

Spoorzone Zwolle

Startnotitie
Stationsplein en Westerlaan

Februari 2026

Inhoudsopgave

1	**Inleiding**	**3**
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel	4
1.3	Leeswijzer	4
2	**Context**	**5**
2.1	Historisch perspectief	5
2.2	Huidig beeld	7
2.3	Planologische situatie	7
3	**Ruimtelijke visie**	**9**
4	**Kaders en uitgangspunten**	**11**
4.1	Programma	11
4.2	Mobiliteit	12
4.3	Klimaatadaptatie, energie en circulariteit	14
4.4	Gezondheid en veiligheid	15
5	**Uitwerking per locatie**	**17**
5.1	Buitensociëteit	17
5.2	Stationsplein 13	18
5.3	Oosterlaan 1	20
5.4	Noordentree en stationsgebouw	21
5.5	Parkeergarage Stationsplein	22
5.6	Westerlaan 1, 9 en 45	24
5.7	The City Post	25
5.8	Ontwikkeling Parkstraat (*informatief*)	26
6	**Participatie**	**27**
7	**Ontwikkelstrategie**	**28**
Bijlage 1:	**Verkeerseffecten Stationsplein en Westerlaan**	**29**
Bijlage 2:	**Beleidskaders**	**33**

1 Inleiding

In het hart van het groeiende centrumgebied van Zwolle vormen het Stationsplein en de Westerlaan een belangrijke zone. Het is de entree van de stad – een plek van bestemming en een thuiskomst voor veel Zwollenaren. De afgelopen jaren heeft het gebied een forse transformatie ondergaan. Het Stationsplein, Stationsweg en Ooster- en Westerlaan zijn in 2021 opnieuw ingericht met veel aandacht voor verblijfskwaliteit en groen. Met deze kwaliteitsimpuls is de entreefunctie van het gebied versterkt en is een stap gezet om de binnenstad opnieuw te verbinden met het monumentale station. Het Stationsplein en de Westerlaan verbinden ook het Stadshart met de Spoorzone, die samen het nieuwe Zwolse centrumgebied vormen met elk een eigen identiteit. In september 2025 is de Passerelle geopend en daarmee is er een directe en openbare verbinding tussen deze twee gebieden ontstaan. De omliggende bebouwing kan de entreefunctie en de verbinding tussen Stadshart en Spoorzone verder versterken, zodat gewerkt kan worden aan een vitaal en groeiend centrumgebied.



Luchtfoto omgeving Stationsplein. (Beeld: Gemeente Zwolle)

1.1 Aanleiding

In de directe omgeving van het Stationsplein en de Westerlaan speelt een aantal ruimtelijke initiatieven, dit varieert van concrete projecten tot eerste ideeën. Samen met meerdere eigenaren en een aantal omwonenden is de gemeente in 2023 begonnen aan een gebiedsvisie voor drie gebouwen rond het Stationsplein: de Buitensociëteit, Stationsplein 13 en Oosterlaan 1. Voor deze gebouwen waren concrete initiatieven, maar door marktontwikkelingen zijn niet alle initiatieven meer relevant. Ook langs de Westerlaan vinden ontwikkelingen plaats, onder andere van The City Post, omgeving Parkstraat en de parkeergarage Stationsplein. Om deze initiatieven goed te begeleiden is een verbreed ruimtelijk en programmatisch kader nodig met ontwikkelprincipes voor

de individuele plots. Hiermee zijn er ontwikkelkaders voor de gebouwen rond het Stationsplein en de Westerlaan, maar ook uitgangspunten voor toekomstige ontwikkelingen die we nu nog niet kennen.

1.2 Doel

Deze startnotitie schetst de ontwikkelrichting voor het Stationsplein en de Westerlaan vanuit een bredere context. Het gebied ligt in de Spoorzone, maar is een belangrijk scharnierpunt in de stad met invloeden van zowel het Stadshart als de Spoorzone. In het gebied willen we herontwikkelingen faciliteren met als doel een verdere verdichting en intensivering van het gebruik, waarbij de werkgelegenheid wordt versterkt, ruimte wordt geboden aan ondernemers en de aantrekkelijkheid van het gebied wordt versterkt. Een toenemende stedelijkheid gaat hierbij samen met extra ruimte voor voetgangers en fietsers en sterke vergroening, zodat het bijdraagt aan de vitaliteit van de stad als geheel.

Er is een kaderstellende startnotitie voor het gebied gemaakt. Het Ontwikkelkader Spoorzone is hiervoor de basis, waarbij de input uit eerdere gezamenlijke processen is meegenomen. In deze startnotitie staat de ambitie voor meer samenhang tussen verschillende initiatieven langs het Stationsplein en de Westerlaan centraal. Duidelijk wordt wat de stand van zaken is van de verschillende initiatieven (proces) en aan welke ruimtelijke en programmatische ontwikkelingen de gemeente Zwolle ruimte wil bieden buiten huidige planologische randvoorwaarden. Binnen de kaders van deze startnotitie kunnen initiatiefnemers individueel hun plannen verder uitwerken.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de bestaande context geïnventariseerd. Aanwezige ruimtelijke structuren en de historie hiervan worden geanalyseerd en de planologische situatie wordt aangegeven. Hoofdstuk 3 beschrijft de ruimtelijke visie op het gebied. Deze wordt in hoofdstuk 4 uitgewerkt in programmatische kaders en in hoofdstuk 5 tot beschrijvingen per plot. Bij het opstellen van de ambities en kaders is samengewerkt met eigenaren en omwonenden. Het gevolgde proces is beschreven in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 ten slotte wordt verder ingegaan op de ontwikkelstrategie voor het vervolg.

In Bijlage 1 worden de verkeerseffecten als gevolg van de ontwikkelingen beschreven en in Bijlage 2 zijn de relevante beleidskaders voor het Stationsplein en de Westerlaan samengevat.

2 Context

De startnotitie kent een plangebied en een invloedsgebied. Het plangebied omvat het Stationsplein en de direct omliggende bebouwing en de Westerlaan met de bebouwing aan zuidzijde van de weg. Daaromheen ligt het invloedsgebied, waar in het Stadshart en de Spoorzone verschillende ontwikkelingen plaatsvinden.

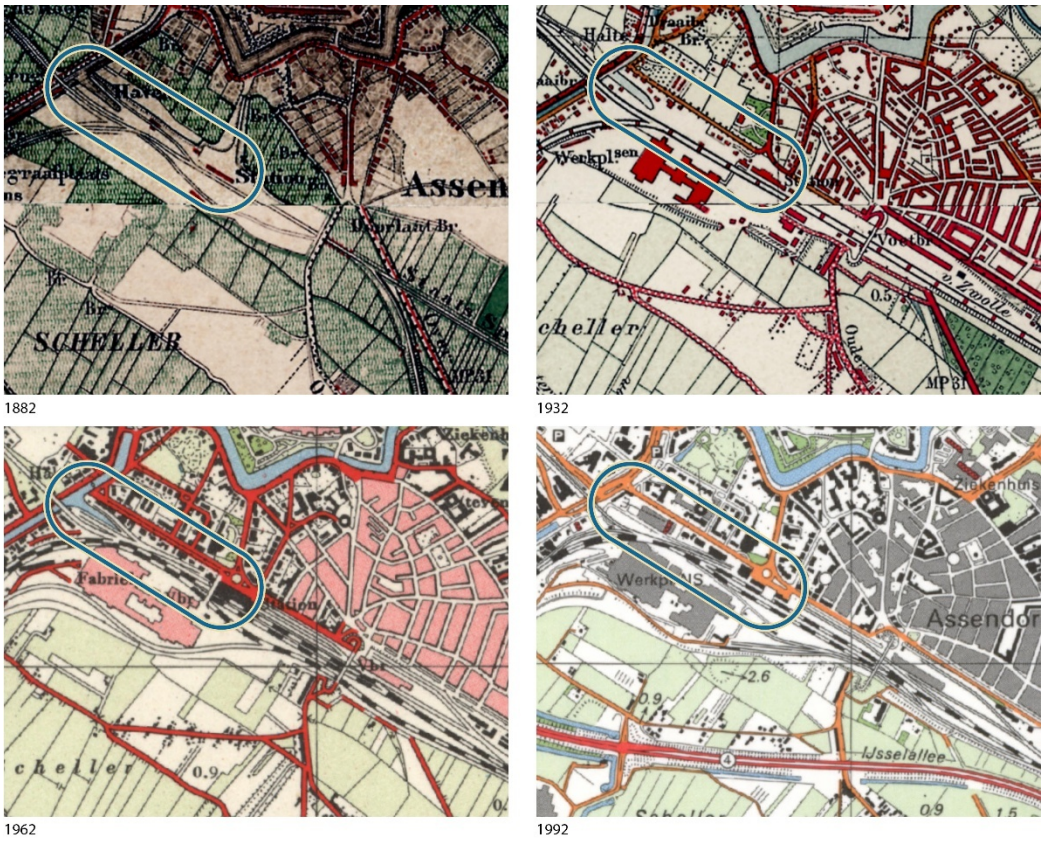


Plangebied Stationsplein en Westerlaan. (Beeld: Gemeente Zwolle)

2.1 Historisch perspectief

Door de centrale ligging van het plangebied in Zwolle is de geschiedenis van het Stationsplein en de Westerlaan sterk verbonden met de ontwikkeling van de stad. In 1868 verrees ten zuiden van de toenmalige stad het stationsgebouw van station Zwolle. Een gebouw van het type ‘eerste klasse’ met een hoog middendeel en lange lage vleugels aan weerszijden. Aanvankelijk stond het als een paleis in het weiland ten zuiden van de stad. De verbinding naar de stad was in de eerste jaren niet meer dan een landelijk weggetje. Met de realisatie van de Stationsweg een aantal jaren later ontstond een monumentale en lommerrijke as naar de stad. In de omgeving van het station was vanaf halverwege de 19e eeuw al sprake van villabouw, met name langs de singel. Na de komst van het spoor raakte de ontwikkeling van dit luxe kwartier in een stroomversnelling. De Stationsweg ontwikkelde zich tot een chique straat met grote stadsvilla’s. In 1882 werd een tweede weg aangelegd naar het station, de

Terborchstraat. Ook deze straat trok bewoners uit de hogere sociale klasse. In dezelfde tijd werden ook de Oosterlaan en Westerlaan aangelegd, die de stationsomgeving verbonden met route naar Deventer en de Willemsvaart.



Historische ontwikkeling omgeving Stationsplein en Westerlaan. (Beeld: https://topotijdreis.nl, bewerkt)

Het Stationsplein en het stationsgebouw definieerden de overgang van stad naar station, als een ontvangstruimte van stad. Gelijktijdig met de realisatie van het station werd het plein ingericht met een ‘vijf duimen dikke grindlaag’. Het was één ruimte waar zowel voetgangers, paard-en-wagens, handkarren, paardentram (tot 1919) en later de eerste auto’s gebruik van maakten. Door toenemend auto- en busverkeer vanaf de jaren ‘30 van de 20e eeuw ontstond de noodzaak om verkeersstromen meer van elkaar te scheiden. Uiteindelijk werd pas eind jaren ’40 het Stationsplein heringericht met een plek langs de Oosterlaan voor het groeiende busvervoer. De realisatie van een rotonde in de jaren ’50 versterkte de verkeerskundige functie verder ten koste van de verblijfsfunctie van het plein. In 1993 werd het Stationsplein aangepast, waarbij de rotonde bleef en bussen halteerden vlak voor de stationsentree. De realisatie van de busbrug in 2019 en de verplaatsing van het busvervoer naar de zuidzijde maakte herinrichting van het Stationsplein in 2021 mogelijk. Met deze inrichting is geprobeerd van het plein weer één ruimte te maken, waarbij groen nadrukkelijk een plek heeft gekregen in het ontwerp.

De Westerlaan is aangelegd in de jaren 1880 en verbond het Stationsplein met de Willemsvaart. Voor die tijd bevond zich aan de zijde van de Willemsvaart al een spoorhaven waar brandstof en materialen voor het railverkeer per schip konden worden aangevoerd. Tussen de Westerlaan en het spoor werden functies gerealiseerd die onderdeel zijn van het spooremplacement zoals een elektriciteitsfabriek en berg- en werkplaatsen. Aan noordzijde van de Westerlaan stond op de hoek met de Stationsweg vanaf 1877 de Buitensociëteit. Deze villa werd omgeven door statige tuinen en was gericht op de Stationsweg. In de eerste helft van de 20e eeuw werden aan deze zijde van de Westerlaan woningen en een school toegevoegd.
De spoorhaven bleef tot in de jaren 1960 bestaan. Door de demping van de haven en een gedeelte van de Willemsvaart ontstond het terrein waarop de PTT een nieuw postgebouw kon bouwen aan het spoor. Tegelijkertijd werd de Westerlaan aangesloten op de Willemskade, waarmee ook een goede verkeersverbinding ontstond met het hoofdwegennet van de stad. In de loop van de 20e eeuw werden verschillende gebouwen vergroot of vernieuwd. Vooral de zuidzijde van de Westerlaan kent een grote dynamiek. De huidige situatie toont nog steeds dit beeld met een diversiteit in functies, bouwmassa en ruimtelijke kwaliteit.

