4 Programma´s

4.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt de visie die in het vorige hoofdstuk beschreven is, uiteengerafeld in programma's voor de verschillende beleidsterreinen. Met behulp van themakaarten wordt duidelijk waar welke functie komen en wat de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen zijn tot 2020. Dit hoofdstuk besteedt bovendien aandacht aan actuele beleidskaders en de studies en onderzoeken die voor het Structuurplan zijn gedaan.

4.2 Woonstad

4.2.1 Ambitie en opgave

Zwolle is een aantrekkelijk stad om in te wonen. Het woonbeleid is er op gericht om de bestaande kwaliteiten van Zwolle als woonstad minimaal te behouden, maar liever nog te versterken. Dat geldt voor de kwaliteit van de nieuw te bouwen woonwijken, maar zeker ook voor de bestaande wijken. De ambitie is om de woonmilieudifferentiatie te versterken door in te spelen

op de woonwensen die voortkomen uit verschillende leefstijlprofielen. Met andere woorden, in de wijken moeten een gevarieerde bevolking en verschillende leefstijlen kunnen wonen.

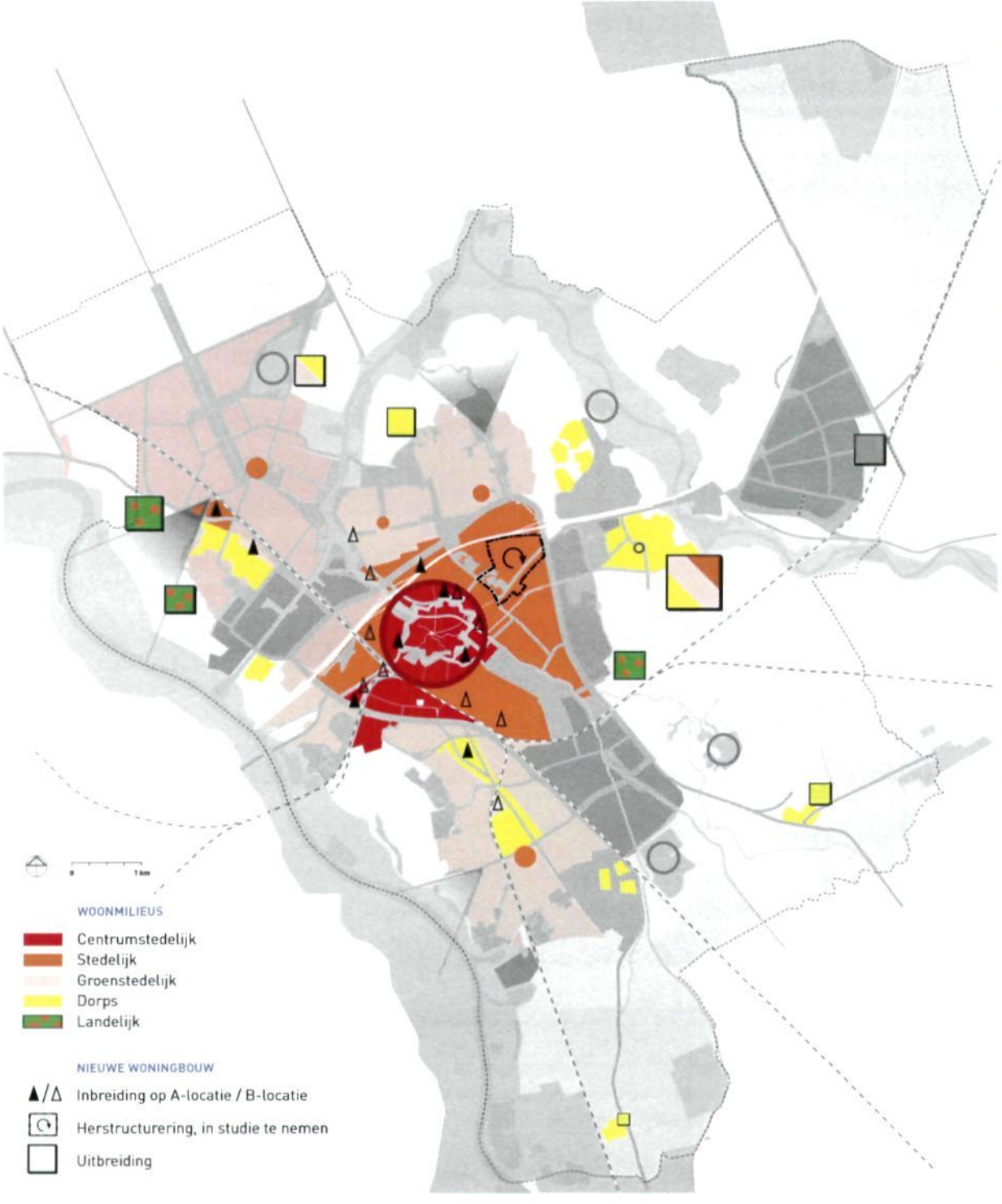
Zwolle richt zich met het volkshuisvestingsbeleid op de volgende speerpunten. Deze staan beschreven in de Woonvisie 2005-2020 (2005):

- Blijven inzetten om de bouw van het aantal benodigde woningen in 2020 te halen;
- Vergroten van de differentiatie woonmilieus: het uitbreiden van centrumstedelijk wonen, het benutten van mogelijkheden van functiemenging en het creëren van water-woonmilieus. De uitbreidingswijken moeten meer kenmerken van dorpse woonmilieus krijgen.
- Op peil houden dan wel verbeteren van de kwaliteit en vitaliteit van bestaande wijken: afronden van de herstructurering Holtenbroek, verder planvorming en uitvoering van de herstructurering Kamperpoort en Diezerpoort, revitalisering van delen Zwolle-Zuid, bij inbreidingslocaties veel aandacht voor woonmilieu en prijscategorie.
- Aandacht voor bijzondere doelgroepen: starters, studenten, ouderen en kwetsbare groepen.

Aan de hand van deze speerpunten wordt duidelijk gemaakt wat de gewenste woonmilieus binnen en buiten de stad zijn. In deze paragraaf wordt ook een overzicht gegeven van de bestaande en de nieuwe woningbouwlocaties.

Woningbouwcapaciteit

In het convenant woningbouwafspraken hebben gemeente, rijk en provincie afgesproken dat er in de periode 2005 t/m 2009 6370 nieuwe woningen in Zwolle Kampen Netwerkstad gebouwd moeten worden. Voor Zwolle betekent dit in deze periode nieuwbouw van 4.450 woningen. Deze doelstelling kan worden gerealiseerd op de bestaande bouwlocaties, de zogenoemde pijplijn projecten.
Voor de periode 2010-2020 wordt voorlopig uitgegaan van een zelfde jaarlijkse bouwproductie. De strategische



Kaart 7 Woonstad

woningbouwcapaciteit is hierop afgestemd. Of deze productie ook daadwerkelijk nodig is, hangt mede af van de ontwikkelingen in de regio. De migratiecijfers laten zien dat vooral bewoners uit de regio naar Zwolle trekken. Maar de nota Ruimte biedt de omliggende kernen ook meer mogelijkheden om te bouwen. De ontwikkelingen zullen nauwkeurig worden gevolgd, en zonodig zal de doelstelling worden bijgesteld. Het is niet verstandig om de strategische woningbouwcapaciteit nu al te veranderen. Veel bouwlocaties - ruim 30% van de bouwproductie - zijn inbreidingslocaties. Deze zijn moeilijker te ontwikkelen waardoor er sneller vertraging kan optreden.
Het aandeel huurwoningen neemt de komende jaren weer toe en ook wordt er in de koopsector meer gebouwd voor mensen met een laag- en middeninkomen. De combinatie wonen/zorg en de studentenhuisvesting zijn en blijven belangrijke aandachtspunten.

Kwaliteit en vitaliteit van de bestaande wijken

De meeste woonwijken in Zwolle zijn vitaal en attractief. Sommige oudere buurten lijken kwetsbaar, zoals delen van Assendorp en Pierik, delen van Aa-landen, delen van Zwolle-zuid Oost, Westenholte-Stins, Holtenbroek IV en Zeeheldenbuurt. Wanneer het mogelijk is om in deze buurten in te breiden moet meteen gekeken worden welk woonmilieu, woningtype en prijscategorie de vitaliteit van de buurten kunnen versterken. Ook de wijkvoorzieningen kunnen de sociale samenhang in de wijk verbeteren; mensen ontmoeten elkaar op deze manier en er vindt interactie plaats. Bij inbreiding neemt het belang van en de behoefte aan voorzieningen toe, een goed moment om tegelijk de kwaliteit van voorzieningen te verbeteren.
Om hun vitaliteit terug te geven is bij twee buurten besloten tot herstructurering: Holtenbroek en Kamperpoort. Herstructurering kan een buurt minder eenzijdig maken en het voorzieningenniveau vergroten. De woningvoorraad sluit beter aan op de vraag van de huidige bewoners zodat mensen die op zoek zijn naar een andere woning deze binnen de wijk kunnen vinden. Een gevarieerder woningaanbod trekt bovendien meer nieuwkomers naar de buurt, zodat er meer differentiatie in de buurt ontstaat. In Holtenbroek is de herstructurering volop gaande, voor Kamperpoort is het programma van eisen vastgesteld.
Ook Diezerpoort zal aangepakt moeten worden, maar deze wijk is niet zo kwetsbaar dat een ingrijpende herstructurering op korte termijn noodzakelijk is. De herstructurering van Holtenbroek en Kamperpoort krijgt voorrang ook omdat dit voor de nodige druk op de woningmarkt zorgt. Herstructurering van Diezerpoort zal vooral rond 2010 gebeuren.

Specifieke doelgroepen en leefstijlen

Voor specifieke doelgroepen en kwetsbare groepen is extra aandacht nodig. Zwolle wordt steeds meer een studentenstad en dus is studentenhuisvesting een belangrijk onderwerp. Realisatie van studentenhuisvesting betekent niet alleen het bouwen van studenteneenheden. Het is ook belangrijk om een woonmilieu te creëren dat studenten en afgestudeerden aan de stad bindt. Aandacht is ook nodig voor de vermaatschappelijking van de zorg. Er moeten nieuwe concepten worden gerealiseerd voor zelfstandig wonen met de bijbehorende infrastructuur voor zorg en welzijn. Het streven is dat elke wijk straks voldoende faciliteiten heeft zodat ouderen en mensen met een psychische, lichamelijke en verstandelijke beperking er zelfstandig kunnen wonen.

De afgelopen decennia zijn de samenstelling van huishoudens en de leefstijl van mensen sterk veranderd. In de Woonvisie is hier onderzoek naar gedaan. Op dit moment bestaat de Zwolse bevolking vooral uit 'traditionele middenklassers' en 'volkse familieclanners'. Daarnaast zijn de groepen 'huiselijken' en 'netwerkstedelingen' redelijk omvangrijk. Verwacht wordt dat de 'traditionele middenklasser' een dominante groep blijft en zelfs nog zal groeien. Andere meer traditionele leefstijlprofielen zullen afnemen ten gunste van de 'netwerkstedelingen'.
De leefstijlprofielen maken duidelijk dat in Zwolle vooral veel vraag is naar woningen in groenstedelijke woonmilieu. De vraag naar het (centrum)stedelijk en dorpswoonmilieu zal verder toenemen.

4.2.2 Gewenste woonmilieus

De bestaande woonmilieus zijn in de Woonvisie beschreven. Op kaart 7 is hiervan een samenvatting weergegeven. Op kaart zijn ook de nieuwe locaties, met de gewenste woonmilieus aangegeven.

Centrumstedelijk kent een hoge dichtheid (50-80 woningen per hectare), de uitstraling is monumentaal en het gaat voornamelijk uit stadsvilla's en gestapelde bouw. De nadruk ligt op een menging met voorzieningen en op intensief gebruik. Er zijn veel regionale voorzieningen: een ruim winkelaanbod, horeca, culturele instellingen, onderwijs en zorg. Het openbaar vervoer is op loopafstand. Dit woonmilieu is in Zwolle te vinden in de binnenstad en in Hanzeland. Centrumstedelijk omvat slechts 4% van de huidige voorraad in Zwolle. De vraag die het aanbod nu al overtreft, zal steeds verder groeien, omdat de leefstijlprofielen die in dit woonmilieu geïnteresseerd zijn, ook zullen toenemen.

Het **stedelijk wonen** kent een grote variatie aan milieutypen. De nadruk ligt op compacte voor- en naoorlogse woonmilieus met een dichtheid van 30-60 woningen per hectare. Ook hier zijn veel regionale voorzieningen zoals onderwijs, zorg en overheidsinstellingen. Ruim 40% van de huidige woningvoorraad in Zwolle maakt deel uit van het stedelijk woonmilieu.
De vooroorlogse wijken omvatten de populaire woonmilieus van herenhuizen (in de Veerallee en rond het station), tuindorpen (Dieze-West, Pierik) en grondgebonden woningen (Wipstrik, Kamperpoort, Dieze-Oost en deel Assendorp). In de herenhuizen en grondgebonden woonmilieus zijn veel koopwoningen en is sprake van functiemening. In de tuindorpen is minder functiemening en zijn ook meer huurwoningen te vinden. De vraag naar deze populaire woonmilieus zal toenemen. Dat geldt vooral voor het herenhuismilieu.

De naoorlogse wijken (Holtenbroek, Wezenlanden en Aa-landen-Zuid) bestaan vooral uit gestapelde woningen afgewisseld met grondgebonden woningen. De meeste woningen zijn huurwoningen. Er is veel openbaar groen. De wijken zijn helder van opzet, maar ook vaak sober en eentonig. Er is bijna geen functiemenging. Bij inbreiding in dit woonmilieu zullen vooral grondgebonden woningen in het goedkope en middeldure koopsegment worden toegevoegd.

Groenstedelijke milieus bevinden zich aan de randen van de stad (Aa-landen Noord en Oost, Zwolle-Zuid en Stadshagen). Er staan laagbouwwoningen: rijtjeshuizen met een tuin. Een beperkt deel is gestapeld. De dichtheid is 20-40 woningen per hectare. In de woonomgeving, zoals woonerven, zijn veel groene plekken en speelvoorzieningen. Er is weinig functiemenging. In deze wijken zijn de sociale basisvoorzieningen zoals primair onderwijs, kinderopvang, sport, eerstelijns gezondheidszorg en ouderenzorg aanwezig. Er staan vooral koopwoningen. Dit woonmilieu is in Zwolle het meest omvangrijk van alle woonmilieus, ongeveer 45% van de voorraad. Juist omdat het groenstedelijk woonmilieu al zo vaak in Zwolle voorkomt, moet voorzichtig worden omgegaan met verdere uitbreiding van dit woonmilieu. Het zal vooral gaan om eengezinswoningen in alle segmenten en in beperkte mate om appartementen. Bij uitbreidingswijken moet vooral gelet worden op kleine overzichtelijke en herkenbare buurten met ruimte voor particulier opdrachtgeverschap en aandacht voor de wensen van bewoners.

Bij **dorps wonen** gaat het om suburbaan wonen aan de rand van de stad of om oude dorpskernen die inmiddels onderdeel zijn van de stad, maar hun dorps karakter hebben behouden. Het gaat bijvoorbeeld om Berkum, Westenholte, Ittersum en Oud Schelle. In dit woonmilieu staan veel laagbouwwoningen met een

tuin in lage dichtheden. Daarnaast in beperkte mate rijtjeswoningen, veel twee onder één kapwoningen of villa's. Bijna alle woningen zijn koopwoningen. De vraag naar dit milieu zal toenemen.

Bij het **landelijk woonmilieu** gaat het om grote vrijstaande woningen, verspreid liggend of in kleine clusters aan de rand van de stad of midden in het buitengebied. Voorbeelden hiervan zijn Berkum Veldhoek en de landhuizen van Beter met Bos.

4.2.3 Bestaande woningbouwlocaties

In dit Structuurplan staan de nieuwe woningbouwlocaties aangegeven, maar daarnaast zijn er ook woningbouwlocaties in ontwikkeling. Deze bestaande locaties worden als "pijplijn" beschouwd. Deze projecten worden in bijlage 2 van dit Structuurplan aangegeven op de kaart 'geplande projecten' uit de Scenariostudie.

Inbreiding:

- Holtenbroek
  Met de herstructurering wordt het eenzijdige karakter van de buurt doorbroken. Ruim 450 woningen worden gesloopt, hiervoor komen ongeveer 350 woningen terug. Daarnaast worden nog eens 285 woningen toegevoegd: een mix van koop- en huurwoningen. Er komt een woon-zorgcomplex en er worden studenteneenheden gebouwd. Het winkelcentrum wordt geheel vernieuwd. Het gaat om een groenstedelijk woonmilieu, waarbij veel aandacht wordt besteed aan de openbare ruimte.
- Kamperpoort
  Exacte woningaantallen zijn nog niet bekend. Het zal gaan om een centrumstedelijk/stedelijk woonmilieu met een mix van grondgebonden woningen en appartementen. De historische kwaliteit van de wijk en de gunstige ligging ten opzichte van de binnenstad vormen een goede basis voor verandering.
- Noordereiland en Schaepman
  Op deze locaties zullen woningen, vooral appartementen, in het centrumstedelijk woonmilieu worden gebouwd. Beide locaties liggen gunstig aan de rand van de binnenstad.
- Overig
  Op diverse locaties in de stad vindt wijkverdichting plaats: rond een winkelcentrum, op de plek van een school of een kantoor, aan de rand van het groen. Dit soort bouwlocaties zijn te vinden in de binnenstadschil (Hobbemastraat), op het Aloëterrein, aan het Almelose kanaal en in de Aa-landen (Dommel en Botlek). Er wordt zorgvuldig gekeken welk woonmilieu, woningtype en prijscategorie de vitaliteit van de buurten kan versterken. De Oude Mars wordt ontwikkeld als een locatie voor topsegment woningbouw.

Uitbreiding:

- Stadshagen I
  In totaal worden hier ongeveer 8.000 woningen gebouwd. Ruim de helft hiervan is inmiddels klaar. Het gaat om een groenstedelijk woonmilieu. In de eerst opgeleverde buurten treffen we lange gevelwanden. In de twee buurten die momenteel worden voorbereid (de Hoven en Werkeren) komen meer overzichtelijke buurtjes met meer variatie. Vooral voor Werkeren wordt gekeken hoe bewoners meer invloed kunnen krijgen op zowel het uiterlijk als de indeling van de woning. Vlak bij het winkelcentrum zijn woningen met zorg, gecombineerd met een dienstencentrum te vinden. Er wordt ook gebouwd voor bijzondere doelgroepen zoals verstandelijk en lichamelijk gehandicapten. Met de realisatie van scholen, sportpark, eerstelijns gezondheidszorg, ouderenzorg en kerken zijn er voldoende voorzieningen aanwezig.
- Stadshagen II
  Voor de tweede fase van Stadshagen is de bouw van ongeveer 4.000 woningen gepland, in een groenstedelijk woonmilieu. De nadruk komt te liggen op kleinschalige en overzichtelijke leefgemeenschappen. Het is belangrijk dat mensen zich betrokken voelen bij de buurt en de directe woonomgeving. Daarom wordt bij de ontwikkeling van concepten zoveel mogelijk ruimte geboden aan ideeën en suggesties van de toekomstige bewoners. Bij knooppunten van infrastructuur, zoals de Tippe, komen een aantal (boven)stedelijke voorzieningen.

4.2.4 Nieuwe woningbouwlocaties

In paragraaf 2.3.3 is een overzicht gegeven van de woningbouwopgave. In deze paragraaf wordt deze opgave verder uitgewerkt.

Twee-sporenbeleid en bandbreedten		Woningbouw
1. Inbreiden		2500 - 1500
2. Uitbreiden	Zwolle	1500 - 3500
	Regionaal	2000 - 1000
Totaal te realiseren		6000 won.

Spoor I: inbreiding

Op kaart 7 wordt met driehoekjes een indicatie gegeven van de inbreidingslocaties. De capaciteit is bepaald op basis van de woningen die nodig zijn en de hiervoor gegeven gemiddelde bruto dichtheden:

2010- 2020:	1500	op alle A-locaties inclusief
		0,5% gemiddelde wijkverdichting
	1000	op enkele B-locaties inclusief
		nogmaals 0,5% gemiddelde wijkverdichting
Totaal	**2500-1500**	**woningen incl. 0,5-1,0 % wijkverdichting**

A-locaties

Binnenstadsschil: 800 woningen (+ centrum-voorzieningen en bedrijvigheid)

- Bagijneweide Noord
- Willemspoort
- Brandweerkazerne
- Burg. Drijbersingel West
- Ziekenhuisterrein De Weezenlanden

Deze locaties zijn geschikt als centrumstedelijk woonmilieu. Hierbij gaat het uitdrukkelijk niet alleen om appartementen, maar ook om grondgebonden stadswoningen.

Overig 420 woningen:

- Spoorzone: BAM-terrein
- Schellerdriehoek Zwolle Zuid
- Noordschil Westenholte en De Tippe Zuid en (o.a. Europan8)
- Holtenbroek Zuid.

Wijkverdichting 0,5%: 280 woningen

- Winkelcentrum Zwolle Zuid
- Overig

Bij wijkverdichting wordt zorgvuldig gekeken welk woonmilieu, woningtype en prijscategorie de vitaliteit van de buurten kan versterken.

B-locaties

Zone rond Binnenstad: circa 450 woningen (+ centrumvoorzieningen en bedrijvigheid):

- Kamperpoort zuid (IJsselhallenterrein-zuid/ noordelijk deel parkeren)
- Burg. Drijbersingel Oost
- Bagijneweide Zuid (incl. Turfmarkt)

Deze locaties zijn geschikt als centrumstedelijk woonmilieu. Ook hier gaat het zeker niet alleen om appartementen, maar ook om grondgebonden stadswoningen.

Spoorzone: circa 250 woningen
- Ecodrome - Willemsvaart
- Deventerstraatweg

Deze locaties zijn geschikt als stedelijk woonmilieu, waarbij zeker ook aan grondgebonden woningen wordt gedacht.

Wijkverdichting 0,5%: circa 300 woningen
Bij wijkverdichting wordt zorgvuldig gekeken welk woonmilieu, woningtype en prijscategorie de vitaliteit van de buurten kan versterken.

Spoor II: Uitbreiding

De plankaart geeft met behulp van vierkantjes indicatief aan waar de uitbreidingslocaties liggen.

Locatie bij Berkum:
Vechtpoort bij Berkum is geschikt voor de bouw van ongeveer 2000 woningen. Een beperkt deel gestapeld in een stedelijk woonmilieu. Daarnaast grondgebonden woningen in een groenstedelijk en een dorpswoonmilieu. Bij zowel het groenstedelijk als het dorpswoonmilieu zal er veel aandacht zijn voor differentiatie, variatie en kleine overzichtelijke, herkenbare buurten. Bovendien is er ruimte voor particulier opdrachtgeverschap en de wensen van bewoners. Mogelijk zal het voorzieningenaanbod verbeterd moeten worden. In Berkum zijn momenteel onvoldoende voorzieningen aanwezig om de geplande groei van het aantal bewoners aan te kunnen. Transformatie of een uitbreiding van het bestaande voorzieningencentrum is nodig.

Kleinschalige locaties die aansluiten op de groene omgeving
- **Stadsbroek:** circa 500 woningen in een mix van groenstedelijk woonmilieu (sluit aan bij Stadshagen) en een dorpswoonmilieu (als overgang naar de groene zone).
- **Dijklanden**: circa 500 grondgebonden woningen in een dorpswoonmilieu en eventueel woningen op het water in een waterwoonmileiu.
- **IJssel-vizier:** ten noorden van het vizier circa 200 (vrijwel geheel grondgebonden) en ten zuiden ervan circa 50 (bijv. gestapeld in een "kasteel") in een dorpswoonmilieu.

Uitbreiding bij de dorpskernen
Bij Wijthmen worden ongeveer 250 en bij Windesheim circa 50 woningen gebouwd. Voor beide dorpen geldt dat het vooral om grondgebonden woningen in een dorpswoonmilieu gaat. De uitbreiding moet er 'natuurlijk' uitzien en niet als een 'standaard' uitbreidingswijkje dat aan het dorp is vastgeplakt.

Rood voor groen
Hierbij gaat het om verspreid voorkomende, solitaire woningen op nog niet bebouwde plekken in het Parklandschap. Om hoeveel woningen het gaat is nog niet bekend, waarschijnlijk zullen dit er 50 zijn. Mogelijkheden zijn er op de aangegeven locatie Kuyerhuislaan (circa 10 woningen). Voorwaarde voor verspreide nieuwe bebouwing is dat er ook in nieuw groen geïnvesteerd wordt.

Blauwstedelijk wonen
In 2020 kan men in Zwolle blauwstedelijk wonen. Het gaat dan niet alleen om ligplaatsen voor woonschepen. Ook drijvende watervilla's en woningen met een steiger aan een (doorgaand) water komen voor. In de op te stellen Waterwoonvisie (zie paragraaf 4.7, de Waterstad) wordt gezocht naar geschikte locaties en naar uitbreiding van ligplaatsen voor woonschepen.

Conclusie

In totaal is zo een nieuwe uitbreiding met 3500 woningen mogelijk in Zwolle. Minimaal 1500 zijn sowieso nodig; dit is de minimale bandbreedte. De overige 2000 woningen vormen een strategische reserve.

4.3 Voorzieningen- & Werkstad

4.3.1 Ambitie en opgave

Zwolle heeft een regionale centrumfunctie voor bedrijvigheid en voorzieningen op het gebied van zorg, onderwijs en cultuur. Het doel is om deze functie de komende jaren te versterken. De brede economische structuur blijft gehandhaafd en waar mogelijk krijgen detailhandel en dienstverlening, onderwijs en zorg en de logistieke sector de kans om extra te groeien. Om de brede mix aan bedrijven te houden, moet ook de huidige positie van industrie en assemblage behouden blijven. Zwolle zal er alles aan moeten doen om aan de verwachte marktvraag van bedrijven te voldoen. Naast de genoemde sectoren is er extra aandacht voor het versterken van de toeristische sector.

Het handhaven van een brede, solide economische structuur is de beste manier om voldoende arbeidsplaatsen te creëren. Zo wordt werkloosheid tegengegaan of zo veel mogelijk verminderd. Dat is niet alleen belangrijk voor de inwoners van Zwolle, maar gezien de centrumfunctie van de stad, ook voor de inwoners van de regiogemeenten.
Belangrijk zijn de werklocaties. Dit zijn enerzijds bedrijventerreinen en anderzijds locaties met een mix van kantoren, dienstverlening, onderwijs, gezondheidszorg, eventueel aangevuld met detailhandel en voorzieningen op het gebied van vrije tijd en uitgaan. Tot 2020 zijn deze locaties mogelijk op Hanzeland, Oosterenk-Watersteeg, Voorsterpoort, Holtenbroek Zuid, de Vrolijkheid, Westenholte Noord, de binnenstad en de schil daaromheen.

Niet alle locaties hebben dezelfde functieverdeling.

Het Structuurplan geeft de gewenste invulling van de verschillende locaties aan. Wat bedrijventerreinen betreft, moet er voor bedrijven kleiner dan 1 hectare, een opvolger gevonden worden van Marslanden G. In totaal is 60 hectare nodig tot 2020. Voor grote bedrijven wordt op dit moment het voorontwerp bestemmingsplan Hessenpoort II opgesteld, als opvolger van de huidige regionale bedrijventerreinen Hessenpoort I.

Vanuit de Voorzieningenstad staat de bewoner als werker en consument centraal. De opgave is om de Zwolse inwoners en de inwoners van de regiogemeenten zo goed mogelijk te beiden.
De detailhandel zal de komende tien jaar sterk groeien. De verkoopvloeroppervlakte winkelruimte zal naar schatting met 110.000 m² toenemen. Deze groei concentreert zich vooral op het centrumgebied en Voorsterpoort en in mindere mate op de bestaande bedrijventerreinen, de buurt en wijkwinkelcentra en het stadion van FC Zwolle.
Ook voorzieningen op het gebied van vrije tijd en uitgaan worden steeds belangrijker. Hieronder vallen horeca (waaronder megadiscotheken, cafés en restaurants), sport en gezondheid (klimhal, skihal, fitness, thermen), spel, en vermaak (casino, amusementshal, kinderspeelparadijs, snooker, laser, bowling) en kunst en cultuur (megabioscopen, dansscholen, galeries, musicaltheater). De komende tien tot vijftien jaar kan het commerciële vrijetijds- en uitgaansaanbod in Zwolle groeien met 75.000-90.000 m2 bedrijfsvloeroppervlak. Om goed te kunnen functioneren op regionale en bovenregionale schaal moeten de voorzieningen natuurlijk wel goed bereikbaar zijn.

Gezien bovenstaande wensen en behoeften moet het Structuurplan locaties aanwijzen waar werken en voorzieningen zich tot 2020 kunnen ontwikkelen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen gebieden met centrumfuncties, bedrijventerreinen en landbouwgebied. Op kaart 8 zijn de verschillende gebieden aangegeven.

4.3.2 Gebieden met centrumfuncties

Binnenstad en Schil

Dit is de meest dynamische plek in de stad. Hier komen tal van functies bij elkaar. In augustus 2004 is het Ontwikkelingsprogramma Binnenstad vastgesteld. In het kader hiervan werkt de gemeente de komende jaren samen met diverse partijen samen om de kwaliteit van dit gebied te verbeteren. Geprobeerd wordt om meer evenementen te organiseren en het beheer door campagnes als 'Schoon, Heel, Veilig' te verbeteren. Er komen nieuwe winkel- en horecavestigingen, een nieuw theater en meer woningen. Pleinen en routes worden heringericht. In 2005 is gestart met de herinrichting van

de Grote Markt tot het stadshart van Zwolle.
De Binnenstadsschil is uitstekend geschikt voor vormen van centrumstedelijk wonen, maar ook als vestigingslocatie voor centrumvoorzieningen die niet passen in de binnenstad. Het streven is om voor de schil een integraal strategisch ontwikkelingsprogramma te schrijven. Op die manier wordt er ook goed rekening gehouden met het bestaande.

