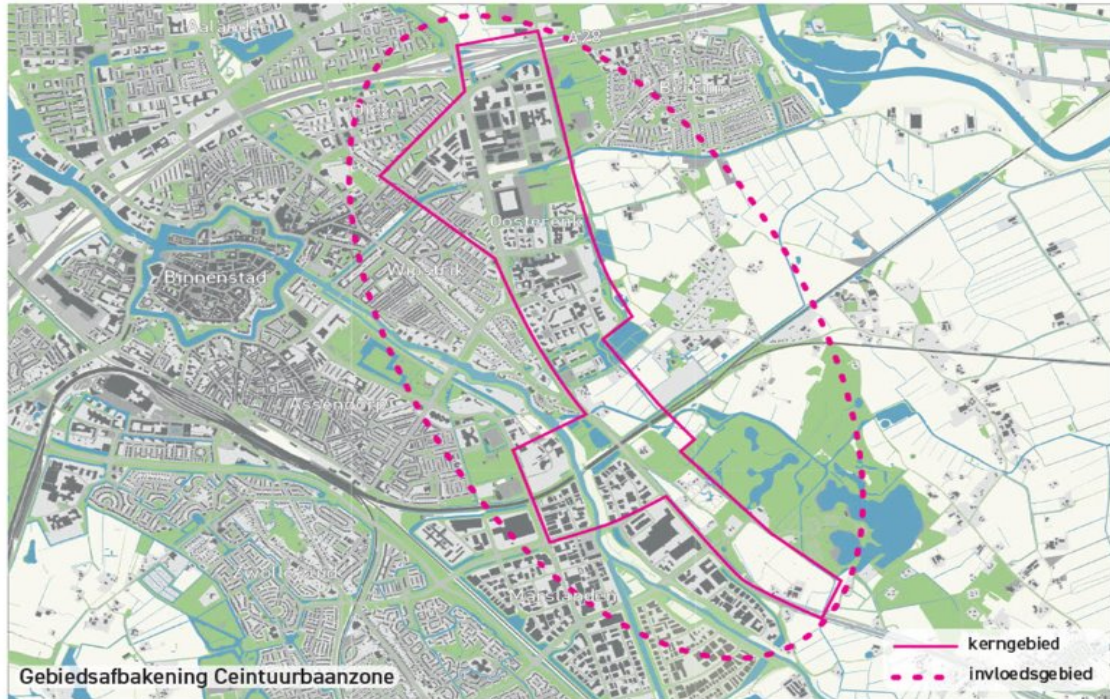


Participatiejournaal

Gebiedsverkenning Ceintuurbaanzone

December 2024



Inhoud

Voorwoord	3
1. Inleiding en doel	4
2. Verloop participatieproces	5
3. Stakeholders	7
4. Bijeenkomsten	8
Gesprekken, e-mail contacten en nieuwsbrieven	13
5. Vervolgstappen	13

Voorwoord

In dit participatiejournaal staat het contact beschreven tussen gemeente Zwolle met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden voor het project Gebiedsverkenning Ceintuurbaanzone. Bij deze gebiedsverkenning hechten we veel waarde aan de inbreng en belangen van de omgeving.

Opdracht aan adviesbureau BVR

De gemeente Zwolle heeft adviesbureau BVR de opdracht gegeven een verkenning uit te voeren naar de Ceintuurbaanzone, waarbij de centrale vraag is: 'Wat is er nodig om de Ceintuurbaanzone als grootschalig hoogstedelijk ontwikkelgebied volwaardig onderdeel te laten worden van de stad en het landschap?' Het is een gebiedsverkenning en geen gebiedsvisie of -plan. De uitkomsten die BVR oplevert zijn verschillende toekomstperspectieven waaruit de opgave geformuleerd kan worden voor de ruimtelijke programmatische inrichting van het gebied. Dit testen we in drie sterk van elkaar verschillende modellen/ varianten. Het eindproduct van deze opdracht is de eindrapportage gebiedsverkenning Ceintuurbaanzone Zwolle .

