

**Onderwerp**

Regio Zwolle - verstedelijkingsstrategie + MIRT-onderzoek bereikbaarheid

Kern mededeling:

De Stuurgroep Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle heeft de verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle en het MIRT-onderzoek bereikbaarheid Zwolle e.o. vastgesteld. De verstedelijkingsstrategie vormt samen met de nog op te stellen Regionaal economische visie belangrijke input voor het ontwikkelperspectief van het NOVEX-gebied Regio Zwolle.

Uw eerdere opmerkingen over het belang van de N50 en het HOV op de as Flevoland - Zwolle zijn nu in de definitieve versie van de verstedelijkingsstrategie en het MIRT-onderzoek opgenomen.

Mededeling:**Verstedelijkingsstrategie**

De Stuurgroep verstedelijkingsstrategie heeft op 1 februari de Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle vastgesteld. Dit na consultatie van alle betrokken partijen. De verstedelijkingsstrategie is besproken in uw vergadering van 26 oktober 2022. Daarbij heeft u de volgende opvatting meegegeven:

"De schakelfunctie van de provincie Flevoland en het belang van de N50/N307/A6 dienen een plek te krijgen in de verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle. Tevens dient het belang van een hoogwaardige HOV-verbinding tussen de Noordoostpolder en Zwolle voor reizen vanuit Noordelijk Flevoland een plek te krijgen."

In de definitieve versie van de verstedelijkingsstrategie is deze opvatting verwerkt. Zowel de N50 als het hoogwaardig openbaar vervoer hebben een plek gekregen.

MIRT-onderzoek bereikbaarheid Zwolle e.o.

Dit onderzoek is een verdieping op het MIRT-onderzoek naar de A28 (Amersfoort - Hoogeveen met als scope Zwolle en omgeving. Dit onderzoek heeft geleid tot een pakket aan concrete mobiliteitsmaatregelen om de bereikbaarheid van Zwolle en omgeving op peil te houden. De focus ligt op de stad Zwolle, maar maatregelen kunnen genomen worden in een groter gebied. Denk aan hubs om automobilisten over te laten stappen op het openbaar vervoer.

Het MIRT-onderzoek heeft ons college ter informatie ontvangen. Uit dit MIRT-onderzoek blijkt dat de capaciteit van de N50 onvoldoende is om de groei van het verkeer als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen op te vangen.

Vervolg

De Regio Zwolle is door het Rijk aangewezen als NOVEX-gebied. Vooral vanwege de opgave die hier ligt om de woningbouw te verbinden met de klimaatopgave in de delta van IJssel en Vecht. De verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle vormt belangrijke input voor het ontwikkelperspectief van dit NOVEX-gebied.

Het komend jaar zal de Regio Zwolle de uitvoering van de verstedelijkingsstrategie ter hand nemen. Hiervoor worden een aantal uitvoeringsprogramma's opgesteld. Tevens wordt er een ruimtelijk economische visie opgesteld. De provincie Flevoland en de gemeenten Dronten, Urk en Noordoostpolder worden hierbij betrokken.

Registratienummer

3082269

Datum

22 februari 2023

Afdeling/Bureau

SENB

Openbaarheid**Openbaar****Portefeuillehouder****Reus, J. de****Ter kennisname aan PS en****burgerleden**

Mededeling

Bladnummer

2

Registratienummer

3082269

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de Woo (ja/nee aangeven)
Aanbiedingsbrief van de Stuurgroep	3082310	Ja
Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle	3082367	Ja
MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Regio Zwolle e.o.	3080392	Ja

Zwolle, 13 februari 2023



Betreft: Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle/gebiedsgericht MIRT Onderzoek Zwolle e.o.

Geachte Colleges van GS en B&W en DB-Waterschappen aangesloten bij Regio Zwolle,

Bijgaand sturen wij u de Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle. De stuurgroep heeft deze op 1 februari 2023 vastgesteld en aangeboden aan de voorzitter van Regio Zwolle, Peter Snijders. Wij zijn erg blij met het resultaat! Parallel aan deze brief hebben wij de strategie aangeboden aan het Regiobestuur.

“Het proces om te komen tot de voorliggende verstedelijkingsstrategie is een mooi en leerzaam proces geweest waarin we zijn gekomen tot een breed draagvlak. We hebben weerstand vloeibaar zien worden en er is een hernieuwd vertrouwen ontstaan. De term “Warmehartenstrategie” verbindt ons en maakt ons uniek. De manier waarop we samenwerken en integraal deze opgave hebben aangepakt was nieuw en spannend. Tegelijkertijd geeft het proces blijk van bestuurlijke moed en het besef van een gezamenlijke opgave. De verstedelijkingsstrategie is een mooi begin voor de volgende stappen in de Rijk-regio samenwerking, dit blijven we in gezamenlijkheid doen”. Aldus de leden van de stuurgroep.

Proces besluitvorming verstedelijkingsstrategie na consultatie

Eind september 2022 hebben wij u gevraagd, na consultatie, de verstedelijkingsstrategie te onderschrijven als samenwerkingsproduct van de regio, zich te verbinden aan de strategie en zich in gezamenlijkheid in te spannen voor uitwerking en implementatie.

Alle colleges en DB-en van gemeenten, provincies en waterschappen in onze Regio hebben instemmend gereageerd of aangegeven dat hun eerste reacties volstond. Men is positief over de bijstelling van de verstedelijkingsstrategie en aandachtspunten zijn meegegeven voor de implementatie en de uitvoering. Daarbij is in veel gevallen gerefereerd aan lokaal maatwerk als belangrijk aandachtspunt in de implementatie en uitvoering. De provincie Flevoland heeft expliciet aandacht gevraagd voor het belang van de N50/N307/A6. Dit is opgenomen op pagina 36 van de verstedelijkingsstrategie onder regionale verschillen.

De stuurgroep heeft als volgt besloten:

- de Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle vast te stellen;
- de definitieve verstedelijkingsstrategie aan te bieden aan het bestuur van Regio Zwolle;
- de definitieve verstedelijkingsstrategie ter kennisname aan te bieden aan de betrokken ministeries, provincies, gemeenten, waterschappen en maatschappelijke organisaties;
- *het Regiobestuur te verzoeken opdracht te geven te geven voor de uitwerking van een proces gericht op het tot stand brengen van beweging bij het implementatie van de verstedelijkingsstrategie. Hoe gaan we er mee aan het werk.*

Dit laatste verzoek is in de brief aan het Regiobestuur opgenomen.

Via onderstaande link kunt u de vastgestelde verstedelijkingsstrategie “Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta” downloaden.

https://www.dropbox.com/s/8vvezxq4d0v99gu/20230206_Zwolle_strategieboek_printversie_boek_spreads.pdf?dl=0

Gebiedsgericht MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Zwolle e.o. eveneens vastgesteld

Op 1 februari is ook het gebiedsgericht MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Zwolle e.o. vastgesteld door de stuurgroep. Dit onderzoek is een verdieping van het eerder uitgevoerde MIRT Onderzoek naar de A28 (Amersfoort - Hogeveen) met als scope Zwolle en omgeving. Het vormt een belangrijke onderlegger voor de ambities en principes in de verstedelijkingsstrategie en de regionale mobiliteitsstrategie. We sturen u het onderzoek ter informatie toe.

Het onderzoek heeft als resultaat een afgewogen pakket van concrete mobiliteitsmaatregelen om de bereikbaarheid van Zwolle en omgeving zo veel mogelijk op peil te houden na de realisatie van de woningbouwopgave. De afspraken over maatregelen die gekoppeld zijn aan de grootschalige woningbouwlocatie Spoorzone zijn afgelopen najaar vastgelegd in het BO-MIRT met het Rijk. De komende periode worden deze afspraken nader uitgewerkt.

Het maatregelenpakket lost niet alle mobiliteitsproblemen in de toekomst op. Voor extra maatregelen zal blijvend aandacht worden gevraagd bij Rijk en binnen de regio. Denk hierbij aan maatregelen als Betalen naar Gebruik (in plaats van motorrijtuigenbelasting op bezit) en inframaatregelen op het hoofdwegennet (inclusief verkeersveiligheid dat buiten het MIRT-onderzoek viel).

Via onderstaande link kunt u het gebiedsgericht MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zwolle e.o. downloaden.

<https://we.tl/t-6I5KNhxEZV>.

Van verstedelijkingsstrategie naar NOVEX-gebied Regio Zwolle

Inmiddels zijn in het kader van het programma NOVEX de verstedelijkingsstrategie en het Plan van Doorpakken voor het NOVI-gebied samengevoegd tot het NOVEX-gebied Regio Zwolle. In dat kader wordt een ontwikkelperspectief opgesteld. De verstedelijkingsstrategie in combinatie met de op te stellen Ruimtelijk Economische Visie vormen al 90% van het ontwikkelperspectief. Daarnaast maken de ontwikkelprogramma's (met uitzondering van Vitale Kernen/Gezonde Buurten) onderdeel uit van verdere samenwerking van Rijk en regio in het NOVEX- gebied waarin principes en opgaven van de verstedelijkingsstrategie daadwerkelijk opvolging krijgen.

Het ontwikkelperspectief maakt deel uit van de ruimtelijke puzzels, die de vier provincies moeten leggen in het kader van het programma NOVEX.

Governance

In de reacties zijn veel vragen gesteld over de Governance en betrokkenheid in de uitvoering van de verstedelijkingsstrategie. In de opdracht van het Regiobestuur aan Arie Slob en Jaap Wesselink wordt hieraan de komende maanden verder uitwerking gegeven.

Om ook de uitvoering van de verstedelijkingsstrategie succesvol te laten zijn, hebben wij bij het Regiobestuur in het bijzonder aandacht gevraagd voor:

- De implementatie van de 7 integrale ontwikkelprincipes. Deze principes vormen gezamenlijk de koers in het maken van ruimtelijke keuzes. Hierover moeten we met elkaar in gesprek.

- De inbedding van de Rijk-regio samenwerking en besluitvorming ten aanzien van het NOVEX-gebied in de regiostructuur.
- De integrale uitvoering van de ontwikkelprogramma's en Ruimtelijk Economische Visie (REV). De programma's staan niet los van elkaar maar moeten in samenhang uitgevoerd worden.
- De wijze waarop bestuurders worden geïnformeerd/betrokken bij de ontwikkeling en uitvoering van de programma's (voorheen bestuursbijeenkomsten).

Ontwikkelprogramma's

Kwartiermakers zijn momenteel aan de slag met de uitwerking van de programma's in programmaplannen. Gemeenten, provincies en waterschappen die hebben aangegeven deel te willen nemen aan de programma's zijn of worden ambtelijk betrokken. Ook aan een opdrachtformulering voor de REV wordt gewerkt. De vier betrokken provincies zijn hiervoor in samenwerking met Regio Zwolle in de lead.

Hebt u vragen?

Hebt u vragen of wilt u een nadere toelichting? Neem dan contact op met [REDACTED], programmamanager NOVEX-gebied regio Zwolle. U bereikt haar op telefoonnummer: 06-[REDACTED] of via email: [REDACTED]@zwolle.nl.

Met vriendelijke groet,

Namens de stuurgroep Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle

Martijn Dadema, burgemeester Raalte.



Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta

Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle

1 februari 2023

DZH
DZH
DZH
de power to land
architectuur en ruimtelijke ordening

**REGIO
ZWOLLE**
STAD EN LAND
IN BALANS **2040**

STUDIO BEREIKBAAR



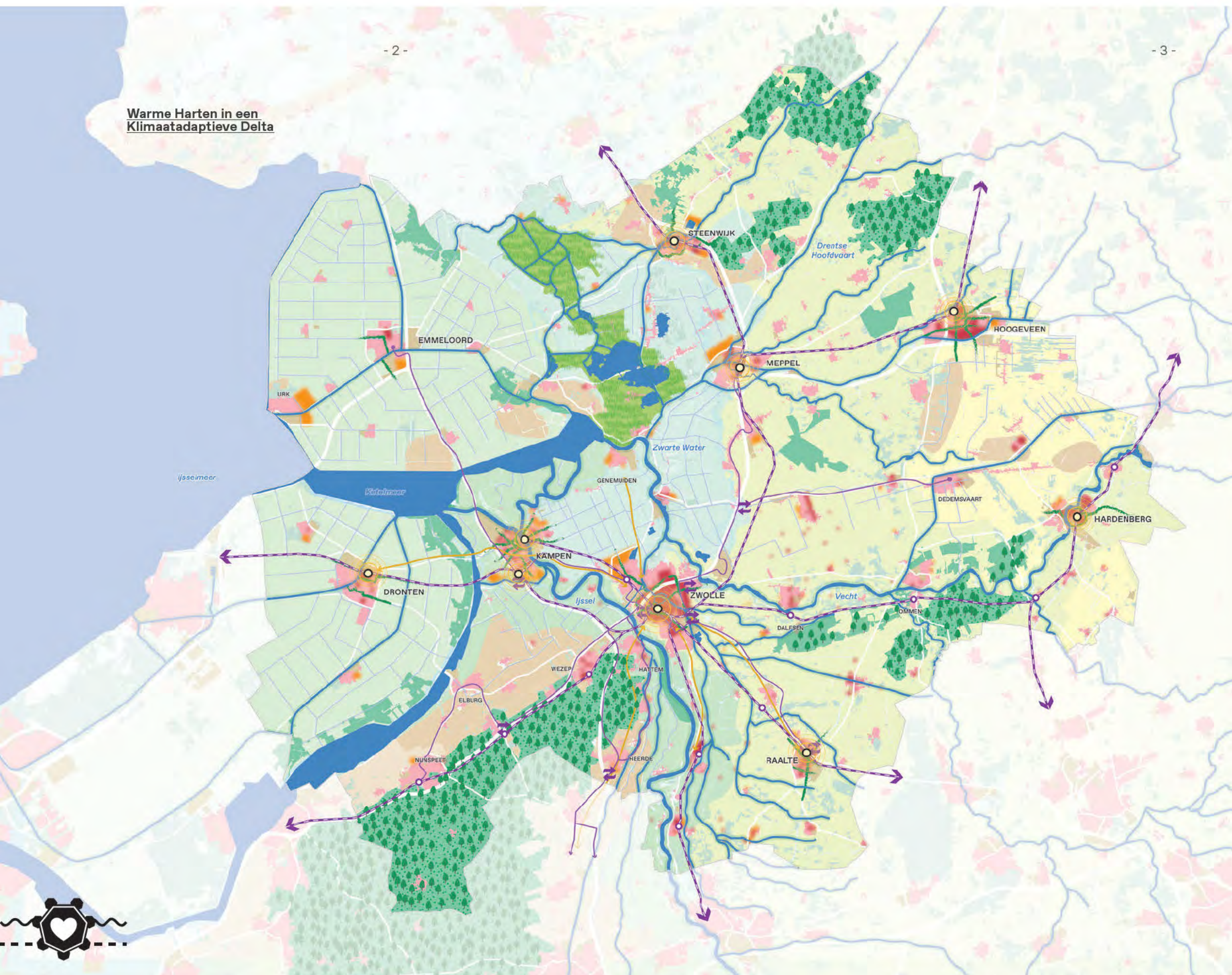
Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta

Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle

1 februari 2023



Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta



Legenda

- Bebouwd gebied
Wonen/Bedrijvigheid
- Inbreiding
- Uitbreiding
- Klimaatdrager
- Stationsgebied
- Spoorlijn
- (H)OV-lijn
- Snelfietsroute
- HUB
- Natuurgebieden
- Droogmakerijen
- Zandgronden
- Stuwwallandschap
- Veenweidegebied
- Moerasveen
- Hoogveen



Vooraf

Regio Zwolle maakt een gezamenlijke verstedelijkingsstrategie.

Nederland kent een grote woningbouw-opgave richting 2040. Regio Zwolle is onderdeel van het Stedelijk Netwerk Nederland, dat het kloppend hart vormt van ons land. Daardoor staat de regio voor een forse groeiopgave om wonen en werken in de toekomst te kunnen accommoderen. In de periode tot 2040 moeten er in deze regio minimaal 50.000 woningen worden gerealiseerd. Het klimaat-adaptief accommoderen van deze stedelijke en economische groei van de regio, mét behoud en ontwikkeling van de kwaliteit van de leefomgeving en bereikbaarheid, is een belangrijke integrale opgave voor de regio en vraagt om keuzes in een lange termijn strategie.

Om uitwerking te geven aan bovengenoemde opgaven spraken Rijk en Regio in het BO MIRT 2019 af om gezamenlijk een verstedelijkingsstrategie op te stellen voor Regio Zwolle. Dit in onderlinge wisselwerking met een gebiedsgericht MIRT-onderzoek bereikbaarheid voor Zwolle en omgeving. Daarnaast is afgesproken een QuickScan watersysteem en klimaatadaptatie voor de regio op te stellen. Deze dient als basis voor de verstedelijkingsstrategie.

Vervolgens is in juni 2021 de klimaatbestendige groeiregio Zwolle benoemd als NOVI-gebied. Rijk en Regio hebben hiermee de ambitie uitgesproken om gezamenlijke complexe en gestapelde opgaven in de Regio Zwolle klimaatbestendig op te pakken waarbij het watersysteem en -huishouding

leidend zijn. Naast wonen, werken en mobiliteit is de klimaatrobustheid van de regio een belangrijke pijler voor de verstedelijkingsstrategie en versterken de ambities voor het NOVI-gebied en de verstedelijkingsstrategie elkaar.

De uitdaging om gezamenlijk een verstedelijkingsstrategie op te stellen is opgepakt door de provincie Overijssel, gemeente Zwolle, Regio Zwolle, de ministeries van BZK, IenW en EZK, RWS Oost-Nederland en het Waterschap Drents Overijsselse Delta. Hierbij heeft een nauwe samenwerking plaatsgevonden met de 22 gemeenten binnen Regio Zwolle, de provincies Drenthe, Flevoland en Gelderland en de waterschappen, Vallei en Veluwe, Zuiderzeeland en Vechtstromen.

In het kader van het programma NOVEX zijn in juli 2022 de verstedelijkingsstrategie en het NOVI-gebied samen gevoegd tot het NOVEX-gebied Regio Zwolle.

Flevoland heeft binnen de verstedelijkingsstrategie een bijzondere positie. De provincie Flevoland maakt eveneens afspraken met het Rijk in het kader van de Strategische Agenda Flevoland (100.000 woningen) en de NOVEX-gebieden MRA en Lelylijn. Er is voor Flevoland derhalve sprake van een extra opgave. Voor Flevoland is de strategische agenda Flevoland leidend.



Voor u ligt de verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle. Een gezamenlijk gedragen document, waarin richting wordt gegeven aan de verstedelijking in de regio en handvatten wordt geboden om concreet met elkaar aan de slag te gaan. Dit document is de basis voor de verdere uitwerking in een ontwikkelpad/ programmering en het maken van concrete vervolgafspraken over de uitvoering. Ook is het de basis voor het uitwerken en vertalen in eigen gemeentelijke-, provinciale-, waterschaps- en rijksbeleidsinstrumenten.

In onderlinge afstemming met deze verstedelijkingsstrategie wordt een MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zwolle en omgeving uitgevoerd. In dit MIRT-onderzoek worden de noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen onderzocht om de bereikbaarheid van Zwolle op peil te houden en de verstedelijkingsstrategie te faciliteren. Hierbij wordt ingezet op een regionale mobiliteitstransitie.

Deze verstedelijkingsstrategie is geen integrale omgevingsvisie voor Regio Zwolle. Deze strategie richt zich primair op de verstedelijkingsopgave waarbij we hebben gekeken naar waar en hoe de woningbouwopgave van de regio gelet op klimaatadaptatie en met behoud van bereikbaarheid en leefkwaliteit kan worden geaccommodeerd. Deze verstedelijkingsstrategie is ook geen vastomlijnd plan. Het is een adaptief document dat de basis vormt voor verder onderzoek, uitwerking en programmering. Daarbij is niet vooruitgelopen op strategische discussies, die elders (nog moeten) plaatsvinden, zoals energietransitie, landbouwtransitie, of een overkoepelende ruimtelijk-economische visie voor de regio. Deze zijn in de verstedelijkingsstrategie niet uitgewerkt. Ze zijn wel geagendeerd.



Proces

Het onderzoek om te komen tot een verstedelijkingsstrategie in combinatie met een gebiedsgericht MIRT-Onderzoek is opgedeeld in vier fasen, respectievelijk: de analysefase (1), de ontwikkelperspectieven (2), uitwerking ontwikkelstrategie (3), ontwikkelpad en afspraken (4).

Parallel aan fase 1 is de 'QuickScan watersysteem en klimaatadaptatie' voor Regio Zwolle opgesteld en vastgesteld in de stuurgroep als richtinggevend document. In fase 3 is deze QuickScan verder uitgewerkt. De uitgangspunten in de rapportage zijn: Klimaatadaptief ruimtelijk ontwikkelen regio Zwolle; Uitgangspunten voor de verstedelijkingsopgave vanuit bodem- en watersysteem en klimaatadaptatie.

In fase 1 en 2 heeft het onderzoek ten behoeve van de verstedelijkingsstrategie en gebiedsgericht MIRT-onderzoek Zwolle e.o. geïntegreerd plaats gevonden. Vanaf fase 3 lopen de onderzoeken parallel aan elkaar.

Fase 1: Analysefase

In de analyse zijn op basis van bestaand beleid de doelstellingen voor het onderzoek vastgesteld. Deze doelstellingen zijn vertaald in 13 uitgangspunten, die mede richting hebben gegeven aan het onderzoek in fase 2. Op basis van de doelstellingen en uitgangspunten zijn vier ontwikkelperspectieven geformuleerd die het startpunt vormden om in fase 2 verder te verkennen. De ontwikkelperspectieven hadden als doel om de randen van het speelveld te onderzoeken. Ze zijn niet bedoeld om er één te kiezen. Daarbij is afgesproken om de mogelijke omvang van de ontwikkelopgave te verkennen op basis van 3 woningbouwscenario's te weten: 40.000, 65.000 en 80.000 woningen. Hierbij is met een schuin oog gekeken naar de

benodigde ontwikkelopgave voor een schaal- of systeemsprong ten aanzien van verstedelijking of mobiliteit. Voor de resultaten van de fase 1 verwijzen we naar het Eindrapport Analysefase.

Fase 2: Ontwikkelperspectieven

In deze fase zijn vier perspectieven ontwikkeld: 'Zwolle Centraal', 'Netwerkdelta', 'Lokaal Vitaal' en 'Soevereine Subregio's'. Van ieder perspectief is bekeken wat de effecten zijn op de regio op gebied van mobiliteit, stedelijkheid, economie en ruimtegebruik. Er is zowel kwantitatief (met de algoritmes van het Dashboard Verstedelijking en de Mobiliteitsscan) als kwalitatief naar de effecten gekeken, die optreden. Via de perspectieven zijn verschillende oplossingen verkend voor hetzelfde vraagstuk. Hierdoor is inzicht verkregen in de mogelijke effecten van de verschillende pakketten aan oplossingen. Op basis daarvan zijn keuzes gemaakt ten aanzien van de gewenste ontwikkelrichting.

Gekeken naar de opgaven waar Regio Zwolle voor staat en de doelstellingen ten aanzien van verstedelijking, klimaat, economie en mobiliteit, past een combinatie van Netwerkdelta en Zwolle Centraal het best bij de regionale ambitie. De opgave voor verstedelijking en mobiliteit in Regio Zwolle, vraagt om een concentratie rond Zwolle. De klimaatopgave van de bestaande stad is vooral geholpen met natuurlijke systeeminterventies. Met behulp van de geleerde lessen is verder gewerkt aan de ontwikkel-richting voor de regio. Er zijn gezamenlijk 7 ontwikkelprincipes op-gesteld die richtinggevend zijn voor de verstedelijkingsstrategie. Deze principes komen samen in de overall-ontwikkelstrategie: de 'warmeharten-strategie'.

Het Perspectievenboek beschrijft het resultaat van deze fase 2 en de onderbouwing van de gekozen strategie. De effecten van de doorrekening van de verschillende perspectieven zijn als bijlagen opgenomen. Van de dashboardrun is eveneens een zelfstandige rapportage gemaakt.

Fase 3: Uitwerking ontwikkelstrategie

In fase 3 zijn de principes verder uitgewerkt en is de potentie van de 'Warmeharten'-strategie verder verkend. Er heeft verdiepend onderzoek plaatsgevonden naar de potentie van het Ontwikkelgebied Zwolle, de potentie van woningbouw rondom OV knooppunten in streekcentra (Meppel, Hoogeveen, Raalte, Hardenberg, Dronten, Steenwijk en Kampen) en de mogelijkheden om ook in de vitale kernen in te zetten op een 'warm hart'. De onderzoeken hebben in een aantal werksessies in nauwe samenwerking met en tussen de betrokken gemeenten plaatsgevonden. Parallel hieraan is vanuit het MIRT-onderzoek de inbreng vanuit mobiliteit, gericht op de regionale mobiliteitstransitie geleverd.

Gezamenlijk leidt dit tot de verstedelijkingsstrategie die de basis vormt voor de afspraken tussen Rijk en Regio over wat nodig is om deze strategie ook daadwerkelijk tot uitvoering te brengen, wie welke rol speelt en welke instrumenten ingezet moeten worden.

Fase 4: Ontwikkelpad en afspraken

De hoofdlijnen van de verschillende programma's moeten landen in het Ontwikkelpad. Dit adaptief Ontwikkelpad (het adaptieve uitvoeringsprogramma) bevat de belangrijke keuzemomenten, kantelpunten en raakvlakprojecten en vormt de basis voor het de afspraken

tussen Rijk en Regio en het MIRT-maatregelenpakket.

Samenwerken aan de verstedelijkingsstrategie

Met 22 gemeenten, 4 provincies, 4 departementen en 4 waterschappen is samengewerkt aan de verstedelijkingsstrategie. In de verschillende fasen hebben er werksessies plaatsgevonden met betrokken ambtenaren van de verschillende partijen. De resultaten zijn na iedere (deel) fase breed teruggekoppeld door middel van Webinars, zowel ambtelijk als voor bestuurders en raads- en statenleden en AB-leden van de waterschappen. Bestuurlijk zijn we gestart met een PFO-Ruimte (bestuurders betrokken gemeenten en provincies) en een Bestuurlijk Maatschappelijke Adviesgroep (maatschappelijke organisaties) beiden hebben de stuurgroep geadviseerd. Soms aangescherpt met een brief naar de voorzitter van de stuurgroep. In fase 2 en 3 hebben we, wanneer mogelijk in verband met COVID-beperkingen, bestuursbijeenkomsten georganiseerd, waar bestuurders en maatschappelijke organisaties het gesprek hebben gevoerd over de te volgen koers.

De eindrapportage van de verstedelijkingsstrategie is voorgelegd aan de colleges van de 22 gemeenten, 4 provincies en de 4 waterschappen. Zij hebben, na hun raden/staten geconsulteerd te hebben, de verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle onderschreven als samenwerkingsproduct van de regio en zich verbonden aan de strategie en gezamenlijke inspanning tot uitvoering. Hiermee is een brede basis gelegd voor samenwerking en afspraken binnen Regio Zwolle en tussen Rijk en Regio. De verstedelijkingsstrategie is op 1 februari 2023 vastgesteld in de stuurgroep.



Leeswijzer

De verstedelijkingsstrategie van de regio Zwolle is opgebouwd in vijf delen.

Hoofdstuk 1 is een korte kennismaking met de regio Zwolle, een beschrijving van de vier hoofdopgaven en de overkoepelende conclusies die hebben geleid tot de inhoudelijke keuzes van deze verstedelijkingsstrategie.

Vervolgens presenteren we onze visie. Waar willen we naar toe? Op welke manier willen we vormgeven aan de verstedelijkingsopgave: met andere woorden, welke richting, welke strategie kiezen we?

We schetsen het toekomstbeeld waar we gezamenlijk naar toe willen werken. De 7 ontwikkelprincipes die het uitgangspunt vormen voor de toekomstige verstedelijking worden toegelicht.

In het derde deel wordt voor de vier hoofdopgaven (*het klimaatstelsel, het mobiliteitstelsel, economische ontwikkelingen en de aanpak van de woningbouwopgave*) de strategie thematisch uitgewerkt. Hierbij schetsen we eerst de kern van de opgave in relatie tot de verstedelijkingsopgave, geven aan hoe de 7 ontwikkelprincipes uitwerken voor deze opgave en wat onze inzet is als Regio Zwolle.

In het vierde deel volgt de integrale uitwerking: de belangrijkste strategische programma's waar we gezamenlijk mee aan de slag willen. Deze zogenaamde ontwikkelprogramma's spelen zowel op systeemniveau als op gebiedsniveau.

In het vijfde deel werken we uit hoe we samen volgens deze verstedelijkingsstrategie aan de slag gaan. Wie doet wat, wanneer en hoe?

Inhoudsopgave

- 1** Waar komen we vandaan?
De Regio Zwolle in vogelvlucht - 11 -
- 2** Waar willen we naar toe?
De Warmehartenstrategie - 21 -
- 3** Aanpak van de vier hoofdopgaven
Klimaat, mobiliteit, werken & wonen - 29 -
- 4** Ontwikkelprogramma's
Integraal samenwerken aan gebieden en systemen - 47 -
- 5** Samen verder werken
Aanzet voor uitvoeringsafspraken - 69 -

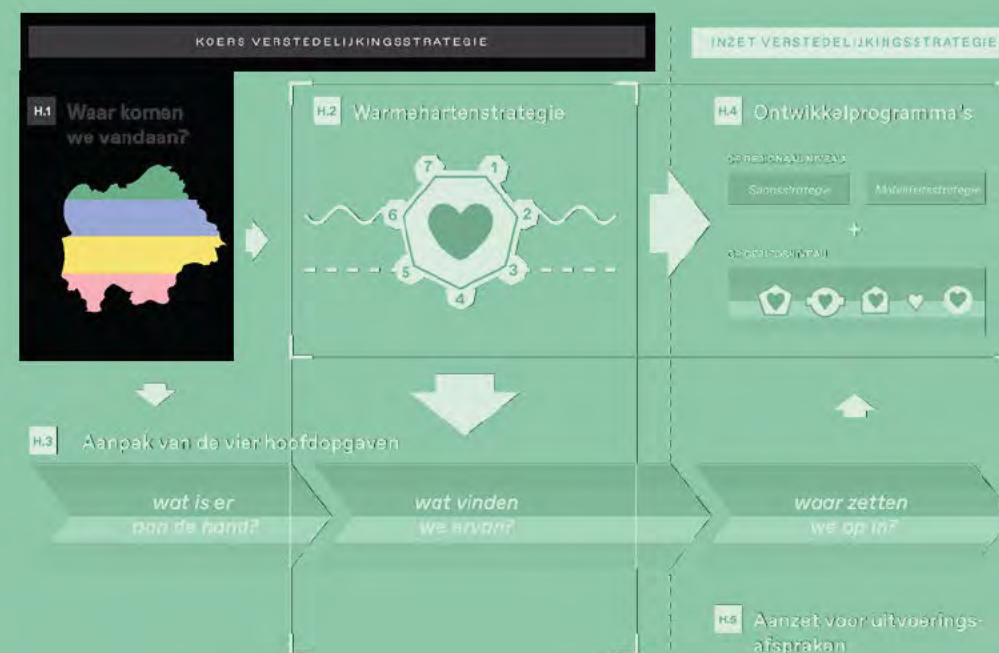




1

De Regio Zwolle in vogelvlucht

Waar komen we vandaan?



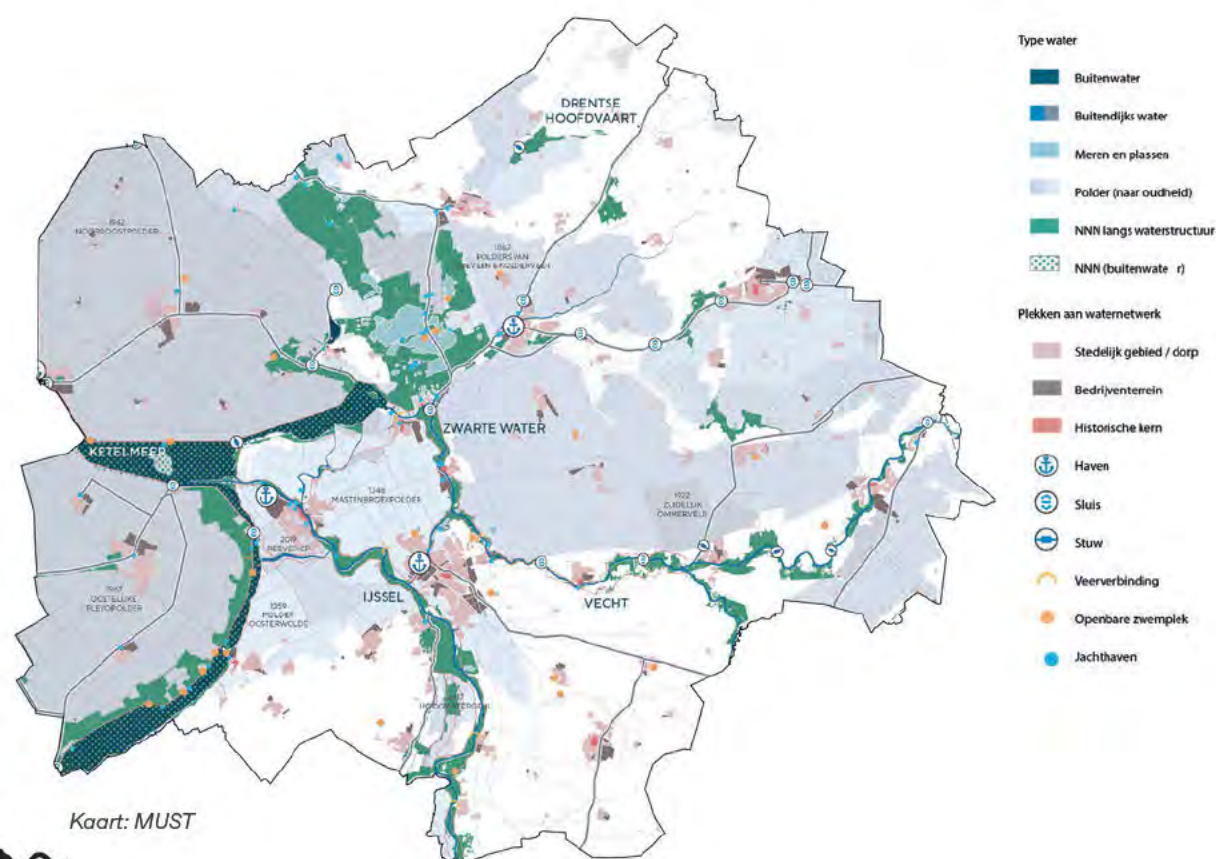
Welkom in de regio Zwolle!

Een kennismaking met de regio

Dit gebied, de delta van de IJssel en de Vecht, met natte en droge, hoge en lage gebieden, wordt ook wel 'Nederland in het klein' genoemd. Er speelt een stevige woningbouwopgave in een dynamische delta. Alle opgaven waar Nederland nationaal voor staat, spelen in Zwolle op regionale schaal.

De regio Zwolle is een grote regio in oppervlakte en hoeveelheid betrokken gemeenten (22 stuks, van Urk tot Duitse grens en van net boven Deventer tot net onder Assen). De regio telt zo'n 780.000 inwoners (2020), 380.000 arbeidsplaatsen en 340.000 woningen.

Kenmerkend voor de Regio Zwolle is de relatie met het landschap. Gelegen in de delta van de IJssel en de Vecht is er in de historie altijd een haat-liefdeverhouding geweest tussen de rijkdom die de zee en de rivieren met zich mee brachten en de gevaren die daar achter schuil gaan. De



Kaart: MUST



strategische samenloop van waterwegen maakten ook dat de regio tot bloei kon komen: de verstedelijkte gebieden zijn herleidbaar op die ondergrond en de historische Hanzestadcentra herinneren daaraan. Flevoland kent als drooggelegd, nieuw land haar eigen historie en karakteristieken.

Verhoogde waterstand in Zwolle door piekafvoer van de Sallandse Weteringen

Het deltalandschap wordt gekenmerkt door een sterke afwisseling van hoog en laag en droog en nat en is daardoor enorm divers: van de hoge noordrand van de Veluwe tot het natte natuurschoon van de Weerribben, van de Vechtdelta met afwisseling van bos en beeklandschap tot de weidse polderlandschappen aan het IJsselmeer. Dat maakt de regio een aantrekkelijke omgeving waar het heel prettig wonen, werken en recreëren is. De brede welvaart in de regio is hoog, bijvoorbeeld terug te zien op de Leefbaarometer. De stad Zwolle biedt stedelijke voorzieningen en veel werkgelegenheid voor de hele regio, de streekcentra met economische specialisatie bieden subregionale voorzieningen en in de karakteristieke dorpen is het aangenaam wonen.



Wanneperveen, bij de Weerribben



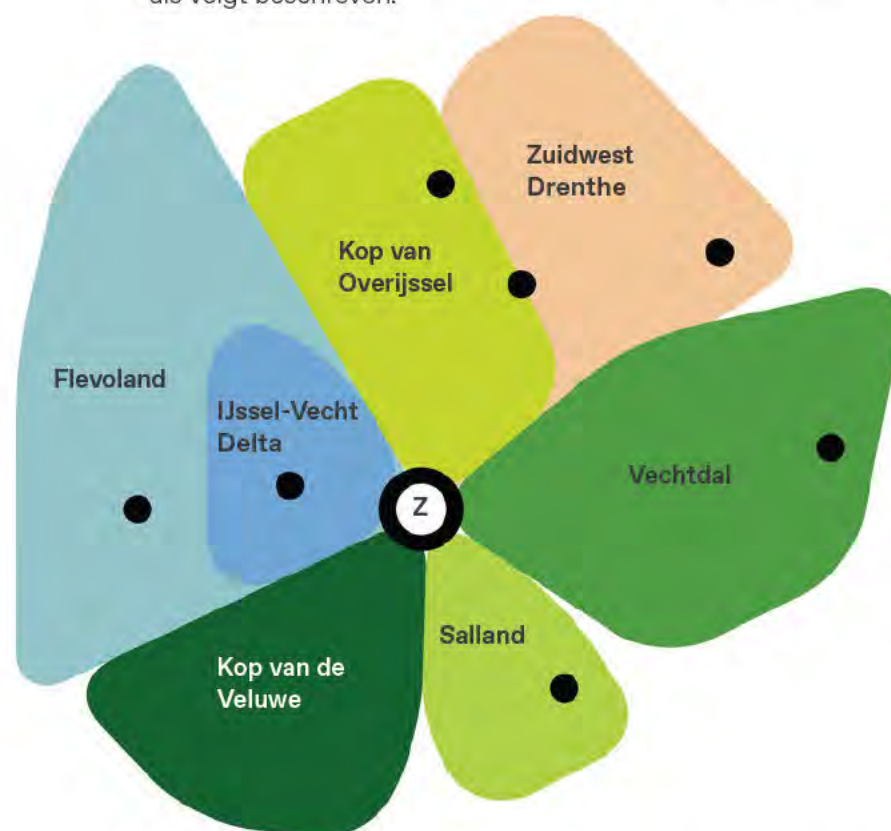
Hooglanderkalfjes in het Vechtdal

Rijkdom en verscheidenheid

Lokale verschillen in de regio

Deze verschillende 'streken' of 'subregio's' met elk hun eigen stedelijke centra en dorpen maken samen Regio Zwolle. Ze hebben ieder een eigen ruimtelijke kwaliteit, die waardevolle aanknopingspunten biedt voor de manier waarop de verstedelijkingsopgave wordt ingezet. Deze ruimtelijke kwaliteit hangt samen met natuur (ondergrond/landschap) en cultuur (economie/geschiedenis).

De subregio's met hun identiteit worden door de lokale experts als volgt beschreven:



De gebiedsbiografie Regio Zwolle concretiseert de cultuurhistorische subregio's en helpt de eigenschappen in te zetten bij gebiedsspecifiek bouwen (wordt i.s.m Rijk (BZK/OCW en regio) opgesteld).

Flevoland

Het nieuwe land en de jongste telg in de regio. In maat en schaal groter dan het oude land. Innovatiekracht, MITC, de maritieme sector en agrofood onderscheiden deze subregio qua bedrijvigheid. Dronten en Emmeloord zijn als middelgrote kernen met weg, trein en bus goed verbonden met Zwolle, maar oriënteren zich ook via Lelystad en Almere op de regio Amsterdam. Ook in die context is er naar de verstedelijkingsopgave gekeken. Helemaal met de mogelijke komst van de Lelylijn kan dat tot een extra woningbouwopgave bovenop die in deze strategie leiden.

Kop van de Veluwe

Een mooi voorbeeld van onderlinge samenwerking zijn de gemeenten aan de Kop van de Veluwe, onder Gelders provinciebestuur. Kernen als Hattem en Elburg ademen, in de schaduw van Zwolle, de Hanzestadcultuur. De ligging tussen heuvel en rivier zorgt voor gezamenlijke uitdagingen als het gaat om water en droogte. De samenwerking heeft zich geuit in een gezamenlijke gebiedsverkenning, waarin een ontwikkelvisie op de lange termijn is opgesteld.

IJssel-Vecht Delta

Het deltagebied rondom Kampen heeft van oudsher een sterke (handels)relatie met Zwolle, langs de IJssel, als onderdeel van het netwerk van Hanzesteden. Samenwerkingsverband 'Port of Zwolle', tussen Kampen, Meppel en Zwolle, is daar nog steeds een actueel voorbeeld van. Op sociaal-cultureel gebied liggen er vooral relaties langs de oude Zuiderzeekust, met kernen als Oldebroek, Genemuiden en Elburg.

Zwolle

Het hart van de regio en het meest verstedelijkte gebied is de stad Zwolle. Geografisch ligt het aan het Zwarte Water ingeklemd tussen IJssel en Vecht. Goed verbonden met havens, bruggen en wegen, wat goed was voor de handel en de groei van de stad. Als regionaal centrum is hier een grote concentratie werkgelegenheid en stedelijke voorzieningen te vinden. De grote economische aantrekkingskracht in een landschappelijk krap gebied zorgt ook voor de grootste uitdagingen om Zwolle veilig, bereikbaar en aantrekkelijk te houden.

Kop van Overijssel

De gebieden langs de Vecht en de Weerribben-Wieden kenmerken zich door een rijk en divers palet aan landschappen, met grote contrasten tussen hoog, droog, laag en nat. Het gebied kent zijn oorsprong in het laagveenmoeras, dat in cultuur is gebracht met een oude veeneconomie. Daaruit zijn enkele specialistische clusters zoals de tapijtindustrie zijn voortgekomen. Meer recent is het plasseengebied ontdekt als toeristische trekpleister. Cultureel ligt een deel van de identiteit in de religieuze achtergrond, met name in het zuidelijk deel. Steenwijk is de grootste kern, die veel uitwisseling kent met Meppel.

Salland

De uitstekende bereikbaarheid met meerdere treinlijnen naar Zwolle, Deventer en Twente en de landschappelijke kwaliteit tussen IJssel en het Nationaal Park Sallandse Heuvelrug maken het gebied interessant voor werknemers uit de steden die graag in het mooie coulissen-, rivieren en landgoederenlandschap wonen.

Zuidwest Drenthe

Op het Drents plateau liggen de hoger gelegen veen- en zandlandschappen. Deze subregio kent opvallende economische accenten, zoals de high-tech maakindustrie in Hoogeveen en de strategische positie van Meppel in het netwerk tussen Steenwijk, Hoogeveen en Zwolle. Hier ligt naast een landschappelijke binding ook een belangrijke bestuurlijke samenhang: de gemeenten in deze regio hebben een gezamenlijke partner in de provincie Drenthe.

Vechtdal

Het water en de spoorlijn zijn twee elementen die de kernen in het Vechtdal van oudsher met elkaar en met Zwolle verbinden. De rivier heeft mooie beboste oevers met vele landgoederen, wat het gebied voor toerisme steeds aantrekkelijker maakt. De spoorlijn zorgt voor een grote uitwisseling tussen de kernen en de streekcentra Hardenberg en Zwolle. Opvallend is het ondernemerschap van Hardenberg, met bijbehorende economische profilering waaronder de IQ-boulevard. De Vechtdalkernen werken al veel samen en weten elkaar goed te vinden.

