

OPDRACHT SPOORZONEVISIE

Vastgesteld 30 januari 2007

Inhoud	blz
1. ALGEMEEN	3
2. BEOOGD RESULTAAT	9
3. PROCESMATIGE AANPAK	15

Opdracht Spoorzonevisie

Opdracht Spoorzonevisie

1. ALGEMEEN

1.1 Vooraf

Startfase: kansrijke ligging en complexe ontwikkelingsopgave

Zwolle en regio vormen binnen een wijde omtrek een groeipool met een belangrijke economische en verzorgende functie. De rijksoverheid erkent de positie van Zwolle als *Scharnierpunt* in ruimtelijk, economisch en logistiek opzicht tussen de Randstad en Noordoost Nederland. Dit wordt benadrukt in het nieuwe structuurplan Zwolle (in november 2005 als voorontwerp door college vastgesteld). In dit verband wordt de Spoorzone aangemerkt als een zeer strategisch gelegen *Centrumstedelijk gebied* en *Stedelijk Woongebied*, waarvoor integrale gebiedsontwikkeling nodig is. Zwolle wint aan kracht, als de gebiedsligging nabij A28 en station in combinatie met elkaar worden benut om het stedelijke weefsel van dit omvangrijke stedelijke gebied te herstellen en te versterken met:

- verbetering en uitbouw van het openbaar vervoersknooppunt in verband met een verwachte reizigersgroei tot 40% in 2020 en komst van de Hanzelijn in 2012;
- versterking van de openbare dragerstructuur van pleinen, openbaar groen en routes, waarmee de barrière van de 3 km lange stadsdoorsnijding van het sporenemplacement wordt opgeheven in relatie tot de stedelijke dragerstructuur met name richting historische Binnenstad, Engels Werk, Campus Windesheim en Voorsterpoort;
- vastgoedinitiatieven voor hoogwaardige centrumstedelijke en stedelijke milieus voor wonen, werken en voorzieningen. Er spelen thans vele particuliere vastgoedinitiatieven, die hieraan en aan de versterking van de infrastructuur kunnen bijdragen.

De kansrijke ligging van het gebied en de complexiteit van de ontwikkelingsopgave vragen om een daadkrachtige visie op de Spoorzone en omgeving. In oktober 2004 heeft het college hiertoe een Startnotitie vastgesteld met als doel deze projectopdracht te maken. Op 19 december 2005 heeft de gemeenteraad in het kader van stedelijke programmering besloten tot vorming van een integrale Spoorzonevisie. Sedertdien is intensief gewerkt aan de hier gepresenteerde opdracht.

Initiatieffase: vorming opdracht

Ook in verschillende andere steden van ons land is visievorming gaande voor ingrijpende veranderingen rond grote NS-stations en de daarbij horende spoorwegemplacements. Deze door het rijk aangemerkte *Nieuwe Sleutelprojecten* zijn voor een deel in uitvoering gekomen. De provincie Overijssel en gemeente Zwolle willen dan ook herontwikkeling van de Spoorzone op de agenda van het ministerie van VROM en V&W krijgen. In het kader van het Uitvoeringsprogramma Nota Ruimte wordt geopteerd voor een soortgelijke status als de genoemde sleutelprojecten. In oktober 2006 is hierover een brief naar minister Winsemius verzonden en is de Spoorzone besproken in het landsdelig overleg tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de gedeputeerde van Overijssel.

Reeds eind jaren negentig vormde "het helen van het stedelijk weefsel in de Spoorzone en het creëren van een optimaal vervoersknooppunt" onderwerp van gesprek met NS Railinfrabeheer en NS Vastgoed. Dit resulteerde april 2000 in een studierapport met een Spoorzonevisie. Sedertdien zijn van de kant van NS de nodige interne studies verschenen

Opdracht Spoorzonevisie

o.a. over het derde eilandperron voor de Hanzelijn. Ook het oppakken van de Spoorzonevisie is onderwerp van gesprek geweest. In december 2006 is in een eerste bestuurlijk overleg gemeente, NS en Prorail afgesproken om de samenwerking bij de visievorming in een procesdocument vast te leggen.

Daarmee staat de visievorming voor de Spoorzone thans in een gemeenschappelijke belangstelling van NS, Prorail, provincie en gemeente. Betrokkenheid en rolinvulling door het rijk (VROM en V&W) zal toenemen bij verkrijging van een soortgelijke status als de eerdere sleutelprojecten. Provincie en gemeente willen dan ook de komende periode benutten bij het rijk ondersteuning te krijgen voor de visievorming.

Niet alleen NS heeft hierbij nieuwe vastgoedwensen: ook aan de randen van het stationemplacement spelen planinitiatieven voor de ontwikkeling van nieuw vastgoed. Deze vragen om een strategisch kader in groter verband. Hierover is met desbetreffende partijen het nodige overleg gevoerd en gaande.

De opdracht is het resultaat van het overleg met de hiervoor genoemde betrokken partijen. Hierbij is ook Buro Jo Coenen & Co te Maastricht/Amsterdam betrokken geweest. Dit bureau is in december 2006 aangetrokken met name voor het strategisch ontwerpwerk aan de visie, alsmede de hierbij benodigde lobby richting rijk. Deze keuze is het resultaat van een selectie uit vijf door de gemeente Zwolle benaderde bureaus.

1.2 Doel opdracht

Visievorming als kader voor gebiedsontwikkeling

De begrenzing van de Spoorzone loopt van oude en Nieuwe Veerallee met het BAM-terrein tot aan de Deventerstraatweg en IJsselallee. Op bijgaande kaart is de begrenzing van het omvangrijke *plangebied* aangegeven. Hierbinnen ligt ca 50 ha terrein, dat braak ligt of vrij komt voor ontwikkeling. Ook is aangegeven met welk *studiegebied* en welke *studieobjecten* in de visievorming rekening gehouden zal worden, zoals Binnenstad(schil), bestaand Hanzeland, Campus Windesheim en rangeergoederenstation (RGS-terrein) in gebruik bij Railion. Ook zal in de visievorming gekeken worden hoe ontwikkelingen in de Spoorzone en het Voorsterpoortgebied elkaar kunnen versterken; daarom is de locatie Voorsterpoort ook als studieobject aangegeven.

De opdracht heeft tot doel te komen tot een integrale visie op de Spoorzone als kader voor verdere gebiedsontwikkeling. De visie en het hieruit voortvloeiende programma dienen als strategisch ontwikkelingskader om tot 2020 stap voor stap deelprojecten te realiseren. Bij gebiedsontwikkeling - in de nota Ruimte aangeduid met de term *ontwikkelingsplanologie* - wordt samengewerkt tussen overheden, instanties en private partijen. In een projectmatige organisatie is de ruimtelijke ordening hierbij gericht op ontwikkeling en uitvoering van alle visieonderdelen. Ook mogelijke kosten en financiering voor stationsvernieuwing en andere visie-onderdelen worden hierbij zichtbaar gemaakt. Door alle betrokken partijen worden de noodzakelijke financiële middelen toegezegd op basis van verdienvermogen ingevolge nieuwe vastgoedontwikkeling, andere budgetten, alsmede subsidies.

