1350 - 81

[redacted]

Zwolle

Datum 7 april 2005
Titel Toelichting bestemmingsplan Hessenpoort 2

Inhoud

1	**Inleiding**	**4**
1.1	Algemeen	4
1.2	Plangebied	4
1.3	Doel	5
1.4	Geldende bestemmingsplannen	5
1.5	Begrenzing zoekgebied Hessenpoort 2	7
2	**Beschrijving van de bestaande situatie**	**12**
2.1	Bestaande situatie	12
2.1.1	Archeologische structuur	14
2.1.2	Ruimtelijke structuur	15
2.1.2.1	Cultuurhistorie, landschap en groen	15
2.1.2.2	Natuur	16
2.1.2.3	Verkeersstructuur	18
2.1.2.4.	Bodem, waterhuishouding en riolering	19
2.1.3	Functionele structuur	20
2.1.3.1	Economische voorzieningen	20
3	**Beleidskader**	**27**
3.1	Inleiding	27
3.2	Ruimtelijke beleid	27
3.3	Archeologische beleid	29
3.4	Verkeersbeleid	30
3.5	Milieubeleid	33
3.6	Groenbeleid	35
3.7	Waterbeleid	35
3.8	Economisch beleid	37
3.9	Vogel - en habitatrichtlijn	39
4	**Beperkingen**	**40**
4.1	Inleiding	40
4.2	Milieu	40
4.2.1	De milieueffectrapportage (m.e.r)	40
4.2.2	Milieuzonering	43
4.2.3	Geluid en Trillingen	44
4.2.4	Luchtkwaliteit	49
4.2.5	Bodemkwaliteit	52
4.2.6	Externe veiligheid	52
4.2.7	Afval	53
4.2.8	Waterbeheer	54
4.2.9	Natuur	54
4.2.10	Energie	56
4.2.11	Duurzaam bouwen	57
4.2.12	Kabels en leidingen	58

groei

Zwolle

Expertisecentrum
Stad en Landschap

Stadskantoor
Lübeckplein 2
Postbus 10007
8000 GA Zwolle

www.zwolle.nl

Toelichting bestemmingsplan Hessenpoort 2

Opdrachtgever	OWR
Opdrachtnemer	ECS
Versie	voorontwerp
Datum	7 april 2005

5	**Planbeschrijving**	**60**
5.1	Inleiding	60
5.1.1	Doelstellingen	60
5.1.2	Uitgangspunten	60
5.2	Plangebied	62
5.3	Flexibiliteit en fasering	64
5.4	Water	65
5.5	Landschap, groenstructuur, natuur, cultuurhistorie en archeologie	65
5.6	Economie	66
5.7	Verkeer	70
5.8	Stedenbouwkundige uitgangspunten	72
5.9	Beeldkwaliteitsplan	78
5.10	Beveiliging	79
6	**Juridische aspecten**	**81**
6.1	Inleiding	81
6.2	Inleidende bepalingen	85
6.3	Bestemmingsbepalingen	85
6.4	Handhaving	88
7	**Economische uitvoerbaarheid**	**89**
7.1	Exploitatieopzet	89
7.2	Fasering en verwerving	89
8	**Overleg en inspraak**	**90**
8.1	Uitkomsten overleg	90
8.2	Inspraak	90

Bijlage 1 : Bedrijventerreinen stedelijk netwerk Kampen –Zwolle van bureau Werven (juni 2002)
Bijlage 2: Samenvatting Milieu Effect Rapportage
Bijlage 3: Milieu Effect Rapportage Hessenpoort 2 Deelaspect geluid – Fase 2
Bijlage 4: Akoestisch onderzoek industrielawaai Hessenpoort 2
Bijlage 5: Akoestisch onderzoek Hessenpoort II, reconstructie Nieuwleusenerdijk
Bijlage 6 : Luchtkwaliteit bedrijventerrein Hessenpoort 2 in Zwolle.

Kaart 1: Ligging en begrenzing plangebied

1 Inleiding

1.1 Algemeen

In het onderhavige bestemmingsplan worden de randvoorwaarden en planologische mogelijkheden aangegeven voor de ontwikkeling van een grootschalige (boven)regionaal bedrijventerrein Hessenpoort 2. Dit bedrijventerrein is een uitbreiding van bedrijventerrein Hessenpoort dat momenteel in ontwikkeling is. Hessenpoort (1 & 2) heeft een (boven)regionale functie. De bedrijven die zich nu gevestigd hebben op Hessenpoort 1 komen vooral uit de directe omgeving van Zwolle. Hessenpoort 2 zal voorzien in de behoefte vanuit een regionale en bovenregionale vraag. De ligging van Zwolle als draaischijf tussen Midden, Noord en Oost-Nederland versterkt het unieke karakter van Hessenpoort 2.
Hessenpoort 2 heeft een oppervlakte van 140 ha bruto (exclusief 6 ha spooraansluiting) en is bestemd voor grootschalige bedrijven in de milieucategorie 2 tot en met 5. De ontwikkeling van Hessenpoort 2 is bedoeld voor relatief grote (minimaal 1 ha.) bedrijven. De sectoren die in aanmerking komen voor vestiging op Hessenpoort 2 zijn:

- Assemblage en productie
- Value Added logistics, transport & distributie
- Groothandel.

In het bestemmingsplan wordt door middel van een wijzigingsbevoegdheid planologisch een spooraansluiting geregeld. Een bedrijventerrein voor spoorgebonden activiteiten komt voort uit de beleidsdoelstelling van de rijks - en provinciale overheid om multimodaal ontsloten bedrijventerreinen te ontwikkelen. Binnen de ontwikkeling van Hessenpoort 2 werd in eerste instantie rekening gehouden met de realisatie van een lijnwerkplaats. Deze zou weliswaar buiten de planperiode worden gerealiseerd en dus bestemmingsplantechnisch niet worden meegenomen. De realisatie zou echter niet onmogelijk gemaakt moeten worden. Aangezien de verplaatsing van de lijnwerkplaats naar Hessenpoort 2 zeer waarschijnlijk geen doorgang zal vinden, wordt deze locatie gereserveerd voor spoorgebonden bedrijven.
Wat betreft de vorm van het bestemmingsplan gaat het om een zogenaamd globaal eindplan, dus een bestemmingsplan waarbij geen uitwerking ex-artikel 11 meer noodzakelijk is.

1.2 Plangebied

Het plangebied heeft de volgende globale begrenzing:

- In het westen wordt het begrensd door het bedrijventerrein Hessenpoort 1 en de A28.
- Aan de noordzijde door De Markteplas
- De oostelijke begrenzing wordt gevormd door het weidegebied ten oosten van de Steenwetering, de spoorlijn Zwolle-Meppel, het trafostation Hessenweg en de gemeentegrens.
- De Hessenweg vormt de zuidelijke begrenzing.

Het plangebied wordt op kaart 1 nader aangeduid.

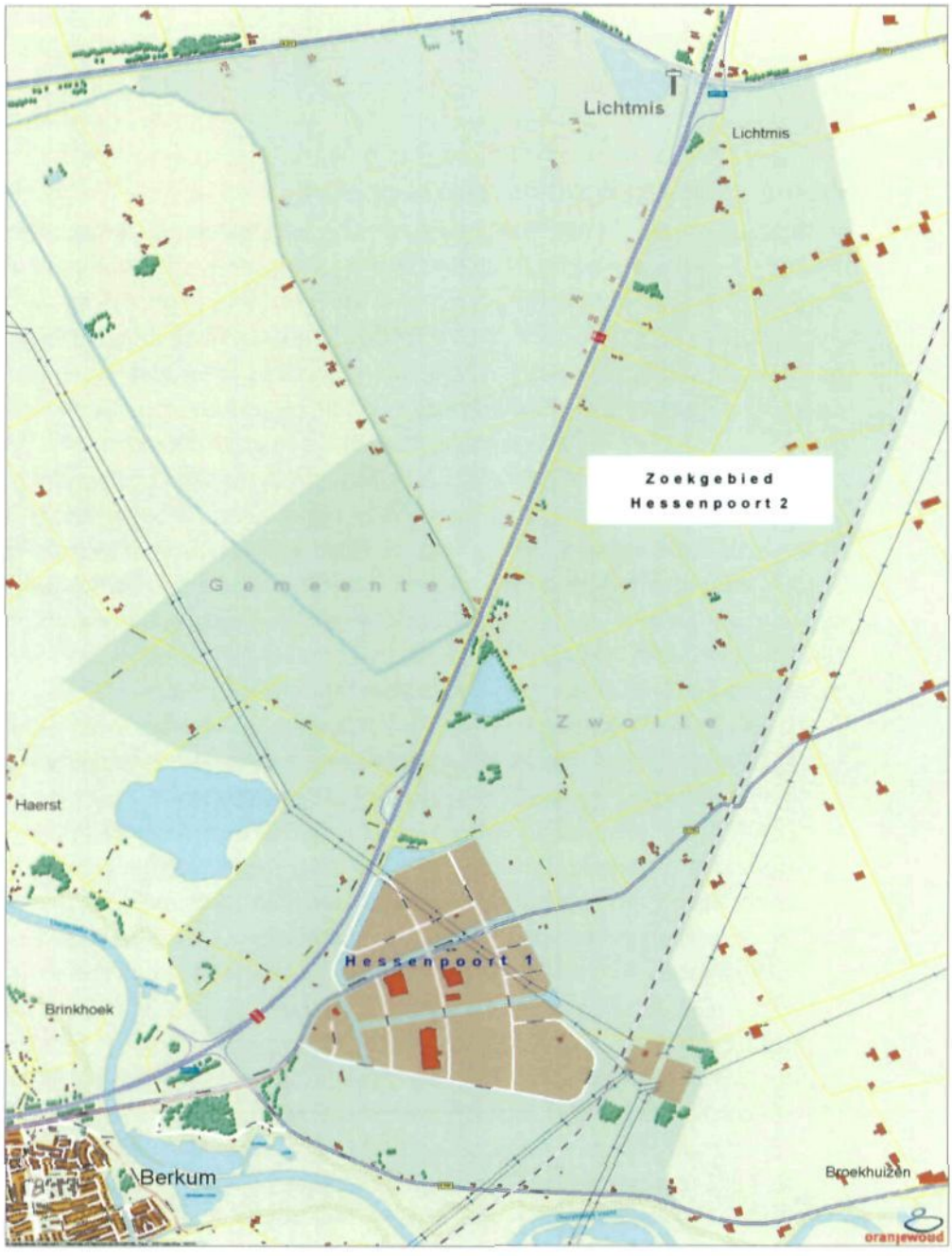
1.3 Doel

De gemeente Zwolle is in 1998 gestart met de realisatie van Hessenpoort 1 als een grootschalig regionaal bedrijventerrein voor bedrijven in de zwaardere bedrijfscategorieën. De verwachting is dat op Hessenpoort 1 omstreeks 2007 de minimaal gewenste ijzeren voorraad wordt aangesproken. Er zijn dan naar verwachting ook géén courante kavels meer beschikbaar voor de grotere bedrijven (2 – 4 Ha omvang). Met enige regelmaat dienen zich bedrijven aan die op zoek zijn naar grotere bedrijfskavels. Dit onderschrijft het rapport Bedrijventerreinen stedelijk netwerk Kampen –Zwolle van bureau Werven (juni 2002) Dit rapport is als bijlage 1 bij deze toelichting opgenomen.
Daaruit blijkt dat nu en in de toekomst binnen de regio behoefte blijft bestaan aan een grootschalig regionaal bedrijventerrein (kavels 1 ha en groter) en bedrijven uit de zwaardere milieucategorieën (milieucategorie 2 t/m 5 uit de VNG-lijst).
Om tijdig nieuwe kavels beschikbaar te hebben, voor in het bijzonder de grotere bedrijven (groter dan 2 Ha), wordt het onderhavige bestemmingsplan gemaakt.

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Op dit moment gelden binnen het plangebied de volgende bestemmingsplannen.