2.2 Huidig beeld

Het Stationsplein en de Westerlaan zijn belangrijke ruimtes in de stad. Voor veel bezoekers aan Zwolle het eerste wat zij van Zwolle ervaren. De openbare ruimte van het Stationsplein, Stationsweg, Westerlaan en Oosterlaan is heringericht en heeft daarmee een grote kwaliteitsimpuls gekregen. Hierbij is veel aandacht besteed aan waterberging en is veel groen toegevoegd wat bijdraagt aan de ambitie voor het groenste binnenstedelijke station van Nederland. Ook verbindt het Stationsplein het Stadshart en de Spoorzone, het is een schakel waar de passerelle aanlandt en routes samenkomen.

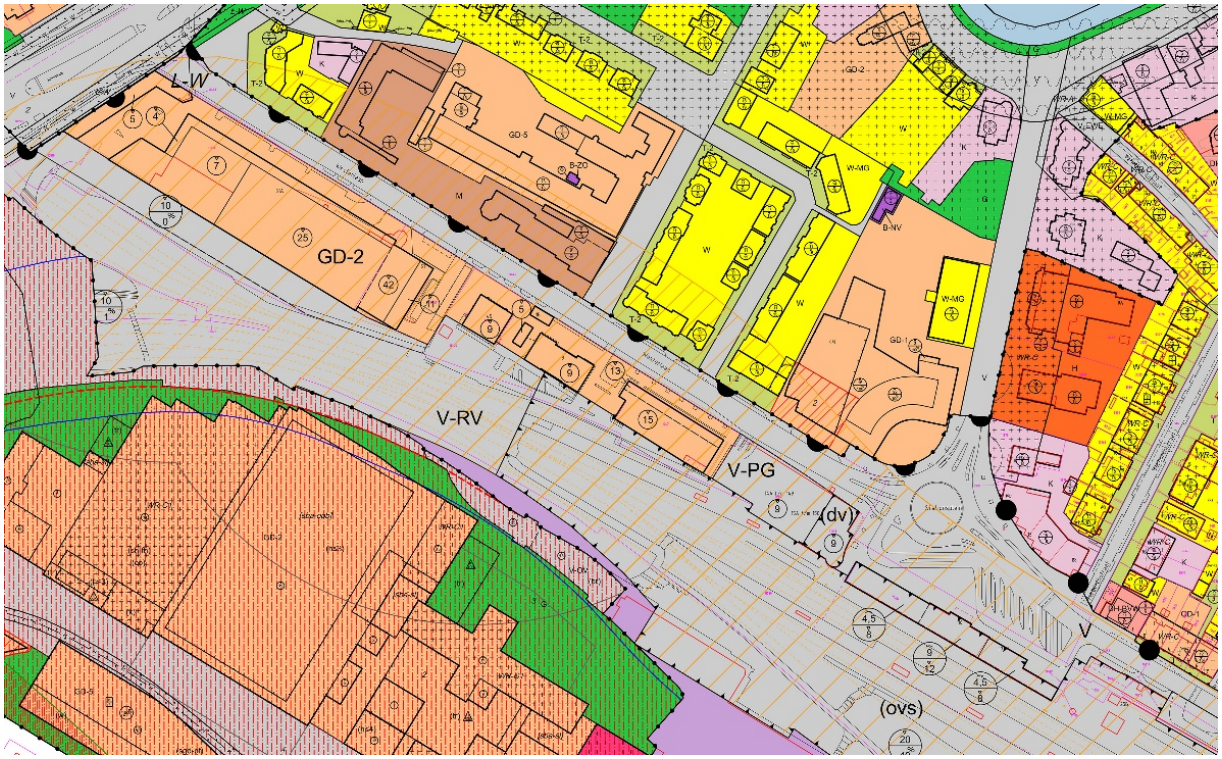
In het vastgoed rondom het Stationsplein en delen van de Westerlaan kan nog wel een kwaliteitsslag worden gerealiseerd. Zowel in de architectonische uitstraling, als de programmatische invulling van met name de plinten. Hierdoor is er in de huidige situatie geen samenhang in de bebouwing, zijn er weinig activiteiten op het Stationsplein en ontbreekt er een gevoel van welkom in Zwolle.

2.3 Planologische situatie

Voor de omgeving van het Stationsplein en de Westerlaan zijn verschillende beleidsdocumenten vastgesteld zoals het Ontwikkelkader Spoorzone. In de bijlage van deze startnotitie is relevant beleid opgesomd.

Het plangebied valt binnen het geldende Omgevingsplan van de gemeente Zwolle. In het Omgevingsplan van Zwolle zijn binnen het plangebied verschillende bestemmingsplannen van kracht:

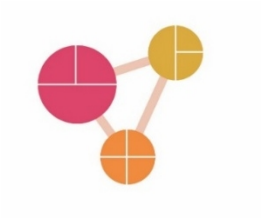
- Bestemmingsplan **Spoorzone** (2013).
- Bestemmingsplan **Binnenstad en omgeving** (2013).
- Bestemmingsplan **Assendorp** (2013).



Montage Bestemmingsplannen omgeving Stationsplein en Westerlaan. (Beeld: Gemeente Zwolle)

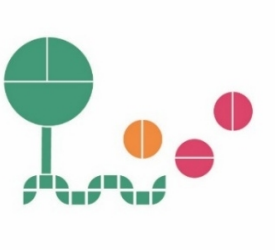
3 Ruimtelijke visie

Het Stationsplein en de Westerlaan liggen in het hart van het Zwolse centrumgebied als schakel tussen het Stadshart en de Spoorzone. **Verbinden**, **verblijven** en **verlevendigen** zijn de kernthema's voor dit gebied. Het gaat om het verbinden van het station met de binnenstad en van het Stadshart met de Spoorzone. Maar ook verbinden van mensen, van programma's en verbinden van oud en nieuw.



Verbinden:
Versterken van de stadsentree: het Stationsplein en de Westerlaan zijn de gastvrije en comfortabele entree van de stad. Reizigers en bezoekers worden begeleid met logische en aantrekkelijk routes van en naar de binnenstad, maar ook richting de Willemsvaart en Park Eekhout en via de passerelle naar het Spoorkwartier. Het opnieuw realiseren van de Willemsvaart tot aan de singel is hierbij een toekomstige ambitie.

De gebruikers van het gebied zijn een mix van omwonenden en werkenden, mensen die dagelijks reizen met de trein en bezoekers aan Zwolle die hier voor het eerst kennismaken met de stad. Voor al deze doelgroepen is de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte en de uitstraling van gebouwen rondom het Stationsplein en de Westerlaan belangrijk voor een aangenaam verblijf.



Verblijven:
De omgeving van het Stationsplein en de Westerlaan is aantrekkelijk en uitnodigend ingericht, de openbare ruimte en architectuur zijn van hoge kwaliteit. Waarbij vergroening en klimaatrobuustheid van de omgeving een belangrijke ambitie is – het 'groenste binnenstedelijke station van Nederland'. De omgeving heeft een menselijke maat en prettige ruimten om te verblijven en te ontmoeten.

De bebouwing rondom het Stationsplein en de Westerlaan kent een grote ruimtelijke en programmatische variëteit. Gebouwen uit verschillende bouwperioden, van verschillende grootte en functies staan er naast elkaar. Door herinrichting van de openbare ruimte heeft de ruimtelijke kwaliteit van het gebied een impuls gekregen en is er meer samenhang ontstaan. De opgave is door het herontwikkelen van omliggende

bebouwing verder versterken van de ruimtelijke en programmatische kwaliteit van het gebied tussen Stadshart en Spoorzone.

Verlevendigen:
De levendigheid in de omgeving van het Stationsplein en de Westerlaan versterken door het faciliteren en stimuleren van een gemengd programma en actieve plintfuncties die zorgen voor de gewenste dynamiek en stedelijke vitaliteit overdag en ‘s avonds. De gebouwen hebben een goede oriëntatie op de straat met duidelijke entrees en er is licht van woningen en voorzieningen.



Ruimtelijke context. (Beeld: Gemeente Zwolle)

4 Kaders en uitgangspunten

4.1 Programma

De kernthema's voor het Stationsplein en de Westerlaan zijn verbinden, verblijven en verlevendigen. We willen programma faciliteren dat deze thema's versterkt, waarbij ruimte is voor culturele en sociale initiatieven die de identiteit van Zwolle als geheel versterken.

Economie
Het Stationsplein en de Westerlaan voldoen aan alle vestigingscriteria om bestempeld te worden als toplocatie voor kantoorhoudende bedrijven die talent uit de hele regio willen aantrekken en behouden. Het ligt op een van de grootste openbaar vervoerknooppunten van het land, heeft een hoog voorzieningenniveau in de nabijheid en de binnenstad en onderwijsinstellingen op loopafstand. Daarbij zijn bedrijven zichtbaar voor studenten, potentiële werknemers en klanten die dagelijks de trein pakken van en naar Zwolle. Kantoorfuncties worden zoveel mogelijk gehandhaafd en versterkt en zijn aanvullend aan het profiel zoals gedefinieerd voor het innovatiedistrict Spoorzone

In de bestaande kantoorgebouwen zoals de Buitensociëteit en Stationsplein 13 faciliteren we een modern en toekomstbestendig kantoorprogramma aangevuld met ondersteunende voorzieningen. De plinten van de gebouwen dragen bij aan de levendigheid van de openbare ruimte en begeleiden de routes door het gebied. Versterken van de kantoorfunctie in het gebied is wenselijk en daar waar zich kansen voordoen faciliteren we het toevoegen van extra kantoorprogramma.

Voorzieningen
De ambitie voor het Stationsplein en de Westerlaan is de realisatie van een gemengd stedelijk gebied, passend bij de ligging in de stad tussen Stadshart en Spoorzone en in de directe omgeving van het station. Voorzieningen zijn hier een onderdeel van. In het gebied bevinden zich reeds congres- en onderwijsvoorzieningen. De Parkschool aan de Westerlaan wordt uitgebreid met de voormalige Marnixschool (Westerlaan 40), daarmee is de school geschikt gemaakt voor circa 550 leerlingen. Er is beperkt ruimte voor het toevoegen van overige voorzieningen, dit zijn zelfstandige concepten of combinaties met andere functies zoals kantoren. Het bestaande cultuurprogramma aan de Westerlaan zorgt voor diversiteit en levendigheid in het gebied en is daarmee een waardevolle toevoeging.

Het toevoegen van horeca kan de levendigheid op het Stationsplein versterken. Het gaat hierbij om horeca met een dag- en avondconcept van circa 200 m^2 (bvo) aan de noordzijde van het Stationsplein, waarbij een terras op het plein mogelijk is. Het toevoegen van een hotelfunctie of detailhandel is in dit gebied niet mogelijk. Het versterken van onderwijsfuncties in dit gebied heeft geen prioriteit.

