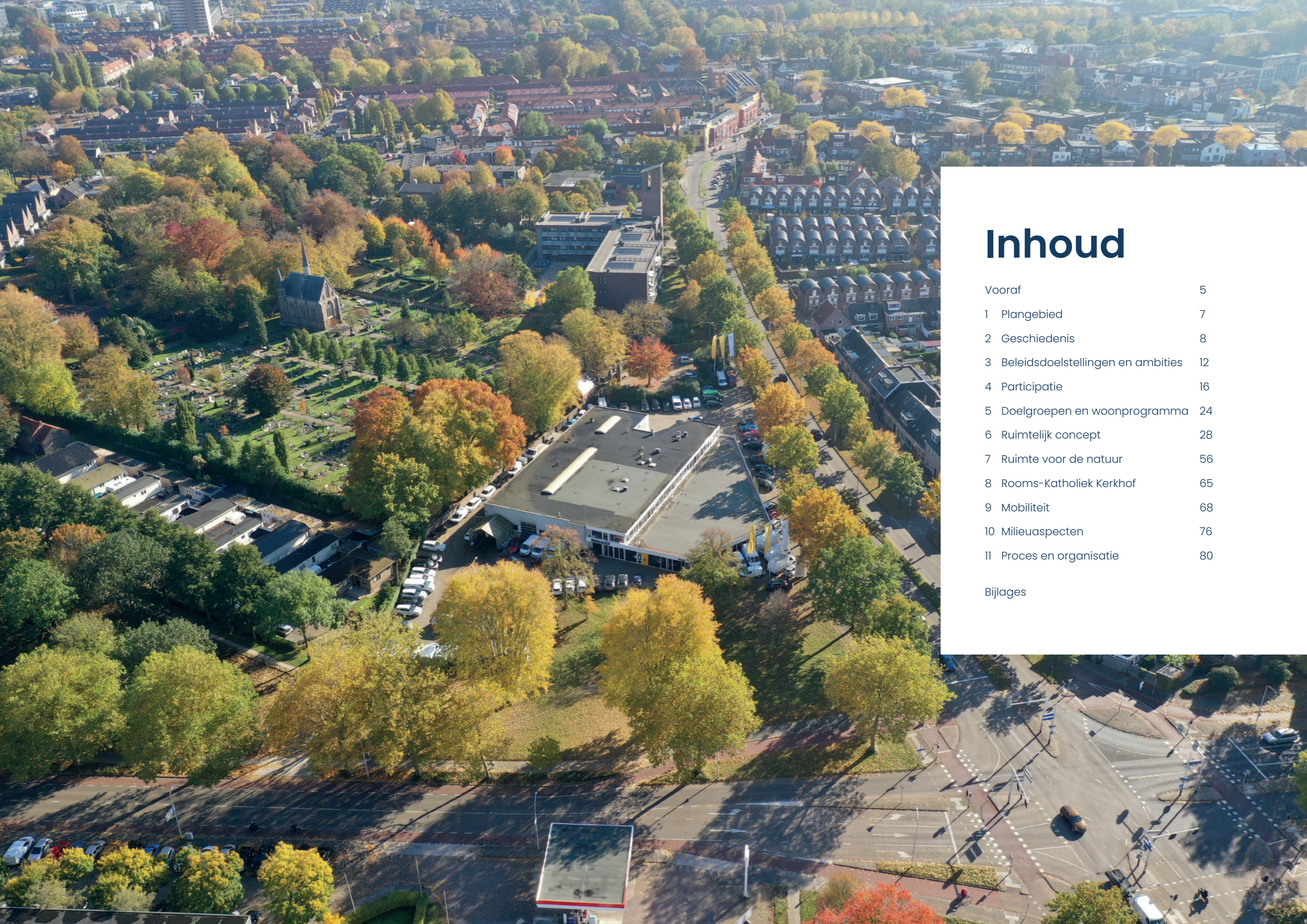


Nieuwstad

Een nieuw
groen stukje stad

Ruimtelijk
ontwikkelplan





Inhoud

Vooraf	5
1 Plangebied	7
2 Geschiedenis	8
3 Beleidsdoelstellingen en ambities	12
4 Participatie	16
5 Doelgroepen en woonprogramma	24
6 Ruimtelijk concept	28
7 Ruimte voor de natuur	56
8 Rooms-Katholiek Kerkhof	65
9 Mobiliteit	68
10 Milieuaspecten	76
11 Proces en organisatie	80
Bijlages	

Ruimtelijk ontwikkelplan

Van versteend gebied naar een woongebied in het groen.

Vooraf

Initiatiefnemer Bemog Projektontwikkeling is voornemens om het perceel grond aan de Bisschop Willebrandlaan 66 in Zwolle te herontwikkelen naar een woonlocatie in het groen. Op het betreffende perceel is sinds 1998 garagebedrijf Oving gevestigd.

In samenwerking met landschapsarchitecten en stedenbouwkundigen van Rijnboutt uit Amsterdam, is een verkenning gedaan naar de herontwikkeling van deze locatie en in juni 2020 gepresenteerd aan de ruimtelijke initiatieventafel van de gemeente Zwolle. De conclusie van het NRI-proces is, dat het een kansrijke ontwikkeling is. Begin 2021 is er een projectteam samengesteld, en is in samenwerking met de participatie-experts van Kickstad uit Rotterdam een zorgvuldig participatietraject doorlopen.

De herontwikkeling bestaat uit de sloop van het huidige garagebedrijf en de realisatie van een gevarieerd aanbod van appartementen op een halfverdiepte parkeerbak. Door compact te bouwen op deze locatie wordt het aantal vierkante meters groen, ten opzichte van het huidige aantal, verdubbeld. De woongebouwen, die door een gemeenschappelijke daktuin op de parkeergarage verbonden zijn, zorgen onder meer voor doorstroombmogelijkheden binnen de wijk, en een nieuw woonmilieu voor Zwolle. Een plek waar huidige generaties en nieuwe Zwollenaren zich thuis kunnen gaan voelen. Omwonenden, bewoners, gebruikers en recreanten komen elkaar tegen in de

omliggende openbare ruimte, die overloopt in de dierenweide en park de Hogenkamp. De openbare ruimte zoekt aansluiting met de toekomstige ontwikkeling van de gemeentelijke Stilohal en het Park de Hogenkamp

De gewenste ontwikkeling past niet binnen het huidige geldende planologische kader. Om de gewenste ontwikkeling mogelijk te maken, zal de geldende garagebestemming gewijzigd moeten worden in een woonbestemming. Voor deze ontwikkeling is een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk. Alvorens deze bestemmingsplanprocedure gestart zal worden, zullen eerst de ruimtelijke kaders uit dit ruimtelijk ontwikkelplan moeten worden vastgesteld. Dit ruimtelijk ontwikkelplan vormt uiteindelijk de basis voor het bestemmingsplan.

Graag nemen wij u mee in onze ambities voor de herontwikkeling van garagebedrijf Oving naar Nieuwstad; een groen en levendig nieuw stukje stad.



1. Plangebied

Het huidige garagebedrijf ligt dichtbij de binnenstad van Zwolle, op de kruising van de Bisschop Willebrandlaan en de Van Wevelinckhovenstraat. Op slechts 200 meter zijn een tweetal supermarkten te vinden en op 150 meter is het park De Hogenkamp te vinden. In de toekomst zal er op deze plek gewoond en gerecreëerd worden in het groen. Het plangebied dat grenst aan het Rooms Katholiek Kerkhof Zwolle waarvan de monumentale entree en de kapel verscholen zijn achter het huidige garagebedrijf. Door middel van deze ontwikkeling worden deze monumentale elementen weer zichtbaar voor iedere Zwollenaar.

Bestemming bestaand en beoogd

Het huidige garagebedrijf heeft in het bestemmingsplan 'Diezerpoort' de enkelbestemming 'bedrijf - garage' en de dubbelbestemming 'waarde - archeologie'. Binnen het huidige bestemmingsplan en binnen het bouwvlak, zoals weergegeven in afbeelding 1, mag een garagebedrijf van 8 meter hoog worden gebouwd. Het huidige garagebedrijf is circa 3 tot 6 meter hoog.

De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen het bestemmingsplan 'Diezerpoort', omdat wonen niet past binnen de geldende bestemming. Een gewijzigd bestemmingsplan is noodzakelijk om de gewenste ontwikkeling te kunnen realiseren. Het ruimtelijk ontwikkelplan van Nieuwstad dient als afwegingskader, om te bepalen binnen welke uitgangspunten de gemeente Zwolle kan meewerken aan die bestemmingswijziging.



Afbeelding 1: Huidige bestemmingsplan



2. Geschiedenis

Garagebedrijf Oving is sinds 1998 gevestigd op de huidige locatie in de wijk Diezerpoort en in de buurt Dieze-Oost. De wijk ligt op een zandrug, die is gevormd door opgewaaid zand, zogenaamd dekzand. Sinds de 10e eeuw wonen er al mensen op deze plek.

Dieze was in de vroege middeleeuwen een zelfstandige boermarke, maar werd in 1384 aan Zwolle toegevoegd. Hiermee is Dieze een van de oudste wijken van Zwolle. Rond de 17e eeuw groeide Dieze uit tot een belangrijke voorstad, ook wel Nieuwstad genoemd. Via deze Nieuwstad kwamen veel mensen Zwolle binnen om naar de markt te gaan.

In de tweede helft van de 19e eeuw, vond er een grote uitbreiding plaats en werden er vele arbeiderswoningen gebouwd. Ook werden bestaande straten verlengd en nieuwe wegen aangelegd. Om de wijk te verbinden met het oude stadscentrum, werd uiteindelijk de Van Wevelinkhovenstraat aangelegd.

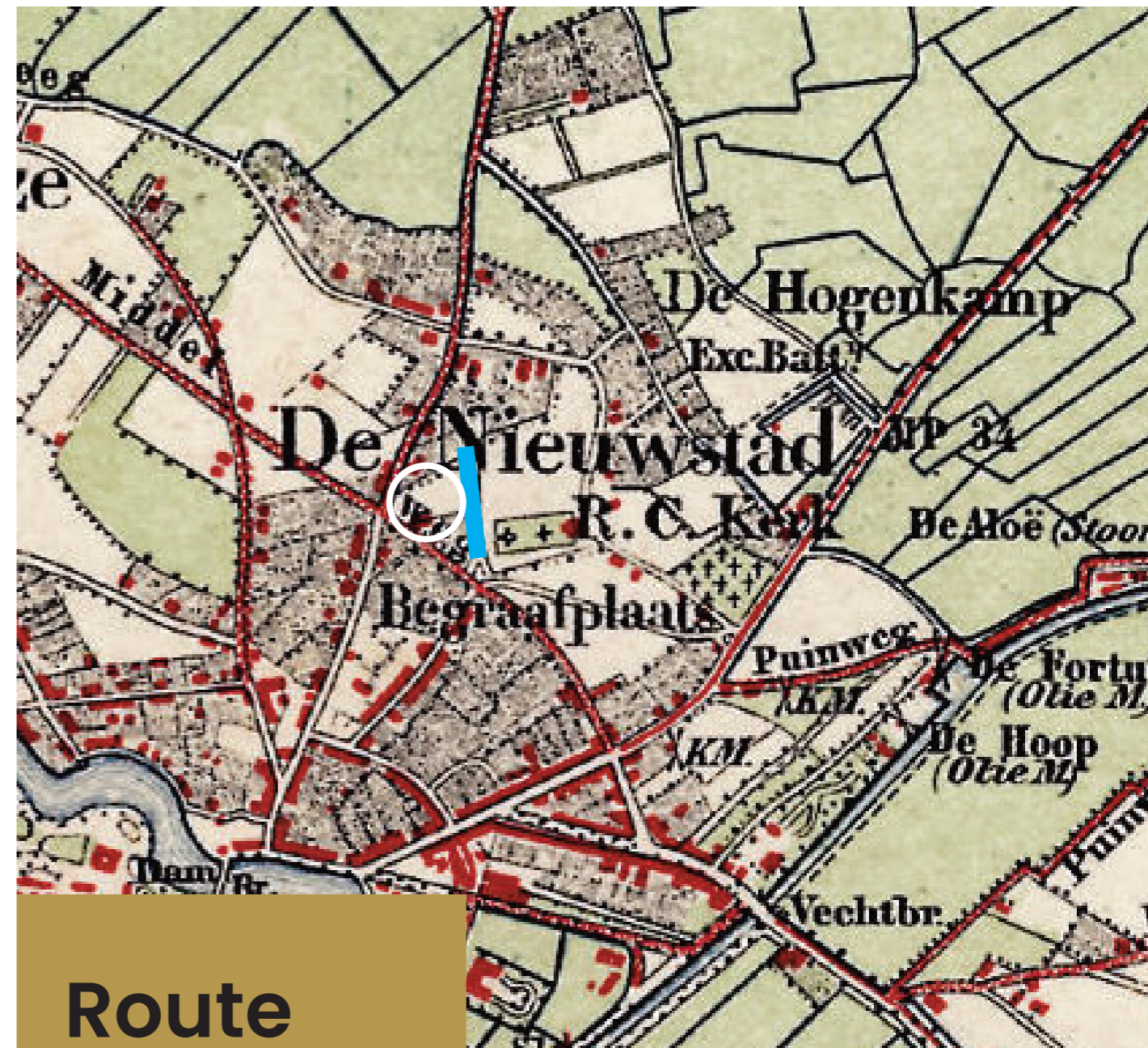
De benaming van het project is dus ook een knipoog naar het verleden. Met het project Nieuwstad maken we een nieuw stukje stad in voormalig Nieuwstad. Daarnaast herstellen we historische routes en lijnen, en geven we de entree en de kapel van de Rooms Katholieke begraafplaats, wat een rijksmonument is, weer het aanzicht dat het verdient.



Dieze, een voormalige boermarke, behoort al tot de stad Zwolle. De Nijstad (of voorstad) had in de 16e eeuw al vele straten als de Langerholterweg, Middelweg en Hogenkampsweg.



Voormalige route langs de begraafplaats



Route

Rond 1860, toen Deze-oost nog de naam Nieuwstad had, was er een historische route vanaf de Langerholterweg langs de begraafplaats. Deze is op bovenstaande afbeelding weergegeven door middel van een blauwe lijn.

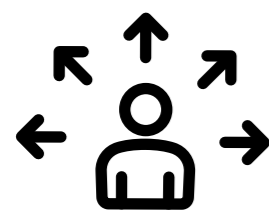
Bron: Topotijdreis

Om afstand te creëren en privacy te kunnen waarborgen ten opzichte van de begraafplaats, is er voor gekozen om deze route weer in ere te herstellen. Daarnaast zal deze langzaamverkeersroute fungeren als startpunt van een groene route, via het park de Hogenkamp en de Dobbe naar het Zwarte Water en het Westerveldse Bos.

Door woningen langs het pad te maken, wordt de sociale veiligheid verbeterd. Door heesterbeplanting langs de muur te plaatsen, zal er voorkomen worden dat het uitnodigt om graffiti te spuiten op de muur, zoals dat aan de kant van de Molenkampsweg is gebeurd.

3. Beleids- doelstellingen en ambities

De herontwikkeling van het huidige garagebedrijf is een mooie opgave waarin maatschappelijke opgaves, gemeenschappelijke belangen en woonwensen samenkomen. Bij Nieuwstad komen deze onderdelen terug in een integraal plan. Met dit ruimtelijk ontwikkelplan wordt invulling gegeven aan verschillende beleidsdoelstellingen en ambities. Deze doelstellingen en ambities zetten wij in dit hoofdstuk op een rij.



Omgevingsvisie

Als je in Zwolle over straat loopt, kun je het aanraken: de ruimte. Ruimte om te denken in het Academiehuis, en ruimte om te handelen op de Grote Markt. Ruimte om te geloven in jezelf, in anderen, in de kerk, moskee, of

synagoge. Ruimte voor een biertje op het terras, en ruimte om een robot te bouwen in de Spoorzone. Overal is er ruimte.

Eén visie, waarin al het beleid van nu en de ideeën voor de toekomst van Zwolle bij elkaar komen voor de fysieke leefomgeving is de omgevingsvisie. Hieronder de elementen uit deze visie die van toepassing zijn voor Nieuwstad.

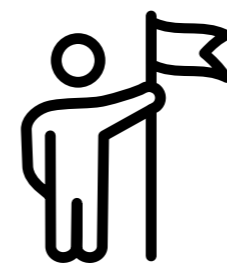
Ruimte is een gevoel en ruimte moet goed voelen. Nieuwstad ligt in de strategische ontwikkelzone 'vergroot Centrumgebied' dichtbij de Stadskrans. De Stadskrans is belangrijk voor nieuwe woningen, vooral in een stedelijke

setting. Het doel voor een beter en gezonder verblijfs-, leef- en woonklimaat in de Stadskrans is afhankelijk van goede langzaamverkeersverbindingen. De ruimte hiervoor is echter beperkt. Daarom gaat de auto steeds meer plaatsmaken voor de fiets en de voetganger.

De ambitie is, om in bestaand stedelijk gebied woningen toe te voegen. Met hogere bebouwing kunnen op een beperkte oppervlakte woningen toegevoegd worden én er blijft ruimte over voor een kwalitatief goede buitenruimte. Zo gaan we slim om met de beschikbare ruimte. Onder hoogbouw verstaan we: gebouwen hoger dan de gemiddelde kroonhoogte van de bomen (ongeveer 25 meter, oftewel ongeveer 8 bouwlagen). Vanaf deze hoogte is het belangrijk om effecten op de omgeving in beeld te brengen.

Op belangrijke knooppunten voor openbaar vervoer (station Zwolle) of bij de samenkomst van grote doorgaande wegen, zoals de Van Wevelinkhovenstraat, komen veel mensen en activiteiten bij elkaar. Daar past hoogbouw bij. Hoogbouw draagt op deze plekken bij aan een stedelijke dynamiek en sfeer. Door compact te bouwen in de bestaande stad, hoeven we minder te bouwen aan de randen of in het landschap. De druk op het landschap vermindert.

Tevens ligt Nieuwstad in de stedelijke hoofd-groenstructuur. De koers is dat de hoofd-groenstructuur in de toekomst behouden blijft, of aangevuld waar nodig, vanwege het belang voor de gemeente Zwolle als geheel.



Startnotitie

Voordat het participatietraject met omwonenden en overige stakeholders is gestart, zijn de kansen en risico's voor de ontwikkeling van Nieuwstad geïnventariseerd en vastgelegd met een startnotitie. Deze startnotitie is vervolgens vastgesteld door het college. Op dit moment is de ruimtelijke kwaliteit van het transformatiegebied laag. Het heeft een versteend karakter en de aanwezige bebouwing heeft geen bijzondere waarde. De aanwezige groenstructuur en bomen zijn wel



waardevol, maar een versterking van de groene kwaliteit en eventueel recreatief medegebruik zijn wenselijk. Herontwikkeling van de locatie biedt kansen. Kansen om de ruimtelijke kwaliteit op de locatie zelf een impuls te geven en om de locatie beter te integreren in de omgeving. In de startnotitie staan onderzoeksopdrachten geformuleerd over volume & beeldkwaliteit, de relatie met de begraafplaats, groen, klimaatadaptatie, energie, circulariteit, mobiliteit en milieu. Met behulp van dit ruimtelijk ontwikkelplan geven wij antwoord op deze onderzoeksvragen.

Er is bewust gekozen om deze notitie op hetzelfde moment aan de raad aan te bieden als dat de uitnodigingen voor het participatietraject bij de omwonenden op de mat vielen. Zodoende heeft iedereen op hetzelfde moment over dezelfde informatie kunnen beschikken.

[< link naar startnotitie >](#)

Woonvisie Ruimte voor Wonen

1. Sterke Groeistad: Zwolle zal ook op langere termijn economisch en in werkgelegenheid verder groeien. Om Zwolle als vitale en aantrekkelijke groeistad verder te ontwikkelen is een nieuwe stap naar verstedelijking nodig. Als we onze toppositie in Nederland willen behouden en versterken moeten we duurzaam met onze ruimte om gaan, rekening houden met de wensen van onze (nieuwe) bewoners en het woningaanbod daarop afstemmen.

2. Vernieuwende Woonstad: Zwolle biedt ruimte aan vernieuwing, eigenheid en creativiteit. Ruimte voor diverse doelgroepen en ondernemers, particuliere initiatiefnemers, marktpartijen en corporaties om invulling te geven aan vernieuwend wonen in de stad. Veranderende (kleinere) huishoudens en vergrijzing vragen ook om vernieuwing. We zetten in op transformatie en hergebruik van vastgoed en vernieuwende duurzame woonvormen.

3. Solidaire Leefstad: Zwolle werkt aan solidaire wijken en levensloopbestendige woningen waardoor mensen langer in hun eigen omgeving kunnen blijven wonen.

De voorzieningen en de ruimtelijke kwaliteit dragen bij aan een prettige woonomgeving. Een wijk waar jong en oud zich 'thuis voelt'. In deze context staan we samen voor de opgave om verder invulling te geven aan de mogelijkheid om zelfstandig te (blijven) wonen en te functioneren.