1. Bestemmingsplan Buitengebied Zwolle, vastgesteld bij raadsbesluit van 7 juni 1979, nr. 217 gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Overijssel bij besluit van 21 oktober 1980, nr. 79565 afdeling 2, en gedeeltelijk goedgekeurd door de Kroon bij Koninklijk besluit van 27juni 1986, nr. 112;
2. Bestemmingsplan Hessenpoort, vastgesteld bij raadsbesluit van 9 maart 1998, no 98-38 , goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Overijssel bij besluit van 7 juli 1998 RGP 98/572.
3. Bestemmingsplan Buitengebied Dalfsen, vastgesteld bij raadsbesluit van 28 september 1998, nummer 51862, gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Overijssel bij besluit van 10 mei 1999 RWB/1999/1833.
4. Buitengebied Nieuwleusen, vastgesteld bij raadsbesluit van 9 oktober 1972, nummer 3091 , gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Overijssel bij besluit van 9 mei 1973, no 3875, afd 2..



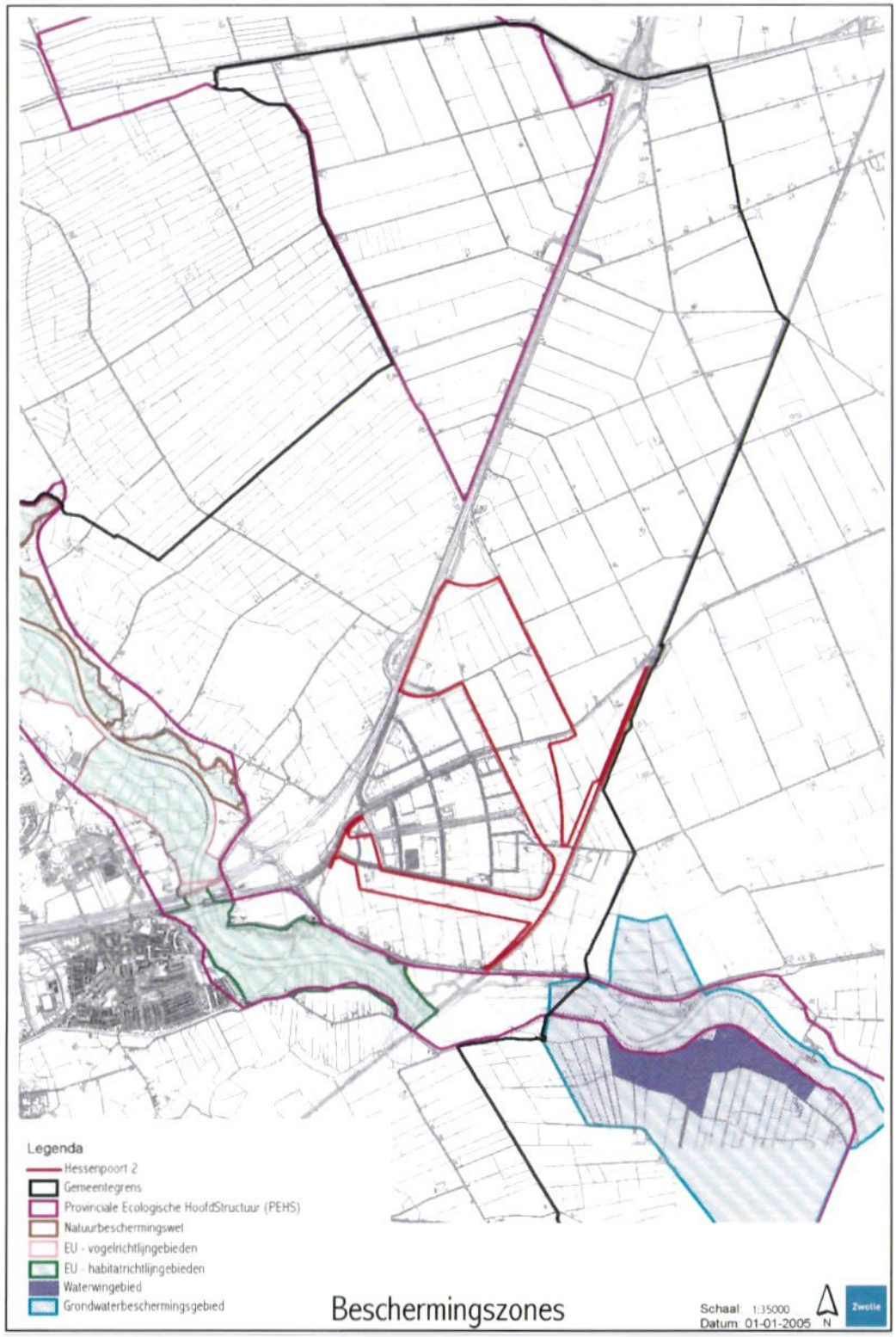
Kaart 2: Zoekgebied Hessenpoort 2

1.5 Begrenzing zoekgebied Hessenpoort 2

In de op 31 maart 2003 door de gemeenteraad vastgestelde nota van uitgangspunten Hessenpoort 2 is aangegeven dat er om economische redenen behoefte is aan een grootschalig regionaal bedrijventerrein (omvang ca. 140 ha bruto + ca. 30 ha bruto voor een spooraansluiting en spoorgebonden bedrijven) geschikt voor middelgrote tot grote bedrijven uit vooral de logistieke en industriële sector. De locatie-eisen van dit type bedrijvigheid zijn vooral gericht op een optimale (en indien mogelijk multimodale) bereikbaarheid. Een aantal bedrijven heeft ook een grote 'zichtbehoefte'. Vanuit de gemeente wordt gestreefd naar een bedrijventerrein met een hoogwaardig en duurzaam karakter waarbij conflicten met woongebieden en bestaande natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden geminimaliseerd moeten worden.
Het gewenste profiel van Hessenpoort 2 is niet overal in de gemeente Zwolle te accommoderen. Voordat besloten is tot uitbreiding van het bedrijventerrein Hessenpoort zijn andere locaties in de gemeente Zwolle onderzocht op geschiktheid voor een grootschalig bedrijventerrein voor de zwaardere milieucategorieën.
Op basis van het terreinprofiel heeft een uitgebreid locatieonderzoek plaatsgevonden. Hierbij is in eerste instantie binnen de gemeente Zwolle geïnventariseerd waar zoekgebieden voor Hessenpoort 2 zouden kunnen liggen.

- Zowel de noordzijde als zuidzijde van Zwolle zijn minder geschikt voor een grootschalig bedrijventerrein gezien de toenemende woonbebouwing (noordzijde) en de ligging van de ecologische hoofdstructuur (zuidzijde).
- Bij de ruimtelijke afweging van het zoekgebied is ook naar de zuidwestzijde van de stad gekeken aangezien ook hier mogelijkheden lijken te bestaan voor een combinatie van weg- en spoorinfrastructuur (locatie nabij het knooppunt Hattemerbroek). Deze locatie is verkeerskundig echter niet aan te sluiten op de hoofdinfrastructuur door middel van nieuwe aansluitingen op de A28 en A/N50, gezien de kleine afstand tot het knooppunt Hattemerbroek. Tevens vormt de ligging ten opzichte van de bruggen over de IJssel de spooraansluiting op de Veluwelijn en het tracé van de nieuwe Hanzelijn een probleem.

<u>Begrenzing van het zoekgebied noordoost Zwolle</u>
Dit heeft geresulteerd in een zoekgebied ten noordoosten van de stad Zwolle (zie kaart 2). Het zoekgebied wordt doorsneden door de snelweg A28 en de spoorlijn Zwolle-Meppel. De begrenzing in het noorden wordt gevormd door de gemeentegrens, de begrenzing in het westen door de zandafgraving aan de Bomhofsweg. In het zuiden wordt het zoekgebied afgegrensd door de Hessenweg en in het oosten door de spoorlijn Zwolle-Meppel, waarbij ook aan de oostzijde van de spoorlijn een gebied van substantiële omvang is toegevoegd aan het zoekgebied. Uitgesloten zijn deelgebieden die behoren tot de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur of zijn aangemerkt als prioritair milieubeschermingsgebied. Ook het waterwingebied voor zover gelegen binnen de grenzen van het zoekgebied en een gebied gereserveerd voor infrastructuur zijn buiten beschouwing gelaten. Deze zijn weergegeven op kaart 3.



Kaart 3: Beschermingszones

Aspecten die pleiten voor een zoekgebied aansluitend op Hessenpoort 1 kunnen als volgt worden samengevat
De belangrijkste motieven voor dit zoekgebied zijn:

- *De omvang van het terrein (circa 170 ha; 140 + 30 Ha) is zonder veel conflicterende* belangen met andere functies in te passen in dit gebied.
- Er zijn geen grote ecologische beperkingen en het aantal aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden is gering en voor zover aanwezig relatief verspreid. De aanhechting op het aangrenzende landschap vraagt wel aandacht.
- Alleen in dit zoekgebied is een goede aansluiting op snelweg- en spoorinfrastructuur mogelijk en is in beperkte mate ook een goede zichtzone realiseerbaar. De aansluiting op weg en spoor is essentieel om een multimodale bereikbaarheid voor bedrijven te garanderen. Ook de mogelijke aantakking van de N35 op de A28 zou de keuze voor een locatie aan de noordoostzijde van de stad versterken. Voor het tracé N35 Zwolle-Wijthmen is in 2003 een voorverkenning opgesteld met als conclusie dat de oplossing gezocht moet worden in het beter benutten van het bestaande tracé. De gemeenteraad van Zwolle heeft in juni 2003 aangegeven geen voorkeur te hebben voor deze aantakking, maar een voorkeur om de bestaande stedelijke verbinding aan te passen. De reservering voor nieuwe tracees van de N35 (Vechtdal) is ook in het Ontwerp-Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan vervallen.
- Economisch en financieel gezien kent het zoekgebied tevens voordelen. De mogelijk aanhechting met Hessenpoort 1 biedt mogelijkheden voor samenwerking tussen bedrijven (toelevering en uitbesteding) en vergroot het economisch draagvlak voor collectieve voorzieningen in het kader van parkmanagement maar eventueel ook spoorvervoer. Financieel gezien kan een aanhechting aan Hessenpoort 1 kostenvoordelen opleveren met betrekking tot bouw- en woonrijp maken doordat bestaande bovengrondse en ondergrondse infrastructuur relatief eenvoudig 'doorgetrokken' kan worden.
- Tot slot dient de bodemgesteldheid in het zoekgebied genoemd te worden die in vergelijking tot gebieden aan de noord en westzijde van de stad weinig beperkingen oplevert voor realisatie van een bedrijventerrein

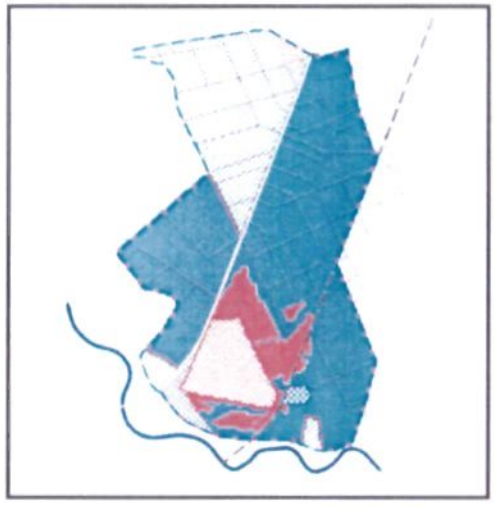
<u>Locatiecontour</u>
De uiteindelijke contouren, waarbinnen het nieuwe bedrijventerrein wordt ingericht, zijn totstandgekomen op basis van een breed scala van selectiecriteria. De toegepaste selectiemethodiek is beschreven in het rapport "Contourkeuze uitbreiding Hessenpoort" (24 december 2001). De volgende selectiecriteria zijn gehanteerd:

- behoud van openheid van het landschap en versterking van natuurwaarden in met name de milieubeschermingsgebieden.
- gevoelige bestemmingen (woningen en milieubeschermingsgebieden) sparen.
- bescherming archeologische waarden
- *kenmerkende flora en fauna zoveel mogelijk sparen.*
- bescherming cultuurhistorische en landschapswaarden