Een belangrijk onderdeel van de opdracht aan adviesbureau BVR was een procesvoorstel en participatieaanpak. Hiervoor heeft adviesbureau BVR gebruik gemaakt van de systematiek van het participatieproces Hanza! zoals we deze hanteren bij Gemeente Zwolle. Hierin staat het principe van 'moeten', 'willen', 'kunnen' om de mate van betrokkenheid te bepalen. 'Moeten' omvat alle eisen en beleidsuitgangspunten die strikt moeten worden gevolgd. 'Willen' verwijst naar de wensen vanuit de omgeving en belangenorganisaties. 'Kunnen' omvat de technische mogelijkheden om zowel aan de eisen als aan de wensen te voldoen

Voor het bijhouden van de participatiestappen en de (plenaire) contactmomenten houdt de Gemeente Zwolle een participatiejournaal bij. Het doel van het participatiejournaal is om inzichtelijk te maken wanneer en in welke vorm participatie heeft plaatsgevonden, wat er besproken en afgesproken is en hoe dit is teruggekoppeld aan de deelnemers.

1. Inleiding en doel

In de Omgevingsvisie van Zwolle heeft gemeente Zwolle de omslag gemaakt naar binnenstedelijk vernieuwen. Daar liggen de grote transitieopgaven de komende tijd. Vanuit het uitgangspunt 'nieuw helpt bestaand' heeft het gemeentebestuur gekozen de investeringen die gepaard gaan met de groei van de stad, te laten landen op de plekken in de stad waar meervoudige opgaven bij elkaar komen. Dit vanuit het gegeven dat het verbinden van opgaven leidt tot innovatieve voorstellen en onverwachte mogelijkheden.

Er zijn vier hoofdopgaven vanuit de verstedelijkingstrategie van de Regio Zwolle: klimaat, woningbouw, economie, mobiliteit. Kern hieruit is de Warme Hartenstrategie, waarbij de ontwikkeling van de bestaande stad, als centrum- en netwerkstad, centraal staat. De ontwikkeling van de Ceintuurbaanzone moet in die bredere context geplaatst worden. Naast de vier hoofdopgaven horen ook thema's als gezondheid, de menselijke maat, brede welvaart en nabijheid daarbij.

De Ceintuurbaanzone maakt samen met Spoorzone, Stadshart en Zwartewaterallee deel uit van de ontwikkeling van de bestaande stad Zwolle. Ze verbinden de stad aan de regio, zodat Zwolle ook haar positie in het Novex-gebied kan waarmaken.

De vraag is op welke wijze de Ceintuurbaanzone een kwalitatieve schaa sprong kan maken waarin de vier hoofdopgaven van klimaatbestendigheid, mobiliteitstransitie, stedelijke economie en woonmilieu worden gecombineerd.

Doel

Doelstelling van de opdracht is het doen van een uitspraak over de potentie en de haalbaarheid van de Ceintuurbaanzone als grootschalig hoogstedelijk ontwikkelgebied dat in verbinding komt met de bestaande stad en bijdraagt aan een versterking van de economische positie van Zwolle en de Regio Zwolle.

De volgende documenten gelden als uitgangspunten voor deze opdracht:

1. Bestuursopdracht aanvulling Omgevingsvisie Ons Zwolle van Morgen;
2. Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle: 'Warme harten in een klimaatadaptieve regio';
3. Programmaplan Stedelijk Zwolle;
4. Zwolse participatieaanpak Hanza!.

Als onderdeel van de offerte heeft BVR onder 'procesvoorstel & participatieaanpak' aangegeven op welke wijze participatie een rol speelt in de totstandkoming van de Verkenning Ceintuurbaanzone.

2. Verloop participatieproces

Het participatieproces volgens de *Hanza!*- aanpak bestaat uit drie hoofdfasen. Per fase geven we kort weer hoe we deze hebben vormgegeven.

- **Fase 1** 'Klaar voor de Start': Bij aanvang van de opdracht zijn we met de werkgroep participatie (mensen van het adviesbureau BVR en projectgroepleden Ceintuurbaanzone) aan de slag gegaan om het gehele traject in de tijdspad te zetten. Daarin benoemden we de participatiemomenten: welke mensen willen we op welk moment bij welke processtap/thema betrekken. Tevens zijn we aan de slag gegaan met het maken van een stakeholdersanalyse.
- **Fase 2** 'Samenwerken aan oplossingen': Voor het maken van de twaalf toekomstperspectieven organiseerden wij vier werkateliers (drie toekomstperspectieven per thema). Een atelier zien wij als een veilige werkomgeving waar wij deelnemers uitdagen om een tijd vrijuit te denken en samen te werken.



