprojecten in het kader van de provinciale Toekomst voor ons Platteland en andere ontwikkelingen op regionaal, provinciaal en landelijk niveau.

4.3.3 De Stadskrans: de binnenstad ontwikkelt zich verder

Van toepassing op: Strategische ontwikkelzone - Stadskrans Historische binnenstad Strategische ontwikkelzone - Stadskrans Transformatiegebied Historische binnenstad Broerenkwartier Transformatiegebied Stadskrans Roelenkwartier Transformatiegebied Stadskrans Noorderkwartier Transformatiegebied Stadskrans Nieuwe Veemarkt Transformatiegebied Stadskrans Weezenlanden Noord

De gebieden aan weerszijden van de stadsgracht zijn de afgelopen jaren al behoorlijk veranderd. Oude en nieuwe kwaliteiten komen bij elkaar met als sprekende voorbeelden het Kraanbolwerk, de opgeknapte Kamperpoort met het Katwolderplein, de voetgangersbrug de Tanerij bij de Spiegel, de ontwikkeling van Weezenlanden en de Bagijneweide. Met deze gebiedsontwikkelingen zijn de oude 'voorsteden' Kamperpoort, Assendorp en Diezerpoort beter verbonden met de historische binnenstad. Zij bieden ook ruimte aan centrumvoorzieningen die aantrekkelijk zijn voor de stad en regio. De bijzondere kwaliteiten van onze prachtige maar kleine historische kern willen we behouden. Bij het ontwerpen van de buitenruimte is en wordt de standaard van de binnenstad aangehouden. De kwaliteit laten we ook terugkomen in de opzet van de nieuwe gebieden en de gebouwen die worden gemaakt. In de gebiedsgerichte benadering vanuit de Stadskrans sturen we op een innige relatie met de historie. Zo worden oude en nieuwe kwaliteiten via de openbare ruimte en via gebouwen aan elkaar gesmeed.

De aandacht voor samenhang en ruimtelijke kwaliteit van de Stadskrans leidt tot een rijker aanzien. Dat is onze ambitie. De Stadskrans is een belangrijk voor nieuwe woningen, vooral in een stedelijke setting. Plannen zijn in voorbereiding, aan de Burgemeester Drijbersingel (locatie vastgoed Rijksvastgoedbedrijf), het Broerenkwartier, de Veemarkt, het Noordereiland en de Bagijneweide. De Kamperpoort is bijna afgerond.

De stadsgracht is het samenbindend element, het klittenband tussen de weerszijden van het water. Het water is al veel meer onderdeel geworden van de beleving van de stad. Juist het gebied rondom de Stadsgracht en de verschillende plannen bieden de kansen om het centrumgebied nog aantrekkelijker en leefbaarder te maken. De herinrichting van de buitenruimte draagt duidelijk bij aan sociaal contact, verschillende tempo's van leven en een prettige verblijfsruimte voor mens, plant en dier.

De Thorbeckegracht, het door toeristen meest gefotografeerde deel van Zwolle vraagt om herinrichting, zodat ook hier het water en de kades aantrekkelijk worden. Qua herinrichting van de buitenruimte staan ook nog de Diezerkade en Thomas á Kempisstraat op stapel. Zo ontstaat een betere verbinding tussen de oudere voorstad Diezenpoort en de binnenstad.

Het doel voor een beter en gezonder verblijfs-, leef- en woonklimaat in de Stadskrans en de binnenstad is afhankelijk van goede langzaam verkeersverbindingen. De ruimte hiervoor is echter beperkt. Daarom gaat de auto steeds meer plaatsmaken voor de fiets en de voetganger en worden (parkeer)voorzieningen (stadsrand- en centrumhubs) voor de auto aan de buitenzijde van de gracht toegevoegd. Daarmee laten we een autoluwe singel ontstaan. Ook worden doorgaande routes naar de stad aantrekkelijke fietsroutes en het openbaar vervoer is comfortabel en slim, zodat dit goede alternatieven zijn voor de auto.

4.3.4 Tussen Stadskrans en Stadsruit: één vergroot centrumgebied

Van toepassing op: Strategische ontwikkelzone - Vergroot centrumgebied

De binnenstad en de Spoorzone groeien langzaam naar elkaar toe. De ambitie is om dit gehele centrumgebied een integrale, stedelijke uitstraling te geven waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Een mix van functies zorgt voor een levendig centrumgebied. Het karakter van de verschillende deelgebieden in het centrumgebied blijft aanwezig. De historische binnenstad richt zich hoofdzakelijk op winkelen, cultuur en horeca (consumptie) en de Spoorzone hoofdzakelijk op werken, onderwijs en innovatie (productie). Ze versterken op passende wijze onze stedelijke setting, zorgen voor de menging tussen wonen, werken, het genot van een hoogwaardige buitenruimte, cultuur, culinaire verwennerij en ontspanning. Beide gebieden bieden nadrukkelijk ook ruimte voor nieuwe woningen. De stedelijkheid waarmee dat

plaats zal vinden, verschilt: de binnenstad en het gebied daarom heen volgens de principes van de StadsKrans en de Spoorzone volgens de principes van de StadsRuit.

4.3.5 Stadsruit

Van toepassing op: Strategische ontwikkelzone - Stadsruit Transformatiegebied Stadsruit Spoorzone Transformatiegebied Stadsruit Zwartewaterzone Transformatiegebied Stadsruit Zwartewaterallee Transformatiegebied Stadsruit Ceintuurbaanzone Transformatiegebied Stadsruit Meeuwenlaan Transformatiegebied Stadsruit Voorsterpoort

We zijn al een aantal jaren bezig met het bouwen van nieuwe woningen in onze stad. Het gaat om de Spoorzone, de Zwartewaterzone, Zwartewaterallee en Oosterenk. Een groot deel van de Zwolse woonopgave landt hier. Het worden gemengde stedelijke gebieden waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Telkens afhankelijk van de kwaliteit van het gebied en de behoeften uit de omgeving en voor de stad. De gebieden hebben gemeen dat ze liggen aan de stadsring. Ze vormen als het ware een ruit over een deel van de stad; de Stadsruit dus!

We verbinden via de Stadsruit verschillende delen van de stad met het centrumgebied. Zo kan de campus Windesheim door het Engelenpad (een langzaam verkeersverbinding over de IJsselallee en onderdeel van de Spoorzone) meer onderdeel worden van het centrale centrumgebied. Deze uitdaging ligt er ook voor Zwolle-zuid, zodat het meer onderdeel wordt van de stad. De Zwartewaterallee wordt ter hoogte van Holtenbroek en Aa-Landen een stadsallee waaraan gewoond en gewerkt wordt, met de school en winkels om de hoek.

Mede dankzij de prachtige tunnels voor fietsers en voetgangers onder de Ceintuurbaan is de Ceintuurbaanzone al meer onderdeel van de stad. Door meer voorzieningen, kantoren, meer woningen wordt de volgende stap gezet voor de Ceintuurbaanzone als levendig deel van onze stad. De Westerveldse Aa wordt hierbij meer onderdeel van het stedelijk recreatieve gebruik. Het gebied biedt zelfs de mogelijkheid om te wonen met uitzicht op het landschap van de Westerveldse Aa en het nieuwe park Vechtrand.

Bij de Ceintuurbaanzone is de rust van het landschap en het nieuw te ontwikkelen park Vechtrand nabij. Het groen is om de hoek. Deze uitdaging geldt ook voor de andere ontwikkelingen in de stad. In de Spoorzone werken we aan het Koggepark, op de plaats van de Koggelaan en het Spoorpark. We willen hiermee de leefbaarheid van dit zeer intensief gebruikte gebied vergroten.

Op de plek van de IJsselhallen zijn we gestart met een nieuwe ontwikkeling, genaamd de nieuwe Veemarkt. Door de verbinding te leggen met de Voorsterpoort en met Kamperpoort willen we ook in dit gebied zorgen voor een park, als recreatief gebied voor de huidige en toekomstige inwoners.

Grote stedelijke ontwikkeling hebben daarmee per definitie een brede opzet voor veel doelen en veel functies. Daarvoor zijn ook nog genoeg keuzes te maken. Door een goede samenwerking met partijen zijn we gekomen tot een gebiedsgericht programma.

De Stadsring (IJsselallee, Oldeneelallee, Ceintuurbaan, Zwartewaterallee en Blaloweg).

Om de knooppuntfunctie en de bereikbaarheid van de regio goed te kunnen borgen is het essentieel dat het hoofdnetwerk van Zwolle een volwaardige Ring gaat worden, de Zwolse stadsring. De Ring moet veel meer gaan fungeren als stadsring, voor afhandeling van het Zwolse en regionale autoverkeer én als drager van een lokaal en regionaal openbaar vervoersysteem. Door het verschuiven van het autoverkeer kunnen we de singel van Zwolle een opwaardering geven voor zowel voetgangers, fietsers en klimaat- en groenambities. Dit komt ten gunste van de verblijfskwaliteit in dit gebied.

Voor het functioneren van de mobiliteit in de stad en de regio is het cruciaal dat het 'scharnier' blijft functioneren. Ook als evacuatieroute en de bereikbaarheid van het ziekenhuis. Hiervoor is het nodig de capaciteit van de Ring op met name kruispuntniveau structureel te vergroten. Investerings zijn nodig om deze functie robuust en toekomstbestendig te houden. Dat vraagt een opwaardering van het huidige netwerk naar een ring waarbij doorstroming van en betrouwbaarheid voor het autoverkeer belangrijk is. Dit is een grote opgave met forse investeringen. En temeer omdat de stad en de regio door de realisatie van extra woningen ook verder groeit. Dat betekent dat er op delen van de ring capaciteitsuitbreiding of ongelijkvloerse kruisingen nodig zullen zijn om de bereikbaarheid en betrouwbaarheid te kunnen borgen.

Conditie voor ontwikkeling en nader te onderzoeken:

- Capaciteitsuitbreiding bij de Holtenbroekerbrug;
- Kruispuntaanpassingen op de IJsselallee;
- Fietstunnels bij de Oldeneelallee en de Zwartewaterallee;

- Capaciteitsuitbreiding met wellicht deels ongelijkvloers/(gedeeltelijke) ondertunneling op de Ceintuurbaan. Bij de Ceintuurbaan ligt de grootste opgave in combinatie met de ruimtelijke ontwikkelingen aldaar (gebiedsontwikkeling Vechtrand) en het goed verbinden van beide zijden van de Ceintuurbaan zodat de oostkant volwaardig bij de stad betrokken wordt.

4.3.6 Tussen Stadsruit en Stadsrand

Van toepassing op: Strategische ontwikkelzone - Stadsdelen

Veel relatief jonge wijken liggen tussen de Stadsruit en de Stadsrand. De jongste is Stadshagen. Stadshagen maken we af. Veel van deze wijken hebben de bijzondere kwaliteit te grenzen aan ons buitengebied, gemarkeerd door de Stadsrand. Het buitengebied is direct, zonder stedelijke onderbrekingen en op een robuuste wijze verbonden aan de stedelijke hoofdgroenstructuur. Dit is een kernkwaliteit van Zwolle, die we behouden en beschermen.

Via de stadsstraten (Stadsstraten) en met de ingrepen in de StadsRuit verbinden we de stadsdelen met het centrumgebied. Met de nadruk op de fietser en de voetganger verbinden we de stadsdelen ook veel meer onderling. Daarvoor zijn alle ontwikkelingen in de Stadsruit de drager. In de Zwolse wijken bieden we ruimte aan wijkversterking (zie paragraaf 3.4.2).

4.3.7 De Stadsrand

4.3.7.1 Stadsrand

Van toepassing op: Strategische ontwikkelzone - Stadsrand Stadsrand - Stadsbroek

In alle windrichtingen heeft de stad een duidelijke rand met het omliggende landschap. We hebben geen ringweg die de stad opsluit. Dat is de positieve keerzijde van de A28 dwars door de stad; de open relatie van de stad met het omliggende landschap.

Zwolle heeft nog een echt ommeland; een enorme waarde voor de leefstad Zwolle. Het stadslandschap rondom Zwolle wordt ook steeds interessanter voor de inwoners. De ontwikkeling van de Zwolse Stadslanderijen is daar een goed voorbeeld van. Eigen voedselproductie, zorgvoorzieningen, natuurontwikkeling en recreatie versterken elkaar. Een fijnmazig netwerk van fietspaden zorgt voor een goede ontsluiting.

De StadsRand wordt gemarkeerd door een serie bijzondere plekken. Soms ingetogen en rustig als landgoed Zandhove en begraafplaats Kranenburg. Op andere plekken meer publiek als het stadspark het Engelse Werk met de uitspanning en de recreatie bij de Milligerplas met de appartementen aan het water.

Het besef is aanwezig om meer in deze gebieden te gaan doen; bijvoorbeeld voor de balans tussen rust en reuring. Zo kan het Zwarte Water, als onderdeel van de Stadsrivier, met haar oevers nog meer als de gedeelde buitenruimte van Stadshagen en Holtenbroek gaan fungeren. De passeerbaarheid van de Middeleweg kan verbeteren om Holtenbroekers makkelijker hun weg in het buitengebied te laten vinden.

Het is wenselijk om de stadsranden te ontwikkelen en uit te breiden met vooral grondgebonden woonmilieus. Daarmee kunnen we kwalitatief ruimte bieden aan woningen die we in de bestaande stad niet kunnen bouwen en waar geen ruimte voor is. De mate van uitbreiding met woningbouw in de stadsranden is afhankelijk van hoe trends en ontwikkelingen zich in de toekomst doorzetten. Bijvoorbeeld op het gebied van demografie: huishoudensontwikkeling, vergrijzing, doorstroming op de woningmarkt en economie. We spelen hier continu op in bij verdere planontwikkeling. Zo zijn we wendbaar en adaptief.

In de StadsRand zien we Harculo, Stadsbroek, Vechtpoort I, Zwolle-Zuid/zuid en de bedrijventerreinen liggen. Harculo, als voormalige energiecentrale, ontwikkelen we als nieuw woongebied, in combinatie met recreatie. De ontwikkelingen hiervoor zijn in een vergevorderd stadium. Daarbij is met een zorgvuldig oog gekeken naar de ontsluiting en de toenemende gebruiksdruk op het omliggende gebied. Voor Stadsbroek loopt een gebiedsproces, waar de focus ligt op een toekomstig functioneren als park. Het aantal toe te voegen woningen in dit gebied is afhankelijk van het verdere planvormingsproces. Kader hiervoor zijn vastgestelde richtinggevende planologische uitspraken voor dit gebied.

Door de omvang van de locaties kunnen we bij Vechtpoort 1 en Zwolle-zuid/zuid woongebieden gaan realiseren die de druk op de bestaande stad kunnen verlichten en een aanvullend programma toevoegen. Met ruimte voor de woonbehoeftes en een breed stedelijk programma inclusief voorzieningen. Ontwikkelen aan de bestaande stad helpt bij de aanhechting, verbinding en koppelkansen van wijken en buurten

met elkaar. Vanuit de basiswaarde van de compacte stad is het uitbreiden aan de bestaande stad belangrijk: nieuwe inwoners kunnen eenvoudiger en op meerdere manieren (openbaar vervoer, fiets en auto) de bestaande stad bereiken. Een belangrijke kans ligt in de ontwikkeling van blauwe en groene ambities voor ecologie, natuur, klimaatadaptatie en waterberging. Dit wil zeggen diffuus opgebouwde stadsranden waar landschap en stad in elkaar overgaan en op een duurzame ecologisch hoogwaardige manier stad wordt gemaakt. In diverse woonvormen: van grondgebonden eengezinswoningen, patiowoningen tot kleinschalige gestapelde appartementen. Afhankelijk van de locatie zal maatwerk nodig zijn om het woonprogramma samen te stellen, in relatie tot nabijheid van openbaar vervoer, voorzieningen, bodem- en watergesteldheid.

4.3.7.2 Vechtrand: gezond en veilig wonen/werken samen met water in het landschap

Van toepassing op: Stadsrand - Vechtrand, Ceintuurbaanzone en Vechtpoort1

De Ceintuurbaanzone en Vechtpoort 1 gaan een substantiële bijdrage leveren aan de ontwikkeling van Zwolle op het gebied van wonen, werken, mobiliteit en water/klimaat. Randvoorwaardelijk hiervoor is dat de opgaven in samenhang worden uitgewerkt. Zwolle is zich bewust dat Vechtrand laag is gelegen en kwetsbaar voor wateroverlast en vanuit de regionale Sponsstrategie (Novex) potentie heeft voor waterberging in extreme situaties. In de uitwerking is water en bodem en samenhang met (water)systeem-niveau daarom leidend, waarbij de het (woon)gebied onderdeel wordt van het watersysteem. Dit vraagt om innovatieve toepassingen van vormgeving woningen, bijvoorbeeld terpen en/of drijvend, en mobiliteit waarbij hoogtelijnen van infrastructuur kunnen helpen om water te geleiden. Hierbij ligt een sterke relatie met het gebied Vechtpoort 2. Daar zien we primair kansen voor waterberging. We zien Vechtpoort 2 dan ook niet als locatie voor grootschalige woningbouw, maar wel als een gebied waar we de opgave van het regionaal watersysteem om in extreme situaties water te bergen kunnen realiseren, met mogelijk kleinschalige woningbouw die ondergeschikt is aan deze opgave.

Conditie voor ontwikkeling:

- In Vechtrand komen stedelijke NOVEX-opgaven en regionale NOVEX-opgaven samen als het gaat om wonen en werken enerzijds en de mobiliteitstransitie en de klimaatopgave anderzijds. Vechtrand ontwikkelt zich tot dynamische stadswijk waar stad en landschap samenkomen. Het gebied wordt een woon-werkgebied dat flink wordt verdicht met woningen en bijbehorende werk-, kantoor-, sport-, en gezondheidsvoorzieningen.
- Het is daarbij van belang dat er een ruimtelijke samenhang ontstaat tussen de ontwikkelgebieden Ceintuurbaanzone, Vechtpoort 1 en bijvoorbeeld Berkum. Het stadspark Vechtrand is daarin de verbindende schakel met onder andere wandel- en fietspaden, speel- en recreatieve voorzieningen en mogelijk een enkele woning. De twee horizontale zwarte pijlen verbeelden dat en impliceren dan ook dat het park Vechtrand, Vechtpoort 1 ingetrokken kan worden.
- De (water)veiligheid van Zwolle in relatie met het regionaal watersysteem van de Sallandse Weteringen (zie Blauwgroen) is in dit gebied maatgevend. In de Regionale Sponsstrategie (NOVEX) is een deel van het gebied benoemd als potentieel bergingsgebied in extreme situaties en in dit Ruimtelijk Toekomstperspectief wordt deze bevestigd (in lijn ook met de huidige Omgevingsvisie) om in Zwolle in de toekomst droge voeten te houden. Door het landschap, waarin hogere delen en lagere delen elkaar afwisselen, heeft het gebied veel potentie om vernieuwende vormen van wonen vorm te geven. Daarbij gaan waterberging en woonwijk in elkaar op en geleiden fietspaden, wegen en spoorlijnen het water of ze bieden een extra bescherming bij extreem veel water.
- Een goede verbinding van Vechtrand met de rest van Zwolle en naar het omliggend gebied is nodig. De Ceintuurbaan is en blijft hierin dé centrale schakel, ook voor de regio, waarbij we de Ringfunctie willen versterken. Tegelijk is de Ceintuurbaan een barrière om Vechtrand met de stad te verbinden. Dit is een grote opgave en vraagt om nader onderzoek naar de ruimtelijke inpassing van de Ceintuurbaan en de kruisende verbindingen. Belangrijk is dit onderzoek op korte termijn te starten vanwege de randvoorwaardelijkheid daarvan voor de ontwikkeling en bereikbaarheid van Zwolle. Bij het onderzoek voor de Ceintuurbaan houden we ook de lange termijn bereikbaarheid (na 2040), en andere opties die er zijn om de Ceintuurbaan te ontlasten, nadrukkelijk in het vizier. Zodat keuzes in het hier en nu mogelijke aanvullende keuzes naar de toekomst (bijvoorbeeld een rondweg) niet onmogelijk maken. En daarmee de bereikbaarheid en cruciale scharnierfunctie van Zwolle in het regionale mobiliteitssysteem goed geborgd blijft. Samenwerking met onze regionale partners en Rijk, onder andere in het kader van NOVEX, is daarbij van groot belang.
- De ontsluiting van een grootschalige woningbouwontwikkeling in Vechtpoort 1 voor de auto kan niet volledig lopen via het bestaande wegennet. Dat geeft problemen in Oosteren en Berkum. We zetten in op een nieuwe extra wijkontsluitingsweg voor Vechtpoort 1 naar de Ceintuurbaan en de Hessenweg/N340. Deze weg kan ook bijdragen aan een robuuster regionaal mobiliteitssysteem. Verder onderzoek is nodig om de ligging van deze weg scherper te krijgen. Het betreft daarbij een

- integrale opgave waarbij landschap en de klimaatopgave medebepalend zijn. Voor voetganger en fiets wordt conform het STOMP-principe ingezet op directe verbindingen naar Berkum en Oosterenk.
- We zien in Vechtrand een gefaseerde ontwikkeling van woningbouw voor ons vanuit het gegeven dat we 'van buiten naar binnen' ontwikkelen. Dit betekent dat gestart kan worden met kleinschalige woningbouwontwikkeling van enkele honderden woningen aansluitend aan, dan wel deels in, het open landschap dat grenst aan de Ceintuurbaanzone (stadspark Vechtrand). We onderzoeken of de ontsluiting van die te bouwen woningen via het bestaande wegennet kan of dat een nieuwe (auto)ontsluiting nodig is.
 - Voor een deel is het gebied Vechtrand archeologisch zeer waardevol. De kans op archeologische vondsten op basis van deelonderzoeken in het gebied is 90% tot 100%. Het beleid is behoud 'in situ'. Wanneer sprake is van grondverstoring, als gevolg van het ontwikkelen van een nieuwe woonwijk, is archeologisch onderzoek nodig.
 - De Nieuwe Vecht maakt onderdeel uit van het gebied Vechtrand als robuuste blauwgroene verbinding tussen de Vecht en de stadsgracht van Zwolle. En is daarmee gelijktijdig een buffer tussen het dorp Berkum en Vechtpoort 1 voor het behoud van het dorpse karakter van Berkum;
 - In Vechtrand komen Regio, Rijk en Zwolle samen, ook organisatorisch. Essentieel is samen met burens en gebiedspartners uitstijgen boven de eigen taken en verantwoordelijkheden van vandaag en samenwerken vanuit de (systeem)opgaven en lange termijn.
 - In de verdere planuitwerking stellen we voor Vechtpoort 1 naast een ruimtelijk ontwikkelingsplan (ROP) ook een natuurontwikkelingsplan (NOP) op.

Enkele referentiebeelden voor Vechtrand:

Referentiebeeld Vechtrand



Parc de Boulogne, Boulogne, Frankrijk

Referentiebeeld Vechtrand



Broparken, Linköping, Zweden

Referentiebeeld Vechtrand



Funenpark, Amsterdam

Referentiebeeld Vechtrand



L'écoquartier Ginko, Bordeaux, Frankrijk

Referentiebeeld Vechtrand



Schoonschip, Amsterdam

Referentiebeeld Vechtrand



Kristalbad, Hengelo/Enschede

4.3.7.3 Zwolle-Zuid/zuid: (nieuwe) stadswijk met nieuw station

Van toepassing op: Stadsrand - Zwolle Zuid/zuid

Zwolle-Zuid/zuid ontwikkelt zich met een nieuwe woonwijk (circa 2000-3000 woningen) aan de zuidkant en een nieuw te ontwikkelen stationsomgeving tot aantrekkelijk en toekomstbestendig woongebied. De te ontwikkelen stationsomgeving (circa 250-500 woningen) bevindt zich ter hoogte van het huidige winkelcentrum Zwolle-zuid. De afstand van het nieuwe station tot Zwolle Centraal is ongeveer gelijk aan de afstand tussen station Stadshagen en Zwolle Centraal.

Conditie voor ontwikkeling:

- Zwolle-Zuid is gelegen nabij de IJssel. Op lange termijn kan de IJssel in natte perioden wellicht meer water te verwerken krijgen. Voor de uitwerking van Zwolle-Zuid gelden dezelfde uitgangspunten als bij Vechtrand voor de verbinding met het regionaal systeem van de Sallandse Weteringen. Ook zal met het waterschap worden onderzocht hoe waterveiligheid voor de lange termijn kan worden geborgd in de plannen. Denk bijvoorbeeld aan overslag over de dijk van water uit de IJssel in een extreme situatie. Dit vraagt ruimte om water op te kunnen vangen met berging.
- We ontwikkelen de nieuwe woonwijk Zwolle-Zuid/zuid als klimaatadaptief woongebied. De nieuwe wijk is het toonbeeld van een innovatief klimaatbestendig woonlandschap (klimaatbestendig bouwen) met focus op grondgebonden woningen.
- De realisatie van station Zwolle-Zuid draagt bij aan de verdere ontwikkeling van het stadsdeel, geeft invulling aan het STOMP-principe en het zorgt voor een volwaardig alternatief voor de auto bij nieuw toe te voegen woningen. Een station is daarin cruciaal om een ander mobiliteitsprofiel te krijgen.

- Ontsluiting per auto van de nieuwe wijk Zwolle-Zuid/zuid voorzien we op de N337. De wijze waarop dat vorm krijgt (waar en hoe) is nadere planuitwerking. Daarbij houden we rekening met het toekomstige verwachte autogebruik op de weg.
- Met een nieuw station en de daarbij horende noodzakelijke spoorverdubbeling op het traject Deventer-Olst dragen we bij aan de doelen en ambities uit het landelijke 'Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040'. Daarin is vastgelegd om vaker en sneller treinen te laten rijden op het traject Zwolle-Deventer. De capaciteit op het traject en eventuele ongelijkvloers spoorweginvloeren vraagt nader onderzoek.
- Het parkachtige karakter van de landgoederen Zandhove en Windesheim worden doorgetrokken en versterkt in combinatie met de nieuwe woonwijk Zwolle-Zuid/zuid.
- Mede in combinatie met het doortrekken van de parkachtige structuren ontwikkelen we een ecologische corridor tussen Zandhove en de IJssel.
- We onderzoeken of de bestaande (recreatieve) functies onderdeel kunnen zijn van de beoogde ontwikkeling van het gebied met woningbouw en het doortrekken van de landschappelijke structuren. Het 'Rondje Zwolle' (fietsroute) betrekken we daarbij;
- We dragen zorg voor een goede balans tussen de recreatieve druk, de leefbaarheid en de natuurwaarden in het gebied en de aangrenzende uiterwaarden van de IJssel;
- In de verdere planuitwerking zorgen we voor een goede stedenbouwkundige overgang tussen de bestaande wijk Zwolle-zuid en de nieuw te ontwikkelen woonwijk.
- Voorwaarde op de lange termijn voor de uitbreiding van Zwolle-Zuid met woningen, is het verwijderen van de hoogspanningskabels en bijbehorende hoogspanningsinfrastructuur. Dit in combinatie met aanpassingen in de totale energie-infrastructuur rondom Zwolle. Zwolle is op landelijk en regionaal niveau een scharnierpunt als het gaat om die infrastructuur. De hoogspanningskabels zijn landschapsontsierend en vanuit milieukundig oogpunt niet te combineren met woningbouw. Doordat de Energiecentrale Harculo zijn functie heeft verloren liggen er kansen deze kabels terug te leggen richting de Sekdoornseplas. We kunnen starten met woningbouw, maar om de woonwijk af te kunnen maken en aan de bestaande stad stedenbouwkundig aan te kunnen hechten, zullen de kabels verwijderd moeten worden.
- Het gebied ten zuiden van de wijk Zwolle-Zuid is archeologisch zeer waardevol. De kans op archeologische vondsten op basis van deelonderzoeken in het gebied is 90% tot 100%. Het beleid is behoud 'in situ'. Wanneer sprake is van grondverstoring, als gevolg van het ontwikkelen van een nieuwe woonwijk, is archeologisch onderzoek nodig. Naast benodigd onderzoek is de aanwezigheid van archeologische waarde een mogelijke inspiratiebron voor het stedenbouwkundig ontwerp van een nieuwe woonwijk. Het geeft een wijk identiteit en het is een kans verhalen uit het verleden weer tot leven te wekken.
- De herontwikkeling van de voormalige Harculo-centrale wordt verbonden met de nieuwbouwwijk en fungeert als balkon naar de IJssel en er komen culturele voorzieningen in de te behouden restanten van de Harculo-centrale.
- In de verdere planuitwerking stellen we voor Zwolle-Zuid/zuid naast een ruimtelijk ontwikkelingsplan (ROP) ook een natuurontwikkelingsplan (NOP) op.

Enkele referentiebeelden / sfeerimpressies voor Zwolle Zuid/zuid:

Referentiebeeld Zuid/zuid



Västra Hamnen, Malmö, Zweden

Referentiebeeld Zuid/zuid



Quirijnpark, Tilburg

Referentiebeeld Zuid/zuid



Het Bosbad, Eindhoven

Referentiebeeld Zuid/zuid



Molenwaterpark, Middelburg

Referentiebeeld Zuid/zuid

Hortus Veemarkt, Utrecht

Referentiebeeld Zuid/zuid

Rietzoom, Rotterdam

4.3.7.4 Bedrijventerreinen van de toekomst

Van toepassing op: Zoekgebied uitbreiding werkgebieden

Structurele veranderingen in de economie, maatschappij en technologie hebben invloed op de rol van bedrijventerreinen in Zwolle en de regio. Bedrijventerreinen zijn het kloppend hart van de economie voor Zwolle, maar ook voor die van de bredere regio. De activiteiten op bedrijventerreinen zorgen niet alleen voor werkgelegenheid en toegevoegde waarde, maar zijn ook de innovatiemotor voor Zwolle en de regio. De stad Zwolle en haar werklocaties zijn daarmee het vliegwiel voor de nieuwe economie in de bredere regio. Bedrijventerreinen vormen het brandpunt van transitie richting circulaire economie, toekomstbestendig ruimtegebruik en een duurzame energievoorziening.

Om de economie de ruimte te geven om zich te ontwikkelen is er behoefte aan een divers palet aan werklocaties, waarbij elke locatie een krachtig en herkenbaar profiel heeft. Zo kan productontwikkeling uit het Innovatiedistrict Spoorzone Zwolle worden toegepast bij een industrieel bedrijf in Voorst, of kan een start-up uit de Makersfabriek (Makersfabriek OVB) doorgroeien op Marslanden. Elk terrein heeft daarmee zijn eigen functie in het samenhangende geheel van werklocaties in het Zwolse innovatie-ecosysteem.

Er ligt een directe relatie tussen Hessenpoort en Marslanden als het gaat om de relatie groot- en kleinschalige bedrijvigheid en intensivering en uitbreiden. De lopende ontwikkelingen op Hessenpoort en de nog openstaande vraag naar grootschalige bedrijvigheid, moet in onderlinge samenhang gezien worden met de toekomstige ontwikkeling van Marslanden.

We zetten daarom op Marslanden in op intensivering van het bestaande bedrijventerrein en verplaatsen van grootschalige bedrijven naar Hessenpoort. Daarbij verkennen we tegelijkertijd een mogelijke uitbreiding van Marslanden in zuidelijke richting ten behoeve van de huidige vraag naar kleinschalige kavels en

schuifruimte voor de genoemde intensivering. Voor de uitbreiding van Hessenpoort verkennen we drie uitbreidingsrichtingen. Richting Tolhuislanden, nabij de Bomhofplas en richting Dalfsen.

Conditie voor de ontwikkeling van toekomstbestendige bedrijventerrein:

- We houden rekening met de aanwezigheid van weidevogels. Het gebied Tolhuislanden is een hoogwaardig weidevogelgebied en als zodanig ook beschermd via provinciaal beleid.
- De ontwikkeling van Hessenpoort vindt plaats in samenhang met de mogelijke komst van een rail-terminal, truckloading en een stadslogistieke hub.
- We bieden ruimte aan meerlaagse bebouwing om ook in de openbare ruimte genoeg ruimte over te houden voor blauwgroene dooradering en aantrekkelijke fiets- en wandelroutes (ten behoeve van een lunchwandeling).
- Er liggen kansen voor aantakking op waterstof backbone – elektrolyse (Hessenpoort).
- Voor de inrichting (gebouwen en openbare ruimte) de meerlaagse veiligheid is afstemming nodig op mogelijke overstromingen van de Vecht en de Sallandse Weteringen. Een specifiek aandachtspunt zijn vitale en kwetsbare voorzieningen. Denk hierbij aan de energievoorziening en communicatie, zowel op gebiedsniveau als individueel per bedrijf. Dit kan door bijvoorbeeld ICT hoger te plaatsen, zodat ook in extreme situaties met wateroverlast bedrijven kunnen blijven functioneren.
- Zwolle is zich bewust dat Marslanden is gelegen midden in het regionaal watersysteem van Salland en vanuit de regionale Sponsstrategie (Novex) potentie heeft voor waterberging in extreme situaties. In de uitwerking is water en bodem in samenhang met (water)systeemniveau daarom leidend. Dit vraagt om innovatieve toepassingen van vormgeving van gebouwen, waarbij het gebied onderdeel wordt van het watersysteem.
- We brengen de intensiveringspotentie van de bestaande bedrijventerreinen in beeld.
- We verkennen een potentiële uitbreiding van Marslanden in zuidelijke richting.
- We maken een koppeling energie- en warmtevisie met de toekomstige ontwikkelingen van de bedrijventerreinen.

4.3.8 De Stadsrivier

De Stadsrivier is onderdeel van het regionaal én landelijk watersysteem. De Stadsrivier staat letterlijk voor de verbinding tussen stad, landelijk gebied (of Regio) en de rest van Nederland. Water uit Salland stroomt door de stad naar het IJsselmeer. Een bron van leven, biodiversiteit, beleving en ruimtelijke kwaliteit (waaronder een hoge gebruikswaarde). En tegelijkertijd staat de Stadsrivier voor (water)veiligheid in een watersysteem dat door klimaatverandering onder druk staat. Meer en minder water in extreme situaties, waar techniek tegen haar grenzen aanloopt. Niettemin blijven ook voor de toekomst technische maatregelen nodig.

Door meer balans aan te brengen tussen techniek (dijken, pompen) en het oorspronkelijk natuurlijk systeem van de delta geven we in de stad meer ruimte aan water en vergroten de veerkracht van Zwolle en haar omgeving als onderdeel van de Regionale Sponsstrategie. Door de stad opnieuw te richten naar het water, sluiten we ook aan op een rijk verleden met water. Bijvoorbeeld met de Willemsvaart en Nieuwe Vecht. Hierdoor wordt water beleefbaar, wat weer bijdraagt aan bewustzijn en identiteit rondom het Zwolse leven, met water in de delta.

Voor gebiedsontwikkelingen Vechtrand, Zwolle-zuid en Bedrijventerreinen zetten we in op vormgeving van gebouwen en openbare ruimte, zodat deze gebieden onderdeel worden van het grotere geheel en vanuit meerlaagse veiligheid, bijvoorbeeld met bergend vermogen in extreme situaties als onderdeel van de Regionale Sponsstrategie Salland en het kunnen omgaan met overstromingen. Zodat ruimtelijke ontwikkelingen no-regret bouwstenen worden van een klimaatbestendig en veerkrachtig Salland. Samen met regiopartners wil Zwolle de samenhang tussen lokaal en regionaal watersysteem optimaliseren met maatregelen die aansluiten bij het natuurlijk water en bodem systeem. Zwolle zal de samenwerking zoeken om op gebiedsniveau van Salland te komen tot een gedeelde visie, waarbij de vormgeving van ruimtelijke ontwikkelingen no-regret bouwstenen kunnen zijn van een toekomstig klimaatbestendig Salland.

Conditie:

- Water krijgt structureel meer ruimte binnen het stedelijk gebied om zowel de klimaatadaptieve als recreatieve functies te versterken.
- Met gebiedspartners (Novex) zal samenwerking worden gezocht om de uitwerking van Stadsrivier te duiden in het grotere geheel. Daarbij is de Stadsrivier onderdeel van het regionaal systeem van

de Sallandse Weteringen en mee te nemen in de lange termijn veranderingen in het hoofdwatersysteem (Zwartewater / Vecht en IJsselmeer).

- De ontwikkeling van de stadsrivier moet bijdragen aan de bredere binnenstedelijke wateropgave en als ontmoetings- en verblijfsplek voor stedelijke functies.
- We reserveren ruimte voor verbindingen tussen de Willemsvaart, de singel en de Nieuwe Vecht, zodat aaneengesloten blauwgroene gebieden ontstaan met gebruikswaarde.
- Oevers transformeren naar zoveel mogelijk natuurvriendelijke oevers met ruimte voor biodiversiteit, belevingswaarden en ecologische waarden.

4.4 Visie op hoogbouw

4.4.1 Inleiding

Doordat we tussen de 16.250 en 21.500 nieuwe woningen willen bouwen tot 2040 in de bestaande stad spreken we van een verdichting: Zwolle moet op het totale oppervlak meer woningen kwijt. Dit betekent gemiddeld meer woningen per vierkante meter. En dus ook meer mensen, meer auto's, fietsen en meer behoefte aan groen en buitenruimte. We worden een stad met een steeds intensiever gebruik. We gaan daarom meer parken aanleggen om rust plekken te creëren als tegenstelling op de drukker wordende stad. Ook door meer ruimte voor de fietser en voetganger en met andere oplossingen voor de auto (onder de grond en aan de rand van het centrum en langs de ring) kunnen we veel opgaven ruimtelijk oplossen. Meer woningen betekent dat er ook meer hogere gebouwen bij komen. Zo gaan we ook slim om met de ruimte die we hebben. Dat vraagt een zorgvuldige aanpak passend bij het huidige Zwolse stadsilhouet. Dat is de basis voor onze visie op hoogbouw in onze gemeente.

Onder hoogbouw verstaan we gebouwen hoger dan de gemiddelde kroonhoogte van de bomen. Ongeveer 25 meter of te wel ongeveer 8 bouwlagen. Vanaf deze hoogte is het belangrijk om effecten op de omgeving in beeld te brengen. Bij gebouwen tussen 45 en 70 meter spreek je echt van hoogbouw. Deze bepalen mede het aanzicht van de stad en geven een beeld van de stedelijkheid en de allure van een specifiek gebied. Vanwege de stedenbouwkundige schaal en maat van Zwolle is de maximale bouwhoogte 70 meter. Belangrijk is dat de Peperbus een centrale plek kan en blijft spelen in ons stadsilhouet. Ook als oriëntatiepunt voor iedereen als het letterlijke middelpunt van Zwolle.