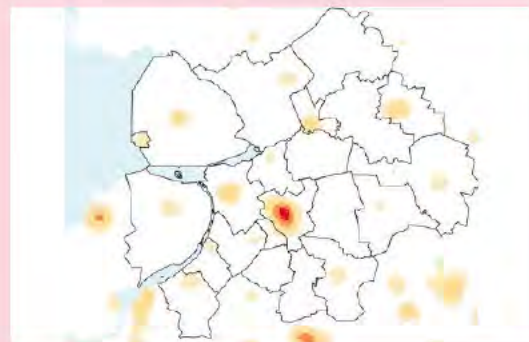


Regionale opgaven

De regio groeit en bloeit

De regio Zwolle groeit, zoals in zoveel regio's in Nederland is de druk op de woningmarkt in de regio Zwolle groot. Ook hier zijn de huizenprijzen hoog en er is een forse woningbehoefte: we gaan uit van een basisopgave van minimaal 50.000 nieuw te bouwen woningen tot 2040. Dit komt deels door autonome groei, maar ook door de positie van de regio in het Stedelijk Netwerk Nederland: de regio Zwolle is populair als alternatief voor de krapte op de woningmarkt in de Randstad en een aantrekkelijke plek op de schakel tussen Randstad en het noorden.

Daarnaast komt de woningbouwopgave grotendeels voort uit huishoudensverdunding. Dit treedt overal op: in de stad, in streekcentra en in de dorpen. Het zijn met name ouderen en jongeren die behoefte hebben aan een één- of tweepersoonswoning waarvoor gebouwd moet worden.



Stedelijkheid in de regio

De regio Zwolle bloeit, het aantal arbeidsplaatsen groeide de afgelopen decennia flink en zelfs harder dan het Nederlands gemiddelde. De economie in de Regio Zwolle kent een vrij brede en daarmee relatief sterke economische structuur waarin veel sectoren zijn te onderscheiden. Het accent ligt op de sectoren kunststoffen, gezondheid en agrofood. De kracht is het resultaat van een optelsom van veel relatief kleine bedrijven en is zeer verspreid over de regio.

De opgave voor het bedrijfsleven bestaat uit het meegroeien in grote transitie zoals digitalisering, circulariteit en energietransitie. Ontgroening en vergrijzing zorgt voor krapte op de arbeidsmarkt. Zowel bedrijf als burger is gebaat bij een werknemer of baan in de buurt. Zwolle, en in mindere mate in Hoogeveen en Meppel, kennen grote ruimtelijke concentraties voor economische activiteiten, denk daarnaast aan Port of Zwolle. Deze plekken zijn heel belangrijk voor de stedelijke economie (de regio kan, vanwege de grote afstanden, weinig leunen op kwaliteiten en voorzieningen van steden buiten de regio) en voor interactie in triple-helixverbanden.



Zwolle als centrum van werkgelegenheid

Poort naar Noord en de Delta

De regio Zwolle heeft een centrale en cruciale positie in het OV-netwerk van Nederland. Na Utrecht is station Zwolle het grootste spoorknooppunt qua aantal in- en uitgaande spoorlijnen en is het de enige (spoor)schakel tussen de noordelijke provincies en de rest van Nederland. In het weggennetwerk is een vergelijkbare situatie te zien, waar de A28 en A6 belangrijke corridors zijn tussen de Randstad en het noorden, maar ook op een hoger schaalniveau tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen, naar Duitsland en verder Europa in.

Zwolle is naast een landelijke ook een regionale schakel: als spin in een web verbonden per spoor met de meeste grotere plaatsen en vele kleinere plaatsen in de regio – het OV-netwerk is behoorlijk uitgebreid. Dit zijn kansrijke, multimodaal bereikbare plekken voor verdere ontwikkelingen. Buiten die OV-netwerk is een groot deel van de regio afhankelijk van automobilititeit door de lage dichtheid en daardoor afwezigheid van (frequent en kwalitatief) openbaar vervoer.



Zwolle als knooppunt van mobiliteit

Zoals Zwolle in het mobiliteitssysteem ligt, ligt het ook in het watersysteem: op een strategische positie, maar met de lusten komen ook de lasten: “er stroomt veel door de regio heen” en dat brengt bijbehorende opgaven met zich mee. Wateraanvoer vanaf de rivieren, beken en wetingen staat via de singels van Zwolle in rechtstreekse verbinding met het IJsselmeer.

Dit deltasysteem hebben we veelvuldig aangepast aan onze behoeftes, maar we zien dat het huidige systeem tegen zijn grenzen aan loopt en kwetsbaar is voor klimaatverandering. We willen de balans herstellen tussen water- en bodemsysteem en inrichting, met als belofte een aantrekkelijkere en robuustere leefomgeving.



Zwolle als knooppunt in het watersysteem



Van opgaven naar doelen

De regionale uitdagingen

De op de vorige pagina's beschreven opgaven zijn dusdanig dat ze vragen om oplossingen op een regionaal schaalniveau, waarbij verschillende overheden (rijk, provincies, gemeentes, waterschappen) samenwerken. Dit vraagt zowel een goed functionerende, sterke centrale stad Zwolle, als vitale kernen daaromheen met ieder hun eigen positie in de regio. Goed ontsloten en met behoud van eigen karakter.

Daarbij staan de volgende doelen voor de Regio Zwolle centraal:

Het accommoderen van de ontwikkelopgave (woningen en bedrijvigheid), met behoud van de huidige ruimtelijke kwaliteit op basis van een groene klimaatadaptieve (verstedelijkings)strategie.

De grote verstedelijkingsdruk biedt een kans maar ook een uitdaging voor ruimtelijke kwaliteit. Het accommoderen van de ontwikkelopgave buiten bestaand bebouwd gebied zet druk op water en groen. Dat is iets wat we zo veel mogelijk willen voorkomen: want de bestaande omgeving kent ook een stevige klimaatadaptatieopgave. Een klimaatadaptieve verstedelijking vraagt op alle schaalniveaus, van straat en sloot tot de hele regio; dat we de opgave niet vergroten; en dat we conform nationaal beleid water en bodem leidend laten zijn. Dat geldt niet alleen voor de nieuwe ontwikkelingen, maar ook voor de bestaande. We hebben als regio de ambitie om met de ontwikkelopgave de klimaatopgave vooruit te helpen.

Het versterken van de concurrentiekracht van de Regio Zwolle door een sterk en duidelijk economisch profiel in combinatie met een aantrekkelijk vestigingsklimaat.

De kans voor meer concurrentiekracht ligt in het doen van de juiste ingrepen op verschillende plekken. Omdat de regio nauwelijks kan leunen op voorzieningen in steden buiten de regio, moet de kracht van concentratie en stedelijke economie vooral in de stad Zwolle gevonden worden, om zo massa te maken voor een stedelijke economie, die de regio als geheel nodig heeft, concurrentiekracht heeft en tegen een conjunctureel stootje kan. Naast die concentratie moeten we het economisch profiel versterken in combinatie met aantrekkelijk vestigingsklimaat: de uitdaging is daar door te bouwen op de diversiteit van cultuur, natuur en bedrijfsleven in de verschillende streken die de regio rijk is. We moeten strategisch investeren op alle schaalniveaus stad, streekcentra en clusters van bedrijvigheid. Ook hier gelden de uitdagingen van bovenstaand doel.

Bereikbaar houden van huidige en toekomstige economische toplocaties op regionaal en nationaal niveau in combinatie met een goed functionerend daily urban system.

De uitdaging voor bereikbaarheid ligt in het werken aan een betere balans in de regio. De relatief grote pendel naar Zwolle is deels onvermijdelijk vanwege de regionale centrumfunctie, maar de mobiliteitssystemen kunnen niet veel meer aan.

De mobiliteitsanalyses (en ook de IMA) geven aan dat grote delen van het hoofdwegennet in het hoge economische ontwikkelingsscenario zonder maatregelen zoals Betalen naar Gebruik richting 2040 afwikkelingsproblemen gaan optreden. De extra geplande woningbouw heeft hier geen significante invloed op (uitgezonderd de N50 in relatie tot de verstedelijking in Dronten, Emmeloord en Kampen).

Er ligt een opgave in een mobiliteits-transitie, waarbij oplossingsruimte ligt in het voorkomen van mobiliteit (als mensen nabij terecht kunnen hoeven ze niet ver te reizen) en het verduurzamen van mobiliteit (het kunnen kiezen voor de fiets of het (H)OV in plaats van de auto). Hier kunnen

de verstedelijkingskeuzes (waar wonen en werken faciliteren) sterk in sturen. De mobiliteitstransitie creëert ruimte voor de auto in die delen van de regio die wel van de auto afhankelijk zijn.

Benutten en versterken van huidige en toekomstige ambities op het gebied van leefbaarheid, natuurinclusiviteit, landschap en energietransitie.

Deze ambities gelden niet alleen voor de nieuwe ontwikkelopgave, maar juist ook voor de bestaande steden en dorpen in de regio. Overal moeten we hiermee aan de slag. Kunnen we daar de verstedelijkingsopgave voor inzetten?



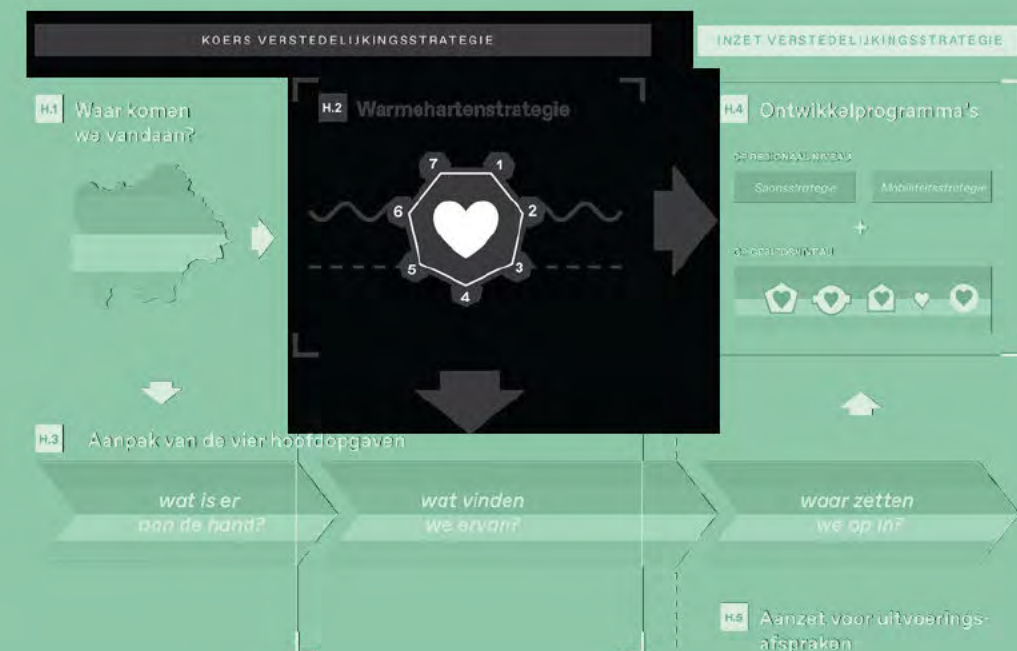
Deze verstedelijkingsstrategie is ons gezamenlijke antwoord op hoe we deze doelen willen bereiken. Om te bepalen wat deze strategie moet zijn, is onderzocht welke verschillende ruimtelijke ontwikkelrichtingen er zijn en welke effecten die hebben. Zo hebben we inzicht gekregen in welke strategische keuzes wel en niet bijdragen aan de doelen.

Op basis van dit gezamenlijke onderzoek concluderen we dat de wenselijke ontwikkelrichting voor ons samen te vatten is als het werken aan "Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta" – het overkoepelende motto en integrale koers voor verstedelijking in de Regio Zwolle.

2

Warmehartenstrategie

Waar willen we naar toe?



Warmehartenstrategie als verstedelijkingskoers volgens 7 ontwikkelprincipes

Het motto voor verstedelijking is het werken aan “Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta”. Deze strategie betekent bewust kiezen voor het zo veel mogelijk oplossen van de verstedelijkingsdruk binnen bestaand bebouwd gebied. Om daarmee bestaande steden en dorpen te versterken in de kern, in het hart.

Warme Harten...

Dit idee van ‘warme harten’ is gebaseerd op de gedachte dat, als je bouwt waar de mensen al zijn, dit een hefboom kan zijn voor grote opgaven van de bestaande gebouwde omgeving. Met deze strategie kunnen we alle kernen op maat een impuls geven en opgaven die in de bestaande steden en dorpen spelen aanpakken, zodat zowel nieuwe als bestaande inwoners van de investeringen profiteren. Als we niet bouwen in de harten, maar de ontwikkelopgave van steden en dorpen faciliteren in ‘nieuwe vleugels’, vergroten we de voetafdruk op het buitengebied, en verdunnen onze steden en dorpen waardoor bewoners meer op afstand

van elkaar en bestaande voorzieningen komen te wonen. De belofte is dat we door de warmehartenstrategie niet in een vicieuze cirkel van “groter en meer”, maar een virtueuze cirkel van “anders en beter” belanden: een verdichting die vergroening, verduurzaming en vitaliteit brengt. Daarbij betekent ‘zo veel als mogelijk binnen bestaand bebouwd gebied’ dat er maatwerkoplossingen mogelijk zijn wanneer de grenzen van het bestaand gebied bereikt zijn. Bij maatwerkoplossingen zijn de ontwikkelprincipes wel van toepassing. In de uitvoeringsstrategie worden binnen Regio Zwolle afspraken gemaakt hoe hiermee om te gaan.

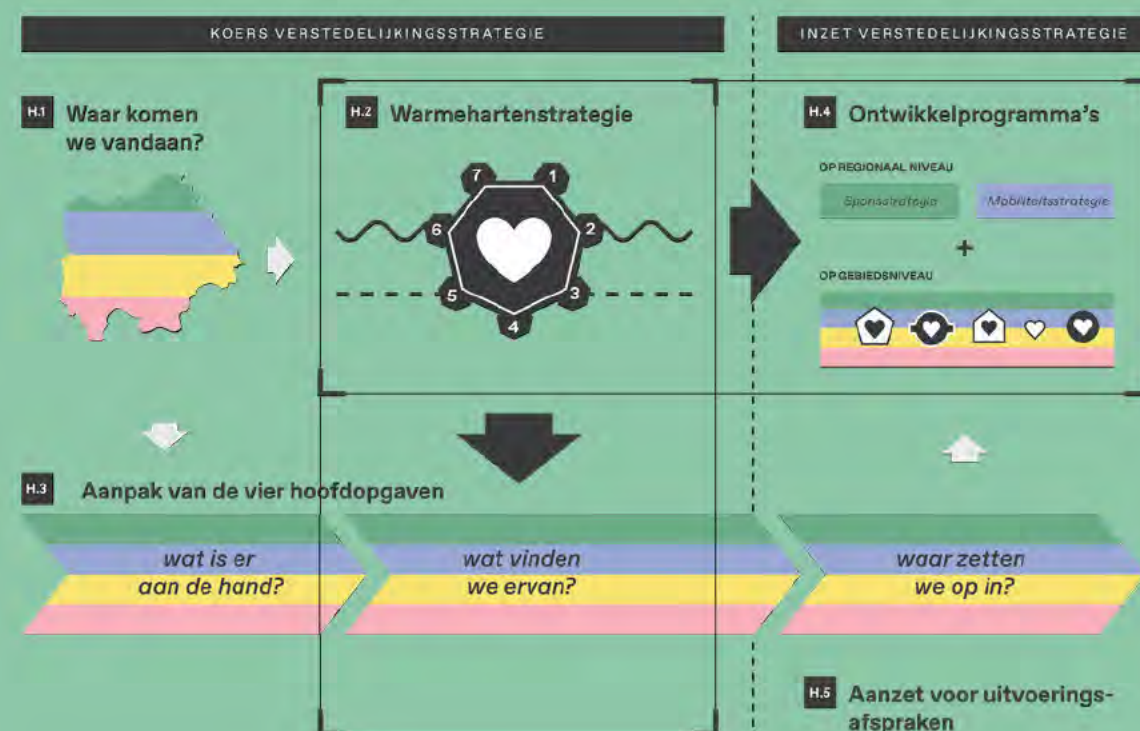
...in een Klimaatadaptieve Delta

Een ‘klimaatadaptieve delta’ is gebaseerd op de gedachte dat we een omslag willen maken naar natuurlijke oplossingen waar bodem en water leidend zijn. Daarbij staat niet symptoombestrijding, maar investeren in veerkrachtige en toekomstbestendige systeemoplossingen centraal.



7 Ontwikkelprincipes

We hebben zeven integrale ontwikkelprincipes als uitwerking van het motto om ruimtelijke keuzes te kunnen sturen. Deze principes vormen samen de koers. Ze zijn het kompas van de verstedelijkingsstrategie en ze bepalen onze **inzet op de hoofdpogaven** voor wonen, werken, mobiliteit en klimaat (hoofdstuk 3) en de keuze voor de verschillende **integrale ontwikkelprogramma's** die we als regio gezamenlijk oppakken (hoofdstuk 4).



▲ Dit schema verbeeldt de opbouw van de verstedelijkingsstrategie en is tegelijkertijd een leeswijzer voor dit stuk. Aan de linkerzijde staat de koers: de aanleiding en de strategische keuzes die we daarin maken. Het hart daarvan is de warmehartenstrategie. De 7 ontwikkelprincipes bepalen onze kijk (“wat vinden we ervan”) op de hoofdpogaven en hebben richting gegeven aan de ontwikkelprogramma's. Aan de rechterzijde staat de inzet: die beschrijven we deels in hoofdstuk 3 onder “waar zetten we op in” en verder in hoofdstuk 4 & 5 met de ontwikkelprogramma's en aanzet voor uitvoeringsafspraken.

1 Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta is zuinig omgaan met de ruimte
De regio kent een groot grondgebied met compacte (Hanze)steden en veel ruimte voor het landschap. Dat is haar kracht en daar moeten we zuinig mee omgaan. Deze ruimte maakt de kwaliteit van de regio en willen we niet onnodig onder druk zetten. Gebieden met hoge natuur- of landschappelijke waarde blijven vrij van uitbreiding van verstedelijking, infrastructuur en grootschalige economie (bijv. logistiek). Verstedelijking draagt bij aan de biodiversiteitsdoelstellingen, ook binnenstedelijk. Daarom kijken we eerst naar een verantwoorde en gezonde wijze van ontwikkeling binnen het bestaande bebouwde gebied en kijken naar mogelijkheden van versterking van het waardevolle landschap. Door te investeren in de kwaliteit van de steden en dorpen houden we ze vitaal en klimaatbestendig.

2 In een Klimaatadaptieve Delta pakken we opgaven aan bij de bron
Decennialang zijn we uitgegaan van de technische maakbaarheid van deze natuurlijke systemen. Meer en meer komen we tot inzicht dat dit niet altijd het geval is. We willen inzetten op maatregelen die duurzaam de wateropgave verlichten, passend bij het natuurlijke bodem- en watersysteem. Nieuwe verstedelijking mag niet leiden tot een grotere klimaat- en wateropgave, maar moet juist leiden tot een verkleining daarvan. Niet alleen in het ontwikkelgebied zelf, maar ook voor de omgeving. Daarbij hebben natuurlijke oplossingen de voorkeur boven technische omdat ze zich ook beter laten combineren met andere opgaven zoals onze gezondheid, de biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving. We hanteren deze aanpak ook voor het mobiliteitssysteem: we pakken mobiliteitsopgaven aan bij de bron door met slimme verstedelijkingskeuzes een betere balans tussen wonen en werken op fietsafstand te maken.

3 In Warme Harten helpt het nieuwe het bestaande met transitieopgaven
De ambities op het gebied van woningbouw zijn groot. Er zijn veel woningen nodig, maar de nieuwbouw blijft altijd maar een klein gedeelte van de totale voorraad. In al bestaande huizen wonen ook mensen die te maken (kunnen) krijgen met opgaven zoals de energietransitie, klimaatadaptatie, vergroenings- en biodiversiteitsopgaven en met mobiliteitsarmoede. We willen dat wat we nieuw toevoegen in de regio het bestaande versterkt: bestaande wijken en kernen met hun opgaven kunnen geholpen worden door middel van nieuwbouw. Dit noemen we ook wel 'buiten het bouwhek' denken, waarmee we bedoelen dat hetgeen dat gebouwd wordt niet alleen zelf van goede kwaliteit moet zijn, maar ook als hefboom voor noodzakelijke transitie in de omgeving moet dienen.

4 Warme Harten bieden een passend woningaanbod voor iedereen
Iedere ontwikkeling maakt het woningaanbod diverser. Nu bestaat dat uit veel op elkaar lijkende, grote eengezinswoningen. Dit past niet zo goed met de demografische trends. Dit betekent met name dat we goed kijken naar welke woningen er al zijn, wie erin wonen en hoe we de (toekomstige) vraag goed kunnen bedienen. Algemeen geldt dat nieuwe ontwikkelingen aanvullend moeten zijn op het bestaande qua typologie, rekening houdend met demografische trends, zodat het totale aanbod diverser en veerkrachtiger wordt.

5 In Warme Harten geven we voorrang aan voetganger, fietser en OV
Iedere ontwikkeling draagt bij aan de mobiliteitstransitie door in te zetten op een andere manier van verplaatsen: meer lopen, fietsen en OV-gebruik. We kiezen voor ruimte-efficiënte vervoerswijzen. Dat betekent inzet op een regionale mobiliteitstransitie in combinatie met verdichten in de kernen, rond OV-knopen en het mengen van wonen en werken waardoor inwoners minder (ver) hoeven te reizen: multimodale plekken maken waar een alternatief voor de auto voor handen is. Met dit principe maken we mobiliteit voor iedereen toegankelijker duurzamer en gezonder.

6 Elk Warm Hart speelt een rol in het vergroten van regionaal economisch elan
Iedere ontwikkeling kan bijdragen aan het versterken van economische samenhang van de regio als geheel. We zetten in op een stedelijke economie in Zwolle, de enige kern in de regio waar een schaa sprong in stedelijkheid mogelijk zou zijn (met bijbehorende lokale agglomeratiekracht, stedelijke economie en functiemix) en op specialisatie in subregio's voortbouwend op de lokale cultuur en historie. We beschermen en ontwikkelen diverse milieus zodat alle typen bedrijvigheid op de juiste plek komen en stimuleren uitwisseling van kennis en kunde. Bijvoorbeeld in binnensteden en stationsgebieden kunnen 'interactiemilieus' tot stand komen door concentratie en clustering van mensen en bedrijvigheid.

7 In een Klimaatadaptieve Delta bouwen we gebiedsspecifiek
Omdat identiteit in grote mate bepalend is voor leefbaarheid en sociale samenhang, omarmen we in dit principe de gebiedsspecifieke unieke eigenschappen van onze diverse regio. De ondergrond en het watersysteem zijn bepalend voor waar en hoe we bouwen om ook op lange termijn bij klimaatverandering een florerende regio te kunnen zijn. Iedere ontwikkeling heeft oog voor de door de landschappelijke ondergrond, natuur, cultuurhistorie en bouwcultuur gevormde karakteristieken en identiteit van de plek en behoudt of versterkt deze. Daar zetten we vol op in en bouwen zo aan een afwisselende regio. De gebiedsbiografie Regio Zwolle concretiseert de cultuurhistorische subregio's en helpt de eigenschappen in te zetten bij gebiedsspecifiek bouwen (wordt i.s.m. Rijk (BZK/OCW) en regio opgesteld).

In hoofdstuk 3 worden deze iconen **1 2 3 4 5 6 7** gebruikt om aan te geven waar welk van de zeven ontwikkelingsprincipes toegepast worden.

De 7 ontwikkelprincipes samen vormen de Warmehartenstrategie



Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta

Wat levert het op om te werken volgens de warmehartenstrategie? Wat hebben we dan bereikt in 2040? Een terugblik...

In de verschillende kernen in de regio zie je het resultaat van het werken volgens de warmehartenstrategie. De al goede leefkwaliteit van de regio is versterkt doordat wonen, economie en vergroening hand in hand gaan. Niet alleen de nieuwe inwoners in de regio profiteren daarvan. Ook de uitdagingen waar de woon- en leefomgeving van de bestaande inwoners twintig jaar geleden voor stonden hebben geprofitteerd van de impuls die de regio heeft gekregen.

De regio is een stuk diverser geworden qua woon- en werkmilieus. Iedere kern is herkenbaar, benut en beschermt de eigenschappen van het omliggende landschap en is daar goed mee verbonden. Door de vergroening en toegenomen ruimte voor water zijn de uitdagingen voor klimaatadaptatie omarmd en is ook de biodiversiteit vergroot. 'Rood' en 'groen' zijn meer verweven dan ooit.

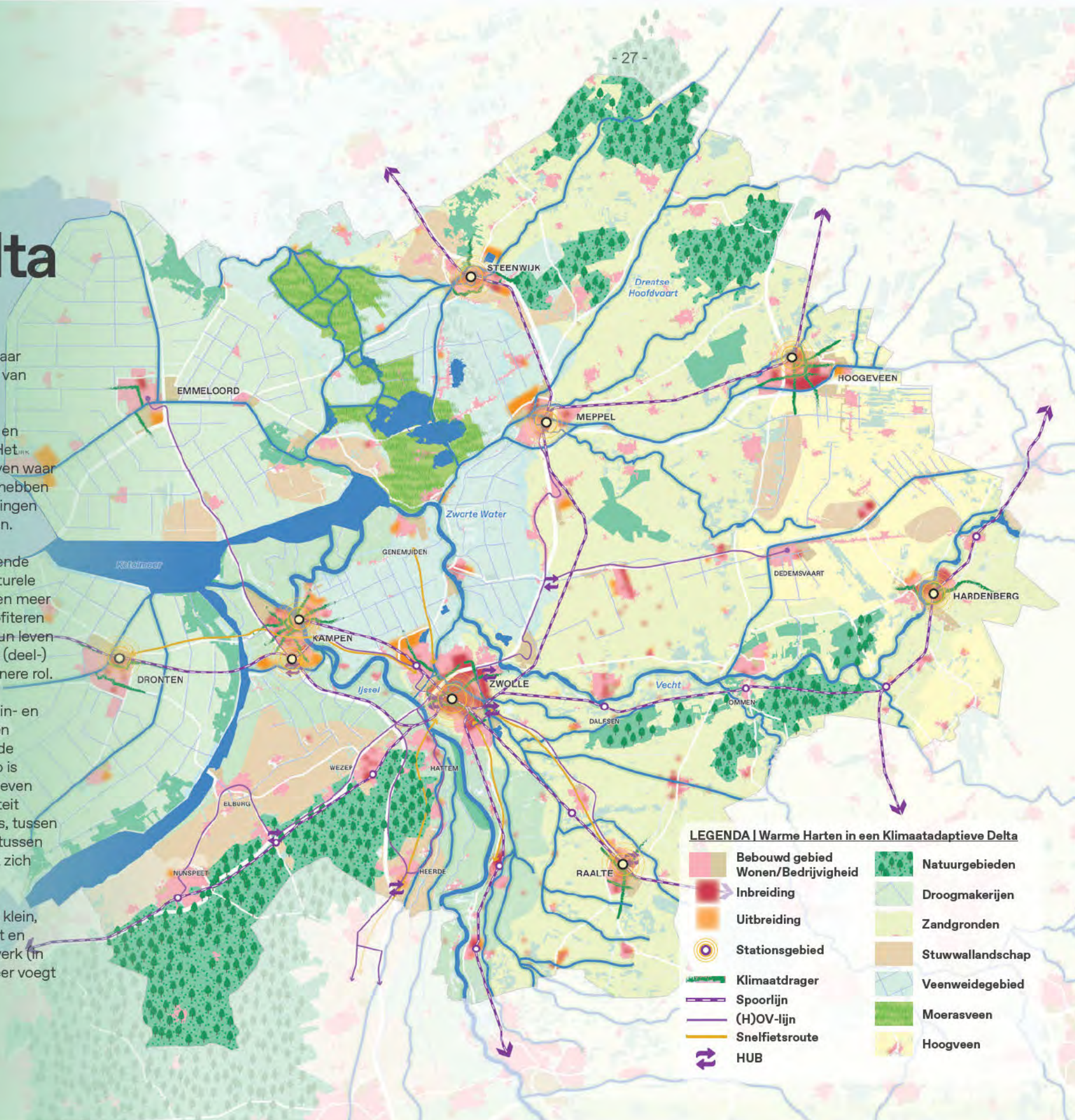
De stad Zwolle heeft zich nog verder ontwikkeld als warm hart voor de regio, door een stuk stedelijker te worden. Dit heeft bijvoorbeeld een nieuw hoogstedelijk milieu toegevoegd aan de regio en daarmee de hele regionale economie versterkt. Er is uitwisseling en afstemming in het regionale

bedrijfsleven, waardoor men van elkaar profiteert en elkaar aanvult in plaats van concurreert.

Overall in de regio hebben de centra en dorpsharten een impuls gekregen. Het zijn prettige publieke plekken gebleven waar veel mensen een passende woning hebben gevonden. Vooral de stationsomgevingen hebben een transformatie ondergaan. Dit zijn dynamische en bruisende plekken geworden, met de verschillende gebiedsspecifieke natuurlijke en culturele kenmerken als visitekaartje. Er wonen meer mensen dicht op het station, die profiteren van de impuls in het OV-netwerk. Hun leven kan nabij worden georganiseerd. De (deel-) auto speelt voor hen een steeds kleinere rol.

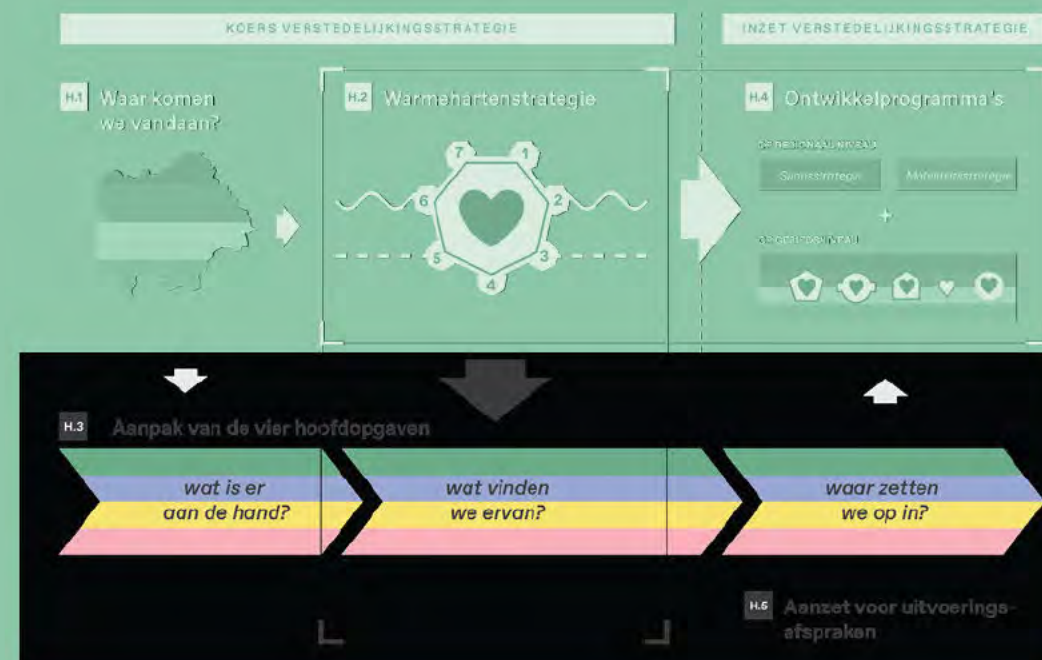
In de stationsgebieden is het aantal in- en uitstappers in balans: werknemers en studenten zorgen voor 'tegengestelde pendel'. De automobiliteit in de regio is teruggelopen doordat mensen hun leven meer nabij en met duurzame mobiliteit kunnen invullen. De regio is in balans, tussen stad en land, tussen rood en groen, tussen wonen en werken. En de regio heeft zich klimaatbestendig ontwikkeld.

Al deze warme harten, van groot tot klein, worden verbonden door een robuust en duurzaam water- en mobiliteitsnetwerk (in de volle breedte) dat zich steeds meer voegt naar het natuurlijke systeem.



3

Aanpak van de vier hoofdopgaven



'Naar een klimaatbestendige delta...

Aanpak klimaatopgave

Wat is er aan de hand?

De grenzen van maakbaarheid

Het bodem en watersysteem dicteerden tot aan de twintigste eeuw de mogelijkheden qua grondgebruik en inrichting van het landschap. Daarna zorgden technische innovaties voor de ontkoppeling van watersysteem en grondgebruik. De nieuw ontstane situatie blijkt kwetsbaar als gevolg van klimaatverandering. Het wordt natter, droger en heter. Voldoende drinkwater is geen vanzelfsprekendheid. Daarmee komen er ook problemen voor gezondheid, leefkwaliteit en biodiversiteit.

Grote en kleine opgaven, overal in de regio

De noodzakelijke vernieuwing van het (technisch vormgegeven) systeem en het klimaatbestendig inrichten van stedelijk gebied, om extremen op te vangen, is een grote opgave: niet zozeer financieel, juist ook voor het ecosysteem, de biodiversiteit en de ruimtelijke kwaliteit en het is de vraag of de bestaande benadering overlast en schade kan blijven voorkomen. In Zwolle komt de grootste klimaatopgave bij elkaar door de manier waarop het regionale watersysteem is georganiseerd: Sallandse wetelingen dreigen Zwolle te overstromen als het water in IJssel en Vecht ook hoog staat. Tegelijkertijd zien we hetzelfde op kleiner schaalniveau gebeuren in vele andere kernen in de regio. Zo heeft ieder deel van de regio haar eigen klimaatopgave, terwijl een lokale keuze in het ene gebied consequenties heeft voor andere gebieden.

Onzekere opgave, groei opgave onwenselijk

De onzekerheid van de adaptatieopgave is op systeemniveau afhankelijk van keuzes elders. Naast de adaptatieopgave is er ook een grote mitigatieopgave. Groei en nieuwe verstedelijking kunnen leiden tot een toename van de vraag naar energie, groen, drinkwater en rioolwaterzuivering. Tot slot: de klimaatopgave wordt gekenmerkt door een grote onzekerheid. We weten nog niet goed wanneer we 'genoeg' doen om kwaliteit en veiligheid te garanderen.

Wat vinden we ervan?

Water vormt verleden en toekomst

De regio wil een klimaatbestendige groeiregio zijn en wil aansluiten bij het nieuwe adagium 'bodem en water leidend' in onze ruimtelijke ordening ②. Kort door de bocht gedacht zou je dan kunnen zeggen dat enkel op klimaatrobuuste plekken gebouwd zouden mogen worden. Echter, wat betekent dat voor de huidige bewoonde omgevingen, waarvan een groot deel in klimaatkwetsbaar gebied ligt? De regio is juist gegroeid rondom strategische, met water verweven locaties. Een switch naar 'hoog en droog' is nu niet haalbaar: als we dat doen voor de nieuwe woningen, ontkennen we het verleden en de opgave die we hebben voor de bestaande bewoonde gebieden. De consequentie hiervan is dat we anders willen bouwen en ontwikkelen om de omgeving klimaatbestendig te maken. 'Flexibiliteit en aanpasbaarheid in inrichting' en 'wederkerigheid en eigenaarschap in samenwerking' zijn sleutelwoorden.

Nieuw helpt bestaand, aanpak bij de bron

We kiezen voor het zuinig zijn met de ruimte. ① We stimuleren daarom gebiedsontwikkelingen in bestaand bebouwd gebied. We ontwikkelen gebiedsspecifiek, passend bij het bodem- en watersysteem. We erkennen dat we een klimaatopgave hebben voor de bestaande bebouwde gebieden en stellen dat nieuwe woningen moeten bijdragen aan het vergroten van klimaatbestendigheid en/of andere maatschappelijke opgaven in de regio ③. We voegen ons zo veel mogelijk naar het natuurlijke systeem in plaats van het enkel met technische maatregelen oplossen van kwetsbaarheden. Daarbij hoort ook de inzet op het verminderen van de energie- en warmtevraag, zodat de regio ook structureel bijdraagt aan klimaatmitigatie. En een inzet op circulariteit waarbij onder andere de afvalwaterinzameling en verwerking bijdraagt aan goede en gezonde waterkwaliteit en het terugwinnen van energie en grondstoffen.

... door de sponswerking van het bebouwde gebied te vergroten.'

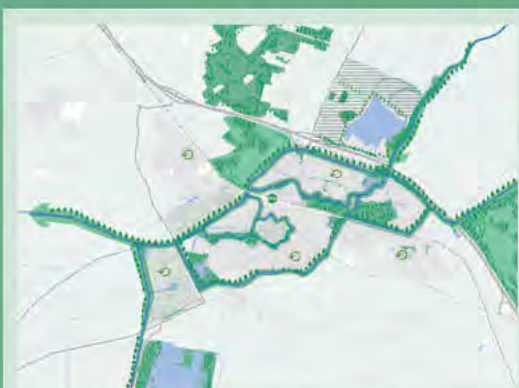


Waar zetten we op in?

Voor de verstedelijkingsopgave kiest Regio Zwolle voor de warmhartenstrategie, waarbij toekomstige verstedelijking zo veel mogelijk plaatsvindt in bestaande kernen. Om die kernen, klein en groot, stapsgewijs te transformeren, waarbij water, klimaat, wonen, mobiliteit en economie integraal worden opgepakt. De hiermee gepaard gaande investeringen bieden de mogelijkheid om de ruimtelijke ingrepen die plaatsvinden te gebruiken om de klimaatopgave van de bestaande kernen deels of helemaal op te lossen ③.

We ontwikkelen klimaatrobuust: in een van nature nat gebied wil je in principe niet bouwen. Is dit gebied al verstedelijkt? Dan kan juist de transformatie van zo'n wijk helpen om waterberging, opname, een meer natuurlijke afvoer en de veerkracht van de bebouwing te vergroten. In overstrombare gebieden bouwen we zo dat de gebouwde omgeving door gevolgbeperkende maatregelen voorbereid is op overstromingen door dijkdoorbraken of extreme neerslag.

Water en bodem zijn leidend. We bouwen nieuwe woningen robuust volgens de beste inzichten wat nodig is om op lange termijn klimaatadaptief te blijven. Nieuwe ontwikkelingen voldoen hierbij aan de ambitie van een klimaatadaptieve groeiregio. Hiervoor zijn concrete doelen ontwikkeld voor nieuwbouw, met een onderliggende normatieve uitwerking om de klimaatadaptatieopgave te duiden.



Voorbeeld uit het onderzoek: Steenwijk
De 'laagte' van de voormalige Steenwijker Aa rondom station Steenwijk is niet alleen een klimaatprobleem maar biedt allerlei ontwikkelkansen. Dankzij de strategische aankoop van het stationsgebouw door de gemeente Steenwijkerland kunnen die opgaven worden gecombineerd in één gebiedsontwikkeling.

Bij de locatiekeuze voor nieuwe uitbreidingen moeten we kiezen voor locaties waarbij de flexibiliteit en adaptatiemogelijkheden van het bodem- en watersysteem naar de toekomst toe niet beperkt worden. Integendeel, kies locaties en werk deze met ontwerpend onderzoek en uitgangspunten beschreven in [Klimaatadaptief ruimtelijk ontwikkelen in Regio Zwolle](#) zodanig uit dat zij de flexibiliteit en veerkracht van het bodem- en watersysteem vergroten ². Hierdoor worden de gevolgen van wateroverlast, overstromingen en droogte beperkt.

Die natuurlijke maatregelen op gebiedsniveau draaien om het **zo hoog en lang mogelijk vasthouden van elke druppel water**. Dit verkleint de opgaven verderop in het stroomgebied. Dit vraagt ook om oplossingen op regionale schaal. Zie ook de aanzet tot een [Regionale Sponsstrategie](#) die een opmaat biedt voor specifieke maatregelen voor Zwolle en gerichte plekken in de regio.

Hoe helpt deze aanpak de andere opgaven? Meer sponswerking helpt...



... **de mobiliteitstransitie** aan groenere straten die aantrekkelijker zijn voor lopen en fietsen. Andersom maakt de mobiliteitstransitie ruimte voor sponswerking. Het organiseren van nabijheid van wonen en werken reduceert de mobiliteits- en daarmee de energievraag en helpt zo klimaatmitigatie.

... **de economische opgave** door ook klimaatoverlast op bedrijfsterreinen te verminderen. Een groene werkomgeving is bovendien een impuls voor het economisch vestigingsklimaat.

... **de woningbouwopgave** door aantrekkelijkere woonmilieus. Vergroenen gaat hand in hand met verdichten. Andersom kan nieuwe woningbouw kan de aanleiding en/of investeringsmotor zijn voor de lokale klimaatmaatregelen.

Klimaatkwesties verschillen per kern en zelfs ook binnen een kern, dus wat bijdraagt is zeer lokaal bepaald. De volgende oplossingen kunnen een waardevolle bijdrage leveren op gebiedsniveau:



Royale klimaatdragers

Het bebouwd gebied krijgt een fijnmazig netwerk van groene aders en blauwe vingers die stad en dorp met het landschap rondom verbinden. Dit netwerk wordt multifunctioneel gebruikt door dieren, planten en mensen. Het zijn meestal geen nieuwe verbindingen, maar al onderdeel van de identiteit van de kern en zijn vaak verbonden aan bestaande waterstructuren of landschappelijk erfgoed. Wel kunnen ze bijna overal royaler. Bijvangst: ze maken de stad aantrekkelijker, bevorderen de ecologie en maken lopen en fietsen leuker.



Groene straten

In combinatie met de mobiliteitstransitie kan in straten ruimte ontstaan (door minder parkeren) voor water en groen. Dit is een virtueuze cirkel: daardoor wordt ook actieve mobiliteit aantrekkelijker, in een groene straat is het fijn fietsen en lopen.

Warme groene harten

Hieronder valt het vergroenen en ontharden van de (historische) centrumgebieden. Doel is om hittestress te verminderen en regenwater geleidelijk in de bodem te laten opnemen i.p.v. afvoer via riool. Middelen zijn bomen in de volle grond, tegelwippen en groene daken. Kan bij bestaande en nieuwe ontwikkelingen. Vuistregel: "alle beetjes helpen".



Klimaatadaptieve buurten

In bestaande woonbuurten liggen ook kansen om samen met een mobiliteitstransitie ruimte vrij te spelen voor klimaatadaptieve maatregelen en energietransitie: groene daken, zonnepanelen, meer groen op straat, etc. Vuistregel: "een kwart onverhard".



‘Naar een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem...

Aanpak mobiliteitsopgave

Wat is er aan de hand?

De regio is sterk auto-afhankelijk

De afstanden in de regio zijn relatief groot en men moet daardoor ver reizen om voorzieningen, werk of sociale contacten te bereiken. De meeste kernen in de regio hebben meer ‘inwoners met een baan’ dan banen. Deze regionale onbalans dwingt inwoners vaak tot grote pendelafstanden en maakt ze afhankelijk van de auto. Daarnaast is en blijft de auto vooral in het buitengebied het belangrijkste vervoermiddel.

Uitgebreid OV-netwerk dat beter benut kan worden

Daar waar een kern wel goed ontsloten is via trein en bus zijn de gebieden rondom de haltes en stations vaak beperkt geprogrammeerd en ontwikkeld. Daarnaast ligt een aantal stations aan de randen van het bebouwde gebied (Stadshagen, Kampen-Zuid, Wijhe, Hoogeveen en Raalte) of soms zelfs hierbuiten (Heino, Dalfsen en Ommen, ‘t Harde). Dat draagt niet bij aan een aantrekkelijke bereikbaarheid met het OV.

Regionale verschillen: “autoland” en “fiets- en OV-wereld”

In centraal Zwolle is de auto minder belangrijk dan in het omliggende gebied en zijn de voetganger, fiets en het OV de primaire vervoermiddelen. In de regio is dat anders, daar zijn veel mensen afhankelijk van de auto. De alternatieven zijn er beperkt, denk bijvoorbeeld aan het belang van de N50/N307/A6 voor de ontsluiting van de Provincie Flevoland richting Zwolle. Door de regionale centrumfunctie en de werkgelegenheid trekt Zwolle veel verkeer aan uit de regio. Dit zorgt voor congestie met bijbehorende problematiek. Tegelijkertijd is congestie ook hetgeen dat zorgt dat mensen alternatieven gaan verkennen. Deze zijn echter nog niet voor iedereen beschikbaar of voldoende aantrekkelijk.

