Gemeente Zwolle
t.a.v. Burgemeester en wethouders
Postbus 10007
8000 GA Zwolle

Zwolle, 8 mei 2025

Betreft: zienswijze inzake voorgenomen gebiedsontwikkeling Noorderkwartier, Zwolle

Geacht college van burgemeester en wethouders,

Ondergetekende(n) maakt hierbij gebruik van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen ten aanzien van het (concept) ruimtelijk ontwikkelplan voor het Noorderkwartier.

**Inleiding: waardering en zorgen**
Allereerst wil ik uitspreken dat de voorgenomen gebiedsontwikkeling in essentie een waardevolle aanvulling voor de stad Zwolle kan zijn. Inbreiding binnen de bestaande stad is, mits zorgvuldig uitgevoerd, duurzaam en ruimtelijk wenselijk. Dat juist het Noordereiland — vanwege zijn strategische ligging aan de rand van het stadscentrum — in beeld is voor intensivering, is begrijpelijk en verdedigbaar.

De plannen ademen ambitie en potentie: het toevoegen van woningen en voorzieningen op deze plek zou een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de leefbaarheid en woningbouwopgave van Zwolle.

Echter, de wijze waarop dit nu is uitgewerkt mist, mijn inzien, aansluiting met de bestaande woonomgeving, haar bewoners en de economische functies in de binnenstad. Vooral op het gebied van bouwhoogte en de gekozen parkeeroplossing is sprake van keuzes die praktisch en ruimtelijk onvoldoende doordacht zijn.

Niet alleen voor bewoners, maar ook voor de aanwezige winkeliers en horecaondernemers in de binnenstad zal dit zorgen op (kunnen) roepen. Door het vervallen van circa 920 (!) openbare parkeerplaatsen op het Noordereiland en Thorbeckegracht verdwijnen feitelijk de voornaamste bezoekers-, en vergunningparkeerplekken voor het Noorden van de binnenstad. Dit raakt de volledige binnenstedelijke economie. De voorgestelde mobiliteitshub op afstand is voor winkelend publiek onaantrekkelijk, niet zichtbaar en slecht bereikbaar, zeker als de Burgemeester Drijbersingel geen doorgaande weg meer is. Dit leidt mijn inziens tot verlies aan loopstromen, klantvriendelijkheid, omzet én belemmert logistiek.

De geplande infrastructuur en ruimtelijke indeling rondom Theater De Spiegel schieten tekort in het faciliteren van veilig en doelmatig logistiek verkeer. De voorziene doorgang voor bevoorrading is te smal en ontoereikend voor vrachtverkeer en tourbussen, die essentieel zijn voor de exploitatie van het theater. In de huidige situatie is het al problematisch voor grote

voertuigen om het theater op een veilige en efficiënte wijze te bereiken. Verdere fysieke belemmering door nieuwe bebouwing of smalle doorgangen zal de bereikbaarheid ernstig verslechteren. Hiermee komt niet alleen de bedrijfsvoering van Theater De Spiegel in het geding, maar wordt ook het functioneren van een belangrijke culturele voorziening voor Zwolle onder druk gezet. Ook hierover ontbreekt een verkeerskundige of logistieke onderbouwing, hetgeen strijdig is met een zorgvuldige ruimtelijke planvorming.

Juist bij een gebiedsontwikkeling van deze schaal en intensiteit is het verstandig om te voorzien in een ondergrondse, (meerlaagse) parkeervoorziening. Dit is op veel plekken in Nederland een gangbare en toekomstbestendige oplossing gebleken, die ruimtelijk geen nadelige effecten heeft maar wél functioneel tegemoetkomt aan de mobiliteitsbehoefte van bewoners, bezoekers en ondernemers.

**1. Parkeerdruk (huidig en toekomstig)**

De gebiedsvisie voorziet in de bouw van circa 750 nieuwe woningen, maar slechts in de aanleg van ongeveer 250 parkeerplaatsen. Tegelijkertijd verdwijnen op termijn circa 920 bestaande parkeerplaatsen in de parkeergarages Noordereiland en Thorbeckegracht. De parkeerbalans wordt hiermee ernstig verstoord.

Daarbij komt dat in het plan ook ruimte is voor kantoren, horeca en retail in de plinten van de bebouwing, wat leidt tot extra parkeerbehoefte voor werknemers, bezoekers en leveranciers. Deze functies zijn niet secundair, maar vormen een structurele parkeercomponent binnen een gemengd stedelijk programma.