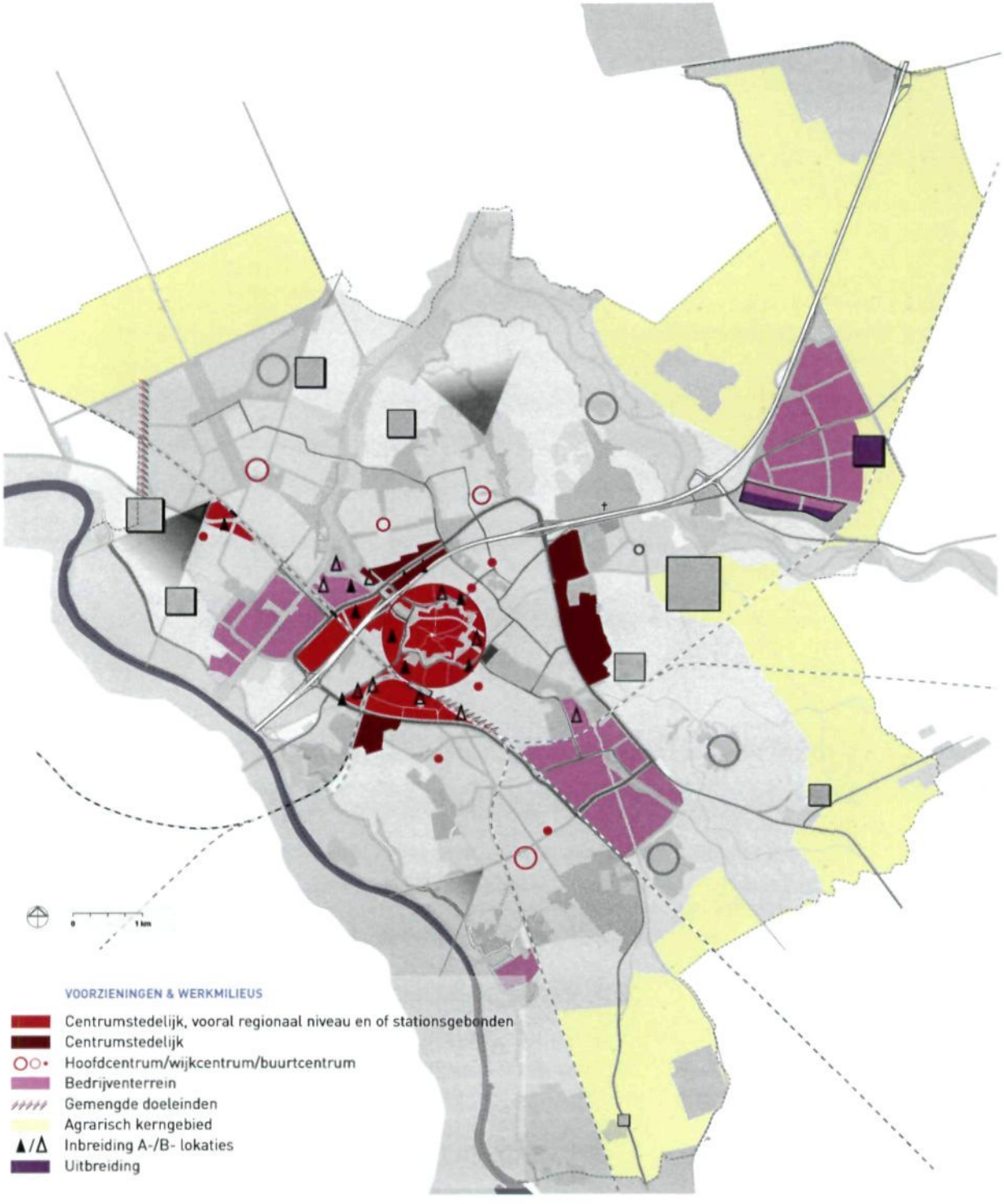
Spoorzone & Hanzeland

Hanzeland is geschikt voor hoogwaardige regionale en stedelijke voorzieningen, zoals zorginstellingen, onderwijs en kantoren en hoogwaardige representatieve bedrijven die gebaat zijn bij een ligging dichtbij het station en de Binnenstad. Stationsgebonden winkels en horeca verlevendigen het gebied. Aan de rand van Hanzeland wordt ook gewoond. Alleen 'de kop van Hanzeland' is nog niet uitgegeven; hier is nog ruimte voor nieuwe (spoorgebonden) kantoorontwikkeling.

Voor de direct nabijgelegen Spoorzone wordt een visie ontwikkeld. Onder dit gebied vallen de nieuwe Veerallee/Willemsvaart, Westerlaan, Oosterlaan en Deventerstraatweg nabij Assendorp. Op termijn komen zijn hier plekken vrij of worden herontwikkeld. De Spoorzone is een interessant voor stedelijke functies, zoals cultuur, congresfaciliteiten, onderwijsinstellingen, een hotel en in beperkte mate kantoren. De Veerallee (Bam-locatie) is het meest geschikt voor woningbouw. In de buurt van de wijk Assendorp kunnen meer wijkgerichte functies komen, zoals wonen in combinatie met kleinschalige bedrijvigheid of voorzieningen. De ontwikkeling van de Spoorzone houdt nauw verband met de strategische programmering van kantoren.
In de Netwerkstadvisie Zwolle Kampen wordt het boegbeeld "Stationsomgevingen Hanzestations Zwolle en Kampen" genoemd. Door de komst van de Hanzelijn komt Zwolle nog centraler te liggen. Bovendien krijgt Kampen een nieuw station direct aan het Hoofdrailnet. De stationsomgevingen van beide steden vormen samen een boegbeeld; bij de ontwikkeling ervan wordt rekening gehouden dat de twee gebieden elkaar moeten aanvullen.

Voorsterpoort

Voorsterpoort valt op als multifunctionele locatie voor werken en voorzieningen. Het gebied heeft volop kansen verder uit te groeien tot een innovatief milieu. De locatie is uitstekend geschikt voor de vestiging van kennis-, congres- en hotelfaciliteiten en (hoofd)kantoren van landelijke ondernemingen. Sterke punten zijn verder de goede bereikbaarheid (zowel vanaf de A28 als het IJsselnet, zie hoofdstuk 4.5), de concentratie van scholen, de aanwezigheid van de IJsselhallen voor grote manifestaties én de nabijheid van de Binnenstad. Op zo'n locatie ontstaat een nieuwe vorm van stedelijkheid, een aanvulling op de schaal en karakteristiek van de binnenstad.
Voor Voorsterpoort staat de realisatie van een uitgebreid kantorenprogramma (235.000 m²) gepland. Belangrijkste eyecatcher is de kantoortoren van ABN-AMRO.
Daarnaast bestaat de opgave uit 145.000 m² bvo aan grootschalige detailhandel, perifere detailhandel, commerciële vrije tijd- en uitgaansvoorzieningen en overige voorzieningen. Voor al deze functies zal de programmering regelmatig worden bekeken en zonodig worden aangepast.
Voorsterpoort trekt een grote stroom van werkers en consumenten. Om het gebied bereikbaar te houden en goed te laten functioneren is het belangrijk dat er een voorstadhalte komt van de Kamperlijn. Deze lijn zal worden opgewaardeerd tot een hoogwaardig openbaar



Kaart 8 Voorzieningen en Werkstad

vervoerverbinding (HOV). Aan dit knooppunt kunnen nog meer vormen van openbaar vervoer gekoppeld worden, zoals regio- en stadsbussen.
Net ten zuiden van Voorsterpoort liggen de IJsselhallen. Gezien de plannen rondom Kamperpoort is het mogelijk dat deze hallen in de periode tot 2020 verplaatst moeten worden.
De visie Zwolle Kampen Netwerkstad noemt het boegbeeld 'A28 zone: de etalage van Zwolle Kampen Netwerkstad'. In de Netwerkstad zijn volgens de visie volop kansen op een innovatief milieu.

Holtenbroek Zuid

In het deelgebied Holtenbroek Zuid wordt de unilocatie van het Deltion College gevestigd. Het gebied heeft een meer binnenstedelijke ligging en sluit aan bij Holtenbroek en Dieze. Daarom wordt hier gedacht aan uitbreiding van stedelijke functies zoals onderwijs, maatschappelijke voorzieningen, kleinschalige bedrijvigheid, maar ook stedelijk wonen. Er komt geen groei van kantoren.

Oosterenk

Op deze locatie is een mix van regionale en stedelijke functies te vinden. Het gaat hier vooral om (para)medische voorzieningen, onderwijsinstellingen en kantoren. Ook het stadion van FC Zwolle is
Kaart 8 voorzieningen en werkstad hier gevestigd. Tot 2020 vinden hier twee ingrijpende transformaties plaats: de bouw van een nieuw ziekenhuis en de bouw van het nieuwe stadion van FC Zwolle, inclusief voorzieningen die de bouw mogelijk moeten maken (kantoren, vrije tijd en uitgaansvoorzieningen en een hotel). Als gevolg van deze transformaties moet de Ceintuurbaan aangepast worden. Oosterenk is niet geschikt als woonlocatie.
De locatie Oosterenk-Watersteeg is gericht op verdere groei van paramedische voorzieningen en middelgrote kantoren komen.

De Vrolijkheid

Aan Oosterenk-Watersteeg grenst De Vrolijkheid, een bedrijventerrein met een beperkte mogelijkheid van kantoren. Een deel van het terrein is specifiek ingericht voor de autodetailhandel. Enkele bedrijven gaan of hebben te kennen gegeven naar een andere locatie in de stad te willen verhuizen. De locatie lijkt ook geschikt voor vrije tijd en uitgaansfuncties, maar dan moet er wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Bestaande bedrijven moeten hun activiteiten kunnen blijven uitoefenen, er mogen geen nieuwe kantoren gebouwd worden en de locatie mag geen woon- of detailhandelsfunctie krijgen.
De Vrolijkheid is ook een potentiële herstructureringslocatie voor kleinschalige bedrijvigheid. Hierbij kan sprake zijn van verdichting.

Noordschil Westenholte en De Tippe Zuid

Het centrumstedelijk gebied Westenholte Noord bestaat uit een deel ten noorden van de om te leggen Hasselterweg - in het plangebied De Tippe van Stadshagen - en een deel ten zuiden van deze weg – de Noorschil van Westenholte. De ligging aan de Hasselterweg en de aanleg van een voorstadhalte van de Kamperlijn maakt Westenholte Noord aantrekkelijk voor stedelijke voorzieningen die willen profiteren van een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Mogelijk zijn een woonzorgcentrum, commerciële vrijetijds- en uitgaansvoorzieningen en overige voorzieningen, zoals middelbaar onderwijs en een avondcentrum voor vorming en educatie.

Stadsdeel- en wijkcentra

In stadsdeel- en wijkcentra is het goed om te kijken naar het locale verzorgingsniveau. Voorzieningen zijn hier vooral geconcentreerd in of direct nabij de buurt- en wijkwinkelcentra. Zwolle heeft op dit moment een succesvol winkelapparaat op buurt- en wijkniveau.

Trekkers zijn de supermarkten als eerstelijnsvoorz ieningen. De afgelopen jaren is veel geïnvesteerd in de wijk- en buurtwinkelcentra (Aa-landen, Berkum, Westenholte, Stadshagen, Holtenbroek). De komende tijd zal winkelcentrum Zwolle Zuid aangepakt worden. Samen met een marktpartij is al een plan ontwikkeld. Het streven is om de positie van de wijk- en buurtwinkelcentra te behouden. De positie van het winkelcentrum in Westenholte staat echter onder druk door de komst van het winkelcentrum in Stadshagen De positie van het buurtcentrum in Gerenlanden kan worden versterkt door middel van revitalisering. Behalve een goed winkelapparaat hebben de Zwolle stadsdelen en wijken ook een adequaat aanbod aan sociaal-maatschappelijke voorzieningen (scholen, kinderopvang, zorg etc). Het gemeentelijk accommodatiebeleid op dit gebied is gericht op een evenwichtige spreiding over de stad. Voorzieningen en accommodaties moeten toegankelijk zijn voor alle

inwoners, multifunctioneel te gebruiken zijn en bij voorkeur geclusterd en duurzaam te exploiteren zijn. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen basis- en plusvoorzieningen. Basisvoorzieningen zijn minimaal nodig in een wijk of buurt om aan de basisbehoeften van bewoners van Zwolle te kunnen voldoen. Plusvoorzieningen hebben een wijkoverstijgende/ stedelijke functie. Het beleid onderscheidt vijf categorieën: onderwijs, welzijn, gezondheidszorg, sport en recreatie en cultuur. Bij elke categorie hoort een spreidingsdichtheid.
De komende tien jaar krijgt Stadshagen een compleet maatschappelijk voorzieningenniveau. Wel moeten de voorzieningen meegroeien met de toename van het aantal inwoners van Zwolle. Waar nodig en wenselijk moet tot 2020 dus wel ruimte zijn voor herstructurering en modernisering.
De nieuwe woningbouwlocatie Vechtpoort is met 2000 woningen te klein voor een volledig eigen voorzieningencentrum. Voor voorzieningen zullen bewoners terecht moeten kunnen in Berkum. Die zullen dan wel uitgebreid moeten worden. Dat kan overigens in Berkum of in Vechtpoort. Belangrijke voorwaarde is wel dat Berkum en Vechtpoort onderling goed bereikbaar zijn.

4.3.3 Bedrijventerreinen

De belangrijkste opgave op korte termijn is het vinden van ruimte voor kleinschalige bedrijven. Dat kan door het realiseren van een nieuwe locatie, herstructurering van bestaande bedrijventerreinen of inbreiding in locaties in de stad. Input hiervoor is te halen uit de 'Nota Economisch Beleid 2005-2009', het 'Masterplan duurzame versterking Voorst', het 'Masterplan duurzame versterking Marslanden' en de 'Quick scan ruimte-intensivering op bestaande bedrijventerreinen'.
Het is het wenselijk dat er behalve naar het aantal vierkante meters, ook gekeken wordt naar de kwaliteit en mate van duurzaamheid van de terreinen. Duurzaam houdt in dit verband in dat er onder meer wordt samengewerkt tussen bedrijven onderling en tussen bedrijven en overheden. Met als doel om het bedrijfseconomisch resultaat te verbeteren, de milieubelasting te verminderen, de ruimte efficiënt(er) te gebruiken en een aantrekkelijk en afwisselend werkmilieu te scheppen. De ontwikkeling van een duurzaam bedrijventerrein is een continue proces: het is nooit af. Door technologische toepassingen en nieuwe inzichten is het terrein immers in de loop der tijd steeds duurzamer te maken. Intensief ruimtegebruik speelt hierbij een belangrijke rol. Dat komt echter niet vanzelf tot stand; daarvoor is per maatregel stimulering, sturing of verplichting noodzakelijk. Een belangrijke randvoorwaarde voor het gemeentelijk beleid is wel dat de maatregelen geaccepteerd moeten worden door de markt en bedrijfseconomisch haalbaar moet zijn.

Bedrijventerrein Voorst, bestaand

Bedrijventerrein Voorst heeft een omvang van 175 hectare. Er zijn 250 bedrijven gevestigd waar ruim 6500 mensen werken.
Op basis van het Masterplan, kan Voorst ingedeeld worden in twee zones:

- **industrieel kerngebied**, ook wel aangeduid als 'paarse pit'. De zwaarste bedrijvigheid wordt hier toegestaan met de hoogste bedrijfsbebouwing (nader uit te werken stedenbouwkundige **Bouwsteen**). Hier gaat het om grote bedrijven, zoals Scania en Abbott.
- omliggende **randzone** met lichte bedrijvigheid, grootschalige detailhandel en dienstverlening. De omliggende zone leent zich voor minder zware bedrijven. Bij herontwikkeling wordt gestreefd om de grond intensiever te gebruiken. Dat is zeer goed mogelijk door dubbel grondgebruik met zo min mogelijk parkeren op het maaiveld in combinatie met hogere bebouwingspercentages en grotere bebouwingshoogten.

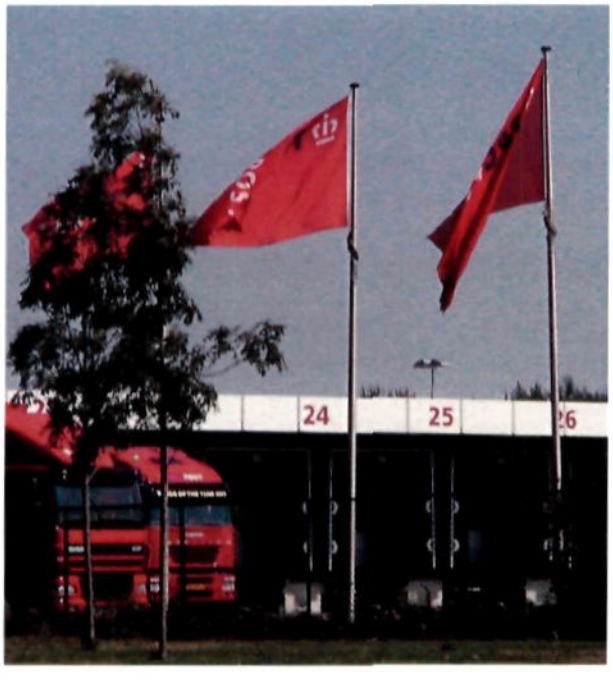
Op Voorst A liggen kansen om circa zes hectare nieuwe bedrijvigheid te ontwikkelen. Dit gebeurt in samenhang met de ontwikkeling van de blauw-groene drager met aan de zuidkant een groene fiets- en looproute richting de Willemspoort. Het is uit milieuoverwegingen niet mogelijk om geluidsgevoelige functies in het gebied te vestigen. Ook ligt het niet voor de hand om solitaire kantoren en grootschalige detailhandel in dit gebied te vestigen. Wel kunnen sommige publieksfuncties misschien een belangrijke toegevoegde waarde hebben voor de openbaarheid en levendigheid van het gebied. Gedacht kan worden aan detailhandel die aan de watersport gerelateerd is, een hotel of restaurant en/of bijvoorbeeld een afmeerplaats voor passagiersschepen.

Voor de rest zal het gebied worden ingevuld met bedrijfsverzamelgebouwen voor kleinschalige industriële, handels en logistieke bedrijven. Voor Voorst A, in particulier bezit, wordt een ontwikkelingsvisie gemaakt.

Daarnaast zijn er verspreid op Voorst nog mogelijkheden om te intensiveren. Er kan dan gebruik gemaakt worden van onbenutte restruimte (3 kavels, ca. 3 hectare). Ook zal onderzocht worden of 2 hectare van Voorst D (aansluitend op de waterzuiveringsinstallatie) geschikt is voor de vestiging van bedrijven.

Bedrijventerrein Marslanden, bestaand

Het bedrijventerrein Marslanden is in verschillende fasen aangelegd en uitgegeven. Vanaf 1960 is het terrein gegroeid tot circa 275 hectare. Op de Marslanden zijn ongeveer 350 bedrijven gevestigd met circa 12.000 werknemers in dienst. Het bedrijventerrein kent (met uitzondering van deel G) een mix aan grote en kleine bedrijven te vinden. Daarnaast is een deel van het terrein (B) ingericht als locatie voor perifere detailhandel. Beeldbepalende bedrijven als TPG, Ahold Distributiecentrum, Tuinland, Wecovi Trading en Waanders zijn gevestigd op Marslanden. Marslanden G is het laatst in ontwikkeling genomen. Op dit moment is hier nog 13 hectare ruimte beschikbaar voor bedrijven kleiner dan 1 hectare.
Ook op de Marslanden is intensiever gebruik van grond mogelijk. Met name Marslanden A ishiervoor geschikt. Dit gebied met een omvang van 12,1 hectare wordt nadrukkelijk genoemd in het samen met de ondernemers opgestelde 'Masterplan plus'. Het terrein is grotendeels in bezit van Essent. Verder is er nog onbenutte restruimte (1,3 hectare) op Marslanden te vinden. Ook deze is in privaat bezit.



Bedrijventerrein Hessenpoort I, bestaand

Dit bedrijventerrein van 150 hectare bruto (110 hectare netto) is bedoeld voor bedrijven groter dan 1 hectare. Het gaat vooral om logistieke bedrijven (verkoop en/of distributie en/of transport) en productie/assemblage bedrijven. Een deel is bedoeld voor milieuhinderlijke bedrijvigheid. Door de provincie is dit terrein aangewezen als regionaal terrein. Op Hessenpoort I is nog ongeveer 40 hectare vrij beschikbaar.

Uitbreidingslocaties Hessenpoort II en opvolger bedrijventerrein voor bedrijven kleiner 1 hectare

Voor Hessenpoort II (140 hectare) wordt op dit moment het voorontwerp bestemmingsplan opgesteld. Dat is erop gericht om duurzame bedrijfsprocessen te stimuleren en om het bedrijventerrein duurzaam in te richten. De ambitie is om in ieder geval het niveau van Hessenpoort I te halen. In de Nota van uitgangspunten is een groslijst opgenomen van duurzaamheidaspecten waarmee rekening gehouden moet worden bij de verdere plannen voor Hessenpoort II. De belangrijkste aspecten zijn: intensief ruimtegebruik, energie, water, duurzaam bouwen, grondstoffen en afval, multi-modaliteit en duurzaam beheer.
Hessenpoort II is grotendeels bedoeld voor bedrijven groter dan 1 hectare. Aan de zuidrand kunnen bedrijven kleiner dan 1 hectare zich vestigen. De zuidrand ligt tussen het huidige Hessenpoort I en de Hessenweg en heeft een omvang van bruto 23,8 hectare en netto 17,0 hectare. Deze zone is nog uit te breiden met 25 hectare bruto terrein. Ook dit deel is beschikbaar voor bedrijven kleiner dan 1 hectare. Elders in de stad is hiervoor geen ruimte, terwijl er op zeer korte termijn toch een opvolger van het bedrijventerrein voor de kleinschalige bedrijven gevonden moet worden. De zone is geschikt voor de ´grootste´ van de kleinste bedrijven (vanaf 2.000 m²) en/of bedrijven in de hogere milieucategorieën. Bijzondere aandacht verdient wel de inpassing van het bedrijventerrein in het landschap, met name de overgang naar het Vechtdal.

Stadshagen, Scholtensteeg
In de toekomst komt hier de ontsluitingsweg van Stadshagen. Langs die weg (rechts van de spoorlijn Zwolle-Kampen) ligt een strook van 7 hectare. De zone grenst direct aan de toekomstige woonbouwlocatie en lijkt daardoor geschikt voor woon-werk bedrijven. Het werken vindt niet plaats in de woning, maar in een ruimte achter het huis.
Daarnaast is er een strook van 5 hectare links van de spoorlijn. Deze grenst niet direct aan een woonbouwlocatie. Onderzocht moet worden of deze locatie markttechnisch geschikt is als opvolger van Marslanden G voor het onderdeel kleine solitaire kavels (kleiner dan 2000 m²). Deze moet vanaf 2010 gerealiseerd worden.

4.3.4 Landbouwgebied

Zwolle telt bijna 200 land- en tuinbouwbedrijven met 500 werknemers en een gezamenlijk bedrijfsareaal van ruim 5000 hectare. Dit is 0,8% van de totale Zwolse werkgelegenheid. De landbouw in Zwolle is relatief extensief door het hoge aandeel graasdierbedrijven (85%). Akkerbouw- tuinbouw- en intensieve veehouderijen komen minder voor.

In 2004 is een toekomstperspectief Landbouw voor de gemeente Zwolle opgesteld. De Zwolse bedrijven scoren in vergelijking met het gemiddelde in Nederland iets lager op bedrijfsopvolging en vitaliteit. De verkaveling van de landbouwbedrijven is in Zwolle gemiddeld genomen vrij goed. Het aantal bedrijven met een tweede tak ligt in de gemeente Zwolle iets boven het landelijk gemiddelde. Agrarisch natuurbeheer is de belangrijkste vorm van verbreding.
Door de groei van Zwolle zullen de locaties voor landbouw ongetwijfeld kleiner worden. De druk van niet-agrarische functies neemt toe en bovendien hebben sommige landbouwbedrijven te maken met slechte toekomstperspectieven. De rol van de gemeente op de mondiale marktontwikkelingen is gering; een lokale overheid kan wel via haar ruimtelijk beleid invloed uitoefenen. Dat is belangrijk want naast wet- en regelgeving, bepalen ruimtelijke kaders in belangrijke mate of bedrijven kunnen inspelen op marktkansen. Een belangrijk onderdeel van het gemeentelijk beleid is in dit verband het wel of niet toestaan van ´verbredingsac tiviteiten´ op de boerderij (kamperen, horeca, verkoop producten, zorg etc).

In Zwolle zijn zeven deelgebieden voor landbouw die duidelijk onderling van elkaar verschillen. Op alle locaties moet de gemeente bijzondere aandacht besteden aan bedrijven die stoppen (beleidskader voor Vrijkomende agrarische Bedrijfsbebouwing (VAB's)). Mogelijk verschilt het beleid per deelgebied. De meest kansrijke deelgebieden zijn in dit Structuurplan aangewezen tot agrarisch kerngebied.

Deelgebied	Kenschets
Mastenbroek	Dit deelgebied is door het hoge aandeel kansrijke bedrijven het meest vitaal. Het streven is om de landbouwfunctie zo veel mogelijk te handhaven.
De Buurtschap+ Benoorden de Willemsvaart	Dit deelgebied is vanuit landbouwoogpunt het minst vitaal. Bovendien is er grote druk vanuit de uitdijende stad. Het gebied is een belangrijk recreatiegebied voor Zwolle. In dit gebied dragen de landbouwbedrijven bij aan het verbeteren van de gebiedskwaliteit. Passende verbredingsactiviteiten zo veel mogelijk toelaten.
Langenholte en Vechtcorridor	De bedrijven zijn hier gemiddeld klein. Er zijn echter 4 bedrijven die duidelijk groter zijn en ruim 60% van het landbouwareaal in gebruik hebben en derhalve goede toekomstperspectieven. Dit deelgebied biedt ook goede kansen voor landschapsbeheer (door de vele kleinschalige bedrijven).
Haerst, Tolhuislanden + Venekampen	Met uitzondering van de ontwikkeling van Hessenpoort I en II zal hier de landbouwfunctie een belangrijke rol blijven spelen.
Herfte/Wijthmen	In dit landbouwgebied vindt transitie plaats naar andere groene functies (bos, waterretentie en recreatie). Relatief zijn hier veel minder vitale bedrijven gevestigd, Het toelaten van verbredingsactiviteiten ligt voor de hand.
Maatgrave/Marshoek Soeslo	Vanuit landbouwoogpunt is dit gebied als vitaal te kenschetsen. Een deel (het noordelijke deel) van dit gebied zal naar alle waarschijnlijk op termijn onder druk komen staan vanwege de uitbreidingen in de stad. Het streven is dit gebied zo veel als mogelijk als landbouwgebied te handhaven
Zuthem/Windesheim	Het toekomstperspectief is hier minder gunstig vanwege het grote aandeel kleine bedrijven. Wel vindt er al relatief veel verbreding plaats.

4.4 Groenblauwe stad & Ommeland

4.4.1 Ambitie en opgave

De Zwolse groene vingers zijn een gewaardeerd en belangrijk kenmerk van de stedelijke groenstructuur. Zwolle is dan ook niet voor niets in 2005 verkozen tot groenste stad van Nederland.

De verdere ontwikkeling en uitbouw van het stedelijk groen gebeurt in samenhang met de groei en ontwikkeling van de stad. Daarbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande landschappelijke patronen en natuurwaarden. Routegebonden en elkaar versterkende groenfuncties – bijvoorbeeld recreatieve routes, water en ecologische verbindingen - worden zoveel mogelijk gebundeld.
Bij de inrichting, vormgeving en het beheer van het groen wordt gestreefd naar multifunctionaliteit en flexibiliteit, maar waar nodig worden functies van elkaar gescheiden. Het gaat dan om het onderscheid tussen gebruiks-, beeld- en natuurgroen.
De financiering van nieuw groen gebeurt zoveel mogelijk binnen de exploitatie van de reconstructie- en stadsuitleggebieden waarmee een duidelijke relatie bestaat. Binnen de stedelijke groenstructuur wordt zo weinig mogelijk nieuw gebouwd. Bij nieuwe initiatieven wordt steeds gekeken of deze passen binnen de functie die het groen terplekke heeft.

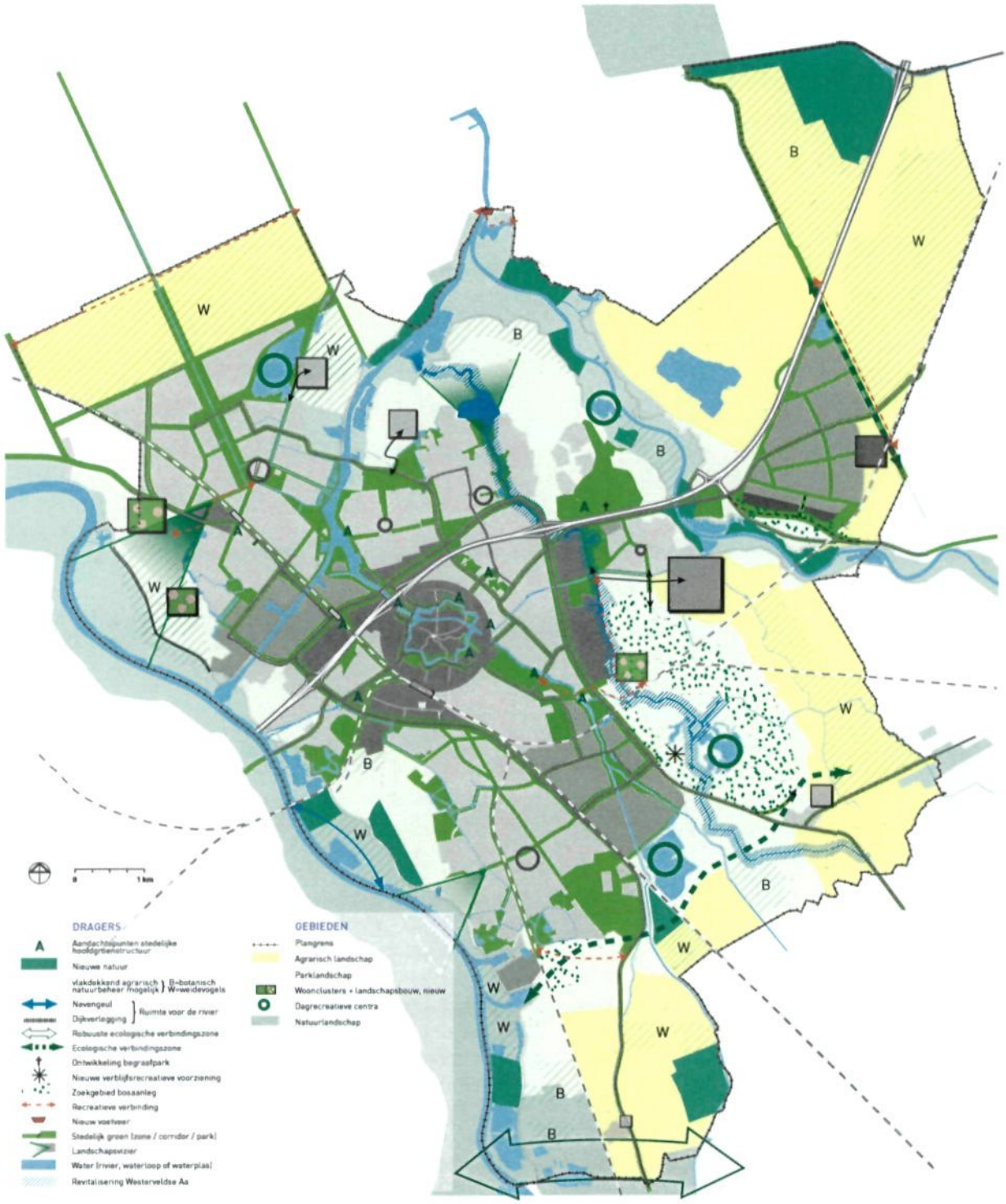
De Zwolse natuurgebieden in de uiterwaarden zijn voor een groot gedeelte onderdeel van het Europese Natura 2000 netwerk van Vogel- en Habitatrichtlijngebieden. Activiteiten die schadelijk zijn voor het natuurbehoud zijn wettelijk verboden.
Door de aanwijzing van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur gelden voor een ruimer gebied planologische beperkingen. Deze zijn opgenomen in het Streekplan. De aanwijzing biedt aan de andere kant ook mogelijkheden voor de realisatie van nieuwe natuur.
De polder Mastenbroek behoort tot het Nationaal Landschap IJsseldelta. Daarnaast is de polder Mastenbroek met het Vechtdal en de Binnenstad aangewezen als Belvédèregebied. In deze gebieden moet er speciale aandacht zijn voor landschap en cultuurhistorie.

Het natuurlijke watersysteem zal zo min mogelijk worden beïnvloed en het watersysteem zal zo veel mogelijk in zijn natuurlijke toestand worden teruggebracht. Watergangen krijgen in principe een natuurlijke inrichting van water en oevers. Door kwel gevoede watergangen worden beschermd tegen negatieve invloeden van landbouw en stedelijk gebied. Gebiedsvreemd water wordt geweerd.
De waterkwaliteit wordt ten behoeve van natuur, landbouw en recreatie verder verbeterd door o.a. hemelwater zoveel mogelijk te scheiden van het vuilwaterriool en te infiltreren in de bodem.
Om de uiterwaarden te kunnen gebruiken voor de afvoer van water en sediment zijn de mogelijkheden voor bebouwing en beplanting beperkt.