Wat vinden we ervan?

De bereikbaarheid moet op peil blijven, dat doen we door in te zetten op de mobiliteitstransitie ⑤

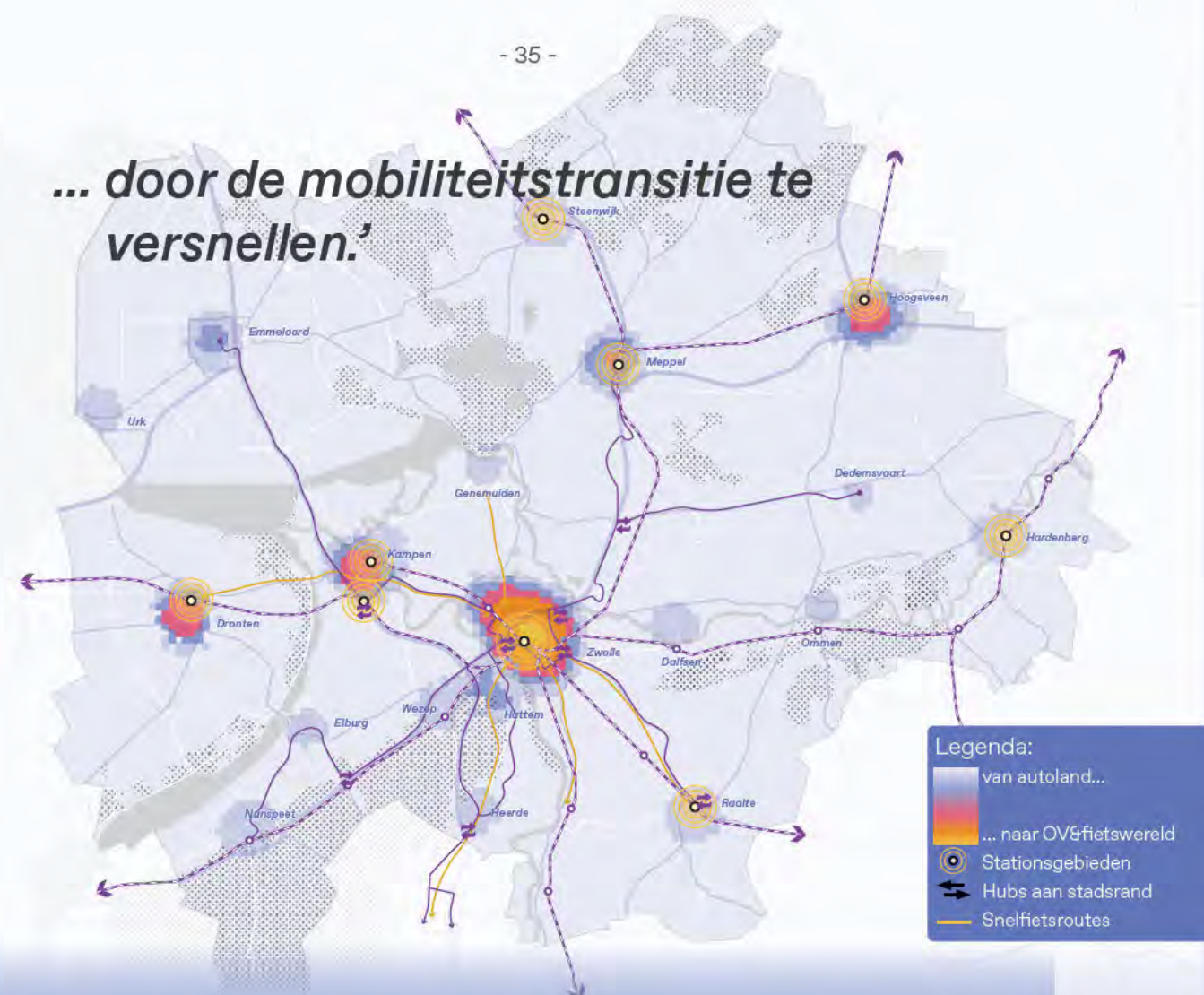
Dit betekent dat we willen groeien zonder de automobilititeit te vergroten: we willen namelijk klimaatbestendig groeien: dus niet de opgave vergroten door meer auto reizigerskilometers die extra (duurzame) energie kosten. Dat betekent dus inzetten op nabijheid zodat mensen de keuze hebben om hun leven nabij (op de fiets en te voet) of met OV te organiseren. Een bijkomend voordeel is dat we hiermee ook bijdragen aan de verkeersveiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. De mobiliteitstransitie moet er dus voor zorgen dat druk op het wegennet beheersbaar blijft omdat mensen met een alternatief een keer de auto niet nemen.

De regio wil goed bereikbaar zijn op drie schaalniveaus: nationaal (van, naar en door Regio Zwolle), regionaal en lokaal. Hoe we dat bereiken verschilt per gebied en bijbehorend mobiliteitsaanbod. We pakken mobiliteitsopgaven aan bij de bron door met slimme verstedelijkingskeuzes een betere balans tussen wonen en werken op fietsafstand te maken. ②

Een duurzamer mobiliteitssysteem bereiken we door zoet en zuur te combineren

Op sommige plekken accepteren we vertraging voor de auto of weren we de auto ten behoeve van ruimtelijke kwaliteit door stringent parkeerbeleid (in parkeertarieven en -normering) i.c.m. ruim aanbod van alternatieven en aantrekkelijker (groenere) omgeving met minder auto's. Dit geldt voor gebieden in harten van Zwolle, middelgrote kernen en vitale kernen: als plek voor ontmoeting, verblijf, ondernemer, voetganger, fietser, klimaatadaptatie. Echter moeten er wel goede alternatieven voor handen zijn om andere keuzes te maken. Dit vraagt precies kijken naar ketenmobiliteit op alle schaalniveaus.

... door de mobiliteitstransitie te versnellen.’



Waar zetten we op in?

Maximale bijdrage leveren met verstedelijking

In de verstedelijkingsstrategie liggen belangrijke sleutels om de mobiliteitstransitie van de regio te versnellen. Niet alles kan op de schop, het huidige systeem en de bestaande woningen en arbeidsplaatsen zijn een gegeven. Maar als we de nieuwe woningen en economische groei op de juiste plekken organiseren, verminderen we de regionale onbalans, grote pendelafstanden met de auto en kunnen we daarmee groei van automobilititeit voorkomen.

De verstedelijkingsopgave biedt kansen om de mobiliteitstransitie te versnellen en andersom helpt de transitie ruimte te maken. De mobiliteitstransitie in deze regio draait voornamelijk om het verminderen van de auto-afhankelijkheid door meer mensen op meer plekken een alternatief te bieden (bouwen op multimodale plekken en toevoegen van HOV-bereikbaarheid). Daarbij geldt voor ons het STOMP-principe als basis voor het prioriteren van de (gebieds)maatregelen en alternatieven. Bij voorkeur eerst inzetten op meer Stappen, Trappen, dan OV, MaaS (deelmobiliteit) en als laatste maatregelen t.b.v. de privéauto.

De uitkomsten van het [MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zwolle en omgeving](#) bieden een opmaat naar een regionale mobiliteitsstrategie en specifieke maatregelen voor Zwolle en gerichte plekken in de regio.

We zetten in op verdichting in Zwolle.

Hoe meer woningen we daar toe voegen, hoe meer mensen kunnen profiteren van de nabijheid van werkgelegenheid. Hoe [Stedelijker Zwolle](#), (in combinatie met passend mobiliteitsbeleid) hoe minder (auto)kilometers ². Zo vergroten we de onbalans en bijbehorende pendel niet verder. Prioriteit voor lopen en fietsen.

De beste multimodaal bereikbare plekken van de regio zo goed mogelijk benutten. Dit zijn vooral [Karakteristieke Stationsomgevingen](#) in de regio waar in de directe omgeving nog ruimte is voor ontwikkeling. Prioriteit voor de overstap van fiets en OV.

Alle andere stations geschikter maken voor een soepele overstap van auto naar OV (of fiets).

Hubs organiseren op de plekken waar autoland en de fiets- en OV-wereld elkaar raken. Dit parkeren op afstand is zowel voor bezoekers als voor bewoners interessant. De parkeerruimte die we in buurten besparen kan ingezet worden voor klimaatadaptatie. In de hubs kan deelmobiliteit geleidelijk groeien.

Hoe helpt deze aanpak de andere opgaven? De mobiliteitstransitie helpt...



... de **klimaatopgaven** door ruimte (minder verharding) op strategische plekken t.b.v. klimaatadaptatie (piekbuien, hittestress, droogte). Ook het niet vergroten van de mobiliteitsvraag helpt klimaatmitigatie.

... de **economische opgave** door meer nabijheid te organiseren: dit zijn plekken waar interactiemilieus kunnen ontstaan (leer-werkplekken, innovatiemilieus en ruimte voor de stedelijke economie). Daarnaast kan bedrijvigheid op knooppuntlocaties in middelgrote kernen profiteren van de investeringen in een goede OV-kwaliteit.

... de **woningbouwopgave** door ruimte te maken en het versterken van bestaande woonmilieus. Vice-versa: woningbouw op de juiste plekken is belangrijkste motor achter mobiliteitstransitie.

Ingrepen om de mobiliteitstransitie bieden ook aanknopingspunten voor nieuwe (ruimtelijke kwaliteit), zoals bijvoorbeeld de volgende oplossingen:



Verblijfskwaliteit vergroten op centrale plekken en overstappunten

Kort samengevat: 'meer bomen en ruimte voor verblijf' maakt plekken aantrekkelijk om lopend of op de fiets te zijn. Ook de routes erheen zijn aantrekkelijk en logisch. Minder ruimte voor stilstaande voertuigen (auto's, fietsen, scooters etc) creëert deze ruimte.



Vergroenen en verfijnen van stedelijke straten

Bepaalde wegen downgraden en snelheden verlagen zodat de hoofdwegen voor auto's veiliger kunnen worden met frequente oversteekplaatsen. Andere straten beter maken voor lopen en fietsen.



Geclusterd parkeren in (buurt)hubs

Parkeren in hubs bij binnenkomst in steden, waardoor autoluwe straten kunnen ontstaan. Bewoners kunnen terecht in buurthubs als ze een (deel)auto nodig hebben; in de wijk zelf zetten we in op (deel)fietsen en lopen. De grotere hubs dienen multifunctioneel te zijn en aangename (en veilige) plekken om te verblijven.



Voorbeeld uit het onderzoek: Meppel

Het stationsgebied is nu nog onderbenut. Infrastructuur is dominant. De flyover over het spoor bijvoorbeeld kan worden vervangen door een hub die het autoverkeer hier opvangt (de zuidelijke en noordelijke afrit blijven de westkant van het spoor bedienen). Met deze ingreep kan het gebied rond het station en centrum uitgroeien tot een prettige groene stedelijke om te wonen, werken, leren. Waar vooral voetgangers en fietsers voorrang krijgen.

'Naar een conjunctuurbestendige economie...

Aanpak economische opgave

Wat is er aan de hand?

De economie van de regio is afgelopen decennium sterk gegroeid

Regio Zwolle richt zich op de topsectoren kunststoffen, gezondheid (health) en landbouw (agrofood) en daarnaast zijn logistiek, e-commerce en vrijetijdseconomie groot. Het bedrijfsleven bestaat uit veel familiebedrijven en drijft op een beroepsbevolking die voor een groot deel uit MBO'ers bestaat.

Het ruimtelijk-economisch systeem kenmerkt zich door grote afstanden

Er zijn in Zwolle meer banen dan werkzame inwoners. Op Hoogeveen na is dat in geen enkele andere kern in de regio het geval. Dat betekent dus dat dagelijks veel mensen van buiten Zwolle naar de stad reizen voor hun werk. Deze 'suburbanisatie' van de regio maakt haar kwetsbaar: afhankelijk van continue investeringen in het mobiliteitssysteem en werknemers die veel tijd en geld in een dagelijkse pendel steken. Hierdoor missen vooral kwetsbare inwoners kans op werk en verergeren congestieproblemen. Een betere balans tussen wonen en werken maakt een gemeente economisch veerkrachtiger.

In delen van de regio is sprake van ontgroening en vergrijzing

Zwolle heeft een productieve HBO-kenniseconomie, maar verliest ook jongeren die naar (universiteits)steden elders in het land verhuizen. De regio heeft (nog) geen hoogstedelijk milieu om te kunnen concurreren met het aanbod in andere regio's. Dit zorgt voor structurele krapte op de arbeidsmarkt. De zwakke link tussen MKB en onderzoek & onderwijs maakt de regio kwetsbaar om economische veranderingen op te vangen.

Blijvende en diverse ruimtevraag

In de regio is sprake van een stevige ruimtevraag naar werklocaties in verschillende milieus.

Wat vinden we ervan?

Groeien zonder veel meer ruimte te vragen ①

We willen groeien zonder natuurlijke systemen verder onder druk te zetten. Dat betekent dat we manieren moeten vinden om te groeien zonder veel meer ruimte te gebruiken: clustering en intensivering, zorgvuldig ruimtegebruik, het beschermen van landschappelijk waardevolle gebieden, maar ook de revitalisering en herstructurering van bedrijventerreinen. De vraag naar grootschalige logistiek staat op gespannen voet met ontwikkelprincipe 'wees zuinig met de ruimte' en moeten we in regionaal verband behandelen, waarbij bijdrage aan lokale ketens uitgangspunt is.

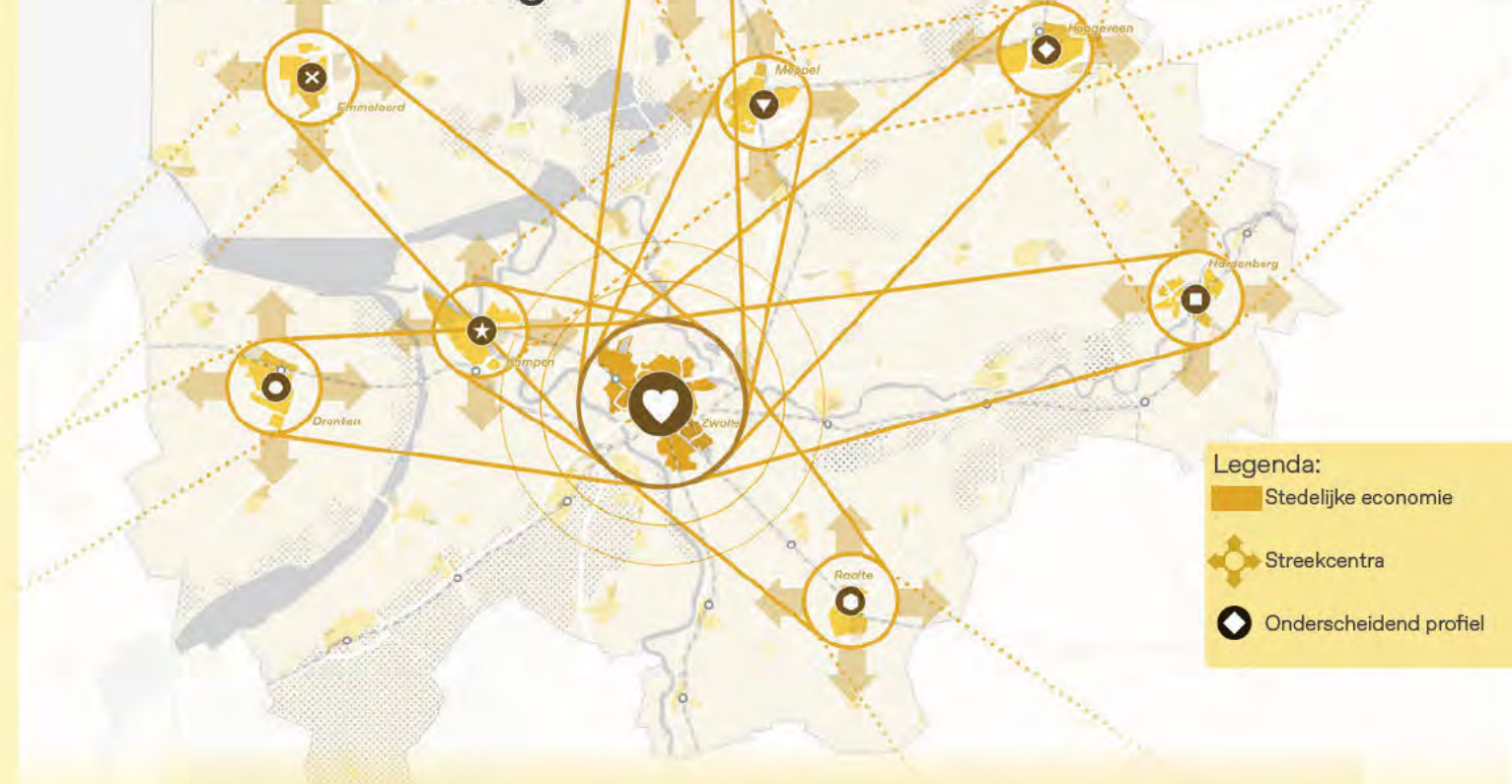
Werken aan een betere verdeling van werkgelegenheid ②

Investeren in onderwijs en triple-helixverbanden (en daarmee slimme sub-regionale specialisaties versterken) is belangrijk om overal in de regio de economie vitaal te houden. We willen niet dat werkgelegenheid binnen de regio verplaatst naar Zwolle en de onbalans vergroot. Maar ook locatiekeuze van nieuwe woningen speelt een belangrijke rol (bouwen waar veel werk is).

Door meer variatie werken aan weerbaarheid ③

We willen flexibeler zijn als de economie verandert en ruimte kunnen bieden voor verschillende vormen van werk: van productie tot interactiemilieu. Iedere ontwikkeling, groot of klein, kan bijdragen aan het versterken van economische samenhang van de regio als geheel. We beschermen en ontwikkelen diverse milieus zodat alle typen bedrijvigheid op de juiste plek komen en stimuleren uitwisseling van kennis en kunde. In binnensteden en stationsgebieden kunnen bijvoorbeeld 'interactiemilieus' tot stand komen door concentratie en clustering van mensen en bedrijvigheid.

... door differentiatie en verbeterde uitwisseling.'



Waar zetten we op in?

Mede vanuit het oogpunt van brede welvaart, houden we gebieden met hoge natuur, landbouw of landschappelijke waarde vrij van uitbreiding van verstedelijking: infrastructuur, nieuwe werklocaties en grootschalige economie (bijv. logistiek). Het landschap vormt de contouren van de verstedelijking ①. De uitgangssituatie en de karakteristieken van het landschap in relatie tot verstedelijking verschillen binnen de Regio Zwolle ⑦.

Binnen Regio Zwolle kiezen we voor een regio in balans; we bouwen woningen in de nabijheid van werkgelegenheid.

En werken we vanuit de Economische Agenda aan het versterken van economische clusters in de hele regio, om ook bij te kunnen dragen aan groei van de werkgelegenheid. Dit doen we om de pendel en afhankelijkheid van Zwolle te verkleinen ②. Balans betekent ook dat economie niet mag worden weggedrukt door woningbouw, als daar niet een binnen deze principes passende toekomstbestendige locatie voor gevonden is. In de stationsgebieden en gekoppeld aan economische clusters zetten we in op ruimte voor de groei van arbeidsplaatsen. Dat kan gestimuleerd worden door ruimte te bieden aan triple-helix verbanden.

We zorgen dat bij de ontwikkeling van nieuwe locaties er gelijktijdig geïnvesteerd wordt in de versterking van de toekomstbestendigheid van bestaande werklocaties ⁵. Door die te helpen met opgaven als: klimaatadaptatie, economisch vitaal blijven, energietransitie en mobiliteitstransitie.

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. Dit type milieu kunnen we alleen hier bereiken, maar is van meerwaarde voor de gehele regionale economie.

Bovenstaande inzet vraagt om een regionale ruimtelijke economische visie voor Regio Zwolle. Doel hiervan is een gezamenlijke strategie te ontwikkelen hoe om te gaan met de ruimtevraag. De visie gaat daarnaast in op de regionale samenwerking/specialisatie differentiatie en het versterken van banden met kennis- & onderwijsinstellingen in en buiten de regio en de ruimtelijke vertaling van met name gericht op grote werklocaties,

waaronder ook de vraag hoe om te gaan met grote ruimtevragers. Dit sluit aan op het voornemen van het ministerie van EZK voor verschillende type werklocaties uitwerkt als het programma NOVEX.

We hebben oog voor het belang van een voldoende groot, divers en toekomstbestendig aanbod van werklocaties in de Regio Zwolle (bedrijventerreinen, kantoorlocaties, campussen en gemengde milieus), zodat zowel huidige als nieuwe bedrijvigheid een passende plek kan vinden ⁶. Een slimme zonering kan helpen de ontwikkeling van lokaal diverse werkmilieus te sturen. Voor mens- en kennisintensieve economie moeten we goed verbonden locaties benutten. Voor de industriële kant beschermen we kapitaalintensieve locaties en hanteren we de gezamenlijke bedrijventerreinenprogrammering om strategische keuzes te maken. Zo kan de overheid sturen op wenselijke ontwikkelingen en krijgt bedrijvigheid duidelijk richting om toekomstplannen te maken.

Hoe helpt deze aanpak de andere opgaven? Een slimme economische zonering helpt...



... de **klimaatopgaven** door druk op de ruimte te houden. Bestaande bedrijventerreinen krijgen door nieuwe zonering momentum om ook klimaatvitaal te worden: inzetten op vergroening en goede waterhuishouding.

... de **mobiliiteitsopgave** door concentratie van economische activiteit en menging en de woon-werkpendel te verminderen. Dit ontlast de mobiliteitsnetwerken. Clustering van bedrijven maakt collectieve oplossingen voor personen- en goederenverkeer aantrekkelijk.

... de **woningbouwopgave** met de differentiatie in werkmilieus. Dit zorgt ook voor interessante nieuwe type woonmilieus in de regio. Wel blijft aandacht nodig in regelgeving om te voorkomen dat in een aanvankelijk gemengd milieu de woonfunctie het werk wegdrukt. Andersom heeft het wonen heeft ook een belangrijke functie in het op orde houden van arbeidspotentieel door de juiste woonmilieus te bouwen op plekken waar het bedrijfsleven toekomstbestendig groeipotentieel heeft.

De zonering bestaat uit de volgende onderdelen en kan voor elke kern op maat worden gemaakt. Zo zorgen we dat iedere kern verschillende kwaliteiten in huis heeft. We onderscheiden de volgende milieus:



Rust gebieden

Hier is ruimte voor wonen, groen en kantoorwerk en ander licht werk.



Reuring gebieden

Hier is ruimte voor stedelijke voorzieningen met ruime openingstijden die voor dynamiek en sociale veiligheid zorgen. Vooral in centrumgebieden, rond stations en onderwijsclusters.



Voorbeeld uit het onderzoek: Hardenberg

De IQ-boulevard bij het station is een voorbeeldige leer-werkomgeving, met scholen en bedrijvigheid zoals Wavin en ziekenhuis.

Ruis gebieden

Hier wordt volop ruimte geboden aan het maken, logistiek en rommeligheid. Hier passen vrijere woonvormen bij die zelf meer tolerantie van de omgeving vragen en ook toleranter zijn t.o.v. hun omgeving.



Ruig gebieden

In deze ruige milieus is de mogelijkheid om functies zoals sport, onderwijs, cultuur en recreatie te combineren met aanwezige bedrijvigheid die we niet kunnen of willen combineren met woongebied.



Reus gebieden

In deze gebieden wordt uitsluitend gewerkt. De grootschaligheid van het werklandschap en de bebouwing kan wel worden gecombineerd met klimaatadaptatie, energieopwekking en natuur.

‘Naar vitale steden en dorpen...

Aanpak woonopgave

Wat is er aan de hand?

Het aantal huishoudens in de regio groeit de komende decennia flink

De regio Zwolle groeit, zoals in zoveel regio's in Nederland is de druk op de woningmarkt in de regio Zwolle groot. Ook hier zijn de huizenprijzen hoog en er is een forse woningbehoefte: we gaan uit van een basisopgave van minimaal 50.000 nieuw te bouwen woningen tot 2040. Hierbij geldt een bandbreedte van minstens voldoen aan de autonome groei (circa 42.000 netto) en maximaal 130% plancapaciteit. Dit komt enerzijds door huishoudensverdunning (steeds minder mensen per huishouden, waardoor er meer huizen voor zelfde aantal mensen nodig zijn) en door migratie naar stedelijke regio's (binnen Nederland en binnen EU). Deze twee factoren zorgen elk voor ongeveer de helft van de vraag in de regio.

Mismatch tussen vraag en aanbod

De groei in de Regio Zwolle betreft grotendeels die van 1- en 2-persoonshuishoudens. Tegelijkertijd bestaat de woningvoorraad grotendeels uit ruime eengezinswoningen. Dat is een mismatch, zeker omdat die woningen regelmatig in woonwijken staan met een lager voorzieningen- en OV-aanbod, waar juist kleine, maar ook vergrijzende huishoudens behoefte aan hebben. In het [Toekomstbeeld Wonen 2050 Regio Zwolle](#) wordt dit uitgebreid toegelicht.

Wat we al hebben staan kan wel een impuls gebruiken

De nieuwbouwopgave is groot en staat op ons netvlies. Tegelijkertijd zijn meer dan 80% van de woningen die we in 2040 nodig hebben al lang gebouwd. De voorliggende opgave gaat dus voor verreweg het grootste deel over de aanpassingen die nodig zijn in de bestaande stedelijke gebieden.

Wat vinden we ervan?

Vraag faciliteren door meer woningaanbod

We moeten dus veel woningen bouwen in de regio. Daarbij staat differentiatie centraal: we willen vooral bouwen wat we nu nog niet of te weinig hebben: vooral kleine betaalbare huizen, dichtbij voorzieningen ④. Er liggen ook mogelijkheden in de bestaande voorraad om extra woningen te creëren uit transformatie.

Verdichten heeft de voorkeur

Om nieuwbouw de bestaande voorraad te laten helpen ③ kunnen we het beste bouwen binnen bestaand stedelijk gebied ①. Nieuwe uitbreidingen leggen vaak meer druk op klimaat- en mobiliteitssystemen en bestaande wijken hebben meestal niet zo veel aan investeringen in nieuwe buurten omdat ze niet dichtbij liggen. Sterker nog: ze zien vaak hun kansrijke inwoners naar die nieuwe wijken vertrekken.

Het Flevolandse deel van Regio Zwolle heeft hierin een specifieke positie. De hier voorziene groei van het aantal woningen in het kader van de Strategische Agenda Flevoland / mogelijke Lelylijn zullen overwegend in uitbreidingslocaties worden ontwikkeld. Deze worden wel in lijn met de ontwikkelprincipes gerealiseerd.

Met woningbouw als investeringsmotor de andere drie opgaven helpen ③

We vinden het randvoorwaardelijk dat nieuwbouw de bestaande voorraad vooruithelpt. Woningbouw is per definitie een kapitaalcrachtige investering die het liefst substantieel bijdraagt aan klimaat-, mobiliteit- en economische opgaven van zijn omgeving. Het betekent niet dat nieuwbouw alles moet betalen: er kan bijvoorbeeld gewerkt worden met een fonds waar plannen die aantoonbaar helpen bij de opgaven extra middelen kunnen krijgen om dit mogelijk te maken. Ook kunnen instrumenten zoals flexwoningen helpen bij deze opgave, bijvoorbeeld door als tijdelijk 'schuifhuis' te functioneren in een buurt waar dan gewerkt kan worden aan herstructurering, verdichting en verduurzaming.

... door te bouwen waar de mensen zijn.'



Waar zetten we op in?

Maximale bijdragen leveren met verstedelijking: we zetten de verstedelijkingsopgave in om te de bestaande omgeving zo veel mogelijk vooruit te helpen. De regionale aanpak is:

Zo veel mogelijk woningen binnen bestaand bebouwd gebied realiseren ①. Uit onderzoek blijkt dat de netto autonome groei daarbinnen past: verdeeld over de vitale kernen, de middelgrote kernen en Zwolle. Hierbij moet soms wel aan een aantal randvoorwaarden worden voldaan om daadwerkelijk tot realisatie over te kunnen gaan. Zoveel mogelijk betekent dat maatwerkoplossingen mogelijk zijn wanneer de grenzen hiervan bereikt zijn.

Toekomstbeeld Wonen 2050

Differentiatie van woonmilieu's is een belangrijke doelstelling als het gaat om de verstedelijking van Regio Zwolle. In

Toekomstbeeld Wonen 2050 dat wordt opgesteld worden deze verder uitgewerkt.

Plannen op de korte termijn (waarbij er binnen 5 jaar woningen worden opgeleverd, die niet allemaal binnen de bebouwde kom liggen) niet ter discussie stellen. Wel kijken we hoe die plannen beter kunnen aansluiten bij de 7 ontwikkelprincipes.

Plannen voor de middellange en lange termijn passen binnen een van de vijf ontwikkelprogramma's. Zachte plannen van nu die goed aansluiten proberen we te versnellen. Zachte plannen die dat niet doen bewaren we als reserve. Zie ook de tabel op de volgende pagina.

Verdichten met menselijke maat, passend bij de lokale context ②. Het sturen op het bouwen aan warme harten betekent dat we ons moeten

gaan toeleggen op het verdichten met menselijke maat. Als we bouwen waar de mensen zijn, moeten we aansluiten bij de behoeftes die lokaal spelen. Dat betekent gebiedsspecifiek bouwen en een passend woonaanbod realiseren. Aansluitend op de veranderende bevolkingssamenstelling gaat het om compacter wonen, nabij voorzieningen, in hechte gemeenschappen. Dit vraagt maatwerk per kern, maar algemeen geldt voor verdichting met menselijke maat dat:

- het een impuls geeft aan de directe omgeving; de omliggende bebouwing 'heeft er iets aan'
- het niet ten koste gaat van (de kwaliteit van) openbaar toegankelijk groen en klimaatadaptatie bevordert
- de bouwhoogte past in de omgeving

We verbeteren het functioneren van de woningmarkt en de leefbaarheid, zodat het zowel voor huidige als toekomstige bewoners mogelijk is een passende en aantrekkelijke woonplek te vinden **4**. We werken aan voldoende woningen, met een divers en betaalbaar woningaanbod in diverse woonmilieus, in kwalitatief goede en veilige leefomgevingen.

Vrijkomende agrarische bebouwing

Er zijn situaties waar een transformatie van VAB's naar woonfunctie een goede oplossing kan zijn. Dit is geen onderdeel van de verstedelijkingsstrategie omdat het hier gaat om kleinschalige ontwikkelingen. De Provinciale Omgevingsvisies gaan hier nader op in. De ontwikkelprincipes zijn ook hier van toepassing.

Ambities woningbouw per subregio

	min.	woonagenda's	max.
Flevoland	5.000	11.100	11.000
IJssel-Vechtdelta	4.000	5.000	7.000
Kop v/d Veluwe	4.000	7.500	9.300
Kop van Overijssel	3.750	3.750	6.000
Salland	3.000	3.000	5.500
Vechtdal	5.750	6.800	8.400
Zuidwest Drenthe	7.000	8.000	12.700
Zwolle	17.500	20.000	25.000
Totale	50.000	65.150	84.900

Hoe helpt deze aanpak de andere opgaven? Bouwen waar de mensen zijn helpt...



... de **klimaatopgaven** door in bestaande buurten het startsein te geven voor klimaatadaptatieve inrichting van de openbare ruimte.

... de **mobilitetsopgave** door te bouwen op de juiste plekken. Dat verkleint de pendel en geven we mensen meer keuze nabij. En vice-versa: mobiliteitstransitie biedt ruimte voor woningbouw en vergroenen van bestaande woonmilieus.

... de **economie** door wonen en werken dicht bij elkaar te brengen en waar de arbeidsmarkt krap is en de bevolking vergrijst extra ruimte voor nieuwbouw te bieden daar. Door de juiste zonering (zie Economie) voorkomen we dat woningbouw bedrijfsleven in de weg zit.

Op gebiedsniveau, variërend van hoogstedelijk tot dorps, kan verdichting in onderstaande milieus plaatsvinden:



Stationsgebieden

Masterplanontwikkeling waarin vastgoedontwikkeling en openbare ruimte samenhangend worden aangepakt. Met focus op functiemenging en goede overstapmogelijkheden voor reizigers.



Transformatielocaties

Bijvoorbeeld harten van de wijk waar publieke partijen met maatschappelijk vastgoed aan de slag moeten. Of plekken waar een bedrijf niet goed meer past en een andere functie mogelijk wordt.

Herontwikkeling woongebieden

De aanpak is vaak een schuifoperatie: deze begint bijvoorbeeld bij collectieve oplossingen voor parkeervelden: vervangen door een mobiliteitshub, daardoor ontstaat ruimte voor groen & extra woningen. Ook door infrastructuur af te waarderen (van 50 naar 30 km/h) kan ruimte ontstaan langs ontsluitingswegen en koppen van buurtjes.



Herontwikkeling van werkgebied tot gemengd gebied

Een geleidelijke transformatie van industriegebied naar gemengde wijk, bijvoorbeeld in Rust, Reuring of Ruis.



Voorbeeld uit het onderzoek: Hoogeveen

Aanpak van stationsgebied, binnenstad en woonwijken. Uniek hier: naast betaalbare appartementen bij voorzieningen is het bouwen van groter en duurdere woningen ivm krapte op arbeidsmarkt strategisch.



Voorbeeld uit het onderzoek: Wezep

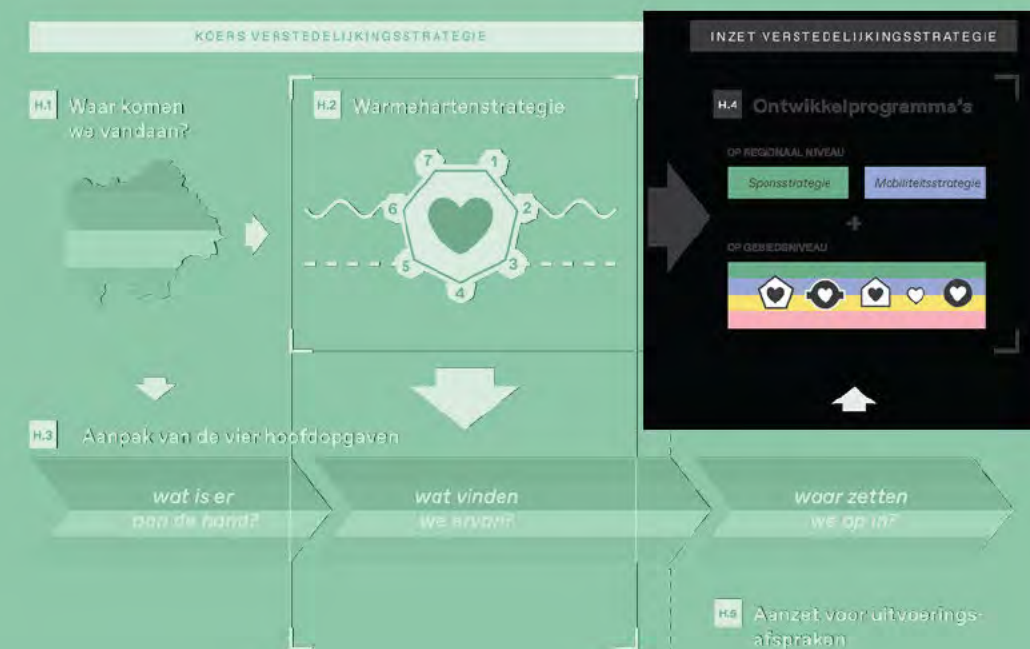
Ook kleine kernen hebben ontwikkel-potentie nabij het dorpshart en rond een station.



4

Ontwikkelprogramma's

Integraal samenwerken aan gebieden en systemen



Integraal samenwerken aan gebieden & systemen

De ontwikkelprogramma's

Voor iedere hoofdpoging is in het voorafgaande hoofdstuk geschetst hoe ze bijdragen aan de drie anderen. Dit laat zien hoe de warmehartenstrategie leidt tot integrale oplossingen. De Warmehartenstrategie is van toepassing op alle bebouwde gebieden/kernen in de regio. De gehele woningbouwopgave landt voor een groot deel in een paar specifieke gebieden.

Voor deze gebieden hebben we vijf integrale ontwikkelprogramma's gedefinieerd, waar we gezamenlijk veel maatschappelijke meerwaarde willen bereiken. Om deze impact te verzilveren is het belangrijk hier afspraken over te maken tussen de gezamenlijke overheden. Deze vormen belangrijke concrete ruimtelijke ontwikkelingen richting 2040. Tegelijkertijd zijn ze niet nieuw: er zijn voor deze gebieden ook al plannen in wording en uitvoering.

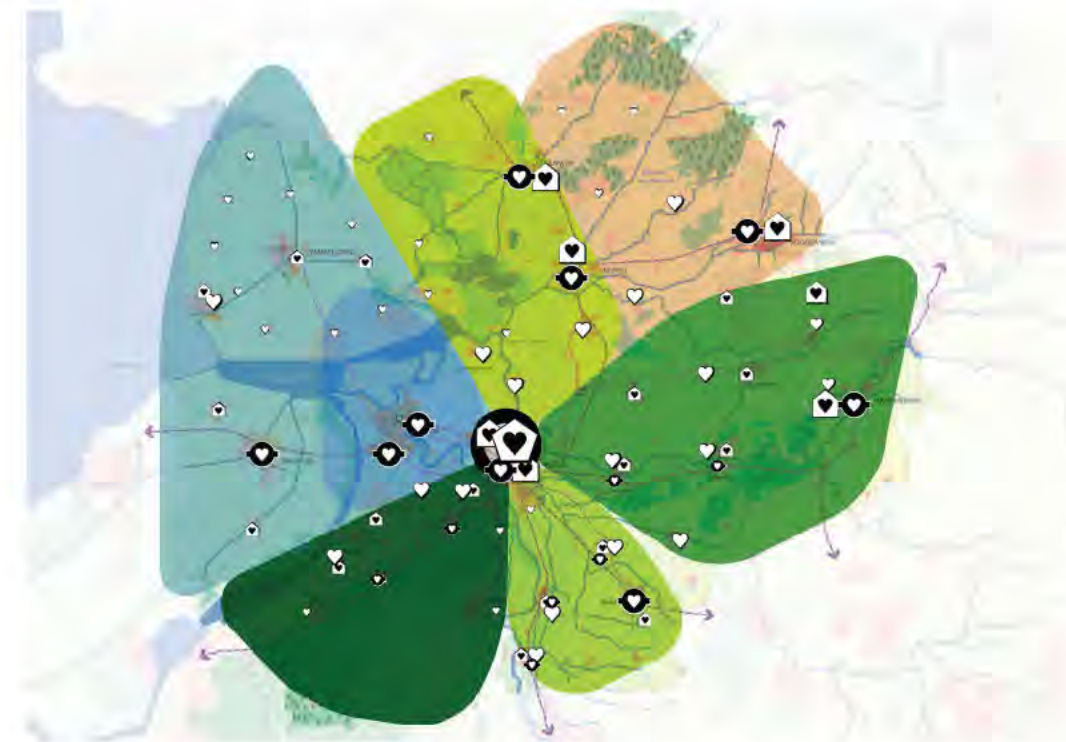
Zoals eerder aangegeven heeft Flevoland, gezien de gemaakte afspraken met het Rijk, een aanvullende opgave als het gaat om de nationale woonopgave.

Integraal werken aan Warme Harten: vier ontwikkelprogramma's voor gebieden

De programma's zijn erop gericht om de krachten te bundelen en dezelfde aanpak te hanteren. Daarom is het voorstel om hier ook gezamenlijk aan te werken om zo niet overal het wiel opnieuw uit te vinden, maar dezelfde methode te hanteren en die vervolgens op basis van gebiedseigen kenmerken verder uit te werken:

-  Stedelijk Zwolle
-  Karakteristieke stationsomgevingen
-  Gezonde buurten
-  Vitale kernen

In elke subregio ligt wel een gebied waar een van de ontwikkelprogramma's van toepassing is. Overal werken we aan Warme Harten door te verdichten in de bestaande stedelijke gebieden en dorpen **1**: voor specifieke gebieden wordt invulling gegeven aan de opgaven én de rijkdom en verscheidenheid van het landschap behouden **7**. Zo draagt iedereen bij aan de uitwerking van de verstedelijkingsstrategie.



Systeemverandering voor een Klimaatadaptieve Delta: twee ontwikkelprogramma's op systeemniveau

Een Klimaatadaptieve Delta vraagt ook om veranderingen op systeemniveau **2**, waarbij we het water- en mobiliteitssysteem niet verder onder druk willen zetten. Dat vraagt om aanpak bij de bron. Voor water betekent dat zo veel mogelijk werken met natuurlijke oplossingen. Voor mobiliteit betekent het door gedragsverandering de mobiliteitsbehoefte zo duurzaam mogelijk te faciliteren.

Regionale sponsstrategie

Regionale mobiliteitsstrategie

▲ Deze kaart geeft een indicatie van waar de ontwikkelprogramma's voor gebieden van toepassing kunnen zijn en is niet bedoeld om nu al een definitieve selectie voor te stellen. De kaart laat zien dat er in alle subregio's gewerkt kan worden aan (een van) de programma's. In de uitwerking spreken we af wie waar meedoet.

In de uitwerking van de programma's brengen we onderlinge afhankelijkheid in beeld en spreken we af waar samenwerking een concrete meerwaarde biedt. Voor de programma's 'Stedelijk Zwolle' en 'Karakteristieke Stationsomgevingen' wordt waar mogelijk een eerste verkenning naar de noodzakelijke investeringen gedaan.





Stedelijk Zwolle: Een Warmer hart voor de hele regio

De stad Zwolle biedt de regio een uniek stedelijk milieu. De potentie om zich daar verder in te ontwikkelen is groot. Deze ontwikkeling is de afgelopen jaren al ingezet met de Fundatie, de vele investeringen in en om het station, het innovatiecentrum Perron038 en diverse stedelijke woningbouwprojecten zoals de Kamperpoort, Kraanbolwerk en Wezenlanden. Binnenstedelijke locaties waar slimme combinaties van klimaat, wonen, stedelijke economie en nabijheid krachtig invulling hebben gekregen.

Wat moet er gebeuren & wat levert het op?
Door voort te bouwen op de Omgevingsvisie van de gemeente en de Ontwikkelvisie 'Ons Stadshart van Morgen' ontstaat samenhang in de aanpak van woningbouw, de mobiliteitstransitie, de stedelijke economie en natuurinclusieve, klimaatbestendige aanpak waar de hele regio van profiteert.

Het ontwikkelprogramma Stedelijk Zwolle is een stevige verdichting en vergroening van het historisch centrum, het stationsgebied en langs delen van de stedelijke ring. Deze toename stedelijkheid levert een bijzonder en uniek woonmilieu op voor de hele regio. Randvoorwaardelijk is dat de mobiliteitstransitie in Zwolle en in samenhang met de hele regio concreet en snel op gang komt. Daarin ligt een collectieve uitdaging.

Het verdichten in het Zwolse stadshart biedt de uitgelezen kans om de lokale woon-werk balans meer in evenwicht te brengen. Hiermee wordt nabijheid versterkt en verandert de mobiliteitsbehoefte. In een gemengd, compact milieu wordt meer gelopen en gefietst. Daarbij dragen parkeren op afstand, lagere normen, een snelheid van 30 km/h in bebouwde kom en een autoluwe binnenstad ook sterk aan bij. Dat vraagt om een sterk flankerend mobiliteitsbeleid en daadwerkelijk om mogelijkheden om afstand van de binnenstad de overstap te maken naar alternatief vervoer. Een veel lager autogebruik in het stadshart creëert daadwerkelijk ruimte voor vergroening, voor klimaatrobuuste oplossingen, met name langs historische waterstructuren en invalswegen: de royale klimaatdragers. Dankzij de klimaatingrepen wordt het een aantrekkelijk groen en stedelijk leefmilieu waarin fietsen en lopen het prettigste is.