In de middeleeuwen was Zwolle een stad met een silhouet die in een oogopslag te zien was. Een compacte, ronde en ommuurde stad met torens, kerken en molens. Oude schilderijen laten dat zien. De Michaëlskerk had zelfs de hoogste kerktoeren van Nederland; met 120 meter hoger dan de Domtoren in Utrecht. Dat stadssilhouet veranderde gedurende eeuwen niet veel. In de naoorlogse jaren maakte Zwolle een groeispurt door. De woningnood was hoog en hoogbouw tot circa 40 meter werd ingezet om dit aan te pakken. De architectonische kwaliteit was matig door gebrek aan geld, tijd en bouw materiaal. Dat heeft ons beeld van hoogbouw beïnvloed. Hoogbouw wordt al snel als lelijk en niet passend gezien als wordt gerefereerd aan galerijflats uit de jaren 70 van de vorige eeuw.

De laatste 25 jaar is een aantal hogere gebouwen aan het silhouet van Zwolle toegevoegd. De meest markante is de IJsseltoren van 95 meter hoog. Prominent aan de A28 markeert het de entree van Zwolle. De paradox is het dat het stedelijkheid belooft maar niet waarmaakt. Op de plek zelf is er geen levendigheid, je kan er nog geen kop koffie krijgen. Dat is een gemis in het gebied wat onze aandacht nodig heeft.

Bij de uitbreiding van winkelcentrum in Zwolle-Zuid zijn ook appartementengebouwen verrezen, de hoogste is 45 meter. Ze markeren nadrukkelijk het centrum in dit deel van stad: 'Kom, hier is wat te beleven'. De bakstenen architectuur met grote ramen is vriendelijk en in samenhang met de uitstraling van het vernieuwde winkelgebied. Het parkeren is netjes weggewerkt en de gebouwen dragen bij aan de levendigheid op straat, door de winkels en restaurants op de begane grond. Een geslaagd voorbeeld van hoe hoogbouw bijdraagt aan de herkenbaarheid en levendigheid van dit gebied.

De laatste jaren zijn rondom het historische hart recentelijk een aantal hogere gebouwen gekomen. De Koningin op het Kraanbolwerk, de studententoren en de Kop van Hoog. Over de inpassing en de betekenis van deze gebouwen is veel discussie geweest. En zo hoort het ook. Het leidde tot 7 samenhangende stedenbouwkundige uitgangspunten voor de ontwikkelingen aan de westkant van de binnenstad. Hoogbouw was daar een van. Het uitgangspunt was de hogere gebouwen in de stedenbouwkundige compositie niet op de eerste rij te plaatsen maar op de 2e. Met elkaar bakenen ze de ruimte van het Rodetorenplein af zonder te overheersen. Het is de omlijsting van een soort binnenstedelijk podium waar mensen komen en gaan, een decor voor het stedelijke leven van onze binnenstad.

4.4.2 Hoogbouw als middel

Welke doelen streven we na, waarbij hoogbouw een middel is om deze doelen te helpen bereiken?

- Op belangrijke knooppunten voor openbaar vervoer (station Zwolle) of bij de samenkomst van grote doorgaande wegen komen veel mensen en activiteiten bij elkaar. Daar past hoogbouw bij. Hoogbouw draagt op deze plekken bij aan een stedelijke dynamiek en sfeer. Het sluit direct aan op de ambitie om de stedelijkheid van Zwolle passend te versterken, zodat de stad nationaal en internationaal aantrekkelijker wordt en zo haar (economische) toppositie als regio bestendigt en de stedelijke economie meer mogelijkheden krijgt om zich verder te ontwikkelen.
- Een sterke verbinding met het openbaar vervoer maakt de afhankelijkheid van de auto kleiner. Het bezit neemt af, evenals de noodzakelijkheid voor parkeren. Dat creëert de noodzakelijke ruimte voor een kwalitatief hoogwaardige buitenruimte, met onder meer groen.
- Door compact te bouwen in de bestaande stad hoeven we minder te bouwen aan de randen of in het landschap. De druk op het landschap vermindert.
- We streven naar nieuwe vormen in de combinatie van wonen, werken en bijvoorbeeld zorg gerelateerde voorzieningen, waardoor de levendigheid van een gebied groter wordt. Hoogbouw is daar goed voor geschikt, mits voldoende toegankelijk voor veel doelgroepen. Het maakt een gebied interessanter voor een brede groep mensen op zoek naar een passende woning.
- Hoogbouw brengt investeringen bij elkaar. Dat maakt het mogelijk om in een gebied ook andere doelen te bereiken als voor klimaatadaptatie, energievoorziening, mobiliteit en natuurinclusief bouwen. Zo is de groene gevel bij het stadskantoor al een eenvoudig voorbeeld. In het ontwerp van hoogbouw is veel winst te behalen voor biodiversiteit. Het toevoegen van verticale ecosystemen zien we als toevoeging van de stedelijke hoofdgroen structuur, niet als compensatie ervan.
- Hogere gebouwen hebben een belangrijke functie om specifieke plekken in de stad duiden, zoals het station, winkelcentra, een gebied met ontspanning en vertier of de entree van een wijk. Het geeft van verre al aan: hier is wat te doen. We noemen dat het leesbaar maken van de stad.

4.4.3 Welke hoogtes zijn waar mogelijk?

4.4.3.1 Inleiding

In de ruimtelijke visie is een aantal ontwikkelzones in de stad aangegeven. De visie op hoogbouw visie haakt aan op deze zones.

4.4.3.2 De Stadskrans

Van toepassing op: Hoogbouw - Stadskrans Hoogbouw - Stadskrans: max 30m - 45m

Deze ontwikkelzone is het domein van onze Peperbus, de scherprechter qua hoogte; de 'toets-toren'. De Kop van Hoog en de Koningin op het Kraanbolwerk hebben een hoogte tussen 35 en 45 meter. Met deze hoogte blijven ze ruim onder de 'trans'/uitkijkplek' van de Peperbus want die is 55 meter hoog. Nieuwe gebouwen mogen niet hoger worden dan deze hoogte van 35-45 meter. Dat is niet de enige eis. Zichtlijnen op de Peperbus moeten behouden blijven en dus vrij van hogere gebouwen. Kenmerkende zichtlijn op de Peperbus zijn: dichtbij vanaf het Katwolderplein, op afstand vanaf de Provincieroute in Zwolle-Zuid

en vanaf het Twistvlietpad in Stadshagen. Ook gaat het om de 'compositie' van de gebouwen bij elkaar, zowel bestaand als nieuw.

Omdat hoogbouw hier het beschermde stadsgezicht aanraakt, gelden hier specifieke architectonische uitgangspunten:

- Verticaliteit in de gevelopbouw;
- Ambachtelijke materialen;
- Menselijke maat en schaal, variatie en afleesbare eenheden in de opbouw;
- Onderzoek verrichten naar schaduwwerking en windval (hoogbouw effectrapportage >25 meter);
- Uitnodigend om aan te raken door gebruik van bepaalde materialen, zoals hout en baksteen;
- Een kenmerkende dak beëindiging, variatie op kappen;
- Balkons hangend aan de gevel, loggia's vermijden;
- Levendige begane grond of plint;
- Mix aan functie.

4.4.3.3 De Stadsruit

Van toepassing op: Hoogbouw - Stadsruit Hoogbouw - Stadsruit: max 75m

In de StadsRuit zijn gebouwen mogelijk tot een hoogte van 70 meter, de totale hoogte van de Peperbus. Daarmee versterken we het stedelijke karakter van de brede van stadsring. Dit betekent niet dat overal een gebouw van 70 meter mogelijk is. Hoogbouw wordt zorgvuldig gesitueerd op die plekken of knopen waar veel activiteiten bij elkaar komen. Doordat deze zone wat verder van de binnenstad afligt, zijn hier hogere gebouwen denkbaar. Deze mogen echter het stadsbeeld van de StadsKrans niet verstoren.

De architectonische uitstraling kan, anders dan in de StadsKrans, moderner zijn en aansluiten op de jongere stadsdelen van het omliggende gebied. De volgende uitgangspunten gelden:

- Bij voorkeur onderdeel van een stedelijk ensemble;
- Minimale verhouding breedte – hoogte is 1:3;
- Altijd een driedeling, hetzij horizontaal (stapelen) of verticaal (opdelen);
- Alzijdige uitstraling, alle kanten zijn voorkanten van het gebouw;
- Publieke begane grond en bij voorkeur ook de eerste verdieping;
- Mix aan functies;
- Menselijke maat en schaal, variatie en afleesbare eenheden in de opbouw;
- Onderzoek verrichten naar schaduwwerking en windval.

4.4.3.4 De StadsRand

Van toepassing op: Hoogbouw - Stadsrand Hoogbouw - Stadsrand: max 25m

De StadsRand markeert de overgang van landschap naar stad. Het uitgangspunt is dat stedelijke ontwikkeling hier maximaal 25 meter mag zijn; de hoogte van een volwassen boom. Zo ontstaat een geleidelijke opbouw in de stad. In de architectuur wordt relatie gezocht met de aanwezige landschappelijke context. Anders dan bij de andere 2 zones kan hier de architectuur ook horizontaal van aard zijn. Het moeten vloeiende, zachte lijnen zijn en door het toevoegen van beplanting moet de verbinding worden gemaakt met het landschap. Daarmee sluiten we uit dat op de overgang harde stenige 'muren' ontstaan. De inpassing van stad en land met het landschap en omliggend gebied staat voorop. De kwaliteit van de stadsrand behouden we.



4.4.3.5 Zwolse Prominenten

Beeldbepalende (stedenbouw-)bouwinitiatieven kennen we het predicaat 'Zwolse Prominent' toe. Met deze toekenning krijgt het initiatief meteen een hoog niveau van welstandstoetsing. En er wordt een prijsvraag of vergelijkbare selectiemethode voor een architect voorgeschreven. Zo wordt met het oog op hoogwaardige architectuur en stedenbouw de gemeente en haar burgers bij het initiatief betrokken.

4.4.4 De Hoogbouw Effect Rapportage (HER)

Hoogbouw moet kwaliteit toevoegen aan onze stad. Het is een noodzakelijk middel en geen doel op zich. In de visies en plannen die gemaakt worden voor gebieden is daarom altijd onderzoek nodig naar de effecten van hoogbouw. Het toont aan hoe een plan zich verhoudt tot de gestelde uitgangspunten. Daarnaast geeft het inzicht in de gevolgen voor schaduwwerking, windval, sociale veiligheid, het landschap en het omliggende gebied (o.a. cultuurhistorische waarden). Dit betekent dat voor nieuwe gebouwen hoger dan 25 meter een hoogbouweffectrapportage verplicht is, als onderdeel van de ruimtelijke planvorming. Het rapport maakt onderdeel uit van de besluitvorming door college en gemeenteraad, zodat een integrale beoordeling mogelijk is.

4.5 Naar een multifunctioneel buitengebied: stad en land verbonden

4.5.1 Stad en land verbonden

In 2025 is twee-derde van het grondgebied van de gemeente Zwolle buitengebied, inclusief dorpskernen als Wijthmen en Windesheim. 3% van alle Zwollenaren woont in het buitengebied (Buitengebied). Velen van hen hebben er ook hun bedrijf. De leefbaarheid en vitaliteit van het buitengebied is belangrijk voor hen, voor ons en voor alle Zwollenaren. Het initiatief en ondernemerschap is kenmerkend voor het gebied. De inwoners en ondernemers van het buitengebied vormen een krachtige en zelfredzame samenleving, met oog voor elkaar. Dat wordt mede geïllustreerd door het rijke verenigingsleven en de vele initiatieven. De dorpsplannen Wijthmen, Windesheim, de buurtvisies Schelle/Oldeneel en Spoolde, de gebiedsvisie ZSDZ en de doorontwikkeling van de agrarische sector zijn daar voorbeelden van (zie ook paragraaf 4.5.2 en 6.6).

Het buitengebied verandert. Schaalvergroting in de landbouw en vrijkomende agrarisch bebouwing als gevolg van stoppende agrariërs zijn hiervan voorbeelden. Dit kan ertoe leiden dat kwaliteiten onder druk komen te staan. Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen die hun functie (dreigen) te verliezen en door leegstand ligt verpaupering op de loer.

Er komen nieuwe economische dragers bij. We zien diverse initiatieven voor de opwekking van zonne- en windenergie. Om dat in goede banen te leiden hebben we het beleid in deze Omgevingsvisie aangescherpt (zie het raamwerk opwek duurzame energie). Behoud en versterking van ruimtelijke kwaliteiten, zoals landschap, erfgoed en natuur, is een belangrijke ambitie voor de gemeente Zwolle. Op die manier kan de gemeente zich onderscheiden als aantrekkelijke gemeente om in te wonen, werken en recreëren. We koesteren de hechte verbinding van de stad met het groene ommeland. We maken gebruik van elkaars kwaliteiten. Stad en land lijken soms twee aparte werelden. Niets is minder waar. Stad en land groeien steeds meer naar elkaar toe. Met de woningbouwontwikkelingen in Vechtpoort 1 en Zwolle-zuid/zuid zien we kansen om dit nog beter in elkaar te laten overlopen. Bewoners van stad en land maken gebruik van

elkaars 'voorzieningen'. De één winkelt in het centrum van Zwolle, de ander fietst door het fraaie Zwolse buitengebied. Het is van belang het functioneren van die gebieden ook in samenhang met elkaar te bekijken.

Tegelijkertijd ontkomen we er niet aan om oplossingen voor opgaven van de stad ook in het landelijk gebied te zoeken. Denk daarbij aan klimaatadaptatie en de energietransitie (zie de raamwerken over deze thema's in Hoofdstuk 5). We kennen inmiddels de opgaven. Voor de uitwerking van de oplossing trekken we samen op met betrokkenen in het gebied en andere bestuurlijke partners, zoals het waterschap en terreinbeheerders.

Centraal staat de ambitie om te werken aan een vitaal, solidair, gezond en duurzaam buitengebied. Om die ambitie in te vullen staan de volgende doelen centraal:

- Behoud en ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteiten (o.a. landschap, stilte, erfgoed en natuur (planten en dierenleven);
- Bieden van ruimte voor ontwikkelingen (o.a. landbouw, recreatie, klimaatadaptatie, energietransitie, niet-agrarische bedrijvigheid, vrijetijdseconomie en wonen);
- Een goede digitale bereikbaarheid van het buitengebied (bijvoorbeeld via glasvezel);
- Het verbinden van stad en ommeland, met onder andere recreatieve fiets- en wandelroutes voor inwoners en bezoekers van de stad Zwolle;
- Daarbij hebben we aandacht voor bestaande structuren en huidig gebruik, zoals natuurlijke elementen en ecologische functies.

We zien de landbouw als belangrijke drager in het buitengebied. Er is een ontwikkeling naar meer grootschaligheid gaande en tegelijkertijd ook meer kleinschaligheid met verschillende nevenactiviteiten. Een specifieke vorm is de zogenaamde 'kringlooplandbouw'. Daarbij ligt de focus op andere verdienmodellen op het erf en de zorg voor het landschap (bijvoorbeeld voor weidevogelbeheer en dergelijke). Deze vorm van landbouw is interessant voor het buitengebied van Zwolle als het gaat om de koppeling met het versterken van de kwaliteit van het landschap, de verbinding met de stad en het invulling geven aan circulaire economie. In dat kader ondersteunt de gemeente ook stads- natuurinclusieve- en biologische landbouw, bijvoorbeeld om te voorzien in een lokale voedselbehoefte.

De gemeente heeft de ambitie ruimte te bieden aan nieuwe ontwikkelingen, bijvoorbeeld wanneer de landbouw wegvalt om sociale vitaliteit te ondersteunen. Onze randvoorwaarden zijn een goede landschappelijke inpassing, verbetering van de milieukwaliteit (bijvoorbeeld asbest) en versterking van de landschappelijke en ecologische kwaliteit. Dat is maatwerk per ontwikkeling en afhankelijk van:

- De plek van een ontwikkeling ten opzichte van een aanwezig landschapstype met bepaalde landschapskwaliteiten;
- De aard en omvang van een ontwikkeling.

4.5.2 Zwolle ten noorden van de Vecht, inclusief Hessenpoort

Het gebied ten noorden van de Vecht is nu een open agrarisch landschap. Er wordt gewerkt aan voedselproductie en zandwinning voor de bouw (Haerst). Dicht bij de stad ligt het bedrijventerrein Hessenpoort. Hessenpoort gaat zich nog verder ontwikkelen. We onderzoeken de uitbreiding in drie windrichtingen, west, noord en oost. In de toekomst is bij Hessenpoort ook een railcontainer terminal denkbaar. Dat vergroot de transport- en overslagmogelijkheden. Kritische voorwaarden voor de uitbreiding van Hessenpoort zijn een goede landschappelijke inpassing, de omgang met natuurwaarden, beperken van negatieve effecten op de leefbaarheid in het gebied, een klimaatadaptieve benadering, goede bereikbaarheid en het benutten van kansen in de energietransitie. Voor het gebied ten noorden van de Vecht is met omliggende gemeenten, het waterschap, de provincie en buurtbelangenorganisaties de gebiedsvisie ZSDZ opgesteld.

De visie vormt een bouwsteen voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en (gemeentelijk) beleid voor dit unieke gebied. De belangrijkste vier kernpunten uit de visie zijn:

- Maak keuzes, niet alles kan samengaan;
- Een landschappelijk casco is de basis voor (ruimtelijke) ontwikkelingen;
- Behoud van het agrarisch gebied met toekomstperspectief;
- Ordenen door middel van clusteren.

Voor de nadere uitwerking van Hessenpoort als bedrijventerrein, zie paragraaf 4.2.4.

Het gebied heeft in de toekomst ook een belangrijke rol om onze ambities te realiseren voor duurzame energie. Grootschalige opwekking van elektriciteit door wind is hier mogelijk. Dat kan alleen als we perspectief bieden voor de agrarische sector, het gebied goed (recreatief) ontsluiten en de biodiversiteit vergroten. Ons doel is deze meervoudige opgave met het gebied aan te pakken.



5 Zwolse kwaliteiten als basis voor de toekomst

5.1 Inleiding

De groei van Zwolle moet hand in hand gaan met het behouden, beschermen en ontwikkelen van de Zwolse omgevingskwaliteiten. We noemden dit al eerder in hoofdstuk 3 en 4. Daar introduceerden we de vier basiswaarden en de ruimtelijke principes. Beide zijn gekoppeld aan de ambities die we hebben en de opgaven waarvoor we staan. Beide zijn ook gericht op het behoud en versterken van de Zwolse kwaliteiten. Die kwaliteiten beschrijven we in dit hoofdstuk. Dat doen we door het vastleggen van de belangrijkste fysieke structuren van Zwolle. We noemen dat raamwerken, het geraamte van Zwolle. De Zwolse raamwerken zijn fundament en kader voor de Zwolse wijze van verstedelijking (vorig hoofdstuk). Dat geldt ook voor de gebiedsprofielen die in het volgende hoofdstuk zijn uitgewerkt.

Het raamwerk van de gemeente Zwolle laat de grote fysieke structuren zien die we belangrijk vinden en medebepalend zijn voor de ontwikkeling van Zwolle op lange termijn. Een hoofdstructuur waarbinnen ontwikkelingen mogelijk zijn. Het gaat om de volgende raamwerken: het fysiek kapitaal (natuur, landschap, erfgoed en groenblauw), klimaatadaptatie, gezondheid, mobiliteit, circulariteit, energietransitie, de ondergrond en de buitenruimte.



5.2 Het fysiek kapitaal van de gemeente Zwolle

5.2.1 Inleiding

Eén van de geformuleerde ambities is het behouden, beschermen en versterken van erfgoed, groen, biodiversiteit en landschap als belangrijke fysieke waarden. We beschrijven deze waarden. Ook benoemen we knelpunten. Daaruit volgen specifieke spelregels hoe hier mee om te gaan wanneer sprake is van

ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving en in welke mate die in de integrale gebiedsontwikkeling moeten worden meegenomen.

5.2.2 Natuur

Van toepassing op: Raamwerk natuur - Bossen en landgoederen Raamwerk natuur - Groenblauwe verbinding Raamwerk natuur - Natte milieus grenzend aan water Raamwerk natuur - Natura2000 gebied Raamwerk natuur - Natuurfuncties in de stad Raamwerk natuur - Natuurnetwerk Nederland Raamwerk natuur - Parken Raamwerk natuur - Verbinden stapstenen bos Raamwerk natuur - Verbinding stedelijk (droog) Raamwerk natuur - Verbinding stedelijk (nat-vochtig) Raamwerk natuur en landschap - Nationaal landschap IJsseldelta Raamwerk natuur - Weidevogelleefgebieden

Gebieden in Zwolle met zeer waardevolle natuur zijn twee Natura 2000-gebieden en het Natuur Netwerk Nederland. Hier bevinden zich de kroonjuwelen van de Zwolse biodiversiteit. Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. De Natura 2000-gebieden binnen de gemeente Zwolle zijn 'Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht' en 'Rijntakken met het deelgebied Uiterwaarden IJssel'.

Het gebied 'Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht' ligt ten noorden van Zwolle. Hier stroomt de Overijsselse Vecht samen met het Zwarte Water. Dit gedeelte van de Vecht kronkelt sterk door het landschap. De uiterwaarden bestaan uit graslanden, waarin strangen, kolken, rivierduinen en hakhoutbosjes voorkomen. De uiterwaarden staan bekend om de uitgestrekte kievitsbloemhooilanden. Het betreft verreweg de omvangrijkste groeiplaats van de wilde kievitsbloem in Nederland en een van de bolwerken van deze soort in Europa. In de natte, ruige graslanden broeden de vogelsoorten porseleinhoen en kwartelkoning.

Het Natura 2000-gebied Uiterwaarden IJssel omvat het systeem van de rivier de IJssel, de aanliggende oeverwallen en de uiterwaarden. Bij Windesheim maakt een klein binnendijks gebied met kleiputten en zachthoutoobos onderdeel uit van het aangewezen gebied. De Uiterwaarden IJssel hebben grote botanische waarde. Ten noorden van Zwolle vormt de Vreugderijkerwaard een van de mooiste stukken stroomdalgrasland van de Rijntakken. In extensief beheerde graslanden van de Uiterwaarden IJssel broedt de kwartelkoning. In het gebied zijn kolonies van aalscholver en zwarte stern aanwezig. In de winterperiode maken grote aantallen eenden en steltlopers en in mindere mate grote en kleine zwanen, gebruik van het gebied om er te foerageren en te rusten. Ook komen de bever en de otter voor in het gebied.

Het Natuurnetwerk Nederland is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Diverse gebieden in de gemeente Zwolle maken onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), waaronder de Natura 2000-gebieden. Daarnaast gaat het om gebieden rond Windesheim, De Ruiten en sommige landgoederen. In Zwolle zijn de Tolhuislanden en De Ruiten-Veenekampen, Polder Mastenbroek en Lierderbroek aangewezen als weidevogelleefgebied. Weidevogelleefgebieden herbergen weidevogelsoorten als de grutto, tureluur, kievit en wulp. Zowel de Natura 2000-gebieden, de NNN-gebieden en de weidevogelleefgebieden kennen een beschermingsregime, dat gericht is op het beschermen van de natuurwaarden. Kenmerkend voor het beschermingsregime van de Natura 2000-gebieden is dat activiteiten daarbuiten ook getoetst moeten worden op de instandhoudingsdoelstellingen van deze gebieden.

De gemeente kent ook gebieden met een hoge biodiversiteit buiten de Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland. Aanvullend op de stedelijke hoofdgroenstructuur is een Zwolse ecologische structuur (ZES) opgesteld om inzichtelijk te maken waar ecologie een zwaarwegend belang kent.

De Zwolse ecologische structuur vormt essentieel leefgebied voor verschillende plant- en diersoorten binnen de stad. Het betreft parken, bossen/landgoederen, gebieden met een natuurbestemming in binnenstedelijk gebied en natte milieus grenzend aan het water. Daarnaast bestaat de Zwolse Ecologische Structuur uit de belangrijkste groen/blauwe-, natte- en droge ecologische verbindingen die zorgen voor een robuust systeem. Het verbindt het stedelijke groen met het landelijk gebied en met de nabije belangrijkste natuurgebieden.

Om meer duiding te geven aan de natuurwaarden binnen Zwolle is in samenspraak met natuurorganisaties een natuurwaardenkaart uitgewerkt. (Link: [Natuurwaardenkaart en puntensysteem | Gemeente Zwolle](#)). De natuurwaardenkaart deelt de gemeente Zwolle op in 33 deelgebieden. Per deelgebied is een overzicht opgesteld met een beschrijving van kenmerkende soorten en specifieke natuurkwaliteiten. Daarnaast zijn kansen beschreven om de natuurwaarden in een deelgebied te vergroten. Elk gebied heeft een ambassadeur. Het gaat om een karakteristieke soort voor een gebied zoals de kievitsbloem, de huismus, de gewone dwergvleermuis of de sleedoornpage. De natuurwaardenkaart is bruikbaar als onderlegger bij afwegingen en interpretatie bij ingrepen in de fysieke leefomgeving. Initiatiefnemers weten via de kaart met welke natuurwaarden ze rekening moeten houden. Daarnaast biedt het inzicht om de biodiversiteit in een gebied te versterken. Daarbij kijkt de natuurwaardenkaart verder dan alleen soorten die strikt beschermd zijn

onder de natuurwetgeving. Daarnaast is voor ruimtelijke plannen/projecten een instrument ontwikkeld voor natuurinclusief bouwen en ontwerpen om de biodiversiteit te behouden en te versterken.

Om het belang van behoud en herstel van biodiversiteit te benadrukken is de gemeente Zwolle partner van het 'Deltaplan biodiversiteitsherstel'. Natuurorganisaties, boeren, burgers, wetenschappers, banken, overheden en bedrijven zetten zich vanuit dit deltaplan samen in voor biodiversiteitsherstel in Nederland. Daarnaast speelt op landelijk niveau het project Basiskwaliteit Natuur. Het doel van Basiskwaliteit Natuur is om de milieu- en landschappelijke condities te bereiken die nodig zijn voor het voortbestaan van algemene plant- en diersoorten. Als Zwolle sluiten we aan bij de lijn die landelijk wordt ontwikkeld en maken de komende jaren een doorvertaling naar de gemeentelijke situatie.

5.2.3 Landschap

Van toepassing op: Raamwerk landschap - Dekzandruggenlandschap Salland Raamwerk landschap - Dekzandruggenlandschap Zwartewater en Vecht Raamwerk landschap - IJsselstroomruggen en zwaardere IJsselklei Raamwerk landschap - Laagveenontginningen Raamwerk landschap - Rivier, zeedijken en occupatiezones aan dijkvoet Raamwerk landschap - Uiterwaarden buitendijks Raamwerk landschap - Veenpolder Mastenbroek Raamwerk landschap - Veld- en hoogveenontginningen Raamwerk landschap - Weteringenlandschap Salland

De ligging van de gemeente Zwolle is bijzonder vanwege de ligging in de delta van IJssel en Vecht. Maar dit geeft ook dat de gemeente Zwolle in elke windstreek verschillende en bijzondere landschappen heeft, met bijbehorende natuurwaarden. Dit ook in vergelijking met andere steden in Nederland. Het Zwolse diverse en fraaie landschap is nooit ver weg en is een vestigingsfactor voor Zwolle van formaat. Dat koesteren we! Het behouden en beschermen van de karakteristieke landschappelijke kwaliteiten is van groot belang.

Binnen de gemeente Zwolle ligt het Nationaal Landschap IJsseldelta. Het nationaal Landschap IJsseldelta strekt zich uit over drie gemeenten, namelijk Kampen, Zwartewaterland en Zwolle. De polder Mastenbroek maakt hier onderdeel van uit en ligt deels binnen de gemeente Zwolle. De polder is één van de oudste van Nederland en kenmerkt zich in de openheid en de samenhang tussen bebouwing en de rechtlijnige verkavelingsstructuur.

Andere landschappen hebben zich gevormd onder invloed van de rivier de IJssel of de Vecht. Dit heeft gezorgd voor landschappen met eigen kenmerken en natuurwaarden, (zie vorige paragraaf). Ook heeft de gemeente Zwolle in het noordoosten veenontginning landschappen die nu waardevol zijn voor weidevogels. En in het zuiden het weteringenlandschap met dekzandruggen als de laatste uitlopers van de Sallandse heuvelrug, zie de kaartlagen met verschillende landschapstypen hierboven.

In onze gemeente liggen verschillende landgoederen (zoals Zandhove, Windesheim en Soeslo) en landschapsparken (zoals het Engelse Werk). Deels dicht tegen de stad aan of zelfs met de stad verweven. Deze landgoederen en landschapsparken hebben een belangrijke functie als recreatief uitloophoek voor onze inwoners en bezoekers, maar hebben ook grote natuurlijke waarden. Vaak juist door de historie. Behoud en herkenbaarheid hiervan is belangrijk, zeker als de stad hier (meer) mee verweven raakt.

5.2.4 Stedelijke hoofdgroenstructuur

Van toepassing op: Raamwerk natuur en landschap - Hoofdgroenstructuur Raamwerk natuur en landschap - Nevengroenstructuur

De hoofdgroenstructuur van Zwolle vormt een belangrijke aaneengesloten blauwgroene structuur die van grote betekenis is voor de stad en omringende landschap. De verschillende gebieden hebben eigen kenmerken door het onderliggende landschap, de bodemkenmerken en waterhuishouding. De hoofdgroenstructuur is dus heel belangrijk voor de herkenbaarheid en identiteit van een Zwolle. De grote diversiteit in groene locaties bepaalt ook dat veel soorten dieren en planten er hun leefomgeving hebben. De hoofdgroenstructuur is daarmee heel belangrijk voor de biodiversiteit. De groene gebieden, zowel in als buiten de stad bieden ruimte voor ontmoeting, recreatie en verblijven (de parken) en (recreatieve) fiets en/of wandelroutes door en naar de stad. De hoofdgroenstructuur draagt bij aan klimaatadaptatie door opvang van water en het geven van schaduw en verkoeling in de stad. De hoofdgroenstructuur is essentieel voor een leefbare stad en een gezonde leefomgeving. Dit is van groot belang voor de fysieke en het mentale welzijn van inwoners. De hoofdgroenstructuur dient een groot maatschappelijk belang. Daarom is het belangrijk om deze (aaneengesloten en) robuuste structuur te behouden, te versterken op plekken

waar ze nu nog onvoldoende is en uit te breiden op die plekken waar onze inwoners en natuur erom vragen. Meegroeïend met de groei van de stad. De stedelijke hoofdgroenstructuur bestaat uit:

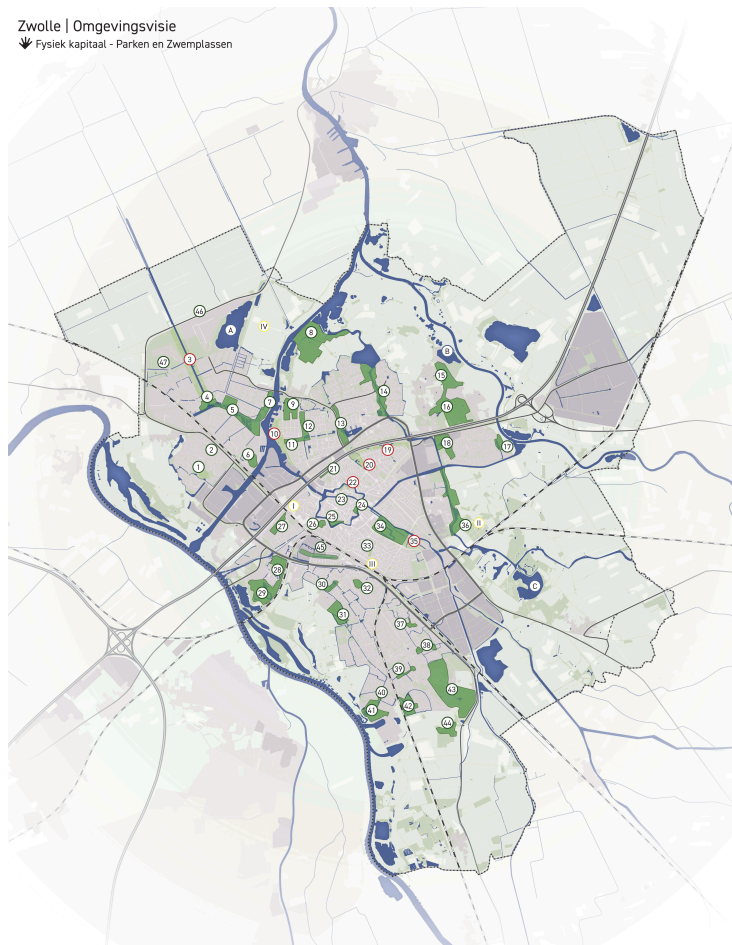
- Water zoals de IJssel, Zwarte water en Vecht. Maar ook alle andere watergangen in Zwolle zoals de Stadsgracht, Willemsvaart, Nieuwe Vecht en de weteringen. En watergangen in de wijken en buurten in Zwolle. Water en de overgang naar groen bijvoorbeeld door een groene oever is van belang voor landschap, recreatie, ecologie en klimaatadaptatie;
- Locaties met ecologische waarden. Dit zijn de nationaal beschermde gebieden zoals Natura2000 gebieden, NatuurNetwerk Nederland en Nationaal landschap rondom Zwolle. Maar juist ook de ecologische hoofdstructuur van Zwolle zelf;
- De Zwolse 'groene vingers': dit zijn de belangrijkste parken, bossen en parkachtige gebieden in en rond de stad. De groene vingers hebben veelal hun basis in de oude landschapsstructuren zoals beeldalen en zandruggen en verbinden de verschillende wijken met elkaar en de stad met het landschap. De belangrijkste recreatieve gebruiksruidtes, zoals parken, sportvoorzieningen, volkstuinen en wijkboerderijen liggen in de groene vingers;
- Groen langs infrastructuurlijnen. Dit zijn de hoofdwegen (zowel de moderne als de oude ontsluitingen), spoorwegen met hun bermen en (geluids)taluds. Hier hoort ook het groen langs de recreatieve routes voor fietsen en wandelen bij.

Naast de hoofdgroenstructuur kennen we in de wijken en buurten een nevangroenstructuur als belangrijke aanvulling. De nevangroenstructuur bestaat uit groene routes en verblijfsgebieden voor inwoners op wijkniveau. Zo heeft iedere inwoner toegang tot groen dicht bij huis. Zo kan iedereen via de nevangroenstructuur naar de parken, in of buiten de stad, in de hoofdgroenstructuur. Deze nevangroenstructuur zorgt ervoor dat groen dichtbij inwoners is met de mogelijk positieve effecten voor klimaatadaptatie en fysieke en mentale gezondheid.

De kenmerken van de hoofdgroenstructuur zijn op wijkniveau ook terug te vinden in de nevangroenstructuur. Het spreekt voor zich dat er overlap is in deze lagen. De groene vingers gaan vaak samen met de waterstructuren. En ook de (historische) wegenstructuren gaan vaak samen met kenmerkende landschapstypen of volgen het water.

Onderdeel van de Zwolse hoofdgroenstructuur zijn de circa 44 parken en 3 zwemplassen (zie 6.10.3) die Zwolle rijk is. Parken zijn er voor de ontspanning en welzijn van de bewoners van de stad en voor de natuur, voor de dieren en planten die wonen in de stad. De parken nodigen uit tot gebruik door mens en dier en zijn een fijne plek om te verblijven en te recreëren. Ze zorgen voor koelte, vangen water op en dragen bij aan de gezondheid door de mogelijkheden voor bewegen (fysiek) en ontmoeten of ontstressen (mentaal). De parken vervullen elk van deze functies, maar hebben plekken waar een bepaalde functie primair aanwezig is. Hierbij kan gedacht worden aan meer intensieve recreatie, plekken die specifiek voor klimaatadaptatie (waterberging) zijn ingericht en plekken waar natuur voorrang heeft op (intensieve) recreatie.

Zwolle | Omgevingsvisie
 ↳ Fysiek kapitaal - Parken en Zwemplassen



Parken **Parken met aandacht nodig**

- | | | | |
|----|------------------------|----|-----------------------|
| 1 | Stinspark | 23 | Park de Broeren |
| 2 | Voorsterpark | 24 | Ter Pelkewijkpark |
| 3 | Park Oude Wetering | 25 | Potgietersingel |
| 4 | Park Stadshoeve | 26 | Park Eekhout |
| 5 | Twistvlietpark | 27 | Prins Clauspark |
| 6 | Frankhuyspark | 28 | Spoolderbos |
| 7 | Park Schoonhorst | 29 | Park Het Engelse Werk |
| 8 | Westerveldse Bos | 30 | Arsenaultpark |
| 9 | Park Bonenslag | 31 | Schellerpark |
| 10 | Klooienbergpark | 32 | Park Schellerdriehoek |
| 11 | Assenkruispark West | 33 | Azaleapark |
| 12 | Assenkruispark Noord | 34 | Park de Wezenlanden |
| 13 | Eempark/Zoompark | 35 | Park Nooterhof |
| 14 | Park de Aa-landen | 36 | Gooseveld |
| 15 | Agnietenberg | 37 | Park Gerenlanden |
| 16 | Begraafpark Kranenburg | 38 | Park Gerenbroek |
| 17 | Wijkpark Berkum | 39 | Park Ittersumlanden |
| 18 | Vegtusterbos | 40 | Van Nispingelapark |
| 19 | Devotenpark | 41 | Park Oldenelerbroek |
| 20 | Park Hoogenkamp | 42 | Park Ittersumerlanden |
| 21 | Hobbenapark | 43 | Zandhove |
| 22 | Nijkerkenbolwerk | 44 | Bikkenrade |
| | | 45 | Koggepark |
| | | 46 | Park Breezicht |
| | | 47 | Park Breecamp |

Zwemplassen

- A Milligerplas
- B Agnietenplas
- C Wijthmenerplas

Park als ontwikkelopgave

- I Kamperpoort
- II Vechterpoort
- III Assendorp
- IV Stadsbroek

De parken worden zo ingericht en beheerd dat deze waarden naast en met elkaar kunnen worden behouden en ontwikkeld. Voor een aantal parken is een kwaliteitsslag belangrijk. Daarnaast is in een aantal wijken de afstand van woningen van inwoners tot bestaande parken te groot. Hier zoeken we naar nieuwe locaties voor groen. Deze acties zijn verder uitgewerkt in het (uitvoerings)programma van het groenbeleid. We merken met onze groeiende en verdichtende stad dat de recreatieve druk op parken toeneemt. Daarom wordt er ook vanuit andere programma's aan deze groene ambities gewerkt, zoals in het programma Stadshart met het werk voor het singelpark en het programma Spoorzone waar woningbouw en vergroenen samengaan. Het is echter niet mogelijk om de volledige behoeften aan recreatie en buitenruimte van het toenemend aantal inwoners in de stad op te lossen binnen de bestaande stad. Daarom wordt gewerkt aan de ambitie dat groen meegroeit met de groei van de stad. Hiervoor zijn een aantal nieuw te ontwik-

kelen parken benoemd. Dit is gecombineerd met de toekomstige woningbouw in Stadsbroek, Vechtpoort 1 en Zwolle-Zuid/zuid.