Zwolle krijgt een gevarieerder aanbod van recreatiemogelijkheden in en rond de stad. Daarnaast komt er meer samenhang tussen routenetwerken, wordt er flexibeler ingespeeld op veranderingen en zullen de recreatiemogelijkheden meer gepromoot worden.
In de Recreatievisie (2004) zijn de recreatieopgaven uitgewerkt.

4.4.2 Gebiedstyperingen

De identiteit en de gebruiksmogelijkheden van de Groenblauwe Stad zijn gebaseerd op het samenspel tussen vier groenblauwe onderdelen van de ruimtelijke structuur. Allereerst het groen en water binnen de bestaande stad. Dit zijn de parken, sportvelden en begraafplaatsen, de lanen, de singels en grachten, groene vingers en blauwe linten. Deze **stedelijke groenstructuur** vormt de groene dooradering van de stad. In Zwolle loopt deze vaak naadloos door in het buitengebied.
Het tweede onderdeel is het deel van het buitengebied waar de natuur de hoofdrol speelt. Dit Natuurlandschap is in Zwolle grotendeels geconcentreerd in de uiterwaarden van de IJssel, het Zwarte Water en de Vecht. Belangrijke andere natuurgebieden liggen in de Ruiten, in de Molenpolder en bij Soeslo en Windesheim.



Kaart 9 Groen Blauwe Stad en Ommeland

Het deel van het buitengebied waar de marktgerichte landbouw de hoofdrol speelt is het derde groenblauwe onderdeel. Dit **Agrarisch landschap** bevindt zich in de polder Mastenbroek, in het buitengebied ten noorden van het Vechtdal, ten oosten van Berkum-Wijthmen en langs de Sallandse weteringen.
Het vierde onderdeel wordt gevormd door de delen van het buitengebied vlak rond de stad. Het gaat hier om recreatief aantrekkelijk landschap met een sterke menging van functies. Deze delen hebben een onmisbare functie voor de stadsbewoners. Dit **Parklandschap** is onder te verdelen in drie groene buurtschappen: tussen de stad en de IJssel, tussen de stad en het Zwarte Water en de Vecht, en in het gebied Herfte-Wijthmen.

Stedelijke groenstructuur

De stedelijke groenstructuur die op de plankaart staat, is gebaseerd op de Stedelijke Hoofdgroenstructuur uit het Groenbeleidsplan. De stedelijke groenstructuur is aangevuld met nieuwe groenelementen die voor de periode tot 2020 op het programma staan. Themakaart 9 geeft de stedelijke groenstructuur weer. Hieronder vallen:

- de daadwerkelijke omvang van bestaande en nieuwe groene geledingzones (de groene vingers), zoals parken en sportcomplexen. Deze worden in principe niet bebouwd;
- stedelijke hoofdwegen en fietsroutes. Symbolisch worden bijbehorende groenstroken aangegeven.

De stedelijke groenstructuur is voor een deel gebaseerd op het oorspronkelijke landschap van zandruggen en beekdalen. Deze zogenaamde 'groene vingers' zijn de belangrijkste groene geledingszones van de stad. De zandruggen zijn al vroeg bebouwd. Daardoor liggen de meeste groene vingers in beekdalen langs waterlopen, bijvoorbeeld langs het Almelose kanaal, langs de Steenwetering en langs de Westerveldse Aa.
De Westerveldse Aa loopt over grote lengte door en langs de stad en bepaalt hier de structuur en de identiteit. De blauwgroene revitalisering van deze beek gaat door, grotendeels in samenhang met ontwikkelingen in het gebied van de Oosterenk en de buurtschap Herfte-Wijthmen (Parklandschap)

De groene vinger langs de Middelweg- Willebrandlaan moet versterkt worden, vooral de onderlinge relaties tussen de verschillende groene onderdelen kan beter.

Aan de noordrand van het centrum van Zwolle zullen het Noordereiland en de Burg. Drijbersingel getransformeerd worden. Dit zorgt voor een intensiever ruimtegebruik, maar ook voor ruimere singels met meer openbaar groen.
In de parken rond de Binnenstad en in park Wezenlanden gaat de kwaliteitsverbetering van het openbaar groen onverminderd door. Ook de routes tussen deze twee parken – de zogenaamde groene stadswandeling - worden verbeterd. Dit gebeurt tegelijk met de herstructurering van het ziekenhuisterrein en de verdere oostrand van het centrum tussen Assendorp en Dieze.

Een belangrijk opgave is om tussen het park Wezenlanden en de Kuyerhuislaan over het Almelose kanaal een recreatieve hoofdroute te realiseren.

Langs het Zwarte Water tussen centrum en de Holtenbroekerbrug wordt niet alleen de bebouwing intensiever, maar ook wordt een rivieroevermilieu gecreëerd. Beide oevers worden openbaar groen. De zuidelijke oever krijgt een continu groen karakter.
De uiterwaarden langs Holtenbroek blijven groen. In beperkte mate mag (woon-)bebouwing plaatsvinden, binnendijks en /of buitendijks op bedrijfsterreinen die getransformeerd worden.

De groene vinger langs de Rieteweg-Voorsterweg krijgt zijn oorspronkelijke karakter van zandrug met droge graslanden en struwelen terug. Dit gebeurt door de herprofilering van deze wegen voor langzaam verkeer en openbaar vervoer (ontsluiting Stadshagen en Voorsterpoort).
Het gebied rond de begraafplaatsen Kranenburg en Bergklooster wordt getransformeerd tot een aaneengesloten begraafpark. Daardoor moet sportpark De Pelikaan aan het eind van de planperiode een nieuwe locatie krijgen.

Groen langs infrastructuurlijnen is een andere belangrijke drager van de groenstructuur. Het gaat daarbij om bermen, geluidswallen en laanbeplanting langs het hoofdwegennet, enkele spoorwegen en het

water en de oevers van oude scheepvaartkanalen. Deze groene linten zijn zeer structuur- en identiteitbepalend voor de stad. Bovendien zorgen ze in ecologisch en recreatief opzicht voor samenhang tussen de verschillende delen van het stedelijk groen. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur moet hier rekening mee gehouden worden. De herontwikkeling van de Spoorzone bijvoorbeeld moet een mooiere groene wandeling opleveren tussen Binnenstad en Engelse werk, zowel aan de westzijde als aan de oostzijde van dit gebied.

Op de locaties waar Zwolle gaat uitbreiden zal tegelijkertijd stedelijk groen ontwikkeld en uitgebouwd worden. Het nieuwe groen zal zoveel mogelijk aansluiten bij de bestaande landschappelijk patronen en natuurwaarden. Bovendien kunnen deze gebieden laagdynamische functies krijgen.
De locatie Vechtpoort blijft op gepaste afstand van de Vechtcorridor (Provinciale Ecologische Hoofdstructuur, Belvédèregebied en landelijk belangrijke recreatieve route). Het landgoed Helmhorst wordt verfraaid door bosaanleg. Dit is goed voor het behoud van natuur en zorgt tegelijk voor een zeer aantrekkelijk woonmilieu. Door het gebied stroomt de oude Maatgrave die vroeger in de Vecht uitmondde. Deze wordt een brede groenblauwe en recreatief aantrekkelijke as door de nieuwe wijk. De Maatgrave moet stevig verbonden worden met de Vechtcorridor en het achterland.
In dit verband moet ook de lijn Turfmakt – Nieuwe Vecht – Berkum verbeterd worden. Ter hoogte van de Boerendanserdijk /Ceintuurbaan zou de Nieuwe Vecht hersteld kunnen worden.

Aan de overzijde van de Vecht, bij de bedrijvenlocatie Hessenpoort Zuid, wordt de Vechtcorridor versterkt. Dit is mogelijk dankzij twee ontwikkelingen. Allereerst door bos en landschapsbouw, bedoeld om de zuidrand van Hessenpoort in het bestaande landschap in te passen. Ten tweede door het naar het noorden verleggen van de provinciale Hessenweg langs de zuidrand van het bedrijventerrein.
Wanneer er besluiten worden genomen over spoorgebonden activiteiten op Hessenpoort zal ook aandacht besteed worden aan de plekken waar spoor en de ecologische en recreatieve route langs de Steenwetering elkaar kruizen.

De locaties Stadsbroek en Dijklanden liggen beide in een belangrijk recreatief uitloopgebied van de stad. Dit stelt eisen aan hun grootte en ligging. Bij de uitbreiding van de stad wordt rekening gehouden met de dragende agrarische functie van Langenholte. Een zone binnendijks blijft aan beide zijden van het Zwarte Water bebouwingsvrij, ook vanwege mogelijke effecten op de buitendijkse natuur. Aan de zijde van Stadsbroek wordt gelijktijdig het natuurgebied van de Stadskolk naar het noorden uitgebreid. Intensivering van het recreatief medegebruik van deze zone wordt ook mogelijk. In de Dijklanden wordt binnendijks de verbinding tussen de groene vinger van de Middelweg ten noorden van Holtenbroek en het Westerveldse bos verstevigd.

Natuurlandschap

Het Natuurlandschap omvat de provinciale ecologische hoofdstructuur, de speciale beschermingszones in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn en de bestaande en nieuwe natuur uit de diverse Natuurgebiedsplannen

van Overijssel.
Bestaande natuurgebieden worden grotendeels beheerd door Staatsbosbeheer, Landschap Overijssel en Natuurmonumenten. Het huidige agrarische en recreatieve medegebruik blijft hier over het algemeen mogelijk. Wel gelden hier wettelijke beperkingen ten aanzien van activiteiten die het natuurbehoud kunnen schaden.
Nieuwe natuur zal door de overheid worden aangekocht. Deze zal, afhankelijk van het gebied, worden ingericht voor verdere ontwikkeling van natuurwaarden.
Het agrarisch gebruik neemt hier af om zo natuurontwikkeling verder mogelijk te maken. Nieuwe recreatieve mogelijkheden zijn niet uitgesloten, maar zijn per gebied afhankelijk van de natuurdoelstellingen.

Het Structuurplan ondersteunt de realisatie van het weergegeven Natuurlandschap. Dat betekent dat er geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen toegestaan zijn die de natuurdoelstellingen kunnen schaden. Wat de uiterwaarden betreft mogen ruimtelijke ontwikkelingen de afvoer van water en sediment niet hinderen.

Samen met Landschap Overijssel wordt de Vechtuiterwaard bij Berkum ontwikkeld tot een natuurgebied met nieuwe recreatieve mogelijkheden.

In het kader van Ruimte voor de Rivier spelen er twee initiatieven, de Schellerwaard en Westenholte. In de Schellerwaard is Zwolle gedelegeerd initiatiefnemer van een rivierverruimende maatregel. Hier moet een natuurgebied ontstaan met een belangrijke functie in de drinkwaterwinning en met bescheiden recreatieve voorzieningen. In Westenholte is de provincie gedelegeerd initiatiefnemer van een dijkverlegging. Hierdoor ontstaan mogelijkheden voor natuurontwikkeling en extensieve recreatie.
De polder Sekdoorn wordt gedeeltelijk ontpolderd. Dit gebied is bestemd voor natuurontwikkeling in combinatie met waterberging die ergens anders in de stad verloren gaat door de realisatie van stedelijke projecten.

Agrarisch landschap

Marktgerichte landbouw (zie ook paragraaf 4.3. Voorzieningen- en Werkstad) is gebaat bij een optimaal voor de landbouwproductie ingerichte omgeving en weinig belemmeringen door andere functies. De gebieden die op de themakaart staan aangegeven als Agrarisch landschap benaderen deze situatie het dichtst. Deze gunstige omstandigheden voor de landbouw moeten zo min mogelijk aangetast worden. Dat geldt overigens ook voor waardevolle gebiedskenmerken zoals openheid, donkerte en stilte, die zich uiten in bijzondere waarden als weidevogelbroedgebied.
In het Agrarisch landschap mogen bestaande agrarische bouwblokken worden uitgebreid. Bij aanvragen voor nieuwe bouwblokken wordt gekeken wat het effect is op de agrarische structuur en de landschapsstructuur. Speciale aandacht vergt de polder Mastenbroek die onderdeel is van het nationaal landschap IJsseldelta en landschappelijk en cultuurhistorisch van grote waarde is.
Verbreding van de bedrijfsvoering in de vorm van agrarisch natuurbeheer en verkoop van eigen producten wordt gestimuleerd. Op de Themakaart is aangegeven

waar het agrarisch natuurbeheer (weidevogelbeheer en botanisch beheer) een grote rol kan spelen.
Met het toelaten van niet-agrarische bedrijvigheid en wonen zal zeer terughoudend worden omgegaan. Wanneer een agrarisch bedrijf stopt, kan eventueel de "Rood voor rood" – regeling worden toegepast. Woningbouw moet dan wel buiten of aan de randen van het Agrarisch landschap plaatsvinden.

Door de nabijheid van Stadshagen wordt de polder Mastenbroek ingericht voor recreatief medegebruik. De provincie is van plan om een robuuste ecologische verbinding tussen de Veluwe en de Vechtstreek te ontwikkelen. Hiervoor is ruimte nodig ten zuiden van Windesheim.
Ruimte is ook (in mindere mate) nodig voor de ontwikkeling van een kralensnoer van bos- en natuurgebieden langs de zuidelijke stadsrand tussen Soeslo en Harculo (Groenbeleidsplan). Tot slot is ook ruimte nodig wanneer de ecologische en recreatieve corridor langs de Steenwetering (Hessenpoort) wordt uitgebouwd tot een verbinding tussen Vechtdal en Ruiten.
Langs de spoorlijn ten noorden van de Vecht is plaats voor het in lijn opstellen van windturbines.

Parklandschap

De delen van het Zwolse buitengebied die het meest aantrekkelijk zijn voor recreatie kenmerken zich door een halfopen landschap met een grote menging van de functies landbouw, wonen, natuur en recreatie. Deze zogenaamde buurtschappen zijn in feite stadsrandgebieden. In Zwolle zijn deze gebieden bijzonder gaaf gebleven, uitzonderingen daargelaten. In Herfte-Wijthmen is het beleid op transformatie gericht. De agrarische functie is hier ondergeschikt geworden aan groen dat veel ruimte vraagt, zoals een recreatieplas, een golfbaan en de aanleg van het Kerspelbos en vijftien buitenplaatsen (Beter met Bos). In aansluiting op dit laatste project wordt nog minimaal 30 hectare bos aangelegd. Hierdoor wordt de ruimtelijke en landschappelijke structuur beter herkenbaar. Langs de Heinoseweg is ruimte gereserveerd voor een grote verblijfsrecreatieve voorziening.
Voormalige agrarische bedrijven worden gestimuleerd om deel te nemen aan de 'Rood voor rood' regeling. Ook is Herfte-Wijthmen geschikt voor de bouw van woningen, die nodig zijn omdat de 'Rood voor rood' regeling ergens anders in de gemeente is toegepast. Dit geldt vooral voor het Agrarisch landschap. Hiervoor zullen kleine dorpse clusters worden aangewezen. Daarnaast is de zone, evenals het gehele Parklandschap, bij uitstek geschikt voor de Rood voor groen opgave, zoals beschreven in paragraaf 4.2.4. De groene open ruimten in Herfte Wijthmen blijven gehandhaafd. Hun functie kan wel veranderen als gevolg van de ontwikkeling van de stedelijke omgeving. Weide wordt dan bijvoorbeeld omgezet in volkstuin of sportveld.

In de IJsselzone en in de zone langs Zwarte Water en Vecht moet de landbouw zijn dragende rol houden in het beheer van de groene ruimte. Nevenactiviteiten die een versterking vormen van de toeristisch/recreatieve en/of de landschappelijke en ecologische waarden van het gebied worden gestimuleerd. Deze gebieden zijn ook bij uitstek geschikt voor (experimenten met) de ontwikkeling van groene en blauwe diensten. Met dat doel wordt voor de Buurtschap IJsselzone een landschapsfonds opgericht. Onderzocht wordt of het mogelijk is zo'n fonds voor het hele buitengebied op te richten. Dankzij lopende projecten heeft de IJsselzone meer dynamiek dan de zone langs Zwarte Water en Vecht. Zo wordt de aanleg van een landgoed en een dijkverlegging bij Westenholte, de uitbreiding van de drinkwaterwinning en de aanleg van de Hanzelijn in Schelle voorbereid. Rond Ittersumerbroek ontbreekt een recreatieve verbinding. Deze wordt gerealiseerd tegelijk met bosaanleg op kleine schaal, wellicht ook in de vorm van een landgoed. Tegelijk met het afronden van Stadshagen aan de kant van de IJsselzone wordt een belangrijke recreatieve verbinding tussen dit stadsdeel en de rivier gemaakt. De locatie IJsselvizier bestaat uit een cluster dorps wonen. Net als in Herfte-Wijthmen is hier woningbouw mogelijk als compensatie van agrarische bedrijfsgebouwen die elders worden gesloopt (Rood voor rood).

In Langenholte en in Stadsbroek moeten de recreatieve structuur, het agrarisch landschapsbeheer en de benutting van binnendijkse watermaatregelen voor natuurontwikkeling verder ontwikkeld worden. Speciale aandacht is er ook voor de Vechtcorridor. Zowel buitendijks als binnendijks moet een zone met Parklandschap ontstaan. Dit is noodzakelijk om deze belangrijke toeristisch/recreatieve en landschappelijke/ ecologische schakel in het Vechtdal te behouden.

In de noordwestelijke stadsrand tussen IJssel en Zwarte water komen een aantal speciale gebieden en projecten samen.
De polder Mastenbroek is aangewezen als Belvedèregebied en is samen met de polder 'Benoorden de Willemsvaart' onderdeel van het Nationaal Landschap IJsseldelta. Hierdoor wordt het gebied beschermd en kunnen onder meer natuur, landschap en cultuurhistorie versterkt en ontwikkeld worden. Voor de Noordelijke stadsrand wordt een gebiedsprogramma opgesteld. Dit moet ervoor zorgen dat de ontwikkeling en de realisatie van projecten zoveel mogelijk in onderlinge afstemming gebeurt binnen het kader van het Nationaal Landschap. Het gaat om afstemming van projecten als Dijkverlegging Westenholte, landgoed Vreugderijk, natuurcompensatie Stadshagen, waterretentie en recreatieve voorzieningen en routes vooral ten behoeve het uitloopgebied van Stadshagen en Westenholte (zoals de ontwikkeling van een voetveer bij "Kijk in de Vecht" over het Zwarte Water).

De Netwerkstadvisie Zwolle Kampen Netwerkstad benoemt het boegbeeld: "Stadsranden" . Dit staat voor een vernieuwende aanpak van de stadsranden waarbij aandacht is voor landbouw, woningbouw, ecologische zones en de relatie stad en land. In de aanpak blijven cultuurhistorische landschapswaarden bewaard.

4.5 Bereikbare stad

4.5.1 Ambitie en opgave

Zwolle heeft in het verleden optimaal geprofiteerd van de ligging aan de A28. Maar door de toename van de automobiliteit komt de bereikbaarheid van de stad nu wel onder druk te staan. Dit geldt niet alleen voor de A 28, maar ook voor de regionale en lokale hoofdwegen Na Utrecht kent Zwolle de meeste directe verbindingen met de trein in Nederland.
Zwolle is koploper in Nederland als het gaat om fietsgebruik. Dit is vooral te danken aan het kwalitatief hoogwaardige netwerk van hoofdfietsroutes en de relatief compacte opbouw van de stad. De belangrijkste opgave is om de stad bereikbaar te houden. Het streven is om hierbij een balans te zoeken met leefbaarheid en milieubelangen.

Versterken van de twee gezichten

De goede bereikbaarheid van Zwolle kent twee gezichten:

- Een autostad voor bezoekers, werkers en transporteurs vanuit de regio naar Zwolle;
- Een fietsstad voor de bewoners van Zwolle.

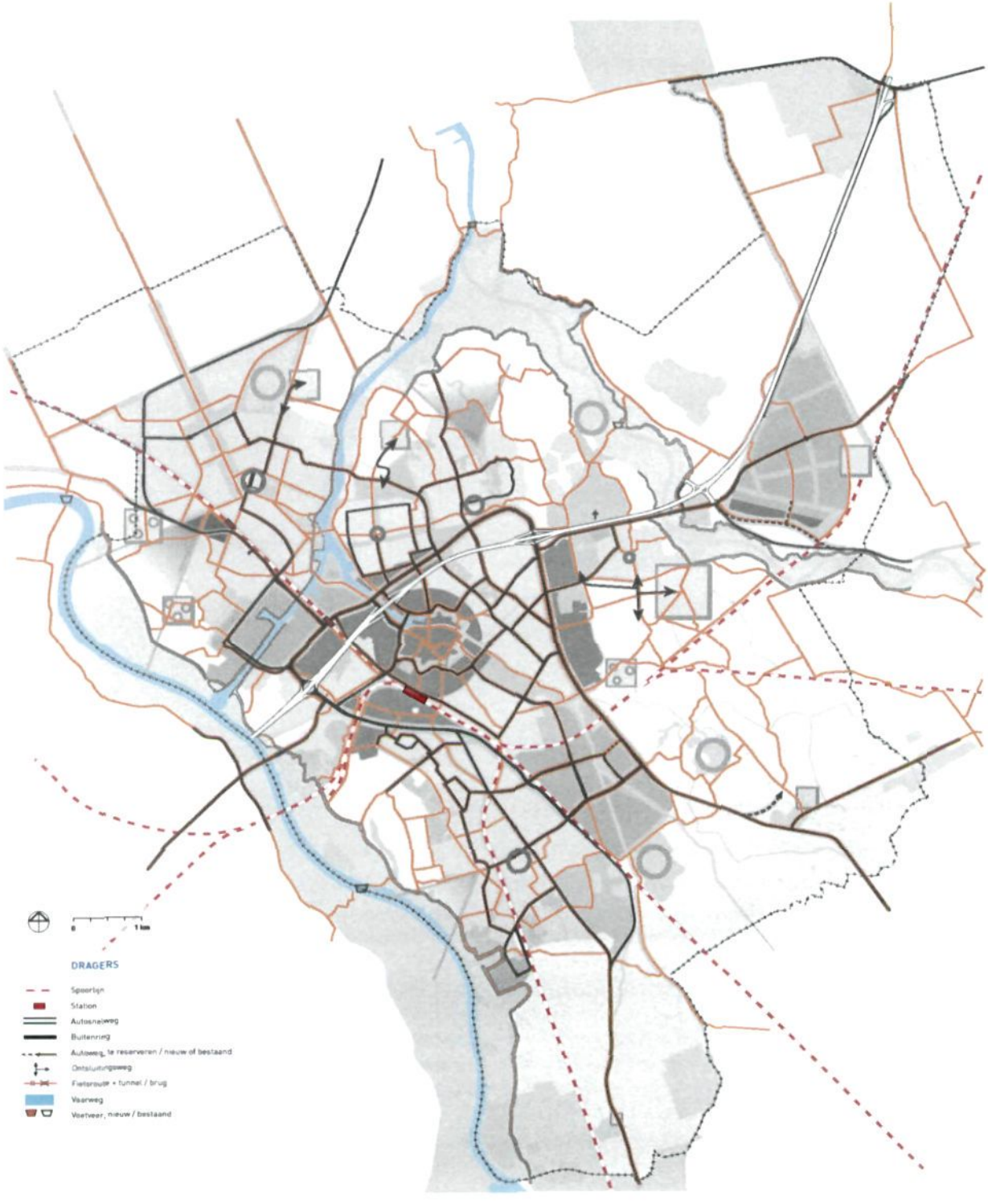
De hoofdopgave van het verkeer- en vervoerbeleid is om Zwolle als auto- en fietsstad verder te versterken. De ambitie is om dit zo te doen dat de stad kan blijven groeien zonder dat dit ten koste gaat van leefbaarheid. Dat betekent dat de toename van de mobiliteit als gevolg van de groei van de stad en het toenemend autogebruik in goede banen geleid moet worden.
Zowel in het Rijksbeleid (Nota Mobiliteit) als Provinciaal beleid (Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan) is het faciliteren van (auto)mobiliteit leidend. Het beleid van rijk en provincie wijst op de bijzondere positie van Zwolle als het gaat bereikbaarheid. Zo wordt in de Nota Mobiliteit de N 35 (Zwolle – Almelo) apart als project benoemd. De Nota Ruimte geeft aan dat Zwolle een schakelfunctie heeft tussen west en noordoost Nederland. In het PVVP wordt de regio Zwolle Kampen als een prioritair gebied benoemd.
In het kader van Zwolle Kampen Netwerkstad is een gezamenlijke Bereikbaarheidsvisie (2005) opgesteld.

Deze heeft betrekking op de middellange termijn (2020), met een doorkijk naar 2030.
Zwolle en Kampen werken gezamenlijk aan de versterking en uitbreiding van een (internationaal) wegen-, spoorwegen- en waterwegennetwerk met daaraan gekoppeld een uitgebreid regionaal netwerk voor openbaar vervoer, langzaam verkeer, gemotoriseerd verkeer en transport over water (recreatief en zakelijk). De Bereikbaarheidsvisie maakt onderdeel uit van de Netwerkstadvisie Zwolle Kampen Netwerkstad. Deze Netwerkstadvisie benoemt een tweetal boegbeeldprojecten op het gebied van bereikbaarheid.

Naar verwachting zal het autoverkeer meer dan 60% groeien tussen 2005 en 2020. Dat is ruim 3% per jaar en hoger dan het landelijk gemiddelde. Tegelijkertijd staat het gebruik van de fiets al een aantal jaren onder druk door een toename van de zogenaamde ketenverplaatsingen (van school, werk naar winkel), toename van tweeverdieners en grotere verplaatsingsafstanden. Het gebruik van bus en trein laat geen stijgende trend zien. Dit alles betekent dat Zwolle, samen met Rijk, Provincie en buurgemeenten, hard moeten werken om de stad bereikbaar te houden. De komende jaren zijn grote investeringen op het gebied van benutting en nieuwbouw nodig. Deze maatregelen worden gezamenlijk door de betrokken overheden opgesteld waarna afspraken over de financiering ervan gemaakt worden.

Mobiliteit

Het verkeer en vervoer in Zwolle kenmerkt zich door de gunstige modal split. Om deze te kunnen handhaven en waar mogelijk te verbeteren moet behalve in ruimtelijke ordening en infrastructuur, ook geïnvesteerd worden in flankerend beleid. Voor de mobiliteit tot 5 à 7 kilometer (intern) is dit gericht op het stimuleren van de fiets door stallings- en parkeermaatregelen op de bestemmingen (onder meer invoering van betaald parkeren), de aanleg van korte, directe en snelle fietsroutes en vervoermanagement.
Voor de langere afstanden (intern en de externe relaties) is het beleid gericht op het stimuleren van het openbaar vervoer, al dan niet in combinatie met fiets en eventueel auto (als het gaat om ketenverplaatsingen). Dit vraagt om geconcentreerde bebouwing in de buurt van ov-lijnen/haltes.



Kaart 10 Bereikbare Stad

In de samenwerking met de regionale partners wordt de komende jaren meer aandacht besteed aan mobiliteitsmanagement. Aanwezige en waar nodig uit te breiden vervoersalternatieven voor het (solo)autogebruik moeten hierdoor beter op elkaar afgestemd en benut worden.

4.5.2 Autoverbindingen

Op kaart 10 staat het hele netwerk van autoverbindingen aangegeven: de regionale wegen, de buitenring en de buurtverbindingen. Door de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen en een verdere toename van het autobezit neemt de verkeersdruk op al deze wegen de komende jaren toe. Om Zwolle bereikbaar te houden moet in de periode tot 2020 de infrastructuur aangepast worden aan de toekomstige eisen.

Voor de aangeven **Autowegen** zijn in dit verband grote investeringen nodig. Hierbij worden twee fasen onderscheiden:

- reeds bekende maatregelen aan gemeentelijke wegen en wegen van Provincie en Rijk tot 2015 (Bereikbaarheidsstudie 2004, Steeds beter bereikbaar, PVVP, MIT);
- aanvullende maatregelen tot 2020 als gevolg van nieuwe ontwikkelingen en keuzes uit dit Structuurplan.

De volgende bovenregionale wegen moeten tot 2015 verbeterd worden: A28 (verbreding en aanpassing aansluitingen) Westenholterallee, Hasselterweg, N 340 (ombouw tot autoweg) en N35 (verbreding). Ook sommige delen van stadswegen moeten aangepast worden, zoals delen van de Ceintuurbaan, IJsselallee, Spoolderbergweg/Veerallee, Blaloweg, Jsselallee/ Ittersumallee en de binnenring rond de Binnenstad.

In het kader van de Strategische Milieubeoordeling (zie hoofdstuk 6) is onderzocht welke aanvullende maatregelen voortkomen uit de ontwikkelingen en keuzes uit dit Structuurplan. Omdat Zwolle slechts beperkt uitbreidt en meer kiest voor inbreiding en spreiding over de stad, neemt de druk op het regionale en nationale hoofdwegennet in en om Zwolle relatief maar weinig toe. Dit Structuurplan kiest voor de volgende uitbreiding van het stedelijk gebied: Vechtpoort, Stadsbroek, Dijklanden, IJsselvizier, Wijthmen en Windesheim. Door deze uitbreiding (en de autonome groei) neemt de druk op de wegen die aansluiten op de nieuwbouwlocaties significant toe. Dat geldt ook voor de aansluitende wegen van het hoofdwegennet. Concreet gaat het om:

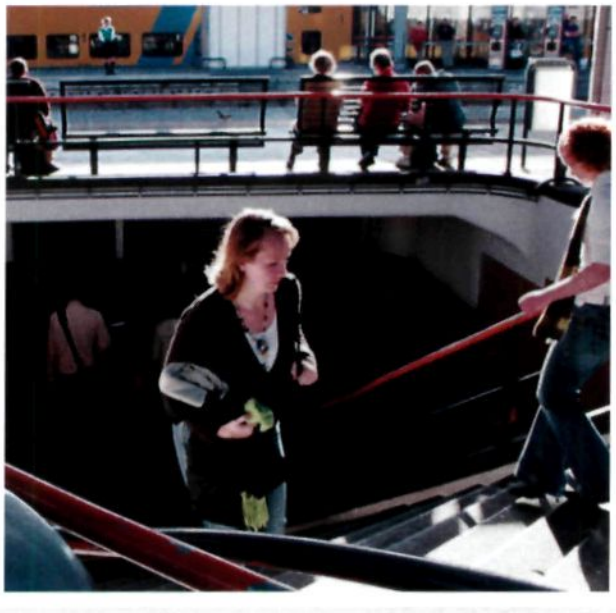
- Zwolseweg (± 20%)
- Mastenbroekerbrug (±15%)
- Middelweg (± 20%)
- Zwartewaterallee (± 15 à 20%)
- Kranenburgweg (± 20%)
- Boerendanserdijk (± 50%)
- Ceintuurbaan (± 20%)

Deze groei kan op bepaalde wegvakken zonder problemen worden verwerkt: de Zwolseweg, een groot gedeelte Zwartewaterallee en de Ceintuurbaan. Op andere wegvakken worden de problemen die er nu al zijn juist vergroot: de Middelweg, de Zwartewaterallee thv Burg Roelenweg en de Oude Meppelerweg. Op een enkel wegvak ontstaat een nieuw knelpunt: de Boerendanserdijk.
De druk op het lokale wegennet neemt ook toe door de in- en uitbreidingen. Afgezien van bovengenoemde wegen is de toename van de druk, zoals gezegd, over het algemeen marginaal.
In een volgende fase van het planproces is meer onderzoek op detail en per locatie nodig. Onderzoeksvragen zijn dan: Welke effecten hebben bijvoorbeeld specifieke in- en uitbreidingen op de

wegen en kruispunten in de directe omgeving? En: hoe kunnen eventuele knelpunten opgelost worden? Het is belangrijk dat verkeersassen vervolgens multimodaal (dus met aandacht voor verbindingen per auto, fiets en openbaar vervoer) en integraal (ruimtelijke ordening en verkeer) ontworpen worden.
Van belang is ook om alvast na te denken over de vraag waar ruimte voor de infrastructuur na 2020 gereserveerd moet worden, bijvoorbeeld door dit op te nemen in het verbeteren en uitbouwen van de ruimtelijke dragerstructuur. Ook moet er geld gereserveerd worden voor de noodzakelijke investeringen in de infrastructuur. Aangezien Zwolle aan het nationale en provinciale hoofdwegennet ligt, is het van belang om op dit gebied samen te werken met het rijk en de provincie. Er is een projectbureau opgezet samen met rijk, provincie en gemeente Kampen waarin gezamenlijk onderzoek wordt gedaan en maatregelen worden opgesteld.

