



gemeente zwolle

structuurschets plus

**aanvullende bouwlocaties
voor woningen en bedrijven
in de jaren negentig**

zwolle, september 1990

STRUCTUURSCHEETS PLUS
AANVULLENDE BOUWLOKATIES
VOOR WONINGEN EN BEDRIJVEN
IN DE JAREN NEGENTIG

Zwolle, september 1990

Gemeente Zwolle
sector Stadsontwikkeling
in samenwerking met de
sectoren
Groen, Sport en Recreatie,
Milieubeheer en
Economische Zaken

INHOUD

	pagina
1 Inleiding	1
2 De ruimtelijke ontwikkeling van Zwolle tot heden	3
3 Enige ruimtelijke-functionele perspectieven voor de jaren negentig	6
4 Lokatiemogelijkheden en keuze	11
4.1 Randvoorwaarden	
4.2 Omschrijving van de keuze-aspecten en de afwegingscriteria	
4.3 Beoordeling van de lokaties en de onderbouwing van de keuze	
4.4 Samenvatting lokatiekeuze	
5 Wonen	34
5.1 Bevolkingsontwikkeling en raming van de woningbehoefte	
5.2 De ontwikkeling tot heden	
5.3 De prognose van de woningbehoefte	
5.4 Berekening benodigd grondgebied	
5.5 Woningbouwlokatie Stadshagen en omgeving	
6 Werken (Bedrijfsontwikkeling)	41
6.1 Aard van de bedrijvigheid	
6.2 Lokatievoorwaarden	
6.3 Terreinbehoefte	
6.4 Bedrijfslokatie de Marslanden en omgeving	
7 Infrastructuur	44
7.1 Autoverkeer	
7.2 Langzaamverkeer	
7.3 Openbaar vervoer	
8 Uitvoeringsaspecten	48
8.1 Haalbaarheid/subsidie	
8.2 Milieu Effect Rapportage	
8.3 Planning	
Bijlage 1 Waarderingsmatrix	51

1 INLEIDING

Zwolle groeistad is wat betreft de bevolkingsontwikkeling en de groei van de werkgelegenheid tot een goed einde gebracht. Zwolle-Zuid heeft zich als woningbouwlokatie voorspoedig ontwikkeld, terwijl de uitgifte van werkgelegenheidsterreinen reeds jaren een gunstig verloop te zien geeft.

Toen het bestemmingsplan Zwolle-Zuid in 1974 werd gemaakt en in 1976 Zwolle tot groeistad werd aangewezen, was de verwachting dat er tot het jaar 2000 voldoende bouwmogelijkheden zouden zijn. Ook in het in 1986 vastgestelde streekplan IJsselvallei ging de provincie nog uit van voldoende woningbouwgrond in Zwolle-Zuid om te voorzien in de behoefte tot aan het begin van de volgende eeuw. Nu is duidelijk dat op veel kortere termijn nieuwe bouwmogelijkheden moeten worden gecreëerd om te voorkomen dat vanaf midden van de jaren negentig in de gemeente Zwolle geen bouwgrond meer voorradig zal zijn.

Begin 1989 gaven wij opdracht tot het op zo kort mogelijke termijn opstellen van een rapportage over nieuwe bouwlokaties voor woningbouw en bedrijfsvestigingen op Zwols gemeentegebied. In februari 1990 verscheen dit rapport, de zogenaamde "Structuurschets aanvullende bouwlokaties", dat in gaat op de redenen van deze snelle ontwikkeling (het "waarom" of - zo men wil - het "waartoe"). Tevens worden voorstellen gedaan betreffende de wijze waarop in de gestelde uitbreidingsbehoefte kan worden voorzien.

Het rapport draagt de naam "structuurschets" en niet structuurplan omdat ruimtelijk en functioneel alleen die zaken worden behandeld die in het kader van continuïteit van de woningbouw en uitgifte van bedrijfsterreinen in het huidige decennium noodzakelijk zijn. De noodzaak om dienaangaande op zeer korte termijn beslissingen te nemen heeft ons hiertoe doen besluiten.

De essentie van deze aanpak is dat alleen die functionele, ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen op stedelijk en stadsdeelniveau worden beschouwd, die voor een weloverwogen keuze voor een nieuwe grote woningbouwlokatie enerzijds en uitbreiding van werkgelegenheidsterreinen anderzijds voor de komende 10 jaren noodzakelijk zijn. Daarbij wordt evenwel - zij met zeer globaal - ook aandacht besteed aan de mogelijkheid van een logische verdere ontwikkeling van deze lokaties bij een verdere toename van de woningbehoefte in de volgende eeuw.

De "structuurschets" is op 24 maart 1990 in de gemeenteraad behandeld. Na overleg met belanghebbenden en een uitvoerige discussie besloot de Raad - mede op grond van de bezwaren van de Westenholter bevolking - de adviezen uit het rapport in gewijzigde vorm vast te stellen. Als bouwlokatie voor woningbouw is het gebied "Stadshagen" aangewezen, echter zonder rondweg om Westenholte. Als nieuw bedrijfsterrein zal alleen het gebied "Marslanden" worden ontwikkeld.

In het kader van de advies- en besluitvormingsprocedure over de structuurschets heeft het Groot Beraad van de Provinciale Planologische Commissie in maart 1990 advies uitgebracht. De tenor van het advies was kritisch, vooral ten aanzien van de onderbouwing van de woningbouwlokatie-keuze en de keuze van de te volgen procedure met betrekking tot de milieu-effect-rapportage.

Dit kritisch advies en het Raadsbesluit waren aanleiding om de structuurschets op een aantal punten aan te passen en met name wat betreft de onderbouwing van de locatiekeuze aanzienlijk te verduidelijken. Deze aanvullende informatie en gedetailleerde onderbouwing ten behoeve van het verdere overleg met Provincie en Rijk is toegevoegd aan de oorspronkelijke tekst en heeft geresulteerd in deze "Structuurschets Plus".

De opbouw van het rapport is als volgt:

Hoofdstuk 2 beschrijft in grote lijnen de ruimtelijk-functionele ontwikkeling van de stad in deze eeuw. Hierbij worden relevante beleidsnota's en uitgangspunten aangestipt.

Hoofdstuk 3 borduurt daarop voort door een koppeling te leggen tussen een aantal beleidsaspecten uit de recente Vierde Nota op de Ruimtelijke Ordening in Nederland en de verdere ruimtelijk-functionele ontwikkeling van Zwolle.

Hoofdstuk 4 schetst verschillende lokatie-mogelijkheden ten aanzien van wonen en werken met daarbij behorende keuze-overwegingen en trekt daaruit conclusies. In een eerste paragraaf worden de in beschouwing te nemen lokatiealternatieven aan de hand van een aantal selectiecriteria en randvoorwaarden gedefinieerd.

De tweede paragraaf van dit hoofdstuk behandelt de keuzeaspecten en de daarbij behorende wegingscriteria op grond waarvan de lokaties beoordeeld zijn.

In de derde paragraaf wordt de beoordeling van de diverse keuzeaspecten voor de drie woningbouwlokaties uitvoerig toegelicht. Daarbij wordt bijzondere aandacht besteed aan de milieuaspecten, mede vanwege de te volgen MER-procedure.

In de vierde paragraaf wordt deze beoordeling samengevat en de eindconclusie getrokken welke leidt tot een duidelijke keuze voor de lokatie Stadshagen, die op alle punten het beste scoort en qua kosten nagenoeg even duur blijkt te zijn als de lokatie Herfte of IJsselfront

In de hoofdstukken 5 t/m 7 wordt nader ingegaan op de kwantitatieve en kwalitatieve aspecten van noodzakelijk geachte uitbreiding ten behoeve van woon- en werkgelegenheidsgebieden alsmede de in verband daarmee noodzakelijke aanpassingen van de infrastructuur.

In hoofdstuk 6 is de kleine bedrijvenlokatie ten westen van Westenholte weggelaten overeenkomstig het Raadsbesluit.

In hoofdstuk 7, de infrastructuur betreffend, werden de beschouwingen over de wenselijkheid van rondwegen rond Westenholte ten behoeve van het regionale verkeer geschrapt en zijn aanvullende teksten opgenomen over het scheepvaartverkeer op het Zwarte Water in relatie tot de nieuwe bruggen en over de mogelijke combinatie van een hoogwaterkering in combinatie met een nieuwe brug naar Stadshagen.

In hoofdstuk 8 tenslotte is een motivering opgenomen voor de gekozen MER-procedure, gekoppeld aan het bestemmingsplan en worden een aantal relevante uitvoeringsaspecten behandeld (financiën, planning).

2 DE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING VAN ZWOLLE TOT HEDEN

Om het stedenbouwkundig beleid op een zorgvuldige wijze voort te zetten, is het noodzakelijk de ruimtelijke en functionele gegevens van de stad te analyseren.

De basis van de structuur voor de huidige binnenstad is in de middeleeuwen gelegd. Zwolle maakte in de 13e eeuw een bloeiperiode door; het deel binnen de eerste omwalling werd aangelegd. Erna is geleidelijk aan, beginnend bij het zuidwestelijk deel, tegen de wijzers van de klok in, de binnenstad verder aangelegd. Debet hieraan was de opbloei in de 15e eeuw, vooral door de opname van Zwolle in de Duitse Hanze. De contour van grachten en bastions, de voor Zwolle zo karakteristieke stervorm, kreeg haar voltooiing in 1621.

Hierbuiten is tot ± 1860 nauwelijks gebouwd. Uitzondering vormde de lintbebouwing langs de hoger gelegen toegangswegen tot de stadspoorten, de Kamperpoort, de Diezerpoort en de Sassenpoort. Deze structuur is nog te herkennen aan de gevarieerde functies langs de Diezerkade-Thomas a Kempisstraat en de Assendorperstraat.

Tussen 1860 en 1930 had de stad haar eerste groei-impuls ten gevolge van de nieuwe werkgelegenheid door de komst van de spoorwegen met lijnwerkplaats. De uitbreiding van de stad werd gericht gestuurd.

Ook de wijken Kamperpoort, Veerallee, Assendorp, Dieze en Wipstrik kwamen tot stand. Assendorp, Dieze en Wipstrik werden planmatig opgezet in een strakke verkaveling, aansluitend op de reeds bestaande buurten. Hierdoor ontstond een, op de toegangswegen en spoorlijnen naar de stad geënte, vingervormige opbouw rond de stadskern, die van het geheel het centraal gelegen middelpunt bleef.

De tweede groei-impuls in deze eeuw ontstond in de vijftiger jaren ten gevolge van de "wederopbouw".

In 1959 wordt Zwolle door het rijk aangewezen als "industriekern" met als gevolg dat prioriteit werd gegeven aan de ontwikkeling van de industrie, de verbetering van de verkeersinfrastructuur en de volkswoningbouw.

De vraag speelde in welke richting de stadsuitleg ten behoeve van de noodzakelijke woningbouw zou moeten gaan. De discussie ging in feite om twee denkbeelden: het plan Dudok, dat voorzag in een uitbreiding richting IJssel en het plan Van Embden gericht op de ontwikkeling van Zwolle Noord. Het werd Zwolle Noord: de barrière van het spoorwegemplacement in het zuiden werd te groot gevonden. Achtereenvolgens werden de wijken Holtendoek en Aa-landen gebouwd.

Het woongebied Zwolle Noord is gelegen in de oksel van het Zwarte Water en de Vecht en ten noorden van de A28. Ondanks de barrière van interlokale infrastructuur is op maaiveld een voldoende fijnmazig netwerk van verbindingen met het centrum aanwezig.

Ook is dit stadsdeel, door de Zwartewaterallee redelijk goed aangesloten op het interne verdeelring-systeem van de stad.

De lobben-achtige opbouw van de wijken is evenwichtig verweven met landbouw, natuur, recreatie en wonen tot een aantrekkelijk landschap. Daardoor is een specifieke stadsrand ontstaan.

Holtenbroek, een wijk gebouwd tussen 1959 en 1969, is gekenmerkt door woningbouw gericht op produktiecijfers, dus door verbetering van technieken voor gestapelde bouw. Deze wijk is aan revisie toe. In het kader van het landelijk "5 x 5 projekt" is hiertoe onderzoek verricht en een voorstel gedaan. Door het toenemen van de welvaart is halverwege de ontwikkeling van de Aa-landen de hoogbouw gestopt en omgezet in laagbouw, kleinschaligheid en natuurlijke groenaanleg. Revisie is niet aan de orde.

Zwolle kreeg in de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening (1966) van de regering de taak om een bijdrage te leveren aan de ruimtelijke ordening van ons land in de opvang van de verwachte bevolkings-overloop uit de randstad (gebundelde deconcentratie).

Met gebruik van de goede verkeersligging en economische faciliteiten diende een krachtige industrialisatie op gang te worden gebracht, zodat de stad zou kunnen groeien naar tenminste 250.000 inwoners.

Tegen deze achtergrond werd het grondgebied van de gemeente in 1968 uitgebreid met dat van de gemeente Zwollerkerkspol.

Ten behoeve van de binnenstad werd het beleid vertaald in het bestemmingsplan voor de stadskern.

Het plan voorzag in ruim baan voor het verkeer (dit beleidsvoornemen is nog steeds herkenbaar aan de extreem brede Kamperpoortenbrug), de bouw van een nieuw stadhuis en een nieuw winkelcentrum in de binnenstad.

Zwolle stond voor de keuze inzake de richting van de stadsuitbreiding na Zwolle-Noord. Na voorstudies kwam het structuurplan 1972 tot stand, geënt op de Tweede Nota. Hierin werd Zwolle-Zuid opgenomen als een eerste fase van een "gemeenschappelijk spoor", zoals dat paste in de verschillende er in ontwikkelde modellen. Het is als het ware de richting die de verschillende modellen gemeenschappelijk hadden.

Voorts werd in dit model voorzien in de afronding van de noordelijke stadswijken en in de bouw van een woongebied bij Westenholtte. De capaciteit van de stad werd geraamd op 135.000 inwoners, waardoor aan de taakstelling kon worden voldaan.

Motieven voor de keuze van dit model waren dat een bijzonder evenwichtige uitleg rondom de oude stadskern ontstaat en de aanzet tot een bandvormige ontplooiing mogelijk is.

In de Derde Nota Ruimtelijke Ordening (1973) en de hiervan onderdeel uit makende Verstedelijkingsnota (1977) werd het landelijk inrichtings- en spreidingsbeleid genuanceerd. De nationale bevolkingsgroei zou aanzienlijk minder zijn dan verwacht, de milieubelasting bleek tot kritische situaties te hebben geleid. De nog aanwezige natuurlijke milieus moeten worden gespaard, hetgeen in West-Nederland leidde tot concentratie en tot beperking van de stedelijke ontwikkelingen. Daar het voorgestane beleid in het Noordoosten tot onvoldoende resultaten had geleid, werd de opdracht aan Zwolle voortgezet. De stad werd beschouwd als tussenschakel tussen de randstad en het noorden. Zwolle werd aangewezen als groeistad met de daarbij behorende financiële faciliteiten.

De taakstelling was de bouw van minstens 10.000 woningen in 10 jaar (essentieel) met een eventuele verdere uitbreiding met 5.000 woningen tot 1990 (indicatief). Een wervend woonmilieu is noodzakelijk om de suburbanisatie tegen te gaan. Hieraan is inherent de zorg voor het natuurlijk milieu in de (direkte) omgeving.

De groeistad-taakstelling van Zwolle wordt in het provinciaal beleid (streekplan IJsselvallei) onderschreven. Na beëindiging van deze taakstelling wordt Zwolle stadsgewest en behoudt de taak als een opvangfunctie voor de Veluwe en Noord-Overijssel.

Op basis van het Structuurplan 1972 werd het bestemmingsplan Zwolle Zuid ontwikkeld en in 1974 vastgesteld. Dit gebied is gelegen tussen de spoorlijn naar Almelo en de IJssel. Het is de tweede grote stadsuitbreiding die, vanuit het centrum gerekend, aan de overzijde van zware infrastructuur (het spoor) gesitueerd moest worden. Het gebied wordt verder opgedeeld door de spoorlijn naar Deventer en door de IJsselallee, aansluitend op de weg naar Deventer.

In tegenstelling tot de Aa-landen is er geen fijnmazig netwerk van verbindingen met het centrum. Bij de opzet van de wijk is gekozen voor de aanleg van een wijkontsluitingsweg langs het spoor: de IJsselallee. Door de parallelle ligging van de IJsselallee met het brede spoorlichaam is ondertunneling technisch bijna onmogelijk of zeer complex.

De uitvoering van Zwolle-Zuid is gestart in Gerenlanden, volgens het principe: "met de wijzers van de klok meedraaien". Schelle wordt nu afgebouwd, waarna nog de meest zuidelijke en noordelijke gebiedsdelen resteren: Ittersumerbroek, Oldenelerbroek respectievelijk Hanzeland. Deze laatste is een hoogstedelijk gebied grenzend aan het station, bestemd voor kantoren, bedrijven, wonen en overige stedelijke functies.

Gelijktijdig aan de ontwikkeling van Zwolle-Zuid zijn en worden nog Westenholte Stins (structuurplan 1972) en Berkum in noord-oostelijke richting afgerond.

In de jaren 80 krijgt ook de stadsvernieuwing hoge prioriteit. Op grote schaal worden woningen gerenoveerd of komt vervangende nieuwbouw tot stand. Ook in de binnenstad kwam een op handhaving van de historische structuur, herstel van de woonfunctie en verbetering van het verblijfsklimaat gerichte rehabilitatie op gang. De bouw van het nieuwe winkelcentrum werd in deze structuur ingepast. Ook oudere wijken en zelfs het na-oorlogse Holtenbroek hebben hoge prioriteit en aandacht.

Zwolle was tot voor kort groeistad en is thans aangewezen als stedelijk knooppunt. Hierdoor heeft Zwolle de taak huisvesting te bieden aan de eigen bevolking en aan mensen van elders. Een aantal jaren kan hieraan nog worden voldaan door de ontwikkeling van de gebieden Ittersumerbroek, Oldenelerbroek en Hanzeland en door stadsvernieuwing in het stadscentrum, de stadsrand-noord en mogelijk andere delen van de bestaande stad.

Het is zaak ten behoeve van de continuïteit nu een nieuwe richting voor stadsuitleg te kiezen.

3 ENIGE RUIMTELIJK-FUNCTIONELE PERSPECTIEVEN VOOR DE JAREN NEGENTIG

Zoals geschetst blijkt de dynamiek van een stad onder meer uit de aanpassingen en ontwikkelingen in het ruimtelijk beeld. Perioden van maatschappelijke veranderingen en economische expansie kunnen worden afgeleid uit de ingrepen in de bestaande stad, in het gebruik van de bebouwing en uit de voor die tijd kenmerkende stadsuitbreidingen.

Deze veranderingen hebben gevolgen voor het stedelijk leven, voor de woonkwaliteit, de in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening genoemde "dagelijks leefomgeving".

Onze samenleving heeft er als geheel belang bij dat de dagelijkse leefomgeving voldoende kwaliteit heeft en behoudt. Hiertoe dienen een vijftal basisvoorwaarden, die ruimtelijk van belang zijn, veilig te worden gesteld:

- een goed onderhouden omgeving;
- een gezond milieu;
- een veilige omgeving;
- ruimtelijke keuzevrijheid;
- ruimtelijke verscheidenheid.

De burgers zelf en daarop aansluitend de gemeenten en de provincies dragen de primaire verantwoordelijkheid voor de dagelijkse leefomgeving.

De aspecten "gezond milieu" en "ruimtelijke verscheidenheid" verdienen op dit structuurschetsniveau aandacht.

Dagelijkse leefomgeving

Het beleid van een schoon en gezond milieu betekent in dit kader dat er grenzen worden gesteld aan bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen waarvan negatieve effecten voor het milieu kunnen worden verwacht. Het milieubeleid steunt hiermee op het ruimtelijk beleid. In de optie om bepaalde milieuhygiënische kwaliteiten in de stad te krijgen, zoals terugdringen of tegengaan van vervuiling (sanering), steunt het ruimtelijk beleid op het milieubeleid.

In het Nationaal Milieubeleidsplan is het milieubeleid verder uitgewerkt. Gebaseerd op de hierin verwoorde uitgangspunten werd in Zwolle, in overleg met de andere overheden, de "Beoordelingsmethode Milieukwaliteit" (BM) ontwikkeld. Middels deze methode wordt inzicht verkregen in de milieukwaliteit van de stad c.q. van het stadsdeel door bestaande en potentiële emissiebronnen te vergelijken met de gevoeligheden van het gebied. Doel is om vanuit beide beleidsvelden tot een optimale lokatie en vormgeving van onder andere stedenbouwkundige plannen te komen, zonodig door middel van met het treffen van extra voorzieningen. De BM vormt tevens een instrument bij de Milieu Effect Rapportage (MER).

De "ruimtelijke verscheidenheid" in de dagelijkse leefomgeving verhoogt de belevingswaarde. Er is meer behoefte aan een hogere kwaliteit van functies als recreatie, natuur en landschap. De herkenbaarheid en diversiteit van de stedelijke en landelijke omgeving is hierbij van groot belang.

Niet alleen door uitbreiden van het stedelijk gebied maar ook door ontwikkelingen in de agrarische sector, kan de bestaande ruimtelijke structuur onder druk komen te staan, waardoor heel wezenlijke functies verloren dreigen te gaan.