4. Duurzame Deltastad: Water en groen hebben een grote aantrekkingskracht op mensen en een positief effect op de omgeving. Ook het wonen in nabijheid van water wordt hoog gewaardeerd. Dat willen we in Zwolle stimuleren met oog voor natuurwaarden en duurzaam ruimte- en energiegebruik. Bewust zijn van de waarde van groen en water betekent ook beter voorbereid zijn op de nadelige effecten van klimaatveranderingen. Klimaatadaptatie, energietransitie en circulariteit zijn een belangrijk onderwerp in onze woonopgaven.

Groene agenda 2015-2025

Met de gebiedsontwikkeling ontwikkelen we onder meer in de hoofdgroenstructuur. In de Groene agenda 2015-2025 zijn hiervoor kaders gesteld. Initiatieven in deze groenstructuur worden getoetst aan de groene functies, die de stedelijke hoofdgroenstructuur ter plaatse moet vervullen.

De hoofdgroenstructuur waarin Nieuwstad ligt, maakt onderdeel uit van een groene vinger die vanuit het Zwarte Water de stad in komt. Daarnaast vormt de locatie de verbinding tussen park de Hogenkamp en de bestaande stedelijke groenstructuur. Het huidige perceel van het garagebedrijf is volledig versteend.

Daarnaast wordt in de Bomenverordening benoemd dat alle bomen binnen de hoofdgroenstructuur een hoog beschermingsniveau hebben. Rondom het perceel van het garagebedrijf is het bestaande groen van grote waarde, en er dient daarom rekening mee gehouden te worden bij nieuwe plannen.



Zwelse Adaptatiestrategie (ZAS)

De gemeente Zwolle is koploper in klimaatadaptatie en heeft daarvoor de Zwelse Adaptatiestrategie ontwikkeld. Het doel van de strategie is om de stad aan te passen aan het nieuwe klimaat en ervoor te zorgen dat Zwolle in 2050 klimaatbestendig is.

Mobiliteitsvisie 2020-2030

Met het mobiliteitsconcept van Nieuwstad, sluiten we aan bij de mobiliteitsambities van de stad, zoals vastgelegd in de mobiliteitsvisie 2020-2030. In deze visie wordt sterk ingezet op de vernieuwing en de omslag naar een gezondere leefomgeving.



Strategische ontwikkelzone vergroot centrumgebied.



Participatieavond omwonenden



4. Participatie

Voorafgaand aan de planontwikkeling, is er door de ontwikkelaar gekozen om in afstemming met de gemeente een extern (communicatie-/participatieadvies) bureau een route uit te stippelen voor het participatieproces. Hiervoor heeft de ontwikkelaar de keuze laten vallen op Kickstad uit Rotterdam, een bureau voor duurzame stadsontwikkeling.

Op basis van de door het college van B&W vastgestelde startnotitie, met daarin de uitgangspunten voor de verdere ontwikkeling, is de ontwikkelaar in samenwerking met Kickstad het gesprek met alle stakeholders aangegaan. In dit hoofdstuk beschrijven de professionals van Kickstad de aanpak, de opbrengst en de resultaten. De uitgebreide uitwerking van deze opbrengsten en resultaten is bijgevoegd als bijlage 1 en 2 aan dit ruimtelijk ontwikkelplan.

Introductie

Met de start van de fase om naar een ruimtelijk ontwikkelplan toe te werken, hebben we onszelf als doel gesteld om, met behulp van een goed en gedegen proces, te komen tot een gedragen plan. Door de omgeving, zowel omwonenden als diverse stakeholders van de Ovinglocatie, op verschillende manieren te betrekken, hebben we input verzameld om dit waar mogelijk te vertalen in het plan. Met de input hebben we de plannen aangescherpt we het samen nog beter gemaakt.

In dit hoofdstuk beschrijven we de aanpak, hoe we het participatietraject hebben ingericht (welke momenten en middelen we in hebben gezet), welke input we hebben opgehaald en hoe deze input is verwerkt in het plan.

Aanpak

In een werksessie met het projectteam hebben we samen het doel bepaald. We zijn aan de slag gegaan met de context van de planvorming (ambitie en uitgangspunten), het proces en de stakeholders. Daarin hebben we de ruimte bepaald voor participatie; wat ligt vast en wat is open, en in welke mate. Aangevuld met gesprekken met verschillende stakeholders hebben we in kaart gebracht wat er speelt en leeft en wat belangrijke aandachtspunten zijn.

Dit alles heeft de basis gevormd voor de aanpak, met daarin de aandachtspunten:

- Zorgvuldig opbouwen. Mensen meenemen in het verhaal: eerst laten landen dat het gaat veranderen, dan inzoomen en verdiepen
- Niet teveel plenaire bijeenkomsten: ruimte laten voor gesprek in kleinere groepjes
- Laagdrempelige events en heldere communicatie, zoveel mogelijk persoonlijk
- Activatie via sociale netwerken in het gebied.

Stakeholders hebben verschillende behoeften in het participatieproces, zowel in de manier waarop als in frequentie. We zetten daarom in op een mix van middelen, zodat de omgeving op zijn of haar eigen momenten en manieren kon meedenken en -doen. We hebben het zo laagdrempelig mogelijk gemaakt. De veranderende corona maatregelen maakten dat we flexibel moesten zijn en steeds naar de juiste vormen van online en offline zochten. We hebben gezorgd voor alternatieven als het online moest, door offline in kleine groepjes op 1,5 m afstand af te spreken. En zorgden altijd voor fysieke communicatie (flyer/brief) in de directe omgeving, door waar mogelijk persoonlijk te overhandigen. Door transparante communicatie en verwachtingsmanagement (heldere kaders en toelichting op de te nemen stappen) hebben we de omgeving meegenomen in de



ambitie en uitgangspunten. Door te starten met het vertellen van de ambities en van daaruit naar een concretere vertaling in beelden te werken, namen we de omgeving stapsgewijs mee in het proces. Daarmee creëerden we begrip voor de stappen in het proces, en dit gaf deelnemers de tijd om de

informatie te laten landen en daarop te kunnen reageren. Met verschillende werkvormen hebben we reacties verzameld en gingen daarmee aan de slag. We koppelden terug hoe we input verwerkten in de plannen en waarom of waarom niet. Een eerlijke uitleg van keuzes die gemaakt worden.

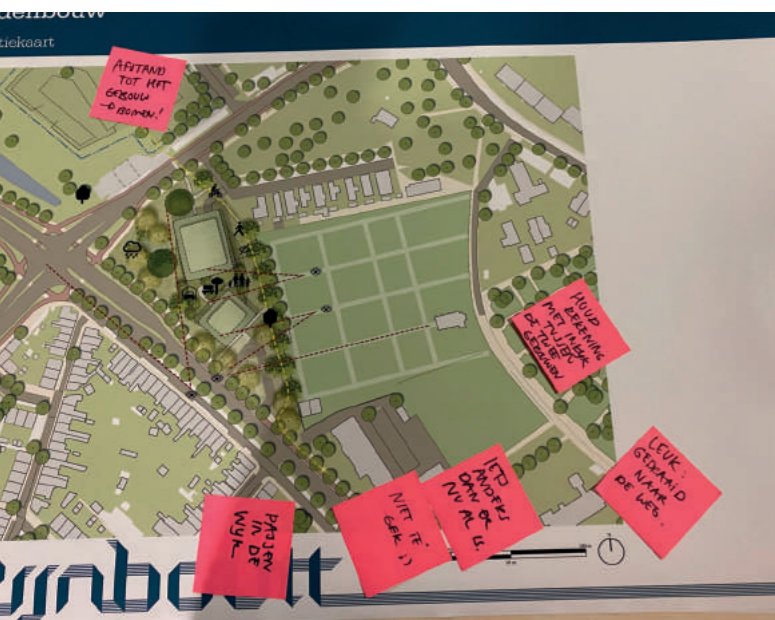


Opbrengst

Tijdens het participatietraject hebben voornamelijk de directe burens, bewoners uit de omgeving en vertegenwoordiging van (belangen)organisaties hun meningen en ideeën gedeeld. Opvallend was, dat in deze fase ook al relatief veel mensen met interesse in een woning op deze plek zich hebben laten horen.

Er is positief kritisch gereageerd op de plannen voor de herontwikkeling van de Ovinglocatie. Er heerst over het algemeen begrip voor het idee dat hier woningen komen. Deelnemers zien graag het behoud plus versterken van het groen, om de biodiversiteit te versterken en ook te gebruiken voor wandelrondjes.

De input uit het participatietraject laat zich indelen in de vier categorieën: stedenbouw, landschap, mobiliteit en overig. Daarbinnen hebben we getracht de input te bundelen.

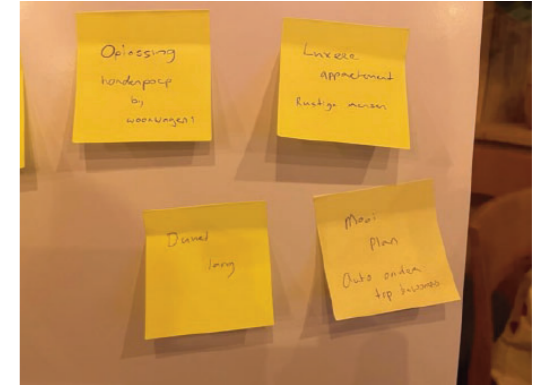


Stedenbouw

- Vormgeving van de bebouwing:**
 Er wordt aangegeven dat het wat spannender mag qua architectuur 'veel rechte blokken in Deze', maar ook dat het mooi zou zijn om aan te sluiten bij de jaren 50 stijl, door dat in een hedendaags jasje te gieten. Deelnemers zijn wel unaniem over eens dat, als het twee gebouwen zijn, dit familie van elkaar is en ze zodoende bij elkaar moeten passen. Het hoeven niet letterlijk hetzelfde te zijn. In de referentiebeelden spreekt het de deelnemers aan.
- Hoogte van de bebouwing:**
 Mensen vragen zich hoe de privacy van omwonenden en de begraafplaats gewaarborgd kunnen worden. Men heeft gevraagd of de bebouwing zoveel mogelijk naar het kruispunt gepositioneerd kan worden en of daar de bebouwing wat hoger mag, zodat het bij de begraafplaats en tegenover de bestaande bebouwing wat lager kan (zie ook het volgende punt).
- Plaatsing van de gebouwen:**
 Respondenten kunnen zich vinden in het principe van twee compacte gebouwen, maar vragen wel aandacht voor de locatie in het plangebied. Zo wordt de suggestie gedaan om het hoogste gebouw verder naar het kruispunt te verplaatsen. Dit ten einde meer afstand te bewaken met de begraafplaats. Maar ook om meer ruimte en lucht te creëren rondom en tussen de gebouwen.
- Woningen:**
 Er wordt aandacht gevraagd voor het realiseren van woningen voor verschillende doelgroepen. Daarnaast zijn de eventuele toekomstige bewoners, die hebben deelgenomen in het proces, benieuwd hoe zij in aanmerking kunnen komen voor een woning op deze plek.
- Zichtlijnen:**
 De mooie historische entree, met in het verlengde daarvan de kapel van de begraafplaats, zichtbaar maken.

Landschap & groen

- Groen:**
 Er wordt positief gereageerd op de ambitie om deze locatie groener te maken dan het nu is. Aandacht voor groen, ook op of aan gebouwen. Als tip wordt gegeven om inheemse planten en bomen te gebruiken en ook over verschillende hoogtes van gewassen na te denken voor de insecten en vogels. Aansluiten bij de groene verbinding in de stad (erg positief wordt gereageerd op het idee dat je wellicht in het groen kunt doorwandelen van deze locatie naar park de Hogenkamp en verder naar de Dobbe en het Westerveldse Bos). Goed om daar ook de biodiversiteit mee te gaan versterken.
- Bomen:**
 Er gaat veel aandacht uit naar de oude bomen op deze locatie. Men is positief over het zo veel mogelijk behouden van bomen, en zeker de grote volgroeide bomen. Er is specifiek aandacht gevraagd om zorgvuldig verplaatsing van bomen te onderzoeken, als dat de overweging is. En daarnaast wordt er gevraagd om secuur om te gaan met de bomen tijdens de bouwwerkzaamheden: ruim om de bomen heen werken en rijden (aandacht voor de reikwijdte van de wortels).
- Functies:**
 Er zijn wensen om in de openbare ruimte te bankjes plaatsen (geen klassieke bankjes). De meeste deelnemers zijn positief over het idee van een wandelpad. 'Maakt het honden uitlaat rondje leuker.' Er worden tegelijkertijd ook zorgen geuit over als het een pad langs de muur van de begraafplaats wordt, dat het een 'achterafje' kan zijn voor hangjeugd en er vuilnis kan worden weggegooid en graffiti worden gespoten, zoals aan de kant van de Hogenkampsweg is gebeurd. Er zijn ideeën geopperd om meer ruimte te creëren en afstand van de muur te houden. Door de aanleg van bosschage ter plaatse van de muur, zal deze minder makkelijk toegankelijk worden.



- Ontmoeting en sociale veiligheid:**
 Er wordt benadrukt dat er geen onveilige donkere hoeken moeten ontstaan, maar juist fijne plekken voor iedereen. Voldoende ruimte om elkaar te ontmoeten en sociale cohesie te bevorderen. Daarnaast slim nadenken over verlichting, zicht op het wandelpad vanuit de bebouwing.
- Water:**
 Als idee is geopperd om een wadi te maken en die te verbinden met de dierenweide. Deelnemers vinden het goed dat er een wadi komt maar hebben geen specifieke wensen aangegeven voor de type invulling hiervan.



Mobiliteit

• Parkeren:

Een oproep om na te denken over het feit dat het omringende gebied gratis parkeren heeft, niet drukker wordt. Vraag naar voldoende parkeerplaatsen in het gebouw. Er wordt positief gereageerd op het half verdiept parkeren, met groene daktuin op het dek. Voor het bezoekersparkeren, in combinatie met de begraafplaats, wordt gevraagd om zoveel mogelijk een groene uitstraling te geven met de inrichting.

• Veiligheid:

De Bisschop Willebrandlaan wordt als gevaarlijk ervaren voor het oprijden vanuit de oprit. Er zijn veel hardrijders.

• Fietsers:

Tevens wordt er veel aandacht gevraagd voor het realiseren van voldoende fietsparkeerplekken, voor bewoners en bezoekers. Niet verrommelen rondom het gebouw en in de omgeving. Ook moet er nagedacht worden over elektrische fietsen en andersoortige fietsen (bakfietsen enz.).

• Wandelroute:

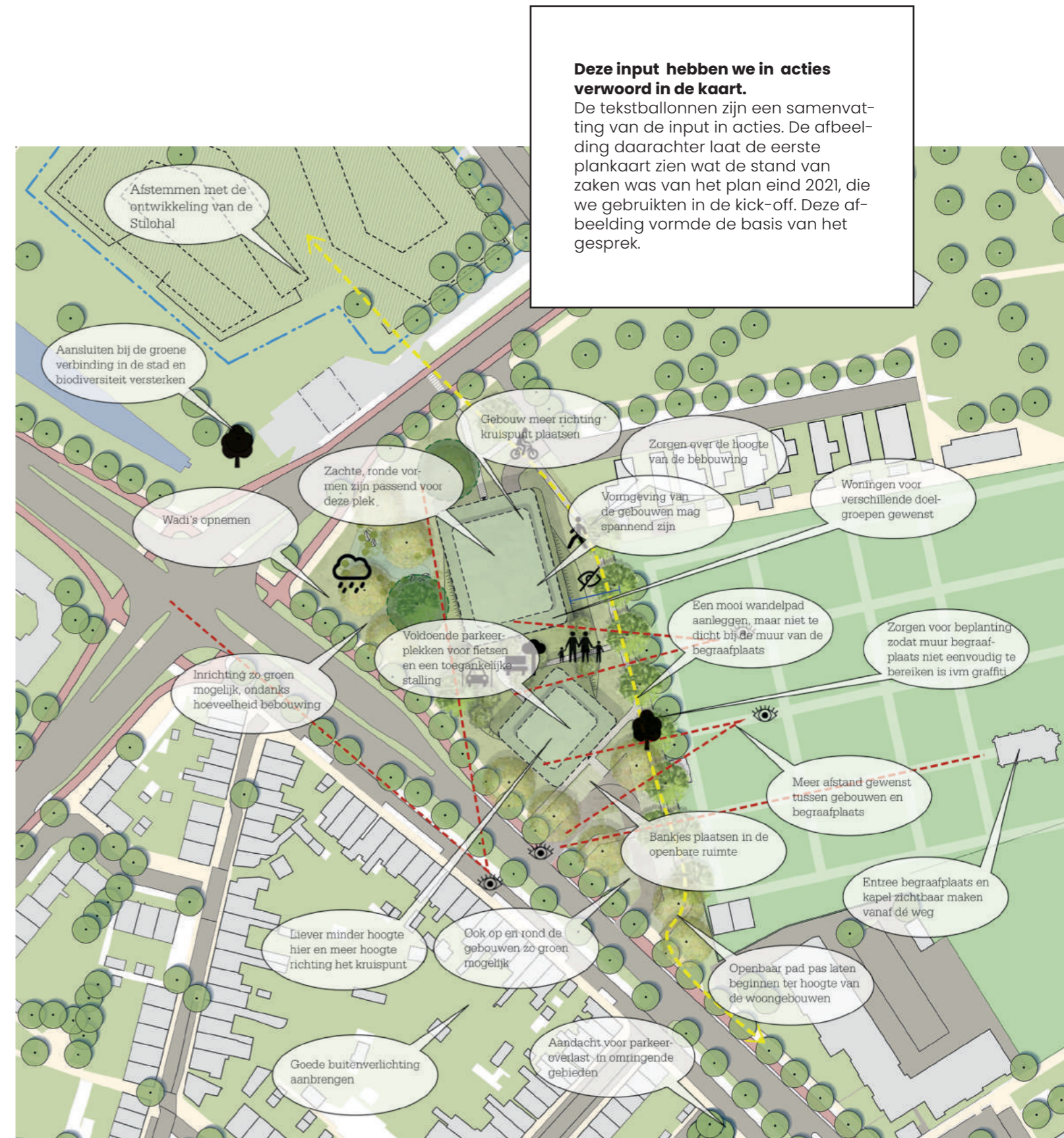
Er wordt veelal positief gereageerd op het idee van een route voor langzaam verkeer door het groen, waarbij het liefst zoveel mogelijk afstand van de muur van de begraafplaats wordt bewaakt. De route moet wel starten bij Nieuwstad en niet al lopen over de parkeerplaats van de begraafplaats.



Overig

• Ontwikkeling Stilohal locatie:

Er wordt meermaals geopperd dat er goed gekeken moet worden naar samenhang met ontwikkelingen in de omgeving en specifiek met de ontwikkeling van de Stilohal locatie. Suggesties om dit zo te ontwikkelen, dat er samenhang ontstaat rondom het kruispunt.



Deze input hebben we in acties verwoord in de kaart.

De tekstballonnen zijn een samenvatting van de input in acties. De afbeelding daarachter laat de eerste plankart zien wat de stand van zaken was van het plan eind 2021, die we gebruikten in de kick-off. Deze afbeelding vormde de basis van het gesprek.

Resultaat

De opgehaalde input is afgewogen in de verdere studies die gedaan zijn. Dit heeft geresulteerd tot een aantal wijzigingen in het plan, ten opzichte van hetgeen we mee gestart zijn in 2021. In de afbeelding is dit op de plankaart aangegeven.

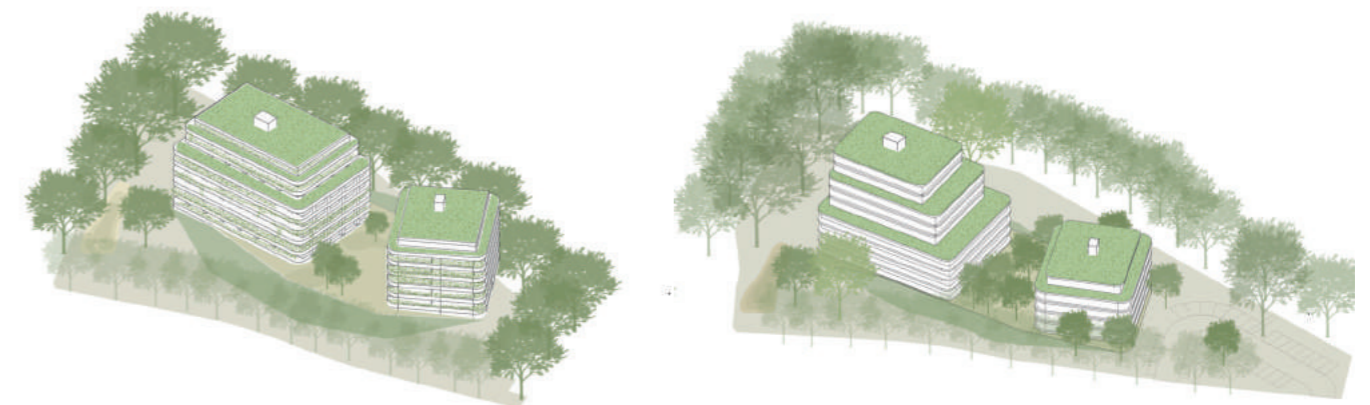
De belangrijkste aanpassingen betreffen

de bouwhoogte, plus de locatie van de gebouwen. Met het meer naar het kruispunt brengen van de gebouwen, wordt er afstand bewaakt tot de woonwagens en ontstaat er meer ruimte rondom en achter de gebouwen voor groen. Dat leidt er ook toe dat er een goed wandelpad gemaakt kan worden dat niet direct langs de muur van de begraaf-

plaats loopt. Het op een dergelijke manier positioneren van de gebouwen, geeft een luchtiger gevoel.