Kader voor planologische procedures en exploitatieverordening

Bij gebiedsontwikkeling is het van belang een ruimtelijke visie te hebben, opdat deze kan dienen als onderlegger voor snellere planologische procedures op basis van de nieuwe Wro,

Opdracht Spoorzonevisie

zoals het zogeheten *projectbesluit*. De Spoorzonevisie zou hierbij volgens deze wet de status van *structuurvisie* kunnen krijgen, als deze de hiervoor benodigde planologische procedure doorloopt; vooralsnog is het nieuwe Zwolse Structuurplan voor alle deelprojecten het eerste bindende kader. Aan de nieuwe Wro is overigens het nieuwe instrument van de *exploitatieverordening* verbonden. Zonodig kan deze verordening worden toegepast.

Nadere definiëring startnotitie

De opdracht is een fasedocument voor alle in- en extern betrokkenen om vanaf februari 2007 de visievorming ter hand te nemen. Was de Startnotitie het resultaat van de zogeheten *identificatiefase 0*; deze opdracht is het resultaat van de *initiatieffase 1*. Deze begrippen zijn ontleend aan het Zwolse Handboek Projectmatig werken. Deze opdracht definieert:

- het wat, ofwel: het beoogd resultaat van de visievorming. Aangegeven wordt welke inhoudelijke producten worden opgesteld in de *definitiefase 2*, Strategische Verkenning voor de *ontwerffase 3*, Strategisch Ontwikkelingsplan. Dit wordt behandeld in hoofdstuk 2;
- het hoe, ofwel: de projectmatige aanpak ervan ter beheersing van geld (benodigde metingen), organisatie, kwaliteit, informatie en communicatie, alsmede en tijd (planning visievorming). Dit wordt behandeld in hoofdstuk 3.

Positionering raad

De opdracht is bedoeld ter informatie van betrokkenen, belanghebbenden en geïnteresseerden, alsmede voor raadsleden.

De gemeenteraad is verantwoordelijk om de Spoorzonevisie als plan van ruimtelijke ordening publiekrechtelijk vast te stellen. In dit kader heeft de raad gekozen voor een duale benadering, waarbij de raad vanaf het begin bij het formuleren van de uitgangspunten betrokken wil worden. De betrokkenheid en inbreng van de raad zal daarom op de volgende wijze gestalte krijgen:

- In februari 2007 neemt de raad kennis van de door college vastgestelde opdracht en geeft zonodig aanvullende kaders mee voor de Strategische Verkenning. Ter voorbereiding hierop wordt een informatieve raadsbijeenkomst georganiseerd, in principe op 5 februari 2007;
- Mogelijk in augustus 2007 legt het college met een concreet voorstel de Strategische Verkenning als resultaat van fase 2 ter principebesluitvorming voor aan de gemeenteraad. Een en ander hangt af van de mate waarin Provincie en gemeente in de periode tot augustus voldoende steun bij het rijk krijgen voor een verdere, ambitieuze visievorming met een soortgelijke status als de voormalige sleutelprojecten;
- Met afsluiting van fase 2 wordt de basis gelegd voor fase 3, vorming Strategisch Ontwikkelingsplan. Mogelijk begin 2008 ontvangt de raad ter vaststelling de Spoorzonevisie.

Positionering share- en stakeholders

Meerdere *shareholders* worden als eigenaar en/of initiatiefnemende investeerder en/of bestuurlijke instantie nauw betrokken in iedere fase van visievorming.

Ook verschillende *stakeholders* worden als burger, belangengroep, instantie of beroepsorganisatie van meet af aan geïnformeerd over de visievorming en gevraagd naar hun reactie. Deze zogeheten beginspraak is van belang opdat in iedere fase van visievorming de juiste, maatschappelijk te waarderen besluiten genomen kunnen worden:

Opdracht Spoorzonevisie

- in privaatrechtelijke zin door eigenaren in verband met mogelijk nieuw vastgoed en/of nieuwe infrastructuur, alsmede het beheer en exploitatie ervan;
- in publiekrechtelijke zin in verband met vaststelling van de Spoorzonevisie en met de daarop volgende planologische procedures gericht op planrealisering.

Hoe en welke share- en stakeholders bij de visievorming worden betrokken wordt in hoofdstuk 3 toegelicht.

1.3 Kaders

Boven- en intergemeentelijk

In het streekplan Overijssel 2000+ wordt Zwolle aangemerkt als een regionale centrumgemeente met een belangrijke groei- en opvangtaak voor wonen en werken

In het kader van de Nota Ruimte is Zwolle benoemd tot *scharnierpunt* tussen Noord-Oost Nederland enerzijds en West-Midden Nederland anderzijds. De economische positie als centrumgemeente wordt hiermee erkend. Zwolle wordt daarmee gelijk behandeld als het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen. Hierover zijn in december 2005 bestuurlijke afspraken vastgelegd tussen het ministerie van VROM, het IPO en de VNG.

In het kader van de *Nota Mobiliteit* is voor de regio Noordwest Overijssel de *Netwerkanalyse Noordwest-Overijssel* opgesteld. Hierin is de stationsknoop benoemd als (toekomstig) knelpunt.

Daarnaast hebben Zwolle en Kampen samen de status van *Netwerkstad* verkregen. In maart 2006 is de Netwerkstadvisie Zwolle-Kampen 2030 vastgesteld, waarin de ontwikkeling van de stationsomgevingen Zwolle en Kampen als Boegbeeldproject is benoemd.

Met Kampen zal veelvuldig afstemming plaatsvinden over de inhoudelijke en procesmatige aanpak van beide omgevingen.

Verder hebben de beide steden samen met de provincie Overijssel een Bereikbaarheidsvisie ontwikkeld: het boegbeeld IJsselnet beoogt een kwaliteitsimpuls te geven aan het openbaar vervoer in de Netwerkstad.

Sinds 10 december 2006 is de provincie Overijssel verantwoordelijk voor de treindienst op de Kamperlijn. Lokaal en regionaal busvervoer is al verantwoordelijkheid van de provincie Overijssel en relevant voor de ontwikkeling van de Spoorzone. De ambitie is om de Kamperlijn om te bouwen tot een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding (HOV) met een nieuwe halte bij Voorsterpoort en in Stadshagen (Tippe Zuid). Vooral de eerste halte is sterk gerelateerd aan de Spoorzone. Het gaat daar immers om de bereikbaarheid van een belangrijke locatie in de A28-zone.

Gemeentelijk

In de Zwolse studie *Doorkijk Zwolle na 2005* wordt de stad in zes zones ingedeeld. De Spoorzone maakt hierbij deel uit van de zone Westenholtte-Zwolle Zuid.