Het beleid tot behoud, vernieuwing en ontwikkeling van het landelijk gebied uit de Nota en Structuurschets Landelijke Gebieden is nog steeds actueel.

Op provinciaal en gemeentelijk niveau vertaald is het beleid met betrekking tot de zorg voor natuur en landschap gericht op de instandhouding, het verantwoord beheer en de ontwikkeling van nog aanwezige natuurwaarden; ten dele geldt dit ook voor de aanwezige landschapswaarden.

Door middel van landschapsbouw kunnen nieuwe kwaliteiten tot stand worden gebracht. Daarnaast kan landschapsbouw bijdragen aan het vergroten van de visuele kwaliteit van thans weinig aantrekkelijke gebieden. Voorts dient er voorzien te worden in de behoefte aan recreatievoorzieningen dicht bij grote bevolkingsconcentraties (stadsrandzones).

Algemeen Perspectief

Maatschappelijke, economische en technologische veranderingen dwingen voor een aantal aspecten van de dagelijkse leefomgeving tot voorsorteren op de 21e eeuw. In de 4e nota staan veranderingsperspectieven en beleidsuitspraken vermeld, waarvan in dit kader een aantal volgende voor Zwolle van belang zijn. Per perspectief wordt zonodig nader ingegaan op het gemeentelijk beleid.

- * Het versterken van de centrumpositie voor dienstverlening van een beperkt aantal stedelijke knooppunten in hun regionale verband. De versterking heeft betrekking op bundeling van voorzieningen, telecommunicatie en goede bereikbaarheid. De steden respectievelijk stadsgewesten hebben een goed economisch klimaat (aantrekkelijke bedrijfslokaties) en een goed woon- en leefklimaat nodig, waarvoor de gemeentelijke overheden de verantwoordelijkheid dragen.

Wonen

- * Het scheppen van een nieuw evenwicht tussen vraag en aanbod op de woningmarkt, bij voorkeur op schaal van het stadsgewest, waarbij het beleid gericht blijft op bundeling van verstedelijking door:
 - het scheppen van gunstige voorwaarden voor de ontwikkeling van een goede kwaliteit van woning en woonomgeving en voor nieuwbouw op gewenste lokaties.
 - Het stellen van randvoorwaarden aan ontwikkelingen op ongewenste lokaties.
 - Een volkshuisvestingsbeleid van de overheid waarbij de nadruk zal liggen op het deel van de woningvraag dat niet door de markt wordt gedekt. (Zie ook Nota Volkshuisvesting in de jaren negentig.)

De ontwikkeling in de richting van kleinere huishoudens, vooral één- en tweepersoonshuishoudens, brengt overal in den lande een hernieuwde belangstelling voor stedelijk wonen op gang. Er is geen reden om aan te nemen dat Zwolle daarop een uitzondering zal zijn.

Het bewaren van een evenwichtige bevolkingsopbouw brengt met zich mee dat Zwolle ook woonmogelijkheden moet blijven bieden voor overige huishoudens: hogere inkomensgroepen en gezinnen, die geneigd zijn tot landelijk wonen in een regiogemeente. Dit beleid wordt uitgevoerd om aan de taakstelling "tegengaan suburbanisatie" te voldoen. Het alternatief is dat de regiogemeenten, behalve hun natuurlijke aanwas, ook "in-verhuizers" van buiten de regio en vanuit Zwolle gaan opvangen, maar het verschaffen van een regionaal voorzieningenniveau en werkgelegenheid aan de achterblijvende centrale stad overlaten, die dan de daarvoor noodzakelijke inkomsten ontbeert. Tevens leidt dat ertoe dat het gemiddelde inkomensniveau van de bewoners in de centrale stad daalt.

In hoofdstuk 5 wordt vorenstaande nader uitgewerkt. Ook wordt verwezen naar de recente nota Volkshuisvesting 1990-1994, vastgesteld door de Gemeenteraad op 20 november 1989.

Werken

- * Het scheppen van voorwaarden voor een goed economisch klimaat door onder meer het ontwikkelen van goede en aantrekkelijke bedrijfslokalities.

De economische ontwikkeling van Zwolle wordt bepaald door de specifieke ligging tussen landsdelen: tussen de centrale stedenring en het noord-oosten van Nederland. Daardoor kan een verzorgingsgebied worden bestreken tot in vijf provincies. Deze positie wordt mogelijk gemaakt door de aanwezige infrastructuur (spoorwegen, rijkswegen) en bevestigd door de verbeteringen daarin (super-intercity, rijkswegen richting Leeuwarden/-Groningen, richting Twente en richting polders). Onderstaande tabel geeft een indicatie van de ontwikkeling van de laatste 25 jaren.

Zwolle	1-1-'65	1-1-'90	absolute index toename	(1965=100)
Inwoners	70.000	94.000	24.000	134
Woningen	19.000	38.000	19.000	200
Werkgelegenheid	23.000	50.000	27.000	217
Ziekenhuisbedden	650	1.150	500	177
HBO studenten	400	8.000	7.600	2.000
MBO studenten	2.400	9.500	7.100	395
Tabel 1: Indicatoren van de Zwolse groei 1965-1990				

Het floreren van Zwolle komt ruimtelijk tot stand door uitgifte van gronden voor bebouwing. In het kader van het ruimtelijk beleid dienen dan ook voldoende voorwaarden daartoe te worden gecreëerd, met name naar omvang, liggingsfactoren en functionele kenmerken. Ten aanzien van het laatstgenoemde aspect kan worden opgemerkt dat met betrekking tot werkgebieden veranderingen in de bedrijfsvoering, waarbij vervaging optreedt van het onderscheid tussen dienstverlening en productie, leiden tot een wat meer gedifferentieerde indeling van werkgebieden en bedrijfsterreinen.

Hierbij kan worden gedacht aan de volgende accenten:

- 1 zuivere kantoorlokaties, (bijvoorbeeld Oosterenk);
- 2 kantoren met showrooms + geringe opslag/assemblage/productie, ook wel aangeduid als bedrijvenparken, inclusief zogenaamde "bedrijfspaviljoens";
- 3 meer traditionele bedrijfsterreinen met menging van functies, waaronder produktiebedrijven (bijvoorbeeld Marslanden, Grote Voort);
- 4 specifieke zware industrieterreinen;
- 5 specifieke transport- en distributierreinen.

Groepen 2 en 5 zijn nieuwe ontwikkelingen, groep 4 komt in Zwolle eigenlijk niet voor.

Zoals in de inleiding reeds aangegeven is, zullen in deze structuurschets slechts de uitbreidingen ten behoeve van grotere bedrijfsterreinen (groep 2 en 3) worden aangegeven.

In hoofdstukken 4 en 6 wordt op vorenstaande nader ingegaan.

Infrastructuur

- * Het geleiden van de mobiliteitsontwikkeling op stedelijk en stadsgewestelijk niveau. Uitgangspunten zijn het waarborgen van de bereikbaarheid voor het goederenvervoer en het zakelijk personenverkeer en het beperken van het woon- werkverkeer per auto en andere noodzakelijke automobiliteit.

Immers het sterk toenemende autogebruik en in het bijzonder de groei van het woon-werk verkeer per auto zullen in toenemende mate leiden tot congestie- en milieuproblemen.

Daarom is een geïntegreerde aanpak middels verkeers- en vervoersbeleid, milieubeleid en ruimtelijk beleid noodzakelijk:

- lokatiebeleid ten aanzien van woongebieden, werkgebieden en voorzieningen in relatie tot infrastructuur: afstanden verkleinen, thuisarbeid met behulp van telematica en dergelijke;
- gestructureerde afstemming van de mobiliteitsprofielen van bedrijven en instellingen op de bereikbaarheidsprofielen van de beschikbare locaties;
- hoogwaardig openbaar vervoer;
- beïnvloeden van verkeersstromen en parkeren.

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer zijn de hoofdlijnen van beleid uitgewerkt. Voor onderhavige structuurschets zijn zeer essentieel de "sporen 16 en 17": "Beperking ruimtebeslag wegen en tegengaan versnippering in het landelijk gebied" en "verbetering van het stedelijk leefmilieu".

Deze laatste heeft het volgende streefbeeld;

- Vermindering groei autoverkeer in het stedelijk gebied;
- concentratie van verkeer op hoofdaders;
- bevordering van het fietsgebruik door veilige en comfortabele fietsroutes;
- parkeermaatregelen.

Momenteel wordt ongeveer 40% van de Zwolse arbeidsplaatsen bezet door mensen van elders. Dit leidt tot een aanzienlijke (auto)-mobiliteit met gevolgen voor het milieu en het ruimtebeslag ten behoeve van de infrastructuur en de parkeervoorzieningen.

De Zwolse situatie wordt in hoofdstuk 7 beschreven.

4. LOKATIEMOGELIJKHEDEN EN KEUZE.

4.1 Randvoorwaarden

De volgende randvoorwaarden hebben gegolden bij het zoeken naar aanvullende bouwlocaties voor woningen en bedrijven voor de uitbreiding van Zwolle tot het eind van deze eeuw:

- a. ligging binnen de grenzen van de gemeente Zwolle
- b. niet meer dan 4 km vanuit het stadscentrum
- c. er moet sprake zijn van een verantwoorde afweging ten opzichte van waarden van natuur en landschap;
- d. er moet sprake zijn van een verantwoorde milieuhygienische situatie ("grijs" milieu);
- e. om reden van investeringsrendement moet gekozen worden voor één compacte nieuwe woonwijk, met groeipotenties.

Hieronder wordt ingegaan op elk van deze randvoorwaarden.

- ad a. In de eerste plaats is ervan uitgegaan dat de bouwlocaties binnen de gemeentegrenzen van Zwolle dienen te liggen (zie kaart 1).

Hierdoor vallen lokaties op de westelijke oever van de IJssel buiten beschouwing.

- ad b. Bij de bepaling van de in beschouwing te nemen lokaties is uitgegaan van de grotere zorg voor het behoud van ons leefmilieu, met name resulterend in het zwaardere accent dat het mobiliteitsbeleid dient te krijgen. Derhalve is uitgegaan van het concept van een compact stadslichaam, dat wil zeggen van een samenhangend bebouwd gebied, waarbij de afstand van de nieuwe lokaties tot het stadscentrum niet meer dan ca. 4 km. mag bedragen. "Compacte stad" betekent echter niet dat alle groene aders en uitloopgebieden in en direct om de stad bebouwd worden. Door nieuwe lokaties echter aansluitend aan de stad te ontwikkelen wordt voorkomen dat het autogebruik onnodig wordt gestimuleerd; de stad heeft dan een omvang waarbinnen nog goed met de fiets elk punt bereikbaar is. Tevens draagt de bevolking van aan de stad aansluitende wijken meer bij tot de versterking van het draagvlak van voorzieningen in de bestaande aangrenzende wijken en het centrum.

Ten gevolge van dit uitgangspunt vallen lokaties ten noord-oosten van de Vecht en ten zuid-oosten en zuiden van Zwolle-Zuid eveneens af.

- ad c. In de derde plaats hebben overwegingen van milieubehoud met betrekking tot het "groene" milieu een grote rol gespeeld bij het verder afgrenzen van de als potentiële bouwlocaties te onderzoeken gebieden.

Daartoe is vanuit een beoordeling van deze zogenaamde "groene" milieuaspecten (betrekking hebbend op natuur en landschap, inclusief cultuurhistorische waarden) de vraag gesteld in hoeverre gebieden geschikt dan wel ongeschikt zijn als bouwlocatie. Aan de hand van bestaande onderzoeksgegevens, zoals vastgelegd in de bestaande bronnen, zijn de actuele en potentiële natuur- en landschapswaarden, cultuurhistorische waarden en gebieden met een relatieve rust aangegeven. Deze bronnen zijn: het Structuurplan van Zwolle uit 1972, het Bestemmingsplan Buitengebied van 1979, het Landschapsbeheersplan uit 1983 en

het Streekplan IJsselvallei uit 1986. Daarnaast heeft een zeer globaal veldonderzoek plaatsgevonden. Vervolgens is nagegaan in hoeverre recente ontwikkelingen van invloed zijn geweest op de hierboven genoemde waarden. Deze ontwikkelingen zijn voornamelijk: intensivering van de landbouw, waaronder kavelvergroting, cultuurtechnische ingrepen, sluipende achteruitgang van landschapswaarden, zoals kap van houtsingels, overbemesting, rustverstoring, maar ook een toenemende waardering voor natuur en landschap (o.m. de uiterwaarden) en cultuurhistorische waarden en meer inzicht in de mogelijkheden voor natuurbouw (verbindingzones tussen ecologische hoogwaardige gebieden). Op grond van deze geactualiseerde en op kaart gezette inventarisatie is voor het gemeentegebied een gebiedsclassificatie (zie kaart 2) gemaakt, waarbij de invloed van de bebouwing op natuur- en landschap wordt beoordeeld. Veranderingen tengevolge van bouwactiviteiten kunnen zeer negatieve gevolgen voor natuur- en landschap hebben die, afhankelijk van de ingrijpendheid van de verandering (zeer) schadelijk kunnen zijn voor de bestaande natuurwaarden en het landschap (zeer) ernstig kunnen aantasten. Een lokatiekeuze met behulp van kaart 2 biedt de mogelijkheid deze effecten te minimaliseren;

- groep 1, vanuit oogpunt natuur en landschap is ontwikkeling als bouwlokatie uitermate schadelijk;
- groep 2, vanuit oogpunt natuur en landschap is ontwikkeling als bouwlokatie (zeer) schadelijk;
- groep 3, vanuit oogpunt natuur of vanuit oogpunt landschap staat ontwikkeling als bouwlokatie (zeer) schadelijk;
- groep 4, vanuit oogpunt natuur en landschap is de ontwikkeling van een bouwlokatie het minst schadelijk.

Bij de zonering van het gemeentelijk gebied is ten aanzien van de waarde van de binnendijkse weidevogelgebieden rekening gehouden met de polder Sekdoorn (rijk), Haersterbroek en Marshoek (vrij rijk). Ten aanzien van het huidige weidevogelbestand is het gebied Mastenbroek grotendeels onbekend, maar door een recente ruilverkaveling waarschijnlijk in waarde verminderd. Voor de uiterwaarden wordt gesteld dat woningbouw aldaar vanuit het oogpunt natuur en landschap moet worden afgewezen (groep 1). In grote delen van het landelijke gebied (groep 2) is woningbouw eveneens (zeer) schadelijk. Het betreft meestal kleinschalige landschappen met veel natuurlijke variatie, kleine bosgebieden, extensief gebruikte landbouwgrond en gave natte milieus binnendijks. Ook dienen deze zones vaak als buffer voor de te beschermen uiterwaarden. De beperkingen die gelden ten aanzien van groep 3 zijn van dien aard, dat inpassing van woningbouw in bepaalde dichtheden mogelijk moet zijn, zonder aan zowel natuur- als landschapswaarden schade toe te brengen. Meestal is dan wel een achteruitgang te verwachten ten aanzien van één van beide aspecten. Met name zullen kansrijke natte milieus, minder gave kleinschalige landschappen en grootschalige landschappen met verspreide natuurwaarden schade ondervinden. Ten aanzien van groep 4, geldt dat hier weinig natuur- en landschapswaarden voorkomen. De beperkingen worden hier bepaald door cultuurhistorisch belangrijke verkavelings- en ontsluitingspatronen, waarmee bij de ontwikkeling van de bouwlokatie zoveel mogelijk rekening kan worden gehouden.



RELATIE VAN DE ONDERZOCHE LOKATIES MET DE STAD

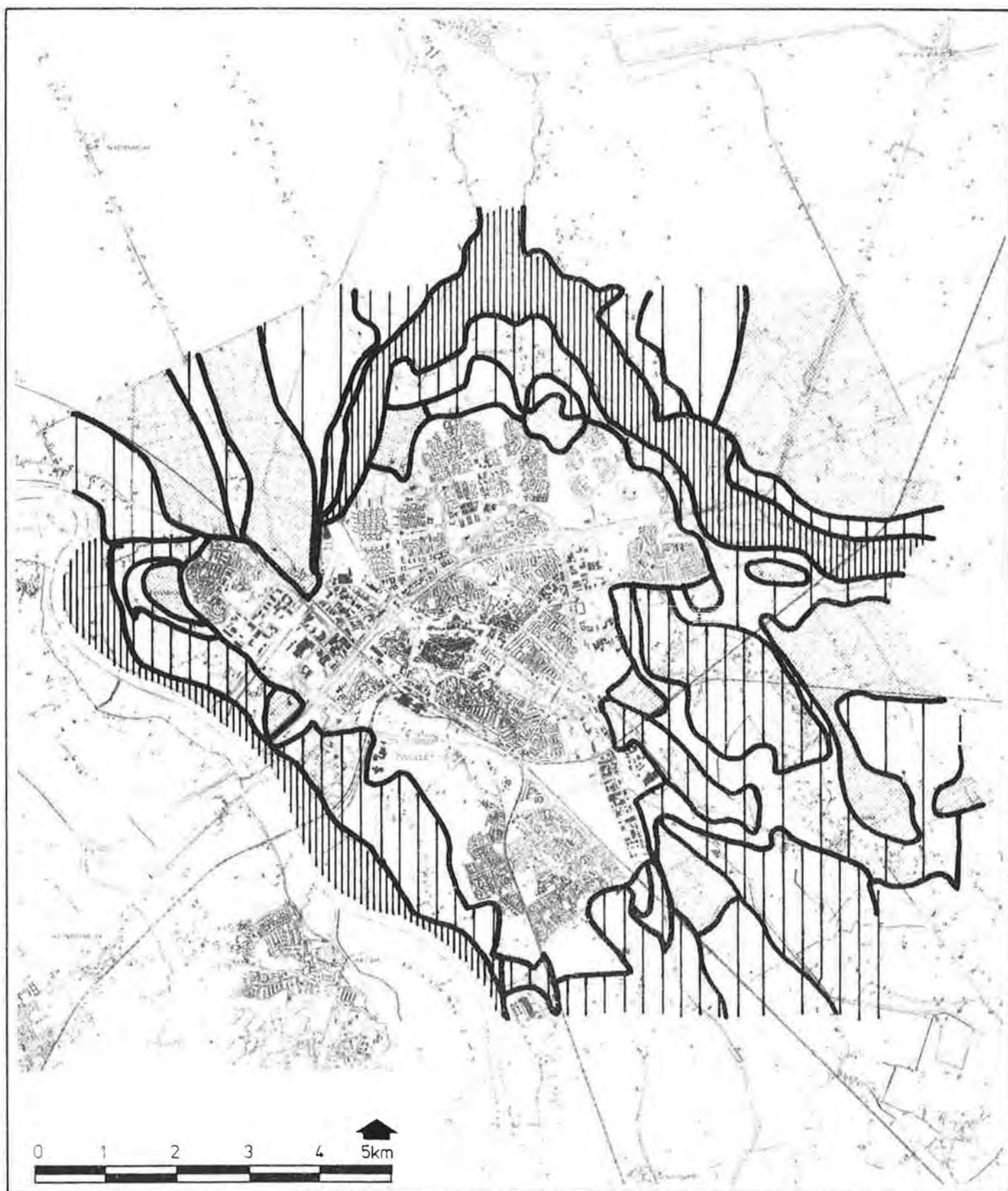
- AFSTAND TOT DE BINNENSTAD 4 km
- • • • GEMEENTEGRENS
- ▨ ONDERZOCHE LOKATIES (woningbouw)
- ▤ ONDERZOCHE LOKATIES (bedrijfsterrein)



gemeente zwolle

Augustus - 1990

Kaart 1



GROENE MILIEUASPECTEN



VANUIT OOGPUNT NATUUR EN LANDSCHAP IS ONTWIKKELING ALS BOUWLOKATIE UITERMATE SCHADELIJK



VANUIT OOGPUNT NATUUR EN LANDSCHAP IS ONTWIKKELING ALS BOUWLOKATIE (zeer) SCHADELIJK



VANUIT OOGPUNT NATUUR OF VANUIT OOGPUNT LANDSCHAP IS ONTWIKKELING ALS BOUWLOKATIE (zeer) SCHADELIJK

VANUIT OOGPUNT NATUUR EN LANDSCHAP IS ONTWIKKELING ALS BOUWLOKATIE HET MINST SCHADELIJK



gemeente zwolle

Augustus-1990

Kaart 2

Uit kaart 2 kan afgeleid worden dat - naast enkele kleinere lokaties - vijf grotere zones in aanmerking komen als bouwlokatie met inachtnaam van de reeds genoemde beperkingen. Deze zones zijn: de polder Mastenbroek, Haersterbroek, De Marsen, Marslanden en Herfte.

Van deze grotere gebieden hebben Herfte en de Marslanden de geringste omvang.

De polder Mastenbroek, Haersterbroek en De Marsen lenen zich dus het meest voor een grote bouwlokatie van 5000 woningen en eventuele uitbreidingsmogelijkheden daarvan op lange termijn. Gezien het afstandskriterium vallen beide laatste gebieden echter buiten beschouwing.

ad d. Naast de groene hebben ook de "grijze" milieuaspecten een belangrijke rol gespeeld bij het bepalen van de potentiële bouwlokaties, evenals bij de onderlinge weging van de lokaties om tot een uiteindelijke keuze te komen (daarover meer in hoofdstuk 4.2 en 4.3).