4.5.3 Bus en treinverbindingen

De bestaande treinverbindingen en de Hanzelijn (of Hanzelijn Plus, afhankelijk van de ontwikkelingen rond de Zuiderzeelijn) vormen de basis voor het railnetwerk in 2020. Deze verbindingen zijn de dragers van de regionale openbaar vervoerstructuur en sluiten Zwolle aan op het landelijke openbaar vervoernetwerk.
De ambitie is om het gebruik van het openbaar vervoer te verbeteren door het creëren van Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbindingen. Zo wordt de Kamperlijn opgewaardeerd tot een comfortabele HOV-verbinding met twee extra haltes. Rondom deze haltes is een zekere mate van bebouwing en programma nodig. Bij Stadshagen en Voorsterpoort is dit mogelijk, mits de dichtheid en functies aansluiten bij het gebruik van een station.



De Zwolle Kampen Netwerkstadvisie benoemt het boegbeeld "Het IJsselnet: kwaliteitsimpuls voor openbaar vervoer". Het IJsselnet bestaat uit de Hanzelijn, de Kamperlijn en (delen van) de buitenring van Zwolle. Op een aantal punten kruizen het IJsselnet, het hoofdwegennet, de A28 en de toekomstige A50 elkaar. Op deze knooppunten komen veel mensen samen waardoor ze geschikt zijn voor commerciële functies. Een voorbeeld van zo'n knooppunt is de genoemde halte van de Kamperlijn op Voorsterpoort. Een ander boegbeeldproject is "Stationsomgevingen Hanzestations", (zie ook paragraaf 4.3.2). Zeker met de komst van de Hanzelijn ontstaat de kans voor een

kwalitatieve verbetering van het station Zwolle.
Op andere plekken in de stad kan geen nieuw treinstation gerealiseerd worden; daarvoor zijn de geplande ontwikkelingen te kleinschalig. Deze plekken moeten per bus ontsloten worden. Aparte nieuwe buslijnen zijn gezien de omvang van deze deelgebieden echter niet haalbaar. De provincie Overijssel is primair verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in Zwolle.

Voor de locaties waar Zwolle uitbreidt moeten de huidige openbaar vervoerlijnen aangepast worden en zijn nieuwe aansluitingen noodzakelijk. Deze wijzigingen hebben ook effect op de ontsluiting van de bestaande stad.
Door de groei van de stad zal de doorstroming van het openbaar vervoer onder druk komen te staan. Bovendien wordt het moeilijker om een goede dienstregeling (inclusief aansluitingen) te maken. Daarom moet er geïnvesteerd worden in doorstromingsmaatregelen en doorstroomassen.
Bij een aantal uitbreidingslocaties is ontsluiting door het openbaar vervoer beperkt mogelijk. Dit geldt voor

Stadsbroek, IJsselvizier, Dijklanden en de kleine kernen. Dit is onderzocht in het kader van de Strategische Milieubeoordeling.
Het is belangrijk om tijdens de planvoorbereiding van de uitbreidingslocaties een Verkeers Prestatie op Locatie (VPL) onderzoek uit te voeren. Hieruit blijkt de meest optimale ontsluiting door openbaar vervoer en fiets.

4.3.4 Fietsverbindingen

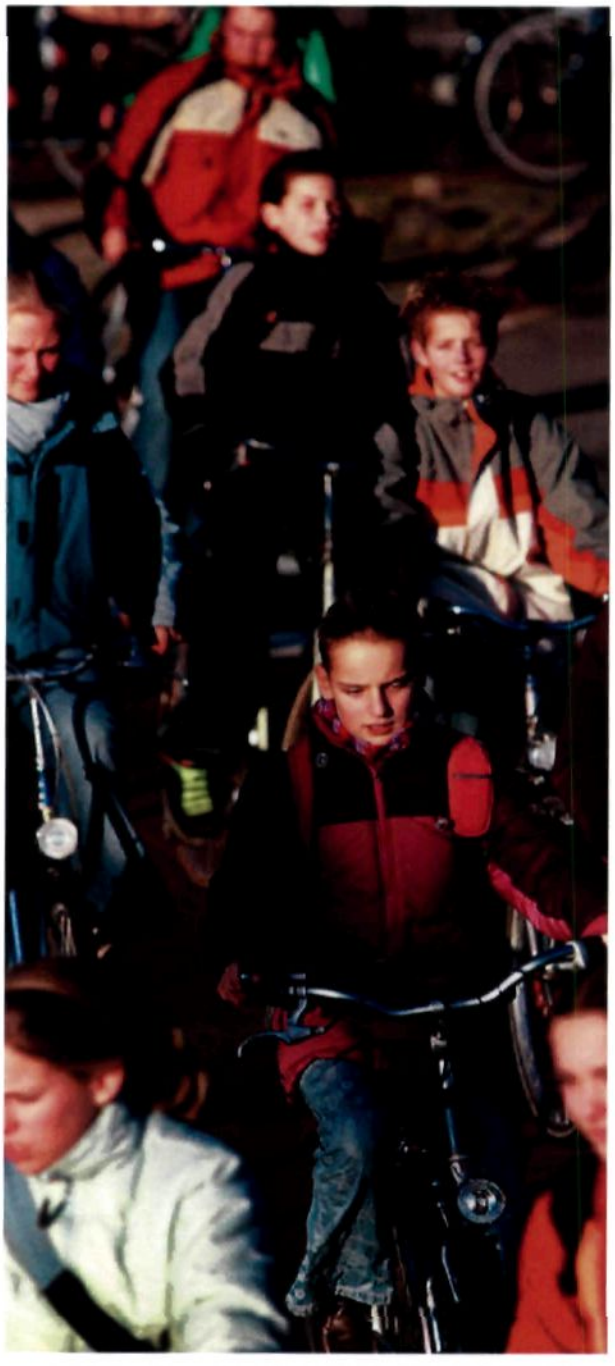
Binnen en buiten de stad bestaat een dicht netwerk van fietsverbindingen. Dit wordt in de toekomst verder uitgebouwd. Op kaart 10 staat het netwerk aangegeven. De sterke punten van dit fietsroutenetwerk zijn de directe verbindingen en de grotendeels vrije ligging van de belangrijke autoroutes (ook gunstig met betrekking tot de recente problematiek van de luchtkwaliteit). Hierdoor ontstaat geen oponthoud bij verkeerslichten. Bovendien is het netwerk veelal ongelijkvloers of hebben fietsers voorrang op het autoverkeer.

Deze positieve kenmerken zorgt voor een zeer hoog fietsgebruik in Zwolle, het hoogste in Nederland. Door de groei van de stad naar buiten worden fietsafstanden groter. Desondanks is het streven om het fietsgebruik hoog te houden of zelfs te verhogen. De stad moet daarom ook per fiets goed bereikbaar blijven. Belangrijk aandachtspunt voor de komende planperiode is een goede aansluiting op de regio (lange afstandsverbindingen richting Hattem/Heerde, Kampen, etc). Daarnaast moet er een hoogwaardige aansluiting komen van nieuw te ontwikkelen gebieden aan de randen van de stad op het hoofdfietsroutenetwerk naar de binnenstad en het station. De oversteekbaarheid van de binnenring en de veiligheid van de fietsers is hierbij van belang. Een andere uitdaging de komende jaren is het verder ongelijkvloers maken van de kruisingen met de buitenring. Dit is ook gunstig voor de doorstroming van het autoverkeer.
Al deze aandachtspunten vertalen zich in de volgende maatregelen:

- fietstunnels in de Hasselterweg;
- fietsbrug langs Kamperlijn over de Blaloweg;
- fietsroute Winkelcentrum Stadshagen-Ijsselvizier met brug over de Hasselterweg;
- fietsroute Stadshagen-Willemspoort via de brug naar het Rode Torenplein-Melkmarkt;
- fietstunnels onder de te verbreden Ceintuurbaan;
- fietsbrug langs de nieuwe spoorbrug Hanzelijn;
- fietsroute oude Voorsterweg- Rdr. Zwederlaan met een viaduct over de nieuw Hasselterweg.

De nieuw te ontwikkelen uitbreidingslocaties moeten veilige, snelle, comfortabele en rechtstreekse fietsroutes krijgen. Hoofdfietsroutes en hoofdautoroutes moeten gescheiden worden. De volgende fietsverbindingen zijn van belang:

- Met de ontwikkeling van Vechtpoort en de verdere ontwikkeling van Hessenpoort wordt de nieuwe hoofdfietsroute langs de spoorlijn Zwolle-Meppel dringend noodzakelijk. Het opwaarderen van de bestaande routes Roodhuizerpad en Kuijerhuislaan is gewenst.
- De uitbreidingen aan de noordwestkant van de stad, Stadsbroek en IJsselvizier sluiten grotendeels aan op de aanwezige of in aanleg zijnde hoofdfietsroutes. Maar ook in deze routes zitten nog enkele ontbrekende schakels. Door de uitbreiding moet



de kwaliteit van de regionale fietsverbindingen met Kampen en Zwartewaterland verbeterd worden (hoge snelheidsfietspad, bijvoorbeeld een ongelijkvloerse kruising met de buitenring, herprofilering van de huidige Voorsterweg na realisatie van de HIS). Hoe deze maatregelen gefinancierd moeten worden is nog niet onderzocht.
- Dijklanden sluit aan op de fietsroute via de Urksteeg. Vanuit de Aa-landen is een nieuwe fietsroute gepland recht op het Westerveldse Bos

Met het bestaande en nieuwe netwerk van fietsroutes is de stad goed met haar ommeland verbonden. Interessant in dit verband zijn de recreatieve fietsroutes om Zwolle met op cruciale punten voetveren. Een nieuw voetveer is mogelijk bij het Westerveldse Bos

4.5.5 Parkeren

Parkeren in de stad staat hoog op de agenda. Parkeervoorzieningen zijn belangrijk om Zwolle bereikbaar te houden. De vele (regionale) bezoekers aan de binnenstad moeten bijvoorbeeld hun auto kwijt kunnen. Maar ook werknemers op de vele bedrijven- en kantorenlocaties maken gebruik van parkeervoorzieningen. Ook parkeren in nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen, met name op inbreidingslocaties vraagt veel aandacht. Dit onderwerp zal door het groeiend autobezit alleen nog maar belangrijker worden. Daarom zijn nieuwe en innovatieve maatregelen nodig zodat de groei van het ruimtegebruik beperkt blijft. Gedacht wordt aan het gebundeld parkeren, dubbel grondgebruik, parkmanagement, flexibele parkeernormen, e.d.
Wat betreft parkeervoorzieningen volgt dit Structuurplan het Ontwikkelingsprogramma Binnenstad. Dat richt zich op het autoluw maken van de binnenstad, het weghalen van straatparkeerplaatsen en de sluiting van de parkeeraccommodatie Noordereiland. Extra parkeerplaatsen ontstaan door het benutten van bestaande particuliere terreinen en het bouwen van nieuwe parkeergarages, zoals de Willemspoortgarage. Het beleid is vastgelegd in de Parkeernota met uitwerkingsplannen. Het doel is om te komen tot een kwalitatief en kwantitatief hoogwaardig parkeerbeleid. Onderdelen hiervan zijn fiscalisering van parkeren in de schilwijken, aanpassing parkeerzones en tarieven, vergroting van het aantal bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen en de opzet van een doelmatige parkeerorganisatie. De Parkeernota is samen met het Ontwikkelingsprogramma Binnenstad vertaald in een Bereikbaarheidsplan Binnenstad. Hierin staat een uitvoeringsprogramma voor de komende jaren.

4.6 Milieubewuste stad

4.6.1 Ambitie en opgave

Zwolle wil een leefbare, duurzame en milieubewuste stad zijn en blijven. De ambitie is om de stad te laten groeien zonder dat het milieu in zijn totaliteit daar onder te lijden heeft. Dat betekent dat bestaande kwaliteiten minimaal worden behouden. Waar nodig én mogelijk wordt de milieukwaliteit verbeterd, bij voorkeur door de synergie te zoeken met ruimtelijke ontwikkelingen en andere beleidsvelden. Per milieuaspect (geluid, lucht, bodem, etc) zijn ambities vastgelegd in de Milieuvisie "Milieu op Scherp" (2005).

In het Nationaal Milieubeleidsplan 4 zijn zeven grote milieuproblemen beschreven die moeten worden aangepakt. De aanpak daarvan is divers. Dit komt omdat er verschillende beleidsterreinen bij betrokken zijn en er op verschillende schaalniveaus maatregelen nodig zijn. Voor een deel vindt de aanpak van de zeven grote milieuproblemen plaats via sectoraal gemeentelijk milieubeleid (geluidbeleid, bodembeleid, etc).
De gemeente moet er ook voor zorgen dat er meer samenhang komt tussen milieubeleid en ruimtelijk beleid. Bovendien moet het gemeentelijk milieubeleid bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving. Hiervoor moet in de toekomst het Gebiedsgericht Milieubeleid* zorgen. Dit beleid staat ook voor een betere afstemming en prioritering tussen de verschillende milieuaspecten onderling en voor een optimale inbreng van milieubeleid in ruimtelijke ontwikkelingen.
De gemeente moet er tot slot ook voor zorgen dat er zorgvuldig en verantwoord omgegaan wordt met eindige natuurlijke hulpbronnen.

Luchtkwaliteit en externe veiligheid zijn relatief nieuwe beleidsvelden voor gemeenten. In ruimtelijke projecten worden steeds vaker knelpunten ervaren ten aanzien van deze twee aspecten. Wat betreft de luchtkwaliteit moeten gemeenten met meer dan 40.000 inwoners nagaan of er sprake is van overschrijdingen van de wettelijke normen. Volgens het Besluit Luchtkwaliteit is gemeente Zwolle jaarlijks verplicht een rapportage op te stellen over de luchtkwaliteit van het voorgaande jaar. Dit komt omdat in het startjaar overschrijdingen zijn geconstateerd. Omdat de plandrempel voor Stikstofdioxide (NO2) langs de Ceintuurbaan in het verslagjaar 2004 overschreden werd, zal Zwolle in 2006 voor de gehele stad een luchtkwaliteitplan opstellen. Het plan is een instrument om te bepalen hoe nu en in de toekomst voorkomen kan worden dat er een overschrijding van wettelijke normen plaatsvindt. Daarbij wordt aandacht besteed aan verkeerskundige maatregelen en/of milieuzoneringen in ruimtelijke plannen of andere maatregelen.
Wat betreft de externe veiligheid wordt van de gemeente verwacht dat zij potentieel gevaarlijke situaties met een bepaald risico op slachtoffers, op termijn uitbant. Door middel van zoneringen in ruimtelijke plannen kan de gemeente rekening houden met potentieel onveilige situaties. Een beleidsvisie op het gebied van externe veiligheid wordt in 2006 opgesteld.

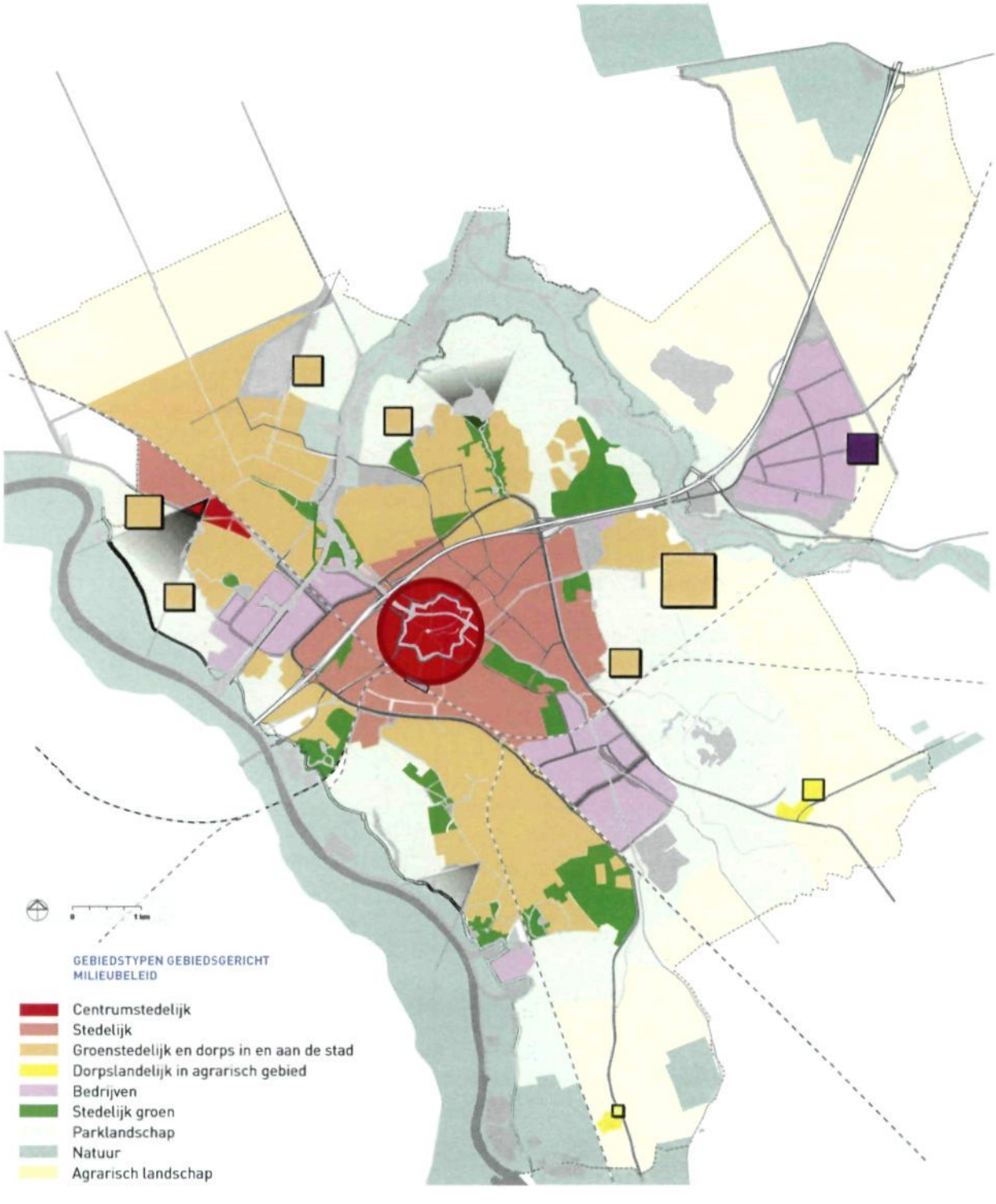
* Op dit moment wordt gewerkt aan gemeentelijk Gebiedsgericht Milieubeleid. Naar verwachting wordt het eind 2005 in concept aan het bestuur voorgelegd. Daarbij zal het bestuur worden geadviseerd om gedurende een jaar op basis van het conceptbeleid pilots uit te voeren. Bovendien moeten workshops met diverse partijen en belanghebbenden (intern en extern) georganiseerd worden. Na dat jaar kunnen de ervaringen worden verwerkt in het definitieve Gebiedsgericht Milieubeleid.

4.6.2 Gebiedsgericht milieubeleid

In de Milieuvisie is gekozen voor het formuleren van Gebiedsgericht Milieubeleid. Dit moet nog uitgewerkt worden, maar nu al zijn de drie hoofdprincipes te noemen die bij dit beleid gelden:

- Voor elk gebied wordt per milieuaspect een stelsel van milieunormen opgesteld. Daardoor kan de gemeente beter maatwerk leveren;
- Bestaande kwaliteiten worden behouden. Normopvulling is in principe niet aan de orde;
- In sommige gebieden wordt een hogere milieudruk geaccepteerd. Zolang de leefbaarheid in z'n totaliteit gewaarborgd blijft door de hinder zo veel mogelijk te beperken en/of te compenseren.

Om aan deze principes handen en voeten te geven, worden binnen het concept Gebiedsgericht Milieubeleid twaalf milieugebiedstypen beschreven. Voor elk milieugebiedstype worden ambitieniveaus en grensniveaus (basiskwaliteit) vastgesteld voor de diverse milieuaspecten. Hieruit blijkt dat sommige plekken nog niet voldoen aan de grensniveaus. Voor deze gebieden worden maatregelen uitgevoerd op basis van de (sectorale) milieuprogramma's en (sectorale)



Kaart 11 Milieubewuste Stad

wet- en regelgeving en financiering. Gebiedsgericht milieubeleid is zo dus ook een middel om te prioriteren. In de gebieden die wel voldoen aan het grensniveau, maar nog niet aan het ambitieniveau, wordt geprobeerd om de milieukwaliteit te verbeteren door maatregelen die aansluiten bij ruimtelijke ontwikkelingen en andere beleidsvelden.

In dit Structuurplan zijn de twaalf gebiedstypen uit het Gebiedsgericht Milieubeleid samengevoegd tot tien gebiedstypen. Deze staan op kaart 11 aangegeven. Ook de gebiedstypering voor de nieuwe uitbreidingslocaties zijn hier op aangegeven.

Het **centrumstedelijk milieu** kent een sterke menging en een hoge dichtheid. Het openbaar vervoer heeft een hoge kwaliteit. De milieudruk is er relatief hoog. Door de levendigheid die het centrumstedelijk milieu met zich meebrengt, wordt het geluidsniveau ervaren als "lawaaiig". Het streven is om binnen dit centrumstedelijk milieu ook te beschikken over stille hofjes en parken. In dit milieu is van oudsher sprake van relatief veel bodemverontreiniging. Hogere achtergrondwaarden (diffuse verontreinigingen) worden over het algemeen geaccepteerd. Wat betreft de externe veiligheid wordt gestreefd naar het aanhouden van een strengere grenswaarde. Bij een ramp is het immers relatief moeilijk om uit het gebied weg te komen.

Het **stedelijk milieu** bestaat uit twee milieugebiedstypen: 'Gemengd gebied' (Assendorp, Kamperpoort, etc) met als hoofdfunctie wonen en 'Kantoren en Voorzieningen' (Hanzeland, Voorsterpoort, Oosterenk-Watersteeg, etc) waarbij wonen duidelijk een ondergeschikte functie is. De dichtheid is matig tot hoog. Het tweede gebiedstype, 'Kantoren en Voorzieningen', stelt hoge eisen aan de ontsluiting en openbaar vervoer. Vanuit het oogpunt van milieu is dit milieutype met name gewenst langs hoofdwegen.
Bij Gemengd gebied gaat het om de overgang van centrumstedelijk naar monofunctionele woongebieden. In dit gebied wordt gewoond en gewerkt. Daardoor wordt het wat intensiever gebruikt dan de monofunctionele woongebieden.

Groenstedelijk en dorps wonen in de stad heeft als hoofdfunctie wonen en kenmerkt zich vooral door rust en ruimte. De inzet voor milieu is – als het gaat om de bestaande stad - vooral gericht op behoud van kwaliteiten. Op nieuwe woonlocaties wordt geprobeerd om de kenmerkende rust en ruimte te creëren en te garanderen voor de toekomst. Voorzieningen liggen in dit gebied geconcentreerd. Openbaar vervoer en wijkfuncties die verkeer aantrekken liggen aan de hoofdontsluiting. Er is een fijnmazig fietsnetwerk.

Het **dorps, landelijk milieu** kenmerkt zich door wonen in buurten of wonen en werken in linten. Een nevenactiviteit is recreatie. Er is een matige dichtheid en functiemenging en sterke relatie met het buitengebied. Het openbaar vervoer is van matige kwaliteit. De milieukwaliteit is divers, mede door de (beperkte) aanwezigheid van bedrijfjes. Wegverkeer kan lokaal veel invloed hebben. Toch is het een overwegend rustig gebied.

Voor **bedrijven** wordt er binnen het Gebiedsgericht Milieubeleid onderscheid gemaakt in zware en lichte bedrijventerreinen. Bij het type Zwaar Bedrijventerrein (Hessenpoort, Voorst) gaat het voornamelijk om industrie, bedrijven en werkvormen die veel ruimte innemen. Bij dit type is sprake van een relatief hoge milieubelasting als gevolg van gevaar, stank, geluid, etc (bedrijven uit milieucategorie 3b, 4 en 5). Er is ruimte voor water en natuur vanuit het buitengebied.
Bij Lichte Bedrijventerreinen (Marslanden) gaat het om bedrijven tot milieucategorie 3b. Er is meer verscheidenheid in omvang en aard van de bedrijven. Openbaar vervoer en fietsvoorzieningen op bedrijventerreinen zijn matig tot goed.

Bedrijventerreinen worden aangelegd langs (hoofd)verkeersaders. Bij de realisatie wordt geprobeerd om overlast tegen te gaan én ruimte te geven aan bedrijven. Daarom kunnen deze bedrijventerreinen beter niet grenzen aan veel gevoeliger milieugebiedstypen, zoals groenstedelijk en dorps wonen in de stad, natuur, etc. Indien goed gezoneerd, kunnen de lokale, lichte bedrijventerreinen ook ín de stad en langs gevoeliger gebieden worden gerealiseerd.

Een **stroomzone** bestaat uit (hoofd)infrastructuur en zijn directe omgeving. De zone is breder naarmate de infrastructuur meer milieubelastend is. De breedste stroomzone loopt langs de A28.
De stroomzone kenmerkt zich in het algemeen door sterke functiemenging. Er kan sprake zijn van hinder als gevolg van bijvoorbeeld geluid en luchtverontreiniging. De "voorkeursgrenswaarden" voor geluid en luchtkwaliteit worden hier niet gehaald. Aanwezige achtertuinen in dit gebied en achterliggende of aangrenzende gebieden moeten wel worden beschermd door creatieve oplossingen in inrichting en ontwerp. Functies die verkeer aantrekken, zoals werken en voorzieningen, lenen zich goed voor dit gebied. Vaak maken ook groen en water onderdeel uit van de zone. Externe veiligheid is binnen dit milieugebiedstype een belangrijk item.

Door een stroomzone slim te situeren en te ontwerpen, kan de milieuhinder (als gevolg van verkeersaantrekkende functies) geconcentreerd worden. Hinder is daardoor beheersbaar te maken zonder dat dit per definitie extra fysieke ruimte kost. Ook kan een stroomzone als buffer voor een achterliggend gevoeliger gebied functioneren en daar bijdragen aan een goede milieukwaliteit. Bebouwing of groen kan bijvoorbeeld het achterliggende gebied beschermen tegen geluid of luchtverontreiniging.
In een stroomzone kan beperkt worden gewoond, afhankelijk van de milieusituatie. In dit verband kan de Interimwet Stad- en Milieubenadering van toepassing zijn. De essentie van deze wet is dat overschrijding van milieunormen wordt geaccepteerd zolang er maar sprake is van compensatie. Bovendien moet vast komen te staan dat normen ondanks bron- en overdrachtsmaatregelen niet gehaald kunnen worden. De compensatie moet worden gezocht in het verbeteren van het wooncomfort of de kwaliteit van de leefomgeving van de bewoners. Dit stelt strenge eisen aan ontwerp en inrichting.

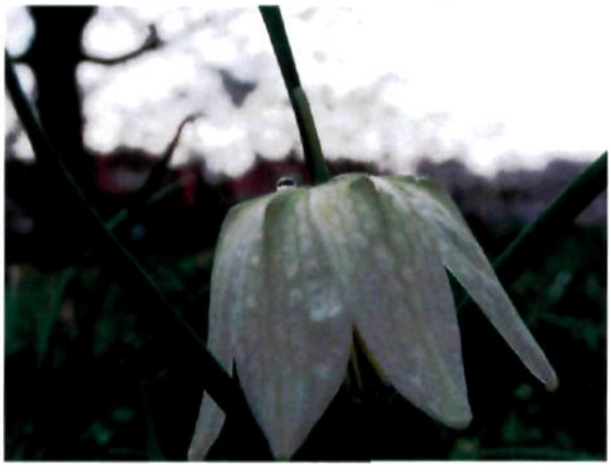
In de bestaande stad komen nog nauwelijks goed ontwikkelde stroomzones voor. Het is moeilijk en/of kostbaar om gebieden te transformeren in stroomzones. Dat neemt niet weg dat het interessant kan zijn om de mogelijkheden nader te onderzoeken. Zowel het milieu als de ruimtelijke ontwikkeling van de stad kunnen hier bij gebaat zijn.

Agrarisch landschap wordt gekenmerkt door groene gebieden met overwegend agrarische functies. De gebieden hebben een ondersteunende functie voor natuurgebieden. Burgerwoningen worden hier minder vergaand beschermd (dit is nog niet doorgevoerd in wet- en regelgeving, maar de verwachting is dat dit in de toekomst mogelijk wordt).
De ecologische kwaliteit is divers, maar overwegend matig en vaak gecombineerd met een zekere cultuurhistorische betekenis. De milieukwaliteit in dit gebied is gericht op de geluiden en geuren die passen bij agrarische bedrijven. Wel is bronbeleid gericht op het zo goed mogelijk beperken van emissies van bijvoorbeeld ammoniak.

Bij de **stedelijke groenstructuur** gaat het om stad- en recreatienatuur: stille plekken in en aan de rand

van de stad, die goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer, fiets en te voet. Intensieve en milieuhinderlijke activiteiten zijn hier uitgesloten. De natuurwaarde is hoog, maar ook de cultuurhistorische waarde is vaak belangrijk.

Bij het **Parklandschap** gaat het vooral om groene gebieden. Er is sprake van een matige tot sterke functiemenging. Wonen gebeurt in lage dichtheden.



Daarnaast komen er kleinschalige agrarische bedrijven voor met of zonder nevenfunctie, maar ook recreatieve activiteiten met een koppeling aan natuur of cultuur. De milieukwaliteit is afgestemd op het achtergrondniveau. Langs de infrastructuur mag de milieukwaliteit (geluid) minder goed zijn. Openbaar vervoer is matig, fietsvoorzieningen zijn goed. Hier geldt geen versoepeld beleid ten aanzien van stankhinder, zoals dat wel het geval is in het agrarisch kerngebied.

Natuurgebied heeft een hoge natuurwaarde. Dit milieugebiedstype kenmerkt zich door een maximale milieukwaliteit: schone bodem, schoon water, frisse lucht en stilte. Hier worden in principe alleen natuur- en extensieve recreatiefuncties toegestaan.

4.6.3 Realisatie van de milieuambities, aandachtspunten

De milieuambities die in de Milieuvisie en het Gebiedsgericht Milieubeleid staan, moeten in de nieuwe in- en uitbreidingsgebieden worden gehaald. In nieuwe situaties is er immers nog alle ruimte voor een doordachte inrichting en toekenning van functies. Bovendien kunnen er financiële middelen gezocht worden om knelpunten op te lossen en zijn er kansen op synergie met andere werkvelden. Hoe meer aspecten als infrastructuur, bebouwing en financiële afspraken vastliggen, des te moeilijker wordt het om de milieuknelpunten op te lossen en de milieuambities te halen.