In het kader van stedelijke programmering is verkend welke vastgoedfuncties in de Spoorzone een plek kunnen krijgen. Deze strategische uitgangspunten van stedelijke programmering zijn vervat in het *voorontwerp-structuurplan Zwolle*. Deze programmering gaat vooral over kantoorfuncties en zal komend jaar worden verbreed. Het vast te stellen

Opdracht Spoorzonevisie

structuurplan zal bovendien vergezeld worden van een uitvoeringsprogramma voor de korte, middellange en lange termijn. Naar verwachting wordt het ontwerp-structuurplan in 2007 aangeboden aan de raad.

Als *Groenste stad van Europa* wil Zwolle deze kwaliteit uitbuiten. Het Groenbeleidsplan spreekt zich in de Binnenstadschil uit voor consolidatie van karakteristieke ensembles van gebouwen en bijbehorende tuinen. Het groenkarakter van de schil vraagt versterking, met name de Stationsweg en Stationsplein, Wester- en Oosterlaan.

De *Ontwikkelingsvisie Buurtschap* (8 december 2003) is leidraad voor de ruimtelijke ontwikkeling. Hierbij zijn wensen geformuleerd voor de toekomstige functie van het omvangrijke RGS-terrein.

Stationsvernieuwing en andere planinitiatieven

Vanuit de markt bestaat er gezien de ligging nabij A 28 en station grote belangstelling voor de Spoorzone.

Aan de vraagkant zijn dat regionale voorzieningen en bedrijven die willen profiteren van een goede bereikbaarheid vanuit A 28 en station. Zo opteert het rijk om een deel van haar instellingen te concentreren in de Spoorzone. Daarnaast zijn er op de woningmarkt bijzondere doelgroepen, die willen wonen in een hoogwaardig centrumstedelijk milieu, met name bij het station.

Aan de aanbodkant spelen verschillende grondeigenaren/ontwikkelaars hierop in. Voor verschillende plekken in het plangebied bestaan er planinitiatieven voor ontwikkeling van vastgoed of zijn er nieuwe te verwachten. Het gaat om de volgende locaties:

- terrein Nedtrain Services (ca 6 ha). NS Vastgoed is eigenaar en wil de werkplaats verplaatsen als op het terrein hoogwaardige vastgoedontwikkeling kan plaatsvinden nadat het terrein over ca 5 jaar vrij van huur is.
- Wärtsiläterrein (ca 9 ha), dat in verband met hoogwaardige vastgoedontwikkeling aangekocht is door NS Vastgoed. Over 12 jaar is het terrein vrij van huur.
- voormalig goederenoverslagterrein bezuiden Assendorp, alsmede andere gronden tussen spoor en Deventerstraatweg. Eveneens in eigendom van NS Vastgoed.
- Noordkop Westerlaan, in eigendom bij DC Vastgoed. Hier wordt gedacht aan stedelijke voorzieningen en mogelijk kantoren.
- Zuidkop Westerlaan. Op de hoek van het Stationsplein wil men een hotel ontwikkelen; op 18 september 2006 is een schets overhandigd.
- KPN-terrein benoorden Westerlaan en mogelijk ook belendend schoolterrein.
- BAM-terrein. Er ligt een studieschets voor een hotel, bedrijfsverzamelgebouw, studentenhuisvesting en andere woningbouw. Het Ecodrometerrein is ook in deze studie betrokken.
- Terrein DeltaWonen net benoorden de Peugeotgarage, eind 2006 aangekocht voor de ontwikkeling van een eigen werkplaats en andere bedrijvigheid.
- Kop Hanzeland. Dit terrein, deels eigendom van de gemeente, is een zeer aantrekkelijke plek om ruimte te bieden aan kantoren nabij het station. Ook wonen en in het bijzonder studentenhuisvesting is een te onderzoeken optie.
- Het terrein van het Hanzebad e.o., eigendom van de gemeente, komt mogelijk vrij voor herontwikkeling.

Opdracht Spoorzonevisie

De meeste initiatieven bevinden zich in een start- of initiatieffase (0-1). De initiatieven vragen om afstemming vanuit de te vormen visie. Dit betekent dat deze tijdens de verkenning op hun betekenis worden beoordeeld en gekeken wordt in hoeverre bepaalde strategische uitgangspunten bijstelling verdienen. Voortgang van de planvorming is na juni 2007 mogelijk als de initiatieven (zullen) passen in:

- het ontwerp-structuurplan, bijbehorend uitvoeringsprogramma en de verder uit te werken stedelijke programmering.
- reeds voor een initiatief door het college vastgestelde strategische uitgangspunten;
- het komend half jaar te vormen perspectief (fase 2).

Opdracht Spoorzonevisie

2. BEOOGD RESULTAAT

2.1 Opbouw Spoorzonevisie

De door de raad vast te stellen visie geeft een integraal beeld van de gewenste en haalbaar te achten ontwikkeling van de Spoorzone tot 2020 met een doorkijk naar 2030. Dit hoofdstuk behandelt de op te stellen producten en de hiervoor te verrichten werkzaamheden. De visie zal worden gevormd in twee stappen, ieder resulterend in een zelfstandige rapportage en daarmee samenhangende communicatie en bestuurlijke besluitvorming:

- Strategische Verkenning als resultaat van de definitiefase 2. Denkbare oplossingen worden op hoofdlijnen geschetst met een zo groot mogelijke ruimtelijke, sociale en economische kwaliteit en met een optimum aan verdienvermogen. Alternatieven en/of varianten worden op deze kwaliteit globaal getoetst, alsmede op te verwachten maatschappelijke, technische en financiële haalbaarheid. De resultaten worden vergeleken en strategische keuzes worden gemaakt. Het resultaat wordt vevat in een eerste, globaal *Perspectief* voor de ruimtelijke en functionele opbouw van de Spoorzone en omgeving.
- Strategisch Ontwikkelingsplan als resultaat van de ontwerpfase 3. Het perspectief wordt uitgewerkt tot een *Structuurbeeld 2020*, vergezeld van een wervende beschrijving en een duidelijke verantwoording. Om hierbij tot haalbaar te achten visieonderdelen te komen wordt “getekend en gerekend”, dat wil zeggen: cruciale onderdelen worden uitgeschetst en dienen als onderlegger om mogelijke kosten, opbrengsten en subsidies in beeld te krijgen en te kunnen optimaliseren. Op basis hiervan wordt een gericht *Uitvoeringsprogramma* opgesteld met te entameren deelprojecten voor de korte, middellange en langere termijn.

Het resultaat van iedere fase wordt vevat in een rapportage, waarbij een inleidend hoofdstuk wordt gewijd aan het waarom, wat en hoe van de betreffende fase van visievorming. In een apart hoofdstuk wordt ook een samenvatting gegeven van de externe communicatie tijdens de visievorming. Bij iedere fase worden dan ook alle (pr-)kansen benut om ook bij het brede publiek positieve beeldvorming te creëren over de toekomst van de Spoorzone.