De grijze milieuaspecten zijn van milieuhygienische aard en omvatten de milieusituatie van gebieden met betrekking tot het zogenaamde "niet levende" milieu (bodem, water, lucht), het "levende" milieu (flora en fauna) en het antropogene (= de menselijke functies) milieu. Daarbij gaat het om de milieu-invloeden verontreiniging, geluidsoverlast en gevaar (zoals explosie en brandgevaar, etc.).

Teneinde deze grijze milieu-invloeden op potentiële bouwlokaties en omgekeerd ook deze invloeden van bouwactiviteiten op de omgeving te kunnen beoordelen zijn zoneringskaarten gemaakt voor het grijze milieu binnen de gemeente, conform de "Beoordelingsmethode Milieukwaliteit" (BM). De gemeente Zwolle heeft de BM ontwikkeld in overleg met het Ministerie van VROM, de Regionale Inspectie en de VNG. De BM is een methode voor integrale milieuzonering, waarbij het grijze milieu betrokken wordt bij ruimtelijke vraagstukken. De denktrant van de BM is de volgende:

- ruimtelijke ontwikkelingen veroorzaken bepaalde milieu-invloeden (bijvoorbeeld bouwactiviteiten met verkeer en geluid, grondwaterstandsveranderingen, enz.);
- het ontvangende gebied vertoont daar bepaalde gevoeligheden voor (bijvoorbeeld woonwijken zijn zeer gevoelig voor geluid; verkeerswegen minder, (de bossen zijn zeer gevoelig voor verontreinigingen; industrieterreinen minder, enz.);
- confrontatie van de daadwerkelijk voorkomende invloeden met de daarop betrekking hebbende gebiedsgevoeligheden geeft dan een indicatie van de milieukwaliteit van deze gebieden; deze kan goed tot slecht zijn (bijvoorbeeld geluidsoverlast en gevaar op een woonwijk geeft aldaar een minder goede milieukwaliteit, bij geluid en gevaar op een opslagterrein blijft deze kwaliteit daarentegen redelijk, een vervuild bos heeft echter weer een minder goede milieukwaliteit, gebieden, waar deze invloeden ontbreken hebben een goede milieukwaliteit, enz.);
- tenslotte is op grond van deze beoordeling een milieu-structuurvisiekaart gemaakt, waarin staat aangegeven waar milieusituaties beschermd zouden moeten worden, waar bepaalde ontwikkelingen (bijvoorbeeld woningbouw) zouden kunnen plaatsvinden en waar aandachts- of knelpunten te verwachten zijn (zie de kaartjes 3, 4 en 5).

Bij de zonering van het gemeentelijk gebied is aangegeven in hoeverre de milieukwaliteit verandert als gevolg van nieuwe woningen en bedrijvigheid in de verschillende deelgebieden. Daarbij is niet alleen de bestaande milieukwaliteit, maar ook de milieukwaliteit van deze ontwikkelingen zelve in ogenschouw genomen (bijvoorbeeld hoe wordt de milieukwaliteit van de nieuwe woonwijk). Als algemeen uitgangspunt is daarbij genomen dat de milieuhygiënische kwaliteit in de stedelijke ontwikkelingsgebieden niet achteruit mag gaan.

In het onderstaande wordt deze visie nader beschreven (zie ook kaarten 3, 4 en 5):

- . Nieuwe woningbouwlocaties passen het best in gebieden, waar geen te grote geluidsbelasting en risico van gevaar voorkomen, en buiten gebieden, die zeer gevoelig zijn voor (lichte) verontreinigingen en geluidsinvloeden, welke een woonwijk kan veroorzaken. Met name bossen en aaneengesloten oppervlaktewateren, afgelegen stille gebieden, waterwingebieden en grote gebiedseenheden, die op zich weinig belast zijn, moeten ontzien worden. Daaronder vallen de uiterwaarden van de IJssel en de Vecht het middengedeelte van de Mastenbroekerpolder, het samenknopingspunt tussen de Vecht en het Zwarte Water en het waterwingebied "Het Engelse Werk". Grote nog onbelaste eenheden zijn: de Mastenbroeker polder, de omgeving van Langenholte, De Marsen, de omgeving van Herfte, de polder Sekdoorn, het zuidelijk gemeentelijk gebied in de richting van Heino, Oldenelerlanden en de westzijde van Westenholte.
- . De zogenaamde knelpunt-situaties zijn gebieden of plekken, waar de milieukwaliteit nu al minder goed is. Getracht zal moeten worden de milieukwaliteit te verbeteren (saneren, aanleg van schermen, en dergelijke). Relevant zijn de oude stortplaats Westerveld (waar monitoring van de bodemsituatie nodig zal blijven) de zuidpunt van Westenholte en Frankhuis, waar woningen belast worden door lawaai van het industrieterrein Voorst (zie kaart 4 en 7).

ad e. Tenslotte is het tevens een vereiste het maatschappelijk rendement van hoge investeringen verbonden aan de ontwikkeling van nieuwe uitbreidingsgebieden te optimaliseren. Om deze reden geeft de gemeente er de voorkeur aan om deze investering te concentreren in één compacte nieuwe woonwijk, uitgaande van de gedachte dat noodzakelijke voorinvesteringen op niet te lange termijn een maximaal rendement kunnen opleveren.

Op grond van voornoemde randvoorwaarden en punten van overweging zijn de volgende, binnen een straal van circa 4 km. vanuit het centrum liggende locaties voor woningbouw en bedrijfsterrein nader onderzocht als potentiële bouwlocatie. Daarbij zijn de grotere gebieden onderzocht als mogelijke woningbouwlocatie en de kleinere gebieden, aansluitend aan bestaande werkgebieden, als mogelijke bedrijvenlocatie.



MILIEUSTRUCTUURVISIE GRIJS MILIEU:
GEVOELIGE ZONES



GROTE RELATIEF ONRELASTE GEBIEDEN
(bemesting niet meegerekend)



ZONES DIE EXTRA GEVOELIG ZIJN VOOR CHEMISCHE INVLOEDEN
(bossen, uiterwaarden, etc.)



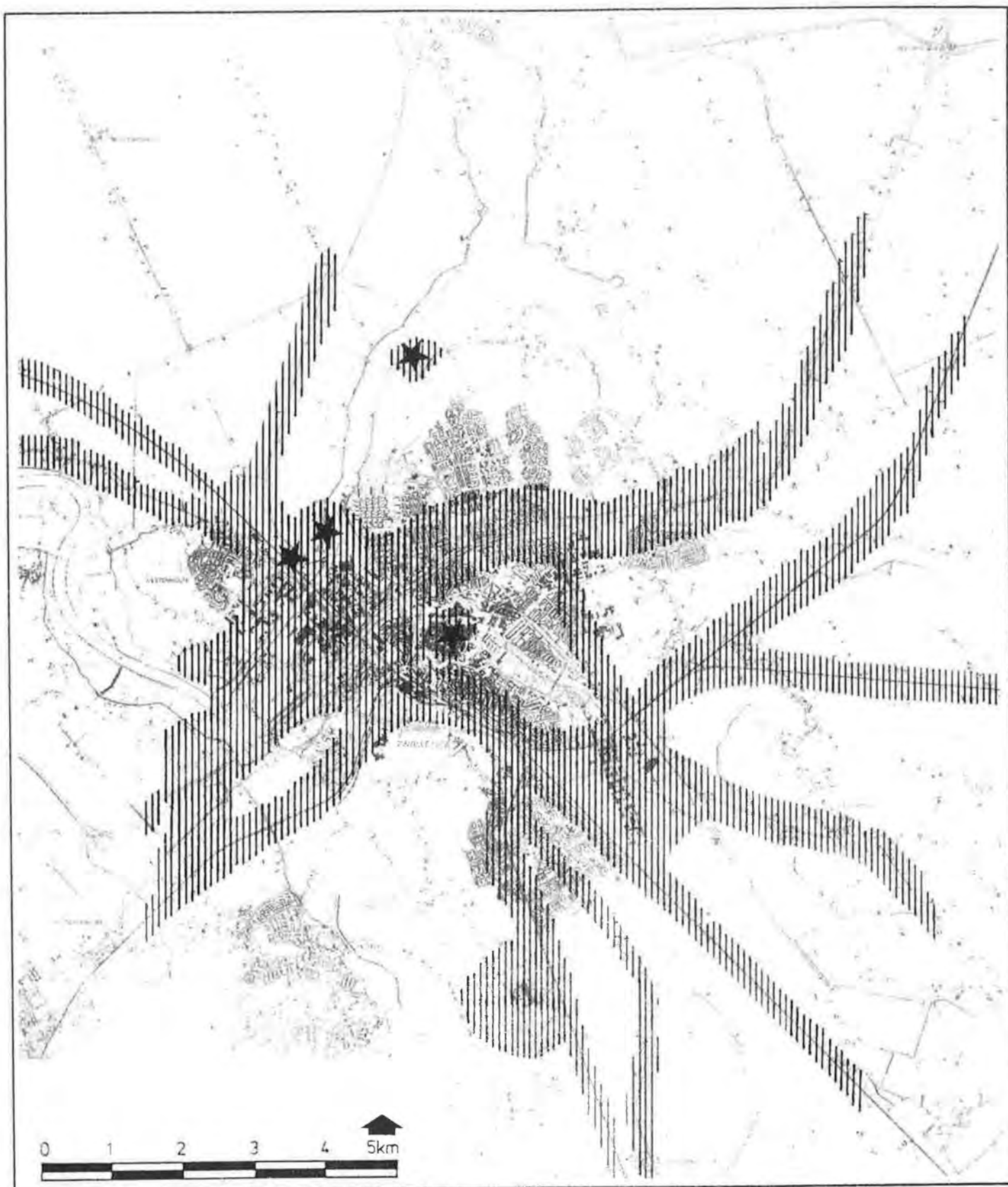
WATERWINGEBIED



gemeente zwolle

Augustus - 1990

Kaart 3



MILIEUSTRUCTUURVISIE GRIJS MILIEU: BELASTE ZONES



ZONES (geluid en/of gevaar en/of luchtverontreiniging)
LANGS WEGEN, INDUSTRIETERREINEN, etc



AANDACHT- OF KNELPUNTSITUATIES IN NIEUWE
WONINGBOUWLOKATIES



gemeente zwolle

Augustus - 1990

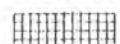
Kaart 4



**MILIEUSTRUCTUURVISIE GRIJS MILIEU:
GESCHIKTE GEBIEDEN VOOR WONINGBOUW EN BEDRIJVEN**



GESCHIKT VOOR WONINGBOUW



GESCHIKT VOOR BEDRIJVEN



gemeente zwolle

Augustus - 1990

Kaart 5

De woningbouwlokaties:

- 1 Stadshagen in de Mastenbroekerpolder ten noorden van de stad, verder in de tekst "Stadshagen" te noemen
- 2 Berkum-Veldhoek, Maatgrave en Herfte in het oosten en verder in de tekst "Herfte" te noemen
- 3 Schelle-Oldeneel langs de IJssel, verder in de tekst "IJselfront" te noemen.

Het idee om op diverse plaatsen aan en in de bestaande stad kleinere bouwlokaties te ontwikkelen om op die wijze snel en flexibel op de woningbehoefte te kunnen inspelen wordt om de volgende redenen verworpen:

- . Het gevaar is niet denkbeeldig dat de groene geleidingszones tussen de stadswijken aangetast worden en de uitloopgebieden bij bestaande wijken sterk onder druk komen te staan of verdwijnen.
- . De diverse kleine lokaties kunnen niet altijd optimaal met openbaar vervoer ontsloten worden.
- . De hoofdinfrastructuur wordt niet planmatig verder ontwikkeld waardoor bij eventuele verdere uitbreiding in de volgende eeuw problemen ontstaan.
- . Door alle uit milieu-oogpunt acceptabele lokaties rond de bestaande stad te bebouwen ontstaat rondom de stad een extra druk op alle waardevol beoordeelde gebieden.

Een "gespreide" lokatie, bestaande uit een combinatie van de dichtst bij de stad gelegen delen van de drie potentiële grote woningbouwlokaties leidt bij een voortgaande groei van Zwolle na 2000 al gauw tot de ontwikkeling van twee of meer van de onderzochte modellen. Daarbij treden alle negatief beoordeelde effecten van deze lokaties op, terwijl het financiële voordeel van nu, het niet aanleggen van een deel van de hoofdinfrastructuur, op een later tijdstip toch op diverse plaatsen noodzakelijk zal blijken.

In deze Structuurschets Plus beperkt de lokatiekeuze van een terrein voor uitbreiding van de werkgelegenheidsgebieden zich tot de aanwijzing van een nieuw bedrijventerrein.

Zoals reeds in de inleiding en verder in hoofdstuk 6 van deze structuurschets aangegeven is, zal in het kader van een nieuw op te stellen Structuurplan voor de gemeente Zwolle, dat in 1992 zal verschijnen, een integrale visie op de ontwikkeling van onder andere de totale werkgelegenheid worden gegeven. Vooruitlopend hierop kan nu reeds gesteld worden dat de kantoorontwikkeling in de gemeente zich in hoofdzaak zal concentreren in de bestaande stad, met name het centrumgebied (Hanzeland en lokaties in de Noordrand) en de Oosterenk, maar niet in de periferie. Dit mede gelet op de aangescherpte bereikbaarheidsprofielen van dit soort werkgebieden. De in deze structuurschets in beschouwing te nemen bedrijfsterreinlokaties zullen derhalve niet conflicteren met de kantoorontwikkeling.

Met betrekking tot grootschalige terreinen ten behoeve van de transport- en distributiesector (overslag spoor-weg en water-weg) zal in het kader van het streek- en structuurplan een ruimtelijke afweging plaats dienen te vinden.

Dit soort inrichtingen vereist echter een dermate grote "milieu-ruimte" dat situering in de onmiddellijke omgeving van bestaande woonwijken uitgesloten is. De in deze structuurschets in beschouwing genomen lokaties liggen alle zo dicht op de bestaande stad dat zij vanuit milieuhygiënisch oogpunt niet als lokatie voor deze distributiefunctie in aanmerking komen.

Om op korte termijn in de behoefte aan bedrijfsterrein (zie hoofdstuk 6) te kunnen voorzien zijn volgende bedrijfsterreinlokaties in beschouwing genomen:

De bedrijfsterreinlokaties:

- A "Westenholte": het gebied ten zuid-westen van Westenholte tot de IJsseldijk
- B "Spoolde": het gebied tussen Oude Veerweg en Zwolle-IJsselkanaal
- C "Marslanden": gebied aansluitend aan het industriegebied de Marslanden.

De lokatie "Westenholte" is slechts beperkt van omvang, ligt in een uit milieuoogpunt gevoelig gebied, tast het uitloopgebied van de woonwijk Westenholte aan en vereist voor een adequate ontsluiting de aanleg van een wegverbinding ten Zuidwesten van Westenholte naar de A-28. Gezien deze bezwaren en het feit, dat om in de behoefte aan bedrijfsterrein te kunnen volzien naast deze lokatie toch nog een tweede ontwikkeld dient te worden, is afgezien van deze lokatie.

Voor de lokatie "Spoolde" bestaan in een ver gevorderd stadium verkerende plannen om dit gebied een andere bestemming te geven. Vanwege het aspect continuïteit van beleid is het niet gewenst deze lokatie thans als bedrijfsterrein te ontwikkelen. Bovendien ligt een gedeelte van deze lokatie (ten zuiden van de A-28) binnen het waterwingebied waardoor het gebruik van dit gebied voor bedrijfsontwikkeling zeer sterk beperkt zou worden.

De lokatie "Marslanden" resteert zodoende als meest logische lokatie. Bovendien is deze lokatie reeds in het "structuurplan Zwolle 1972" als industriegebied aangewezen en vormt dit gebied met de reeds bestaande bedrijfsvestigingen één samenhangend goed structureerbaar werkgebied met voldoende capaciteit om te voorzien in de geraamde behoefte.

Uit het voorgaande blijkt dat de "Marslanden" zo evident de voorkeur heeft als aanvullende bouwlokatie voor bedrijfsdoeleinden dat voor deze lokatie gekozen is. In de navolgende paragrafen zal daarom niet nader op een afweging van de genoemde drie bedrijfsterreinlokaties meer worden ingegaan en zal deze afweging zich beperken tot de woonlokaties.

4.2 Omschrijving van de keuze-aspecten en de afwegingscriteria

Om te komen tot een verantwoorde lokatiekeuze zijn bovengenoemde gebieden beoordeeld op grond van de volgende vier keuze-aspecten:

- a de ruimtelijke aspecten;
- b de milieueffecten van de ruimtelijke veranderingen;
- c de financiële aspecten;
- d de bestuurlijke, agrarische en strategische aspecten.

Met betrekking tot een aantal van de keuzeaspecten zijn de geldende beleidsdoelstellingen reeds in hoofdstuk 3 weergegeven. Deze laten zich tot een aantal operationele (af)wegingscriteria herleiden waaraan de diverse lokaties getoetst werden. In het navolgende zijn deze criteria kort beschreven.

a Ruimtelijke aspecten

- * Omvang van de lokatie.
 - . Kan de verwachte groei tot het einde van deze eeuw in de lokatie opgevangen worden?
- * Uitbreidbaarheid.
 - . Bestaan aansluitend aan de lokatie mogelijkheden tot verdere uitbreiding met een wijk van 3.000 à 5.000 woningen teneinde een verdere groei van de woningbehoefte na deze eeuw op te kunnen vangen, daarbij uitgaande van een vorming van een logisch en samenhangend stadsdeel.
- * Bereikbaarheid.

Met het oog op het mobiliteitsbeleid dient gestreefd te worden naar vermindering van de totale verkeersbehoefte en het stimuleren van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. De lokaties zijn beoordeeld naar de mogelijkheid tot

 - . optimale aansluiting op de hoofdinfrastructuur van de bestaande stad, te onderscheiden naar verkeerssoorten openbaar vervoer, langzaam verkeer en autoverkeer.
- * Samenhang met bestaande stad.

Nauw samenhangend met het voorgaande criterium is ook een goede ruimtelijke samenhang met de stad en de nabijheid van de diverse functies en voorzieningen van wezenlijk belang om de automobiliteit te beperken.

De lokaties werden gewogen naar het

 - . ruimtelijk verband met en oriëntatie op:
 - het stadscentrum met de voorzieningen en de werkgebieden (zie kaart 6)
 - de recreatiegebieden (intensief) alsmede de uitloopgebieden (extensief)(zie kaart 7).
- * Voorzieningenniveau van wijkcentra.
 - . In hoeverre is aansluiting op en versterking van bestaande voorzieningen mogelijk;
 - . In hoeverre ontstaan mogelijkheden voor levensvatbare nieuwe voorzieningen.
- * Gebiedspotenties ten behoeve van herkenbare gebieden met eigen identiteit.
 - . In hoeverre zijn er in of nabij de lokatie aanleidingen die bijdragen tot een grotere gevarieerdheid in het leefmilieu; het gaat hierbij met name om 'natuurlijke' gegevens die geïntegreerd in het stedenbouwkundig plan een zekere eigenheid aan het plan kunnen geven;
 - . Het gaat niet alleen om nu aanwezige elementen maar zeker ook om elementen die op termijn tot ontwikkeling gebracht kunnen worden;
 - . Afwezigheid van belemmeringen.

b De milieu-effecten van de ruimtelijke verandering.

- * Gevolgen voor het "groene" milieu.