In de bestaande stad en vergevorderde ruimtelijke plannen moet de kwaliteit van het milieu zo goed mogelijk verbeterd worden. Gestreefd wordt om de milieuambities zoveel mogelijk (alsnog) te halen. Als dat niet lukt moet tenminste worden voldaan aan de grenswaarden (basiskwaliteit) die staan in het (concept) Gebiedsgericht Milieubeleid.
Ook via de sectorale milieuprogramma´s (lucht, geluid, bodem, etc) wordt geprobeerd om de milieuambities te halen. Landelijke wet- en regelgeving, prioritering en budgettering spelen hierbij een grote (dominante) rol.

In het Structuurplan zijn keuzes gemaakt voor nieuwe in- en uitbreidingslocaties. Deze zijn mede gebaseerd op de SMB en de Duurzaamheidstoets in de "Toetsing Structuurplanscenario´s". Een belangrijk en blijvend aandachtspunt is echter het voorkomen van afwenteling van problemen op andere delen van de stad. Bij de nadere uitwerking en invulling van die locaties moet opnieuw bekeken worden of hiervan geen sprake is.

4.7 Waterstad

4.7.1 Ambities en opgaven

Zwolle is een echte waterstad, een Hanzestad gelegen in de delta van de IJssel, de Vecht en het Zwarte Water. Water is in belangrijke mate bepalend voor de identiteit en het imago van de stad. En water is een belangrijk element in onze leefomgeving, namelijk voor:

- Veiligheid: bescherming tegen overstroming en (grond)wateroverlast, veilig drink- en zwemwater
- Gebruik: mogelijkheden voor scheepvaart, recreatieve functies, toegankelijkheid van water, diversiteit in functies.
- Beleving: positieve beleving van water, zowel zintuiglijk (aan- en doorzicht, beweging, geluid) als esthetisch, cultureel en beleving van water als groen / natuur.
- Natuurwaarden: goede chemische en ecologische toestand, gezonde ecosystemen, biodiversiteit.

De belangrijkste waterambitie voor 2020 is dat Zwolle beschermd is tegen overstromings-gevaar en geen ernstige wateroverlast kent. De waterkwaliteit voldoet aan de doelstellingen die zijn afgesproken in de Europese Kaderrichtlijn Water en is afgestemd op het gewenste gebruik door mens, plant en dier. Tot slot wordt de ruimtelijke kwaliteit van water goed benut.

Het gemeentelijk waterbeleid zal, in navolging van het Europees en nationaal beleid (Kaderrichtlijn Water en Waterbeheer 21ste eeuw), gericht zijn op veiligheid tegen overstroming, Daarnaast wordt gestreefd naar een veerkrachtig watersysteem, voldoende water van voldoende kwaliteit en een goede chemische en ecologische toestand van het water. Door klimaatveranderingen, zeespiegelrijzing en bodemdaling is het aanleggen van dijken en gemalen niet voldoende. Een goede waterhuishouding vraagt letterlijk ruimte. Daarom moet water een veel nadrukkelijker plaats krijgen in het ruimtelijk beleid van de gemeente. Een belangrijk instrument daarbij is de Watertoets. Dit is een verplicht instrument dat ruimtelijke plannen toetst op kwantiteitsaspecten (krijgt water voldoende ruimte?) en een aantal kwaliteitsaspecten (is er sprake van grootschalige effecten, zoals beïnvloeding van grondwaterstanden?). De Watertoets is opgenomen in de Strategische milieubeoordeling (zie hoofdstuk 5).

Daarnaast zal het gemeentelijk waterbeleid zich richten op de ruimtelijke kwaliteit van water in Zwolle. Daarbij gaat het om het benutten van de gebruiksmogelijkheden en de positieve beleving van water. In Zwolle bestaat daarnaast de wens om grondwaterbeleid te ontwikkelen voor het gehele bodem- en grondwatersysteem. Het opstellen van grondwaterbeleid en daarmee samenhangende ruimtelijke ordening van de ondergrond zijn nodig voor een goed grondwatersysteem, bescherming van de drinkwaterwinning, benutting van de mogelijkheden voor koude/warmte-opslag en regenwaterinfiltratie en voor de kosteneffectieve aanpak van grondwaterverontreinigingen.

Waterkwantiteit, waterkwaliteit en de ruimtelijke kwaliteit van water hebben een sterke invloed op elkaar en moeten worden samengebracht en integraal afgewogen binnen het gemeentelijk waterbeleid. Op basis van de Voorfase **Watervisie** is gekozen voor het opstellen van een **Stedelijk Waterplan**. Een gemeentelijke watervisie maakt hiervan deel uit. De concept Watervisie is nagenoeg gereed en zal binnenkort aan het bestuur worden voorgelegd. De Watervisie zal t.z.t. nog moeten worden aangevuld met gegevens uit de **Waterwoonvisie**. Het Stedelijk Waterplan zal medio 2006 gereed zijn.

4.7.2 Gebiedsgericht waterbeleid

Water maakt ook onderdeel uit van het Gebiedsgericht Milieubeleid, zoals beschreven in de paragraaf 'Milieubewuste stad'. De achterliggende gedachte en de systematiek van het Gebiedsgericht Milieubeleid geldt ook voor het gemeentelijk waterbeleid. Voor water wordt uitgegaan van drie ambitieniveaus: basiskwaliteit, middenkwaliteit en hoogste kwaliteit. Per gebiedstype zijn de ambitieniveaus benoemd voor de wateraspecten gebruik, beleving en natuurwaarden. Deze ambitieniveaus zijn nog niet voor alle aspecten concreet gemaakt. Dit wordt ook verder uitgewerkt binnen het Stedelijk Waterplan. Voor veiligheidsaspecten geldt slechts één ambitieniveau: een algemeen geaccepteerde kans op een overstroming, wateroverlast, etc.
De onderstaande beschrijving van de gebiedstypen richt zich op 2020. De gebieden zijn dezelfde als bij de Milieubewuste stad, zoals aangegeven op kaart 11.

Centrumstedelijk

Het water in het centrumstedelijk gebied is één van de visitekaartjes van Zwolle. In combinatie met de historische binnenstad en toeristische en recreatieve elementen is de beleving van water (esthetisch, cultureel) van hoog niveau. Daarbij horen ook elementen als grote fonteinen en waterkunstwerken om de aanwezigheid van water te benadrukken. Gebruiksmogelijkheden zijn niet erg divers, maar zijn van het hoogste niveau als het gaat om varen (pleziervaart, kanoën, waterfietsen) en wonen (woonschepen). Natuurwaarden voldoen minimaal aan het basisniveau. Het water ziet er verzorgd uit. Er is

een aantrekkelijke wandelroute rond de singels en de stadsgracht. Een gescheiden rioolstelsel is in bestaand stedelijk gebied niet haalbaar, maar infiltratie in de bodem wordt waar mogelijk toegepast.

De opgave: het centrumstedelijk gebied kent op dit moment weinig knelpunten. Wel is hier sprake van (verontreinigde) bagger. De wandelroute rond de stadsgrachten is onderbroken ter hoogte van het Blekerswegje. Binnen het Stedelijk Waterplan zal worden nagegaan of het wenselijk is om de wandelroute door te trekken door middel van bijvoorbeeld een drijvend wandelpad.

Stedelijk

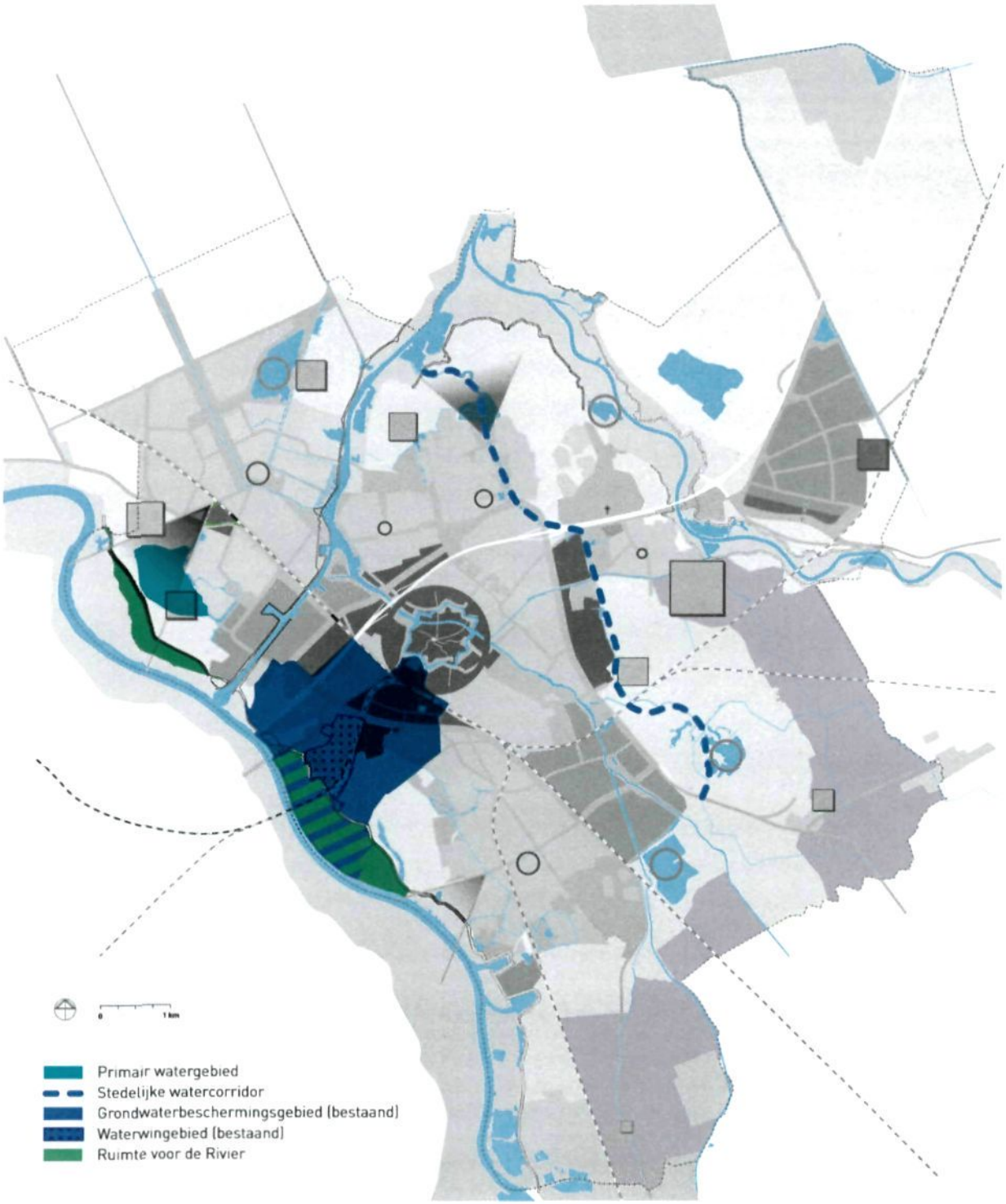
In het gemengd stedelijk gebied (Assendorp, Kamperpoort, etc) kunnen geen hoge ambities voor beleving, gebruik of natuur gehaald worden. Aan de basisniveaus wordt echter voldaan. In het gebiedstype "Kantoren en Voorzieningen" (Hanzeland, Oosterenk-Watersteeg, etc) maakt water zichtbaar onderdeel uit van de groenstructuur. De oevers zijn milieuvriendelijk, maar de stedelijke uitstraling is behouden. Gebruiksaspecten scoren op basis- tot middenniveau. Belevingsaspecten (esthetisch) scoren hoger omdat water hier ruimtelijk mooi past binnen de directe omgeving. Ook hier vinden we diverse waterkunstwerken en fonteinen. Natuurwaarden voldoen over het algemeen aan het basisniveau. Een gescheiden rioolstelsel is in bestaand stedelijk gebied niet haalbaar, maar infiltratie in de bodem wordt waar mogelijk toegepast.

De opgave: voor bestaande gebieden met een lage potentie moeten realistische afspraken gemaakt worden over kwaliteitsdoelen en maatregelen die vallen binnen de Kaderrichtlijn Water. In de nieuwere stedelijke gebieden (bijvoorbeeld Hanzeland) heeft water al duidelijk meer ruimte gekregen. Aandachtspunten zijn hier het zwerfvuil en het soms slechte doorzicht. Voor nieuw/toekomstig stedelijk gebied (bijvoorbeeld Kop van Hanzeland) moet worden onderzocht of milieuvriendelijke oevers noodzakelijk zijn als gevolg van de kwaliteitsdoelen die de Kaderrichtlijn Water stelt. Doel moet dan wel zijn dat het gebied zijn gewenste stedelijke uitstraling houdt.

Groenstedelijk en dorps wonen in en aan de stad

In het groenstedelijk en dorpsgebied in en aan de stad is een grote diversiteit aan watertypen te vinden. Hier en daar is sprake van "privé-water" (particuliere percelen die aan het water grenzen). Gebruiksmogelijkheden zijn divers en van midden tot hoog niveau. Het water nodigt uit om er gebruik van te maken (geen zwerfvuil, goed doorzicht en goede scores wat betreft veiligheid en toegankelijkheid). Hier vinden we met name ook de waterspeelplaatsen, plaatsen waar met vlotten gevaren kan worden, drijvende wandelpaden, visstekjes, kanoroutes, etc. Daarbij is rekening gehouden met veiligheid voor kinderen en toegankelijkheid voor invaliden. Beleving van water als groen / natuur is van midden tot hoog niveau; cultuuraspecten zijn van ondergeschikt belang. Natuurwaarden liggen over het algemeen op het middenniveau. Infiltratiekansen zijn relatief groot en worden optimaal benut.

De opgave: het bestaand groenstedelijk gebied heeft hoge potenties voor gebruik en beleving. In het Stedelijk Waterplan wordt per stadsdeel bekeken hoe deze potenties beter benut kunnen worden en waar het accent op ligt (soort gebruik en/of beleving). Ook specifieke eisen en kansen voor de inbreidingslocaties worden meegenomen. Incidenteel vindt momenteel (grond)wateroverlast plaats. Dit moet in sommige gebieden worden aangepakt (Aa-landen, Westenholte, Dieze), op andere locaties of is meer aandacht nodig voor onderhoud, doorzicht, etc (Holtenbroek).
Voor het nieuwe groenstedelijk gebied geldt dat kansen benut moeten worden. Er is immers nog alle ruimte om waterkwaliteit, kwantiteit en gebruik en beleving van water mee te nemen bij de inrichting en vormgeving van het gebied. De resultaten van de Watertoets vormen hierbij een belangrijke input. Speciale aandacht gaat uit naar Vechtpoort, waar bij voorkeur op de hoger gelegen delen gebouwd wordt (zie Watertoets). In dit gebied wil kan de oude verbinding van de Marswetering met de Vecht herstelt worden. Bij bebouwing van het zuidelijke deel van Stadsbroek moet rekening worden



Kaart 12 Waterstad

gehouden met randvoorwaarden die het watersysteem stelt en met de mogelijke ecologische verbindingen tussen Mastenbroek en Zwarte Water. In het midden en noordelijke gedeelte kan alleen op aangepaste wijze woningbouw plaatsvinden. (zie Watertoets).

Blauwstedelijk wonen en wonen in een primair watergebied

In 2020 is er een plek in Zwolle waar blauwstedelijk gewoond wordt. Het gaat dan niet alleen om ligplaatsen voor woonschepen. Ook kent de stad grotere aantallen drijvende watervilla's en woningen met een steiger aan een (doorgaand) water. Dit blauwstedelijk wonen vindt plaats aan grootschalig water. Van hieruit lopen er aantrekkelijke waterroutes naar het buitengebied en de binnenstad. Gebruik en beleving van water zijn bepalend voor dit woonmilieu en liggen op het hoogste niveau. Natuurwaarden scoren op midden tot hoog niveau. Er wordt voldaan aan de eisen vanuit waterkwaliteitsoogpunt door middel van materiaalgebruik en onderhoud. Wonen in primaire watergebieden wordt zoveel mogelijk vermeden. Waar dit om uiteenlopende redenen wel gebeurt, gaat het om kleinschalige bebouwing. De negatieve effecten op de waterhuishouding zijn volledig gecompenseerd. De kansen voor gebruik, beleving, natuur en wonen op of aan het water zijn zo goed mogelijk benut.

De opgave: Zwolle beschikt nog niet over "grootschalig" blauwstedelijk wonen. In de op te stellen Waterwoonvisie wordt gezocht naar geschikte locaties en naar uitbreiding van ligplaatsen voor woonschepen. Dijklanden is een mogelijke locatie voor blauwstedelijk wonen. Uit de Watertoets blijkt echter dat de geschiktheid en wenselijkheid van deze locatie nader onderzocht moet worden. Het is de vraag of water hier voldoende ruimte heeft en welke oplossingen er zijn om eventuele wateroverlast tegen te gaan. Hetzelfde geldt voor de uitbreidingslocaties IJsselvizier.

Bedrijven

Op bedrijventerreinen scoren belevingsaspecten en recreatief gebruik minimaal op basisniveau. Waterpartijen zijn vooral functioneel ingericht en hebben de functie van ontwatering en waterberging. Hierbij is rekening gehouden met de eisen die de Kaderrichtlijn Water stelt. Scheepvaartroutes en havens voldoen aan het hoogste niveau voor specifieke gebruik. Andere typen gebruik scoren op basisniveau. In bestaande, oudere situaties zoals Voorst, scoren natuurwaarden op basisniveau. Op nieuwe(re) bedrijventerreinen (bijvoorbeeld Hessenpoort) scoren natuurwaarden hoger en voldoen aan de doelstellingen uit de Kaderrichtlijn Water. Water maakt daar onderdeel uit van de groenstructuur. Proces- en koelwater worden zoveel mogelijk hergebruikt en waterbesparing wordt algemeen toegepast. Regenwater wordt geïnfiltreerd in de bodem.

De opgave: voor bestaande gebieden met een lage potentie moeten realistische afspraken gemaakt worden over kwaliteitsdoelen en maatregelen die vallen binnen de Kaderrichtlijn Water. Voor nieuwe gebieden, met

name de uitbreiding van Hessenpoort, moet er aandacht zijn voor de gewenste natuurontwikkeling. Op dit moment lijkt grootschalig hergebruik van "grijs water" nog niet haalbaar. Maar de mogelijkheden moeten later opnieuw onderzocht worden.

Agrarisch landschap

De waterkwaliteit en waterhuishouding worden beïnvloed door agrarische activiteiten, maar dit gebeurt binnen acceptabele grenzen. Natuurwaarden en gebruiksmogelijkheden voldoen minimaal aan het basisniveau, want er wordt rekening gehouden met de eisen die de Kaderrichtlijn Water stelt. Het agrarisch landschap (zie Groenblauwe stad & Ommeland) is leidend voor de belevingsaspecten in dit gebied. Het Gewenst Grond- en Oppervlaktewater Regiem (GGOR) is gericht op landbouwfuncties.

De opgave: zowel bij het vaststellen van de GGOR als bij het maken van afspraken binnen de Kaderrichtlijn Water streeft de gemeente naar het behouden en waar nodig versterken van de agrarische functies. Hierbij moet wel een kanttekening geplaatst worden: gemeenten hebben het op dit terrein niet alleen voor het zeggen. Bovendien liggen sommige normen voor een deel al vast in wet- en regelgeving.

Stedelijke groenstructuur

Water bepaalt in belangrijke mate de structuur en identiteit in de stedelijke groenstructuur (zie Groenblauwe stad & Ommeland). Water loopt hier (als lijnelement) door en langs verschillende gebiedstypen. Daardoor zijn de scores voor gebruik, beleving en natuur divers. Ook de verschijningsvorm van het oppervlaktewater is verschillend. Er is echter nadrukkelijk aandacht voor beleving van groen/ natuur en natuurwaarden. Langs de van oorsprong kunstmatige waterwegen liggen ook relatief veel locaties voor woonschepen. Verder worden binnen de stedelijke hoofdgroenstructuur verschillende stadsdelen met elkaar verbonden door een netwerk van doorgaande waterroutes. Dit netwerk draagt bij aan een goede groenstructuur, maar is ook van belang voor waterrecreatie en zorgt voor aantrekkelijke wandel- en fietsroutes.

De opgave: in de Woonwatervisie zal onderzocht worden waar ligplaatsen voor woonschepen moeten komen. Binnen het op te stellen Stedelijk Waterplan wordt nagegaan of en hoe het blauwe netwerk in de stedelijke hoofdgroenstructuur versterkt moet worden. Waterkwaliteitsaspecten komen aan bod bij het formuleren van realistische doelstellingen en maatregelen vanuit de Kaderrichtlijn Water.

Parklandschap

In het parklandschap stromen diverse beken en weteringen in een natuurlijke, ruime bedding met een diversiteit aan oevervegetatie. Water is hier sterk gericht op recreatie en natuur (midden tot hoge scores voor recreatief gebruik, beleving van groen/natuur en natuurwaarden). Er is relatief veel grootschalig water; een aantal daarvan is geschikt om in te zwemmen. De belangrijke cultuurhistorische elementen in het parklandschap voldoen aan het hoogste niveau wat betreft cultuuraspecten. In de woonkernen kan het water meer kenmerken hebben van het gebiedstype "groenstedelijk en dorps wonen in de stad". Dit is onder meer afhankelijk van de dichtheid en of er al dan niet sprake is van lintbebouwing.

De opgave: in het kader van Waterbeheer 21ste eeuw en de Kaderrichtlijn Water zal worden nagegaan waar herstel van hydromorfologische ingrepen noodzakelijk is, zoals bij de revitalisering van de Westerveldse Aa is gebeurd. Samen met de beleidsvelden Groen, Ecologie, Landschap en Recreatie moeten de ambitieniveaus worden bepaald. Dan moet ook worden bekeken welke knelpunten en kansen er zijn en welke noodzakelijke maatregelen opgenomen moeten worden in uitvoeringsprogramma's.

Natuur
In natuurlandschap zijn alleen natuur- en extensieve recreatiefuncties te vinden. Waterberging en natuur staan voorop (hoogste niveau). Dat geldt zeker voor de hoofdwaterwegen (IJssel, Vecht, Zwarte Water). In kwelgebieden is ruimte gegeven aan natte natuur. Natuurwaarden liggen op het hoogste niveau. De watergangen zelf zijn belangrijke doorgaande routes voor scheepvaart en pleziervaart. Het Gewenst Grond- en Oppervlaktewater Regiem (GGOR) is gericht op natuurfuncties.

De opgave: over de hoofdwaterwegen (IJssel, Vecht, Zwarte Water) heeft de gemeente nauwelijks zeggenschap. De opgave is vooral gericht op het meedenken over inrichting en functies en het inbrengen van gemeentelijke belangen in de stroomgebiedsvisies en stroomgebiedbeheersplannen. Verder moet de gemeente ervoor zorgen dat het onderwerp water in het gemeentelijk ruimtelijk beleid wordt opgenomen. Een project als Ruimte voor de Rivier is hiervan een goed voorbeeld.

4.7.3 Bijzondere gebieden en locaties

Zwolle kent op het gebied van water en waterbeleid aantal bijzondere gebieden en locaties. Deze gebieden staan aangegeven op kaart 12.

Primair watergebied
In het ontwerp partiële herziening van het Streekplan is een gebied ten westen van Westenholte aangewezen als primair watergebied. Hier mogen geen functies komen die strijdig zijn met het behoud van ruimte voor water. Stedelijke ontwikkelingen en kapitaalsintensieve functies zijn dus uitgesloten. Voor functies die goed verenigbaar zijn met het behoud van ruimte voor water, zoals groen, sport- en recreatievoorzieningen, zijn er wel mogelijkheden. Ook kleinschalige ontwikkelingen die niet strijdig zijn met het behoud van ruimte voor water zijn toegestaan. Voor de kapitaalsintensieve functies blijft het uitgangspunt dat wateroverlast niet vaker dan eens per 100 jaar mag voorkomen. Zonodig moeten maatregelen genomen worden. Aantasting van het waterbergend vermogen moet worden gecompenseerd.
De loop van de Westerveldse Aa is in de partiële herziening van het Streekplan aangewezen als "Stedelijke watercorridor". Dit gebied heeft een waterbergende functie; de capaciteit ervan mag niet worden aangetast.

Ruimte voor de Rivier
Op kaart 12 staan de gebieden aangegeven waar de afvoercapaciteit in het winterbed beschermd moet worden. Hierdoor worden overstromingen door smelt- en regenwater voorkomen. In Zwolle gaat het om de Schellerwaard - deze heeft ook een belangrijke functie voor drinkwaterwinning - en het nieuwe buitendijks gebied rond de dijkverlegging bij Westenholte. Deze gebieden bieden goede kansen voor natuurontwikkeling en extensieve recreatie (zie paragraaf 4.4. Groenblauwe stad & ommeland).

Grondwaterbeschermingsgebied
In het grondwaterbeschermingsgebied rondom het Engelse werk staat bescherming van de drinkwaterwinning voorop. Het grondwaterbesche rmingsgebied ligt voor een deel in stedelijk gebied. De belasting door diffuse bronnen (zoals nitraat en bestrijdingsmiddelen) en een groot aantal puntbronnen (grondwaterverontreinigingen) is hoog. Vitens zal de pompputten mogelijk gedeeltelijke verplaatsen. Hierdoor wordt het gebied minder kwetsbaar en ontstaat een meer duurzame drinkwaterwinning. Het grondwat erbeschermingsgebied komt meer buiten het stedelijk gebied te liggen, waardoor er ook betere kansen zijn voor infiltratie, hergebruik van licht verontreinigde grond etc.

Sekdoornse plas
De Sekdoornse plas biedt in de toekomst mogelijkheden voor gemotoriseerde watersport. De werkelijke behoefte hieraan in Zwolle zal nader worden onderzocht binnen het project Stedelijk Waterplan.

4.8 Stad met beeldkwaliteit

4.8.1 Ambitie en opgaven

Zo groot mogelijke beeldkwaliteit

Beeldkwaliteit is de aantrekkelijkheid van de gehele verschijningsvorm van een stad, een plek of een gebouw. Bij beeldkwaliteit gaat het niet alleen om de aantrekkelijkheid van het beeld (ziet het er mooi uit?), maar ook om omgevingskenmerken (past het beeld bij de identiteit van een locatie?), om bijzonderheid (onderscheidt het beeld zich?) en om de herkenbaarheid (draagt het beeld bij aan duidelijkheid van de ruimtelijke structuur?). Van belang is aan de verschijningsvorm valt te zien wat de functie van een plek of een gebouw is. Niet alleen bebouwing in de vorm van gevelwanden is van belang voor de beeldkwaliteit, maar ook de inrichting van de **dragers** (straat- of pleinprofiel, straatmeubilair, bomen). In paragraaf 3.4 is al opgemerkt wat, ruimtelijk gezien, het belang is van de dragers: herkenbaarheid van de verschillende dragers is nodig om in de stad de weg te kunnen vinden. En de beeldkwaliteit van de stad wordt in hoge mate bepaald door de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting van de dragers en van de bebouwing er langs.

Zwolle wil een zo groot mogelijke beeldkwaliteit realiseren en in stand houden. Niet alleen in de stad, maar ook in het ommeland. Bij de vormgeving moeten dragers voor herkenbaarheid in het ruimtelijk beeld zorgen. Dat betekent dat binnen één soort drager eenheid moet bestaan; de diverse soorten dragers verschillen onderling echter wel van elkaar. Een belangrijke doorlopende route moet bijvoorbeeld over de hele lengte dezelfde uitstraling hebben. De eenheid binnen de drager en het onderlinge onderscheid tussen de verschillende dragers zorgt ervoor dat de ruimtelijke hoofdstructuur helder en herkenbaar is. Daarbij wordt uitgegaan van een hoge kwaliteit van de inrichting van de dragers en van de bebouwing. Bij de inrichting van een weg is dus beslist niet alleen van belang om te bepalen hoe de bestrating en beplanting er uit moet komen te zien. Ook moet gekeken worden wat de uitstraling is van de huizen en andere bebouwing aan weerszijden van de weg.
Knooppunten onderscheiden zich door de inrichting

en de vorm van de bebouwing. Daardoor valt het de toeschouwer op dat hier verschillende dragers elkaar kruisen.

Bij vergroting van de beeldkwaliteit richt Zwolle zich in het bijzonder op de kwaliteit van:

- cultuurhistorische elementen. Hoe kunnen het historisch stadsgezicht, monumenten en waardevol landschap versterkt worden (zie voor landschap ook de paragraaf over Groenblauwe stad & ommeland)?
- hoogbouw in relatie tot dragers en knooppunten. De tijd staat niet stil en langs dragers en knooppunten in Zwolle vindt hoogbouw plaats. Hoe gaat Zwolle om met het beeld van de stad vanaf deze dragers? Hoe is met name het beeld vanaf de A 28? Alle reden om een heldere visie op hoogbouw te geven: waarom hoogbouw, waar en hoe?
- het welstandsbeleid. In 2004 is een nieuwe Welstandsnota vastgesteld. Deze geeft onder meer richtlijnen voor de beoordeling van bouwplannen. Wat betekent deze nota voor de nieuwe ontwikkelingen?

4.8.2 Cultuurhistorie en monumentenbeleid

Beeldkwaliteit Binnenstad

De prachtige Zwolse binnenstad is beeldbepalend. Daarom moeten de aantrekkelijkheid en de cultuurhistorische waarden van de Binnenstad behouden en waar nodig hersteld worden.

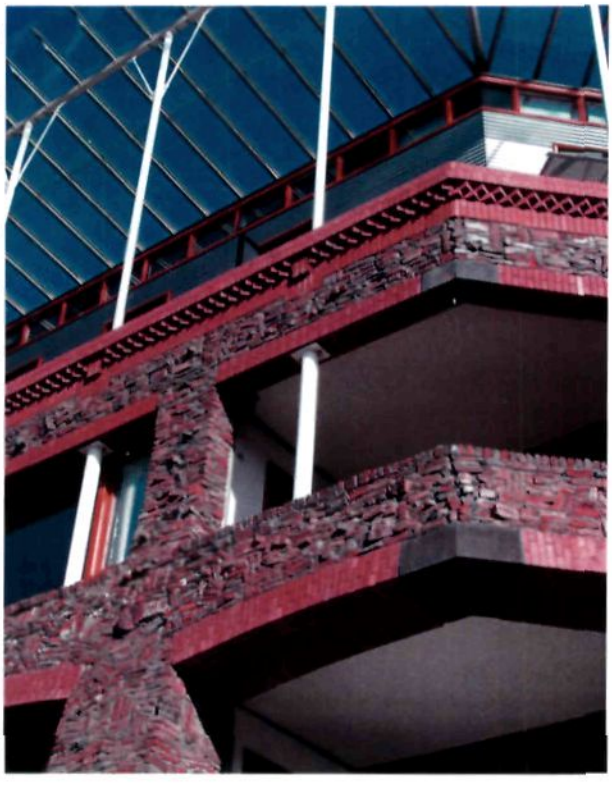
De kwaliteit is in de loop der jaren aangetast door onder meer verwaarlozing en het verloren gaan van oorspronkelijke bebouwing, door niet altijd goed ingepaste nieuwbouw en door weinig subtiele vernieuwing van winkelpuien. Ook de overvloed aan straat- en gevelreclames maakt het straatbeeld er niet hoogwaardiger op. Daarom zou er een stringent beeldkwaliteitsbeleid voor de binnenstad gevoerd moeten worden. Dit moet betrekking hebben op onder andere architectuur, kleur- en materiaalgebruik, straat- en gevelreclame, de inrichting van het openbare gebied, bewegwijzering en straatmeubilair. Uit dit beleid moet

ook blijken wat de gemeente verstaat onder passende nieuwbouw in de Binnenstad. Cruciale aandachtspunten zijn hierbij:

- goed inpassen van nieuwbouw. Nieuwe bebouwing in de binnenstad moet wat maat, schaal en karakter betreft, goed passen in het historische stadsbeeld. Het is daarbij niet vanzelfsprekend dat historiserend wordt gebouwd - een uiterlijk geheel gebaseerd op historische architectuur. Ook eigentijdse architectuur die past in de schaal en sfeer van de historische bebouwing is gewenst.
- inrichting van de openbare ruimte. De inrichting van de openbare ruimte moet goed worden afgestemd op het karakter van het historische stadsbeeld. Ook de vormgeving van bewegwijzering, straatmeubilair zijn daarbij van belang.
- terugdringen van gevelreclames. Het is nodig om in goed overleg met de winkeliers de afspraken te handhaven over de vorm en de afmetingen van licht- en gevelreclames. Zwolle moet zich richten op het terugdringen van een te veel aan reclame; eventueel kan het beleid per locatie verschillen.
- herstel van winkelpuien. Gestreefd wordt naar het herstellen van de architectonische samenhang zodat de winkelgevel en de rest van het (vaak historische) pand weer als één geheel worden gezien.