Het nieuwe woningaanbod in het hart van de stad, bij het Station en op de flanken rondom de Stadsring geeft een kwaliteitsimpuls aan heel Zwolle en de regio. Wonen en leven in hoogstedelijk milieu wordt mogelijk, voor jong en oud. Een nieuw spectrum voor wonen en werken dient zich aan met groeikansen voor stedelijke economie. De kansen dat de regio talent meer en langer vasthoudt en de arbeidsmarkt in de regio verder verbreed nemen toe.

Waar de Spoorzone, het Stadshart en de Zwarte Waterallee alle potentie voor de korte termijn in zich meedragen dienen meer zachte kansen voor de langere termijn zich aan. De Ceintuurbaanzone verbindt complexe opgaven van de regionale mobiliteitstransitie, de regionale en lokale bereikbaarheid aan regionale voorzieningen als Isala, leisure en onderwijs. Juist hier kan Zwolle als Warm hart voor de regio verder groeien in samenhang hoge leefkwaliteit en een aantrekkelijk klimaatrobuust landschap met kansen voor een subregionale klimaataanpak. Deze Ceintuurbaanzone, zo volgt uit het onderliggende onderzoek, verbindt stad en regio naast de spoorzone en het historisch stadshart.

Governance
Gemeente Zwolle aan zet, samen met Rijksoverheid, Waterschap, provincie Overijssel

Bandbreedte stedelijke groei
15.000-25.000 woningen en
20.000 arbeidsplaatsen



KLIMAAT

- Royale klimaatdragers:**
Grotere ecologische verbindingen naar de stad, snelle verbindingen naar landschap rondom de stad voor klimaat ecologie volksgezondheid en aantrekkelijke leefomgeving
- Groene straten:**
Meer ruimte voor vegetatie en water in het straatprofiel om bebouwde korn aantrekkelijker te maken voor fietsers, voetgangers en klimaatadaptatie.
- Park/bos buurten:**
Nieuwe ontwikkeling met focus op climate adaptief en groen wonen.
- Bestaand stadsgroen verbeteren:**
Verbeteren en intensiveren van de kwaliteit van bestaand groen in de stad

MOBILITEIT

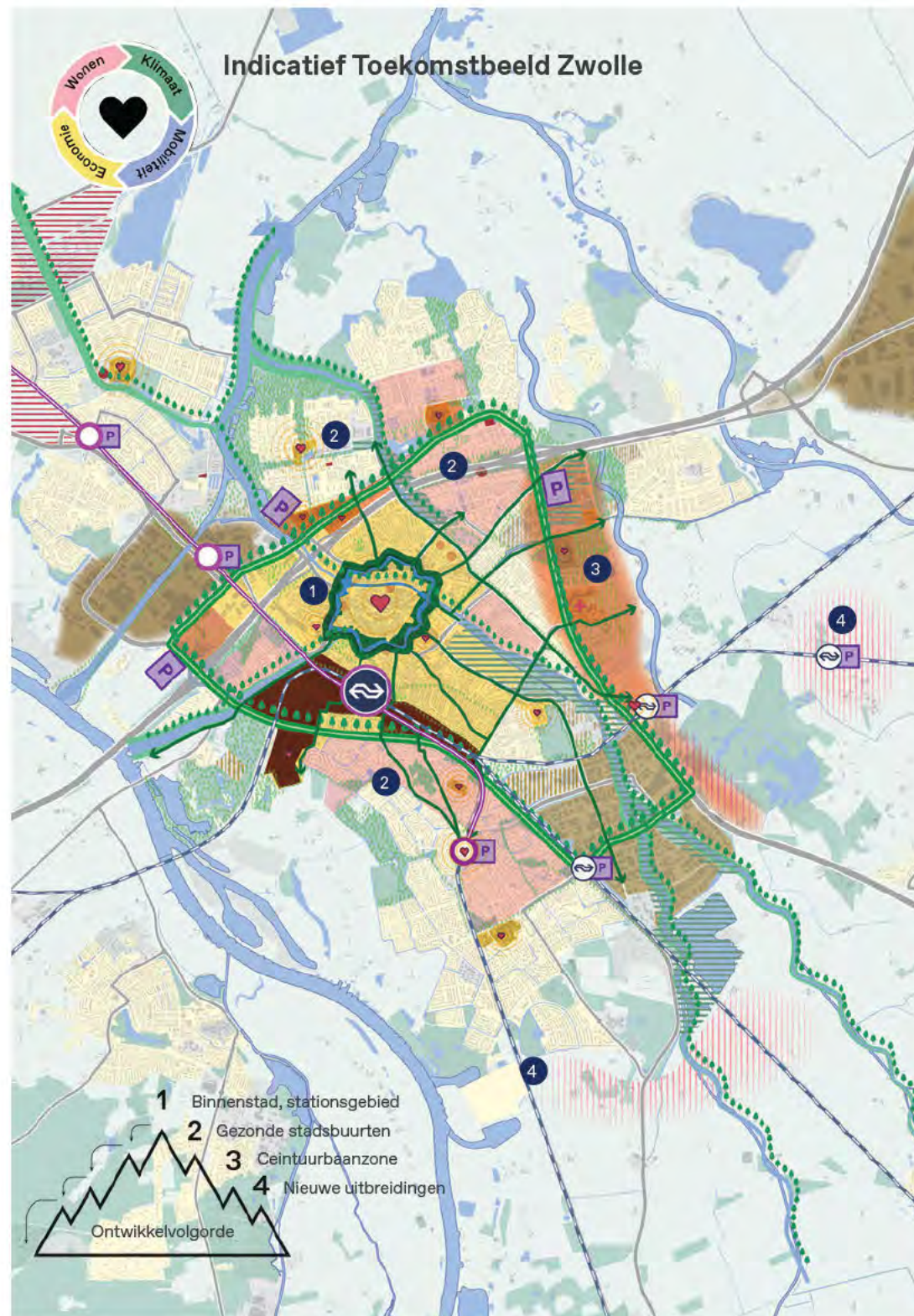
- Vergroenen en verfijnen van stedelijke straten**
Bepaalde wegen downgraden en snelheden verlagen zodat de hoofdwegen voor auto's veiliger kunnen worden met frequente oversteekplaatsen.
- OV verbeteren:**
Verbetering van de toegang tot het openbaar vervoer. Programma en faciliteiten toevoegen rondom ov knoppen
- Gecultiseerd parkeren:**
Clusterparkeren in parkeerknoppunten bij binnenkomst in steden, waardoor autovrije straten ontstaan.

ECONOMIE

- Reus gebieden:**
In deze ruige gebieden wordt uitsluitend gewerkt. De grootschaligheid van het werklandschap en de bebouwing kan worden gecombineerd met klimaatadaptatie en energie opwekking
- Ruig gebieden:**
In deze ruige milieus is de mogelijkheid om functies zoals sport en recreatie te combineren in onderbenutte plekken in combinatie met de aanwezige bedrijvigheid.
- Ruis gebieden:**
In de Ruis-zone wordt volop ruimte geboden aan het 'maken', logistiek en rommeligheid. Hier passen vrijere woonvormen die meer tolerantie van de omgeving vragen en in return dat ook aan buurfunctie bieden
- Reuring gebieden:**
Ruimte voor hoogstedelijke voorzieningen met ruime opeeningstijden die voor dynamiek en sociale veiligheid zorgen.
- Rust gebieden:**
Ruimte voor wonen, groen en kantoor werk.

WONEN

- Stationsgebied:**
Grote ontwikkeling met focus op verdichting en functie-menging: Stadsentree, parkeerknoppunt, meer voorzieningen, werken, voetgangersgebied
- Herontwikkeling tot gemengd gebied:**
Geleidelijke transformatie van industriegebied naar gemengde wijk wonen + werken + voorzieningen + onderwijs
- Revitalisatie locaties:**
Vernieuwing bestaande wijken- Kleinschalige verdichting +10% van bestaande woningvoorraad
- 'Harde' uitbreidingslocatie:**
Bestaande woningbouwplannen met een focus op het toevoegen van meer woningen samen met klimaatadaptieve maatregelen. Denk aan bosbuurt, parkbuurt, etc.
- 'Zoekgebied' uitbreidingslocaties**
Gebieden met mogelijke focus op het toevoegen van meer woningen samen met klimaatadaptieve maatregelen. Denk aan bosbuurt, parkbuurt, etc.



Bereid je voor op een integrale oplossing voor een gebied met meervoudige opgaven en kansen:

De Ceintuurbaanzone

Binnen dit ontwikkelpakket is de Ceintuurbaanzone een cruciaal element voor de langere termijn. In de zone tussen de afrit Zwolle-Noord op de A28 en Marslanden komen de vier opgaven samen. Er liggen voor de gehele zone kansen om binnen dit multifunctionele gebied 5 duizend woningen toe te voegen, met behoud van de huidige omvang van werkgelegenheid. Eén van de voorwaarden voor succesvolle verstedelijking is dat het gebied volledig aangehecht raakt aan de bestaande stad en het omliggende waardevolle landschap. In het landschap ligt de mogelijke kans 'opgesloten' om een robuuste klimaatoplossing te realiseren voor de waterveiligheidsopgave vanuit de Sallandse wettingen voor de stad Zwolle. De huidige Westerveldse Aa kan worden (her)ontwikkeld als 'Oer-Vecht'.

De Ceintuurbaan zelf, als onderdeel van het hoofdwegennet (N35) met bovenregionale waarde, fungeert echter nu nog te veel als ruimtelijke barrière. Naar verwachting zal deze barrière nog verder toenemen door de opwaardering (verdubbeling) van de N35 tussen Zwolle en Almelo. Een toekomstbestendige oplossing voor deze weg is direct verbonden aan de invulling van de verstedelijkingspotentie van de Ceintuurbaanzone. Hiervoor is een verdiepende samenwerking tussen gemeente, Rijk, provincie, waterschap en private partijen (ondernemers, ontwikkelaars, vervoerders, corporaties, e.d.) essentieel, waarbij enerzijds de stedenbouwkundige ambities en anderzijds de (regionale) bereikbaarheid van functies (bijvoorbeeld Ziekenhuis Isala) en A28 meegewogen worden. Tegelijkertijd biedt de zone kansen voor maatregelen in de regionale mobiliteitstransitie (HUB's in combinatie met een HOV-knooppunt). Het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zwolle e.o. verschaft hiervoor de noodzakelijke inzichten en bijbehorende maatregelen.



▲ Ontwerpend onderzoek naar de kansen in de stad Zwolle heeft per hoofdogave mogelijkheden en kansen in kaart gebracht.



Karakteristieke stationsomgevingen

Het uitgebreide spoornetwerk kan meer voor de regio betekenen dan het nu al doet, door bestemmingen en verblijfskwaliteit toe te voegen in de stationsomgevingen. Goede voorbeelden kennen we al, zoals de aanpassingen bij station Zwolle en de IQ-boulevard in Hardenberg, maar er is ook nog veel onderbenutte potentie.

Wat moet er gebeuren & wat levert het op?

Dit ontwikkelprogramma omvat de stationsgebieden van de middelgrote kernen en de centrumgebieden in de regio, waar een stevige ontwikkeling mogelijk is met focus op verdichting en functiemenging.

Het doel is om van deze gebieden karakteristieke (passend bij lokale identiteit) stadsentrees te maken, met ruimte voor voorzieningen, werk, woningen en vooral: verblijfskwaliteit voor voetganger en fietser.

Om deze verblijfskwaliteit te realiseren zetten we in op vergroening: openbare ruimte met veel water en groen, passend bij de biodiversiteitsdoelstellingen en klimaatadaptatie en -mitigatie.

Zo worden ze aantrekkelijk voor bewoners én bezoekers: belangrijk, zodat deze gebieden

kunnen gaan helpen een betere woon-werkbalans in de regio te krijgen. Daarvoor bouwen we voort op subregionale triple helix-samenwerkingen: plekken om te werken en te leren. Deze economische activiteiten laten zich over het algemeen goed mengen met wonen. Een kans voor een woonmilieu aantrekkelijk voor kleine, uithuizige huishoudens (demografische trend).

Wie dichtbij het station woont, is minder afhankelijk van de auto en bedrijvigheid is multimodaal bereikbaar. Om hier te komen zijn soms strategische ingrepen in het huidige wegennet van de kern nodig (knijpen, knippen, omleiden).

Ook vitale kernen met een station hebben aangegeven deel te willen nemen in dit programma. De wijze waarop krijgt een plek in de verder uitwerking van het programma.

Kortom, serieus werk maken van de ontwikkeling van deze stationsgebieden helpt de breedte aan opgaven die spelen in de kernen. De organisatie van deze knooppuntontwikkeling kent overeenkomsten (bestemmingen toevoegen en verblijfskwaliteit verhogen) – de vormgeving en type

gebruikers zorgt voor interessante variatie. Door deze gebieden intensief te ontwikkelen benutten we bestaande investeringen in spoor, werken we aan economisch elan en verminderen we de autoafhankelijkheid van de regio als geheel.



Voorbeeld uit onderzoek: Stationsomgeving Meppel

Het onderwijspark Ezinge (met een internationale pabo) is een mooi voorbeeld van een (boven)regionale functie die gebruik maakt van de directe ligging aan het station. In de gebiedsvisie stationsgebied Meppel wordt ingezet op de kracht van dit intercystation op een kwartier reistijd van Zwolle.



Door de combinatie van publieksfuncties, nieuwe woningen en werkgelegenheid nabij het station (in samenhang met het bedrijventerrein Blankenstein) wordt dit knooppunt een hartelijk welkom. Opgespannen tussen beide klimaatdragers de Hoozeveense Vaart en De Reest ontstaat een helder netwerk van wandel- en fietsroutes. De lommerrijke bomenlanen bieden een kapstok voor verdere gebiedsontwikkeling. Het autoverkeer wordt afgevangen in mobiliteits hubs waardoor de openbare ruimte autovrij kan worden. Het nieuwbouwproject De Kromme Elleboog laat zien hoe een parkeergarage mooi ingepakt kan worden met woningen. De barrièrewerking van spoor en snelweg wordt sterk verminderd. Het stationsgebied fungeert als schakel tussen oost en west; het ziekenhuis in groene Reestdal verbonden met theater Ogterop in het centrum.



Er zijn al veel grotere en kleinere bestaande woningbouwplannen die hieraan meedoen. Hier kan echter nog veel meer planvorming plaatsvinden, hier is samenwerking van de overheden onderling nodig – het is geen gemakkelijke opgave en vraagt een integrale aanpak. Om duidelijk te maken aan welk type ontwikkeling men kan denken zijn twee voorbeelden toegelicht: de IQ-boulevard in Hardenberg en het stationsgebied van Meppel.

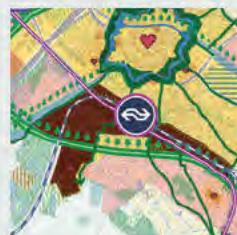
Governance

Gemeentes aan zet, samen met Rijksoverheid (Rijkswaterstaat & ProRail), provincies

Bandbreedte stedelijke groei

In de 7 stationsgebieden van Steenwijk, Meppel, Hoogeveen, Hardenberg, Raalte, Kampen en Dronten is ruimte voor in totaal 9-12.000 woningen (exclusief de ruimte rond station Zwolle, zie Stedelijk Zwolle). Inclusief Zwolle en alle andere stations is de potentie hoger: 20-32.000 woningen en tot 20.000 arbeidsplaatsen

Zwolle



In het onderzoek voorafgaand aan deze verstedelijkingsstrategie zijn de kansen voor integrale ontwikkeling (klimaat, mobiliteit, economie en wonen) onderzocht van de onderstaande stationslocaties. Andere gebieden die interessant zijn om te onderzoeken zijn onder meer de stationsgebieden van 't Harde, Wezep, Ommen, Dalfsen, Heino, Olst, Wijhe.

Meppel



Kampen/IJsselmuiden



Kampen Zuid



Steenwijk



Hoogeveen



Dronten



Raalte



Hardenberg



Voorbeeld: IQ Boulevard bij station Hardenberg

De IQ boulevard Hardenberg als boegbeeld van innovatie, hier bundelen ondernemers hun krachten. Er is uitwisseling tussen onderwijs en bedrijven. Lokaal en nationaal. Een stevig leer-werk milieu zo dicht bij het station. Met nieuwe woningen nabij voor starters en jongeren. Zo blijft kennis in de regio behouden. Dat is van cruciaal belang voor grote werkgevers als het ziekenhuis en Wavin. Ook andere (veelal familie)bedrijven hebben baat bij het versterken van het economisch profiel en weerbaarheid.



Het gezellige centrum aan de Vecht ligt op loopafstand via een nieuwe onderdoorgang onder het spoor. Het autoverkeer richting de binnenstad wordt al eerder opgevangen in een mobiliteitshub. Hiermee wordt een stimulans gegeven aan een gezonde mobiliteit. En laat dat nou goed aansluiten op het naastgelegen sport- en gezondheidspark. De IQ boulevard als 'etalage' van de DutchTechZone!



Van stationsgebied naar binnenstad

De opgaven die in de stationsomgevingen aan de orde zijn gelden vaak ook voor de centrumgebieden en winkelstraten in de regio. Het belangrijkste hierbij is om het toevoegen van woningen gepaard te laten gaan met een impuls in de openbare ruimte en die meer in te richten voor groen en langzaam verkeer. Zo'n aantrekkelijke openbare ruimte is ook goed voor de omzet van lokale ondernemers.

Deze impuls vraagt om een (gezamenlijke) aanpak voor de woon- en mobiliteitsstrategie, die een transitie zal moeten maken van autogericht naar voetgangersgericht, bijvoorbeeld met geconcentreerde parkeeroplossingen en slimme mobiliteitsstrategieën (zoals proeven met deelauto's, hubs, 30 km- en autoluwezones). Deze aanpak vraagt om een goede samenwerking tussen overheden onderling.





Gezonde buurten

Het grootste gedeelte van de woningvoorraad van 2040 staat er nu ook al. Grotendeels in woonbuurten die wel toe zijn aan een opfrisbeurt: ook deze moeten verduurzamen, vergroenen en klimaatadaptief worden. Differentiatie is hard nodig: betaalbare woningen voor 1-2-persoons huishoudens. We kunnen de woningbouwopgave inzetten om deze buurten gezond te krijgen in plaats van deze te bouwen in nieuwe uitleggebieden. Goede voorbeelden kennen we al, zoals in de Zwolse wijk Diezerpoort, maar veel buurten wachten nog op hun beurt.

Dit programma wordt in gezamenlijkheid met het programma 'Vitale kernen' uitgevoerd.

Wat moet er gebeuren & wat levert het op?

Het ontwikkelprogramma "Gezonde buurten" gaat om het stimuleren van slimme herstructurering van met name naoorlogse woonbuurten. Het doel is om deze buurten te updaten naar de standaarden van nu, meer ruimte te bieden voor menging (passend binnen zoning 'Rust') en meekoppelkansen te verzilveren door in samenhang klimaatadaptatie en energietransitie op te pakken.

De aanpak is een schuifoperatie: deze begint bij collectieve oplossingen voor parkeervelden: vervangen door een hub met deelmobiliteit, daardoor ontstaat ruimte voor groen & extra woningen.

Deze woningen kunnen als 'schuifruimte' worden gebruikt voor bestaande inwoners, wanneer hun eigen woning wordt verduurzaamd. Zo krijgen we huishoudens in passendere woningen. Instrumenten zoals flexwoningen helpen bij deze opgave, bijvoorbeeld door als tijdelijk 'schuifhuis' te functioneren in een buurt waar dan gewerkt kan worden aan herstructurering, verdichting en verduurzaming. Ook maatschappelijke vastgoed (geclusterd publiek bezit) kan transformatie ruimte bieden, bijvoorbeeld voor meer werk in de wijk. Dat draagt weer bij aan het vergroten van kansen voor mensen nabij en dus verminderen van pendel en onbalans in het mobiliteitssysteem (aanpak bij de bron).

De verduurzaming en vergroening van bestaande buurten is onafwendbare opgave voor de komende decennia. Door hier een proactief, regionaal ontwikkelprogramma van te maken kunnen we het mes aan twee kanten laten snijden: meer woningen en betere buurten. Gemeentes kunnen veel van elkaars ervaringen leren. De effecten zijn in potentie groot: voor gezondheid, klimaatmitigatie, ontwikkelkansen van inwoners. Daarom een integrale opgave waar meerdere overheden een steentje aan kunnen bijdragen.

Er zijn al veel grotere en kleinere bestaande woningbouwplannen die hieraan meedoen. Hier kan echter nog veel meer planvorming plaatsvinden, hier is samenwerking van de overheden onderling nodig. Om duidelijk te maken aan welk type ontwikkeling men kan denken zijn er voorbeelden toegelicht: een buurthub voor de Aa-landen in Zwolle.

Governance

Gemeentes aan zet, in onderlinge samenwerking, samen met provincies, waterschap, woningcorporaties

Bandbreedte stedelijke en economische groei woningen

De totale potentie schatten we op 0-5.000 woningen, gerekend met zo'n 10% toevoeging per buurt. Daarnaast biedt het veel mogelijkheden om de bestaande voorraad te transformeren en daarbij beter te laten aansluiten bij de lokale demografische behoefte (bijvoorbeeld door splitsen, optoppen). Potentiële economische groei is afhankelijk van hoe sterk daarop gestuurd wordt door gemeentes – neemt niet weg dat elke baan die in de eigen buurt kan worden ingevuld de druk op het mobiliteitssysteem verlaagt.

Voorbeeld uit onderzoek: de buurthub

De groene jaren zeventig wiken met voornamelijk grondgebonden woningen zijn gewild. Doorstroming op de woningmarkt zit echter vast en de karakteristieke woonerven staan tegenwoordig vol met auto's. Met de introductie van een centraal gelegen buurtgarage komen er parkeerplaatsen in de openbare ruimte vrij. Zo ontstaat er (weer) ruimte voor klimaatadaptatie, spel en ontmoeting en een paar extra woningen voor bijvoorbeeld senioren of jongeren uit de buurt. De hub faciliteert deelmobiliteit van auto's en (bak)fietsen en biedt ook ruimte voor een pakketkluis en buurtbatterij. Deze centrale ontmoetingsplek zorgt bovendien voor meer reuring in de buurt. Met deze update is de naoorlogse woonwijk klaar voor de toekomst!



Kreekenbuurt Zwolle



Voorbeeld van een gezamenlijke buurtgarage





Vitale dorpskernen

We zetten in op het bouwen waar de mensen zijn, het werken aan warme harten. De regio bestaat uit een sterrenhemel aan grotere en kleinere kernen die allemaal vitaal willen blijven: dat betekent bewoners vasthouden (door passende woningen), voldoende draagvlak voor voorzieningen en een aantrekkelijke klimaatbestendige openbare ruimte. Goede voorbeelden kennen we al, zoals de investeringen in het centrum van Dalfsen, Elburg en Ommen, maar nog veel kernen wachten op een integrale impuls.

Dit programma wordt in gezamenlijkheid met het programma 'Gezonde Buurten' uitgevoerd.

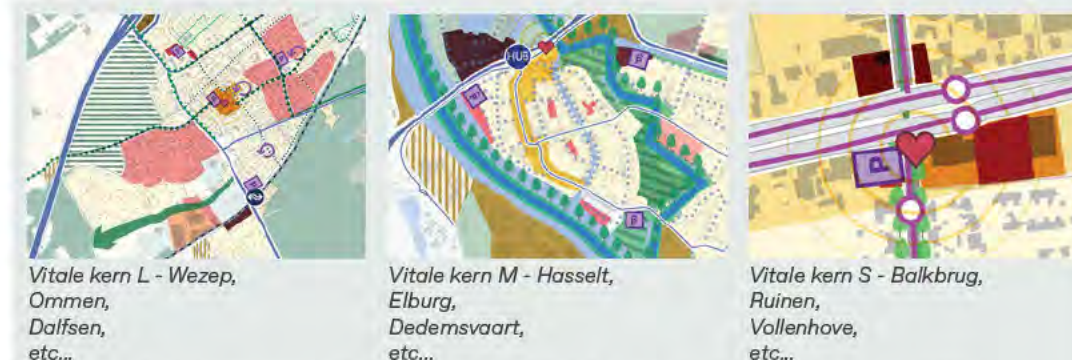
Wat moet er gebeuren & wat levert het op?

Het ontwikkelprogramma "Vitale Dorpskernen" is voor alle kernen in de regio. Het gaat hier niet om grote absolute woningbouwproductie of werkgelegenheidsgroei, maar om een relatieve groei ten opzichte van de huidige omvang van de kern die noodzakelijk is om de kernen gezond te houden en te blijven bouwen voor eigen inwoners.

Het is belangrijk om de nieuwbouw zo veel mogelijk in het hart van de kern in te zetten, aantrekkelijk voor de eigen bevolking, minder voor de 'import', betaalbaar en compact voor lokale jongeren en ouderen. Het vasthouden van de jongeren draagt bij aan de vitaliteit en is goed voor het ondernemersklimaat: wie zich thuis voelt in het dorp wil daar ook in investeren. Daarnaast is het belangrijk om te investeren

in een prettige ontmoetingsplek in het hart van de kern. Door te investeren in verouderde bedrijfslocaties bijvoorbeeld. Daar maken we ruimte voor de mens, de auto's houden we op afstand. Dit is met name bedoeld om de verblijfskwaliteit te verbeteren. Dit vraagt een lokale mobiliteitsstrategie.

Dit ontwikkelprogramma is voornamelijk bedoeld om samenwerking tussen buurgemeenten te bevorderen. Gemeenten zoeken naar slagkracht om tegengas te geven aan ontwikkelende partijen. Samenwerken en het versterken van ambtelijke organisaties op gebied van kennis en kunde biedt kansen: als de buurman er hetzelfde instaat als jijzelf kan je samen sterker worden.



In het onderzoek is naar voren gekomen dat er in de Vitale Kernen ook veel variëteit zit: van kleinere, middelgrote tot grotere vitale kernen, die elk een ander accent in de aanpak vragen. Wezep, Hasselt en Balkbrug zijn als 'typische' voorbeelden verder onderzocht.

Als iedereen op dezelfde manier de 7 ontwikkelprincipes hanteert, zijn we betrouwbaar als één overheid en kunnen we een hoge kwaliteitsstandaard aanhouden en voorkomen we onderlinge concurrentie of afwenteling.

Er zijn al veel grotere en kleinere bestaande woningbouwplannen die hieraan meedoen. Het zijn vaak kleine, maar zeer strategische plannen die voorzien in een lokale behoefte. Voorbeeld hiervan is hoe je jongeren kunt vasthouden in het dorp en senioren prettig oud kan laten worden.

Governance

Gemeentes aan zet, in onderlinge samenwerking, samen met provincies en waterschap

Bandbreedte stedelijke groei

Uit onderzoek is gebleken dat er in de periode tot 2040 een toevoeging met 5% per kern binnen de bestaande bebouwing kan plaatsvinden. In de woningbouwaantallen is daarom rekening gehouden met een toename van minimaal 10.000- 12.000. Zo zorgen we in ieder geval dat de populatie in de kernen niet afneemt. Economische groeipotentie is zeer lokaal bepaald.

Voorbeeld uit onderzoek: Slim bouwen voor jonge doelgroepen



Hoe houden we de dorpen en kleine stadjes in de regio vitaal?

We willen jongeren vasthouden en senioren prettig oud laten worden. Nieuwe woningen worden echter vaak gekocht door mensen met diepere zakken van buiten. Laten we daarom betaalbare kleinere woningen middenin de dorpsgemeenschap bouwen, tussen 'brink en bakker'. Deze woningen zijn minder interessant voor 'import' en zijn meteen ook een impuls om het centrum groen (klimaatbestendig) en voetgangersvriendelijk (autoluw) in te richten.



Regionale sponsstrategie

De regio heeft uitgesproken een klimaatbestendige groeiregio te willen zijn (NOVI-gebied Zwolle). Deze verstedelijkings-strategie heeft systeemoplossingen nodig in het klimaat- en watersysteem om succesvol te kunnen worden gerealiseerd.

In lijn met de Ontwikkelprincipes hebben natuurlijke oplossingen de voorkeur. Daarmee kan de sponsstrategie ook het ecologisch netwerk helpen versterken en gebiedseigen landschappelijke verschillen accentueren. Om het systeem als geheel bij een veranderend klimaat robuust te krijgen en te houden, zijn gebiedsgerichte maatregelen nodig op drie schaalniveau's: lokaal, regionaal en nationaal.

Lokaal: iedere gebiedsontwikkeling dient bij te dragen aan de sponswerking van het gebied en directe omgeving.

Nationaal: staat de IJssel-Vechtdelta natuurlijk niet op zichzelf. Het watersysteem is nauw verbonden met de afvoerverdeling over Rijntakken, het peilniveau in het IJsselmeer en de zeespiegelstijging. Bij afwegingen op dit niveau zullen de belangen van deze strategie en regio mee worden genomen vanwege de grote invloed op de regionale opgaven.

Met maatregelen op deze twee schaalniveaus komen we een heel eind. Tegelijkertijd blijft er nog een flinke **regionale opgave**. Hoe kunnen we de lokale, nationale en regionale opgaven met elkaar verbinden. Waar zitten de samenhangende mogelijke oplossingsrichtingen vanuit de principes van vasthouden, vertragen, besparen en meervoudig benutten van (drink) water? Dit geldt voor de hele regio. Daarnaast zien we dat Zwolle een 'flessenhals' in het watersysteem vormt. Vergelijkbaar met de mobiliteitsopgave: alles culmineert in Zwolle. De regionale waterafvoer gaat op dit moment dwars door deze stad. Het watersysteem staat in open verbinding met IJsselmeer en Vecht en is daardoor kwetsbaar bij extreme omstandigheden. Het stedelijk gebied in Zwolle wordt beschermd door dijken, maar in het geval van hoogwater door piekafvoer vanuit de

Sallandse Weteringen en een hoge waterstand (opstuw) van het IJsselmeer wordt de druk op de dijken snel (te) hoog. Dit kan niet alleen lokaal of met een enkele maatregel worden opgelost.

Het vraagt om een samenhangend pakket van ingrepen op verschillende plekken in de regio. Daarbij kun je denken aan de volgende mogelijke oplossingsrichtingen:

- Meer ruimte voor water lokaal in Zwolle: met de schaalsprong 'Stedelijker Zwolle' zetten we maximaal in op groen-blauwe netwerken en ruimte voor piekberging. Met het verruimen van waterlopen wordt lokaal maximaal ruimte geboden voor de opvang van piekbuien, periodes van droogte, hittestress en piekafvoer. Dit sluit aan op de ontwikkeling van de het watercasco zoals opgenomen in de Zwolse Omgevingsvisie.
- Op de Sallandse Heuvelrug elke druppel zo hoog mogelijk vasthouden: het vertragen van de afvoer. Ook belangrijk voor de watervoorziening voor natuur en landbouw.
- De afvoer van de Sallandse Weteringen vertragen door waterkundige aanpassingen
- Retentiegebied toevoegen vóór het water in Zwolle komt (combineren met recreatie)
- Een bypass in de vorm van "De Nieuwe Vecht" – die waterafvoer van de weteringen om Zwolle heen leidt
- Golfoploop uit het IJsselmeergebied remmen met vooroevers in het Ketelmeer

Deze investeringen vergroten de klimaatrobustheid van de hele regio, verhogen de waterveiligheid en beperken wateroverlast, hittestress en droogte. Ze bieden kans om hiermee de verschillende karakters binnen de regio te versterken, op basis van een gebiedsbiografie. Daarnaast bieden ze ook meekoppelkansen op andere thema's.



In een volgende stap zal deze sponsstrategie verder uitgewerkt worden. Dit is een gezamenlijke opgave waar alle in deze verstedelijkingsstrategie betrokken partijen voor staan: waterschappen, provincies, rijk en de betreffende gemeenten. Dit zal in samenhang met het NOVI-gebied, Deltaprogramma en de gebiedsuitwerkingen van het NPLG (Nationaal Programma Landelijk Gebied) dienen plaats te vinden.

Regionale mobiliteitsstrategie

De regio wil stedelijke en economische groei faciliteren en tegelijkertijd de bereikbaarheid op peil houden. Door de relatief sterke auto-afhankelijkheid van delen van de regio en de concentratie van werk en voorzieningen in Zwolle staat de bereikbaarheid onder druk. Met de voorgaande ontwikkelprogramma's komen we een heel eind. Tegelijkertijd blijven we zien dat de problemen in 'flessenhals Zwolle' daarbij niet volledig opgelost worden. Dit is vergelijkbaar met de wateropgave: "er stroomt veel door de stad heen".

Dit is de centrale opgave van de Regionale Mobiliteitsstrategie. Ook dit is een samenhangend maatregelenpakket: het zoet en het zuur moet hierin beiden vertegenwoordigd zijn. Deze ingrepen zijn niet alleen goed voor de mobiliteitsopgave, maar is ook nodig om ruimte te bieden voor de klimaat, economie en woningbouwopgave.

Deze mobiliteitsstrategie is volledig gericht op de mobiliteitstransitie naar meer actieve en schone vormen van vervoer die ook minder plek innemen. Daarbij is sterke samenhang tussen waar we nieuwe woningen bouwen: in het verstedelijkt gebied bouwen verhoogt de dichtheid en nabijheid waardoor een ander mobiliteitsgedrag mogelijk en aantrekkelijk wordt (meer lopen en fietsen door bestemmingen nabij en draagvlak voor OV). Dit noemen we ook wel de 'virtueuze' cirkel.

Daarnaast zijn er de volgende strategische investeringen nodig om aan het mobiliteitssysteem om de transitie te versnellen:

- Versterken OV-bereikbaarheid door HOV-bus in combinatie met de hubstrategie & intensiever gebruik van het bestaande spoor (benutten en waar noodzakelijk ook capaciteitsuitbreiding)
- Inzetten op een regionale hubstrategie (realisatie van herkomst- en bestemmingsmobihubs)
- Regionale afspraken ten aanzien van parkeerbeleid (betaald bezoekersparkeren rondom voorzieningen en werken) en parkeren op afstand. Uitgangspunt hierbij is maatwerk en passend bij de lokale situatie
- Toevoegen van aantrekkelijke en kwalitatieve ontbrekende schakels voor fiets en voetganger rondom hubs, OV-knopen en belangrijke bestemmingen (last-mile via fiets/voet)
- Verder invoeren van het principe van 30 km/uur, in combinatie met het op specifieke locaties afwaarderen van weg-infrastructuur binnen bebouwd gebied ook om ruimte vrij te maken voor verstedelijking en (extra) kwaliteit voor fiets en lopen
- Inzetten op deelmobiliteit, communicatie en werkgeversbenadering in combinatie met inzetten op slimme (Smart) mobiliteit
- Logistieke transitie: stads distributie (minder en schoon, Zero Emissie zones) en vervoer via water en spoor

Uitwerking opgave voor de stad Zwolle en omgeving

- MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zwolle en omgeving -

Momenteel wordt door Rijk, Provincie, Zwolle en buurgemeenten gewerkt aan het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zwolle en omgeving. Dit onderzoek geeft inzicht in de concrete uitwerking van de mobiliteitstransitie voor Zwolle en omgeving.

Zwolle is namelijk de draaischijf in de mobiliteit en bereikbaarheid van de regio. De auto, de trein, de bus, veel routes lopen langs, door of in- en uit Zwolle. Een verdere toename van automobilititeit brengt toenemende file in de regio met zich mee en heeft ook impact op de doorstroming van de A28. Potentieel langere reistijden en afnemende doorstroming zorgen voor waardeverlies voor economie en leefbaarheid, in de regio én in Zwolle. De vele ontwikkelingen op en langs de ring van Zwolle dragen bij aan verstedelijking, aan meer nabijheid.

De mobiliteitsstrategie zet in op een mobiliteitstransitie, waarbij geïnvesteerd wordt in fiets en OV aangevuld met lokale benuttingsmaatregelen voor de auto. Grootschalige infrastructuuringrepen voor de auto worden hiermee voorkomen. In lijn met de mobiliteitstransitie zijn maatregelen voor de aanpak van bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgaven noodzakelijk. Het MIRT-gebiedsonderzoek is eind 2022 gereed en zal resulteren in een maatregelenpakket voor de middellange (2030) en lange termijn (2040) in combinatie met de verstedelijkingskeuzes, waarbij ook huidige (lopende initiatieven) worden meegenomen. Dit maatregelenpakket zal zich met name richten op de fiets en OV investeringen in aanvulling met een hubstrategie en het bijbehorende flankerend beleid (parkeren en werkgeversaanpak)

Binnen het MIRT - Onderzoek is ook gekeken naar de impact van de komst van de Lelylijn en de invoering van Betalen naar Gebruik. Uitkomsten hiervan zullen meegenomen worden in het adaptieve ontwikkelpad Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle.



Overzicht ontwikkelprogramma's

De systeemopgaven

Regionale Mobiliteitsstrategie

Hierover worden afspraken gemaakt in het kader van de Mobiliteitsstrategie als onderdeel van het Gebiedsgericht MIRT-onderzoek Zwolle en omgeving.

Regionale Sponsstrategie

In een volgende stap zal deze sponsstrategie verder uitgewerkt worden. Dit is een gezamenlijke opgave waar alle in deze verstedelijkingsstrategie betrokken partijen voor staan: waterschappen, provincies, rijk en de betreffende gemeenten. Dit zal in samenhang met het NOVEX-gebied en de gebiedsuitwerkingen van het NPLG (Nationaal Programma Landelijk Gebied) dienen plaats te vinden.

De gebiedsontwikkelingsprogramma's

Stedelijk Zwolle

Kwalitatieve schaa sprong waarin de vier hoofdpogaven van klimaatbestendig, mobiliteitstransitie, stedelijke economie en woonmilieu worden gecombineerd.

Totaal:
15 - 25 duizend woningen
tot 20 duizend banen

Vraagt samenwerking tussen Zwolle, provincie, waterschap en Rijk

Karakteristieke Stationsomgevingen

Omvat de stationsgebieden van de middelgrote kernen in de regio, waar een stevige ontwikkeling mogelijk is, met focus op verdichting en functiemenging en verblijfskwaliteit voor voetganger en fietser.

Onderdeel daarvan zijn:
9 - 12 duizend woningen
tot 7 duizend banen

Vraagt samenwerking tussen de gemeenten (Dronten, Kampen, Steenwijk, Meppel, Hoogeveen, Hardenberg en Raalte), de vier provincies en waterschappen, betrokken vervoerders en Rijk

Ontwikkelprogramma's per subregio

Flevoland	     
IJssel-Vechtdelta	 
Kop van Overijssel	     
Zuidwest Drenthe	    
Vechtdal	             
Salland	             
Kop van de Veluwe	         
Zwolle	   

Gezonde Buurten

Verduurzaming, vergroening en update van woonbuurten (focus op jaren '50-80) met behulp van verdichting.

Onderdeel hiervan zijn:
9 - 12 duizend woningen
tot 7 duizend banen

Vraagt samenwerking tussen betreffende gemeenten, hun provincies, waterschappen en Rijk

Dit programma wordt in gezamenlijkheid met het programma 'Vitale kernen' uitgevoerd.

Vitale Kernen

Omvat alle kernen in de regio. Door nieuwbouw te plegen met aandacht voor lokale identiteit, vitaliteit en klimaatopgaven.

Onderdeel daarvan zijn:
10 - 12 duizend woningen
tot 3.200 banen

Vraagt samenwerking tussen de betreffende gemeenten, de vier provincies, waterschappen en Rijk

Dit programma wordt in gezamenlijkheid met het programma 'Gezonde Buurten' uitgevoerd.

Indicatief overzicht plancapaciteit

Ontwikkelprogramma's	Woningbouw		Werkgelegenheid
	min.	max.	max.
Stedelijk Zwolle	15.000	25.000	20.000
Karakteristieke Stationsomgevingen*	9.000	12.000	7.000
Vitale Kernen	10.000	12.000	3.200
Gezonde Buurten	7.000	12.000	4.500

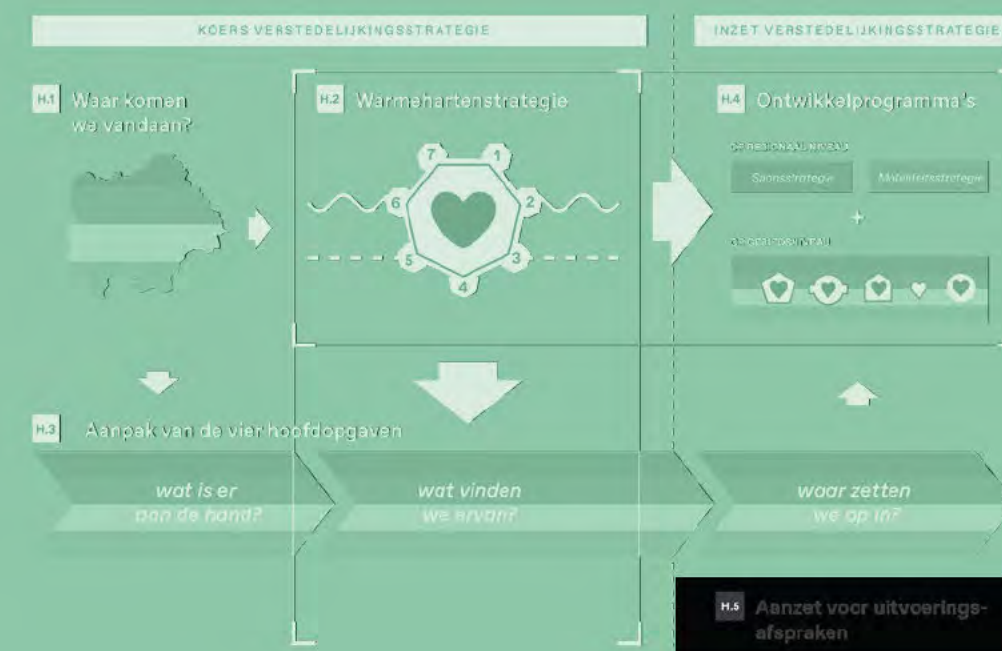
*) Plannen binnen 800m van een station in Dronten, Kampen, Steenwijk, Meppel, Hoogeveen, Hardenberg en Raalte





5

Aanzet voor uitvoeringsafspraken *Samen verder werken*



Samen verder werken

Met de verstedelijkingsstrategie grensoverschrijdend samenwerken aan een klimaatadaptieve invulling van de regionale groeiopgaven van wonen en werken.

Deze verstedelijkingsstrategie geeft de ambitie en richting van de regio Zwolle voor zijn verstedelijkingsopgaven tot 2040. De verstedelijkingsstrategie biedt de basis voor nadere uitwerking en programmering.

De succesvolle realisatie van de strategie is afhankelijk van samenwerking tussen alle betrokken overheden in Regio Zwolle. Met de Verstedelijkingsstrategie is een belangrijk fundament onder deze samenwerking gelegd. Deze moet nu verder worden uitgebouwd en versterkt in het kader van de ruimtelijke uitwerking en de programmering. Met een regio die zich uitstrekt over 22 gemeenten, 4 provincies en 4 waterschappen is het evident dat grensoverschrijdende samenwerking randvoorwaardelijk is.

In het nationale programma NOVEX heeft het Rijk hiervoor een eerste aanzet gegeven door de regio aan te wijzen als NOVEX-gebied. De provincies in de regio gaan aan de slag met het leggen van de ruimtelijke puzzel op basis van 26 rijksprogramma's met impact op de fysieke leegomgeving. De NOVEX gebieden, waaronder Regio Zwolle, en ook de Lelylijn hebben hierin speciale rijksaandacht als gebieden waar complexe opgaven samenkomen en samen aangepakt worden. De verstedelijkingsstrategie biedt hierin een waardevol samenwerkingskader. Tegelijkertijd biedt de fase van de ruimtelijke puzzel de kans, om meer dan nu, de relatie te leggen naar de overige programma's op provinciaal of landelijk niveau, zoals het Nationaal Programma Landelijk Gebied.

De volgende stap is het opstellen van een gezamenlijke uitvoeringsstrategie, waarin wordt geborgd dat de collectieve ambities worden waargemaakt. In deze strategie wordt tevens de wijze waarop we binnen de regio omgaan met de ontwikkelprincipes verder uitgewerkt waarbij voldoende ruimte voor maatwerk en uitvoeringskracht wordt gecreëerd.