- gebieden, die vanuit milieu-oogpunt al zwaar belast worden, als eerste gebruiken (voorkomen van versnippering)
- streven naar compacte ontwikkeling van Zwolle
- afstemming op bestaande grondwaterpeilen (waterhuishouding) en bodemopbouw
- goede aansluiting op spoor, buslijnen en A28
- goede aanhechting op bestaand bedrijventerrein
- uitbreiding bij voorkeur binnen de gemeentegrenzen van Zwolle
- goede benutting zichtlocaties
- ruimte voor windturbines
- rekening houden met hoogspanningsleidingen
- rekening houden met recreatiemogelijkheden

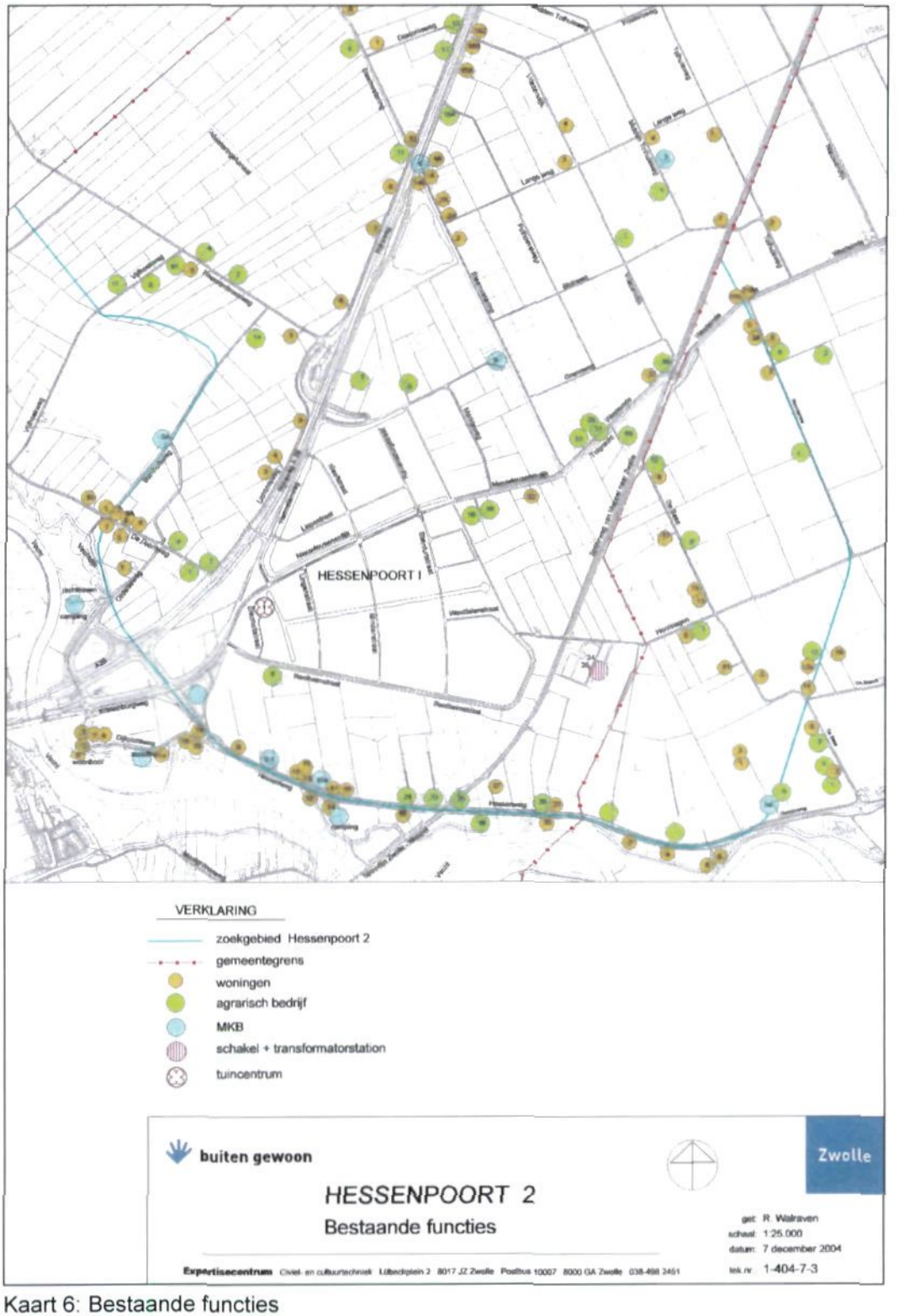
Het criterium "afstemming op bestaande grondwaterpeilen" bleek in het selectieproces niet onderscheidend te zijn voor de locatiekeuze en heeft derhalve niet bijgedragen aan de uiteindelijke contourkeuze.

Indien alle criteria even zwaar worden meegewogen, ontstaat, bij een uitbreiding van ca. 250 ha bedrijventerrein, een contour zoals weergegeven op kaart 4. In het westen wordt het gebied begrensd door de A28 en Hessenpoort 1. Aan de noordzijde strekt het gebied zich uit tot de Steenwetering en het zandpad, dat haaks staat op de Steenwetering en dat uitkomt op de Tolgracht. De oostelijke begrenzing wordt gevormd door de spoorlijn Zwolle-Meppel. Hessenpoort 1 vormt de zuidelijke begrenzing. Aan de zuidzijde van Hessenpoort bestaat ook nog de mogelijkheid een beperkt gebied te ontwikkelen ten behoeve van bedrijven uit de lichtere milieucategorieën (2 en 3). Beschouwt men uitsluitend de criteria, die vallen onder de thema's milieu, duurzaamheid, natuur, landschap en recreatie, met andere woorden de meest milieuvriendelijke contour, dan ontstaat een uitbreiding meer in oostelijke richting, grensoverschrijdend. Dit wordt met name ingegeven door het streven naar behoud en versterking van natuur- en landschapswaarden in het gebied, zoals weergegeven op kaart 5. Echter, de uitbreiding dient te worden gerealiseerd binnen de gemeentegrenzen, zodat deze contour geen reële optie is. De ontwikkeling van alternatieven heeft zich derhalve beperkt tot het gebied binnen eerstgenoemde contour.



Kaart 4: Locatiecontour

Kaart 5: Meest Milieuvriendelijke contour



Kaart 6: Bestaande functies

2 Beschrijving van de bestaande situatie

Zoals in hoofdstuk 1.5 is aangegeven zijn ten behoeve van de planvorming diverse onderzoeken en inventarisaties verricht in het gebied waar het bedrijventerrein gedacht is. Het bedrijventerrein Hessenpoort 2 krijgt een oppervlakte van ca 140 ha bruto. Het bestemmingsplan gebied is ruimer doordat de contour van het industrielawaai en het gebied dat is gelegen binnen deze contour binnen het bestemmingsplan worden meegenomen.

2.1 Bestaande situatie

Het huidige gebruik van het plangebied is grotendeels agrarisch. Naast deze agrarische funkties komen in het gebied nog de volgende funkties voor:

- een zestal burgerwoningen.
- een tiental agrarische bouwpercelen met bijbehorende bedrijfswoningen.
- een tuincentrum.
- een schakel-en transformatiestation.
- een benzinestation

Op kaart 6 zijn de bestaande functies weergegeven.

Kaart 7: Archeologische waarderingskaart

2.1.1 Archeologische structuur

Rond 1400 is het gebied op initiatief van de bisschop van Utrecht, en met goedkeuring van de meerderheid van de erfgenamen, verdeeld en verkaveld. Dit geschiedde door de schout die werd bijgestaan door een landmeter.
De landmeter verdeelde het gebied in een groot aantal blokken die werden begrensd door reeds bestaande wegen en waterlopen. Binnen Hessenpoort 2 vielen de blokken: de Ooster Hooislagen, de Wester Hooislagen, de Nederste Hoeven en de Hermelen. Deze toponiemen zijn tegenwoordig grotendeels verdwenen, alleen de naam de Hooislagen is als veldnaam nog bewaard gebleven. De oude begrenzingen van de blokken zijn nog grotendeels aanwezig. We noemen hier de Steenwetering en de tegenwoordige Nieuwleusenerdijk. Deze Nieuwleusenerdijk vormde al vanaf het begin van de 15de eeuw een belangrijk element in het gebied. Het gebied Hessenpoort 2 bestond toen grotendeels uit veen waar zelfs turf werd gegraven. De stad Zwolle was hier om economische redenen (turfwinning) sterk in geïnteresseerd en liet daarom in 1416, met toestemming van de bisschop, een gracht graven die bekend stond als der Stadt Graven of de Hermelijn of Tolgracht. Deze oude waterloop ligt tegenwoordig nog langs de Nieuwleusenerdijk. In historische bronnen wordt op de kruising van de Hermelijn of Tolgracht met de Steenwetering al rond 1400 een brug genoemd die bekend stond als de Lage Brug. Uit deze korte beschrijving van het gebied, zoals het er in het begin van de 15de eeuw moeten hebben uitgezien blijkt duidelijk dat het gebied grotendeels bestond uit veen en gebruikt werd als hooiland of ten behoeve van de turfwinning. In de periode voor 1400 moet het gebied echter een ander karakter hebben gehad. Te midden van het veengebied lagen namelijk enkele kleine dekzandkopjes die al voor 1400 bewoond en gebruikt werden. Eén dekzandkopje is heel lang in het terrein zichtbaar geweest. Het is in de 19de eeuw doorsneden door de spoorlijn Zwolle-Leeuwarden/Groningen en pas tijdens de ruilverkaveling Dalfserveld in 1972 verdwenen. Tijdens de egalisatie zijn toen ca. 100 scherven van aardewerk gevonden die gedateerd kunnen worden in de 1de eeuw na Chr. Binnen Hessenpoort 2 kan een deel van dit dekzandkopje nog aanwezig zijn. Het gaat hier om een 50 % locatie wat inhoudt dat in dit gebied, door middel van een proefsleuf, gekeken moet worden of er nog archeologische sporen aanwezig zijn. Op kaart 7 zijn de archeologische waarden weergegeven.
Samenvattend kan gesteld worden dat het gebied voor een deel al in de Romeinse periode (1de eeuw n.Chr) al bewoond was. Deze bewoning beperkte zicht tot de enkele kleine dekzandkopjes binnen het gebied. In Hessenpoort 2 ligt er maar één. Daarnaast was het gebied vanaf 1400 van belang voor de turfwinning en trok het al snel de aandacht van de stad Zwolle. Sporen hiervan zijn niet terug te vinden, alleen de lokatie van de Lage Brug kan interessant zijn in verband met onderdelen of restanten van bovengenoemde brug.

2.1.2 Ruimtelijke structuur

2.1.2.1 Cultuurhistorie, landschap en groen

Cultuurhistorie

Ontstaansgeschiedenis

De kern van het gebied waarin het plangebied van Hessenpoort 2 is gelegen, dat is de brede zone waarin de A28 en de spoorlijn liggen, vormde cultuurhistorisch gezien de achterkant van tweeërlei oude bewoningsgebieden. Allereerst vanaf de vroege middeleeuwen tot in de 20e eeuw van de kernen langs de Vecht ten westen en ten zuiden van het zoekgebied (Genne en Holte, Haerst, Berkum en Dalfsen). De gronden gerekend vanaf de Vecht naar het oosten en deels het noorden toe werden extensief gebruikt (hooilanden en incidentele ontveningen in het Holtenerbroek, het Gennegerbroek, het Haersterbroek, het Berkummerbroek en het Dalfserveld). Vervolgens werd vanaf de 17e eeuw tot in de 20e eeuw vanuit het jongere ontginningsgebied Oosterveen-Nieuwleusen door systematische ontveningen de woeste gronden in cultuur gebracht. Door Zwolle werden, door de markegrenzen bepaald, deze activiteiten in het gebied Ruiten uitgevoerd. De ontginningsachterzijde van beide ontginningsrichtingen (zowel vanuit het westen als vanuit het oosten) vormde de Steenwetering, de hoofdafwatering van het gebied en eveneens een oude markegrens. Oude routes tussen de ontginningskernen en tussen Zwolle en Groningen zijn de Hessenweg, de Doornweg, de Kranenburgweg, de Nieuwleusenerdijk, Westeinde en de Nieuwendijk. Daar waar deze routes op elkaar aansluiten liggen de belangrijkste historische knooppunten, zoals de buitenplaats Ordel en het Ordelerzijl, de Berkummerbrug, het Tolhuis en de Bisschopsschans bij de Lichtmis.
Het centrale middengebied van de Ruiten in het noorden tot en met de Berkummer Hooislagen in het zuiden kende lang een extensief gebruik tot aan de ruilverkaveling van 1925. Daarna hebben zich geleidelijk ontwikkelingen voorgedaan op het gebied van landbouw, transport en infrastructuur en recentelijk zijn daar nieuwe exploitatievormen bijgekomen zoals de zandwinning, het trafostation en het bedrijventerrein.