Wonen

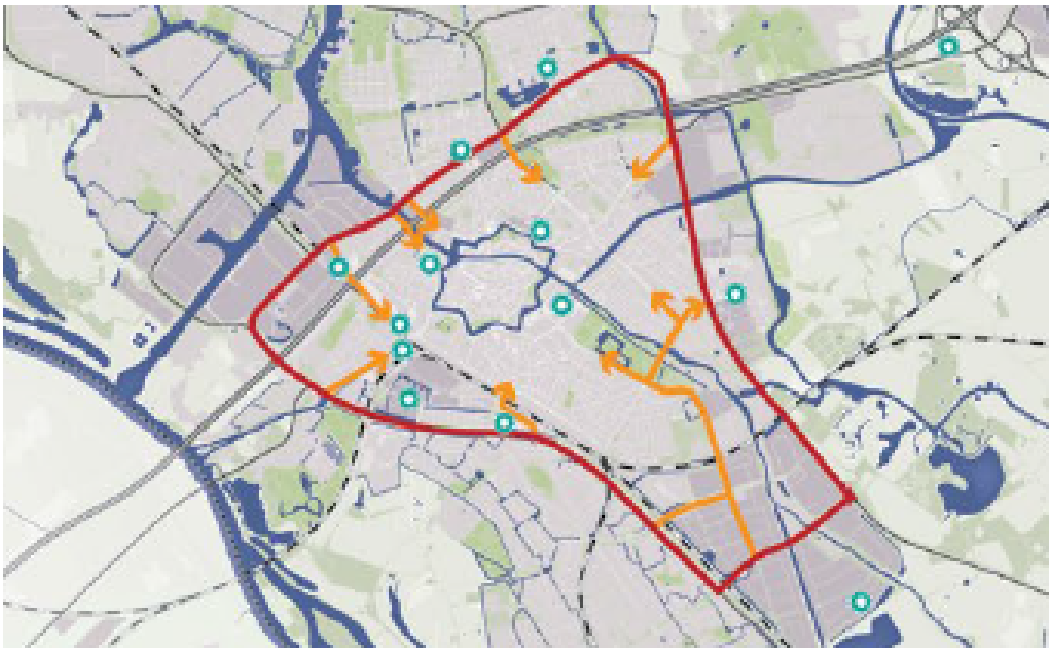
De woningen in het gebied ondersteunen de levendigheid in het gebied. Het draagt bij aan het gevoel van sociale veiligheid, waardoor het ook ’s avonds een fijne plek is om te zijn. In de ontwikkeling van de Parkstraat worden circa 50 woningen toegevoegd tussen Westerlaan en de bestaande woningen. Bij het toevoegen van woningen op andere locaties is het vigerende gemeentelijke beleid van toepassing ten aanzien van de woningbouwcategorieën. Bij minder dan 30 woningen worden geen specifieke eisen aan categorieën opgenomen. Belangrijk is dat de doelgroepen en woningtypen aansluiten bij het wonen in een gemengd stedelijk gebied.

4.2 Mobiliteit

Conform het STOMP-principe hebben de voetganger en de fietser prioriteit gekregen bij de herinrichting van het gebied. In de toekomst willen we het doorgaand verkeer verder verminderen, waarbij de auto meer te gast is. Tegelijk betekent dit het versterken van de loop- en fietsinfrastructuur en van deelmobiliteit. Programma aan het Stationsplein en de Westerlaan is voornamelijk gericht op voetgangers, fietsers en de openbaar vervoerreiziger. Toevoegen van programma met een sterke auto-aantrekkende werking is ongewenst. Conform het mobiliteitsbeleid is de basis dat het auto- en fietsparkeren door de initiatiefnemer zelf wordt opgelost op eigen terrein.

Toelichting verkeersstructuur

De Westerlaan, Oosterlaan en Stationsplein hebben in het beleid een functie als verblijfsgebied. Het verkeer op deze wegen is bestemmingsverkeer gericht op de bestemmingen langs de weg of in de directe nabijheid. Al het overig verkeer willen we zoveel mogelijk via andere routes geleiden zoals de opengestelde Van Karnebeek-tunnel, zie onderstaande kaart uit de Omgevingsvisie Zwolle. De voorkeursroute voor het autoverkeer in Zwolle is via de ring en vanaf daar zijn er een aantal wegen waar vandaan je de stad in kunt, de oranje pijlen op de kaart. Daar willen we dat het autoverkeer zich verzamelt en vlot doorrijdt. Daaronder vallen de Van Karnebeektunnel, het eerste deel van de Veerallee en de Rieteweg. Alle andere wegen, zoals de Ooster- en Westerlaan zijn wegen met een verblijfsfunctie. Daar staat de kwaliteit voor voetganger, fiets en verblijven centraal. De auto is te gast op deze wegen. Doorstroming voor autoverkeer is geen criterium op deze wegen.



Verkeersstructuur Omgevingsvisie Zwolle. (Beeld: Gemeente Zwolle)

Zwolle heeft de afgelopen jaren maatregelen genomen om de hoeveelheid verkeer op de Westerlaan terug te dringen met de herinrichting Stationsplein en de Ooster- en Westerlaan en de openstelling van de Van Karnebeektunnel. Aanvullende maatregelen die de komende tijd nog worden doorgevoerd zijn herinrichting van de Nieuwe Veerallee en verbetering van de route door de van Karnebeektunnel door:

- Aanpassing kruispunt Van Karnebeektunnel – Oosterlaan – Deventerstraatweg.
- Aanpassing kruispunt IJsselallee – Hanzelaan.

Effecten ontwikkelingen Startnotitie

De effecten van de ontwikkelingen uit deze startnotitie op mobiliteit zijn onderzocht. In Bijlage 1 zijn deze terug te lezen. De conclusies hieruit zijn:

- De capaciteit van de Ooster- en Westerlaan is toereikend om de ontwikkelingen te faciliteren en de hoeveelheid verkeer past bij de functie die de wegen in het netwerk hebben.
- In de verkeersregeling van de Willemskade met de Westerlaan zit voldoende ruimte om de toename van het autoverkeer op te vangen.
- Voor de verkeersveiligheid van fietsers naar de Parkschool en op de Westerlaan is het nodig om de inrit van de City Post op de Westerlaan aan te passen.

De effecten die de verplaatsing van de P+R van de zuidkant naar de noordkant van het station geven, zijn meegenomen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van de raad.

4.3 Klimaatadaptatie, energie en circulariteit

Klimaatadaptatie
De Zwolse Adaptatiestrategie (ZAS) is de basis voor de maatregelen ten aanzien van klimaatadaptatie. Belangrijk speerpunt in de ZAS is het vergroten van de sponswerking van de stad. Dit geldt ook voor het Stationsplein en de Westerkaan. Hemelwater mag conform de Zwolse hemelwaterverordening niet worden afgevoerd naar het riool, maar moet via bodeminfiltratie het grondwater op peil houden, ook om droogte te voorkomen. Het gebied moet een zware bui van eens per 100 jaar (70 mm in 1 uur) kunnen opvangen zonder wateroverlast in gebouwen. Van deze bui moet 60 mm/m2 verhard oppervlak (gebouw en buitenruimte) worden opgevangen binnen het plangebied met een infiltratievoorziening van minimaal 20 mm/m2 verhard oppervlak en het overige in een groenblauwe inrichting binnen het plangebied. Ook een bui T=250 (90mm in 1 uur) mag niet tot schade leiden in en rondom het plangebied.

Hittestress is een steeds meer voorkomend probleem in stedelijke gebieden, ook in dit gebied een aandachtspunt. Bij herontwikkelingen en herinrichting zijn schaduwplekken voor bewoners, werkenden en bezoekers belangrijk. Denk hierbij aan het creëren van groene schaduwrijke verblijfsplekken en de realisatie groene daken.

Energie
De gemeente Zwolle heeft de ambitie om in 2040 klimaatneutraal te zijn. Dit betekent dat nieuwbouw minimaal moet voldoen aan BENG-eisen met de ambitie om 100% energieneutraal te zijn. Vanzelfsprekend is nieuwbouw gasloos. Verder gelden uiteraard de wettelijke eisen.

Circulariteit
De gemeente Zwolle heeft zich geconformeerd aan de nationale doelstelling om toe te werken naar een 100% circulaire economie in 2050. Voor 2030 is een tussendoelstelling geformuleerd: de halvering van het gebruik van primaire grondstoffen (mineraal, fossiel, metaal). In het coalitieakkoord 2022-2026 staat dat de gemeente Zwolle streeft naar duurzame maatschappelijke en economische ontwikkeling, oftewel: brede welvaart. De omslag naar volledige circulariteit is daarin een cruciaal onderdeel.

Onze lineaire economie transformeren naar een circulaire is geen kwestie van een paar aanpassingen. We zullen anders moeten produceren en consumeren, zuiniger moeten zijn op onze spullen en veel intensiever moeten samenwerken. In een circulaire economie heeft iedereen een verantwoordelijkheid om materialen zo lang mogelijk, zo hoogwaardig mogelijk te benutten, of er waar mogelijk zelfs waarde aan toe te voegen. De gemeente richt zich op vier focusgebieden: bouw, economie, afval en grondstoffen en bedrijfsvoering.

In het focusgebied bouw kan een grote impact gemaakt worden door circulariteit zo vroeg mogelijk in de planvorming mee te nemen. Dit doet de gemeente door drie elkaar versterkende lijnen:

1. Het Nieuwe Normaal. Toepassen van Het Nieuwe Normaal (HNN) van Cirkelstad als afwegingskader bij gebiedsontwikkeling en bouw. Door HNN te gebruiken, ontstaat een eenduidige taal voor circulair bouwen. De standaarden zijn continu in ontwikkeling en worden periodiek bijgesteld op basis van ervaringen uit de praktijk. Deze gezamenlijke taal kan gebruikt worden bij aanbestedingen en ontwikkelingen om te bepalen op welke aspecten van circulair bouwen welke eisen en doelen worden gesteld.
2. Ketensamenwerking. Circulair bouwen vraagt van alle partners in de keten samenwerking. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van bestaande netwerken zoals het Concilium en Cirkelstad en van de werkplaat Circulair Wonen en Leven.
3. Biobased bouwen. In de transitie naar een circulaire bouweconomie gaat in toenemende mate de materiaalbehoefte van bouwprojecten ingevuld worden met biobased materialen. In alle waarschijnlijkheid tot zo'n 70% van de totale materiaalbehoefte in 2050. Ook leggen biobased materialen CO_2 vast in gebouwen en wordt actief bijgedragen aan het terugdringen van broeikasgassen en daarmee klimaatverandering.

4.4 Gezondheid en veiligheid

Het uitgangspunt is het realiseren van een gezond leefmilieu. Dit betekent dat minimaal voldaan moet worden aan de wettelijke milieuaspecten.

Geluid
Geluid als gevolg van weg- en railverkeer is een aandachtspunt in het gebied. Voornamelijk bij geluidsgevoelige functies als wonen, onderwijs en zorg. Bij herontwikkeling of nieuwbouw is geluid een belangrijk thema.

Omgevingsveiligheid
Bij de ontwikkeling rondom transportassen, bedrijven en bij overige activiteiten moet rekening worden gehouden met de risico's op functies die daar worden toegestaan. Dit kan onder andere door afstand te houden en door de mogelijkheden voor ontvluchting en bestrijding. De gemeente Zwolle garandeert daarbij de basisveiligheid voor haar inwoners. Onder basisveiligheid in het kader van externe veiligheid wordt verstaan:

- Er wordt altijd voldaan aan normen voor plaatsgebonden risico.
- Er wordt een gebiedsgericht invulling geven aan groepsrisicobeleid.
- Veiligheidsdoelstellingen passen bij de typering van het gebied.

Er wordt zoveel mogelijk geanticipeerd op de landelijke beleidsontwikkeling die een ongunstige invloed kunnen hebben op de veiligheidssituatie in Zwolle. Het doel is het bewaken van een optimaal veiligheidsniveau.

Voor het Stationsplein en de Westerlaan is met name de invloed van de spoorlijn Amersfoort – Zwolle relevant. Deze spoorlijn maakt onderdeel uit van het Basisnet vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betekent dat bij herontwikkeling of

nieuwbouw afhankelijk van de situering mogelijk rekening gehouden moet worden met de effecten van een mogelijk incident op het spoor, waardoor een explosie en/of een gifwolk kan ontstaan.

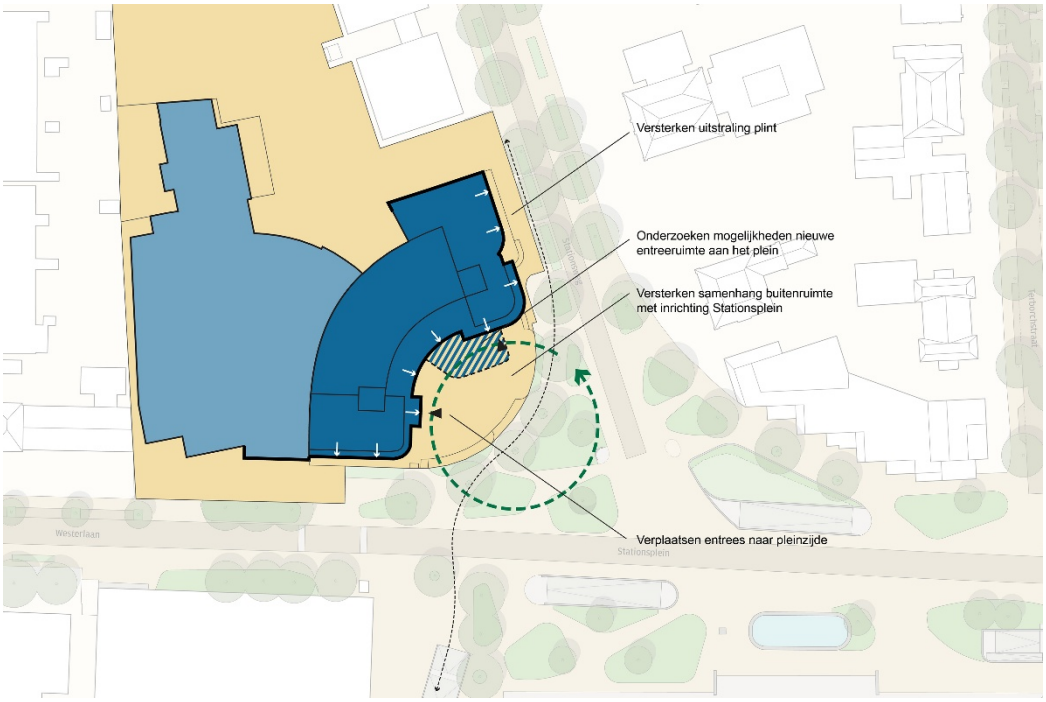
Natura 2000
Bij het realiseren en het gebruiken van gebouwen komt stikstofemissie vrij, die kan zorgen voor stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Hierdoor kan de natuur verslechteren. Voor herontwikkeling en nieuwbouw geldt dat het uitvoerbaar moet zijn zonder dat er significant negatieve effecten op Natura 2000 plaatsvinden.

