

|     |                                                               |
|-----|---------------------------------------------------------------|
| Aan | College van burgemeester en wethouders van de gemeente Zwolle |
|-----|---------------------------------------------------------------|

|       |                        |
|-------|------------------------|
| Datum | 6 december 2025        |
| Van   | ( 5.1.2e               |
| Adres | 5.1.2e , 5.1.2e Zwolle |

|           |                                                                                                         |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Onderwerp | Zienswijzen Ontwerp-Omgevingsvisie (O-visie) en Ontwerp-omgevingseffectrapportage (OER) gemeente Zwolle |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## Algemeen

Momenteel liggen de volgende rapporten voor en kunnen zienswijzen ingediend worden :

- het Ontwerp-Omgevingsvisie gemeente Zwolle. Het Ruimtelijk Toekomstperspectief (RTP) (juli 2025) is nu toegevoegd aan de O-visie uit 2021. Daarmee ligt er nu een aangevulde ontwerp O-visie
- het Ontwerp-omgevingseffectrapportage (OER)
- een passende beoordeling

De rapporten gaan over de stad en het buitengebied in 2040, met een doorkijk naar 2050.

**In mijn zienswijzen concentreer ik mij op het onderdeel woningbouw en de onderwerpen die daarmee annex zijn.**

Waar ik mijn tekstpassages ***vet en cursief*** heb weergegeven, zou ik daarover graag een reactie van u ontvangen.

De voorliggende rapporten bevatten zeer uitgebreide teksten. Met veel ambities. Het taalgebruik en stijl zijn soms nogal hoogdravend. Soms ook wel een beetje bla, bla, zoals: “Zwolle is dé klimaatbestendige groeiregio en vormt daarmee de inspiratiebron voor Nederland”. Dit woordgebruik en dit soort zinnen, komt de realiteitszin niet ten goede. Veel dubbelingen, waardoor de omvang van de rapportages buitengewoon groot is. En daardoor bijna niet te behappen valt.

De rapporten verwijzen soms naar elkaar en bevatten qua woningbouw soms in bepaalde deelgebieden andere aantallen woningen, dan uit de eerdere gemeentelijke plannen, of aankondigingen van plannen bleek. Dat maakt het bepaald niet overzichtelijk. De in het OER beschreven alternatieven maken het nog complexer. Het is nagenoeg ondoenlijk om een helder beeld te krijgen wat de gemeente Zwolle op dit punt wel en niet voor ogen heeft. En vooral hoe zij tot bepaalde keuzes is gekomen. Een gebundelde samenvatting en de grote lijn vanuit bovengenoemde rapporten, zou de burger enorm helpen om één en ander op zijn merites te kunnen beoordelen. U mag het ook een populaire versie noemen. Ik heb deze niet gezien en nogal gemist.

***Voor de totstandkoming van de voorliggende rapporten is weliswaar een Participatietraject gevolgd.***

***Maar de uiteindelijke rapporten zijn zeer uitgebreid en complex. Door het ontbreken van vorenbedoelde samenvatting geeft het gemeentebestuur onvoldoende blijk van het belang van een goede toegankelijkheid van de gemeentelijke voornemens. Een toegankelijkheid die passend is voor een goede burgerparticipatie. Zowel voor belangenverenigingen, als voor individuele burgers. Graag reflectie hierop.***

## **Woningbouwplannen Zwolle**

Al een behoorlijk aantal jaren volg ik de woningbouwplannen in Zwolle. Wil je daar een goed inzicht in krijgen, dan moet je dat overzicht uit allerlei bronnen halen. Vooral van websites en uit persberichten. Het is een versnipperd gebeuren. Er bestaat geen enkel totaal overzicht. Ik heb daarover eens geïnformeerd bij de gemeente Zwolle. Ik wordt dan verwezen naar de website (??). Ik vraag me af of er wel een totaal overzicht bestaat? Daar komt nog bij dat de beschrijving van de alternatieven in het OER en de daarbij gehanteerde woningcontingenten, het nog lastiger maken om nog maar enig overzicht te behouden.