De volgende stap was om de resultaten van de twaalf toekomstperspectieven te presenteren tijdens het Baanmakerscongres. De genodigden hebben we onderverdeeld in een middagprogramma met interne- en externe experts. Voor het avondprogramma hebben we bestuurders van omliggende gemeenten en organisaties uitgenodigd en een inloopavond georganiseerd voor de omgeving. Daarvoor zijn ca. 2000 uitnodigingen verstuurd naar inwoners, bedrijven en andere belangstellenden.

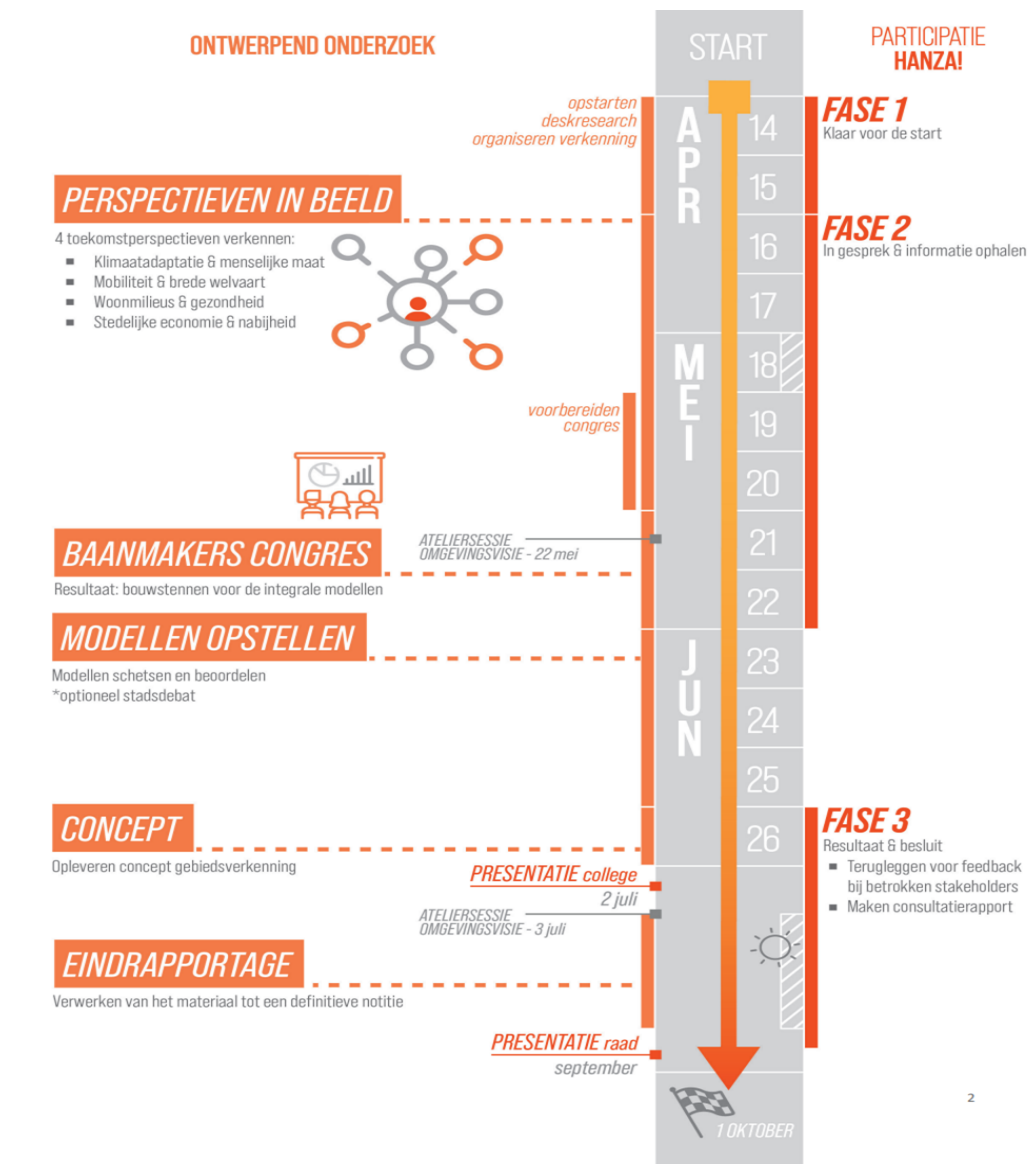
Aan de van inbreng die tijdens het Baanmakercongres is geleverd op de twaalf toekomstperspectieven is vervolgens een drietal modellen – in de vorm van een modellenstudie - uitgewerkt: Raamwerkstad, Randstad en Ringstad.