5 Uitwerking per locatie

Hieronder worden voor de acht locaties binnen het plangebied Stationsplein en Westerlaan de ruimtelijke en programmatische kaders geschetst. In de directe omgeving van het plangebied zijn meer ontwikkelingen gaande zoals de ontwikkeling tussen Parkstraat en Westerlaan, waar de school wordt uitgebreid en circa 50 woningen worden gerealiseerd. Deze ontwikkeling wordt informatief ook in dit hoofdstuk beschreven. Ook de ontwikkeling van Bolster op de voormalige Shell-, Kwikfit- en Kringlooplocatie is relevant. Hier worden circa 130 woningen gerealiseerd in verschillende woningbouwcategorieën.

5.1 Buitensociëteit

De Buitensociëteit bestaat uit een aaneenschakeling van gebouwen uit verschillende tijden en met een diversiteit aan architectuurstijlen. Een deel van het ensemble is monumentaal en cultuurhistorisch waardevol. Maar het meest opvallend en dominerend aan het Stationsplein is het witte jaren ‘90 kantoorgebouw op de hoek. Bij herontwikkeling van dit gebouw is het belangrijk dat de architectonische uitstraling van het gebouw wordt opgewaardeerd en recht doet aan de ligging tussen historische binnenstad met overwegend baksteenarchitectuur en de moderne Spoorzone waar volop wordt ingezet op biobased materiaalgebruik. Daarbij moet de samenhang met de verhoogde buitenruimte vanuit zowel het plein als het gebouw worden versterkt, zodat deze onderdeel wordt van het plein en de route van passerelle en station naar de binnenstad begeleidt. Het weer meer zichtbaar maken van de waardevolle cultuurhistorische onderdelen van het gebouw versterkt de identiteit van het ensemble.



Ruimtelijke en programmatisch kaders locatieontwikkeling. (Beeld: Gemeente Zwolle)

Bebouwing

- Handhaven van de bestaande maximale bouwhoogten.
- Onderzoeken mogelijkheden voor een nieuwe entreeruimte aan het plein; ondergeschikt bouwvolume van maximaal 2 bouwlagen aansluitend aan het hoofdgebouw.
- Verbeteren van de uitstraling, materialisering en detaillering en aansluiten bij de architectonische kenmerken van de omgeving.
- Versterken uitstraling plint richting de openbare ruimte.

Programma

- Modern en toekomstbestendig kantoorprogramma, eventueel in combinatie met ondersteunende voorzieningen. Hierbij wordt ingezet op functies met een laag autogebruik.
- Behouden van de congresfunctie.
- Versterken van de relatie met de openbare ruimte door een actieve plintfunctie en oriëntatie op de openbare ruimte.

Stand van zaken

De eigenaar werkt aan de verduurzaming van het bestaande pand. Indien sprake is van een gewijzigd programma dat niet past binnen de mogelijkheden van het omgevingsplan, dan moet er een ruimtelijke procedure worden doorlopen. In dat geval is de routekaart locatieontwikkeling de basis.

5.2 Stationsplein 13

Vanaf 1939 heeft op deze locatie het Hotel Van Gijtenbeek gestaan. Het hotel was georiënteerd op het Stationsplein en bestond uit een bouwmassa van vier en vijf bouwlagen op de hoek met de Terborchstraat. De hotelfunctie bleek uiteindelijk niet bestendig op deze locatie en het gebouw is in 1978 gesloopt. Het bestaande bankgebouw is gerealiseerd in 1982 en bestaat uit een gelede bouwmassa van 3 en 4 bouwlagen. Het beëindigt de villabebouwing langs de Stationsweg en Terborchstraat en is georiënteerd op het Stationsplein. De bestaande plint is grotendeels gesloten. Bij herontwikkeling van het gebouw is het belangrijk dat het wederom een gelede bouwmassa is waarbij het basement aansluit op de hoogte van de omliggende (villa)bebouwing om een vanzelfsprekende overgang vorm te geven naar de 19e-eeuwse bebouwing. Hierop is een terugliggende opbouw mogelijk. Het realiseren van een levendige plint is voorwaarde voor het creëren van reuring op het Stationsplein en het begeleiden van de route van station naar binnenstad, zowel overdag als ‘s avonds.

Bebouwing

- Behouden gelede bouwmassa met een verspringende rooilijn en variatie in bouwhoogte. Onderzoeken mogelijkheden opbouw, waarbij rekening wordt gehouden met bezonning en privacy van omliggende woonbebouwing.
- Verbeteren van de uitstraling, materialisering en detaillering en aansluiten bij de architectonische kenmerken van de omgeving.
- Versterken uitstraling plint richting de openbare ruimte.

Programma

- Modern en toekomstbestendig kantoorprogramma, eventueel in combinatie met ondersteunende voorzieningen en/of woningen als aanvulling op het kantoorprogramma. Hierbij wordt ingezet op functies met een laag autogebruik.
- Versterken van de relatie met de openbare ruimte door een actieve plintfunctie en oriëntatie op de openbare ruimte.



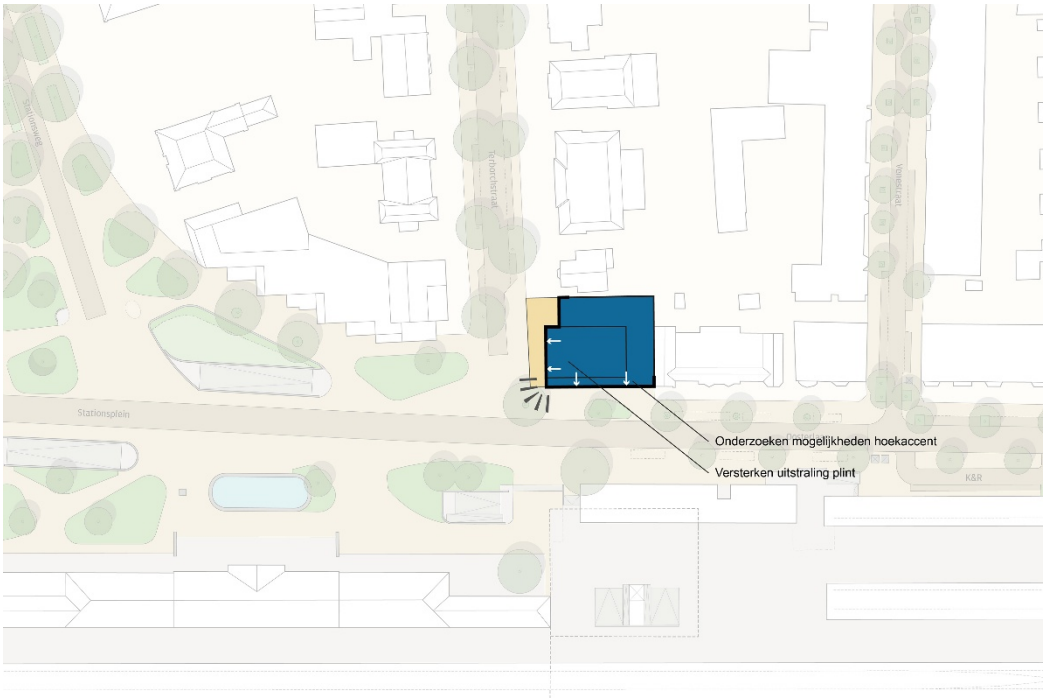
Ruimtelijke en programmatisch kaders locatieontwikkeling. (Beeld: Gemeente Zwolle)

Stand van zaken

Het eigendom van het gebouw is recent gewijzigd. De huidige eigenaar heeft het pand tijdelijk verhuurd, onder andere aan de Kamer van Koophandel. Na deze periode wil de eigenaar het gebouw verduurzamen, opwaarderen en op het bestaande pand een opbouw realiseren. Het omgevingsplan maakt een maximale bouwhoogte van 19 meter mogelijk. Indien het plan niet past binnen het huidige omgevingsplan, dan moet er een ruimtelijke procedure worden doorlopen.

5.3 Oosterlaan 1

Het pand Oosterlaan 1 is het scharnierpunt tussen Oosterlaan en Terborchstraat en beëindigt de stedelijke ruimte van het Stationsplein door zijn vooruitgeschoven situering. Voor reizigers vanuit het station is het gebouw het eerste wat zij van de stad zien en is daarmee een belangrijk gebouw voor de oriëntatie in de stad. Bij herontwikkeling van dit gebouw is een beperkte vergroting van de bouwmassa voorstelbaar om deze positie te markeren. Daarbij is het realiseren van een levendige plint belangrijk voor de uitstraling richting het Stationsplein en het begeleiden van voetgangersstromen. In beeld aansluiten bij de 19e-eeuwse villabebouwing is daarbij een belangrijke opgave om de identiteit van het stationsgebied te versterken.



Ruimtelijke en programmatisch kaders locatieontwikkeling. (Beeld: Gemeente Zwolle)

Bebouwing

- Aansluiten op de directe omgeving, waarbij de hoek van het plein geaccentueerd wordt. Onderzoeken mogelijkheden van de bouwmassa, waarbij rekening wordt gehouden met bezonning en privacy van omliggende woonbebouwing.
- Verbeteren van de uitstraling, materialisering en detaillering en aansluiten bij de architectonische kenmerken van de omgeving. Specifiek voor deze bebouwing geldt een verfijnde en gelede gevelopbouw in relatie tot de 19e-eeuwse architectonische kenmerken van de Stationsbuurt.
- Versterken uitstraling plint richting de openbare ruimte.

Programma

- Programma met voorziening- en/of werkfunctie in de plintlagen met woningen daarboven. Hierbij wordt ingezet op een laag autogebruik.

- Modern en toekomstbestendig kantoorprogramma, eventueel in combinatie met ondersteunende voorzieningen en/of woningen.
- Versterken van de relatie met de openbare ruimte door een actieve plintfunctie en oriëntatie op de openbare ruimte.

Stand van zaken
De eigenaar van het gebouw heeft afgelopen jaren de mogelijkheden voor herontwikkeling van het pand onderzocht. Dit heeft tot op heden niet geresulteerd in een haalbare ontwikkeling en het pand is daarom momenteel verhuurd. Wanneer in de toekomst opnieuw herontwikkeling wordt onderzocht en het plan niet past binnen het huidige omgevingsplan, dan moet er een ruimtelijke procedure worden doorlopen.

5.4 Noordentree en stationsgebouw

De Noordentree is een belangrijke knoop tussen stad en station. Hier komt de reizigerstunnel op maaiveld en vindt de aansluiting plaats met de overige perrons, het monumentale stationsgebouw, de ondergrondse fietsenstalling en het Stationsplein. De Noordentree is hiermee een belangrijk startpunt voor zowel treinreizigers als voor bezoekers aan de stad Zwolle. In de huidige situatie heeft de entree niet de uitstraling die past bij dit belangrijke knooppunt: de routing is onduidelijk, de commerciële units blokkeren het zicht en de route naar de stad en de uitstraling van de luifel zorgt niet voor een herkenbaar en representatief beeld van het station.

Gezamenlijk met ProRail en NS Stations heeft de gemeente het Beeldambitiedocument Noordentree opgesteld voor de nieuwbouw, deze is in 2024 door de gemeenteraad vastgesteld. Dit document beschrijft de ruimtelijke en functionele ambities waar de herontwikkeling aan moet voldoen. De ambities beschrijven de entree van het station en de stad, de beleving en de duurzame ambities in het kader van ‘groenste station van Nederland’. Bij de nieuwbouw van de Noordentree worden ook perronkappen gerealiseerd op de twee perrons van de regionale lijnen.

