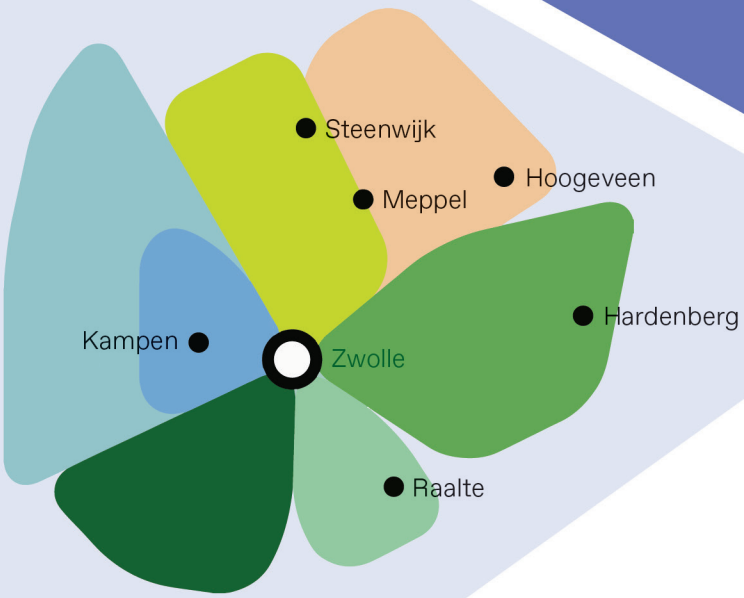
Programma
Stationsomgevingen

NOVEX Programma Regio Zwolle

04.10.2024



Gemeente Hoogeveen

Gemeente Raalte

Kampen

Gemeente Hardenberg

Steenwijkerland

Gemeente Meppel

Leeswijzer
Het Programma ‘Stationsomgevingen’ bouwt voort op de opgaven en ambities uit de Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle en op verschillende werksessies met strategen van de zes gemeenten in het voorjaar van 2024. Het eerste hoofdstuk biedt een managementsamenvatting van het boek. In het tweede hoofdstuk wordt de verstedelijkingsstrategie en het Ontwikkelingsprogramma Stationsomgevingen toegelicht, met vijf redenen voor investering in de stationsgebieden van de middelgrote kernen. Het derde hoofdstuk geeft een overzicht van de (globale) maatregelen die nodig zijn in de vier zones: stations, stationsgebieden, de middelgrote kernen en omliggende gebieden. Ten slotte schetst het vierde hoofdstuk kort het proces en de volgende stappen in de uitvoering van dit plan.

Stationsgebied Hardenberg

Inhoud

1. Samenvatting
2. Waarom een gezamenlijke propositie?
3. Vier ontwikkelzones
4. Hoe verder?

Stationsgebied Kampen Zuid

1.

Samenvatting

Samen versterken we de Regio Zwolle.

Aanleiding
In haar verstedelijkingsstrategie 'Warme Harten in een klimaatadaptieve Delta' (2023) heeft de regio Zwolle de ambitie vastgesteld om 50.000 woningen te realiseren in de periode tot 2040. Als onderdeel van deze verstedelijkingsstrategie zijn de stationsgebieden van zes middelgrote kernen in één ontwikkelingsprogramma ondergebracht, 'Stationsomgevingen' geheten (voorheen 'Karakteristieke Stationsomgevingen), omdat ze ruimte bieden voor woningbouw, werkgelegenheid, voorzieningen en duurzame mobiliteit. Hiermee kunnen ze de druk op Zwolle verlicht en de regionale groei ondersteunen. Het gaat om de stationsgebieden van zes middelgrote kernen- Kampen, Steenwijk, Meppel, Hoogeveen, Hardenberg en Raalte.

Deze zes gemeenten hebben besloten om gezamenlijk een overkoepelende, regionale visie voor de ontwikkeling van hun stationsgebieden op te stellen als uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie. Dit document 'Stationsomgevingen' is daarvan het eerste resultaat en toont waarom het belangrijk is om hier te investeren. In een vervolgfase worden de concrete maatregelen geïdentificeerd die nodig zijn om deze ambities te realiseren en wat dat kan opleveren.

Rol van de middelgrote kernen en hun stationsgebieden
Door het Programma Stationsomgevingen kunnen de middelgrote kernen hun opgaven, op het gebied van woningbouw, werkgelegenheid, mobiliteit en klimaatadaptatie, integraal aanpakken. Hiermee investeren de kernen in zichzelf en verlichten tegelijkertijd de druk op Zwolle (op de woningmarkt, de economie, het mobiliteitssysteem en de waterhuishouding), waarmee ook de regio als geheel wordt versterkt. Daarmee wordt heel Nederland een dienst bewezen. Ter illustratie: van de geplande 50.000 woningen in Regio Zwolle tot 2040 vallen 10.000-16.000 woningen binnen de stationsgebieden van de zes middelgrote kernen - een aanzienlijk aantal woningen!

Met de beoogde ontwikkeling wordt een flinke kwaliteitsimpuls gegeven aan de middelgrote kernen en op hen georiënteerde streken (totaal c. 300.000 bewoners). Daardoor blijven deze gebieden aantrekkelijk voor mensen die anders naar Zwolle of grotere steden zouden verhuizen. Met deze extra inwoners blijft er voldoende draagvlak voor voorzieningen behouden en neemt het arbeidspotentieel voor lokale werkgevers toe. Dit vermindert bovendien de druk op de mobiliteitsnetwerken. Hierdoor blijven de omliggende streken vitaal, omdat een breed scala aan voorzieningen, inclusief werk, onderwijs en zorg, vanuit kleine kernen en het landelijke gebied eenvoudig dagelijks bereikbaar blijft.

Het bundelen van al deze opgaven in deze stationsgebieden in één gecoördineerd programma leidt tot effectieve oplossingen en een sterkere regio. Dit zorgt voor een evenwichtige regionale groei en versterkt zowel de stedelijke als de landelijke gebieden, wat bijdraagt aan de algehele vitaliteit en ontwikkeling van de regio.

De volgende punten bouwen verder uit waarom een gezamenlijk programma voor de stationsgebieden belangrijk is en wat dat de regio als geheel kan opleveren voor (zie ook hoofdstuk 2):
1. Ontwikkelen van de stationsgebieden draagt bij aan de woningbouwopgave en verbetert de leefbaarheid van de middelgrote kern.
2. Met een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stationsgebieden creëren we banen en versterken we de veerkracht van de regio.
3. Investeren in de middelgrote kernen versnelt de mobiliteitstransitie en vermindert de auto-afhankelijkheid in de regio.
4. Verduurzamen van het stationsgebied draagt bij aan het klimaatadaptief en natuurinclusief maken van de kern en de streek.
5. Samenwerking leidt tot synergie en slagkracht. Het programma is een gezamenlijke propositie dat markt en overheden uitdaagt en verleidt om te investeren in behoud van brede welvaart.

Vier ontwikkelzones*
Het programma maakt een onderscheid tussen vier zones rondom stations om gericht in te spelen op de unieke behoeften en uitdagingen van elk gebied (zie ook hoofdstuk 2):
1. **Het station zelf,** waar mensen de trein kunnen pakken, op de bus kunnen stappen, hun fiets kunnen stallen en koffie kunnen halen. Dit is eigenlijk de zone binnen 50-300m van het station.
2. **Het stationsgebied,** op loopafstand van het station, waar behalve woningen allerlei bestemmingen zijn, van werk tot gezondheidszorg, scholen en voorzieningen. Dit is het gebied tussen 300 en 1.200m van het station.
3. **De middelgrote kern,** die binnen fietsafstand van het stationsgebied ligt. Dit is in feite de gehele middelgrote kern.
4. **De streek,** die voor haar dagelijkse voorzieningen zoals scholen, winkels en werk afhankelijk is van de middelgrote kern en daarmee goed verbonden is per fiets, bus en auto.

Om het volledige potentieel van de stationsgebieden te realiseren, zijn verschillende maatregelen nodig. Daarbij heeft elke zone, van het station zelf tot de omliggende streek, haar eigen specifieke opgaven en rol in het bredere ontwikkelingsprogramma. Zo ligt de focus in het stationsgebied op verdichting en functiemenging, terwijl in de streek de prioriteit ligt bij het waarborgen van een frequente en betrouwbare OV-verbinding met het station. Door deze zones apart te benaderen, kunnen er in het programma gerichte maatregelen worden genomen die optimaal bijdragen aan de regionale ontwikkeling en effectief inspelen op de uiteenlopende opgaven van elk gebied.