De bestuurders van de betrokken partijen verbinden zich aan de strategie en spannen zich gezamenlijk in om deze strategie verder uit werken en te implementeren in hun beleid, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheid. Partijen spreken elkaar aan indien beslissingen genomen worden die niet rijmen met de strategie en de daarin vastgelegde uitgangspunten en principes.

Werken in programma's

Voor de uitwerking van de verstedelijkingsstrategie zijn in hoofdstuk 4 ontwikkelprogramma's voorgesteld. Binnen de regio en tussen regio en Rijk worden in het ontwikkelpad nadere afspraken gemaakt over ambities, randvoorwaarden, planning en investeringen. Dit ontwikkelpad bevat de belangrijke keuzemomenten, kantelpunten en raakvlakprojecten en vormt de basis voor de verstedelijkingsafspraken voor de regio Zwolle en het MIRT-maatregelenpakket.

In de uitwerking van de programma's brengen we onderlinge afhankelijkheid in beeld en spreken we af waar samenwerking een concrete meerwaarde biedt.

Woningbouwprogrammering

Ten behoeve van het ontwikkelpad wordt een concrete lijst opgesteld met woningbouwplannen gekoppeld aan planning en investeringen.

Regionale mobiliteitsstrategie

In de verstedelijkingsstrategie is een regionale mobiliteitsstrategie opgenomen. Dit is een tussenstap in het gebiedsgericht MIRT-onderzoek Zwolle en omgeving. Het MIRT-onderzoek wordt verder uitgewerkt tot een maatregelenpakket. Uitvoering hiervan vormt een randvoorwaarde voor de totstandkoming van de mobiliteitstransitie, noodzakelijk om Zwolle e.o. bereikbaar te houden in combinatie met de toename van minimaal 50.000 woningen. Eind 2022 wordt een maatregelenpakket vastgesteld om te komen tot deze regionale mobiliteitstransitie.

Klimaatadaptieve regio

In de rapportage Klimaatadaptief ruimtelijk ontwikkelen Regio Zwolle zijn de uitgangspunten voor de verstedelijkingsopgave vanuit het bodem- en watersysteem en klimaatadaptatie en de randvoorwaarden die daaruit volgen voor verstedelijking in onze regio weergegeven. Naast uitgangspunten en randvoorwaarden zien we ook veel kansen om integraal te werken aan de klimaatopgave, het versterken van groen-blauwe structuren en biodiversiteit en de verstedelijkingsopgave. Groen-blauwe structuren kunnen de verstedelijkingsopgave versterken door de (verdere) ontwikkeling van natuur- en recreatiegebieden en door toevoeging van ruimtelijke kwaliteit en verbetering van het leefklimaat. Andersom kan de verstedelijkingsopgave een belangrijke rol spelen in het klimaatbestendig maken van de regio. In een volgende stap worden de raakvlakken in beeld gebracht en vertaald naar concrete kansen en een ruimtelijke vertaling.

Met de 'Regionale sponsstrategie' zoals genoemd in de programmatische benadering wordt op systeemniveau ingezet om de klimaatrobuustheid en waterveiligheid van de

regio te vergroten én flexibiliteit te houden voor het landelijk watersysteem lange termijn. Daarnaast biedt deze meekoppelkansen op andere thema's.

Relatie andere landelijke programma's

In de uitvoeringsstrategie wordt, daar waar relevant, de verbinding gemaakt naar andere landelijke programma's zoals landelijk gebied, stikstof en energie, deltaprogramma, integraal riviermanagement en zeespiegelstijging.

Verstedelijking buiten de programma's: de ontwikkelprincipes als leidraad

Naast de ontwikkelprogramma's is er uiteraard nog steeds sprake van allerhande lokale ontwikkelingen in de regio. Denk bijvoorbeeld aan aanpassingen in de openbare ruimte, onderhoud en kleinschalige bouw- en transformatieplannen. Ook voor deze ontwikkelingen zijn de ontwikkelprincipes de leidraad. Daarmee draagt iedere ontwikkeling bij aan het bereiken van de regionale doelen. Als onderdeel van de regionale samenwerking dagen de overheden elkaar onderling doorlopend uit in de toepassing van de principes en leren zij van en met elkaar hoe principes kunnen worden toegepast. Ervarend leren is daarmee een krachtig instrument van en voor de hele regio.

Ontwikkelprincipes van de Warmehartenstrategie

1. Wees zuinig met ruimte
2. Klimaataanpak bij de bron
3. Nieuw helpt bestaand
4. Passend woonaanbod
5. Lopen, fietsen en OV
6. Werk aan economisch elan
7. Lokale identiteit



Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle

1 februari 2023

Opdrachtgevers



Samengesteld door:



Deze uitgave is met de grootst mogelijke zorg tot stand gekomen in opdracht van Regio Zwolle. Ondanks deze zorgvuldigheid kunnen eventuele onvolkomenheden worden gemeld aan Regio Zwolle.

Er is getracht alle bronhouders van beeldmateriaal te achterhalen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande, schriftelijke en uitdrukkelijke toestemming van Regio Zwolle.

© 2023 Regio Zwolle







GEBIEDSGERICHT MIRT-ONDERZOEK BEREIKBAARHEID ZWOLLE EN OMGEVING

DEFINITIEF - FEBRUARI 2023





INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	5
2.	Het mobiliteitssysteem Zwolle	13
3.	Opgave en ambitie	19
4.	Mobiliteitsstrategie	29
5.	Maatregelen	41
6.	Effect van de maatregelen	57
7.	Conclusies en vervolg	69



1 INLEIDING

Aanleiding: MIRT-onderzoek A28 en onderzoek naar verstedelijking van Regio Zwolle

Aanleiding voor dit Gebiedsgericht MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zwolle en omstreken (Zwolle e.o.) is de uitkomst van het MIRT-onderzoek naar de A28, waarin is geconcludeerd dat er een nauwe samenhang ligt tussen de A28 en het onderliggende stedelijke netwerk binnen Zwolle en de verstedelijkingsopgave voor Regio Zwolle.

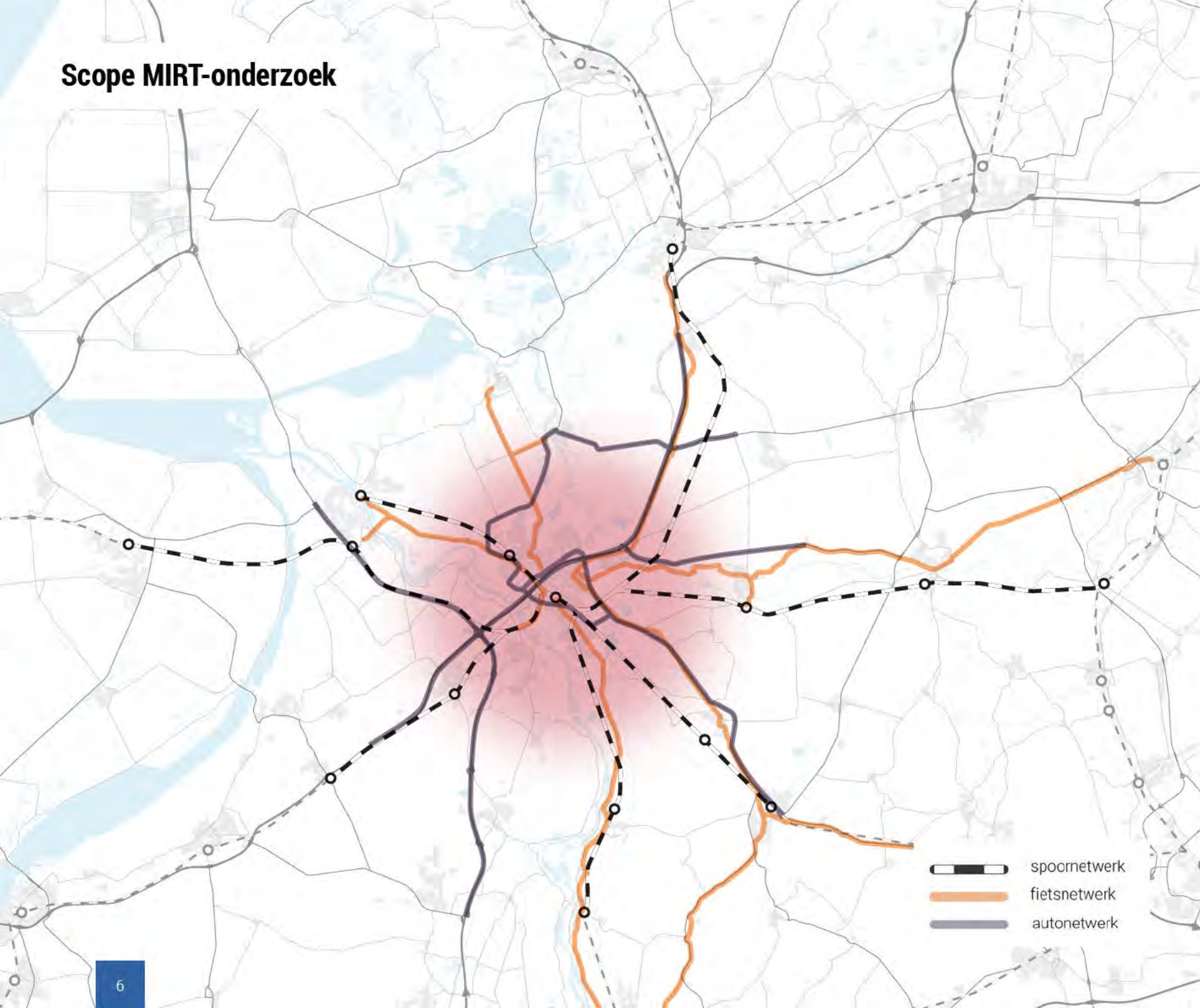
Het doel van het gebiedsgerichte MIRT-onderzoek is om een maatregelpakket op te stellen passend bij de de brede mobiliteitsopgave van Regio Zwolle, gekoppeld aan de verstedelijkingsopgave en het Daily Urban System van Zwolle en directe omgeving. Daarbij wordt ingezet op een regionale mobiliteitstransitie naar een slim, ruimte-efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem.

De regio Zwolle is sterk auto georiënteerd. Daarnaast is het fietsgebruik in Zwolle en de andere steden relatief hoog.

Ook heeft de Regio een relatief goed spoornetwerk. Uitdaging is om de verstedelijking in Zwolle mogelijk te maken, zonder een recht evenredige toename van de automobiliteit. Daarom wordt in het onderzoek ingezet op de mobiliteitstransitie (de verschuiving van auto naar fiets en OV). Niet alleen in Zwolle, maar ook in de kernen in de regio, waar reizigers richting Zwolle vandaan komen. Vandaar de term regionale mobiliteitstransitie.

Dit MIRT-onderzoek dient helder te krijgen welke mix aan gebiedsgerichte multimodale mobiliteitsmaatregelen nodig is om de verstedelijkingsstrategie succesvol te laten zijn door een goede balans tussen enerzijds ruimtelijke kwaliteit (met alles wat hierbij hoort: leefbaarheid, klimaatdoelen (CO₂-reductie), klimaatadaptatie, energiedoelen, circulariteit, economie) en anderzijds de (toekomstvaste) bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Scope MIRT-onderzoek



1.1 SCOPE, PROCES EN RESULTAAT VAN HET MIRT-ONDERZOEK

Scope van het onderzoek

De scope van het MIRT-onderzoek omvat de stad Zwolle en omgeving. In de kaart hiernaast is het gebied en hierbinnen gelegen netwerk weergegeven waar het MIRT-onderzoek op gericht is. Binnen dit gebied wordt gekeken naar de mobiliteitsopgave. Maatregelen kunnen ook buiten dit gebied genomen worden.

Dit gebied sluit aan bij het in de IMA (Integrale Mobiliteitsanalyse, Ministerie IenW) aangegeven gebied met de bereikbaarheidsopgave van het onderliggend netwerk (bus, fiets, auto).

Het gebied omvat de belangrijkste invalswegen (A28, A50, N50, N35, N340, ring Zwolle) en de omliggende kernen op fietsafstand (15-20 km per e-bike). Daarnaast kijken we ook naar belangrijke OV-relaties tussen Zwolle en de omgeving.

Tezamen betreft het onderzoek de hoofdinfrastructuur, bestaande uit (auto) snelwegen en de gebiedsontsluitende wegen die stedelijke netwerken ontsluiten (Kernnet¹ Auto), regionale fietsroutes, het Kernnet OV, en de hoofd bus- en fietsverbindingen om

de grotere woon-, werk- en schoollocaties onderling en met de mobiliteitsknooppunten te kunnen verbinden.

Samenhang verstedelijking

Zoals uit de ladder van Verdaas is gebleken, vormt het ingrijpen in de ruimtelijke ordening een belangrijke eerste stap in het verminderen en of voorkomen van mobiliteitsopgaven. Om die reden is dit MIRT-onderzoek gezamenlijk uitgevoerd met de Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle. In onderstaand schema is de samenhang tussen beide trajecten weergegeven.

Resultaat

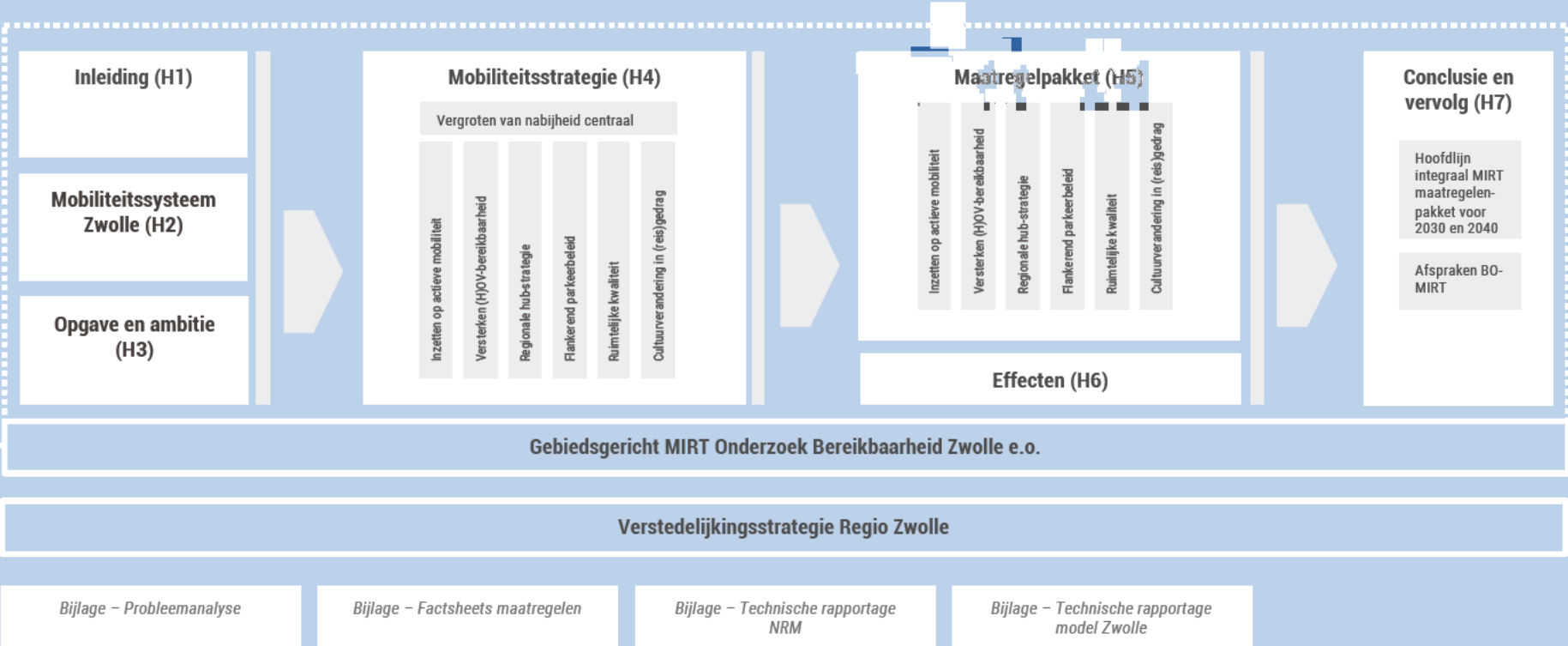
Het resultaat is een integraal MIRT-maatregelenpakket voor 2030 en 2040, gericht op het faciliteren van de regionale mobiliteitstransitie en de (verstedelijkings- en mobiliteitsopgave) van Zwolle en omgeving.

Dit integrale pakket vormt vervolgens ook de input voor het ontwikkelpad Regio Zwolle, welke de basis vormt voor de realisatie van de verstedelijkingsstrategie.



¹ Regionale kernnetten, zie ook 'Integrale Netwerkvisie Overijssel' (provincie Overijssel, 09/2018)

1.2 AANPAK EN PROCES



Aanpak en leeswijzer

Het figuur links beschrijft de gevolgde aanpak en de verschillende onderdelen van dit gebiedsgerichte MIRT-onderzoek.

Proces en samenhang met verstedelijking

Het onderzoek om te komen tot een verstedelijkingsstrategie in combinatie met een gebiedsgericht MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zwolle en omstreken (Zwolle e.o.) is opgedeeld in vier fasen, respectievelijk: de analysefase (1), de ontwikkelperspectieven (2), uitwerking ontwikkelstrategie (3), ontwikkelpad en afspraken (4).

In fase 1 en 2 heeft het onderzoek ten behoeve van de verstedelijkingsstrategie en gebiedsgericht MIRT-onderzoek Zwolle e.o. geïntegreerd plaatsgevonden. Vanaf fase 3 lopen de onderzoeken parallel aan elkaar. Het schema hiernaast beschrijft de invulling van deze fase 3 (en de input voor 4).

Voor het gebiedsgericht MIRT-onderzoek is een zelfstandige eindrapportage opgesteld. Deze ligt nu voor u.

Werkgroep MIRT

Binnen dit MIRT-onderzoek is gebruik gemaakt van een werkgroep MIRT, waarmee een zestal werksessies zijn gehouden om achtereenvolgens, ambitie, opgave, maatregelen en effecten gezamenlijk te inventariseren, bespreken en te verdiepen. De werkgroep is samengesteld met vertegenwoordigers van:

- de provincie Overijssel (ambtelijk trekker van het MIRT-onderzoek);
- de gemeente Zwolle en omliggende gemeenten;
- ProRail en NS;
- ministerie van I&W en Rijkswaterstaat Oost Nederland;
- provincies Flevoland, Drenthe en Gelderland.

Daarnaast zijn de corridorvertegenwoordigers van Regio Zwolle onderdeel van de werkgroep om de regionale belangen te vertegenwoordigen.

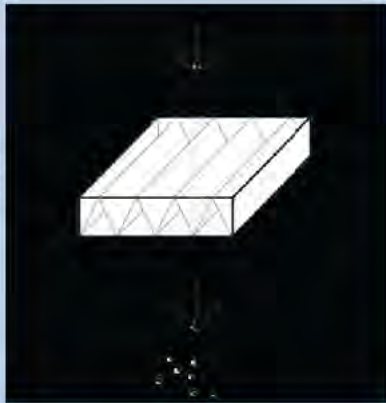
Bestuurlijke betrokkenheid

Naast ambtelijk zijn de resultaten van het MIRT-onderzoek ook regelmatig besproken binnen de Stuurgroep van de Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle / Gebiedsgericht MIRT-onderzoek.

De mobiliteitsstrategie en het maatregelenpakket zijn gepresenteerd op de bestuursconferentie Regio Zwolle op 7 oktober 2022. Deze eindrapportage is vastgesteld in de stuurgroep Verstedelijkingsstrategie/ Gebiedsgericht MIRT Onderzoek Regio Zwolle op 1 februari 2023.

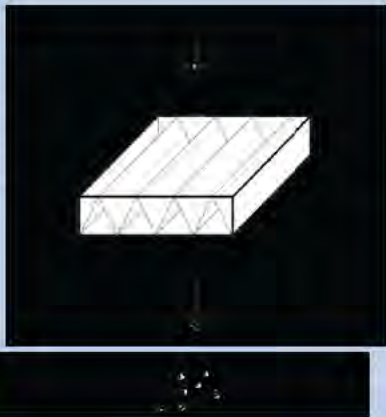
1.3 METHODE - BEOORDELINGSKADER/IMPACTMATRIX

Zeef 1 - Scope



Criterium
Geografische scope
Juiste schaalniveau
Passende gremium

Zeef 2 - Impactmatrix



Criterium
Oplossend vermogen
Bereikbaarheid/ doorstroming regio
Duurzame mobiliteit (minder/ anders reizen)
Beperken impact mobiliteitssysteem (groene, levendige en veilige stad)
Haalbaarheid (technisch en bestuurlijk)
Kosten

Criterium	Sub-maatregel
Geografische scope	Valt de maatregel binnen de geografische afbakening van het project (Zwolle en omgeving), of zal de maatregel landen dan wel uitgevoerd moeten worden in omliggende regio's?
Juiste schaalniveau	Past de maatregel binnen de afbakening/schaalniveau van het MIRT-onderzoek, of betreft het een maatregel die binnen reguliere programma's en/of gemeentelijke plannen thuis hoort?
Passende gremium	Valt de maatregel binnen het uitvoeringsbereik/ mandaat van het MIRT-onderzoek, of landt (uitvoering van) de maatregel elders (zoals private sector of andere overheid)?

Criterium	Sub-maatregel
Oplossend vermogen	Hoeveel effect sorteert maatregel, mate van optreden (ongunstige) neveneffecten
Bereikbaarheid/ doorstroming regio	Mate van effect op doorstroming en bereikbaarheid gebieden, reistijden en betrouwbaarheid
Duurzame mobiliteit (minder/ anders reizen)	Bijdrage aan nabijheid, effect op afname aantal en spreiding ritten en kilometers, kwaliteitsverbeteringen alternatieven (OV, voetganger, fiets)
Beperken impact mobiliteitssysteem (groene, levendige en veilige stad)	Effect op uitstoot, luchtkwaliteit, geluidsbelasting, natuur, beschikbaarheid ruimte (groen, ontmoeting), veiligheid
Haalbaarheid (technisch en bestuurlijk)	Toekomstvastheid, afhankelijkheden, technische complexiteit, beoogd draagvlak
Kosten	Kosten van maatregel (incidenteel en structureel)

Om te komen tot een mobiliteitstransitie is in dit onderzoek een groslijst met maatregelen opgesteld (hoofdstuk 5 en bijlage). Maar, niet alles kan, en niet alles kan tegelijk. Daarom zijn er keuzes gemaakt, om op die manier tot één maatregelpakket te komen, waarmee we de transitie kunnen faciliteren.

Zeef 1 – Scope
Het aantal mogelijke maatregelen is eindeloos. Daarom is kritisch bekeken welke

maatregelen daadwerkelijk onder de scope van dit project vallen. Het gaat dan om geografische scope, schaalniveau van de maatregelen en mogelijke alternatieve gremia om de maatregel te faciliteren.

Zeef 2 - Impactmatrix
We willen effectief en efficiënt met onze middelen omgaan. Daarom zoeken we naar maatregelen die voldoende impact hebben. Maatregelen die voldoen aan de

doelen die we beogen, en tegelijkertijd haalbaar en kostenefficiënt en voldoende probleemoplossend vermogen hebben.

Maatregelpakket
Na het filteren van de meest kansrijke maatregelen is er vervolgens een 'maatregelpakket' geformuleerd: een samenhangend pakket van maatregelen die elkaar versterken, waarmee de regionale mobiliteitsstrategie uitgevoerd kan worden.

12



13

Zwolle als spil in het netwerk

Kijkend naar het verplaatsingsgedrag binnen de Regio Zwolle valt op dat veel verplaatsingen vanuit de omliggende gemeenten gericht zijn op de gemeente Zwolle. De stad functioneert als centrale spil, waarbij er veel dagelijkse pendelstromen zijn tussen ommeland en stad.



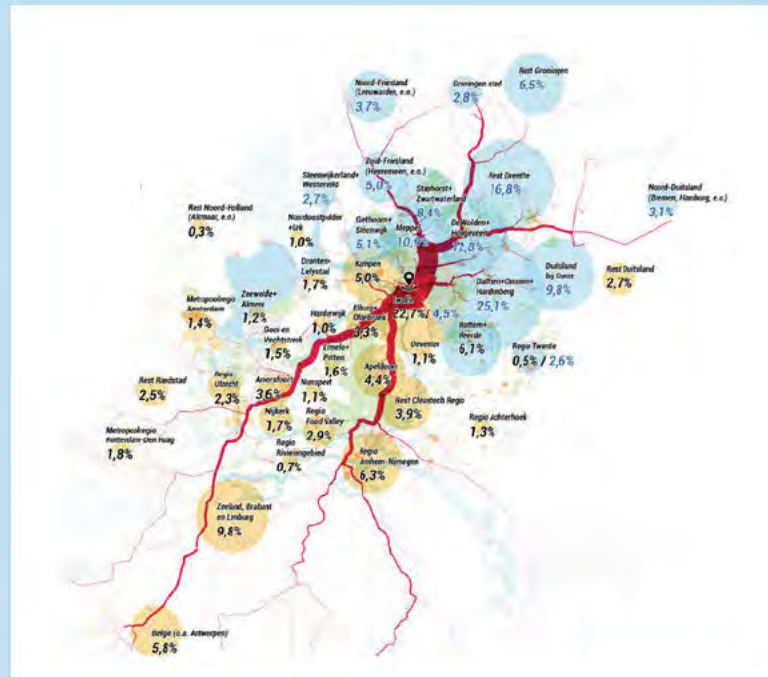
HET MOBILITEITSSYSTEEM (OMGEVING) ZWOLLE

De stedelijkheid van Regio Zwolle is gering

Stedelijkheid hangt sterk samen met mobiliteit. De (hoog)stedelijkheid van de regio beperkt zich tot het centrum van Zwolle. De omliggende woonwijken zijn stedelijk of suburbaan. In de rest van Regio Zwolle wordt geen stedelijkheid bereikt: alle plaatsen zijn (laag) suburbaan. In Regio Zwolle neemt de auto een belangrijke plaats in. De relatief lage stedelijkheid van de regio is daar een van de verklaringen van.



Overzicht van de fietsverplaatsingen rondom de kernen op de A28 Corridor



Selected link A28 ter hoogte van Zwolle-Noord

In het meer stedelijke centrum van Zwolle is ook meteen een steviger rol voor de fiets te zien. Het fietsnetwerk in Zwolle is zeer goed, maar de fietsafstanden naar plaatsen in de regio zijn behoorlijk groot. Deelmobiliteit, slimme mobiliteit/MaaS en ketenmobiliteit zijn momenteel beperkt en versnipperd aanwezig. Dit biedt wel kansen voor de toekomst.

Fietspotentie

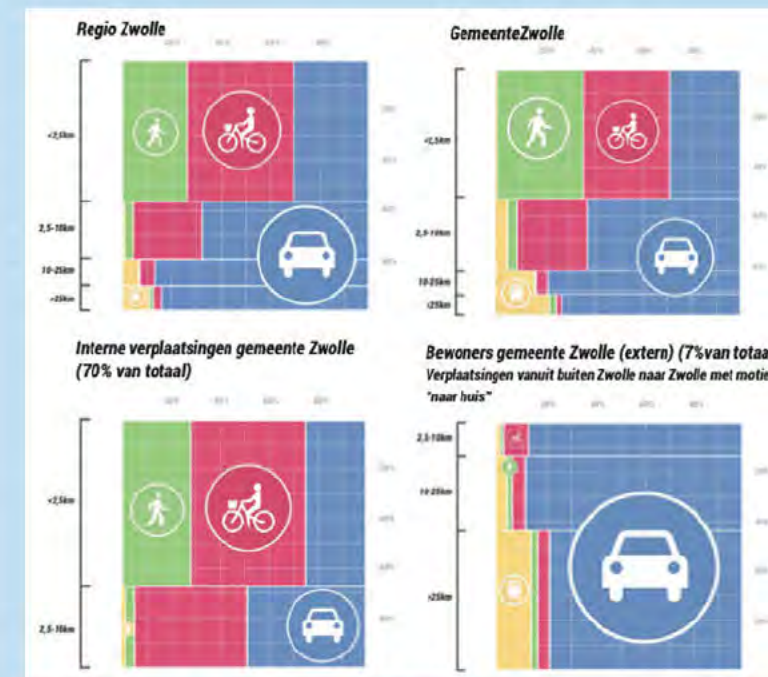
Op korte afstanden (<5km) wordt verrassend vaak de auto gepakt. Tegelijkertijd is er in Zwolle volop fietspotentie op korte-afstandverplaatsingen (zie kaartbeeld hiernaast) en ligt Zwolle qua fietsgebruik in de kopgroep van fietssteden in Nederland.

Sterk maar kwetsbaar OV-netwerk

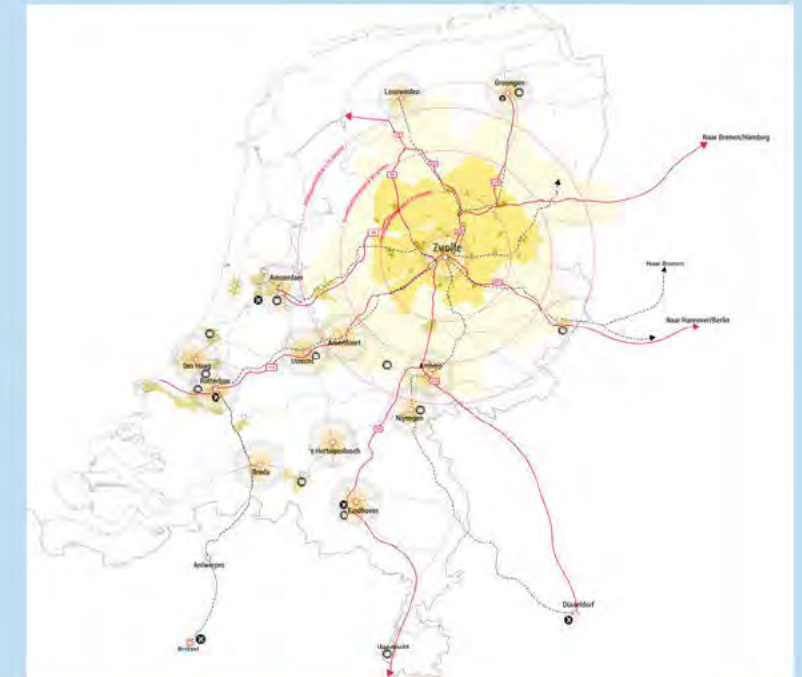
Zwolle heeft een centrale positie in het OV-netwerk. Maar: het spoor netwerk is kwetsbaar - het spoor bij Zwolle is de toegang tot Noord-Nederland. Als de spoorbrug over de IJssel eruit ligt wordt Noord-Nederland nagenoeg onbereikbaar.

A28 belangrijk voor de regio met Zwolle als knooppunt

A28 is een belangrijke verbinding voor Regio Zwolle, zowel richting de Randstad als het noorden. Hierin vervult de ring Zwolle een belangrijke rol.



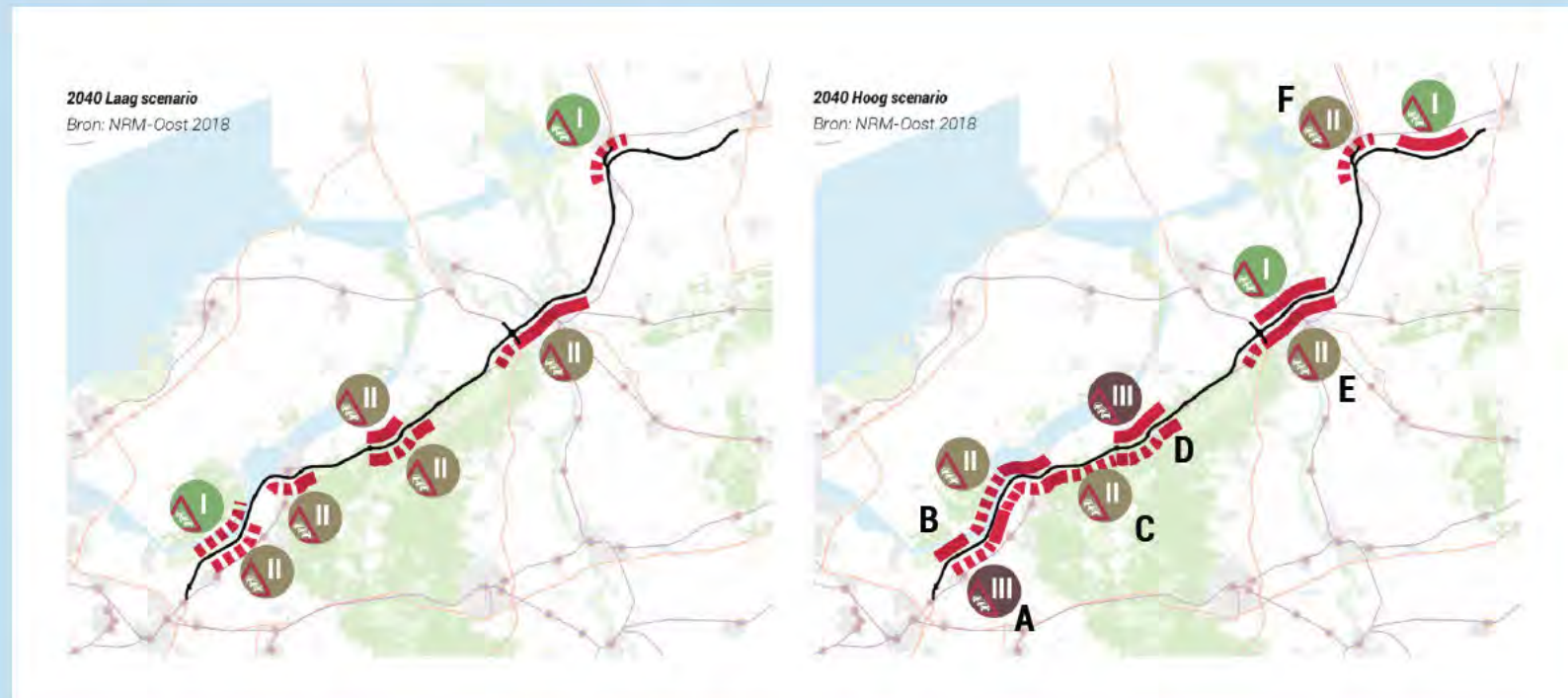
Overzicht van de vervoerwijzekeuze in Regio Zwolle



Bereikbaarheid per OV en auto vanuit Zwolle

De provinciale wegen vervullen voor de landelijke gebieden een grote functie: als ontsluitingsfunctie voor langeafstandsverkeer richting de snelwegen, maar ook voor regionale verplaatsingen. Vanuit de regio wordt de A28 omschreven als 'levensader' voor het gebied, belangrijk voor de economische ontwikkeling en intensief gebruikt door woon-werk en zakelijk verkeer.

HET MOBILITEITSYSTEEM (OMGEVING) ZWOLLE



Congestiekaarten (links NRM 2040 LAAG en rechts NRM 2040 HOOG), bron MIRT-onderzoek A28, 2019

Huidige knelpunten

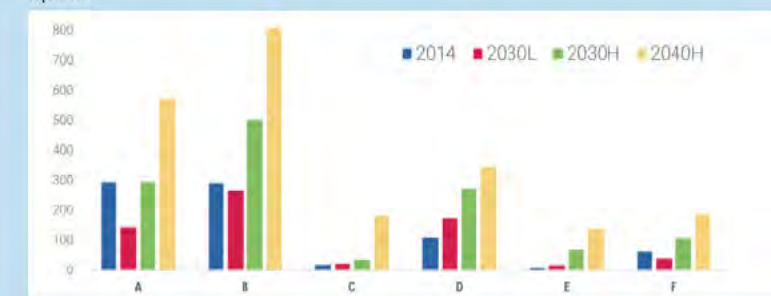
In de huidige situatie is er vertraging op de A28 die voortkomt uit kleine verstoringen op meerdere locaties op de A28 (bron: MIRT-onderzoek A28, 2019). Er is een duidelijke spitsrichting te zien: op het deeltraject Nijkerk–knooppunt Hattermerbroek in de richting van Amersfoort in de ochtendspits, en in de avondspits richting Zwolle. Op het deel tussen Zwolle en knooppunt Lankhorst is dit omgekeerd: de drukste rijrichting in de ochtendspits is de zuidelijke rijrichting (richting Zwolle) en in de avondspits de noordelijke rijrichting. Ook op de N50 Kampen–Hattermerbroek bevinden zich knelpunten.

Het reistijdverlies op het traject Amersfoort–Zwolle bedraagt 20 min richting Zwolle (AS) en 15 min richting Amersfoort (OS). De prognose is sterk afhankelijk van het economisch groeiscenario. In het lage groeiscenario 2040 neemt het reistijdverlies nauwelijks toe. In het hoge groeiscenario neemt het reistijdverlies tot 2040 toe met een factor 2 tot 3. Belangrijkste oorzaak van de groei: meer en vooral steeds langere ritten per inwoner en groei van het (internationaal) vrachtverkeer.

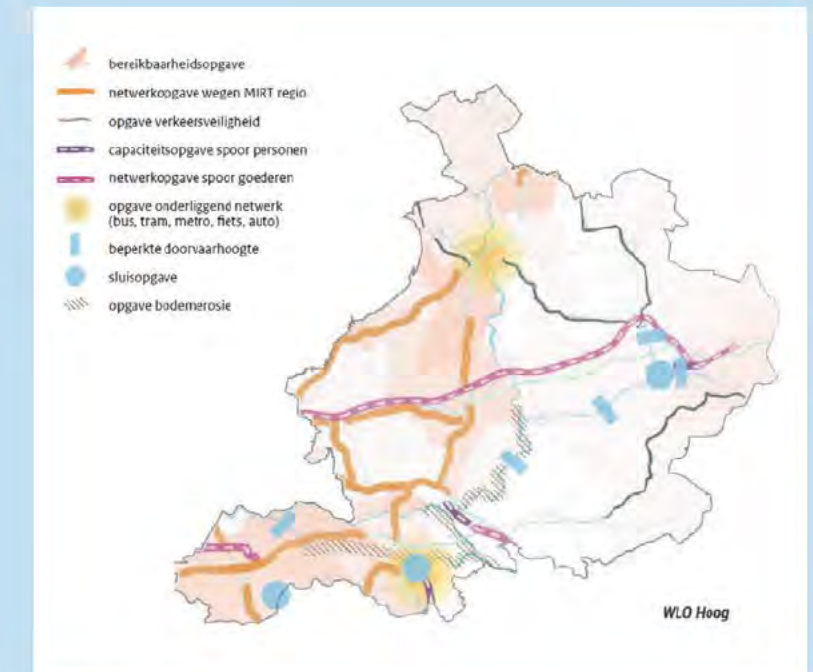
IMA: Overbelasting op wegen, ruimte op spoor

De Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) 2021 geeft een beeld van de verwachte mobiliteitsknelpunten in 2040: in het lage groeiscenario zijn de knelpunten op het hoofdwegenet en spoor beperkt, met uitzondering van de autobereikbaarheid via de A28 richting Amersfoort. Voor het OV-systeem zijn er geen problemen, met uitzondering van de capaciteit van station Zwolle. In het lage groeiscenario neemt de bereikbaarheid tot 2040 wel af, omdat het aantal banen terugloopt in een groot deel van Oost-Nederland. In dezelfde reistijd kunnen dan minder banen bereikt worden.

In het hoge scenario is het wegennet in 2040 overbelast op de A28, A50, N50, N35 en ook op de A6. Dit is in eerste instantie een landelijk probleem want in WLO-hoog zijn grote delen van het wegennet rondom de stedelijke agglomeraties van het Stedelijk Netwerk Nederland overbelast. Dit vertaalt zich in langere reistijden waardoor de bereikbaarheid (in aantal banen binnen redelijke reistijd) afneemt. Deze basisprognose 'hoog' maakt duidelijk dat een stevige ruimtelijk-economische ontwikkeling in combinatie met veel autogebruik (zoals geprognostiseerd in het hoge scenario) gepaard gaat met zeer forse reistijdverliezen. Ook in dit scenario biedt het spoorstelsel in de regio nog restcapaciteit. Er ligt dus ruimte voor een modal-shift naar het spoor.