Landschap - en groenstructuur

Het gebied waarin het plangebied Hessenpoort 2 is gelegen valt landschappelijk in drie onderdelen uiteen. Allereerst, in het zuiden van het plangebied is er de zone langs de Vecht. Deze Vechtzone ligt deels buiten het plangebied en wordt gekenmerkt door een middelgrote laaglandrivier met ter plaatse smalle uiterwaarden, begrensd door een dijk, en een binnendijkse enigszins verdichte zone. De zone heeft een hoofdrichting evenwijdig aan de rivier.
De uiterwaarden zijn vrij open, met slechts hier en daar een opgaand element in de vorm van een kolk met riet en enkele bomen. Langs de Berkummerkolk (een voormalige zandwinplas) komt in de uiterwaard vrij veel opgaande beplanting voor. Bebouwing ontbreekt in de uiterwaarden. Op de dijk komt hier en daar een woning voor. Binnendijks komen verspreid langs de dijk enkele buitenplaatsen voor gekenmerkt door zwaar geboomte. Hiervan ligt de buitenplaats Dijkzicht het dichtst tegen het plangebied aan. Ook de rest van deze binnendijkse zone wordt gekenmerkt door bosschages en bebouwing, variërend van beplanting en bebouwing langs de Hessenweg en de Doornweg, een schakelstation met omringende bosschages, een geheel omplant depot

van een wegbeheerder en taluds met beplanting van de A28 en de spoorlijn naar Meppel.
Deze Vechtzone wordt in het noorden begrensd door het bedrijventerrein Hessenpoort 1. Dit gebied is grotendeels bouwrijp gemaakt, en op dit moment voor ongeveer een derde verspreid bebouwd met grote bedrijfscomplexen. De aangebrachte beplanting is nog te jong om het gebied een dicht of groen karakter te geven. Daardoor en door de verspreide bebouwing is op dit moment de structuur binnen het gebied open en niet geordend.
Ten noorden van het bedrijventerrein is het landschap in grote lijnen erg open, met verspreid staande boerenerven, maar plaatselijk komen grote dichte elementen voor. Dit zijn vooral de beplanting rond de Markteplas, de zandsorteerinstallatie bij de Bomhofsplas, de hoogspanningslijnen en enkele wat dichter bebouwde linten als de A28, de Steenwetering-noordzijde en de Nieuwleusenerdijk. Hoewel de A28 vrij dominant aanwezig is, is er van een duidelijk overheersende hoofdrichting in het landschap geen sprake.

2.1.2.2 Natuur

Flora en vegetatie

Het plangebied wordt gekenmerkt door een van oost naar west langzaam veranderende ondergrond van zandgronden via moerige zandgronden naar veen op zand. Daarbij neemt de regionale kwel vanuit de hogere zandgronden in het oosten van zuid naar noord toe, en de lokale kwel vanuit de Vecht van zuid naar noord af. In de zone ten zuiden van Hessenpoort I is meestal sprake van inzijging.
Het agrarisch gebruik is in het gehele gebied behoorlijk intensief, met als uitzondering het gebied Tolhuislanden, en buiten het plangebied de Ruiten en Veenekampen, waar door een grote hoeveelheid veldkavels een extensiever grondgebruik plaatsvindt.
Een en ander heeft tot gevolg dat vooral in de Tolhuislanden en in de Ruiten-Veenekampen flora en vegetatie van sloten, oevers, bermen en perceelsranden een hoge natuurwaarde hebben.
Kenmerkend voor het gebied zijn soorten van vochtige matig voedselrijke omstandigheden en van Dotterbloemgraslanden, en soorten en vegetaties van sloten met gebufferd water.
Naar het zuiden toe, in het plangebied, komen de soorten van Dotterbloemgrasland vooral voor in het gebied direct ten noorden van Hessenpoort I rond de Markte.
Matig voedselrijke omstandigheden en bijbehorende soorten worden aangetroffen in de hoek tussen Hessenpoort I en het spoor, ten zuiden van de Nieuwleusenerdijk.
Soorten die kwelsituaties indiceren komen verspreid voor in het hele gebied tussen Hessenpoort I en de Steenwetering, maar vooral in het noordelijk deel.
Tenslotte komen tussen de Hessenweg en de Vechtdijk, buiten het plangebied, soorten en vegetaties voor van schrale graslanden en Glanshavergraslanden en enkele stroomdalsoorten.

Fauna

Uit het gebied zijn enkele algemene dagvlindersoorten bekend.
In het gebied zijn alleen in Nederland algemeen voorkomende amfibieën aangetroffen. Het aantal aangetroffen exemplaren is, met uitzondering van de gewone pad, opvallend laag voor een dergelijk type gebied. Dit wordt toegeschreven aan de goede visstand (predatie) en aan het op de meeste locaties ontbreken van een goed landbiotoop.
Het gebied heeft een bijzondere waarde voor vissen, vanwege het voorkomen van grote modderkruiper, kleine modderkruiper, bittervoorn, paling en vetje.

Het gebied was voorheen een matig weidevogelgebied, met vooral een vrij goede stand van Kievit en Wulp. Door de bouw van Hessenpoort I zijn deze waarden sterk achteruit gegaan. Ten oosten van de spoorlijn komen plaatselijk ook belangrijke dichtheden voor van weidevogels, zoals het gebied De Brand met in 1996 nog hoge dichtheden van voornamelijk Kievit en Grutto.
Het gebied ten noorden en ten westen van het plangebied, te weten het Haersterbroek, De Ruiten-Veenkampen en de Tolhuislanden kent erg hoge aantallen en dichtheden van de Grutto. Dit gebied behoort daarmee tot één van de betere gruttogebieden van Overijssel. Vooral het centrale deel van de Tolhuislanden blinkt hierin uit. Verder zijn ook de gemiddelde dichtheden van de Wulp en de Tureluur in het gebied ten noorden en ten westen van het plangebied hoog te noemen. De maximale dichtheid van de Wulp sluit aan bij de hoge concentraties elders in Overijssel. De dichtheid aan Tureluurs is in de Tolhuislanden de hoogste van Overijssel. De maximale dichtheid ligt ver boven die in andere goede gebieden. Andere belangrijke broedvogels zijn Graspieper, Gele kwikstaart en Veldleeuwerik. Daarmee zijn de Tolhuislanden een weidevogelgebied van nationale betekenis. Het Haersterbroek is voor weidevogels van minder betekenis.

Ten noorden van Hessenpoort I komen enkele vleermuissoorten voor. Boommarter, bunzing, das en ree zijn als verkeersslachtoffer uit dit gebied bekend.
Het gebied lijkt door de vele sloten en de optredende kwel geschikt voor de waterspitsmuis. In het Staphorsterveld en ten oosten van Berkum is de soort in het verleden aangetroffen. De soort is echter in het onderzochte gebied niet aangetroffen. Soorten die wel gevonden zijn, zijn de huisspitsmuis, de bosspitsmuis, de dwergspitsmuis, de rosse woelmuis, de aardmuis, de veldmuis en de bosmuis, alle in Nederland niet zeldzame soorten.

2.1.2.3 Verkeersstructuur

De A28 vormt een belangrijke schakel in het nationale hoofdwegennet voor de verbinding van Noord-Nederland met Zwolle en de overige delen van het land. De N340 heeft een belangrijke regionale functie met name in de verbinding van het noord-oostelijk deel van Overijssel met Zwolle en het nationale hoofdwegennet.
Door het gebied loopt aan de noordoost kant de provinciale weg van Zwolle naar Nieuwleusen en v.v. de N758 (Nieuwleusenerdijk) en nog enkele lokale wegen ter ontsluiting van het gebied.
Het zuidelijke deel (Hessenpoort 1) is de afgelopen jaren in ontwikkeling gebracht als grootschalig bedrijventerrein. Hiervoor is de wegenstructuur ingrijpend gewijzigd en uitgebreid om de verwachten verkeersstromen adequaat te kunnen verwerken.
De Nieuwleusenerdijk is aangepast op zijn functie als hoofdontsluitingsas van Hessenpoort 1 en de Bentheimstraat is als zuidelijke hoofdontsluitingsroute toegevoegd, terwijl de doorgaande verkeersfunctie van de Kranenburgweg-Hermelenweg ter plaatse van Hessenpoort 1 en ten noorden ervan voor het autoverkeer is verminderd.
Het gebied is in de huidige situatie goed ontsloten voor het autoverkeer. Tijdens de spitsen ondervindt het enige hinder van sluipverkeer als gevolg van congestie op de A28.
De intensiteiten op het wegennet bedroegen in 2001:

A28	76.000	mvtg/etmaal
N340	13.500	,,
Nieuwleusenerdijk (thv N340)	6.600	,,
Nieuwleusenerdijk (thv spoorlijn)	4.000	,,
Bentheimstraat	1.200	,,
Hermelenweg (t.h.v. Markteweg)	1.400	,,
Markteweg	ca.200	,,

De spitsen van het woon-werkverkeer vallen samen met de spitsen op het omliggende wegennet. Gelet op het karakter van dit bedrijventerrein is het aandeel woon-werkverkeer in de verkeersproductie en attractie van het gebied ongeveer 50 à 60%. Een belangrijk deel vormt het vracht- en bestelverkeer dat veel meer gespreid over de dag en een deel van de avond en nacht plaats vindt. Dit valt dus buiten de spitsen op het omliggende wegennet.

Het huidige gebied is vormgegeven volgens de eisen van duurzaam veilig. Bovendien is er veel aandacht besteed aan de specifieke veiligheid van de kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers) door de aanleg van vrijliggende fietspaden en verkeerslichten bij de kruisingen en oversteken. Bovendien is de subjectieve en sociale veiligheid verbeterd door goede overzichtelijke rechtstanden en veel openbare verlichting langs de routes.

Openbaar vervoer
Door het gebied rijden de volgende buslijnen:

Nieuwleusenerdijk:	lijn 29 Zwolle-Nieuwleusen-Coevorden (Arriva)
	lijn 49 scholierenlijn, Zwolle-Dedemsvaart (Arriva)
Kranenburgweg-Hermelenweg:	lijn 40 Zwolle-Staphorst-Meppel (Arriva)
	lijn 149 scholierenlijn, Zwolle-Meppel

De streekbussen rijden met een frequentie van één keer per uur en in de spitsuren twee keer per uur ze stoppen in het gebied bij een drietal haltes.
De scholierenlijnen rijden enkele keren in de ochtendspits en in de middag.

Langzaam verkeer
Door het gebied lopen twee hoofdfietsroutes. Eén langs de Nieuwleusenerdijk en de ander langs de Hermelenweg-Kranenburgweg. Langs deze wegen liggen vrij liggende fietspaden evenals langs de Bentheimstraat. De overige wegen hebben geen aparte fietsvoorzieningen.
De intensiteit op beide hoofdroutes bedraagt enkele honderden fietsers per dag.

Railinfrastructuur
Langs de oostzijde loopt de spoorlijn Zwolle-Meppel die een onderdeel vormt van de trajecten Zwolle-Groningen en Zwolle-Leeuwarden. Naast personenvervoer wordt de lijn ook redelijk intensief gebruikt voor goederenvervoer m.n. in de relatie met Delfzijl (DSM), Wijster (Essent-milieu) en Coevorden.
Het huidige bedrijventerrein heeft geen aansluiting op het spoor. Bij de ruimtelijke invulling is wel rekening gehouden met een mogelijke aansluiting voor vrachtvervoer.