Synergie en Effectiviteit
Tot slot is het Programma 'Stationsomgevingen', als uitwerking van het NOVEX Programma Regio Zwolle, een instrument voor bestuurlijke samenwerking van de zes kernen onderling, met de Provincies en het Rijk. Dit vergroot het draagvlak en stimuleert investeringen. Investeren in de zes middelgrote kernen draagt niet alleen landelijk bij aan een aanzienlijk aantal woningen (10.000-16.000 woningen), maar helpt ook de vitaliteit en het brede welzijn van hun landelijke streek te voeden, verlicht de woningdruk in Zwolle en zorgt voor een evenwichtiger regio en land.

'Elke regio telt'.

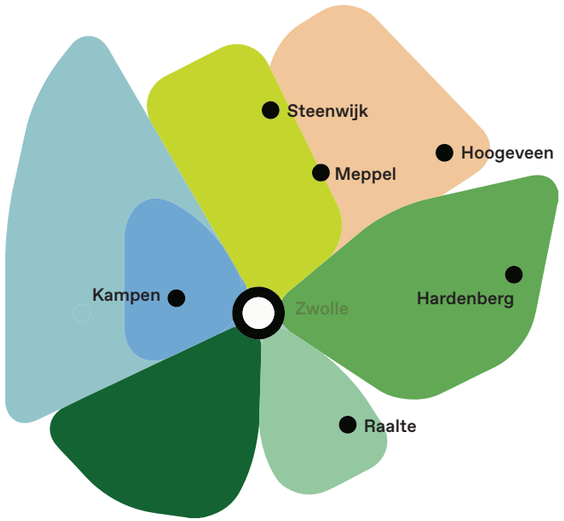
**De afstanden die bij de vier zones worden genoemd, zijn globaal en voorlopig en zullen worden vertaald naar specifieke afstanden op basis van de ruimtelijke omstandigheden in de betreffende gemeente.*

Stationsgebied Meppel

2.

Waarom een gezamenlijke propositie?

Rol van de zes middelgrote kernen in Regio Zwolle



Regio Zwolle bestaat uit 22 gemeenten; de provincies Drenthe, Flevoland, Gelderland en Overijssel, en de waterschappen Drents Overijsselse Delta, Vallei & Veluwe, Zuiderzeeland en Vechtstromen.

Binnen de Regio Zwolle zijn er 6 middelgrote kernen die een belangrijke rol spelen in het waarborgen van de vitaliteit van de regio: Kampen, Steenwijk, Hoogeveen, Raalte, Meppel en Hardenberg. De zes middelgrote kernen hebben elk hun eigen unieke identiteit, opgaven en overeenkomsten. Deze kernen bieden een hoog voorzieningenniveau, met uitgebreide detailhandel, kunst en cultuur, en streekziekenhuizen. Ze hebben ook een groot aantal arbeidsplaatsen en een aantrekkelijk vestigingsklimaat, wat hun belangrijke rol in de regio onderstreept.

Kampen
Kampen is een middelgrote kern met ruim 49.000 inwoners (56.000 inwoners in de gemeente). De stad, gelegen aan de IJssel, biedt een aantrekkelijke woon- en werkomgeving dankzij haar unieke Hanzestadkarakter. Met de stations Kampen en Kampen Zuid is de stad goed verbonden met Zwolle en de Randstad. Kampen is bezig met een onderscheidend woningbouwprogramma dat omringd is door prachtige natuur en water. Daarnaast heeft Kampen een sterke creatieve en ondernemende gemeenschap, en vervult het een belangrijke regionale functie op het gebied van cultuur en voorzieningen.

Raalte
Raalte, een middelgrote kern in het hart van Salland, heeft circa 19.000 inwoners (39.000 inwoners in de gemeente). Het biedt een groene en rustige woonomgeving, met sterke voorzieningen op het gebied van zorg, cultuur en detailhandel. De stad fungeert als een economisch en regionaal knooppunt, met een sterke MKB-sector en een innovatieve agrarische industrie. Dankzij de strategische ligging en goede verbindingen met omliggende regio's is Raalte een aantrekkelijke plek voor zowel bewoners als forenzen.

Steenwijk
Steenwijk is een middelgrote kern met ruim 20.000 inwoners (45.000 inwoners in de gemeente), gelegen aan het intercityspoor en de A32. De stad speelt een belangrijke regionale rol als onderwijs- en voorzieningscentrum en biedt uitgebreide commerciële voorzieningen. Steenwijk fungeert ook als de recreatieve toegangspoort tot nabijgelegen nationale parken en het UNESCO-erfgoed van de Koloniën van Weldadigheid en het toeristische dorp Giethoorn. Het station verbindt Steenwijk uitstekend met de omliggende regio's en ondersteunt de stad als forenzenlocatie.

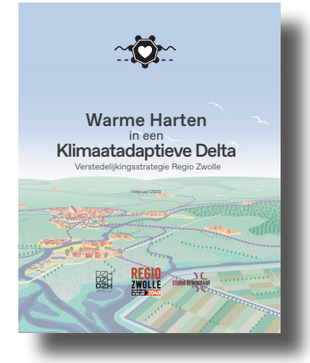
Meppel
Meppel, met ongeveer 31.000 inwoners (36.000 inwoners in de gemeente), ligt aan de voet van het Drents Plateau en op het kruispunt van spoor, rivieren en wegen. De stad heeft zich ontwikkeld tot een belangrijk regionaal knooppunt voor transport en handel. Historisch gezien was Meppel een stapelplaats, maar tegenwoordig vervult het een rol als handelsstad met een breed aanbod aan voorzieningen, waaronder een ziekenhuis, theater en zwembad. De stad biedt een uitstekende bereikbaarheid, wat bijdraagt aan haar regionale economische positie.

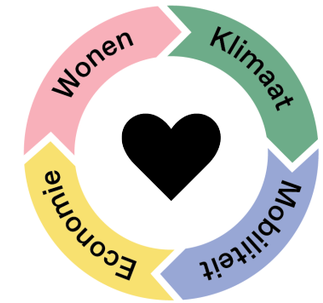
Hoogeveen
Hoogeveen, met ruim 40.000 inwoners (57.000 inwoners in de gemeente) en dankzij de strategische ligging aan het spoor, de A28 en de A37 fungeert het als een centraal knooppunt voor mobiliteit. De stad is een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven in de maakindustrie en de logistieke sector. Hoogeveen heeft meer arbeidsplaatsen dan inwoners. Daarmee heeft het een streekfunctie als het gaat om werkgelegenheid. Hoogeveen biedt diverse voorzieningen, zoals scholen, winkels en een ziekenhuis. Daarmee speelt hoogeveen een belangrijke rol in het welzijn en de ontwikkeling van zowel de stad zelf als de omliggende kernen.

Hardenberg
Hardenberg, met ruim 20.000 inwoners (63.000 inwoners in de gemeente), vervult een belangrijke functie als streekcentrum voor Noordoost-Overijssel en omliggende gemeenten. Hardenberg heeft een sterk voorzieningenaanbod, waaronder winkels, horeca, scholen en een ziekenhuis. Dankzij de strategische ligging en multimodale ontsluiting (weg, spoor en water) fungeert Hardenberg als een belangrijk logistiek en economisch knooppunt in de regio. Hardenberg heeft de ambitie om tot 2040 een schaalsprong te maken door de sterke groei van inwoners en werkgelegenheid in de afgelopen jaren door te zetten, ondersteund door een versterking van een multimodale bereikbaarheid (o.a. Nedersaksenlijn).

Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle en bijhorende Ontwikkelprogramma ‘Stationsomgevingen’

In haar verstedelijkingsstrategie ‘Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta’ (2023) heeft de regio Zwolle de uitdaging geformuleerd om 50.000 woningen te realiseren in de periode tot 2040 om toekomstbestendig te worden. De strategie bouwt voort op het uitgangspunt dat bouwen waar de mensen al zijn, kan als hefboom werken voor de grote opgaven in de bestaande gebouwde omgeving. Dit draagt bij aan de sociale samenhang, economisch draagvlak, de mobiliteitstransitie en de opgaven rondom klimaatadaptatie en energietransitie. Deze strategie maakt lokaal maatwerk mogelijk zodat zowel nieuwe als bestaande inwoners van de investeringen profiteren. Een ‘klimaatadaptieve delta’ is gestoeld op de omslag naar natuurlijke oplossingen waarbij bodem en water leidend zijn. De warmehartenstrategie investeert in de klimaatbestendigheid van kwetsbare bebouwde gebieden – zoals Zwolle, dat middenin de IJssel-Vecht delta ligt.