2.2 Strategische Verkenning

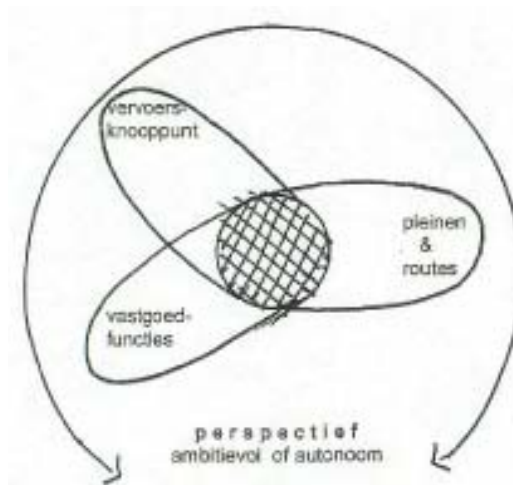
Kansen en verkenningsthema's

Om goed in te kunnen spelen op de kansrijke ligging van het gebied nabij station, A 28 en en historische Binnenstad is het nodig om mogelijkheden voor integrale structuurverbetering van de Spoorzone in beeld te krijgen. Als met name veel partijen vastgoed willen en kunnen ontwikkelen op braakliggende, vrijkomende en vrij te maken terreinen, ontstaat er de nodige ruimte voor herstructurering om de ruimtelijke kwaliteit van de Spoorzone e.o. substantieel te vergroten. Hierdoor ontstaat er stedenbouwkundig gezien een unieke kans om de ruimtelijke samenhang met de historische Binnenstad en andere omliggende stadsdelen te vergroten en het stedelijk weefsel van Zwolle als geheel te versterken. Daarom is het interessant samen met betrokken partijen de kansen op een substantiële herstructurering en

Opdracht Spoorzonevisie

hoogwaardige inrichting te verkennen. Denkbare oplossingen worden integraal geschetst vanuit drie verkenningsthema's:

- een optimaal *openbaar vervoersknooppunt* met comfortabele looproutes en een autoluw, groen stationsplein;
- een maximale toegankelijkheid via een herkenbare dragerstructuur van *pleinen, groen en hoofdroutes* van en naar omliggende stadsdelen;
- zeer hoogwaardige *centrumstedelijk en stedelijke vastgoedfuncties* in een aangename menging van wonen en werken. Deze functies worden in opzet en aanzien maximaal gerelateerd aan de karakteristieken van Binnenstadsschil, Veerallee en Assendorp.



Perspectief

De verkenning wordt schetsmatig opgebouwd in de te vormen Visiegroep, waarbij toegewerkt wordt naar een ambitievol perspectief met voor de som der delen een optimum aan kwaliteit en verdienvermogen. In bijgaand schema staat de gearceerde cirkel symbool voor deze groep; hieraan nemen ook de belangrijkste shareholders aan deel (zie voorts par. 3.2).

Geschetste alternatieven en/of varianten worden vergeleken op ruimtelijke, sociale en economische kwaliteit. Ook vindt op hoofdlijnen een toetsing plaats op te verwachten maatschappelijke, technische en financiële haalbaarheid. Strategische keuzes worden gemaakt en het resultaat wordt vervat in een globaal perspectief voor de ruimtelijke en functionele opbouw van de Spoorzone.

Openbaar Vervoersknooppunt

De huidige opbouw van het stationsemplacement stamt uit de periode tot 1866-1930. Het stationsgebouw uit 1868 en de 'Hooge Spoorbrug' uit 1884 vormen belangrijke monumenten uit deze tijd. In 1939 werd de centrale werkplaats gesloten; nu is er nog grootonderhoud door Nedtrainservices. In 1955 is alle oorlogsschade hersteld en maakt stoomtractie plaats voor elektrische tractie. In 1967 wordt een PTT-expeditieknoop geopend, ter plaatse van het voormalige veestation en de oude spoorweghaven aan de Westerlaan. De knoop is niet meer in gebruik. Het rangeerstation voor goederentreinen werd in 1972 gesloten. In 1980 is een tweede eilandperron in gebruik genomen. De oorspronkelijke stationsoverkapping is

Opdracht Spoorzonevisie

vervangen en met de komst van Hanzeland is de personentunnel verlengd naar het Lübeckplein. In 2004 is het Paviljoenplein geopend. Zwolle is nog steeds een belangrijk spoorwegknooppunt en met de Hanzelijn komt er een achtste spoorwegverbinding bij.

In dit verkenningsthema gaat het om een toekomstige, schetsmatige indeling van het stationsemplacement, bijbehorende voorpleinen, busstation en andere voorzieningen. De verkenning wordt verricht door een in te stellen Visiegroep (zie par. 3.2), waarin Buro Jo Coenen, NS, Prorail en provincie de meeste in- en output leveren, alsmede gemeentelijke disciplines van verkeer en milieu. Dit in verband met de volgende vragen:

- hoeveel en waar opstel- en behandelvoorzieningen voor personentreinen (140 tot 200 bakken op huidig stationsgebied of RGS-terrein of bij Hessenpoort) en idem voor goederentreinen Railion?
- hoeveel ruimte, waar voor auto's, fietsen, bussen, taxi's voor een soepeler reizigersopvang?
- hoe en waar wordt de groeiende ruimtevraag voor het busstation, mede in relatie tot de nieuwe eisen van toegankelijkheid voor minder validen opgelost?
- hoe op aangenamere en veiligere wijze verblijven, wachten, bewegen en overstappen in minimale tijd? Verbreding huidige voetgangerstunnel en/of tweede passage elders? Analyse toekomstige loopstromen is hierbij nodig.
- hoe autoluw voorplein bij het station maken? Wat is impact hiervan voor de hoofdwegenstructuur in en rond de Spoorzone?
- impact op milieu (geluid en groepsrisico)?

Pleinen, groen & routes

De komst van de spoorlijn naar Deventer in 1866 en de spoorlijn naar Meppel in 1867 vormden belangrijke impulsen voor stedelijke ontwikkeling van de zuidelijke Binnenstadsschil. Uit die tijd stammen de Deventerstraatweg, Veerallee, Stationsweg en andere karakteristieke lanen. Sedert de jaren zestig is er veel asfalt bijgekomen. De overweg in de Deventerstraatweg verviel en de onder meer door Dudok geïntroduceerde nieuwe noord-zuidverbindingen werden niet aangelegd. Hierdoor en door de enorme Zwolse groei van het laatste decennium zijn alle hoofdwegen in en om de Spoorzone in de spitsuren overmatig belast. Toevoegen van extra vastgoedfuncties zal voor overmatige druk zorgen. Met name op de IJsselallee is dit een punt van zorg.

En fietsers en wandelaars richting Binnenstad krijgen het steeds moeilijker, vooral weggedrukt door de enorme hoeveelheid bussen - die elkaar ook in de weg zitten.