5.2.5 Erfgoed

Raamwerk erfgoed - Waardevol Raamwerk erfgoed - Zeer waardevol

Zwolle heeft veel waardevol erfgoed: monumenten, historische gebouwen, een beschermd stadsgezicht, bijzondere landschappen, archeologische vondsten en structuren die vertellen hoe de stad is ontstaan en gegroeid. Dit erfgoed is belangrijk voor onze geschiedenis en geeft Zwolle haar eigen karakter. Het maakt de stad aantrekkelijk en herkenbaar.

In de stad én in het buitengebied vind je erfgoed van verschillende leeftijden en soorten. Een deel daarvan is heel oud maar ook jong erfgoed heeft waarde. We zetten ons in om dit erfgoed goed te bewaren en te onderzoeken. Dat doen we niet alleen bij gebouwen, maar ook bij oude stedenbouwkundige structuren, landschappen en archeologische resten.

We zijn trots op ons erfgoed en gebruiken het als inspiratie bij nieuwe plannen voor de stad. Zo blijft het verleden zichtbaar én krijgt het een plek in de toekomst.

De Documentbijlage Beschrijving gebieden geeft een algemeen beeld van de cultuurhistorische waarden van Zwolle. Deze informatie vormt een belangrijke basis voor de raamwerkaart cultuurhistorie.

5.2.6 Spelregels: Hoe om te gaan met het fysiek kapitaal bij ruimtelijke ontwikkelingen?

Het fysiek kapitaal maakt onderdeel uit van het raamwerk Zwolle, waarbinnen ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving vorm kunnen krijgen. We vinden het belangrijk dat de waarden van het fysiek kapitaal tijdig in beeld worden gebracht bij nieuwe ingrepen in de fysieke leefomgeving en op een zorgvuldige wijze wordt meegewogen. Daarvoor gelden de volgende tien spelregels:

- a. Natuurwaarden: de Natura 2000-gebieden in Zwolle zijn beschermd via Europese wetgeving. De wetgeving is voor de gemeente leidend bij ingrepen in de fysieke leefomgeving;
- b. Natuurwaarden: de NNN-gebieden zijn beschermd via provinciale regelgeving, namelijk via de provinciale Omgevingsverordening. De verordening is voor de gemeente leidend bij ingrepen in de fysieke leefomgeving;
- c. Natuur, Landschap en stedelijke hoofdgroenstructuur: onderzoek naar aanwezige natuurwaarden en aanwezig groen vindt vroegtijdig in de planvorming plaats zodat het onderzoek kan worden benut bij het opstellen en uitwerken van (ruimtelijke) plannen;
- d. Natuur, Landschap en stedelijke hoofdgroenstructuur: een goede landschappelijke en stedelijke inpassing, passend bij de kenmerken van het landschap en/of hoofd- of nevgroenstructuur is een vereiste bij ingrepen in de fysieke leefomgeving. De Natuurwaardenkaart en het Landschapsontwikkelingsplan zijn hier hulpmiddelen voor;
- e. Stedelijke hoofdgroenstructuur: bij ingrepen in de fysieke leefomgeving in de hoofd- of nevgroenstructuur hoofdgroenstructuur tonen we het maatschappelijke belang aan. Deze ingrepen mogen niet leiden tot afname van de netto kwantiteit en kwaliteit van de hoofdgroenstructuur zonder groene compensatie. Indien dit niet mogelijk is moet dit worden onderbouwd;
- f. Erfgoed: gemeentelijke- en rijksmonumenten, het beschermd stadsgezicht archeologisch waardevolle gebieden en cultuurhistorisch zeer waardevolle gebouwen zijn beschermd (deels ook qua instandhouding) via landelijke en gemeentelijke wet/regelgeving. Dit beschermingsregime is voor de gemeente leidend bij ingrepen in de fysieke leefomgeving. Behoud en versterken staan daarbij voorop;
- g. Erfgoed: het hergebruik van (cultuurhistorisch waardevolle) gebouwen heeft de voorkeur boven nieuwbouw;
- h. Erfgoed: (cultuur)historisch en archeologisch onderzoek vindt vroegtijdig in de planvorming plaats zodat het kan worden benut bij het opstellen en uitwerken van (ruimtelijke) plannen;
- i. Erfgoed: het maatschappelijk belang van erfgoed als identiteits-, kwaliteits-, en waarde vermeerderende factor bij ingrepen in de fysieke leefomgeving worden benut. Dit geldt ook voor niet wettelijk beschermde cultuurhistorisch waardevolle gebieden en gebouwen, de verhalen van de plek en verdwenen objecten of structuren; de 'sense of place' of betekenis van de plek;
- j. Erfgoed: aansluitend op spelregel g en h, Cultuurhistorische waarden, ook niet beschermde, vormen een inspiratiebron voor ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving.

5.3 Blauw Zwolle en klimaatadaptatie

5.3.1 Inleiding

Zwolle is in 2050 klimaatbestendig ingericht en daarmee veilig voor overstromingen en aangepast aan extreem weer. Door het veranderende klimaat is dat een ambitie die impact heeft op de fysieke werk- en leefomgeving om ook in de toekomst veilig en beschermt met het water te kunnen wonen, ondernemen en recreëren in Zwolle. We benutten en versterken de samenhang in het watersysteem dat bestaat uit verschillende onderdelen.

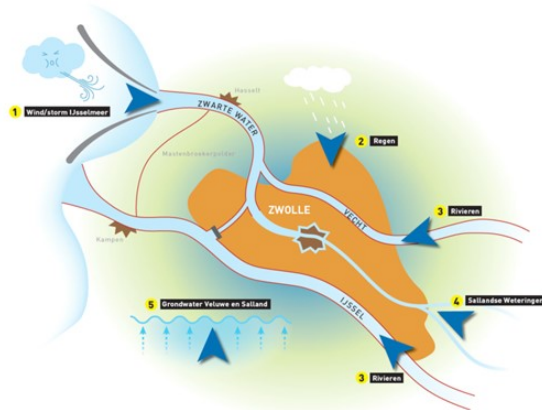
Ten eerste het hoofdwatersysteem met de hoofdwater-keringen en het regionale watersysteem. Ten tweede het blauwgroene netwerk in de bestaande stad met daarin ruimte voor sponswerking en het tegengaan van hittestress. Onderling zijn de verschillende onderdelen met elkaar verbonden en vormen ze een fysieke onderlegger voor de Omgevingsvisie om te komen tot een klimaatbestendig en adaptief Zwolle.

Maatregelen voor klimaatadaptatie zijn onlosmakelijk onderdeel van het blauwgroene netwerk en hebben als doel om risico's te reduceren en meerwaarde te leveren aan een veilig, aantrekkelijk en robuust Zwolle nu en in de toekomst. Met het blauwgroene netwerk en klimaatadaptatie maken we voor de uitvoer van maatregelen koppelingen met andere opgaven waar Zwolle voor staat, zoals het vergroten van biodiversiteit, versterken van de omgevingskwaliteit en het verbeteren van de gezondheid van Zwolse inwoners. Tevens zoeken we de verbinding met ruimtelijke opgaven voor wonen, economie, mobiliteit, energie en beheer die toch al gaan gebeuren en maken we werk met werk. Op die manier werken we aan fysieke en mentale weerbaarheid en veerkracht onder veranderde (klimaat)omstandigheden en benutten we (investerings)kansen.

5.3.2 Het hoofdwatersysteem

Een groot deel van het bebouwde gebied van Zwolle is beschermd door hoofdwaterkeringen (Bescherminsniveau volgens normering Waterwet januari 2017). Door het programma Ruimte voor de Rivier is het overstromingsrisico vanuit de IJssel teruggebracht in combinatie met ruimtelijke kwaliteit. De komende jaren wordt verder gewerkt aan dijkversterkingen langs de Vecht, IJssel en het Zwarte Water (hoog- waterbeschermingsprogramma van het Waterschap). Om voorbereid te zijn op drogere en natte perioden in de toekomst werkt de Rijksoverheid aan lange termijnperspectief voor het rivierengebied, IJsselmeer en waterhuishouding landelijk gebied. In programma's zoals Ruimte voor de Rivier 2.0, IJsselmeergebied en Zoetwaterbeschikbaarheid wordt dit komende jaren in samenwerking met regio's vormgegeven. Door actief mee te werken in dergelijke programma's – samen met regionale partners – en met een uitwerking van de regionale Sponstrategie (NOVEX) streven we vanuit Zwolle naar samenhangende maatregelen tussen lokaal (Zwolle), regionaal en landelijke niveau.

De Weteringen in de gemeente Zwolle – het zogenaamde regionaal watersysteem – hebben een eigen beschermingsniveau en regionale normen en dijken. Door de ontwikkeling van Zwolle de afgelopen jaar en de verwachte groei voor de toekomst was deze normering niet meer in verhouding tot de optredende schade en slachtoffers in Zwolle. Een overstroming kan vergaande gevolgen en een ontwrichtende werking hebben in een groot deel van Zwolle-Zuid en Oost. Daarnaast loopt het buitendijkse bebouwde gebied, waaronder de binnenstad, in de toekomst vaker risico op wateroverlast, waarbij bijvoorbeeld delen van de binnenstad onder water kunnen lopen. Door de Provincie Overijssel zijn in 2023 nieuwe normen vastgesteld voor het regionaal watersysteem. Deze nieuwe normen worden door het waterschap Drents Overijsselse Delta vertaald naar eventuele maatregelen. Met het blauwgroen netwerk (5.3.3) wordt hierop geanticipeerd, zodat stedelijk Blauw Zwolle en regionaal watersysteem elkaar meer gaan versterken.



Het water in Zwolle komt van 5 kanten: 1. Wind/stormopzet vanuit het IJsselmeer; 2. Regenwater; 3. de IJssel en de Vecht; 4. de Sallandse Weteringen en; 5. vanuit grondwater.

We streven in Zwolle naar een groei met behoud van onze unieke waarden waaronder de ligging midden in de dynamisch delta. Daarom is het hoofdwatersysteem een belangrijk element voor Zwolle. De waterveiligheid vanuit het watersysteem doormiddel van primaire keringen en regionale keringen wordt op orde gebracht door onze regionale partners. Als gemeente zien we dat het watersysteem in toenemende mate impact heeft op het veilig en comfortabel wonen en werken in de stad. Daarom werken we samen met deze partners om de toenemende risico's op (grond)wateroverlast tegen te gaan, zodat Zwolle nu en in de toekomst leefbaar is en aantrekkelijk om te werken. Dit doen we door water en ruimte te verbinden en gezamenlijk te zoeken naar passende oplossingsrichtingen voor een veilig hoofdwatersysteem in samenhang met inrichting, waarbij we niet meer uit gaan van traditionele dijkversterkingsprojecten.

We reserveren ruimte om invulling te kunnen geven aan het beperken van gevolgen van overstromingen. Daarbij gaat het om:

- Versterken en/of toevoegen van het (stedelijk en regionaal) watersysteem;
- Het ontwikkelen van een robuust blauwe netwerk om risico's van wateroverlast te beperken. Zowel voor de stad als het omliggende landelijke gebied.

Van toepassing op: Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Sluis en gemalen Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Uiterwaarden Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Waterkering primair Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Waterkering regionaal Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Rekening houden met water Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Zoekgebied tijdelijke waterberging

Op de kaartlagen voor Blauw Zwolle zijn de verschillende onderdelen weergegeven die daarbij horen. Daarbij gaat het om:

- Het zoekgebied rondom de stad Zwolle om rekening te houden met water liggen bij Tolhuislanden en Haerst. In de bestaande stad verloopt de waterafvoer via bestaande waterverbindingen. Voor de afvoer buiten de stad liggen kansen voor een nieuw te ontwerpen systeem. Dit lijkt een forse ingreep, maar de impact op de fysieke leefomgeving is beperkt. De kaart van Blauw Zwolle schetst hoe het water via de lageregelegen gebieden kan lopen – tijdelijk worden geborgen - in extreme situaties tussen de Sallandse weteringen en bij Herfte/Veldhoek. Het exacte verloop vraagt nog uitwerking in samenwerking met de Regionale Sponsstrategie (NOVEX). De kaart is dus een schets op hoofdlijnen op basis van huidige gebiedskenmerken. Uitgangspunt voor de mogelijke waterberging is multifunctioneel landgebruik. Bij dat laatste valt te denken aan het combineren van de landbouw-, recreatie- en natuurfunctie met de waterafvoeropgave. Integraal werken is van belang, waardoor kansen ontstaan voor een multifunctioneel waterlandschap;
- Diverse maatregelen om het water te kunnen verplaatsen van het ene naar het andere gebied. Op de kaart weergegeven als verbindingpunten en sluizen en gemalen.

Aanvullend zetten we in op aangepast en waterrobuust bouwen (ruimtelijke adaptatie), waarbij we rekening houden met risico's van wateroverlast uit het (hoofd)watersysteem. In combinatie met dijken op orde

(regiopartners) en de waterbergende functie van de uiterwaarden van de IJssel, Vecht en Zwarte Water zetten we op deze manier in op het voorkomen we eventuele ontwrichtende schade.

5.3.3 Het blauwe netwerk in de stad Zwolle

Van toepassing op: Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Watervverbindingen Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Sponswerking vergroten Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Sluis en gemalen Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Zoekgebied tijdelijke waterberging

Op dit moment is op sommige plekken al sprake van wateroverlast en hittestress in de bestaande stad. Door klimaatverandering neemt de kans op weersextremen toe met alle nadelige gevolgen van dien. Zwolle zet zich daarom in voor een aantrekkelijk blauwgroen netwerk, met waarde voor iedere dag en bestand tegen de toekomstige weersextremen.

De kaartlagen voor Blauw Zwolle geven het streefbeeld voor blauwe netwerk in de stad weer. Te zien is welke verbindingen in de bestaande stad kunnen worden versterkt en de inzet op het vergroten van sponswerking. De ruimtelijke uitwerking van dit netwerk krijgt vorm binnen de verschillende gebiedsontwikkelingen in en om de stad. In de ruimtelijke uitwerking van het blauwgroene netwerk zetten we in op het realiseren van voldoende sponswerking en een robuuste en complete blauwe structuur, zowel in de wijk, stad als in aansluiting met het buitengebied. Deze blauwgroene inrichting is gebaseerd op de volgende drie opbouwende principes:

- Voldoende 'sponswerking' door water op wijkniveau te benutten, vast te houden of te vertragen;
- Blauw/groene netwerk waar water afvoer en berging plaatsvindt en waarmee de kans op hittestress afneemt;
- Noodventielen (sluizen en gemalen) voor het blauwe netwerk en overloopgebieden waar water tijdelijk heen kan in extreme situaties. Door deze gebieden aan te wijzen verkleinen we de kans op schade tijdens extreme weersituaties.

Het vergroten van sponswerking heeft een belangrijke link met aantrekkelijke werk- en woonomgeving door samenhang met hitte, groen, biodiversiteit enz.

De problemen die klimaatverandering met zich meebrengt zijn niet overal hetzelfde. Er zijn buurten met weinig of geen last, omdat ze hoger liggen, voldoende groen en water hebben en/of de afwatering via de straat of het regenwaterriool goed functioneert. In andere delen van de stad neemt de overlast door wateroverlast en hittestress aanzienlijk en sneller toe.

Uit zogenaamde stresstesten komt naar voren in welke gebieden extra aandacht nodig is. Deze gebieden kennen relatief veel verstening en hebben een minder goede aansluiting op het watersysteem. Dit zijn Diezepoort, Assendorp & Stationsbuurt, Berkum, Wipstrik, Kamperpoort, (delen van) Marslanden en Voorst. In deze gebieden neemt de gemeente het initiatief om de sponswerking en het blauwgroene netwerk te versterken door samen met inwoners en bedrijven maatregelen uit te voeren. Bij de overige gebieden in Zwolle nemen we klimaatadaptatieve maatregelen als vanzelfsprekend mee in geplande projecten en gebiedsontwikkelingen, oftewel we realiseren sponswerking bij kansen.

Voldoende sponswerking

Voor een klimaatbestendige Zwolle is het essentieel dat we zowel de lokale 'sponswerking' als het samenhangende blauwgroene netwerk verbeteren. Met het inrichten van de wijk als spons willen we aansluiten bij het natuurlijke systeem door beter gebruik te maken van water en de ondergrond. Voldoende sponswerking bereiken we door in natte periodes water vast te houden, zodat dit in droge periodes als buffer dient om droogteschade in te perken.

Het realiseren van voldoende sponswerking doen we als gemeente samen met inwoners en bedrijven, door (kleinschalige) aanpassingen te realiseren in de openbare ruimte en het eigen terrein (tuinen, daken, regentonnen), die het water waar mogelijk vasthouden en vertraagd afvoeren. Denk hierbij aan het aanleggen van geveltuintjes, groenstroken, regentonnen etc.

Naast een positief effect op de waterafvoer, dragen deze maatregelen ook bij aan een fijnere buitenruimte. Meer groen zorgt ervoor dat de buitenruimte een aangename plek is om te zijn, doordat er meer te beleven is en men minder hittestress ervaart.



Blauwgroen netwerk

Door het water in zowel het publieke als private domein meer ruimte te geven, blijft Zwolle nu en in de toekomst een fijne stad om te wonen en te werken. Hierbij wordt alle belangrijke infrastructuur van Zwolle in een royaal groen bed gelegd en aaneengeschakeld tot een grootschalig blauwgroen netwerk. Dit netwerk bestaat uit aaneengesloten watergangen en vijvers in een groene omgeving en verbindt gebieden/wijken met elkaar. Het blauwgroene netwerk is robuust en heeft ruimte (adaptief) om klimaatverandering (wateroverlast, hitte, droogte en gevolgen overstromingen) op te vangen. Een robuust blauwgroen netwerk dat stad en land met natuur en water dooradert. Daarnaast draagt een blauwgroen netwerk bij aan ruimtelijke kwaliteit, biodiversiteit, ontmoeten, gezondheid, aantrekkelijke woonomgeving, vastgoedwaarde enz.

Op basis van een analyse van het bestaande watersysteem in de stad worden de benodigde nieuwe watergangen en verbindingen in de stad bepaald. Uitgangspunt is een robuust stedelijk watersysteem, zonder doodlopende watergangen, dat verbonden is met meervoudige afvoerroutes en zonder hydraulische knelpunten (bijvoorbeeld bruggen i.p.v. duikers). Afgelopen jaren zijn bijvoorbeeld maatregelen uitgevoerd zoals het maken van:

- Een verbinding tussen Assendorp en Zwolle-Zuid (spoorduiker), zodat er meer capaciteit komt om wateroverlast in Assendorp te voorkomen;
- Een verbinding vanuit Diezerpoort onder A28 naar Aa-landen om Dieze minder kwetsbaar te maken voor wateroverlast. Tevens helpt deze maatregel voor doorstroming en waterkwaliteit.

In het blauwgroene netwerk worden voor de komende periode als belangrijke structuurdragers o.a. de volgende ingrepen op stedelijk watersysteem voorgesteld:

- Herstellen dynamiek Willemsvaart;
- Herstellen dynamiek Nieuwe Vecht.

Hoe de invulling van deze ingrepen eruit ziet wordt nader uitgewerkt in samenhang met stedelijke ontwikkeling (projecten of gebiedsontwikkelingen). Daarnaast zal er gekeken worden welke andere verbindingen er nog nodig zijn om toenemende druk op het watersysteem te voorkomen. Zodat Zwolle een klimaatbestendige en water robuuste deltastad is en blijft.

Noodventielen (tijdelijke waterberging in/rond de stad in extreme situaties)

Bij intensieve hoosbuien en beperkte overstromingen zal het water vanzelf naar de laagste plek stromen. Het watersysteem (IJssel, Weteringen, Zwarte Water en Vecht) biedt in dergelijke situaties nauwelijks ruimte, omdat het watersysteem nodig is – en vol zit met – voor afvoer van (regen)water uit het achterland. In dergelijke situaties zal Zwolle tijdelijk zelf 'haar broek op moeten houden' en het water op moeten kunnen vangen. Daarom zijn de eerder genoemde 'sponswerking' en blauwgroen netwerk van belang om daadwerkelijk een toekomstige blauwgroene deltastad te zijn die weerbaar is voor weersextremen.

Door op ieder schaalniveau (buurt, wijk, stad, regio) – naar 2050 toe – lager gelegen gebieden als noodventiel 'aan te wijzen' ontstaat de mogelijkheid om adaptief extremer weer op te kunnen vangen en schade te voorkomen. Via het robuuste blauwgroen netwerk staan de buurten en wijken in verbinding met de noodventielen. Mogelijke noodventielen zijn gebieden die nu van oudsher nat en beperkt bebouwd zijn.

Daarmee verandert er weinig aan het gebruik van deze gebieden, maar bieden ze wel veiligheid en risico beperking bij het volstromen van het watersysteem in Zwolle. Zodra de waterstand in het hoofdsysteem weer daalt, kan het water in de noodventiel gebieden via het blauwgroen netwerk worden afgevoerd naar het hoofdwatersysteem.

Belangrijk is om te vermelden dat het om extreme neerslagsituaties (1:100 tot 1:250) gaat, waarbij in veel gevallen de noodventiel gebieden nu al onder water staan. In dagelijkse situaties zal het normale gebruik of functie gewoon plaats kunnen vinden.

Het daadwerkelijk realiseren van overloop- en retentiegebieden zal gebeuren via koppelen met ruimtelijke ontwikkelingen en transitie. Denk daarbij aan het aansluiten van veranderingen in de landbouw, energietransitie, de dijkopgave van het Hoogwaterbeschermingsprogramma en de woningbouwopgave van Zwolle (NOVEX). Het opnemen van de noodventielen in deze Omgevingsvisie is daarom ook met oog op de verre toekomst -richting 2050 en verder.

Kortom bij toekomstige gebiedsontwikkelingen en projecten werken we aan het versterken en behouden van het blauwgroene netwerk in Zwolle. Daarbij neemt de gemeente het initiatief om in de aandachtsgebieden samen met bewoners en ondernemers te versnellen.

Ruimtelijke Adaptatie en Meerlaagsveiligheid

Het blauwgroen netwerk met noodventielen kan nooit honderd procent zekerheid geven om Zwolle in 2050 alle risico's/schade door extreem weer te voorkomen. In een deltastad als Zwolle blijft het verstandig om overstromingsbestendig te bouwen om gevolgen van overstromingen te beperken. Dat geldt in het bijzonder voor productiebedrijven en belangrijke maatschappelijke voorzieningen zoals ziekenhuizen, elektriciteit, drinkwater en telecommunicatie. Dit zal in bij gebiedsontwikkelingen een permanente plek krijgen door:

- Evacuatiezones en -routes die duidelijk gedefinieerd zijn en aansluiten op hoofdwegen en hoger gelegen delen van de stad. In kwetsbare gebieden worden extra vluchtroutes en voorzieningen aangelegd;
- Vitale infrastructuur, zoals energievoorzieningen en hulpdiensten. Ze worden verplaatst of extra beschermd tegen extreme weersomstandigheden en overstromingen;
- Verzamel- en schuilplekken en noodopvanglocaties in hoger gelegen stadsdelen worden geïntegreerd in bestaande infrastructuur, zoals parkeergarages, sportcomplexen en overheidsgebouwen;
- Slimme waterbuffers en waterbergingsgebieden zo inrichten dat ze tijdelijke bescherming kunnen bieden bij extreme neerslag of gevolgen van schade door dijkdoorbraken beperken.

Door meerlaagse veiligheid integraal op te nemen in de gebiedsontwikkelingen, speelt Zwolle in op klimaatverandering en wordt (water)veiligheid structureel verankerd in ruimtelijke ontwikkelingen. Economische schade en maatschappelijke ontwrichting door uitval van vitale voorzieningen bij extreme weersomstandigheden worden hierdoor voorkomen of beperkt.



5.3.4 De ondergrond als spons

Van toepassing op: Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Sponswerking vergroten

Het aanpassen van het land aan het veranderend klimaat is een van de grootste uitdagingen voor de manier waarop wij wonen, leven en werken. Het is bepalend voor hoe we omgaan en kijken naar ons landgebruik, de inrichting van het landschap, welzijn en welvaart. Door klimaatverandering staat het huidige gebruik van het landelijk gebied onder druk. Dat maakt het ook voor het landelijke gebied van belang om optimaal gebruik te maken van de natuurlijke grond- en oppervlaktewatersystemen.

Door ook het landelijk gebied als spons in te richten leveren extra neerslag en zware buien een kans om in de zomer minder overlast te ervaren van de droge periodes. In een landschap dat al aan klimaatverandering onderhevig is, met gevolgen als extreme droogte of juist grote hoeveelheden neerslag, is een transitie naar duurzame landbouw noodzaak. Om de klimaatbestendigheid op de lange termijn te realiseren zal ook naar dit aspect gekeken worden.

Deze transitie zal nog niet op de korte termijn ingezet worden, maar de komende tijd kijken we samen met de verschillende partijen in Zwolle welke mogelijkheden we hierin zien. In het buitengebied kan de ondergrond en het diepere grondwatersysteem een belangrijke rol spelen in het vasthouden van water in plaats van het snel afvoeren ervan. Gezien de ligging van Zwolle is verdroging niet de grootste uitdaging, maar eerder de vernatting. Dit maakt het noodzakelijk om andere manieren van landbewerking te onderzoeken, de hoeveelheid organische stof in de bodem te vergroten (dit stimuleert de sponswerking van de bodem) en tot het onderzoeken en uiteindelijk verbouwen van nieuwe landbouwgewassen. Daar waar bodemdaling plaatsvindt en daarmee sprake is van vernatting kan onderzocht worden of de waarde van het grondwater kan leiden tot andere verdienmodellen voor de boer.

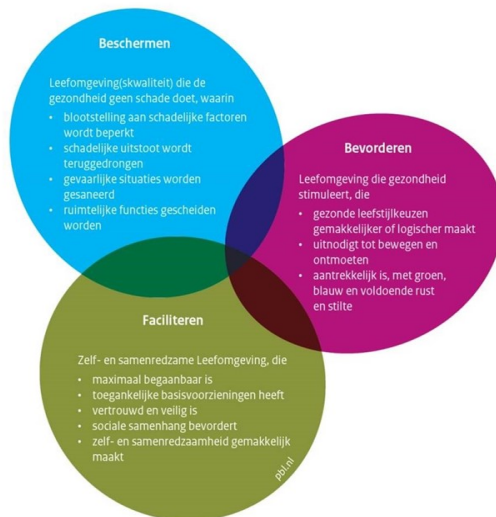


5.4 Een gezonde Zwolse samenleving

5.4.1 Inleiding

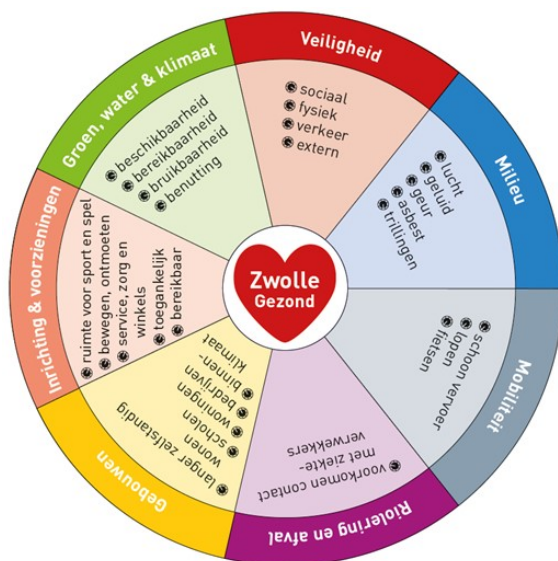
De fysieke leefomgeving heeft alles in zich om een positieve bijdrage te leveren aan gezondheid. Om dat te bewerkstelligen kiezen we een brede benadering die uitgaat van beschermen, bevorderen en faciliteren van een betere gezondheid van bewoners en bezoekers van Zwolle. Concrete voorbeelden om dat te doen zijn het realiseren van een groene en beweegvriendelijke omgeving en het versterken van sociale verbinding. Zo is het ook van belang dat een buitenruimte verleidt tot ontmoeting en interactie tussen mensen. Dit kan door bijvoorbeeld voorzieningen op een fiets/loopbare afstand, sportmogelijkheden in de openbare ruimte en door het realiseren van goede wandelroutes voor onder andere de lunchwandelaar.

Er zijn meerdere aspecten die de gezondheid van mensen bepalen. In Zwolle vinden we het belangrijk dat die aspecten van betekenis zijn voor de ontwikkeling van Zwolle: 'Zwolle gezond'. Bij het raamwerk-onderdeel buitenruimte zien we diverse aspecten terugkomen. Bij de transformatie van gebieden en locaties stellen we ons standaard een aantal vragen om te komen tot een goed ontwerp van de buitenruimte. Gezondheid speelt daarin een belangrijke rol.



Perspectieven op een gezonde leefomgeving van het Planbureau van de Leefomgeving

Gezondheid heeft raakvlakken met meerdere thema's, zoals klimaatadaptatie, biodiversiteit en milieu. We zien gezondheid als een leidend principe voor een toekomstbestendig Zwolle en als belangrijke indicator om afwegingen te maken in de fysieke leefomgeving. Met het benoemen van de thema's en indicatoren over de gezonde Zwolse leefomgeving houden we via de omgevingsvisiemonitor bij in hoeverre gezondheid als onderdeel van de fysieke leefomgeving zich ontwikkelt. Daarbij is de verbinding met het sociaal domein cruciaal.



Zwolle gezond' staat centraal als leidend principe voor een toekomstbestendig Zwolle

5.4.2 Milieuruimte

Zwolle beschouwt milieu als een integraal onderdeel van de fysieke leefomgeving. Milieu is een thema dat van oudsher centraal geregeld is en waarbij in de laatste decennia ook de Europese Unie een grotere rol is gaan spelen. De vier milieubeginselen hieruit zijn vertaald in de Zwolse Omgevingsvisie: het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron bestreden moeten worden en het beginsel dat de vervuiler betaalt.

Naast het werken binnen de nationale en Europese kaders op het gebied van milieu krijgen gemeenten ook meer eigen afwegingsruimte om te handelen. Elk gebied is anders, maatwerk en flexibiliteit is daarom nodig. Vanuit dit oogpunt hanteert de gemeente Zwolle de volgende uitgangspunten:

- De door de Rijksoverheid wettelijk vastgestelde kwaliteitseisen vormen het minimale niveau voor de gemeente Zwolle. Daar waar afwegingsruimte beschikbaar is vanuit milieu, hanteren wij voornamelijk het 'ja, mits' uitgangspunt. We willen graag ontwikkelingen binnen de gemeente mogelijk maken;
- De milieukwaliteit wordt per saldo behouden. Waar nodig én mogelijk wordt de milieukwaliteit verbeterd;
- Bij de bescherming en de verbetering van de milieukwaliteit zoeken naar synergie met ruimtelijke ontwikkelingen en andere beleidsvelden;
- Gebiedsgericht milieubeleid: de milieukwaliteit in een gebied is passend voor de functie van dat gebied;
- Experimenteerprincipe: we laten nieuwe ontwikkelingen onder voorwaarden toe en monitoren daarbij de milieukwaliteit nauwgezet om zo nodig in een later stadium bij te kunnen stellen;
- Bij de bescherming en verbetering van het milieu hanteren we een ketenbenadering: aanpak bij de bron heeft in principe de voorkeur. Maatregelen in het overdrachtsgebied en bij de ontvanger worden bij de afweging over de te bereiken milieukwaliteit integraal meegewogen;
- De vervuiler betaalt en de initiatiefnemer betaalt mee.

Veel activiteiten in de fysieke leefomgeving hebben een milieuruimte. Dit is niet alleen de fysieke ruimte die ze innemen, maar ook de denkbeeldige ruimte die samenhangt met de activiteit. Het kan daarbij gaan om het geluid dat de activiteit maakt, of om veiligheidsrisico's of de uitstoot van stof en geur. Deze milieuruimte kan nadelige effecten hebben op mensen en kan zelfs tot gezondheidsschade leiden. Omdat Zwolle zich ontwikkelt nemen deze activiteiten steeds meer milieuruimte in. Het is belangrijk om de inwoners, arbeiders en bezoekers van de gemeente Zwolle te beschermen tegen de nadelige effecten van deze milieuruimte. Tegelijkertijd willen we bijvoorbeeld werklocaties en ook energiewinning voldoende ruimte geven om optimaal te kunnen functioneren en zich verder te kunnen ontwikkelen. Ook voor een goede mobiliteit, van goederen en mensen, is milieuruimte nodig. Bij het ontwikkelen van nieuwe initiatieven houden we daarom rekening met de thema's geluid, trillingen, externe veiligheid, luchtkwaliteit, bodem en ondergrond en tenslotte geur. Deze thema's zijn hieronder verder uitgewerkt.

Bij alle thema's is sprake van een activiteit die een bepaalde milieuruimte heeft aan de ene kant en een gevoelige activiteit die beschermd moet worden aan de andere kant. Dit laatste zijn vaak woningen, maar het kan ook gaan om scholen, ziekenhuizen of kinderopvang. In sommige gevallen kan het zo zijn dat een gevoelige activiteit helemaal niet mogelijk is op een locatie. Maar in veel gevallen kan dit wel, als er maar rekening gehouden wordt met de aanwezigheid van de milieuruimte.

5.4.3 Geluid

Raamwerk gezondheid - Geluid - Geluidaandachtsgebied bedrijventerreinen Raamwerk gezondheid - Geluid - Geluidaandachtsgebied A28 Raamwerk gezondheid - Geluid - Geluidaandachtsgebied spoorwegen

Geluid kan prettig zijn, zoals muziek of het geluid van de wind in de bomen. Soms kan het echter ook storend zijn of zelfs schadelijk voor de gezondheid. Zo kunnen mensen door te hard of vervelend geluid slechter gaan slapen. In een stedelijke omgeving zal het nooit echt stil zijn, maar voor een gezonde leefomgeving is het wel belangrijk om mensen te beschermen tegen te veel geluid. Zowel bij nieuwe ontwikkelingen als in de bestaande stad blijven we kijken naar de balans tussen het beschermen aan de ene kant en benutten aan de andere kant.

Zwolle heeft een beleidsregel 'Hogere waarden', waarin voorwaarden zijn opgenomen die gelden bij nieuwe ontwikkelingen. Deze beleidsregel wordt omgezet naar een regel die in overeenstemming is met de Omgevingswet. Het uitgangspunt hierbij is dat op plekken waar de geluidbelasting erg hoog is maatregelen getroffen worden om de toekomstige bewoners te beschermen. Met name langs de drukke wegen, zoals de A28, de ring en N-wegen en langs het spoor is dit maatwerk. Dit wordt vooral gedaan door waar mogelijk een rustige zijde te creëren. Hier is de geluidbelasting lager, wat bijvoorbeeld helpt om slaapverstoring tegen te gaan.

In het 'Actieplan geluid' staat wat we willen doen om geluidhinder van wegverkeer bij bestaande woningen te verminderen. Dit actieplan is een verplichting die voortkomt uit de Europese richtlijn Omgevingslawaaier. Hierin staat bijvoorbeeld dat we op plekken waar de geluidbelasting hoog is kijken of het mogelijk is om stiller asfalt aan te leggen. Ook het mobiliteitsbeleid, waarbij bijvoorbeeld fietsen wordt gestimuleerd, helpt bij het tegengaan van geluidhinder.

Rondom de belangrijkste werkgebieden van Zwolle liggen geluidzones. Deze geluidzones hebben als doel de bewoners te beschermen tegen het geluid van de bedrijven. De bedrijven hebben deze geluidruimte nodig om te werken en geen overlast te veroorzaken naar omwonenden.

Duidelijkheid en transparantie zijn daarbij van belang. Deze geluidzones behouden we en worden gerespecteerd bij ruimtelijke ontwikkelingen. Rondom het bedrijventerrein Voorst, Hessenpoort en de Marslanden ligt een geluidzone. Deze geluidzones worden conform de Omgevingswet omgezet naar geluidproductieplafonds. De geluidzone in de Spoorzone zal op termijn worden aangepast om de gewenste ontwikkelingen in de Spoorzone mogelijk te maken.

5.4.4 Trillingen

Trillingen treden op als gevolg van met name spoorvervoer. Deze kunnen in sommige gevallen leiden tot hinder of schade aan gebouwen. Om trillinghinder en –schade te voorkomen houden we rekening met dit aspect bij ontwikkelingen binnen 200 meter van het spoor.

5.4.5 Omgevingsveiligheid

Van toepassing op: Raamwerk gezondheid - Omgevingsveiligheid - PR 10-6 contour Raamwerk gezondheid - Omgevingsveiligheid - Brandaandachtsgebied Raamwerk gezondheid - Omgevingsveiligheid - Explosie-aandachtsgebied Raamwerk gezondheid - Omgevingsveiligheid - Gifwolkaandachtsgebied Raamwerk gezondheid - Omgevingsveiligheid - Provinciaal routenetwerk Raamwerk gezondheid - Omgevingsveiligheid - Buisleidingen

Zwolle groeit. Er komen woningen, bedrijven en voorzieningen bij. Bijvoorbeeld langs de A28 en in de Spoorzone wordt ruimte gezocht voor woningbouw en andere functies. Ook staan we voor grote opgaven zoals de energietransitie, waarin nieuwe energiebronnen en mogelijk energieinfrastructuur hun plek krijgen in de leefomgeving. Binnen de fysieke leefomgeving raakt omgevingsveiligheid deze aspecten en vormt daarmee een integraal onderdeel hiervan.

Omgevingsveiligheid (voorheen bekend als externe veiligheid) draait om een zorgvuldige afweging tussen de risico's van opslag en transport van gevaarlijke stoffen en nieuwe ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving.

Zwolle kent meerdere risicovolle transportroutes – zoals het basisnet (spoorroutes 40, 150 en 370, rijksweg A28 en de IJssel) en enkele N-wegen (routing gevaarlijke stoffen). Daarnaast zijn er risicovolle stationaire puntbronnen, zoals LPG-tankstations, propaantanks en een aantal industriële bedrijven. Tot slot vindt er transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen plaats. Deze risicobronnen bevinden zich regelmatig in de nabijheid van bestaande en geplande functies. Deze risicobronnen hebben een PR10-6 contour. Binnen deze contour is de kans op overlijden 1 op 1.000.000 per jaar voor een persoon die zich permanent en onbeschermd op die plek bevindt. Naast deze risicocontour hebben de risicobronnen ook aandachtsgebieden. Aandachtsgebieden zijn gebieden waar extra aandacht nodig is om mensen te beschermen tegen mogelijke incidenten bij activiteiten met gevaarlijke stoffen. Voorbeelden van die ongevallen zijn warmtestraling (brand), overdruk (explosie) en concentratie van giftige stoffen in de lucht (gifwolk).