Op welke manier hebben de college- en raadsleden een totaal overzicht? Ik doe het maar met mijn eigen samengesteld overzicht. Die naar mijn mening redelijk compleet is. Om dat bij te houden is uithoudingsvermogen nodig. Het lastige is namelijk dat je van websites lang niet altijd weet van welke datum ze zijn. En wellicht is de informatie al weer iets veranderd. En tenslotte moet je zeer goed ingevoerd zijn in “het Zwolse”, om te weten waarover het gaat.

Het inzicht in de bouwplannen wordt vooral de laatste jaren bemoeilijkt doordat namen van een bepaald ontwikkelgebied – zoals de Spoorzone - later weer deelnamen hebben gekregen. Ook wil het aantal woningen richting de uitwerking, soms wel eens wat wijzigen. De aanduiding Vechtrand verschijnt. En is de optelling van geplande woningen het gebied van de Verkenning Ceintuurbaanzone, Vechtpoort 1 (tussen de Nieuwe Vecht en het spoor Zwolle-Meppel) en Vechtpoort 2 (ten oosten van het spoor Zwolle-Meppel) wel juist. ***Aantallen fluctueren soms, waarbij ik de vraag heb of de Vechtrand in de plannen, qua aantallen gedachte woningen, een overlap heeft met de Ceintuurbaanzone? Hoe vallen daarmee de beoogde woningbouwcontingenten nog goed te bezien?***

Ik maak simpel een onderscheid in drie categorieën (bouw)plannen, namelijk die:

- 1) nu concreet in uitvoering zijn (november 2025)
- 2) tot nu toe – mij - bekende bouwplannen zijn. Zij bevinden zich in verschillende procedurele stadia
- 3 ) toekomstige gebiedsontwikkelingen

Ik zet ze op een rij:

Categorie 1: Stadshagen, m.n. Milligerplas en De Tippe, gebouw De Waterlelie, Nieuwstad, Weezenlanden Noord, De Zwaan, Gildenhof, dorp Windesheim, Breezicht, WC Stadshagen, Wythmen

Categorie 2: Noorderkwartier, Nieuwe Veemarkt/Meeuwenlaan, Nieuw Harculo, Handelshuys,

Berkummerdijk, C & A, Spoorzone, Stinsweg, Stilohallocatie, Soho, Zwartewaterkwartier, WC Aalanden, Parkpoort, Lassuslaan, Oosterenk, Kop van Oost, Breecamp West, flexwoningen

Categorie 3: Broerenkwartier 350 extra woningen (rijksimpuls), Vechtrand, Zwolle Zuid zuid, rond station Zuid, Ceintuurbaanzone, Stadsbroek

## **Inzicht**

***Als je woningbouw wilt plannen en nieuwe visies wilt voorleggen aan belangenverenigingen en burgers, dan is het naar mijn mening tenminste zaak dat je een goed inzicht geeft in de***

- a) toekomstige woningbehoefte***
- b) de bouwplannen en het aantal woningen die deze plannen inhouden***
- c) aspecten die een doorslaggevende rol spelen in de haalbaarheid ervan***

***Zoals al gezegd, mis ik een gestructureerd inzicht van gemeentewege. Als onderbouwing van de uitgangspunten en de visies die je als gemeentebestuur met de nu voorliggende rapporten beoogt aan te geven. Wilt u hierop reflecteren?***

## **Geraamde woningbehoefte**

Als beleidsuitgangspunt heeft de gemeente Zwolle veel eerder gekozen voor de bouw van 1.000 woningen per jaar. De laatste jaren is dat aantal verre van gehaald. In 2023 namelijk 764 en in 2024 maar 470 woningen. (De Stentor 7 juli 2025:) “Na jaren met weinig nieuwe woningen in Zwolle, verwacht de gemeente er dit jaar ruim 900. Het is een piek, maar ook met deze cijfers raakt het door de gemeente gestelde woningbouwdoel steeds verder uit zicht.”

Mijn persoonlijke inschatting is dat de plannen genoemd onder de hierboven weergegeven categorieën 1 en 2, haalbaar blijken te zijn. Voor categorie 3 heb ik vooral grote vraagtekens bij Vechtrand.