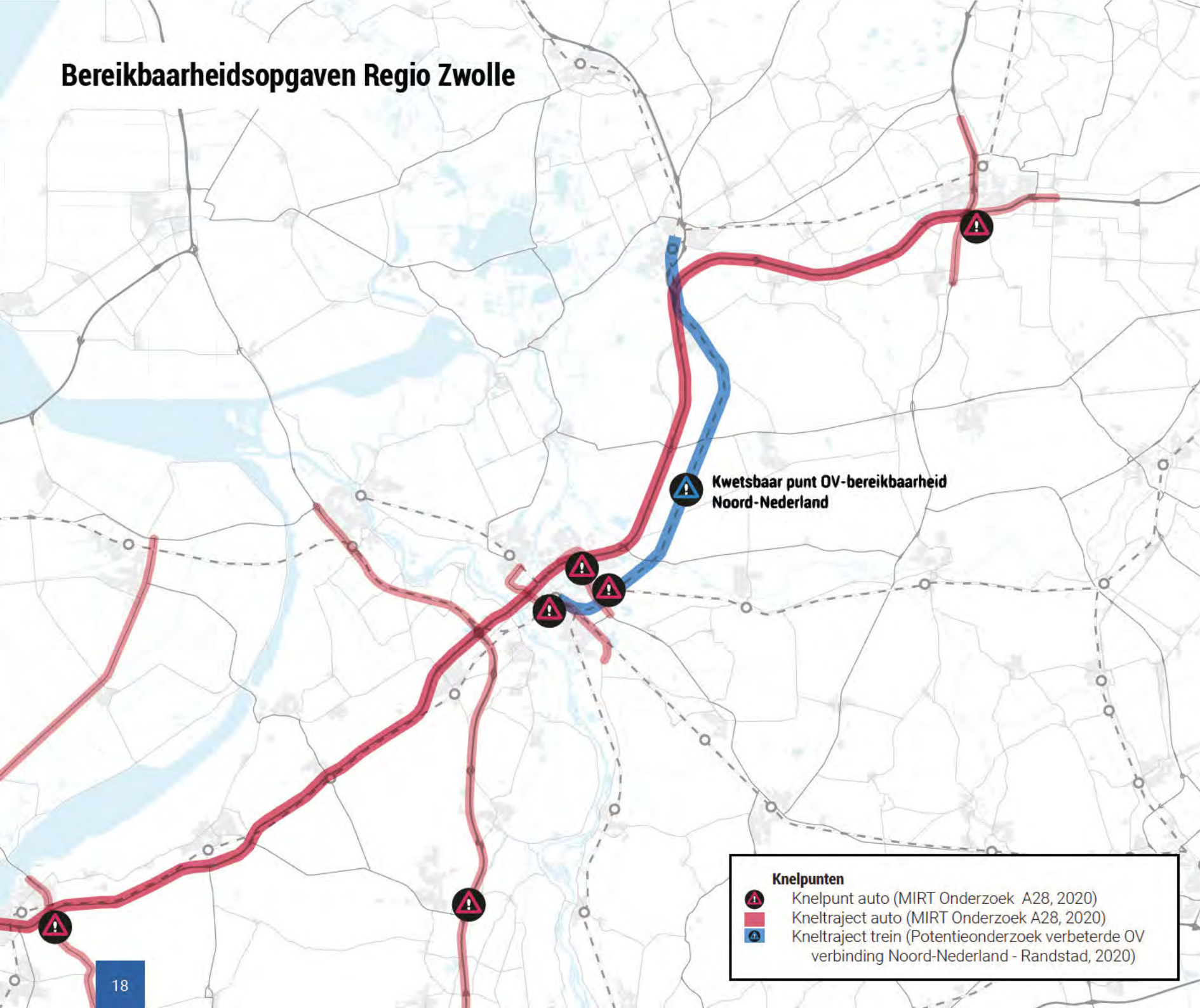
Voertuigverliesuren per etmaal (locaties zie kaartje linksboven)



Opgavekaart IMA 2021

Relatie verstedelijking

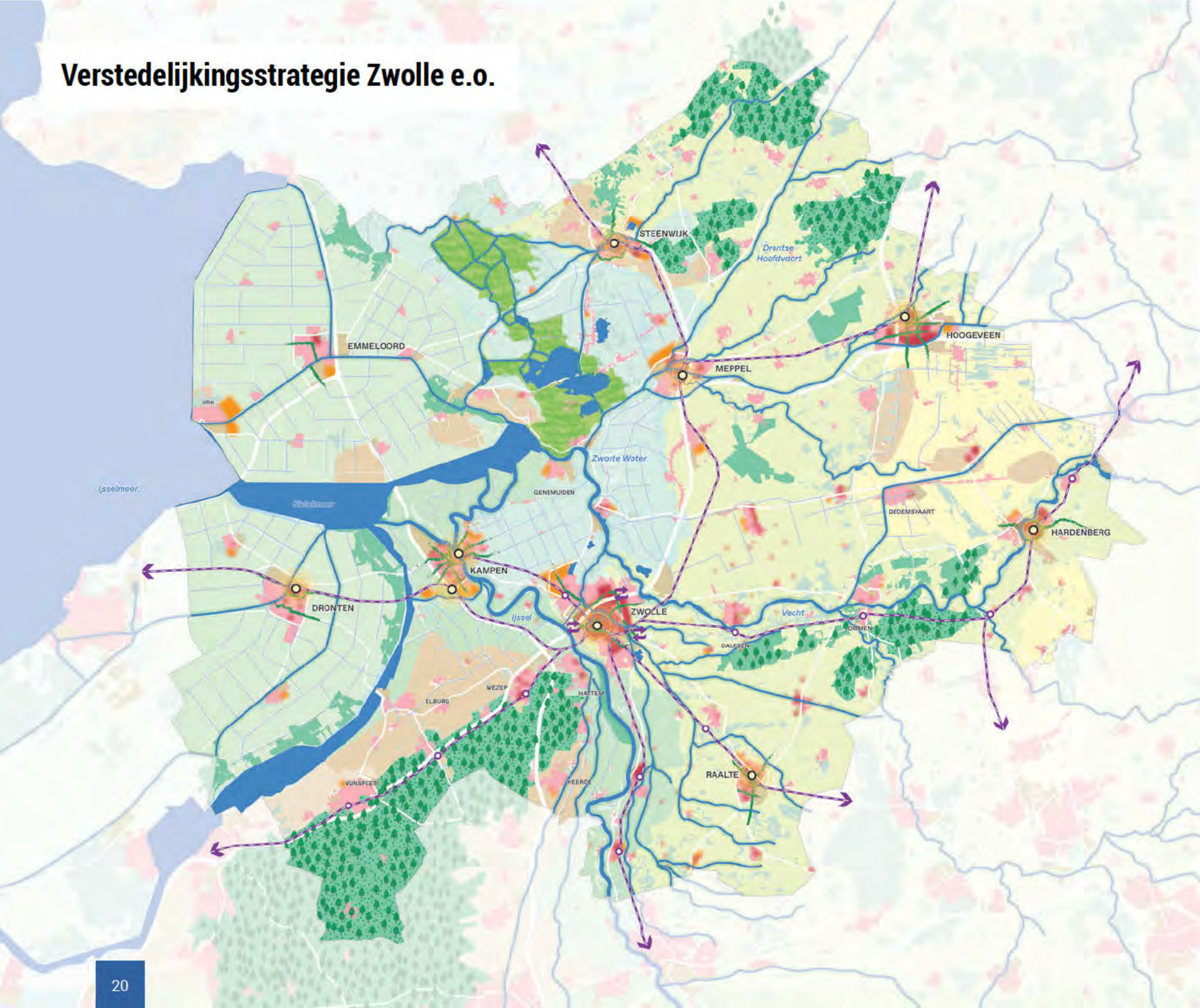
Zwolle is een groeiregio. Dit zal leiden tot extra woningbouwontwikkeling, meer economische activiteit en meer goederenstromen. Dat vraagt om slimme logistieke en infrastructurele oplossingen en een doordachte ruimtelijke ordening. Ook zijn de netwerken (auto en OV) verknoopt rondom Zwolle (denk aan samenloop rondom de ring Zwolle). Eventuele toekomstige doorstromingsproblemen op de A28 ter hoogte van Zwolle vragen daarbij om een integrale gebiedsgerichte en multimodale aanpak, om zo ook de verstedelijkingsopgave van Regio Zwolle te faciliteren met behoud van bereikbaarheid.



3 OPGAVE EN AMBITIE

Op basis van de probleemanalyse zijn de knelpunten geïdentificeerd en op het kaartbeeld hiernaast weergegeven. Om te komen tot de mobiliteitsopgave voor dit MIRT-onderzoek, zijn deze knelpunten gecombineerd met de ambities opgenomen in de Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle. Opgaven moeten enerzijds huidige (of toekomstige) knelpunten verminderen of oplossen, maar daarnaast zeker ook ambities mogelijk maken.

Om niet alleen te kijken naar de ambities vanuit de verstedelijking, hebben we ook in een werksessie de regionale mobiliteitsambities geïnventariseerd. Deze hebben we gebruikt om te komen tot de integrale opgave voor dit MIRT-onderzoek.



3.1 AMBITIE VERSTEDELIJKINGSSTRATEGIE GERICHT OP MOBILITEIT

In fase 2 van de verstedelijkingsstrategie zijn ontwikkelperspectieven en een beoordelingskader opgesteld en de effecten hiervan bepaald. Op basis van de integrale conclusies is geconstateerd dat een combinatie van de perspectieven 'Netwerkdelta' en 'Zwolle Centraal' het meest kansrijk is in relatie tot de geformuleerde doelstellingen (voor perspectievenstudie, zie rapportage verstedelijkingsstrategie). Om sturing te geven aan de klimaatadaptieve groei van wonen en werken met een daarop aansluitend mobiliteitssysteem, zijn een zevental integrale principes opgesteld voor verstedelijking (zie volgende pagina).

De ontwikkelstrategie die hieruit voortvloeit is de Warme Harten strategie genoemd. Het doel van deze strategie is om op drie schaalniveaus binnen de regio "warme harten" te ontwikkelen.

In de verstedelijkingsstrategie liggen belangrijke sleutels om de mobiliteitstransitie van de regio te versnellen. Niet alles kan op de schop, het huidige systeem en de bestaande woningen en arbeidsplaatsen zijn een

gegeven. Maar als we de nieuwe woningen en economische groei op de juiste plekken organiseren, verminderen we de regionale onbalans. Grote pendelafstanden met de auto kunnen we daarmee voorkomen en dus de groei van automobilititeit beperken.

We zetten in op verdichting in Zwolle. Hoe meer woningen we daar toevoegen, des te meer mensen kunnen profiteren van de nabijheid van werkgelegenheid, omdat Zwolle in verhouding een hoog aantal arbeidsplaatsen (en studenten) ten opzichte van inwoners heeft. Des te stedelijker Zwolle, (in combinatie met passend mobiliteitsbeleid) hoe minder (auto) kilometers. Zo vergroten we de onbalans en bijbehorende pendel niet verder. Met prioriteit voor lopen en fietsen.

De beste multimodaal bereikbare plekken van de regio worden zo goed mogelijk en als eerste benut. Dit zijn vooral karakteristieke stationsomgevingen in de regio waar in de directe omgeving nog ruimte is voor ontwikkeling. Prioriteit hierbij voor de overstap van fiets en OV.

Alle andere stations willen we geschikter maken voor een soepele overstap van auto naar OV (of fiets). Hubs organiseren we op de plekken waar autoland en de fiets- en OV-wereld elkaar raken. Dit parkeren op afstand is zowel voor bezoekers als voor bewoners interessant.

De parkeerruimte die we in buurten besparen kan ingezet worden voor klimaatadaptatie. In de hubs kan deelmobiliteit geleidelijk groeien.

De verstedelijkingsopgave biedt kansen om de mobiliteitstransitie te versnellen en andersom helpt de transitie ruimte te maken. De mobiliteitstransitie in deze regio draait voornamelijk om het verminderen van de auto-afhankelijkheid door meer mensen op meer plekken een alternatief te bieden (bouwen op multimodale plekken en toevoegen van HOV-bereikbaarheid).

SAMENGEVAT – ONTWIKKELPRINCIPES (FASE 2 VERSTEDELIJING ZWOLLE)

Regio Zwolle – Zeven integrale ontwikkelprincipes (Verstedelijkingsstrategie)

1. **Wees zuinig met ruimte:** verdicht en versterk de bestaande kernen en kies voor ruimte-efficiënte vervoerswijzen.

2. **Pak de klimaat- en wateropgaven aan bij de bron:** volg zoveel mogelijk het natuurlijk systeem en kies voor maatregelen die passen bij het hele systeem boven lokaal maatwerk.

3. **Nieuw versterkt bestaand:** help bestaande wijken en kernen met hun opgaven door middel van nieuwbouw.

4. **Bied iedereen een passende woning:** maak het woningaanbod meer divers en veerkrachtiger, rekening houdend met demografische trends.
5. **Geef voorrang aan de voetganger, fiets en OV:** zet in op een regionale mobiliteitstransitie in combinatie met verdichten in de kern en rond OV-knopen, en het mengen van wonen en werken. Deze multimodale plekken bieden alternatieven voor de auto.

6. **Werk samen aan economisch elan:** ontwikkel een stedelijke economie in Zwolle en versterk economische samenhang van de regio als geheel.

7. **Bouw gebied specifiek:** behoud, bescherm en versterk met ontwikkelingen de door natuur, cultuurhistorie, bouwcultuur en landschappelijke ondergrond gevormde karakteristieken en identiteit van een plek.



De trap voor mobiliteit: projecten scoren het beste als ze de bereikbaarheid van bestaand bebouwd gebied op een duurzame manier doen toenemen.

Van ontwikkelperspectieven...

Lokaal Vitaal	Zwolle Centraal	Netwerkdelta	Soevereine Subregio's
---------------	--------------------	--------------	--------------------------

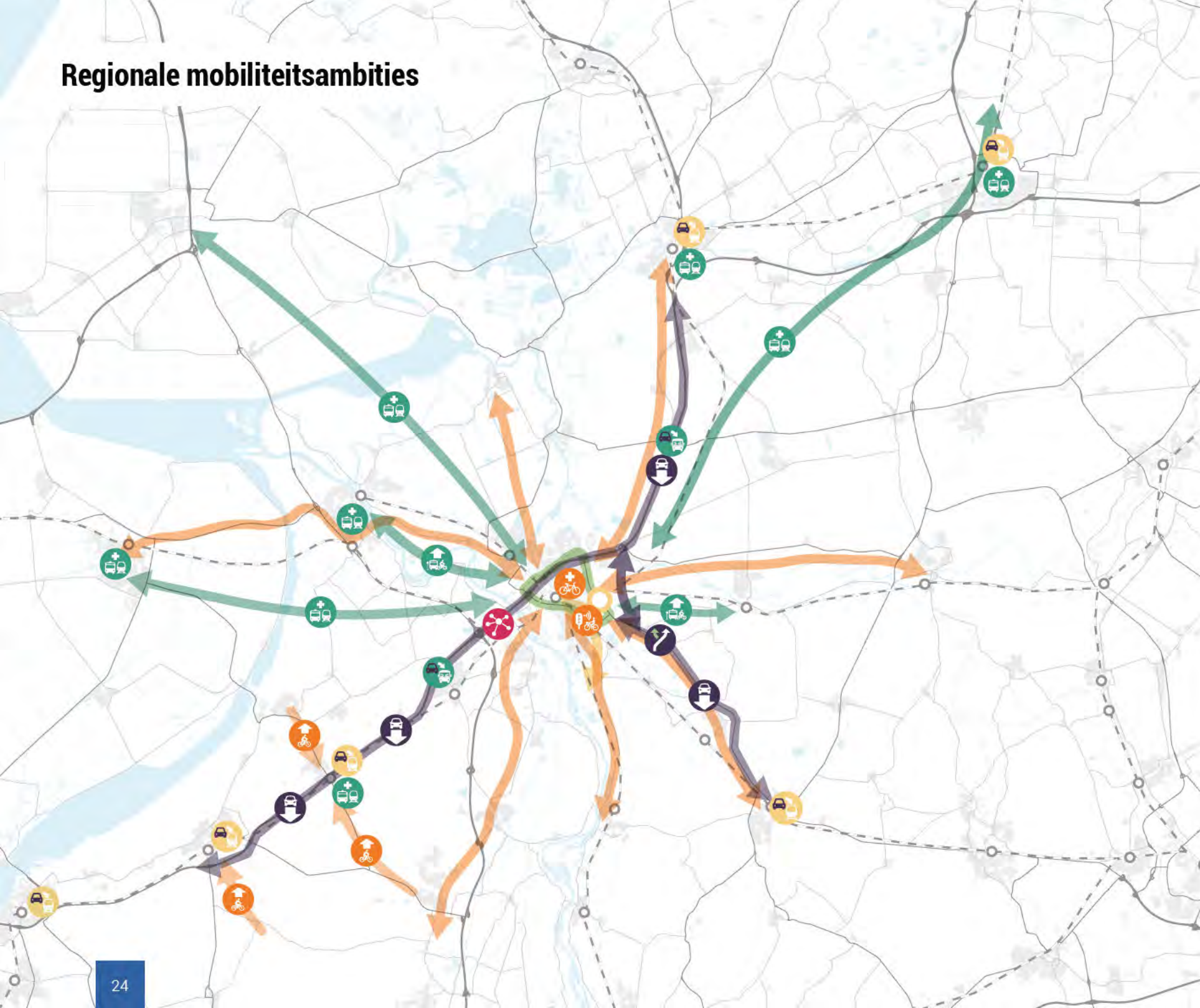


...naar gezamenlijke verstedelijkingsstrategie

Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta



Regionale mobiliteitsambities



3.2 INVENTARISATIE VAN DE REGIONALE AMBITIES

Legenda

■ Bebouwd gebied
■ Water

Fiets

- Regionale fietsroutes
- Stimuleren fietsgebruik
- Stimuleren fietsgebruik en OV
- Alle prioriteit fiets binnen de ring (i-VRI's)
- Beter fietsvoorzieningen

Trein

- Spoor
- Treinstation
- Stimuleren overstap auto-trein
- Verminderen impact trein Zwolle Zuid (omleggen spoor)

(H)OV

- Bestaande HOV lijnen
- Versterking OV
- Versterking lange afstands OV
- Stimuleren overstap auto-bus
- Overstap auto-(H)OV onder de IJssel (hub)
- Tweede (H)OV-knooppunt (doorontwikkelen tot station)

Auto

- Hoofdwegennet
- Buitenring wordt binnenring
- Reducering autokilometers/verlaging intensiteit
- Ontflechten bestemmings/(boven)regionaal verkeer
- Verminderen impact Ceintuurbaan (bypass N35-A28)

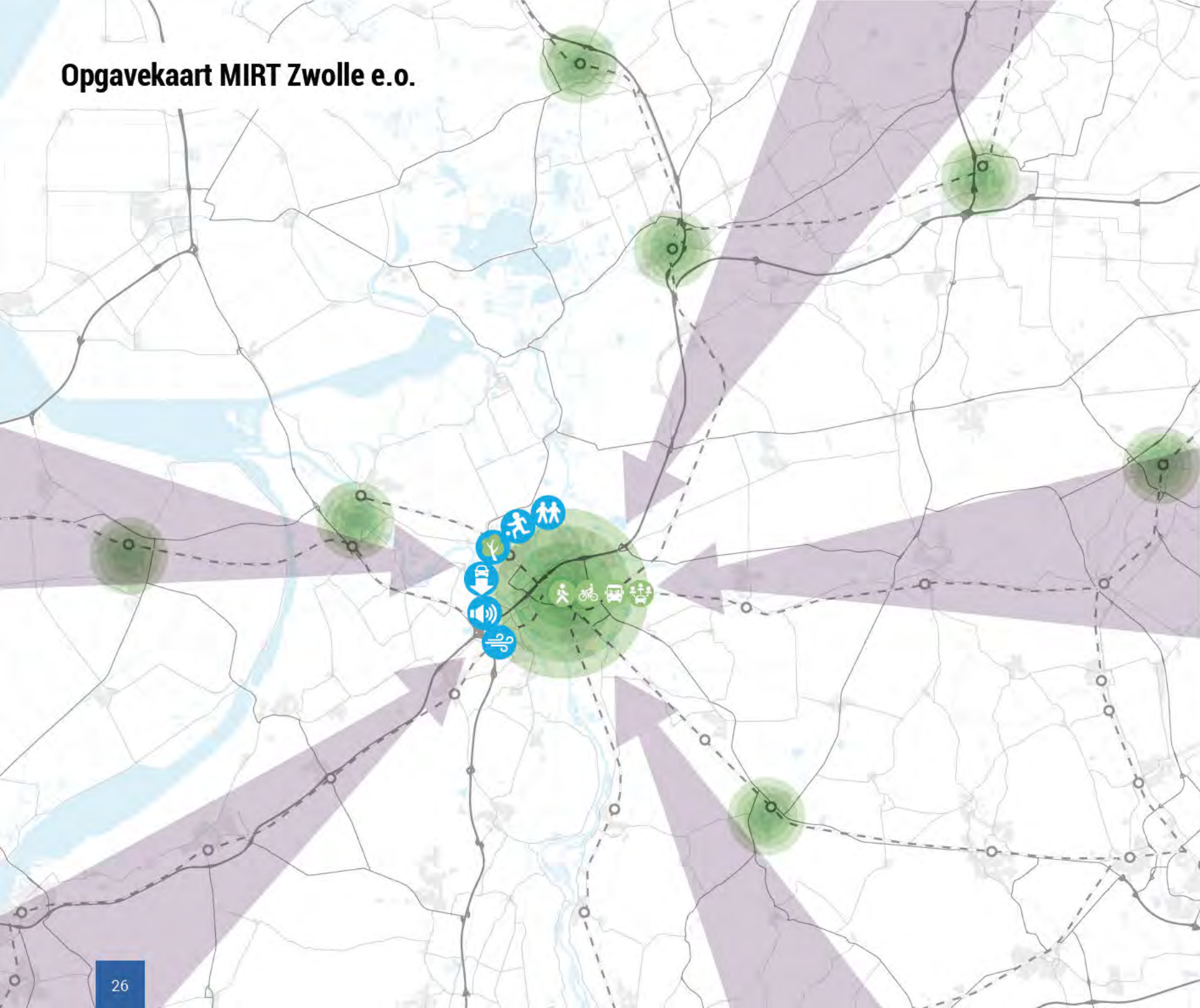
Ambities niet op kaart

- Direct naar bestemming (HOV bus rond Zwolle)
- Prioriteit spoor (IC en sneller)
- Spoor als alternatief voor A28/N35
- Aansluiten bij reizigersbehoefte (reizigersgemak)
- Alternatieven optimaal in de regio, zodat ruimte ontstaat voor auto/logistiek
- Stedelijke netwerken verbonden
- Mobiliteitsprotocol
 - < 7,5km lopen, fiets
 - < 15km e-bike, speed paddle, OV
 - > 15km OV, deelmobiliteit

Tijdens een werksessie met de werkgroep zijn de verschillende regionale ambities en opgaven gezamenlijk geïdentificeerd en op kaart gezet. Deze regionale ambities vormen de basis voor het bepalen van de opgave, maar zeker ook voor het inventariseren van de mogelijke oplossingen binnen het MIRT-onderzoek.

Natuurlijk hebben lang niet alle ambities een plek gevonden in het uiteindelijke maatregelpakket. Enerzijds vanwege de scope van het MIRT-onderzoek (gericht op de problematiek van Zwolle en omgeving) en anderzijds ook vanuit beperking in het budget en kosteneffectiviteit.

In de kaart hiernaast is wel het volledige overzicht gegeven van de ingebrachte ambities.



3.3 OPGAVE MIRT-ONDERZOEK BEREIKBAARHEID ZWOLLE

Startpunt vormt het ruimtelijk-economisch functioneren van Zwolle, waarbij het MIRT-onderzoek zich richt op de (randvoorwaardelijke) **bereikbaarheid**: blijft het in de toekomst mogelijk van en naar Zwolle te reizen en blijft de A28 functioneren voor het doorgaande verkeer? En waarb j de mobiliteitsmaatregelen de druk op de A28 niet vergroten.

We willen verder kijken dan het simpelweg toevoegen van extra auto-infrastructuur, maar het probleem oplossen door inzetten op de **mobiliteitstransitie**. Ten slotte willen we deze mobiliteitstransitie mogelijk maken met die maatregelen, die ook een meerwaarde geven aan de **ruimtelijke kwaliteit** van Zwolle en omgeving door met name de impact van mobiliteit (ruimte, geluid, barrière, etc.) in de openbare ruimte te verminderen.

Samengevat komt de opgave hierop neer:

Ruimtelijk-economisch functioneren Zwolle e.o.

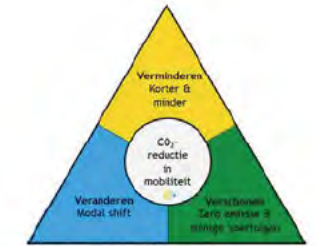
- Op peil houden bereikbaarheid gebieden
- Op peil houden doorstroming A28 voor doorgaand verkeer

Duurzame Mobiliteit (mobiliteitstransitie) Zwolle e.o.

- Minder reizen (nabijheid – reizigerskilometers) – via de verstedelijkingsstrategie
- Anders reizen (tijd en vervoermiddel - STOMP¹)

Ruimtelijke kwaliteit Zwolle e.o.

- Verminderen ruimtegebruik van mobiliteitssysteem
- Groene, levendige en veilige stad (verminderen impact geluid, barrière en inpassing)



¹STOMP: Ontwerpprincipe waar bij de inrichting van de (openbare) ruimte allereerst wordt gekeken naar voetganger (Stappen), fietser (Trappen), OV en MaaS en vervolgens naar Privé-auto.

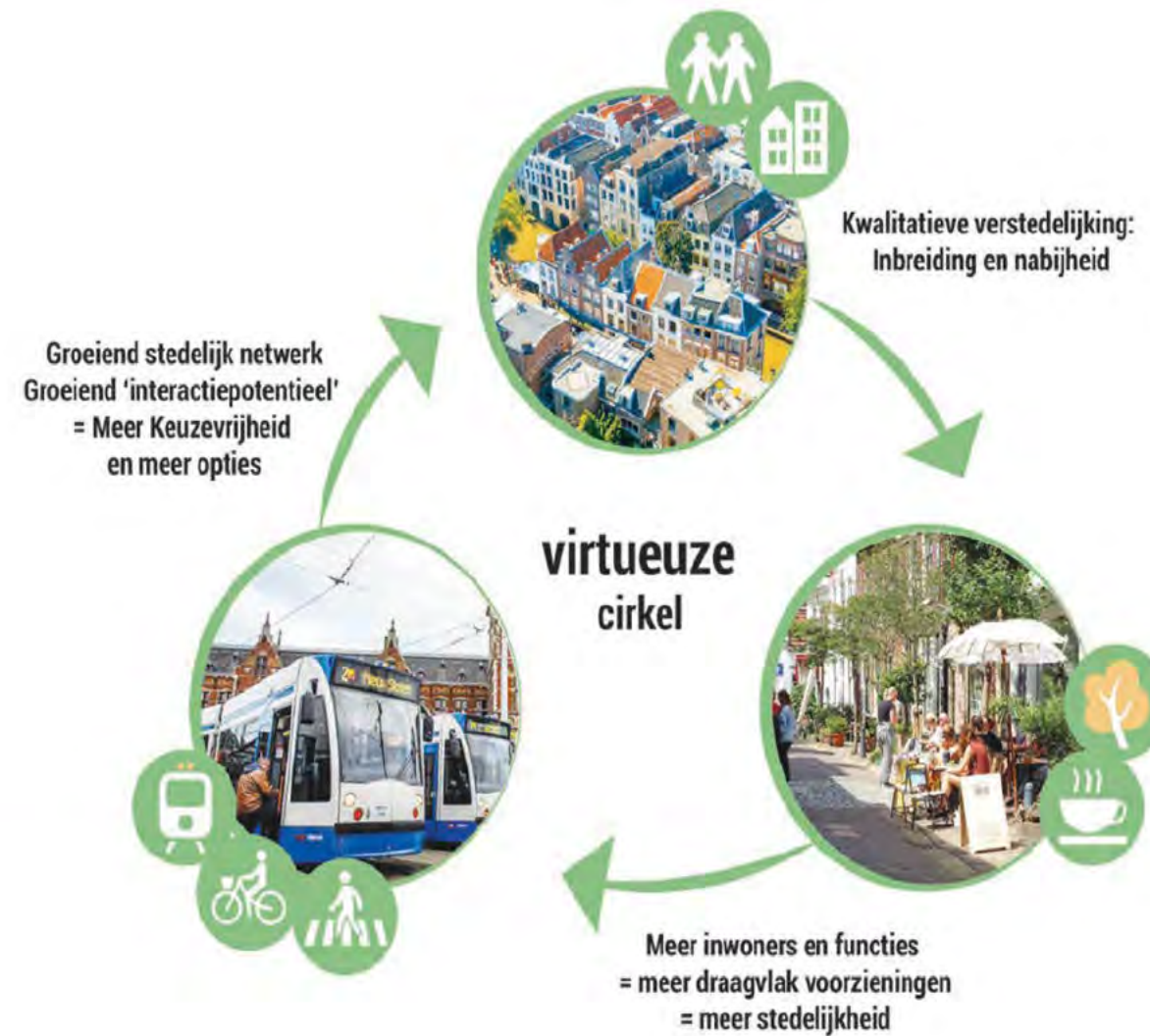
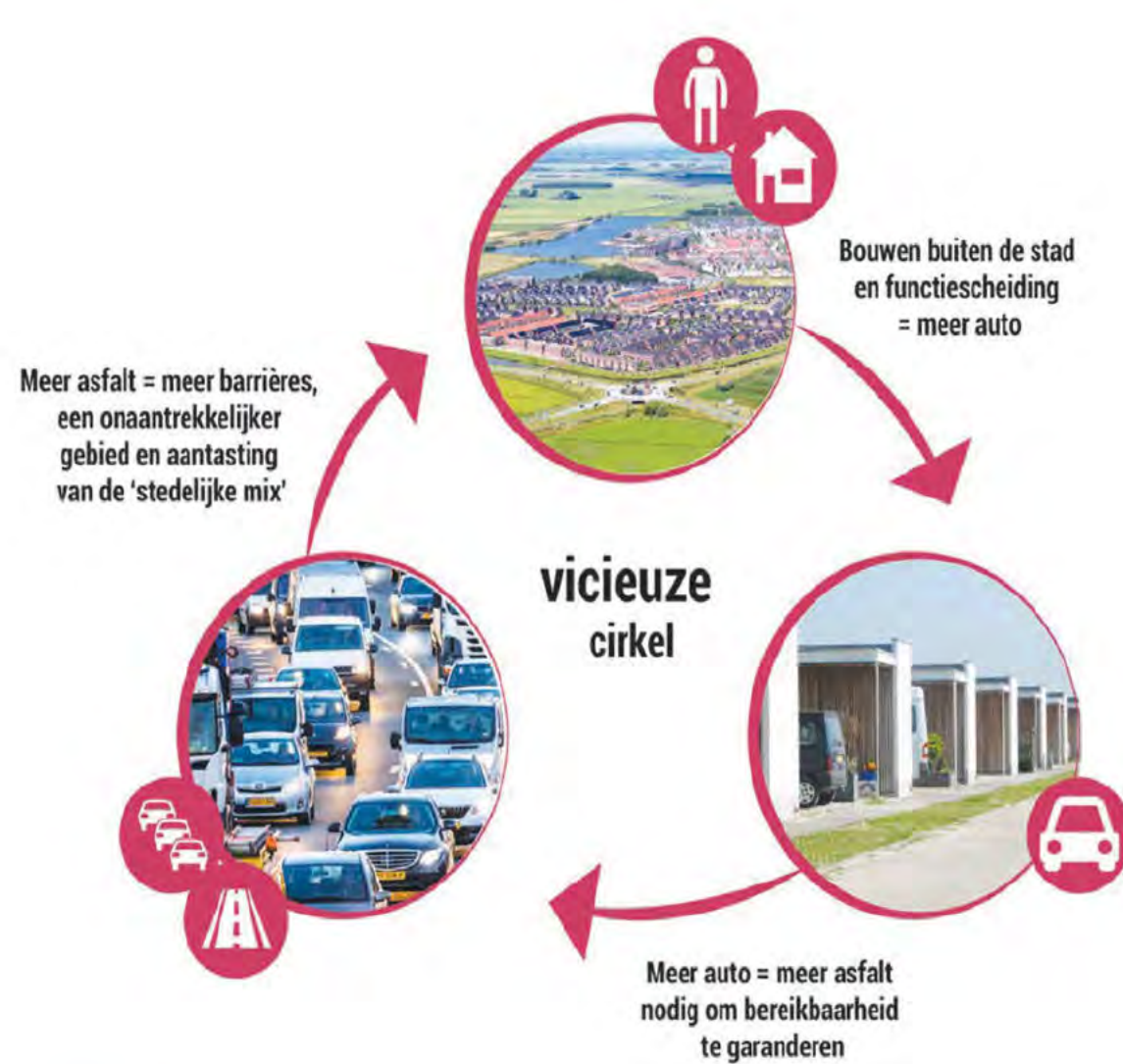


4 MOBILITEITSSTRATEGIE

Om de verstedelijkingsopgave van Regio Zwolle te faciliteren met behoud van bereikbaarheid wordt ingezet op de regionale mobiliteitstransitie. Dit vormt de basis van de mobiliteitsstrategie Regio Zwolle, welke ook onderdeel uitmaakt van de Verstedelijkingsstrategie.

Om deze in te zetten is het niet alleen van belang om keuzes te maken met betrekking tot mobiliteit, maar ook met betrekking tot verstedelijking. Door slimme keuzes te maken in de bebouwde omgeving, zal de mobiliteitstransitie (anders, minder en niet reizen) meer vanzelfsprekend zijn.

4.1 VERGROTEN VAN NABIJHEID CENTRAAL



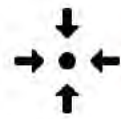
Wonen en versterken nabijheid

Belangrijk bij de keuzes voor de verstedelijking (locatie en wijze van verdichten) is het versterken van de nabijheid. Inbreiden en bouwen op multimodaal ontsloten locaties is hier een goed middel voor. Dit leidt tot meer vervoerswaarde voor het netwerk, waardoor hoogwaardige verbindingen mogelijk zijn. Functiemenging levert ook een positieve bijdrage aan de nabijheid. Door op dezelfde plek wonen, werken en voorzieningen aan te bieden, ontstaat een meer stedelijk verplaatsingspatroon waar de auto minder dominant is. Voor een lagere autodominantie zijn lagere parkeernormen nodig. Met lage parkeernormen bij ontwikkelgebieden kan ook gestuurd worden op een duurzamer verplaatsingspatroon.

Woon-werk pendel

Door functies en werklocaties te realiseren nabij woningen, kan men vlakbij huis werken. Om de mobiliteitstransitie te versnellen, kan ook gestuurd worden op werklocaties. Hiermee wordt de woon-werk pendel beperkt.

Door in te zetten op knooppunt-ontwikkeling rondom OV-knopen (bus en trein) is het minder vanzelfsprekend om met de auto naar werk te gaan. Door woningen en banen evenwichtig te verdelen ontstaat er een gebalanceerde woon-werk pendel, in plaats van een sterk gericht woon-werk pendel op Zwolle.



Voorkomen onnodige mobiliteit (meer mensen meer keuze nabij)



Verstedelijken op multimodale knopen Verstedelijke op multimodaal ontsloten gebieden



STOMP als basis STOMP als basis voor de (gebieds)maatregelen en alternatieven, ook in volgorde van investeren



Juiste schaalniveau in mobiliteitssystemen Verschillende schaalniveaus in mobiliteitssystemen (stad versus regio) met eigen primaire vervoersmiddel, aangevuld met hoogwaardige overstappunten

4.2 OPZET VAN DE STRATEGIE: DE MOBILITEITSTRANSITIE

De mobiliteitstransitie is al ingezet: men maakt steeds vaker bewuste keuzes over wanneer, hoe en of men reist. Om meer mensen te verleiden om anders te reizen moet allereerst ingezet worden op het voorkomen van onnodige mobiliteit. Dit kan door mensen meer keuze nabij te geven, zoals voorzieningen in de buurt en de mogelijkheid om thuis te werken.

Als men alsnog ver moet reizen, dan het liefst met een duurzaam vervoermiddel. Verstedelijken op multimodaal ontsloten gebieden biedt een aantrekkelijk alternatief voor de auto, en biedt kans voor verdere knooppuntontwikkeling.

Bij het (her)ontwikkelen van gebieden kan de inrichting ook (actieve) alternatieven aantrekkelijker maken, waarbij het STOMP-principe het uitgangspunt is voor zowel de (gebieds)maatregelen als alternatieven en de volgorde van investeren.

Door het mobiliteitssysteem aan te laten sluiten bij het juiste schaalniveau, met een eigen primair vervoersmiddel, ontstaat er hiërarchie van netwerken.

Door goede hoogwaardige overstappunten (hubs en stations) kan men comfortabel overstappen op verschillende vervoerswijzen tussen verschillende schaalniveaus.

Concreet betekent deze strategie:

fiets en voetganger

Door het verbeteren van de kwaliteit voor fiets en voetganger bevorderen we de overstap van auto naar (OV+) fiets en voetganger.

parkeren

Deze overstap versterken we door het parkeerbeleid aan te scherpen (zowel voor bezoekers als (toekomstige) bewoners), waarmee het lastiger en duurder wordt om de auto te gebruiken naar Zwolle.

ruimtegebruik

Door minder autogebruik: gebiedswijze aanpak en het vervangen van straatparkeren door hubs, komt er ruimte vrij, welke we gebruiken om meer ruimtelijke kwaliteit in de stad te brengen; dit zorgt ook voor aantrekkelijkere fiets- en voetgangersroutes.

hubstrategie

Een groot deel van Regio Zwolle blijft afhankelijk van de auto (vanwege de ruimtelijke structuur) voor haar reis. Deze regionale reizigers stappen aan de rand van de stad (op mobihubs) over op fiets en OV en worden stedelijke reizigers.

hov-bus bereikbaarheid

Aanvullend versterken we de (H)OV-bus bereikbaarheid tussen de kernen in de directe omgeving, de mobihubs en de bestemmingen (werkgebieden) in Zwolle.

reiziger - gedragsverandering

Belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie is de bijbehorende cultuurverandering van de reiziger. Hiervoor zetten we actief in op een op gedragsverandering gerichte communicatie met betrekking tot de alternatieven.

logistieke transitie

Naast een verandering van individueel reisgedrag zal ook een andere benadering van logistiek nodig zijn. Hiervoor wordt ingezet op bestaande programma's rondom stedelijke distributie, duurzamer transport en betrouwbaar en robuust synchromodaal netwerk (bijv. Zero Emission zones en Port of Zwolle).

4.3 INZETTEN OP ACTIEVE MOBILITEIT



Om actieve mobiliteit (lopen en fietsen) een serieus alternatief te laten zijn voor de auto, moet het wandel- en fietsnetwerk op orde zijn. Daarom worden aantrekkelijke en kwalitatieve schakels toegevoegd voor fietser en voetganger. De ontbrekende schakels die toegevoegd worden passen bij het schaalniveau. Na een verplaatsing met de auto of (H)OV is te voet of op de fiets een goede keuze voor de last mile verplaatsing.

Hiervoor moet binnen Zwolle een duidelijk netwerk zijn, waardoor men gemakkelijk naar relevante locaties kan gaan, zoals het centrum of bedrijfslocaties. Niet alleen het netwerk is van belang, maar ook de kwaliteit van de omgeving en de aanwezige faciliteiten voor fietser en voetganger. Zo hoeven de fietser en voetganger niet onnodig te wachten op het autoverkeer, zijn er goede fietsparkeerfaciliteiten en is er duidelijke bewegwijzering.

Door de opkomst van elektrische fietsen is de fiets een serieus alternatief voor de auto op middellange afstand voor o.a. woon-werk verkeer. Het woon-werk verkeer in Zwolle en de regio is sterk op Zwolle gericht. Het is dus relevant om doorfietsroutes van en naar Zwolle te realiseren. Provincie Overijssel heeft verschillende harde en zachte plannen hiervoor. Het doorfietsnetwerk moet goed aansluiten op de doorfietsroutes in omliggende provincies en regio's.

4.4 VERSTERKEN (H)OV-BEREIKBAARHEID



Zwolle is vanuit het treinsysteem te zien als poort naar het noorden. Hierdoor is Zwolle sterk verbonden met andere stedelijke regio's in Nederland. Het spoor rond Zwolle wordt intensief benut voor zowel het vervoeren van reizigers als goederen. Door de beperkte capaciteit van het spoor blijft er een beperkte ruimte voor een hoogfrequente sprinterbediening. Vanuit de regio kan men twee keer per uur met de sprinter naar Zwolle.

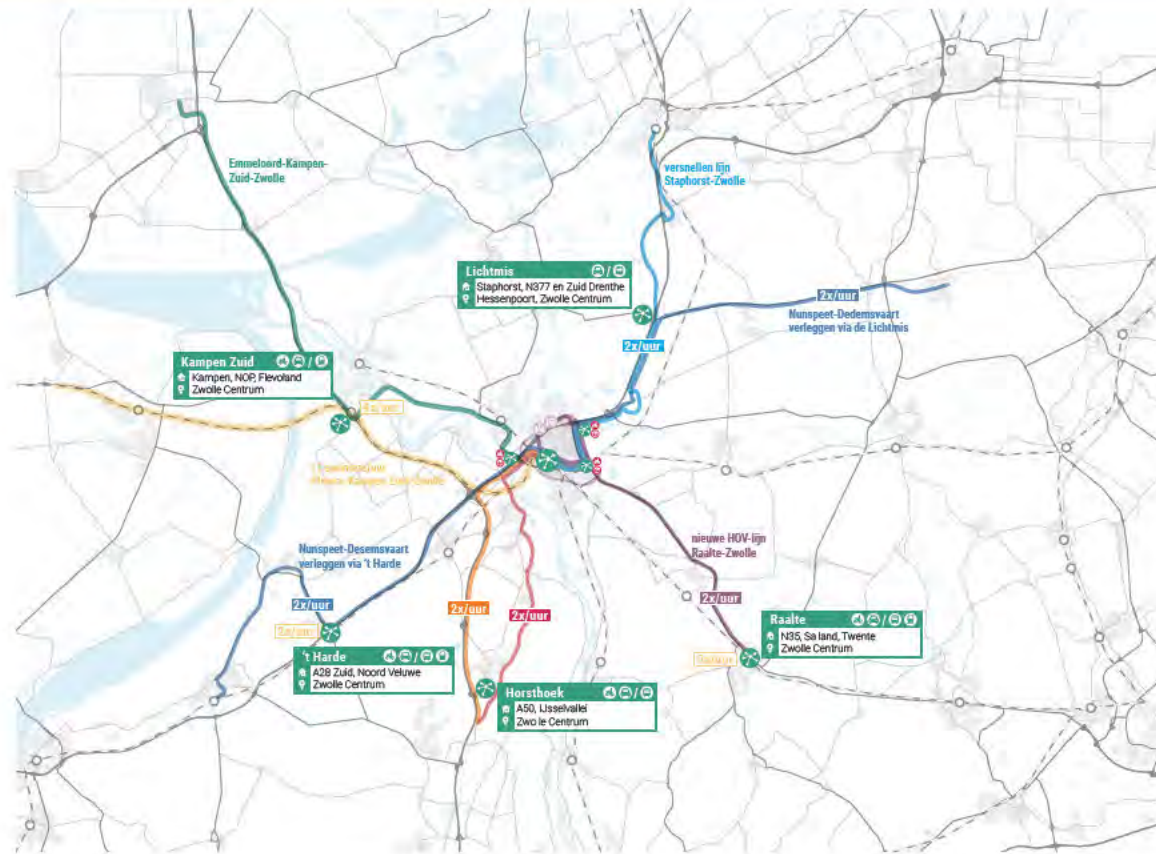
Om de OV-bereikbaarheid te versterken kan de frequentie verhoogd worden (minimaal 4/ uur) door het inzetten van HOV-bussen, in combinatie met de hub-strategie. Door het ontwikkelen van relevante HOV-assen worden economische relevante locaties met elkaar en met woongebieden verbonden.

Hierdoor ontstaat een comfortabel en aantrekkelijk alternatief voor de auto en biedt

het OV-systeem extra mogelijkheden voor ketenverplaatsingen.

Door het realiseren van Park+Rides bij (H) OV-knooppunten (mobihubs) hoeft men niet met de auto de stad in maar kan men wel comfortabel bij de eindbestemming komen. Hierbij vormt ook de inzet op vraagafhankelijk vervoer en deelmobiliteit een belangrijke sleutel in de last-mile oplossing.

4.5 REGIONALE HUB-STRATEGIE

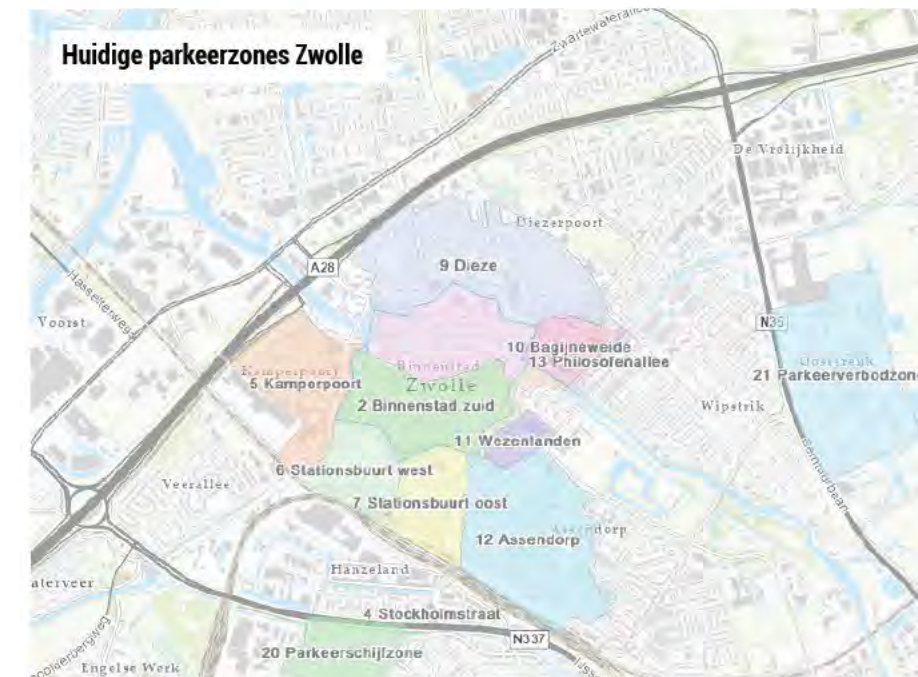


Mobiliteitshubs fungeren als schakel tussen verschillende schaalniveaus waar reizigers soepel kunnen overstappen van vervoerswijze. Mobiliteitshubs bij HOV-knopen en/of stations zorgen ervoor dat de kracht van de auto buiten de stad gecombineerd kan worden met HOV of deelmobiliteit in de stad of naar werklocaties.

Door in te zetten op een regionale hubstrategie i.c.m. het ontwikkelen van HOV-tangenten wordt de overstap tussen verschillende schaalniveaus goed op elkaar afgestemd. Gezien de mogelijk forse exploitatiegevolgen voor OV is nadere uitwerking van het wensbeeld lijnnet en een haalbaarheidstoets nodig.

Hubs kunnen zowel dicht bij de eindbestemming liggen (bestemmingshub) als in omliggende gemeenten (herkomsthub). Omdat met een hub ingezet wordt op een ketenverplaatsing is het belangrijk om goede parkeerfaciliteiten bij de hub te hebben, met o.a. laadinfrastructuur. In de verdere uitwerking worden de exacte locaties van de hubs bepaald.