In de bouwhoogte verschuiven we ook naar wat hoger, richting het kruispunt (negen ipv acht lagen) en lager, richting de entree van de begraafplaats (vijf ipv zes lagen). Dat is goed te zien op afbeelding. Door met een getrapte

vorm te werken, bouwt de hoogte zich rustig op richting het kruispunt, in plaats van pal om hoog en zorgen we daarmee voor een zachtere inpassing in de omgeving. Door aan de voor- en zijkanten van het gebouw op de eerste woonlaag woningen te creëren, zal de sociale veiligheid worden gewaarborgd.



Links toont de 3D impressie van de studie waarmee we in 2021 zijn gestart. Rechts toont de impressie van de studie nu. De hoogte verschuift meer naar het kruispunt en door de getraptheid verloopt dat geleidelijk.

Conclusie

Het plan is in open gesprek met de omgeving aangescherpt en aangepast. Dat heeft tot een verrijking van het plan geleid. Het sluit op een prettigere manier aan, geeft meer afstand tot de woonwagenbewoners aan de achterzijde en geeft meer ruimte voor invulling van de openbare ruimte. In de laatste inloopbijeenkomst is dit ook door de bezoekers bevestigd. Er is positief gereageerd op de voorgestelde aanpassingen.

Er is uiteraard ook input opgehaald die te concreet is voor de huidige fase. Dit is hiernaast samengevat.

Te concreet voor deze fase

- Gedetailleerde wensen en opmerkingen over de architectuur van de gebouwen. In de volgende stap worden de gebouwen verder ontworpen en wegen we dit mee.
- Wensen die gingen over de indeling van de woningen.

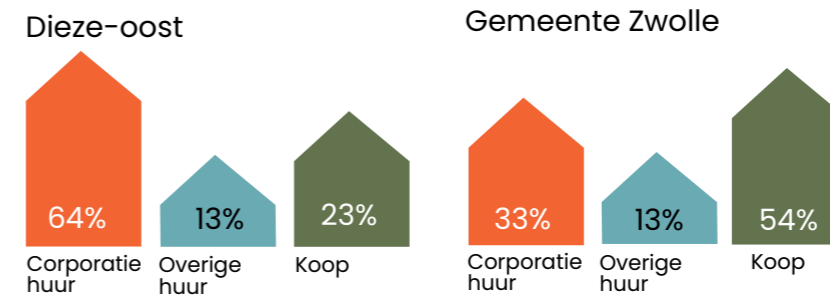
5. Doelgroepen en woonprogramma

Om een inclusieve stad of buurt te creëren, streeft de gemeente Zwolle in haar woonvisie naar de verdeling 30-40-30 (als gemiddeld) bij nieuwbouw. Maar ook stelt zij dat dit afhankelijk is van het aantal, de ligging van de ontwikkellocatie en het woningaanbod in de omgeving. Bij stedelijke inbreiding zal het vaker gaan om kleinschaliger nieuwbouw, die vanuit de marktvraag geschikt is voor specifieke woonsegmenten. We sturen op een programma waarin elke woning raak is.

In Dieze-oost wonen veel jongere mensen. De wijk heeft een stedelijk naoorlogs, compact woonmilieu. Bijna 60% van de woningen wordt bewoond door alleenstaanden. En bijna de helft van de huishoudens in de wijk heeft een inkomen onder de huurtoeslaggrens. In Dieze-oost wonen naar verhouding veel studenten. Bijna de helft van de huishoudens heeft de leefstijl 'Jonge Digitalen' volgens de Mosaicindeling: jonge, stedelijk ingestelde mensen, vaak studenten. Nieuwstad is een toevoeging op de buurt Dieze-oost en de huidige woonmilieus in Zwolle. In september 2017 heeft de gemeente Zwolle in samenwerking met alle

woningcorporaties een woningmarktanalyse gemaakt voor de periode 2017 tot 2032. Bijna twee derde (64%) van de woningvoorraad in de buurt Dieze-oost, is in bezit van de woningcorporaties. In de totale gemeente ligt dit percentage op 33%. Ook in de koopsector ligt een zwaar accent (66%) op de goedkoopste prijsklasse. De wijk kent naar verhouding weinig oudere huishoudens. De woningvoorraad is ook maar beperkt geschikt voor mensen die te maken krijgen met functiebeperkingen (vaak oudere).

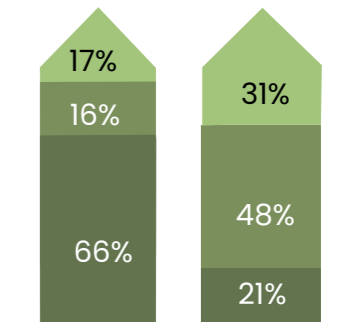
Woningvoorraad naar eigendom



'64% van Dieze-oost is sociale huur'

Bron: Woningmarkt analyse 2017-2032 gemeente Zwolle

Prijsklasse koop



Dieze-oost Gemeente Zwolle

● Goedkoop
● Middel duur
● Duur

Doelgroepen

De huishoudensamenstelling in Nederland, maar ook in Zwolle, verandert de komende jaren en daarmee de wens vanuit de markt o.a. als gevolg van vergrijzing, afname gemiddelde gezinsgrootte etc.

Sociale duurzaamheid en inclusiviteit zijn belangrijke thema's binnen de ontwikkeling van Nieuwstad. Dit vertaalt zich in het beperken van eenzaamheid door ontmoeting te stimuleren. Binnen en op het gebouw wordt de ontmoeting gefaciliteerd dankzij een collectieve daktuin, de gezamenlijke fietsenstalling en deelmobiliteit.

Met name de vraag naar de een- en tweepersoons huishoudens, voor zowel de jongeren als de zestigplussers, is erg toegenomen. We willen op deze vraag inspringen d.m.v. inclusieve woningen, zodat de doelgroepen die belangrijk zijn behouden kunnen worden. Op basis van de huidige samenstelling van de wijk en de gewenste samenstelling vanuit de gemeente, hebben wij onderstaande doelgroepen voor Nieuwstad gedefinieerd.

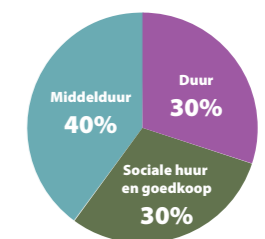
Actieve empty nesters

De kinderen zijn het huis uit en de agenda is niet meer gevuld met werk. Wel met vrijwilligerswerk, maar de emptynesters hebben geen vaste verplichtingen meer. Ze passen soms op de kleinkinderen en gaan vooral lekker fietsen, tuinieren en op reis. De actieve 60-plussers van gezellige emptynesters wonen vaak samen. Deze groep voelt zich sterk verbonden met de directe leefomgeving. Veel mensen van wie de kinderen het huis uit zijn, overwegen hun grote woning te verkopen en te verhuizen naar een gelijkvloerse woning, waarbij de

voorzieningen dichtbij zijn. Door aan deze doelgroep passende appartementen aan te bieden, creëren we weer beweging in de woningmarkt.

Starters en doorstromers

Het is bekend dat veel jongeren en starters moeite hebben een koopwoning te kopen. En vaak willen ze graag in de buurt blijven wonen van hun familie en vrienden. Dit geldt niet alleen voor de eerste woning maar ook voor de doorstroomwoning. Een deel van deze doelgroep wenst, bijvoorbeeld vanuit een sociale huurwoning of goedkope koopwoning, een volgende stap te maken in hun wooncarrière. We realiseren woningen in zowel de goedkope huur als een gedifferentieerd aanbod in de koopsector, waarmee we de doorstroom in Zwolle bevorderen en deze doelgroepen een passend en fijn thuis bieden.



Appartementen

Segment	gemiddeld aantal m ²	Aantal	%
Duur	90	28	30%
Midden hoog	68	24	27%
Midden laag	56	12	14%
Goedkope koop	46	17	19%
Sociale huur	45	9	10%
		90	100%

*Appartementen sociale huur zijn afgestemd met deltaWonen



DIEZE-OOST

Nieuwstad een geschikt nieuw stukje stad in Dieze-oost

**Van Wevelink-
hovenstraat**

**Bisschop
Willebrandlaan**

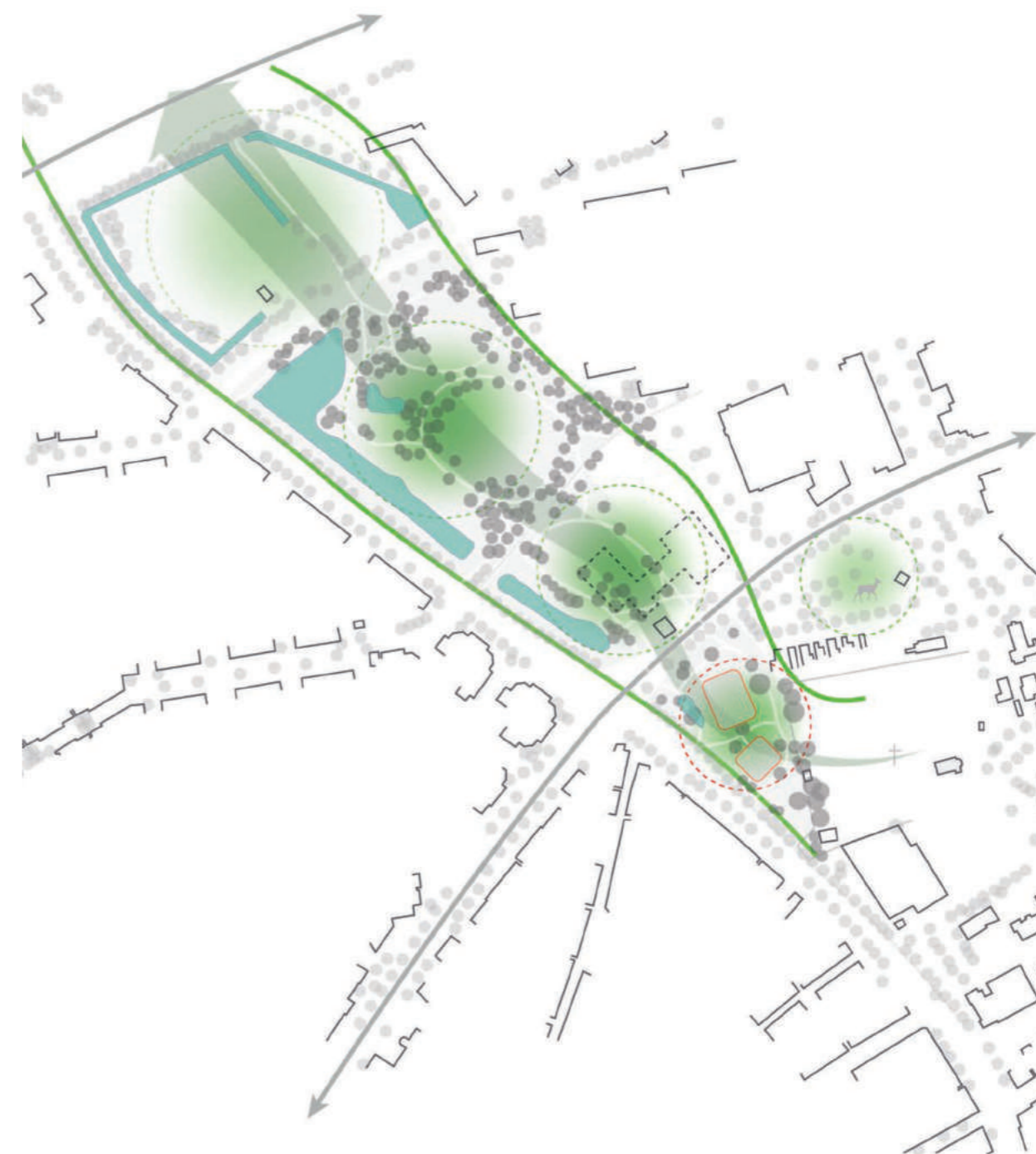
Om de woningen bereikbaar te maken, zijn wij voornemens ervoor te zorgen dat een deel van de woningen passend toegewezen kan worden aan specifieke doelgroepen.

Door middel van een exclusieve voorverkoop geven we ruimte om door te stromen. Het woonprogramma bestaat uit levensloopbestendige appartementen in diverse soorten, maten en prijsklassen.

Aangezien de wijk momenteel voornamelijk uit sociale huur (64%) en goedkope koop (66%) bestaat, is voor deze ontwikkeling gekozen om te kijken naar specifieke doelgroepen. Door middel van de doorstroombestemming en de exclusieve voorverkoop, zal er getracht worden om senioren die op dit moment een gezinswoning bezitten te laten doorstromen.

En huurders die momenteel een sociale huurwoning bewonen, en graag willen doorstromen naar een koopwoning, voorrang te geven.

In het participatietraject is onder andere gesproken met Toegankelijk Zwolle. In samenspraak met hen, zal in de verdere planontwikkeling gekeken worden op welke manier deze doelgroep het beste bedient kan worden.

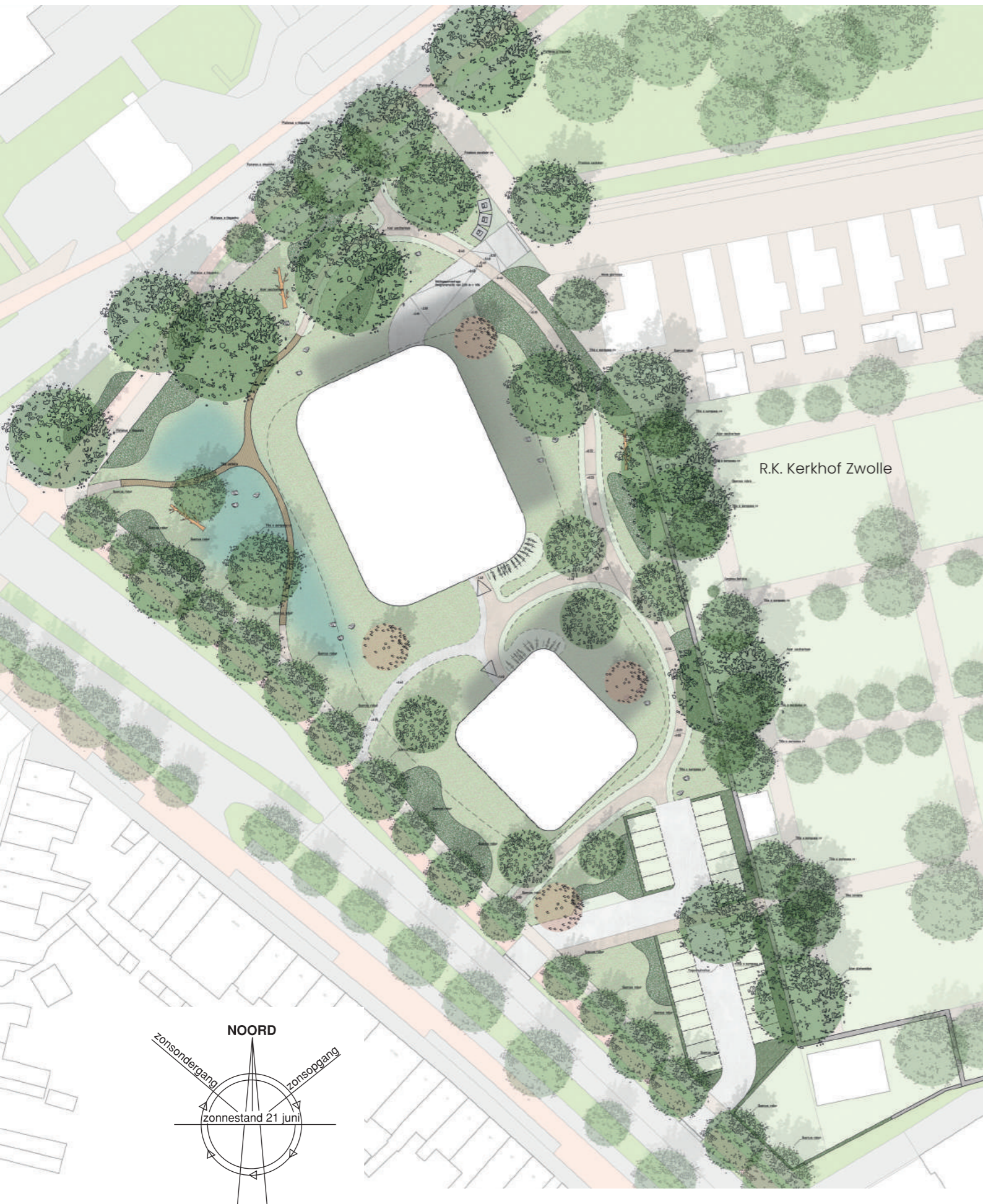


6. Ruimtelijk concept

Stedenbouwkundige visie – zorgvuldige positionering van de gebouwen in het groen en herwaardering van deze historische plek in de stad

Dieze-oost is onderdeel van de Diezerpoort, één van de oudste wijken in Zwolle en goed bereikbaar door de ideale ligging dicht bij de binnenstad. De Oving garage staat op een belangrijk kruispunt in deze wijk. Met de herontwikkeling van de locatie, ligt er een kans om het park de Hogenkamp uit te breiden en groenstructuren met elkaar te verbinden. De Oving locatie is samen met de Stilo locatie, aan de overzijde, een ontbrekende schakel. Door de locatie zorgvuldig te ontwikkelen, ontstaat er een opmaat naar een robuuste groenstructuur. Twee compacte woongebouwen creëren

ruimte om het groen te verbeteren en te vergroten. Door een bijdrage te leveren aan de biodiversiteit, wordt hittestress verminderd en waterretentie mogelijk gemaakt. Hiernaast kan door het terugbrengen van een historische route, als wandelpad langs de naastgelegen historische begraafplaats, een logische entree en een verbeterde overstekbaarheid richting het park ontstaan. De plek van de huidige garage kan van een stenige en gesloten locatie getransformeerd worden naar een groene en openbaar toegankelijke plek in de wijk.



Plankaart Nieuwstad Zwolle

Inpassing – twee compacte gebouwen in het groen

Voor een goede stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing zijn een aantal thema's van belang. De positionering van de bebouwing in het plangebied, de compacte footprint, de ruimte voor het groen en bomen, afstanden tot de begraafplaats, routes, oriëntatie en entrees van de bebouwing en het parkeren. Zowel op maaiveld als het gebouwd parkeren in een half verdiepte parkeergarage.

De bebouwing begeleidt de Bisschop Willebrandlaan, waarbij het noordelijke gebouw in de buurt van het kruispunt met de Van Wevelinkhovenstraat, wegknikt en verder van de weg aflight. Hiermee wordt het zicht richting het park de Hogenkamp mogelijk gemaakt en ruimte gecreëerd voor een groene inrichting met gras, kruidenvegetatie, bomen en paden. Er wordt ruim afstand gehouden tot de historische muur van de begraafplaats, in verband met privacy en om een openbaar wandelpad in een groene omgeving mogelijk te maken. Het groen aan

de Bisschop Willebrandlaan staat in hiërarchie boven die van het groen aan de zijde van de begraafplaats. Door het noordelijke gebouw naar achter te plaatsen, zoals eerder beschreven, ontstaat er voldoende ruimte om de twee te verplanten lindebomen een goede nieuwe plek te geven in het groen, en om een wadi in te richten om op een natuurlijke en aantrekkelijke manier het overtollige regenwater tijdelijk, in het gebied, vast te houden.

Het zuidelijke gebouw wordt zodanig gepositioneerd, dat er een zichtbare en ruime entreezone ontstaat bij de poort en entree van de begraafplaats. Deze entreezone krijgt een groene uitstraling. Groene parkeervakken voor bezoekers van zowel de begraafplaats als van de woningen. De kapel is zichtbaar vanuit de Bisschop Willebrandlaan, en de gedenkbom blijft gehandhaafd en zal ruimtelijk alleenstaand een plek hebben te midden van deze entreezone.



Principeprofiel overgang begraafplaats naar Zwolle Nieuwstad

Tussen de twee gebouwen zit een verhoogde collectieve daktuin, met hieronder en onder de bebouwing een half verdiepte parkeergarage voor het parkeren van de bewoners. De collectieve daktuin komt boven het omliggende maaiveld te liggen en zal toegankelijk worden. Het hoogteverschil wordt door een flauw talud opgevangen. Door dit flauwe groene talud, is de parkeergarage vrijwel nergens zichtbaar. De daktuin krijgt een groene inrichting met grassen, struiken en voldoende leeflaag om meerstammige bomen te laten gedijen. Op de kopse kanten van de bebouwing 'landt' de bebouwing op de grond en sluit deze aan op het maaiveld.