In onze gemeente, waar een compacte, levendige stad en uitgestrekt landelijk gebied samengaan met bovengenoemde risicobronnen, speelt omgevingsveiligheid een belangrijke rol in ruimtelijke ontwikkelingen. Dit vraagt om zorgvuldige, gebiedsspecifieke afwegingen. Hierbij zijn de volgende elementen aan de orde:

- Hoe om te gaan met de aandachtsgebieden is een verplicht onderdeel van de ruimtelijke afweging;

Daarbij geldt extra aandacht voor de aanwezigheid van zeer kwetsbare gebouwen, zoals basisscholen, ziekenhuizen en kinderopvanglocaties. Binnen of nabij aandachtsgebieden maken we een zorgvuldige afweging: in principe vermijden we hier het toestaan van zeer kwetsbare functies, tenzij zwaarwegende motieven een andere keuze rechtvaardigen en aanvullende veiligheidsmaatregelen getroffen worden. Gebieden in een brand- of explosie aandachtsgebied waar zeer kwetsbare gebouwen zijn toegestaan moeten door ons worden aangewezen als brand- of explosievoorschriftengebied.

- Voor een aantal risicovolle activiteiten zijn vaste afstanden gegeven, voor de meer complexe risicovolle activiteiten moeten deze afstanden worden berekend. Deze laatste categorie bevindt zich hoofdzakelijk op het bedrijventerrein Voorst;
- Plaatsgebonden risico (PR) is een harde norm;
- De veiligheidsdoelstellingen worden afgestemd op de gebiedstypering en het beoogde ruimtelijk gebruik.

5.4.6 Luchtkwaliteit

Zwolle wil, binnen de beïnvloedingssfeer van de gemeente, een significante bijdrage leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Om het streven naar gezondheidswinst voor inwoners kracht bij te zetten is Zwolle toegetreden tot het Schone Lucht Akkoord.

5.4.7 Geur

Het thema geur speelt met name in het landelijk gebied en is een aandachtspunt bij de verdere functie-menging van dit gebied en de verweving tussen stad en land. We zoeken naar de juiste balans tussen bedrijven met geurhinder en bescherming van geurgevoelige functies anderszins.

5.4.8 Bodemkwaliteit

Vaak door historisch gebruik en bedrijfsactiviteiten is op verschillende plekken in Zwolle de bodem verontreinigd geraakt. Daarom hebben we de afgelopen jaren veel van deze verontreinigingen aangepakt door ze te saneren en/ of gebiedsgericht te beheren. Hierdoor zijn eventuele risico's voor mens en dier weggenomen. Nieuwe bodemverontreiniging willen we voorkomen, en als dit toch gebeurt dan moet deze verontreiniging zoveel mogelijk worden beperkt dan wel ongedaan worden gemaakt door de vervuiler. Daarnaast stimuleren we het hergebruik van grond die vrijkomt binnen de stad en geschikt is om elders toe te passen. Het hiervoor geldende beleidskader bevat een goede balans tussen hergebruiksmogelijkheden en bescherming van de bodemkwaliteit in Zwolle. Op de langere termijn verbetert dit beleid de bestaande bodemkwaliteit en draagt hiermee bij aan een gezonde Zwolse leefomgeving.

5.5 Mobiliteit

5.5.1 Zwolle bereikbaar en gastvrij

Zwolle is een belangrijk scharnierpunt voor verkeer, zowel via het water, de weg, het fietspad en het spoor. De centrale ligging en goede infrastructuur zorgen ervoor dat Amsterdam, Utrecht, Nijmegen, Groningen, maar ook Duitsland in ongeveer een uur per auto of trein te bereiken zijn. Ook richting de regio is Zwolle goed ontsloten. Het goede (regionale) spoornetwerk zorgt ervoor dat de meeste kernen binnen de regio in iets meer dan een kwartier te bereiken zijn.

Zwolle is een echte fietsstad. Twee van drie Zwollenaren fietst dagelijks. Zwolle zit daarmee in de kopgroep van Nederlandse fietssteden en kan daarom met recht een wereldfietsstad genoemd worden. De opbouw van de stad en het jarenlang investeren in een fijnmazig en goed fietsnetwerk zorgt ervoor dat naar schatting 90% van de stad binnen een kwartier fietsen vanaf het centrum bereikt kan worden. Door de opkomst van de elektrische fiets en de speed-pedelec en het realiseren van zogenaamde doorfietsroutes is ook een groot deel van de regio en het mooie buitengebied nu met de fiets bereikbaar.

We blijven de fietsinfrastructuur in Zwolle steeds verbeteren aan de toenemende en veranderende vraag en zetten in op grote bewaakte en in pandige fietsenstallingen in het centrum en bij het station. We scheppen daarmee de randvoorwaarden om Zwolle als gemeente, maar ook als Regio richting de nabije toekomst duurzaam en vitaal door te ontwikkelen.

Ook met de (vracht)auto is Zwolle zeer goed bereikbaar. Zwolle is één van de best bereikbare steden in Nederland door de ligging als scharnierpunt van auto(snel)wegen tussen de Randstad en Noord- en Oost-Nederland. Dit maakt Zwolle een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven in de logistiek en distributie maar ook voor diensten en onderwijs.

De A28 vormt de belangrijkste verbindingssas tussen de randstad en Noord-Nederland en een belangrijke poort naar de stad en de Regio Zwolle voor vrachtverkeer. Dit geldt ook voor de verbindingen naar het oosten (N35) en het westen (N50) van Zwolle.

Het auto- en spoornetwerk rond Zwolle is kwetsbaar. Een incident rond de IJsselbrug A28, of het spoor zorgt ervoor dat niet alleen Zwolle, maar ook een groot deel van Noordoost-Nederland niet bereikbaar is. Voor autoverkeer ligt de eerstvolgende noordelijke verbinding over de IJssel hemelsbreed 15 km verderop (N50) en richting het zuiden is dit 30 km.

We streven naar nog meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer en de combinatie daarvan (keten), in combinatie met de auto, zodat Zwolle voor alle vervoerswijzen bereikbaar blijft. Zo blijft Zwolle bereikbaar en gastvrij.

5.5.2 Mobiliteit in de toekomst: verstedelijking en mobiliteit

De verwachting is dat het autogebruik de komende jaren nog fors toeneemt. In combinatie met de verstedelijkingsopgave van Zwolle vraagt dat om slimme maatregelen voor een vloeiende mobiliteit in (de regio) Zwolle.

In Zwolle vinden we dat het openbaar vervoer niet alleen een belangrijk vervoermiddel is voor het dagelijkse woon-werkverkeer, maar ook voor het kunnen deelnemen aan de maatschappij, het onderhouden van sociale contacten en het waarborgen van mobiliteit voor alle inwoners. Met name ouderen, mensen met een lagere sociaal-economische status en minder mobiele mensen worden het meest worden getroffen door het steeds vaker wegvallen van minder rendabele (delen van) lijnen. Het gevolg hiervan is dat de loopafstanden tot de dichtstbijzijnde haltes (kunnen) toenemen, waardoor deze redelijkerwijs niet meer bereikbaar zijn voor juist deze groep mensen. Om dit te voorkomen zou het uitgangspunt bij het opstellen van nieuwe busconcessies moeten zijn dat binnen 400 a 500 meter van elke woning een bushalte moet zijn. Ook streven we ernaar dat er andere vormen van kleinschalig schoon vervoer beschikbaar zijn, dan wel als openbaar vervoer dan wel als deelvervoer.

Met name in het centrumgebied (en de binnenstad, binnen de singels), waar de buitenruimte beperkt is, zien we op termijn vormen van kleinschaliger zero emissie openbaar vervoer voor ons. Reguliere bussen rijden via strategische hubs, waar men kan overstappen op kleinschaliger openbaar vervoer of lopend of met deelmobiliteit de binnenstad in kan.

Zwolle sluit zich aan bij de landelijke doelstelling uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 om te streven naar nul verkeersslachtoffers. Deze nul-ambitie stelt dat elk verkeersslachtoffer er één te veel is. Dit doen we door jaarlijks al dan niet met behulp van provinciale en rijkssubsidies te investeren in de concrete aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten.

5.5.3 Zwolle als krachtige schakel in het nationale OV-toekomstbeeld 2040

Van toepassing op: Raamwerk mobiliteit - Treinstation Raamwerk mobiliteit - Treinstation Zwolle
Zuid Raamwerk mobiliteit - Treinverbinding regionaal Raamwerk mobiliteit - Treinverbinding
snel Raamwerk mobiliteit - Treinverbinding vaak en snel

In het OV Toekomstbeeld 2040 is Zwolle als een van de hoekpunten opgenomen in het 'rondje-Nederland' waar het openbaar vervoer vaak & snel moet gaan rijden. Dit betekent regelmatige verbindingen richting onder andere Amsterdam, Utrecht en Arnhem-Nijmegen. Deze ontwikkeling zorgt ervoor dat Zwolle nog interessanter wordt als vestigingsplaats voor mensen die in de Randstad of de regio werken.

De uitdaging richting de toekomst is dat het station Zwolle de toenemende drukte aan kan. Ook in combinatie met het waarborgen van een goede bereikbaarheid van de regionale spoorlijnen. Verder moet onderzocht te worden of de ontwikkelingen in het kader van het OV Toekomstbeeld 2040 ook kansen biedt voor een nieuwe visie op het spoorvervoer in Zwolle, het realiseren van één of meerdere voorstadstations in of rondom Zwolle. Te denken valt aan de locaties Zwolle-Zuid. Hiermee kan de druk op het centraal station Zwolle ontlast worden.

Bij een mogelijke verdubbeling is het van belang op een goede wijze rekening te houden met de leefbaarheid in bestaande woonwijken en het buitengebied (vooral Zwolle-Zuid en de kern Windesheim) waar mogelijk meer treinen door gaan rijden. Meer treinen leidt tot vaker gesloten gelijkvloerse spoorwegovergangen, waardoor een barrière werking ontstaat en meer geluidshinder.

In Europees (EuregioRail-)verband wordt gewerkt aan het realiseren van een directe, duurzame, grensoverschrijdende treinverbinding tussen Zwolle – Enschede – Münster. Dankzij deze verbinding hoeven reizigers niet meer over te stappen. Tevens creëren we hiermee economisch potentieel en verbindt het (de Regio) Zwolle letterlijk en figuurlijk beter met Duitsland. Het regionale treinnet zorgt ervoor dat Zwolle ook regionaal goed ontsloten is per trein richting Kampen, Emmen en Enschede. Hierdoor zijn kernen zoals Dalfsen, Ommen, Hardenberg en Raalte goed met Zwolle verbonden. Voorwaarde om op termijn twee snelle IC's en twee sprinters tussen Zwolle en Enschede te laten rijden is verdubbeling van het spoor tussen Zwolle-Wierden.

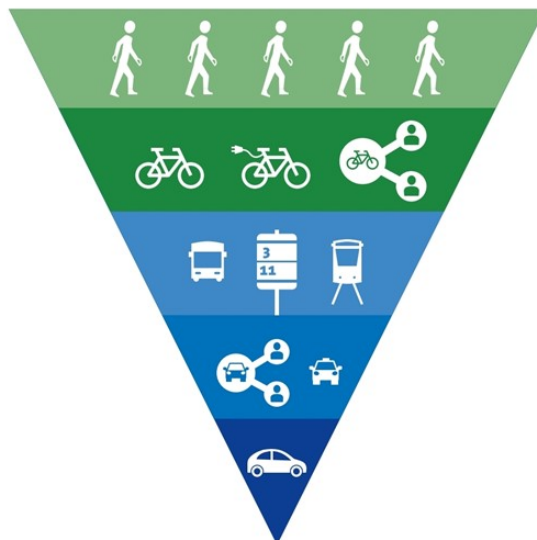
Met de opening van Station Stadshagen is onze nieuwste wijk nu ook goed bereikbaar per trein. Onderzocht moet worden of er als gevolg van de verdere groei van de stad en regio in de toekomst er behoefte is aan een regionale spoorterminal in Hessenpoort als duurzaam alternatief voor goederenvervoer.

5.5.4 Mobiliteit en verstedelijking

Door de verdere groei van de Zwolle tot 2040 is het een opgave om op een zorgvuldige wijze om te gaan met de beschikbare buitenruimte. Doordat we immers inzetten op het bouwen in de bestaande stad (inbreiden) wordt het ruimtebeslag voor woningen groter. Daarnaast zal deze groei ook leiden tot meer geparkeerde en rijdende auto's en meer bevoorradend verkeer met alle negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Er is daarom een transformatie van ons verkeer en vervoerssysteem nodig om daarmee mogelijk te maken dat de stad kan blijven groeien en dat de aantrekkelijkheid, bereikbaarheid en leefbaarheid gewaarborgd blijven. In Zwolle hanteren we twee leidende principes om ervoor te zorgen dat lopen en fietsen, al dan niet in combinatie met bus en trein, de norm worden bij alle nieuwe ontwikkelingen. Dit zijn:

De STO(M)P-methodiek

De STOP-methode is in Zwolle leidend bij al onze ontwerp-opgaven voor infrastructuur bij de inrichting van de buitenruimte. We gaan eerst uit van Stappen (wandelaars), en vervolgens kijken we naar Trappen (fietsers) dan het OV en tot slot de personenauto's. We passen bij dit alles zoveel mogelijk het principe van Mobility as a Service (MAAS) toe. Dit wil zeggen dat we streven naar slimme (digitale) oplossingen voor het bijvoorbeeld het kunnen reserveren van deelauto's of het checken van de beschikbaarheid en betalen van deelmobiliteit of openbaar vervoer. Voornaamste uitdaging hierbij is om meer ruimte voor fietsers en voetgangers te realiseren. Ook houden we hierbij specifiek rekening met het groeiende aantal ouderen en gehandicapten.



Het STOMP-principe

Ladder van duurzame mobiliteit

We hanteren bij alle ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving de ladder duurzame mobiliteit als uitgangspunt om de juiste keuzes op het gebied van mobiliteit te maken. We beginnen daarbij altijd met de ruimtelijke ordening als middel om ervoor te zorgen dat er bij een nieuw woningbouwproject of andere fysieke ontwikkeling gestreefd wordt naar zo weinig mogelijke groei van het autobezit en gebruik. We hanteren daarbij de principes van gebieds- en knooppuntontwikkeling vanuit de fiets, voetganger en de combinatie daarvan met bus en trein. Dit noemen we Transport/Bike Oriented Development (TOD/BOD).

In de praktijk betekent dat met name het bouwen van woningen en voorzieningen in de bestaande stad en bij het station of haltes. Daarna werken we aan mobiliteits-management en stimuleringsacties van fietsen en lopen. Dan werken we aan goede fietsparkeervoorzieningen en gericht sturend parkeerbeleid en stimulering van mobiliteitsabonnementen als onderdeel van woningbouwprojecten (Mobility as a Service MAAS). We investeren verder in goede infrastructuur voor de fiets en voetganger al dan niet in combinatie met bus en trein (ketenverplaatsingen) in de vorm van bijvoorbeeld mobiliteitshubs. Hier stimuleren we ook de inzet van deelfietsen en -auto's. Om de bestaande infrastructuur zo optimaal te benutten werken we aan slimme oplossingen, zoals slimme verkeerslichten en andere vormen van ver-

keersmanagement, waarbij gericht gebruik gemaakt wordt van verkeersdata. Voor het autoverkeer zijn capaciteitsuitbreiding en ingrepen in de infrastructuur alleen een optie, wanneer alle andere maatregelen niet werken.

Om te waarborgen dat beide leidende principes ook daadwerkelijk worden toegepast leggen we bij alle toekomstige fysieke gebiedsontwikkelingen in de stad altijd verplicht een Mobiliteits Programma van Eisen (MPvE) op. Hiermee wordt gewaarborgd dat duurzame mobiliteit integraal bij de gebiedsontwikkeling wordt meegenomen. Het STOMP-principe en de Ladder vormen daarbij het uitgangspunt.

Het beter benutten van het bestaande asfalt leidt er ook toe dat met name de buitenring steeds drukker wordt en een grotere barrière gaat vormen. Investeren in de fiets kan een positieve bijdrage leveren aan dit dreigende probleem.

Van toepassing op: Raamwerk mobiliteit - Nationale hoofdstructuur Raamwerk mobiliteit - Stadsring Raamwerk mobiliteit - (Boven)stedelijke wegen Raamwerk mobiliteit - Wijkontsluitingswegen Raamwerk mobiliteit - Nieuwe gebieds- wijkontsluiting Raamwerk mobiliteit - Nieuwe verbinding Raamwerk mobiliteit - Centrumhub

In Zwolle lopen lokale, regionale en nationale verbindingen dwars door elkaar en vormt daarmee één netwerk van verbindingen. De Zwolse infrastructuur is daardoor zowel onderdeel van de stad, maar ook van het zogenoemde Daily Urban System van de Regio Zwolle als daarbuiten. In deze kracht schuilt meteen ook de kwetsbaarheid. Een incident of file op een Rijksweg leidt direct tot een verminderde bereikbaarheid van Zwolle doordat verkeer via het regionale en lokale wegennet haar weg probeert te vinden.

De buitenring van Zwolle wordt gevormd door de IJsselallee, Oldeneelallee, Ceintuurbaan, Zwartewater-allee en de Blaloweg. Deze wegen hebben een functie voor het doorgaande en het stedelijk verkeer, zie ook de strategische ontwikkelzone StadsRuit 4.7.4. De Zwartewater-allee en Blaloweg hebben een iets andere profilering. Hier rijdt minder doorgaand verkeer. Veel verkeer gebruikt hiervoor de parallel gelegen A28.

De buitenring wordt in de toekomst de nieuwe binnenring. Vanaf die ring zijn er rechtstreekse routes naar het centrum. Naast het afwikkelen van verkeer worden ook levendigheid, woon- en commerciële functies steeds meer onderdeel van de buitenring. Hierdoor worden wijken als Holtenbroek en Aa-landen verbonden met de binnenstad. Een opgave is wel om meer stedelijkheid in combinatie met een toene-mende verkeersdruk op de buitenring in goede banen te leiden. Dat kan forse investeringen in de infra-structuur geven.

Van toepassing op: Raamwerk mobiliteit - Verminderen barrierewerking Raamwerk mobiliteit - Fietsnetwerk - Doorfietsroute Raamwerk mobiliteit - Fietsnetwerk - Doorfietsroute ambitie Raamwerk mobiliteit - Fietsnetwerk - Stadsroute Raamwerk mobiliteit - Fietsnetwerk - Stadsroute ambitie Raamwerk mobiliteit - Fietsnetwerk - Recreatieve route

Voor de doorstroming op de buitenring zetten we in op ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer, bijvoorbeeld met een fietstunnel of –brug en slimme doorstromingsmaatregelen met verkeersmanagement, zoals slimme verkeerslichten. Door deze keuzes te maken voor de buitenring ontstaat meer ruimte op de binnenring voor lokaal bestemmingsverkeer en fiets en voetganger en verbeteren we de verblijfskwaliteit op de binnenring. Verkeer richting de binnenstad leiden we zo direct mogelijk naar de eindbestemming, zoals via een rechtstreekse parkeerroute naar een geschikte parkeerplek aan de rand van de Binnenstad. Met slimme app's reserveren zoveel mogelijk bezoekers hier een parkeerplaats, zodat zoekverkeer wordt vermeden. Hiervoor realiseren we levendige stadslanen die de buitenring met de binnenstad(sring) verbinden. Op deze boulevards is kwaliteit en ruimte voor langzaam verkeer belangrijk naast de doorstroming voor (vracht) autoverkeer. Van en naar de wijken kennen we ook een beperkt aantal stadslanen. Op alle overige wegen in de stad is 30 km/uur de norm.

Zwolle is een fietsstad pur sang. Om ervoor te zorgen dat dit ook richting de toekomst zo blijft, werken we samen met het Rijk en de Regio aan een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur: het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040. De ambitie van dit toekomstbeeld is om de fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te kunnen zetten voor de nationale opgaven op gebied van onder andere wo-ningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid en veiligheid. In dit fietsnetwerk maken we onderscheid

tussen zogenaamde doorfietsroutes, stadsroutes en recreatieve routes. Zo maken we fietsen en wandelen voor zowel het recreatie als het woon-werkverkeer nog aantrekkelijker en blijft de stad voor alle vervoersmiddelen uitstekend bereikbaar. Meer fietsgebruik in plaats van de auto, vooral in de spitsuren zorgt voor het Zwolle-breed beperken van de verkeersdruk, optimaal ruimtegebruik en verbeteren van de gezondheid (minder uitlaatgassen en actieve mobiliteit).

Om het fietsen tussen de gemeenten in de regio te stimuleren maken we een netwerk van doorfietsroutes. Dit zijn regionale routes waarbij fietsers direct en ongehinderd tot in het centrum van Zwolle kunnen komen. Hiermee moet een fietsnetwerk ontstaan waarbij de (elektrische) fiets voor afstanden tot 15 kilometer een vanzelfsprekend alternatief is voor met name de auto. Hierdoor ben je met de fiets straks misschien wel ergens sneller dan met de auto: Slow = Snel. Een doorfietsroute kan parallel lopen aan een belangrijke auto- en/of spoorverbinding. Bij locaties waar een doorfietsroute een auto- of spoorverbinding kruist, zoeken we bij voorkeur naar oplossingen waarbij de voetgangers en de fietsers ongelijkvloers kruisen met het overige verkeer. Het netwerk van stadsroutes bestaat uit hoogwaardige fietsverbindingen op interlokaal niveau.

5.5.5 Van parkeren en stallen, naar mobiliteitshubs

Van toepassing op: Raamwerk mobiliteit - Centrumhub Raamwerk mobiliteit - Zoekgebied mobiliteitshub Raamwerk mobiliteit - Autoluw gebied Raamwerk mobiliteit - Verblijfsgebied

Vooraf in het centrumgebied ontstaat door de verstedelijking van onze stad een extra vraag naar parkeerplaatsen, zowel voor fietsen als voor auto's. We streven in eerste instantie naar het verlagen van de vraag naar parkeerplaatsen voor autoverkeer. Parkeerdruk willen we bijvoorbeeld verlagen door bij nieuwbouwwoningen aantrekkelijke fietsenstallingen en mobihubs met deelauto's te realiseren. Ook streven we ernaar nieuwe woningen dicht bij bushaltes en het station te realiseren. Hierdoor zorgen we voor een groene en aantrekkelijke woonomgeving.

Ook stimuleren we dat woningbouwcorporaties en ontwikkelaars mobiliteitsabonnementen voor bijvoorbeeld het gebruik van deelfietsen en -auto's en bus en trein als integraal onderdeel van hun projecten opnemen in combinatie met aantrekkelijke stallingen. Daarnaast kijken we of de parkeerplaatsen of garages bij woningen gebruikt kunnen worden door werknemers in en bezoekers van de stad. Zo streven we naar een optimaal gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen en optimaal ruimtegebruik. In het centrum wordt straatparkeren van auto's en fietsen vervangen door parkeren in aantrekkelijke gebouwde (parkeer) voorzieningen. In de buitenruimte ontstaat hierdoor meer plek voor lopen en fietsen en daarmee voor het verbeteren van het buitengeluk. Parkeerregulering is daarbij een ordenend principe waarmee we ruimtelijke of maatschappelijke knelpunten op kunnen lossen en/of ruimte creëren waarmee we kwaliteit in de (woon) omgeving toe kunnen voegen. We investeren in grote bewaakte inpandige stallingen in de binnenstad waardoor er met name voor voetgangers meer ruimte ontstaat en er een prettiger leefklimaat ontstaat.

We streven ernaar dat zowel huidige als toekomstige parkeergarages en fietsenstallingen uitgevoerd worden als mobihubs. Dit zijn aantrekkelijke, goed bereikbare voorzieningen waar auto- en fietsparkeren, al dan niet in combinatie met de overslag van goederen, gecombineerd worden met het aanbieden van deelfietsen en -auto's, bushaltes en andere voorzieningen als pakketkluizen en toiletten en laadmogelijkheden. Ook kan het opwekken van energie op deze mobihubs plaatsvinden. Iedere mobihub is uniek en er is maatwerk nodig, maar er zijn wel vier hoofdcategorieën te onderscheiden vanuit het gebruikersperspectief.

- Stadsrandhubs: met name functie als P+R voor binnenstad en werkgebieden. Daarnaast belangrijke functie als logistiek overslagpunt van grote vrachtwagens naar kleine elektrische voertuigen en bakfietsen.
- OV-hubs bij knooppunten van wegen/stations en haltes: met name overstapfunctie van OV (trein/ hoofdbusstation) naar bus of fiets.
- Buurthubs: herkomsthubs binnen loopafstand van de woning waar gebruikers elke dag komen en het vervoermiddel van hun keuze voor die dag kiezen.
- Een vierde categorie is de centrumhub. Dit is feitelijk een combinatie van categorie 2 en 3. Het zijn hubs op loopafstand van het centrum, waar OV, deelmobiliteit en autoparkeren samenkomen en waar reizigers comfortabel over kunnen stappen van het ene naar het andere vervoermiddel. Deze hubs hebben niet alleen een functie voor de wijk waar ze liggen, maar aanvullend daarop hebben ze door hun strategische ligging ook een belangrijke functie voor het parkeren voor bezoekers van het centrum. Katwolderplein en Diezerpoort zijn bestaande parkeergarages buiten de singels die door toevoeging van deelmobiliteit kunnen transformeren naar deze centrumhubs. Aan de oost-

en zuidwestkant van het centrum ontbreken op dit moment nog goede voorzieningen en wordt bij herontwikkeling van gebieden gekeken naar kansen om dit te realiseren.

Het streven is om Mobihubs aantrekkelijke en sociaal veilige nieuwe ontmoetingsplekken in de stad te laten worden. Afhankelijk van de ligging kunnen ze gecombineerd worden met een gebouw of parkeerplaats of stalling en kunnen er ook buurt- of wijkfuncties mee gecombineerd worden als werk- en studieplekken, kleinschalige horeca, winkels, e.d.

Deelmobiliteit zal in de toekomst een belangrijke rol kunnen spelen in de mobiliteit van Zwollenaren. We willen vastleggen dat corporaties en ontwikkelaars van woningen, kantoren en andere voorzieningen deelmobiliteit direct bij de realisatie aanbieden als alternatief voor de eigen auto. Dit kan in de vorm van het aanbieden van aantrekkelijke mobiliteit abonnementen en de beschikbaarheid van deelauto's en fietsen op maximaal 300 meter loopafstand.

Ten aanzien van deelmobiliteit is de impact op de ruimtelijke kwaliteit een belangrijk aandachtspunt. Nu al zien we dat aanbieders van deelmobiliteit zoals (elektrische fietsen en brommers) steeds vaker ook Zwolle als (nieuwe) afzetmarkt weten te vinden. We moeten ervoor zorgen dat deze deelmobiliteit vervoermiddelen op een goede wijze worden gestald en geen wildgroei aan (elektrische)-deelstepjes, -fietsen, -brommers en auto's op elke straathoek, plein of in de openbare ruimte tot gevolg heeft.

5.5.6 Zero-emissie stadslogistiek

Stadslogistiek is zoals in iedere stad, ook in Zwolle een 'gegeven': winkels, horeca, bedrijven en ook steeds vaker particulieren moeten immers 'beleverd' worden. De vervoersbewegingen van bestel- en vrachtauto's hebben hun weerslag op de bereikbaarheid, veiligheid, luchtkwaliteit en de algehele beleving van de (binnen) stad.

Om ruimte te geven aan alle ambities in de binnenstad is het gebied binnen de stadsgrachten (incl. Noordereiland) per 2025 aangewezen als een emissievrije zone voor stadslogistiek (bestel- en vrachtverkeer). De komende jaren wordt in nauw overleg met alle betrokkenen de stappen uitgestippeld op weg naar nog meer schone stadslogistiek. Daarnaast draagt dit bij aan de ambities tot een aantrekkelijkere, leefbare en economisch vitale binnenstad en aan de doelen uit het landelijke Klimaatakkoord. Dit schonere en (mogelijk) ook kleinere transport vraagt om logistieke overslagpunten (hubs) aan de randen van de (binnen)stad. Zoekrichtingen voor deze logistieke hubs zijn: De Vrolijkheid en Voorst(erpoort).

5.6 Zwolle energieneutraal

5.6.1 Inleiding

Nederland heeft in haar Klimaatakkoord vastgelegd dat zij in 2050 een klimaatneutrale samenleving wil hebben gerealiseerd. De energietransitie is hier een belangrijk onderdeel van. Belangrijke redenen voor de energietransitie zijn het beperken van klimaatverandering en het verminderen van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen (en daarmee de fysieke en geopolitieke beperkingen).

Het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen (o.a. CO₂) en het tegengaan van klimaatverandering (klimaatmitigatie) vergt veel fundamentele veranderingen in de maatschappij, zoals bijvoorbeeld bij energieopwekking, de energieopslag, de transportnetwerken en het energieverbruik. Deze veranderingen hebben betrekking op verschillende schaalniveaus. Denk aan lokale opslag van energie, grootschalige, nationale elektriciteitsopwekking (windenergie op zee) en internationale verbindingen van elektriciteitsnetwerken. Ook vraagt klimaatmitigatie grote beleidsmatige, economische en maatschappelijke stappen. Daarvoor is maatschappelijk draagvlak van groot belang.

De ingrepen raken al de sectoren van het overheidsbeleid zoals; energie, economie, mobiliteit, wonen en het sociaal beleid. Daarvoor staan alle sectoren (industrie, landbouw, verkeer) en alle inwoners (jong, oud, welvarend of minder welvarend) aan de lat. Bij al deze dimensies rond klimaatmitigatie spelen belangrijke ruimtelijke vraagstukken. Nieuwe technieken en andere processen moeten een plek krijgen. Dat vereist lokaal draagvlak, regionale inbedding in de infrastructuur en ruimtelijke inpassing. En dat aanvullend op andere ruimtelijke doelen en belangen. Belangrijk is dat de energievoorziening van de toekomst klimaatneutraal, betrouwbaar, betaalbaar, onafhankelijk, wendbaar en innovatief moet zijn.

Energieneutraliteit heeft een belangrijk aandeel in de totale opgave van de klimaatneutrale stad. Gemeenten hebben binnen de gebouwde omgeving de regierol voor de uitwerking van de energietransitie. We zetten in op energiebesparing, de transitie naar het gebruik van duurzame energiebronnen, het opwekken van

duurzame energie en het inzetten van (nieuwe) energiedragers. Voor de stad Zwolle vertaalt zich dit in de volgende opgaven:

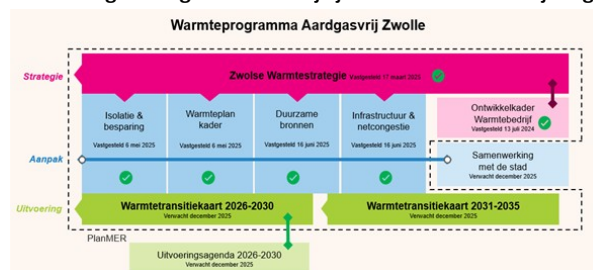
- Verminder het energiegebruik;
- Zet, bij nieuwbouw, in op energieleverende gebouwen en functies;
- Stel voldoende locaties beschikbaar voor het opwekken van duurzame energie;
- Creëer robuuste, toekomstbestendige energie-infrastructuur;
- Breng de warmtetransitie op gang richting aardgasvrij Zwolle;

Om in 2050 klimaatneutraal te zijn zetten we in op een toekomstbestendig energienetwerk. Met een robuuste energiemix, bestendige infrastructuur en slimme functiecombinaties. We maken gebruik van een variatie van energiebronnen. Voor warmte richten we ons op bodemenergie, zoals Warmte Koud Opslag systemen (WKO), diepe- en ondiepe geothermie. Daarnaast verkennen we de mogelijkheden van aquathermie (oppervlaktewater en afvalwater). Bij nieuwbouw voor wonen of andere functies zetten we in op energieleverende gebouwen. Daarnaast zal zonne- en windenergie voorzien in de elektriciteitsbehoefte. Om de energie-infrastructuur te versterken, breiden we onderstations uit, voegen we middenspanningsstations (MS-stations) toe en realiseren we nieuwe tracés. Dit vindt plaats in de stad, maar ook in het buitengebied en op bedrijventerrein Hessenpoort. Ook hier geldt 'nieuw helpt bestaand'. We zoeken naar slimme functiecombinaties door bijvoorbeeld zonnepanelen toe te passen op grootschalige bedrijfsdaken.

Ruimte in de ondergrond is cruciaal voor het robuust maken van het energienetwerk, vooral in de bestaande stad. Renovatie-opgaven en onderhoud in de openbare ruimte fungeren daarbij als hefboom binnen de stad om de energie-infrastructuur toekomstbestendig in te passen. De uitvoering van deze opgaven heeft ruimtelijke impact, een ruimtelijke claim.

5.6.2 De Zwolse warmtetransitie

In 2050 willen we in heel Nederland van het aardgas af zijn. Vanuit het Rijk krijgen alle gemeenten de opdracht om een Warmteprogramma op te stellen voor de komende tien jaar. Het warmteprogramma is een verplicht programma onder de Omgevingswet. Het Warmteprogramma beschrijft in welke gebieden we in de gemeente binnen nu en tien jaar aan de slag gaan met de warmtetransitie, dus hoe Zwolle van het aardgas af gaat. Elke vijf jaar vindt een herijking plaats.

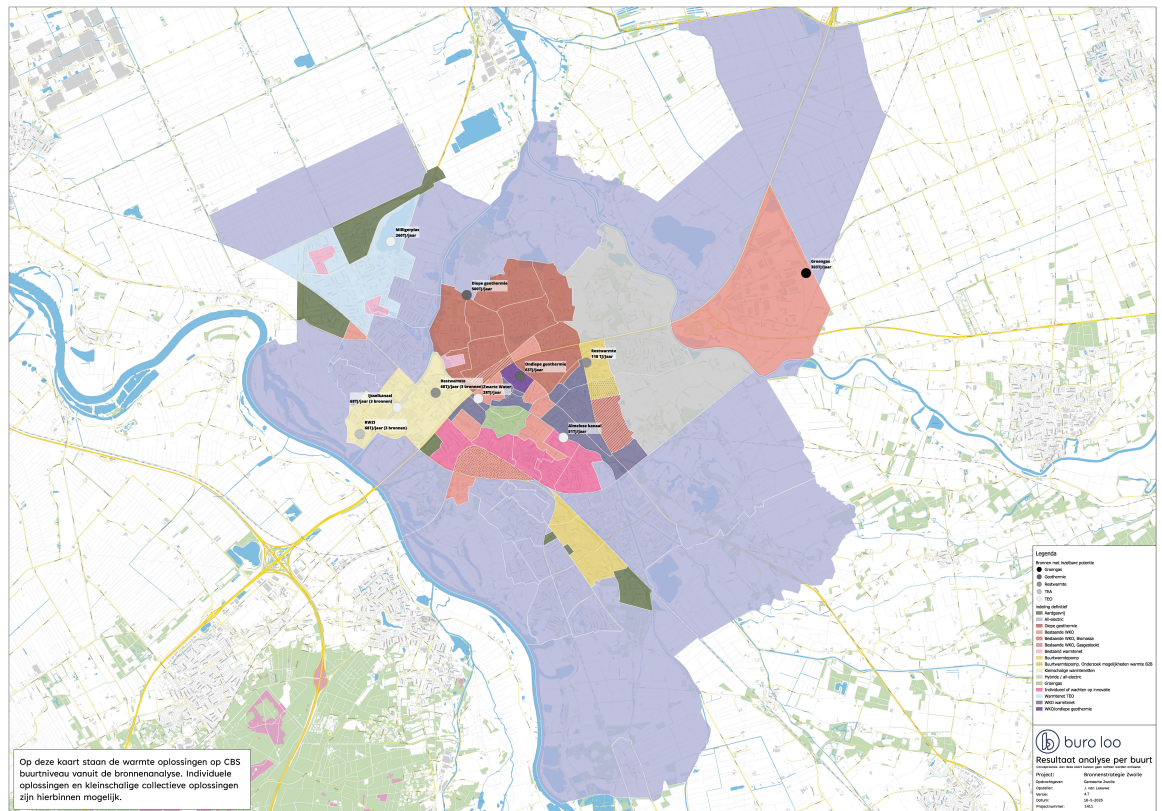


Opbouw Warmteprogramma Aardgasvrij Zwolle

Het doel van de Zwolse Warmtetransitie is om te komen tot een handelingsperspectief (uitvoering) voor inwoners op wijk/buurniveau voor de komende 10 jaar, als het gaat om een duurzaam alternatief voor aardgas. Dit perspectief wordt op een kaart gezet, de zogenaamde Warmtetransitiekaart. Daar is de uitvoeringsagenda aan gekoppeld. De duurzame alternatieven voor aardgas per CBS-wijk of CBS-buurt wordt bepaald op basis van de laagste maatschappelijke kosten, kosten voor de eindgebruiker en de beschikbaarheid van de warmtebron.

Er zijn verschillende duurzame alternatieven in Zwolle beschikbaar waarmee de warmtevraag van een wijk of buurt duurzaam kan worden ingevuld. Dit kan een collectieve oplossing zijn met behulp van een warmtenet, een individuele oplossing die meestal all-electric is (warmtepomp) of het gebruik van een duurzaam gas (waterstof, biogas) met gebruik van het bestaande aardgasnetwerk.

Duurzame bronnen



Van toepassing op: Raamwerk energie - Bestaand gebied met WKO Raamwerk energie - Infrastructuur toekomst - Uitbreiding aansluiting warmtenet aan geothermie Raamwerk energie - Bronnen toekomst: Aquathermiebron (in onderzoek) Raamwerk energie - Bronnen toekomst: Geothermiebron Raamwerk energie - Bronnen toekomst: RWZI bron Raamwerk energie - Infrastructuur toekomst - Voorzien gebied met WKO

Iedere oplossing vraagt zijn eigen ruimteclaim en ingreep in de bestaande stad. Zo vraagt de all-electric variant ruimte voor transformatorhuisjes en versterking van het elektriciteitsnetwerk in de ondergrond. Een warmtenet heeft, net als de locaties van duurzame warmtebronnen (aquathermie, geothermie) een fors ruimtebeslag in de ondergrond en in de wijk. Wanneer er gebruik wordt gemaakt van duurzaam gas zullen er ook locaties beschikbaar moeten komen voor de opwek van duurzaam gas zoals groen gas en waterstof.

Zwolle investeert in warmtevoorzieningen die bijdragen aan duurzame wijken:

- Diepe en ondiepe geothermie als warmtebron voor een grootschalig warmtenet;
- Het afvalwater uit de RWZI als warmtebron;
- WKO-systemen worden ingezet bij nieuwe ontwikkellocaties;
- Mogelijkheden voor aquathermie uit IJssel, Vecht, Willemsvaart, Nieuwe Vecht, Materiaalhaven en Kolenhaven worden onderzocht als aanvullende bron.