Ik neem gemakshalve het gemeentelijk uitgangspunt qua woningbehoefte over.

## **Bouwtempo**

Het is een gegeven dat grote uitleglocaties altijd weerstand oproepen. Gelet op de gevoelige ligging ervan, maar ook omdat er vraagtekens bestaan voor wat betreft urgentie en de benodigde aantallen woningen. Daarnaast spelen de georganiseerdheid van de wijk en persoonlijke belangen een rol. En last, but not least. Het lukt de gemeente Zwolle te vaak niet om uit te blinken in een constante positieve lijn van burgerparticipatie. Vanuit deze gedachtegangen, wordt de realisering van uitleglocaties één van lange adem en van heel veel bestuurlijk gedoe.

De gemeente Zwolle kent al vele jaren een groot aantal bouwplannen. Inbreidingslocaties en uitbreidingslocaties. Maar het bouwtempo in Zwolle verloopt al vele jaren zeer traag. Voor een

buitenstaander is het niet te begrijpen, waarom vrijwel alle plannen zo traag ontwikkeld worden. Uiteraard ligt bepaald niet alles aan de gemeente Zwolle. Ook externe factoren waarop de gemeente weinig tot geen invloed op heeft, spelen een rol. Hoewel de gemeente wel met akkoorden met de provincie en de rijksoverheid naar buitenkomt, zoals bijvoorbeeld met betrekking tot Spoorzone. In mijn enkele telefonische contacten met de gemeente, heb ik bepaald niet gemerkt dat de gemeente echt regie neemt op het belangrijke dossier woningbouw.

Twee plannen springen er echt uit qua ultra lange doorlooptijd. De Stilohallocatie en de Hanzebadlocatie (nu Gildenhof geheten). Voor wat betreft de eerst genoemde hoofdpijnlocatie is de serie rechtszaken met de Kegelclub begin 2025 in het voordeel van de gemeente beslist. De Stilohal is al meer dan een jaar geleden gesloopt. Wie gaat ontwikkelen en wanneer? Nieuwbouw zou daar eerst in 2029 kunnen starten, zo las ik in een publicatie. Ook is er een ander hoofdpijndossier bijgekomen, namelijk de herontwikkeling van Hudson's bay. Dit plan loopt inmiddels al weer een groot aantal jaren. Als het over de concrete start gaat, dan wordt nu 5 jaar genoemd.

Publicatie April 2025: gemeente wil tot 2040 tussen de 18.250 en 23.500 nieuwe woningen realiseren.

Die hoeveelheid woningen betreft dus een periode van 15 jaar. **Deze gewenste aantallen** woningen zijn fors meer dan het beleidsaantal van 1.000 per jaar. **Hoe verhoudt zich dat met het beleidsuitgangspunt van 1.000 woningen per jaar?**

De Stentor 20 november 2025: In Zwolle zijn dit jaar nog maar 22 sociale huurwoningen gebouwd. Als je dan de reactie van de gemeente in dat artikel leest, dan kun je daar geen touw aan vastknopen.

Onder 4.2.2. O-visie: "Ontwikkeling vanaf 2025 Volwaardig afronden huidige ontwikkelingen: circa 8.000 woningen = huidige programma. En Wijkversterking circa 2.000 woningen. Dus totaal 10.000 woningen.

**4.4.1. O-visie: "Doordat we tussen de 16.250 en 21.500 nieuwe woningen willen bouwen tot 2040 in de bestaande stad spreken we van een verdichting." Door de woordkeuze "in de bestaande stad", lijkt dit te gaan op de inbreidingsplannen. Dit is niet te begrijpen.**

**Als ik mijn eigen overzicht van woningbouwplannen en woningaantallen erbij haal, dan gaat het in totaal om zo'n 13.000 woningen die gebouwd worden, resp. waar bouwplannen voor zijn. Nagenoeg allemaal inbreidingsplannen. Waarom verschillen de cijfers zo?**

**Uitgaande van mijn inschatting dat van de bouwplannen in mijn overzicht nagenoeg alle de eindstreep zullen halen. Dan kan Zwolle daarmee dus vanaf heden (november 2025) 13 jaar vooruit. Dat is tot 2038. Deelt u deze mening?**

Zwolle Zuid-zuid wordt door de gemeente in verband gebracht met de - al even oude wens - voor een station daar. Dichtbij het winkelcentrum. Dat wordt ook een kwestie van zeer lange adem.