De overgang tussen de begraafplaats en deze ontwikkeling zal secuur worden vormgegeven. Er is gekozen voor een maat van minimaal 11 meter tussen de historische muur van de begraafplaats en de bebouwing. Deze maat loopt naar het noorden toe op tot ca. 22 meter. Tussen het openbare pad ligt een brede groenstrook van minimaal 4 meter met lage beplanting en middelhoge bomen tot aan de kroon van de huidige volwassen bomen, die op het terrein van de begraafplaats staan. Hiermee ontstaat een gelaagd groen scherm voor de privacy van bezoekers van de graven. Tegelijkertijd bieden de gevarieerde planten en bomen op verschillende hoogtes een goede leefomgeving (aanvullende broedplaatsen en voedselvoorraad) voor de lokale vogels die we hier aantreffen, zoals de tijftjaf, de gierzwaluw en de torenvalk.

Sociale veiligheid.

Met de nieuwbouw van de 9- en 5-laagse woningbouw, zal de plek zowel verdicht als vergroend worden. De fysieke grens tussen de openbare ruimte om de nieuwbouw gebouwen en de oostelijk gelegen begraafplaats, in de vorm van een muur en bossage, zorgen voor afscheiding met respect voor de bestaande functies. Maar ook voor een tweetal zones op de plot, die mogelijk als een achterkant kunnen voelen. Het is van belang dat alle gebruikers zich ten alle tijden veilig en vrij voelen op de plot. Door middel van verlichting en het situeren van entrees, zal deze veiligheid kunnen worden gewaarborgd.

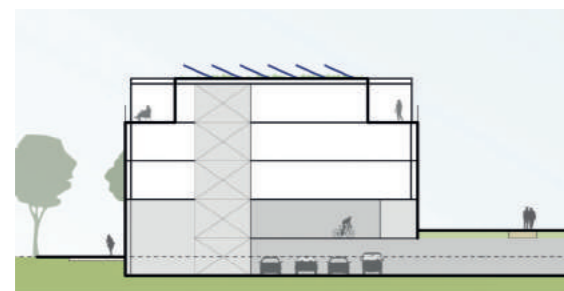


Impressie openbare route langs begraafplaats

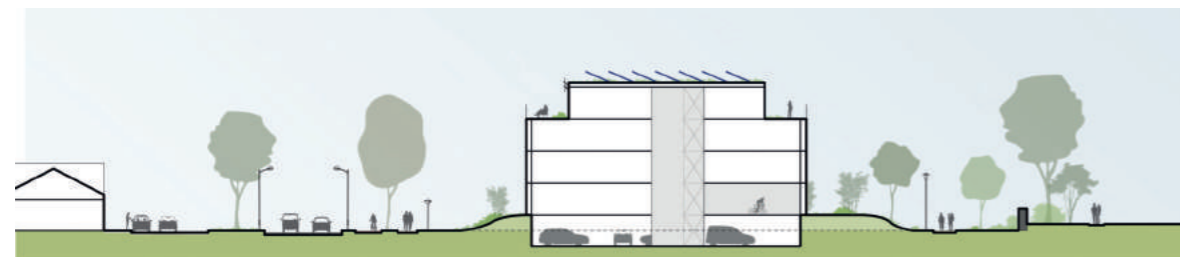
Ruimtelijke opbouw – een groen accent als herkenningspunt en verbinding tussen de verschillende groenstructuren in de stad

Het concept voor de opbouw van de hoogtes, is gebaseerd op de kerktoren van de Sint Michaelskerk aan de Bisschop Willebrandlaan. De lagere bebouwing zorgt voor lucht ter hoogte van de begraafplaats en zicht op groen.

Het noordelijke gebouw in de buurt van het kruispunt wordt exclusief de halfverdiepte parkeergarage 9 lagen hoog. Het zuidelijke gebouw bij de entree van de begraafplaats wordt 5 lagen hoog. Tussen de twee gebouwen loopt de hoogte op van 5 tot 9 lagen. Hiermee wordt zorg gedragen voor voldoende maat tussen de twee gebouwen ten behoeve van privacy, licht en zicht op het groen. De bebouwing staat in het groen en tussen de bomen, hierdoor ontstaat een silhouet van twee gebouwen dat nagenoeg gelijk ligt met de kroongrens van de grote volwassen bomen.

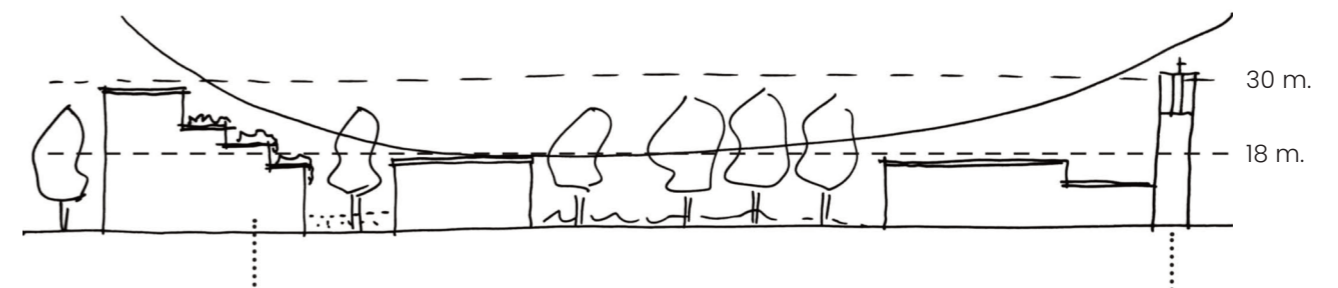


Naast dat het hogere woongebouw de kruising markeert, staat het ook voor de overgang van het stadscentrum naar Dieze-Oost. Dit samen met de Stilohal.



Principedoorsnede bebouwing en openbaar gebied.

Hoogte opbouw



Nieuwstad

Sint Michaelskerk toren

Openbare Ruimte – van versteend en niet toegankelijk, naar openbaar en groen

Toegankelijkheid

De huidige situatie van de locatie kenmerkt zich nu door veel verharding. Het groene veld, dat voor het perceel van de autogarage ligt, is openbaar, maar niet uitnodigend. Met deze ontwikkeling transformeert de locatie zich naar een veel groenere plek en een openbaar toegankelijke ruimte voor bezoekers en omwonenden. De hoeveelheid groen wordt verdubbeld, en de locatie wordt toegankelijk gemaakt door een openbaar pad tussen de bebouwing en de begraafplaats, dat hiermee het gebied verbindt met het Park de Hogenkamp.

De verhoogde daktuin wordt toegankelijk. De daktuin krijgt een collectief karakter met secundaire entrees naar beide gebouwen met daarop de entrees voor de beide gebouwen en het bezoekersparkeren voor de fietsers..

Biodiversiteit

Op de locatie wordt er ingezet op vergroening, door een landschap te maken waar de gebouwen te gast zijn. Er wordt ontworpen en gebouwd met respect voor de bestaande bomen op de plek, de bomenstructuur aangrenzend en in de omgeving die de plek karakter geeft maar zorgt voor biodiversiteit. Waar kan, worden bomen, lagere vegetatie, planten en bloemen toegevoegd op locatie. Er wordt niet alleen ingezet op nest-, schuil-, en slaapplekken voor landdieren, maar ook voor vogels en vlinders. De bomen en vegetatie zorgen voor afkoeling van de plek en een prettiger verblijf- en leefklimaat voor mens en dier.

Energie

De woongebouwen en de nodige elektriciteit op de plot zullen, gebruik maken van schone-groene energie. De gebouwen worden ontworpen met zonnepanelen en natuurlijke zonwering om zo het binnenklimaat behaaglijk te houden. Zonnepanelen worden op de hogere daken geïnstalleerd, goed gelegen op de positie van de zon voor optimale opwekking van elektriciteit. Er zal geen aansluiting meer zijn op het gasnet en volledig worden overgegaan op het gebruik van schoon opgewekte energie en elektriciteit, hetgeen het gebouw van de nodige energie zal voorzien. Dit geldt ook voor elektrische auto's en fietsen in de diverse parkeergarages, waar oplaadpunten met

uitbreidingscapaciteit zullen worden gerealiseerd. Er zal een inpandige trafo worden ingepast om aan de energiebehoefte te kunnen voldoen.

Waterbeheer

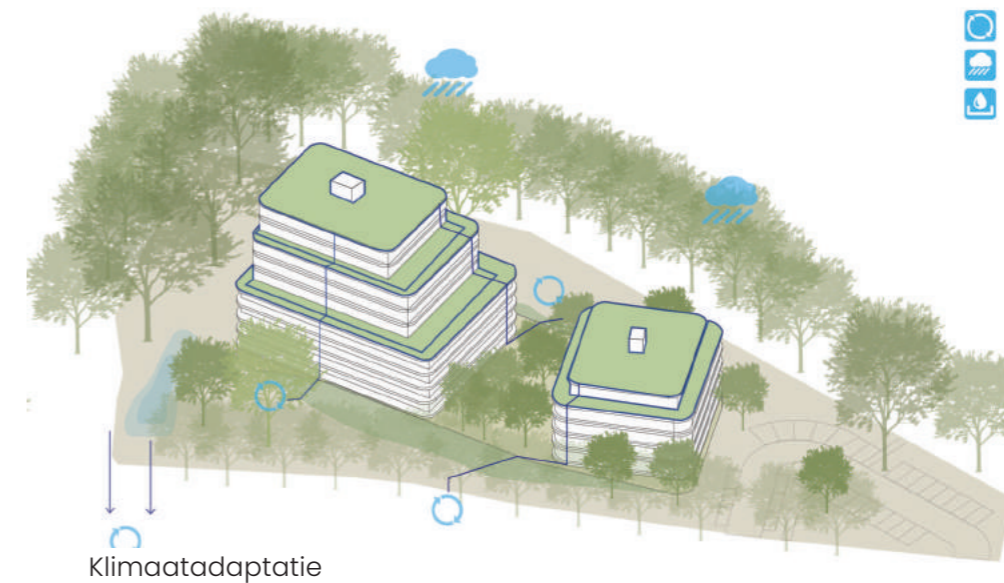
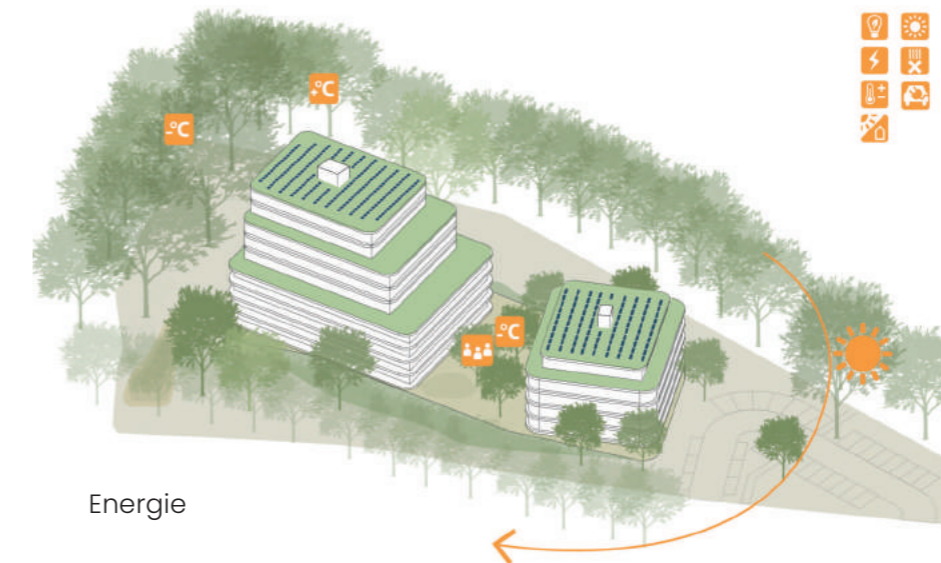
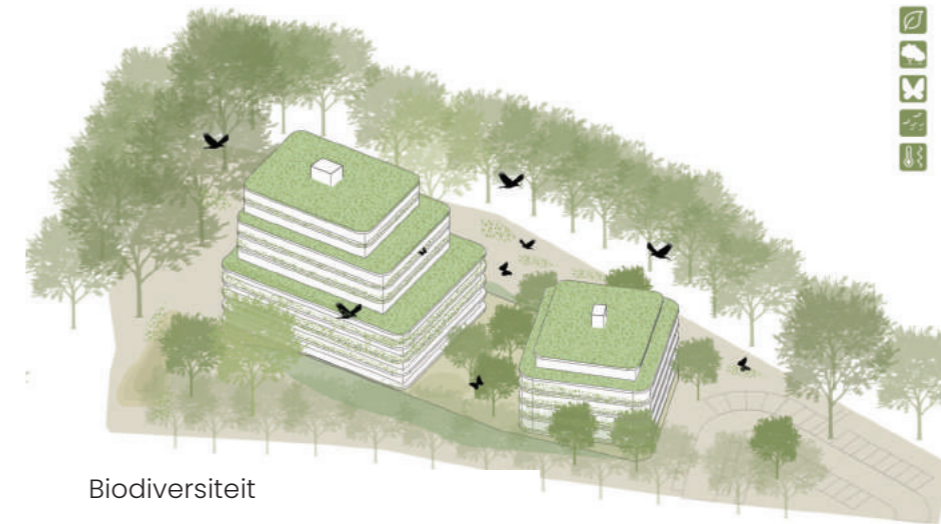
De nieuwe gebouwen zullen regenwater opvangen en bij droogte vasthouden en vertraagd afvoeren bij hevige regenval. Door regenwater vast te houden, zogenoemde waterretentie, kunnen groene daken, balkons voorzien van groen en de groene entreezone tussen de gebouwen, boven op de parkeergarage, worden voorzien van water wanneer nodig(irrigatie). De retentie- en irrigatie systemen dienen zo ontworpen te worden dat er in principe geen kraanwater nodig is om groen hoger dan het maaiveld op of aan de gebouwen, zelf te kunnen bewateren. Zowel de gebouwen als de openbare ruimte worden weersbestendig ontworpen. Dit betekent: een goede isolatiewaarde en een behaaglijk binnen- en buitenklimaat tijdens koude en warme maanden van het jaar.

Klimaatadaptatie

Het hemelwater wordt afgekoppeld van het gemengd rioolsysteem. Water wordt op de eigen kavel opgevangen en zolang mogelijk vastgehouden. Bij regenpieken kan water in de wadi worden opgevangen. Een waterreservoir kan bij droge periodes gebruikt worden om het groen op balkons en het dek te bewateren.

In het huidige schetsontwerp kan al 450 m³ water op eigen terrein geborgen en geïnfiltreerd worden. Om een T100 bui op te vangen, zal circa 80 m³ meer opgevangen moeten worden. Dit kan met subtiële en eenvoudige aanpassing van de inrichting van de buitenruimte rond de gebouwen. Met maaiveldaanpassingen zoals een grotere wadi en verlaagd parkachtig groen, kan deze berging eenvoudig behaald worden. In de definitieve watertoets, die bij het bestemmingsplan/omgevingsplan zal worden ingediend, zal dit aangetoond worden.

In samenwerking met Toekomst Sterk en de Dierenweide, zal er in de vervolgfase gekeken worden naar een gezamenlijke wadi, die kan bijdragen voor niet alleen de locatie Nieuwstad maar ook de rest van de wijk.

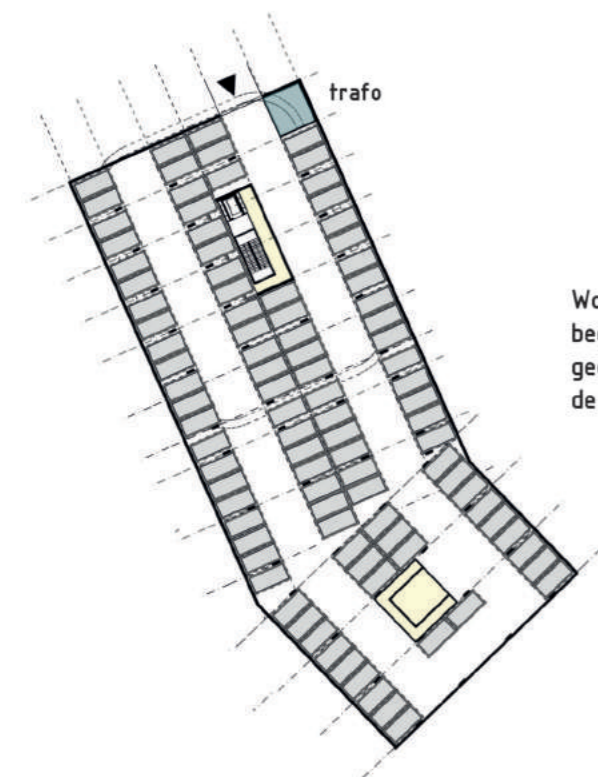


Beeld- en omgevingskwaliteit

De twee gebouwen worden als ensemble ontworpen en zijn familie van elkaar. De uitstraling, het materiaalgebruik en de toegepaste vormtaal zijn een eenheid. De beeldkwaliteit wordt verder gevormd door het toepassen van setbacks en integreren van de balkons, waarvan de toepassing van robuust groen een deel van het gebouwontwerp zal zijn.

Volume en vormtaal

De bebouwing kent een basishoogte van 5 lagen. Het noordelijke gebouw kent een maximale hoogte van 9 lagen, exclusief de half verdiepte parkeergarage. Het zuidelijke gebouw kent een hoogte van maximaal 5 lagen. Hiertussen loopt de hoogte en volume op van 5 tot 9 lagen. Op de kopse kanten van de bebouwing, waar ook de hoofdrentrees zijn, 'landt' de bebouwing op de grond en sluit aan op het maaiveld. De balkons worden meegenomen in het gevelontwerp. In de verdere uitwerking zal er in het ontwerp rekening worden gehouden met de posities van de installaties aan het gebouw of op het dak.



Parkeervoorzieningen

parkeerbak auto, ca.95 parkeerplaatsen
trafo
opgangen

Groen

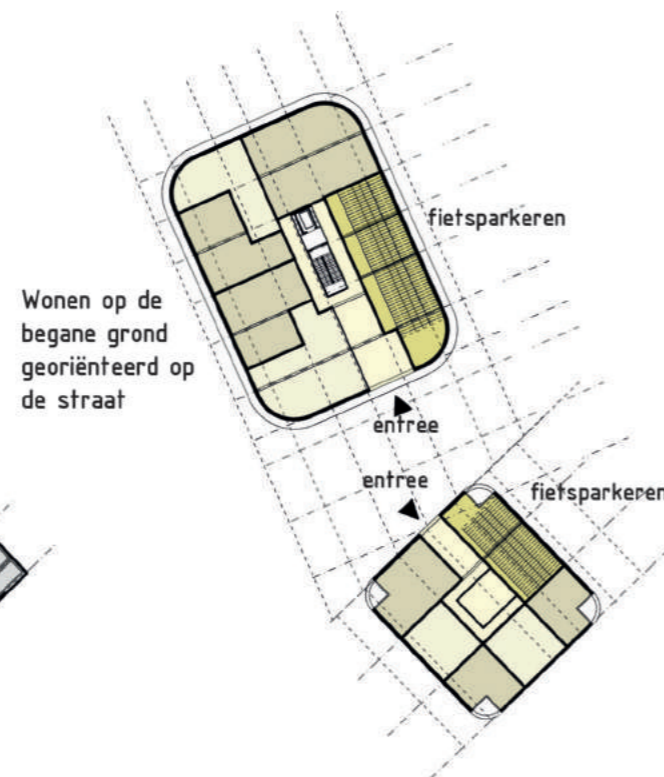
Groen is een belangrijk onderdeel van de uitstraling van de gebouwen, met name door de ligging van de gebouwen in een groene omgeving. De gemeenschappelijk daktuin op het parkeerdek zal, in combinatie met het talud, een groen karakter krijgen. Daarnaast zal er in het verdere ontwerpproces gekeken worden hoe er groen geïntegreerd kan worden op de balkons.

Materiaalgebruik en kleur

Voor het materiaalgebruik kiezen we duurzame en hoogwaardige materialen als: hout, natuursteen, baksteen en beton met warme aardse tonen.