In dit thema gaat het om de toekomstige, schetsmatige indeling van een samenhangend stelsel van pleinen en routes opdat een goede toegankelijkheid van de Spoorzone e.o. tot voorbij 2020 gewaarborgd is. En ook voldoende groene ruimten opdat het verblijfsklimaat aantrekkelijk is. De verkenning van dit thema wordt verzorgd door de Visiegroep (zie par 3.2), waarin Buro Jo Coenen en de gemeentelijke verkeersdiscipline de meeste in- en output leveren. Dit in verband met de volgende vragen:

- welke ingrijpende verkeersoplossingen zijn nodig ingevolge een autoluw noordelijk stationsplein?
- zijn er ingevolge de spoordoorsnijding nog meer ingrepen in de hoofdwegenstructuur nodig (o.a. ongelijkvloerse kruisingen) om de relaties met de omliggende gebieden te borgen, met name Voorsterpoort? Hoe kan hierbij o.a. de doorstroming op de IJsselallee worden bevorderd?

Opdracht Spoorzonevisie

- hoe is het in dit verband met de routing van het busnetwerk en van het langzaam verkeer (met name van en naar de Binnenstad en de Campus Windesheim)?
- welke impact hebben nieuwe routes op het functioneren van de bestaande verkeersstructuur (globaal en voor de langere termijn), zowel voor gemotoriseerd als langzaam verkeer? Wat is de milieu-impact (geluidhinder)?
- wat voor profilering verdienen de pleinen, het groen en de routes (verblijf- versus stroomfunctie, groen- en speelvoorzieningen en water)?

Centrumstedelijke en stedelijke vastgoedfuncties

De Spoorzone kan gelet op hun ontstaansgeschiedenis worden verdeeld in vijf min of meer samenhangende gebieden, die elk een eigen karakteristiek hebben:

- station en de directe stationsomgeving. Het stationsgebouw is een rijksmonument en vormt met de prachtige overkapping een uniek, karakteristiek geheel. Het stationsplein en de Stationsstraat met belendende bebouwing maakt historisch gezien deel uit van de zuidelijke Binnenstadsschil. Er domineren grootschalige gebouwen, zoals de Buitensoos en het ABN-AMRO-gebouw, waar vroeger een mooi hotel stond. Aan de Oosterlaan staan oorspronkelijke herenhuizen uit het begin van de 20^e eeuw. Voorts vinden we aan de zuidzijde het terrein van de voormalige centrale werkplaats, verdeeld in het Wärtzlilaterrein en het terrein van Nedtrain;
- het resterende gebied bij de Westerlaan. De woonfunctie van de meeste villa's en herenhuizen is na de oorlog verdrongen door kantoorfuncties. Bezuiden het Eekhoutpark ligt een dertiger jaren woonbuurtje en school. Voorts domineren het Emmadek (gebouwd op gedempte Willemsvaart) en het voormalige PTT-gebouw.
- de rommelige strook aan de Nieuwe Veerallee tegenover het Veeralleekwartier. Deze doet veel afbreuk aan de oude Veerallee en versmalde Willemsvaart;
- de Kop van Hanzeland en het Hanzebadterrein. De Kop is het nog onbebouwde sluitstuk van dit in de jaren tachtig en negentig ontwikkelde stadsdeel, ingeklemd tussen spoor en de IJsselallee.
- de strook langs de Deventerstraatweg, tegenover Assendorp. Dit is het in onbruik geraakte goederenoverslagterrein.

In dit thema gaat het niet om het ontwerpen van gebouwen, maar om de toekomstige, globale verkenning naar het meest gewenste vastgoedprogramma voor stedelijke voorzieningen, kantoren en verschillende centrumstedelijke en stedelijke woonvormen. De verkenning wordt verricht door de Visiegroep (zie par 3.2), waarin Buro Jo Coenen, NS vastgoed en de gemeentelijke disciplines voor vastgoed, wonen, werken en milieu de meeste in- en output leveren. Belanghebbende partijen worden geconsulteerd. Dit in verband met de volgende vragen:

- waar stedelijke voorzieningen en hoogwaardige kantoren nabij het station? Voorzover niet nodig voor optimalisering van de openbaar vervoersknoop, komen Wärtzlilaterrein en het terrein van Nedtrain vrij voor herontwikkeling van routes en hoogwaardig vastgoed;
- waar wonen wat voor woonmilieus gelet op ligging nabij station? Voldoende menging met wonen is ook van belang in verband met sociale veiligheid en levensduur met name in de avond en het weekeinde;
- wat is de vastgoedcapaciteit ervan uitgaande dat nieuwbouw ingepast wordt in de in het desbetreffende scenario voorgestane opzet van pleinen, routes en bijbehorende

Opdracht Spoorzonevisie

groenvoorzieningen? Wat is daarbij de denkbare hoogte, massa en geleding die zoveel mogelijk aansluit op de ruimtelijke kwaliteit van de aanliggende gebieden? De hoogbouwvisie uit het structuurplan Zwolle is hierbij een bindend kader.

- wat is de impact op stedelijke programmering?
- wat is de impact van vastgoedontwikkeling op milieu (geluid, bodem, luchtkwaliteit, plaatsgebonden en groepsrisico's ingevolge spoorwegvervoer van gevaarlijke stoffen)?

2.3 Strategisch Ontwikkelingsplan

Structuurbeeld 2020

De voorgestane ruimtelijke en functionele opbouw van de Spoorzone zal in één overzichtelijk Structuurbeeld 2020 worden weergegeven, vergezeld van een bondige beschrijving en verantwoording. Het perspectief uit fase 2 wordt door de Visiegroep uitgewerkt, waarbij het externe stedenbouwkundige bureau de meeste in- en output levert, ondersteund door de in de vorige paragraaf genoemde disciplines. Het wordt geabstraheerd tot een eenduidig ruimtelijk beeld op hoofdlijnen met richtinggevende uitspraken voor:

- de benodigde om- en uitbouw van het station en haar bijbehorende voorzieningen, zoals busstation, voorplein en flankerend vastgoed;
- de meest gewenste stedenbouwkundige opzet als kader voor de inrichting van de verschillende openbare ruimten voor verkeer en verblijf (ook groen);
- de functionele invulling van hoogwaardig nieuw vastgoed voor centrumstedelijk en stedelijk wonen en werken.

Het resultaat is een wervend getekend structuurbeeld, globaal van karakter. Enkele doorsnedes, veel illustraties met 3D-beelden, alsmede foto's van referenties. Het structuurbeeld gaat vergezeld met een programmaprofiel naar vorm en functie voor het station, dragers en vastgoed. Deze profielen vormen de opgave voor uitwerking in diverse deelprojecten.

Om in het ontwikkelingsplan tot haalbaar te achten uitspraken te komen wordt nader "getekend en gerekend". Wat absoluut niet voor 2020 haalbaar wordt geacht, wordt niet in de visie verrat. Voor nieuwe vastgoedinvullingen wordt hierbij op voorhand uitgegaan van een sluitend dan wel mogelijk meer dan sluitend te maken grondexploitatie, hetgeen verdienvermogen genereert voor investeringen in de openbare ruimte. Voor nieuwe investeringen in de openbare ruimte worden op het schetsniveau van de visie kosten- en financieringsindicaties gegeven en globaal op basis van kengetallen geraamd.