Werken aan de warmtetransitie doen we via verschillende sporen. Op basis van een Warmtetransitiekaart onder regie van de gemeente gaan we buurt- en wijkgericht aan de slag met het opstellen van een Warmteplan. Door middel van het ondersteunen van bewoners- en bedrijveninitiatieven voor het realiseren van een aardgasvrije oplossing en stadsbreed het ondersteunen van bewoners bij het verduurzamen van hun woning.

De Warmtetransitiekaart geeft aan in welke gebieden we de komende jaren aan de slag gaan en wat daar op hoofdlijnen de aanpak in de warmtetransitie is. Het eerste spoor met de buurtgerichte aanpak onder

regie van de gemeente is opgenomen op de Warmtetransitiekaart. De Warmtetransitiekaart is een verplicht onderdeel van het Warmteprogramma onder de Omgevingswet en heeft drie doelen:

- Biedt duidelijkheid en handelingsperspectief voor bewoners, professionele partners, ondernemers en andere gebouweigenaren;
- Legt de basis voor de gebiedsgerichte aanpak en vormt de basis voor de warmteplannen per buurt;
- Zorgt ervoor dat we de voortgang van de plannen voor de komende tien jaar goed kunnen bijhouden.

De Warmtetransitiekaart gaat bestaan uit 2 onderdelen. Er worden twee kaarten (deel 1, 2026-2030 en deel 2, 2031-2035) gemaakt die aangeven waar we de komende tien jaar aan de slag gaan met Warmteplannen om te komen tot aardgasvrije warmteoplossingen. Hierin is de groei te zien van het aantal gebieden waar we starten met een buurtproces en de Warmteplannen. Daarnaast gaan de bewonersinitiatieven Sallandsweide (Assendorp) en Hogenkamp Kiest (Dieze) aan de slag met een kleinschalig collectief. Beiden met een strategie om door te groeien tot een groter gebied dan waar ze nu mee starten.

5.6.3 Duurzame opwek van energie

Van toepassing op: Raamwerk energie - Beperkt kansrijk gebied opwek zonneenergie Raamwerk energie - Uitsluitingsgebied opwek zonnenergie Raamwerk energie - Bronnen bestaand: Windturbine Raamwerk energie - Bronnen toekomst: Zon op dak Raamwerk energie - Bronnen toekomst: Zonneveld (groter dan 2 hectare) Raamwerk energie - Bronnen toekomst: RWZI bron Raamwerk energie - Bronnen toekomst: Windturbine (nieuw) Raamwerk energie - Bronnen toekomst: Aquathermiebron (in onderzoek) Raamwerk energie - Bronnen toekomst: Geothermiebron Raamwerk energie - Bronnen toekomst: Groengas installatie

Ons Zwolse energiegebruik bestaat onder andere uit het verwarmen van huizen en gebouwen, het produceren van warm tapwater en het gebruik van elektriciteit voor onze apparaten. Ook de Zwolse proces-industrie/het bedrijfsleven gebruikt energie (gas en elektriciteit), echter grote energiegebruikers zijn naar verhouding minder aanwezig. Om in Nederland én Zwolle aan onze huidige en toekomstige energiebehoefte te kunnen voldoen, zullen we op zoek moeten naar duurzame bronnen. We kiezen zoveel mogelijk voor bronnen dicht bij het gebruik en passend bij het soort gebruik, passend bij de warmtetransitie. Maar dat is lang altijd mogelijk. We moeten ook blijven werken aan grootschalige opwek van duurzame energie, zoals vanuit zon, vanuit wind en vanuit duurzame gassen.

Voor energie uit wind verwachten we dat in 2028 windmolens in Tolhuislanden operationeel zijn, op basis van de vergunning uit 2025.

In het gebied Haerst zien we potentie voor twee windmolens. In samenwerking met gemeente Zwartewaterland (gebied Genne-Holten) kan een windpark met vijf windmolens ontstaan.

Via het in 2024 vastgestelde provinciale windbeleid zal het proces van vergunning zich voltrekken. In de periode tussen 2030 en 2035 zouden deze windmolens operationeel kunnen zijn. We ondersteunen het lokaal eigendom in dit gebied.

Op termijn zullen ook de huidige windmolens aan vervanging toe zijn. We ondersteunen de mogelijkheid om dan over te gaan tot grotere windmolens, mits passend bij de nieuwe eisen en opvattingen ten aanzien van landschap, landelijke normering en lokaal beleid.

Het plaatsen van kleine windmolens op eigen erf voor eigen gebruik is wel mogelijk in het buitengebied van de gemeente Zwolle, mits dat geen afbreuk aan de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van een gebied.

Grootschalige opwek door zon-op-land is niet alleen door de provincie onmogelijk gemaakt, maar ook wij zien het belang van het behoud van landschappelijke kwaliteiten. Binnen deze afwegingen verlenen we medewerking aan de totstandkoming van enkele kleinere mogelijkheden voor zonneparken (1,8 ha) langs de A28, in bezit van het Rijk (het zogeheten Oer-programma (Opwek van Energie op Rijksvastgoed). Daarbij zijn (beperkte) grondposities van ProRail langs het spoor in beeld.

De potentie van de zon benutten we vooral middels zon-op-dak. Hoewel lang niet alle dakconstructies daarvoor geschikt zijn is er nog forse potentie. We sturen er daarbij op dat deze energie zoveel mogelijk 'achter de meter' gebruikt wordt, dan wel met directe burens die op hetzelfde deel van het netwerk zijn aangesloten, de zogeheten 'streng'. Naast het benutten van daken (van zowel woningen, als voorzieningen en bedrijven) liggen er ook kansen voor het overkappen van parkeerplaatsen met zonnepanelen, inzet op geluidswallen en -schermen en oeverzones. Ook het beter benutten van ruimtes voor materiaalopslag op bedrijventerreinen biedt kansen voor meervoudig ruimtegebruik

Zwolle zet in op een locatie die geschikt is voor de grootschalige opwek van groen gas. De productie van groen gas draagt bij aan het energieneutraal en fossielvrij maken van Zwolle en vormt de komende decennia een belangrijk onderdeel van de beoogde energiemix. De verkenning om deze mogelijkheid tot ontwikkeling te brengen verloopt fasegewijs, vanuit eerder vastgestelde uitgangspunten voor de ontwikkeling, realisatie en exploitatie van een groengasinstallatie. De uitgangspunten betreffen:

- Grootschalige groengasproductie (potentie voor productie van 20 – 30 miljoen m3 groen gas);
- Groengasproductie op basis van co-vergisting van mest en gecertificeerde reststromen;
- Gemeente Zwolle hanteert de systematiek van de aanbesteding van een concessie zodat er voorwaarden gesteld kunnen worden aan de 'input' en 'output' van de groengasinstallatie;
- Voorwaarden voor het gebruik van mest uit de regio vastleggen in de aanbesteding;
- Locatie nabij bedrijventerrein Hessenpoort, tussen de Bentheimstraat en de spoorlijn Zwolle-Meppel;
- Duurzaam transport (bio LNG, waterstof, elektrisch) van mest en restproducten naar en van de groengasinstallatie verplichten;
- Gemeente Zwolle deels zeggenschap te laten verkrijgen over de garanties van oorsprong (GVO's);
- Mogelijkheden voor regionale betrokkenheid van agrariërs onderzoeken (qua toelevering mest en/of qua financiële participatie);
- Tijdelijkheid van de groengasinstallatie te garanderen door een exploitatietermijn te hanteren van max. 25 jaar;
- De groengasinstallatie is aantoonbaar toekomstbestendig op de lange termijn.

Lang niet alle energie die in Zwolle verbruikt wordt kan ook in Zwolle worden opgewekt. De resterende energievraag wordt geïmporteerd. Zo onderzoeken we de potentie van waterstof. Mocht er ten zuiden van Zwolle een verbinding tussen Lelystad en Ommen ontstaan dan kan aansluiting op deze waterstof-backbone richting Hessenpoort (in combinatie met elektrolyse) wenselijk zijn. Daarnaast voorzien we ook een mogelijkheid richting bedrijventerrein Voorst. Het aanbod van waterstof via nog aan te leggen infrastructuur heeft vraagarticulatie nodig, met name vanuit een beperkt aantal bedrijven met een hoog energieverbruik. Zo ontwikkelen we gaandeweg een samenwerking waarbij vraag en aanbod steeds concreter worden.

5.6.4 Robuuste energieinfrastructuur

Van toepassing op: Raamwerk energie - 110 kV schakelstation TenneT Raamwerk energie - 110 kV schakelstation TenneT + onderstation Enexis Raamwerk energie - 380kV en 220kV TenneT station (bestaand en uitbreiden) Raamwerk energie - 110 kV tracé ondergronds (bestaand) Raamwerk energie - 110-220kV tracé bovengronds (bestaand) Raamwerk energie - 380kV tracé (bestaand) Raamwerk energie - Infrastructuur toekomst - Zoekgebied nieuw 10-20kV station (Enexis), Raamwerk energie - Infrastructuur toekomst - Voorkeurstacé ondergronds 110kV kabel Raamwerk energie - Energieopslag (bestaand/potentieel) Raamwerk energie - Bronnen bestaand: Grote energievragers Raamwerk energie - infrastructuur toekomst: Snellaadplein e-trucks Raamwerk energie - Biobrandstofopslag

Afnemend gebruik van aardgas en fossiele brandstoffen betekent ook een omschakeling naar meer gebruik van elektriciteit. Deels in Zwolle opgewekt, deels geïmporteerd. Transport van elektriciteit verloopt via het netwerk Hoogspanning-middenspanning-laagspanning met daartussen stations en transformatoren. Dit netwerk is nu al overbelast en het aanbod en de vraag naar elektriciteit nemen nog fors toe. Dit leidt de komende jaren nog tot problemen, de zogeheten netcongestie. Nieuwe aansluitingen worden steeds moeilijker te realiseren. Voor grootverbruikers (bedrijven, voorzieningen) is al een wachtlijst ontstaan en de verwachting is dat ook voor nieuwe kleinverbruikers het in toenemende mate moeilijk wordt om een aansluiting. Dat heeft ook effect om de gemeentelijke plannen voor nieuwbouw en gebiedsontwikkelingen. We ondersteunen de initiatieven binnen en buiten de gemeente hoe om te gaan met netcongestie. Voorbeelden zijn Smart Energy Hubs en deze willen we uitbreiden naar alle bedrijventerreinen. Het ruimtebeslag voor batterijen zal toenemen en we ondersteunen dit mits het daadwerkelijk het netwerk ontlast.

Daarnaast werken de netbeheerders aan het verzwaken van het netwerk. Om aan de groeiende energievraag te voldoen en het netwerk toekomstbestendig te maken moet het bestaande netwerk van zowel Enexis (lokaal) als TenneT (regionaal en landelijk) verzaamd worden. Voor Zwolle zijn de volgende uitbreidingen gepland:

- Aanleg van een nieuw ondergronds 110 kV-tracé ten zuidoosten van Zwolle vanuit Meppel via de Lichtmis naar de TenneT-stations bij Hessenpoort en verder naar de zuidoostkant van Marslanden. Aan de westzijde (lijn tussen IJsselmuiden en Stadshagen) van Zwolle zal TenneT mogelijk een nieuwe hoogspanningslocatie voor een 110 kV station nodig hebben met bijbehorende onderstations van Enexis en ondergrondse kabeltracés richting het bestaande station Frankhuis en Weteringkade;
- Versterken van de energie-infrastructuur bij de Sekdoornplas;

- Onderzoek en opstart project verzwaren 110kV-traject tussen Hessenweg en Frankhuis, al dan niet langs de bestaande route via Weteringkade, of via een nieuwe route noordelijk of zuidelijk om de stad heen;
- Realisatie van nieuwe MS-stations in zoekgebieden, waaronder het knooppunt A28-N35 en nabij de Lichtmis;
- (Regionale opgaven) nieuw 380kv tracé ten noorden van Zwolle. Voor de periode na 2040;
- Opslagfaciliteiten bij Hessenpoort en Voorst en kleinere opslagsystemen bij (drijvende) zonne- en windparken.

Op het niveau van MS/MS stations blijken ongeveer 20 stations nodig, verdeeld over de Zwolle. Het inpassen hiervan vraagt de komende jaren aandacht. We zijn voornemens deze stations zoveel mogelijk en zo vroeg mogelijk in lopende gebiedsontwikkelingen in te passen. Momenteel wordt er gewerkt aan ongeveer de helft van deze stations. Twee worden er rond de zomer 2025 nog gerealiseerd (aan de Dortmundstraat en op de ontwikkellocatie Nieuwe Veemarkt). Een station is in nagenoeg in procedure gebracht (tussen Aa-landen en Brinkhoek). Voor vier stations is overeenstemming over de locatie nabij (in Voorst, Pierik, Westenhofte en Hanzeland). En voor drie stations is de locatiezoektocht gestart (Blaloweg, Kranenburgweg en Binnenstad-noord). De overige 10 zijn nog minder concreet.

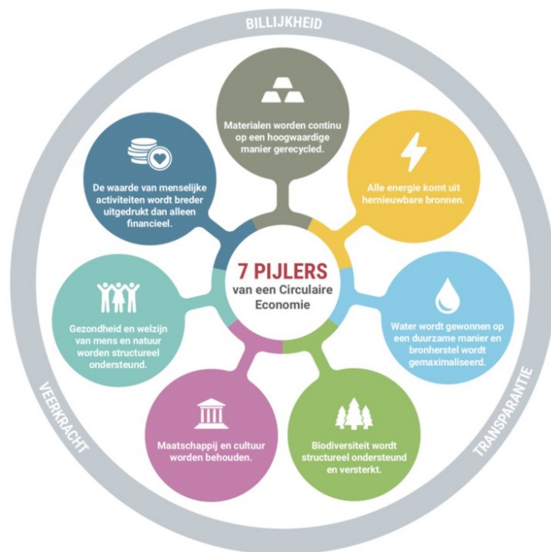
De komende jaren zullen ook zo'n 20 (vervangende en nieuwe) MS/MS stations ingepast worden en 800 kleinere transformatoren.

Het voorkomen van netcongestie op het niveau van laagspanning vraagt zeker intensieve aandacht. Met Enexis werken we in een specifiek programma buurt voor buurt aan de verzwaring van dit laagspanningsnet (waarbij 800 transformatorhuisjes en bijbehorende kabels wordt ingepast). De volgorde van buurtaanpak (de prioritering) wordt bepaald samen met Enexis. Daarbij wordt enerzijds afgewogen hoe lang de huidige capaciteit de toenemende elektrificatie aan kan en anderzijds de vele nieuwe in- en uitbreidingslocaties in combinatie met het warmteprogramma. De snelheid waarmee bestaande wijken van het gas gaan en de verwachte warmteoplossing heeft immers ook effect op de snelheid en hoogte van de benodigde verzwaring.

5.7 Zwolle circulair

5.7.1 Inleiding

Nederland wil in 2050 een circulaire economie zijn; een economie zonder afval, waarbij alles draait op herbruikbare grondstoffen. Zwolle wil uiterlijk in 20250 in een volledig circulaire stad leven. Zwolle deelt de ambities van de Rijksoverheid en de provincie. We maken de transitie van onze huidige take-make-waste, lineaire economie naar een circulaire economie. De 7 pijlers van een circulaire economie, zoals omschreven door Metabolic, zijn hierin leidend. Hierbij valt op dat circulaire economie diverse onderdelen van de Omgevingsvisie raakt. In deze paragraaf concentreren we ons vooral op grondstoffen en op circulaire gebiedsontwikkeling. De overige onderwerpen komen elders aan bod.



Pijlers van een circulaire economie van Metabolic

We maken onderscheid tussen onze eigen bedrijfsvoering, projecten waar we als gemeente als opdrachtgever bij betrokken zijn en dus eisen en ambities kunnen stellen en als laatste projecten uit de stad.

5.7.2 Bedrijfsvoering gemeente Zwolle

Met een jaarlijks inkoopvolume van gemiddeld € 200 miljoen kunnen we flinke impact maken. Op grond van het manifest Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen (MVOI) werken we toe naar uiterlijk in 2050 volledig circulair inkopen, met 50 procent circulair in 2030 als tussentijds doel. Daarnaast willen we als bedrijfsvoering een voorbeeldfunctie pakken richting de organisatie om ook de gedragsverandering die nodig is voor de transitie te ondersteunen. In onze private rol (als inkoopende partij) geven we het goede voorbeeld. We willen de stad en de regio inspireren hoe de transitie naar een circulaire economie te maken.

5.7.3 Circulaire gebiedsontwikkeling

De impact van de gebouwde omgeving op nationale doelstellingen op het gebied van energie, materialen en klimaat, is groot en per gebruiksfase verschillend. Zo wordt het verminderen van het gebruik van primaire grondstoffen vooral beïnvloedt door de ontwikkel- en bouwfase, terwijl voor het verminderen van gebruik van energie en uitstoot van broeikasgassen juist de grootste kansen liggen tijdens de gebruiksfase.

De ambities op het gebied van circulaire gebiedsontwikkeling worden in deze Omgevingsvisie al deels vertaald naar de ambities op het gebied van mobiliteit, energie, klimaat, water, natuur inclusief bouwen en nieuwe stedelijkheid. Voor circulair bouwen wordt een Zwolse aanpak opgesteld.

Zo houden we al rekening met het optimaal mengen van programma en het optimaliseren van dichtheid en oriëntatie, kan de materiaal-, energie- en transportbehoefte verkleinen. Door optimale oriëntatie op de wind (koeling, luchtkwaliteit) en de zon (energieopwekking) kan de efficiency verder verhoogd worden. Aspecten als het scheiden en lokaal benutten van afval, het terugwinnen van nutriënten uit afvalwater en het gebruik van hemelwater om de vraag naar water te reduceren dragen eveneens bij aan het sluiten van kringlopen.

Wijken of deelgebieden in Zwolle zijn meer of minder geschikt om een rol te spelen in het sluiten van kringlopen. De verschillende delen van de stad vormen een symbiose, waar elk gebied bepaalde kwaliteiten heeft (zoals bevolkingsdichtheid, bebouwingsdichtheid, woninggrootte en -type, meer of minder open ruimte, verbinding met de rest van de stad), waar de rest van de stad van kan profiteren.

Een gebiedsgerichte aanpak is hier bijna vanzelfsprekend. De Zwolse binnenstad bijvoorbeeld, met zijn cultuurhistorisch waardevolle bebouwing en zijn hoge dichtheid, is geschikt voor kleinschalige reparatie-activiteiten. Bedrijfsterreinen buiten het centrum hebben dan weer meer ruimte en een passende bestemming voor grootschaliger recycling en remanufacturing. Het is dus belangrijk om te onderkennen dat elk gebied een andere bijdrage kan leveren aan de totale doelstelling van 50% circulair in 2030 (en 100%

circulair in 2050). Bij een gebiedsgerichte uitwerking kan de bijdrage deze doelstelling nader onderzocht worden.

Algemeen uitgangspunt voor een circulaire gebiedsontwikkeling zijn vier principes:

- Reductie (verminderen van de vraag naar grondstoffen);
- Synergie (het lokaal uitwisselen van stromen);
- Productie en inkoop (de resterende vraag duurzaam en circulair produceren en inkopen);
- Management (het monitoren van de stromen, om inzicht te krijgen in waar en wanneer er kans is voor verbetering).

Voor ruimtelijke ontwikkelingen in Zwolle geldt dat we zoveel mogelijk willen samenwerken en inspireren. In eerste instantie zonder al te veel regelgeving, maar op termijn is lokale regelgeving onvermijdelijk om een gelijk speelveld te creëren. Standaarden die hiervoor bruikbaar zijn, zijn nog sterk in ontwikkeling maar we volgen hierin het landelijk beleid. Op diverse plekken in de stad, zeker waar het nieuwbouw betreft, willen we kijken of we verder kunnen gaan dan de landelijke standaard om versnelling aan te brengen op het gebied van circulariteit.

5.7.4 Circulair bouwen

Circulair bouwen gaat om beschermen van grondstoffen, het beschermen van het milieu en het behouden van functionaliteit. Daarvoor gebruiken zetten we de eerste stappen naar een Zwolse aanpak. Circulair denken wordt gestructureerd door het gebruik van de 10 R-ladder van Refuse, reduce en rethink naar remake, remanufacture en repurpose naar recycle en recover. Afhankelijk van de specifieke locatie en opgave wordt er dan gebouwd aan de hand van een combinatie van de volgende vier circulaire strategieën:

- Het voorkomen van uitval/afval;
- Flexibel en demontabel bouwen;
- Het gebruik van grondstofstromen (reststromen) die beschikbaar zijn;
- Het gebruik van biobased materialen.

Zo wordt in 2050 met oud nieuw gemaakt. Omdat we weten wat we in onze stad hebben kunnen we gebouwen doelgericht materialen oogsten. Wat we niet hebben maken we biobased en zonder het milieu te belasten. Hoge plafonds en demontabele constructies maken dat we hele gebouwen kunnen hergebruiken.

- We kiezen voor een gebiedsgerichte aanpak;
- Als opdrachtgever toont de gemeente ambitie en een inspirerend voorbeeld. Als handhaver kunnen we via regelgeving ook de achterhoede mee nemen;
- We blijven met de stad in gesprek om stappen te blijven maken op weg naar een circulaire economie;
- Zwolle stelt een Zwolse standaard op voor het circulair bouwen van nieuwbouw, renovatie en de aanleg en beheer van de buitenruimte. Hierbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij landelijke keurmerken en regelgeving.

5.7.5 Zwolle zonder afval

Zwolle zonder afval voor een schone toekomst! De ambitie is om zoveel mogelijk grondstoffen te hergebruiken en zo min mogelijk restafval over te houden. In het Gemeentelijk Grondstoffenplan 2025-2030 (GGP 2025-2030) is de ambitie voor 2030 als tussendoel opgenomen om uiteindelijk in 2025 volledig circulair te zijn. Voor 2030 geldt de ambitie voor een reductie van minimaal 20% (kg) van voor verbranding aan te bieden huishoudelijke grondstoffen ten opzichte van 2023 door in te zetten op preventie, zuiverheid van ingezamelde grondstoffen en meer grondstoffen uit het restafval halen. De ambitie voor 2030 wil Zwolle bereiken door in te zetten op:

Verminderen hoeveelheid fijn huishoudelijk afval in Zwolle

In lijn met het beleid van afgelopen jaren blijft het streven om het ingezamelde fijn restafval verder omlaag te brengen door de grondstoffen er beter uit te scheiden. Naast afval- en grondstofscheiding krijgt preventie een grotere rol in het beleid. Wat niet wordt gekocht, hoeft ook niet te worden weggegooid. Het

stimuleren van duurzame consumptie (rethink, reuse en repair) draagt bij aan minder restafval en meer hergebruik.

Verder blijft het stimuleren van het goed scheiden van het restafval in recyclebare grondstoffen een aandachtspunt. Door goed gebruik te blijven of te gaan maken van bestaande inzamelsystemen kunnen de huishoudens nu al zonder al te veel moeite hun restafval verder verlagen.

Speerpunten om de hoeveelheid fijn huishoudelijk afval te verminderen zijn:

- Preventie bij inwoners;
- Verminderen aandeel grondstoffen in fijn restafval met 20% ten opzichte van 2023.

Vergroten zuiverheid aangeboden grondstoffen door 10% afname van de vervuiling

Aleen het verbeteren van de scheiding van de grondstoffen uit het restafval leidt niet automatisch tot meer recycling van de aangeboden grondstofstromen. De hoeveelheid vervuiling die in de aangeboden grondstoffen mag zitten, wordt steeds kleiner. Recyclers moeten steeds zuiverdere half- of eindfabrikaten aanbieden om een afzetmarkt te hebben. Daarom stellen zij strengere eisen aan het materiaal dat gemeenten aanleveren. Om dit te bereiken worden inwoners gestimuleerd hun grondstoffen zo goed mogelijk te scheiden van het restafval. Daarnaast controleert ROVA de grondstofstromen voordat deze worden aangeboden aan de verwerkers (poortwachter). Feitelijk controleert ROVA of de zuiverheid voldoende is.

Het speerpunt om het aanbod van zuivere grondstoffen te vergroten is:

- Vermindering vervuiling grondstoffen van met name pmd (plastic verpakkingen, metalen verpakkingen en drankenkartons), gft (groente-, fruit- en tuinafval), opk (oud papier en karton), textiel.

Vergroten circulariteit en duurzame verwerking van grof huishoudelijk restafval

De gemeente is verantwoordelijk voor de zo hoogwaardig mogelijke verwerking van de grondstofstromen nadat deze zijn ingezameld. Een afvalstroom die gezien de omvang hierbij van belang is, is grof huishoudelijk afval (gha).

De keten van verwerkende partijen na inzameling is lang. Inzicht in deze volgende stap in de keten en de mate waarin de grondstofstromen ook daadwerkelijk worden gerecycled, is belangrijk om te kunnen sturen op duurzaamheid bij recycling en verwerking.

Speerpunten om de circulariteit en duurzame verwerking van gha te vergroten:

- Inzicht krijgen in de duurzaamheid en circulariteit van de verwerking en recycling van grof huishoudelijk afval (haal- en brengsysteem);
- Sturen op duurzaamheid bij recycling en verwerking (ketenaanpak).

5.8 De ondergrond: fundament voor de ontwikkeling van Zwolle

5.8.1 Inleiding

Van toepassing op: Raamwerk ondergrond - Hogedruk aardgasleiding Raamwerk ondergrond - Transportriool

De ondergrond is alles wat zich onder maaiveld bevindt, dus de bodem (zand, veen, klei), het grondwater en het bodemleven (beestjes en bacteriën). De fysieke leefomgeving wordt mede gevormd door de wijze waarop we de ondergrond gebruiken. Het natuurlijke systeem van de ondergrond heeft Zwolle gemaakt tot wat het nu is. In de komende jaren krijgt Zwolle in de (ondiepe) ondergrond te maken met een aantal grote ontwikkelingen, zoals:

- De klimaatopgave, waarbij er bijvoorbeeld behoefte is aan meer bomen en groen die voor verkoeling zorgen bij zomerse hitte en meer water opvang tijdens hevige buien (sponswerking van de ondergrond);

- De energietransitie en het gebruik van de ondergrond als energiebron, waarbij uitbreiding van het elektriciteitsnetwerk, aanleg warmtenet en verandering of opruimen van gasleidingen een grote rol spelen;
- Een verstedelijkingsopgave, inbreiding binnen de huidige stadsgrenzen en uitbreiding met daarbij de digitale connectiviteit.

Met de ondergrond willen we de verdere duurzame ontwikkeling van Zwolle mogelijk maken en de opgaves ondersteunen. De ondergrond is noodzakelijk voor een gezonde maatschappij en economische ontwikkeling. Ook een gezond en klimaatbestendig Zwolle kan niet zonder een gezonde ondergrond. We drinken het grondwater dat Vitens bij het Engelse werk oppompt. We verwarmen onze huizen en kantoren met duurzame energie uit dezelfde bodem. We transporteren water, warmte, gas, elektriciteit en data in kabels en leidingen in de ondergrond. En we spelen in tuinen en parken. We willen dus wonen, werken en recreëren op grond die hiervoor geschikt is.

De bijdrage van de ondergrond aan de duurzame ontwikkeling van Zwolle richt zich daarom op: een gezonde leefomgeving, stedelijke ontwikkeling, de energietransitie (zie raamwerk energie), klimaatadaptatie (zie raamwerk klimaatadaptatie) en de netwerklaag. De netwerklaag is de ondiepe ondergrond met de kabels en leidingen (riolering en hogedruk aardgasleidingen).

Daar waar we in het verleden vooral naar de chemische kwaliteit keken, kijken we nu breder naar de bodem en ondergrond. We kijken nu ook naar de fysische en biologische kwaliteit van de bodem.

Ook vervult de bodem een belangrijke rol voor de menselijke voedselvoorziening. Om hierin te kunnen voorzien is een gezonde en vitale bodem noodzakelijk. Deze aanpak is vastgelegd in het Omgevingsprogramma Bodem en Ondergrond.

Binnen de gemeente Zwolle hebben we voor de verbetering van grondwaterkwaliteit invulling gegeven door het instellen van gebiedsgericht grondwaterbeheer.

We maken onderscheid in 4 gebieden. De gebruiksfunctie bepaalt welke grondwaterkwaliteit we willen:

- Landelijk gebied; hier geldt wat schoon is, moet schoon blijven;
- Bebouwd gebied; ook hier geldt, wat schoon is, moet schoon blijven;
- Centrumgebied; de aanpak hier blijft gelijk met het gebiedsbeheerplan. We streven hier naar een langzame verbetering van de grondwaterkwaliteit. We maken daarbij gebruik van koppelkansen door gebruik van bodemenergie te stimuleren;
- Grondwaterbeschermingsgebieden; hier werken we aan een goede grondwaterkwaliteit om de winning van drinkwater ook voor de toekomst mogelijk te maken.

De laatste jaren gaat steeds meer aandacht uit naar zogenaamde 'niet genormeerde' (NGS) of 'zeer zorgwekkende stoffen' (ZZS) in de ondergrond. Dit zijn stoffen die door de overheid met voorrang worden aangepakt omdat ze zeer gevaarlijk zijn voor mens en dier. Het gaat dan bijvoorbeeld om PFOS, PFOA en GenX. Ook de toenemende aanwezigheid van hormoonstoffen en medicijnresten in het grondwater vraagt aandacht. In nauw overleg met provincie, waterschap en Vitens gaan we de komende jaren onderzoeken in welke mate deze stoffen aanwezig zijn in Zwolle en wat dit betekent voor de leefomgeving. Voor de stof PFAS zetten we de koers voort, zoals reeds is ingezet.

5.8.2 Grondwaterbescherming

Van toepassing op: Raamwerk ondergrond - Grondwaterbeschermingsgebied Engelse werk Raamwerk ondergrond - Boringsvrije zone Engelse Werk tot max 75m Raamwerk ondergrond - Boringsvrije zone Sallands Diep tot max 50m Raamwerk ondergrond - Boringsvrije zone gemeente Zwolle tot max 90m

Voor een gezonde stad en leefomgeving is goed en schoon drinkwater van essentieel belang. Bescherming van de gebieden voor drinkwaterwinning en schone grondwatervoorraden is randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van Zwolle. Specifiek is het beschermen van de drinkwaterwinningslocatie 'Het Engelse werk' van belang. Rond het Engelse Werk is daarom een grondwaterbeschermingsgebied aangewezen door de provincie met een boringsvrije zone Engelse Werk. Daarnaast is een boringsvrije zone Sallands Diep aangewezen voor het diepere pakket in het meest zuidelijke deel van Zwolle. Om het diepere grondwater onder de stad te beschermen heeft de gemeente Zwolle daarnaast een maximale boordiepte voor gesloten bodemenergiesystemen ingesteld.

5.8.3 Zorgplicht voor afval-, hemel- en grondwater

Als gemeente hebben we een zorgplicht voor stedelijk afvalwater, afvloeiend hemelwater en grondwater-overlast. De inrichting van de leefomgeving heeft een belangrijke relatie met de afvalwaterketen en het watersysteem. We scheiden vuil en schoonwater, zodat er minder rioolwater-overstortingen naar het watersysteem plaatsvinden. We zorgen dat we water kunnen infiltreren daar waar mogelijk, om zo verdroging te kunnen tegengaan.

Huishoudelijk- en vergelijkbaar afvalwater voeren we af naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie en zuiveren we daar. Dat is belangrijk voor de volksgezondheid. Daarbij hebben we bijzondere aandacht voor micro-verontreinigingen, medicijnresten en hormoonverstoorders. Het waterschap is verantwoordelijk voor het zuiveren van het afvalwater.

We vinden een betaalbare afvalwaterketen belangrijk, waarbij we sturen op risico's, prestaties en kosten. Waar mogelijk en zinvol werken we met andere partijen samen. We maken werk met werk en benutten veranderingen in de leefomgeving om klimaatmaatregelen te nemen.

We streven naar een energie neutrale afvalwaterketen. We maken gebruik van de grondstoffen in afvalwater. Waar mogelijk kan gebruik gemaakt worden van thermische energie uit afvalwater (TEA) en uit oppervlaktewater (TEO). Hiermee dragen we ook bij aan de energietransitie.

5.9 Van openbare ruimte naar buitengeluk!

5.9.1 Inleiding

Vijftig procent van het stedelijk gebied bestaat uit buitenruimte. Van een achtertuin in Assendorp, het schoolplein in Zwolle-Zuid tot de straten en plantsoenen en parken van de gemeente. De buitenruimte is essentieel voor het functioneren van de stad. Zonder goede (toegankelijke) buitenruimte is een stad niet meer dan een samenraapsel van gebouwen. De buitenruimte vormt is een verbindende schakel en biedt lucht, licht en ruimte om gezond en gelukkig te leven. Niet alleen voor mensen, maar ook voor planten en dieren.

Wat verstaan we onder buitenruimte? Met buitenruimte bedoelen we alle ruimte tussen de gebouwen in de Zwolle. Een groot deel daarvan is openbare ruimte; de straten, pleinen en parken die van ons allemaal zijn. Een ander deel bestaat uit openbaar toegankelijke ruimten, zoals een schoolplein of een begraafplaats. Tot slot zijn er de private buitenruimten, de tuinen bij woningen of groenstroken bij kantoorgebieden die meestal niet toegankelijk zijn, maar wel de beleving van de omgeving mede bepalen. Het geheel noemen wij 'buitenruimte'. De buitenruimte heeft meerdere functies:

- We verblijven in de buitenruimte;
- We bewegen en sporten in de buitenruimte;
- Bovenal is de buitenruimte de plek om elkaar te ontmoeten.

Veel plekken in Zwolle hebben meerdere functies tegelijk, die elkaar soms versterken maar ook in de weg kunnen zitten. En niet alleen boven de grond is het soms druk. Onder de grond ligt het vol met voorzieningen die het leven boven de grond aangenaam maken. Van glasvezelkabels en het riool, tot boomwortels en parkeergarages.

We vinden het heel belangrijk dat de buitenruimte voor eenieder toegankelijk is. De toegankelijkheid past bij het gebruik van het gebied. Toegankelijkheid nemen we als randvoorwaarde mee bij alle initiatieven in de fysieke leefomgeving. Zo krijgt een inclusief Zwolle echt vorm.

De stedelijke buitenruimte is er niet alleen voor mensen. De stad wordt voor de natuur steeds belangrijker. De bermen van Zwolle staan vol met (zeldzame) planten die leefruimte en voedsel zijn voor insecten en andere dieren. Bomen en struiken geven voedsel en een plek om te schuilen en te nestelen. Deze natuur is op zichzelf belangrijk en is ook voor de leefbaarheid en gezondheid van mensen essentieel.

De stad blijft zich ontwikkelen en kan met de verwachte groei alleen goed blijven functioneren als de bouw van gebouwen in samenhang plaatsvindt met de ontwikkeling van de buitenruimte. Een goede buitenruimte is niet vanzelfsprekend. Zonder aandacht is het restruimte tussen gebouwen. Met de groei van de stad staat zowel de hoeveelheid buitenruimte als de kwaliteit ervan onder druk. Het grasveldje om de hoek wordt bebouwd. De weg wordt verbreed. Het is door de groeiende stad steeds drukker in het park. Tegelijk is het voor een stad die dichter bebouwd wordt nóg belangrijker om iedereen een goede buitenruimte te bieden. Hier ligt een relatie met de opgaven van bijvoorbeeld klimaatadaptatie en

de energietransitie. Deze kunnen de kwaliteit van de buitenruimte versterken. Meer groen in de stad gaat hittestress tegen en houdt water vast. Het zorgt daarnaast voor een gezonde leefomgeving en geeft ruimte voor planten en dieren. Het vraagt ook ruimte, boven en ondergronds, voor bijvoorbeeld nieuwe energienetwerken en transformatorhuisjes.

Voor de kwaliteit van de buitenruimte kijken we naar drie elementen (ontleend aan de "Urban Quality Criteria" van het Gehl Institute): Het bieden van bescherming is een randvoorwaarde. Het gaat dan bijvoorbeeld om verkeersveiligheid, sociale veiligheid en bescherming tegen luchtverontreiniging. Zonder deze bescherming ga je niet naar buiten, tenzij het niet anders kan. Daarna is het bieden van comfort belangrijk. Comfort nodigt uit naar buiten te gaan; er is goede bestrating, ook voor rolstoel of wandelwagen. Het fiets- en voetpad is comfortabel en je hoeft niet steeds te stoppen bij verkeerslichten. En er is een bankje om te zitten, kijken, luisteren of gesprekken te voeren. De laatste is dat de buitenruimte kwaliteiten heeft die plezier en buitengeluk geven. Tijdens het fietsen kom je langs plekken en gebouwen waar je van geniet, met een menselijke maat, met veel groen en een fijn klimaat (temperatuur/zon/schaduw/luwte).

Voor het goed functioneren van de stad is de combinatie van veiligheid comfort en het beleven van plezier van de buitenruimte essentieel. Hoe intensiever de stad wordt gebruikt hoe belangrijker de laatste stap wordt; een buitenruimte die plezier geeft, met ruimte voor natuur!

5.9.2 Inrichting en beheer van de buitenruimte

De gemeente is van oudsher verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte. Bewoners en bedrijven krijgen daar een steeds grotere rol in. Ze denken mee over de inrichting en nemen op plekken in hun woonomgeving soms zelfs het beheer over van de gemeente. Andere delen van de buitenruimte zijn niet in eigendom van de gemeente. Hiervoor zijn particuliere eigenaren verantwoordelijk. Het is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van ons samen om de buitenruimte te koesteren en te beheren op een manier die bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van Zwolle.

Dat beheren van de buitenruimte is geen doel op zich, maar zorgt ervoor dat de stad kan (blijven) functioneren, dat de mensen er prettig wonen, werken en verblijven, zich kunnen verplaatsen en dat de natuur er een plek heeft. Van belang hiervoor zijn veiligheid, comfort, duurzame ecosystemen, biotopen en buitengeluk.

Met beheer willen we bereiken dat we een buitenruimte bieden, die mensen graag gebruiken, die plant en dier de ruimte geeft en die het ondernemersklimaat in Zwolle versterkt. Daarvoor hebben we een aantal uitgangspunten. Beheren doen we toekomstbestendig, denk aan klimaatadaptatie, circulariteit en biodiversiteit. Beheren doen we samen met de bewoners, ondernemers en andere partners in de stad. Beheren doen we op maat, dat wil zeggen dat we rekening houden met de opgaves die op dat moment op die plek spelen. En beheren doen we kostenbewust; we zetten de beschikbare middelen efficiënt in en voorkomen kapitaalvernietiging.