Openbaar-privé

De overgang op het maaiveld tussen de privé buitenruimte en het openbaar gebied dient bijzondere aandacht te krijgen. Balkons zijn onderdeel van het gevelontwerp en door het toepassen van een halfverdiepte parkeergarage, wordt de begane grond een halve laag opgetild en creëert zo een goede buffer en overgang tussen openbaar en privé. Ter plekke van de daktuin liggen de



Begane grond

entree voetganger en fietser
fietsparkeren bewoners, 180 plaatsen laag
fietsparkeren bewoners, 180 plaatsen hoog

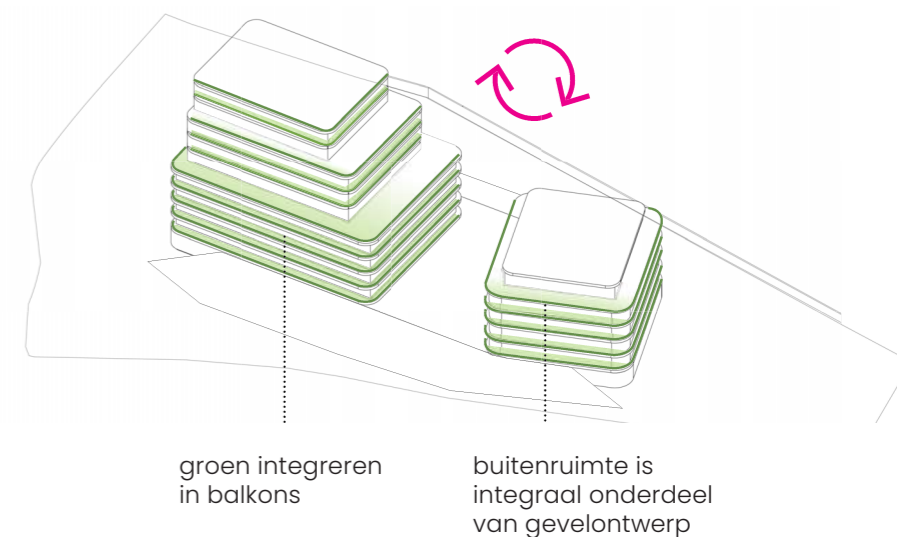
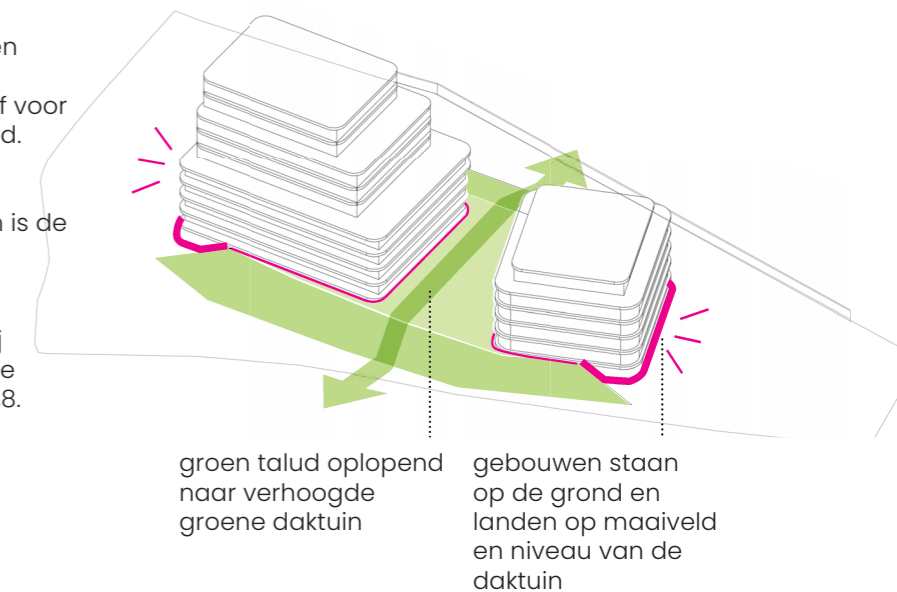
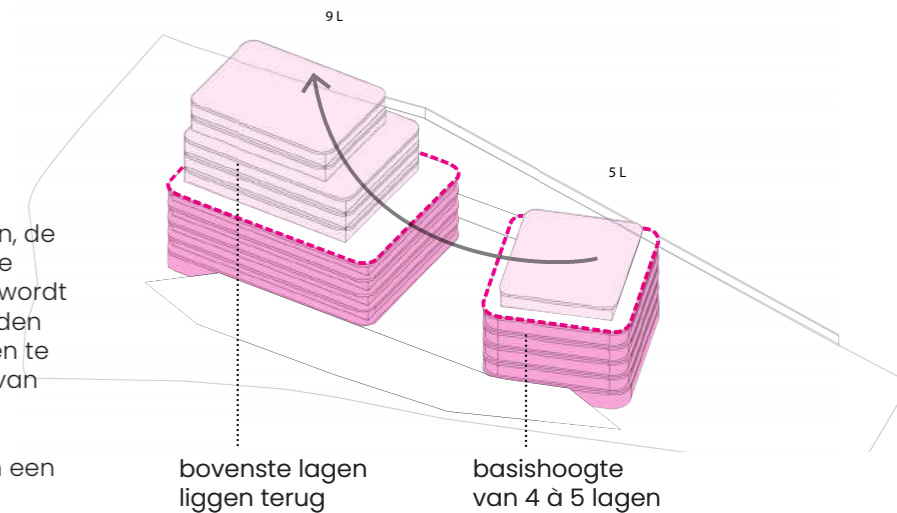
balkons en collectieve tuin op hetzelfde niveau. De overgang die hier plaats zal vinden, zal mee-ontworpen worden.

Circulariteit

De wereldbevolking is sterk toegenomen, de aarde is echter niet groter geworden. De hoeveelheid beschikbare grondstoffen wordt daarmee schaarser en moet goed worden benut, om uitputting van de aarde tegen te gaan. Mede daarom is BEMOG partner van het Madaster. Madaster is een online platform dat het mogelijk maakt om toegepaste materialen en producten in een gebouw of huis te registreren.

Bij Nieuwstad zetten we, waar mogelijk, in op het gebruik van duurzame materialen voor zowel de gebouwen als de openbare ruimte. Tijdens de sloop van het huidige garagebedrijf kijken we welke materialen weer kunnen worden hergebruikt onder bijvoorbeeld bestrating, als bouwweg of voor andere bouwprojecten elders in het land.

De landelijk gebruikte maatstaf om de milieu-impact van materialen te meten is de MPG (Milieu Prestatie Gebouwen). Bij nieuwbouw dient bij de aanvraag omgevingsvergunning een berekening gegeven te worden van de MPG. Ook bij Nieuwstad zullen wij deze milieuprestatie leveren met een score van tenminste 0,8.



Openbaar gebied



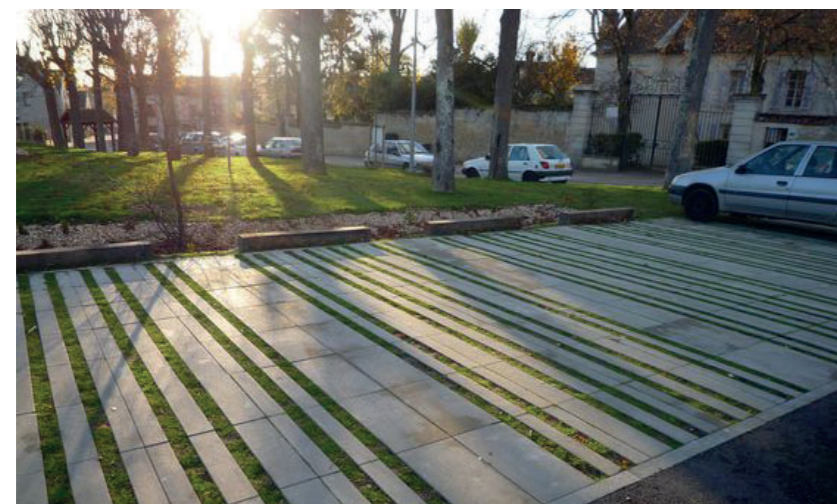
Wadi's



Inrichting en gebruik daktuin



Inrichting openbare ruimte



Halfverharding parkeren



Inrichtingsschets openbaar gebied

1. referentiebeelden wadi's



Prive-publiek

De woningen in het 5-laagse blok in de plint liggen dicht bij de bestaande stoep. Door middel van goed gekozen planten, struiken en

bloemen kan de privé sfeer van de bewoner zonder een afbakening in de vorm van een hek of iets dergelijks, toch worden gewaarborgd.

2. referentiebeelden inrichting en gebruik daktuin



3. referentiebeeld inrichting openbare ruimte



4. referentiebeeld hoogteverschil daktuin



Inrichtingsschets openbaar gebied

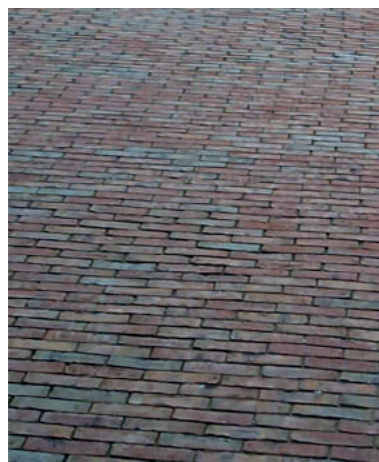
1. referentiebeelden autoweg



2. referentiebeelden halfverharding parkeren



3. referentiebeelden trottoir en entree in klinkers smallere steen



Verlichting

Goede verlichting en juist gekozen plekken, aan en schijnend over de routes naar de entrees van beide woongebouwen, is van belang. Ook de verlichting bij de fietsentrees samen met open zichtlijnen moeten goed worden gefaciliteerd. In de avonduren mogen er geen donkere en onoverzichtelijke plekken ontstaan aan de doorgaande wegen, daar waar zowel bestaande als nieuwe bomen zijn bedacht aan de Bisschop Willebrandlaan en de van Wevelinkhovenstraat. Op dit moment zijn de stoepen, grenzend aan de plot, niet extra verlicht. Dit hoeft niet nadelig te zijn wetende, dat er gewoond zal worden in de verhoogde plint, en woningen in de avond ook verlicht zullen zijn. Met de komst van nieuwe woningen, zullen de beide entreezones de plot op goed moeten worden geduid. Dit als aanvulling op de bestaande verlichting van de verkeersstructuren, die aan de plot grenzen om veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen.

5. referentiebeelden OAIS (ondergronds afvalinzamel systeem)

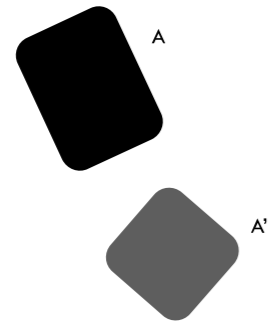


Rekening houdend met 3(+1) afvalstromen in een (vierkant) eiland vorm van circa 3,6 x 3,6 m. De aanname in stromen zijn: (2x) restafval, papier, glas. GFT wordt met bakken waarschijnlijk inpandig ingezameld. Een ruimte hiervoor dient in een latere fase van het gebouwwontwerp mee genomen te worden.

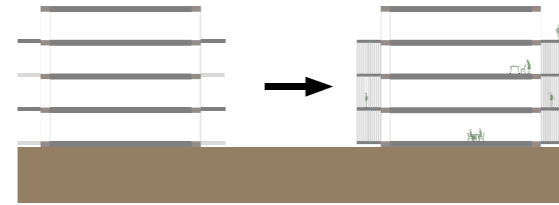
4. referentiebeelden informeel pad in natuurlijke materialen



Beelden architectuur



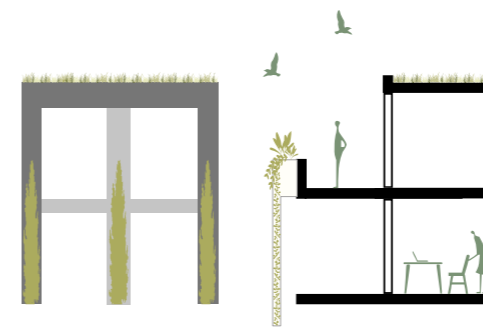
De gebouwen worden als 1 ensemble ontworpen met logische nuances



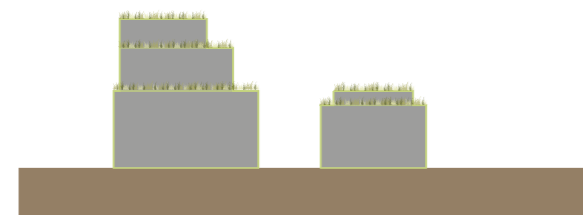
de balkons zijn zorgvuldig meeontworpen en zijn onderdeel van de massa en verschijningsvorm



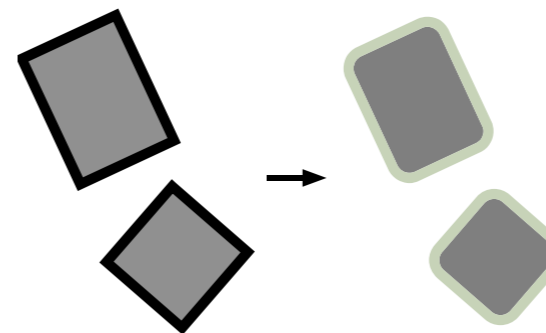
De gebouwen kennen een horizontale en telbare geleding voor de menselijke maat en schaal



vergroening van het gebouw en de terrassen is op een natuurlijke manier geïntegreerd



De setbacks geleiden de massa en worden door middel van groen extra aangezet



De afgeronde vormen laten de volumes zacht landen in de landschappelijke setting



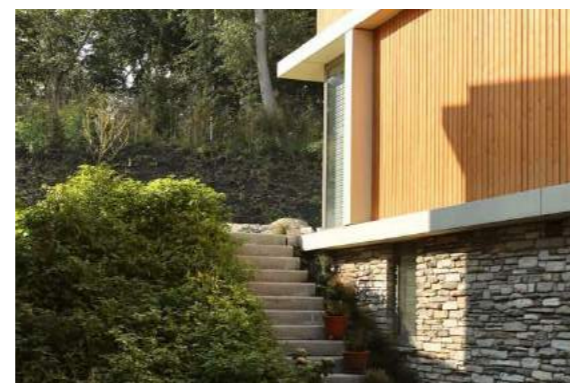
Beelden architectuur



het maaiveld spoelt tegen het gebouw



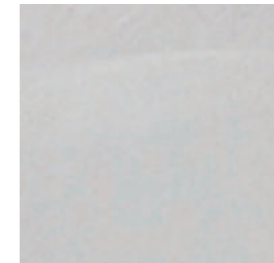
zorgvuldige en natuurlijke materialen die elkaar versterken



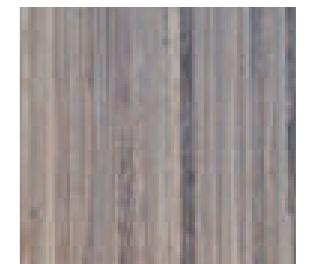
Één terughouden materiaalpalet passend in de natuur



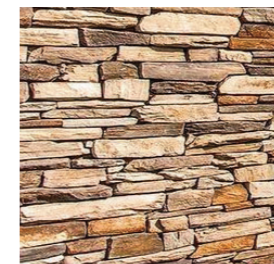
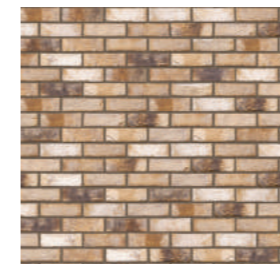
beton / stucwerk



baksteen



hout



natuursteen



Het effect op de plek van de nieuwe bebouwing

Zon en schaduwval

De ontwikkeling op deze locatie zal een veranderend effect hebben op de bezonning op eigen en aangrenzend gebied, ten opzichte van de huidige lage bebouwing. In de toekomstige situatie zal de voornaamste schaduwval worden veroorzaakt door het hogere, noordelijk gepositioneerde gebouw maar vooral een schaduw hebben over de openbare ruimte en verkeerstructuren, aangrenzend aan en op de projectlocatie zelf. Er zal later op de dag, in de koudere maanden van het jaar, enige schaduwval zijn op de locatie van de woonwagens, al is deze niet als substantiële overlast te benoemen in een stedelijk gebied als dit. Doordat de hoge volwassen bomen in de maanden waarin de kroon vol is al schaduw veroorzaken, zal het extra effect door de nieuwe bebouwing meevallen.

Binnen de eigen plot geeft de schaduw, veroorzaakt door het lagere gebouw, geen nadelig effect op de hoeveelheid zon op de zuidgevel van het noordelijke gebouw. De woningen aan de overzijde van de Bisschop Willebrandlaan zullen geen noemenswaardige veranderingen ervaren.

Hoogte

Om te onderzoeken of de hoogte van de nieuwe woongebouwen belastend is voor de omgeving, is er een 'hoogbouw effecten onderzoek' uitgevoerd. Vanaf verschillende plekken in de omgeving is de massa van de gebouwen schematisch – maar met precisie – geprojecteerd op de situatie, waarin te zien is of en hoe de gebouwen zichtbaar zijn. Bij alle zichtpunten/standpunten zijn de gebouwen ofwel niet te zien, of tussen de bomen door te zien, of achter de bestaande bebouwing of vegetatie te zien. Natuurlijk zijn de gebouwen het meest beeldbepalend vanaf de aangrenzende straten en de plek waar de woonwagens gesitueerd zijn. Door de grote hoeveelheid bomen op en rondom de locatie, staan de gebouwen niet op zich zelf in de omgeving, maar landen met tegenwicht van het bestaande, goed op deze plek en in het bredere beeld vanuit verschillende zijden. Op pagina 48 t/m 51 zijn voor 9 standpunten het visuele effect te zien.

Maart
9 uur



12 uur



15 uur



Juni
9 uur



12 uur



15 uur



September
9 uur



12 uur



15 uur



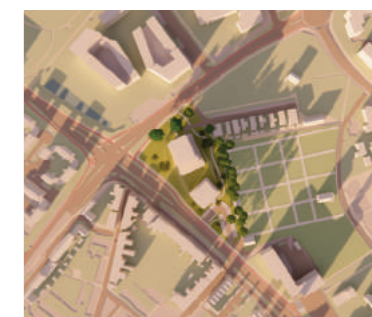
December
10 uur



12 uur



15 uur



Hoogbouweffect onderzoek

Om te kijken wat voor impact de bebouwing heeft op de omgeving, is een hoogbouweffect onderzoek uitgevoerd. In dit hoofdstuk is vanuit verschillende standpunten beschreven welke impact de bebouwing heeft op haar omgeving.

Naast de ruimtelijke impact is ook onderzocht wat voor impact de wind heeft op de toekomstige bebouwing en haar omgeving. Op basis van de windstatistiek, de oriëntatie en de hoogte van de geplande nieuwbouw en omgevingsfactoren kan gesteld worden dat het optreden van windhinder rond de geplande nieuwbouw in de vorm van een matig windklimaat voor de activiteit doorlopen op voorhand niet kan worden uitgesloten. Voor de gebouwentrees in de

noordwest- en zuidoostgevels van de geplande bebouwing worden preventief windafschermende maatregelen geadviseerd. Daarnaast kan met behulp van begroeiing in de vorm van bomen en heesters het windklimaat desgewenst worden verbeterd. Deze maatregelen zullen worden meegenomen in de verdere uitwerking van Nieuwstad.

De geplande bebouwing heeft naar verwachting geen significant negatief effect op het windklimaat rond de bestaande bebouwing. Voor deze omgevingseffecten is dus nader onderzoek naar het windklimaat niet noodzakelijk. Een uitwerking hiervan is bijgevoegd als bijlage 3.



Standpunten hoogbouweffect onderzoek



Standpunt 1
Kijkend vanaf de Middelweg, verschuilen de gebouwen zich achter de volwassen bomen.



Standpunt 2
Kijkend vanaf het voetgangerspad langs de Middelweg, komen de contouren van de gebouwen buiten de kronen van de volwassen bomen.



Standpunt 3
Vanaf de hoek van de Eikenstraat, liggen de gebouwen volledig verscholen achter bebouwing en groen.



Standpunt 4
 Vanaf de Langenholterweg, is de bovenste etage van het hoogste gebouw zichtbaar tussen de bestaande bebouwing.



Standpunt 5
 Vanaf Bisschop Willebrandlaan met op de voorgrond de kerktoren van de Sint Michaelskerk, is de nieuwbouw tussen de bomen en het groene karakter nauwelijks zichtbaar. De hoogte van het hoogste gebouw is vanaf dit standpunt ondergeschikt aan de kerktoren.



Standpunt 6
 Vanaf de parallelweg van de Bisschop Willebrandlaan, zijn de gebouwen onder de kronen van de bomen goed zichtbaar.



Standpunt 7
 Gekeken vanaf de Stillohal, zijn de onderste lagen van de bebouwing zichtbaar onder de kronen van de volwassen bomen langs de Van Weverlinkhovenstraat.



Standpunt 8
 Gekeken vanaf het voetpad bij de Dierenweide, zijn beide gebouwen zichtbaar tussen de volwassen bomen door.



Standpunt 9
 Gekeken vanaf de twee-onder-een-kapwoningen aan de andere zijde van de begraafplaats, is de bebouwing niet zichtbaar.

7. Ruimte voor de natuur



Zwolle is een groene stad en draagt bij aan een aantrekkelijk woonklimaat. De stad heeft zijn beroemde Groene Vingers, die het groen in de stad onderling en met het buitengebied verbinden. Dit vergroot de beleving van het groen voor bijvoorbeeld wandelaars, fietsers en kanoërs. Ook versterkt het ecologische routes en cultuurhistorische patronen. Daarmee is het groen een drager van de stedelijke structuur en identiteit.

WE VOEGEN CA. 2.900 M² EXTRA GROEN TOE AAN DE STAD!