Invloed op natuurwaarden:

 - . kan rekening gehouden worden met aanwezige natuurwaarden;
 - . zijn op te offeren natuurwaarden elders aanwezig (niet zeldzaam) of vervangbaar (compenseerbaar);
 - . kunnen uitstralingseffecten op natuurwaarden in de omgeving worden beperkt of vermeden;

en invloeden op landschappelijke waarden:

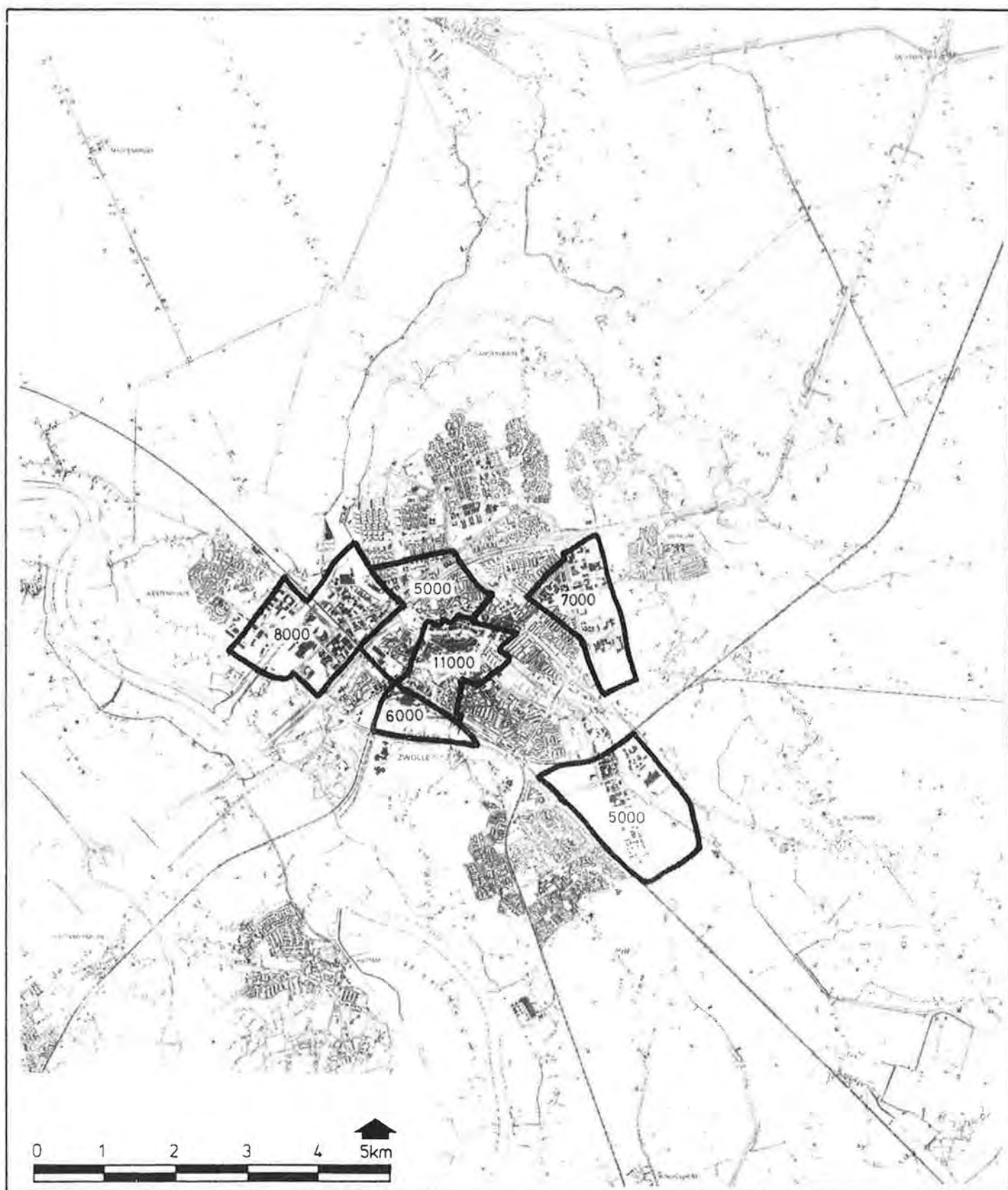
- . is de bebouwing in het landschap in te passen;
- . zijn er cultuurhistorische waarden in het geding en zijn deze inpasbaar;
- . heeft het randgebied bij de woningbouwlokatie(s) voldoende draagkracht voor een uitlooppunctie.
- * Gevolgen voor en beperkingen door het "grijze" milieu:
 - . invloed op stilte en voor verontreiniging en gevaar gevoelige gebieden (= uitwaarts effect);
 - . invloed van aanwezige grijze milieu-invloeden op het leefmilieu in de bouwlokatie(s), onder andere geluidhinder en gevarenczones (= inwaarts effect).

c De financiële aspecten.

- * kosten van grondverwerving en bouwrijp maken:
 - . de lokatie-afhankelijke kosten voor grondverwerving en ophoging zijn voor de diverse lokaties geraamd en gewogen.
 - . De lokatie-onafhankelijke-kosten binnen het plan zijn in alle lokaties per definitie gelijk. Deze kosten hebben betrekking op het bouw- en woonrijpmaken binnen de lokatie en voor de berekening is uitgegaan van standaard norm-bedragen.
- * noodzakelijke voorinvesteringen in bovenwijkse infrastructuurele werken en ten behoeve van de ontsluiting van de lokatie
- * Overige financiële aspecten.
 Bij de beoordeling van de lokaties spelen nog de volgende factoren een rol die een financiële invloed hebben, doch moeilijk te kwantificeren zijn:
 - . beheersbaarheid: dit betreft de mogelijkheden om de planning van de ontwikkeling en daarmee die van het investeringsverloop zo goed mogelijk in de hand te houden. Een lokatie met niet al te veel reeds bestaande bebouwing of te handhaven landschapselementen biedt hierbij duidelijk voordelen;
 - . uitbreidingsmogelijkheden: hierbij gaat het om de mogelijkheid de lokatie in de verdere toekomst met zo weinig mogelijk extra investeringen in de infrastructuur uit te kunnen breiden;
 - . drempel-marktacceptatie: de ontwikkeling van nieuwe woningbouwlokatie die niet of onvoldoende aansluiten bij bestaande bebouwing of geldende woonwensen wil nog wel eens weerstand in de markt ondervinden.

d De bestuurlijke, agrarische en strategische aspecten.

- * de continuïteit van beleid op verschillende bestemmingsniveau's wordt nagestreefd:
 - . met betrekking tot de onderlinge afstemming van verschillende beleidsvelden;
 - . met betrekking tot reeds genomen planologische beleidsbeslissingen;
- * de acceptatie: gestreefd wordt naar een zo groot mogelijk draagvlak voor de bouwlokatie:
 - . in politieke en bestuurlijk zin, mede op grond van gewekte verwachtingen en het huidige gebruik van de lokatie;
 - . bij grote groepen van de bevolking en de marktpartijen;



SPREIDING VAN DE ARBEIDSPLAATSEN OVER CENTRUM EN WERKGEBIEDEN

7000 ARBEIDSPLAATSEN PER GEBIEDSDEEL
OVERIGE ±15000 ARBEIDSPLAATSEN
VERSPREID OVER HET OVERIGE GEMEENTEGEBIED

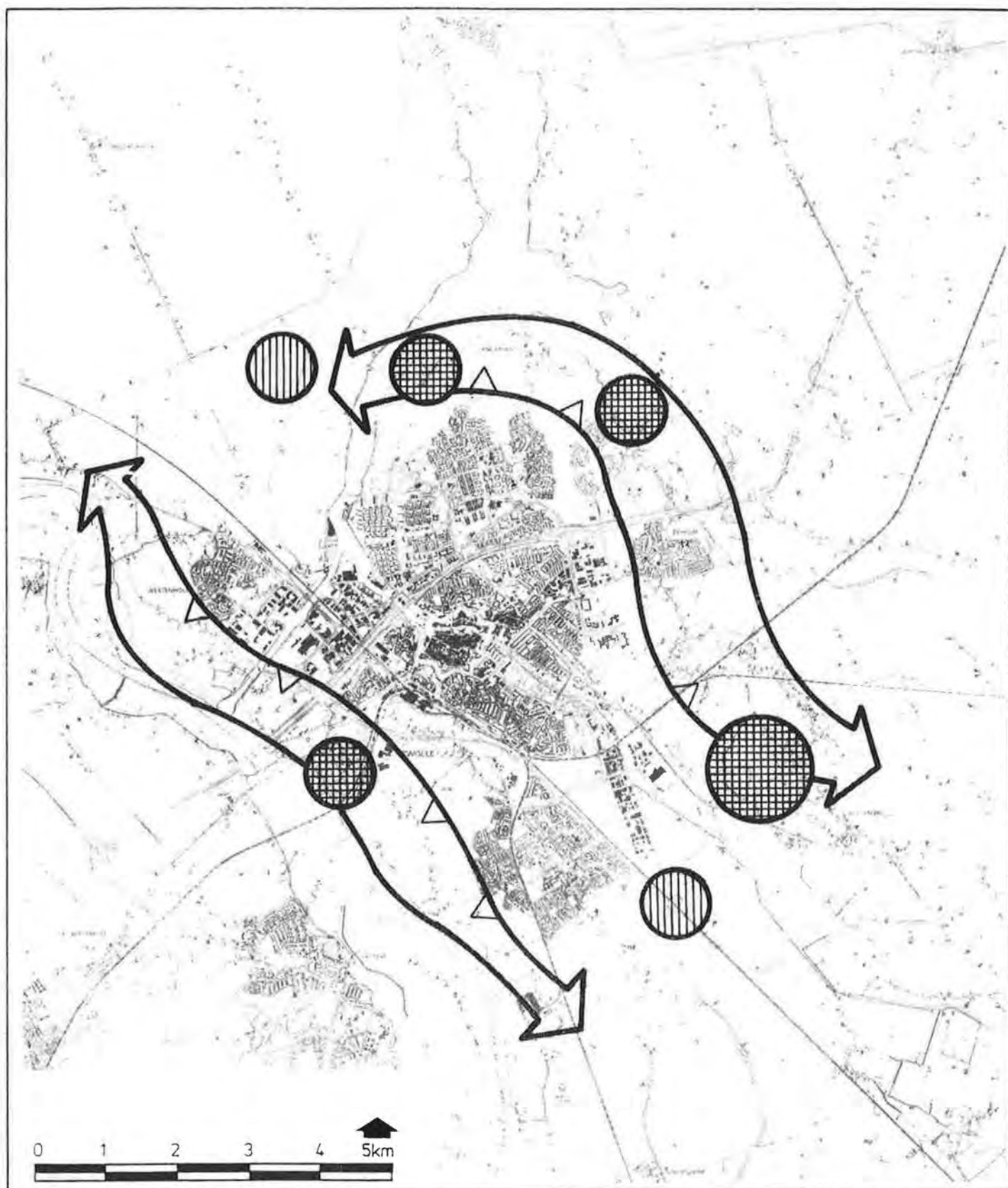
RAMING BIJ VOLLEDIGE REALISERING VAN HET WERKGEBIED



gemeente zwolle

Augustus-1990

Kaart 6



RECREATIEVE VOORZIENINGEN IN DE STADSRAND

-  RECREATIEGEBIEDEN
-  POTENTIELE RECREATIEGEBIEDEN
-  UITLOOPGEBIEDEN



gemeente zwolle

Augustus - 1990

Kaart 7

- * het agrarisch belang: Elke stedelijke uitbreiding gaat ten koste van het huidige, in hoofdzaak agrarische gebruik van het betreffende gebied. Daarom moet beoordeeld worden wat de gevolgen zijn, gemeten in verlies van grond met agrarische mogelijkheden.
De beoordeelde deelaspecten zijn:
 - . de bedrijfsstructuur;
 - . de verkaveling;
 - . de ontsluiting;
 - . de waterbeheersing.
 Naarmate bovenstaande deelaspecten voor een gebied beter zijn, is verstedelijking van dat gebied minder positief beoordeeld.
 - . De omvang van het verlies aan landbouwgrond. Gestreefd dient te worden deze te bespreken tot het strikt noodzakelijke.
- * de flexibiliteit van de lokatiekeuze:
 - . in hoeverre blokkeert de keuze voor een lokatie het mogelijk toekomstige gebruik voor andere doeleinden (bijvoorbeeld voor werkgelegenheid, voorzieningen, recreatie);
- * de snelheid van realisering:
 - . is realiseerbaarheid op korte termijn in verband met continuïteit in de woningbouw en het beschikbaar hebben van industriegebied mogelijk.

Naast deze in beschouwing genomen meer of minder quantificeerbare criteria spelen bij de keuze echter altijd een aantal subjectieve, niet inzichtelijk te maken argumenten een rol, welke de uiteindelijke keuze mede bepalen.

4.3 Beoordeling van de lokaties en onderbouwing van de keuze

Ten behoeve van de beoordeling van de woningbouwlokaties zijn voor de drie in beschouwing te nemen alternatieven rekenmodellen (dus geen onherroepelijk vastgelegde structuurschetsen!) opgesteld, teneinde de diverse gebieden op uniforme wijze te kunnen beoordelen aan de hand van de hiervoor omschreven wegingscriteria. Op kaart 8, 9 en 10 zijn deze rekenmodellen weergegeven.

De beoordeling van de diverse lokaties is weergegeven met behulp van een waarderingsmatrix (zie bijlage 1). De waarderingsmatrix is een methodisch hulpmiddel dat het mogelijk maakt meer inzicht te geven in het traject van de beoordeling en besluitvorming.

Voordelen van deze methode zijn:

- doorzichtigheid
- bevordering van de beeldvorming
- er wordt een meer objectief beeld van de keuzemogelijkheden gegeven; op basis van subjectieve waarderingsmatrices en de in de toelichting vermelde argumenten kan in de matrix een objectieve waarde worden toegekend;
- waarderingsmatrices per hoofdaspect zijn mogelijk, waarna de hoofdaspecten onderling tegen elkaar afgewogen kunnen worden.

In de waarderingsmatrix wordt per lokatie een waardebeoordeling per aspect onderdeel aangegeven. De waardebeoordelingen worden aangegeven met een 1, 2 of 3.

Een lage waardebeoordeling betekent bij de ruimtelijke, financiële en politiek/strategische aspecten dat de lokatie relatief slechter scoort dan andere lokaties ten aanzien van dit deel-aspect. Een hogere waarde betekent dat het deelaspect beter beoordeeld wordt dan bij andere lokaties. Voor de agrarische- en milieuwaarde echter, betekent een lage waarde dat het (deel)-aspect beter beoordeeld wordt dan bij andere lokaties; met andere woorden bebouwing zou een ernstige aantasting van dit aspect betekenen. Een lage waarde bij de milieu-effecten betekent relatief ernstige milieu-invloeden van de bouwlokatie en een hoge waarde relatief geringe milieu-effecten.

De argumenten die tot de waardering in de matrix (zie bijlage 1) hebben geleid zijn:

ad a. Ruimtelijke aspecten:

* Omvang van de lokatie:

Uit de in hoofdstukken 5 nader aangegeven behoeftes blijkt dat tot het einde van deze eeuw aanvullende bouwlokaties nodig zijn voor circa 5.000 woningen, dat wil zeggen circa 330 ha. bruto grondgebied. Zoals uit de onderzochte rekenmodellen (kaart 8, 9 en 10) blijkt, voldoen twee van de woningbouwlokaties aan deze terreinbehoefte. De lokatie IJsselfront is te beperkt om 5.000 woningen te bouwen; een uitbouw van deze lokatie in het uiterwaardengebied van de IJssel is om waterstaatkundige redenen onmogelijk en het noordelijk deel van deze lokatie mag vanwege het aanwezige waterwingebied niet bebouwd worden. Bij keuze van deze rest-lokatie zal nog voor het eind van deze eeuw opnieuw een woningbouwlokatie elders moeten worden ontwikkeld.

* Uitbreidbaarheid:

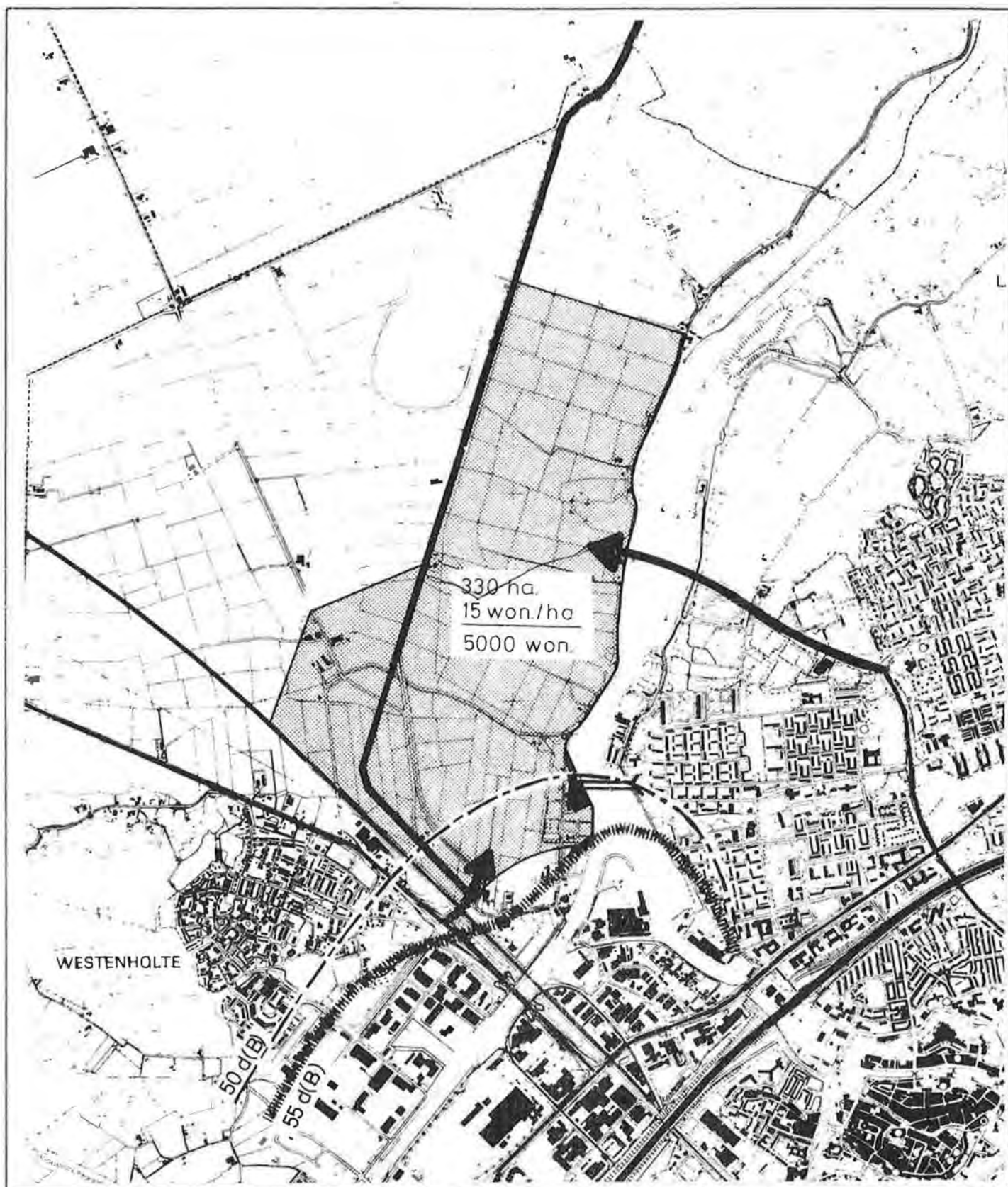
Aangezien ook in de volgende eeuw een verdere groei van Zwolle te verwachten is, zij het waarschijnlijk in een aanzienlijk lager tempo, is tevens bekeken of in de onderzochte lokaties nog een verdere groei mogelijk is. De lokatie Stadshagen biedt ruimtelijk ruimschoots mogelijkheden om ook in de verdere toekomst in westelijke richting uit te breiden.

De lokatie Herfte kan op zichzelf wel uitgebouwd worden in de richting Wythmen, doch dit resulteert in een weinig doelmatig opgezette, langgerekte wijk waarvan het vervolgdeel op grote afstand van de stad ligt.

De lokatie IJsselfront is nu reeds te klein, biedt derhalve geen verdere uitbreidingsmogelijkheden.

* Bereikbaarheid:

De verschillen tussen de drie lokaties zijn slechts gering; voor de ene vervoerswijze scoort de ene lokatie iets beter, voor de andere vervoerswijze een andere lokatie. De lokatie Herfte blijkt voor een belangrijk deel buiten de nagestreefde 4 kilometer afstand van de binnenstad te liggen. Met betrekking tot het openbaar vervoer bieden de lokaties Stadshagen en in mindere mate Herfte de mogelijkheid om door middel van voorstadhaltes op het spoorwegenstelsel aan te sluiten.