4.6 FLANKEREND PARKEERBELEID



De stilstaande auto neemt waardevolle ruimte in beslag. Omdat er goede alternatieven geboden worden voor de autoverplaatsing, is het niet meer vanzelfsprekend dat er bij zowel herkomst als bestemming ruimte gereserveerd blijft voor de auto. Door parkeermaatregelen slim te combineren met de ontwikkeling van alternatieven, ontstaat de kans om parkeermaatregelen in te zetten als onderdeel van de totale mobiliteitsaanpak. Door strategisch en gebiedsgericht te

sturen met parkeren kan bovendien de mobiliteitstransitie versneld worden ingezet. Door regionale afspraken te maken ten aanzien van parkeerbeleid, heeft zowel de herkomst als bestemming invloed op de keuze voor de auto of een alternatief. Het is dan ook van belang om betaald bezoekersparkeren te realiseren rondom voorzieningen en werken.

Bij zowel de herkomst als bestemming kan verder gedacht worden aan o.a.

parkeren op afstand, parkeertarieven, parkeervergunningen en lage parkeernormen bij nieuwbouw en herontwikkeling in combinatie met een gebiedsgewijze aanpak (STOMP).

4.7 RUIMTELIJKE KWALITEIT



Het mobiliteitssysteem neemt veel ruimte in. Hoe breder en drukker de weg, hoe groter de barrièrewerking hiervan. Door weginfrastructuur af te waarderen binnen bebouwd gebied, zowel met betrekking tot snelheid als capaciteit, komt ruimte vrij voor verstedelijking en (extra) kwaliteit voor fietser en voetganger. Door een betere oversteekbaarheid worden stadsdelen beter met elkaar verbonden. Dit draagt bij aan een levendige en veilige stad.

Door het scheiden van regionaal- en bestemmingsverkeer is er minder ruimte nodig voor het faciliteren van het doorgaande verkeer. Dit kan eventueel met verdiepte ligging om de impact om de omgeving verder terug te brengen. Om stadsdelen te verbinden zijn er ongelijkvloerse kruisingen nodig zodat het bestemmingsverkeer zich per fiets of in het OV snel en makkelijk kan verplaatsen.

4.8 CULTUURVERANDERING IN (REIS)GEDRAG EN LOGISTIEK

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit geeft de reiziger meer flexibiliteit als alternatief voor een verplaatsing met auto, OV en/of fiets. Door in te zetten op deelmobiliteit ontstaat een belangrijke aanvulling op het huidige OV-systeem zodat reizigers gemakkelijk hun bestemming kunnen bereiken. Inzet van deelmobiliteit dient daarmee meerdere doelen: we bieden reizigers meer flexibiliteit en (in sommige gevallen) duurzamere alternatieven, maar via deelmobiliteit dragen we ook bij aan afname van het autobezit, waardoor we kostbare ruimte beter kunnen benutten.

Communicatie en gedragsaanpak

Met de mobiliteitstransitie worden inwoners verleid anders, minder of niet te reizen. Belangrijke stap daarin is het goed meenemen van reizigers in deze transitie.

Alternatieven moeten aantrekkelijk zijn, makkelijk vindbaar en eenvoudig te gebruiken.

Daarmee is stap-voor-stap het reizigersgedrag te beïnvloeden naar andere manieren van reizen.

Het invoeren en toepassen van nieuwe maatregelen gaat daarom gepaard met een op gedragsverandering gerichte communicatie (gesegmenteerd naar doelgroep en motief als naar gebied).

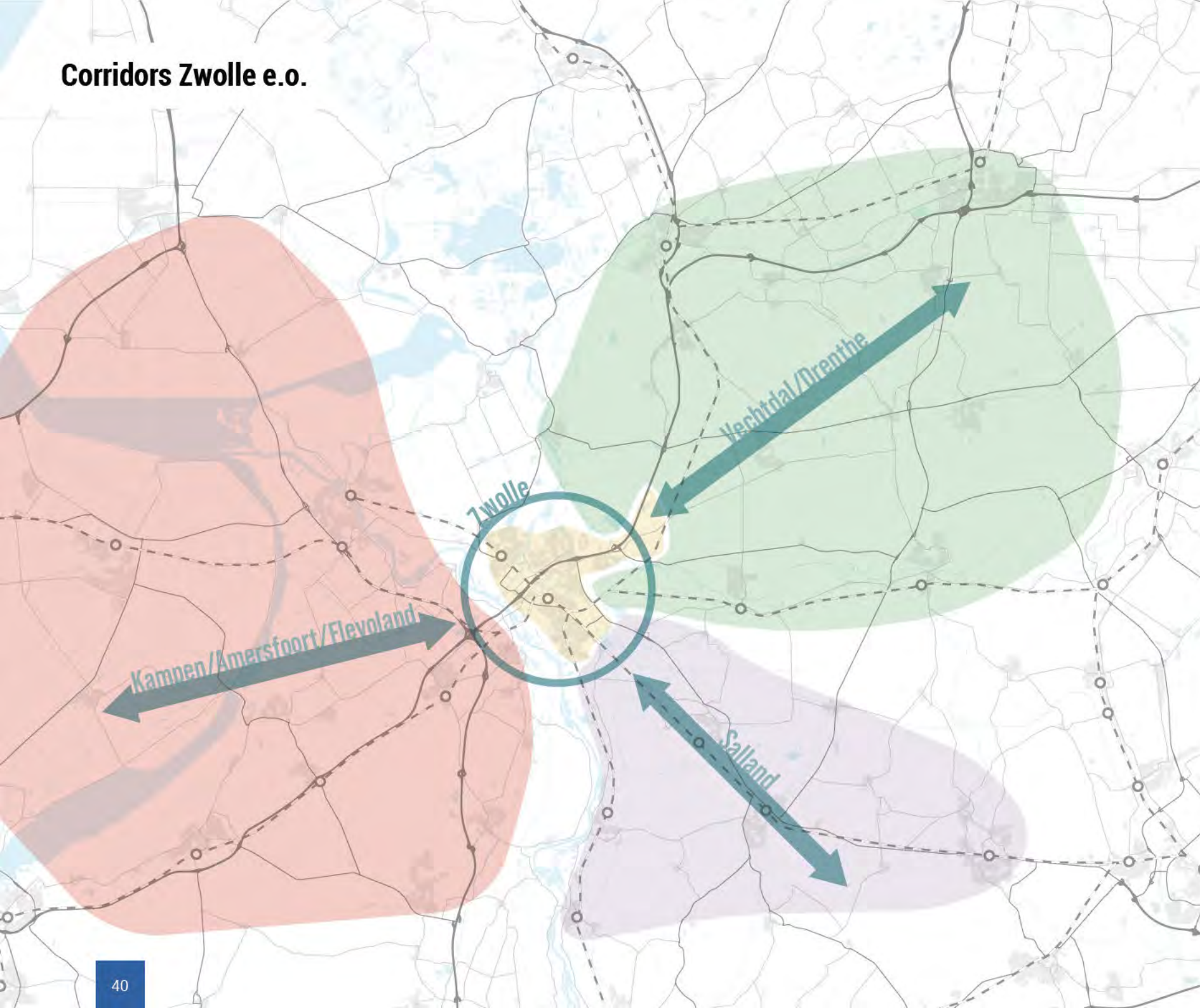
Zo wordt de aanleg van bijvoorbeeld een nieuwe fietsverbinding gecombineerd met een communicatiecampagne waarbij deze verbinding onder de aandacht wordt gebracht. Ook voor bestaande duurzame mobiliteitsalternatieven geldt dat het belangrijk is deze voortdurend onder de aandacht te brengen via passende communicatie, zodat de drempel naar deze alternatieven zo laag mogelijk is.

Werkgeversaanpak

Door concrete afspraken te maken met werkgevers of onderwijsinstellingen kunnen knelpunten tijdens de spits opgelost worden voor specifieke doelgroepen. Zo kunnen werkgevers duurzame mobiliteit stimuleren door het aanbieden van reisproducten, het organiseren van collectief vervoer, het aanbieden van (zakelijke) e-fietsen of het uitbreiden van de thuiswerkmogelijkheden.

Logistieke transitie

Regio Zwolle heeft een sterke logistieke sector die zich positioneert als het logistieke knooppunt in Noordoost Nederland en een corridor naar Noord en Oost-Europa. De ligging aan de A28 speelt hier een belangrijke rol in. Om deze logistieke stroom te verduurzamen wordt ingezet op een logistieke transitie, waarbij stedelijke distributie minder en schoner plaatsvindt, en vervoer van goederen meer via spoor en water gaat.



5 MAATREGELEN

Om de verstedelijkingsopgave Regio Zwolle te faciliteren met behoud van bereikbaarheid wordt ingezet op een regionale mobiliteitstransitie. Deze transitie komt er niet vanzelf. Daarom is er een maatregelpakket Regionale Mobiliteitstransitie voor Zwolle en omgeving opgesteld.

Longlist maatregelen (zie bijlage)

Om de mobiliteitstransitie te kunnen realiseren, zijn langs drie corridors en in Zwolle zelf maatregelen opgehaald. Deze maatregelen komen voort vanuit een documentenstudie, ambities en wensen vanuit het verstedelijkingstraject, ambitie- en maatregelsessies met de regio en maatregelen uit eerdere fases van dit project.

Zeefmethode en impactmatrix

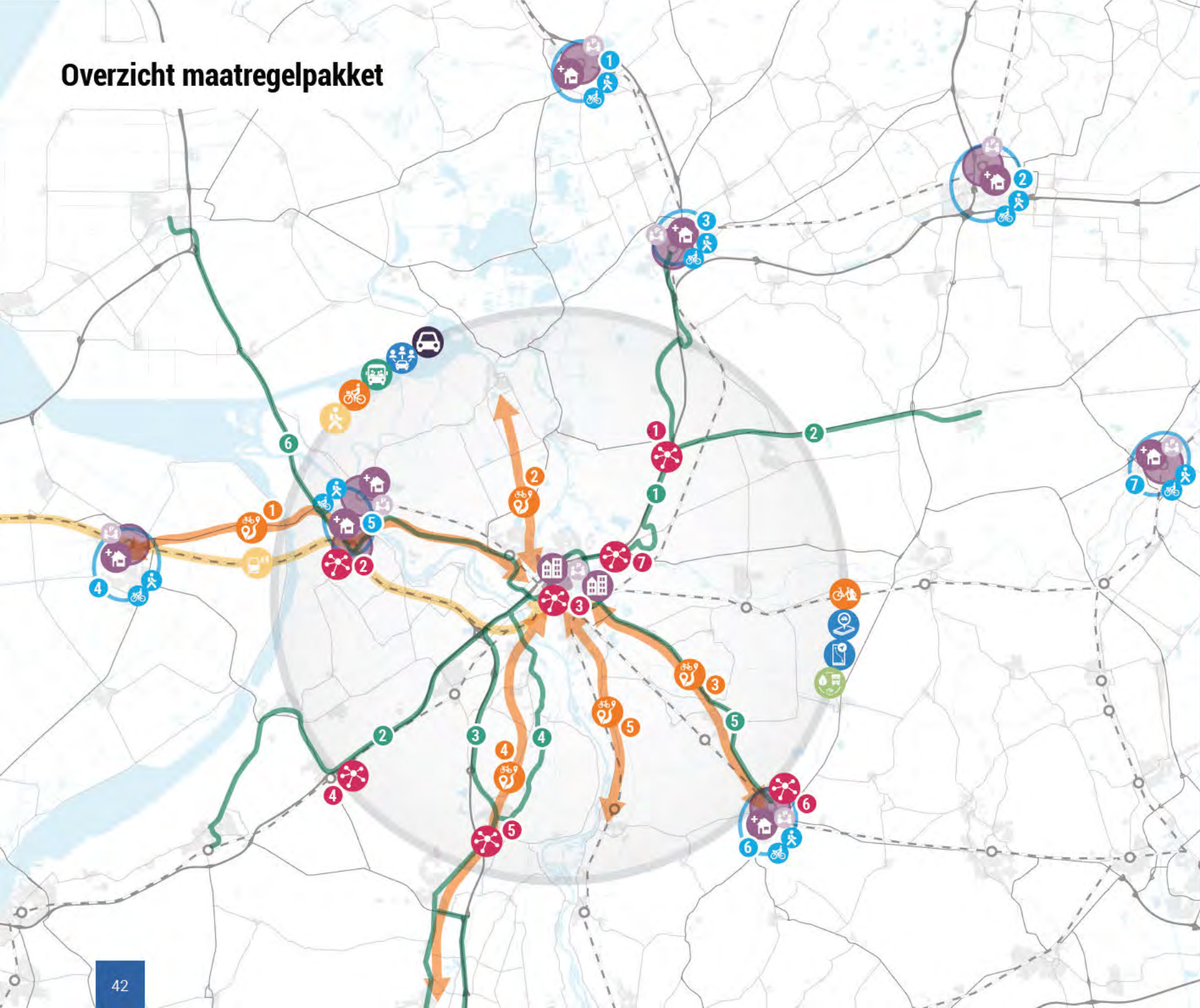
Vanuit de verschillende bronnen is een groslijst met maatregelen geformuleerd. Niet alles kan, en niet alles kan tegelijk. Daarom zijn er keuzes gemaakt (zie ook paragraaf 1.3).

Door maatregelen te 'zeven' zijn de meest kansrijke en effectieve maatregelen overgebleven. Dit 'zeven' is gebeurd op basis van twee criteria: 1) Valt de maatregel binnen de scope van het project (zowel geografisch als binnen afbakening MIRT-onderzoek); 2) Sorteert de maatregel voldoende impact (op basis van een impactmatrix, gemeten naar zowel effectiviteit als haalbaarheid).

Maatregelpakket en effecten

Vanuit deze filtering is een maatregelpakket tot stand gekomen. De maatregelen in dit pakket versterken elkaar. Met dit pakket wordt een regionale mobiliteitstransitie gerealiseerd waardoor de verstedelijkingsopgave van Regio Zwolle gefaciliteerd kan worden met behoud van bereikbaarheid.

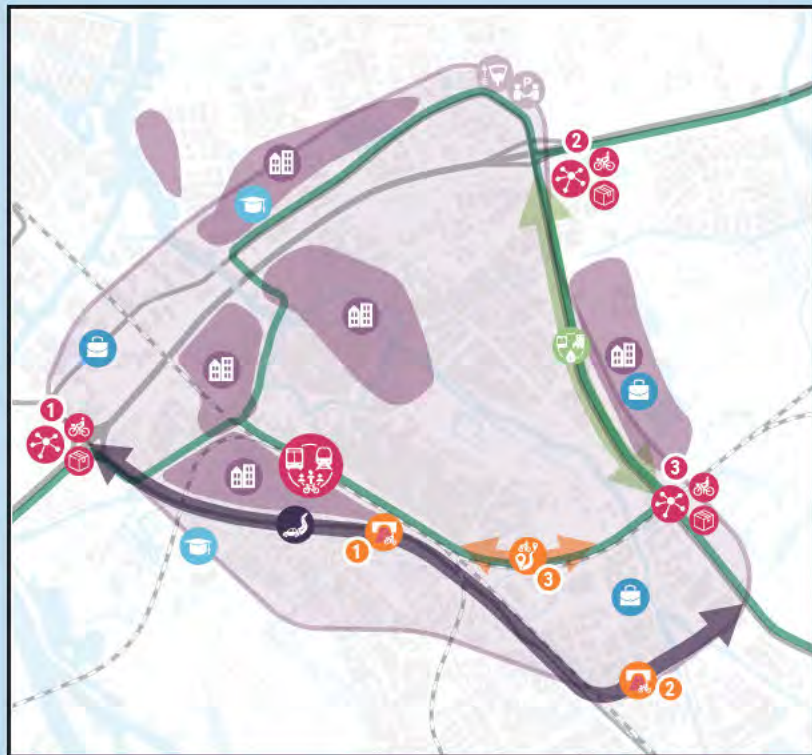
Overzicht maatregelpakket



OVERZICHT MAATREGELPAKKET

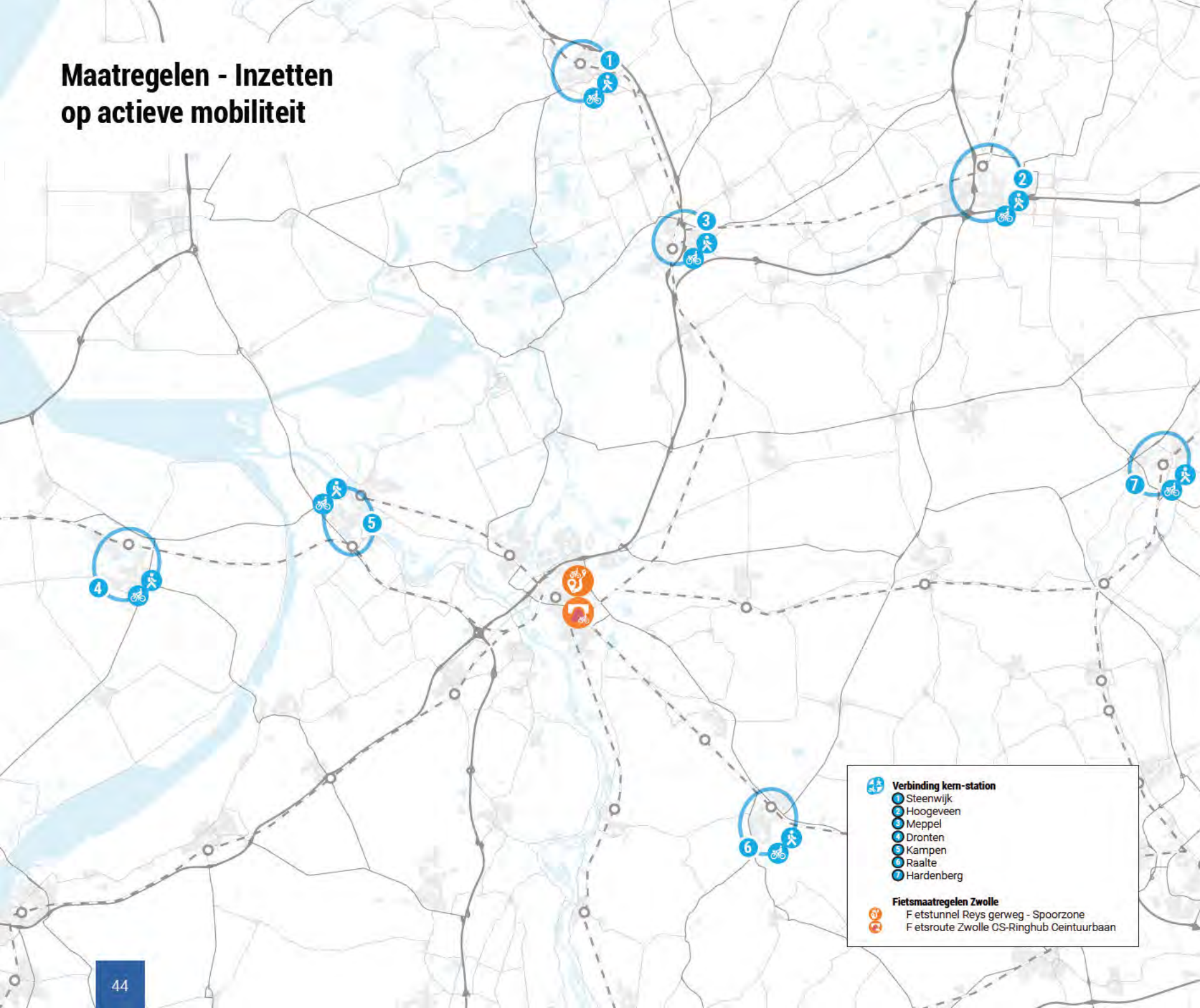
MIRT-ONDERZOEK BEREIKBAARHEID ZWOLLE E.O.

- Ruimtelijk**
Bebouwd gebied
Water
Woningbouwontwikkeling Zwolle
Woningbouwontwikkeling middelgrote kernen
STOMP bij wijk- en gebiedsaanpak
- Verbinding kern-station**
1 Steenwijk
2 Hoogeveen
3 Meppel
4 Dronten
5 Kampen
6 Raa te
7 Hardenberg
- Snelle fietsroutes**
1 Dronten-Zwolle (Kampen-Zwolle gereed)
2 Genemuiden-Zwolle
3 Raa te-Zwolle
4 Apeldoorn-Zwolle (Wezep-Zwolle gereed)
5 Wijhe-Zwolle
- Fietsparkeren op bestemming**
- Trein**
Spoor
Treinstation
Verdubbelen frequentie Almere-Kampen Zuid-Zwolle
- (H)OV lijnen**
1 Meppel-Lichtmis-Zwolle
2 Nunspeet-t Harde-Zwolle-Desemsvaart
3 Apeldoorn-Horsthoek-Zwolle, via Vaassen
4 Apeldoorn-Horsthoek-Zwolle, via Wapenveld
5 Raa te-Zwolle
6 Emmeloord-Kampen-Zuid-Zwolle
- (Regio)hubs**
1 Lichtmis
2 Kampen Zuid
3 Zwolle Centraal
4 t Harde
5 Horsthoek
6 Raa te
7 A28 Zwolle/Ommen
- Mobiliteitsdiensten**
Informatievoorziening voor en tijdens reis
Data op orde
- Groene stadslogistiek**
- Parkeernormenbeleid regionale woningbouwlocaties**



- Ruimtelijk**
Bebouwd gebied
Water
Woningbouwontwikkeling Zwolle
- Fiets**
1 Fietstunnel Oldeneelallee bij kruispunt Marsweg
2 Fietstunnel Reysigerweg-Spoorzone
3 Fietsverbinding Zwolle CS-Ringhub Ceintuurbaan
- Trein**
Spoor
Treinstation
- (H)OV ringstructuur**
- Zwolle Centraal**
- Ringhubs**
1 A28 - Zuid
2 A28 - Noord
3 N35 - Kruising Ceintuurbaan/spoor/HOV-ring
- Ring**
Ceintuurbaan afwaarderen
Herroutering autoverkeer en herinrichting kruispunten
- Parkeren**
Actualiseren parkeernormenbeleid Zwolle
Verhoging parkeertarief centrum
Uitbreiden parkeerbeleid
Vergroten gebied gereguleerd parkeren
- Onderwijs- & werkgeversaanpak**

Maatregelen - Inzetten op actieve mobiliteit



5.1 INZETTEN OP ACTIEVE MOBILITEIT - MAATREGELEN

Verbetering ontsluiting spoorzone: fietstunnel Reysigerweg – Spoorzone
We versterken de kwaliteit van de voetgangers-, fiets- en OV-netwerken. Daarmee zorgen we voor een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Door te zorgen voor een goede ontsluiting van de Spoorzone zorgen we dat zowel de reistijd afneemt als het comfort toeneemt, waarmee we de trein+fietscombinatie versterken.

Dat wordt concreet gemaakt door het realiseren een langzaamverkeerverbinding tussen de Reysigerweg en de Spoorzone (fietstunnel), onder de IJsselallee door. Met deze snellere verbinding wordt de Spoorzone beter ontsloten richting Zwolle-Zuid en de regionale snelfietsroute Zwolle - Deventer.

Fiets / HOV – route langs spoor van Zwolle CS naar HUB Ceintuurbaan
Deze maatregel omvat de realisatie van een fiets/HOV–route vanuit Zwolle CS naar de HUB Ceintuurbaan (Zwolle- Oost).

Momenteel ontbreekt hier een goede verbinding, HOV en fiets rijden nu via Itersumallee en Marsweg. Met deze nieuwe

verbinding, parallel aan het spoor, ontstaat er een directere verbinding tussen de verschillende gebieden in Zwolle. Hierdoor worden onder meer Stedelijk Zwolle (oost) en de stationsgebieden beter gekoppeld. Ook wordt het bereik van de HUB Ceintuurbaan groter, waardoor de aantrekkelijkheid van deze hub stijgt.

Verbetering fiets- en voetgangersbereikbaarheid van stations (middelgrote kernen)
Vanuit de regionale mobiliteitsstrategie zorgen we dat juist ook in de regio het openbaar vervoer een aantrekkelijker alternatief is. Hiermee zorgen we zowel voor een goede ontsluiting van de middelgrote kernen, als dat we een bijdrage leveren aan het verminderen van autoverkeer richting Zwolle en over de A28.

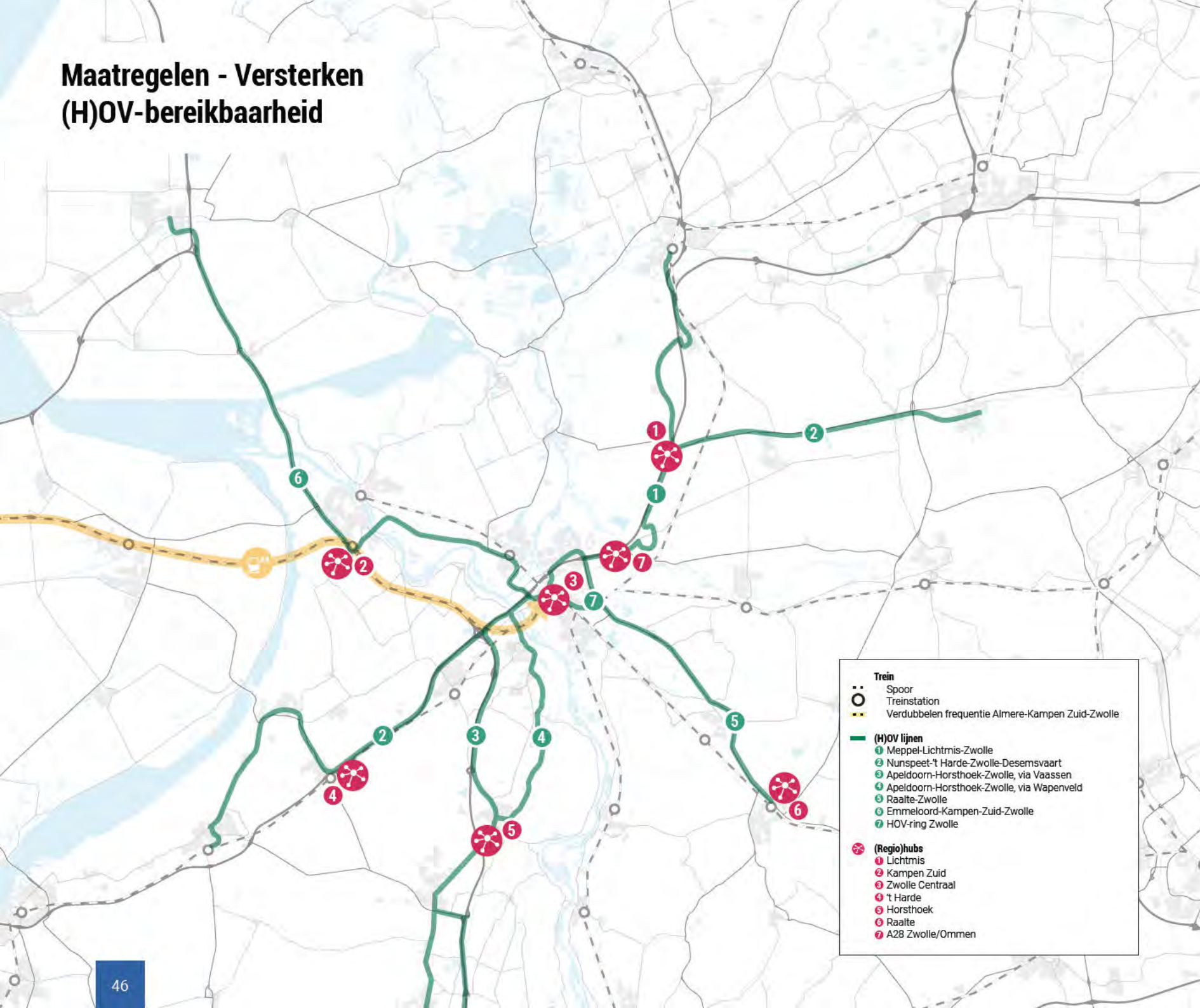
Om dit bereiken werken we aan een verbetering van de fiets- en voetgangersbereikbaarheid van stations in middelgrote kernen.

Elke kern heeft heeft een eigen en unieke structuur en opbouw. Daarom geldt voor deze maatregel een maatwerkaanpak: Per

kern wordt bekeken op welke manier de fiets- en voetgangersbereikbaarheid verbeterd kan worden. Deze maatregel is voorzien in de volgende kernen:

- Steenwijk
- Hoogeveen
- Meppel
- Dronten
- Kampen
- Raalte
- Hardenberg

Maatregelen - Versterken
(H)OV-bereikbaarheid



5.2 VERSTERKEN (H)OV-BEREIKBAARHEID - MAATREGELEN

HOV-bereikbaarheid gericht op hubs

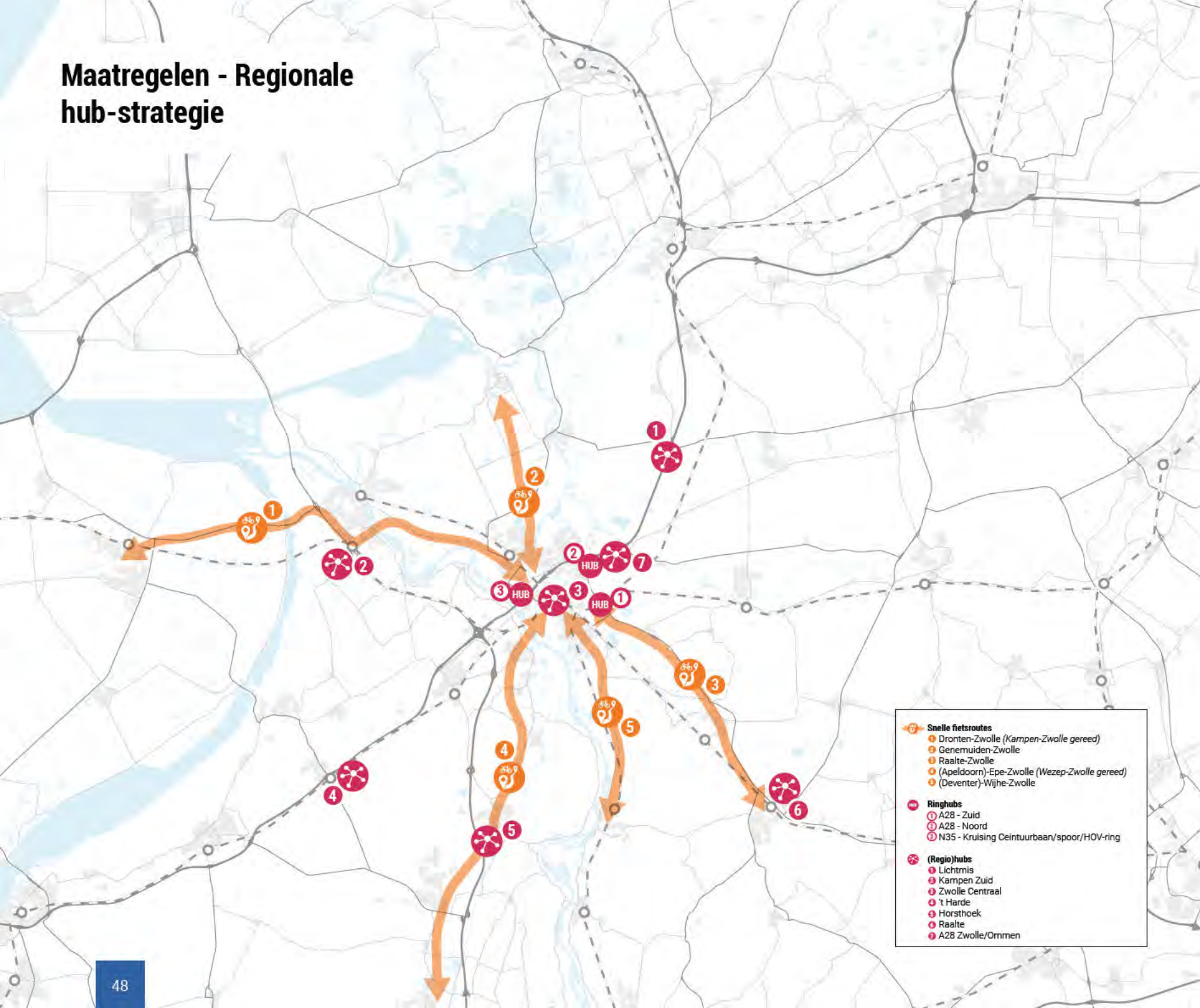
Met het ontwikkelen van relevante HOV-assen worden economische relevante locaties met elkaar en met woongebieden verbonden. Bestemmingsgebieden in Zwolle (Ziekenhuis, Oosterenk, Marslanden, Deltion) worden direct verbonden met de regio door hoogwaardige buslijnen. Hierdoor ontstaat een comfortabel en aantrekkelijk alternatief voor de auto en biedt het OV-systeem extra mogelijkheden voor ketenverplaatsingen. In combinatie met de hub-strategie versterken we daarmee de OV-bereikbaarheid.

Om dit te verwezenlijken wordt op de volgende treinverbinding gedacht aan een frequentieverhoging:

- Verdubbelen frequentie trein Almere-Kampen Zuid-Zwolle

Daarnaast wordt gedacht een aantal buslijnen op te waarderen tot volwaardige HOVlijn, inclusief frequentieverhoging en inzet van HOV-bussen, bijvoorbeeld:

- HOV Meppel-Lichtmis-Zwolle
- HOV Nunspeet-'t Harde-Zwolle-Dedemsvaart
- HOV Apeldoorn-Horsthoek-Zwolle, via Vaassen
- HOV Apeldoorn-Horsthoek-Zwolle, via Wapenveld
- HOV Raalte-Zwolle
- HOV Emmeloord-Kampen Zuid-Zwolle



5.3 REGIONALE HUB-STRATEGIE - MAATREGELEN

Hub-strategie (regio Zwolle)

Inzet vanuit de mobiliteitsstrategie is om het mobiliteitssysteem en de schaalniveaus op elkaar aan te laten sluiten. Hiermee ontstaat een hiërarchie van netwerken en krijgt de reiziger beschikking over een vervoermiddel dat past bij het schaalniveau van de reis.

Mobiliteitshubs fungeren als schakel en goede hoogwaardige overstappunten tussen deze schaalniveaus. Hubs bij HOV-knopen zorgen ervoor dat de kracht van de auto buiten de stad gecombineerd kan worden met HOV of deelmobiliteit in de stad. Deze maatregel betreft het realiseren van regionale hubs (herkomsthub), waarvandaan de mogelijkheid bestaat om per OV de stad in te reizen. Deze hubs krijgen voldoende parkeerfaciliteiten met o.a. laadinfrastructuur, fietsparkeerplaatsen, informatievoorzieningen wachtvoorzieningen.

Deze regio-hubs zijn gedacht op de volgende plekken (nadere uitwerking nodig):

- Hub - Lichtmis
- Hub - Kampen Zuid
- Hub - Zwolle Centraal
- Hub - 't Harde
- Hub - Horsthoek
- Hub - Raalte

HUB-strategie (ring Zwolle)

Naast de hiervoor genoemde regio-hubs, wordt ook ingezet op hubs in de directere omgeving van Zwolle. Het gaat hierbij om hubs op de ring rond Zwolle (bestemmings-hub), zodat reizigers vanuit omliggende gebieden over kunnen stappen van auto op fiets en OV, richting bestemmingen binnen Zwolle (zoals binnenstad of werklocaties). Bij deze hubs ligt daarnaast ook meer nadruk op het aanbieden van deelfervoer, zoals (elektrische) deelfietsen. Ook kunnen deze hubs een rol vervullen in de stedelijke distributie voor Zero Emissie Stadsdistributie (ZES) en het aanbieden van pakketkluisen.

Deze ring-hubs zijn gedacht op de volgende plekken (nadere uitwerking nodig):

- Ringhub - A28 - Noord/ A28 Ommen
- Ringhub - A28-Zuid
- Ringhub - N35 - Kruising Ceintuurbaan/spoor/HOV-ring

Snelfietsroutes (of doorfietsroutes) gericht op verbinding HUB en bestemmingen Zwolle

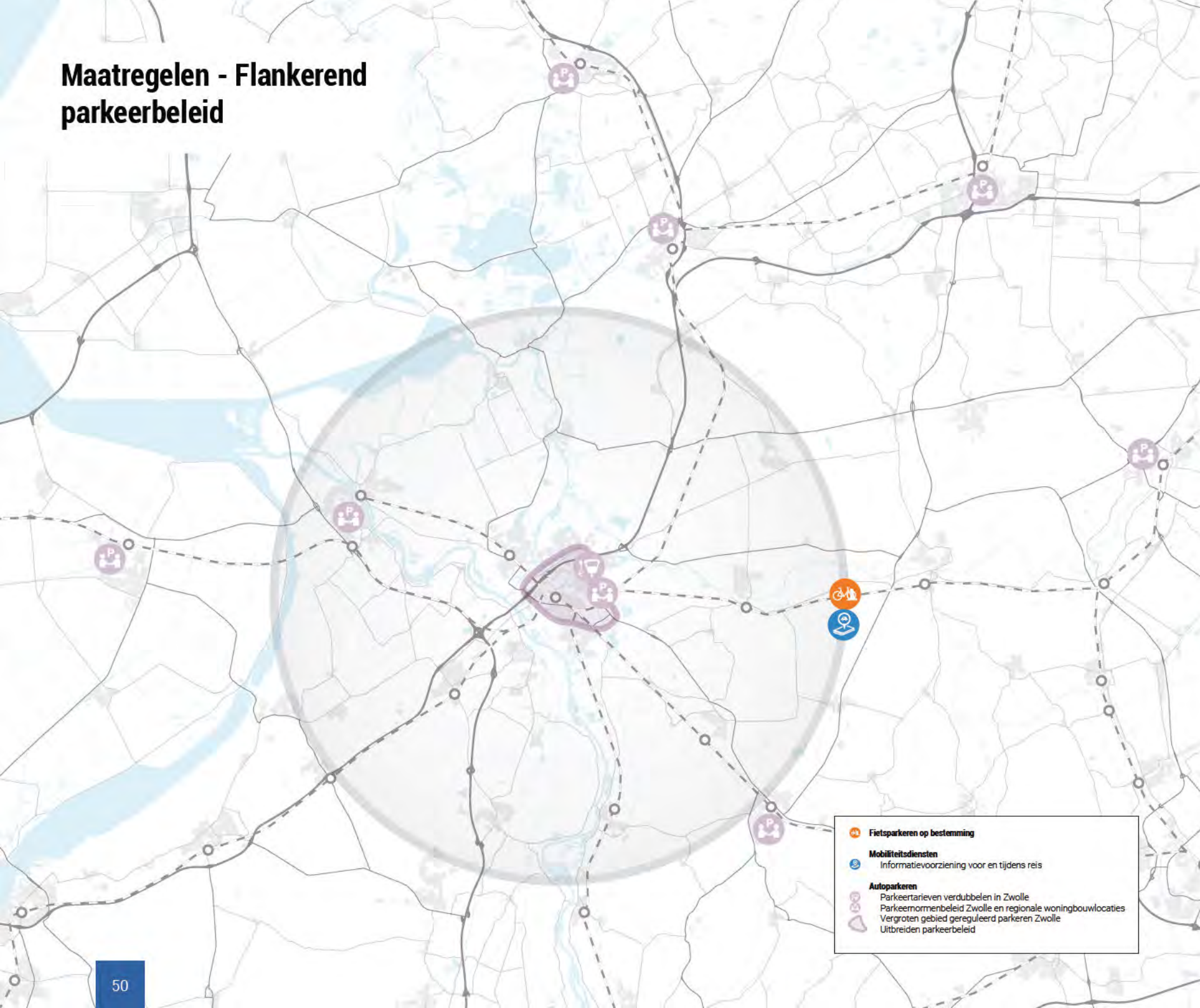
Het woon-werk verkeer in Zwolle en de regio is sterk op Zwolle gericht. Door te zorgen voor goede doorfietsroutes van en naar Zwolle ontstaat een comfortabel en aantrekkelijk alternatief, waardoor een bijdrage wordt geleverd aan het verminderen van autoverkeer richting Zwolle.

Deze snelfietsroutes focussen op verbindingen tussen omliggende kernen en Zwolle, op de hubs vanuit de hub-strategie en sluiten als mogelijk aan op de doorfietsroutes in omliggende provincies.

Concreet wordt realisatie van vijf snelfietsroutes voorzien:

- Dronten-Zwolle (Kampen-Zwolle gereed)
- Genemuiden-Zwolle
- Raalte-Zwolle
- Apeldoorn-Zwolle (Wezep-Zwolle gereed)
- Wijhe-Zwolle

Maatregelen - Flankerend parkeerbeleid



5.4 FLANKEREND PARKEERBELEID - MAATREGELEN

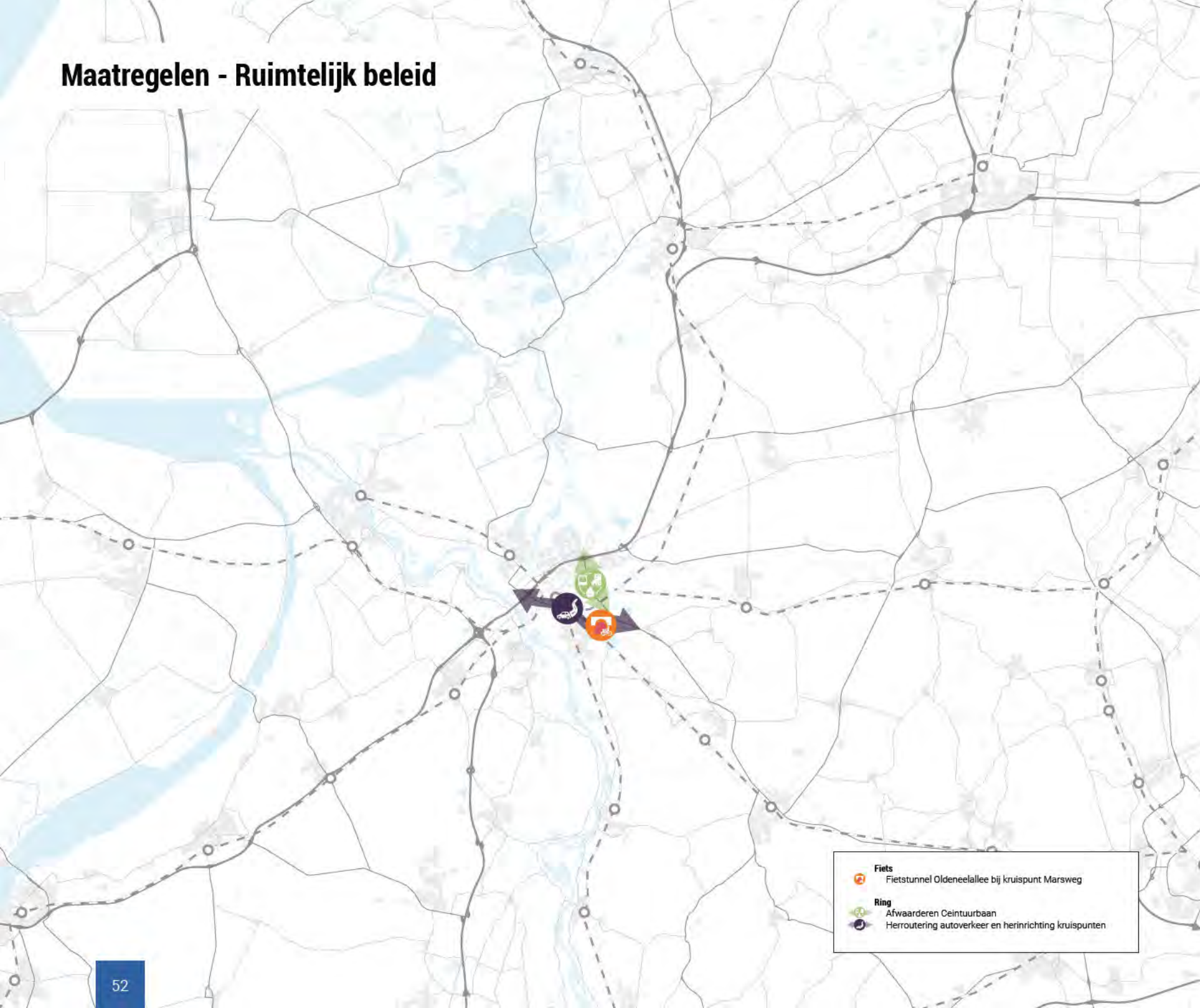
Actualisatie parkeerbeleid

De mobiliteitsstrategie zet in op een overstap van auto naar voet, fiets en OV. Daarom versterken we de kwaliteit van de voetgangers-, fiets- en OV-netwerken. Dit combineren we met aanscherping van het parkeerbeleid. Het blijft daarmee mogelijk Zwolle per auto te bezoeken, maar het wordt wel lastiger en duurder. Door minder autogebruik komt er ruimte vrij, welke we gebruiken om meer ruimtelijke kwaliteit in de stad te brengen.

