

Zienswijze “ Ontwerp-Omgevingsvisie Zwolle dd 14 oktober 2025”

Ten aanzien van de “Ontwerp-Omgevingsvisie Zwolle” dd 14 oktober 2025 willen wij graag onderstaande zienswijze indienen. Deze zienswijze omvat de volgende punten:

(N.B. de bladzijdenummers verwijzen naar het PDF document gemeenteblad 2025 nr 448748 van 15 oktober 2025)

- Op bladzijde 16 staat aangegeven dat het autobezit tot 2040 verder zal toenemen van circa 500 naar 525 auto's per 1000 inwoners en dat de verkeersintensiteit ook in Zwolle verder zal toenemen. Niet alleen strookt dit niet met de inzet op het bevorderen van lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit en publieke mobiliteit, maar de auto zal dus ook zeker naar de “nieuwe” wijken gefaciliteerd moeten worden.
- Op bladzijde 40 wordt de bouwopgave van Zwolle in de verschillende gebieden gekwantificeerd. Opvallend is dat er geen aantallen genoemd worden voor Stadsbroek, omdat dat nog afhankelijk is van een lopende verkenning. Dat kan betekenen dat, indien men besluit om daar geen of weinig woningen te plannen, de druk op het aantal woningen in Vechtrand/Vechtpoort en bij Zwolle-Zuid-Zuid groter wordt, waardoor daar minder ruimte overblijft voor natuurontwikkeling en recreatie. Wij bepleiten ook het aantal woningen voor Stadsbroek (bijvoorbeeld 1500 woningen) op te nemen, zodat er: - een evenwichtige verdeling van de nieuwe woningbouwlocaties langs de stadsranden komt, - in alle gebieden ruimte overblijft voor natuur- en recreatiemogelijkheden, - nadien geen extra opgave richting Vechtrand/Vechtpoort en Zwolle-Zuid-Zuid komt qua woningbouw.
- Het is ons geheel niet duidelijk om hoeveel nieuwbouw woningen het nu exact gaat. Op bladzijde 40 staat dat bij de Stadsrand gebiedsontwikkeling Vechtrand een raming van het aantal woningen, nl circa 2500-5000 woningen. Op bladzijde 41 staat dat in de Ceintuurbaanzone circa 2500-5000 woningen komen, bij Vechtpoort 1 staan circa 1500-3000. Op bladzijde 118 wordt er opeens gesproken over een ontwikkelpotentie van een groter aandeel woningen, nl van 4000-8000 woningen. (als er in Zwolle Zuid-zuid en Stadsbroek niets gebouwd gaat worden.)
Wij pleiten voor spreiding van het aantal nieuwbouwlocaties en zouden de ontwikkelpotentie geschrapt zien worden uit de Omgevingsvisie. Zo nee waarom niet?
- Op bladzijde 45 staat aangegeven dat er in Vechtpoort 1 strategische woningbouwontwikkeling is voorzien. Kunnen wij ervan uitgaan dat dit vooral grondgebonden woningen zullen worden, gericht op gezinnen en doorstroming voor ouderen?
- Er wordt aangegeven (bladzijde 45) dat in de stadsranden grondgebonden woonmilieus worden gerealiseerd, maar dat de programmering nog afhankelijk is van trends en ontwikkelingen in de toekomst. Kan aangegeven worden wanneer de beslissing tot bouw wordt genomen en hoe lang er gewacht gaat worden op trends en ontwikkelingen van de toekomst?
- Ook staat op bladzijde 45 aangegeven dat de woningbouw “helpend” is aan Berkum. Wat wordt daaronder verstaan? Kunnen wij ervan uitgaan dat dit betekent dat met de woningbouw de maatschappelijke voorzieningen, sport- en recreatievoorzieningen en eventueel detailhandel versterkt worden, die zowel door de huidige bewoners van Berkum als de nieuwe bewoners van Vechtpoort 1 gebruikt kunnen worden. Worden de bewoners en ondernemers van Berkum betrokken bij de planning van deze voorzieningen en waar moeten we aan denken?
- De Nieuwe Vecht wordt de blauwgroene drager van de Vechtpoort (bladzijde 40). Wij pleiten dan ook voor een robuuste corridor bij de nieuwe Vecht tussen de huidige wijk Berkum en Vechtpoort 1, ten behoeve van natuur- en recreatievoorzieningen.