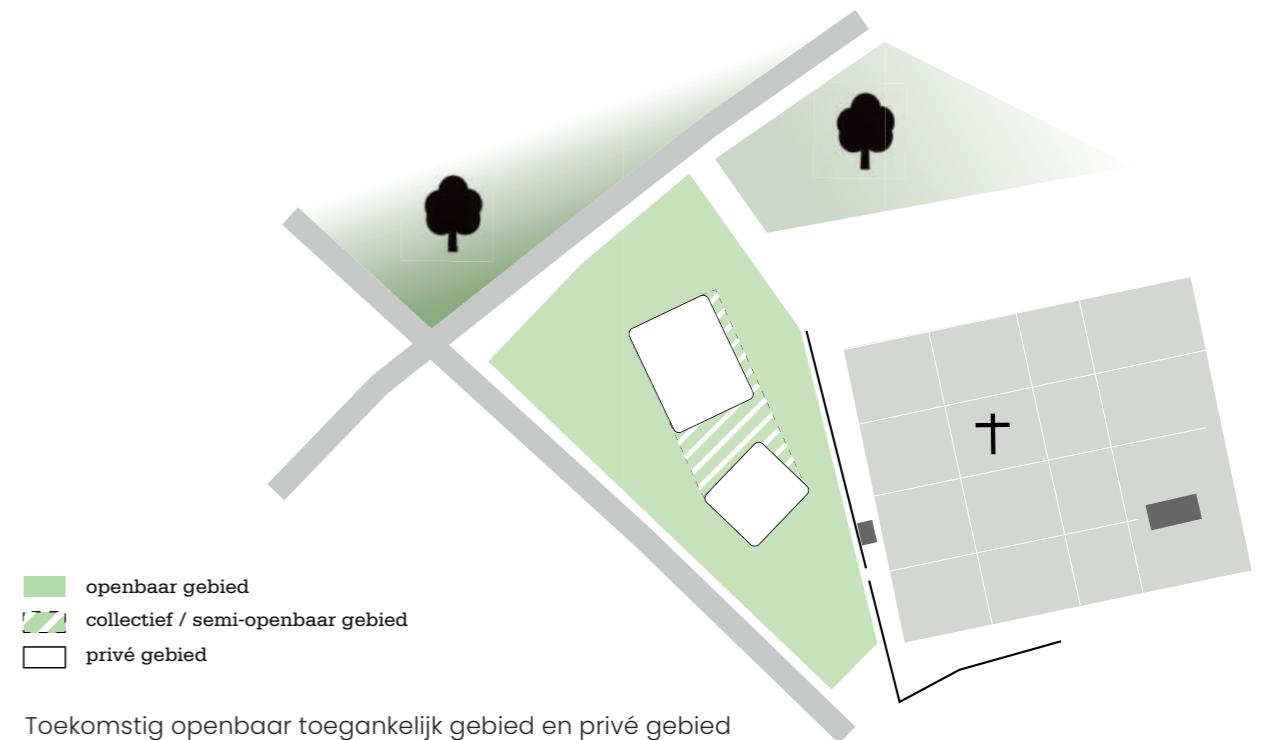
'een verdubbeling ten opzichte van het huidige groen'



Het verschil in eigendom ligt totaal op +2.780 m² voor de gemeente Zwolle

Het huidige perceel van de autogarage is volledig versteend, maar ligt wel binnen de stedelijke hoofdgroenstructuur van de gemeente Zwolle. Een mooie kans om met deze transformatie niet alleen woningen toe te voegen, maar ook om natuur toe te voegen aan de Groene Vingers die door onze stad lopen. In het plangebied is circa 2.800 m² groen te vinden. Door herontwikkeling zal dit aantal meer dan verdubbelen. Door middel van de herontwikkeling van het garagebedrijf, kunnen wij circa 2.900 m² groen toevoegen aan de groenstructuur.

Naast groen is er bij deze ontwikkeling ook volop aandacht voor de huidige diersoorten en de diersoorten die door de herontwikkeling naar dit plan toe kunnen trekken. Doordat het gebouw over verschillende hoogtes beschikt, trekt het andere vogelsoorten aan. De zon, met bijbehorende schaduw, geeft weer beschutting aan andere soorten. Bij de verdere uitwerking, zullen er plekken in en op de gebouwen en in de openbare ruimte gecreëerd worden om zich te nestelen.

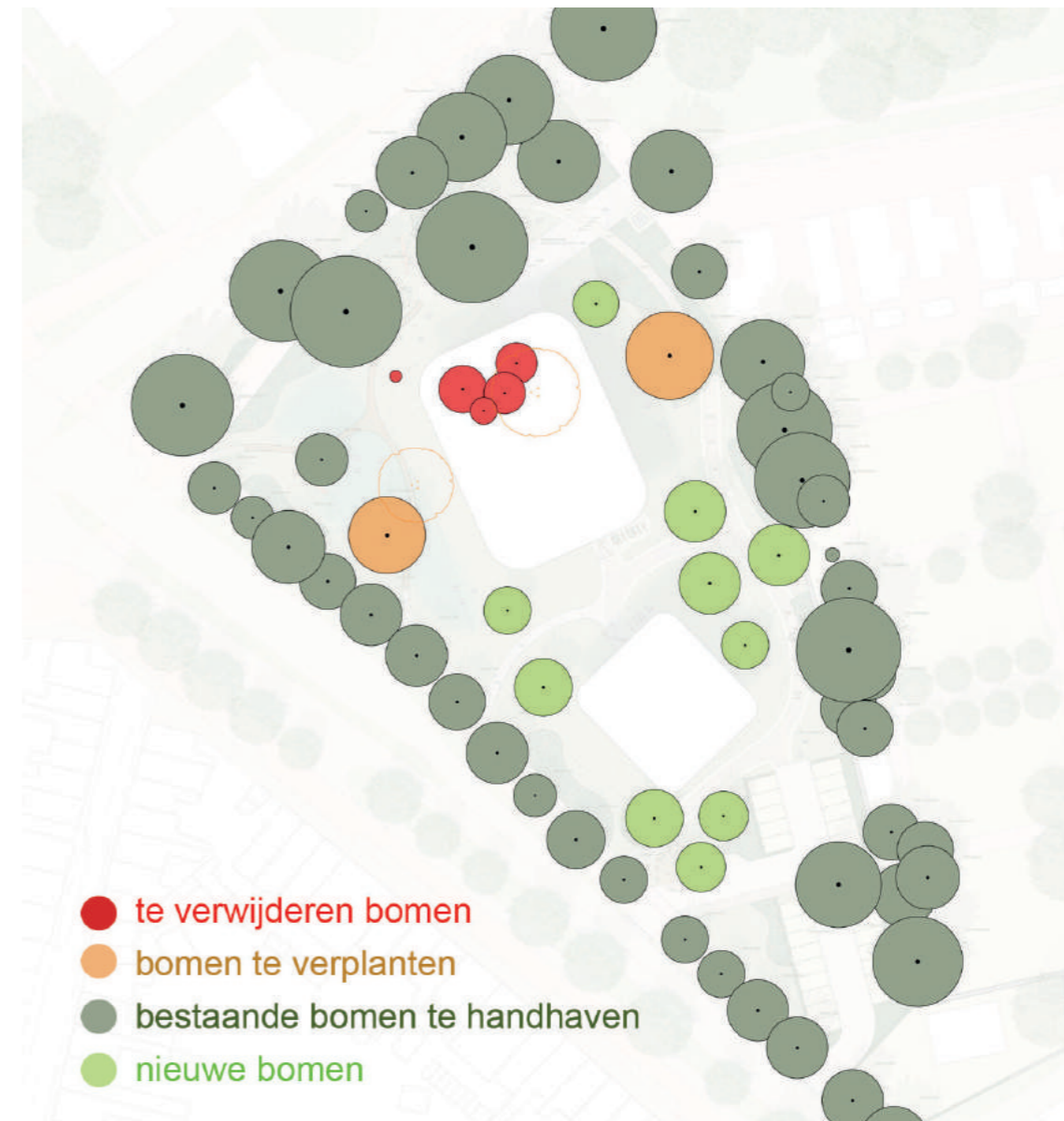


Verplanten bestaande bomen

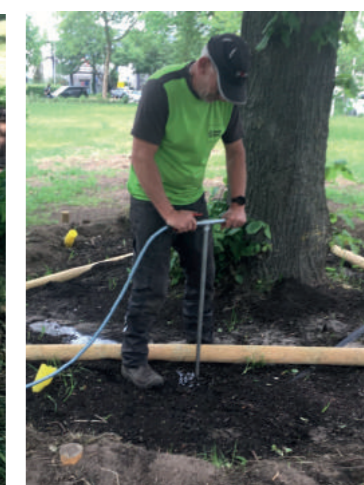
In de stedelijke hoofdgroenstructuur gaan we zorgvuldig om met bomen. Om de huidige kwaliteit en de toekomstige levensverwachting van de bomen binnen het plangebied in kaart te brengen is vooraf, in samenspraak met de gemeente Zwolle, door een deskundige een inventarisatie gemaakt van alle bomen in de omgeving.

Naast het zuiveren van de lucht, verschaffen bomen ook schaduw, wat zorgt voor verkoeling tijdens warme dagen. Eén van de uitgangspunten voor de herontwikkeling van dit plangebied is, dat zoveel mogelijk bomen bespaard moeten blijven en zoveel mogelijk groen moet worden toegevoegd. Stedenbouwkundig is er onderzocht hoe zowel het situeren van de gewenste bebouwing, als respectvol omgaan met de groenstructuur - bomen - samen kan gaan op deze locatie. Met input uit het participatieproces, is gekomen tot een uiteindelijke oriëntering en plaatsing van de gebouwen. Deze opzet heeft gevolgen voor twee lindebomen, waar uit onderzoek is gebleken

dat deze verplaatsbaar zijn. Voor het verplanten van deze bomen is een plan van aanpak opgesteld (Zie bijlage 8). Deze twee bomen moeten ongeveer een jaarvoorbehandeld worden, zodat ze in gezonde conditie naar hun nieuwe plek kunnen. In april 2022 is in samenspraak met de gemeente Zwolle gestart met het voorbereiden van deze bomen, zodat deze in volle glorie naar hun nieuwe plek binnen het plangebied kunnen verhuizen tijdens de bouwwerkzaamheden. De bomen die moeten wijken voor het plan (hiervan hebben enkele geen lange toekomstverwachting) en zullen gecompenseerd worden door de aanplant van een groot aantal nieuwe bomen in het plan.



Groenstructuur, routes en bomen



Vorbereidende werkzaamheden voor het verplanten van de twee Lindebomen

NATUURINCLUSIEF doelsoorten

Natuurinclusief ontwikkelen

Natuurinclusief ontwikkelen is dat je bij het ontwerp, de aanleg en het beheer van de bebouwde en onbebouwde ruimte aandacht hebt voor het creëren van gunstige voorwaarden voor flora en fauna. Er is derhalve niet alleen naar de bebouwing gekeken, maar ook naar de (privé)buitenruimtes en de overgangen daarvan naar het landschap, de gezamenlijke tuin en de straat. Het ontwerp brengt gezondheid voor mens en dier de wijk in.

De focus ligt op dracht- en waardplanten. Een drachtplant levert via nectar en pollen voedsel aan insecten, voornamelijk aan vlinders en bijen. Waardplanten bieden voedsel en nestgelegenheid aan insecten en rupsen. De flora is goed voor de fauna en trekt deze aan. Dankzij de aanwezigheid van stofmeel en insecten, hebben ook vogels en vleermuizen hier wat te zoeken. Deze bieden we extra mogelijkheden door in, op en aan gebouwen en de buitenruimte woon-, broed- en verblijfsplekken te creëren. Flora en fauna zijn complementair aan elkaar. Goede combinaties versterken het resultaat van natuurinclusiviteit. Zo profiteert de natuur mee van de ontwikkeling middels een grote biodiversiteit, soortenrijkdom en landschapswaarde, waar op zijn beurt ook de mens optimaal van profiteert.

Flora

Aandacht voor flora is er in de vorm van een grote diversiteit aan planten in de volle grond. Door op een natuurlijke wijze het landschap te plooiën sluiten we aan op structuren uit de omgeving, maar creëren we tevens nuanceverschillen tussen lage, natte vegetatie en hoge, droge vegetatie.

Door in het park diverse lagen te combineren (hoge en lage bomen, heesters, grassen, vaste planten, klimmers en kruidlaag) verkrijgen we een zo groot mogelijke diversiteit en veel beleving in de vorm van horen, zien, proeven, ruiken en voelen. Onder een bladerdak van transparante naald- en loofbomen groeien ook appels en noten. Klim- en slingerplanten vinden hun weg langs de boomstammen omhoog. In de tussenlaag is een veelheid aan diverse struiken te vinden op een ondergrond van bloemrijk en kruidrijk gras.

De soorten in de verschillende lagen zijn zo geplant dat ze elkaar ondersteunen en aanvullen. Door de diversiteit vindt elk gewas zijn ideale groeiplaats, waar het bovendien optimaal bijdraagt aan het geheel. Zo trekken kruiden onder een fruitboom bijvoorbeeld bijen en andere bestuivende insecten aan als ze bloeien. Hun geur brengt fruitvliegjes in de war zodat ze het rijpe fruit niet aanvreten. En door een fruitboom aan de zuidzijde van een grote boom te planten staat hij zowel zonnig als beschermd tegen nachtvorst.

Vijf doelsoorten

Sleedoornpage



Egel



Vleermuis



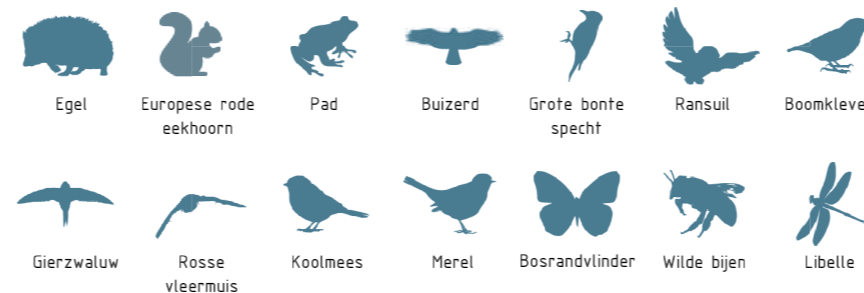
Tjiftjaf



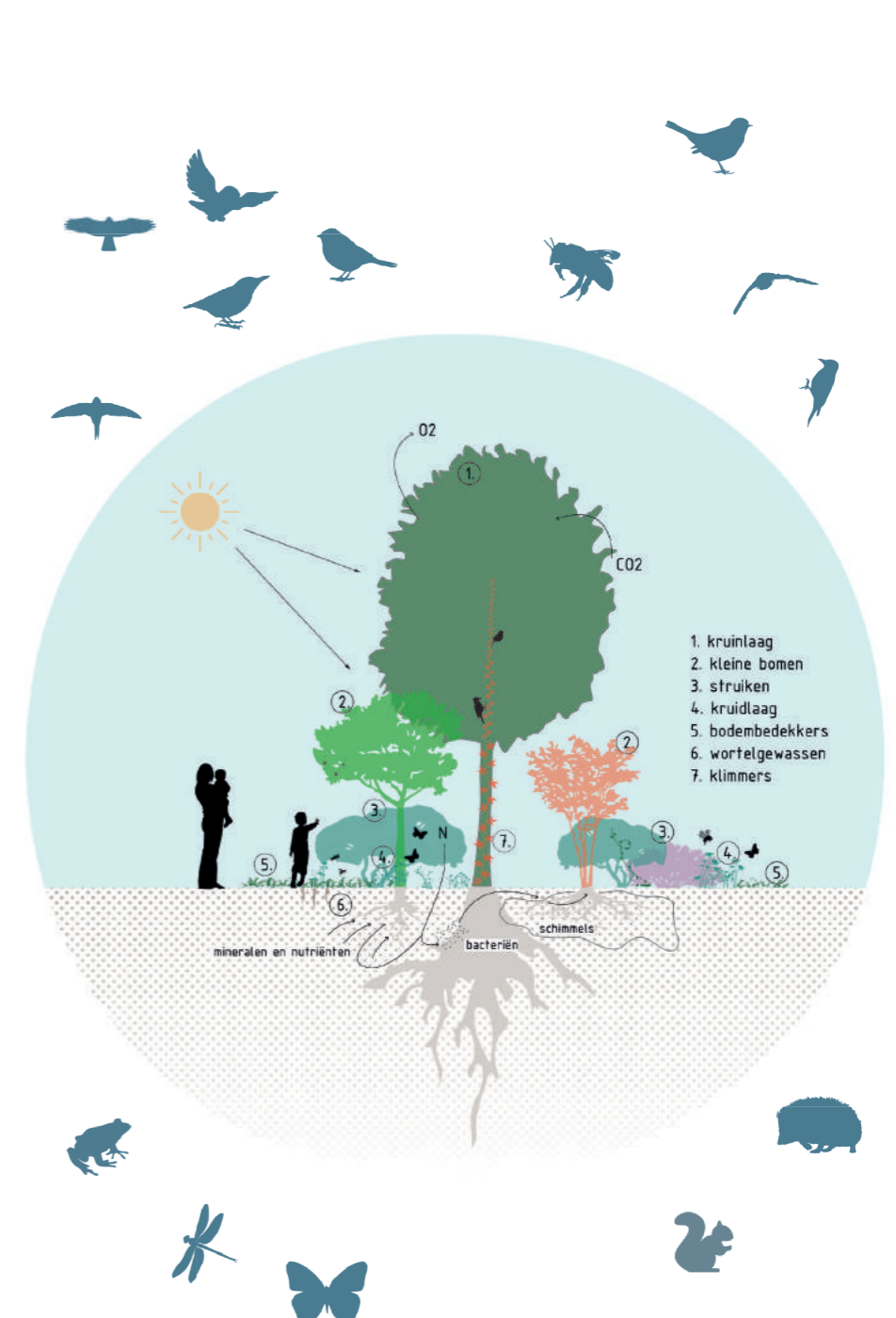
Gierzwaluw



Waarnemingen



Beplanting in alle lagen



NATUURINCLUSIEF veel meer soorten profiteren

Fauna insecten (sleedoornpage)

De insecten profiteren vooral van de diverse kruidenrijke, bloemrijke en besdragende beplanting. Op het daklandschap zijn zowel bruine als groene daken te vinden, wat ze geschikt maakt voor wilde bijen en vlinders zoals de kleine vos, het zwartsprietdikkopje en de citroenvlinder. Daarnaast wordt in het park gezorgd voor zand, water en voldoende dood hout.

grondgebonden zoogdieren (egels)

Egels blijven vrijwel nooit op een plek, een schutting of een hek is daardoor een ondoordringbare barrière. In plaats daarvan worden hier alleen hagen en heesters voorzien. Daarnaast is er foerageerplek, paarplek, kraam- en nestplek én overwinteringsplek. Ook muizen houden van de ruige hoekjes en rustige nestplaatsen, zoals een stapel hout of hoop bladeren.

vleermuizen

Aansluitend bij de vliegroutes en het fourageergebied van de vleermuizen, lenen de gevels op het zuiden en westen zich goed voor de huisvesting van onder andere de gewone en de ruige dwergvleermuis. Zowel kraam- als verblijfskasten worden hier geplaatst. Daarnaast bieden grote bomen ook kansen voor de rosse vleermuis en de laatvlieger.

zangvogels

Voor zangvogels wordt een grote diversiteit aan planten in de binnentuin voorzien zoals grote en kleine bomen, heesters, heggen, klimplanten en kruiden. Aan de grote bomen worden nestkastjes toegevoegd. Op de vloer is op een aantal plaatsen zand en water voorzien. Zo is er voor deze grote groep voldoende plek om te nestelen, te schuilen en te fourageren.

gierzwaluw (en huismus)

Daar waar de gevel georiënteerd is op het noorden of oosten, worden nestkasten geplaatst voor de gierzwaluw en de huismus. Omdat de gierzwaluw eerst een vrije val maakt na het verlaten van het nest, komen de inbouwkasten op plekken waar geen obstakels in de buurt zijn. De nestkasten voor de huismus worden juist in de buurt van groen geplaatst waar de mus ook leeft.

amfibieën

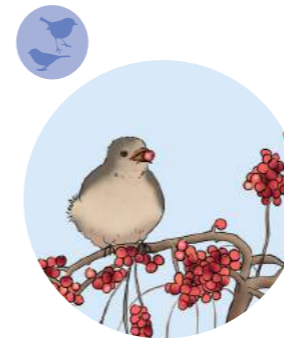
Amfibieën bevinden zich op het grensgebied van water en land. Omdat ze koudbloedig zijn warmen ze op in de zon en koelen ze af in het water. Tevens hebben ze het water nodig om niet uit te drogen. In het plangebied is een combinatie van water, natte kruidenrijke vegetatie en schuilmogelijkheden in de vorm van heggen, zand en takkenrillen.



Voor vleermuizen worden inbouwkasten voorzien.



Bomen om in te schuilen met nestkastjes.



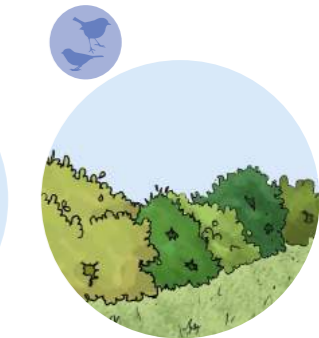
Vogels fourageren in de streekeigen en inheemse heesters in het park.