2.1.2.4. Bodem, waterhuishouding en riolering

Bodem
De bodem in het gehele Hessenpoort 2 gebied is een beekeerdgrond met een vrij gelijkmatige opbouw met een humeuze bovenlaag van ca. 0,20m tot 0,40m dikte op een leemarme tot zwak lemige zandlaag. Het maaiveld varieert in hoogte van ca. 0,20m tot 0,60m nap met hogere gronden langs de Steenwetering. Het maaiveld van het ten zuiden van Hessenpoort I gelegen deel van Hessenpoort 2 ligt gemiddeld enkele decimeters hoger dan de overige deelgebieden.

Waterhuishouding
De huidige waterhuishouding in het gebied van Hessenpoort 2 wordt gevormd door waterlopen in beheer bij het waterschap Groot Salland en kavelsloten. De waterlopen van het waterschap zorgen voor de afvoer van overtollige neerslag en voor aanvoer van water in langdurig droge perioden. De kavelsloten zorgen voor de ontwatering en afwatering op perceelsniveau. Een van de grote waterlopen, de Steenwetering heeft uit cultuurhistorisch oogpunt een bijzondere functie. De drie peilgebieden in het gebied zijn nu afgestemd op agrarisch grondgebruik.
In de oksel van RW 28 en N 340 (Hessenweg) ligt het bestaande bedrijventerrein Hessenpoort 1. De huidige peilgebieden worden globaal begrensd door de Steenwetering-Nieuwleusenerdijk-noordoostzijde Hessenpoort 1 en RW 50 met een zomer- en winterpeil van resp. –0,50 en –0,70m NAP de Steenwetering, spoorlijn

Zwolle-Meppel, voormalige Berkummerbroekweg en zuidoostzijde Hessenpoort 1 met een zomer- en winterpeil van resp. –0,40 en –0,60m NAP en het peilvak tussen de zuidgrens van Hessenpoort 1, de voormalige Berkummerbroekweg, de spoorlijn, de N 340 en de Nieuwleusenerdijk met een zomer- en winterpeil van resp. –0,20m en –0,60m NAP. Het bedrijventerrein Hessenpoort 1 heeft een vinger-of radiale waterstructuur met een vast waterpeil van –0,50m NAP. De afvoer uit Hessenpoort 1 vindt plaats via een stuwput waarin de afvoer begrensd is tot de oorspronkelijke landelijke afvoer. De afwatering van Hessenpoort 1 gaat in noordelijke richting langs de RW28, via de Steenwetering naar Hasselt waar een gemaal het water in het Zwartewater pompt. Het huidige waterhuishoudkundige systeem is ingericht op een snelle afvoer van overtollige neerslag en op de mogelijkheid van wateraanvoer vanuit de Vecht. Het waterschap bereidt plannen voor om ook in de omgeving van Hessenpoort de waterlopen zo aan te passen dat in natte perioden meer water tijdelijke geborgen kan worden. Hiervoor wil het waterschap laag gelegen percelen of stroken langs de waterlopen inrichten.

Riolering
In Hessenpoort 1 is een verbeterd gescheiden rioolstelsel aangelegd. Overeenkomstig een van de milieudoelstellingen bij Hessenpoort 1 wordt het regenwater afkomstig van de daken van de bedrijfsgebouwen op eigen bedrijfsterrein in de bodem geïnfiltreerd; voor de afvoer van piekbuien is een overloop vanuit het infiltratiestelsel naar het regenwaterriool aanwezig. De afvoer van het afvalwater vindt plaats naar een rioolwaterzuivering die op Hessenpoort 1 gebouwd is. Op deze zuivering zijn ook de stadwijken Berkum en Dieze-oost aangesloten. Het effluent van deze zuivering loost in de Vecht. In het landelijke gebied rondom Hessenpoort 1 zijn enkele drukriolerings projecten aangelegd; een drukrioleringsproject langs de Hessenweg is begin 2005 gereed gekomen. Eind 2005 zal ook een drukrioleringssysteem voor een woongcluster direct ten noorden van de Markteplas gereed komen. Bij alle resterende percelen die niet op een rioleringsysteem zijn aan te sluiten, zullen volgens de uit de Wet Milieubeheer voorvloeiende regelingen voor 1 juli 2005 IBA´s aangelegd moeten zijn.

2.1.3 Functionele structuur

2.1.3.1 Economische voorzieningen

Behoefte aan bedrijventerrein
Er bestaan diverse methoden om de toekomstige vraag naar bedrijventerreinen te bepalen. Dit kan door bijvoorbeeld een enquete te houden onder het bedrijfsleven. Verder is het mogelijk de uitgifte van bedrijventerreinen te extrapoleren op basis van historische uitgifte. Daarnaast is het mogelijk een prognose te maken op basis van verwachte demografische (gebaseerd op bevolkingscijfers) en economische (gebaseerd op werkgelegenheidscijfers) ontwikkelingen.

Het bureau van Werven heeft in 2002 in opdracht van de provincie, de gemeente Zwolle en de gemeente Kampen de toekomstige vraag naar bedrijventerreinen voor het stedelijk netwerk Kampen-Zwolle tot 2012 geanalyseerd op basis van een zogenaamde

multicriteria-analyse. Deze bestaat onder meer uit een analyse van de huidige economische structuur, het effect van markttrends en ruimtelijke ontwikkelingen, een beleidsanalyse, de historische uitgifte, prognoses op basis van groeiscenario´s van het CPB (Centraal Plan Bureau) en een omgevingsanalyse.

Op basis van de multi-criteria-analyse zijn een aantal conclusies getrokken over de vraagomvang tot 2012 voor het stedelijk netwerk. Daarbij is een onderscheid gemaakt in een planscenario en een groeiscenario. Op basis van de historische uitgifte en de huidige economische ontwikkeling is in de nota economisch beleid van de gemeente Zwolle (december 2004) ervoor gekozen om het planscenario als uitgangspunt te hanteren.

Planscenario

Het planscenario houdt naast een jaarlijkse basisvraag van circa 16 hectare rekening met een additionele ruimtebehoefte die ontstaat door het aanbieden van specifieke bedrijventerreinen in de netwerkstad Kampen-Zwolle. Het gaat daarbij om een additionele ruimtevraag (8 hectare) naar grootschalige kavels op duidelijk geprofileerde terreinen zoals Hessenpoort en Zuiderzeehaven.
De geprognosticeerde jaarlijkse uitgifte binnen het planscenario komt daarmee uit op 24 hectare in de netwerkstad (Zwolle 16 hectare en Kampen 8 hectare) tot 2012. De uitgifte voor Hessenpoort is geraamd op gemiddeld circa 12 hectare per jaar en voor de Zuiderzeehaven (Kampen) is dit circa 4 hectare per jaar.

Naast het specifieke profiel van beide bedrijventerreinen blijkt uit de omgevingsanalyse dat in Midden Nederland, de Veluwe en de Stedendriehoek een tekort is aan bedrijventerrein. Ondanks toevoegingen zal de situatie in de komende jaren krap blijven. Bij een juist locatiebeleid en een goede marketing mag verwacht worden dat het stedelijk netwerk vanwege de krappe marktsituatie in de omgeving te maken zal krijgen met overloopverschijnselen. Deze ontwikkeling wordt versterkt door de positie van het stedelijk netwerk als poort naar Noord en Oost Nederland. In de behoefteraming is verder rekening gehouden met het provinciale beleid waarin aangestuurd wordt op concentratie van nieuwe grootschalige bedrijventerreinen in stedelijke gebieden. In het regionaal platform bedrijventerreinen (RPB) IJssel-Vecht vindt afstemming plaats over de ruimtebehoefte naar bedrijventerreinen tussen de gemeenten en provincie. Om concurrentie te voorkomen tussen bedrijventerreinen vindt er daarnaast afstemming plaats tussen de provincie Overijssel en Drenthe over de programmering van nieuwe bedrijventerreinen.

Verdeling van de ruimtevraag

De ingeschatte ruimtevraag kan zich splitsen over meerdere soorten bedrijventerreinen, die elk hun eigen segment bedienen. Een verdeling naar terreinsegmenten betekent niet dat voor alle segmenten aparte locaties moeten worden gevonden. Verschillende segmenten kunnen immers ook deel uitmaken van één bedrijventerrein. Daarbij is wel van belang dat er een duidelijk onderscheid blijft ontstaan tussen het profiel van bijvoorbeeld Hessenpoort, waar grootschalige productie en distributie plaatsvindt en een segment voor kleinschalige bedrijvigheid.

Voor het stedelijk netwerk Zwolle – Kampen is een programma van toekomstige bedrijventerreinen gemaakt. Uitgangspunt voor de programmering voor de netwerkstad is complementariteit, waarbij recht wordt gedaan aan de positie van de beide gemeenten, met hun sterke en zwakke kanten. Complementariteit kan op verschillende vertrekpunten worden gestoeld, zoals: de economische structuur, de specifieke kwaliteiten van infrastructuur en arbeidsmarkt, de herkomst van bedrijven, de versterking van de sectorstructuur of beleidsinzet. Voor Kampen en Zwolle wordt daarbij onder meer uitgegaan van de volgende principes:

1. De lokale vraag naar modern gemengd terrein wordt in principe lokaal gefaciliteerd;
2. Een tijdelijk tekort van een segment in één stad wordt opgevangen in de andere stad;
3. Watergebonden activiteiten naar Kampen (Zuiderzeehaven);
4. Grootschalige productie en logistieke bedrijven naar Zwolle (Hessenpoort 2);

Hessenpoort
In de raming voor het stedelijk netwerk Kampen-Zwolle wordt er vooralsnog van uitgegaan dat er voor het segment Hessenpoort tot 2012 een behoefte bestaat van circa 12 hectare per jaar. Voor de periode 2005-2012 betekent dit een omvang van 84 hectare.
De behoefte na 2012 is niet berekend door van Werven. Een indicatie kan gevonden worden in de lange termijnverkenning die in opdracht van de provincie Overijssel in 2000 is uitgevoerd voor de periode van 2010 tot 2020. In deze verkenning gaat men uit van een vermindering van de ruimtevraag van 25% in deze periode. Omgerekend betekent dit dat er voor de periode 2012-2020 een behoefte voor het segment grootschalige bedrijventerreinen wordt geraamd van circa 9 hectare per jaar (72 hectare). De totale behoefte tot 2020 voor dit segment bedraagt daarmee circa 156 hectare.

Aanbod aan bedrijventerreinen
In het jaar 2004 telde Zwolle een totale bruto oppervlakte aan bedrijventerreinen van circa 675 ha. Daarop waren ruim 500 bedrijven gevestigd met een gezamenlijke werkgelegenheid van ruim 23.000 werkzame personen. Het gaat om de terreinen Marslanden, Voorst, De Vrolijkheid en Hessenpoort I. Kijkende naar de werkgelegenheid, dan worden deze terreinen intensief benut met gemiddeld 50 werkzame personen per netto uitgegeven hectare bedrijventerrein.
Tegen over de vraag naar bedrijventerrein staat het bestaande aanbod. Het aanbod van bedrijventerrein bestaat uit de nog aanwezige ruimte op bestaande locaties (uitgeefbaar terrein). Eind 2004 beschikt Zwolle over circa 85 hectare uit te geven bedrijventerrein te verdelen over de bedrijventerreinen Hessenpoort 1, Marslanden (Marslanden G en Marslanden Zuid) en Autopark de Vrolijkheid.

Hessenpoort
Hessenpoort 1 is specifiek bedoeld voor grootschalige productie en logistieke bedrijven (minimaal 1 hectare) en vanaf de eeuwwisseling uitgeefbaar. Op Hessenpoort 1 is van de 112 netto uitgeefbaar terrein per 31 december 2004 circa 38 hectare daadwerkelijk uitgegeven. (de grondtransactie is gepasseerd) Daarnaast is circa 32 hectare niet vrij

uitgeefbaar (in optie en reservering). Hiervan is een groot deel gereserveerd voor het reststoffencentrum (circa 26 hectare, waarover voor 3,6 ha reeds overeenstemming is bereikt). Hier komen bedrijven die gespecialiseerd zijn in de bewerking en verwerking van afvalstoffen tot bruikbare grondstoffen, zo mogelijk in combinatie met terugwinning van energie. De onderhandelingen met een aantal bedrijven bevinden zich in een afrondend stadium. Het bovenstaande betekent dat op Hessenpoort nog 42 hectare vrij beschikbaar is waarvan een deel van deze nog beschikbare ruimte (13 hectare) is gelegen op kavels onder/nabij de hoogspanningskabels waardoor ze minder goed uitgeefbaar zijn.