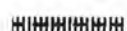
REKENMODEL STADSHAGEN



VERSTEDELIJKT GEBIED



HOOFDONTSLUITING WOONGEBIED



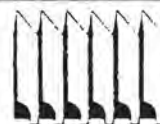
GELUIDSCONTOUR A-INRICHTINGEN (gemeten geluidsbelasting)



GELUIDSCONTOUR EFFECTIEF VERGUNNINGSRUIMTE



LANGZAAMVERKEERSBRUG

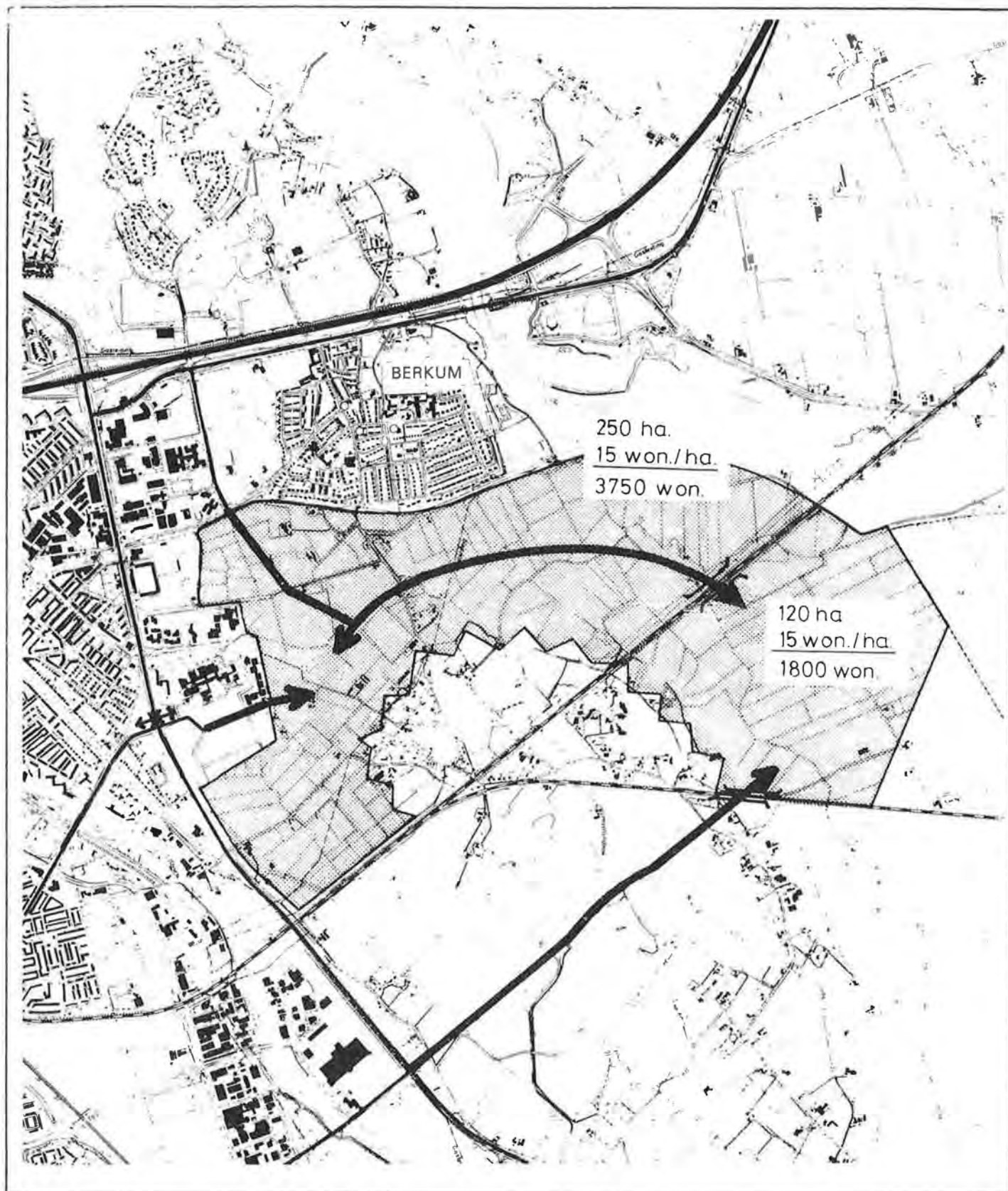


gemeente zwolle

Augustus-1990

schaal 1:25.000

Kaart 8



REKENMODEL HERFTE



VERSTEDELIJKT GEBIED



HOOFDONTSLUITING WOONGEBIED



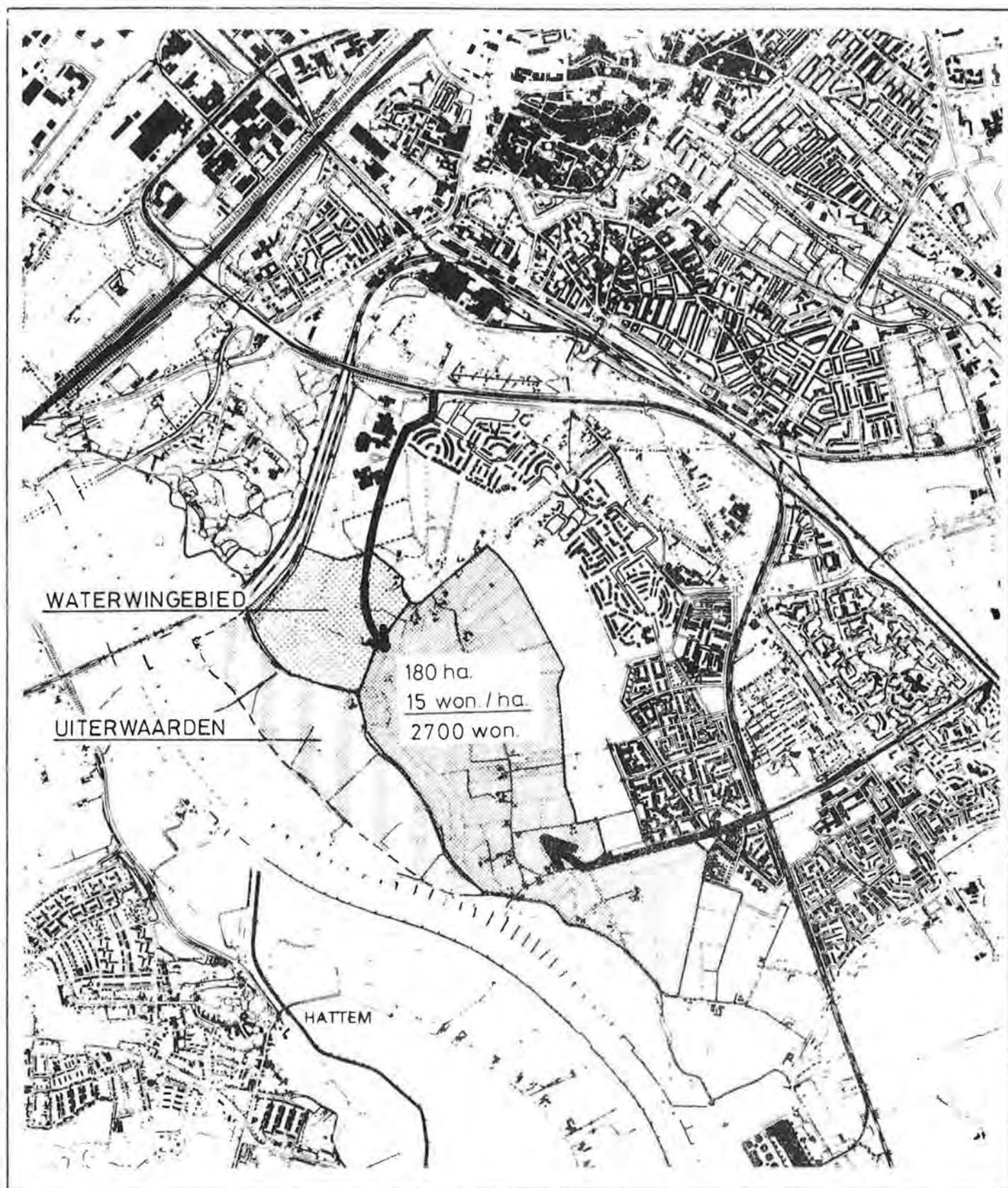
ONDERDOORGANG



gemeente zwolle

Augustus - 1990
schaal 1 : 25.000

Kaart 9



REKENMODEL IJSSELFRONT

IN WATERWINGEBIED EN UITERWAARDEN MOGEN NIET BEBOUWD WORDEN



VERSTEDELIJKT GEBIED



HOOFDONTSLUITING WOONGEBIED



gemeente zwolle

Augustus - 1990
schaal 1:25000

Kaart 10

Of deze vorm van openbaar vervoer echter haalbaar is en een aantrekkelijke oplossing biedt voor het binnenstedelijk verkeer wordt betwijfeld. De reistijd per trein zal, verhoogd met voor- en natransporttijden, al snel groter zijn dan die per (brom)fiets. Bij de personenverplaatsingen in het regionale verkeer kan wel een functie voor het railvervoer ontstaan indien de stadsspoorhaltes opgenomen worden in het regionale net.

Beoordeling van aansluiting van de lokaties op openbaar vervoer is daarom met name geredeneerd vanuit de bus. De verbindingsmogelijkheden per bus zijn voor de bouwlokaties verschillend. In alle gevallen zal getracht moeten worden om aansluiting te vinden bij reeds bestaande buslijnen. Dit omdat aansluiting bij reeds aanwezige reizigersaantallen eerder mogelijkheden biedt van hoge (= concurrerende) busfrequenties.

Voor Stadshagen liggen de meest logische mogelijkheden in een aansluiting op de buslijnen naar de Holtenbroek en Westenholte. Deze buslijnen kunnen worden doorgetrokken naar Stadshagen. Van de lokaties biedt alleen Stadshagen ook mogelijkheden om het regionale openbaar vervoer te verbeteren. Bussen uit de richting Hasselt/Genemuiden kunnen via de kortere route over de Middelweg vlotter in het centrum van Zwolle komen.

De lokatie Herfte is met name tengevolge van de langgerekte vorm weinig optimaal met een buslijn te bedienen. Gedacht kan worden aan verlenging van zowel de lijn naar het Sophia Ziekenhuis als de lijn naar Berkum. Ontsluiting van het gebied door beide lijnen te verlengen is exploitatief echter problematisch. Verlenging van de buslijn naar Berkum geeft een weinig logische ontsluiting van het gebied (relatief grote omweg). In beide gevallen zal men met de bus binnen 30 minuten in het centrum zijn.

IJsselfront kan alleen ontsloten worden door een buslijn via de Campus. Gezien het potentiële aantal inwoners in dit gebied zal een hogere frequentie dan een 60 minuten-dienst niet haalbaar zijn.

De lokatie IJsselfront sluit nauw aan op het stadslichaam. Op grond hiervan kunnen langzaamverkeervoorzieningen eenvoudig worden gerealiseerd. Ook Herfte biedt goede mogelijkheden; door de wat grotere afstand tot het centrum wordt deze lokatie echter iets lager gewaardeerd.

Stadshagen ligt "aan de overzijde" van het Zwarte Water en het Zwolle-IJsselkanaal. Dit houdt in dat deze barrière op een voor langzaam verkeer zo aantrekkelijk mogelijke wijze wordt overwonnen door aanleg van een extra langzaamverkeerbrug naar Holtenbroek (zie ook hoofdstuk 7.2).

Aangezien deze verbinding een bestanddeel van het rekenmodel vormt en voorwaarde voor deze lokatie is, is de waardering gelijk met die van Herfte.

Voor de drie grote lokaties is het gewenst dat er op meer dan één punt wordt aangesloten op het hoofdwegennet. Op deze wijze wordt voorkomen dat de wegenstructuren binnen de lokatie belast worden met niet gewenst doorgaand verkeer.

De lokaties Stadshagen en Herfte zijn goed op het hoofdwegenstelsel aan te sluiten (waarmee een goede bereikbaarheid voor de auto wordt bereikt) zij het dat wel ingrijpende voorzieningen moeten worden gecreëerd.

Voor Stadshagen is een verkeersbrug over het Zwarte Water nodig.

Voor Herfte is een (gedeeltelijk) ongelijkvloerse kruising met de Ceintuurbaan en zijn ongelijkvloerse kruisingen met de spoorlijn(en) noodzakelijk.

De lokatie IJsselfront wordt laag gewaardeerd als het gaat om de auto-ontsluiting omdat de ingrepen die moeten worden gepleegd niet eenvoudig zijn. Zij gaan ten koste van het landgoed Schellerberg en ten koste van het woonmilieu in Schellerbroek en Oldenelerlanden. In de Oldenelerlanden kan sanering van enkele nieuwe woningen onontkoombaar blijken te zijn.

Op grond van bovenstaande argumenten is de score met betrekking tot de bereikbaarheid van de verschillende woningbouwlokaties als volgt

Bereikbaarheid	Stadshagen	Herfte	IJsselfront
. openbaar vervoer	2	1	2
. langzaam verkeer	2	2	3
. auto	2	2	1
waardering in de hoofdmatrix	2	1	2

*

Samenhang:

Sociaal-culturele voorzieningen zijn gesitueerd in de binnenstad en de directe omgeving. Afstanden van Stadshagen, Herfte en IJsselfront tot deze voorzieningen ontlopen elkaar niet wezenlijk.

Op kaart 6 is een overzicht gegeven van de belangrijkste gebieden van werkgelegenheid in Zwolle. Uit dit kaartje blijkt dat in het centrale deel van Zwolle (respectievelijk Binnenstad en stationsomgeving, Hanzeland en noord-westrand centrum) in het jaar 2000 circa 22.000 arbeidsplaatsen aanwezig zijn. Voorts zijn over de lokaties ten westen van de binnenstad (Westenholte/Grote Voort), oosten (Oosterenk en Vrolijkheid) en zuiden (Marslanden) tamelijk gelijkmatig nog eens 19.500 arbeidsplaatsen verdeeld.

Hieruit mag worden afgeleid dat de keuze van een woonlokatie nauwelijks beïnvloed wordt door de ligging ten opzichte van werkgelegenheidslokaties: Stadshagen, Herfte en IJsselfront liggen alle op nagenoeg eenzelfde afstand van werkgelegenheidsgebieden.

De belangrijkste recreatiewaarden in de stadsranden liggen in de recreatiegebieden en in de uitloopgebieden direct aansluitend aan de bestaande stadswijken (zie kaart 7). Verstedelijking van deze uitloopgebieden betekent een belangrijk verlies aan woonkwaliteit van zowel de buitenwijken alsook de binnenstadswijken met beperkte groen- en recreatievoorzieningen. Bij de lokatie IJsselfront zijn deze effecten het grootst. De wijk Zwolle-Zuid, met weinig of geen grootschalige recreatievoorzieningen in de wijk, is door zijn ligging en begrenzingen aangewezen op het IJsselgebied. Bij Stadshagen is het effect het minst, Herfte neemt een tussenpositie in.

De samenhang met de bestaande stad en de recreatievoorzieningen laat zich voor de diverse lokaties als volgt waarden:

- . Uitgaande van de aanleg van de bruggen is een goede samenhang van Stadshagen met de stad/binnenstad gewaarborgd. Niet alleen de bereikbaarheid maar ook het meer gevoelsmatig "bij de stad horen" kan tot stand komen door de ligging aan het Zwarte Water (dat als bindend element ontwikkeld moet worden) en zichtmogelijkheden op de stad (over het Zwarte Water). De aanwezigheid van bedrijfsterreinen Westenhofte en Voorst zullen voor een deel van Stadshagen als barrière werken in de relatie met de binnenstad. Stadshagen heeft in de onmiddellijke omgeving recreatiegebieden (te ontwikkelen) die met water (Zwarte Water; kolken; zandwinplas) te maken hebben. De IJsseloever is als uitloopgebied nabij. De afstand naar voorzieningen als Westerveld e.o. en Agnietenplas wordt door de aanleg van een brug over het Zwarte Water gering. De samenhang van Stadshagen met de werkgebieden is redelijk goed en vergelijkbaar met de andere lokaties.
- . De lokatie Herfte sluit aan op het stadslichaam. De relatie met de binnenstad is (afgezien van enige barrièrewerking van Ceintuurbaan en het daaraan gelegen Oosterenk-complex) sterk. Door de relatief langgerekte vorm van de lokatie is de samenhang van het oostelijke deel met de binnenstad echter minder sterk. Herfte ligt goed ten opzichte van recreatiegebieden (Wijthmenerplas en Agnietenplas) en heeft een interessant uitloopgebied. De woningbouwlokatie soupeert echter een deel van de uitloopgebieden van Berkum en de oostelijke stadswijken Dieze en Wipstrik op.
- . De lokatie IJsselfront sluit goed aan op de stad en kan door de geringe afstand een behoorlijke relatie met de binnenstad krijgen (afgezien van barrièrewerking spoorwegemplacement en IJsselallee). De relatie van deze lokatie conflicteert met de opzet van de inmiddels gerealiseerde woonwijk. Zo wordt het uitloopgebied van deze wijk grotendeels opgesoupeerd door de nieuwe lokatie. De samenhang met recreatiegebieden is gering en blijft beperkt tot het Engelse Werk, Spoolderbos en enige uitlopmogelijkheid langs de IJssel (waar al gauw een conflict met natuurwaarden ontstaat, met name in Schellerwade). Het uitloopgebied van de nieuwe stadswijk Zwolle-Zuid / IJsselfront is onvoldoende.

Bovenstaande argumenten leiden tot volgende waardering van de samenhang:

Samenhang	Stadshagen	Herfte	IJsselfront
. centrum	2	2	2
. werkgebieden	2	2	2
. recreatiegebieden	3	3	1
waardering in de hoofdmatrix	2	2	1

* Voorzieningenniveau van wijkcentra

- . Stadshagen kan leunen op de wijkcentra in Zwolle-Noord (Holtenbroek en Aa-landen). Bij een verdere groei van Stadshagen ontstaat voldoende draagvlak om (in samenhang met Westenholte) een eigen voorzieningencentrum te creëren.
- . Herfte kan niet steunen op behoorlijke wijkvoorzieningen omdat deze in de omgeving ontbreken. Dat betekent dat een eigen voorzieningencentrum noodzakelijk is. De langgerekte vorm en de minder waarschijnlijk geachte uitbouw mogelijkheden maken een volwaardig centrum onhaalbaar. Een centrum voor dagelijkse voorzieningen is het maximaal haalbare, tevens noodzakelijk om toch nog enige verzorging in de wijk te brengen.
- . IJsselfront kan in zekere mate steunen op het wijkcentrum Zuid, zij het dat de afstanden tot dit centrum betrekkelijk groot zijn (en anders dan bij Stadshagen niet in een logische richting naar de binnenstad liggen) en de uitbouw mogelijkheden van het centrum Zuid beperkt zijn, terwijl de druk op dit centrum (anders dan in Zwolle-Noord) nu reeds groot is.

* Gebiedspotenties

- . Stadshagen biedt een aantal aanknopingspunten op grond waarvan een aantrekkelijke wijk gebouwd kan worden. De ligging aan het Zwarte Water, de nabijheid van kolken en plassen zijn positieve factoren. Het nagenoeg afwezig zijn van belemmeringen maakt het mogelijk een woonwijk met een kwalitatief hoogwaardig leefmilieu te ontwikkelen en goede recreatievoorzieningen aan te leggen. Middels landschapsbouw zal in een vroeg stadium deze eigen identiteit van de wijk moeten worden versterkt.
- . Herfte biedt een aantrekkelijk landschap (met hoogteverschillen, boscomplexjes) dat goed kan bijdragen aan de totstandkoming van een kwalitatief hoogwaardige woonwijk met een zekere eigenheid. Door noodzakelijke ophoging en infrastructuur omzal echter een deel hiervan worden aangetast. Soms kunnen bepaalde elementen (zeker ook gelet op eigendomsverhoudingen) belemmerend werken.
- . In IJsselfront is een gevarieerd landschap (oeverland-schap langs de IJssel) aanwezig, dat echter door de realisering van de nieuwe stadswijk voor een belangrijk deel te niet gedaan wordt, met name ten gevolge van ophogingen.

ad b. Waardering van de effecten van verstedelijking op milieuwaarden:

* Natuurwaarden:

Stadshagen is gelegen in een grootschalig landschap. De natuurwaarden die verspreid in het cultuurland zijn gelegen, zoals slootkantvegetaties en broedgebieden van weidevogels, zijn sinds het uitvoeren van een ruilverkaveling in de Mastenbroekerpolder teruggelopen. Enkele duidelijk van het cultuurland gescheiden liggende elementen zijn wel van belang. De Stadskolk is van belang door de botanische waardevolle water- en oevervegetaties (waaronder Breedbladige Orchis) en de hier broedende en de tijdens de trek pleisterende water- en moerasvogels. De zandplas tussen de Werkerlaan en de Milligersteeg heeft betekenis als pleisterplaats voor overwinterende vogels, waaronder ganzen en eenden.

De Hasselterdijk en de buitendijkse graslanden zijn plaatselijk botanisch van belang. Dit geldt nog sterker voor de buitendijkse graslanden aan gene zijde van het Zwarte Water, langs de Holterbroekerdijk, hier groeien Kievitsbloem en Gulden Boterbloem.

Door de duidelijke scheiding tussen gebieden met hoge en lage natuurwaarden wordt de inpasbaarheid van deze gebieden in een bouwlokatie vrij hoog ingeschat. Dit betreft met name de Hasselterdijk en de Stadskolk. De zeldzaamheid van de voorkomende natuurwaarden is groot in de buitendijkse graslanden langs het Zwarte Water. De plaats van de verkeersbrug over deze rivier moet uiterst zorgvuldig worden gekozen. De overige natuurwaarden, voorzover niet inpasbaar, zijn ook elders aanwezig en niet uniek. Bovendien gaat het in deze gevallen om dynamische voedselrijke milieu's die vrij goed door natuurbouw zijn te compenseren.

De opvang van uitstralingseffecten op natuurwaarden in de omgeving kunnen door de aanleg van groengebieden goed worden opgevangen. Het zal echter moeilijk zijn de uit het oogpunt van natuurbehoud wenselijke rust rond de zandplas en de Stadskolk te handhaven.

Herfte is deels in een kleinschalig, deels in een grootschalig landschap gelegen. De natuurwaarden liggen zeer verspreid over het hele gebied. Botanische waarden zijn gebonden aan schrale droge wegbermen en perceelscheidingen, matig voedselrijke watergangen en moerasjes, kleine, matig voedselrijke moerasbosjes en aan de aanwezigheid van een tamelijk rijp landgoedbos. Het open gebied ten noorden van de spoorlijn naar Dalfsen heeft een beperkt belang als weidevogelgebied. Wel pleisteren er 's winters nogal wat ganzen. Het kleinschalige deel van Herfte is een biotoop voor broedvogels en voor kleine zoogdieren, van bosranden en houtsingels. Tot de jaren '60 kwam hier de das voor. De inpasbaarheid wordt door de verspreide ligging van de natuurwaarden laag ingeschat. De natuurwaarden zullen door een bouwlokatie op deze plaats grotendeels verdwijnen.

Hierdoor verdwijnen waarden die in Nederland wel steeds zeldzamer worden maar nog steeds vrij algemeen voorkomen. De vervangbaarheid van deze waarden, vooral die welke gebonden zijn aan verschillende graden van voedsel-armoede is echter gering. De uitstralingseffecten van deze lokatie op de Vechtuiterwaarden moet als negatief worden beoordeeld. De draagkracht van Herfte-Wythmen als uitloopgebied is groter. Dit gebied wordt echter wel ernstig aangetast door de ontsluitingsweg naar de Heinoseweg/Zalnéweg.