Hoewel het gebied als hoogstedelijk wordt aangeduid, betreft het een gebied met een bijzonder karakter, mede door de aanwezigheid van onder andere restaurant De Librije en theater De Spiegel. Zwolle wijkt bovendien af van andere grote steden zoals Amsterdam, Rotterdam of Den Haag doordat het niet beschikt over een hoogwaardig openbaar vervoersysteem zoals trams of metro’s. De bewoners zijn dus in hoge mate aangewezen op de auto. Dit maakt het loslaten van de CROW-richtlijnen — zonder onderbouwing of compenserend OV-netwerk — niet acceptabel.

De voorgestelde mobiliteitshub op 450 meter afstand van de woningen is bovendien voor veel bewoners niet realistisch:

- Voor ouderen, gezinnen met kinderen of mensen met een mobiliteitsbeperking is deze afstand fysiek belastend.

- In de praktijk zal dit leiden tot meer autobewegingen, doordat bewoners eerst bij de woning laden/lossen en daarna naar de hub rijden.

- Dit zorgt voor meer verkeer, meer uitstoot en een slechtere verkeersveiligheid in de wijk.

De voorgestelde mobiliteitshub op 450 meter afstand is bovendien problematisch in het licht van de CROW-richtlijnen. Deze afstand geldt als een absolute bovengrens in hoogstedelijke gebieden, maar is in de praktijk vaak al te ver voor dagelijkse gebruikers. Gezien de fysieke belasting en praktische onwerkbaarheid — zeker voor ouderen, gezinnen en mensen met een beperking — is het onrealistisch te verwachten dat bewoners structureel gebruikmaken van een parkeerhub op deze afstand. Daarnaast leidt het tot meer verkeersbewegingen rondom de woning (laden/lossen), wat haaks staat op de doelstellingen voor leefbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid.

Bovendien is de parkeergarage Diezerpoort nu al overbelast en niet geschikt als volwaardige hub. Het idee dat deze garage de aanvullende parkeerbehoefte van honderden woningen en commerciële functies kan opvangen, is onrealistisch. Daarmee ontbreekt een werkbare invulling van de parkeeropgave, terwijl men wél afwijkt van de CROW-normen en het eigen gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Dit is in strijd met zorgvuldige ruimtelijke ordening en eerdere uitspraken van de Raad van State (ECLI:NL:RVS:2013:385; ECLI:NL:RVS:2020:1744).

De gebiedsvisie bevat geen structurele oplossing voor het verlies van honderden parkeerplaatsen. Dat betekent dat niet alleen bewoners worden geraakt, maar ook de volledige binnenstad en haar ondernemers. Parkeren op het Noordereiland is op dit moment essentieel voor:

- bezoekers van winkels en horeca,
- leveranciers en logistiek verkeer,
- evenementen in o.a. Theater De Spiegel,
- mensen met een beperking en parkeerontheffing obv gehandicapenkaart,
- bezoekers van De Librije.

Een parkeergarage op afstand is hiervoor géén realistisch alternatief. Bezoekers zullen eenvoudigweg uitwijken naar andere winkelgebieden of een theater buiten de stad, met economische schade tot gevolg.

Om deze redenen is het essentieel dat de gemeente alsnog onderzoekt of een ruimere ondergrondse parkeervoorziening op of nabij het Noordereiland kan worden gerealiseerd. Dit sluit beter aan bij het toekomstbeeld van een hoogstedelijk gebied, zonder de leefbaarheid en bereikbaarheid op te offeren.

**2. Bouwhoogte en ruimtelijke effecten**
De geplande bouwhoogte van zeven/acht verdiepingen op slechts circa 20 meter afstand van bestaande woningen is disproportioneel en stedenbouwkundig problematisch.

*a. Privacyverlies*

De hoogte en positionering leiden tot direct zicht op woonvertrekken van omwonenden (Assiesplein). Dit vormt een ernstige inbreuk op de persoonlijke levenssfeer. De Raad van State heeft meermaals geoordeeld dat dit type privacyschending reden kan zijn voor vernietiging van een bestemmingsplan of omgevingsvergunning (ECLI:NL:RVS:2017:3311).