De gehele woningbouwopgave in Regio Zwolle landt voor een groot deel in een paar specifieke gebieden, zoals in Zwolle (stad), in stationsgebieden van middelgrote kernen, in vitale keren van de regio, en in bestaande woonbuurten. Voor deze gebieden waren vier integrale ontwikkelprogamma’s gedefinieerd, waar gezamenlijk veel maatschappelijke meerwaarde kunnen worden bereikt. De stationsgebieden van zes middelgrote kernen zijn in één ontwikkelingsprogramma ondergebracht, **‘Stationsomgevingen’** (voorheen ‘Karakteristieke Stationsomgevingen) geheten. Dit betreft de stationsgebieden van de zes middelgrote kernen- Kampen, Steenwijk, Meppel, Hoogeveen, Hardenberg en Raalte.

De stationsgebieden van de zes middelgrote kernen bieden aanzienlijk potentieel voor verdichting en het creëren van nabijheid. Deze gebieden bevinden zich binnen de bebouwde kom, dicht bij of in het centrum, en zijn ideaal voor functiemenging en verdere ontwikkeling. Ondanks hun strategische ligging hebben veel van deze stationsgebieden behoefte aan een kwaliteitsimpuls. Ze vragen om meer sociale interactie, betere infrastructuur en gerichte investeringen om hun volle potentieel te benutten. Hier ligt een enorme kans: door gerichte initiatieven en strategische investeringen kunnen deze gebieden worden getransformeerd tot dynamische stadsdelen die zowel de lokale en regionale economie als de leefbaarheid verbeteren.

Samenwerking tussen verschillende gemeenten is hierbij cruciaal. Door kennis te delen en te investeren in een complementair woon- en werkklimaat, kan het potentieel van deze stationsgebieden exponentieel worden vergroot. Dit versterkt niet alleen de aantrekkelijkheid en functionaliteit van de stationsgebieden zelf, maar draagt ook bij aan de bredere stedelijke ontwikkeling en het welzijn van de bewoners. **Daarom hebben de zes gemeenten besloten om gezamenlijk een overkoepelende, regionale visie voor de ontwikkeling van hun stationsgebieden op te stellen.**

Het doel van het programma is om te laten zien waarom het belangrijk is om te investeren in deze stationsgebieden: hoe de opgaven en ambities voor de regio op de thema’s klimaat, mobiliteit, economie en wonen geadresseerd kunnen worden, welke maatregelen nodig zijn om deze ambities te realiseren en wat dat kan opleveren voor de middelgrote kernen, hun omliggende streek, de regio Zwolle en Nederland als geheel.

Gezamenlijke propositie van 6 gemeenten

De zes middelgrote kernen zijn essentieel voor het realiseren van een evenwichtige groei in de regio. Ze vervullen een belangrijke centrumfunctie voor dagelijkse voorzieningen en bieden via hun stations goede verbindingen en een stedelijke woonmilieu. Door strategische ontwikkeling van de stationsgebieden kunnen deze kernen bijdragen aan het bevorderen van duurzame mobiliteit, woningbouw en werkgelegenheid, wat de druk op het mobiliteitssysteem en de woningmarkt verlicht.

Daarnaast spelen de steden met een streekfunctie een cruciale rol in het vervullen van de regiopgaven. Ze dragen bij aan een aanzienlijk deel van de regionale woningbouwopgave, met de ontwikkeling van 10.000 tot 16.000 woningen en tussen de 6.000 en 9.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Het station vervult hierbij een belangrijke hubfunctie binnen de subregio en ondersteunt zo de mobiliteitstransitie. De stationsgebieden en hun directe omgeving vormen het hart van deze ontwikkeling. Het programma is van groot belang omdat deze streekcentra een brugfunctie vervullen tussen de stad Zwolle en de omliggende kernen, waardoor ze de verbinding en samenwerking in de regio versterken.

Het bundelen van alle opgaven van deze stationsgebieden in één gecoördineerd programma leidt tot effectieve oplossingen en een sterkere regio. Dit zorgt voor een evenwichtige regionale groei en versterkt zowel de stedelijke als de landelijke gebieden, wat bijdraagt aan de algehele vitaliteit en ontwikkeling van de regio. De redenen aan de rechterkant geven aan waarom een gezamenlijke propositie voor de stationsgebieden belangrijk is en wat het kan opleveren voor de regio als geheel.

Waarom werken we samen aan de stationsgebieden?

1. Ontwikkelen van de stationsgebieden draagt bij aan de woningbouwopgave en verbetert de leefbaarheid van de middelgrote kern.

2. Met een aantrekkelijk vestigingsklimaat binnen stationsgebieden creëren we banen en versterken we de veerkracht van de regio.

3. Investeren in de middelgrote kernen versnelt de mobiliteitstransitie en vermindert de auto-afhankelijkheid in de regio.

4. Verduurzamen van het stationsgebied draagt bij aan het klimaatadaptief en natuurinclusief maken van de kern en de streek.

5. Samenwerking leidt tot synergie en slagkracht. Het programma is een gezamenlijke propositie dat markt en overheden uitdaagt en verleidt om te investeren in behoud van brede welvaart.

1

WONINGBOUW

Ontwikkelen van de stationsgebieden draagt bij aan de woningbouwopgave en verbetert de leefbaarheid van de middelgrote kern.

Van de (minimaal) 50.000 woningen die tot 2040 in de regio gebouwd moeten worden, vallen ongeveer 22.000 woningen binnen de middelgrote kernen. Dat is bijna de helft van het totale woningbouwpotentieel tot 2040. Binnen 1.200m van de stations van de zes middelgrote kernen ligt dat woningbouwpotentieel tussen 10.000-16. 000. Dat is een aanzienlijk aantal! Maar met het programma wordt woningbouw ook strategisch ingezet. Door in de middelgrote kern, op loopafstand van voorzieningen en station, woningen te realiseren, die mensen aanspreken die anders de streek hadden verlaten, om in Zwolle of andere plekken met een ho(o) g(er) voorzieningenniveau te gaan wonen. Dit is de sleutel voor een aantrekkelijker vestigingsklimaat (2), mobiliteitstransitie (3) en een klimaatbestendige inrichting (4). Het bouwen van woningen in stationsgebieden en in de middelgrote kernen als geheel geeft een sterke impuls aan de bestaande stedelijke omgeving, omdat de impact van deze ontwikkelingen vaak verder reikt dan de bouwlocatie zelf.

Stationsgebieden, die op loopafstand en fietsafstand van een station liggen en goed bereikbaar zijn, kunnen helpen om de omliggende wijken te versterken door directe toegang tot nieuwe voorzieningen en verbeterde infrastructuur. Investeringen in deze gebieden dragen niet alleen bij aan de revitalisatie van de stationsomgevingen, maar versterken ook de binnensteden en de bredere stedelijke kern. Door nieuwe ontwikkelingen te integreren met de bestaande stedelijke structuur, profiteren bijna alle onderdelen van de middelgrote kern van verbeteringen op het gebied van voorzieningen, mobiliteit, energie en klimaatadaptatie. Het uitstralingseffect van dergelijke projecten reikt vaak tot ongeveer twee kilometer, waardoor de hele kern kan profiteren van de positieve veranderingen rondom stationsgebieden.

Groeseind Tilburg

2

ECONOMIE EN VOORZIENINGEN

Met een aantrekkelijk vestigings-klimaat binnen stationsgebieden creëren we banen en versterken we de veerkracht van de regio.

Binnen de stationsgebieden lijkt er ruimte om 6.000 – 9.000 extra banen te creëren. Investeren in en diversifiëren van de economische mogelijkheden en het profiel van de stationsgebieden heeft ook veel voordelen voor de bestaande lokale economie in het centrum en bedrijvigheid elders in de middelgrote kern. Bovendien helpt het sterk houden van de voorzieningen ook bij het vitaal houden van de omliggende streek, die voor hun dagelijkse en speciale voorzieningen zoals onderwijs, zorg, horeca en retail afhankelijk zijn van deze middelgrote kernen.