Voor de financiering ervan kunnen verschillende bronnen overwogen worden, zoals algemene gemeentelijke middelen, fondsvorming samen met marktsector al dan niet middels een exploitatieverordening, alsmede subsidies van rijk, provincie aan NS, Prorail en aan gemeente.

Het voorgestane ambitieniveau voor de visievorming is uitermate hoog en realisatie is niet mogelijk zonder financiële ondersteuning van hogere overheden. De provincie Overijssel en gemeente Zwolle willen dan ook herontwikkeling van de Spoorzone op de agenda van het ministerie van VROM en V&W krijgen. In het kader van het Uitvoeringsprogramma Nota Ruimte wordt geopteerd voor een soortgelijke status als de voormalige sleutelprojecten.

Opdracht Spoorzonevisie

Uitvoeringsprogramma

De weg -via plannen en maatregelen op projectenniveau- naar het Structuurbeeld 2020 wordt vervolgens in een uitvoeringsprogramma aangegeven, dat een voorstel bevat van op te pakken plannen, verdeeld over drie realiseringstappen:

- korte termijn, waarbij aangegeven wordt welke prioritaire plannen en maatregelen te realiseren zijn in de periode tot 2010;
- middellange termijn met mogelijke plannen en maatregelen al gerichte planopties voor de periode 2010-'15;
- lange termijn met niet onmogelijk te maken planopties voor periode 2015-'20.

3.4 Communicatieplan

Een planmatige, zorgvuldige aanpak van de communicatie kan bijdragen aan een positieve beeldvorming onder het brede publiek enerzijds en draagvlak en betrokkenheid onder de direct belanghebbende partijen anderzijds. Gezien de complexiteit, de omvang van het project, de grote betekenis voor de stad en het aantal en soort belanghebbende partijen wordt een mix van communicatiemodaliteiten ingezet: lobby/public affairs, public relations, public affairs, (media-)voorlichting, promotie en vormen van participatie. Dit wordt uitgewerkt in een overkoepelend communicatieplan.

Opdracht Spoorzonevisie

3. PROJECTMATIGE AANPAK

3.1 Vooraf

Het maken van een visie voor de Spoorzone is een complexe opgave, die vraagt om een projectmatige aanpak. Dit hoofdstuk beschrijft op welke wijze de visievorming projectmatig wordt aangepakt en beheerst naar:

- organisatie
- kwaliteit
- tijd (planning van de fases en bestuurlijke besluitvorming over het resultaat)
- informatie en communicatie
- geld om de visie te vormen (mensen).

In dit hoofdstuk worden deze aspecten het meest gedetailleerd beschreven voor fase 2. De projectmatige aanpak van fase 3 zal te zijner tijd in een aanvullend fasedocument nader worden beschreven.

Het Handboek Projectmatig Werken is leidraad voor projectmatige vorming van de visie in deze twee stappen. Omdat het boek gericht is op ruimtelijke uitvoeringsprojecten, is het niet volledig toepasbaar; er is met name geen fysieke realiseringsfase 4. Voor fase 2 en 3 is het goed toepasbaar, met name in de wijze waarop relevante disciplines bij de visievorming worden betrokken en een goede communicatie plaatsvindt met belanghebbenden. Zo zullen meerdere shareholders nauw betrokken worden in deze fases van visievorming. Dit geldt met name voor de vernieuwing van het station en omgeving, waarbij Zwolle graag samenwerkt met rijk, provincie, NS en Prorail. Ook verschillende stakeholders worden van meet af aan geïnformeerd over de visievorming en gevraagd naar hun reactie.

3.2 Organisatie

Opzet

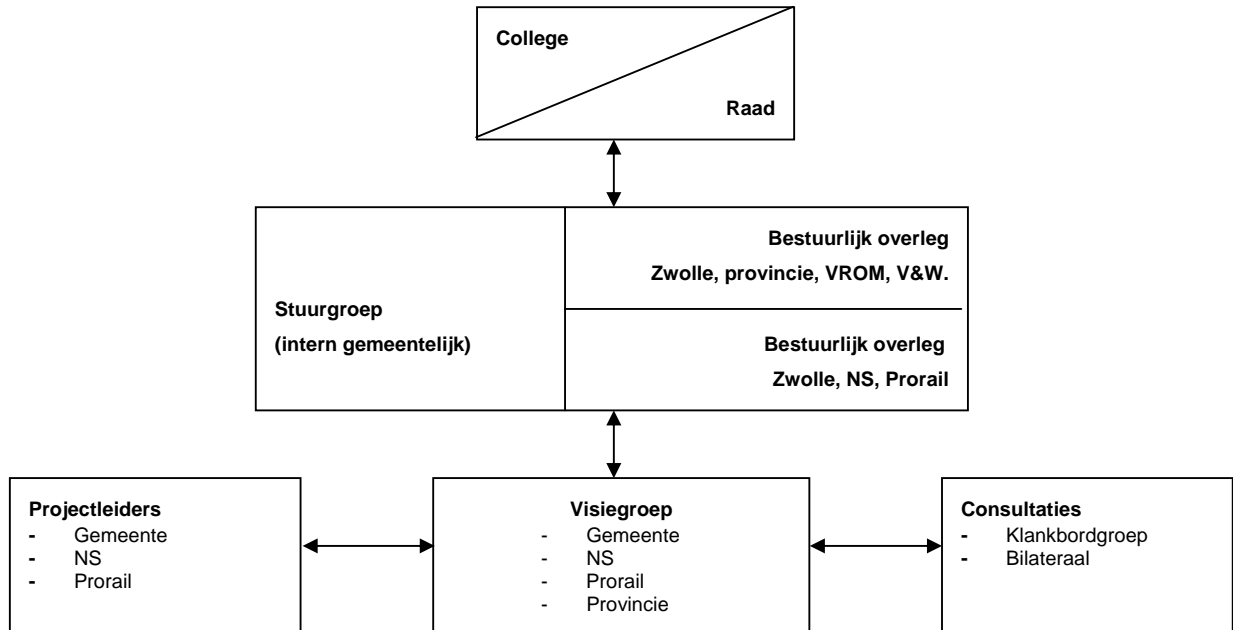
Om een aansprekende en gedragen visie te maken is een projectmatig opgezette organisatie nodig met op geschikte momenten afstemming en overleg met share- en stakeholders. De organisatie bestaat uit een *Stuurgroep Spoorzonevisie* en een brede *Visiegroep*. In de Visiegroep zitten naast gemeentelijke vertegenwoordigers ook vertegenwoordigers van NS Poort (de nieuwe samenvoeging van NS Vastgoed en NS Reizigers), Prorail en provincie.