De uitgifte van Hessenpoort 1 verloopt minder snel dan bij de start van de uitgifte is ingeschat. Voor een belangrijk deel heeft dit te maken met de gewijzigde economische omstandigheden sinds 2001. Daarnaast is er door de aard en schaal van de activiteiten vaak sprake van kapitaalintensieve bedrijvigheid (bijvoorbeeld reststoffencentrum). De onderhandelingen en de besluitvorming duren daarom veel langer dan aanvankelijk gedacht. Dit neemt niet weg dat Hessenpoort 1 ook in deze economisch mindere tijd nog steeds volop in de belangstelling staat van met name logistieke bedrijven die Zwolle beschouwen als de poort voor Noord Oost Nederland. Deze belangstelling wordt bevestigd door het feit dat slechts een gering aantal bedrijven de afgelopen jaren definitief heeft afgezien van vestiging op Hessenpoort 1. Ondanks de economische recessie is er sprake van een uitgifte op Hessenpoort van circa 8,5 hectare per jaar (2000-2004).

Overige terreinen in Zwolle

Naast Hessenpoort resteert er op bedrijventerrein Marslanden nog circa 16 hectare uitgeefbaar terrein. Hiervan is circa 3 hectare bestemd voor autodemontage bedrijven (Marslanden Zuid). Voor het nog uit te geven deel van Marslanden geldt een maximum kavelomvang van 1 hectare. Op bedrijventerrein Autopark de Vrolijkheid resteert nog ruim 1 hectare voor het segment detailhandel in auto´s en motoren.

Regio

Door het specifieke terreinprofiel van Hessenpoort als een terrein voor grootschalige kavels (vanaf 1 hectare) zijn de bestaande en nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen in Zwolle, Kampen en de regio IJssel Vecht niet concurrerend. De ligging van Zwolle als draaischijf tussen Midden, Noord en Oost-Nederland versterkt het karakter van Hessenpoort. Veel (logistieke) bedrijven zoeken namelijk een locatie om de markt in Noord- en Oost Nederland te bedienen. Zwolle vormt hiervoor een perfecte intermediaire locatie. Concurrentie voor Hessenpoort kan ondervonden worden van de steden Apeldoorn, Deventer en Lelystad waarop beperkte schaal aanbod in het grootschalige segment wordt aangeboden. Veel aanbod is gepland in Noord Nederland (Hoogeveen, Heerenveen, Drachten en Groningen). Deze steden zijn echter meer perifeer gelegen en richten zich op andere doelgroepen dan Zwolle.

Figuur 1: aanbod in de Midden en Noord-Oost Nederland Bron: IBIS 2002

Gemeente (aantal met Hessenpoort vergelijkbare terreinen)	Bruto Opp.	Netto Opp.	Netto Uitgegeven	Totaal uitgeefbaar oppervlak
Almere (0)	833	516	397	119
Lelystad (2)	1028	550 (148)	276	273 (7)
Hoogeveen (1)	484	370 (50)	303	67 (50)
Meppel (0)	285	219	156	63
Almelo (1)	695	494 (xx)	490	4 (xx)
Deventer (0)	344	285	277	8
Zwolle (1)	715	517 (110)	370	148 (40)
Apeldoorn (1)	724	589 (80)	448	142 (32)
Totaal in ha.	**5108**	**3540**	**2717**	**824**

(1) Aantal en oppervlakte van met Hessenpoort vergelijkbare terreinen voor wat betreft terreinprofiel en beoogde bedrijfscategorieën waarvoor het bestemmingsplan is vastgesteld.

IJzeren en planologische voorraad

Het ontwikkelen van bedrijventerreinen is een complex proces. Dit betekent dat er vaak een lange periode zit tussen de start en realisatie van een project. Tijdig starten met de voorbereiding is dus van groot belang. Een vuistregel hiervoor is dat tweemaal de gemiddelde jaarlijkse vraag direct voor uitgifte beschikbaar moet zijn (ijzeren voorraad). Vijf maal de gemiddelde jaarlijkse behoefte moet in bestemmingsplannen beschikbaar zijn om het direct uitgeefbare aanbod snel te kunnen aanvullen (planologische voorraad).

In het geval voor Zwolle geldt op basis van de vraagprognose naar bedrijventerrein van 16 hectare per jaar derhalve een ijzeren voorraad van 32 hectare en een planologische voorraad van 80 hectare.

Voor het segment grootschalige bedrijventerreinen (Hessenpoort) met een gemiddelde uitgifte van 10 hectare per jaar tot 2020 geldt een ijzervoorraad van 20 hectare en een planologische voorraad van 50 hectare. Indien het uitgangspunt van de feitelijke uitgifte van Hessenpoort 1 (restant van 74 hectare begin 2005) wordt gehanteerd is de planologische voorraad nog voldoende. In het geval ook de gereserveerde kavels en opties alsmede de moeilijk uitgeefbare kavels onder de hoogspanningsmasten worden meegerekend (ca 42 hectare) als zijnde uitgegeven dan bestaat er nu al een tekort op de planologische voorraad voor het segment grootschalige bedrijventerreinen in Zwolle.

Programmering

Geconfronteerd met de huidige mogelijkheden tot uitgifte levert de verwachte jaarlijkse vraag de volgende opgaven op met betrekking tot de Zwolse bedrijventerreinen inclusief bedrijventerrein Zuiderzeehaven waarin wij participeren.

Figuur 2: beleidsopgave bedrijventerreinen in Zwolle

Terrein	Situatie	Opgaven
Hessenpoort 1	Alle courante kavels zijn naar verwachting in 2008 uitgegeven. Na 2008 zal het nog om de minder courante kavels onder de hoogspanningsleidingen gaan (13 ha)	Verdere uitgifte Hessenpoort I
Hessenpoort 2	De voorraad van Hessenpoort I noopt ons om in 2007 een opvolger beschikbaar te hebben: Hessenpoort 2	Planvorming en R.O. procedures voor Hessenpoort 2 zijn in 2006 merendeels afgerond
Marslanden	Op dit Modern Gemengde terrein is nog slechts voldoende voorraad voor een beperkt aantal jaren. Er bestaat behoefte aan een nieuw Modern Gemengd bedrijventerrein ter grootte van bruto 40 – 60 ha.	In het nieuwe structuurplan en in het meerjaren ontwikkelingsprogramma 2005 –2010 wordt hoge prioriteit gegeven aan de ontwikkeling van een nieuw terrein. Nodig is een in relatie met de infrastructuur kansrijke locatie (marktconform).
Bedrijventerrein Zuiderzeehaven in Kampen	Financiële en niet financiële participatie in de ontwikkeling van het watergebonden bedrijventerrein Zuiderzeehaven	Activiteiten zijn gericht op eerste uitgifte in 2006.
Publiekslocaties	De planuitwerking voor de locatie Voorsterpoort is in een vergevorderd stadium.	De uiteindelijke reservering voor publieksfuncties (meubelboulevard en leisure) bedraagt 5 – 7 ha. Voor de autohandel is concentratie op de Vrolijkheid voorzien.
Woon-werklocaties	Beleid m.b.t. woon-werklocaties ontbreekt. Op ad-hoc basis wordt in diverse programma´s dit onderdeel wel meegenomen.	Structureel ruimte bieden voor functiemenging in de bestaande en nog te ontwikkelen wijken.
Duurzame versterking van bestaande terreinen	Voorst, Marslanden	Uitwerken Masterplannen Marslanden en Voorst. Starten met aanpak bedrijventerrein Vrolijkheid

Ruimte intensivering

Zowel op nieuwe als bestaande bedrijventerreinen zijn de beleidsdoelstellingen gericht op duurzame bedrijventerreinen. Het aspect ruimte-intensivering is hier een belangrijk onderdeel van. Bij de gemeente bestaat de beleidswens om te komen tot ruimte-

intensivering op bedrijventerreinen. Daarbij is van belang om zicht te krijgen in de (on)mogelijkheden voor Zwolse bedrijventerreinen.
Bij ruimte intensivering op bestaande en nieuwe bedrijventerrein zijn diverse niveaus (regio, terrein, kavel, gebouw) van belang. In het ontwerp van nieuwe terreinen dient rekening te worden gehouden met een zorgvuldig gebruik van de ruimte. Zo zijn in het ontwerp van Hessenpoort 1 al een aantal maatregelen toegepast zoals schanskorven, een strook voor kabels en leidingen en een collectief bluswatersysteem. Ten behoeve van het ontwerp voor Hessenpoort 2 zijn de maatregelen en instrumenten tot intensief gebruik van de ruimte in een adviesrapport weergegeven.

Op kavel en gebouw niveau bestaan er bij de nog uitgeefbare kavels op de bedrijventerreinen Hessenpoort 1 en Marslanden diverse mogelijkheden. De gemeente Zwolle heeft hiervoor een zogenaamd voorbeeldenboek laten maken waarin de ruimte besparende maatregelen voor de kavels en gebouwen in beeld zijn gebracht. Het gaat daarbij onder meer om maatregelen als schakelen bedrijfsgebouwen, benutten ruimte boven water, kantoren op of in hallen etc.

Voor de bestaande bedrijventerreinen is er door middel van een quick scan in beeld gebracht of en waar er kansen liggen met betrekking tot de bestaande bedrijventerreinen op het gebied van ruimte intensivering. Tijdens de scan is op terrein niveau en op hoofdlijnen gekeken naar mogelijkheden in de openbare en private ruimte. Uit de scan komt naar voren dat er op bestaande terreinen in Zwolle ruimtewinst te behalen valt zowel in het private deel als in de openbare ruimte. Op alle terreinen zijn enkele kavels (of delen ervan) aan te merken als restruimte. Invulling van deze kavels vraagt echter maatwerk. Daarnaast zijn er in het publieke ruimte enige mogelijkheden en biedt de herstructurering van een klein deel van Marslanden en Voorst kansen waarbij het nog niet geheel duidelijk is wat de netto ruimte winst zal zijn. Op basis van de quick scan kan worden geconcludeerd dat er niet op grote schaal netto ruimte winst valt te boeken op de bestaande bedrijventerreinen in Zwolle. Dit geldt zeker voor het segment grootschalige bedrijventerreinen.

Intensief ruimtegebruik komt niet vanzelf tot stand. Daarvoor is per maatregel stimulering, sturing of verplichting noodzakelijk. Een belangrijke randvoorwaarde van de gemeente Zwolle bij een nadere uitwerking van het beleid zal in ieder geval zijn dat de maatregelen geaccepteerd moeten worden door de markt en bedrijfseconomisch haalbaar moet zijn. Hierbij is het informeren van bedrijven over kansen en voordelen van groot belang. Ook kan gedacht worden aan het aanbieden van een ruimte intensiveringscan aan bedrijven bij de uitgifte van kavels.

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het beleid op europees, rijks, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau voorzover dit een relatie heeft met de ontwikkeling van het bedrijventerrein Hessenpoort 2

3.2 Ruimtelijke beleid

Rijksbeleid

Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening

De Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening is van belang voor de ontwikkeling van Hessenpoort 2. Belangrijkste aandachtspunten zijn: realisatie van kwalitatief goede en hoogwaardige bedrijfsterreinen nabij een grote stedelijke kern, zo min mogelijke aantasting van natuurlijke-, landschappelijke-, en cultuurhistorische waarden, intensief ruimte gebruik, multimodaliteit.
Zwolle- Kampen is in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening aangewezen als netwerkstad met onder andere als doelstelling om te fungeren als verbindende schakel tussen randstad en Noordoost Nederland. Dit heeft economische implicaties (Bedrijventerrein stedelijk netwerk Kampen –Zwolle, juni 2002).