IJsselfront heeft nu een grotendeels kleinschalige landschappelijke opbouw. Natuurwaarden zijn verspreid aanwezig in en langs de Schellerwade, in landgoed Schellerberg en langs de IJsseldijk. Het betreft botanische waarden van vegetaties op kalkrijke rivierklei en deels kalkrijke, deels kalkarme rivierduintjes. Geomorfologisch is het gebied waardevol. De uiterwaarden, die vanwege het te verwachten uitstralingseffect hier ook worden besproken, zijn vooral ornithologisch van belang. Hier broeden water- en moerasvogels en 's winters pleisteren hier grote aantallen eenden en zwanen.

De inpasbaarheid van deze natuurwaarden is gering. Grote delen van landgoed Schellerberg zullen hun waarde verliezen. Deze verliezen zijn moeilijk te compenseren. De andere waarden die het hier betreft zijn gebonden aan riviersystemen. Evenals in Stadshagen gaat het om dynamische milieu's, waarvan in het algemeen compensatie door natuurbouw mogelijk wordt geacht. De uitstralingseffecten van deze bouwlokatie zijn groot, doordat hiermee het uitloopgebied van Zwolle-Zuid verdwijnt en de IJsseluiterwaarden sterk binnen de invloed van de stad komen te liggen. Dit gegeven weegt op deze lokatie welhaast even zwaar als het verlies van waarden op de lokatie zelf. Ook de ontsluitingsweg door het landgoed Schellerberg behoort tot deze negatief te beoordelen uitstralingseffecten.

Natuurwaarden	Stadshagen Herfte IJsselfront		
Inpasbaarheid bestaande natuurwaarden	2	1	1
Afwezigheid van zeldzame natuurwaarden	1	2	1
Vervangbaarheid van natuurwaarden	2	1	2
Opvang van uitstralings-effecten	3	2	1
Waardering in de hoofdmatrix	3	2	1

Stadshagen is van de drie lokaties de meest gunstige. Hierbij moet worden aangetekend dat deze lokatie aanmerkelijk minder gunstig scoort wanneer wordt vastgehouden aan een over grote lengte langs het Zwarte Water gelegen stadsdeel.

Herfte heeft als nadeel het verlies van enkele zowel moeilijk inpasbare als moeilijk vervangbare milieus. Bovendien weegt hier een negatief uitstralingseffect op de Vechtuiterwaarden mee, waarvoor in tegenstelling tot de lokatie Stadshagen geen alternatieven mogelijk zijn.

IJsselfront scoort laag, vanwege de aanwezigheid van moeilijk inpasbare natuurwaarden in het gebied, doorsnijding van landgoed Schellerberg door een weg, en een naar verwachting groot uitstralingseffect op de IJsseluiterwaarden.

* Landschappelijke waarden

De verschillen tussen Stadshagen en Herfte zijn gering. In Stadshagen kunnen veranderingen van de landschappelijk waardevolle Zwartewaterdijk en de aanleg van de verkeersbrug over het Zwarte Water de landschappelijke waarden aantasten. Het cultuurhistorisch zeldzame verkavelings- en ontsluitingspatroon wordt hoog gewaardeerd.

In Herfte wordt een waardevol kleinschalig landschap door een weg doorsneden en komen de Vechtuiterwaarden onder druk te staan. De inpasbaarheid wordt hier lager ingeschat dan in Stadshagen maar de waarden zijn op zich niet zeldzaam te noemen.

IJsselfront scoort lager dan de andere twee lokaties. De IJsseldijk, de IJsseluiterwaarden en de binnen de lokatie gelegen kleinschalige nederzettingen zijn gaaf en vrij zeldzaam; deze waarden zijn slecht inpasbaar. De draagkracht van het resterende uitloopgebied is laag. Bovendien wordt landgoed Schellerberg door een weg doorsneden.

Landschappelijke waarde	Stadshagen Herfte IJsselfront		
Inpasbaarheid bestaande landschapswaarde	2	1	1
Afwezigheid van zeldzame cultuurhistorische waarden	1	3	2
Voldoende draagkracht van het uitloopgebied	3	2	1
Waardering in de hoofdmatrix	2	2	1

* Grijs milieu

Bij de beoordeling zijn de milieustructuurvisiekaarten (zie kaart 3, 4, 5) als ondergrond gebruikt, omdat deze kaarten gestoeld zijn op de gedachte de milieukwaliteit van het gemeentelijk gebied te handhaven en -indien mogelijk- te verbeteren.

Zoals reeds eerder gesteld is, kan daaraan slechts tegemoet gekomen worden als de milieukwaliteit van de toekomstige bouwlokatie minstens even goed of beter is dan als de huidige milieukwaliteit van het gebied, waarin deze bouwlokatie kan komen te liggen.

Bij de waardering van de lokaties is rekening gehouden met:

- . de milieu-invloeden, die de bouwlokatie heeft op de omgeving (zogenaamde uitwaartse invloeden) en
- . de milieu-invloeden, die de omgeving uitoefent op de bouwlokatie (zogenaamde inwaartse invloeden).

In het algemeen geldt, dat bij een relatief grote overschrijding van het op kaart 5 als "geschikt" aangemerkte gebied meer verlies in kwaliteit te verwachten is, dan bij een relatief geringe overschrijding (vergelijk kaart 5 met de kaarten 8, 9 en 10).

De lokatie Stadshagen veroorzaakt weinig verlies van de bestaande milieukwaliteit van de Mastenbroekerpolder. Meer verlies treedt op in de noordelijke regionen als gevolg van uitwaartse invloeden op een aaneengesloten onbelast gebied, waar de kwaliteit vooral bepaald wordt door stilte en weinig verontreinigingen (bemesting niet meegerekend).

De milieukwaliteit van de toekomstige woonwijk kan negatief beïnvloed worden door inwaartse invloeden vanaf wegen (langs de Werkerlaan) en het industrieterrein Voorst, met name in het gebied Frankhuis (zie ook de op kaart 4 aangegeven knelpunten). In het rekenmodel (kaart 8) is laatstgenoemd gebied dan ook niet als deel van de lokatie opgenomen.

De lokatie Herfte veroorzaakt relatief veel verlies van bestaande milieukwaliteit in een aaneengesloten stuk onbelast gebied in het oostelijke deel van de op kaart 9 aangegeven lokatie. Dit geldt met name voor de landerijen ten oosten van Berkum in de richting van Maatgrave, ten zuiden van Herfte (o.m. de Wijthmenerplas) en de omgeving van de Ambelt. In het westelijk deel is dit verlies minder als gevolg van bestaande milieuinvloeden (Ceintuurbaan e.d.). De milieukwaliteit van de toekomstige woonwijk wordt langs de spoorlijnen, hoogspanningsleidingen en Ceintuurbaan negatief beïnvloed als gevolg van inwaartse invloeden (geluid, gevaar en verontreinigingen).

De lokatie IJsselfront veroorzaakt relatief veel verlies van bestaande milieukwaliteit als gevolg van uitwaartse milieuinvloeden in het aaneengesloten onbelast gebied van de Oldenelerlanden. Vanwege mogelijk negatieve milieuinvloeden op het grondwater is het zelfs uitgesloten dat delen van deze lokatie gerealiseerd kunnen worden. Het betreft met name het waterwingebied het "Engelse Werk" ten zuiden van de Schellerberg. Deze lokatie scoort derhalve het laagst, omdat aldaar geen enkel gebied als "geschikt" aangemerkt staat (zie kaart 5). Er zijn relatief weinig inwaartse invloeden op de nieuwe woonwijk, behalve enige invloed vanaf de IJsselcentrale (geluid).

ad c. Financiële aspecten:

Ten einde enig inzicht te verkrijgen in de financiële aspecten die verbonden zijn met de ontwikkeling en ontsluiting van de vier onderscheiden lokaties is per lokaties een globale haalbaarheids-analyse gemaakt aan de hand van de rekenmodellen. Uitgangspunten hierbij zijn ondermeer volgende aannamen geweest:

- een woning-dichtheid van 15 woningen per ha voor het totale te verstedelijken gebied inclusief stedelijke groenvoorziening resulteert in een dichtheid van 25 woningen per ha voor het bouwrijp te maken exploitatiegebied;
- een woning-differentiatie van 50% vrije sector en 50% gesubsidieerde woningen, waarvan 20% woningwetwoningen.
- binnen het exploitatiegebied is per lokatie uitgegaan van dezelfde standaardverkaveling. Met specifieke lokatiemogelijkheden is geen rekening gehouden. Extra kosten om deze uit te buiten, zijn derhalve niet in de vergelijking opgenomen.
- Voor alle lokaties zijn dezelfde opbrengst-prijzen aangehouden. Hierbij is uitgegaan van het huidige prijsniveau.

- Bij de Sport- en Groenvoorzieningen is onderscheid gemaakt in kosten die zoals gebruikelijk ten laste van de grondexploitatie gebracht kunnen worden en die welke ten laste van de algemene middelen komen of anderszins door subsidies gedekt moeten worden.

Bij de analyse zijn binnen de grondexploitatie drie kosten-niveau's te onderscheiden:

- a Micro-niveau met lokatie-onafhankelijke-kosten. Dit zijn de kosten verbonden aan de standaardverkaveling. Voorts zijn hier ook de omslag voor stadsuitleg kosten ondergebracht. Deze kosten zijn, gezien het eerder vermelde uitgangspunt, voor alle lokaties gelijk.
- b Macro-planstructuurkosten met lokatie-afhankelijke-kosten zoals verwerving en ophogingskosten.
- c Bovenwijkse-infrastructuurele kosten. Deze kosten hebben betrekking op infrastructuurele werken, veelal buiten het plan gelegen en die noodzakelijk zijn om het plan te kunnen realiseren. Dit betreft in hoofdzaak ontsluitingswegen, bruggen, duikers, tunnels, rioolpersleidingen etc.

Met betrekking tot de opbrengstbepaling is uitgegaan van:

- a Grondverkoop op de markt. Gelet op het uitgangspunt zijn deze gemiddeld per woning en per lokatie gelijk.
- b Lokatiesubsidie. Om maximaal van de lokatiesubsidie te kunnen profiteren is het noodzakelijk dat het bouwprogramma, zoals bij de uitgangspunten is vermeld, maximaal voor 50% uit vrije sector of licht gesubsidieerde vrije sector woningen bestaat. Uitkering vindt evenwel plaats per gerealiseerde en gesubsidieerde woning.
- c Subsidie Grote Bouwlokatie. Deze subsidie bedraagt maximaal f 10.000,00 per woning inclusief BTW. Voorwaarde is evenwel dat de gemeente hiervan zelf 20% voor haar rekening neemt.

Rentekosten:

Deze kosten zijn een gevolg van het kosten- en opbrengstenverloop gedurende de exploitatieperiode en de hoogte van de rente. Voor de Zwolle-Zuid liggen deze kosten op 9 à 10% van de totale kosten van de grondexploitatie. Het lijkt raadzaam een dergelijke percentage ook nu aan te houden.

Voor de drie woningbouwlokaties werd op grond van de rekenmodellen een exploitatieopzet gemaakt met het volgende resultaat:

KOSTEN:

Uit de analyse blijkt dat de totale kosten binnen de grondexploitatie voor de onderscheiden lokaties alle op f 50.000,00 exclusief BTW per woning uitkomen. Met rentekosten is dan nog geen rekening gehouden. Deze f 50.000,00 zijn als volgt te splitsen:

- De lokatie-onafhankelijke-kosten (per definitie per lokatie gelijk) liggen hierbij op f 27.000,00 per woning.

- De lokatie-afhankelijke-kosten van grondverwerving en ophoging tezamen variëren van f 10.000,00 tot f 14.000,00 per woning.
De lokatie Herfte ligt het laagst, mede doordat de ophogingskosten hier het laagst zijn. De lokatie IJsselfront wordt het hoogst ingeschat in verband met onder meer hoge verwervingskosten. Bij de ophoogkosten is de zandprijs van groot belang. Deze kan aanmerkelijk (mogelijk 50%) verlaagd worden indien op de lokatie zand gevonden wordt. Met name is dit ook van belang bij de lokatie Stadshagen waar met grootste ophoging is gerekend.
- De noodzakelijke bovenwijkse-infrastructurele-kosten variëren per lokatie van f 9.000,00 tot f 14.000,00 per woning.
Met name de lokatie Herfte scoort ongunstig door de hoge kosten voor viaducten, noodzakelijk door van de aanwezigheid van spoorlijnen en de Ceintuurbaan. Het IJsselfront heeft de laagste kosten voor infrastructuur. Een belangrijke kostenpost zijn hier echter de geluidswerende-voorzieningen die aangebracht moeten worden.
Voor Stadshagen zijn het met name de brugverbindingen over het Zwarte Water die voor de kosten zorgen.

OPBRENGSTEN:

Op basis van de woningdichtheid van 25 woningen per ha met een gemiddeld uitgeefbaar oppervlakte van 220 m² per woning en een gemiddelde opbrengstprijz van f 150,00 per m² exclusief BTW, is de kavelopbrengst f 33.000,00 exclusief BTW per woning. Voorts zou op basis van de maximale lokatie-subsidie en de subsidie Grote Bouwplaatsen (elk f 8.500,00 exclusief BTW per woning) maximaal f 17.000,00 excl. BTW per woning ontvangen kunnen worden. De totale opbrengsten zouden dan net de kosten dekken.

HAALBAARHEID GRONDEXPLOITATIE:

In de kostprijs van f 50.000,00 is nog geen rekening gehouden met de rentekosten. Deze worden begroot ongeveer f 4.000,00 per woning indien de subsidie Grote Bouwplaatsen verkregen wordt. Gelet op de beschikbare opbrengsten mag verwacht worden dat de onderzochte lokaties slechts met moeite financieel haalbaar zijn. De thans begrote kosten zullen verminderd moeten worden. Hier lijken wel mogelijkheden toe te zijn (b.v. de zandprijs) doch een zorgvuldige op kosten verlagende gerichte planontwikkeling is hierbij een onontkoombare noodzaak.

KOSTEN TEN LASTE VAN DE ALGEMENE DIENST:

Bij de subsidie Grote Bouwplaatsen moet de gemeente Zwolle zelf f 2.000,00 per woning betalen. De kosten voor groen- en sportvoorzieningen die ten laste blijven van de algemene middelen worden begroot op f 2.500,00 tot f 3.000,00 per woning afhankelijk van de lokatie. Dit betekent dat in totaal bij een ontwikkeling van een bouwlokatie met ongeveer 5000 woningen f 25 miljoen ten laste van de Gemeente Zwolle komt.

Voor een verdere uitwerking zie hoofdstuk 8.1.

* Beheersbaarheid

Dit betreft de mogelijkheid om de planning van de ontwikkeling en daarmee die van de investeringen zo goed mogelijk in de hand te houden. Met name een lokatie met niet al te veel reeds bestaande bebouwing of te handhaven landschapselementen speelt hierbij een belangrijke rol. Op dit punt biedt Stadshagen duidelijk voordelen.

* Uitbreidingsmogelijkheden

Hierbij gaat het om de mogelijkheid de lokatie tot boven de 5000 woningen met zo weinig mogelijk extra investeringen in de infrastructuur uit te breiden. Verdere groei lijkt het beste te realiseren in Stadshagen.

* Drempel-marktacceptatie

De ontwikkeling van nieuwe woningbouwlokaties die niet of onvoldoende aansluiten bij bestaande bebouwing wil nog wel eens weerstand in de markt ondervinden. Dit kan met name in het begin van de realisering tot vertraging in de afzet leiden. Een goede ondersteuning vanuit het provinciaal planologisch beleid kan positief werken om deze weerstand weg te nemen. Stadshagen kan van deze drempelvrees evenwel best last krijgen. Herfte heeft vermoedelijk het minste last.

ad.d. Bestuurlijke, agrarische en strategische aspecten

* continuïteit van het beleid

Het structuurplan 1972 wees Zwolle-Zuid aan als bouwlokatie voor de jaren 70 en 80. Tevens werd een reservering voor de verdere toekomst aangegeven voor de langere termijn namelijk Groot Westenholte.

De lokatie Stadshagen is weliswaar eerder geprojecteerd, sluit echter tot op zekere hoogte aan bij het beleid '72.

De lokatie herfte conflicteert met de ruilverkaveling Marshoek-Hoonhorst en tevens met het in gang gezette opstelling van een landinrichtingsplan voor de zuidelijke stadsrand.

De lokatie IJsselfront conflicteert eveneens met het landinrichtingsplan zuidelijke stadsrand. Voorts is bij de ontwikkeling van Zwolle-Zuid een nadrukkelijk beleid gevoerd (in bestemmingsplannen, nota's, studies vastgelegd) waarbij sprake blijft van een wisselwerking van een stadswijk met een agrarisch/recreatief uitloopgebied in de zone langs de IJssel.

* acceptatie

Er lijkt een ruimere bestuurlijke en politieke acceptatie te zijn voor de lokatie Stadshagen dan voor de andere lokaties waar deze geheel of nagenoeg geheel lijkt te ontbreken.

* Agrarische aspecten

De waardering van de effecten van verstedelijking op de landbouwkundige mogelijkheden luidt als volgt:

In Stadshagen zijn de waterbeheersing en bedrijfsstructuur in een deel van lokatie minder dan in de rest van de Mastenbroeker polder doordat dit deel (ten zuiden van de Stadskolk en ten Oosten van de Werkerlaan) buiten de gereedgekomen ruilverkaveling Mastenbroek is gehouden.

Het noordelijk deel van de bouwlokatie heeft echter een goede structuur over de hele linie, waardoor vooral de aspecten ontsluiting en verkaveling hoog scoren.

Doordat het bovendien gaat om een grotere lokatie dan IJsselfront (330 vs. 180 ha) is hier het verlies voor de landbouw het grootst.

In Herfte zijn vooral in Veldhoek de landbouwkundige mogelijkheden gering vanwege een slechte verkaveling en bedrijfsstructuur en een matige waterbeheersing en ontsluiting. In Maatgrave zijn met name de verkaveling en de bedrijfsstructuur beter maar zijn over het algemeen deze en de overige aspecten in vergelijking met andere gebieden matig te beoordelen. Alleen het verlies aan oppervlakte is hier groter dan in de andere twee lokaties, maar in totaal moet het verlies voor de landbouw hier minder groot worden ingeschat dan in de andere twee lokaties.

De lokatie IJsselfront heeft een goede waterbeheersing en een goede bedrijfsstructuur. De ontsluiting en de verkaveling zijn minder goed dan in Stadshagen, vooral ten opzichte van het noordelijk deel van die lokatie. Bovendien is de oppervlakte die verloren gaat aanzienlijk minder, zodat IJsselfront als bouwlokatie wenselijker is dan Stadshagen sensu lato.

Landbouw	Stadshagen	Herfte	IJsselfront
Waterbeheersing	2	3	1
Ontsluiting	1	2	2
Verkaveling	1	3	2
Bedrijfsstructuur	2	3	1
Oppervlakte	2	1	3
waardering in de hoofdmatrix	1	3	2

*

flexibiliteit

De lokaties Stadshagen en Herfte zijn lokaties die ook op langere termijn potenties hebben om ontwikkelingen op te vangen die nu nog niet te voorzien zijn (voorbeelden: verdergaande woningbouw, werkgelegenheid, grootschalige voorzieningen). Zwolle-Zuid heeft de potenties in slechts zeer beperkte mate. Keuze voor Zwolle-Zuid nu houdt derhalve een maximale vrijheid (zowel Herfte als Stadshagen) voor de toekomst in. Keuze voor Stadshagen of Herfte soupeert één van de potentiële lokaties voor de verdere toekomst op.

4.4 Samenvatting lokatiekeuze

Samenvattend ziet de waarderingsmatrix voor de vier keuze-aspectgroepen van de drie onderzochte woningbouwlokaties er als volgt uit:

Keuze aspecten	Stadshagen Herfte IJsselfront		
ruimtelijke aspecten	2.7	2.0	1.3
milieu effectene	2.3	2.0	1.3
financiële aspecten	2.2	2.2	1.7
bestuurlijke aspecten	2.2	1.6	1.4
Waardering (gemiddeld)	2.4	2	1.4

Ten aanzien van nagenoeg alle aspecten is de waardering van de lokatie Stadshagen het gunstigst. Ten aanzien van de financiële aspecten is het verschil tussen de lokaties Stadshagen en Herfte marginaal.

Na afweging van alle argumenten en gezien de wens om de continuïteit van de woningbouw te waarborgen, is gekozen voor "Stadshagen" als aanvullende woningbouwlokatie. Deze keuze is mede bepaald uit overwegingen van milieubehoud, versterking van de stedelijke structuur van de stad en in het bijzonder het noordelijk stadsdeel, de toekomstwaarde van de benodigde grote financiële inspanning, de consistentie van beleid betreffend de inrichting van de stadsrand en overwegingen van een snelle realiseringskans.

5. WONEN

5.1 Bevolkingsontwikkeling en raming van de woningbehoefte

Op de bevolkingsontwikkeling van Zwolle hebben veel factoren invloed. De ontwikkeling wordt bepaald door de groei van de plaatselijke bevolking en van de bevolking in de regio. Tevens zijn van belang verhuiscbewegingen ten gevolge van toename van de werkgelegenheid, de huishoudensontwikkeling - (toename één en twee persoonshuishoudens en minder personen per woning). Daar de aannames moeilijk zijn in te schatten, dienen de berekeningen met de nodige reserve te worden gehanteerd, in het bijzonder geldt dit voor de berekeningen voor na het jaar 2000. Deze laatste berekeningen pretenderen niet meer dan een idee te geven van de ontwikkelingsrichting van de Zwolse huishoudens in het begin van de volgende eeuw.