- **Fase 3** 'Resultaat en besluitvorming': In deze fase wordt geanalyseerd en gewogen tegen de vastgelegde kaders.

Met de uitkomsten van alle participatiemomenten (worden verderop in dit journaal beschreven) worden vervolgens de bouwstenen bepaald die de basis vormen voor de

verschillende te maken modellen/varianten. Dit is door BVR verwerkt in een rapportage, voorzien van een digitale toelichting om duiding te kunnen geven aan de inhoud. De concept modellenstudie is gepresenteerd aan een brede groep betrokkenen (bestuurders, experts, inwoners, ondernemers en andere stakeholders). In deze consultatiebijeenkomsten is gevraagd te reageren en reflecteren op de concept modellenstudie.. De reacties zijn verwerkt in het eindproduct Verkenning Ceintuurbaanzone.

Onderstaande afbeelding geeft het proces in grove lijnen weer.



Participatie- en communicatiemiddelen

Meerdere participatiemomenten hebben bijgedragen aan de totstandkoming van de Verkenning Ceintuurbaanzone. De belangrijkste zijn:

Opdrachtgever Jim van der Zwam
Opdrachtnemer Jorn van der Veen
Versie
Datum 28 oktober 2024

- Werkateliers op 8 en 15 mei 2024;
- Baanmakerscongres en inloopavond 30 mei 2024;
- Mini-congres voor college- en raadsleden op 8 juli 2024;
- Consultatiebijeenkomsten september 2024.

Daarnaast is een tweetal films gemaakt:

1. Ter voorbereiding op het Baanmakerscongres. Deze film kregen deelnemers van het Baanmakerscongres bij binnenkomst te zien om zo in een korte tijd op de hoogte worden gebracht van de aanleiding en context van de verkenning;
2. Een 'aftermovie' van het Baanmakerscongres. Tijdens het Baanmakerscongres zijn filmopnamen gemaakt met sfeerimpressies en enkele quotes.

3. Stakeholders

Tijdens dit participatieproces hebben we diverse stakeholders gesproken.

Betrokken stakeholders

- Isala / I.z.a (zorgkoepel)
- Enexis (Tennet/Vitens)
- Ondernemersvereniging OVB
- PEC Zwolle
- LTO o.g.
- Rijk
- Rijkswaterstaat
- Provincie
- Waterschap
- Veiligheidsregio
- Gemeenten N35
- Regio Zwolle
- OV bedrijven
- Pro-rail
- IVN
- Overijssels Landschap
- Molen de Passiebloem
- Onderwijsinstellingen
- Vastgoedeigenaren
- Fietzersbond
- Golfbaan (ontwikkeling gebiedsvisie)
- WIJZ / Travers
- Woningcorporaties
- Sportverenigingen
- Wijk-buurtverenigingen
- Gemeente Zwolle, waaronder projectleider, stedenbouwkundigen, communicatieadviseur, adviseur Mobiliteit, beheer.

Heeft de gemeente (gemeenteraad, college, ambtenaren en wijkmanagers / wijkregisseurs) een rol gespeeld? Hoe is die rol ingevuld?

Leden van het college van B&W en gemeenteraad waren uitgenodigd voor het Baanmakerscongres van 30 mei. Daarnaast is op maandag 8 juli voor hen een 'mini-congres' georganiseerd. Ze kregen zo nogmaals de mogelijkheid om kennis te nemen van de huidige opbrengst en werden in staat gesteld vragen te stellen.