Provinciaal beleid

Streekplan Overijssel 2000+

Het streekplan Overijssel 2000+ stelt dat de ruimtelijke ontwikkeling van Zwolle gericht zal moeten zijn op versterking van haar (inter)nationale positie. Dit houdt in dat voor de komende streekplanperiode nog een aanzienlijke groei van het ruimtebeslag voor wonen, werken en voorzieningen noodzakelijk zal zijn.
Daarbij streeft de provincie naar de multimodale ontsluiting van bedrijventerreinen. Ook stimuleert de provincie projecten om te komen tot intensief grondgebruik. In het streekplan wordt gesteld dat uitbreiding van Hessenpoort bij gebleken behoefte in noordelijke richting (tussen A28 en spoorlijn) kan worden uitgebreid.

Gemeentelijk beleid

De doelstelling om tot de ontwikkeling van een duurzaam grootschalig bedrijventerrein te komen wordt terug gevonden in diverse rapporten: De Zwolse Kijk, Meerjarig ontwikkelingsplan (gemeente Zwolle) Netwerkstad Zwolle - Kampen In het nieuwe structuurplan voor Zwolle zal de ontwikkeling van bedrijventerrein onder meer worden belicht in samenhang met de ontwikkelingen op het gebied van onderwijs, volkshuisvesting, werkgelegenheid.

Structuurplan Zwolle
Het structuurplan Zwolle 1996 (vastgesteld door burgemeester en wethouders van Zwolle op 18 december 1996) gaat ervan uit dat na 2005 een doorkijk op de ruimtelijke ontwikkelingen moet worden gegeven. Inmiddels zijn de ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van economie en mobiliteit dermate snel verlopen dat de gemeente Zwolle een nieuw structuurplan in voorbereiding heeft.

De omvang van Hessenpoort 1 werd tijdens het opstellen van het structuurplan 1996 al naar boven bijgesteld als reservering. Daarnaast is de uitgifte van bedrijventerreinen veel sneller verlopen dan gedacht. In het structuurplan 1996 is reeds aangegeven dat stedelijke uitbreidingen meer moeten zijn dan een kwantitatief vraagstuk. Zij hebben nadrukkelijk ook een functie als voortzetting en versterking van de stedenbouwkundige en functionele structuur. De ontwikkeling van Hessenpoort 2 sluit aan op het structuurplan. Ook toen is bij de inrichting van het gebied rekening gehouden met de vestiging van spoorgebonden bedrijvigheid.
Een belangrijk uitgangspunt in het in voorbereiding zijnde structuurplan is dat toekomstige ontwikkelingen niet onmogelijk worden gemaakt. Dit heeft betrekking op mogelijke ontwikkelingen na 2016 (de looptijd van het bestemmingsplan).
In dit verband is er een relatie tussen de mogelijke ontwikkeling van de spoorzone en de verdere ontwikkeling van Hessenpoort 2. Voor de ontwikkeling van de spoorzone is een 'quick scan' uitgevoerd om te bepalen waar de lijnwerkplaats binnen Zwolle naar toe zou kunnen. Daarin zijn twee locaties bestudeerd: Het Engelse Werk en Hessenpoort. De gemeente Zwolle gaf de locatie Hessenpoort als voorkeur aan. Een dergelijk spoorgebonden bedrijf zou de noodzaak van een spooraansluiting op Hessenpoort 2 versterken.
Aangezien de verplaatsing van de lijnwerkplaats naar Hessenpoort 2 zeer waarschijnlijk geen doorgang zal vinden wordt deze locatie gereserveerd voor spoorgebonden bedrijven.

Nota van uitgangspunten Hessenpoort 2
Op 31 maart 2003 heeft de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten voor Hessenpoort 2 vastgesteld.
In de Nota van Uitgangspunten Hessenpoort 2 is per aspect inzichtelijk gemaakt welk beleid actueel is en hoe dat binnen Hessenpoort 2 verdere invulling moet krijgen. Hierdoor ontstaat op hoofdlijnen zicht op het profiel van het nieuwe bedrijventerrein.
De Nota van Uitgangspunten geeft een volledig beeld van het initiatief dat de gemeente Zwolle ontwikkelt, en vormt daarom ook de input voor de startnotitie-MER (Milieu Effect Rapport).
De Nota van uitgangspunten en de startnotitie MER zijn beiden vastgesteld in de Raadsvergadering van 31 maart 2003. De Nota van Uitgangspunten is per aspect concreet uitgewerkt in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Stedenbouwkundig programma van eisen Hessenpoort 2
Op 14 september 2004 heeft het college van burgemeester en wethouder het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) vastgesteld. Hierin is het

ambitieniveau van Hessenpoort 2 vastgelegd. In het programma van eisen is voor alle aspecten die voor Hessenpoort van toepassing zijn per thema het gewenste resultaat beschreven.

Welstandsnota
Deze nota is op 7 juni 2004 door de gemeenteraad vastgesteld.
Het doel van de Welstandsnota is het bieden van een toetsingskader voor de ruimtelijke kwaliteit van de stad. De nota kent twee belangrijke gebruikers. Voor de overheid biedt de nota een toetsingskader voor ingediende bouwinitiatieven. Voor de burger biedt de welstandsnota vooraf het kader en de randvoorwaarden voor de ontwikkeling van nieuwe bouwinitiatieven.

De welstandstoets wordt uitgevoerd op basis van relatieve criteria. Eigen aan het gebruik van "relatieve" criteria is dat zij niet uitkomen op één resultaat, maar dat zij meerdere uitkomsten mogelijk maken. Relatieve criteria vragen dus om nadere oordeelsvorming, bijvoorbeeld de bepaling dat kleurgebruik van een bijgebouw hetzelfde karakter moet hebben als dat van het hoofdgebouw. Om een goede kwaliteit van de ontwerpresultaten te bevorderen, kunnen er aanvullende richtlijnen worden geformuleerd.

Het bestemmingsplan is altijd kaderstellend voor de welstandstoetsing. Wat in het bestemmingsplan is toegelaten of is voorgeschreven aan bouwhoogte, bouwvolume, functie enzovoorts, kan door het welstandsbeleid niet worden ingeperkt.
Soms gaan bestemmingsplannen verder en worden ook regels gegeven voor bijvoorbeeld plaatsing in de rooilijn of voor kappen en dakkapellen. Dan is er sprake van enige overlap met welstand.

Door het relatieve karakter van de welstandscriteria ontstaat er geen strijdigheid met eventuele bestemmingsplaneisen. Bij nieuw te ontwikkelen bestemmingsplannen, zoals dit plan is de aansluiting met de welstandsnota een belangrijk aandachtspunt.

Voor het plangebied van Hessenpoort 2 zal aan de hand van een beeldkwaliteitplan ontwikkelingsgerichte welstandscriteria worden opgesteld. De welstandnota zal hiervoor door de raad moeten worden gewijzigd..

3.3 Archeologische beleid

Het archeologisch beleid is gebaseerd op de Archeologiewet, die naar verwachting in 2005 geïmplementeerd wordt.
In 2000 heeft het college van burgemeester en wethouders opdracht gegeven om een archeologische waarderingskaart te maken van het gemeentelijk grondgebied. Met behulp van deze beleidsadvieskaart, die in september 2003 in gebruik is genomen, kunnen tijdig maatregelen genomen worden bij planologische procedures. Het is een onontbeerlijk instrument om actief beleid op te baseren, waardevolle gebieden aan te wijzen en bouwplannen in een vroeg stadium te toetsen.

Het archeologisch potentieel van de verschillende gebieden is in de volgende percentages uitgedrukt.

0% archeologisch leeg, geheel verstoord of reeds opgegraven.
10% archeologische waarde onbekend; proefonderzoek wordt aanbevolen.
50% archeologisch waardevol; een opgraving is noodzakelijk en de vondstkans is 1:2. Voor de binnenstad betekent een 50% locatie meestal dat de eerste meter bodemarchief verdwenen is, maar dat de onderste lagen nog bewaard zijn gebleven.
90% archeologisch zeer waardevol; een opgraving is noodzakelijk en de vondstkans is nagenoeg 100%.
100% archeologische toplocatie; indien bescherming niet kan is een opgraving altijd noodzakelijk, de vondstkans is uiteraard 100%.

De archeologische waardering van het plangebied is aangegeven op kaart 7.

Gebieden die volgens de archeologische waarderingskaart een vondstkans hebben van 50% of meer hebben de dubbelbestemming "Archeologisch waardevol gebied" gekregen. De 50 % gebieden zijn omschreven in paragraaf 2.2.1. Deze Voor bepaalde ingrepen in de bodem (zie artikel 18 van de voorschriften) dient de aanvrager van een reguliere bouwvergunning in het belang van de archeologische monumentenzorg een rapport te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Aan een reguliere bouwvergunning kunnen in dit verband voorschriften worden verbonden.

3.4 Verkeersbeleid

Rijksbeleid

Nota Mobiliteit

Het rijksbeleid op het vlak van verkeer en vervoer is vastgelegd in de nota Mobiliteit. In deze nota weegt het economische argument van bereikbaarheid zwaar bij de keuzes in mobiliteit. Het spoor van het vorige NVVP (SVV II) (het generiek bevoordelen van bepaalde vervoerwijzen zoals OV en fiets) is vervangen door een aanpak van de milieuprestaties van alle modaliteiten. De samenhang tussen ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer wordt sterk benadrukt. Bij ruimtelijke beslissingen moeten de mobiliteitseffecten altijd worden meegewogen.
Het rijk gaat uit van een toenemende gezamenlijke verantwoordelijkheid die tot uitdrukking komt in de decentralisatie van financiële middelen (BDU) m.n. naar de provincies en gebiedsgerichte aanpakken met partners in de regio.
Het maatregelenpakket van het rijk omvat: onderhoud, incidentmanagement en actuele reisinformatie, benuttingsmaatregelen en ook extra bouwmaatregelen. De prioriteit ligt bij de aanpak van de hoofdverbindingsassen, met name bij de 'triple A-verbindingen' (A2, A4 en A12).
Eind 2004 heeft de minister van verkeer en waterstaat in het Bestuurlijk Overleg MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) met de landsdelen Noord en Oost afspraken gemaakt over de uitvoering van de benuttingsmaatregelen aan de A28 (2x3

en 2x4 rijstroken). Tevens is in dit overleg afgesproken om in plaats van de planstudie A28 voor de lange termijn gezamenlijk een gebiedsgerichte verkenning voor de regio Zwolle-Kampen te starten. Naast de A28 en het onderliggende wegennet zal ook de aansluiting van de N35 op de A28 in deze verkenning worden meegenomen.

Het hoofdaccent bij het openbaar vervoer wordt gelegd bij het vervoer van grote aantallen mensen. Daarbij is het rijk concessieverlener voor het hoofdrailnet en verantwoordelijk voor de spoorinfrastructuur. Regionaal openbaar vervoer is de verantwoordelijkheid van decentrale overheden en OV-bedrijven binnen randvoorwaarden als consumenteninvloed en toegankelijkheid.
Het goederenvervoer per spoor door Zwolle is momenteel geconcentreerd op de lijn *Amsterdam-Amersfoort-Groningen. In de toekomst neemt de Hanzelijn deze functie* tussen Amsterdam en Zwolle over. De bestaande lijnen naar Amersfoort en Deventer houden een ondergeschikte functie voor het goederenvervoer per spoor. Binnen Zwolle treden hierdoor geen wezenlijke wijzigingen op.
De aandacht voor de fiets als het vervoermiddel dat een belangrijke bijdrage kan leveren aan verplaatsingen op de korte afstanden en als voor- en natransportmiddel van het OV is minimaal.
De veiligheid vormt een apart hoofdstuk in de nota Mobiliteit. Geconstateerd wordt dat Nederland in vergelijking met andere landen behoorlijk veilig is. De aandacht van het rijk voor de verkeersveiligheid richt zich de komende jaren vooral op het beïnvloeden van gedrag, innovatieve technologie en het maken van (inter)nationale afspraken.

Provinciale beleid
Eind 2004 heeft de provincie Overijssel het ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (Ontwerp PVVP) vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak.
In dit ontwerp PVVP met als subtitel "Vlot en Veilig Verder" is de koerswijziging ten opzichte van het vorige PVVP vormgegeven door het hoofdaccent te leggen bij de benadering dat mobiliteit een voorwaarde is voor economisch functioneren en deelname aan maatschappelijke processen. De aandacht wordt dan ook gericht op het faciliteren van mobiliteit. De economische ontwikkelingen in de provincie Overijssel dienen als basis voor het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid.
De mate van bereikbaarheid is afhankelijk van de functie en de economische betekenis van een gebied. Voor de netwerkstad Zwolle-Kampen betekent dit dat beide steden goed bereikbaar dienen te zijn en dat het omliggend gebied zoveel mogelijk wordt gevrijwaard van grootschalige ontwikkelingen.