Monumentenbeleid

De algemene doelstelling van het flankerende monumentenbeleid is als volgt geformuleerd: "Instandhouding van historisch waardevolle objecten,



complexen, stedenbouwkundige en landschappelijke structuren en van het archeologische bodemarchief. Deze elementen samen geven uitdrukking aan de

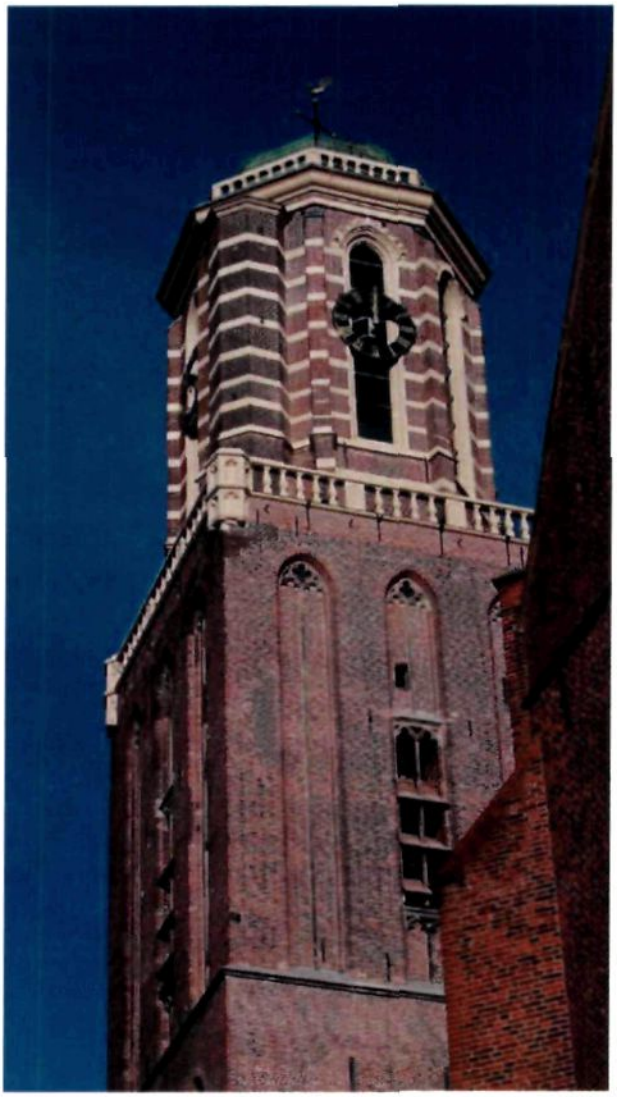
geschiedenis, gebruiken en leefpatronen van onze samenleving. Zij dragen belangrijk bij aan de kwaliteit van onze dagelijkse leefomgeving".

Bij ruimtelijke planvorming is kennis van de bestaande cultuurhistorische kwaliteiten nodig. Die kan worden verkregen door inventarisatie van landschappelijke, stedenbouwkundige, gebouwde en archeologische objecten en structuren. Als deze op waarde zijn geschat, moet besloten worden besloten tot sloop, opgraving of juist tot behoud en zorgvuldige inpassing in de nieuwe ontwikkeling. Het uiteindelijke resultaat moet zijn dat de leefomgeving duidelijk herkenbaar en van hoogstaande kwaliteit is. Het instandhoudingbeleid is op deze manier niet statisch, maar juist een continu proces van zorgvuldig richting geven aan veranderingen in onze leefomgeving. De archeologische informatie wordt of in de bodem (in situ) bewaard voor onderzoek door komende generaties, of door middel van opgraving en wetenschappelijk onderzoek veiliggesteld.
In de Strategische Milieubeoordeling zijn de in- en uitbreidingslocaties getoetst op archeologische waarde.

4.8.3 Hoogbouwperspectief

Hoogbouwstudie

In maart 2005 verscheen de Hoogbouwstudie. Hierin wordt een analyse gemaakt en de strategie bepaalt voor hoogbouw in de bestaande en in wording zijnde stadsdelen. Nieuwe ontwikkelingen die in dit Structuurplan worden genoemd, zijn bij de Hoogbouwstudie buiten beschouwing gelaten. Deze komen in deze paragraaf aan de orde.



Als input voor de studie en het hoogbouwperspectief werd op 18 november '04 een openbaar "**Hogerhuisdebat**" gehouden. Tijdens dit levendige debat bleek dat er brede steun bestaat voor hoogbouw. In de studie is vervolgens een inventarisatie gemaakt van alle bestaande hoogbouw. Daarna zijn er twee hoogbouwscenario's opgesteld:

- Scenario 1: geconcentreerde ordening;
- Scenario 2: verspreide ordening.

Het eerste scenario wijst Hanzeland en Voorsterpoort aan als de zone waarbinnen hoogbouw plaats mag vinden. Op twee plekken worden torens tot 90 meter toegestaan: twee naast de ABN Amro toren en één pal achter het station. Tussen deze twee locaties mogen gebouwen tussen 30 en 60 meter hoog komen. Buiten deze zone is hoogbouw, op een paar uitzonderingen na, niet toegestaan.
Hoewel dit scenario helder en duidelijk is, zitten er ook nadelen aan. Het scenario stuurt aan op één eindbeeld en is in die zin nogal statisch en hermetisch. De locaties voor hoogbouw zijn eigenlijk alleen geschikt voor kantoren.

Het tweede scenario koppelt hoogbouw aan specifieke thema's, zoals structuurbepalende dragers, stadsranden en relaties stad-water. Nieuwe thema's kunnen ontstaan met het verder groeien van de stad. De bouwhoogtes zijn in het tweede scenario lager dan in het eerste scenario en worden gekoppeld aan de thema's:

- de Peperbus. Binnen een bepaalde zone rond deze toren mogen geen gebouwen komen hoger dan 30 meter;
- de Kamperlijn;
- de lijn Stadshagen – Westenholte; een belangrijke noord-zuid gerichte structuurlijn met de Tippe als koppelpunt met de Kamperlijn;
- het Zwarte Water; inspelen op en versterken van de relatie stad en water;
- de lijn Mastenbroekerallee – Wipstrikkerallee. Een drager die de potentie heeft Stadshagen beter te verbinden met de noordelijke wijken van de stad;
- de Ceintuurbaan; een belangrijke route die de regio via de stad aan de A28 verknoopt;
- de stadsdeel- en wijkcentra, welke ruimtelijk en programmatisch versterking verdienen.

Gelet op alle voor- en nadelen is spreiding van hoogbouw het meest kansrijk. Dit sluit het beste aan op de gewenste schaal, maat en identiteit van de Zwolse stadsstructuur. Ook is dit scenario minder statisch; er kan flexibeler ingespeeld worden op een fluctuerende marktvraag. Daarom zijn de meeste denkbeelden van het spreidingscenario uitgewerkt tot het nieuwe hoogbouwperspectief 2020. Uit het eerste scenario is wel het idee van de 90 meter hoge torens in de Voorsterpoort overgenomen. In het hoogbouwperspectief 2020 wordt voorgesteld om één of meerdere van dergelijke torens te bouwen in de nabijheid van de voorstadhalte op de Kamperlijn.

Hoogbouwperspectief ter versterking van ruimtelijke samenhang en herkenbaarheid

Hoogbouw in afwisselende hoogtes en op beeldbepalende plekken langs dragers, knooppunten en stadsranden zorgt voor meer ruimtelijke samenhang in de stad als geheel. Bovendien worden de afzonderlijke gebieden er herkenbaarder door. Dit is het leidend principe voor het hoogbouwperspectief, zoals aangegeven op kaart 13, Stad met beeldkwaliteit.

Overal in de stad is hoogbouw tot 30 meter op beeldbepalende plekken denkbaar. Hoogbouw is dus ook mogelijk in nieuwe stadsuitbreidingen, bijvoorbeeld ter markering van het Stedelijk Balkon Vechtpoort of andere

knooppunten en stadsranden.
Wanneer er hoger dan 30 meter gebouwd wordt, moet er extra kritisch gekeken worden naar hoe het gebouw zich verhoudt tot zijn gebouwde omgeving. Of een gebouw stedenbouwkundig gezien past, hangt vooral af van massa en vorm. Aan grote dragers met name op knooppunten, zoals stations, centrumstedelijke gebieden, wijk- en buurtcentra- is hogere hoogbouw mogelijk en wenselijk. Ook bouwfysische en milieuaspecten van de locatie, zoals windhinder, veiligheid en geluid, kunnen een rol spelen. Hoogbouw hoger dan 30 meter is ook toegestaan, als het gaat om hoogwaardige architectuur met een passende maaiveldinrichting.

Het hoogbouwperspectief 2020 koppelt hoogbouw hoger dan 30 meter aan de thema´s uit het tweede scenario. Toegevoegd is het centrumstedelijk gebied Voorsterpoort-Holtenbroek.

- de Peperbus (1). Deze moet gerespecteerd worden. In de zone eromheen mag tot 30 meter hoog gebouwd worden. Waar mogelijk worden nieuwe auto- en fietsverbindingen richting Centrale Stad op de toren gericht, zoals de routes vanuit het IJsselvizier;
- Voorsterpoort en Holtenbroek Zuid (2). De zichtbaarheid vanuit de A 28, de Blaloweg en Zwarte Waterallee kan beter. De stad ligt nogal verscholen achter groen en geluidsschermen. De A28 vormt de hoofdverbinding voor autoverkeer tussen de Randstad en Noord-Nederland en loopt dwars door de stad; hier passeren veel mensen. Langs de A28 moet het unieke kenmerk – het contrast tussen het open ommeland met rivierenlandschap en de stad – duidelijk te zien zijn. Dit betekent enerzijds dat het onbelemmerd zicht op de IJssel en Overijsselse Vecht bewaard moet blijven en anderzijds dat de stad zich mag presenteren met verrassende nieuwbouw in Voorsterpoort en Holtenbroek Zuid. Representatieve kantoren, bedrijfspanden en andere voorzieningen in een afwisselende hoogte van 30 tot 60 meter, geven automobilisten de indruk dat zij door een dynamische stad rijden die in een mooi groen ommeland ligt. Langs de rivieren mag daarom geen grootschalige verstedelijking plaatsvinden. Zodra de verbreding van de A 28 aan de orde komt, moet ook gekeken worden naar de beeldkwaliteit van grondwallen, schermen, kunstwerken, bebouwing, doorzichten en beplanting;
- Kamperlijn (3). Hoogbouw zorgt op meerdere plekken langs de lijn voor een betere herkenbaarheid. Op de plek van de voorstadhalte waar de lijn de Blaloweg kruist, komt een toren (emsemble) van 90 meter. Dit is een passend herkenningpunt voor dit nieuwe centrumstedelijke knooppunt. Om dezelfde reden is ook een toren van 60 meter van belang in de buurt van het stedelijk centrum met voorstadhalte in de Tippe Zuid (Europan8-locatie);
- de lijn Mastenbroekerallee-Wipstrikkerallee (4). De beeldkwaliteit van deze drager moet beter. Laanbeplantingen en representatieve bebouwing kunnen het aanzien en de herkenbaarheid van

Kaart 13 Beeldkwaliteit

deze lange route vergroten. Hoogbouw is hiervoor geschikt op de plek waar de drager de A 28 kruist;
- de lijn Westenholte-Stadshagen (5). Deze route verbindt Westenholte met Stadshagen. De samenhang tussen deze wijken wordt erdoor vergroot en ook de fietsbereikbaarheid van de verschillende centra wordt duidelijk verbeterd. Langs deze lijn is kenmerkende hoogbouw tot 60 meter mogelijk, met name bij de eerdergenoemde voorstadhalte Tippe Zuid en bij het winkelcentrum Stadshagen;
- het Zwarte Water (6) als centrale, groene ruggegraat. Ook deze drager kan herkenbaarder gemaakt worden door onder meer gebouwen gericht op het water. Hoogbouw tot 30 meter is vooral mogelijk rond de driehoekige ruimte waar het Zwolle-IJsselkanaal op het Zwarte Water uitkomt;
- de Ceintuurbaan (7). Deze belangrijke drager moet opgewaardeerd worden met representatieve gebouwen en hoogbouw van 30 tot 60 meter op beeldbepalende plekken;
- de wijk- en buurtcentra (8). Herkenbare hoogbouw tot 60 meter is mogelijk om de centrumfunctie aan te geven.

De beeldkwaliteit van de Hanzelijn is ook een belangrijk aandachtspunt. Vooral de nieuwe hoge spoorbrug zal zeer beeldbepalend zijn. Bij de uitwerking van de plannen voor deze nieuwe spoorlijn moet ook gekeken worden naar de beeldkwaliteit van deze brug en van andere kunstwerken, grondwallen, schermen, doorzichten en beplantingen.

Hoogbouw wordt gekoppeld aan thema's om de verschillende dragers herkenbaarder te maken. Hoogbouw is geen doel in zichzelf. Dat wil niet zeggen dat de gemeente met alle thema´s actief aan de slag gaat. Uit de ontwikkelingsstrategie van het Structuurplan komen twee thema's naar voren die in elk geval door de gemeente opgepakt worden: de Blaloweg – Zwarte Waterallee – A28 en de Kamperlijn. Met de overige thema's gaat de gemeente samen met de markt aan de slag. Nieuwe thema´s zijn in principe bespreekbaar als hoogbouw de beeldkwaliteit van een drager, knooppunt of stadsrand zal versterken.

Het hoogbouwperspectief is het uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen. Dit hoogbouwbeleid geldt, zodra het Structuurplan van kracht wordt en uitgewerkt is in nieuwe bestemmingsplannen. Programma's die al bestaan of in ontwikkeling zijn worden, waar mogelijk, hierop afgestemd. Een voorbeeld is het Stedenbouwkundig Programma Schuurmanstraat e.o. (d.d. 21 april 2003).
Uiteindelijk zal de gewenste beeldkwaliteit van dragers, de hoogbouw en andere bebouwing uitgewerkt worden in gebieds- of bestemmingsplannen. Dit gebeurt in stedenbouwkundige randvoorwaarden, beeldkwaliteits

paragrafen (of -plannen) en het hierop af te stemmen welstandsbeleid.

Welstandsbeleid

Aanvragen voor bouwvergunningen worden (onder meer) beoordeeld door de welstandscommissie. De commissie beoordeelt of een bouwplan voldoet aan 'redelijke eisen van welstand', ofwel in hoeverre een bouwplan bijdraagt aan de kwaliteit van de openbare ruimte. De welstandscommissie beoordeelt bouwplannen aan de hand van verschillende toetsingscriteria. Deze zijn in de gemeentelijke Welstandsnota vastgelegd. Toetsing vindt plaats aan een algemeen kwaliteitskader dat geldt voor alle bouwplannen ongeacht de plek of het soort bouwwerk. Daarnaast wordt gekeken naar specifieke gebiedscriteria die gelden voor de verschillende gebieden in de stad. Het Zwolse grondgebied is hiertoe opgedeeld in 14 herkenbare eenheden. Per eenheid

of gebied zijn beleidsuitspraken gedaan over hoe de gemeente wil omgaan met de gebiedskenmerken (behouden, respecteren of juist veranderen/verbeteren) en wat de ambitie is (een hoog of een regulier/normaal niveau van welstandstoetsing).

De nota behandelt vooral de bestaande situatie. Het Structuurplan geeft nieuwe, mogelijke ontwikkelingen aan. Als gevolg van deze nieuwe ontwikkelingen kunnen beleidsuitspraken en het ambitieniveau voor een gebied veranderen. In de Welstandsnota is aangegeven dat bij nieuwe gebiedsontwikkeling wordt vastgesteld aan welke beeldkwaliteit bouwplannen moeten gaan voloden. Zonodig worden die beeldkwaliteitseisen door de raad vastgesteld als aanvulling op of wijziging van de Welstandsnota. Nadat een plangebied eenmaal is bebouwd aan de hand van het beeldkwaliteitplan, geldt een regulier niveau van welstandstoetsing.

De Welstandsnota besteedt geen aparte aandacht aan hoogbouw. Hoogbouw heeft echter een grote impact op de beleving van het stadsbeeld. Uitgangspunt is daarom dat het niveau van de welstandstoetsing voor gebouwen vanaf 30 meter steeds hoog is. De welstandsnota moet op dit punt aangevuld worden.

5 Gebiedsontwikkeling

5.1 Inleiding

Structuurplan als actief en levend middel

Dit Structuurplan is geen statisch document, maar bedoeld als een actief en 'levend' middel om Zwolle te ontwikkelen. De gemeente geeft in het Structuurplan de visie en de kaders aan. Maar voor de groei van Zwolle is de inzet en betrokkenheid van participanten en maatschappelijke groepen nodig; dat kan de gemeente niet alleen bereiken. Bij de uitwerking van de in het plan aangewezen in- en uitbreidingslocaties worden meerdere partijen betrokken. De gemeente houdt de regie en geeft - door middel van programmering en bestemmingsplannen - de kaders aan voor bebouwing en inrichting van het openbaar gebied. De uitvoering wordt zoveel mogelijk in handen gegeven van initiatiefnemers met bouw- en inrichtingsplannen.

Ontwikkelingsplanologie

In plaats van toelatingsplanologie - de overheid geeft aan wat er mag, de markt neemt initiatief tot ontwikkelingen - wil de gemeente Zwolle naar ontwikkelingsplanologie. Hierin werken plaatselijke overheden, maatschappelijke organisaties en private partijen samen in het ontwikkelen van gebieden. Per deelproject worden voor zo'n gebied de noodzakelijke financiële middelen verkregen. Ook wordt gezorgd voor de benodigde instrumenten, zoals uitruilplanologie en fiscale regelingen. Belangrijk is wel om eerst een ruimtelijke visie op hoofdlijnen te hebben.

Projecten kunnen aan de hand hiervan beoordeeld worden waardoor planologische procedures, zoals de zelfstandige projectprocedure art 19 lid 1 WRO, sneller afgehandeld worden.
Het Structuurplan geeft zo'n visie op hoofdlijnen en biedt overheid en andere partijen, zoals projectontwikkelaars, de kaders en dus houvast. In het Structuurplan staan de opgaven en kwaliteitsdoelen; als het plan eenmaal is vastgesteld, kan er per gebied een integraal gebiedsprogramma worden gemaakt waarin verschillende partijen samenwerken.

Definiëring nieuwe Ontwikkelingsgebieden

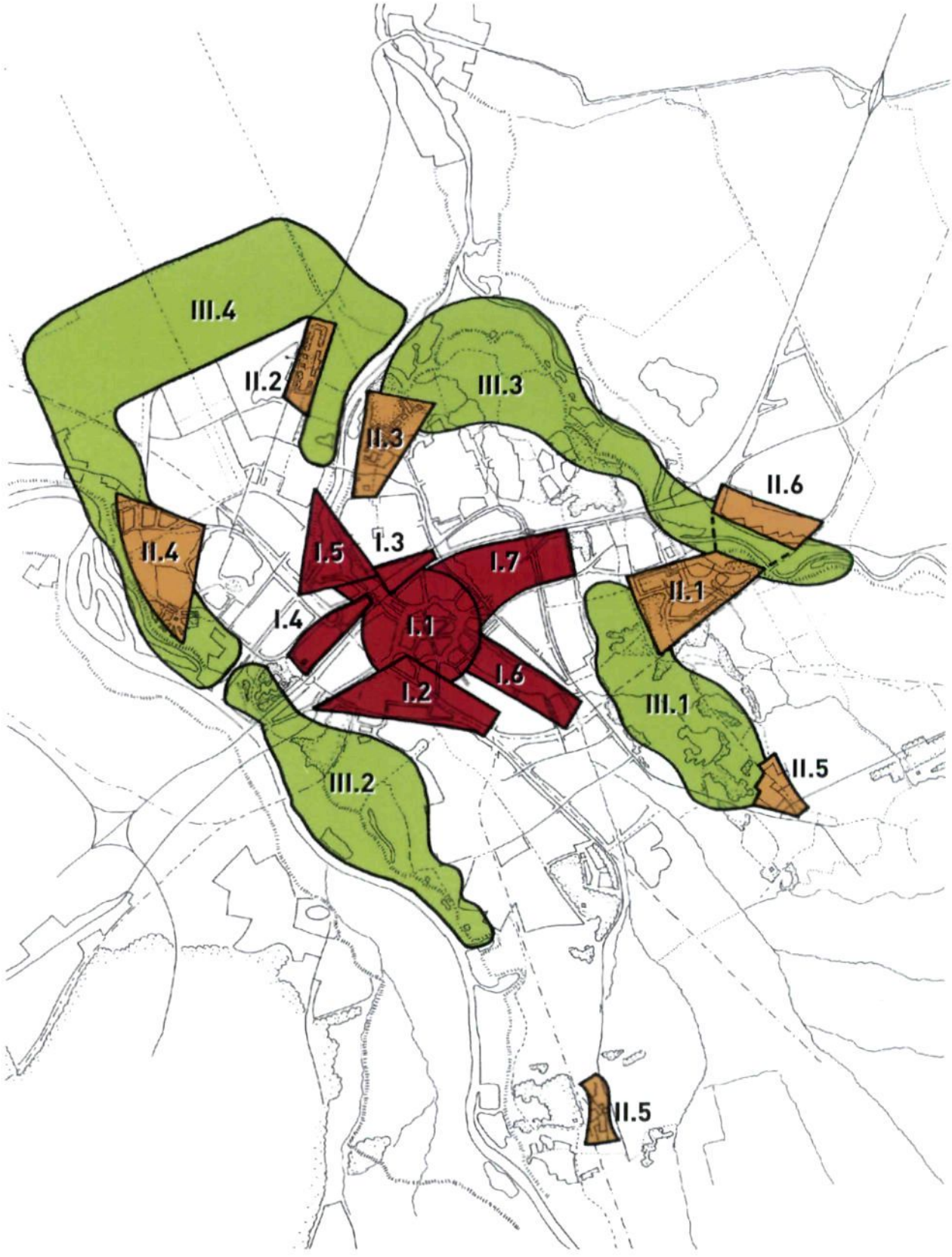
Het is de bedoeling dat overheid en andere partijen vanaf het begin samenwerken in het ontwikkelen van gebieden en deelprojecten die zich nu en in de toekomst voordoen. De ontwikkelingsgebieden staan op kaart 14. De gebieden zijn ingedeeld in drie groepen (de eerste twee volgen de indeling van het **Tweesporenbeleid:**

- **Stedelijke gebieden binnen de stad (Spoor I)**
  Binnenstad & Binnenstadsschil (I.1)
  Hanzeland en Spoorzone (I.2)
  Holtenbroek-Zuid (I.3)
  Voorsterpoort (I.4)
  ZwarteWaterpoort (I.5)
  De Weezenlandenpoort (I.6)
  Diezerpoort & De Vrolijkheid (I.7)

- **Uitbreidingsgebieden buiten de stad (Spoor II)**
  Vechtpoort (II.1) bij Berkum
  Stadsbroek (II.2)
  Dijklanden (II.3)
  IJsselvizier (II.4)
  De Dorpen (II.5): uitbreidingen bij Wijthmen en bij Windesheim
  Hessenpoort (II.6)

- **Landschapszones bij de stadsranden (III)**
  Zone Herfte-Wijthmen (III.1)
  IJsselzone (III.2)
  Vecht/Zwarte Waterzone (III.3)
  Noordelijke Stadsrand (III.4).

Op basis van de visie (hoofdstuk 3) en de programma´s (hoofdstuk 4) worden de gebieden hierna beschreven. Het gaat hierbij niet om concrete oplossingen, maar om het formuleren van kansen en opgaven. Met andere woorden, hoe kan door intergrale gebiedsontwikkelingen de structuur van de stad en land in sociale, economische en ruimtelijke zin versterkt worden?



Kaart 14 Definiëring ontwikkelingsgebieden

5.2 Binnen de stad

Binnenstad en Binnenstadsschil (I.1)

In het kader van het Ontwikkelingsprogramma Binnenstad wordt de kwaliteit van de binnenstad de komende jaren op vele fronten verbeterd. Er komen herkenbare **Pleinen** en **Routes**, die via **Poorten** doorlopen naar de andere stadsdelen. De poorten zijn rechtsreeks verbonden met parkeeraccommodaties net buiten de singelgracht.
De Binnenstadsschil is door deze structuur een uitstekende vestigingslocatie voor bepaalde voorzieningen die niet passen in de binnenstad, maar ook voor vormen van centrumstedelijk wonen. De schil heeft nu deels een open bebouwing en een nogal onoverzichtelijke structuur. Momenteel wordt er gewerkt aan verschillende projecten, zoals de herstructurering van delen van de Kamperpoort en de Burgemeester Roelenweg. Door het intensiever en/of op een andere manier gebruiken van plekken als het ziekenhuis Weezenlanden, de Burgemeester Drijbersingel en de Turfmarkt, kunnen de omliggende oudere wijken beter verbonden worden met de binnenstad. Hiervoor wordt een overkoepelend Ontwikkelingsprogramma Binnenstadsschil opgesteld.

Hanzeland – Spoorzone (I.2)

Hanzeland heeft zich de laatste jaren ontwikkeld tot een nevencentrum met kantoren, stedelijke voorzieningen en woningen. Er zijn mogelijkheden om hierop door te bouwen; de relatie van Hanzeland met de omgeving kan echter wel beter. Aan de oost- en westkant is een overgang naar de woonwijken gewenst. Vanuit Hanzeland moet ook een representatieve entree van de Hogeschool Windesheim komen; het terrein rondom de school verdient een herkenbare campusuitstraling. Tussen de spoorlijn en Assendorp en bij de spoorlijn en de Nieuwe Veerallee is ruimte voor nieuwe woningbouw. Gedacht wordt aan stedelijke woonmilieus die voor een betere overgang moeten zorgen tussen de grootschalige kantoren en de kleinschalige oudere woonwijken aan de randen. Naast woningbouw kan ook gedacht worden aan voorzieningen en kleinschalige bedrijvigheid.

Holtenbroek Zuid (I.3)

Dit is het gebied aan weerszijden van de Zwarte Waterallee. Aan de noordzijde wordt het onderwijscomplex van het ROC Deltion gebouwd. Vooral de ruimte tussen de Zwarte Waterallee en de A28 kan intensiever gebruikt worden. Dit gebied is geschikt voor voorzieningen op stedelijk niveau en als broedplaats voor innovatieve functies. Er wordt geen kantorengroei toegestaan. Het gebied heeft een schakelfunctie in de stedelijke zone Diezerpoort – Holtenbroek. Voor een goede overgang is het van belang dat er ook woningbouw komt.

Voorsterpoort (I.4)

In het deel ten zuiden van de Kamperlijn staan kantoren, grootschalige detailhandel en andere bovenstedelijke voorzieningen op het programma om ontwikkeld en uitgevoerd te worden. Een dergelijk programma is ook wenselijk voor het deel ten noorden van de Kamperlijn dat herontwikkeld moet worden. Hier komt een voorstadhalte waarmee dit gebied nog aantrekkelijker wordt voor voorzieningen die willen profiteren van een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Belangrijk is dat hier pleinen met representatieve gebouwen gebouwd worden. Bovendien moet er een herkenbare routing voor langzaam verkeer komen. Voorsterpoort is een 'stand alone area'. Toch is het door de centrale ligging en de goede bereikbaarheid vanuit de stad een cruciaal stedelijk knooppunt. Om dit te markeren is de bouw van een toren van 90 meter mogelijk.

Zwarte Waterpoort (I.5)

De Zwarte Waterpoort is een driehoekig gebied dat ontwikkeld wordt rondom het punt waar het Zwarte water en het Zwolle – IJsselkanaal bij elkaar komen. Het is nu nog een niemandsland, maar kan bij ontwikkeling van de randen eromheen een herkenbaar knooppunt worden. Het is de bedoeling dat alle ontwikkelingen de verschillende delen van de stad rond de Zwarte Waterpoort meer met elkaar verbinden. De punt - als hart van het gebied – moet groen en open blijven. Aan de

randen is bebouwing gericht op het water en de centrale open ruimte wenselijk. De toekomstige bebouwing van Stadshagen aan de westkant moet de Zwarte Waterpoort herkenbaarder maken. Ook aan de oostkant, bij Holtenbroek, kunnen woningen aan het Zwarte Water gebouwd worden.
Aan de zuidzijde ligt het bedrijventerrein Voorst A. Dit blijft een bedrijventerrein. Bij een eventuele herontwikkeling van het Stiho-terrein kan een markant bedrijfsgebouw op de kop van Voorst A komen. Aan de oostzijde van het bedrijventerrein zal bij herontwikkeling ruimte vrijgehouden moeten worden voor een langzaam verkeersroute langs het Zwarte Water. Deze ontsluit ook het groene middenterrein.

Wezenlandenpoort (I.6)

De zuidoostelijke tegenhanger van de Zwarte Waterpoort is de Wezenlandenpoort. Ook hier is nog een grotendeels open ruimte aan de ruimtelijke ruggengraat. Die wordt hier gevormd door het Almeloos Kanaal en het Koelwaterkanaal. Hier liggen Park de Wezenlanden, de Nooterhof en het gebied Marslanden A.
Voor park en Nooterhof zijn er plannen om het groen te verbeteren en intensiever te gebruiken. Een aantal plannen is al uitgevoerd, de rest moet tot 2020 uitgevoerd worden. Het is de bedoeling dat alle ontwikkelingen de verschillende delen van de stad in en rond de Wezenlandenpoort meer met elkaar verbinden. De loop- en fietsverbinding met de Binnenstad (via de Schuurmanstraat) moet worden verbeterd. Ook de relaties met de omliggende woonwijken kunnen beter. Bij de Wethouder Alferinkweg is nieuwe woningbouw gericht op het park mogelijk, bijvoorbeeld bij het

vrijkomen van schoolgebouwen. Voor de Nooterhof is er het plan voor het bouwen van een schoolgebouw van de Landstede. Tegelijk kunnen de groene delen van het terrein bewaard en opgeknapt worden. In het gebied Marslanden A kan de groene vingerstructuur versterkt worden met ondermeer de recreatieve route met de Kuijerhuislaan. Dit kan in relatie met de eventuele herstructurering van de kleinschalige bedrijvigheid.