#### **Alternatieven bekeken?**

De A28 werd als belangrijke autoweg met de daaraan verbonden grote negatieve milieu- en

gezondheidsaspecten überhaupt niet genoemd in de Omgevingsvisie en het Oer van 2022. Daarmee sloeg u de plank mis.

Als er in Zwolle ergens forse milieu- en gezondheidswinst valt te behalen dan zou je de positie van de A 28 op zijn minst moeten bezien. Met daarbij een appreciatie van uw bestuur van deze specifieke situatie. Je zou deze kunnen ondertunnelen (founding father: Christen Unie). Ondertunneling kent als voordelen: het woonmilieu van duizenden bewoners aan weerszijden van de A28 zal significant verbeteren. Namelijk door het opheffen van de belasting van omwonenden met fijnstof, geluidshinder en CO-2. Maar ook dat de sociale doorsnijding van de oude en nieuwe wijken teniet wordt gedaan met meer mogelijkheden voor sociale cohesie. En een enorm potentieel voor – gestapelde - woningbouw. Voorts zou het een goede versterking van de veel bejubelde groene vingers in Zwolle betekenen. Denk aan de verbinding van het park de Hoogenkamp met de groene locatie achter de Groenesteentjes woningen en voorts de Eemhoeve en haar groene omgeving. Een daadwerkelijk verrijking door de verbinding van de groenstructuur. Door de opheffing van de viaducten zullen veel fietsers de opheffing van de donkere doorsteek bij die viaducten toejuichen. De sociale veiligheid neemt hiermee sterk toe.

Uiteraard besef ik dat de technische uitdaging van ondertunneling enorm is. Dat geldt ook voor de financiële kant ervan. Alleen een maatschappelijke kosten baten analyse kan voor goed en voor altijd zicht geven of de ondertunnelingsideeën redelijkerwijs haalbaar zullen zijn. Waar een wil is, is de weg weg. Of zoals u zelf in de rapportage stelt, “wat vandaag een uitdaging is, zien we als mogelijkheid voor morgen”.

De kosten van ondertunneling kunnen overigens aanzienlijk worden terugverdiend door de ontwikkeling van de duizenden woningen. Want het tracé is ruim 3,5 kilometer. De vele “voors” en ook sommige “tegens” van de ondertunnelingsgedachte heb ik 2022 bij de gemeente (zowel bij B en W als bij de gemeenteraad) onder de aandacht gebracht. Met een uitgebreid memo van acht pagina’s. Het voert in het kader van deze zienswijzen te ver om de door mij gegeven argumentatie in het geheel hier weer te geven.

### **Ondertunneling in opkomst**

Maastricht heeft het gedaan. Amsterdam ten zuiden van de Arena. Roosendaal gaat het doen. De Gooise Meren en Rotterdam. “Maar ik kan mij wel vinden in de opvatting dat een snelweg dwars door een stad niet meer van deze tijd is”, aldus de wethouder van Roosendaal. Ook in Gooise Meren gaat het gebeuren. Rotterdam gaat het zelfs met meerdere snelwegen doen. Rotterdam wil belangrijke autowegen in de stad overkappen, of juist onder de grond leggen, om erboven te kunnen bouwen. **Dubbel grondgebruik is dé oplossing voor het gebrek aan ruimte, vindt de gemeenteraad van die stad.** „Dubbel grondgebruik is hét antwoord op de vraag hoe je een dichtbebouwde stad leefbaarder maakt. Door wegen te overkluizen (overwelfen, red.) of onder de grond aan te leggen, ontstaat nieuwe

ruimte. En die is hard nodig voor woningen en meer groen. ....Tot 2040 hebben we zeker 50.000 nieuwe huizen nodig in de stad. Maar we beschikken niet over eindeloze ruimte en grond. Als we niet de resterende weilanden en groene gebieden buiten de stad willen volbouwen, moeten we verdichten in de stad.