Stand van zaken
In een aanbestedingsprocedure is begin 2025 het ontwerp ‘De Stadslantaarn’ als winnaar gekozen. Dit ontwerp voor een open entreehal bouwt voort op en met het bestaande. De nieuwe Noordentree is duidelijk herkenbaar als de nieuwe entree van het station aan het plein, maar tegelijkertijd respectvol richting het monumentale stationsgebouw ernaast. In de nieuwbouw wordt gebruik gemaakt van materialen uit de bestaande Noordentree, aangevuld met biobased materiaal, waarmee het een bijzonder duurzaam gebouw is. Na vaststelling van het ontwerp zal er een planologische procedure worden gestart (BOPA) omdat het ontwerp van de Noordentree een kleine overschrijding kent op de contouren van het bebouwingsvlak. De oplevering van de Noordentree is gepland in 2030. Gelijktijdig met de uitwerking van de Noordentree wordt door de gemeente onderzocht of het functioneren van de kiss & ride kan worden verbeterd.



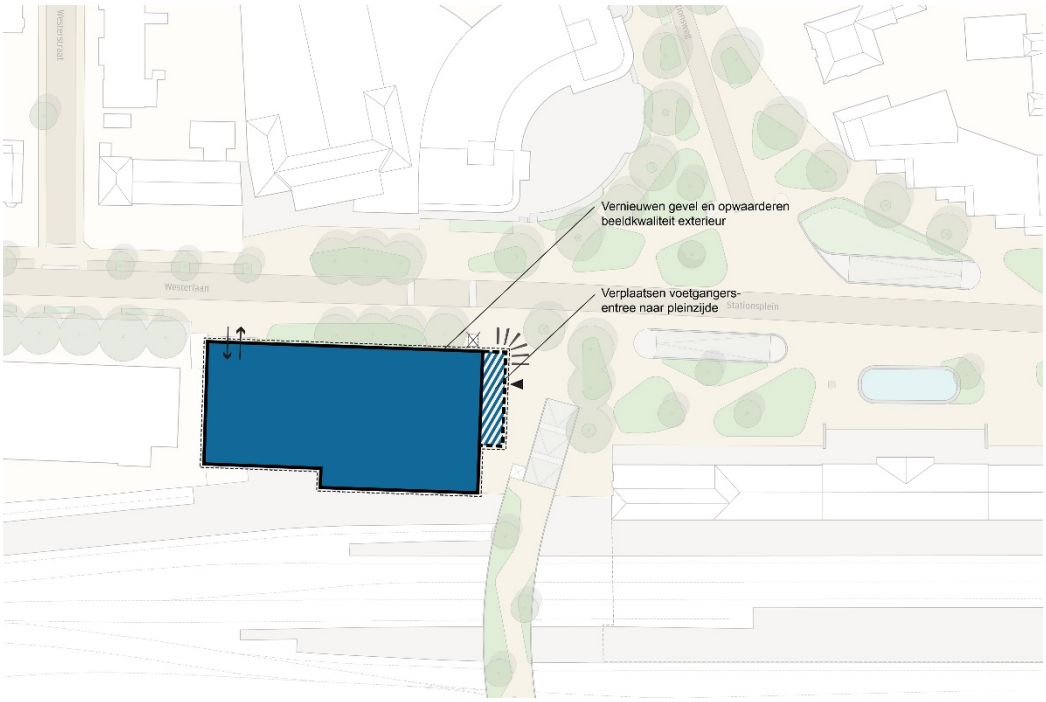
Stand van zaken ontwerp Noordentree. (Beeld: Studio Nauta)

Het monumentale stationsgebouw is afgelopen jaren gerenoveerd, waarbij veel historische kenmerken zijn teruggebracht. In het stationsgebouw bevinden zich commerciële functies in het oostelijk deel van het gebouw, gekoppeld aan de Noordentree, en voorzieningen voor spoormedewerkers in het westelijk deel. Hierdoor heeft dit westelijk deel van het gebouw een zeer beperkte relatie met het plein. Bij een functiewijziging in de toekomst is het gewenst een actieve plint te realiseren die levendigheid toevoegt aan het Stationsplein en route van Noordentree naar passerelle ondersteunt.

5.5 Parkeergarage Stationsplein

Op de hoek van het Stationsplein en de Westerlaan staat de Parkeergarage Stationsplein. Deze is gerealiseerd in 1990 en heeft een parkeerfunctie voor voornamelijk de direct omliggende kantoren en congresfunctie. De ruimtelijke en functionele kwaliteiten van de garage sluiten niet aan bij de vernieuwde omgeving en doet geen recht aan deze plek als schakel tussen binnenstad en Spoorzone.

Het uitgangspunt voor de parkeergarage is dat deze wordt omgebouwd tot P+R waarbij zowel de binnen- als buitenzijde een opwaardering krijgt en de voetgangersentree verplaatst wordt naar het Stationsplein. Hiermee wordt een kwalitatieve impuls gegeven aan de directe omgeving en ontstaat door de nieuwe voetgangersentree meer reuring op het Stationsplein.



Ruimtelijke en programmatisch kaders locatieontwikkeling. (Beeld: Gemeente Zwolle)

Bebouwing

- Behouden bouwmassa, opwaarderen van het interieur van de garage en verbeteren van alle buitengevels met hergebruik van bestaande geveldelen, toevoeging van biobased materialen en eventueel groen.
- Verplaatsen van de voetgangersentree van de parkeergarage naar de zijde van het Stationsplein.
- Verbeteren sociale veiligheid en het comfort van de parkeergarage.
- Versterken uitstraling plint richting de openbare ruimte.

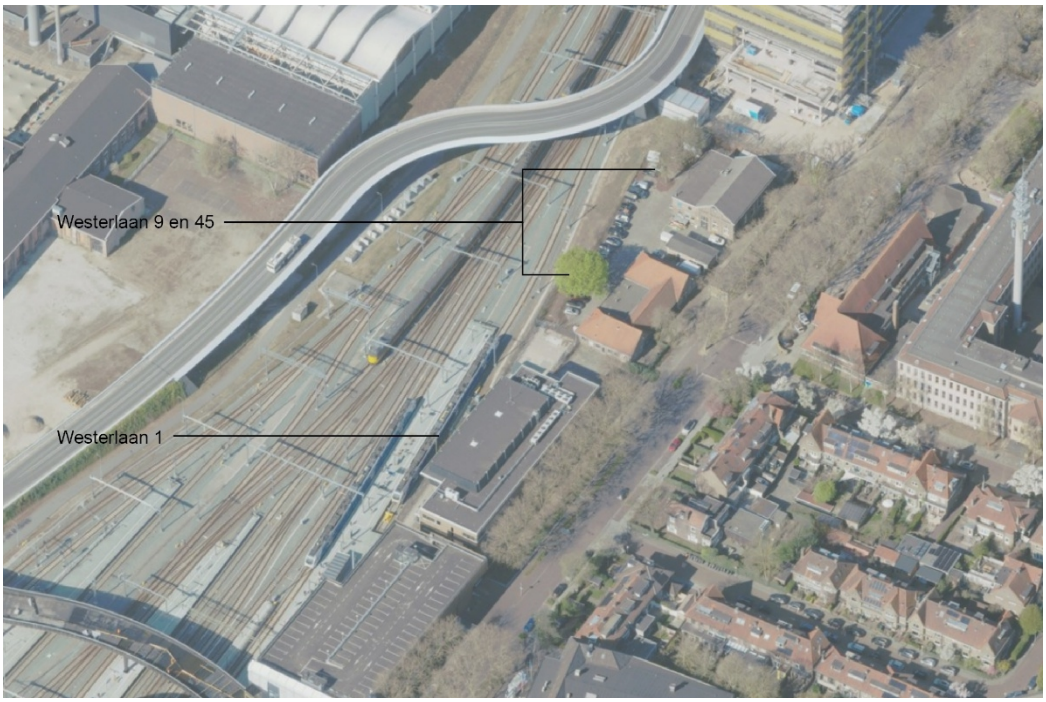
Alternatief voor de verbouwing tot P+R kan ook volledige herontwikkeling van de locatie zijn tot werken, wonen en eventueel voorzieningen in een gemengd stedelijk blok. Dit kan bijdragen aan het versterken van de levendigheid tussen Stadshart en Spoorzone.

Stand van zaken

De gemeente is eigenaar van het opstal van de parkeergarage, NS is eigenaar van de grond. Gezamenlijk werken de gemeente en NS aan een beeldambitiedocument en programma van eisen voor de verbouwing van de huidige garage naar een P+R. Deze wordt eigendom van NS. Tegelijk wordt de onderste laag van de garage verbouwd tot fietsparkeervoorziening voor ‘buitenmodel fietsen’. Deze ontwikkelingen passen in het omgevingsplan. Wanneer een alternatieve ontwikkeling relevant wordt en het plan niet past binnen het huidige omgevingsplan, dan moet er een ruimtelijke procedure worden doorlopen.

5.6 Westerlaan 1, 9 en 45

Aan zuidzijde van de Westerlaan staan een aantal gebouwen met een sterke relatie met het spoor in eigendom van NS en ProRail. Naast de parkeergarage Stationsplein staat de verkeersleidingpost van ProRail uit 1979. Daarnaast staan een aantal kleinere gebouwen, dit zijn restanten van het oorspronkelijke spooremplacement uit het begin van de 20e eeuw. Het zijn een voormalige werkplaats, kantoor en elektriciteitsfabriek van de spoorwegen, deze hebben een hoge cultuurhistorisch waarde. Deze gebouwen worden momenteel verhuurd aan meerdere culturele instellingen. De gebouwen hebben een zeer beperkte relatie met de Westerlaan. De afstand tot de weg is redelijk groot en de gebouwen worden omheind door hoge hekwerken. Bij een herontwikkeling van functies is het wenselijk het ensemble te openen naar de Westerlaan, zodat ook deze gebouwen bijdragen aan het vergroten van de verblijfskwaliteit van het totale gebied. Het beter inpassen van het bestaande transformatorgebouw in het bebouwings-ensemble en de openbare ruimte is hierbij belangrijk. Handhaven van de historische gebouwen is bij een herontwikkeling de basis, waarbij het mogelijk is een beperkt bouwvolume toe te voegen aan de spoorzijde om meer ruimte te creëren voor (nieuwe) functies.



Overzicht bestaande situatie. (Beeld: https://streetsmart.cyclomedia.com)

Bebouwing

- Bij herontwikkeling van Westerlaan 1 onderzoeken van de mogelijkheden tot behoud van (delen van) het gebouw en realiseren van een gelede bouwmassa, alzijdig georiënteerd met actieve plinten richting Westerlaan. Onderzoeken mogelijkheden bouwmassa, waarbij rekening wordt gehouden met goede ruimtelijke inpassing in de directe omgeving.

- Bij en herontwikkeling van Westerlaan 9 en 45 behouden historische gebouwen en versterken van de relatie met de Westerlaan. Onderzoeken mogelijkheden voor toevoeging van een bouwvolume aan de zijde van het spoor.
- Uitstraling, materialisering en detaillering sluiten aan bij de architectonische kenmerken van de omgeving op de overgang tussen de historische binnenstad en de Spoorzone.
- Buitenruimte rond gebouwen integraal onderdeel maken van openbare ruimte Westerlaan.

Programma
- Combinatie van werken, wonen en/of voorzieningen mogelijk.
- Realiseren sterke relatie met de openbare ruimte door een actieve plintfunctie en oriëntatie op de openbare ruimte.

Stand van zaken
De eigenaren van de gebouwen hebben op dit moment geen plannen voor herontwikkeling. Wanneer dit in de toekomst wel aan de orde mocht zijn en het plan niet past binnen het huidige omgevingsplan, dan moet er een ruimtelijke procedure worden doorlopen.

5.7 The City Post

Het oude kantoor en postsorteercentrum van de PTT aan de Westerlaan wordt in drie fases herontwikkeld tot multifunctioneel kantoorverzamelgebouw. In juni 2023 is onder de naam The City Post de eerste fase opgeleverd en in gebruik genomen door verschillende huurders. De werkzaamheden aan de tweede fase, de hoogbouw aan oostzijde, is gestart en de oplevering is gepland in 2026. De ontwikkeling van fase 3 vindt plaats op het lege terrein op de hoek van de Westerlaan en de Willemskade, aansluitend aan fase 1. Fase 3 is functioneel een uitbreiding van het kantoorconcept van fases 1 en 2, waarin circa 12.500 m^2 (vvo) kantoorruimte wordt gerealiseerd.