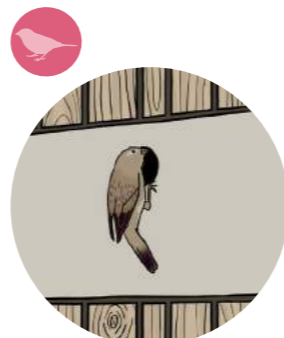
Bloemrijk en kruidenrijk gras.



Vochtige omgeving voor amfibieën.



Gemengde hagen.



Voor huizenbroeders als huismussen worden inbouwkasten voorzien.



Zand en water op beschutte plekken voor vogels en insecten.



Dracht- en waardbeplanting.



Duurzaam tuinieren = bladeren laten liggen!



Diverse klimplanten tegen gebouw/ lamellen.



Takkenrillen om te schuilen en te fourageren.



Voor huizenbroeders als gierzwaluwen worden inbouwkasten voorzien.



Stengels laten staan, hierin kunnen insecten overwinteren.



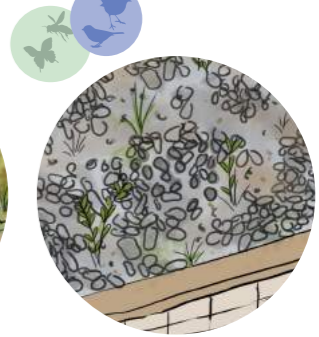
Grote diversiteit aan inheemse soorten en beplanting in lagen.



Natuurlijke vegetatie.



Groene daken, natuurdaken.



Bruine daken, hoogste daken i.c.m. zonnepanelen.



Huidige entree die verscholen ligt achter de huidige bossage

8. Rooms-Katholiek Kerkhof

Het Rooms-Katholiek Kerkhof ligt aan de Bisschop Willebrandlaan 62 in Zwolle. De gehele begraafplaats is in 1998 aangewezen als beschermd monument. In 1840 kocht baron Van Lamsweerde de gronden aan voor f 3.275,- van Gerrit Jeurink, waarna op 5 juni van datzelfde jaar de eerste steen van de toegangspoort werd gelegd door Van Lamsweerde.



Interieur

In de kerken werd gecollecteerd voor de inrichting van de begraafplaats. Van de opbrengst werd de kapel gebouwd die gewijd is aan de Heilige Maagd Maria en de aartsengel Michaël. Deze laatste is de beschermheilige van de stad Zwolle. Naar hem is ook de Grote of Sint-Michaëlskerk vernoemd.

Toekomst

Zowel de fantastische monumentale entree als de schitterende kapel liggen momenteel volledig verscholen achter bosschage. Door de samenwerking met zowel het bestuur van het kerkhof als de gemeente Zwolle, kan er een integrale ontwikkeling plaatsvinden. Dit maakt het mogelijk om de entree en de kapel, die in een loodrechte lijn hiërarchisch is geïntegreerd, weer te manifesteren.



Impressie entreegebied begraafplaats, gezien vanuit de Bisschop Willebrandlaan



Plankaart -parkeren bezoekers i.c.m. begraafplaats

Met het bestuur van de begraafplaats heeft meerdere malen overleg plaats gevonden over onder andere de afstand tot de muur van de begraafplaats, de inrichting van de gezamenlijke parkeerplaatsen en de hoogte en positionering van de woongebouwen. Het bestuur van de begraafplaats heeft aangeven het fijn te vinden dat zij gedurende het ontwerpproces veelvuldig zijn meegenomen en gehoord. Een uitwerking van deze gesprekken is te vinden in bijlage 1.



Huidige aanzicht



9. Mobiliteit

Door de herontwikkeling van de locatie wordt een versteend gebied met relatief oude, niet toonaangevende, opstallen getransformeerd tot een toekomstbestendig, innovatief, klimaatadaptief en aantrekkelijk woon- en verblijfsgebied binnen Dieze-oost. Het is de ambitie om een aantrekkelijk en groen woonmilieu aan de wijk toe te voegen. Door deze nieuwe ontwikkeling krijgt het gebied ook extra bewoners en bezoekers. Door functiewijziging wordt mobiliteit heel anders georganiseerd en ontstaat er een andere mobiliteitsbehoefte. Om deze reden is een juiste aanpak op het gebied van mobiliteit vereist. In dit hoofdstuk zal de huidige situatie in beeld worden gebracht, en wordt het STOMP-principe toegelicht. Hierbij is gekeken naar de visie van Zwolle in relatie tot de toepassing op de locatie. In het mobiliteitsconcept is dit nader toegelicht welke als bijlage bij het ROP is bijgevoegd.

Laden/lossen op de openbare weg



Huidige situatie

De Oving garage ligt aan een druk kruispunt en wordt omgrensd door de wegen Bisschop Willebrandlaan en Van Wevelinkhovenstraat. De achterliggende Rooms Katholieke begraafplaats grenst aan de locatie en heeft een ontsluiting met parkeerterrein aan de Bisschop Willebrandlaan. Park de Hogenkamp ligt aan de overzijde en voorzieningen als supermarkt en apotheek liggen op loopafstand van de locatie.



Parkeren in openbaar groen

In de bestaande situatie komt het veelvuldig voor dat de auto's van de garage geparkeerd worden in het openbaar groen, wat niet de bedoeling is en niet uitnodigend mag werken voor andere autobezitters. Daarnaast worden er meermaals per week auto's geladen en gelost van de geparkeerde vrachtwagen op Bisschop Willebrandlaan. Dit zorgt voor onveilige situaties. De inrichting van de openbare ruimte en hoe in de plannen omgegaan wordt met mobiliteit, is hierin een belangrijke schakel.

Mobiliteit een uitdaging

De herontwikkeling van de locatie tot een woon- en verblijfsgebied, zal verkeersbewegingen met zich meebrengen die anders van aard zijn dan die horen bij de huidige functie. De afgelopen periode heeft de gezamenlijke projectgroep gesproken over hoe mobiliteit en parkeren, in relatie tot ontsluiting, passend moet worden opgelost. Er is een mobiliteitsconcept opgesteld. Deze is als bijlage bij het ROP gevoegd.



Parkeren in openbaar groen



Context Mobiliteitsvisie: Mobiliteit brengt Zwolle verder

Voor Nieuwstad wordt, in lijn met de Mobiliteitsvisie van de gemeente Zwolle, ingezet op de mobiliteitsambities van Zwolle. In deze visie wordt ingezet op vernieuwing en een omslag naar een gezonde(re) leefomgeving. Hierin is het STO(M)P-principe verweven. Er is ruimte voor slimme en toekomstbestendige oplossingen met betrekking tot mobiliteit, bijvoorbeeld door de inzet van deelmobiliteit en dubbelgebruik. Dit geldt zowel voor auto's als fietsen.

Zwolle is fietsstad nummer één

Zwolle is een echte fietsstad en mag daar trots op zijn. Zwolle is al jarenlang één van de koplopers in het aandeel fietsgebruik. Om het fietsen nog verder te stimuleren en onder de aandacht te brengen, is in Zwolle in 2021 een fietsburgemeester aangesteld. Uit cijfers blijkt dat het 'aandeel fiets' in verplaatsingen van Zwollenaren schommelt rond de 44%. Reden om in de planvorming vroegtijdig rekening te houden met meer fietsgebruik en -bezit.

Uitgangspunten mobiliteitsconcept

Om de ambities in de huidige context waar te maken, is er een mobiliteitsplan opgesteld. Dit concept wordt actueel gehouden of wordt herijkt o.b.v. een veranderende mobiliteitsvraag, zoals de verwachte vraag naar meer deelmobiliteit en het gebruik van ruimte-

besparende maatregelen, zoals dubbelgebruik. Rekening houdend met het mobiliteitsconcept wordt de parkeervraag bepaald door het parkeeraanbod af te stemmen op de woningtypes en doelgroepen die hier komen te wonen, het fietsen te stimuleren en deelauto's en oplaadpunten voor elektrische voertuigen aan te bieden.

De volgende voorwaarden en uitgangspunten gelden onder meer als basis voor het op te stellen mobiliteitsconcept:

- Het mobiliteitsconcept voorziet alle toekomstige doelgroepen (bewoners en bezoekers) in hun mobiliteitsbehoefte.
- Langzaam verkeer wordt gestimuleerd, dus actief bewegen te voet of per fiets.
- Bewonersparkeren wordt op eigen terrein opgelost.
- Door het bezoekersparkeren te combineren met de begraafplaats, ontstaat er meer capaciteit voor beide op de momenten dat hier vraag naar is.
- De grootte van de parkeervoorziening is mede afhankelijk van de onderbouwde parkeernorm.
- Innovatieve oplossingen zijn onderdeel van het mobiliteitsconcept. Zo worden bij ontwikkeling Nieuwstad direct bij oplevering drie elektrische deelauto's beschikbaar gesteld.

STOMP-principe

Gedurende het opstellen van dit ruimtelijk ontwikkelplan zijn er diverse gesprekken gevoerd over de aspecten rondom mobiliteit en parkeren. Met inachtneming van de uitgangspunten voor het mobiliteitsconcept wordt hieraan verder gewerkt volgens het STOMP-principe.



S | Stappen



T | Trappen



O | OV



M | MaaS



P | Privéauto

Het gaat bij dit principe om de prioriteit die gesteld wordt aan de verschillende modaliteiten. Daarbij staat langzaam verkeer voorop (stappen en trappen), dit dient zich veilig door een gebied te kunnen bewegen. Daarna komt het openbaar vervoer, dat dient op bereikbare plaatsen aanwezig te zijn en voldoende ontsluiting met omliggende regio's te bieden. Echter, tegenwoordig worden ook MaaS-concepten tot het rijtje gerekend. De MaaS-concepten bieden de mogelijkheid om het bezit van een voertuig overbodig te maken, omdat de volledige reisketen inzichtelijk gemaakt wordt en geboekt en betaald kan worden en er hiermee ook gebruikgemaakt kan worden van een deelvoertuig. Daardoor zijn minder parkeerplaatsen nodig en kan deze ruimte voor andere doeleinden gebruikt worden. De privéauto staat achteraan in het STOMP-principe. Er zullen altijd reizigers zijn die de auto gebruiken. Ook voor hen dient ruimte gefaciliteerd te worden. Door functies te combineren, of door in te breiden ontstaat een gebied waar mensen naar voorzieningen kunnen lopen (S). Op wat kortere afstanden hebben lopen en fietsen de voorkeur, omdat ze schoon en gezond zijn en weinig ruimte vragen.

Voor wat langere afstanden de wijk uit, kunnen mensen fietsen en het openbaar vervoer gebruiken: een schone, qua ruimte, een efficiënte manier van verplaatsen.

MaaS/deelmobiliteit, in de vorm van een deelauto of een deelfiets zoals die er veel zijn

in Zwolle, maakt het gebruik van fiets en openbaar vervoer makkelijker.

Ten slotte hebben we de privéauto. Idealiter wordt die vooral gebruikt voor verplaatsingen waarvoor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit geen aantrekkelijke optie zijn.

Om bij de visie en ambities van Zwolle aan te sluiten, dient juist voor nieuwe ontwikkelingen vooraf actief te worden ingezet op die duurzamere vormen van mobiliteit. De inrichting van de omgeving biedt de mogelijkheid langzamere vormen van mobiliteit te stimuleren. Daarnaast kunnen juist bewoners worden aangetrokken die minder behoefte hebben aan een privéauto en meer aan andere vormen van mobiliteit.

In de volgende alinea's zetten we eerst de visie van Zwolle kort uiteen waarbij per modaliteit het STO(M)P principe wordt toegelicht en hoe deze een plek krijgt in ontwikkeling Nieuwstad.

S stappen

Visie Zwolle

Wandelen is gezond, behoeft geen modaliteit of stallingsplaats daarvoor en Zwolle leent zich uitstekend voor veilige en prettige wandelroutes. Wel is de voetganger de meest kwetsbare verkeersdeelnemer. Juist voor deze modaliteit





Mobiliteitsconcept Nieuwstad Zwolle – figuur 3.2. Bereikbaarheid voetganger in circa 10 minuten wandelen vanaf Nieuwstad.

dient voldoende ruimte gefaciliteerd te worden om te stimuleren dat mensen het blijven doen.

Stappen bij Nieuwstad

Ontwikkeling Nieuwstad ligt aan de Bisschop Willebrandlaan. Het is een relatief drukke weg, maar heeft brede trottoirs aan beide zijden. Via de verkeerslichten kan men de straat veilig oversteken. De ontwikkeling is op 10 minuten loopafstand van de Diezerstraat, de winkelstraat van Zwolle. De route gaat dwars door woonwijken met trottoirs en veilige oversteekplaatsen.

De voetganger heeft bij Nieuwstad veel veilige routes om te kiezen. In figuur 3.2 is de bereikbaarheid van de voetganger binnen circa 10 minuten wandelen weergegeven. In de omgeving liggen drie bushaltes die bereikt kunnen worden.

In bovenstaande afbeelding 3.2. is weergegeven welke functies in de nabije omgeving binnen 10 minuten wandelen zijn gelegen. Binnen 10 minuten kunnen verschillende supermarkten (in het geel) worden bereikt. Daarnaast is er een school (groen) en huisartsenpraktijk (oranje) in de buurt. De nieuwe bewoners kunnen deze dagelijkse voorzieningen gemakkelijk te voet bereiken.

T trappen

Visie Zwolle

Zwolle is wereldfietsstad. Uit onderzoek van de gemeente is gebleken dat er het meest gefietst wordt van alle steden in Nederland, wat komt door onder andere uitstekende fietsstraten, fietsrotondes, regensensoren bij verkeerslichten en fietssnelwegen met tunnels en bruggen. De fietser kan zich dus veilig, snel en gemakkelijk door de stad bewegen.

Daarnaast is het van belang dat de fietser zijn of haar fiets goed kan stallen wanneer op de plaats van bestemming is aangekomen.

Trappen bij Nieuwstad

Met langzaam verkeer, zoals de fiets, wordt bij Nieuwstad extra rekening gehouden. Op de begane grond is een ruime fietsenstalling, om zo een gemakkelijke toegang te bieden om de fiets veilig te stallen. Op de pagina hiernaast zijn de routes op de locatie weergegeven. De fietsenstallingen zijn op de begane grond te bereiken.

De routes voor het fietsverkeer vanuit het plangebied sluiten aan op de fietspaden rondom Nieuwstad. De fietsenstallingen zijn van hoogwaardige kwaliteit. Er wordt gewerkt met hoog-laag rekken waarbij ook het plaatsen van de fiets in de hoge rekken



wandelroutes door het gebied en collectieve fietsenstallingen in de gebouwen



gemakkelijk is. Daarnaast zijn hoog-laag rekken ruimte besparend wat een bijkomend voordeel is. Ook wordt rekening gehouden met zogenaamde buitenmodel fietsen. Fietsen met bijzondere maten, zoals bakfietsen en fietsen met een krat.

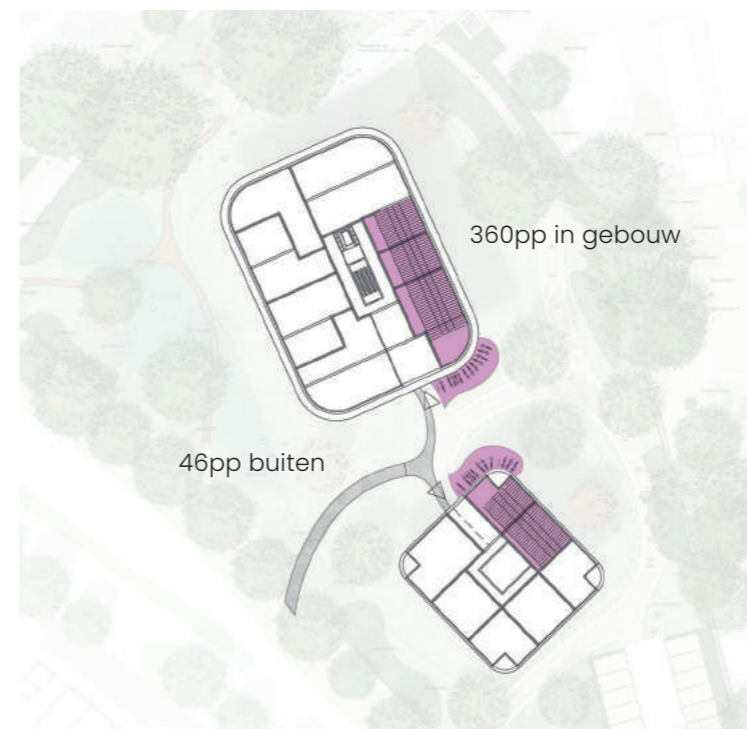
Bij Nieuwstad wordt ruimschoots ingezet op fietsenstallingen. Per woning worden 3 fietsparkeerplaatsen aangeboden voor bewoners. Voor bezoekers wordt voor elke woning 0,5 fietsparkeerplaats aangeboden. Daarnaast wordt voor de bewoners extra comfort ingebouwd door de parkeerplaatsen ruim op te zetten. Hierdoor krijgt de bewoner alle ruimte om te parkeren.

O openbaar vervoer

Visie Zwolle

De gemeente Zwolle ziet openbaar vervoer als goede vervanging voor de privéauto. Het kan tenslotte op reistijd, kosten en betrouwbaarheid een hoop voordelen geven. Op regionaal niveau is de trein op dit moment zeker sneller. Zo ben je met de trein sneller in Utrecht of Groningen dan met de auto.

Openbaar vervoer is een belangrijk onderdeel in de ketenmobiliteit. Het biedt de kans om grote afstanden te overbruggen met een kleinere kans op vertraging door files. Echter, het is van belang dat openbaar vervoer aantrekkelijk is en blijft in de gehele keten. Dit betekent dat de modaliteit die voor de 'first mile', van huis naar een OV-halte/station, wordt ingezet veilig gestald kan worden op locatie en dat voor de 'last mile' modaliteiten op het station aanwezig zijn, of dat het goed te wandelen is naar de eindbestemming.





Mobiliteitsconcept Nieuwstad Zwolle – figuur 5.1
Bushaltes rondom Nieuwstad.

Openbaar vervoer bij Nieuwstad

Ontwikkeling Nieuwstad is goed ontsloten door het openbaar vervoer. Bushalte Hoogkampseweg ligt in de buurt. Deze is op 350 meter loopafstand van Nieuwstad. In de afbeelding zijn de bushaltes rondom locatie Nieuwstad weergegeven.

Buslijnen 4 en 13 zijn de lijnen die langs deze halte komen. Het station is hierdoor dus makkelijk te bereiken met de bus, maar ook wijken en buurten die ten noorden van Nieuwstad liggen kunnen goed bereikt worden. Deze buslijn komt ook langs halte Winkelcentrum Diezerpoort, zoals in de afbeelding weergegeven. Daarnaast ligt op 500 meter afstand de halte Celebesstraat. Buslijn 3 station – Berkum stopt bij deze halte.

Het treinstation is op circa twee kilometer afstand van Nieuwstad. Dat is ongeveer 7 minuten fietsen en 25 minuten lopen. Vanaf Zwolle Centraal vertrekken treinen richting alle windstreken (zowel steden als dorpen). Daardoor ontstaat er een goede verbinding met de rest van het land en is het aantrekkelijk om gebruik te maken van openbaar vervoer. Daarnaast biedt het station voldoende mogelijkheid om de fiets veilig en gemakkelijk te stallen.

M Maas concept

Mobility-as-a-Service, dat is waar MaaS voor staat. Het is een relatief nieuw begrip en volgt het principe dat het voertuig geen privé bezit is maar gedeeld wordt.



Door mobiliteit te ontsluiten via één dienst, zijn gebruikers niet langer meer afhankelijk van het bezit van vervoersmiddelen, waardoor één van de belangrijkste voordelen is dat er minder ruimte nodig is om vervoersmiddelen te stallen. Het betreft voornamelijk minder benodigde ruimte voor (fiets)parkeerplaatsen en stallingen.

Deelmobiliteit in Nieuwstad

Bij ontwikkeling Nieuwstad worden direct bij oplevering drie elektrische deelauto's beschikbaar gesteld. Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeervraag van bewoners met 15% tot 30% gereduceerd kan worden als gevolg van het stallen van deelauto's. Momenteel hanteren de aanbieders van deelauto's, veelal de volgende uitgangspunten: per 30 woningen wordt 1 deelauto aangeboden, waarbij elke deelauto 5 eigen auto's vervangt. Bij de locatie-ontwikkeling worden 3 deelauto's toegepast, die gezamenlijk 15 (5 x 3) eigen auto's vervangen. Per saldo daalt de parkeervraag met 12 (15 - 3) parkeerplaatsen.

Om te zorgen dat de deelauto's veelvuldig worden ingezet, dient het gebruik ervan eenvoudig te zijn. Dit betekent onder meer dat:

- de deelauto's binnen het ontwikkelgebied beschikbaar moeten zijn;
- variëteit wordt geboden in het aanbod van de deelauto's;
- gemak en flexibiliteit wordt geboden aan de gebruikers van de deelauto's;
- de kosten van het gebruik van de deelauto worden ondergebracht in de servicekosten van de VVE.

Voor de elektrische deelauto's bij Nieuwstad is rekening gehouden met oplaadpunten. Zo kunnen de auto's altijd voldoende worden opgeladen om direct gebruikt te worden.