Het creëren van een stimulerende omgeving voor startups en nieuwe economische vormen binnen stationsgebieden kan aanzienlijke voordelen opleveren voor de hele kern. Door innovatie te bevorderen en ruimte te bieden voor opkomende bedrijven, kunnen deze gebieden uitgroeien tot bruisende economische centra. Kampen, Meppel, Hoogeveen, Raalte, Hardenberg en Steenwijk hebben elk unieke economische profielen en kansen in en rond hun stationsgebieden:

- Stations Kampen ligt naast de ambachtelijke binnenstad en het bedrijventerrein Spoorlanden, en speelt ook een belangrijke rol voor IJsselmuiden. In Station Kampen Zuid wordt een nieuw economisch cluster gepland, met voorzieningen, onderwijs en winkels, ter ondersteuning van zowel de bestaande stad als de nieuwe ontwikkelingen.
- Het stationgebied van Meppel kan economische synergie bevorderen door onderwijsinstellingen en studentenhuisvesting te clusteren, met verbeterde verbindingen naar de belangrijkste stadssectoren.
- Het stationgebied van Hoogeveen, gelegen naast het ziekenhuis en een IT-hub, heeft het potentieel om een economische hub te worden die de arbeidsmarkt verbindt met het onderwijs.
- Raalte vervult een streekfunctie met sterke sectoren zoals bouw, metaal en agro-food, en het stationsgebied vereist betere verbindingen en strategische ontwikkeling om de groeiende economie te ondersteunen.
- Het Stationsgebied van Steenwijk, belangrijk voor de toerismesector, heeft betere verbindingen nodig naar bedrijfsgebieden en samenwerking met naburige steden, gezien het gebrek aan hoger onderwijs en zorgfaciliteiten ter plaatse.
- Binnen het stationsgebied van Hardenberg vervult de kern Hardenberg een belangrijke rol als streekcentrum voor Noordoost-Overijssel en omliggende gemeenten, met voorzieningen op het gebied van detailhandel, horeca, onderwijs, zorg (ziekenhuis) en cultuur.

Stationsgebied Europapark, Groningen

3

MOBILITEIT

Investeren in de middelgrote kernen versnelt de mobiliteitstransitie en vermindert de auto-afhankelijkheid in de regio.

Het creëren van frequentere busverbindingen, aantrekkelijke fiets- en voetgangersroutes naar het station en betere P+R-faciliteiten rond het station stimuleert mensen om de trein te nemen voor langere afstanden, in plaats van de auto te nemen (het ontlast dus ook de A28 en ring Zwolle). Nieuwe banen en woningen in de buurt van stations leiden ook tot een ander mobiliteitsgedrag: omdat meer mensen in staat worden gesteld om hun dagelijkse leven dicht bij huis te organiseren, gaat een deel dat ook doen. Zij komen lopend en fietsend de dag door, in plaats van de auto te nemen. Daarbij is investeren in de kwaliteit van het OV verstandig, maar minstens zo belangrijk zijn goede fietsfaciliteiten. Dit betreft zowel routes als stallingen. Door de OV-, fiets- en looproutes naar de stations in de middelgrote kernen te verbeteren, helpen we de overstap vanuit de omliggende streken -autoland-, naar de OV& fietswereld van binnensteden, Zwolle en andere grote steden te verbeteren.

Elke zone rondom het station heeft zijn eigen mobiliteitsopgaven. Het station zelf moet efficiënt toegang bieden tot trein-, bus-, en fietsverbindingen.

Het stationsgebied, op loopafstand van het station, moet zorgen voor een goede verbinding tussen woningen en bestemmingen zoals werk, zorg en scholen. De middelgrote kern, binnen fietsafstand, moet goed bereikbaar zijn per fiets en auto. De streek, die afhankelijk is van de middelgrote kern voor dagelijkse voorzieningen, moet goed verbonden zijn per fiets, e-bike, bus en auto.

Daarnaast spelen bovenregionale verbindingen, zoals de Nedersaksenlijn, de Zwolle-Münsterlijn, de Hanzelijn en de Lelystadlijn, een belangrijke rol in het bevorderen van bereikbaarheid van de regio en duurzame mobiliteit op grotere schaal. Aansluiting op grootschalige OV-structuren is cruciaal om duurzame mobiliteit effectief te ondersteunen en te versterken.

Door de specifieke mobiliteitsbehoeften van elke zone te adresseren, kunnen gerichte maatregelen worden genomen die bijdragen aan een optimale regionale ontwikkeling en de diverse opgaven van elk gebied effectief aanpakken.

Stationsgebied Bilthoven

4

KLIMAAT

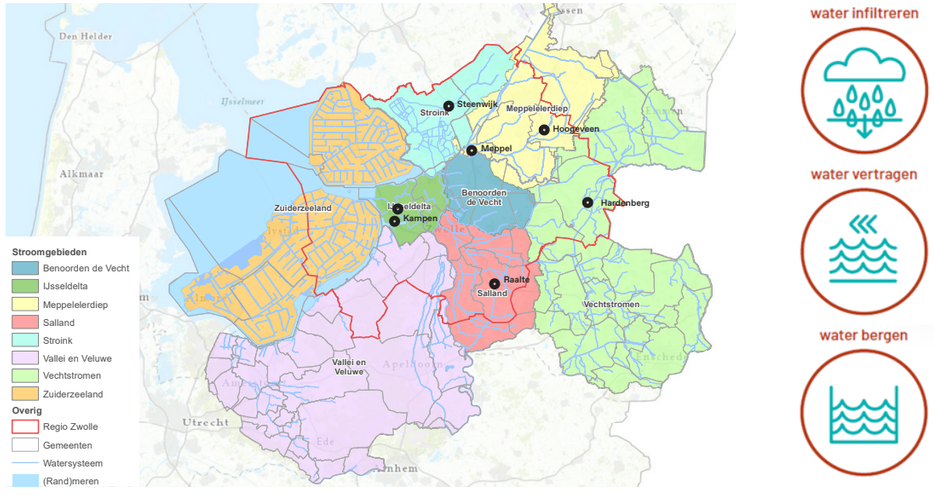
Verduurzamen van het stationsgebied draagt bij aan het klimaatadaptief en natuurinclusief maken van de kern en de streek.

Veel stationsgebieden liggen op kwetsbare plekken voor extreem weer. De (her) ontwikkeling van stationsgebieden kunnen middelgrote kernen klimaatbestendig(er) maken, wat ook in lijn is met de NOVEX-ambities. De middelgrote kern als geheel heeft er profijt van als kritische infrastructuur beschikbaar blijft (zoals een stationstunnel die niet onder water loopt) en dat klimaatoverlast op de ene plek andere delen van de kern beïnvloedt en bedreigt.

Rondom de stations bijvoorbeeld is vaak enorm veel verharding, waarvan de afwatering niet zelden gewoon op het riool is aangesloten. Als hier hemelwater langer kan worden vastgehouden en via natuurlijke systemen kan worden afgevoerd dan profiteert de middelgrote kern van de vrijgekomen rioolcapaciteit. Bovendien kunnen stationsgebieden een showcase zijn voor energietransitie, door in te zetten op besparen, groene energiebronnen voor mobiliteit, energiepositieve gebouwen te bouwen en energie op te wekken op stationsgebouwen.

In regio Zwolle wordt in NOVEX-verband een Regionale Sponsstrategie (RSS) ontwikkeld om beter om te gaan met toekomstige fluctuaties in wateroverlast en droogte. De strategie richt zich op het verhogen van waterinfiltratie, vertraging van waterafvoer en het ontwikkelen van bergingslocaties (infiltreren, vertragen en bergen). De zes middelgrote kernen spelen een belangrijke rol in het regionale watersysteem (zie kaart). Maatregelen binnen deze kernen dragen bij aan de sponswerking van de bodem, waarbij samenwerking tussen gemeenten cruciaal is om negatieve effecten te voorkomen en positieve effecten te versterken.

De nieuwbouw kan ook bijdragen aan investeringen in collectieve systemen zoals warmtenetwerken, opslag en uitwisseling van energie tussen vraag en aanbod (bijvoorbeeld een woonwijk en een bedrijventerrein). Het kan het daarmee makkelijker maken voor bestaande buurten om van het gas af te komen. Uiteraard dragen klimaatadaptieve maatregelen zoals een netwerk van groen-blauwe singels en een beter fiets- en openbaar vervoernetwerk ook bij aan energiebesparing. Daarbij helpt de centrale ligging van een gebiedsontwikkeling: des te meer adressen in de buurt, des te meer er kunnen profiteren. Tezamen kan de (her) ontwikkeling van de stationsgebieden zo een baken van de energietransitie vormen voor de middelgrote kernen als geheel.



Kaart uit de Regionale Sponsstrategie van Regio Zwolle met stationsgebieden erop geprojecteerd om de rol van de middelgrote kernen en het schema met maatregelen die daar nodig zijn te illustreren.

5

PROCES

Samenwerking leidt tot synergie en slagkracht. Het programma is een gezamenlijke propositie dat markt en overheden uitdaagt en verleidt om te investeren in behoud van brede welvaart.