Maar behalve Feyenoord City en de Merwe-Vierhavens zijn daar geen logische locaties meer voor. Tenzij we grond dubbel gaan gebruiken.”

Zwolle – zo is de afgelopen decennia gebleken - denkt bij woningbouwplannen alleen maar aan de klassieke methode van inbreiding en uitbreiding. Uitbreiding in de groene ruimte. Ruimte die juist heel schaars is aan de stadsranden als groene longen. Een gebied voor uitloop; wandelen, fietsen en recreëren. Gelukkig is in Zwolle gedacht aan binnenstedelijk bouwen. Daar is, nadat er al verschillende projecten binnenstedelijk zijn gebouwd, nog reële ruimte voor zo’n 13.000 woningen!! Dus de gedachtegangen van de gemeenten die al wegen ondertunneld hebben, of daar serieus aan denken, zouden tenminste interessant voor Zwolle moeten zijn. Maar zeker ook voor de rijksoverheid om bouwvolumes te creëren. Als er al niet aan gedacht zou zijn, zou er misschien een stimuleringsplan van rijkswege opgesteld kunnen worden, waaruit onderzoek naar ondertunneling in relatie tot bouwpotentieel kan worden gedaan.

Ondertunneling van de A 28 is zeer voorzichtig aan de orde geweest. Voor het ruimtelijk toekomstperspectief is een Participatietraject gevolgd. Ik ontleen uit het verslag daarvan. (Pag. 14) “Het verzachten/slechten van de barrièrewerking van de A28 is niet verder verkend vanwege onvoldoende noodzaak, haalbaarheid en uitvoerbaarheid.” (onderstreping auteur)

Ja er wordt in het OER heel kort gerefereerd aan de ondertunneling van de A 28. Blz. 34 OER Alternatief 1: “er wordt ingezet op het weren van auto's in de stad, onder andere door de A28 te ondertunnelen. Boven op de A28 komt een park dat ruimte biedt voor wandelen en fietsen, wat de barrièrewerking van de snelweg vermindert.” That’s all over zo’n belangrijk aspect. Weer een gemiste kans!

Want de ondertunneling komt weer niet aan de orde in de O-visie. De zinnen uit voorgaande twee alinea's zijn waarschijnlijk niet gestoeld op een gedegen onderzoek. ***Mijn vraag is wat is die verkenning (zie onderstreping) geweest? Waarschijnlijk geen adequaat rapport, anders was dat wel in de pers verschenen. Het is meer waarschijnlijk dat uw mening gebaseerd is op veronderstellingen. Ik verneem graag hoe uw mening tot stand gekomen is.***

Mocht mijn stellingname, dat er geen adequaat onderzoek ten grondslag ligt aan wat van gemeentewege gesteld wordt in beide voorgaande alinea's, juist zijn. ***Dan komt de vraag op waarom deze optie in Zwolle niet voor eens en voor altijd serieus onderzocht wordt? Een maatschappelijke kosten-baten analyse zou wel eens tot verrassende resultaten kunnen leiden.***

Ik heb dit onderwerp ook naar voren gebracht als zienswijze op de ontwerp O-visie 2022. De gemeente zei in haar reactienota daarop dat er een onderzoek naar ondertunneling gaande was. Ik heb daar naar een tijdje navraag over gedaan. Het bleek dat er helemaal geen onderzoek was ingesteld. Naast deze domme onwaarheid, vond ik overigens de “weerlegging” van de zienswijzen – ook die van mij - nogal pover en soms met een Jantje van Leiden afgedaan. Met mijn destijds aangereikt memo over de

ondertunneling van de A28 waarin ik verschillende aspecten heb behandeld, is niets gedaan. Antwoorden bleven uit. Dat ik een niet al te hoge pet op heb van burgerparticipatie, ontleen ik aan beide voorgaande aspecten. Reden waarom ik niet aan het Participatietraject heb meegedaan. **Graag reflectie hierop.**

Er zijn heel veel argumenten die voor een dergelijk onderzoek pleiten. Niet in het minst door de vele zinnen die u zelf geeft aan meningen en principes als verwoord in de Ovisie. Er zijn in de rapporten door u op diverse plaatsen en onderwerpen meningen en principes verwoord. Deze zouden -ook- passen bij een onderzoek naar ondertunneling van de A 28. Ik heb diverse uitsneden verwoord aan het einde van mijn zienswijzen.