5. Bijeenkomsten

1. Werkateliers 8 en 15 mei 2024

Tijdens de werkateliers op 8 en 15 mei hebben experts van gemeente, regio, provincie, rijk, waterschap, natuur en milieuorganisaties en andere belangrijke stakeholders gewerkt aan thematische toekomstperspectieven. De toekomstperspectieven zijn voorbereid door BVR/ SWECO en in werkateliers verder verdiept. Het betrof de volgende werkateliers:

- Klimaatadaptatie en menselijke maat
- Woonmilieus en gezondheid
- Stedelijke economie en nabijheid
- Mobiliteit en brede welvaart

De resultaten zijn gepresenteerd tijdens het Baanmakerscongres op 30 mei.

2. Baanmakerscongres en inloopavond 30 mei 2024

De resultaten van de toekomstverkenningen presenteerden we tijdens het Baanmakerscongres. Voor dit congres werden de mensen uitgenodigd die gewerkt hebben aan de toekomstperspectieven en een bredere groep geïnteresseerden en betrokkenen, zoals maatschappelijke organisaties, ondernemers en bewoners in en om het gebied. Ook de gemeenteraad en het college van B&W zijn betrokken bij het Baanmakerscongres. Naast informeren en enthousiasmeren, was er ruimte voor debat en gesprek en voor partijen en initiatiefnemers om hun eigen ideeën te ventileren. Tijdens deze bijeenkomst testten we draagvlak voor de ideeën uit de verkenningen. In totaal liepen ongeveer 70 bezoekers langs de panelen met visies op de thema's wonen, mobiliteit, economie en klimaat. We delen graag een samenvatting van de opmerkingen die we ontvingen.

Klimaatadaptatie

Het is gelukt om klimaatopgave op de agenda te zetten. Ondernemers vragen om handvatten om met klimaatverandering om te gaan. Er zijn kansen om daken van panden te gebruiken voor water en groen. Meer wateropvang in het gebied biedt kansen voor vervoer over water, wonen naast of op het water en voor recreatie.

Woonmilieus & gezondheid:

Meer groen in het gebied en minder asfalt zijn gewenst. Is dat mogelijk met de beoogde groei? Wat betekenen de extra inwoners voor het gebruik van de buitenruimte? Verbeteringen van de infrastructuur zijn nodig, zoals veilige fiets- en wandelroutes. Bewoners vragen aandacht voor geluidsoverlast.

Stedelijke economie

We ontvingen veel positieve reacties op het mengen van functies in het gebied. Daarbij vraagt men wel aandacht voor voldoende voorzieningen, zoals zorg, sport en onderwijs. Samenwerking tussen partijen die al in het gebied aanwezig zijn is essentieel.

Mobiliteit

Er zijn breed gedeelde zorgen over de verkeersdruk op de Ceintuurbaan en in de omgeving. De Ceintuurbaan vormt nu een barrière. Regionaal verkeer moet gescheiden worden van bestemmingsverkeer. Het idee om de weg (deels) te ondertunnelen of te verdiepen spreekt aan. De haalbaarheid daarvan is wel een punt van discussie. Over een oostelijke randweg zijn de meningen verdeeld. Meerdere bezoekers vroegen aandacht voor verbetering van het openbaar vervoer. Transport over water (zoals de Nieuwe Vecht) wordt als kans gezien. Sommigen vonden een treinstation een goed idee.

Overige opmerkingen

Een paar bezoekers vonden de ideeën te weinig concreet om input te kunnen geven. Anderen gaven aan juist blij te zijn met het delen van de denkrichtingen. Zij blijven graag betrokken bij de stappen in de ontwikkeling van de Ceintuurbaan. Bezoekers vroegen de gemeente ook om nu al aan de slag te gaan om de leefbaarheid in het gebied te verbeteren en onveilige verkeerssituaties op te lossen. Verder waren de toekomstplannen voor de meesten inspirerend, maar geeft men ons ook mee: 'Wees realistisch en werk samen aan een duurzame toekomst voor ons gebied!'