Door de krachten te bundelen en gebruik maken van gedeelde kennis, middelen en ervaringen ontstaat synergie en slagkracht. De samenwerking is niet vrijblijvend. De zes gemeenten hebben elkaar gevonden in de wetenschap dat ze gezamenlijk meer bereiken dan ieder afzonderlijk zou kunnen. Voor Regio Zwolle en het Rijk laat het zien hoe de stationsgebieden van de zes middelgrote kernen gezamenlijk bijdragen aan regionale en nationale ambities op het gebied van mobiliteit, wonen, economie en klimaat. Dit creëert draagvlak en stimuleert investeringen.

Gezamenlijk bieden ze een bijdrage aan het behoud van brede welvaart in de regio. Ze zorgen voor een optimale bereikbaarheid door o.a te fungeren als belangrijke hub functie van waaruit de regio bereikbaar blijft en er worden maar liefst 16.000 woningen gebouwd. De zes gemeenten kunnen dit echter niet alleen. De collectieve aanpak van het programma stationsomgevingen middelgrote kernen daagt partijen (markt en overheid) uit en verleidt ze tot investeringen.

Dit plan fungeert als katalysator voor de verdere gebiedsontwikkeling en is een belangrijk instrument voor de bestuurlijke samenwerking. Het draagt bij aan het formuleren en bereiken van gezamenlijke doelen voor de transitie van stationsgebieden.

Voor marktpartijen toont het programma de potentie van deze gebieden en dient het als een inspiratiedocument om samen te werken aan nieuwe kansen.

Foto van een bijeenkomst in de Regio Zwolle

Stationsgebied Driebergen-Zeist

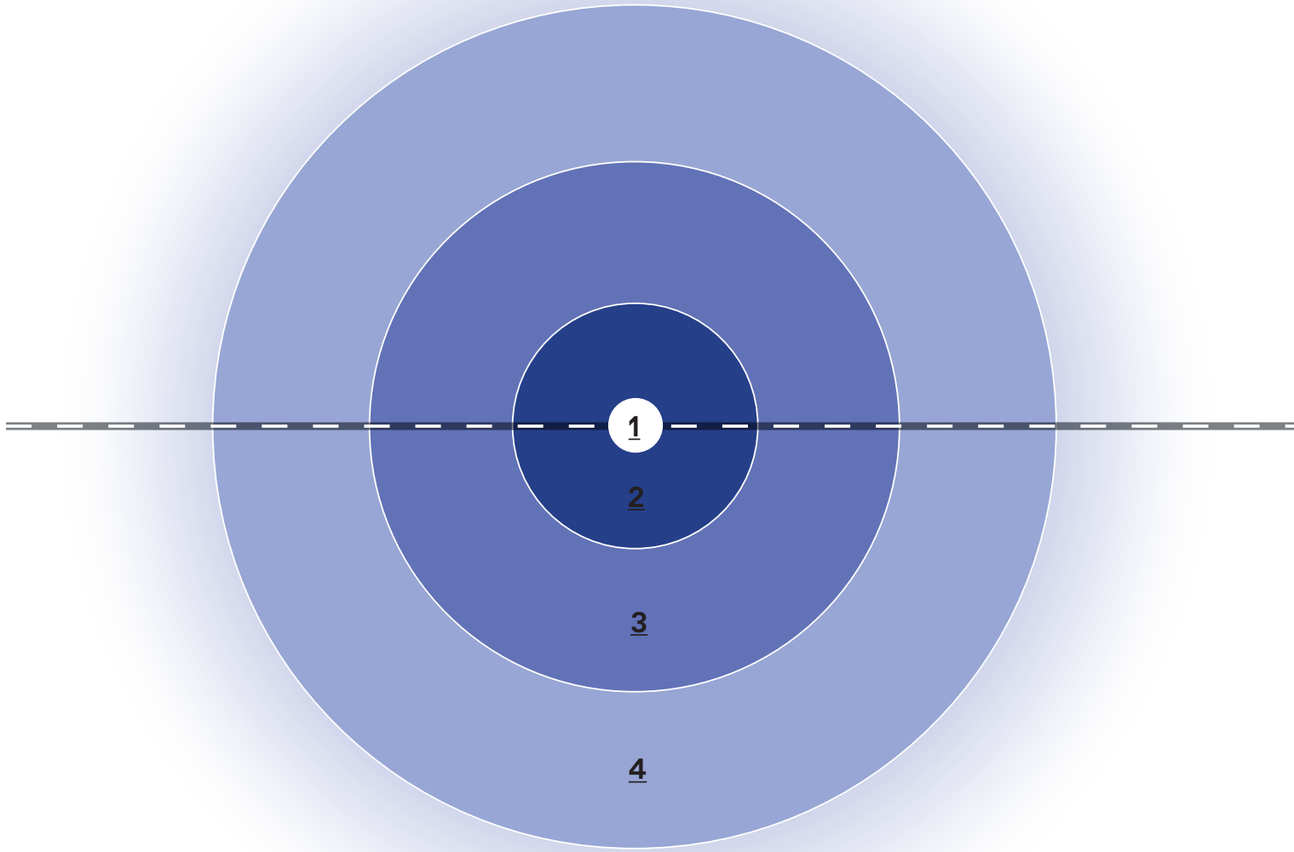
3.

Vier ontwikkelzones

Het programma maakt een onderscheid tussen vier zones* rondom stations om gericht in te spelen op de unieke behoeften en uitdagingen van elk gebied.

1. Het station zelf, waar mensen de trein kunnen pakken, op de bus kunnen stappen, hun fiets kunnen stallen en koffie kunnen halen. Dit is eigenlijk de zone binnen 50 - 300m van het station.
2. Het stationsgebied, op loopafstand van het station, waar behalve woningen allerlei bestemmingen zijn, van werk tot gezondheidszorg, scholen en voorzieningen. Dit is het gebied tussen 300 en 1.200 meter van het station. (afhankelijk van de aantrekkelijkheid van die omgeving).
3. De middelgrote kern, die binnen fietsafstand van het stationsgebied ligt. Dit is in feite de gehele middelgrote kern.
4. De streek, die voor haar dagelijkse voorzieningen zoals scholen, winkels en werk afhankelijk is van de middelgrote kern. En daarmee goed verbonden is per fiets, e-bike, bus en auto.

**De afstanden die bij de vier zones worden genoemd, zijn globaal en voorlopig en zullen worden vertaald naar specifieke afstanden op basis van de ruimtelijke omstandigheden in de betreffende gemeente.*



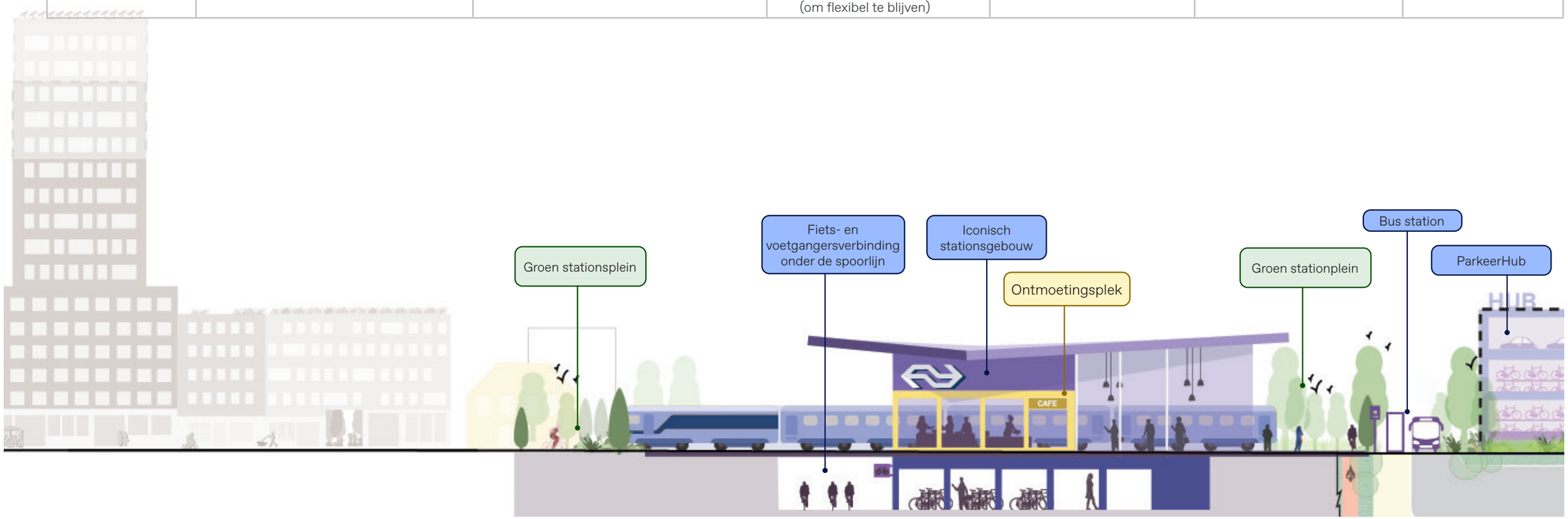
Om het volledige potentieel van de stationsgebieden te realiseren, zijn verschillende maatregelen nodig. Daarbij heeft elke zone, van het station zelf tot de omliggende streek, haar eigen specifieke opgaven en rol in het bredere ontwikkelingsprogramma. Zo ligt de focus in het stationsgebied op verdichting en functiemenging, terwijl in de streek de prioriteit ligt bij het waarborgen van een frequente en betrouwbare OV-verbinding met het station en goede bereikbaarheid met de auto en fiets. Elke zone kent ook haar eigen specifieke klimaatmaatregelen. De stationsgebieden spelen hierin een belangrijke rol door te vergroenen en water te laten infiltreren en afvoeren naar het buitengebied. Op deze manier kunnen ze aansluiten op de stroomgebieden en bijdragen aan het bredere sponsprogramma.