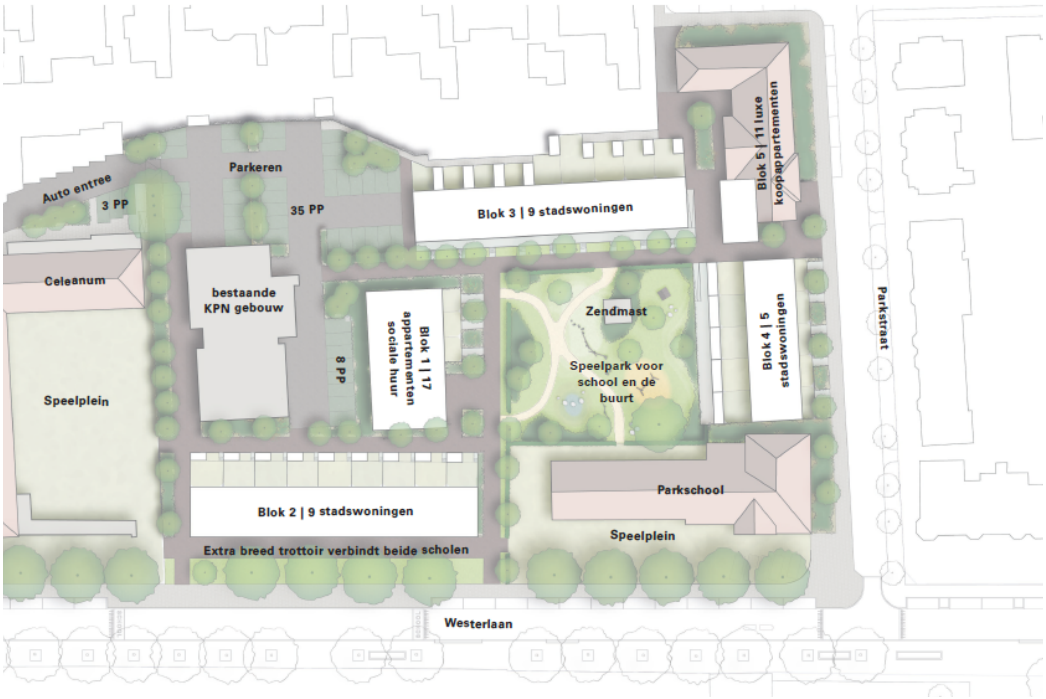
Met de ontwikkeling van de derde fase krijgt het ensemble een oriëntatie richting de Willemskade. De nieuwbouw begeleidt aan deze zijde de groenblauwe stadsentree en definieert de kruising met de Westerlaan en de route naar het station. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij bestaande rooilijnen en wordt ruimte gelaten voor mogelijk toekomstige realisatie van de Willemsvaart. Op een deel van de locatie is een hogere bouwmassa mogelijk, maximaal 40 meter. In samenhang met bestaande en nieuwe hoogteaccenten definieert het daarmee de Willemsknoop als een betekenisvolle plek in de stedelijke structuur. De ruimtelijke compositie van de bouwmassa, de inpassing en de zichtbaarheid vanuit verschillende plekken in de omgeving is een belangrijk aandachtspunt.

Stand van zaken
Voor ontwikkeling van fase 3 van The City Post is een startnotitie opgesteld die in 2024 is vastgesteld door het College. Deze startnotitie beschrijft de kaders en ambities voor de nieuwbouw. Op dit moment wordt gewerkt aan het Ruimtelijk Ontwikkelplan (ROP) voor de nieuwbouw en wordt een participatieproces doorlopen.

5.8 Ontwikkeling Parkstraat (*informatief*)

Deze ontwikkeling maakt geen deel uit van het plangebied van deze startnotitie. Om een integraal beeld te geven van de ontwikkelingen in de omgeving wordt het hier wel kort toegelicht. Op de hoek van Westerlaan en Parkstraat wordt een groot deel van het bestaande kantoorpand van KPN gesloopt. Hiermee ontstaat ruimte voor de realisatie van circa 50 woningen in verschillende woningbouwcategorieën en plekken voor groen en spelen. Parkeren ten behoeve van de nieuwe woningen wordt hierbij op eigen terrein opgelost. De bestaande Parkschool en het schoolplein wordt verbouwd en uitgebreid met de voormalige Marnixschool.

Stand van zaken
In 2025 is een startnotitie vastgesteld voor de Parkstraat, een samenwerking tussen initiatiefnemers BPD, Parkveste en de gemeente Zwolle. Hierin zijn de ruimtelijke en programmatische uitgangspunten vastgelegd voor de veranderingen in het gebied. Momenteel wordt gewerkt aan een Ruimtelijk Ontwikkelplan.



Schets ontwikkeling Parkstraat uit Startnotitie, 2025. (Beeld: Gemeente Zwolle)

6 Participatie

Samen met meerdere eigenaren en een aantal omwonenden is de gemeente in 2023 begonnen aan een gebiedsvisie voor drie gebouwen rond het Stationsplein: de Buitensociëteit, Stationsplein 13 en Oosterlaan 1. Voor deze gebouwen waren concrete initiatieven, maar door marktontwikkelingen zijn niet alle initiatieven meer relevant. De laatste bewonersbijeenkomst is in 2024 geweest. In deze startnotitie is de input van eigenaren van de gebouwen rond het Stationsplein en een aantal direct betrokken bewoners meegenomen. Omdat de startnotitie over een groter gebied gaat, wordt deze breder en in een Spoorcafé gedeeld.

De vervolg participatie wordt opgepakt per initiatief, conform de spelregels van Hanza. Een voorbeeld is de City Post fase III, waarvoor een inloopbijeenkomst op 10 juli 2025 is georganiseerd.

Hanza! is het vastgestelde participatiebeleid van de gemeente Zwolle. Deze methode helpt initiatiefnemers om een zorgvuldig participatieproces te organiseren, die alle deelnemers van een proces een duidelijke positie geeft. Voor ontwikkelingen aan het Stationsplein en de Westerlaan worden de uitgangspunten uit Hanza! toegepast.

7 Ontwikkelstrategie

Door in te zetten op een sterk functionerend raamwerk met een sterke verblijfskwaliteit kunnen verschillende ontwikkelplots in de tijd los van elkaar worden ontwikkeld.
De gemeente is, op de parkeergarage Stationsplein na, geen eigenaar en initiatiefnemer van ontwikkelingen rond het Stationsplein en de Westerlaan. Om aan te sluiten bij de rest van het gebied, stimuleert de gemeente initiatieven van gebouweigenaren. Dit document beschrijft waar ruimte zit, wat de kaders en ambities zijn die we daarbij nastreven. We zijn hierover in gesprek met verschillende eigenaren. De startnotitie geeft voor de verschillende initiatieven aan wat de status is en wat het toetsingskader voor ontwikkelingen is die niet passen binnen de huidige planologische regeling.

Als de afstemming op hoofdlijnen is gebeurd dan kunnen gebouwen zelfstandig worden ontwikkeld. Daarbij is ruimte voor maatwerk, ook in de procedure. De planologische procedure wordt dus per initiatief bepaald. Of voor de motivering een ruimtelijk ontwikkelingsplan (ROP) noodzakelijk is, is afhankelijk van de impact. De initiatiefnemers zijn verantwoordelijk voor het aanleveren van de benodigde onderzoeken en achtergrondinformatie. De financiële haalbaarheid, wordt ook in deze fase getoetst rekening houdend met de markt op dat moment.

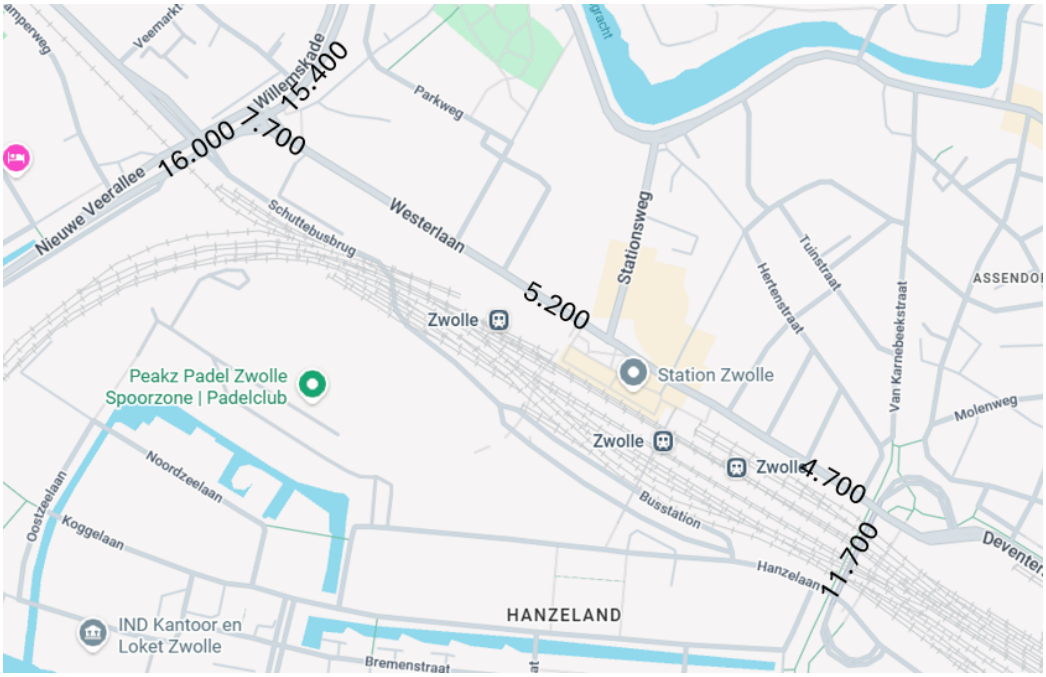
Bijlage 1: Verkeerseffecten Stationsplein en Westerlaan

Toelichting verkeersmodel

Op basis van landelijke rekenregels en uitgangspunten maakt het model een prognose van de hoeveelheid te verwachten autoverkeer. In het verkeersmodel van de gemeente Zwolle zijn alle ontwikkelingen in Zwolle en omgeving meegenomen. Er wordt dus rekening gehouden met de groei van het autoverkeer door ontwikkelingen in bijvoorbeeld Stadshart, Spoorzone, Stadshagen maar ook in Raalte, Dalfsen en Hattem. Het model is gekalibreerd op basis van telcijfers zodat we weten dat de berekende waarde in het model overeenkomt met de daadwerkelijke hoeveelheid verkeer buiten op straat. Voor de prognose sluiten we aan bij landelijke uitgangspunten ten aanzien van benzineprijzen, autobezit en OV-tariefsontwikkeling. Het model is multimodaal, dat wil zeggen dat de fiets en het openbaar vervoer ook worden meegerekend. Het feit dat Zwolle een uitstekende fietsinfrastructuur heeft met veel rechtstreekse verbindingen maakt dat voor verplaatsingen binnen Zwolle iemand sneller de fiets neemt. Of als ontwikkelingen dichtbij een station plaatsvinden, zal een groter deel de trein nemen dan bij een ontwikkeling verder weg van het station. Op deze wijze werkt het verkeersmodel en krijgen we een zo goed mogelijk beeld van de toekomst.

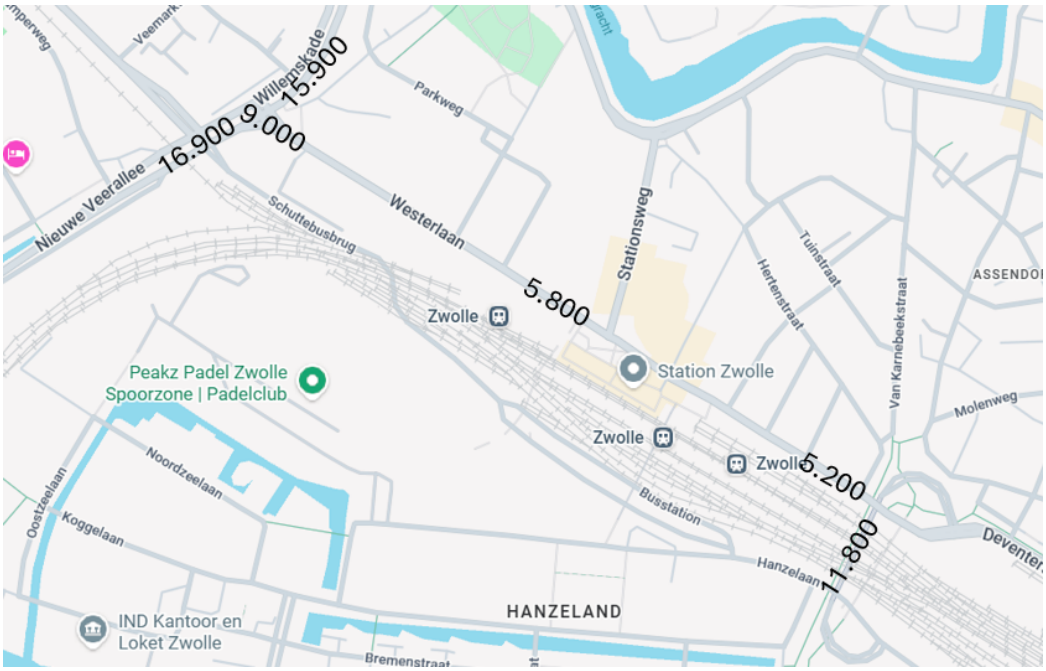
Resultaten

Als eerste is de autonome situatie doorgerekend. Dat geeft de toekomstige intensiteiten weer zonder de ontwikkelingen aan de Westerlaan en Stationsplein.