We maken regionale afspraken ten aanzien van parkeerbeleid. Concreet worden er drie stappen gezet:

1. Onderzoek naar de mogelijkheden van flankerende maatregelen op het gebied van parkeren (tarieven, normen, werklocaties, informatievoorziening), zoals:
 - Parkeertarieven verdubbelen in Zwolle en vergroten gebied gereguleerd parkeren
 - Aanpassing parkeernormenbeleid binnen Zwolle en de regionale woningbouwlocaties
 - Uitbreiden parkeerbeleid naar o.a. werklocaties of scholen

2. Fietsparkeren: kwaliteit en capaciteit van fietsenstalling op de bestemming (hub / werklocaties)
3. Smart Mobility: verbeteren informatievoorziening voor en tijdens de reis (parkeren)



5.5 RUIMTELIJK BELEID - MAATREGELEN

Onderstaande maatregelen leveren vanuit de inrichting van de ruimte een bijdrage aan de transitie. Hierbij gaat het om ruimtelijk/verkeerskundige verkenning/onderzoek naar integrale oplossingen voor enerzijds doorstroming/bereikbaarheid en anderzijds ruimtelijke kwaliteit.

Afwaarderen Ceintuurbaan (2x2 50km/uur + HOV-baan)

Het mobiliteitssysteem neemt veel ruimte in en heeft in sommige gevallen een barrièrewerking. Door weginfrastructuur af te waarderen binnen bebouwd gebied, komt ruimte vrij voor verstedelijking en (extra) kwaliteit voor fietser en voetganger. Dit draagt bij aan een levendige en veilige stad.

Een van de wegen waar dit voor geldt is de Ceintuurbaan. Deze weg vormt momenteel een barrière tussen de Oostflank en de rest van Zwolle. Met het afwaarderen van de Ceintuurbaan vermindert de impact van wegverkeer op de stad, verbetert de leefbaarheid in omliggende woongebieden, verbetert de overstekbaarheid en worden daarmee de stadsdelen beter verbonden. Hierdoor wordt meer grootschalige ontwikkeling van de Oostflank mogelijk.

Concreet is de gedachte om de Ceintuurbaan tussen het spoorviaduct aan de zuidzijde en de Meppelaarstraatweg af te waarderen naar 2x2 50km/uur met toevoeging van een vrijliggende HOV-baan (ook voor hulpdiensten). Hiermee ontstaat ook meer ruimte voor openbaar vervoer/bus op de buitenring om aantrekkelijkheid OV te verbeteren. Eerste stap van deze maatregel is onderzoek naar de inpassing van deze busbaan in combinatie met een 2x2 50 km/uur-weg en de ontwikkeling van de Oostflank. Bij dit onderzoek moet ook worden gekeken op welke wijze het bestaande mobiliteitssysteem optimaal benut kan worden door inzet van SMART verkeersmanagement.

Herrotering autoverkeer via buitenring zuid (IJsselallee) / Herinrichting kruispunten

Met de verdere ontwikkeling van Zwolle stijgt ook de druk op het autonetwerk. Ook de oostzijde van Zwolle wordt de komende jaren verder verstedelijkt. Om de impact van wegverkeer op de stad te verminderen, de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk te benutten en tegelijkertijd de afwaardering van de Ceintuurbaan mogelijk te maken wordt ingezet op een herrotering van autoverkeer via 'buitenring zuid'. Hierbij mag de doorstroming op de ring A28 niet verslechteren.

Concreet gaat het hierbij om het verbeteren van de doorstroming van (doorgaand) autoverkeer tussen N35 en A28 via de Oldeneelallee – IJsselallee, in geval via onderstaande ingrepen:

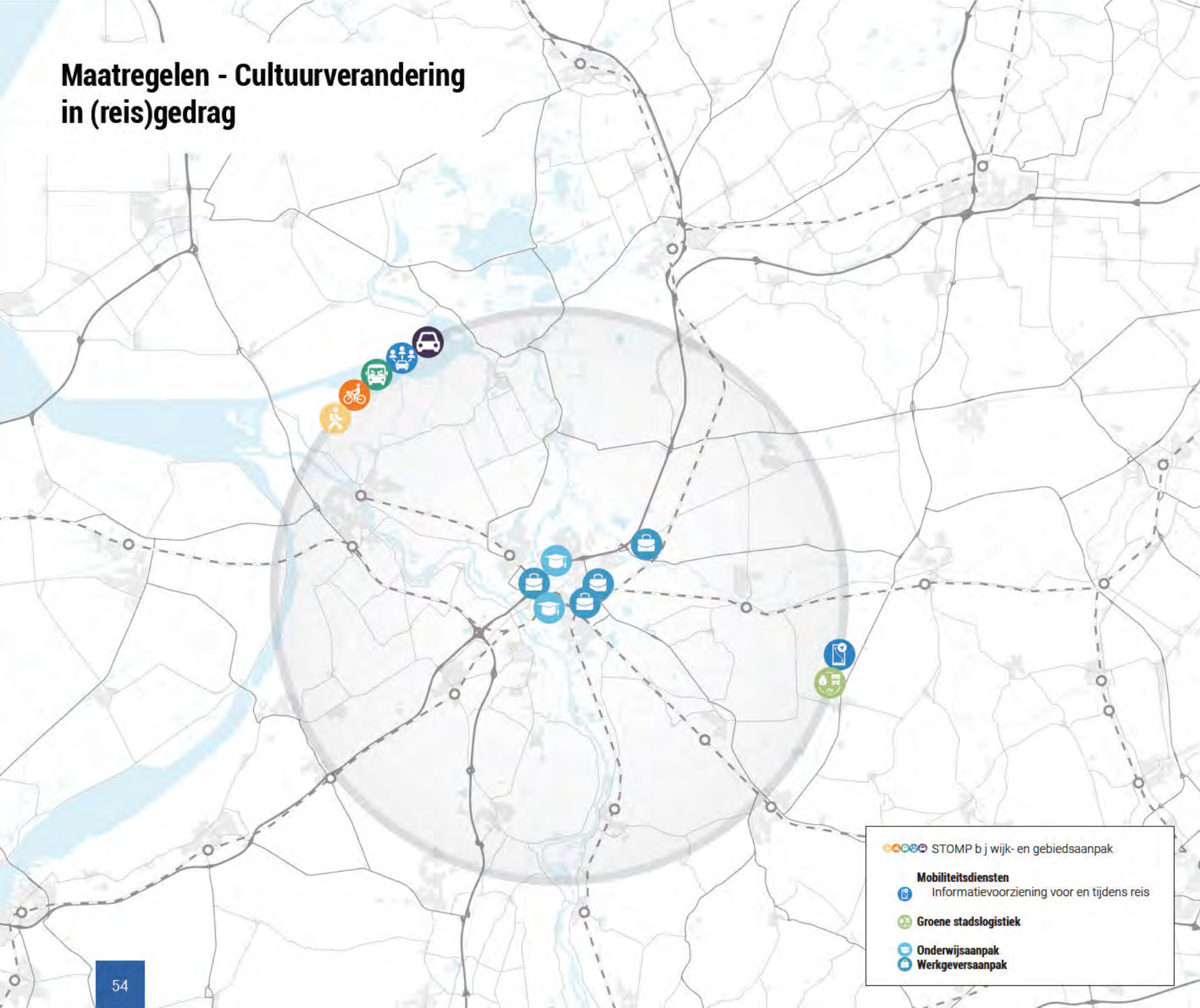
- Aanpassing aansluiting Oldeneelallee – IJsselallee (met als doel realiseren prioriteit doorstroming van N35 – A28 zuid)
- Aanpassing aansluiting Ceintuurbaan – Oldeneelallee (doel idem)

Ook deze ingrepen zijn onderdeel van het voorgestelde onderzoek Ceintuurbaan.

Fietstunnel Oldeneelallee bij kruispunt Marsweg

Gekoppeld aan de herrotering van autoverkeer via de buitenring zuid, wordt ingezet op realisatie van een fietstunnel onder de Oldeneelallee door, ter hoogte van het kruispunt met de Marsweg. Momenteel vormt de Oldeneelallee voor fietsers een barrière. Met het realiseren van een fietstunnel Marsweg/Oldeneelallee zorgen we zowel voor een aantrekkelijker en sneller fietsalternatief, als dat we de doorstroming op Oldeneelallee kunnen verbeteren en daarmee bijdragen aan herrotering van het autoverkeer via de buitenring zuid. Ook deze ingreep is onderdeel van het voorgestelde onderzoek Ceintuurbaan.

Maatregelen - Cultuurverandering in (reis)gedrag



5.6 CULTUURVERANDERING IN (REIS)GEDRAG - MAATREGELEN

Gedragbeïnvloeding (werk- en onderwijsaanpak)

Een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie is de bijbehorende cultuurverandering van de reiziger (bezoekers en bewoners), waarmee we werken aan structureel ander reisgedrag van reizigers in Zwolle en omgeving. Om dit bereiken zetten we actief in op een op gedragsverandering gerichte communicatie. Dat gebeurt via vier elementen:

1. Data op orde: Het inwinnen van verplaatsingsdata om de doelgroepbenadering op te baseren
2. Door wijk/gebiedsaanpak met toepassen STOMP-methode komen tot wijk/ buurthubs met deelmobiliteit/logistieke functies, betere fiets/voetgangers voorzieningen in combinatie met communicatie en SMART maatregelen
3. Uitvoering werkgeversaanpak: advisering mobiliteitsmakelaar aan werkgevers en aanbod fietsmaatregelen
4. Onderwijsaanpak: onderzoek naar mogelijkheden voor spreading van lestijden en kansrijke interventies om het mobiliteitsgedrag van studenten te beïnvloeden



6 EFFECT VAN DE MAATREGELEN

Om de effecten in kaart te brengen, zijn de maatregelen uit het vorige hoofdstuk ook doorgerekend met een verkeersmodel. Er is gebruik gemaakt van 3 verschillende modellen:

- **Het dashboard Verstedelijking**
Dit model is toegepast om het effect van de verstedelijkingskeuzes op de verplaatsingen en de vervoerwijzekeuze in beeld te brengen
- **Verkeersmodel Zwolle**
Dit model is toegepast om de verkeerseffecten binnen Zwolle weer te geven, zowel de vervoerwijzekeuze als uiteindelijk de autointensiteiten
- **NRM**
Het Nederlands Regionaal Model (NRM) is toegepast om de effecten van de maatregelen op de hoofdwegenstructuur weer te geven.

Scenario's

Om de verschillende effecten goed in beeld te krijgen zijn er een aantal scenario's ontwikkeld.

Projectreferentie

In dit scenario is de verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle vertaald naar een nieuwe verdeling van wonen en werken over de regio. Basis vormt het WLO scenario HOOG 2040 (Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving). De woningaantallen zijn geografisch herverdeeld om te komen tot een scenario dat zo goed mogelijk past bij de verstedelijkingsstrategie.

Er is geen exacte vertaling van toekomstige concrete woningbouwplannen, maar een globale verdeling over de regio volgens de verstedelijkingsstrategie gehanteerd. Hiermee is de analyse gericht op de verschillen en oplossend vermogen. De uiteindelijke afspraken ten aanzien van woningbouw zullen anders zijn.

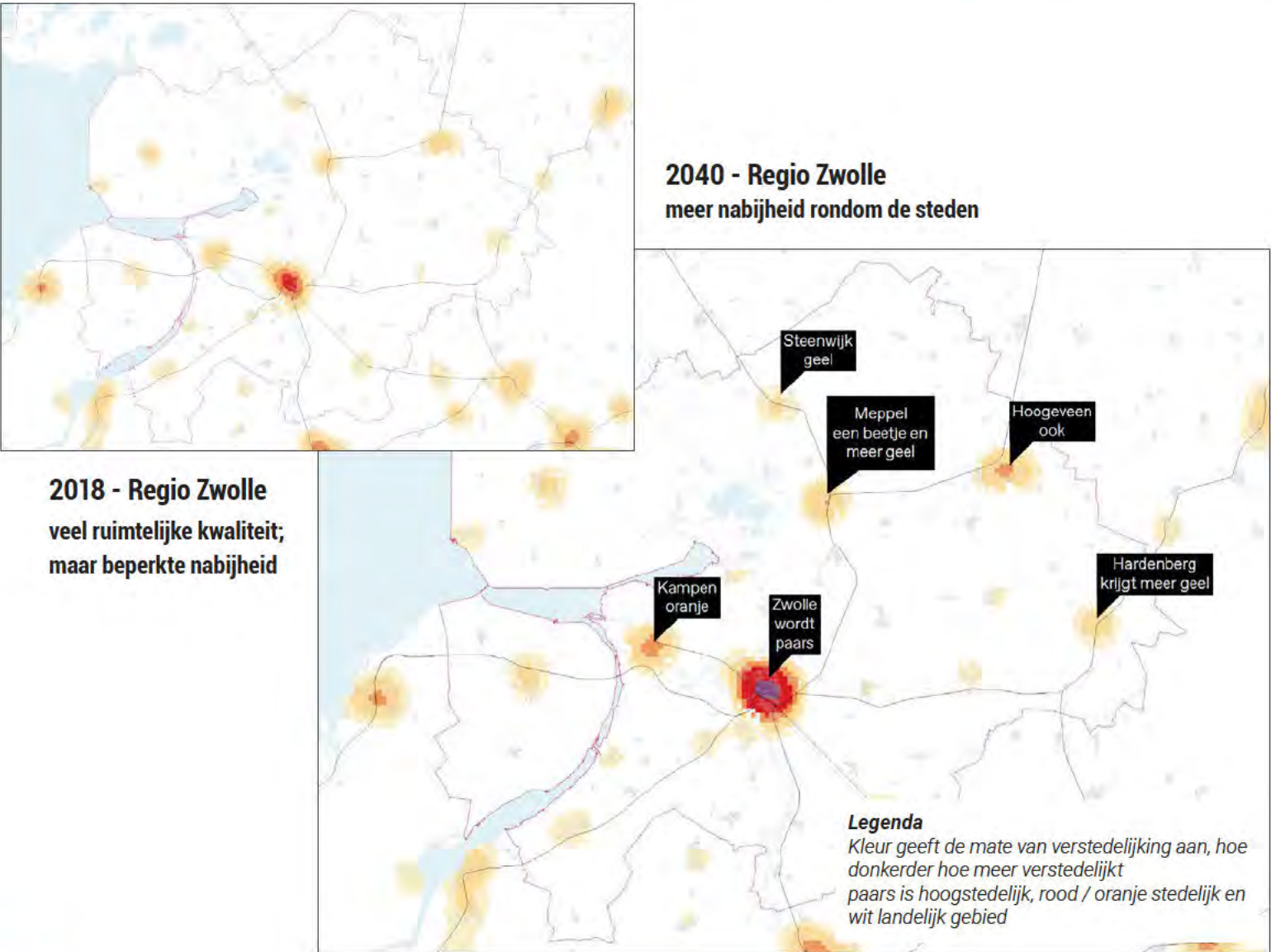
Maatregelscenario's

Vervolgens zijn de in het vorige hoofdstuk genoemde maatregelen vertaald in maatregelpakketten. Hierbij zijn voornamelijk de infrastructurele maatregelen (bijv. fietstunnel) en het flankerend beleid (bijv. parkeren) vertaald in het model. Maatregelen ten aanzien van werkgeversbenadering of communicatie zullen zorgen voor een versterking van het effect, maar zijn niet vertaald in het maatregelscenario in de verkeersmodellen.

Gevoeligheidsanalyse

Ten slotte is ook gekeken naar het effect van verschillende onzekerheden of keuzes op de resultaten van de modellen. Het gaat hierbij om de keuze ten aanzien van de aanleg van de Lelylijn, het afwaarderen van de Ceintuurbaan, de invoering van Anders Betalen voor Gebruik en het opwaarderen van de N35.

VERSTEDELIJKINGSSTRATEGIE: VERSTERKING VAN DE NABIJHEID EN VERSTEDELIJING



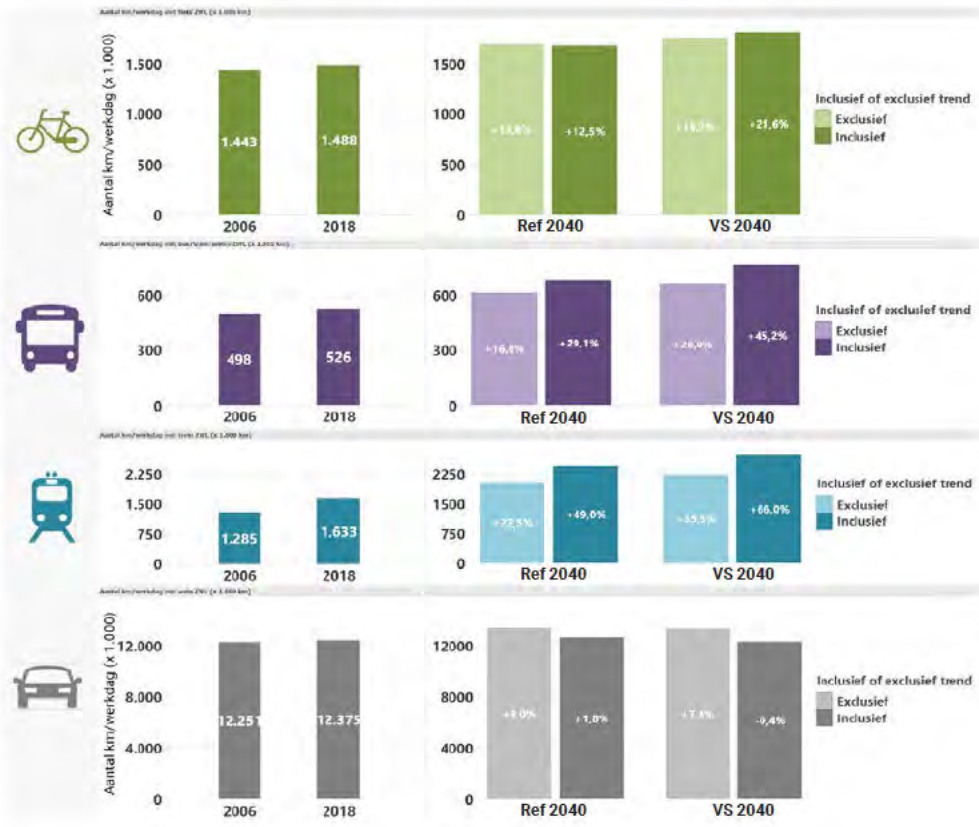
6.1 EFFECT VAN DE VERSTEDELIJING - NABIJHEID

Uit de analyse met het dashboard Verstedelijking van de strategie komt naar voren dat de nabijheid wordt versterkt in Regio Zwolle onder invloed van de Warme Harten strategie. In de kaartbeelden links is zichtbaar dat de verstedelijking (rood en paars) toeneemt richting 2040.

Deze sterkere nabijheid heeft ook impact op de verplaatsingen in Regio Zwolle. In de grafieken rechts is zichtbaar dat het aantal fiets en OV kilometers toeneemt ten opzichte van 2018. Daarnaast is ook een lichte daling van het aantal autokilometers zichtbaar.

Wel moet worden opgemerkt dat het hierbij gaat om de potentie van de verandering van het verplaatsingsgedrag, deze komt overeen met de sprong in stedelijkheid in de regio, maar moet nog wel waar worden gemaakt met het opgestelde maatregelpakket voor mobiliteit.

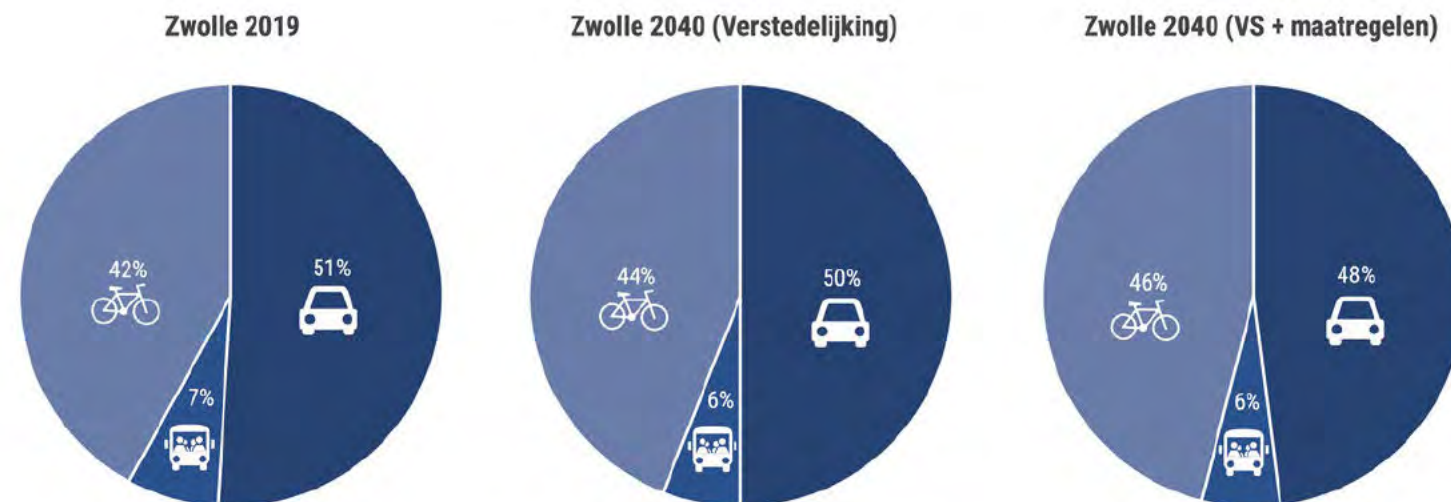
Totale reizigerskilometers door inwoners Regio Zwolle



Intensiteiten Zwolle 2040 (verstedelijking + maatregelen)



6.2 EFFECT OP DE VERVOERWIJZE



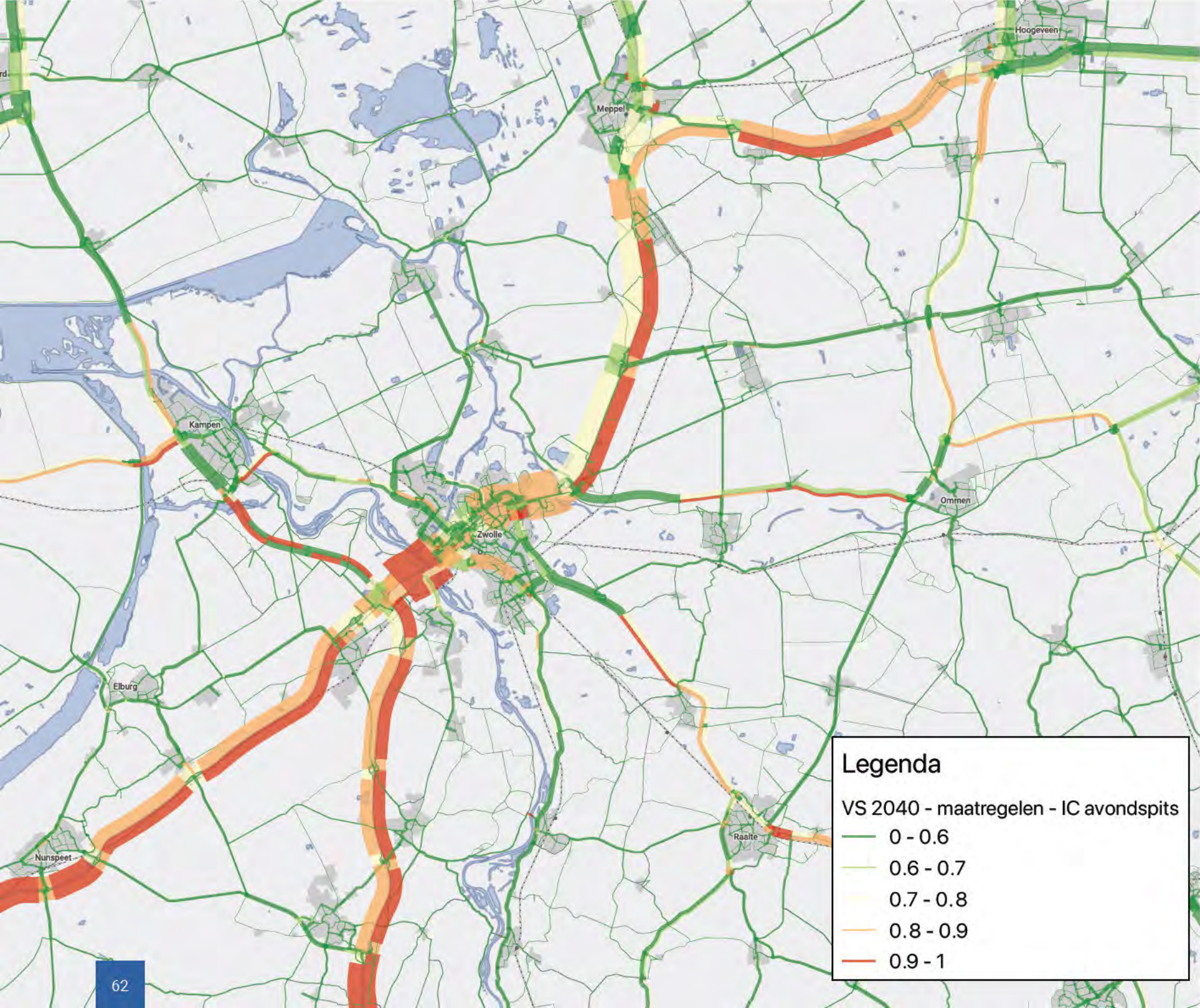
Verdeling verplaatsingen per vervoerswijze per etmaal

Met het model Zwolle is bekeken of de verbeterde nabijheid in combinatie met het maatregelpakket ook leidt tot een ander verplaatsingsgedrag.

Hierboven in de taartdiagrammen is de verdeling over de vervoerswijzen weergegeven. Het gaat hierbij om etmalen en om verkeer met een herkomst en/of bestemming in Zwolle.

De belangrijkste conclusie is dat er een toename zichtbaar is van het gebruik van de fiets door eerst de verstedelijking en vervolgens het maatregelpakket in Zwolle. Het gebruik van het OV daalt licht en ten gevolge van de maatregelen verschuift het alleen maar binnen Zwolle. Mensen maken gebruik van andere OV-lijnen.

De mobiliteitstransitie van verplaatsingen (van/ naar Zwolle) van auto naar fiets van 2% door het pakket wordt grotendeels veroorzaakt door interne verplaatsingen (3,5%). De afname van autoverkeer (procentueel beperkt op de A28) wordt veroorzaakt door de overstap van bestemmingsverkeer richting Zwolle via hubs naar fiets en OV.



6.3 EFFECT OP DE DOORSTROMING AUTOVERKEER

Hiernaast zijn de resultaten vanuit het NRM weergegeven ten aanzien van de doorstroming. Hierbij is de IC-factor weergegeven in de avondspits, waarbij de dikte van de balk bepaald wordt door de intensiteiten in de avondspits. Het figuur hiernaast geeft de situatie weer in 2040 inclusief de verstedelijking en de maatregelen, die in het pakket zitten. Hierbij is wel een vergroting van de capaciteit op de ring Zwolle (A28 t.h.v. centrum) meegenomen. Deze maatregel bleek technisch en ruimtelijk niet realiseerbaar en is dus alsnog afgefallen, maar was reeds meegenomen in de berekeningen. Een beschrijving van de uitgangspunten en alle resultaten is opgenomen in bijlage: Technische Rapportage van het NRM.

Bevindingen

Tussen nu en 2040 is er groei zichtbaar op het wegennet. Hierdoor wordt het netwerk overbelast en ontstaan knelpunten rondom de kruisingen. De A28 is zwaar belast in de spitsen; met name op de ring en ten zuiden van Zwolle. Ook de N50 en A50 zijn overbelast. Tegelijkertijd zien we dat de regionale wegen (uitgezonderd N35 bij Raalte) behoorlijk blijven functioneren.

Wanneer we kijken naar de impact van de verstedelijking, valt op dat de keuzes in de verstedelijkingsstrategie maar beperkte invloed hebben op de verschillen in intensiteiten. Belangrijkste reden is dat de uiteindelijke verschuiving van woningen maar beperkt zijn, zeker ten opzichte van de bestaande woningen en de hoeveelheid doorgaand verkeer. Wel zien we lokaal (rondom de gebiedsontwikkelingen) zeker invloed van de verstedelijkingskeuzes.

Als we vervolgens ook de verstedelijkingsstrategie combineren met de maatregelen van de mobiliteitsstrategie (het in hoofdstuk 5 beschreven pakket), zien we ook in het NRM de verschuiving naar fiets en OV, zeker ook door het toevoegen van de hubs. De maatregelen hebben maar beperkt effect op de grote stromen (A28 / N50 / A50). De hubs worden goed gebruikt, maar hebben door hun ligging dichtbij Zwolle, weinig effect op de hoofdwegen van en naar Zwolle. Wel functioneert de ring Zwolle beter in de spitsperiode.

IMPACT VAN DE LELYLIJN*

Het regionale aanbod “bouwstenen voor het Deltaplan”
De regionale bouwstenen voor het Deltaplan bestaan uit het realiseren van 220 duizend extra nieuwe woningen (bovenop de ‘autonome’ groei van 100 duizend woningen) en de verbetering van spoorweginfrastructuur. Dit betreft de Lelylijn (een nieuwe snelle verbinding van de Randstad via Lelystad naar Groningen en Leeuwarden), het opwaarderen van de bestaande spoorverbinding via Zwolle naar Groningen, Leeuwarden en Emmen en de NedersaksenIjn (versterken relatie Groningen-Drenthe-Twente middels opbouw spoornetwerk tussen Emmen en Veendam).

Bereikbaarheid over weg en spoor
Vooral de Lelylijn zorgt voor een verbetering van reistijden tussen Noordelijke gebieden en de Randstad. Tussen Groningen/ Leeuwarden en Schiphol zijn tijdwinsten te realiseren van meer dan een half uur. Uit modelberekeningen volgt dat er dagelijks ca. 25 duizend extra reizigersbewegingen in en naar Noordelijk Nederland zijn als de drie lijnen van het Deltaplan worden gerealiseerd, zonder de extra woningen. Het effect van het Deltaplan (dus inclusief woningen) is gecompliceerd. Doordat, ten opzichte van een autonome ontwikkeling zonder Deltaplan, mensen op andere plekken wonen en werken, ontstaan er ook wezenlijk andere verplaatsingspatronen.

Ten opzichte van de autonome, meer in de Randstad geconcentreerde ontwikkeling nemen de aantallen verplaatsingen en de verplaatsingsafstanden toe. In en naar Noordelijk Nederland neemt het aantal OV-verplaatsingen met ruim 50 duizend bewegingen toe. Daar staat een afname in de rest van Nederland tegenover; per saldo is er een positief effect van iets minder dan 20 duizend extra OV-verplaatsingen.

Een ander effect is dat wanneer meer mensen ervoor kiezen om vanuit het sterk verstedeljkte westen naar het minder verstedeljkte Noorden te verhuizen, zij vaker gebruik gaan maken van de auto en gemiddeld langere afstanden afleggen. Dit blijkt uit nevenstaande figuur. Op wegen die roodgekleurd zjn neemt het aantal auto's (verkeersintensiteit) toe en op groengekleurde wegen neemt het aantal auto's af.

Ten aanzien van de A28 zien we een toename van verkeer ten noorden van Zwolle (en deels ook op de ring) en ten zuiden een beperkte afname. Dit heeft ook met name een oorzaak in de verschuiving van verstedelijking.

Per saldo zien we een betere benutting van infrastructuur, maar ook een toename van het aantal autokilometers en de daarmee gepaard gaande negatieve externe effecten.

Overigens is de mate waarin extra autogebruik daadwerkelijk zal optreden sterk afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkeling: hoe meer er hoogstedelijk op de knopen wordt geconcentreerd, hoe minder autogebruik. Dit laatste heeft zeker ook nog een raakvlak met de keuzes die gemaakt zijn in de Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle. Deze is in bovenstaande analyse niet meegenomen.



6.4 GEVOELIGHEIDSANALYSE — AFWAARDEREN CEINTUURBAAN



In bovenstaande figuur is zichtbaar gemaakt wat het effect is van het afwaarderen van de Ceintuurbaan naar een 2x1 50km/uur weg (tussen de kruising met de Oldeneelallee en de A28). Met deze verdere afwaardering wordt de barrièrewerking van de Ceintuurbaan minder en komen meer ontwikkelmogelijkheden in de Oostflank beschikbaar.

In de figuur is aangegeven wat het effect is op de verkeersstromen in Zwolle. De berekeningen zijn gemaakt met verkeersmodel Zwolle.

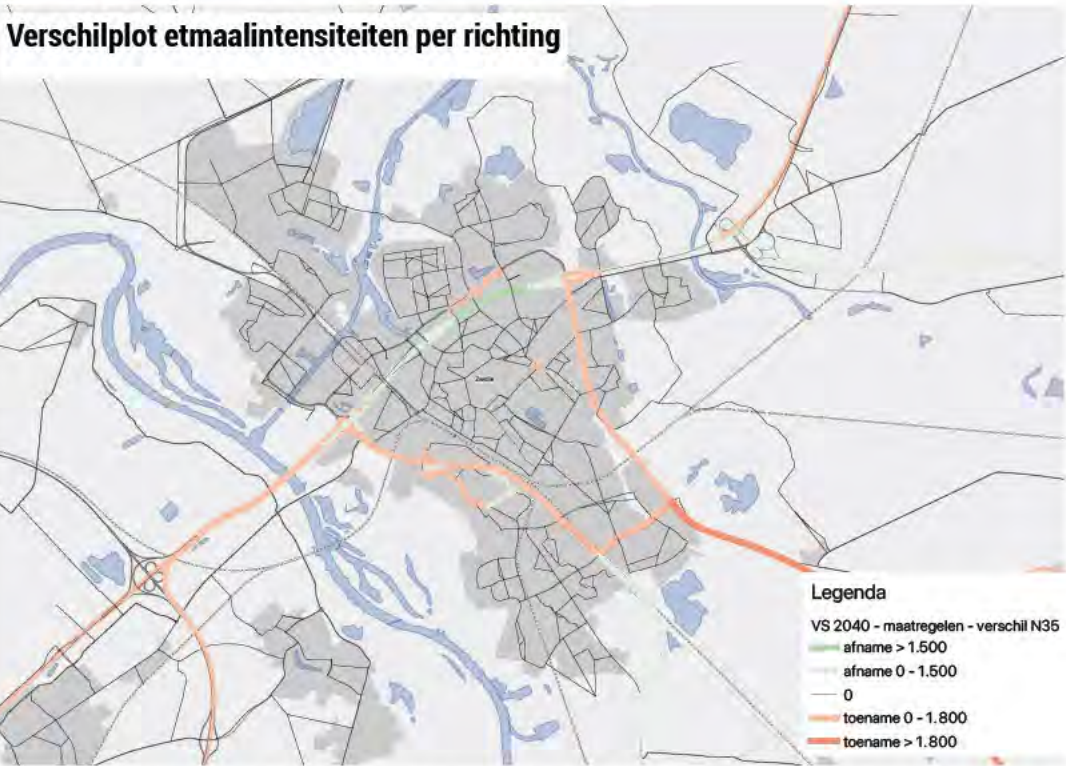
In rood is een toename weergegeven van autointensiteiten ten opzichte van het scenario met de verstedelijking in 2040.

Groen betekent een afname van verkeer. Zichtbaar is dat het verkeer op de Ceintuurbaan inderdaad afneemt door het afwaarderen. Tegelijkertijd zoekt dit verkeer ook naar verschillende (sluip)routes door het centrum van Zwolle en door Veldhoek en Berkum in het oosten van Zwolle. Het verkeer rijdt dus niet om de stad heen, maar juist door de stad.

De verlaging van capaciteit op de Ceintuurbaan zorgt voor grote vertragingen en in de praktijk waarschijnlijk voor een file van de A28 tot voor de kruising met de Oldeneelallee doordat kruispunten het verkeer niet meer kunnen verwerken. Hierdoor waarsch nlijk ook wachtrijen op de toeleidende wegen als N35 en A28. Dit komt doordat het grootste aandeel van het verkeer op de Ceintuurbaan bestemmingsverkeer is en geen doorgaand verkeer.

* bron: Gezamenlijke analyse Deltaplan voor Noordelijk Nederland (deel B)

GEVOELIGHEIDSANALYSE – MARSROUTE N35



Er is ook gekeken naar het effect van de aanleg van de Marsroute N35 (autoweg 100 km/u 2x2 rijstroken) op de verkeersintensiteiten. Deze gevoeligheidsanalyse is uitgevoerd met het NRM. In bovenstaande kaart zijn de verschillen weergegeven tussen de situatie 2040 met maatregelen en de situatie waarin ook de N35 is opgewaardeerd naar de Marsroute.

Te zien valt dat het verkeer toeneemt op de N35 (rood / oranje).

Dit heeft ook effect op het verkeer op de buitenring (zowel de Ceintuurbaan als de IJsselallee). De toename is ca. 8.000 voertuigen op de kruising met de Oldeneelallee op etmaalbasis. Deze toename vindt plaats op de kruisingen, die ook al in de toekomstige situatie zonder Marsroute zwaar belast zijn.

Daarnaast valt op dat de afname met name zichtbaar is op de A28 (ring). Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt door een

verschuiving van het regionale verkeer naar de N35, waardoor er minder gebruik gemaakt wordt van de ring Zwolle. Wel is een toename zichtbaar op de A28 t.h.v. de IJsselbrug.

De verwachting is dus dat bij uitvoering van de Marsroute de bereikbaarheidsopgave van Zwolle (en dus de doorstroming op ring van Zwolle bij afwaarderen van de Ceintuurbaan) groter wordt.

GEVOELIGHEIDSANALYSE – BETALEN NAAR GEBRUIK



Het Rijk heeft het voornemen om Betalen naar Gebruik (een vorm van beprijzen) in te voeren in 2030. In dit MIRT-onderzoek hebben we gekeken wat de impact is op ons studiegebied op basis van de analyses uitgevoerd door het Rijk (bron: NRM 2022 gevoeligheidsanalyse).

De belangrijkste observatie is dat het doorgaand verkeer richting Noord-Nederland afneemt en daardoor op de A28 en A50 een afname van het verkeer zichtbaar is. Dit is ook weergegeven in de tabel hiernaast. Het effect is dat de capaciteit van de IJsselbrug beter past bij de vraag.

Tegelijkertijd zien we dat de A28 t.h.v. de noordelijke Veluwe en de N50 zwaar belast blijven. Overall zien we een behoorlijke afname van voertuigverliesuren (en dus files) in Oost-Nederland.

Indices (2018=100)	WLO Laag 2040		WLO Hoog 2040	
	Referentie	Gevoeligheidsanalyse	Referentie	Gevoeligheidsanalyse
Noord-Nederland				
Voertuigkilometers	83	74	130	114
Voertuigverliesuren	45	33	246	134
Oost-Nederland				
Voertuigkilometers	94	83	138	124
Voertuigverliesuren	52	33	242	145
West-Nederland				
Voertuigkilometers	101	91	139	128
Voertuigverliesuren	84	63	293	208
Zuid-Nederland				
Voertuigkilometers	91	82	128	117
Voertuigverliesuren	69	51	250	170

Tabel 4 Ontwikkelingen kilometers en verliesuren HWN referentie en gevoeligheidsanalyse

afname in intensiteiten

Etmaal	Referentie	BNG	Vershil
A28 - IJssel (N)	97000	89300	-8%
A28 - IJssel (Z)	96300	89100	-7%
Avondspits	Referentie	BNG	Vershil
A28 - IJssel (N)	7250	6900	-5%
A28 - IJssel (Z)	7100	6800	-4%

Maatregelpakket 2030 (ontwikkeling Zwolle centrum / zuidflank)

- Parkeerbeleid (o.a. verdubbeling tarief Zwolle) en gedragsbeïnvloeding (werk- en onderwijsaanpak);
- Verbetering ontsluiting spoorzone: fietstunnel Reysigerweg – Spoorzone
- HUB-strategie (ring Zwolle) en HOV-bereikbaarheid gericht op hubs;
- Snelfietsroutes gericht op verbinding HUB en bestemmingen Zwolle;
- Verbetering fiets- en voetgangersbereikbaarheid van stations (middelgrote kernen)

Maatregelpakket 2040 (ontwikkeling Zwolle Oostflank)

- Afwaarderen Ceintuurbaan (2x2 50km/uur + HOV-baan)
- Herroterring autoverkeer via buitenring zuid (IJsselallee)
- Herinrichting kruispunten en fietstunnel Marsweg
- Fiets / HOV – route langs spoor van Zwolle CS naar HUB Ceintuurbaan
- Verbetering fiets- en voetgangersbereikbaarheid van stations (middelgrote kernen)

7 CONCLUSIES EN VERVOLG

Dit MIRT-onderzoek resulteerde in het voorgestelde maatregelenpakket. Dit wil niet zeggen dat ze alle direct worden uitgevoerd: dit is onder andere afhankelijk van de mogelijkheden van financiering, bestuurlijke en politieke besluitvorming, en nadere uitwerking en afweging van de maatregelen. Dit is een traject van vele jaren. Voor diverse maatregelen is verdiepend onderzoek nodig op diverse aspecten, bijvoorbeeld over het afwaarderen van de Ceintuurbaan, de juiste locaties voor HUB's en wijzingen in het lijnennet en frequentie van het OV voordat deze echt tot uitvoering komen.

De verstedelijkingsstrategie zorgt voor meer nabijheid en daardoor is een verschuiving mogelijk naar fiets en OV (de mobiliteitstransitie). Het maatregelpakket past goed bij de ontwikkelprincipes en zorgt ook modelmatig voor een verschuiving richting fiets en OV van het Zwolle gerelateerde verkeer. Hierdoor komt ruimte beschikbaar voor een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

Daarnaast zal bij de uitwerking van de maatregelen ook rekening gehouden moeten worden met aanvullende klimaatmaatregelen (denk bijvoorbeeld aan waterdoorlatende bestrating).

Het flankerend beleid in Zwolle (m.n. parkeerbeleid en werkgeversaanpak) heeft effect. Deels gebaseerd op de effectbepaling en deels op ervaringen uit het verleden en andere projecten. Mogelijk kan hier in de toekomst nog steviger op worden ingezet.

Vanwege het grote aandeel doorgaand verkeer op de A28 is de impact van deze verschuiving beperkt en zien we richting 2040 dat de autobereikbaarheid onder druk komt te staan; wel verbetert deze ten opzichte van de referentiesituatie.

Betalen naar Gebruik vormt een vliegwiel voor de mobiliteitstransitie: het maatregelpakket levert de alternatieven voor de verschuiving door BnG. De overall bereikbaarheid van Zwolle en omgeving verbetert, vanwege de inzet op OV- en fietsmaatregelen (mensen hebben een alternatief voor de auto).

De mobiliteitsstrategie in combinatie met de verstedelijkingsstrategie zorgt voor een vermindering van de groei van automobiliteit. Tegelijkertijd blijven met het maatregelpakket in alle scenario's en ook bij invoeren van betalen naar gebruik, er in 2040 nog wel aandachtspunten op het hoofdwegennet in Regio Zwolle (denk aan de A28 en de N50). Dit kan in de toekomst aanleiding zijn om nog steviger in te zetten op de mobiliteitstransitie (denk aan flankerend beleid)(met bijvoorbeeld nader flankerend parkeerbeleid) of te kijken naar (lokale) benuttingsmaatregelen.

De specifieke locatie en uitvoering (inclusief fasering) van de hubs moet verder worden uitgewerkt in de volgende fase.

Het versterken van de OV-bereikbaarheid van specifiek de hubs en het wensbeeld van het HOV-lijnennet moet verder worden uitgewerkt in een nieuwe dienstregeling, inclusief een haalbaarheidstoets. Uitgangspunt hierbij is voldoende snelheid en frequentie (inclusief de bestemmingen in Zwolle).