- Op bladzijde 56 (bullit 2) wordt aangegeven dat er enkele woningen in het toekomstige park Vechtrand mogelijk worden. Kan dat in de definitieve versie, in overleg met inwoners van Berkum, nader gespecificeerd worden?
- Op bladzijde 56 (bullit 4) wordt aangegeven dat nog rekening wordt gehouden met een eventuele nieuwe rondweg om de Ceintuurbaan te ontlasten. Kan in de definitieve versie de functie en locatie van deze eventuele rondweg aangegeven worden?
- Op bladzijde 56 staat onder “condities voor ontwikkeling” dat de “ontsluiting voor de auto **niet volledig** kan lopen via het bestaande wegennet” en dat er ingezet wordt op een nieuwe extra wijkontsluitingsweg voor Vechtpoort 1 naar de Ceintuurbaan en de Hessenweg/N340. “Verder onderzoek is daarbij nodig om de ligging van deze weg scherper te krijgen. Het betreft daarbij een integrale opgave waarbij landschap en klimaatopgave medebepalend zijn.”
Wat wordt er onder “niet volledig” verstaan? En hoe lang gaat het onderzoek duren voor de extra ontsluitingsweg? Kunnen we ervan uitgaan dat het onderzoek is afgerond vóór het bouwrijp maken van de grond? En wat gaat er gebeuren bij een negatieve uitkomst?
- Op bladzijde 57 wordt er gesproken over een start van de woningbouw van “enkele honderden woningen in Vechtrand (waar Vechtpoort 1 ook binnen valt) waarbij nog onderzocht gaat worden of de ontsluiting van die te bouwen woningen via het bestaande wegennet kan of dat een nieuwe (auto) ontsluiting nodig is.
Het is nu volstrekt niet duidelijk wanneer de nieuwe ontsluitingsweg er komt om overlast op de bestaande wegen Campherbeeklaan en Kuyterhuislaan te voorkomen. We pleiten ervoor dat de ontsluitingsweg vóór het bouwrijp maken van de grond al aanwezig is en dat het bouwverkeer verplicht alleen via deze nieuwe weg zal gaan lopen.
Wij achten het volstrekt onaanvaardbaar dat het toekomstige bouwverkeer voor Vechtrand/Vechtpoort 1 en vervolgens het autoverkeer via Berkum (Campherbeeklaan en Kuyterhuislaan) zal lopen. Dat zou een te grote impact hebben op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijk Berkum. Mogelijk kunnen door trillingen van zwaar bouwverkeer scheuren ontstaan aan de bestaande huizen.
- In eerdere kaartjes bij het Ruimtelijk Toekomst Perspectief was ook een auto-ontsluiting van Vechtpoort 1 naar de Hessenweg-Ceintuurbaan aangegeven. Deze vinden we niet terug in de kaartjes in het Ontwerp-Omgevingsvisie. Kan deze nieuwe weg worden opgenomen in het kaartmateriaal in de definitieve omgevingsvisie?
- Op bladzijde 57, 58 en 59 zijn referentiebeelden opgenomen over Vechtrand. Er wordt hierbij geen onderscheid gemaakt tussen de Ceintuurbaanzone en Vechtpoort 1. Wij vinden de opgenomen referentiebeelden wellicht meer passend bij de Ceintuurbaanzone, maar zeer ongeschikt voor Vechtpoort 1, temeer omdat dit de nieuwe stadsrand wordt en een vloeiende beweging naar het buitengebied gemaakt moet worden, zonder grootschalige hoogbouw en juist met veel grondgebonden woningen. Aangegeven wordt dat de maximale hoogbouw voor de stadsrand 25 meter is wat 8 bouwlagen impliceert. Graag worden wij betrokken in het proces rondom de gebiedsvisie voor Vechtpoort 1 en gaan ervan uit dat meer passende referentiebeelden in de definitieve omgevingsvisie voor de nieuwe wijk Vechtpoort worden gepresenteerd.

Naam: 5.1.2e

Adres: 5.1.2e, 5.1.2e Zwolle

E-mail: 5.1.2e@hotmail.com

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	2