Leden van de stuurgroep voeren bestuurlijk overleg met provincie Overijssel, VROM en V&W, alsmede met NS. Ook zal een regulier *Projectleidersoverleg* plaats vinden. Voor overige belanghebbenden zal een *Klankbordgroep Spoorzonevisie* worden ingesteld. Ook zal middels bilaterale *consultaties* afzonderlijk met diverse belanghebbende organisaties gesproken worden.

De projectmanager is, als opdrachtnemer, integraal verantwoordelijk voor het beoogde resultaat van de visievorming en de projectmatige aanpak ervan. Afwijkingen hieromtrent zullen tijdig worden besproken met de ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever.

Opdracht Spoorzonevisie

Organogram



Stuurgroep Spoorzonevisie

De Stuurgroep controleert de voortgang en neemt beslissingen op het bestuurlijke vlak die niet door de visiegroep genomen kunnen worden. In de stuurgroep hebben zitting:

- portefeuillehouder RO; bestuurlijk opdrachtgever Spoorzonevisie
- portefeuillehouder verkeer en vervoer; bestuurlijk verantwoordelijk voor infrastructuur en vervoer
- afdelingshoofd R&S, ambtelijk opdrachtgever
- projectmanager
- buro Jo Coenen
- stedenbouwkundige R&S (adviseur).

Overleg met Rijk

In de eerste week van oktober is een brief gestuurd naar de minister van VROM en is de Zwolse Spoorzone besproken in het landsdelig overleg tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de gedeputeerden van Overijssel. Provincie en gemeente willen de komende periode benutten bij het rijk ondersteuning te krijgen voor een ambitieuze visievorming en een soortgelijke status als de voormalige sleutelprojecten te verkrijgen.

Om hier uitvoering aan te geven vindt regelmatig ambtelijk overleg plaats. Daarnaast zal ook op bestuurlijk vlak eens per kwartaal overleg nodig zijn.

Deze overlegvorm is bedoeld als "voorportaal" van bestuurlijk overleg tussen gemeente, provincie en rijk omtrent de visievorming Spoorzone.

Bestuurlijk overleg gemeente/provincie Overijssel

Functie: coördinatie en afstemming vanuit ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer; gezamenlijk invulling geven aan het lobbytraject richting Rijk. In dit kader vindt ook afstemming plaats met Kampen over het Boegbeeldproject Stationsomgevingen.

Opdracht Spoorzonevisie

Deelnemers:

- E. Witbraad, wethouder RO en J. Cnossen, wethouder Verkeer en vervoer
- Th. Rietkerk, gedeputeerde RO
- J. Klaasen, gedeputeerde Verkeer en vervoer
- Projectmanager Spoorzonevisie.
- Adviseurs: verkeer R&S, stedebouw R&S en beleidsmedewerker provincie.

Bestuurlijk overleg gemeente/NS/Prorail

Functie: afstemming en coördinatie van ieders inbreng in de Spoorzone, vanuit de posities van de gesprekspartners. Dit afstemmingsoverleg zal een keer in de drie of vier maanden plaatsvinden. Deelnemers: E. Witbraad en J. Cnossen

- NS, regiodirecteur Noordoost, NS-Vastgoed, Regiodirecteur Prorail
- Projectmanager Spoorzonevisie, Adviseur(s) afd R&S gemeente Zwolle.

Visiegroep Spoorzone

De Visiegroep voert de opdracht uit en coördineert de vorming van de Spoorzonevisie. In de Visiegroep hebben zitting:

- projectmanager
- buro Jo Coenen
- vertegenwoordigers NS en Prorail
- stedebouwkundige afdeling R&S, adviseur afdeling E&A en communicatie-adviseur.

Projectleidersoverleg Spoorzone

Functie: coördinatie van planning en voortgang deelactiviteiten in de Spoorzone.

Deelnemers:

- Projectmanager Gemeente Zwolle
- Projectmanager NS
- Projectmanager Prorail

Consultaties

De particuliere initiatiefnemers om vastgoed te ontwikkelen buiten het te vernieuwen stationsgebied hebben veelal hun eigen planning. Belangrijk is dat dit spoor wordt afgestemd op het traject van de visievorming. Waar mogelijk kunnen de initiatieven input vormen voor de visie. Daartoe zullen deze shareholders worden geconsulteerd. Ook worden belangengroepen en andere organisaties geconsulteerd.

3.3 Kwaliteit

Aan de te vormen Spoorzonevisie kunnen verschillende soorten kwaliteitseisen worden gesteld, zoals:

- planinhoudelijke, aan de gebouwde omgeving van de Spoorzone mee te geven ruimtelijke kwaliteit;
- kwaliteit van de nota, waarin de visie wordt gepresenteerd en alle hierbij behorende deelproducten, beslisdocumenten en presentatiemateriaal;
- kwaliteit van het visievormingsproces.

Opdracht Spoorzonevisie

Stedebouw wordt gedefinieerd als het duurzaam creëren, bewerken en beheren van een stede of plek, dan wel een verzameling verschillende plekken in stad en land met een bepaalde ruimtelijke kwaliteit. Dit om er optimaal in te kunnen wonen, werken, verzorgen, recreëren en verkeren. De ruimtelijke kwaliteit ervan bestaat uit drie aspecten: *belevingswaarde* op basis van hoge beeldkwaliteit, *gebruikswaarde* op basis van hoge functionele kwaliteit, en *toekomstwaarde* op basis van grote duurzaamheid (ook toekomstige generaties Zwollenaren moeten aanspraak kunnen maken op een milieuvriendelijk, schoon, gezond en veilig leef- en productiemilieu).

De kwaliteit van de nota Strategische Verkenning en ook van het Strategisch Ontwikkelingsplan moet realistisch, volledig en eenduidig zijn zonder strijdige hoofdlijnen van beleid. Het zet een heldere koers uit voor de komende jaren en geeft een duidelijke beschrijving en verantwoording van mogelijkheden, overwegingen en beslissingen die eraan ten grondslag liggen. Het wordt een makkelijk leesbaar, levendig en inspirerend document, zodat het als een uitnodigend gesprekstuk kan fungeren.

De kwaliteit van het proces is geborgd door een visievorming in twee herkenbare fasen van visievorming. Iedere fase wordt afgesloten met een heldere nota en een fasedocument op grond waarvan gerichte besluiten kunnen worden genomen (zie verder par. 3.4). Ook de tussentijdse bestuurlijke terugkoppeling is geborgd in een projectmatig gestuurd, open vormingsproces. Ook share- en stakeholders worden hierbij betrokken (zie verder par. 3.5).

3.4 Planning en bestuurlijke besluitvorming

De visievorming kent een aanpak in drie fasen:

Fase 1: het opstellen van de projectopdracht Spoorzone (collegevaststelling 30 januari 2007)

Fase 2: het opstellen van strategische verkenning periode februari t/m juli), bestuurlijke besluitvorming college en raad (mogelijk augustus 2007).