Door deze zones apart te benaderen, kunnen er in het programma gerichte maatregelen worden genomen die optimaal bijdragen aan de regionale ontwikkeling en effectief inspelen op de uiteenlopende opgaven van elk gebied. De volgende pagina's schetsen de opgaven, ambities en maatregelen op de thema's mobiliteit, klimaat, economie en wonen die nodig zijn in deze vier zones.

Zone 1: Station

~50m-300m: Overstapmachine

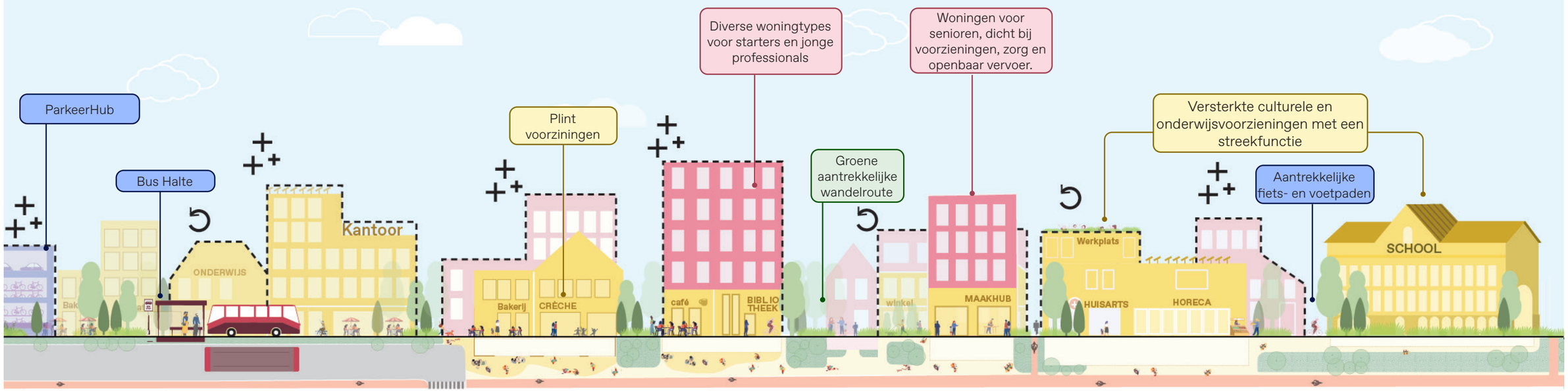
Zone	Opgave *Wat is het nu?*	Ambitie *Wat moet het zijn?*	Mobiliteitsmaatregelen *Wat is er nodig?*	Klimaatmaatregelen *Wat is er nodig?*	Economische maatregelen *Wat is er nodig?*	Woningbouw maatregelen *Wat is er nodig?*
1. Station	De stations zijn vervoersknopen, overstapmachines. Er is veel ruimte voor parkeren en verharding, met bijna geen groen of ruimte voor verblijf. Vaak vormt het spoor zelf een barrière die de kern in tweeën deelt.	Het station wordt een uitnodigende, efficiënt georganiseerde plek, die een vlottere overstap tussen andere vormen van vervoer en de trein mogelijk maakt, waardoor het aantrekkelijker wordt om de trein naar Zwolle of de rest van het land te nemen.	• Gestapelde parkeervoorziening of hub • Efficiënte overstap tussen trein en bus/fiets/auto • Frequentere OV-bus verbinding tussen station en streek • Waar mogelijk meer treinen per uur • Directe stationsomgeving vrijhouden van bebouwing (om flexibel te blijven)	• Groen, koel, uitnodigend stationsplein en omgeving • Pas sponsprincipes toe in de zone, d.w.z. infiltratie, vasthouden en afvoeren met minder verharding en meer groen • Energiezuinig en iconisch stationsgebouw • Energie opwekken op de dakken	• Voldoende voorzieningen zoals cafés, eetgelegenheden, to-go supermarkten en ontmoetingsplekken binnen het station, in aanvulling op centrumvoorzieningen	• n.v.t.



Zone 2: Stationsgebied

~300m-1.200m: Bestemmingszone

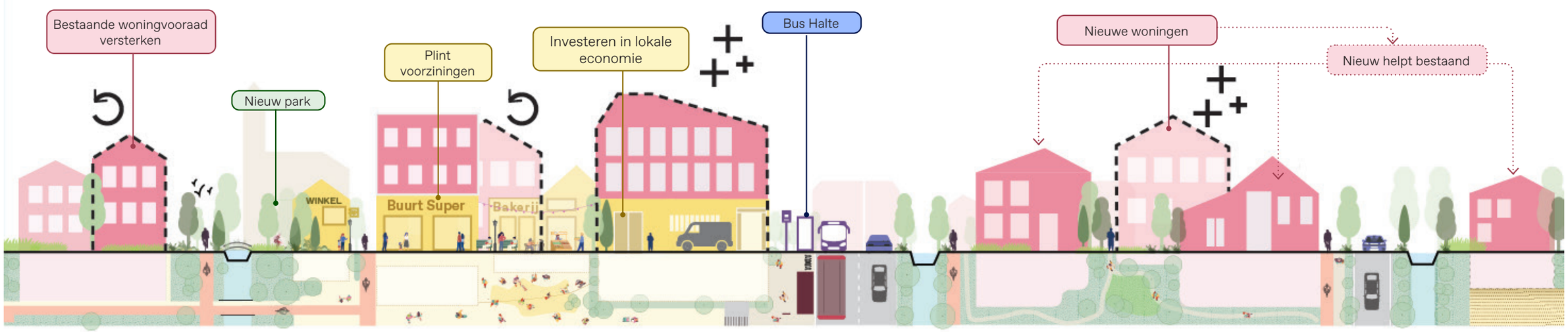
Zone	Opgave *Wat is het nu?*	Ambitie *Wat moet het zijn?*	Mobiliteitsmaatregelen *Wat is er nodig?*	Klimaatmaatregelen *Wat is er nodig?*	Economische maatregelen *Wat is er nodig?*	Woningbouw maatregelen *Wat is er nodig?*
2. Stationsgebied	De stationsgebieden bestaan nu vaak uit losse fragmenten van monofunctionele woon- of werkmilieus die weinig interactie met elkaar hebben. Het centrum maakt ook vaak deel uit van het stationsgebied, maar is vaak niet erg op het station georiënteerd en de dichtheid is ook vrij laag voor een gebied zo dicht bij een treinstation.	Gemengd, dynamisch stationsmilieu met een aantrekkelijk vestigingsklimaat, diverse woningtypen, groene en biodiverse openbare ruimten en fiets- en voetgangersvriendelijke routes die het station sterk verbinden met zowel het centrum van de middelgrote kern als de omliggende streek, waardoor bereikbaarheid en toegankelijkheid worden versterkt.	• Groene en veilig fietspaden naar het station • Aantrekkelijke en groen voetgangerspaden naar het station • Gestapelde parkeervoorziening of hub • Frequentere OV-bus verbinding tussen station en streek	• Vergroening van het stationsgebied om hittestress tegen te gaan • Pas sponsprincipes toe in de zone, d.w.z. infiltratie, vasthouden en afvoeren met minder verharding en meer groen, of een klimaatbestendig rioolsysteem • Natuurinclusieve gebouwen om de biodiversiteit te verbeteren • Energie opwekken op de dakken	• Ruimte voor ondernemers en andere werkgevers om bij te dragen aan gemengde gebiedsontwikkeling • Versterken van maatschappelijke voorzieningen met een hoge mobiliteitsdruk - zoals cultuur, gezondheid, onderwijs (die een regionale rol vervullen) • Aantrekkelijke vestigingsklimaat voor starters die goed aansluit op de bestaande werkgevers en het economische profiel van de kern	• Creatie van nieuw woonmileu(s) nabij station en centrum door dit gebied te verdichten • Met diverse woningtypen voor starters, jonge professionals en (actieve) senioren • Ruimte voor andere functies