Het beheer en onderhoud en ook de inrichting van de buitenruimte zijn gericht op het realiseren van dagelijks buitengeluk en op buitengeluk in de stad van de toekomst. Het exacte recept voor buitengeluk is voor iedereen anders, maar wij leveren de ingrediënten. Bij het beheer van de buitenruimte hebben we een scherp oog voor het versterken van de toegankelijkheid ervan.

5.9.3 Set met vragen bij (her)inrichting van de buitenruimte

De stad Zwolle gaat veranderen. Door het verder verstedelijken gaat de buitenruimte intensiever gebruikt worden. Verstedelijken doen we in Zwolle op een zorgvuldige manier. Daarom stellen we bij de ontwikkeling transformatiegebieden en herinrichtingsprojecten standaard een aantal vragen om invulling te geven aan een goed ontwerp van de buitenruimte. Dit doen we op basis van de vier elementen die bepalend zijn voor een goed functioneren van die buitenruimte: bescherming, comfort, plezier en natuur. Bij het ontwerp van de buitenruimte stellen we ons standaard de volgende vragen:

Bescherming:

- Voel je je veilig in het verkeer en kun je je veilig begeven in de buitenruimte zonder bang te zijn voor ongelukken?
- Is er bescherming tegen negatieve aspecten als lawaai, wind, regen, felle zon en stank?
- Voel je je dag en nacht veilig in de buitenruimte? Goede verlichting, een diversiteit aan functies in de buitenruimte alsook de sfeer van het gebied dragen bij aan een positief gevoel van veiligheid.

Comfort:

- Is er ruimte om te wandelen en te fietsen, zonder obstakels, zonder hobbels en bobbel, mooie gevels? En is de buitenruimte toegankelijk voor iedereen?
- Is er ruimte om even te pauzeren, lekker rondhangen en er verblijven. Aantrekkelijke plekjes, mooie doorkijkjes, een hek of boom om even tegen aan te leunen, uitnodigende etalages?
- Kun je er zitten? Gaat zowel om (betaalde) zitplekken op terrassen als 'vrije' bankjes en zitplekken. Die moeten uiteraard op een goed plekje staan en er niet tussen zijn gepropt;
- Is er wat moois te zien? Het oog wil ook wat. Zijn er leuke en interessante dingen te zien. De buitenruimte als "a room with a view". Ook in donker, dus goede en mooie verlichting, die wellicht helpt om makkelijk de weg te vinden in het gebied;
- Zijn er rustige plekjes om een goed gesprek te voeren? Met uitnodigende bankjes en weinig lawaai?
- Is er wat leuks te doen? Kun je er spelen, sporten of zijn er andere mogelijkheden voor vertier? Een festival, expositie of markt? Niet alleen overdag maar ook 's avonds. En uiteraard in alle seizoenen.

Plezier:

- Heeft de buitenruimte en de gebouwen die er zijn een menselijke maat? Zodat je je er thuis voelt, dat je je er niet verloren voelt;
- Is er een fijn klimaat? Dus niet zozeer bescherming tegen negatieve aspecten als bij het element 'bescherming', maar kun je genieten van positieve aspecten. Is er schaduw en verkoeling als het juist erg warm is? Is er beschutting tegen het vervelende briesje dat altijd in die hoek staat? Staan de bankjes op de juiste plekken?
- Is het er mooi? Mooi is natuurlijk subjectief. Maar goede ontwerpen, goede details, duurzame materialen, goede maatvoering en een goed doordachte inrichting dragen daaraan bij;
- Is de natuur dichtbij? Kun je genieten van bomen, planten, bloemen of water? Natuur-inclusief bouwen en zorgen voor groene plekken in de buitenruimte.

Natuur:

- Creëert de herinrichting van de buitenruimte meerwaarde voor de omgeving van zowel mens als dier?
- Zijn er één of meerdere doelsoorten te bedenken voor het plangebied? Zorg voor de juiste randvoorwaarden binnen het leefgebied per doelsoort door rekening te houden met de vijf V's: verbindingen, verblijfplaatsen, voedsel, veiligheid en variaties;
- Is het mogelijk bestaande natuurwaarden te behouden (o.a. bestaand groen, bodem)? Dergelijke elementen hebben reeds een (belangrijke) natuurwaarde en creëren sneller het gewenste eindbeeld.

6 Gebiedsprofielen

6.1 Inleiding

In Zwolle werken we met gebiedsprofielen. Hiermee beschrijven we een integraal toekomstbeeld voor de gebieden. Er is aandacht voor het gewenste woonmilieu, de sociale en economische dynamiek, de ruimtelijke kwaliteit, de mate van functiemenging, het mobiliteitsbeleid, gezondheid, de mogelijkheden van vergroening en de verduurzaming van gebouwen en de buitenruimte.



Elk gebiedsprofiel is opgebouwd uit de volgende twee onderdelen:

- Beschrijving van het gebied

- De gewenste ontwikkelrichting met specifieke opgaven.

In Zwolle onderscheiden we 10 gebiedsprofielen. Als Documentbijlage Beschrijving gebieden is een beschrijving van de Zwolse gebieden (wijken, buurten en buitengebied) opgenomen met de kernmerken en de gebiedskwaliteiten. De bestaande kenmerken (fysiek en sociaal) en kwaliteiten van gebieden zijn het vertrekpunt voor ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving.

Sinds 1995 wordt in de gemeente Zwolle elke twee jaar een onderzoek naar onder andere leefbaarheid, veiligheid, gezondheid en inzet in de buurt gehouden. Het Buurt-voor-Buurt Onderzoek 2020 van de gemeente Zwolle met ruim 10.000 ingevulde vragenlijsten is gebruikt om de opgaven bij de gebiedsprofielen invulling te geven.

6.2 Dynamisch centrum (bestaand en gewenst): Het Zwols centrumgebied

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Dynamisch gebied Gebiedsprofiel Dynamisch gebied gewenst

Dit is het centrumgebied van de stad Zwolle (binnenstad, schil om de binnenstad, Zwartewaterkwartier, onderwijs-campus Windesheim, Spoorzone/Hanzeland) met een stedelijke sfeer en een functie voor de hele stad en regio.

Door de mix aan voorzieningen in combinatie met unieke ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteiten is dit gebied van belang om beleving en ontmoeting voor bewoners, bezoekers en werknemers te faciliteren. In deze gebieden ligt het accent op het toevoegen van stedelijke dynamiek. Het streven is om de dynamiek van de binnenstad verder uit te breiden naar de schil daaromheen, het Zwartewaterkwartier, Weezenlanden, de nieuwe Veemarkt, delen van Voorsterpoort, de Spoorzone, Hanzeland en de campus Windesheim. Dit door de intensiteit en diversiteit aan functies te verhogen. Het gebied kent een hoge kwaliteit van de buitenruimte met het accent op langzaam verkeer. Veel transformatiegebieden liggen in het dynamisch centrum van Zwolle.

Daar waar de Binnenstad zich vooral richt op winkelen, cultuur en horeca ligt het accent in de Spoorzone op werken, onderwijs en innovatie. Samen vormen zij één vergroot centrum waardoor uitwisseling van functies mogelijk is. Zo is onderwijs nu ook aanwezig in de binnenstad en zal cultuur ook een plek kunnen krijgen in de Spoorzone. De aanloopstraten/gebieden Diezepoort en Assendorperstraat hebben ook een belangrijke winkelfunctie voor Zwolle, in samenhang met de binnenstad.

- Mobiliteit: garanderen van optimale bereikbaarheid voor bewoners en bezoekers voor alle vervoersmiddelen (auto, openbaarvervoer, fiets en lopend) en het tegen gaan van parkeeroverlast;
- Aantrekkelijke buitenruimte en hoge ruimtelijke kwaliteit, waardoor beleving en ontmoeting in gebouwen en buitenruimte gestimuleerd worden;
- Zorgvuldig gebruik en hergebruik van cultureel erfgoed. De historische betekenis van de plek en cultuurhistorie (ook archeologie) koesteren we en vormt een inspiratiebron voor ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving;
- Toevoeging van ruimtelijke kwaliteit, een mix van functies en goede verbindingen (micro- en macroniveau) zijn leidend in dit gebied. Transformatie en vernieuwing van het centrumgebied kan een impuls geven aan bestaand stedelijk gebied;
- Slimme vormen van vergroenen (behoud en uitbreiding) van de buitenruimte is nodig om water op een goede wijze op te vangen en af te voeren, de biodiversiteit te vergroten en om hittestress tegen te gaan. Door groen in de buitenruimte nabij elke woning te realiseren, kan ook een impuls worden gegeven aan het bevorderen van de gezondheid van centrumbewoners en bezoekers.

Specifieke opgaven zijn:

- Het "versterken" van de Veerallee als groene vinger;
- Het herstel van de Willemsvaart als groen/blauwe verbinding tussen de binnenstad en het Engelse Werk;
- Toevoegen van groene gebieden in een parkachtige setting in Kamperpoort, Spoorzone en de zuidzijde van Assendorp;
- Ruimte bieden aan hoog stedelijke vormen van wonen (in de vorm van onderscheidende woonmilieus) en werken;
- Meer mengen van functies om de dynamiek van het centrum te vergroten;
- Zero emissie stadslogistiek.

6.3 Stedelijk gebied

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Stedelijk gebied

Het stedelijk gebied van Zwolle zijn de buurten rondom het centrum van Zwolle (Dieze Oost, Indische buurt, Pierik, Assendorp (deels), Veerallee, Kamperpoort en Wipstriek en Floresstraat). Het gebied kenmerkt zich door stedelijk wonen met dynamiek om de hoek. Het woonmilieu is onderscheidend in de regio, is het meest divers in Zwolle en voorziet in een grote behoefte. Daarmee is dit gebied geschikt om in de toekomst selectief te worden verdicht met meer woningen en andere functies. Het toevoegen van woningen dient als hefboom voor het versteken van de fysieke leefomgeving en de leefbaarheid in wijken en buurten (zie ook het onderdeel wijkversterking, hoofdstuk 4.5.2). Als de verdichting bestaat uit het toevoegen van kleine woningen (ook in bestaande gebouwen) dan is dat niet overal toegestaan, om de ruimtedruk niet te hoog te laten oplopen. Ook als verdichting door kleine woningen is toegestaan is een goede balans tussen de kwaliteit van de woningen in relatie tot de directe omgeving noodzakelijk. Doordat de gebouwen dicht op elkaar staan en soms voortuinen ontbreken, is de ruimtedruk in het stedelijk gebied relatief hoog. Dat leidt op veel plekken tot knelpunten op het gebied van mobiliteit en parkeren en een relatief hoge mate van versterking (hittestress).

In 2040 biedt het stedelijk gebied nog steeds aantrekkelijke woonmilieus. Het is eenvoudiger geworden je er te verplaatsen te voet of met de fiets. Buurten zijn groener geworden door divers groen en bomen toe te voegen en het parkeren meer op afstand te faciliteren (in zogenaamde 'buurthubs') en minder in de openbare ruimte. Het gebied kenmerkt zich tevens door forse bomenlanen, die onderdeel uitmaken van de groenstructuur van Zwolle. Dat behouden en versterken we. Het woningaanbod is aangepast aan de diverse bevolkingssamenstelling, gericht op menging, diversiteit en een juiste balans in doelgroepen, woningtypen, woon/ werkcombinaties en prijsklasse.

Waar gaan we voor in dit gebied?

- Toevoegen van stedelijke woonkwaliteit en een diversiteit aan stedelijke woon- en werkmilieus;
- Selectief verdichten in leegstaande gebouwen of op vrijkomende terreinen om te voldoen aan de woningbehoefte van bestaande en nieuwe bewoners;
- Behoud en versterken van de sociale cohesie binnen een diverse bevolkingssamenstelling, door ontmoeting in de buitenruimte te stimuleren en de verblijfskwaliteit te verhogen, een gevarieerd woningaanbod te waarborgen en activiteiten gericht op meer beleving, sociale veiligheid, ontmoeting en verbinding te faciliteren;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid en het stimuleren en bevorderen van lopen en fietsen, door verkeersbarrières te verzachten en de toegankelijkheid voor mensen met een beperking te verbeteren;
- Intensiever fietsgebruik faciliteren met meer fietspaden en voldoende veilige stallingen met oplaadmogelijkheden voor de e-bike;
- Behoud en ontwikkeling van waardevolle groene plekken voor ontmoeting, bewegen en rust. Dit betekent straten vergroenen, het toevoegen van toekomstbomen (bomen die we omstandigheden boven- en ondergronds meegeven zodat ze een mensenleven lang kunnen groeien) en plantsoenen voor iedereen dichtbij.

6.4 Levendige gebieden (winkelcentra, ontmoetingplekken, en evenementenlocaties)

6.4.1 Inleiding

De levendige gebieden dragen ook bij aan de stedelijke sfeer van de stad, maar liggen buiten het dynamische centrum. Tot de levendige gebieden behoren de Zwolse (wijk)winkelcentra, ontmoetingsplekken, sportcomplexen en de evenementenlocaties.

6.4.2 Winkelcentra

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Winkelcentrum

In deze gebieden komen meerdere publiek aantrekkende functies samen. Door de mix aan voorzieningen zijn deze gebieden van belang om beleving en ontmoeting voor bewoners, bezoekers en werknemers te faciliteren. De ruimtelijke kwaliteit is hier hoog. Deels gaat het hierbij om levendige gebieden waarbij het accent ligt op het op peil houden van de bestaande dynamiek.

Waar gaan we voor in dit gebied?:

- Verbeteren van de bereikbaarheid met bijzondere aandacht voor openbaarvervoer en meer prioriteit voor fietsers en voetgangers;

- Versterken van de (groene) buitenruimte als aantrekkelijke verblijfsplaats en plek om elkaar te ontmoeten.



6.4.3 Sportcomplexen

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Stedelijk groen_sportveld

De sportinfrastructuur in Zwolle is redelijk op orde. De sportdeelname in Zwolle is hoog. Het percentage inwoners dat lid is van een sportvereniging, is in Zwolle aanmerkelijk hoger dan in gemeenten met een vergelijkbare omvang. Ook de totale sportdeelname (het percentage inwoners dat regelmatig sport al dan niet in verenigingsverband) is in Zwolle hoger. Een gezonde bevolking van Zwolle is gebaat bij passende sportcomplexen.

Het aanbod van accommodaties (zowel binnen als buiten) sluit aan bij de vraag, maar staat onder druk. De groei van Zwolle draagt bij aan het draagvlak van sportaccommodaties. Voor de binnensport geldt dat het aanbod van sporthallen en sportzalen kwalitatief op orde is maar kwantitatief onder druk staat. De spreiding is beter dan een aantal jaren geleden, en verbetert nog verder met de komst van de nieuwe WRZV-hallen en de komst van de particuliere ontwikkeling Sport XL, cq Victorium. Het aanbod van de buitensport staat onder druk. De stad is groeiende, maar het aantal beschikbare sportvelden (met name voetbalvelden) is niet verder toegenomen. Met de groei van de stad zullen de sportvoorzieningen mee moeten groeien.

6.4.4 Evenementenlocaties

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Evenementenlocatie Gebiedsprofiel Ontmoetingsplek

Evenementen zijn belangrijk voor Zwolle. Ze zorgen voor levendigheid en sfeer in de stad, versterken de sociale binding en ze voorzien in een omvangrijke behoefte aan ontspanning en vermaak. Evenementen en festivals maken inwoners trots op de stad. Door deze factoren dragen evenementen bij aan de leefbaarheid en maken ze Zwolle een fijne stad om in te wonen. Verder hebben evenementen natuurlijk ook een belangrijke economische betekenis voor Zwolle: een bruisende stad heeft een belangrijk effect op het (positieve) imago en de aantrekkingskracht van onze stad voor bedrijven om zich te vestigen. Evenementen horen daarom bij Zwolle.



Zwolle zoekt naar een goed evenwicht tussen rust en reuring als het gaat om evenementen. Op dit moment biedt Zwolle veel ruimte om evenementen en festivals te organiseren. Zo is de evenementenkalender jaarlijks goed gevuld met een diversiteit aan evenementen. Dit neemt niet weg dat Zwolle zich wil versterken als evenementenstad en streeft naar één of meer evenementen met een bovenregionale of landelijke uitstraling en aantrekkingskracht. De komende jaren willen we hierin stappen zetten en willen we ook inzetten op festivals en evenementen die de jonge doelgroep aanspreken. Voor het houden van grootschalige evenementen zijn de volgende locaties aangewezen: Grote Markt, Grote Kerkplein, Melkmarkt, Rodetorenplein, manifestatieterrein Park de Wezenlanden, het gebied begrensd door de Grote Voort en de A28 (voormalig ROVA-terrein), het terrein begrensd door de Berkummerbroekweg en de spoorlijn Zwolle- Meppel (locatie Hessenpoort), de locatie op of nabij de Wijthmenerplas en een aantal locaties in de Spoorzone. Voor het houden van loopevenementen, wielervedstrijden of andere sportwedstrijden en/of optochten zijn, naast de al genoemde locaties tevens alle straten, pleinen, parken en singels buiten de binnenstad aangewezen. Voor het overige geldt:

- Sportpark de Marslanden is aangewezen als evenementenlocatie in het kader van de Bruisweken;
- Het 'Ter Pelkwijkpark' is aangewezen als locatie voor culturele evenementen;
- Voor de locatie park de Wezenlanden geldt dat hier geen evenementen zijn toegestaan die specifiek en qua programmering in hoofdzaak gericht zijn op het ten gehore brengen van Electronic Dance Music;
- Voor de locatie park de Wezenlanden geldt voor het houden van grootschalige evenementen een minimale tussenperiode van twee weken;
- Bij de Agnietenplas en de Milligerplas zijn slechts overige evenementen toegestaan indien deze niet strijdig zijn met de in het gebied voorkomende natuurwaarden;
- Bij Harculo komt in de gebiedsontwikkeling ook ruimte voor cultuur en kleinschalige evenementen;
- In de ontwikkeling van het Noorderkwartier wordt voorzien dat een amfitheater wordt gerealiseerd waar ruimte kan komen voor cultuur en kleinschalige evenementen

Voor het houden van overige evenementen zijn, naast de genoemde locaties, alle pleinen, straten, parken en singels binnen de buitenste stadsgrachten van de binnenstad, en de stadsgrachten aangewezen. Buiten de binnenstad zijn voor overige evenementen aangewezen alle straten, pleinen, parken en singels en de omgeving.



Zwolse ontmoetingsplekken

6.5 Sub-urbaan gebied / groenstedelijk

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Suburbaan gebied bestaand Gebiedsprofiel Suburbaan gebied in ontwikkeling

Sub-urbane en groenstedelijke kennen vooral een woonfunctie, met voornamelijk grondgebonden woningen. In Zwolle spreken we dan over de woonwijken Zwolle-Zuid, Stadshagen, Westenholte, Holtenbroek, Aa-landen en Berkum. De verschillende wijken onderscheiden zich in de stedenbouwkundige opzet, omdat ze in verschillende periodes zijn gerealiseerd met de ontwerpprincipes die toen golden. Er zijn voorzieningen aanwezig (winkels, scholen, sociaal culturele voorzieningen). Er is ruimte voor groen en water. Naast de woonfunctie komen in een sub-urbaan gebied ook kleinschalige kantoren en 'schone bedrijvigheid' voor. Werken vanuit woningen neemt toe en is wenselijk, mits dat niet tot (milieu)overlast leidt. Het woongenot heeft het primaat. De directe nabijheid van groene buitengebieden is één van de grote kwaliteiten van deze gebieden. In de toekomst onderscheiden de sub-urbane gebieden zich nog steeds als ruim opgezette woonbuurten, met een groen, duurzaam en veilig woonkarakter.

Waar gaan we voor in deze gebieden?:

- Bijzondere aandacht voor behoud van ontmoetingsplekken als 'kloppende harten' van de buurten, waarbij onderwijslocaties in combinatie met andere functies als fundament kunnen dienen voor ontmoeting in de buurt;
- Toevoeging van aanvullend (sub)urbane woonmilieus in aansluiting op de behoefte en in aanvulling op de bestaande (sub)urbane woonmilieus. Het toevoegen van woningen dient als hefboom voor het versterken van de fysieke leefomgeving en de leefbaarheid in wijken en buurten (zie ook het onderdeel wijkversterking, hoofdstuk 5.4.2);
- Ruimte creëren voor plekken waar ondernemers onder één dak kunnen werken. Dit stimuleert ontmoeting, creatie en innovatie;
- (recreatieve) Verbindingen naar het fraaie Zwolse buitengebied in stand houden en waar mogelijk versterken. Bijvoorbeeld door het ontwikkelen van een recreatieve verbinding tussen de Stadshagen en de IJssel. Voor Berkum is het van belang sociaal veilige fietsverbindingen met Zwolle te behouden;
- Rondom Berkum is het wenselijk een gebied aan te wijzen dat kan dienen als noodventiel, wanneer sprake is van wateroverlast;
- Het winkelcentrum in Aa-landen verdient op termijn een opwaardering in functie en uitstraling. Hiervoor wordt gewerkt aan een gebiedsproces. In Berkum start naar verwachting op korte termijn de vergroting van de supermarkt. Ook het plein zal worden aangepakt;
- Voorkom nieuwe doorgaande autoroutes door woongebieden, die de leefbaarheid en woongenot aantasten. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is in deze gebieden een opgave;
- Behoud en verbeter de bestaande groenstructuren in en tussen wijken en buurten (zoals de groene vinger langs de Middelweg, de groene vinger tussen Aa-landen en Brinkhoek, de Oude Weteringzone in Stadshagen en de groene buffer (Vegtlusterbos) tussen Berkum en de stad Zwolle). Met de komst van nieuwe woningen neemt de druk op groen toe en zoeken we naar beter ontsluiten en toegankelijk maken van het groen vanuit de wijken;
- Benut en creëer kansen om de kwaliteit en kwantiteit van groene ruimten te versterken;
- Pas natuurinclusieve maatregelen toe bij de ontwikkeling van (nieuwe) woningen en gebouwen;
- Vergroten van het wooncomfort door het nemen van energetische maatregelen. Dit geldt met name voor de wat oudere woonwijken, zoals Holtenbroek;
- Holtenbroek ontwikkelen we verder als woonwerk-leer-en-recreëer-gebied;

- De ontwikkeling van de Zwartewaterzone geeft de entrees (weg en water) van dit stadsdeel, een nieuw gezicht;
- Zwolle-Zuid is een jaren 80 wijk die aan de vooravond staat van natuurlijke wijkvernieuwing, met name op het gebied van energietransitie en leefbaarheid. We zorgen voor een goede ontsluiting van de woongebieden.

6.6 Dorpen in het buitengebied van Zwolle

6.6.1 Inleiding

Binnen de gemeente Zwolle liggen twee kleine kernen namelijk Windesheim (406 inwoners in 2023) en Wijthmen (604 inwoners in 2023). Bij het gebiedsprofiel gemengd landelijk gebied gaan we nader in op de verschillende buurtschappen in het Zwolse buitengebied.

Voor de dorpen Windesheim en Wijthmen geldt dat we inzetten op behoud en versterken van de toekomstbestendigheid ervan. Enerzijds betekent dat behoud van het bestaande voorzieningenniveau, het dorpse karakter en het toevoegen van woningen passend bij de schaal, maat en autonome groei van de kernen. Anderzijds zijn de kernen aangewezen op de voorzieningen bij de nabijgelegen stad Zwolle. Daarom zijn goede verbindingen tussen het bestaand stedelijke gebied en de kernen, zowel per fiets, openbaarvervoer en auto van belang.

We zetten in op het behoud van het dorpse karakter. Dat wil niet zeggen dat dat er de komende jaren geen ontwikkelingen zijn. Het buitengebied wordt steeds multifunctioneler de diversiteit aan functies neemt toe. Samen met de inwoners van het gebied zoeken we naar een goede balans tussen behoud van ruimtelijke kwaliteit en het ruimte bieden voor ontwikkelingen. Voor beide dorpen heeft de samenwerking tussen inwoners (via de plaatselijk belang Windesheim en Wijthmen) en de gemeente geleid tot een dorpsplan of een actualisatie ervan.

- a. Windesheim: (Document Zwolle - 3. Boekwerk Dorpsplan Windesheim - iBabs Publieksporaal);
- b. Wijthmen: (Document Zwolle - 1. Actualisatie dorpsplan: 'Op weg naar een vitaal Wijthmen'; - iBabs Publieksporaal)

Mede op basis van de dorpsplan gelden specifiek per kern de volgende principes/ opgaven. Zie de paragrafen 6.6.2 en 6.6.3.

6.6.2 Windesheim

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Dorp Windesheim Gebiedsprofiel Dorp Windesheim Suburbaan gebied toekomstig

Overeenkomstig het opgestelde dorpsplan is kleinschalige woningbouw wenselijk ten behoeve van kleine, autonome groei van Windesheim. Een goede mix tussen jong-oud, goedkoop-hoger segment is belangrijk. Dit voor mensen uit Windesheim maar ook van daarbuiten. Nader onderzoek is nodig om dit in te vullen. Verder geldt het volgende:

- Minimaal behoud van het huidige aanbod aan sociale huurwoningen;
- Door toenemende drukte op de N337 staat de verkeersveiligheid bij aansluitingen naar Windesheim en Harculo onder druk. Ook de steeds groter wordende landbouwvoertuigen die door de kern Windesheim rijden zorgen voor verkeersonveilige situaties. We gaan op zoek naar maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren;
- Een afnemend openbaar vervoer aanbod maakt de Windesheim minder bereikbaar, zowel voor bewoners als voor recreatieve bezoekers, zoals wandelaars. Om de bereikbaarheid op niveau te houden gaan we op zoek naar alternatieve vormen van openbaar vervoer;
- De kern Windesheim heeft een recreatieve aantrekkingskracht. Onder andere vanwege de aanwezigheid van bijzondere monumentale bebouwing. Bij die aantrekkingskracht hoort ook een passend recreatief aanbod. Bijvoorbeeld in de vorm van horeca. Behoud en versterken van recreatieve routes van en naar Windesheim hoort hier ook bij.



6.6.3 Wijthmen

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Dorp Wijthmen Gebiedsprofiel Dorp Wijthmen Suburbaan gebied toekomstig

Overeenkomstig het opgestelde dorpsplan gaan we in Wijthmen voor:

- Behoud van het groene agrarisch/recreatieve gebied (niet stedelijk bebouwd gebied) rondom de kern Wijthmen;
- Zorgdragen voor goede fietsverbindingen met de stad Zwolle. Dat kan door aan te sluiten op de fietssnelweg Zwolle-Raalte. Gebruik de N35 als ankerpunt;
- Het toekomstbestendig maken van het huidige maatschappelijke voorzieningenniveau met het Kulturhus als centrale plek voor ontmoeting, het kindcentrum (basisonderwijs met kinderopvang), het zorgconcept voor ouderen en de sportvoorzieningen;
- Infrastructurele maatregelen: verlegging van de Kroesenallee en herinrichting van de voormalige N35 (Heinoseweg) en de Kroesenallee naar een aantrekkelijke dorpsstraat;
- Een duurzaam Wijthmen: een werkgroep van inwoners heeft een plan voor een duurzaam Wijthmen gemaakt en maakt integraal onderdeel uit van de actualisatie.
- Een passend woonaanbod. Dat betekent het toevoegen van tenminste nog 100 tot 150 woningen met behoud van de landschappelijke en stedenbouwkundige kwaliteiten van Wijthmen. We noemen dat 'dorps'-ontwikkelen, waarbij we inzetten op een goede balans tussen het toevoegen van goedkope, middel dure en dure woningen voor de verschillende doelgroepen (met name ouderen en starters). Het toevoegen van woningen sluit aan bij de Wijthmense woonbehoefte, maar ook de Zwolse woonopgave op gemeenteniveau.

6.7 Werkgebieden en -locaties

6.7.1 Inleiding

Werklocaties, en in het bijzonder bedrijventerreinen, zijn belangrijke locaties voor de Zwolse economie. Zowel voor Zwollenaren als voor mensen uit de (wijde) regio biedt de stad werkplekken. Direct en indirect dragen de terreinen hiermee bij aan brede welvaart in Zwolle en de regio. Werkplekken zorgen voor inkomens en sociale inclusie, wat doorwerkt in de woonwijken. Daarnaast leveren werklocaties een bijdrage op thema's als duurzame energieopwekking en de transitie naar een circulaire economie. Ook komt inzet op verduurzaming, ecologie en biodiversiteit op de werklocaties de stad en omgeving ten goede.

De diversiteit van de terreinen zorgt ervoor dat een veelzijdigheid aan bedrijven zich kan vestigen, ontwikkelen en versterken in Zwolle. Om de economie de ruimte te geven om zich te ontwikkelen is er behoefte aan een divers palet aan werklocaties, waarbij elke locatie een krachtig en herkenbaar profiel heeft. Er wordt voor de profielen van de terreinen niet alleen meer gekeken naar de economische waarde, maar

ook naar de aansluiting op thema's als sociale ontwikkeling (bijvoorbeeld arbeidsmarkt, inclusiviteit), omgeving (duurzame energie, ruimtelijke kwaliteit en klimaatadaptatie), duurzame mobiliteit en veiligheid.

Voor bedrijven(terreinen) in Zwolle wordt de kernopgave richting 2040 om de schaarsten zo goed mogelijk in te zetten. Schaarste in ruimte, maar ook in (ruimte voor) energie, mobiliteit, water(berging) en talent. Een groeiende stad, transitie richting circulair en een sterke regionale functie zorgen voor extra ruimtebehoefte voor bedrijven(terreinen). Dit vraagt om het maken van keuzes en slim ruimtegebruik op bestaande én (mogelijk) nieuwe terreinen. Er wordt daarom ingezet op het beter benutten van bedrijventerreinen, met gerichte inzet op specifieke doelgroepen en in samenhang met de omgeving.

Structurele veranderingen in de economie, maatschappij en technologie hebben invloed op de rol van werklocaties in Zwolle en de regio. Werklocaties zijn het kloppend hart van de economie voor Zwolle, maar ook voor die van de bredere regio. De activiteiten op werklocaties zorgen niet alleen voor werkgelegenheid en toegevoegde waarde, maar zijn ook de innovatiemotor voor Zwolle en de regio. De stad Zwolle en haar werklocaties zijn daarmee het vliegwiel voor de nieuwe economie in de bredere regio. Werklocaties – en met name bedrijventerreinen – vormen het brandpunt van transities richting circulaire economie, toekomstbestendig ruimtegebruik en een duurzame energievoorziening.

Verschillende type werklocaties dragen op hun eigen manier bij aan deze transities: Op grootschalige industriële terreinen krijgen circulaire bedrijven de kans om zich te ontwikkelen in de nabijheid van een haven, met voldoende fysieke ruimte én milieuruimte; In hoogwaardige innovatie-omgevingen wordt de techniek van morgen ontwikkeld, getest en toegepast; Gemengde woon-werklocaties zorgen voor een nieuwe manier waarop wonen en economie samengaan en ontwikkelen zich tot levendige stadswijken waar kruisbestuiving en slim ruimtegebruik hand in hand gaan; Tegelijkertijd bieden gemengde terreinen plaats aan de verzorgende bedrijven, waarmee zij ervoor zorgen dat de vitale functies van de stad blijven draaien. De variëteit aan terreinen zorgt ervoor dat verschillende transities kunnen plaatsvinden in de stad, elk op hun eigen tempo en passend bij de bedrijven en de omgeving. Werklocaties bieden daarnaast ruimte aan innovatie. Ook hier geldt dat technologie en talent baat hebben bij meerdere type terreinen in de stad, waarbij het accent ligt op de ontwikkeling van verschillende aspecten van innovatie. Nabijheid van andere bedrijven, voorzieningen, vervoer, onderwijs- en onderzoeksinstellingen en talent zorgt ervoor dat er een ecosysteem kan opbloeien. Hierbij is het niet alleen belangrijk dat er binnen het terrein een netwerk ontstaat, maar ook over de stad als geheel. Fysieke verbinding tussen de gebieden, in de vorm van infrastructuur, gedeelde werkplekken en creatieve hotspots, draagt bij aan het leggen van verbindingen tussen partijen uit de verschillende locaties in de stad. Zo kan productontwikkeling uit het Innovatiedistrict Spoorzone Zwolle worden toegepast bij een industrieel bedrijf in Voorst, of kan een start-up uit de Makersfabriek (Makersfabriek OVB) doorgroeien op Marslanden. Elk terrein heeft daarmee zijn eigen functie in het samenhangende geheel van werklocaties in het Zwolse innovatie-ecosysteem. Bij de ontwikkeling van een werklocatie is het belangrijk om niet alleen oog te hebben voor de functionaliteit van het terrein zelf, maar ook naar de samenhang met de rest van de stad. Werklocaties kunnen zo een sleutelrol spelen bij de opgaves, transities en ruimteclaims van elders in de stad

Zwolle heeft de ambitie om de komende jaren te groeien als stad. De groei van de stad zorgt ervoor dat er voor de functie wonen, maar ook voor veel andere functies meer ruimte wordt gevraagd. Ook voor werken zal er in de komende jaren meer ruimte nodig zijn. Voor een krachtige economie zullen er keuzes gemaakt moeten worden waar wel en waar niet op wordt ingezet. De schaarse bedrijfsruimte die er is in de stad zal efficiënt moeten worden ingezet om de economie zo goed mogelijk te kunnen laten ontwikkelen en waar mogelijk om tegelijkertijd andere functies en transities ruimte te bieden. Werklocaties zullen daarom in het teken staan van het ondersteunen van transities. Bedrijven die zich inzetten op circulaire economie, duurzame energie en efficiënt ruimtegebruik krijgen de ruimte om zich te ontwikkelen. Zij dragen bij aan de economie van morgen en helpen anderen om ook stappen te kunnen zetten. Ook bedrijven in de speerpuntsectoren slimme (maak)industrie, ICT en e-commerce, creatieve industrie en health dragen bij aan een sterke economie. Door te focussen op bedrijven in deze sectoren kan de innovatiekracht van Zwolle versterkt worden. Het opstellen van een profiel per terrein geeft richting aan keuzes die gemaakt moeten worden tussen ruimteclaims. Een profiel zorgt ervoor dat er een coherent geheel van bedrijven kan ontstaan op een terrein die elkaar en de omgeving versterken. De mate van functiemenging, interactiemilieus, circulariteit, energietransitie, ruimtelijke kwaliteit en mobiliteit vloeit hieruit voort. Met verschillende profielen verspreid over de terreinen in de stad kan het brede palet aan werklocaties worden afgedekt.

6.7.2 Marslanden

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Werklocatie Marslanden

In de toekomst willen we geen nieuwe mogelijkheden voor detailhandel creëren of verdere uitbreiding toestaan. Hiervoor is Voorsterpoort de aangewezen locatie. Ook voor leisure zien we geen ruimte op Marslanden.

De komende jaren wordt op Marslanden ingezet op een integrale aanpak voor beter benutten. Marslanden is het belangrijkste bedrijventerrein voor MKB-bedrijven in de stad. Met de groei van Zwolle zal ook de behoefte aan (verzorgende) bedrijvigheid toenemen. Efficiënt ruimtegebruik is daarom de komende jaren een belangrijk thema op Marslanden. Door in te zetten op intensivering en verdichting, bijvoorbeeld door meerlaags bouwen, kunnen meer bedrijven terecht op korte afstand van de stad. Door actieve herontwikkeling ontstaat schuifruimte waarmee de intensivering van de grond komen en blijft er dynamiek op het terrein voor nieuwe en groeiende bedrijven. Belangrijk onderdeel hierin is de verduurzaming (vergroening, circulariteit en energietransitie) en de wateropgave.

Profiel:

Marslanden is in de toekomst een divers, intensief, groen en circulair MKB-terrein. De nadruk ligt op kleinschalige(re) bedrijvigheid met een verzorgend karakter. Met de ontwikkeling van Marslanden-Zuid is de benodigde doorgroeiruimte geboden aan het lokale MKB. Door strenge vestigingseisen op het gebied van circulariteit, energiegebruik en efficiënt ruimtegebruik hebben de koplopers op het gebied van slimme maakindustrie hun stempel kunnen drukken op de Zwolse economie. Bovendien zorgt de opgewekte energie op de bedrijfsdaken ervoor dat het naastgelegen Zwolle-Zuid van stroom kan worden voorzien. Essentiële bedrijfsfuncties zijn op de eerste verdieping verplaatst zodat hoogwater hier geen risico vormt. Dit is ook toegepast bij de nieuwere panden op het bestaande gedeelte, waar veel panden inmiddels bestaan uit meerdere verdiepingen. Parkeren gebeurt gestapeld, boven of onder het pand. Veel van de werkenden op dit terrein zijn afkomstig uit Zwolle of de regio. De bus-, fiets- en wandelconnecties met de directe omgeving zijn goed, met onder andere een hoogwaardige fietsverbinding tussen Ittersum en de Marsweteringlanden ten oosten van het terrein. De aanleg van een transferium (P+R) aan de rand van Marslanden heeft ervoor gezorgd dat de druk op de mobiliteit in Marslanden is afgenomen. Inpassing van blauwgroen geeft het terrein een natuurlijk karakter en verlaagt hittestress op hete dagen. Deze noord-zuid-structuur wordt volop benut voor het langzaam verkeer op het terrein en om een groen ommetje op het terrein mogelijk te maken. De structuur is in nauwe samenwerking tussen ondernemers en de gemeente ontwikkeld en zorgt ervoor dat het hele terrein de waterberging en -afvoer goed op orde is.

6.7.3 Hessenpoort

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Werklocatie Hessenpoort

Hessenpoort is een grootschalig, bovenregionaal bedrijventerrein, direct gelegen aan de A28. Het is dé locatie voor grootschalige bedrijvigheid, geschikt voor bedrijven in de hogere milieucategorieën. Dit bedrijventerrein wordt getransformeerd naar een werklandschap van de toekomst, waarbij inzet op verduurzaming belangrijk is. Dit werkt door op drie aspecten: duurzame economie, duurzame inrichting en collectieve verduurzaming. Het is belangrijk om ook in de verdere toekomst (na 2030) voldoende schuif- en groeiruin te hebben in Zwolle. Er wordt daarom gewerkt aan een verkenning voor Hessenpoort IV als mogelijke uitbreiding van het huidige terrein. Op korte termijn zijn er nog kleinschalige kavels uitgifbaar op met name Hessenpoort III, maar op langere termijn niet meer.