*b. Uitzicht en woongenot*

Het vrije uitzicht op lucht, groen en over de parkeergarage wordt volledig weggenomen. Voor veel bewoners die al decennia aan de assiestraat/assiesplein wonen, betekent dit een forse verslechtering van hun woonklimaat.

*c. Stedenbouwkundige inpassing*

De beoogde bebouwing past niet binnen het huidige straatprofiel en wijkt fors af van de huidige bouwmassa (2–3 lagen). Zonder toetsbare onderbouwing (zoals een 3D-inpassing of schaduwanalyse) is de impact niet te beoordelen.

*d. Bezonning/lichtinval*

De geplande bouwhoogte en positionering van het nieuwe complex tasten niet alleen het uitzicht en de privacy aan, maar leiden ook tot een significante vermindering van daglichttoetreding in bestaande woningen. Deze daling van natuurlijk licht in verblijfsruimten, zoals woon- en slaapkamers, vormt een directe verslechtering van het woon- en leefklimaat. De gemeente is op grond van de beginselen van zorgvuldige ruimtelijke ordening verplicht om dit met een objectief daglichtonderzoek (bijvoorbeeld volgens NEN 2057 of NEN-EN 17037) in beeld te brengen. Zolang dit ontbreekt, is niet te toetsen of het plan verenigbaar is met de normen voor een goed woonklimaat zoals neergelegd in het Bouwbesluit en bevestigd in de jurisprudentie van de Raad van State (o.a. ECLI:NL:RVS:2015:1532). Zonder dit onderzoek kan het plan niet als zorgvuldig worden beoordeeld.

**3. Gebrekkige participatie en schijninspraak**
De participatieprocedure voldoet niet aan de eisen van zorgvuldige voorbereiding conform artikel 3:2 Awb. Uit de documenten en ervaringen van bewoners blijkt:

- De inspraak vond pas plaats nadat de kern van het plan al was vastgesteld of gecommuniceerd.

- Bewoners die er het langst wonen zijn niet betrokken bij de planvorming.

- De zogenaamde participatiebijeenkomsten waren alleen op uitnodiging toegankelijk, en slechts een klein deel van de wijkbewoners werd betrokken.

- Hierdoor was er feitelijk sprake van informatieavonden, niet van betekenisvolle participatie of gezamenlijke planvorming.

Deze gang van zaken ondermijnt het vertrouwen in het gemeentebestuur en is in strijd met het eigen gemeentelijk participatiebeleid. De gemeente heeft hiermee geen evenwichtige belangenafweging mogelijk gemaakt.

**4. Verkeersafwikkeling en sluipverkeer**

Een ander belangrijk knelpunt betreft de voorgenomen afsluiting van de Burgemeester Drijbersingel voor doorgaand verkeer. Hierdoor zal het verkeer zich verplaatsen naar alternatieve routes, met name via de Assiesstraat en het Assiesplein. Deze wegen zijn hier niet op berekend en kennen een beperkte doorstromingscapaciteit. In de gebiedsvisie ontbreekt echter een onderbouwd verkeersonderzoek naar de verwachte verkeersdruk en sluipverkeereffecten op deze straten. Het niet inzichtelijk maken van deze neveneffecten duidt op een onvolledige ruimtelijke afweging. Zonder aanvullende verkeersmaatregelen en gedegen analyse van de effecten op verkeersveiligheid, leefbaarheid en geluidsoverlast, is dit onderdeel van de gebiedsvisie onvoldoende onderbouwd.

**5. Conclusie en formele waarschuwing**

De gebiedsvisie bevat meerdere fundamentele gebreken. De plannen zijn onvoldoende doordacht en missen:

- een onderbouwd parkeerbeleid;

- realistische mobiliteitsoplossingen;

- passende bouwhoogtes;

- en eerlijke, open participatie.

- onderzoek verkeersafwikkeling en sluipverkeer

Indien deze zienswijze niet zorgvuldig wordt meegenomen en inhoudelijk beantwoord, behoud ik mij nadrukkelijk het recht voor om:

- een formeel bezwaarschrift in te dienen, en

- een beroepsprocedure aanhangig te maken bij de bestuursrechter.

Ik verzoek u daarom dringend de gebiedsvisie niet in deze vorm vast te stellen en het participatieproces en planontwerp op bovengenoemde punten grondig te herzien.

Hoogachtend,

[redacted]