Fase 3: opstellen van het strategisch ontwikkelingsplan met uitvoeringsprogramma (september t/m december 2007) en de bestuurlijke besluitvorming hierover (december 2007 in college; toezending ter vaststelling in raad mogelijk begin 2008).

3.5 Informatie en communicatie

Bij informatiebeheersing gaat het om de vraag wie wanneer welke informatie op een herkenbare wijze genereert, geeft of krijgt. Dit is van belang om alle projectactiviteiten eenduidig te kunnen uitvoeren (gericht op het proces) en een eenduidig reproduceerbaar projectresultaat te krijgen (gericht op de inhoud). Daarom bewaakt de projectmanager de intern en externe gerichte informatiestromen. Deze omvatten:

- visie-inhoudelijke informatie (niet-openbaar of openbaar);
- informatie die ervoor moeten zorgen, dat alle betrokkenen weten in welk samenwerkingsverband zij met elkaar voor de visievorming functioneren met bijbehorende verdeling van taken en verantwoordelijkheden;
- opstelling van fasedocumenten in samenwerking met de opdrachtgever en bestuurlijke vaststelling ervan;

Opdracht Spoorzonevisie

- doelmatige benutting van formele en informele communicatiekanalen, zoals informatiebijeenkomsten (extern en ook intern-ambtelijk), persberichten, flyers, brochures en een eigen 'web'-pagina op de Zwolse 'site'.

Intern gericht is de informatiestroom bij communicatie in de visiegroep (met feedback in de lijnorganisatie/MT), stuurgroep college (o.a. met feedback in college) en raad (o.a. raadsvoorstellen). De projectmanager en het Buro Jo Coenen hebben regelmatig voortgangsoverleg met de afdeling R&S (opdrachtgevende afdeling) over de inhoudelijke uitgangspunten en het proces.

Extern gericht zijn de informatiestromen van en naar share- en stakeholders. Inmiddels is een brief uit naar de minister van VROM waarin steun gevraagd wordt voor de vorming en uitvoering van de visie. Deze brief vormt een eerste stap in proces waarin regelmatig afgestemd wordt met het rijk en provincie als belangrijke shareholders. NS en Prorail zijn de belangrijkste shareholders waar het gaat om vernieuwing van het stationsemplacement en omgeving. Vervoersbedrijven Connexion en BBA zullen ook als shareholder worden geconsulteerd, alsmede alle particuliere initiatiefnemers en overige eigenaren.

Reacties op de visievorming zijn van belang om voor de Spoorzone de juiste, door stakeholders te waarderen besluiten te kunnen nemen. Dit vraagt om een stelselmatige, 'getimede' aanpak van de communicatie richting:

- de bevolking uit de wijken Hanzeland, Veerallee, Stationsbuurt en Assendorp. Hiervoor worden er informatiebijeenkomsten belegd;
- Instellingen en belangenverenigingen, zoals Citymanagement, Vrienden van de stadskern, Kamer van Koophandel, Ondernemers, Rover, Fietsersbond, VU/Windesheim.

De afdeling Wijkzaken heeft de meest directe lijnen naar de bevolking en is daarom een belangrijke afdeling om regelmatig afstemming mee te zoeken. De projectmanager zal in samenwerking met de afdeling Communicatie de communicatiestrategie uitwerken en in februari 2007 ter vaststelling aan het college voorleggen.

3.6 Geld

Door het college is op 21-11-2006 voor afronding van de opdracht, **fase 1** t/m januari 2007 is een krediet beschikbaar gesteld van € 45.000 ten laste van de begroting 2006. Dit is bedoeld voor de projectmanager en selectie van het externe ontwerpburo.

De kostenraming voor opstelling van de Strategische Verkenning **fase 2** resulteert naar schatting in een benodigd budget van € 185.000,- ex BTW.

Opdracht Spoorzonevisie

<u>Personele inzet fase 2</u>	<u>uren</u>	<u>kosten</u>
Eenheid Ontwikkeling		
- projectmanager	400	70.000 (ex BTW)
- projectsecretariaat	60	6.000
- afdeling vastgoed	60	6.000
- Buro Coenen (offerte nodig) ±300		40.000 (ex BTW)
- beleidsadv. stedenbouw R&S	100	afd. begroting 2007
- beleidsadv. verkeer R&S	40	afd. begroting 2007
- beleidsadv. werken E&A	40	afd. begroting 2007
Expertisecentrum		
- adviseur verkeer	40	4.000
- strat. modelberekening		16.000
- adviseur milieu	40	4.000
- juridisch planoloog	20	2.000
- civiel en cultuur	20	2.000
Communicatie		
- adviseur	100	10.000
- pr-producten		15.000
<u>Onvoorzien</u>	<u>100</u>	<u>10.000</u>
Raming kosten fase 2:		€ 185.000,- (ex BTW)

Geschat wordt dat de werkzaamheden in **fase 3** een budget vergen van ca. € 180.000,- (ex BTW) zal vergen. Het zwaartepunt van de werkzaamheden ligt dan bij het ontwerpburo om het Strategisch Ontwikkelingsplan op te stellen, alsmede het begeleiden van de externe communicatie en de besluitvorming.

Er moet in 2007 voor de totale visievorming Spoorzone rekening worden gehouden met een kostenplaatje van ruim € 360.000,-.

Dekking van de kosten fase 2

De gemeente Zwolle heeft in het plangebied Spoorzone een relatief kleine grondpositie in de Kop van Hanzeland. Er is derhalve geen sprake van een grondexploitatie voor dit project. De ontwikkelingskosten kunnen daarom uitsluitend gedekt worden binnen de Algemene Dienst van de gemeentebegroting en door bijdragen/subsidies van andere overheden en marktpartijen. Een verkenning hiervan levert vooralsnog het volgende beeld op.

begroting gemeente Zwolle 2006: krediet € 45.000,- , waarvan resteert € 10.000,-

begroting gemeente Zwolle 2007:

- programma vanuit Doorkijk Spoorzone: € 10.000,-
- budget Ruimtelijke Plannen: _____ € 80.000,-
- € 90.000,-

Netwerkstad Zwolle/Kampen, Boegbeeld Hanzestations Zwolle-Kampen: € 30.000,- voor 2007

Provincie Overijssel:

- budget Regeling effectuering ruimtelijk beleid : € 20.000,- (50% kosten extern ontwerpburo)
- budget openbaar vervoer: € 35.000,-

Bijdragen NS en Prorail

- in mensuren/in natura, waaronder inhuur eigen adviseurs en specialisten.

Opdracht Spoorzonevisie

Resumerend is de benodigde dekking van fase 2 als volgt:

gemeentelijke dekking	€ 90.000,-
ZKN, Boegbeeld Stations	€ 30.000,-
bijdragen prov. Overijssel	<u>€ 55.000,-</u> (nog geen formeel besluit genomen).
	€ 175.000,-

Samen met het beschikbare restant van fase 1 ad € 10.000,- komt de dekking in totaal uit op € 185.000,-