Profiel:

Hessenpoort is dan een duurzaam en ruim opgezet bedrijventerrein. De nadruk ligt qua bedrijvigheid op grootschalige logistiek en industrie. Bedrijven richten zich de productie van bouwmaterialen, slimme maakindustrie, productie van energieinfrastructuur, duurzame logistiek en het upcyclen van grote materiaalstromen. Het terrein biedt doorgroeiruimte voor bedrijven van andere terreinen in Zwolle en de mogelijkheid voor nieuwe innovatieve spelers om zich in Zwolle te kunnen vestigen. De uitgifte van Hessenpoort IV heeft voor de benodigde schakel gezorgd in het creëren van schuifruimte. Bedrijven die willen groeien of niet meer passend zijn op de huidige terreinen in Zwolle hebben hier de ruimte om zich nog verder te kunnen ontwikkelen. De aanleg van de railterminal op Hessenpoort heeft gezorgd voor een sterke verduurzaming en diversificatie van logistieke stromen. Nieuwe bedrijven zijn sterk verbonden met de terminal doordat vestiging van logistiek op Hessenpoort IV alleen maar mogelijk was als een aanzienlijk deel van de stromen per spoor vervoerd werd. Door een combinatie van energie-opwek op het terrein zelf en in de directe omgeving ontwikkelt Hessenpoort zich als een energieknoppunt. Dit betekent onder andere nieuwe onderstations, een aantakking op de waterstofbackbone en een uitbreiding van de opwekcapaciteit door windturbines en zon op daken. Door dit slim te koppelen aan bestaande en nieuwe bedrijven met een gezamenlijk energiegrid heeft Hessenpoort zich weten te ontwikkelen tot een

voorbeeldterrein in (Oost-)Nederland. Op het terrein gaat economie hand in hand met waterberging, energie, duurzaamheid en groen door strenge uitgiftecriteria. Meerlaags bouwen en het mengen van deze functies zorgt ervoor dat de gevraagde bedrijventerreingrond toch kon worden ontwikkeld. Bovendien sluit het terrein zo mooi aan bij de ecologische structuur.

6.7.4 Voorst en Voorsterpoort

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Werklocatie Voorst Gebiedsprofiel Werklocatie Voorsterpoort

De (bestaande) duurzame proces- en maakindustrie vormt de centrale spil op Voorst. Van belang is deze industrie en aanverwante distributiebedrijven op Voorst optimaal te faciliteren in hun streven om duurzamer te functioneren op een toekomstbestendig bedrijventerrein. Het versterken van de havenfunctie biedt kansen om het terrein duurzaam en circulair te ontwikkelen. Als kansen zich voordoen wordt ingezet op het vergroten van kade- en watergebonden activiteiten. Tegelijkertijd wordt er met de aanpak van netcongestie en opgaven ten aanzien van de energietransitie gericht op de huidige bedrijvigheid. Het opstellen van een gezamenlijke energiestrategie voor zowel de korte als lange termijn geeft vorm aan verdere verduurzaming en versterkt de toekomstbestendigheid van individuele bedrijven en het terrein in de breedte.

Passend bij de proces- en maakindustrie behoudt en versterkt het terrein het grootschalige profiel. Het terrein heeft veel bedrijven die veel milieuruimte nodig hebben en deze ruimte ook voor de toekomst nodig blijven houden (bijvoorbeeld t.a.v. geluid). Er wordt daarom ingezet op het behoud van grote kavels en het waar mogelijk samenvoegen van kleinere kavels zodat grote kavels ontstaan, met name in het kerngebied van Voorst. Grotere kavels bieden de optie voor bedrijven uit Voorst of elders uit Zwolle om door te groeien in de stad. Veranderingen als deze worden aangegrepen om in te zetten op herontwikkeling en vergroening. Door slim aan te sluiten bij veranderingen op het terrein (bijvoorbeeld bij nieuwe vestigers of uitbreiding van een bedrijf naar de naastgelegen kavel) ontstaat momentum om het terrein in gezamenlijkheid met ondernemers aan te pakken.

Kleinschaligere bedrijven en bedrijven met een lagere milieucategorie zorgen voor een overgangszone aan de randen van het bedrijventerrein. Dit zijn de gebieden waar hoge milieucategorieën niet zijn toegestaan. Wel bieden deze zones kansen voor MKB- bedrijven die in de keten van de grote bedrijven zitten. Zij kunnen profiteren van de nabijheid van elkaar, waarmee ze korte ketens creëren en versterken. In deze overgangszones is efficiënt en meervoudig ruimtegebruik belangrijk en zijn aanvullende functies mogelijk. Door actieve sturing op samenhang en positieve interactie tussen functies, bijvoorbeeld bij herontwikkeling, ontstaat een coherent geheel. De verbinding met omliggende gebieden zoals woonwijken, maar ook richting de rest van de stad en daarbuiten, is hierbij erg belangrijk. Het terrein ligt midden in het stedelijk weefsel. Aandacht voor fietsroutes en OV-verbindingen zorgen ervoor dat het gebied ook aansluit bij de wijken er omheen. Hierdoor ontstaat er een natuurlijke overgang van het extensieve en grootschalige kerngebied aan het water naar de intensief bebouwde woonwijken rondom Voorst en Voorsterpoort. Tegelijkertijd is de verkeersafwikkeling van en naar de A28 belangrijk om het terrein en het omliggende gebied ook in de toekomst goed bereikbaar te houden.

Profiel:

Voorst / Voorsterpoort is in 2040 een duurzaam en efficiënt bedrijventerrein gericht op functionele proces- en maakindustrie. Het terrein, met de haven als belangrijk onderdeel, vormt een belangrijke schakel in de circulaire transitie van bedrijven op het terrein zelf en daarbuiten. Het terrein heeft niet alleen een lokale functie voor Zwolle, maar ook voor de ruimere regio. Met name Voorst is een onderscheidende functionele vestigingsplaats voor de maakindustrie en logistiek in de hogere milieucategorieën. De mix van hoge milieucategorieën en een ligging midden in het stedelijk weefsel zorgt voor een unieke koppeling tussen zware bedrijvigheid, hoogwaardige bereikbaarheid (over weg en water) en veel arbeidspotentieel in de directe omgeving. Op het terrein is daarom alleen nog ruimte voor intensieve bedrijfsactiviteiten. (Delen van) bedrijven die zich puur richten op extensieve opslag zijn niet meer op het terrein te vinden. Ook (Perifere) detailhandel, leisure en bedrijfsverzamel panden zijn hier niet meer te vinden. Door flink in te zetten op de energietransitie op het terrein hebben veel bedrijven een verduurzamingsslag kunnen maken. Gedeelde faciliteiten, waaronder een trucklaadpunt, zorgen ervoor dat ook kleinere bedrijven mee kunnen in de verduurzaming. De overgangszones aan de randen van het terrein (o.a. Voorsterpoort) zorgen voor een natuurlijke overgang van woonwijken naar zware industrie en zorgen ervoor dat bedrijven op het terrein zelf kunnen doorgroeien. Deze randen kennen met hoogwaardige kantoren, meerlaagse bedrijfspanden voor productiebedrijven en kleinschaligere bedrijvigheid een andere uitstraling en meer reuring.

6.7.5 De OVB (Oosterenk, Vrolijkheid en Berkum)

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Werklocatie OVB Makersfabriek OVB

De OVB richt zich op de centrale thema's gezondheid, onderwijs, sport en leisure. Op De Vrolijkheid kenmerkt zich dit door een combinatie van bedrijven en (onderwijs-)instellingen die zich op deze thema's richten. Met extra open verbindingen tussen de woonwijken ten westen van het terrein, de Makersfabriek en het oostelijk deel van de Vrolijkheid ontstaat een aaneengesloten gebied. Op het terrein staat innovatie centraal. Door een verscheidenheid aan (kleinere) bedrijven met gedeelde faciliteiten ontstaat een innovatieve en creatieve broedplaats. Talentontwikkeling met een focus op maakindustrie en techniek vindt plaats op de Makersfabriek. De nabijheid tussen onderwijsinstellingen en bedrijvigheid zorgt hier voor de benodigde synergie. Hieruit kunnen start-ups opbloeien en bedrijven doorgroeien die van belang zijn voor de toekomstige economie van Zwolle. De Vrolijkheid en Berkum bieden ruimte aan kleinschalige en middelgrote bedrijvigheid, met een focus op het lokale en regionale afzetgebied. Het gaat hierbij niet om de zware industrie (die is passender op Voorst), maar om de MKB-maakindustrie en bedrijvigheid in sport en leisure. Het gebied staat in het teken van toekomstbestendige ontwikkeling door de ruimtelijke kwaliteit en de blauwgroenstructuur op orde te krijgen. Bij de herontwikkeling op De Vrolijkheid staat efficiënt ruimtegebruik centraal. Daarnaast wordt ingezet op vergroening en het aanpakken van de wateropgave vanuit blauwgroen zodat het terrein ook op dit gebied toekomstbestendig wordt. In het westen (De Makersfabriek) is het behoud van industriële elementen van belang bij herontwikkeling. In het oostelijk deel wordt met intensivering en vergroening een impuls gegeven in de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. In het noorden van De Vrolijkheid zorgt de autoboulevard voor een eigen sfeer en extensiever gebruikte ruimte. Andere extensieve bedrijvigheid is niet meer passend op De Vrolijkheid. Bedrijventerrein Berkum behoudt zijn kleinschalige en rustige karakter. Nadruk ligt hier op kantoorgebruik.

Profiel:

OVB is in 2040 een levendig bedrijventerrein met een mix van creatieve en innovatieve bedrijven. Inzet op creatieve en innovatieve bedrijven, gedeelde faciliteiten en een sterke samenwerking met (onderwijs)instellingen heeft gezorgd dat het gebied de nummer 1 vestigingslocatie is voor jonge, moderne bedrijven in de stad en regio. Het gebied bruist en kent veel snelgroeiende bedrijven. Het gebied is sterk met elkaar, de rest van de Ceintuurbaanzone én met de woonwijken die er direct omheen liggen verbonden. Het terrein heeft hierdoor een open uitstraling en veel reuring, onder andere door de vesting van onderwijs- en kennisinstellingen. Het gebied kent een sterke identiteit gericht op gezondheid, onderwijs, sport en leisure. De bedrijven en andere functies in het gebied vormen hierdoor een logisch geheel met Oosterenk, het stadion en het Isala ziekenhuis. In het westen van het gebied is de Makersfabriek een bloeiende innovatie-omgeving waar ambachtelijke bedrijven in de (maak)industrie clusteren en zich ontplooiën. Het grootste deel van het gebied kent panden met meerdere gebruikers, verspreid over meerdere verdiepingen. Gedeelde voorzieningen zorgen voor kruisbestuiving tussen deze bedrijven. Aan de noordzijde van het terrein wordt naast autodealers, door hoogwaardige panden optimaal gebruik gemaakt van de zichtlocaties bij de stadsentree vanaf de A28.

6.8 Stedelijk groen

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Stedelijk groen

Dit zijn de (stedelijke) parken en groene verbindingzones die de diverse gebieden met elkaar verbinden en een belangrijke bijdrage leveren aan het dagelijks leven van bewoners, bezoekers en werknemers. In deze gebieden staan ontmoeting en recreatie centraal. En levert het groen een bijdrage aan behoud van de biodiversiteit en wateropvang. Het stedelijke groen is een drager van de omgevings-kwaliteit van de stad Zwolle en maakt onderdeel uit van het fysiek kapitaal dat Zwolle rijk is (natuur, landschap en groenstructuur) en het groen/blauwe netwerk voor een klimaatadaptief Zwolle.

Zwolle herbergt grote en kleine groengebieden in allerlei vormen en verschillen in gebruik. Er zijn parken, groenstructuren, bossen, bermen, plantsoenen, etc. De bewoners, maar ook bezoekers van Zwolle zien en ervaren de groenstructuur als een aangenaam en belangrijk onderdeel van de stad. Dat koesteren we en versterken we door het groen evenwichtig te laten meegroeien met de groei van de stad. Dit doen we door groen dichtbij huis te realiseren maar ook door nieuwe parken te realiseren. Specifiek gaat het om de volgende onderdelen van de Zwolse groenstructuur:

- Rondom de binnenstad vormt de groen/blauwe ring van de singel een belangrijke structuur. Dit groen heeft een recreatieve aantrekkingskracht en helpt mee de hittestress in en relatief versteend gebied tegen te gaan. Ook op het gebied van biodiversiteit is dit gebied waardevol;

- In het stedelijk gebied zijn park Wezenlanden, de stadsgracht en het Zwarte Water belangrijke groenblauwe structuren. De opgave is om deze structuren te versterken. Daarnaast liggen in het stedelijk gebied de Middelwegzone (park Hogenkamp, de algemene begraafplaats aan de Meppelestraatweg, de Rooms-Katholieke-begraafplaats), het Oude Rijkswegpark en de Nieuwe Veerallee. Ook hier is de inzet om de groenstructuur te versterken. Tot slot maakt ook het Prins Claus Park onderdeel uit van het stedelijk gebied. Behouden van de kwaliteiten van dit park staat voorop;
- Het sub urbaan gebied bevat de bredere groenstructuren. In het noordelijke deel van de stad zijn deze centraal gelegen bij de Oude weterringzone, de Middelwegzone (Eemhoeve) en het Aa-park. In Zwolle-Zuid liggen de groenstructuren aan de rand van de wijken. De groenstructuren bestaan naast parkfuncties, met name uit sportvoorzieningen, geluidsgroen/wallen en tuinen. Het realiseren van verbinding met het buitengebied bij de Tippe richting Zalkerdijk is wenselijk. Het stedelijk uitloopgebied Stadshagen-Westenholte-Voorst kan versterkt worden door een recreatieve verbinding bij de Tippe richting de Zalkerdijk;
- De Zwolse dorpen en buurtschappen worden gekenmerkt door voornamelijk verharding en bebouwing. Dorpsgroen binnen de woonkernen is beperkt, maar toch is groen uitloopgebied altijd vlakbij. Het aanwezige groen is gelegen aan de randen. Wijkthmen ligt bijvoorbeeld tegen het Kerspelbos en de Wijthemerplas en Windesheim vlak bij het gelijknamige landgoed Windesheim.
- Werklocaties: Op diverse bedrijventerreinen zijn gebieden (o.a. ontsluitingswegen) die onderdeel uitmaken van de stedelijke hoofdgroenstructuur, waar bijzondere natuurwaarden voorkomen. Denk aan de Kievitsbloem op Marslanden en de droge schrale graslanden waar het Locomotiefje voorkomt en de robuuste groene structuur op Hessenpoort.

Er liggen een aantal opgaven om de hoofdgroenstructuur op werklocaties te versterken. Bij een mogelijke uitbreiding van bedrijventerrein Hessenpoort naar het noorden is een versteviging van de bestaande ecologische verbindingszone 'Steenwetering' wenselijk. Bij herinrichting van de Marslanden zetten we in op een goede landschappelijke inpassing en aansluiting bij de bestaande stedelijke hoofdgroenstructuur, langs de Weteringen. Bij Voorst moet er aandacht zijn voor een geleidelijke overgang van het bedrijventerrein naar het buitengebied. Daarnaast hebben we aandacht voor fauna-uittreedplaatsen en de beleving van het groen langs het kanaal. Bij OVB is de natuurlijke zone van de Westerveldse Aa een belangrijke buffer.

6.9 Agrarisch landschap

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Agrarisch landschap

In het agrarische landschap ligt het accent op ontwikkeling van de duurzame en toekomstgerichte landbouw. Andere functies zijn toegestaan voor zover niet hinderlijk voor de functie landbouw. Nieuwvestiging van agrarische bedrijven en daarmee het ontstaan van nieuwe bouwpercelen, wil Zwolle voorkomen. Dit geldt voor grondgebonden bedrijven, intensieve veehouderij, glastuinbouw en overige agrarische bedrijven. Verplaatsen van bedrijven naar vrijkomende agrarische erven is mogelijk, zeker wanneer het om een bedrijf gaat dat een erf in het gemengd landelijk gebied achterlaat.

Het agrarisch landschap is overwegend open en het is van belang om deze openheid te behouden. Afhankelijk van de locatie zijn verschillende groenblauwe ontwikkelingen mogelijk om het landschap verder te versterken en herkenbaar en onderscheidend te maken. Bij de beoordeling van nieuwe ontwikkelingen is dit een belangrijk uitgangspunt. Daarmee wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van de verschillende weidevogels en houden de landbouwbedrijven ruimte om te groeien. Belangrijke weidevogelleefgebieden zijn de Polder Mastenbroek, de Tolhuislanden en de Molenpolder ten oosten van Windesheim.

Het per saldo toevoegen van nieuwe (agrarische) bebouwing verstoort de kwaliteit van het gebied. Dat is alleen mogelijk als daar een compensatie tegenover staat. Bijvoorbeeld door het slopen van overtollige en landschap ontsierende bebouwing of het aanleggen van nieuw landschap.

Wonen en werken in vrijkomende agrarische bebouwing is toegestaan indien niet belemmerend voor de landbouw en passend in het landschap. Dat geldt ook voor andere functies en voorzieningen, zolang ze het karakter niet aantasten. De voorkeur gaat uit naar hergebruik van cultuurhistorisch waardevolle gebouwen.

In de agrarische sector zien we dat steeds meer agrariërs een slag maken naar kringlooplandbouw en of het meer verduurzamen van het bedrijfsvoering proces. Het sluiten van bodem-plant-dier-mest kringlopen is van groot belang voor de verduurzaming van de landbouw. Kringloopboeren bieden oplossingen om

bodemvruchtbaarheid te verbeteren, efficiëntie te verhogen, verliezen te beperken, succesvol natuurinclusief en grondgebonden te boeren, maar vooral ook om economisch beter te presteren.

In Zwolle vinden we de transitie naar deze nieuwe manier van agrarische ondernemen wenselijk. Daar waar mogelijk faciliteren we dit. We zien ook dat daarvoor een goede afstemming nodig is met de provincie en het rijk. Vanuit beleid en regelgeving hebben deze overheden invloed op de toekomstige ontwikkeling van de agrarische sector. Daarbij gaat het om diverse milieuonderwerpen (stikstof, geur, etc), dierenwelzijn, etc.

Het gebied ten noorden van de Vecht, als onderdeel van het huidige agrarisch landschap, staat in het teken van een gebiedsproces. Er liggen hier kansen voor de grootschalige opwek van duurzame energie uit zowel wind en zon, de uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Hessenpoort voor grootschalige bedrijvigheid en een railterminal. Andere thema's die in dit gebied een rol van betekenis hebben zijn het zorgdragen voor een toekomstbestendige landbouwstructuur en de aanwezigheid van weidevogels. Samen met de gemeenten Zwartewaterland, Staphorst en Dalfsen, het waterschap WDOD, de provincie Overijssel en de buurtbelangenorganisaties is een gebiedsvisie opgesteld. Daarin zijn vier kernpunten vastgesteld als basis voor het verdere gebiedsproces. Ook zijn afspraken gemaakt tussen de partijen om grensoverschrijdend te werken aan een toekomstbestendige ontwikkeling van het gebied. De gebiedsvisie is te raadplegen via: Document Zwolle - 1. Gebiedsvisie ZSDZ - iBabs Publiekspitaal



6.10 Gemengd landelijk gebied en buurtschappen

6.10.1 Gemengd landelijk gebied

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Gemengd landelijk gebied

Het gemengd landelijk gebied heeft een rol als uitloopgebied voor de inwoners van Zwolle en als gebied waar de band tussen burger en landbouw is te versterken. Daarom biedt de gemeente in het gemengd landelijk gebied ruimte voor een mix aan functies, biologische- en stadslandbouw, verbreding van landbouwbedrijven, recreatie, hoogwaardige verblijfsaccommodaties, landschap, natuur, cultuurhistorie, wonen, klimaatadaptatie en kleinschalige niet agrarische bedrijvigheid en detailhandel passend bij het karakter van het buitengebied (kleinschalig, bijvoorbeeld in de vorm van ter plaatse geproduceerde producten en streekproducten). Ontwikkelingen zijn mogelijk als die passen bij de kenmerken, maat en schaal van het landschap. We willen verdere verrommeling van het gemengd landelijk gebied tegengaan. Uitgangspunt is daarom de ontwikkeling van bestaande erven. Extra nieuwbouw is in principe niet wenselijk, mits daar geen compensatie tegenover staat. Bijvoorbeeld in de vorm van sloop ontsierende bebouwing, herbestemming cultuurhistorisch waardevolle gebouwen of aanleg van nieuw landschap. We zien in het buitengebied op bestaande erven de aanwezigheid van landschap ontsierende gebouwen. Sloop hiervan is wenselijk en een randvoorwaarde bij erftransformatie van agrarisch naar wonen. Daarnaast moet de extra nieuwbouw als functie een meerwaarde bieden aan de toekomstbestendigheid van een gebied en de bedrijfsvoering van bestaande agrarische bedrijven niet in de weg staan.

Het gemengd landelijk gebied is als uitloopgebied aantrekkelijk om er te wandelen en te fietsen. Mede vanwege de aanwezigheid van het fraaie (natuur) landschap. Een overmatig gebruik van het gebied voor recreatieve doeleinden heeft negatieve effecten op de leefbaarheid (bijvoorbeeld als het gaat om verkeersveiligheid) in het gebied en mogelijk ook op de natuurwaarde. Het is van belang een goede balans te vinden in de mate van recreatie en de leefbaarheid en kwaliteit van het gemengd landelijk gebied.

Bijzondere aanduiding binnen het gemengd landelijk gebied is het multifunctioneel waterlandschap. Het betreft hier het gebied tussen de Vecht en de IJssel, nabij de weteringen die door het Zwolse buitengebied lopen. Om nadelige effecten te voorkomen van wateroverlast in de stad zien we kansen in het buitengebied van Zwolle om het overtollige water op een slimme manier om de stad heen te leiden. Zoals de naam als zegt dient een multifunctioneel waterlandschap meerdere doelen, niet alleen het voorkomen van wateroverlast. Het kan een meerwaarde bieden voor een betere recreatieve beleving van het gebied en het vergroten biodiversiteit en landschapskwaliteit. Zie hiervoor ook het raamwerk klimaatadaptatie.

6.10.2 Buurtschappen in het gemengd landelijk gebied

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Buurtschappen

In het buitengebied van Zwolle liggen een aantal kleine buurtschappen, namelijk Schelle, Oldeneel, Harculo, Hoog Zuthem, Herfte, Veldhoek, Zaln , Genne, Langenholte en Spoolde. Het betreft hier veelal een kleinschalige clustering van woningen in het Zwolse buitengebied. Elk buurtschap kent zijn eigen identiteit. We zetten in op behoud van het kleinschalige karakter van de Zwolse buurtschappen. Het toevoegen van mogelijk een enkele woning of andere bebouwing moet passen binnen het karakter en de kwaliteiten van een buurtschap.

Voor het buurtschap Spoolde is in samenwerking Spoolderbelangen de afgelopen jaren een gebiedsvisie gemaakt en bevat een aantal thema's, zoals groen, verkeer en veiligheid, wonen, duurzaamheid en vitale gemeenschap. De komende jaren werken we samen met het buurschap aan de uitvoering ervan. Ook is de gebiedsvisie leidraad voor het afwegen of nieuwe ruimtelijke initiatieven in het gebied wenselijk zijn.

6.10.3 Waterplassen in het Zwolse buitengebied

6.10.3.1 Inleiding

In het gemengd landelijk gebied liggen diverse waterplassen met verschillende functies en toekomstperspectieven.

6.10.3.2 Wijthmenerplas

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Wijthmenerplas

Deze plas heeft een regionale en stedelijke recreatieve functie. Hier hoort een hoog voorzieningenniveau bij, dat bij de overige recreatieplassen niet noodzakelijk is. Er is een logisch verband tussen de voorzieningen en deze hebben meerwaarde voor elkaar. De plas biedt plek voor grootschalige evenementen (zie gebiedsprofiel 6.4.4) en Leisure activiteiten. Bij evenementen en bij andere activiteiten op de plas hebben we aandacht voor een goede landschappelijk inpassing en beperken we de gevolgen voor de in het gebied aanwezige natuurwaarden. Het is van belang het natuurlijke en rustige karakter van het dagrecreatieve gebied te behouden. De druk op de Wijthmenerplas wordt groter. Dit kan in de toekomst mogelijk om aanpassing van uitgangspunten, beleid en regelgeving vragen. Hierbij betrekken we direct belanghebbenden.

6.10.3.3 Agnietenplas

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Agnietenplas

De Agnietenplas is de kleinste recreatieplas met zwemwater van Zwolle. De plas heeft een meerwaarde voor de deels aan de plas gesitueerde camping en daggasten die de rust opzoeken. De ligging direct nabij een natura2000gebied stelt beperkingen aan het gebruik voor bijvoorbeeld evenementen, die zijn hier alleen kleinschalig mogelijk. De plas heeft een lokale en kleinschalige functie, vooral voor inwoners uit Holtenbroek, Aa-landen en Dieze en wordt daarnaast gebruikt door recreanten die een rustige plas willen met weinig voorzieningen. Deze kleinschaligheid koesteren we.

6.10.3.4 Milligerplas

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Milligerplas

De setting van de Milligerplas is stedelijk met zwemwater als een lokale functie voor met name Stadshagen. Daarop is het voorzieningenniveau ook afgestemd. Aan de noordzijde is ingezet op natuurontwikkeling. Daarnaast grenst er aan de oostzijde een bosstrook waarin mogelijkheden zijn voor het realiseren van maatschappelijke/leisure functies (scouting, haventje, wellness). Er is een Rondje Milligerplas, een wandelroute die veelvuldig gebruikt wordt door bewoners uit Stadshagen. Bij de parkeerplaats en toegang van de plas is een horecavoorziening aanwezig die jaarrond open is. Er is ruimte voor kleinschalige evenementen, mits de natuurwaarden niet worden aangetast.

6.10.3.5 Bomhofsplas

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Bomhofsplas

Oorspronkelijk ontstaan door zandwinning waar ook de winning de komende jaren nog actief wordt voortgezet. Vanuit het perspectief van meervoudig ruimtegebruik is hier in 2020 een drijvend zonnepark (ruim 19 ha.) gerealiseerd. De plas biedt ook kansen om de biodiversiteit in de oeverzone verder te vergroten. Ook zijn er mogelijkheden voor het inrichten van de oevers voor extensieve recreatie (vissen en wandelen).



6.10.3.6 Sekdoornseplas

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Sekdoornplas

Oorspronkelijk ontstaan door zandwinning waar nog steeds actief wordt zand gewonnen. Vanuit het perspectief van meervoudig ruimtegebruik is hier in 2019 een drijvend zonnepark (ruim 10 ha.) gerealiseerd. De plas biedt ook kansen om de biodiversiteit in de oeverzone verder te vergroten. Ook zijn er mogelijkheden voor het inrichten van de oevers voor extensieve recreatie (vissen en wandelen).

6.10.3.7 De Markteplas

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Markteplas

De Markteplas, als zandwinplas ontstaan vanwege de aanleg van de A28, markeert de noordoostgrens van Hessenpoort en vormt samen met de zandwetering een landschappelijke overgangszone (ecologische zone) tussen het bedrijventerrein en het aanliggende agrarische landschap. Vanuit het perspectief van meervoudig ruimtegebruik biedt deze plas kans voor opwek van duurzame energie uit zon.

6.10.3.8 Wijde AA

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Wijde AA

Dit is een recreatieplas zonder voorzieningen om hier te zwemmen. De plas kan gebruikt worden als plek om te varen met een bootje (zonder verbrandingsmotor). Ook is de Wijde AA geschikt als viswater. De Wijde AA is een plas met hoge natuurwaarden en daarom opgenomen in de Zwolse Ecologische Structuur.

6.11 Natuurlandschap

Van toepassing op: Gebiedsprofiel Natuurlandschap

In dit deel van het buitengebied speelt de natuur een hoofdrol (zie ook 5.2.2). Het beschermen van natuurwaarden en bevorderen van de biodiversiteit heeft hier de grootste prioriteit. In Zwolle is dit grotendeels geconcentreerd in de uiterwaarden van de IJssel, het Zwarte Water en de Vecht. Er liggen ook belangrijke natuurgebieden in de Ruiten, in de Molenpolder en bij Soeslo en Windesheim. Landschapsbehoud is

naast natuurbehoud een belangrijke doelstelling. Bestaande natuurgebieden worden grotendeels beheerd door Staatsbosbeheer, Landschap Overijssel en Natuurmonumenten. Het huidige agrarische en recreatieve medegebruik blijft hier mogelijk. Agrarische bedrijven en recreatieve functies kunnen zich ontwikkelen, mits dit passend is binnen de natuurdoelen en de draagkracht van de kwetsbare natuur. Hierbij verwijzen we ook naar de passage bij het gebiedsprofiel gemengd landelijk gebied over het vinden van een juiste balans tussen recreatiedruk en de (natuur) waarden van een gebied. Tot slot: wat de uiterwaarden betreft mogen ruimtelijke ontwikkelingen de afvoer van water en sediment niet hinderen.

Locatie specifiek zetten we in op de realisatie van de volgende opgaven:

- Ontwikkelen van natuurwaarden en recreatieve routes. Onder andere in de uiterwaarden van de Vecht bij Berkum-bruggenhoek;
- Introduceren fietsveer over het Zwarte Water ter hoogte van de samenvloeiing met de Vecht.

7 Realisatiestrategie

7.1 Inleiding

Hoe bereiken we onze doelen en ambities, hoe volgen we dat en als we het beleid willen aanpassen, hoe gaat dat dan? Dit hoofdstuk geeft antwoord op deze vragen.

Eerst gaan we in op het realiseren van doelen en ambities. Vervolgens komt aan de orde op welke wijze we inzicht blijven houden wat het resultaat is van de visie. Dat noemen we monitoren. Tot slot beschrijven we de ontwikkeling van een volgende Omgevingsvisie. In dit deel vertellen we daar meer over.



7.2 Realiseren van doelen en ambities

7.2.1 Inleiding

Zwolle staat voor een groot aantal opgaven en uitdagingen. We willen de vele kwaliteiten van onze gemeente behouden en versterken. Onze waarden en normen over hoe we met elkaar omgaan koesteren en bewaken we. Tegelijkertijd gaan we aan de slag met veel ingrepen in de fysieke leefomgeving in onze gemeente. Ingrepen van klein tot groot, van een speeltuin tot hele grote ingrepen, zoals in de Spoorzone, bij de aanleg van twee nieuwe woonwijken en door middel van de uitbreidingsbehoefte aan bedrijventerreinen. Dit kan alleen door samen op te trekken met de Zwolse samenleving, met andere overheden, ondernemers en investeerders. In het vervolggeven we onze koers aan hoe we invulling geven aan die samenwerking, aan participatie, aan een gebiedsgerichte benadering, wat de rollen van de gemeente kunnen zijn en hoe we aankijken tegen de wijze waarop we alle ambities willen financieren. We beginnen met het aangeven in welke volgorde we de ontwikkeling van Zwolle tot stand brengen. Crux hiervan is dat we werken met een adaptieve planning.

7.2.2 Adaptieve planning

Het is van belang de in hoofdstuk 4 van deze omgevingsvisie genoemde gebiedsontwikkelingen in tijd 'weg te zetten'. Niet alles kan immers in één keer. Het is in ieder geval wel noodzakelijk tempo te houden in de urgentie woningbouwopgave. Zowel voor de korte termijn, als naar 2040. Het is daarom noodzakelijk om de hiervoor genoemde ontwikkelrichtingen van inbreiding (in de bestaande stad) en uitbreiding

(stadsranden) in een juiste fasering te plaatsen. Dit in samenhang met de opgaven die we hebben voor de StadRing, de StadsRivier en de bedrijventerreinen.

De inbreidingslocaties voor wonen (binnenstedelijke ontwikkellocaties) kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de woningopgave en bestaan vooral uit een groot aantal kleinere ontwikkelingen. Daar waar nodig en mogelijk is extra sturing op een divers woonprogramma gewenst. Daardoor kunnen deze locaties op korte en lange termijn doorgang vinden. Deze locaties vormen een continue stroom aan ontwikkelingen gedurende langere tijd. Hierbij is het doorzetten en vasthouden aan kwaliteitseisen van belang, waarbij waar mogelijk wordt bijgestuurd op de programmering van de bestaande plannen. De bestaande plannen uitvoeren en overige binnenstedelijke locaties ontwikkelen vormen de twee lange lijnen voor stadsontwikkeling en wijkversterking: van 2025 tot en met 2040 en verder.

De uitbreidingslocaties aan de stadsranden vergen een andere inzet. Door de omvang, complexiteit en meervoudige opgaven, zal zowel qua capaciteit, inzet en investeringen een grotere projectorganisatie en budget moeten worden vrijgemaakt. Hierbij is een goede ruimtelijke en programmatische afstemming met de hiervoor genoemde binnenstedelijke locaties een vereiste, omdat bestaande afspraken voortgezet moeten worden. Bij de gebiedsontwikkelingen aan de randen van de stad spelen meerdere opgaven (groen, wonen, werken, voorzieningen, water) die elkaar wederzijds beïnvloeden. Dat biedt kansen om de investeringskracht van een locatie breed in te zetten.

De uitbreidingslocaties vergen belangrijke keuzes om grondposities te verwerven, projectgelden vrij te maken en gebiedsontwikkelingsprocessen op te starten. De uitbreidingslocaties (Vechtrand, Zwolle-Zuid/zuid en mogelijk Stadsbroek) kunnen allen bijdragen aan de basiswaarden en helpen de bestaande Zwolle vooruit. Echter, deze grotere locaties kunnen niet tegelijkertijd tot ontwikkeling komen. Wel gaan we met beide locaties aan de slag om voorbereid en klaar te zijn. Zo zijn we wendbaar en adaptief zijn kunnen we adequaat handelen als de woningmarkt daarom vraagt. Het Volkshuisvestelijkprogramma is hierbij helpend in de te maken keuzes.

Bijlage Uitvoeringsagenda Toekomst Perspectief Zwolle laat een ontwikkelpad zien in welke volgorde we de gewenste ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van Zwolle voor ons zien. Opties daarin zijn de ontwikkeling van Vechtrand (Ceintuurbaanzone + Vechtpoort 1), de ontwikkeling van Zwolle-Zuid/zuid (inbreiding + uitbreiding en stationsontwikkeling) en mogelijk Stadsbroek. De keuze voor één of meerdere van deze ontwikkelingen is afhankelijk van verschillende factoren, zoals de vraag naar typen woningen, beschikbare financiële middelen en het voldoen aan specifieke gebiedsvoorwaarden. De ontwikkellocaties kennen condities die in meer of mindere mate ingrijpende maatregelen moeten ondervangen. Vechtrand vertegenwoordigt in ontwikkelpotentie een groter aandeel woningen (4000-8000 woningen) dan Zwolle-Zuid/zuid, inclusief nieuwe stationsomgeving (2250 - 3500 woningen).

Stadsbroek wordt gezien als een klimaatbestendig parklandschap met ruimte voor natuur, recreatie en woningbouw. Als onderdeel van 'de Stadsrivierland' is Stadsbroek een belangrijke blauwgroene ruimte in de stad. Het is een gebiedsontwikkeling waarmee we laten zien hoe groei in een klimaatbestendige delta mogelijk is. Stadsbroek kan op relatief korte termijn in de behoefte aan verschillende typen gezinswoningen voorzien. Om de mogelijkheden te onderzoeken is voor Stadsbroek een separaat gebiedsproces opgezet. Het doel is om een langetermijnvisie te ontwikkelen, waarbij de bouw van woningen een mogelijke uitkomst is (afronding 2025/2026).

We starten gelijktijdig met de verschillende gebiedsontwikkelingen. Enerzijds omdat daarmee een lange voorbereidingstijd is gemoeid, anderzijds omdat het belangrijk is plannen voor de toekomst te hebben en zo in te kunnen spelen op bijvoorbeeld de behoefte aan wonen en werken. Zoals al gezegd zijn we daarbij wendbaar en adaptief. Dat vraagt een zekere mate van flexibiliteit in de plantontwikkeling. Daarbij zetten we ook instrumenten in die bijdragen aan onze opgaven, zoals het vestigen van voorkeursrechten en dan wel het actief aankopen van gronden. Momenteel wordt de Nota Grondbeleid opgesteld waarin daarvoor een strategie wordt opgenomen. Uiteindelijk zullen er ook keuzes gemaakt moeten worden in welke fasering we gebiedsontwikkelingen in Zwolle vorm geven.

7.2.3 Samenwerken met een betrokken samenleving

Zwolle kent een grote rijkdom aan ondernemers en zeer betrokken organisaties partijen die zich inzetten voor de wijk, de buurt, de buurtschap, etc. Velen tonen zich actief en zijn bereid om de handen uit de mouwen te steken. De waarde van deze betrokkenheid hebben we gezien bij het maken van deze Omgevingsvisie. De inbreng, kritische blik en goede adviezen hebben een grote bijdrage geleverd aan de inhoud van deze Omgevingsvisie. De geleerde lessen nemen we mee in het vervolg. We staan open voor initiatieven vanuit de Zwolse samenleving om onze ambities te helpen waarmaken. Daarvoor willen we ook veel sterker gebiedsgericht aan het werk.

7.2.4 Samen met andere overheden en marktpartijen

We werken samen met partijen die investeren in onze gemeente, zowel andere overheden als bedrijven. We zien en ervaren dat we niet alleen staan voor de Zwolse opgaven. Daarom werken we in de regio Zwolle nauw met elkaar samen, onder andere via de Verstedelijkingstrategie (NOVEX), waarin de regio Zwolle uitvoering geeft aan dé klimaatbestendige groeiregio van Nederland.

Graag trekken we samen met deze partijen verder op en vormen we coalities, waarbij we gebruikmaken van nieuwe technologieën en de kennis in de stad en de regio. Data gedreven werken, open data, slimme netwerken en kennisdeling gaan ons helpen bij het realiseren van gezamenlijke ambities.



7.2.5 Participatie is randvoorwaarde voor ontwikkeling

Participatie is van groot belang om doelen en ambities in onze leefomgeving te bereiken. Wij vinden het belangrijk dat bij ontwikkelingen in een gebied en ook bij de ontwikkeling van beleid in- en omwonenden en belanghebbenden vroegtijdig worden betrokken. Het gemeentelijk participatiebeleid (De Zwolse participatieaanpak 'Hanza') geeft koers en handvatten om participatie vorm te geven. Invulling geven aan participatie is daarbij de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. Dat kan de gemeente zijn. Vaak is het ook een andere organisatie.

Vroegtijdige deelname betekent dat belangen, ideeën, wensen en behoeften worden verzameld, bijvoorbeeld door bijeenkomsten of gesprekken. De inzichten kunnen vervolgens in een co-creatief traject worden vertaald naar oplossingen. Het is aan de initiatiefnemer om hierin een passende vorm te bepalen. Uiteraard helpt de gemeente daarin. We hebben de nodige 'antennes' in de Zwolse wijken en het buitengebied, waardoor we initiatiefnemers op pad kunnen helpen in het leggen van contact en zorgen voor verbinding. De gemeente wijst initiatiefnemers altijd op het belang en de noodzaak van deze tijdige betrokkenheid.