Zone 3: De middelgrote kern

~1km-4.5km: Stedelijk gebied onder invloedssfeer van het station

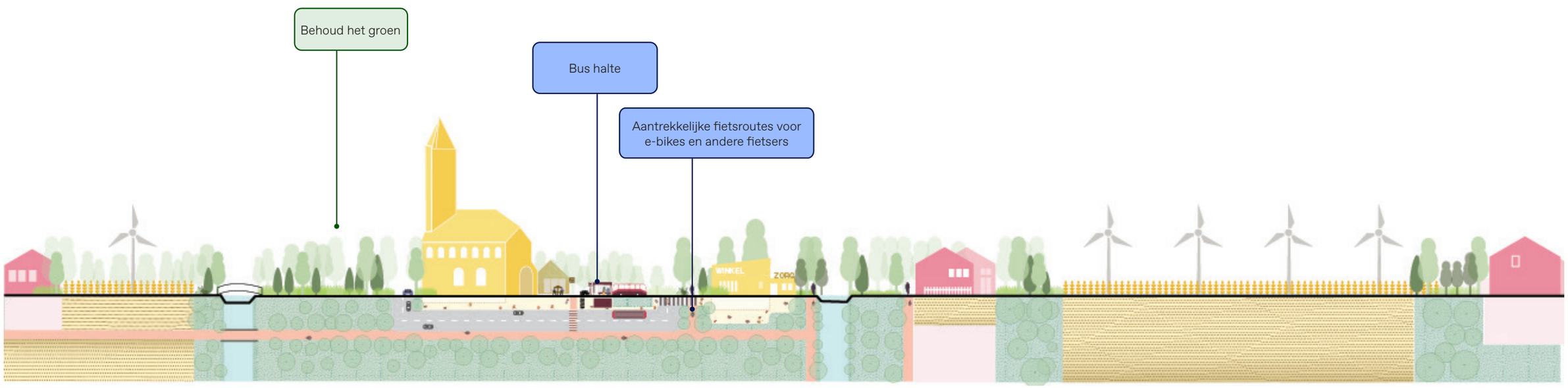
Zone	Opgave *Wat is het nu?*	Ambitie *Wat moet het zijn?*	Mobiliteitsmaatregelen *Wat is er nodig?*	Klimaatmaatregelen *Wat is er nodig?*	Economische maatregelen *Wat is er nodig?*	Woningbouw maatregelen *Wat is er nodig?*
3. De middelgrote kern	De middelgrote kern bestaat voornamelijk uit woonmilieus, met enkele voorzieningen en bedrijventerreinen. Het autogebruik voor woon-werkverkeer, voorzieningen en dagelijkse behoeften in deze zone is groot.	Groene en veerkrachtige middelgrote kern waar iedereen graag zou willen wonen en werken. Waar de afhankelijkheid van de auto vermindert is, door aantrekkelijke alternatieven in de vorm van OV en fietsroutes. De kwaliteit van de bestaande woningvoorraad neemt toe als neveneffect van de nabijheid van nieuwe ontwikkelingen in de stationsgebieden. Nieuw helpt bestaand.	• Groene en veilig fietspaden naar het station • Aantrekkelijke en groen voetgangerspaden naar het station • Frequentere OV-bus verbinding tussen station en streek	• Verduurzaming van de bestaande woningvoorraad stimuleren • Vergroening van de woonbuurten om hittestress tegen te gaan • Pas sponsprincipes toe in de zone, d.w.z. infiltratie, vasthouden en afvoeren met minder verharding en meer groen, of een klimaatbestendig rioolsysteem	• Mogelijkheden voor kleinschalige bedrijvigheid stimuleren • Bestaande voorzieningen versterken	• Bestaande woningvoorraad versterken en uitbreiden



Zone 4: Streek

~georienteerd op >4.5km: gebied afhankelijk van de middelgrotekern

Zone	Opgave *Wat is het nu?*	Ambitie *Wat moet het zijn?*	Mobiliteitsmaatregelen *Wat is er nodig?*	Klimaatmaatregelen *Wat is er nodig?*	Economische maatregelen *Wat is er nodig?*	Woningbouw maatregelen *Wat is er nodig?*
4. Streek	De streek is afhankelijk van de middelgrote kern voor dagelijkse functies als werk, school, winkels en zorg. Hoewel het landelijke karakter mooi en uniek is, is het gebied overwegend autoafhankelijk. Bij gebrek aan aantrekkelijke fietsroutes en frequent en snel openbaar vervoer naar de middelgrote kern.	In de Streek ligt de nadruk op het versterken van de verbinding met de Middelgrote kern en haar Stationsgebied door het opzetten van een frequent busnetwerk en groene fietsroutes voor e-bikes, waardoor de afhankelijkheid van de auto afneemt. Tegelijkertijd kunnen goede parkeerfaciliteiten bij het station ervoor zorgen dat mensen het OV gebruiken voor grotere reisafstanden.	• Groene en veilig fietspaden naar het station • Frequentere OV-bus verbinding tussen station en streek. Het maakt het aantrekkelijker om de trein te nemen dan de auto voor lange reizen	• Pas sponsprincipes toe in de zone, d.w.z. infiltratie, vasthouden en afvoeren met minder verharding en meer groen	• n.v.t.	• Aanvullende woningen om aan de lokale vraag te voldoen, op basis van de Ontwikkel-programma's 'Vitale kernen' en 'Gezonde buurten'.