3. Consultatiebijeenkomsten september 2024

Clankbordgroep en experts

Raamwerkstad

Gemiddelde temperatuur: weinig enthousiast.

Algemeen

Dit model komt op de participanten niet over als een volwaardige langetermijnvisie. Er wordt op gewezen dat het Raamwerkmodel meer een uitwerking van lopend beleid is. Het toont te weinig ambitie. Als eerste stap kan het wel helpen.

Het gebied heeft een stevig verhaal nodig om tot een gedragen ontwikkeling te komen. Een bottom-up verhaal, waarbij de overheid de regie moet nemen om de nodige transformatie in gang te zetten. Benoemd worden het economisch profiel en de regionale betekenis van het ziekenhuis en de sportfaciliteiten, de trots van het gebied. Daarop mag meer nadruk worden gelegd in het ontwerp. Een overtuigend waterverhaal wordt gemist.

Mobiliteit

Model Raamwerkstad vraag om een verdiepingsslag op een aantal onderdelen. Hoe zit het met de verbindingen naar de stad? Waar komen de hublocaties precies? De mobiliteitstransitie vraagt om een brede afstemming. De hubs moeten niet leiden tot nadelige gevolgen, zoals sluipverkeer of extra stress voor bezoekers van het ziekenhuis bijvoorbeeld. Onderzoek welke locatie de meeste reistijdverkortung oplevert.

Publieke ruimte

Meer verblijfskwaliteit in de publieke ruimte rond het PEC stadion, biedt ook recreatiemogelijkheden voor supporters die naar de wedstrijden komen. Leg de link met de trots van het gebied, gebruik het topsportprofiel en de bijbehorende faciliteiten. Nieuwe (betaalbare) woningbouw is ook een kans om de huidige publieke ruimte aan te pakken en met een andere parkeeroplossing te komen.

Gebruik bijvoorbeeld de lagenbenadering als kader voor ontwikkeling. En laat ook het sociaal-maatschappelijke beleidsdomein meteen aanschuiven bij een dergelijke ruimtelijke ontwikkeling.”

Randstad

Gemiddelde temperatuur: matig tot redelijk enthousiast

Algemeen

Het model Randstad roept meteen veel vragen, mitsen en maren op. De verhouding tussen wonen en werken, het aandeel sloop, de beoogde doelgroepen en de bereikbaarheid en het toekomstperspectief van het gebied voor ondernemers worden genoemd als onderwerpen waarover men meer wil weten. Aangegeven wordt het belang van een collectieve inspanning om de ambities in dit model te realiseren als toevoeging aan de stad. Positief is de integrale verwevenheid van de diverse thema's in dit model.

Wonen

“Dit model roept veel vragen op. Vanuit woonperspectief is het een aanzienlijke transformatie. Maar voor welke doelgroep bouw je? Welke voorzieningen en woningbouwtypologie gaan hier landen? Het is positief dat er deelgebieden onderscheiden worden, met elk een eigen karakteristiek. Het moet bekeken worden in het kader van de totale woningbouwopgave.

Bedrijvigheid

Voor welk soort bedrijven is er plaats in dit model? En hoe ga je om met bedrijven die niet in dit model passen? Die moeten worden gecompenseerd. Waar kunnen de logistieke bedrijven heen, en hoe verhoudt het nieuwe woon-werkprogramma zich tot andere locaties in Zwolle?

Mobiliteit

In dit model past een nieuw HOV station, plus lijnbus.

De tunnel is ook een manier om de stad beter met het buitengebied te verbinden. Je zou kunnen onderzoeken of ook de Nieuwe Vecht over de tunnel kan worden doorgetrokken.”

Ringstad

Gemiddelde temperatuur: redelijk tot behoorlijk enthousiast

Algemeen

Wat bevalt aan dit model is dat het een aantal regionale kwesties agendeert: waterberging, mobiliteit, landschapontwikkeling en landbouwtransities. Het Ringstadmodel biedt een groot regionaal programma. Wel vraagt men zich af in hoeverre dit model profijtelijk is voor Zwolle of ook voor omringende kernen. Op de uitleglocaties wordt wisselend gereageerd; er zijn zorgen over de ruimte die wordt ingenomen en hoe dat zou kunnen landen bij de huidige inwoners van de enken, maar er is ook enthousiasme over het ambitieuze extra programma. Ook het duidelijke onderscheid met andere ontwikkelingsprojecten in de stad, zoals de Spoorzone, worden als positief gezien.