Diezerpoort/Vrolijkheid (I.7)

Diezerpoort vormt de noordoostelijke schakel naar de Binnenstad met Meppelerstraatweg als belangrijkste drager. De Middelweg vormt een belangrijke dwarsverbinding in de stad. Bovendien is het een belangrijke lijn in de stedelijke groenstructuur tussen Dieze-Oost en West. In dit gebied zijn zoveel vragen en ontwikkelingen dat er een overkoepelend plan nodig is. Zo moet Dieze-West door de herstructurering van de Binnenstadsschil als woongebied verbonden blijven met het centrum. Belangrijk is bijvoorbeeld om de winkelstraten hier te revitaliseren, zoals de Thomas à Kempisstraat.
Ook Dieze-Oost wordt de komende jaren geherstructureerd. Hierdoor ontstaan ook mogelijkheden voor nieuwe stedelijke woonmilieus. Een aantal gebieden vormen gezamenlijk een belangrijke ruimtelijke en functionele schakel in heel oostelijk Zwolle. Het gaat om de groenstrook langs de Middelweg, het gebied met onder meer de Stilohal, de vele voorzieningen en nog enkele losse bedrijven. Het groen moet hier behouden en versterkt worden.

De Vrolijkheid is, vooral aan de zuidzijde, nog extensief ingericht. Het bedrijfsterrein is in ontwikkeling en heeft grote economische potenties dankzij de strategische ligging in de stad en aan de A28. De ruimte kan intensiever gebruikt worden, met kleinschalige bedrijvigheid of een aantal centrumstedelijke functies. Maar dit bedrijfsterrein moet wel verbonden blijven met de stad, vooral door versterking van de groene drager Binnenstad-Vechtpoort.

5.3 Buiten de stad

Vechtpoort (II.1)

Dit ontwikkelingsgebied ligt ten zuiden van Berkum. Bij een nieuwe uitbreiding kan het onderdeel worden van het omliggende Park- en Agrarische Landschap. Behalve verbonden met Berkum, is Vechtpoort ook het einde van de Nieuwe Vecht. Deze grote waterlijn loopt oost – west door de hele stad, met aan de westkant de Willemsvaart. Zo wordt Vechtpoort de plek waar Zwolle met een Stedelijk Balkon de Vecht kan raken.
Vechtpoort is met 2000 woningen de grootste van alle nieuwe uitbreidingen. Er zijn interessante deelgebieden denkbaar: van heel stedelijk aan de dijk - mogelijk als een soort vestingstadje - met daaromheen groenstedelijke woonbuurten. Deze worden geleed door de bestaande weteringen. Hieromheen zijn clusters denkbaar met één- en twee-onder-een-kapwoningen in mogelijk nieuw aan te leggen bos. Langs bestaande wegen moeten nieuwe woningen gebouwd worden om de sociale veiligheid van het gebied te vergroten.
De ontsluiting voor auto's kan enerzijds via de Erasmuslaan naar (de voorzieningen van) Berkum

gaan. Daarnaast moet een nieuwe ontsluitingsweg naar de rest van de stad aangelegd worden. Deze kan aan de zuidkant van de Nieuwe Vecht aansluiten op de Boerendanserdijk. Voor langzaam verkeer is er ook de route Roodhuizerpad – Dokterpad – Dokter van Heesweg.

Stadsbroek (II.2)

Als Stadsbroek ontwikkeld wordt komen er maximaal 500 woningen, verdeeld over groenstedelijke en dorpse woonmilieus in het Parklandschap. Gedacht kan worden aan woningbouwclustering rond een centraal hoofdgebouw, vergelijkbaar met een Engels landgoed. De ontsluiting gaat via de Werkerlaan. Voor fietsers is er een aansluiting op de route Graspieperpad – Klokkengieterlaan – Klokkengieterpad. Beide routes verbinden Stadsbroek met (het winkelcentrum en het centrale park van) Stadshagen. Ook sluiten ze aan op de Mastenbroekerallee, die via de Middelweg naar de stad voert.

Dijklanden (II.3)

Dijklanden vormt een ruimtelijke tegenhanger van mogelijke bebouwing in Stadsbroek en kan plaats bieden aan 500 woningen. Gedacht wordt aan dorpse en groenstedelijke woonmilieus in het Parklandschap, gericht op de Urksteeg en het Westerveldse bos. Ook woningen aan en op het bestaande water zijn denkbaar. Het gebied kan voorzover de kwelwatersituatie dat toelaat, ook als nieuwe waterberging gebruikt worden. De buurt kan worden vormgegeven in stroken langs de Urksteeg en in een bredere zone ter plaatse van het Westervelds Bos. In deze zone komen alle groenzones en fietsroutes op herkenbare wijze samenkomen. Via de Urksteeg – Bellinistraat – Andantepad is het nieuwe winkelcentrum van Holtenbroek met de fiets bereikbaar. De ontsluiting voor auto vindt plaats via de Urksteeg – Luttekeweg en vandaar via de Middelweg naar de stad. Naar de andere kant is er over de Kolksteeg – Rijnlaan een fietsroute naar het winkelcentrum van de Aa-landen.

IJsselvizier (II.4)

Bebouwing in het gebied IJsselvizier kan zorgen voor een betere relatie van Westenholte, maar vooral van Stadshagen met en de IJssel. De barrière die de Voorsterweg veroorzaakt, wordt hierdoor doorbroken. De stadsrand krijgt een typisch Zwolse opzet, met een open contact naar het buitengebied. De bebouwing van het IJsselvizier bestaat uit twee delen. Bij het nieuwe landgoed Vreugderijk kunnen langs de Zalkerveerweg 25 à 50 woningen gebouwd worden. Aan de noordkant, tussen de Zalkerdijk en de Voorsterweg, kunnen een aantal dorpse woonbuurtjes komen met in het totaal 200 woningen. De twee delen laten een groene wig vrij, als Vizier op de IJssel met mogelijk een fietsbrug over de Voorsterweg (aansluitend op de groenstructuur van Stadshagen II) naar de natuurontwikkeling in de Vreugderijkerwaard.
De ontsluiting voor de auto vindt plaats over de Voorsterweg. Voor de fiets komt er bij de toekomstige voorstadhalte op de lijn Zwolle – Kampen een onderdoorgang. De route sluit direct aan op het centrum van Stadshagen.

Wijthmen en Windesheim (II.5)

Wijthmen en Windesheim kunnen uitbreiden om de leefbaarheid in stand te houden. Uitgegaan wordt van 250 nieuwe woningen bij Wijthmen en 50 bij Windesheim. Het blijven afzonderlijke dorpen die los liggen van het stedelijk gebied van Zwolle. Deze nieuwe dorpse woonmilieus moeten aansluiten bij de huidige ruimtelijke structuur van de dorpen en het landschap. Er mogen geen kleine nieuwbouwwijkjes tegen de bestaande bebouwing 'aangeplakt' worden. De ontsluiting vindt plaats via de bestaande wegen. De Heinoseweg en de Wijheseweg zijn de voornaamste verbindingen met de stad.

Hessenpoort (II.6)

Aan de zuidkant van Hessenpoort wordt het bedrijventerrein uitgebreid. Hiermee wordt voorzien in de behoefte aan ruimte voor lokale bedrijvigheid. Het gaat om 20 hectare die al valt onder het bestemmingsplan voor Hessenpoort II en een nieuwe strook ten zuiden daarvan van nog eens 25 hectare. In totaal komt er dus 45 hectare beschikbaar voor nieuwe lokale bedrijvigheid.
Deze uitbreiding grenst aan de zuidkant aan de groene gebieden van de Vechtcorridor. Ook het nieuwe bedrijventerrein krijgt een groene rand. De ontsluiting vindt in eerste instantie plaats via de bestaande infrastructuur van Hessenpoort (Kranenburgweg - Nieuwleusenerdijk). Mogelijk wordt de Hessenweg naar het noorden verlegd. Op die manier krijgt het lokale bedrijventerrein zijn eigen ontsluiting. Door de verlegging wordt de Hessenweg minder een barrière in de groene gebieden van de Vechtcorridor.

5.4 Landschapszones

Parklandschap Herfte - Wijthmen (III.1)

Aan de oostkant van de stad liggen de bosrijke dekzandgebieden van Herfte - Wijthmen. Het gebied heeft veel mogelijkheden voor recreatie, met de Wijthmenerplas, de golfbaan, bossen en landgoederen. Er zijn veel wandel- en fietspaden. Het is het meest intensief gebruikte uitloopgebied van Zwolle.

Het gebied transformeert langzamerhand van een landbouwgebied naar een parklandschap met terreinen voor recreatie, natuur en waterretentie. Met name in het zuidelijke deel is dit al gebeurd. De afgelopen jaren is er nieuw bos in het gebied aangeplant, in het kader van het project Beter met Bos en Recreatie. Dit gaat door: er komen nog circa vijftien buitenplaatsen bij. Ook het noordelijke deel komt hierdoor dichterbij de stad te liggen.
Ook de revitalisering van de Westerveldse Aa speelt in dit gebied. In combinatie met andere projecten komt er meer ruimte voor waterretentie en natuurontwikkeling. Bovendien wordt een doorgaande recreatieve route langs het water aangelegd. Bij de Wijthmenerplas zijn mogelijkheden voor verblijfsrecreatie, zolang deze maar aansluiten op het huidige karakter en gebruik.

Buurtschap IJsselzone (III.2)

Voor het blauwgroene stadsrandgebied langs de IJssel - van Spoolde tot de IJsselcentrale - is in 2003 de Ontwikkelingsvisie Buurtschap IJsselzone vastgesteld. In het Structuurplan is het gebied vergroot tot aan Windesheim. In tegenstelling tot Herfte-Wijthmen wordt dit gebied niet getransformeerd, maar ontwikkeld om zodoende het landschap te behouden.
De Buurtschap kent een bijzondere organisatie. Verschillende organisaties werken samen, maar ook de bewoners spelen een belangrijke rol. Zo worden bijvoorbeeld zogenaamde 'groene en blauwe diensten' vergoed. Een landschapsfonds keert geld uit voor bijvoorbeeld het openstellen van een wandelpad of het

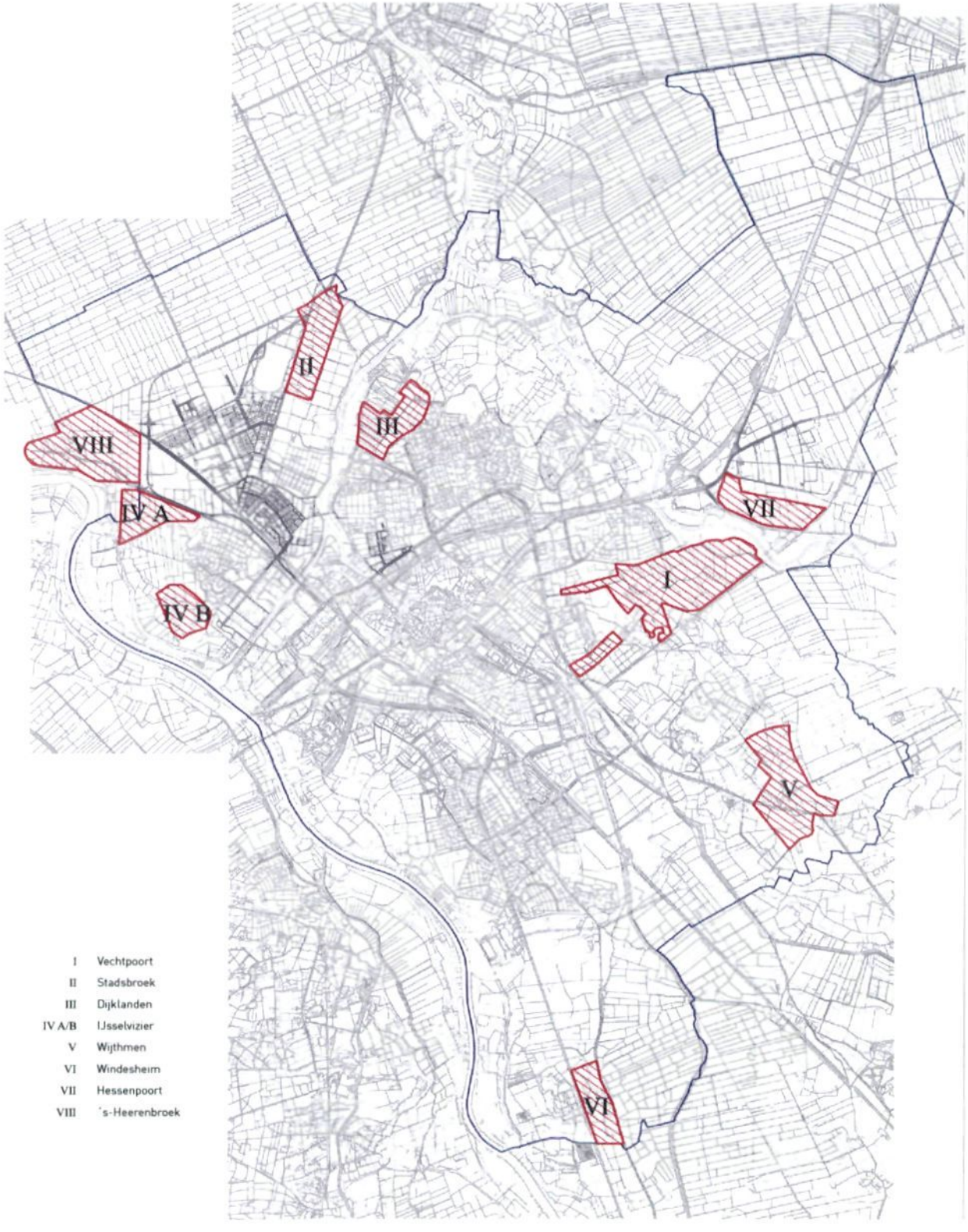
aanleggen van een hoogstamboomgaard.
In dit gebied spelen ook grotere projecten. De waterwinning uit het Spoolderbos zal verschuiven naar dit gebied en in de Schellerwaard komt een nieuwe nevengeul van de IJssel. In de Ontwikkelingsvisie van 2003 is ook ruimte gereserveerd voor recreatie. Intensievere vormen liggen met name tegen de stadsrand aan. Recreatief medegebruik van het landschap wordt gestimuleerd, ook van (delen van) de uiterwaarden.

Langenholte – Vechtcorridor (III.3)

Het gebied Langenholte is een belangrijk uitloopgebied voor Zwolle Noord. De nadruk ligt hier nog wat meer op behoud dan bij de IJsselzone. Het landschap moet aantrekkelijk blijven door kleinere ingrepen, zoals een betere toegankelijkheid, natuurvriendelijke oevers, retentiegebied en landschapsbeheer. Voor het verbeteren van de fietsmogelijkheden (ook vanuit Stadshagen) kan er een pontje over het Zwarte water komen bij Kijk in de Vecht, tegen de noordelijke gemeentegrens. Zo kan een aantrekkelijk rondje worden gefietst, zonder dat fietsers helemaal via Hasselt moeten rijden.
De Vechtcorridor is de open zone langs de Vecht tussen Hessenpoort en Berkum. Dit is een relatief smalle strook die een voldoende groen karakter moet houden. Buitendijks wordt daarom meer natuur aangelegd. Een deel daarvan, de zogenaamde struinwaard, wordt toegankelijk gemaakt voor recreanten. Ook komt er een passage onder de A28 door als recreatieve route. In de binnendijkse strook aan de noordzijde, die grenst aan (de uitbreiding van) Hessenpoort, is plaats voor groene functies. Bestaande elementen zijn landgoed Dijkzicht en Anninga's Hof. Ook zijn nieuwe functies die het groene karakter versterken mogelijk. Zo ontstaat een overgang tussen het bedrijventerrein en de natuur langs de Vecht.

Noordelijke stadsrand (III.4)

Het gebied Noordelijke stadsrand is een onderdeel van het Nationaal Landschap IJsseldelta. Er is voor dit gebied medio 2005 samen met maatschappelijke partijen, omliggende gemeenten en provincie Overijssel gestart met een gebiedsprogramma.
Het gebied bestaat uit drie delen. Aan de oost- en westkant liggen de rivierenlandschappen langs de IJssel en het Zwarte water. Deze twee vormen de 'flanken'. Hier komt vooral natuurontwikkeling en worden recreatieve verbindingen verbeterd. De flanken sluiten aan op de uitbreidingen Stadsbroek en IJsselvizier.
Bij de IJssel wordt bovendien het nieuwe landgoed Vreugderijk aangelegd, de dijk in het kader van Ruimte voor de Rivier verlegd en een tweede nevengeul in de Vreugderijkerwaard gegraven.
Het derde, centrale onderdeel van dit gebied is het Zwolse gedeelte van de Mastenbroekerpolder. Hier blijft de nadruk liggen op landbouw. Dit onderdeel houdt een open en grootschalig karakter met beperkt recreatief medegebruik in de vorm van een fietspad en kanoroute. Daarnaast komt er een groene verbinding tussen de Mastenbroekerpolder en de IJssel. Deze loopt tussen 's Heerenbroek en Stadshagen II.



Kaart 15 Zoekgebieden strategische milieubeoordeling

6 Strategische milieubeoordeling

6.1 Inleiding

Op grond van de Europese richtlijn 2001/42/EG moet bij het opstellen van het Structuurplan een strategische milieubeoordeling (SMB) worden uitgevoerd. Het plan stelt namelijk een kader voor toekomstige activiteiten en hiervoor is een m.e.r. beoordeling en een beoordeling op grond van de Habitatrichtlijn verplicht. In dit hoofdstuk wordt een samenvatting gegeven van de uitkomsten van de SMB.

Tijdens het Structuurplanproces zijn drie scenario's onderzocht (Zwolle IN, Zwolle AAN en Zwolle UIT). Deze zijn in paragraaf 2.3.2. kort beschreven. De scenario's zijn met elkaar vergeleken en getoetst naar ruimtelijke, sociale en economische kwaliteit. Bovendien is de haalbaarheid wat betreft planeconomie, natuur en milieu, water en maatschappelijk draagvlak onderzocht. Mede op basis hiervan zijn de ontwikkelingsstrategie en strategische ontwikkelingszones (beschreven in paragraaf 2.3.3) vastgesteld.
De strategie en ontwikkelingszones zijn nader uitgewerkt in het Structuurbeeld 2020, dat op 12 juli 2005 door het college van burgemeester & wethouders is vastgesteld. Het Structuurbeeld 2020 is de basis geweest voor de Strategische Milieubeoordeling (SMB). Op de structuurbeeldkaart zijn de te ontwikkelen locaties als zones zonder duidelijke begrenzing aangegeven. Voor de watertoets, de natuurtoets en de beoordeling op archeologische en cultuurhistorische waarden is deze aanduiding niet bruikbaar. Om aan te geven op welke gebied deze beoordelingen van toepassing zijn, zijn per uitbreidingslocatie denkbeeldige grenzen getrokken. Dit zijn de zogenaamde zoekgebieden voor uitbreiding. Uitgaande van een "worst case" benadering is gekozen voor een zo ruim mogelijke begrenzing. Strategische milieubeoordeling richt zich op de zoekgebieden. Deze staan aangegeven op kaart 15.

Het Structuurbeeld is getoetst op de milieudoelstellingen op internationaal, nationaal en regionaal niveau en op de gemeentelijke doelstellingen.
Voor het thema water gaat het om de WB21-doelstellingen en de beleidslijn Ruimte voor de Rivier.
Voor het thema natuur zijn de gebieden getoetst op de nieuwe Natuurbeschermingswet, de Flora- en faunawet en het Structuurschema Groene Ruimte (Ecologische Hoofdstructuur) en de Nota Ruimte.
De Nota Ruimte biedt ook het toetsingskader voor het thema landschap. In de nota zijn de zogenaamde Nationale Landschappen aangewezen. Een aantal zoekgebieden voor stedelijke ontwikkeling behoren tot het Nationaal Landschap IJsseldelta. Het thema landschap is ook getoetst op het Streekplan Overijssel 2000+ . Het streekplan noemt het Vecht-Regge gebied een waardevol cultuurlandschap (WCL-gebied). Dit WCL-gebied is tevens Belvédèregebied.
Wat betreft het thema stedelijk groen is getoetst op het Groenbeleidsplan.
Toetsingskader voor mobiliteit is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2001 "Kwaliteit binnen bereik" en de Bereikbaarheidsstudie Zwolle 2004 "Steeds beter bereikbaar".
Voor het thema woon- en leefmilieu is het structuurbeeld getoetst op het Besluit luchtkwaliteit, de Wet geluidhinder en de gemeentelijke milieuvisie ("Milieu op scherp"). Een beperkt deel van de toetsing is al verricht in van de scenariotoetsing.
Aan de hand van deze verschillende onderzoeken wordt in het SMB rapport een voorkeursalternatief aangegeven.

In onderstaande paragrafen wordt voor de inbreidingslocaties en de zoekgebieden voor uitbreiding een korte samenvatting van de beoordeling gegeven.

6.2 Inbreidingslocaties

Alle inbreidingslocaties hebben een archeologische waarde variërend van 0 tot 50% met uitzondering van de locatie Willemspoort. Deze locatie heeft een waarde van 100 %. Dit betekent dat altijd een archeologisch onderzoek nodig is.

De binnenstedelijke inbreidingen worden gekenmerkt door een laag autogebruik, een hoog openbaar vervoergebruik en een hoog fietsgebruik. Bovendien worden ze gekenmerkt door een hoger aandeel voetgangers.
Inbreiding zorgt er in veel gevallen voor dat de functie van het gebied verandert en dat er een meer gespreid verkeersbeeld (ziekenhuis → woningen, kantoren → woningen) ontstaat. Dit gebeurt soms in combinatie met een wijziging van de parkeeraccommodatie.
Het effect van deze veranderingen op het gebruik van het hoofdwegennet is positief: er zijn minder

pieken als gevolg van minder kantoren e.d. en kortere routes als gevolg van een betere situering van de parkeeraccommodaties. In deze gevallen heeft inbreiding dus een positief effect op het bereikbaar houden van de stad. Verder onderzoek per locatie is in een volgend stadium noodzakelijk om te kijken wat de exacte effecten van de inbreiding zijn en of dit daadwerkelijk in de directe omgeving past.

De inbreidingslocaties in de Spoorzone en in de rest van de stad scoren negatief op het aspect geluid. De locaties in de Spoorzone vereisen nadere studie om te bepalen of en hoe de knelpunten opgelost kunnen worden. De reden is dat er in dit gebied sprake is van een combinatie van wegverkeer-, railverkeer- en industrielawaai. Het is de vraag of deze combinatie van lawaai voor de functie wonen voldoende teruggebracht kan worden.
In de rest van de binnenstad lijkt de geluidsproblematiek oplosbaar. Op drukke plekken dicht op de weg kunnen de maximale ontheffingswaarden overschreden worden, bijvoorbeeld de locatie Weezenlanden. Dit probleem lijkt oplosbaar. Bij het ontwerp van de gebouwen zijn bouwakoestische maatregelen mogelijk en bij de situering van geluidsgevoelige ruimten kan er met geluid rekening gehouden worden.

Vooral de inbreidingslocaties in de A28 zone en langs de hoofdinfrastructuur zijn negatief beoordeeld op het aspect luchtkwaliteit. Realisatie van de Structuurplanopgave heeft een toename van de verkeersintensiteiten tot gevolg. Op een aantal plaatsen wordt dan de normen van het Besluit luchtkwaliteit overschreden. Maar ook bij ' autonome ontwikkeling' (dus wanneer er geen nieuwe woningen, e.d. worden gebouwd) wordt op een aantal plaatsen de norm overschreden als gevolg van een toename van het verkeer. Daarom zal Zwolle een luchtkwaliteitsplan moeten opstellen. Hierin moeten maatregelen staan om de luchtkwaliteit (vooral) in en rond de Binnenstad te verbeteren. Als deze maatregelen uitgevoerd worden, lijkt luchtkwaliteit een oplosbaar probleem.

Alle locaties lijken haalbaar voor wat betreft het aspect externe veiligheid. Een groot deel van de locaties zal leiden tot een verhoging van het groepsrisico. Of er echt sprake is kritieke locaties is afhankelijk van de exacte inrichting van het plan, de maatregelen die genomen worden en het stedelijk ambitieniveau (visie A28-zone).

Onder de inbreidingslocaties bevinden zich een groot aantal verdachte of verontreinigde locaties. Dit biedt kansen om te voldoen aan de beleidsdoelstelling op het gebied van bodem. De bodem wordt dan geheel of gedeeltelijk gesaneerd of de situatie verbetert als gevolg van beheersmaatregelen. Er zijn geen onoplosbare bodemknelpunten geconstateerd. Wel lopen de kosten van sanering/beheersmaatregelen uiteen.

6.3 Zoekgebieden voor uitbreiding

Vechtpoort (I)

Dit zoekgebied biedt voldoende mogelijkheden voor de realisatie van 2000 woningen. Met name de hoger gelegen delen zijn bij uitstek geschikt, terwijl de lagere gebieden met moerassige gronden goed zijn voor natte natuurontwikkeling. Deze lage gebieden zijn minder geschikt voor bebouwing. Bovendien vereisen deze lage gebieden relatief veel compensatie voor de stroomgebiedberging.
Uit het oogpunt van waterbeheer en ecologie is het wenselijk om de oude verbinding van de Marswetering met de Vecht te herstellen. De waterloop, voor zover deze binnen het stedelijk gebied valt, kan dan op een natuurlijke wijze ingericht worden.
De ontwikkeling van Vechtpoort heeft naar verwachting een significant negatief effect in het kader van de vogelrichtlijn. Dit effect kan worden verzacht door de aanleg van een groenzone langs de noordelijke rand van het zoekgebied, nabij de Vecht.
Voor de ontsluiting van het gebied voor het autoverkeer is nieuwe infrastructuur noodzakelijk. Met het oog op geluidhinder en luchtkwaliteit moet zoveel mogelijk voorkomen worden, dat verkeer naar Vechtpoort door Berkum wordt geleid. Nader onderzoek naar de meest optimale ontsluiting is noodzakelijk.

Stadsbroek (II)

Op basis van de natuurtoets moet vooralsnog worden geconcludeerd dat deze locatie niet haalbaar is. De ontwikkeling van Stadsbroek heeft naar verwachting een significant negatief effect op de Kleine Zwaan en de Meerkoet. Ook de weidevogelwaarden in Stadsbroek zijn aanzienlijk. Deze waarden leveren vermoedelijk een compensatieopgave op.
De recente en toekomstige ontwikkelingen in de nabijheid van de locatie kunnen ook effecten hebben op flora en fauna. Zodra de locatie voor nadere uitwerking op de agenda komt is nader onderzoek vereist. Onderdeel hiervan zal een meerjarig veldonderzoek zijn naar de werkelijke betekenis van Stadsbroek voor de Kleine Zwaan. Mocht uit nader onderzoek blijken dat er toch ontwikkelingskansen zijn, dan is bebouwing in het noordelijke deel niet wenselijk. Dit uit landschappelijk oogpunt, maar ook omdat hier het risico van wateroverlast bestaat.
Bij de ontwikkeling van het gebied moet rekening worden gehouden met de relatief slechte ontsluiting smogelijkheden voor het openbaar vervoer. Voor het autoverkeer is de directe ontsluiting op de Werkerlaan een goede oplossing. Hier is voldoende capaciteit en een goede vormgeving mogelijk (gebiedsontsluitingsweg met fietsstroken). Dat betekent waarschijnlijk wel dat de toch al zwaar belaste Mastenbroekerallee (als gevolg van Stadshagen II) tijdens de spitsen op de kruispunten overbelast raakt.

Dijklanden (III)

Ontwikkeling van deze locatie is mogelijk, maar er moet wel rekening gehouden worden met een grote hoeveelheid te compenseren waterberging. Met name het noordelijk deel en langs de Urksteeg zijn voor bebouwing het meest geschikt. De aanleg van grotere oppervlakken open water in het gebied Dijklanden is vanwege de ligging nabij het Zwarte Water ongewenst. De kwel vanuit het Zwarte Water kan door de aanleg van open water sterk worden bevorderd. Dat kan behalve tot waterbezwaar, ook tot ongewenste effecten als piping (wegspoelen van zand door kwelstromen) onder primaire waterkering leiden. Het bestaande wateroppervlak is wel geschikt als locatie van een aantal (drijvende) woningen.
Ontwikkeling langs de zuidwestelijke rand van de zoeklocatie, dus langs het Zwarte Water, is ongewenst omdat dit grenst aan een vogelrichtlijngebied. De mogelijkheden om schade aan beschermde of bedreigde soorten (bijvoorbeeld. Waterspitsmuis, vleermuizen, vissen en mogelijk Knoflookpad) te beperken moeten nader worden uitgewerkt.
Voor het autoverkeer kan Dijklanden rechtstreeks ontsloten worden op de Middelweg. Er kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van de bestaande aansluiting Luttekeweg. Een alternatieve ontsluiting zou via de Rijnlaan kunnen, maar is gelet op het karakter van het noordelijk deel van deze weg minder gewenst.

Dijklanden zorgt, samen met het effect van Stadsbroek, voor een toenamen van de intensiteit op de Middelweg met circa 20%. Als de kruisingen hier en daar worden aangepast, levert dit waarschijnlijk geen onoverkomelijke knelpunten op.

IJsselvizier (IVA)

Op basis van de natuurtoets moet vooralsnog worden geconcludeerd dat ook deze locatie niet haalbaar is. De ontwikkeling van IJsselvizier (A) heeft naar verwachting een significant negatief effect op de Kleine Zwaan.
Ook voor deze locatie geldt dat er nader onderzoek, waaronder meerjarig veldonderzoek nodig is. Mocht hieruit blijken dat er toch kansen zijn, dan is bebouwing in het westelijk deel van de locatie niet gewenst.
Hier is sprake van een geringere ontwateringdiepte en bovendien wordt dit gebied gedeeltelijk (dubbel) bemalen.

IJsselvizier (IVB)

IJsselvizier is gedeeltelijk aangewezen als primair watergebied, de ontwateringdiepte is er gering en het gebied wordt deels (dubbel) bemalen. Hierdoor is een groot deel van de locatie niet geschikt voor bebouwing.
In het zuidelijk gedeelte is bebouwing mogelijk zolang dit extensief gebeurt en aangepast is op het watersysteem.
In het kader van de Vogelrichtlijn heeft de ontwikkeling van deze locatie geen significant negatieve effecten.
De locatie ligt buiten de invloedssfeer van het openbaar vervoer en het is niet mogelijk om een bestaande lijn om te leiden. Hiermee dient rekening te worden gehouden met de keuze van het soort woningen dat er gebouwd zou moeten worden.

Wijthmen (V)

De ontwikkeling van woningbouw in dit gebied is voor wat betreft het aspect water goed mogelijk. In het kader van de Vogelrichtlijn heeft de ontwikkeling van deze locatie geen significant negatieve effecten. Of het mogelijk is om schade aan beschermde of bedreigde soorten (bv. Ringslang, Waterspitsmuis en vissen) te beperken, moet worden onderzocht.
In het zoekgebied komen uitsluitend gebieden voor met een archeologische waarde van 50 of 90%. De gebieden met een archeologische waarde van 90 % liggen ten zuiden van de Heinoseweg en de Kroesenallee. Als er in dit deel gebouwd wordt, moet er een inventariserend bodemonderzoek en vervolgens een definitieve opgraving plaatsvinden.
Vanwege het kleinschalige karakter van het gebied moet er extensief gebouwd worden. Ook de omgeving van Soeslo is gevoelig voor verstedelijking.
De voorzieningen zijn langs de Heinoseweg aanwezig, maar de sociale veiligheid laat te wensen over.
Het gebied bij Wythmen wordt ontsloten met het streekvervoer. Gezien de beperkte omvang van het gebied is een aparte buslijn niet haalbaar.