### ***Luchtkwaliteit***

Zwolle wil, binnen de beïnvloedingssfeer van de gemeente, een significante bijdrage leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Om het streven naar gezondheidswinst voor inwoners kracht bij te zetten is Zwolle in april 2025 toegetreden tot het Schone Lucht Akkoord. Maar ook nu weer wordt de A 28 in het kader van de luchtkwaliteit niet in de O-visie genoemd. Dat steekt bijzonder schril af bij de inspanningen die de gemeente heeft genomen voor de totstandkoming van de emissie vrije zone in de binnenstad. De diesels kunnen wel vrij rijden tot het stadscentrum en met vele tienduizenden per dag over de A 28. En u heeft besloten tot een verbod op vliegrecclame. Tja, hoe effectief is dat? De effectiviteit van maatregelen is op het gebied van luchtkwaliteit het grootst als je ingrijpende maatregelen treft bij de A 28. Tabel 5.4 “Beoordeling van het thema gezond en sociaal” geeft immers aan dat de parameter “gezondheidsbescherming”, in Zwolle als “slecht” wordt beoordeeld. ***Graag een reflectie op dit onderwerp.***

### ***Zwolle op de kaart***

Zwolle wil haar positie zo graag op de kaart zetten. Denk aan zeer forse investeringen, zoals in de Spoorzone met onder andere de busbrug en recent de Passerelle. En zie het gekronkel met de kostbare, maar niets zeggende leuze, Hart voor Zwolle. Pak de A28 eens aan en Zwolle is verzekerd van jarenlange aandacht. Een “flauwdenker” kan zeggen: ja door de files van de aanleg van tunnels. Maar kijk wat verder en zie wat ongemak op termijn kan opleveren. Een goed toekomstperspectief bieden, zorgt voor betrokkenheid/draagvlak. Neem als positief voorbeeld Maastricht.

***Laat naast dit woordbelijden, de Hanze mentaliteit eens zien in een concrete actie om ondertunneling van de A 28 te onderzoeken.***

***Graag krijg ik een antwoord op de hierboven in vet/cursief aangegeven stellingen/vragen. Mijn beschouwingen leiden voorts bij mij tot de volgende overige zienswijzen:***

- a) Er is een veelheid aan bouwplannen en de daarbij behorende capaciteit aan te bouwen woningen. Door deelnaamgevingen of de overlap tussen bepaalde grote locaties en de zeer uiteenlopende fases waarin al deze plannen verkeren, is het lastig om daarin een goed***

- b) *inzicht te krijgen. En ook om daarover een goed oordeel te kunnen geven. Een totaal gemeentelijk overzicht lijkt mij er niet te zijn. Ik vind dat een ernstig gemis.*  
*De gemeente Zwolle zou de discussie voor iedereen iets minder moeilijk kunnen maken door een klip en klaar overzicht te bieden van alle bouwplannen (van > 10 woningen). Waarbij zij dan ook haar best doet om overlappingsen met andere grotere uitleggebieden weg te laten of tenminste zeer duidelijk aan te geven waarover het uiteindelijk netto qua woningaantallen gaat.*
- c) *De gemeente wil tot 2040 tussen de 18.250 en 23.500 nieuwe woningen realiseren. Die periode is 15 jaar. Hoe verhoudt zich dat met het jaarlijks gewenste bouwtempo van 1.000 woningen per jaar?*
- d) *Ik mis in de plannen het gegeven of er echt een alternatieve bouwlocatie/-wijze mogelijk is. Door de gemeente Zwolle is naar mijn mening niet onderzocht of de ondertunneling van de A 28 ingeklemd tussen de huidige vlak daarnaast gelegen woningbouw, ruimte zou kunnen bieden voor heel veel woningen. En misschien wel zodanig veel, dat buiten stedelijk uitleg, voorsnog niet aan de orde hoeft te komen. Dit is weer een gemiste kans.*
- e) *Het gemeentebestuur heeft zich in april jl. aangesloten bij het SLA. Wat zou het mooi zijn als de gemeente de deelname aan het SLA daaraan een praktische betekenis gaf. Er is geen enkele ander idee binnen Zwolle, dat op dit punt zoveel significante betekenis kan hebben. Mijn vraag is of u bereid bent een maatschappelijke kosten baten analyse met betrekking tot ondertunneling van de A 28, uit te voeren?*