Water

“Het lijkt alsof het water in dit model wordt afgewenteld op het buitengebied. Kan het nieuwe landschapspark niet ook worden ingezet voor regioberging?
Dit model kan een toonbeeld van ruimtelijke adaptatie worden. Betrek ook landbouwtransitie, de mogelijke rol van agrariërs en hun verdienvermogen.”

Werken

“Zwolle wil intensiveren. Extra kantoren kunnen in de spoorzone en ook de Ceintuurbaanzone. Formuleer een profiel per terrein. Dit model biedt kansen. Tel ook 35 ha. in Raalte erbij.

Mobiliteit

“De oostelijke randweg heeft een regionaal belang. Hij loopt wel deels over Dalfsen. De A28 wordt zo ook een deel van de Ring Zwolle – is dat wenselijk? Onderzoek wat dit de regio brengt, wat betreft mobiliteit en programma. Is het voldoende om bij te dragen aan provincie en rijk?

In dit model zou een tunnel ook waarde kunnen hebben. Wanneer de huidige (regio)functies grotendeels behouden blijven, zit je nog steeds met 75% lokaal verkeer op de Ceintuurbaan.”

STOMP

“In dit model is weinig terug te zien van het STOMP-principe. Het is nu heel druk door lokaal verkeer op de baan, dus er moet een zeer aantrekkelijk alternatief tegenover staan. De Ceintuurbaanzone heeft nu geen fietslogica. Er moet wel een goed (snel)fietsnet aan gekoppeld worden, met een goed bussysteem. En is een station wel haalbaar? ”

Ondernemers en bewoners

Raamwerkstad

Mobiliteit is een onderwerp dat sterk leeft onder de ondernemers van de Ceintuurbaanzone. De huidige situatie met verkeersdrukke en files is niet houdbaar. Er heerst bezorgdheid over de bereikbaarheid van de (autoafhankelijke) bedrijven met de voorgestelde mobiliteitstransitie van Raamwerkstad. Men lijkt weinig overtuigd van de hubstrategie en ziet meer heil in bijvoorbeeld slimme verkeersregulatie. Ook het OV-systeem moet een flinke impuls krijgen. Een aantrekkelijke directe verbinding vanaf het centraal station, geen lijnbus die overal stopt.

Wel geven deelnemers aan het ermee eens te zijn dat er iets moet veranderen aan de Ceintuurbaanzone. Autoverkeer moet mogelijk blijven, maar delen verluwen moet ook mogelijk zijn.

Randstad

De tunnel wordt met enthousiasme begroet. Met name omdat het ten goede kan komen aan de doorstroming van het verkeer. Niet iedereen herkent zich in het beeld dat de Ceintuurbaanzone gevoelsmatig niet verbonden is met de rest van Zwolle. Je moet de fietsroutes kennen.

Zorgen zijn er over de grootschalige sloop, onder andere vanwege de hoeveelheid bouwafval die dat oplevert en de eventuele kapitaalvernietiging. Men is bezorgd over het 'verdrijven' van bepaalde ondernemingen, doordat niet alle type bedrijven meer zullen passen in de stedelijke mix.

Vragen zijn er ook over fasering en mogelijke overlast die een grootschalige transformatie met zich meebrengt. De bereikbaarheid staat onder druk, men maakt zich zorgen dat het op die manier erger wordt en ten koste gaat van de huidige bedrijvigheid.

Wel klinken positieve geluiden over het beter betrekken van de Ceintuurbaanzone bij de stad, en de aantrekkelijke 'rand' met oriëntatie op het buitengebied. Ook het meer mengen van wonen en werken kan bij een aantal deelnemers op instemming rekenen. Het is nu echt een werkgebied, buiten werktijden is er weinig te zoeken. Als daar verandering in komt, is dat waardevol.