5.2 De ontwikkeling tot op heden

In de jaren 1980 t/m 1989 is de Zwolse bevolking toegenomen met 11.940 inwoners, dat wil zeggen met gemiddeld 1.195 mensen per jaar. Op 1 januari 1990 telde Zwolle 94.130 inwoners.

jaar	Zwolle	Zwolle	overige gemeenten streekplangebied IJsselvallei-Noord *)	Nederland
1 jan	abs	index	index	index
1980	82190	100	100	100
1985	88052	107	104	103
1990	94130	115	108	106

Tabel 2: de toename van de bevolking over de jaren 1980 - 1990

De Zwolse bevolkingsgroei is behoorlijk te noemen. Over de periode 1980 t/m 1989 is Zwolle bijna twee keer zo snel gegroeid als de overige gemeenten van het streekplangebied IJsselvallei-Noord samen, en tweeënhalve keer zo snel als Nederland.

De toename van de bevolking kent twee componenten, namelijk het geboorte-overschot (geboorte minus sterfte) en het vestigings-overschot (vestiging minus vertrek). De toename van de Zwolse bevolking is vooral te danken aan vestigingsoverschotten; veel mensen hebben Zwolle als woonplaats gekozen.

*) Zwolle maakt deel uit van het streekplan IJsselvallei. IJsselvallei-Noord omvat de gemeenten: Dalfsen, Genemuiden, Hasselt, Heino, Kampen, Nieuwleusen, Ommen, Staphorst, Wijhe, IJsselmuiden en Zwartsluis.

	geboorte- overshot	vestigings- overshot	totaal
Zwolle	381	836	1.217
Overige gemeenten IJsselvallei Noord	1.135	- 213	922
Totaal	1.516	623	2.139
Tabel 3: de opbouw van de bevolkingsgroei in de periode 1985 t/m 1989, gemiddeld per jaar			

De bevolkingstoename van de aangrenzende gemeenten heeft zijn oorsprong in een hoog geboorte-overshot. In plaats van een vestigingsovershot kennen deze (Overijsselse) gemeenten een vertrekovershot.

De groei van de Zwolse bevolking is opgevangen en mogelijk gemaakt door uitbreiding van de woningvoorraad. Vanaf 1980 zijn er gemiddeld 950 woningen per jaar bijgekomen. Deze uitbreiding van de woningvoorraad heeft gediend voor de opvang van vestigingsoverschotten en voor de opvang van de optredende verkleining van de huishoudens: de gemiddelde woningbezetting is gedaald van 2,91 personen per woning in 1980 tot 2,49 personen per woning in 1990.

De geschetste ontwikkelingen in de jaren '80 hebben ertoe geleid dat Zwolle haar positie binnen het streekplangebied heeft versterkt.

jaar (1 jan)	bevolking	woningvoorraad
1970	41,3 %	44,8 %
1980	39,8	43,7
1990	41,1	45,6
Tabel 4: de %-aandelen van Zwolle in de bevolking en in de woningvoorraad van de IJsselvallei-Noord		

Anders gezegd: de procentuele aandelen van Zwolle in het inwonertal en de woningvoorraad van IJsselvallei-Noord zijn gestegen tot 41,1 % respektievelijk 45,6 % in 1990.

De stijging van deze aandelen past in het kader van het provinciaal- en rijksbeleid met betrekking tot de verstedelijking.

Zoals in de inleiding van dit hoofdstuk reeds werd aangeduid is bij de raming van de woningbehoefte uitgegaan van een aantal aannames die baseren op een analyse van de recente ontwikkeling en een inschatting van de in het komende decenium te verwachten voortzetting daarvan.

5.3 De prognose van de woningbehoefte

Deze prognose stoelt op een raming van de toename van de bevolking en op verwachtingen omtrent de huishoudensontwikkeling. Als startjaar van de prognose is het jaar 1987 gekozen omdat de toegepaste meest recente bevolkingsraming van de provincie Overijssel als startdatum 1 januari 1987 heeft. Voor de raming van de huishoudensontwikkeling wordt als tijdshorizon het jaar 2010 aangehouden en voor de raming van de toekomstige woningbehoefte het jaar 2000. Op deze wijze wordt de geraamde woningbehoefte geplaatst in een ruimere context.

De bevolkingsraming van de provincie Overijssel geeft aan dat Zwolle snel zal moeten groeien om haar positie te handhaven: anderhalf keer zo snel als de andere gemeenten in de IJsselvallei-Noord en 2,3 keer zo snel als Nederland. Op dit moment voldoet Zwolle aan deze opdracht.

In de bevolkingsprognose van de provincie is namelijk het inwonersaantal op 1 januari 1990 geraamd op 93.000. In werkelijkheid is dit aantal 94.130.

jaar	Zwolle	Zwolle	overige gemeenten streekplan- gebied IJssel- vallei-Noord	Nederland
1 jan	abs	index	index	index
1987	89.348	100	100	100
2000	104.325	117	110	108
2010	109.480	123	115	110

Tabel 5: de geraamde bevolkingsgroei over de periode 1987-2010 (bron: provinciale bevolkingsprognose-1988)

Hierbij zijn de geraamde Zwolse vestigingsoverschotten inbegrepen:

1987-1999: 720 personen gemiddeld per jaar.

2000-2009: 400 personen gemiddeld per jaar.

De geraamde toename van de bevolking is gefundeerd op de aanname dat mensen vanuit de eigen regio en van verder weg zullen worden aangetrokken. Het aantrekken van mensen vraagt niet alleen om nieuwe woningen; ook uitbreiding van de werkgelegenheid en van het voorzieningenniveau zijn noodzakelijk.

De voortgaande veroudering van de bevolking en de individualisering van de samenleving zullen naar verwachting zorgen voor een verdere toename van het aantal huishoudens en voor een verdere verkleining van de huishoudensgrootte.

In de visie van Primos zal de gemiddelde grootte van de Zwolse huishoudens afnemen van 2,45 personen per huishouden in 1987 naar 2,23 personen per huishouden in 2000 en naar 2,11 personen per huishouden in 2010. (Een dergelijke verkleining van de huishoudens veroorzaakt bij een in aantal gelijk blijvende bevolking van Zwolle tot het jaar 2000 alleen al een woningbehoefte van circa 3.600 extra woningen).

Volgens de beschikbare raming mag tot het jaar 2000 gerekend worden op een toename van 800 huishoudens gemiddeld per jaar. Deze toename zal voor ongeveer de helft bestaan uit kleine huishoudens in de leeftijd van 35-54 jaar en voor een derde deel uit huishoudens van boven de 55 jaar.

Voor de huisvesting van deze huishoudens zijn vanaf 1 januari 1989 bijna 9.000 woningen nodig. Voor de bepaling van de woningbehoefte tot de eeuwwisseling dient hierbij nog het thans bestaande woningtekort (800 à 900 woningen) geteld te worden, alsmede de vervanging van aan de voorraad te onttrekken woningen (ca 30 per jaar). Al met al zouden vanaf begin 1989 tot aan de eeuwwisseling ongeveer 10.000 woningen gebouwd moeten worden.

jaar	totaal absoluut	alleen- staanden	samen- woningen	samen- woningen met kinderen	één-ouder- gezinnen
1987	36.420 = 100%	34%	27%	31%	7%
2000	46.840 = 100%	40%	29%	26%	6%
2010	51.960 = 100%	43%	28%	24%	6%
Tabel 6: de raming van de Zwolse huishoudens tot het jaar 2010 (Bron: provinciale bevolkingsprognose; huishoudensontwikkeling Primos 1988)					

Door de sterke toename van de kleine huishoudens, vooral van de alleenstaanden, zal de gemiddelde woningbezetting dalen tot circa 2,25 in het jaar 2000. Indien aangenomen wordt dat de huishoudens die samen het vestigingsoverschot vormen, eenzelfde gemiddelde grootte hebben als de huishoudens die zich binnen de eigen bevolking vormen, dan is per saldo circa 60% van de nieuwe woningen nodig voor de eigen bevolking en circa 40% voor de opvang van vestigingsoverschotten.

Volgens de huidige inzichten zal na het jaar 2000 de toename van de huishoudens minder worden. Voor de periode 2000-2009 wordt thans gerekend op een gemiddeld jaarlijkse toename van circa 500 huishoudens. Bijna driekwart van deze 500 huishoudens zal naar verwachting bestaan uit kleine huishoudens van mensen boven de 55 jaar.

5.4 Berekening benodigd grondgebied

In het voorgaande is aangegeven dat er vanaf begin 1989 tot aan de eeuwwisseling ongeveer 10.000 woningen bij moeten komen, waarvan 60% voor de huisvesting van de eigen bevolking. Te konstaten valt, dat niet voor alle 10.000 tot aan de eeuwwisseling te bouwen woningen nog beslissingen over de lokatie genomen hoeven te worden. Bijvoorbeeld in Zwolle Zuid zit nog een redelijk aantal woningen in de pijplijn, dat deel uitmaakt van de bovengenoemde 10.000.

Op 1 januari 1989 was in Schellerlanden, Schellerbroek, Centrum-Schelle, Centrum-zuid, Schellerhoek en in Oldenelerlanden nog een aantal van 1965 woningen in voorbereiding en/of aanbouw. Daarnaast zijn in voorbereiding de deelplannen Ittersumerbroek (850 woningen) en Hanzeland (geschatte capaciteit 560 woningen), terwijl ook nog Oldenelerbroek (circa 1.000 woningen) op het programma staat.

Voorts wordt gewerkt aan plannen voor de binnenstadsrand-noord, waarbij onder meer woningbouw aan de orde is. In combinatie met nog te onderzoeken "inbrei-mogelijkheden" in de bestaande stad (onder andere in Holtenbroek) wordt geschat dat het hierbij om circa 1.000 woningen zou kunnen gaan.

Samengevat ziet de raming van het aantal woningen in de aan te wijzen lokaties er als volgt uit:

Woningbehoefte tot 2000:	10.000 woningen
in voorbereiding of aanbouw:	
Zwolle-Zuid	1.965
Ittersumerbroek	850
Hanzeland	560
Oldenelerbroek	1.000
"Inbrei" c.a.	1.000
	— +
	5.375 woningen
Nog aan te wijzen lokatie(s) voor:	4.625 woningen

Kortom, afgerond dienen voor circa 5.000 woningen bouwlokatie(s) te worden gekozen, die vóór de eeuwwisseling ter beschikking zijn.

Zoals reeds aangegeven is een prognose voor de bevolkingsontwikkeling een combinatie van een reëel te verwachten ontwikkeling en het te voeren beleid van gemeente en provincie.

In een tussentijds overleg tussen gemeente en provincie is het standpunt van de provincie over de woningbouwontwikkelingen als volgt uitgekristalliseerd:

- de stad Zwolle krijgt 8.300 woningen "toegewezen" tot aan het jaar 2000. Dit is een beleidsmatige uitspraak op rekenkundige gronden.
- Zwolle kan op eigen kracht meer dan dit aantal realiseren zonder bezwaar van de provincie.
- In 1992 zal een evaluatie plaatsvinden van de feitelijke ontwikkelingen.

Toekomstige delen van de nieuwe woningbouwlocatie zullen verschillende netto woningdichtheden krijgen, lopende van 20 tot 50 woningen/ha (netto woningdichtheid wil zeggen: ruimtebeslag zonder hoofdinfrastructuur, ruimte voor wijkvoorzieningen etc.). Echter, ter bepaling van het bruto oppervlak van een grote woonwijk is het nodig een gemiddelde bruto woningdichtheid aan te houden van 15 woningen/ha, waarbij wel rekening is gehouden met noodzakelijke wijkvoorzieningen en hoofdinfrastructuur. Ter vergelijking: Holtenbroek en de Aa-landen met hun recreatieve voorzieningen hebben een bruto dichtheid van 15 à 16 won./ha en Zwolle Zuid van circa 15,4 won./ha.

Bij de verdere uitwerking van de wijk Stadshagen en het opstellen van het bestemmingsplan dient er naar gestreefd te worden de dichtheden te optimaliseren, teneinde het ruimtebeslag te beperken. Een verdere afname van de gemiddelde woningbezetting kan leiden tot een toename van het aandeel kleine woningen en een hoger aandeel gestapelde woningen, waardoor hogere dichtheden mogelijk worden.

Aangezien over deze ontwikkelingen nu nog geen definitief uitsluitel gegeven kan worden is voor de bepaling van de omvang van de wijk Stadshagen uitgegaan van het naar verwachting maximale ruimtebeslag voor 5000 woningen, dat wil zeggen een gebied van circa 5000 : 15 = 330 ha bruto oppervlakte.

5.5. Stadshagen en omgeving

Het gebied Stadshagen ligt hemelsbreed ongeveer even ver van het centrum van Zwolle verwijderd als Zwolle-Zuid. Toch wordt het gebied thans als achteraf gelegen beschouwd. Dit wordt met name veroorzaakt doordat het gebied "achter" het Zwarte Water, het bedrijfsgebied rond het Zwolle IJssel kanaal en de spoorlijn naar Kampen ligt en een open agrarisch poldergebied is. In het gebied bevindt zich een aantal stadsrand-functies die slechts ten dele in een toekomstig woongebied geïntegreerd kunnen worden. Het gebied heeft echter, mits goed gestructureerd, veel goede mogelijkheden om tot een interessant en hoogwaardig stadsdeel uit te groeien.

De nauwkeurige begrenzing en inrichting van "Stadshagen" wordt in deze structuurschets nog niet vastgelegd. Het gebied wordt alleen aangewezen als te ontwikkelen grote woningbouwlocatie voor de tweede helft van de jaren '90. Na de principebeslissing over de lokatie zal in een (globaal) bestemmingsplan de nauwkeurige vorm en hoofdstructuur van de wijk worden uitgewerkt. Aan de besluitvormingsprocedure zal een Milieu-Effect-Rapportage (MER) worden gekoppeld om de invloeden van de verstedelijking op het milieu mee te kunnen wegen in de besluitvorming.

Eén van de belangrijkste kwaliteiten en potenties van de woningbouwlocatie Stadshagen, die bij de verdere uitwerking in belangrijke mate kan bijdragen tot het ontwikkelen van een hoogwaardig woonmilieu, is de ligging aan het Zwarte Water.

De planopzet voor de nieuwe wijk dient er op gericht te zijn deze potentie te benutten en de rivier in de wijk te integreren. De vorm van de oevers kan variëren van zeer stedelijk met kades tot meer "zachtere" vormen met groenvoorzieningen langs het water.

Door het ontwikkelen van de relatie met de aan de overzijde liggende wijk Holtenbroek ontstaat er een samenhangend stadsdeel rond de rivier het Zwarte Water met goede langzaamverkeer relaties met de binnenstad. Tevens betekent de nieuwe wijk een versterking van het draagvlak van reeds aanwezige voorzieningen.

Andere kwaliteiten, die nodig zijn voor een goed woonklimaat, kunnen gericht en planmatig gerealiseerd worden:

- Door de aanleg van stedelijke groenvoorzieningen langs de westrand van Stadshagen kan een aantrekkelijk overgangsgebied tussen de nieuwe wijk en het mooie, open landschap van de Mastenbroekpolder ontstaan. De situering dient zodanig vorm gegeven te worden dat het woongebied afgeschermd wordt tegen de westelijke winden.
Deze groengebieden kunnen het landschap verrijken, hebben een recreatieve betekenis voor de bewoners van Stadshagen en andere Zwollenaren en zijn tevens een actieve vorm van landschapsbouw en milieubehoud. In het gebied bevinden zich landschappelijke gegevenheden die effectief in het nieuwe woongebied geïncorporeerd kunnen worden.
- Voor de kwaliteit van het toekomstig woongebied is van belang, dat goede langzaamverkeer relaties met de bestaande wijken Westenholte, Holtenbroek en de binnenstad aangelegd en verder uitgebouwd worden, onder andere door een nieuwe, lage langzaam verkeersbrug over het Zwarte Water ter hoogte van de Bachlaan.
- De openbaar vervoersverbindingen met de bestaande stad kunnen via de Voorsterweg en een nieuwe verkeersbrug in de verlengde Middelweg over het Zwarte Water gewaarborgd worden. Evenals in Zwolle Zuid dient de mogelijkheid open gehouden te worden om in de toekomst een voorstadhalte in te richten aan de spoorlijn Zwolle-Kampen, gelegen op het raakvlak tussen de wijken Stadshagen en Westenholte.
- De milieuhinder van het autoverkeer moet in de wijk worden beperkt. Hiertoe moet worden onderzocht of interlokaal verkeer uit de woonwijk kan worden geweerd en regionale wegen het woongebied zo min mogelijk doorsnijden. Het verleggen van een deel van de Werkerlaan langs de oostzijde van de spoorlijn Kampen-Zwolle, kan wezenlijk bij dragen tot een goed woonmilieu in Stadshagen (zie ook hoofdstuk 7.)
Langs het Zwarte Water en Zwolle-IJsselkanaal bevindt zich in of in de onmiddellijke omgeving van het toekomstig woongebied een aantal hinder veroorzakende bedrijven die de ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied Frankhuis beïnvloeden. Dit gebied kan wel ontwikkeld worden als lokatie voor niet-geluidgevoelige functies, met name kleinschalige kantoren en niet storende bedrijvigheid. Hierdoor bestaat tevens de mogelijkheid in de directe omgeving van de woonwijk nieuwe arbeidsplekken te situeren.

6 WERKEN (BEDRIJFSONTWIKKELING)

Zoals reeds in de inleiding werd opgemerkt, beperkt dit hoofdstuk zich tot de ontwikkelingen in de bedrijvensector en wordt van daaruit de behoefte aan nieuwe (uitbreidingen van) bedrijfs-terreinen bepaald. In een binnenkort uit te brengen beleidsnota "economische ontwikkelingen" zullen alle ontwikkelingsaspecten van de integrale werkgelegenheid in Zwolle worden belicht en het beleid en noodzakelijke ruimtelijke maatregelen ten aanzien van de diverse categorieën worden opgesteld.

6.1 Aard van de bedrijvigheid

De bedrijven en de dienstverlening kunnen naar hun aard van lokale, regionale of bovenregionale betekenis zijn. De lokale bedrijven en kantoren vragen om nieuwe terreinen omdat er betere en passender lokaties gezocht worden: een antwoord op het proces van herlokatie en schaalvergroting. Dit leidt enerzijds tot herstructurering en nieuwe mogelijkheden in de bestaande stad en anderzijds tot de behoefte aan extra terrein.

Daarnaast is er een tendens om nieuwe bedrijven en kantoren met een regionale betekenis in Zwolle te huisvesten. In het kader van het verstedelijkingsbeleid stuurt de provincie ook dit proces om daarmee de toename van werkgelegenheid en wonen in de stad Zwolle te bevorderen. De bovenregionale bedrijven kiezen de stad Zwolle vanwege de gunstige ligging temidden van de noordelijke landsdelen en ten opzichte van de randstad.

De belangrijkste bijdrage aan de groei van de werkgelegenheid blijkt te worden geleverd door reeds in Zwolle gevestigde bedrijven en instellingen. Daarbij is inbegrepen de groei vanuit nieuwe vestigingen in Zwolle die in de aanvang vaak beperkt in omvang zijn om vervolgens toe te nemen. Vestiging van nieuwe bedrijven van grotere omvang, in het bijzonder van bovenregionale aard, doen zich slechts beperkt voor en zijn slechts met veel inspanning te verwerven. Samenwerking op de verschillende overheidsniveaus is daarbij van groot belang.

6.2 Lokatievoorwaarden

Bij het kiezen van de lokaties is een aantal voorwaarden van belang.

Kantoren met showrooms willen gezien worden en gemakkelijk bereikbaar zijn.

Voor de kantoren met showrooms is de directe ligging aan de hoofdwegennet van de stad wellicht het meest doorslaggevend (de hoofdwegen van de stad sluiten logisch aan op het interlokale, interregionale verkeersstelsel), terwijl voor nieuwe kantoorlokaties een optimale bereikbaarheid met openbaar vervoer voorwaarde is.

Bij sommige bedrijven bestaat/ontstaat de wens om in een wat ruimere, meer parkachtige en representatieve omgeving gesitueerd te worden, waarbij overigens de liggingsvoorwaarde (aan het hoofdwegennet van de stad) van belang blijft.

Productie- en transportbedrijven vragen om een goede aansluiting op de hoofdwegen van de stad en de aansluitende regionale verbindingsen. Bij de planvorming voor deze terreinen is de mogelijkheid van een flexibele uitgifte in grootte van terreinen van belang. Vervoer van gevaarlijke stoffen en milieuhinder ten gevolge van lawaai en vervuiling zijn beperkend voor de lokatie van deze terreinen.

6.3 Terreinbehoefte

Prognoses met betrekking tot de terreinbehoefte voor de werkgelegenheid zijn nogal onzeker. Van groot belang is dan ook om beleid te (kunnen) voeren met zo groot mogelijke flexibiliteit. Deze dient betrekking te hebben op:

- a de kwantitatieve benadering:
Enige "overmaat", die keuzemogelijkheden biedt, is van belang;
- b de kwalitatieve benadering:
De bestemmingen dienen enerzijds niet te eng te zijn, zodat ingespeeld kan worden op de voorkeur/wensen vanuit het bedrijfsleven, anderzijds niet te ruim om het karakter en de kwaliteit van een lokatie te waarborgen;
- c de ruimtelijke benadering:
Van belang is dat terreinen kunnen (uit)groeien, afhankelijk van de behoefte en niet binnen te enge ruimtelijke kaders worden ingesloten; bovendien kan het gewenst zijn dat bepaalde "ingesloten" gebieden voor een langere termijn beschikbaar zijn en dus in een relatief beperkt uitgiftetempo worden uitgegeven.