P Privéauto

Visie Zwolle

De mobiliteitsvisie gaat in op STOMP, waarbij de privéauto onderdeel is van het volledige mobiliteitsaanbod. De toekomstige bewoners en bezoekers van Nieuwstad die een eigen auto hebben, dienen deze te kunnen parkeren. Daarom dient voor hen een mogelijkheid tot parkeren te worden gerealiseerd. Het bezit van een tweede auto wordt ontmoedigd door onder andere de inzet van deelmobiliteit.



De auto in Nieuwstad

Bij Nieuwstad wordt een parkeerkelder voor de bewoners en een parkeerterrein voor de bezoekers ontwikkeld. Het parkeerterrein wordt tevens gedeeld met de bezoekers en medewerkers van de naastgelegen begraafplaats. In onderstaande afbeelding is het autoparkeren weergegeven.

In de halfverdiepte parkeerkelder is ruimte voor minimaal 90 parkeerplaatsen, enkel toegankelijk voor bewoners. Daarnaast zijn op het bestaande parkeerterrein van de begraafplaats momenteel 10 parkeerplaatsen. Het parkeerterrein wordt zo ontworpen, waarbij de 10 plaatsen van de begraafplaats behouden blijven en er voor het bezoekersparkeren parkeerplaatsen worden toegevoegd. Daarnaast zal er op de bezoekersparkeerplaats een opstelplek gemaakt worden voor een lijkauto.

Op de piekmomenten (wanneer de parkeervraag per gebruikersgroep het

grootste is) kunnen zodoende de bezoekers van de begraafplaats en de bezoekers van de bewoners over en weer gebruik maken van het overschot dat ontstaat.

De uitgangspunten, functieprogramma in relatie tot de daaruit vloeiende parkeerbehoefte, worden nader toegelicht in het mobiliteitsconcept die als bijlage 4 is bijgevoegd. Dit resulteert in een sluitende parkeerbalans voor de locatie Nieuwstad.

Verkeersgeneratie

Functies genereren een bepaalde hoeveelheid aan verkeersbewegingen. De grootte van de verkeersgeneratie (optelling van het aankomende en vertrekkende verkeer) is afhankelijk van de ontwikkeling en het functioneren van de functie. Voor Nieuwstad zijn op basis van de voorliggende invulling deze hoeveelheden onderzocht en wordt er verwacht dat deze niet leiden tot het aanpassen van de huidige wegen in de omgeving.



10. Milieuaspecten

Algemeen

Om de geplande ontwikkeling mogelijk te maken, dient een nieuw omgevings- of bestemmingsplan te worden opgesteld dat als juridisch kader voor deze ontwikkeling van toepassing is. In het kader van de bestemmingsplanprocedure dienen verschillende onderzoeken te worden uitgevoerd, die inzicht geven in de consequenties met betrekking tot de leefomgeving voor de geprojecteerde woonbebouwing. Voorafgaand aan de planontwikkeling is onderzocht welke relevante onderdelen verder onderzocht moeten worden. Een uitwerking van deze quickscan is bijgevoegd als bijlage 5 aan dit ruimtelijk ontwikkelplan.

Akoestisch onderzoek

De locatie ligt in stedelijk gebied en dus binnen de bebouwde kom en binnen de geluidzone van de rijksweg A28 (100 km/h). Daarnaast ligt het plangebied dicht bij de lokale wegen Bisschop Willebrandlaan, Van Wevelinkhovenstraat, Middelweg en Hogenkampsweg. Op al deze wegen is een maximumsnelheid van 50 km/h van toepassing.

Onderzocht is of de geluidbelastingen voldoen aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder en het gemeentelijk beleid en indien nodig worden hogere grenswaarden benoemd.

Vanwege het verkeer op de rijksweg A28 en de Hogenkampsweg, wordt overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor de Van Wevelinkhovenstraat, Bisschop

Wildebrandlaan en Middelweg zijn hogere grenswaarden noodzakelijk, om de woningen op de ontwikkellocatie te kunnen realiseren.

Voor stedelijk gebied, zoals beschreven in het gemeentelijk geluidbeleid, geldt een grenswaarde van 58 dB. Deze grenswaarde wordt voor de Bisschop Wildebrandlaan/Middelweg overschreden met ten hoogste 2 dB, maar de maximale waarde van 63dB wordt nergens overschreden.

In de volgende ontwerpfase zal gekeken worden naar de mogelijkheid om een geluidluwe gevel te creëren voor ieder appartement. Een geluidluwe gevel is een gevel met een geluidbelasting die niet hoger is dan de streefwaarde van 48 dB. Het plan voorziet in eenzijdig gerichte appartementen. Dit betekent dat de appartementen die een hogere geluidbelasting hebben, geen andere

gevel hebben. Om een geluidluwe zijde te kunnen creëren, zijn de volgende opties mogelijk:

- Maatregelen treffen aan het balkon/loggia, zodat de geluidbelasting op de gevel, grenzend aan het balkon/in de loggia, voldoet aan de voorkeursgrenswaarde.
- Ingeval gebouwgebonden schermen/afgeschermd loggia's en/of balkons om esthetische redenen of andere stedenbouwkundige argumenten niet kunnen, kan overwogen worden om af te zien van een geluidluwe gevel en deze te compenseren met een stille (gezamenlijke) buitenruimte elders in het gebouw c.q. plangebied.

Het plan ligt niet in de zone van rail-, vliegtuig- of industrielaawaai.

Luchtkwaliteit

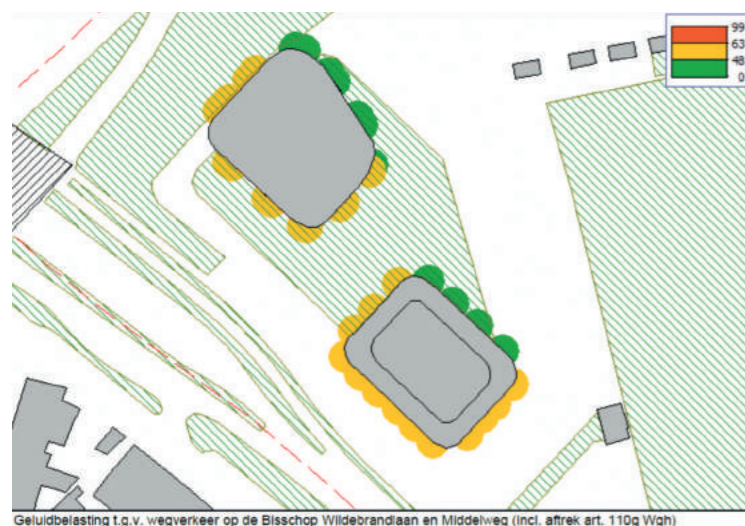
Ten behoeve van de lokale luchtkwaliteit, moet in het kader van de Wet milieubeheer worden vastgesteld of de bouw van de woningen in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de lokale luchtkwaliteit. De Regeling NIBM (Niet In Betekende Mate) heeft echter een aantal ontwikkelingen vastgesteld waarvoor geen onderzoek noodzakelijk is, maar die op basis van functie en omvang per definitie kunnen worden aangemerkt als NIBM. Een van deze uitzonderingen betreft woningbouwlocaties met een omvang van minder dan 1.500 woningen. Hieruit kan geconcludeerd worden, dat een onderzoek naar de lokale luchtkwaliteit op deze locatie niet nodig is.

Flora en fauna

Bij planontwikkeling moet voldaan worden aan de wetgeving op het gebied van ecologie, de Wet natuurbescherming. Daarnaast biedt de locatie ook kansen voor natuurinclusieve ecologie. Onder natuurinclusief bouwen verstaan we: het oprichten van bouwwerken en inrichtingen van de omgeving zodanig, dat natuurwaarden er baat bij hebben. Natuurinclusief bouwen levert een bijdrage aan de instandhouding van beschermde (en overige) soorten en levert tegelijkertijd een bijdrage aan een prettige leefomgeving, aan de mogelijkheden voor natuurbeleving in de stad en daarmee samenhangend een bijdrage aan het welzijn en de gezondheid van mensen. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling en om optimaal om te gaan met het zorgvuldigheidsprincipe uit de Wet natuurbescherming is onderzoek verricht.

Deze paragraaf beschrijft de resultaten van een zogenaamde quickscan en aanvullend ecologisch onderzoek van beschermde natuurwaarden in en rond het plangebied. Zowel de quickscan ecologie als het aanvullend ecologisch onderzoek zijn als bijlage 6 bij dit document bijgevoegd.

- Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde plantensoorten waargenomen in het plangebied.
- De aanwezige bebouwing is geschikt als verblijfplaats voor de ruige en gewone dwergvleermuis. Overtreding van de Wet natuurbescherming is hierdoor aannemelijk als gevolg van de voorgenomen sloopwerkzaamheden. Om zekerheid te krijgen of verblijfplaatsen van vleermuizen al dan niet aanwezig zijn, is nader onderzoek uitgevoerd.
- In het plangebied zijn geen waarnemingen (zoals nesten, vraatsporen en uitwerpselen) gedaan die duiden op de aanwezigheid van (verblijfplaatsen van) de eekhoorn, haas, konijn en steenmarter. Het is daarnaast onwaarschijnlijk dat het plangebied deel uitmaakt van een verblijfplaats van de eekhoorn en steenmarter. Voor beide soorten is voldoende geschikt leefgebied aanwezig op de nabijgelegen begraafplaats, waar veel vegetatie als struiken en bomen aanwezig is. Voor deze soorten is het nemen van vervolgstappen niet nodig.
- De groenzone tussen locatie Nieuwstad en de parkeerplaats van de begraafplaats, is geschikt als verblijfplaats en/of essentieel leefgebied van de beschermde egel.
- In de te behouden bomen in het



plangebied zijn tijdens het veldbezoek geen jaarrond beschermde broedvogelnesten aangetroffen. Tevens is de bebouwing niet geschikt als locatie voor jaarrond beschermde nesten. Het plangebied is in de huidige situatie (autobedrijf) hooguit marginaal geschikt als foerageergebied voor enkele jaarrond beschermde soorten. Dit foerageergebied blijft beschikbaar en wordt op termijn geschikt voor broedvogels. Voor broedvogels met jaarrond beschermen is het niet nodig vervolgstappen te nemen. Wel zijn gedurende de broedtijd enkele algemene vogelsoorten (mezen, vinken, lijsters en houtduif) broedend te verwachten binnen het plangebied en binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden.

Nader onderzoek heeft plaatsgevonden. Op basis van het onderzoek is gebleken dat binnen het plangebied geen kraamkoloniën, zomerverblijven, paarverblijven en zwermplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn.

Binnen het plangebied is de egel twee keer en de steenmarter een keer waargenomen. Op de functionele leefgebiedenkaart is te zien dat in de directe omgeving van het plangebied ruim voldoende groenstructuren aanwezig zijn, die dienst kunnen doen als nest- en rustplaatsen, dekking- en schuilplaatsen en verbindingroutes. De functies die de te verwijderen groenstrook kan bieden, kunnen hierdoor als niet essentieel worden beschouwd.

De herontwikkeling heeft geen negatieve effecten op de vleermuis en egel in de omgeving van het plangebied. Verdere vervolgstappen zijn niet noodzakelijk.

In het ontwerp zal er verder gekeken moeten worden naar het versterken van de huidige biodiversiteit, of er ruimte is voor nestmogelijkheden voor de vogels, vleermuizen en insecten. Dit kan door in het ontwerp van het nieuwe woongebouw, kasten of neststenen mee te nemen.

Bedrijven in de omgeving en externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt, in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op het

beschermen van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Ten noorden van het plangebied, aan de Van Wevelinkhovenstraat, ligt een tankstation. Deze ligt echter op een dusdanige afstand, dat dit geen problemen oplevert voor de voorgenomen ontwikkeling. Verder bevinden zich geen externe veiligheidsrisicobronnen in de directe nabijheid van het plangebied. Vanuit goede ruimtelijke ordening levert externe veiligheid geen aanvullende eisen of wensen op.

Ook liggen de Stilohal en Het Kegelhuis aan de noordzijde van het plangebied. Conform het vigerende bestemmingsplan geldt aldaar een gemengde bestemming voor maatschappelijke voorzieningen en sport. De grootste richtafstand bedraagt 50 meter. Uit onderzoek blijkt dat ook deze richtafstand buiten het plangebied ligt.

Bodem

Voor de locatie is een verkennend en nader bodemonderzoek, inclusief asbest, uitgevoerd (bijlage 7). Tijdens het verkennend onderzoek zijn verontreinigingen aangetroffen, die aanleiding hebben gegeven tot een nader onderzoek.

Het doel van het verkennend bodemonderzoek is het bepalen van de algemene milieu-hygiënische kwaliteit van de bodem (grond en grondwater). Doel van het verkennend bodemonderzoek asbest in de grond, is bepalen of de grond ter plaatse asbesthoudend is of niet. Doel van het nader bodemonderzoek is het bepalen van de mate en omvang van de tijdens het verkennend bodemonderzoek NEN 5740, inclusief asbest NEN 5707 aangetroffen verontreiniging. Na verder bodemonderzoek is gebleken dat de verontreiniging afgeperkt is in horizontale en verticale richting.

De kwaliteit van de grond en het grondwater, ter plaatse van de onderzoekslocatie, zijn met het uitgevoerde bodemonderzoek voldoende vastgesteld. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt niet verwacht dat ter plaatse van de onderzoekslocatie sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging. Derhalve zijn er, ten aanzien van de kwaliteit van de bodem, op basis van de Wet bodembescherming (Wbb) geen aanvullende maatregelen noodzakelijk. Voor deze fase is er voldoende inzichtelijk gemaakt. Mogelijk is er tijdens de bouwfase aanvullend onderzoek nodig.

Archeologie en cultuurhistorie

Het Zwolse bodeminformatiesysteem⁴ geeft de volgende Archeologische waardering: kans op aantreffen archeologie in dit gebied is 50%. De aanwezigheid van archeologische resten in het plangebied kan niet uitgesloten worden. Door middel van proefsleuvenonderzoek, zal onderzocht worden of er archeologische resten aanwezig zijn. Voor de rest van het plangebied is de verstoringsdiepte van de werkzaamheden beperkt. Echter, het is niet uitgesloten, dat zich onder de laag, waar de werkzaamheden plaatsvinden toch nog archeologische resten bevinden.

De 50% waarde is gebaseerd op de ligging op een dekzandrug, waarop in de Prehistorie en Middeleeuwen werd gewoond. Een deel van de dekzandrug valt samen met het traject van de Langenholterweg, die vroeger doorliep. Langs deze weg stonden oude boerderijen met achtergelegen gronden voor akkerbouw en tuinbouw. Verder is bekend dat de kern van het oude Dieze lag op de plek waar de Langenholterweg de Molenkampsweg en de Katersteeg elkaar kruiste. Hier stond vermoedelijk in de 15e eeuw ook een kapel en in de omgeving lagen ook meerdere boerenerven.

Milieueffectrapportage

Ingeval uit het onderdeel Natuurbescherming blijkt dat een passende beoordeling nodig is op grond van artikel 2.8, eerste lid Wet Natuurbescherming, dan is eveneens een Plan-m.e.r. beoordeling verplicht (artikel 7.2a, eerste lid Wm). Het plan is in ieder geval aan te merken als een aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in cat. D11.2 Bijlage besluit MER, met dien verstande dat de omvang minder is dan 100 ha. Er kan dus volstaan worden met een vormvrije MER-beoordeling bij deze ontwikkeling.

Stikstofdepositie

Op basis van onderzoek is aangetoond dat in de gebruiksfase van het project geen sprake is van een toename van stikstofdepositie op natuurgebieden. In de vervolgfase zal verder uitgewerkt worden, afhankelijk van in welk jaar er gebouwd zal worden, op welke wijze de aanlegfase niet zal leiden tot extra depositie op natuurgebieden. Bij Nieuwstad kan dat onder andere door te intern te salderen met het huidige garagebedrijf of het gebruik van elektrische machines. Aan de hand van een berekening wordt dit in het kader van het bestemmingsplan inzichtelijk gemaakt.



11. Proces en organisatie

Van ruimtelijk ontwikkelplan tot de eerste paal. Nadat de raad het ruimtelijk ontwikkelplan heeft vastgesteld, vormen de ambities uit dit plan de basis voor de verdere planuitwerking. De nadruk ligt hierbij op het toewerken naar een een nieuwe bestemming.

Planvorming in vogelvlucht

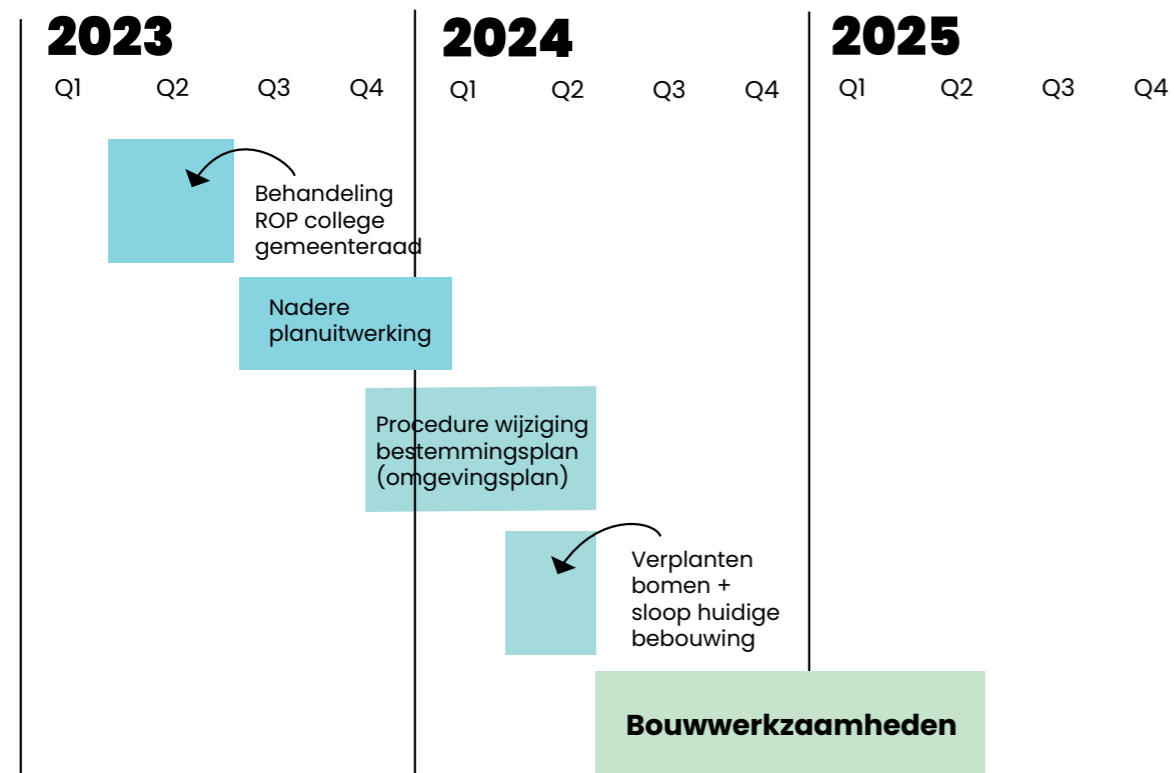
Om tot een bestemmingsplan of omgevingsplan te komen, moeten onder meer de volgende onderdelen op het gebied van proces en planuitwerking nader worden uitgewerkt:

Proces

BEMOG en de gemeente Zwolle sluiten een anterieure overeenkomst waarin afspraken worden gemaakt over de uitwerking van het plan, openbaar gebied, programmering, segmentering, kosten, beheer en onderhoud.

Het plan

- Architectonisch beeld van de bebouwing.
- Relevante onderzoeken en/of nader onderzoek voor het nieuwe bestemmingsplan of omgevingsplan.
- Maken nieuw bestemmingsplan of omgevingsplan.



Tot stand gekomen in samenwerking met:

Op initiatief van:



Participatie:



Landschapsarchitecten en stedenbouwkundigen:



Met bijdrage en/of medewerking van:

- Goudappel
- Cauberg Huygen
- Bureau voor Planvorming en advies
- Van der Laan boomadvies
- Donker Groen
- Mateboer Milieutechniek

www.nieuwstad-zwolle.nl



BEMOG | Projekt Ontwikkeling

Over ons

Sinds de oprichting in 1970 zijn we vanuit onder andere Zwolle een onafhankelijke, middelgrote en landelijk opererende projectontwikkelaar en zijn uniek in het op een onderscheidende wijze vorm en inhoud geven aan de ordening van de woon- en leefomgeving. Wij halen onze inspiratie uit de wensen van onze klanten en houden rekening met wat er speelt in de maatschappij. De menselijke maat en factor staan hierbij steeds centraal.



bijlage 1 Participatiemomenten

bijlage 2 Enqueteresultaten jan 2022

bijlage 3 Windonderzoek HER

bijlage 4 Mobiliteitsconcept

bijlage 5 Quickscan Milieu

bijlage 6 Flora & Fauna onderzoeken

bijlage 7 Bodemonderzoek

bijlage 8 Plan van aanpak verplanten Linden