Overzichtstabel- Maatregelen per zone

Zone	Opgave *Wat is het nu?*	Ambitie *Wat moet het zijn?*	Mobiliteitsmaatregelen *Wat is er nodig?*	Klimaatmaatregelen *Wat is er nodig?*	Economische maatregelen *Wat is er nodig?*	Woningbouw maatregelen *Wat is er nodig?*
1. Station	De stations zijn vervoersknopen, overstapmachines. Er is veel ruimte voor parkeren en verharding, met bijna geen groen of ruimte voor verblijf. Vaak vormt het spoor zelf een barrière die de kern in tweeën deelt.	Het station wordt een uitnodigende, efficiënt georganiseerde plek, die een vlottere overstap tussen andere vormen van vervoer en de trein mogelijk maakt, waardoor het aantrekkelijker wordt om de trein naar Zwolle of de rest van het land te nemen.	• Gestapelde parkeervoorziening of hub • Efficiënte overstap tussen trein en bus/fiets/auto • Frequentere OV-bus verbinding tussen station en streek • Waar mogelijk meer treinen per uur • Directe stationsomgeving vrijhouden van bebouwing (om flexibel te blijven)	• Groen, koel, uitnodigend stationsplein en omgeving • Pas sponsprincipes toe in de zone, d.w.z. infiltratie, vasthouden en afvoeren met minder verharding en meer groen • Energiezuinig en iconisch stationsgebouw • Energie opwekken op de dakken	• Voldoende voorzieningen zoals cafés, eetgelegenheden, to-go supermarkten en ontmoetingsplekken binnen het station, in aanvulling op centrumvoorzieningen	• n.v.t.
2. Stationsgebied	De stationsgebieden bestaan nu vaak uit losse fragmenten van monofunctionele woon- of werkmilieus die weinig interactie met elkaar hebben. Het centrum maakt ook vaak deel uit van het stationsgebied, maar is vaak niet erg op het station georiënteerd en de dichtheid is ook vrij laag voor een gebied zo dicht bij een treinstation.	Gemengd, dynamisch stationsmilieu met een aantrekkelijk vestigingsklimaat, diverse woningtypen, groene en biodiverse openbare ruimten en fiets- en voetgangersvriendelijke routes die het station sterk verbinden met zowel het centrum van de middelgrote kern als de omliggende streek, waardoor bereikbaarheid en toegankelijkheid worden versterkt.	• Groene en veilig fietspaden naar het station • Aantrekkelijke en groen voetgangerspaden naar het station • Gestapelde parkeervoorziening of hub • Frequentere OV-bus verbinding tussen station en streek	• Vergroening van het stationsgebied om hittestress tegen te gaan • Pas sponsprincipes toe in de zone, d.w.z. infiltratie, vasthouden en afvoeren met minder verharding en meer groen, of een klimaatbestendig rioolsysteem • Natuurinclusieve gebouwen om de biodiversiteit te verbeteren • Energie opwekken op de dakken	• Ruimte voor ondernemers en andere werkgevers om bij te dragen aan gemengde gebiedsontwikkeling • Versterken van maatschappelijke voorzieningen met een hoge mobiliteitsdruk - zoals cultuur, gezondheid, onderwijs (die een regionale rol vervullen) • Aantrekkelijke vestigingsklimaat voor starters die goed aansluit op de bestaande werkgevers en het economische profiel van de kern	• Creatie van nieuw woonmileu(s) nabij station en centrum door dit gebied te verdichten • Met diverse woningtypen voor starters, jonge professionals en (actieve) senioren • Ruimte voor andere functies
3. De middelgrote kern	De middelgrote kern bestaat voornamelijk uit woonmilieus, met enkele voorzieningen en bedrijventerreinen. Het autogebruik voor woon-werkverkeer, voorzieningen en dagelijkse behoeften in deze zone is groot.	Groene en veerkrachtige middelgrote kern waar iedereen graag zou willen wonen en werken. Waar de afhankelijkheid van de auto vermindert is, door aantrekkelijke alternatieven in de vorm van OV en fietsroutes. De kwaliteit van de bestaande woningvoorraad neemt toe als neveneffect van de nabijheid van nieuwe ontwikkelingen in de stationsgebieden. Nieuw helpt bestaand.	• Groene en veilig fietspaden naar het station • Aantrekkelijke en groen voetgangerspaden naar het station • Frequentere OV-bus verbinding tussen station en streek	• Verduurzaming van de bestaande woningvoorraad stimuleren • Vergroening van de woonbuurten om hittestress tegen te gaan • Pas sponsprincipes toe in de zone, d.w.z. infiltratie, vasthouden en afvoeren met minder verharding en meer groen, of een klimaatbestendig rioolsysteem	• Mogelijkheden voor kleinschalige bedrijvigheid stimuleren • Bestaande voorzieningen versterken	• Bestaande woningvoorraad versterken en uitbreiden
4. Streek	De streek is afhankelijk van de middelgrote kern voor dagelijkse functies als werk, school, winkels en zorg. Hoewel het landelijke karakter mooi en uniek is, is het gebied overwegend autoafhankelijk. Bij gebrek aan aantrekkelijke fietsroutes en frequent en snel openbaar vervoer naar de middelgrote kern.	In de Streek ligt de nadruk op het versterken van de verbinding met de Middelgrote kern en haar Stationsgebied door het opzetten van een frequent busnetwerk en groene fietsroutes voor e-bikes, waardoor de afhankelijkheid van de auto afneemt. Tegelijkertijd kunnen goede parkeerfaciliteiten bij het station ervoor zorgen dat mensen het OV gebruiken voor grotere reisafstanden.	• Groene en veilig fietspaden naar het station • Frequentere OV-bus verbinding tussen station en streek. Het maakt het aantrekkelijker om de trein te nemen dan de auto voor lange reizen	• Pas sponsprincipes toe in de zone, d.w.z. infiltratie, vasthouden en afvoeren met minder verharding en meer groen	• n.v.t.	• Aanvullende woningen om aan de lokale vraag te voldoen, op basis van de Ontwikkel-programma's 'Vitale kernen' en 'Gezonde buurten'.

Stationsgebied Groningen Europapark

4.

Hoe verder?

Synergie en Effectiviteit: Programma Stationsomgevingen als instrument voor bestuurlijke samenwerking

Samenwerken op het stationsgebied heeft ook verschillende voordelen op proces- en bestuurlijk niveau. Het programma draagt op diverse manieren bij aan verschillende processen, afhankelijk van de doelgroep of gremia:

1. Voor Regio Zwolle en het Rijk
2. Tussen de gemeenten
3. Binnen de gemeenten
4. Voor marktpartijen

1. **Voor Regio Zwolle en het Rijk:** Het programma laat zien hoe de stationsgebieden van de zes middelgrote kernen, bij elkaar opgeteld, een belangrijke rol spelen in het bereiken van de ambities van de regio als geheel op de thema's mobiliteit, wonen, economie en klimaat en daarmee bijdragen aan een evenwichtige ontwikkeling van de hele regio Zwolle, en daarmee van het Rijk. Hier fungeert het als een om draagvlak te creëren, investeringen vanuit de regio en het Rijk te organiseren en de potentie van de middelgrote kernen in de regio beter voor het voetlicht te brengen. De zes gemeenten hebben ook een sleutelrol in de samenwerking tussen Zwolle en omliggende regio's (bv Twente en Zuidoost Drenthe).

2. **Tussen de gemeenten:** Het programma bundelt de krachten, taken en afspraken van de zes gemeenten in een collectief document. Hier kan het fungeren als een samenwerkingsdocument dat richting geeft aan samenwerken, kennis delen, afspraken maken en leren van elkaar.

3. **Binnen de gemeenten:** Het programma bundelt in één document de opgaven, de doelen en maatregelen om de stationsgebieden te verbeteren. Hier fungeert het als een ambitiedocument dat helpt bij het creëren van draagvlak binnen de gemeente, samenwerking inspireren en kennis delen over het benutten van het potentieel van hun stationsgebieden ten gunste van de middelgrote kern en de omliggende streek.In de volgende fase van dit programma worden de onderdelen per gemeente verder uitgewerkt, met als doel concreet te laten zien hoe er op een geïntegreerde manier aan deze opgaven gewerkt kan worden.

4. **Voor marktpartijen:** Het programma laat de potentie van de stationsgebieden zien in het toevoegen van nieuwe woningen en het creëren van nieuwe banen. Hier fungeert het plan als een uitnodigend inspiratiedocument dat gebruikt kan worden om de juiste marktpartijen aan te trekken om samen met de gemeenten aan de stationsgebieden te werken. Tegelijkertijd helpt het programma om als gemeenten één lijn te trekken en zo de markt te reguleren.

<u>Volgende stappen</u>
Nadat dit document door de zes betrokken gemeenten is goedgekeurd en formeel is vastgesteld, wordt de volgende fase van het Ontwikkelingsprogramma 'Stationsomgevingen' in gang gezet. In de tweede fase wordt er een diepgaande analyse uitgevoerd die is gebaseerd op bestaande en lopende gemeentelijke plannen, relevante beleidskaders en de input van een bredere vertegenwoordiging binnen de betrokken gemeenten.
Het doel van deze analyse is om de integrale ontwikkelingspotentie van elk stationsgebied helder in kaart te brengen.

Op basis van de inzichten uit de analyse en gesprekken met de gemeenten worden het programma en de (globale) maatregelen per zone en over de vier thema's heen vertaald naar individuele, gemeente- en gebiedsgerichte maatregelen en projecten. De vertaling en uitwerking van het programma resulteert in een eigen Ontwikkelkader voor de zeven stationsgebieden van de zes middelgrote kernen. In dit Ontwikkelkader worden de bevindingen van de analyse, samen met concrete aanbevelingen en actiepunten, uitvoerig beschreven. Het dient als een strategisch document dat richting geeft aan de verdere ontwikkeling van het stationsgebied, met oog voor de samenhang met de bredere context van de middelgrote kern en de regio als geheel.

Een belangrijk aspect van deze fase is het inzichtelijk maken van de toegevoegde waarde van een integrale aanpak. Dit houdt in dat de meerwaarde van een dergelijke aanpak niet alleen voor de specifieke middelgrote kern in kwestie wordt belicht, maar ook voor de omliggende vitale kernen. De bedoeling is om de synergieën tussen verschillende domeinen te identificeren en optimaal te benutten, zodat zowel de kern als de streek en regio er maximaal van profiteren.

Kortom, dit document kan als onderbouwing worden gebruikt waarom de stationsgebieden van de zes middelgrote kernen de sleutelposities zijn om in samenhang te werken aan de in de Verstedelijkingsstrategie geformuleerde ambities door Rijk, Provincies, Gemeenten en Waterschappen. Investeren in de zes middelgrote kernen draagt niet alleen landelijk bij aan een aanzienlijk aantal woningen, maar helpt ook de vitaliteit en het brede welzijn van hun landelijke streek te voeden, verlicht de woningdruk in Zwolle en zorgt voor een evenwichtiger regio en land. ***'Elke regio telt'.***

Dit document is een uitwerking van het NOVEX Programma Regio Zwolle en samengesteld door De Zwarte Hond in opdracht van zes gemeenten (Meppel, Steenwijk, Hardenberg, Hoogeveen, Kampen en Raalte) in samenwerking met Regio Zwolle.