=====

**Meerdere meningen en principes uit uw rapporten die passen bij een positieve opstelling voor een maatschappelijke kosten baten analyse van ondertunneling van de A 28. Een willekeurige greep:**

- *(onder 1.2) Door te investeren in slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen houden we Zwolle bereikbaar, leefbaar en gezond. Duurzame mobiliteit maakt ruimte voor wonen, werken, water en groen en draagt daardoor bij aan een aangenaam en leefbaar verblijfsgebied.*
- *(onder 1.4) Uitdagingen komen en gaan, al eeuwenlang. Bijna altijd hebben we ze weten op te lossen. Ook nu zijn de uitdagingen groot en veelzijdig. Dat vraagt om een realistische visie, waarin we onze ambities zich goed verhouden tot onze kwaliteiten.*
- *(onder 2.7.9) Tegenwoordig gaat het ook om bevordering en verbetering van de gezondheid, bijvoorbeeld door de inrichting van onze leefomgeving.*
- *(onder 3.2.4) De aandacht voor de groei van de stad mag niet ten koste gaan van aandacht voor de bestaande stadsdelen en ons buitengebied. Daarom blijven we werken aan de gezondheid van onze inwoners, aan vitale gemeenschappen waarin mensen zich gekend*

- *voelen, aan groene en duurzame wijken waarin de kwaliteit van de leefomgeving bijdraagt aan de kwaliteit van leven.*
- *(onder 3.3.2) Zwolle koestert haar Hanzementaliteit. We werken samen, gunnen elkaar wat en er is ruimte voor ondernemerschap, innovatie en talent.*
- *(onder 3.5.5) We breiden onze groenblauwe structuren uit en verbeteren ze. We leveren maatwerk en benaderen opgaven vanuit het grotere geheel (buurten, wijken, gebieden, stad, landelijk gebied). We benutten kansen en verbinden opgaven actief, zodat ze complementair zijn;*
- *(onder 3.4.7) Ook ligt de focus op het realiseren van groene, ecologische verbindingen om biodiversiteit meer ruimte te geven.*
- *(onder 4.2.1.) Groene ecologische linten doorkruisen de wijken en zijn belangrijke spelers in waterbeheer, biodiversiteit en waterveiligheid.*
- *(onder 3.5.3 Daarom houden we ons aan de diverse milieunormen, terwijl we streven naar permanente verbetering. Ook handelen we klimaat adaptief en stellen we duurzaamheid centraal. Oftewel, maatregelen moeten toekomstbestendig zijn.*
- *(onder 4.2.1) We zetten in op het kwalitatief verbeteren van de groenstructuren en de gebruikswaarde ervan.*
- *(onder 4.2.2) Ontwikkelen aan de bestaande stad helpt bij de aanhechting, verbinding en koppelkansen van wijken en buurten met elkaar.*
- *(onder 6.5) Behoud en verbeter de bestaande groenstructuren in en tussen wijken en buurten (zoals de groene vinger langs de Middelweg)*

Voorgaande opsomming is nog veel langer te maken met uw in de O-visie beschreven wensen, ambities en principes , die zouden passen bij een onderzoek naar mogelijkheden van verwezenlijking ervan, in relatie tot de ondertunneling van de A 28.

=====

# 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 | 1        |