De deelname van in- en omwonenden en belanghebbenden kent nog een aantal belangrijke uitgangspunten. Namelijk dat het in principe voor iedereen mogelijk moet zijn om mee te doen. We noemen dat een inclusieve benadering. Ook is het belangrijk dat een deelnemer voldoende tijd moet hebben om zijn of haar mening kenbaar te maken of inbreng te kunnen leveren.

7.2.6 Werken met Omgevingsprogramma's

Eén van de kerninstrumenten van de Omgevingswet is het omgevingsprogramma. Hiermee is het programma een van de instrumenten binnen de beleidscyclus van de Omgevingswet waarmee gemeenten, waterschappen, provincies en rijksorganisaties hun beleid kunnen vormgeven en realiseren. Een omgevingsprogramma bevat de uitwerking van het beleid en de maatregelen om de doelstellingen, zoals die zijn geformuleerd in de Omgevingsvisie, te bereiken. Dit kan per thema of gebiedsgericht. In zo'n omgevingsprogramma staan dan de uitwerkingen en acties die nodig zijn om de ambities uit de Omgevingsvisie te bereiken. Daarmee vormen programma's de brug tussen beleidsontwikkeling en uitvoering.

De Omgevingswet biedt dus een goed instrument om concreet te worden hoe doelen en ambities gerealiseerd kunnen worden.

We gaan een startnotitie maken over het 'werken met programma's uit de Omgevingswet'. Hierbij leggen we ook een relatie met de de Zwolse 'Routekaart gebieds- en locatieontwikkelingen', Welke route (instrument) is passend bij welke opgave?

In ieder geval gaan we werken aan een programma Volkshuisvesting. Dit wordt een verplicht programma op grond van de wet. Hierin wordt de kwalitatieve en kwantitatieve woningbouwopgave verder uitgewerkt. Welke differentiatie in woontypologieën is nodig voor welke wijk en hoe geven we richting aan de verhoudingen tussen sociaal en koop. Dit geldt zowel voor de behoefte in bestaande wijken als voor uitbreidingslocaties.

7.2.7 Aan de slag met (overheids)partners in gebiedsopgaven

De grote binnenstedelijke gebiedsopgaven, de gebiedsontwikkelingen 'ZSDZ', Vechtrand en Zwolle-zuid/zuid, de 'StadsRivier' en het vraagstuk van de bereikbaarheid van onze stad hebben ook betrekking op andere overheden. Via de regio Zwolle werken we samen aan een regio waar het goed wonen is, de werkgelegenheid floreert en het fijn toeven is. Die inzet zetten we onverkort voort. Ook de beheerders van infrastructuur, zoals Rijkswaterstaat en ProRail en netwerkbeheerders voor energie en drinkwater zoals Vitens, Enexis en Tennet zijn belangrijk voor ons. Met hen gaan we de komende jaren aan de slag met onderzoek en verkenningen in het kader van de afspraken in het Meerjaren Programma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) voor een kwalitatief optimale ontwikkeling van Zwolle in bereikbaarheid, qua woonplezier, klimaatbestendigheid, werkgelegenheid en woningaanbod, met daarbij een scherp oog voor de bijdrage aan een vitale en gezonde samenleving.

Onze insteek is dat we gezamenlijk investeren in de toekomst van Zwolle en daarbij elkaars belangen samenbrengen in Zwolle en de regio. Daarbij hechten we sterk aan betrokkenheid van de Zwolse gemeenschap.

Onverkort zetten we ook onze inspanningen voort in de deelname aan de Regiodeals, Woondeals en de afspraken uit de Verstedelijkingsstrategie van de regio Zwolle (NOVEX).



7.2.8 Gemeentelijk rolopvatting bij initiatieven

Wat mag je van ons als gemeente verwachten bij een initiatief? We stellen daarbij voorop dat besluiten uiteindelijk door het college en/of door de gemeenteraad worden genomen. Dat verandert niet met deze Omgevingsvisie. Een besluit of een keuze vraagt echter een goede voorbereiding. Zeker nu ruimtelijke ontwikkeling steeds meer opgaven betreft en steeds vaker over gebieden gaat wordt deze voorbereiding steeds belangrijker. Het maken van een afgewogen besluit voor een gebiedsontwikkeling heeft veel informatie en zorgvuldige betrokkenheid van de omgeving nodig. De gemeente speelt daarin telkens een rol. De invulling van deze rol is maatwerk en daarover zijn we iedere keer duidelijk. Ons vertrekpunt is, we doen het samen, we gaan voor Zwolse kwaliteit! Voorbeelden van rollen zijn:

- We ondersteunen met menskracht, met beleid, of met een subsidie of financiële bijdrage;
- We toetsen, bijvoorbeeld of een initiatief voldoet aan deze visie en de regels die we met elkaar hebben bepaald;
- We werken actief samen als moderne flexibele overheid en voor grotere gebiedsontwikkelingen is dat veelal ook in een coöperatieve en zakelijke vorm;
- We nemen de regie, bijvoorbeeld als sociale en ruimtelijke opgaven verenigd moet worden en het belang van een goede leefkwaliteit mogelijk in het gedrang kan komen.

Een belangrijk thema waar nog (steeds) veel onduidelijkheid over bestaat is stikstof. In de afgelopen jaren konden Zwolse plannen en projecten doorgang vinden dankzij projectspecifiek maatwerk op het gebied van stikstof. Voor nieuwe ontwikkelingen zijn er echter voorlopig geen aanwijzingen voor verruiming, eerder zijn er risico's op verdere beperkingen. De gemeente streeft ernaar om stikstofbeperkingen in plannen en projecten vroegtijdig te identificeren, zodat hierop tijdig kan worden geanticipeerd binnen de bestaande mogelijkheden. Vooralsnog blijft leveren van plan- en projectspecifiek maatwerk het devies.

7.2.9 Toetsing van initiatieven

Bij ieder initiatief in de fysieke leefomgeving, groot of klein, staan de doelen uit deze Omgevingsvisie centraal. Deze Omgevingsvisie is het integrale beleidskader voor de eerste beoordeling van ruimtelijke initiatieven. Wat betekent:

- a. Dat de basiswaarden uit hoofdstuk 3 altijd het vertrekpunt zijn;
- b. De ruimtelijk principes uit hetzelfde hoofdstuk leidend zijn;
- c. Dat de opgaven in de thematische raamwerken uit hoofdstuk 5 richtinggevend zijn, evenals de gebiedsdoelen uit hoofdstuk 6;

Bij een goede aansluiting op onze doelen vindt een initiatief bij ons draagvlak en voedingsbodem. Het proces start;

- a. Met de initiatiefnemer maken we passende afspraken over de rol van de gemeente, over de participatie, over financiële bijdragen en afdrachten;
- b. De gemeenteraad doet mee op basis van algemene afspraken tussen de gemeenteraad en het college. Meedoen betekent meegenomen worden in het proces, dus vooraf, tijdens en aan het eind.

Voor initiatieven in het buitengebied werken we volgens de principes van het provinciale beleid over de 'Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving'. Dit wil zeggen dat nieuwe initiatieven in het Zwolse buitengebied een bijdrage leveren aan ruimtelijke kwaliteit; bijvoorbeeld door sloop van overtollige (agrarische) bebouwing, de aanleg van landschapselementen of de realisatie van nieuwe natuur. De kwaliteitsbijdrage van een initiatief vindt bij voorkeur in of nabij het plangebied plaats. Mocht dat niet lukken dan behoort een financiële afdracht in een landschapsfonds tot de mogelijkheden. De opzet van een landschapsfonds (mogelijk gebiedsgericht) vindt plaats, volgend op deze Omgevingsvisie.

Wat gaan we in ieder geval doen?

- a. We hanteren de in deze visie geformuleerde basiswaarden, principes en spelregels bij ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving in relatie tot het Fysiek kapitaal van de gemeente Zwolle;
- b. Mobiliteit en ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving: bij alle toekomstige fysieke gebiedsontwikkelingen in de stad stellen we een Mobiliteits Programma van Eisen (MPvE) op;
- c. We hanteren bij locatie- en gebiedsontwikkeling de Zwolse 'Routekaart gebieds- en locatieontwikkelingen'. Onderdeel daarvan is het invullen van het 'Ambitieweb'.

7.2.10 Rolopvatting in gebiedsontwikkeling

In de grote ontwikkelzones StadsKrans, StadsRuit, StadsRivier, Stadsring, Bedrijventerreinen en StadsRand nemen we verantwoordelijkheid. We zijn regisseur van en/of partner in de ontwikkeling. Daarmee zijn we ook bewaker van het algemene belang van een goede ruimtelijke kwaliteit. We brengen alle opgaven, zowel voor ontwikkeling als voor behoud bij elkaar. Het gaat om alle ruimtelijke thema's, om een gezonde stad en een scherp oog voor de kansen en opbrengsten voor de Zwolse samenleving.

We leggen onze prioriteiten vast op basis van transparante afweging en zorgvuldige besluitvorming. Eén prioriteit staat nooit ter discussie en dat is betrokkenheid van de Zwolse samenleving. We bewaken dat nauwgezet. Samen ontwikkelen betekent ook samen investeren. Dat is een combinatie van geld van de overheid en geld van private investeerders.

De inbreng van geld, gronden, vastgoed en deskundigheid vanuit de gemeente is maatwerk. We werken daarbij vanuit het principe van "situationeel grondbeleid". Dit betekent dat afhankelijk van de situatie wij als gemeente de invulling van onze rol: van actief tot passief en van meewerkend tot faciliterend. De Omgevingswet biedt ons een palet aan (financiële) instrumenten. De keuze voor één of meer instrumenten is afhankelijk van de specifieke situatie, bijvoorbeeld of sprake is van gemeentelijk eigendom in grond of vastgoed. Ook speelt het maatschappelijk belang een grote rol zoals we dat onder de aandacht brengen met deze Omgevingsvisie geduid.

7.2.11 Bekostiging van gemeentelijke opgaven

De omvang van de gemeentelijke opgaven is groot, bijvoorbeeld in de publieke ruimte, voor allerlei voorzieningen zoals scholen, groen, energie, parken, ingrepen in onze stedelijke bereikbaarheid en om ons aan te passen aan het veranderende klimaat. De huidige werkwijze waarbij we kosten voor deze opgaven bij initiatieven van derden neerleggen is onvoldoende toereikend om al deze kosten op te vangen. De opgaven worden immers steeds groter en breder. De rol van de gemeente verandert ook. Juist bij binnenstedelijke initiatieven hebben we te maken met meerdere eigenaren van de grond, de panden en de voorzieningen.

Met name voor de grotere ontwikkelgebieden in Zwolle is de behoefte aan nieuwe mogelijkheden om de maatschappelijke kosten te beleggen groot. De binnenstedelijke ontwikkelingen leiden tot omvangrijke investeringen, ook door de gemeente. Onze mogelijkheden om te investeren zijn echter gelimiteerd. We hebben ook te maken met financiële uitdagingen voor sociale opgaven. Daarom gaan we werken aan een langjarige investeringsagenda waarmee we zicht hebben op de noodzakelijke investeringen voor de ontwikkeling van onze stad. Ter voeding van de langjarige investeringsagenda willen we een fonds 'kostenverhaal gebied overstijgende voorzieningen' instellen.

Ook verkennen we of via een fonds de financiële bijdrage voor ontwikkelingen van een gebied (afdeling 13.7 Omgevingswet) als financieel instrument wordt ingezet. Dat kan leiden tot een programma zoals bedoeld in de Omgevingswet.

Dit fonds is een financieel instrument dat ook andere steden in Nederland inzetten voor grote binnenstedelijke ontwikkelingen. Voor ons gaat de aandacht in eerste instantie uit naar twee grote thema's uit deze Omgevingsvisie: de infrastructuur/mobiliteit en de zogenaamde blauwgroen voorzieningen (water, groen, parken e.d.). De uitwerking van deze thema's vindt plaats door het maken van uitvoeringsprogramma's waarin de ambities en doelen uit deze Omgevingsvisie worden uitgewerkt. Dit vormt de nadere onderbouwing voor de noodzakelijke investeringen.

Momenteel werken we aan de vaststelling van de nota Grondbeleid waarin we onze strategie vastleggen.

7.2.12 Waardecreatie via innovatie

Zwolle is het warme hart in de klimaatadaptieve delta, zoals benoemd in de Verstedelijkingstrategie Regio Zwolle. We hechten veel belang aan samenwerking om kennisontwikkeling en innovatie te stimuleren. Het draagt enorm bij in de bewustwording van kansen en opgaven die klimaatbestendigheid met zich meebrengt en het draagt bij aan een actieve samenleving die maatregelen neemt in haar eigen omgeving en gedrag. Hiermee bouwen we ook aan draagvlak voor (moeilijke) keuzes die gemaakt moeten worden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het terugdringen van ons drinkwaterverbruik. De ontwikkeling van technologie, van human capital, data gedreven werken, en living labs dragen bij aan veerkracht van onze werken en leefomgeving in de delta. Om hierin te versnellen benutten we het netwerk van de Climate Campus met de samenwerking tussen overheden, ondernemers, onderzoek- en onderwijs, maatschappelijke instellingen en inwoners ('triple-helix' samenwerking).



7.3 Monitoring, verantwoording en evaluatie

Hoe houden we scherp dat we onze doelen en ambities bereiken? We noemen dat monitoring. En dat doen we op verschillende manieren.

- a. We hebben een Omgevingsvisiemonitor op gesteld. Deze is raadpleegbaar via Omgevingsvisiemonitor - Monitor Omgevingsvisie - Zwolle. We houden in de monitor bij hoe doelen en ambities uit de Omgevingsvisie zich ontwikkelen. De inzichten die we hieruit opdoen kunnen aanleiding zijn om het beleid van de gemeente Zwolle bij te sturen.
- b. We bewaken actief in plannen en projecten dat we werken of dat gewerkt wordt volgens de doelen van deze Omgevingsvisie, zowel ambtelijk als bestuurlijk. Plannen, projecten en programma's leggen altijd de relatie met deze Omgevingsvisie;
- c. Het tweejaarlijkse Buurt-voor-Buurt onderzoek blijft voor ons een belangrijke bron van informatie over hoe Zwonnenaren hun gemeente ervaren. We hebben bij het maken van deze Omgevingsvisie de verbinding al gemaakt en dat blijven we doen. Zodoende kunnen we meten of leefkwaliteit en leefbaarheid goed blijven en waar nodig verbeteren;
- d. We werken met allerlei informatiebronnen waarin elementen van onze leefomgeving worden geanalyseerd. Het gaat over de kwaliteit van de lucht, de geluidsbelasting, de doorstroming van het verkeer, de biodiversiteit en de kwaliteit van bodem en water. We gebruiken daarbij de gegevens van andere overheden;
- e. Jaarlijks maken we voor de ons bestuur een rapportage waarin we de ontwikkelingen beschrijven voor onze doelen en ambities. Het gaat om een driedeling:
 1. We kijken naar de ontwikkelzones;
 2. We kijken naar de raamwerken;
 3. We kijken naar de gebieden.

De rapportage bieden we aan bij de jaarrekening waarin we ook voorstellen doen voor eventuele verbeteringen van de Omgevingsvisie of onze werkwijzen.

7.4 Een actuele omgevingsvisie

Het is de bedoeling om de Zwolse Omgevingsvisie van tijd tot tijd te actualiseren. Zo zorgen we dat de gemeente een consistent, integraal en samenhangend beleid heeft en houdt op de fysieke leefomgeving van de gemeente Zwolle. Voor actualisatie is geen specifieke periode aan te wijzen.

Het kan zijn dat initiatieven van de gemeente of van derden niet geheel of niet passen bij de doelen en ambities van deze Omgevingsvisie. Dat betekent in beginsel dat een dergelijk initiatief dan geen doorgang vindt. Mocht de gemeente echter van mening zijn dat een initiatief bijdraagt aan de Zwolse kwaliteiten dan start een proces waarin wordt afgeweken de visie. Zo'n proces moet voldoen aan alle beginselen van goede besluitvorming en leiden tot een besluit van de gemeenteraad. Wijzigingen worden vervolgens in een actualisatie doorgevoerd.



Bijlage I Overzicht Informatieobjecten

<i>Buitengebied</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/bffd77ac-cac34fe2b0db6e2b5b4006be/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Agnietenplas</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/9fb41f73f5a74f33817117fa5e6d59ff/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Agrarisch landschap</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/9befd9af6bf049938b4ec7cba62d6ce1/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Bomhofspas</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/3c80ac71194d4805a912e89eea33ab0f/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Buurtschappen</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/28b8c5dbe02946309d33647b82fa5f/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Dorp Wijthmen</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/1daec41eee1e4d85ad78eb572fdb8fa8/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Dorp Wijthmen Suburbaan gebied toekomstig</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/7032ec554a704a469b3409c1e88361c2/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Dorp Windesheim</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/5b707239787b4df680d7fed-baa2d558e/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Dorp Windesheim Suburbaan gebied toekomstig</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/914634180b5e4ed3aa5400a4eb3af017/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Dynamisch gebied</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/69481daea5a348908460482f0434880d/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Dynamisch gebied gewenst</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/2570ba6d65034d5ca3a7e4d6584cff6e/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Evenementenlocatie</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/2905f1c123f34b9e9f3f119c89c8e89a/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Gemengd landelijk gebied</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/1cc83c6716b548bdb7913c1dee69c39c/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Markteplas</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/d6c6fd6931894e8c9b93243f5c9673f7/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Milligerplas</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/b4fa5526bdd5427a90c38f3664c930c0/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Natuurlandschap</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/5681652f880045afb6bb886bb7d880a5/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Ontmoetingsplek</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/3d93087c93d14140bfb2a197c1a1eab7/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Sekdoornplas</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/4e5f350f68e846838597224fd52580f0/nld@2025-10-07;11003914

<i>Gebiedsprofiel Stedelijk gebied</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/d80cac3042dd4b9b9f5655cd7a55f8d7/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Stedelijk groen</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/b0b423a98d0f4ae7a866896d0f7c5b51/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Stedelijk groen_sportveld</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/42bd8c6b75d048beb1df8318367bda89/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Suburbaan gebied bestaand</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/bbc2a93e22374b85aaa8d56600ac72f8/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Suburbaan gebied in ontwikkeling</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/af2c6f1c40a942c896437cdeca1bf309/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Werklocatie Hessenpoort</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/19d2c3d5873e4bc0908a578da5d5efe1/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Werklocatie Marslanden</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/3d8c7390633b4a8c9bcc6698848f90c8/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Werklocatie OVB</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/444f53469de74a82835392744d82c1d1/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Werklocatie Voorst</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/c34e7d1cf56e41769030158fb16528de/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Werklocatie Voorsterpoort</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/2a9b67dd65534239b4856a0f5d34ab75/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Wijde AA</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/625e4e9db66f4644b27d63811647972d/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Wijthmenerplas</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/7d5a0f86fcc148f4b1dc235ffd1ab7fa/nld@2025-10-07;11003914
<i>Gebiedsprofiel Winkelcentrum</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/5cc1d8b7ecd84744a37bd2cd946441fb/nld@2025-10-07;11003914
<i>Groenblauwe structuur versterken</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/e95550ebaf0b4a61a060a4b666573481/nld@2025-10-07;11003914
<i>Hoogbouw - Stadskrans</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/fe5c42f0e1ad4bf7bc2d9dbd964b9022/nld@2025-10-07;11003914
<i>Hoogbouw - Stadskrans: max 30m - 45m</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/82460ed3ee9e4247a71aba5c6340e409/nld@2025-10-07;11003914
<i>Hoogbouw - Stadsrand</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/6c029cc5ef2841719c6e2886d2f318ec/nld@2025-10-07;11003914
<i>Hoogbouw - Stadsrand: max 25m</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/aa81a2e5ca3e4a85b982dbdad921132b/nld@2025-10-07;11003914
<i>Hoogbouw - Stadsrut</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/fe09d89eb1c241508c9c4e97ce9e8fc3/nld@2025-10-07;11003914

<i>Hoogbouw - Stadsruit: max 75m</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/ea39271f15c342ddb16ec8cf338a64c1/nld@2025-10-07;11003914
<i>Kantoorontwikkellocatie</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/4b03f0b1ef424c2d8210fa23925df7c0/nld@2025-10-07;11003914
<i>Makersfabriek OVB</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/dc3014d21eb94c45b28fc85d244071a6/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Indicatieve verbinding in waterstructuur</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/1e776b30c86b413480f00df2b64190bc/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Rekening houden met water</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/52282571fa284337af-abc025371148ec/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Sluis en gemalen</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/f8bb0b57f7e943e6ad8d6b9984eabae0/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Sponswerking vergroten</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/b1a96e2fab484d6c820650e41264949a/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Uiterwaarden</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/9eff1f6ebe554964a9443aee5d3d4167/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Waterkering primair</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/ccaa68bedf954a5ea2b70edbf6e1e8ee/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Waterkering regionaal</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/7e4446bb74a14c04b6e9e647bcd720b1/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Waterverbindingen</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/e5e8d2f5704343f4a420c2dc34690757/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk blauw Zwolle en klimaatadaptatie - Zoekgebied tijdelijke waterberging</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/170963c681cf4aa3ae03170b1b824af9/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - 110 kV schakelstation TenneT</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/d5ba21f0af33475f83e8e382d117bc97/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - 110 kV schakelstation TenneT + onderstation Enexis</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/72a7daab3fd542bca2022a42aee237ab/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - 110 kV tracé ondergronds (bestaand)</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/b2d23c08d8a74a41bc502c5f76513c54/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - 110-220kV tracé bovengronds (bestaand)</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/2bf49055c8a24c34abf8523c3ea7cbf0/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - 380kV en 220kV TenneT station (bestaand en uitbreiden)</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/3caf00473e124db7b778192a8d38c04e/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - 380kV tracé (bestaand)</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/a844f5cac77e468da7b86b87f7d6cfbd/nld@2025-10-07;11003914

<i>Raamwerk energie - Beperkt kansrijk gebied opwek zonneenergie</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/4230bd52a02a403f84fc2c7e42e33d90/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - Bestaand gebied met WKO</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/148af089beef485cba52ca70aba2c792/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - Biobrandstofopslag</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/39fb386ed4ea4d98b58dd19b2cb2aff4/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - Bronnen bestaand: Grote energievragers</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/383af048b778459ca-ba13352a7040a7f/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - Bronnen bestaand: Windturbine</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/a9a349adb97347aeaf-ca1bbb1ca6ebb0/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - Bronnen toekomst: Aquathermiebron (in onderzoek)</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/ded96fde1208493bb0a812c208c3d036/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - Bronnen toekomst: Geothermiebron</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/9daeea4a9b9d4416bee593ac-ba69ca88/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - Bronnen toekomst: Groengas installatie</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/78453eea13ea4996a27c92106ce0baac/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - Bronnen toekomst: RWZI bron</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/8ea19f507a65488187e482bc9650df4e/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - Bronnen toekomst: Windturbine (nieuw)</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/91784a744bee42b98c93cb85a5d38dad/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - Bronnen toekomst: Zon op dak</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/e7cdf-cae73e44a12b2ee44612c019692/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - Bronnen toekomst: Zonneveld (groter dan 2 hectare)</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/72be4bf5f896407d8522b6301f94aa20/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - Energieopslag (bestaand/potentieel)</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/f278dcfc0dda481aaca6de7e199c3b9e/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - Infrastructuur toekomst - Uitbreiding aansluiting warmtenet aan geothermie</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/ea78ce-fe0a6f48259fa878aa06e6caaa/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - Infrastructuur toekomst - Voorkeustracé ondergronds 110kV kabel</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/7fd5f51f60f3473c8bc86b643589e679/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - Infrastructuur toekomst - Voorzien gebied met WKO</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/4b1b20f9beac47b89204fd4720f49f20/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - Infrastructuur toekomst - Zoekgebied nieuw 10-20kV station (Enexis)</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/55f44bf096914fc396f22264aff0c4cc/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - infrastructuur toekomst: Snellaadplein e-trucks</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/b30c08d3d24b4326a438059722879fe4/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk energie - Uitsluitingsgebied opwek zonnenergie</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/51eee0d21c2b40d3b0a78a013d3e3aa7/nld@2025-10-07;11003914

<i>Raamwerk erfgoed - Waardevol</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/0cd3f40cb4a244ea9fe3ec4ca53ac8bb/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk erfgoed - Zeer waardevol</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/4f513bab27c2415da8cd1e6b63d9216b/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk gezondheid - Geluid - Geluidaanachtsgebied A28</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/1b181833a3f649148005a0d79493cc29/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk gezondheid - Geluid - Geluidaanachtsgebied bedrijventerreinen</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/b76a786fc3ec43bc88054b7da69bdb5b/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk gezondheid - Geluid - Geluidaanachtsgebied spoorwegen</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/7389e4583d954af5846d6ff0f15acc39/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk gezondheid - Omgevingsveiligheid - Brandaanachtsgebied</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/8ae05601f96449c9a6b6e199cbd69757/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk gezondheid - Omgevingsveiligheid - Buisleidingen</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/decfbf49d95f4667b2c5cfb306cc0811/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk gezondheid - Omgevingsveiligheid - Explosieaanachtsgebied</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/95d443bf6a224a5fb57b9f2e4161e865/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk gezondheid - Omgevingsveiligheid - Gifwolkaanachtsgebied</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/eb6bdc50d58b415a82e9994ed4809695/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk gezondheid - Omgevingsveiligheid - PR 10-6 contour</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/e4985af35b764ad8b115dfaa5637b5f0/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk gezondheid - Omgevingsveiligheid - Provinciaal routenetwerk</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/791e3604f3de4895a90413cd-daa65d6d/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk landschap - Dekzandruggenlandschap Salland</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/0b07537678344fb5bcf6545caee3d548/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk landschap - Dekzandruggenlandschap Zwartewater en Vecht</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/64250730d55d4c7bb43400bc3f1d9e00/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk landschap - IJsselstroomruggen en zwaardere IJsselklei</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/3c46f28b92da46bc832853454261b36d/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk landschap - Laagveenontginningen</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/79ed81b4481e4671ad1cf799c0e5eb01/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk landschap - Rivier, zeedijken en occupatiezones aan dijkvoet</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/5ece4ce-de6fe409c8d23a690770b1cd2/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk landschap - Uiterwaarden buitendijks</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/d6e3783bdde04cfe9a0f001b276f9904/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk landschap - Veenpolder Mastenbroek</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/fe2ca2df892d4bfdb32459bd805f98ad/nld@2025-10-07;11003914

<i>Raamwerk landschap - Veld- en hoogveenontginningen</i>	<i>/join/id/regdata/gm0193/2025/67ab5e6d41f2442d9cff67fbd7e20d76/nld @ 2025-10-07;11003914</i>
<i>Raamwerk landschap - Weteringenlandschap Salland</i>	<i>/join/id/regdata/gm0193/2025/d35e82e059734ba88d2df7390355af96/nld @ 2025-10-07;11003914</i>
<i>Raamwerk mobiliteit - (Boven)stedelijke wegen</i>	<i>/join/id/regdata/gm0193/2025/38309810a8e04da3b8a30b37ef38e04e/nld @ 2025-10-07;11003914</i>
<i>Raamwerk mobiliteit - Autoluw gebied</i>	<i>/join/id/regdata/gm0193/2025/576b1d78c46a4f7e8ca01fd006ce3e2f/nld @ 2025-10-07;11003914</i>
<i>Raamwerk mobiliteit - Centrumhub</i>	<i>/join/id/regdata/gm0193/2025/66a09abb1ed24c4ab362d31d9ff16f36/nld @ 2025-10-07;11003914</i>
<i>Raamwerk mobiliteit - Fietsnetwerk - Doorfietsroute</i>	<i>/join/id/regdata/gm0193/2025/9cdf9b381be942ca8a6237130c765a4c/nld @ 2025-10-07;11003914</i>
<i>Raamwerk mobiliteit - Fietsnetwerk - Doorfietsroute ambitie</i>	<i>/join/id/regdata/gm0193/2025/53ff8cb415614fada85feb-ca988adf2f/nld @ 2025-10-07;11003914</i>
<i>Raamwerk mobiliteit - Fietsnetwerk - Recreatieve route</i>	<i>/join/id/regdata/gm0193/2025/32f2cfa8f23c495cbe18d28fca60d92/nld @ 2025-10-07;11003914</i>
<i>Raamwerk mobiliteit - Fietsnetwerk - Stadsroute</i>	<i>/join/id/regdata/gm0193/2025/6c7595365e6a43bba43ddc62841641f5/nld @ 2025-10-07;11003914</i>
<i>Raamwerk mobiliteit - Fietsnetwerk - Stadsroute ambitie</i>	<i>/join/id/regdata/gm0193/2025/683ea06fc1a14681885aa86eb7d84a42/nld @ 2025-10-07;11003914</i>
<i>Raamwerk mobiliteit - Nationale hoofdstructuur</i>	<i>/join/id/regdata/gm0193/2025/83849734f0af45f9b803e2812b0a8eb5/nld @ 2025-10-07;11003914</i>
<i>Raamwerk mobiliteit - Nieuwe gebieds-wijkontsluiting</i>	<i>/join/id/regdata/gm0193/2025/1da995d4a1c540559a2ed10cdc6d2948/nld @ 2025-10-07;11003914</i>
<i>Raamwerk mobiliteit - Nieuwe HOV halte</i>	<i>/join/id/regdata/gm0193/2025/7b53d0f0f15f41f59b79fa7ed7cff6cf/nld @ 2025-10-07;11003914</i>
<i>Raamwerk mobiliteit - Nieuwe verbinding</i>	<i>/join/id/regdata/gm0193/2025/33316a646d614d48a6be6852d18d5671/nld @ 2025-10-07;11003914</i>
<i>Raamwerk mobiliteit - Stadsring</i>	<i>/join/id/regdata/gm0193/2025/769790d7b81a42c7bd207a9077927297/nld @ 2025-10-07;11003914</i>
<i>Raamwerk mobiliteit - Treinstation</i>	<i>/join/id/regdata/gm0193/2025/5e4d37556b764f1d82f77cb84e88d8b1/nld @ 2025-10-07;11003914</i>
<i>Raamwerk mobiliteit - Treinstation Zwolle Zuid</i>	<i>/join/id/regdata/gm0193/2025/3794931e4d744b319c449e4b190d132c/nld @ 2025-10-07;11003914</i>
<i>Raamwerk mobiliteit - Treinverbinding regionaal</i>	<i>/join/id/regdata/gm0193/2025/fe6912148492485099002a0dbf676772/nld @ 2025-10-07;11003914</i>
<i>Raamwerk mobiliteit - Treinverbinding snel</i>	<i>/join/id/regdata/gm0193/2025/dc36628416494dbd882a874db7a98dfa/nld @ 2025-10-07;11003914</i>

<i>Raamwerk mobiliteit - Treinverbinding vaak en snel</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/139221a414634de-cacc8c50d36b431c1/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk mobiliteit - Verblijfsgebied</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/2418c3d4e8e94ed0a0fdc7c7a76fb783/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk mobiliteit - Verminderen barrierewerking</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/a8870db7111b449ba05ec0d566d8266c/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk mobiliteit - Wijkontsluitingswegen</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/977d09d154424927ae08d08cc9a88844/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk mobiliteit - Zoekgebied HOV-baan</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/a725b22c002b476ba0669b6e6627ae49/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk mobiliteit - Zoekgebied mobiliteitshub</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/d384897abc8a41c2ac987ed2ac2b096b/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk natuur - Bossen en landgoederen</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/d58249f3a04c41579cae539a429737a7/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk natuur - Groenblauwe verbinding</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/e8bc67ba110f4d59994c6ee4aac618e0/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk natuur - Natte milieus grenzend aan water</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/05e91a3bf3544b11b45fe3b773ed60a9/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk natuur - Natura2000 gebied</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/c265f04b1ded409e9cf8011cb4a9b361/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk natuur - Natuurfuncties in de stad</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/4b0ca234d8fb48738734062e98c63f3c/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk natuur - Natuurnetwerk Nederland</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/5c4904f00dc64106b7d214aaab524681/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk natuur - Parken</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/45c971af-aa5347d2a967192b77282824/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk natuur - Verbinden stapstenen bos</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/9486ee23f78c471490bb44e265273f8d/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk natuur - Verbinding stedelijk (droog)</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/025dbb8ae-baa4e03b3c0f9387025a58e/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk natuur - Verbinding stedelijk (nat-vochtig)</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/df712f59f1e4d40bb266ae606775e86/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk natuur - Weidevogelleefgebieden</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/89c5db1ac50548d8a3b0dab2bfe9e618/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk natuur en landschap - Hoofdgroenstructuur</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/92e5fc305846349f705e64fd3f87fe/nld@2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk natuur en landschap - Nationaal landschap IJsseldelta</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/0f75bf-af02e94e51bd94ae2a8f2cdfdb/nld@2025-10-07;11003914

<i>Raamwerk natuur en landschap - Nevengroenstructuur</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/4e5d70216a454884863bb0fab3928e0b/nld @ 2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk ondergrond - Boringsvrije zone Engelse Werk tot max 75m</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/7d69d71daff44c2da0d0afd35945c427/nld @ 2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk ondergrond - Boringsvrije zone gemeente Zwolle tot max 90m</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/c832633fef0b4eac9735a25db57bcd9b/nld @ 2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk ondergrond - Boringsvrije zone Sallands Diep tot max 50m</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/bb5e3286e51646ad9756e8ecb65ef463/nld @ 2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk ondergrond - Grondwaterbeschermingsgebied Engelse werk</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/3e0d0933ca4349f3a6517cdcdfd-bae2a/nld @ 2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk ondergrond - Hogedruk aardgasleiding</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/67bcfb09d8de4a2cb8c6a41eb8b89f76/nld @ 2025-10-07;11003914
<i>Raamwerk ondergrond - Transportriool</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/80998e9d6d7a4897a6c5692b4c9512a6/nld @ 2025-10-07;11003914
<i>Stadsrand - Stadsbroek</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/5da38591cc084086b7b4d309353a0465/nld @ 2025-10-07;11003914
<i>Stadsrand - Vechtrand, Ceintuurbaanzone en Vechtpoort1</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/6c8327db32f74312ae4e715c29de47ed/nld @ 2025-10-07;11003914
<i>Stadsrand - Zwolle Zuid/zuid</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/6602e559067e44cbbd92aacf3c82f3b9/nld @ 2025-10-07;11003914
<i>Stadsstraten</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/2455683d4503497bb650c0589857717b/nld @ 2025-10-07;11003914
<i>Strategische ontwikkelzone - Stadsdelen</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/fb17898f73dc48379b1b51ac9d616a76/nld @ 2025-10-07;11003914
<i>Strategische ontwikkelzone - Stadskrans</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/2a10018982614c1089c2688d4969cfd1/nld @ 2025-10-07;11003914
<i>Strategische ontwikkelzone - Stadskrans Historische binnenstad</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/071fa8cc717a4d64a790e66c608f184d/nld @ 2025-10-07;11003914
<i>Strategische ontwikkelzone - Stadsrand</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/9195c9fe650c4dd59cb8230bcea8901d/nld @ 2025-10-07;11003914
<i>Strategische ontwikkelzone - Stadsruit</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/f3e2f30c82924ecd9ce73105c7f8a3cb/nld @ 2025-10-07;11003914
<i>Strategische ontwikkelzone - Vergroot centrumgebied</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/0d739be8c78e4c83bf22b24f019d2542/nld @ 2025-10-07;11003914
<i>Transformatie werkgebied naar woon-/werkgebied</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/336a19adc04e4bf3b9bbf3ff4527991b/nld @ 2025-10-07;11003914

<i>Transformatiegebied Historische binnenstad Broerenkwartier</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/e02db84f781546e88772738b37e7385b/nld@2025-10-07;11003914
<i>Transformatiegebied Stadskrans Roelenkwartier</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/d5593c9f7b724c1fbbf030b83c1bdb17/nld@2025-10-07;11003914
<i>Transformatiegebied Stadskrans Nieuwe Veemarkt</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/938d6409b4b242ab95300c87181fdb3f/nld@2025-10-07;11003914
<i>Transformatiegebied Stadskrans Noorderkwartier</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/039c5f65b4a84026934959189a5cc- caa/nld@2025-10-07;11003914
<i>Transformatiegebied Stadskrans Weezenlanden Noord</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/31dd7eb2b6124b9bb261a65fc6565b37/nld@2025-10-07;11003914
<i>Transformatiegebied Stadsruit Ceintuurbaanzone</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/616abe410f484a31a3c1a1b8b3314c0a/nld@2025-10-07;11003914
<i>Transformatiegebied Stadsruit Meeuwenlaan</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/d8e8efeaff014eef9c62dbb2019917d4/nld@2025-10-07;11003914
<i>Transformatiegebied Stadsruit Spoorzone</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/f63d9bb80b4b4e5a8d9c8be96b471888/nld@2025-10-07;11003914
<i>Transformatiegebied Stadsruit Voorsterpoort</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/f2e4caf24b6e4ae1b37eaf52aab976ba/nld@2025-10-07;11003914
<i>Transformatiegebied Stadsruit Zwartewaterallee</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/ad2cad9945fc4380bcadd680d8cb784b/nld@2025-10-07;11003914
<i>Transformatiegebied Stadsruit Zwartewaterzone</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/a870f9e66a234068b20b2e3493e7943d/nld@2025-10-07;11003914
<i>Wijkversterking in bestaande stad</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/012041957865413ba6ea7dd05562549f/nld@2025-10-07;11003914
<i>Zoekgebied ontwikkelen railterminal</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/0c08fde18c294fb4984bd05f4e4dbf71/nld@2025-10-07;11003914
<i>Zoekgebied recreatief uitloopgebied</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/d541d02f0a704593a439c589bcaae- fe1/nld@2025-10-07;11003914
<i>Zoekgebied uitbreiding werkgebieden</i>	/join/id/regdata/gm0193/2025/af5926de241347caace4eefc07376a06/nld@2025-10-07;11003914

Bijlage II Overzicht Documentenbijlagen

<i>Participatieverslag</i>	/join/id/regda-ta/gm0193/2025/d6d97539fef4486eae1b4e8992ddbc01/nld@2025-10-07;11003914
<i>Omgevingseffectrapportage (OER)</i>	/join/id/regda-ta/gm0193/2025/995b65946d6041d298d008f612ac13d8/nld@2025-10-07;11003914
<i>Passende beoordeling</i>	/join/id/regda-ta/gm0193/2025/efb8e2937c094e90a1bd25935864be66/nld@2025-10-07;11003914
<i>Beschrijving gebieden</i>	/join/id/regda-ta/gm0193/2025/015ec596ad3a4952b153569cc4822cf4/nld@2025-10-07;11003914
<i>Uitvoeringsagenda Toekomst Perspectief Zwolle</i>	/join/id/regda-ta/gm0193/2025/d42faf2c0c2d431f9a2c1041a8d70b81/nld@2025-10-07;11003914