Ringstad

Model Ringstad kan op enthousiasme rekenen bij de ondernemers. Men vindt dat er breder naar oplossingen wordt gekeken door uit te breiden in plaats van te vervangen. Het landschapspark is een mooie toevoeging voor Zwolle. Wel wordt de zorg uitgesproken of een dergelijke ontwikkeling mogelijk is in de nabijheid van het Natura 2000-gebied rond de Vecht.

De Ringstad vormt een nieuwe ceintuur om de stad, waarmee de huidige Ceintuurbaan ontlast wordt. Elementen uit Randstad zouden ook hierin toegepast kunnen worden, zoals de tunnel. De verbinding met het hart van de stad mag meer opgezocht worden, met snelle verbindingen.

Bestuurders

In het model 'Ringstad' gaat over de gemeentegrens van Dalfsen heen. Ook staat er een bedrijventerrein getekend. Veel vragen vanuit ambtenaren over het proces en het vervolg. Ambtenaren die op donderdag aanwezig waren willen graag de stukken ontvangen, nog verder ambtelijk op doorpraten. Vragen over vervolgproces.

Aantal zaken vragen om verdieping. Mobiliteit, watersysteem Sallandse weteringen. Schaalsprong, gaat ergens over. Allemaal aan de oostkant van Zwolle. Wens om met de gemeenten samen op te trekken. Modellen lijken nu vooral de wens van Zwolle. Niet alleen vanuit Zwolle benaderen. Voor de omgeving is bereikbaarheid en doorstroming veel belangrijker.

STOMP-gedachte. N35 tussen Zwolle en Twente is daar onderdeel van. Nu wordt daar gekeken naar doorstroming en versnelling vanuit auto-perspectief. Wat voor een gevolgen heeft dat voor het hele mobiliteitssysteem?

Een van de aanleidingen is MIRT bereikbaarheid Zwolle en omgeving. Cruciaal om de uitkomsten daarvan, rol CB en N35 met elkaar te koppelen. En zijn punten waarop het niet meer werkt. Daar ligt echt een opgave.

Regionale context wordt gemist. Mooie presentatie, maar beperkt tot Zwolle oost. Ook verkeer etc. vanuit het noorden. Zorgen over bereikbaarheid. Je kan hubs maken, maar mensen moeten er kunnen komen. Vraagt ook om een goed regionaal openbaar vervoerssysteem, wat er nu niet is.

Hele mooie woonmilieus, maar is dat betaalbaar? Vooral Ringstad, hoe kunnen daar betaalbare woningen terechtkomen? Straks komt dat weer voor rekening van de omliggende gemeenten.

Het zit nog op een vrij hoog abstractieniveau. Wil wel meer de diepte in. Heb ooit meegewerkt aan Isala – een regionaal ziekenhuis. Bereikbaarheid daarvan is inderdaad bestemming, maar vanuit de hele regio. Ik zou vooral voor de Ringstad gaan, waar je echt wat toevoegt. Met de nieuwe randweg bedien je ook de regio. Dan voeg je echt capaciteit toe, ontsluiting. Randstad is het minste. Dan kan je de woningopgave beter elders oplossen.

Fijn dat Zwolle droge voeten houdt, maar dan mag niet worden afgewenteld op het platteland, op onze regio.

Gesprekken, e-mail contacten en nieuwsbrieven

5. Vervolgstappen

De Gebiedsverkenning Ceintuurbaanzone is een gebiedsgerichte bouwsteen in het kader van de Aanvulling Omgevingsvisie. De resultaten worden integraal worden meegenomen in het traject Aanvulling Omgevingsvisie. De gemeenteraad wordt in dat kader verder geïnformeerd, ook in relatie met de overige bouwstenen.

Ook worden vanuit het programma Stedelijk Zwolle partners in de samenwerking voor het Novex-gebied Regio Zwolle geïnformeerd en wordt met hen gesproken over de wijze waarop verkregen inzichten onderdeel kunnen worden van regionale opgaven. Daartoe zullen we met regiopartners, uit het daily urban system (DUS) van Zwolle, bestuurlijke overleggen gaan inrichten. Dit kan op termijn leiden tot voorstellen voor afspraken met deze partners, zowel regionaal als enkele ministeries hoe om te gaan met opgaven. Inhoudelijk is daarbij de huidige en aangevulde Omgevingsvisie een belangrijk sturend kader.