Etmaalintensiteiten 2035 autonoom zonder ontwikkelingen Stationsplein en Westerlaan. (Beeld: Gemeente Zwolle)

De hoeveelheid verkeer op de Westerlaan varieert tussen de 5.200 en 7.700 motorvoertuigen/dag en op de Oosterlaan tussen de 4.700 en 5.200. Op de Westerlaan varieert de intensiteit meer vanwege de functies tussen het spoor en de Westerlaan (Parkeergarage Stationsplein, ProRail, The City Post) en de aanwezigheid van de Parkschool. In de autonome situatie is fase 2 van The City Post (de hoogbouw) ook gerealiseerd. Dat is terug te zien in de hoeveelheid verkeer op het laatste deel van de Westerlaan. Die 7.700 motorvoertuigen rijden alleen tussen de Willemskade en de ingang van The City Post. Verder richting het Stationsplein bouwt de intensiteit geleidelijk af.



Etmaalintensiteiten 2035 plan incl. ontwikkelingen Stationsplein en Westerlaan. (Beeld: Gemeente Zwolle)

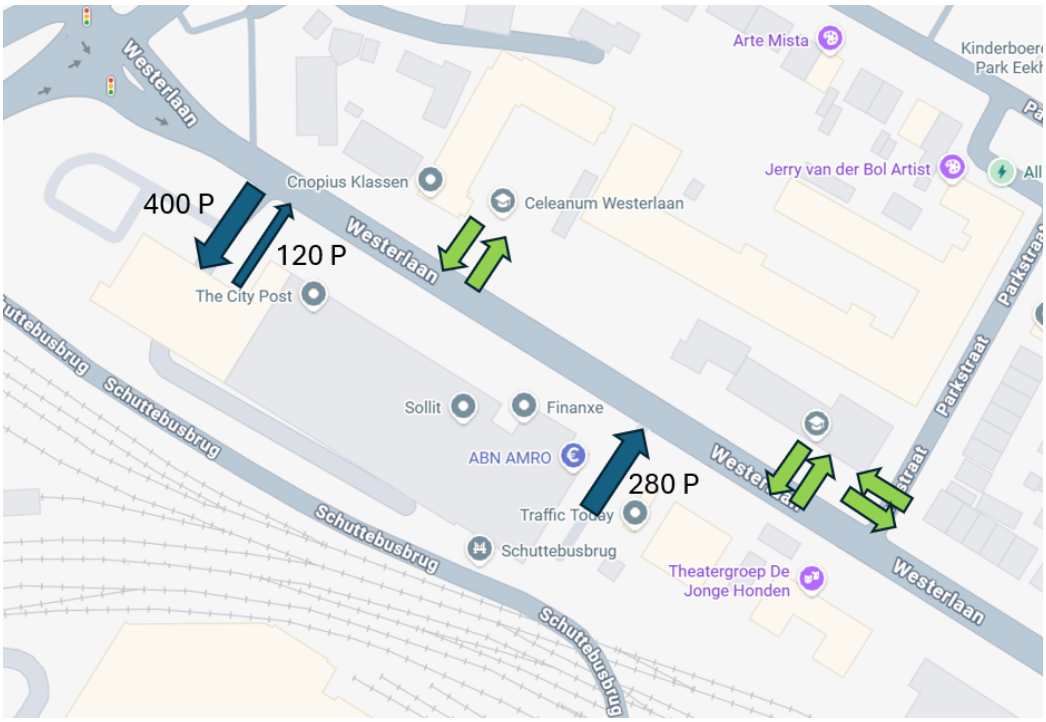
De beschreven ontwikkelingen in de startnotitie zorgen voor een toename van het verkeer op de Westerlaan en Oosterlaan. Op het laatste deel van de Westerlaan, voor het kruispunt met de Willemskade, neemt het verkeer toe met 1.300 motorvoertuigen/dag . Verder richting Stationsplein gaat het om een toename van 600 motorvoertuigen. Op de Oosterlaan gaat het om een toename van 500 motorvoertuigen.

Hoeveelheid verkeer in relatie tot functie van de weg

De hoeveelheid verkeer op de Ooster- en Westerlaan ligt tussen die van een woonstraat en een ontsluitingsweg in. Dat komt door de aanwezigheid van het station. Station Zwolle is een groot knooppunt van treinen. Dit zorgt voor vervoersbewegingen zoals halen en brengen en logistiek die je bij een ‘normale woonstraat’ niet ziet. De functie van de weg is dus niet alleen gericht op wonen, maar ook op andere functies. De intensiteit overschrijdt niet de waardes dat het een ontsluitende weg wordt. Daarmee zijn deze intensiteiten acceptabel voor de functie die de weg heeft. Wel dient er aandacht besteed te worden aan een goede aansluiting van de ingang van The City Post op de Westerlaan. Deze ligt dicht bij het kruispunt van de Willemskade en de intensiteiten zijn daar het hoogst. Het is belangrijk dat de fietsers een veilige route

hebben en het autoverkeer het kruispunt met de Willemskade niet blokkeert. In de uitwerking van The City Post fase 3 dient dit verder opgepakt te worden.

Verkeersveiligheid in relatie tot de Parkschool
Langs de Westerlaan ligt de Parkschool. Als gemeente hebben we verkeersveilige schoolomgevingen als belangrijk uitgangspunt vastgelegd in ons verkeersveiligheidsbeleid. Er is gekeken welk effect de ontwikkelingen aan de Westerlaan en Stationsplein hebben op de verkeersveiligheid rond de Parkschool. Een groot aandeel van de verkeersgroei op de Westerlaan is afkomstig van The City Post. Daar is verder op ingezoomd. In onderstaande afbeelding is weergegeven hoe de toekomstige verkeersstructuur rond The City Post eruit komt te zien.



Toekomstige verkeersstructuur rondom de City Post. (Beeld: Gemeente Zwolle)

Het parkeren van The City Post bestaat uit 2 delen. Een verdiept deel met 120 parkeerplaatsen. En een gebouwd deel (deels aanwezig, deels nieuw) met 280 parkeerplaatsen. De in- en uitgang van het verdiepte deel ligt direct aan het begin van de Westerlaan. De ingang van het gebouwde deel ligt aan het begin van de Westerlaan en de uitgang verderop langs de Westerlaan (zie de blauwe pijlen).
Samengevat, de ingang van *alle* parkeren van de City Post, 400 plaatsen, ligt direct aan het begin van de Westerlaan. De uitgang van het parkeren ligt verspreid, 120 aan het begin, 280 verderop.

De in- en uitgang van de Parkschool ligt op de hoek van de Westerlaan met de Parkstraat. Deels ligt deze aan de Westerlaan en deels aan de Parkstraat (zie de groene pijlen). In de toekomst wordt de voormalige Marnixschool ook onderdeel van de Parkschool. De in- en uitgang aldaar zijn ook op kaart aangegeven.

De verkeersveiligheid bij de Parkschool speelt rond de tijden dat de kinderen naar school of naar huis gaan. Dat is rond 8.30 uur in de ochtend en 12.00 of 14.45 in de

middag. De pieken van in- en uitgaand autoverkeer bij The City Post liggen in de ochtend tussen 8 en 9 uur en in de middag tussen 16.30 en 17.30 uur. Het aandachtspunt voor wat betreft verkeersveiligheid speelt dus in de ochtend als de kinderen naar school fietsen en het kantoorpersoneel naar hun werk gaat. En dan met name op het eerste deel van de Westerlaan waar de ingang van het parkeren voor The City Post ligt. Bij de uitwerking van fase 3 City Post dient aandacht besteed te worden aan een goede aansluiting op de Westerlaan zodat de kinderen veilig naar school kunnen fietsen.

Verkeersafwikkeling

De ontwikkelingen aan het Stationsplein en Westerlaan moeten op een goede manier worden afgewikkeld. Richting Oosterlaan en Van Karnebeektunnel is dat geen probleem. De toename is daar beperkt en de wegcapaciteit toereikend om het verkeer af te wikkelen. Bij de Westerlaan voor het kruispunt met de Willemskade is de toename het grootst. Dit kruispunt is geregeld met een verkeerslicht. In het verkeersmodel is gekeken naar de verzadigingsgraad van het kruispunt en is er gekeken naar het huidig functioneren van het verkeerslicht. Deze is gekoppeld aan het verkeerslicht met de Rieteweg, de busbaan en het spoor. Dit totaalsysteem moet goed blijven functioneren. Conclusie is dat in de regeling nog voldoende ruimte zit om de toename van het autoverkeer op te vangen.

Bijlage 2: Beleidskaders

Ruimtelijk toekomstperspectief (2025)

Het Ruimtelijk Toekomstperspectief (RTP) is de opmaat naar een nieuwe omgevingsvisie. De economische basis voor het RTP is de strategische ligging van Zwolle in het spoor- en wegennetwerk van Nederland, dit maakt de uitgangspositie als economische motor van de regio bijzonder sterk. Zwolle is een vestigingsplaats voor (nieuwe) bedrijvigheid én inwoners met een sterke blik naar buiten gericht, waarbij de Spoorzone een motor voor innovatie van de stad en de regio is.

Zwolle werkt hard aan het vernieuwen van de Spoorzone met daarin het innovatiedistrict als vliegwiel voor het vergroten van de regionale innovatiekracht. De ambitie is om rondom het station een innovatief vestigingsmilieu voor bedrijven, kantoren en creatieve ondernemers te realiseren. We zien een grote potentie om een hoogstedelijk gemengd kantorenmilieu te realiseren met woningen, onderwijsinstellingen en voorzieningen in de nabijheid van de binnenstad boven op een internationaal ov-knooppunt. Nieuwe culturele voorzieningen, creatieve vakopleidingen en de aanwezigheid van de Universiteit Twente versterken de aantrekkingskracht van de al aanwezige kantoren en bedrijven. Het Innovatiedistrict Zwolle is voor de stad en de Regio Zwolle een belangrijke omgeving om ambities rond maakindustrie, creatieve industrie, ICT, e-commerce, klimaatadaptatie en smart sustainable living te realiseren. Hier liggen grote kansen om het regionale innovatie-ecosysteem te versterken.

Een verwacht tekort aan kantoorruimte in de stad vraagt om nieuwe kwalitatieve kantoorruimtes op strategische locaties zoals de Spoor- en Singelzone. Deze locaties moeten aansluiten bij de veranderende eisen van moderne werkmilieus, zoals flexibiliteit, duurzaamheid en een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer en fiets. Ook moeten we een kwalitatieve mismatch tussen vraag en aanbod zien te voorkomen, de bestaande voorraad verduurzamen en diversiteit en betaalbaarheid van het kantorenaanbod waarborgen. We zijn terughoudend in het omzetten van kantoren naar andere functies, zoals wonen. We zetten in op renovatie en herontwikkeling van kantoren om vraag en aanbod in balans te houden. Daar waar kansen zich voordoen willen we extra kantoorruimte toevoegen aan de noordzijde van het station.

Daarbij hoort ook een woningbouwopgave die past bij het hart van de regio. Om ruimte te geven aan de voorziene groei in banen en woningen wordt gestart vanuit de sociale netwerken: wijken en buurten versterken door (kleinschalige) toevoeging van woningen of voorzieningen met een gedifferentieerd woonmilieu. Hierbij geldt: nieuw helpt bestaand. Een gedifferentieerd woonprogramma stimuleert de doorstroming in de eigen buurt, terwijl ontmoeting op alle schaalniveaus wordt gestimuleerd: van gebouw tot bouwblok, van buurt- en wijkcentra tot de vergrote binnenstad.