Als indicatie voor de terreinbehoefte tot circa het jaar 2000 is een trend-extrapolatie gemaakt, gebaseerd op de uitgifte van bedrijfsterreinen in de periode van 1974 tot en met 1988. Daarbij is echter wel rekening gehouden met enkele te verwachten veranderingen, zoals de toenemende belangstelling voor bedrijventparken, en met de voorraad aan bedrijfsterreinen per 1 januari 1990.

Volgende uitgangspunten werden gehanteerd bij de behoefte-raming:

- 1 Bij de raming van de behoefte is uitgegaan van de praktijkregel dat circa 5 jaar gemiddelde verkoop planologisch geregeld moet zijn.
- 2 De raming van de behoefte is in feite, met de nodige marges, een voortgezette trendbenadering. Binnen het streekplan IJsselvallei betekent dit een aandeel in de groei van de werkgelegenheid in Zwolle van circa 60%. Slechts als dit beduidend hoger zou komen te liggen kan er sprake zijn van een iets hoger behoefteniveau.
- 3 De huidige voorraad aan bedrijfsterreinen bedraagt circa 35 ha, inclusief circa 15 ha waarover onderhandelingen gaande zijn. Overigens is de genoemde 35 ha weliswaar formeel in bestemmingsplannen geregeld, tengevolge van diverse beperkingen (bijvoorbeeld door opties, niet bouwrijp zijn, tijdelijk ander gebruik) is slechts circa 13 ha direct beschikbaar, terwijl een grote kavel nauwelijks kan worden aangeboden door structurele kenmerken.

- 4 Met betrekking tot bedrijvenparken (inclusief eventuele kantoren met showroom etc.) is uitgegaan van een tweemaal zo grote belangstelling als in het verleden voor dit type terrein. Dit vanwege de sterk stijgende belangstelling hiervoor.

Het is op dit moment moeilijk te voorzien of dit een over of onderschatting is, gezien het nieuwe karakter van dit type terrein.

Het geraamde tekort aan bedrijvenpark bedraagt circa 18 ha. In Hanzeland zal naar schatting max. 5 ha voor bedrijvenpark-doeleinden beschikbaar komen. Dit betekent dat circa 13 ha elders op een goede lokatie gevonden moet worden.

Samenvattend is de behoefte aan bedrijfsterreinen tot circa het jaar 2000 in onderstaande tabel weergegeven:

	bedrijfs- en industrie-terrein	bedrijvenpark
geraamde behoefte	85 ha	22 ha
huidige voorraad	35 ha	4 ha
tekort	50 ha	18 ha
Tabel 7: Raming bedrijfsterrein-behoefte tot ca. het jaar 2000		

6.4 Bedrijfslokatie Marslanden en zijn omgeving.

In het gebied Marslanden kan het huidige bedrijfsterrein, conform het structuurplan 1972, in zuidelijke richting uitgebreid worden tussen de spoorlijn naar Twente en de provinciale weg naar Heino tot aan het zandwingebied Sekdoorn. Deze uitbreiding bedraagt circa 40 ha uitgeefbaar terrein.

Aan de noord-westzijde ligt tussen Ittersumallee, Marsweg en de spoorlijnen een gebied van circa 20 ha uitgeefbaar terrein dat zeer geschikt is voor volgende doelgroepen:

- diverse vormen van publiekgeoriënteerde bedrijfsfuncties als autoshowrooms, caravanbedrijven, keukenshowrooms, grote DHZ-markten etc.
- een hoogwaardig bedrijvenpark.

7 INFRASTRUCTUUR

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de hoofdinfrastructuur om de gekozen aanvullende bouwlocaties aan te sluiten op het verkeersstelsel van Zwolle.

In de in voorbereiding zijnde bijstelling van het uit 1978 daterende verkeers- en vervoersplan is een analyse gemaakt van de huidige verkeers- en vervoerssituatie. Daarnaast wordt het wegennet van Zwolle in een hiërarchisch opgebouwd verkeerssysteem met 4 verschillende wegcategorieën ingedeeld.

Het hoofdwegensysteem van Zwolle zal volgens deze hiërarchische opbouw in de volgende 2 wegcategorieën worden ingedeeld:

categorie 1 - regionale hoofdwegen en de stedelijke buitenring. Via de regionale hoofdwegen komt het externe verkeer van/naar Zwolle, waar het opgevangen wordt en verdeeld via de stedelijke buitenring. Op dit verkeersstelsel heeft doorstroming van het verkeer de eerste prioriteit en worden autoverkeer en langzaam verkeer van elkaar gescheiden gehouden. Rechtstreekse ontsluiting van aanliggende bebouwing op deze wegen moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Het is ook de bedoeling dat intern Zwols verkeer over grotere afstanden (bijvoorbeeld Stadshagen-Marslanden vv) via dit stelsel wordt afgewikkeld.

categorie 2 - interne stedelijke hoofdwegen. Deze stedelijke hoofdwegen verwerken het verkeer van de stedelijke buitenring naar het centrum v.v. Tevens verbinden zij stadsdelen die ter weerszijden van de stedelijke buitenring zijn gelegen. Hoewel op deze wegen de doorstroombaan nog overheerst, kan aanliggende bebouwing rechtstreeks ontsloten worden. Afhankelijk van de intensiteiten van autoverkeer en fietsverkeer wordt overwogen of gemengde afwikkeling van beide verkeerssoorten acceptabel is.

7.1 Toevoegingen aan het wegensysteem (autoverkeer)

De hierna beschreven toevoegingen aan het wegensysteem zijn wegen in de categorieën 1 en 2.

Alleen voor de realisatie van het gebied Stadshagen zullen aanvullingen van het hoofdwegennet noodzakelijk zijn. Voor het eerder beschreven werkgebied Marslanden kan immers een uitstekende bereikbaarheid van/naar de A28 worden verkregen doordat het ligt aan en aanhaakt op de stedelijke buitenring (Ceintuurbaan-Oldeneelallee-IJsselallee).

Na realisatie van 5.000 woningen in Stadshagen is gerekend met een verkeersproductie van circa 25.000 autoritten per etmaal van/naar dit gebied (uitgegaan is van de huidige rittenproductie per woning in de andere Zwolse nieuwbouwwijken en van een toename van de automobiliteit met 15% tussen 1990 en 2000).

De prognoseberekningen voor het wegenstelsel in de omgeving van Stadshagen voor het jaar 2000, uitgedrukt in motorvoertuigen/etmaal, geeft volgende uitkomsten:

	prognose 2000	telling 1989
weg naar Hasselt:	± 12.500 mvt/etm.	10.000 mvt/etm
weg naar Kampen:	± 13.400 mvt/etm.	11.700 mvt/etm
Westenholte/Klipperweg:	± 9.000 mvt/etm.	8.200 mvt/etm
brug Zwolle-IJsselkanaal:	± 27.000 mvt/etm.	23.600 mvt/etm

Het gebied Stadshagen zal via twee hoofdverbindingen met Zwolle worden verbonden om een goede integratie van de wijk met de bestaande stad te waarborgen. Aan de westkant zal dit zijn via de bestaande verbinding over het Zwolle-IJsselkanaal (Voorsterweg) met hoge brug en aan de oostkant via een verlenging van de Middelweg met een brug over het Zwarte Water. Bij deze laatste verbinding zal een rechtstreekse aansluiting op de weg naar Hasselt vermeden dienen te worden om sluipverkeer van het regionale verkeer door Stadshagen tot een minimum te beperken.

Onderzocht is tevens wat de gevolgen van een (eventuele) stormvloedkering in het Zwarte Water voor de woningbouw lokatie, in Stadshagen zijn. Volgens informatie van Rijkswaterstaat, Directie Overijssel zal, op basis van nog uit te voeren berekingen, omstreeks medio 1992 bekend zijn of een keersluis in het Zwarte Water ter hoogte van Zwolle-Noord noodzakelijk is.

Ervan uitgaande dat deze zal moeten worden gebouwd, dient te worden bepaald of een gecombineerde keersluis/brug in het verlengde van de Middelweg voordelen biedt ten opzichte van het bouwen van een aparte keersluis ter hoogte van Westerveld.

Bij toepassing van een gecombineerde brug/keersluisconstructie in het verlengde van de Middelweg zullen de totale bouwkosten lager uitkomen dan in geval twee aparte constructies zullen worden gerealiseerd.

Daarentegen zullen bij toepassing van de gecombineerde constructie de dijken ten noorden van het kunstwerk aan weerszijden van het Zwarte Water over een extra lengte van circa 3 km met $\pm 0,5$ meter moeten worden opgehoogd.

Gezien de relatief geringe dijkverhoging die hiermee gemoeid is, zal de definitieve lokatie van een stormvloedkering in het Zwarte Water van weinig invloed zijn op de woningbouw in Stadshagen maar wel van grote invloed kunnen zijn op de vormgeving van de oevers van het Zwarte Water. In het kader van de MER dienen de verschillende alternatieven in beschouwing te worden genomen.

Om het gebied Frankhuis maximaal te kunnen ontwikkelen zal de weg naar Hasselt (Werkerlaan) bij Westenholte verlegd moeten worden tot aan de spoorlijn en vervolgens parallel ten oosten van deze lijn tot het viaduct onder de spoorlijn Zwolle-Kampen. Op deze wijze worden rail- en weginfrastructuur zodanig gesitueerd dat geluidwerende voorzieningen gecombineerd kunnen worden.

Onderzocht dient te worden of het weggedeelte over het Zwolle-IJsselkanaal en het kruispunt met de stedelijke buitenring gereconstitueerd moeten worden.

Op de brug over het Zwolle-IJsselkanaal moet gerekend worden met in totaal 35.000 à 40.000 motorvoertuigen/etmaal, veroorzaakt door het doorgaande regionale verkeer (± 27.000 mvt/etm) vermeerderd met een deel van lokale verkeer naar Westenholte en Stadshagen $\pm 8-13.000$ mvt/etm).

De hoofdinfrastructuur voor de ontsluiting van Stadshagen zal in het kader van de besluitvorming over het globale bestemmingsplan en de daaraan gekoppelde MER definitief worden vastgelegd.

7.2 Langzaam verkeer verbindingen

Het is vanzelfsprekend dat de eerder beschreven auto-ontsluitingen over het Zwarte Water en het Zwolle-IJsselkanaal tevens verbindingen zijn voor het langzaam verkeer. Anders dan de door grote hoogteverschillen voor fietsers weinig aantrekkelijke brug over het Zwolle-IJsselkanaal zal de brug over het Zwarte Water (verlengde Middelweg) zo laag mogelijk moeten zijn zonder de scheepvaart te veel te hinderen.

Ter bevordering van het langzaam verkeer en ter vergroting van de onderlinge bereikbaarheid van de noordelijke stadsdelen (Stadshagen, Westenholte, Holtenbroek, Aa-landen) voorziet het plan in een derde langzaam verkeersverbinding. Dit is een fietsbrug over het Zwarte Water ter hoogte van de Bachlaan. Door deze fietsbrug ontstaan een (zeer) goede directe verbinding met het centrum van Zwolle via de aansluitende fietsroute langs de oostzijde van het Zwarte Water. Tevens vormt de route door Stadshagen via deze fietsbrug een aantrekkelijke fietsroute voor scholieren vanuit Kampen en Hasselt naar de diverse onderwijsinstellingen in Holtenbroek en de Aa-landen. Deze langzaam verkeersbrug moet eveneens zo laag mogelijk zijn om voldoende comfort te bieden. Anderzijds dient de scheepvaart niet te zeer hinder te ondervinden.

Gezien het relatief geringe aantal schepen¹⁾ dat de geplande oeververbindingen zal passeren, wordt om reden van comfort (hellingpercentages, windvang), ruimtebeslag en sociale veiligheid op voorhand afgezien van de bouw van hoge vaste bruggen of tunnels. De lage (deels beweegbare) bruggen zullen indien nodig, zoveel mogelijk buiten de spitsuren voor het wegverkeer, worden geopend, zodat het verkeer weinig overlast van passerend scheepvaartverkeer zal ondervinden.

Uitgaande van toepassing van een zo laag mogelijke brug met een vrije doorvaarthoogte van 4.00 meter zal ± 80 à 90% van de recreatievaartuigen de oeververbindingen zonder oponthoud kunnen passeren.

- 1) Op basis van telgegevens van scheepvaartbewegingen van 1980 tot 1988 ter hoogte van de Spooldersluis en schattingen van het aantal binnenvaartschepen dat Zwolle aandoet, passeren per etmaal globaal 15 tot 20 vaartuigen de geplande oeververbindingen over het Zwarte Water. Binnenvaartschepen die Zwolle aandoen, zijn over het algemeen de grote schepen die de bevoorrading verzorgen van olie en benzine ter hoogte van de opslagtanks aan de Katwolderweg. De schepen bevaren het Zwarte Water wekelijks van maandag tot en met zaterdag tussen 5.00 uur en 23.00 uur. De pieken liggen over het algemeen op de maandagen, vrijdagen en zaterdagen tussen de tijdstippen van 6.00 uur - 7.00 uur, 9.00 uur - 11.00 uur en 16.00 uur - 18.00 uur. In de zomermaanden (met name juli en augustus) passeren circa 30 tot 40 recreatievaartuigen per dag de betreffende geplande oeververbindingen.

Wordt de vrije doorvaarthoogte van een dergelijk type brug verhoogd tot 5.00 meter dan kunnen tevens de geladen binnenvaartschepen voor het overgrote deel ongestoord de oeververbindingen passeren.

Voor de bepaling van de definitieve vrije doorvaarthoogte en doorvaartbreedte zal, in nauw overleg met Rijkswaterstaat, een nadere studie worden verricht.

7.3 Openbaar vervoer

De bediening van Stadshagen met openbaar vervoer zal in de eerste plaats geschieden door middel van een uitbreiding van het stadsbusnet. De beide aansluitingen op het hoofdwegennet maken goede rechtstreekse verbindingen met het centrum en het NS-station mogelijk, waar aansluitende busvoorzieningen naar andere delen van Zwolle reeds aanwezig zijn.

8 UITVOERINGSASPECTEN

8.1 Haalbaarheid/subsidie

Zoals in hoofdstuk 4 onder het hoofd financiële aspecten is aangegeven, zijn voor de woningbouw op Stadshagen grote investeringen noodzakelijk.

Naast de normale kosten zijn investeringen nodig ten behoeve van de bereikbaarheid van dit gebied zoals:

- 1 doortrekken van de Middelweg met een beweegbare brug over het Zwarte Water;
- 2 Aanleg van een fietsbrug over het Zwarte Water nabij de Bachlaan;
- 3 Omleggen en doortrekken van de Werkerlaan met bijbehorende voorziening;
- 4 Recreatie fietsverbindingen met ondertunneling van de spoorlijn en de Voorsterweg.

Om tot een sluitende exploitatie te komen zal een maximaal beroep gedaan moeten worden op de bestaande subsidieregelingen.

Allereerst kent het Ministerie voor een dergelijk gebied Lokatie-subsidie toe. Deze lokatiesubsidie, tot een maximum van f 10.000,- per woning inclusief BTW, maakt het mogelijk om de hoge grondprijzen terug te brengen tot een aanvaardbaar niveau. Deze toekenning is aan regels gebonden. Een van de regels is bijvoorbeeld dat ten minste 50% van de te bouwen woningen in de niet dan wel licht gesubsidieerde marktsector wordt gebouwd.

Voorts is er nog een subsidie Grote Bouwplaatsen. Deze subsidie, die door de provincie bij het rijk moet worden aangevraagd en derhalve ook door de provincie moet worden ondersteund, is een bijdrage ter aanvulling op de lokatiesubsidie en bedraagt ook maximaal f 10.000,- inclusief BTW per te bouwen woning. Bij het bepalen van de hoogte van de bijdrage wordt er echter van uitgegaan dat de bijdrage maximaal 80% bedraagt van het in de financiële raming bepaalde tekort, waarop f 10.000,- per woning lokatiesubsidie in mindering is gebracht. Met andere woorden de gemeente moet zelf minstens 20% van het tekort voor haar rekening nemen.

Verwacht mag worden dat met de hogere overheden over deze subsidie toekenning een vruchtbaar overleg mogelijk is. Immers de concentratie van de verstedelijking in Zwolle ondersteunt het beleid zoals weergegeven is in de 4e nota en het streekplan. Het is gewenst dat dit overleg zo spoedig mogelijk plaatsvindt. De investeringen in de noodzakelijke infrastructuur zoals de verbindingen over het Zwarte Water zijn zo hoog en dienen op een zo vroeg mogelijk moment (bij de aanvang van de ontwikkeling) te gebeuren dat zekerheid over de financiële dekking hiervan een voorwaarde is om tot ontwikkeling over te gaan. Ook de gemeente Zwolle zal zelf aanzienlijk financiële offers moeten brengen.

- In de eerste plaats de hiervoor aangehaalde 20% van het tekort, dat neerkomt op f 10 miljoen.
- Verder de kosten die de gemeente op voorhand moet doen in verband met de wens de aantrekkelijkheid van het gebied te vergoten.

Het tot ontwikkeling brengen van een nieuwe grote bouwlokatie betekent dat de gemeente Zwolle - evenals destijds bij Zwolle-Zuid - opnieuw aanzienlijk financiële risico's moet nemen die uiteindelijk via de afzet in de markt terugverdient kunnen worden.

De huidige stand van de exploitatie Zwolle-Zuid toont aan dat de beslissing destijds voor dat plan verantwoord is geweest. Voor Stadshagen zal de toekomst dit leren, de indicaties geven echter voldoende vertrouwen. Wel blijft een actieve medewerking van de hogere overheden, zoals ook bij Zwolle-Zuid is gebeurd, voorwaarde!

8.2. Milieu effect rapportage

Op grond van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) is het noodzakelijk om voor het plan Stadshagen een MER op te stellen. Uit het in hoofdstuk 4 beschreven integrale milieuonderzoek in het kader van de structuurschets plus moge duidelijk zijn dat bij de lokatiekeuze het milieuaspect een belangrijke factor geweest is bij de besluitvorming welke heeft geleid tot de keuze van de lokatie Stadshagen. Wij zijn overtuigd dat een formele MER-procedure met betrekking tot een lokatieafweging niet tot wezenlijk andere inzichten zal leiden en daardoor geen andere keuze tot gevolg zal hebben. De procedure zal echter wel een ernstige vertraging in de noodzakelijke ontwikkeling van een woonlokatie veroorzaken.

Een MER-procedure, gekoppeld aan de opstelling van het bestemmingsplan voor de woningbouwlokatie Stadshagen achten wij daarentegen zeer zinvol omdat de aldus verkregen gedetailleerde milieuinformatie wezenlijk zal bijdragen tot een ook in milieupzicht optimale planontwikkeling.

De bedoeling van de MER is om eventuele milieu-effecten van de toekomstige bouwlokatie op de omgeving en vice-versa te signaleren, zodat op grond daarvan tot een definitieve omgrenzing en inrichting van deze lokatie kan worden gekomen.

Belangrijke partners bij de MER zijn onder meer: de MER-commissie, de gemeente Zwolle, de provincie, Zuiveringsschap, Landbouwschap, Waterschap, Milieu-inspectie en instanties die lokale belangen vertegenwoordigen.

Als zgn. bevoegd gezag fungeert de raad van de gemeente Zwolle, als initiatiefnemer het college van B & W van Zwolle.

Een startnotitie voor de MER is thans in voorbereiding.

De MER-procedure vanaf het moment dat de raad de startnotitie gemeld heeft vergt ongeveer 18 maanden. De procedurele stappen zijn:

- MER-voorfase, waarin de startnotitie geschreven en vastgesteld wordt door de initiatiefnemer (B en W van Zwolle);
- Vooroverleg, waarin de richtlijnen gemaakt en na inspraak vastgesteld worden door het bevoegd gezag (Raad van Zwolle);
- Opstellen MER, waarbij het feitelijke onderzoek plaats vindt;
- Aanvaardingsprocedure MER, waarin het MER-onderzoek aanvaard wordt;
- Inspraak en toeslag, waarbij betrokkenen hun standpunt in deze naar voren kunnen brengen en tenslotte;

- Besluitvorming, waarin het MER bekend gemaakt wordt en betrokken wordt bij het besluit over het globale bestemmingsplan.

Voornoemde activiteiten lopen parallel met de voorbereiding van het globale bestemmingsplan.

8.3. Planning

Een globale inschatting van het tijdpad voor de lokatie Stadshagen ziet er als volgt uit:

1990/1992	:	voorbereiding globaal bestemmingsplan en voorbereiding MER; financieringsonderhandelingen rijk c.a
1992/1993	:	goedkeuringsprocedure (Gedeputeerde Staten)
1993/1994	:	grondverwerving
1994 e.v.	:	grondophoging/aanleg hoofdinfrastructuur
1995 e.v.	:	administratieve start bouw/vervolg infrastructurale werken.

In geval van een kroonprocedure en onteigening essentiële gronden kan hier - mede afhankelijk van nader te bepalen uitvoeringsfasering - vertraging ontstaan.

----> WONINGBOUW <----



3-4-9:

TOTAAL	9.6	7.6	5.9
UITKOMST	2.4	1.7	1.5