Windesheim (VI)

De ontwikkeling van woningbouw in dit gebied is voor wat betreft het aspect water goed mogelijk. Dit geldt vooral voor het midden van het gebied. In het kader van de Vogelrichtlijn heeft de ontwikkeling van deze locatie geen significant negatieve effecten. Ook hier is onderzoek nodig om te kijken of de schade aan beschermde of bedreigde soorten (bv. Ringslang, Waterspitsmuis en vissen) te beperkt kan worden.
Een groot deel van het zoekgebied Windesheim maakt

deel uit van een rivierduincomplex. Dit rivierduin heeft een archeologische waarde van 50%. Dit betekent dat er een inventariserend veldonderzoek door middel van proefsleuven nodig is. Op basis van dit onderzoek kan dan bepaald worden of een vervolgonderzoek noodzakelijk is. In de omgeving van de molen, een gebied met een straal van 500 meter, mag niet gebouwd worden. Dat zou een negatief effect hebben op de windvang en op de beleving van de molen.

Hessenpoort (VII)

Het ontwikkelen van een bedrijventerrein in dit gebied is voor wat betreft het aspect water goed mogelijk. Wel dient moet er rekening gehouden worden met de randvoorwaarden die het watersysteem stelt. Bovendien moet het plan aansluiten op de huidige natuurontwikkeling in Hessenpoort.
De ontwikkeling van deze locatie heeft naar verwachting een significant negatief effect op de meerkoet. Dit effect kan worden verzacht door voldoende afstand te houden tot het beschermd gebied (dat wil zeggen: niet uitbreiden tot het huidige tracé van de Hessenweg).
Met de uitbreiding van Hessenpoort 2 (autonome ontwikkeling) is de bestaande hoofdontsluiting van dit bedrijventerrein volledig belast. Dit geldt vooral voor de kruising Nieuwleusenerdijk/Hessenweg/op- en de afrit A28. Het is gewenst dat de provincie het tracé van de Hessenweg verlegt in noordelijke richting en samen met het rijk de aansluiting op de A28 vernieuwt en verbetert. Hierdoor wordt een volgende uitbreiding adequaat ontsloten en wordt de leefbaarheid van de bewoners langs de bestaande Hessenweg verbeterd.
De negatieve invloed die deze uitbreiding heeft op de landschappelijk karakteristieke rand van het gebied Vecht-Regge kan worden beperkt door het tracé van de Hessenweg in noordelijk richting te verleggen.

7 Zicht op realisering

7.1 Inleiding

Kader voor financiële haalbaarheid
Het Structuurplan geeft op hoofdlijnen aan welke ontwikkelingen in de periode tot 2020 met een doorlijk naar 2030 gewenst zijn voor de stad, de aangrenzende buitengebieden en het landschap. Elk toekomstplan kan echter op meerdere manieren ingevuld worden.
Het realiseren van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet, volgens het bestaande financiële beleid van de gemeente, selfsupporting zijn. Dit betekent dat de kosten van het realiseren van plannen moeten worden gedekt door de opbrengsten uit de plannen. Het maakt hierbij niet uit of het gaat om een private of een publieke uitvoering, of een combinatie van beide.

Plannen zijn alleen uitvoerbaar als de consequenties van de instandhouding ook worden doorzien. Daarom is het van belang bij de ontwikkeling van de stad ook sociaal-economische gevolgen op termijn in beeld te houden. Het is bijvoorbeeld belangrijk om te kijken of er in de toekomst sprake zal zijn van evenwicht en duurzaamheid in de ontwikkeling in de woningvoorraad en de werkgelegenheid. Deze zijn immers van invloed op enerzijds de kosten van instandhouding van de openbare ruimte en sociaal-culturele voorzieningen en anderzijds de kosten van bijstand. Bij een beoordeling van de uitvoerbaarheid van plannen moeten dit soort aspecten onderzocht en gewaarborgd worden.

De instandhouding van de openbare voorzieningen in de plannen moet gefinancierd kunnen worden met de (groei)inkomsten die in het Meerjaren Ontwikkelingsplan (MOP) gepland zijn. Er moet bij ruimtelijke plannen ook rekening gehouden worden met de groei van de diverse onderhoudsbudgetten. Hiervoor zijn normen ontwikkeld.

Niet alles tegelijk

De uitdaging van het nieuwe Structuurplan is onder meer dat niet alles tegelijk moet en kan. Voor een belangrijk deel moet wat betreft de uitvoering, de volgorde aangehouden worden van bestaande en nog toekomstige ruimtelijke plannen en de financiële paragrafen die daar bij horen. Dan worden ook de beperkingen duidelijk voor wat betreft de financiële haalbaarheid.

Bij grondexploitatie is het uitgangspunt: deze moet meer dan sluitend zijn. Belangrijk in dit verband zijn de mogelijke investeringen bij grote infrastructurele werken.
Voor een aantal belangrijke ontwikkelingen is de uitvoering in grote mate afhankelijk van de marktsector. Hierbij moet worden gedacht aan investeringen op het gebied van nieuwe winkel- en vrije tijd en uitgaansvoorzieningen, revitalisering en herstructurering van bestaande werkgebieden en terreinen voor bijzondere doeleinden. Ontwikkelingen kunnen voor een deel worden gestimuleerd met bijdragen van andere overheden. Als gemeente Zwolle financiële steun moet geven, zal deze gefinancierd moeten worden door opbrengsten uit andere ruimtelijk-economische plannen

Korte, middellange en lange termijn

Naast woningbouw is de groei van bedrijfsterreinen van ruimtelijk-economisch belang. Hiermee hangen verschillende infrastructurele ontwikkelingen samen. Daarom is een fasering naar korte, middellange en lange termijn nodig. Er kan onderscheiden gemaakt worden in:

- wegenstructuur (hoofdwegen, parkeergarages, fietspaden, busbanen)
- hoofdgroenstructuur
- riolering

7.2 Zicht op financiële consequenties

Eind 2005 wordt het voorontwerp Structuurplan 2020 aan de commissie Ruimte aangeboden voor advies. Het plan is een ruimtelijke vertaling van onder meer de uitkomsten uit de Structuurplanscenario's, zoals besloten in de Raad van 13 juni 2005. Deze hebben richting gegeven aan de strategiebepaling en de ontwikkelingsrichting. De Structuurplanscenario´s IN, AAN, UIT worden in het bijlagenboek met cijfers/ tabellen toegelicht.

Tijdens het opstellen van het voorontwerp Structuurplan is gekozen om geen vergaande financiële analyses uit te voeren. Eerst moet het ambitieniveau van het **Tweesporenbeleid** en de beleidsvoornemens nader beschreven worden. Omdat nieuwe ontwikkelingen als geheel gezien kunnen worden is het wenselijk om hiervoor later één financieel programma te schrijven.

De financiële gevolgen van de denkrichtingen zijn nu nog beperkt inzichtelijk. Het proces van "tekenen en rekenen" zal komend jaar moeten gebeuren, nadat het college en de raadsadvisering over het voorontwerp bepaald hebben:

- Welke projecten vallen af?
- Worden er onderdelen toegevoegd?
- Wijzigen er uitgangspunten?.

Het verder uitwerken van de gewenste structuurbepalende ontwikkelingen (inclusief financiële doorrekeningen), SWOT analyses en dekkingsmiddelen moet gebeuren tijdens het opstellen van het uitvoeringsprogramma.
Om ervoor te zorgen dat er vaart blijft zitten in het uitwerken van het Structuurplan, moet na de besluitvorming rond het voorontwerp Structuurplan, het uitvoeringsprogramma geschreven worden. Hierin worden de projecten voor wat betreft de prioritering en diepgang verder uitgewerkt, beschreven en toegelicht.
De haalbaarheid zal getoetst worden aan de volgende, niet limitatieve, hoofditems:

- duidelijke planbegrenzing
- vastleggen gewenst programma
- locatiespecifieke kostenelementen
- milieuaspecten
- omgevingsfactoren
- marktanalyse
- publiekrechterlijke procedures
- fasering.

In de analyse worden vervolgens de kansen en risico's beoordeeld en in beeld gebracht. Er zal organisatiebudget beschikbaar moeten zijn om voor het Structuurplan een financieel projectenprogramma te maken met fasering en prioritering. Dit programma zal moeten voldoen aan de volgende criteria:

- flexibiliteit
- mogelijkheid voor implementatie in het collegeprogramma (4-jaars periode)
- prioritering
- kostenopzet
- dekkingsvraagstuk.

Infrastructuur: aanpassen aan toekomstige eisen

Om Zwolle de komende jaren bereikbaar te houden, moeten er tot 2020 belangrijke aanpassingen in de infrastructuur plaatsvinden. De **Autowegen** en **Fietsroutes** die opgeknapt en nieuwe aangelegd moeten worden, vergen grote investeringen. Dit kunnen twee fasen onderscheiden worden:

- reeds bekende maatregelen aan gemeentelijke wegen en wegen van Provincie en Rijk tot 2015 (Bereikbaarheidstudie 2004);
- aanvullende aanpassingen die tot 2020 nodig zijn als gevolg van de ontwikkelingen uit het Structuurplan.

Een van de conclusies uit de Bereikbaarheidstudie is dat er onvoldoende middelen zijn om alle noodzakelijke infrastructurele aanpassingen binnen de planperiode (tot 2015) te realiseren.

Van de noodzakelijke investeringen in de infrastructuur tot 2015 is een groot gedeelte ongedekt. De benodigde investeringen met bijbehorende dekking staan genoemd in het Investeringsprogramma Infrastructuur.
In het uitvoeringsprogramma Structuurplan worden alle extra benodigde investeringen die het gevolg zijn van de keuzes uit het Structuurplan, integraal genoemd. Bovendien zal hierin worden benadrukt dat de noodzakelijke infrastructuur tot 2015 gedekt moet zijn. Deze investeringen mogen geen belemmering zijn voor de planontwikkeling op de uitbreidingslocaties die genoemd zijn in het Structuurplan.

Nieuwe woningbouw- en werkgebieden

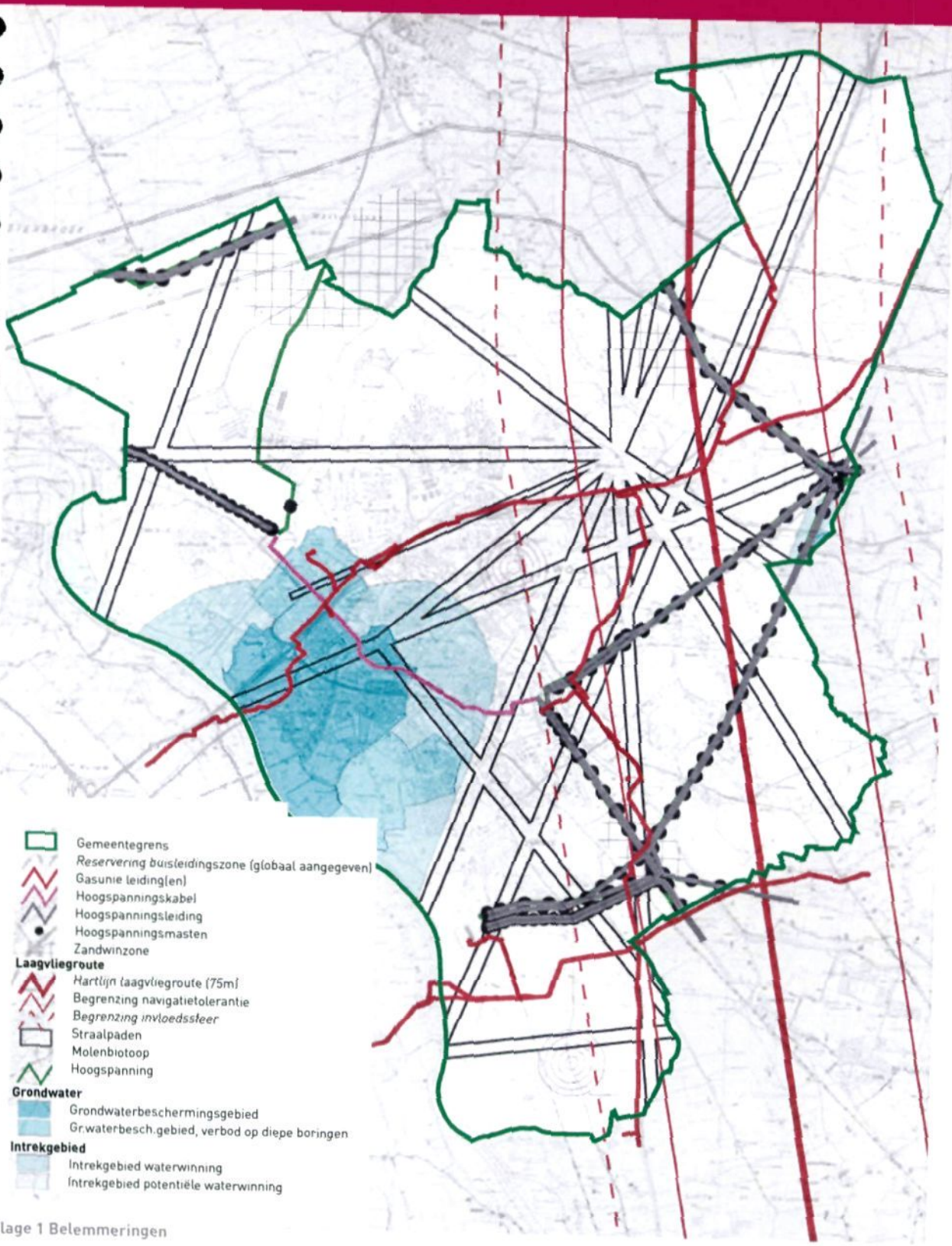
Voor de financiële haalbaarheid van de nieuwe uitbreidingen is het van belang te weten wie eigenaar is van de gronden en wat de noodzakelijke aanpassingen / nieuwe aanlegkosten zijn van de bovenwijkse infrastructuur, zoals wegen, waterlopen, groencorridors en fietsverbindingen

De woninglocaties **Vechtpoort** ten zuiden van Berkum, **Stadsbroek** en **Dijklanden** lijken vooralsnog financieel het meest kansrijk. In deze gebieden is Zwolle gedeeltelijk eigenaar van de grond. Daardoor is de gemeente in staat om de regie over het gebied te behouden en ontwikkelingen te stimuleren. Dat biedt alvast een redelijke kans op een positief resultaat.

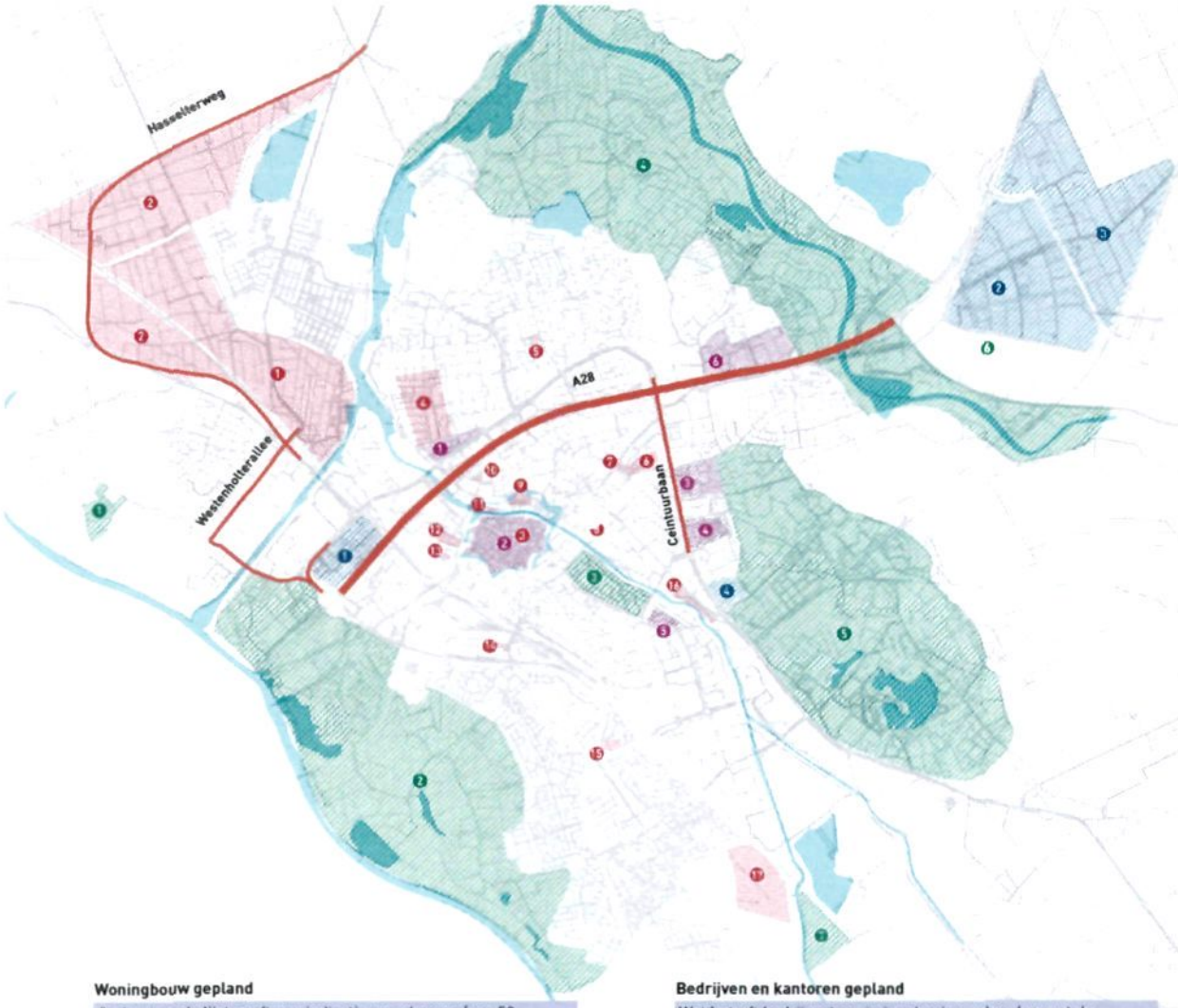
7.3 Maatschappelijke haalbaarheid

Het voorontwerp Structuurplan is onderwerp van inspraak en overleg. De resultaten hiervan zullen bij het ontwerp Structuurplan in deze paragraaf worden beschreven.

Bijlagen



Bijlage 1 Belemmeringen



Woningbouw gepland

Onderstaande lijst geeft een indicatie van plannen (van 50 woningen of meer) waar nu reeds mee rekening gehouden wordt in de raming van de behoefte aan woningbouw. Er zijn meer (met name kleinere) locaties en de aantallen kunnen in de werkelijke plannen wat afwijken van de raming. In het totaal wordt rekening gehouden met ruim 10.000 nieuwe woningen.

woningbouw gepland

1	Stadshagen I	3960
2	Stadshagen II	4000
3	Wonen boven winkels in de binnenstad	160
4	Holtenbroek	700
5	Dommel	50
6	De Aloë / DSM - terrein	95
7	Bankastraat	60
9	Noordereiland	230
10	Hobbemastraat	60
11	Schaepman	150
12	Nieuwe Haven	210
13	Veemarkt studentenhuisvesting	80
14	Hanzeland	55
15	Kwekerij Ittersum	60
16	Almelose kanaal	115
17	Oude Mars	100

Bedrijven en kantoren gepland

Wat betreft bedrijventerrein is rekening gehouden met de resterende ruimte op Hessenpoort 1 en op de Marslanden. Verder is Hessenpoort 2 reeds meegenomen in de raming.
Ruimte voor kantoren is geraamd in met name Voorsterpoort, Oosterenk – Watersteeg en het resterende deel van Hanzeland.

bedrijven/kantoren gepland

1	Voorsterpoort
2	Hessenpoort I
3	Hessenpoort II
4	Oosterenk

groen en recreatie

1	Landgoed Vreugderijk
2	Buurtschap IJsselzone
3	Park de Weezenlanden
4	Zwarte Water-Vechtcorridor
5	Parklandschap Herfte -Wythem
6	Overgangszone Hessenpoort
7	Nieuw natuurgebied

voorzieningen

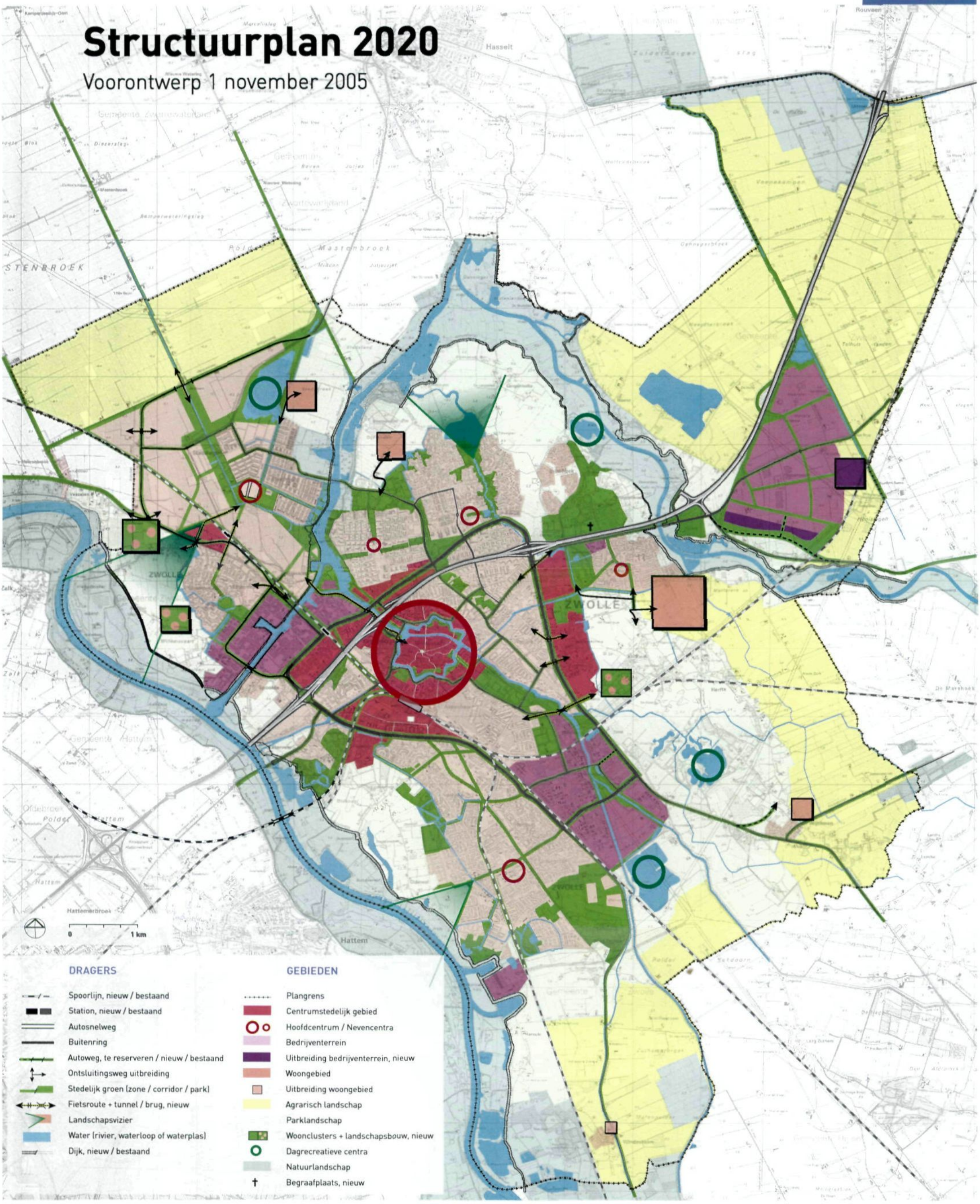
1	Deltion College
2	Binnenstad
3	Stadioncomplex
4	Isala klinieken
5	Nooterhof
6	Begraafplaats Kranenburg

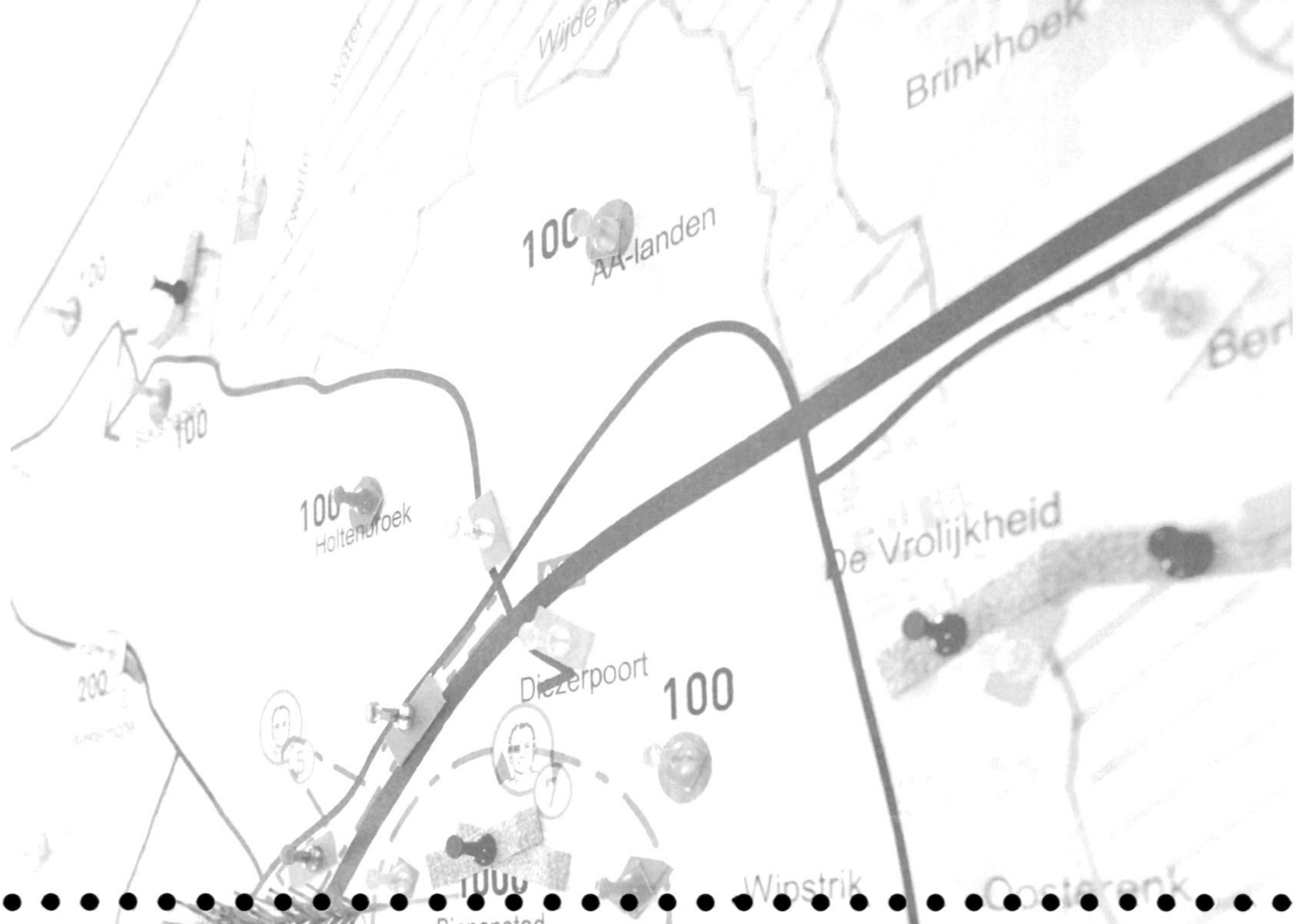
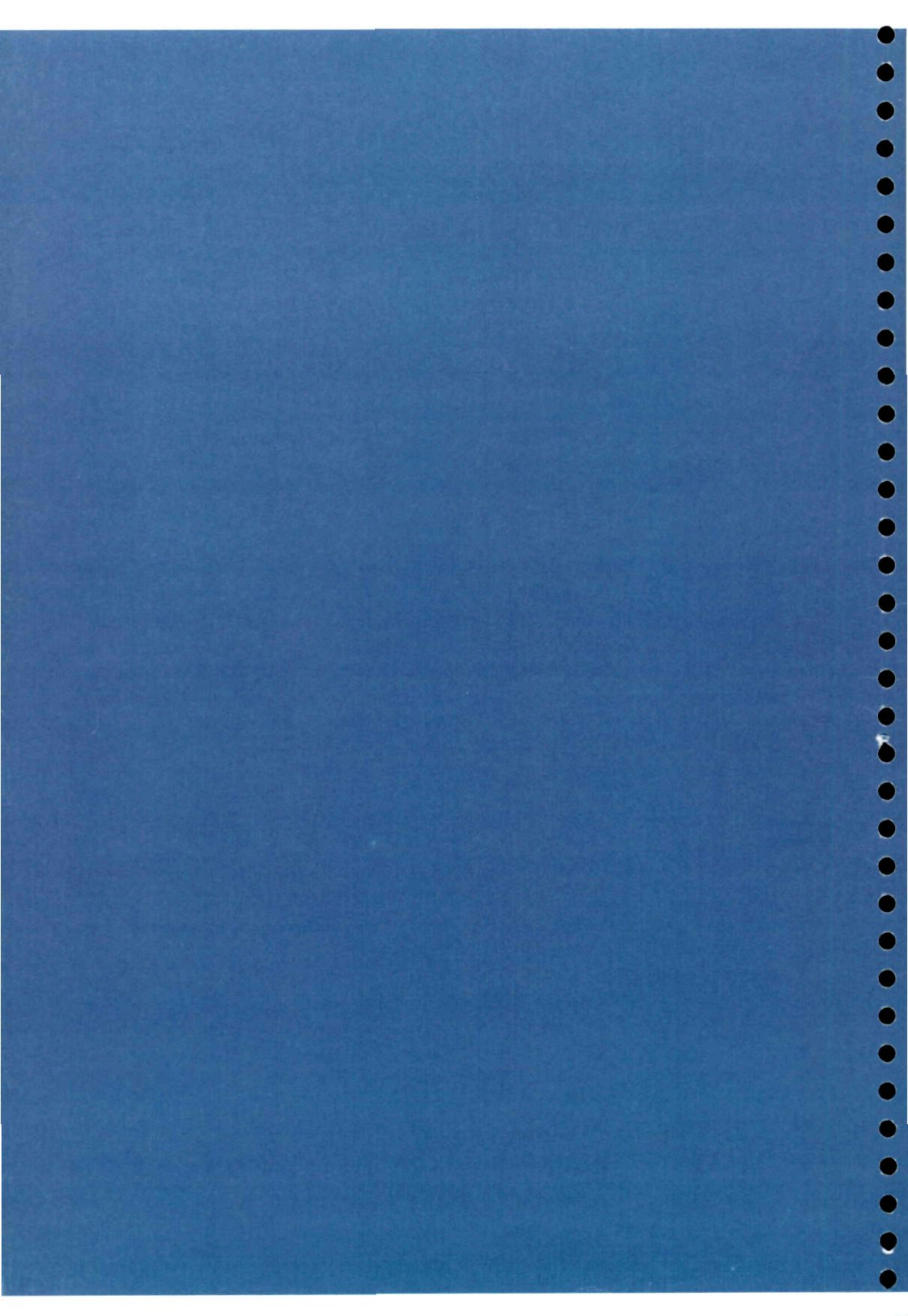
ontwikkeling

Zwolle

Structuurplan 2020

Voorontwerp 1 november 2005




Brinkhoek
100
AA-landen
100
Holtenbroek
De Vrolijkheid
Diezerpoort
100
Wipstrik