De compacte stad wordt versterkt, nabijheid is een grote kwaliteit. In 2040 zal de stad nabijer zijn dan ooit. Dat bereiken we door verder te verdichten op slimme binnenstedelijke locaties. We zetten in op de STOMP-principes waarin voetgangers en

fietsers de prioriteit krijgen. Dit betekent dat het centrum en het deel van de stad binnen de ring autoluw worden en doorgaand autoverkeer hier wordt geweerd. De ring wordt daarbij goed ontsloten en bereikbaar voor autoverkeer. Dagelijkse voorzieningen zijn op loopafstand via aantrekkelijke wandel- en fietsroutes. In het Zwolle van Overmorgen blijven belangrijke werkfuncties in de bestaande stad.

Zwolle als toekomstbestendige deltaspons zorgt ervoor dat water en groen niet alleen bijdragen aan waterveiligheid en klimaatadaptatie, maar ook aan een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Blauw en groen vormen daarom een basiswaarde voor de ontwikkeling van de opgaven van wonen, werken, mobiliteit en energie. Deze blauwgroene structuren verbinden wijken, versterken de biodiversiteit en bieden ruimte voor recreatie, ontspanning en ontmoeting.

Het plangebied grenst aan westzijde aan de Stadsrivier. Deze is onderdeel van het regionale en landelijke watersysteem. Een bron van leven, biodiversiteit, beleving en ruimtelijke kwaliteit (waaronder een hoge gebruikswaarde). En tegelijkertijd staat de Stadsrivier voor (water)veiligheid in een watersysteem dat door klimaatverandering onder druk staat. Door meer balans aan te brengen tussen techniek en het oorspronkelijke natuurlijke systeem van de delta geven we in de stad meer ruimte aan water en vergroten de veerkracht van Zwolle en haar omgeving. Door de stad opnieuw te richten naar het water, sluiten we ook aan op een rijk verleden met water. De Willemsvaart is hier een voorbeeld van: water beleefbaar maken, wat weer bijdraagt aan bewustzijn en identiteit rondom het Zwolse leven met water in de delta.



Uitsnede Ruimtelijk Toekomstperspectief. (Beeld: Gemeente Zwolle)

Ontwikkelprogramma Ons Stadshart van morgen (2022)

Belangrijke doelstelling van het ontwikkelprogramma is het realiseren van een toekomstbestendig Stadshart. Waar ruimte is voor groei en ontwikkeling met behoud en versterking van het historisch karakter en de culturele betekenis van de binnenstad. Waarbij stimuleren van ontmoeting, kleinschalig ondernemerschap en toerisme belangrijk is. De ‘sprong’ over de singel wordt gemaakt om een completer en veerkrachtiger Stadshart te realiseren.

Relevant voor het Stationsplein en de Westerlaan is het focusgebied Willemsknoop / Stationsbuurt. Na herinrichting van de openbare ruimte is verdere vergroening de belangrijkste ontwikkeling waar het gebied om vraagt. Het herstellen van de voormalige Willemsvaart speelt hierin een belangrijke rol, ook omdat het een forse bijdrage levert aan het versterken van het Zwolse watersysteem. Bovendien biedt het heropenen van de Willemsvaart kansen om de ruimtelijke verbinding tussen de stad en het IJssellandschap, te versterken. Een opwaardering van dit gebied kan ook een impuls zijn voor de verblijfskwaliteit van de Westerlaan en betere verbindingen tussen binnenstad, station, Park Eekhout en Spoorzone.



Uitsnede visiekaart Ontwikkelprogramma Stadshart. (Beeld: Gemeente Zwolle)

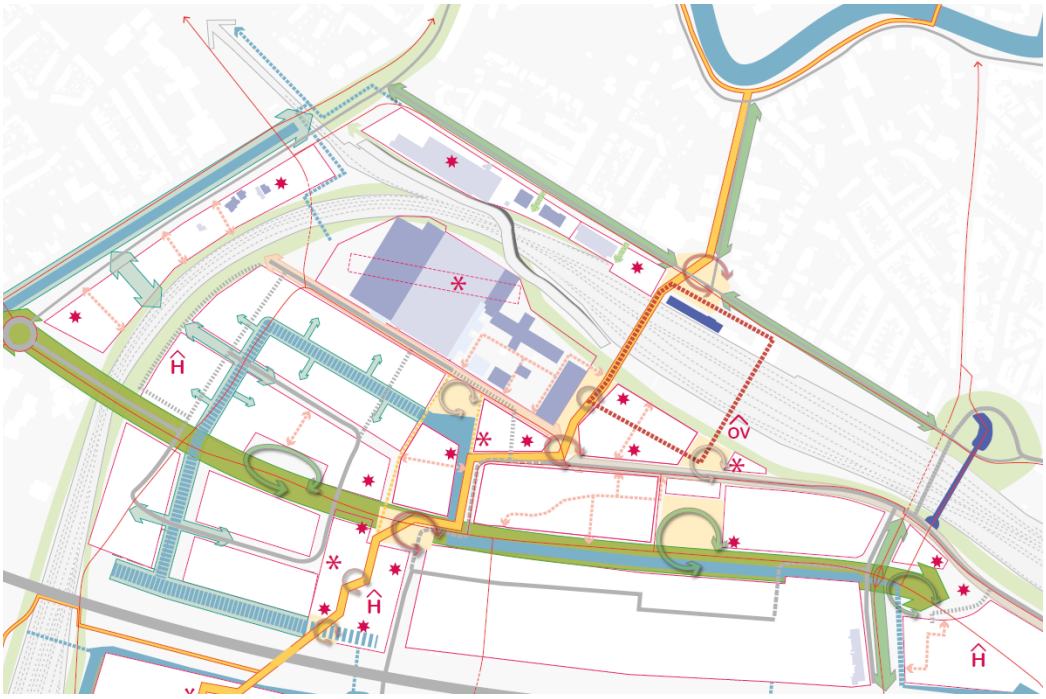
Ontwikkelkader Spoorzone (2020)

Het Ontwikkelkader schetst de ambities voor de Spoorzone in Zwolle en geeft een kader en strategie voor een stapsgewijze, duurzame en kwalitatieve ontwikkeling van het gebied. De Spoorzone wordt hierin gepositioneerd als een gemengd hoogstedelijk district dat samen met de oude binnenstad het nieuwe centrumgebied van Zwolle vormt. Het station is daarbij een belangrijk knooppunt. De Spoorzone is een innovatiedistrict

voor de gehele regio met allure en een eigen identiteit. Een gemengd gebied om te werken, innoveren, leren, wonen en ontmoeten. Waarbij optimaal ruimte is voor interactie en uitwisseling van ideeën en innovatie en talentontwikkeling centraal staan. Om dit te bereiken zijn zes leidende principes gedefinieerd die voor nu en in de toekomst de focus zijn voor alle ontwikkelingen in de Spoorzone:

- We maken volop ruimte voor interactie.
- We zorgen voor blijvende vernieuwing.
- We geven voorrang aan schone mobiliteit.
- We richten ons vizier op de toekomst.
- We gaan voor kwaliteit van leven.
- We bouwen samen aan de Spoorzone.

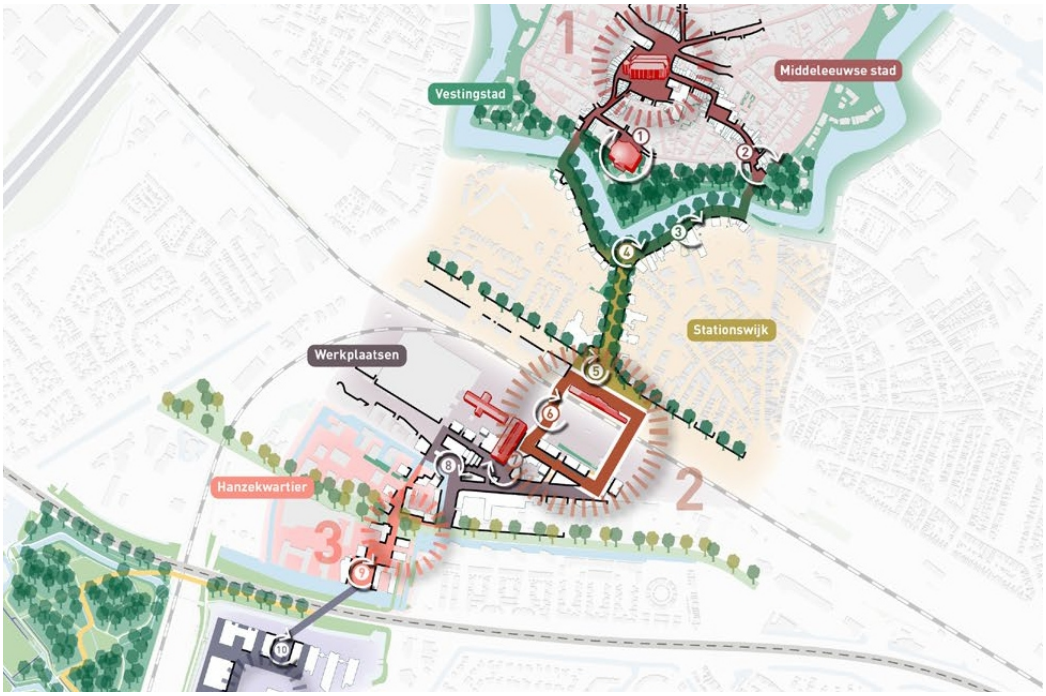
Relevant is het deelgebied Werkplaatsen. Deze bestaat uit de omgeving van de hallen van Wärtsilä en de Westerlaan. Ambitie voor dit gebied is een gemengd woon-werkgebied, waarbij de bestaande hallen worden herontwikkeld als drager voor de innovatieve industrie in samenwerking met onderwijs. De aanlanding van de Passerelle is het nieuwe brandpunt geworden van activiteiten. De Werkplaatsen is een gebied met een mix van werken, maken, wonen, leisure, horeca en (maatschappelijke) voorzieningen met een sterke nadruk op voetgangers, fietsers en duurzame vormen van mobiliteit.



Uitsnede raamwerkkaart Ontwikkelkader Spoorzone. (Beeld: Gemeente Zwolle)

Daarnaast is het Engelenpad relevant voor het Stationsplein. Deze verbindt de binnenstad via de Spoorzone met het IJssellandschap. Langs het Engelenpad concentreert zich de drukte en het publieke leven met de meeste reuring, de hoogste

dichtheid van programma en het meest intensieve gebruik van de ruimte. De passerelle is een herkenbaar punt op de route van het Engelenpad.



Uitsnede visiekaart Het Engelenpad. (Beeld: Gemeente Zwolle)

Mobiliteitsbeleid Ontwikkelkader Spoorzone (2020)

Een goed mobiliteitsconcept voor de Spoorzone is essentieel om invulling te geven aan de ambities uit het Ontwikkelkader Spoorzone. Het STOMP-principe is het belangrijkste ordeningsprincipe voor de Spoorzone. Dit betekent aandacht voor achtereenvolgens stappen (voetgangers), trappen (fietsers), openbaar vervoer, mobiliteitsdiensten en privé-automobiliteit. Het STOMP-principe is een systeem van communicerende vaten. Meer ruimte voor voetgangers en fietsers, en stimuleren van actieve mobiliteit, heeft bijvoorbeeld gevolgen voor de plek van de auto in het gebied. En andersom: minder autoparkeerplaatsen betekent een hoog niveau van loop- en fietsinfrastructuur en deelmobiliteit. We zetten daarom in op een totaalpakket aan mobiliteitsmaatregelen: stimulerings- en gedragsmaatregelen en fysieke maatregelen. Het mobiliteitsbeleid voor de Spoorzone bevat de gebiedsspecifieke uitgangspunten voor dit maatregelenpakket, bedoeld om de ontwikkelingen vanuit het vastgestelde Ontwikkelkader mogelijk te maken.

Groene kaart

De Groene kaart van Zwolle toont de ligging van de stedelijke hoofdgroenstructuur en de nevengroenstructuur. Een groot deel van het plangebied ligt in de hoofgroenstructuur. Het uitgangspunt voor deze gebieden is er geen bestaande bomen worden gekapt en een zeer terughoudend beleid wordt gevoerd ten aanzien van het

toevoegen van extra bebouwing en verharding. Initiatieven worden hierbij getoetst aan de groene kenmerken van de stedelijke hoofdgroenstructuur ter plaatse. Voor het plangebied zijn meerdere groenstructuren relevant: de groenstructuur Westerlaan I Oosterlaan, Stationsweg, voormalige Willemsvaart en de Singelzone. De ontwikkelingen aan het Stationsplein en de Westerlaan moeten bijdragen aan een groenere inrichting van het gebied en versterking van de biodiversiteit.



Uitsnede Groene kaart. (Beeld: Gemeente Zwolle)