Door de mobiliteitsproblematiek regionaal aan te pakken wordt beter aangesloten bij de belangen van een specifiek gebied. Ook kunnen middelen efficiënter ingezet worden. Hiermee wordt beoogd per gebied netwerken van verschillende wegbeheerders en vervoersautoriteiten op elkaar af te stemmen. Dit bevordert mede ketenmobiliteit; het gebruik van verschillende vormen van vervoer om de afstand tussen vertrek en bestemming te overbruggen.

Uitgangspunt bij de bereikbaarheid van het wegverkeer en het openbaar vervoer is betrouwbaarheid in reistijden. Getracht wordt hierbij ook de kwaliteit van de

leefbaarheid te verbeteren waarbij in ieder geval de wettelijke verplichtingen ten aanzien van verkeer en milieu worden nageleefd.
De minimale streefwaarde voor de stadsbus en het kernnet in de regio biedt een frequentie van 2x per uur op werkdagen en 1x per uur in de avonden en weekenden.
Ten aanzien van de verkeersveiligheid blijft de Duurzaam Veilig filosofie uitgangspunt. Een volledige reconstructie van het wegennet is echter niet uit te voeren. De huidige preventieve benadering, waarbij hele wegvakken heringericht worden, wordt dan ook weer omgebogen in een curatieve benadering aan de hand van verkeersongevallenanalyses. Soberheid en kosteneffectiviteit vormen de kern van deze aanpak.
De in 1999 vastgestelde categorisering blijft uitgangspunt, heroverweging van de functie van een weg blijft altijd mogelijk.
In het ontwerp - PVVP zijn de ambities tot 2020 per deelgebied aangegeven.
Voor Zwolle e.o. (deelgebied Noord Overijssel) zijn de ambities kort samengevat:
De hoofdwegen in en rondom Zwolle: buitenring van Zwolle, A28, N35, N50, N331, N340 en N764
De openbaar vervoer verbindingen: Hanzelijn, de HOV Zwolle-Kampen met twee extra haltes in Zwolle
De regionale fietsverbindingen: pilot voor een hoogwaardige fietsverbinding van Zwolle met een omliggende kern.
Voor de verdere ontwikkeling van Hessenpoort zijn met name de A28, de N35 en de N340 van belang. De aanpak van de A28 is reeds beschreven onder het rijksbeleid.
Voor het tracé N35 Zwolle-Wijthmen is in 2003 een voorverkenning opgesteld met als conclusie dat de oplossing gezocht moet worden in het beter benutten van het bestaande tracé.
Voor de N340 is een tracéstudie verricht met een vergelijkbare uitkomst.
Deze oplossingen voor de N35 en de N340 zijn opgenomen in de ambities voor het deelgebied Noord Overijssel.
De reservering voor nieuwe tracés van de N35 (Vechtdal) en N340 is in dit provinciale beleidsvoornemen dus vervallen.
Tot slot zijn in het PVVP de middelen aangegeven die voor de diverse projecten beschikbaar zijn en (moeten) komen.

Gemeentelijk beleid

Gemeentelijk verkeers –en vervoersplan

Het Zwolse mobiliteitsbeleid vloeit voort uit het rijks- en provinciaal beleid en is verwoord in het Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP) van februari 2001. Het plan stelt dat de toenemende groei van de stad en de bijbehorende groei van het autoverkeer in banen geleid moet worden en dat daarvoor forse inspanningen nodig zijn die meer vragen dan het oplossen van verkeerskundige problemen. Van belang daarbij is ook de visie op de ruimtelijke en economische ontwikkeling. Het plan gaat in op integrale stadsprojecten enerzijds en geeft acties weer voor de korte en middellange termijn voor verkeer en vervoer anderzijds.
De hoofdlijnen van het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid zijn kort samengevat:

- goede bereikbaarheid door voldoende capaciteit op het hoofdwegennet en een sturend parkeerbeleid
- stimuleren van het fietsgebruik m.n. op binnenstedelijke relaties

- handhaven en zo mogelijk versterken van het openbaar vervoer
- streven naar een duurzaam veilige infrastructuur (categorisering wegennet)
- multimodale bereikbaarheid voor het goederen vervoer

3.5 Milieubeleid

Rijksbeleid

Externe veiligheid

De realisatie van Hessenpoort 2 kan aanleiding zijn tot een wijziging van de externe veiligheidssituatie in het gebied. Hierbij zijn drie aspecten van belang: de aard en plaats van de risicovolle bedrijvigheid (de opslag en het verwerken van gevaarlijke stoffen) in het plangebied, (het mogelijk toenemen) van de transporten van gevaarlijke stoffen over de A28, de Nieuwleusenerdijk en de N340 (Hessenweg), en de aanwezigheid van kabels en leidingen.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is op dit moment gebaseerd op de Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS). Omdat de Nota RNVGS niet of niet in alle gevallen eenduidig kan worden uitgelegd en toegepast, is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen uitgebracht. Behalve als een verdere operationalisering en verduidelijking van het externe veiligheidsbeleid kan deze circulaire tevens worden gezien als voorbode van een eventuele wettelijke verankering van de risiconormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Overigens sluit de circulaire zoveel mogelijk aan bij het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI).

Risicovolle bedrijven

In 2004 is het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) in werking getreden. Het BEVI is een AMvB welke van toepassing is op inrichtingen, die vergunningplichtig zijn op grond van de Wet milieubeheer, maar ook op bestemmingsplannen in het kader van de Wet Ruimtelijke Ordening.
In het BEVI zijn de waarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) voor het eerst wettelijk verankerd. Voor het PR houdt dit in dat voor nieuwe kwetsbare bestemmingen niet binnen de 10^{-6} -contour gebouwd mag worden. Voor het GR geldt de oriënterende waarde, maar tevens een verantwoordingsplicht, waarbij elke toename van het GR gemotiveerd dient te worden.
Op grond van het BEVI is het mogelijk om een risicocontour rond het bedrijventerrein vast te stellen. De zin hiervan is dat voorkomen wordt dat woningbouw te dicht op het bedrijventerrein plaatsvindt. Daarnaast worden objecten op een bedrijventerrein met een risicocontour, zoals kantoor - en bedrijfsgebouwen, niet beschouwd als gevoelig object en vormen daardoor geen belemmering voor de vestiging van risicovolle bedrijven op dat terrein.

Risico-normen

Risicovolle bedrijvigheid en transport van gevaarlijke stoffen
Plaatsgebonden risico
Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute of in de omgeving van een risicovol bedrijf verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer van of de opslag en/of verwerking van gevaarlijke stoffen. Daarbij is de omvang van het risico een functie van de afstand: hoe groter de afstand, des te kleiner het risico. Punten in de omgeving van een transportas of een risicovol bedrijf met een even hoog plaatsgebonden risico vormen met elkaar een lijn, die ook wel risicocontour wordt genoemd, bijvoorbeeld de 10^{-6}-risicocontour.

Voor het plaatsgebonden risico geldt de norm 10^{-6}. Deze norm is een grenswaarde voor wat betreft kwetsbare objecten, en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. De begrippen grenswaarde en richtwaarde zijn gedefinieerd in de Wet milieubeheer.

Groepsrisico
Het groepsrisico is de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van een transportroute voor gevaarlijke stoffen of van een risicovol bedrijf in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval op die transportroute of dat bedrijf, waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Het groepsrisico geeft de aandachtspunten aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen en houdt daarmee rekening met de aard en dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van de transportroute c.q. bedrijf. De norm voor het groepsrisico is een oriënterende waarde.
De oriënterende waarde voor het groepsrisico is per jaar:

- 10^{-4} voor een ongeval met ten minste 10 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-6} voor een ongeval met ten minste 100 slachtoffers;
- 10^{-8} voor een ongeval met ten minste 1000 slachtoffers;
- enz. (een lijn door deze punten bepaalt de oriënterende waarde).

Kabels en leidingen
Voor gasleidingen worden de toetsings- en veiligheidsafstanden gebruikt, zoals weergegeven in de circulaire zonering hogedrukaardgasleidingen.
De richtlijn voor hoogspanningsleidingen geeft normen voor maximale bouwhoogte en de breedte van het leidingtracé, waarbinnen bepaalde veiligheidseisen van toepassing zijn.

Gemeentelijk beleid
De gemeente Zwolle heeft geen milieubeleidsplan. Wel heeft de gemeente in het Meerjarig Ontwikkelingsprogramma (MOP) haar beleid op dit terrein geformuleerd. Ook zijn er voor verschillende deelgebieden beleidsplannen vastgesteld: energie, afval en bodem. Er is een beleidsnotitie Duurzaam Bouwen in ontwikkeling. Totdat dit beleid is vastgesteld wordt bij bouwactiviteiten (zowel nieuwbouw als renovatie) verwezen naar de nationale pakketten Duurzaam Bouwen. De gemeente is momenteel bezig om een milieuvisie op te stellen, waarin de samenhang tussen de verschillende

beleidsplannen duidelijk wordt gemaakt en op grond van afweging van belangen, efficiëntie en effectiviteit van de uitvoering van (onderdelen van) de beleidsplannen een prioritering is aangegeven.

3.6 Groenbeleid

Provinciaal beleid

Natuurgebiedsplan

Het winterbed van de Vecht maakt onderdeel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur, tevens zone III van de groene ruimte (Streekplan Overijssel 2000+). Ook het gebied Ruiten en Veenekampen maakt deel uit van de PEHS. De hoofdkoers is hier "behoud en ontwikkeling van natuur, bos en landschap, behoud cultureel erfgoed, recreatief medegebruik" en verder geldt hier "belemmering uitbreidingsrichting stads- en dorpsgebied".
Overschrijding van de belemmeringlijn door stedelijke ontwikkelingen (wonen, werken, voorzieningen zoals sport) zal in principe niet mogen plaats vinden.
Voor de effectuering van het beleid ten aanzien van de versterking van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur en voor de uitvoering van het Programma Beheer is een Natuurgebiedsplan Vecht-Regge (2004) opgesteld. De grenzen van dit plan vallen samen met die van het Waardevol Cultuurlandschap Vecht-Regge.

Gemeentelijk beleid

Het Groenbeleidsplan wijst de Stedelijke Hoofdgroenstructuur aan, welke bestaat uit een samenspel van groen- en waterelementen die tezamen een betekenis hebben voor de stad als geheel. Deze structuur moet stevig genoeg zijn om duurzaam in stand te worden gehouden en zal meerdere functies vervullen, zal natuurwaarden in zich bergen en duidelijk herkenbaar zijn in de stad. De groenstructuur van Hessenpoort I in de vorm van water, groene oevers en bermen met beplanting langs de Bentheimstraat, de Nieuwleusenerdijk, de Markteweg, de A28 en de centrale wateras behoren tot de Stedelijke Hoofdgroenstructuur. Ook de binnendijkse landgoedzone langs de Vecht behoort hiertoe. Uitbreiding van de stad, zoals met Hessenpoort 2 ebeurt, vergt een oriëntatie op de uitbreiding van de Stedelijke Hoofdgroenstructuur. Het Groenbeleidsplan geeft aan dat daarbij de aanhaking bij de bestaande groenstructuur en bij bestaande landschapspatronen, bundeling van routes, bijzondere milieuomstandigheden en stapeling met waterfuncties richtinggevend zijn.

3.7 Waterbeleid

Europees beleid

Europese Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn Water is een Europese richtlijn (2000/60/EG) die vanaf 22 december 2000 van kracht is. Elke lidstaat van de Europese Gemeenschap is verplicht de Kaderrichtlijn te implementeren en uit te voeren. Het doel van de richtlijn is te komen tot schone, ecologisch gezonde stroomgebieden, waarin op een duurzame manier met het gebruik van water wordt omgegaan. De Kaderrichtlijn schrijft een systematiek voor om in elk stroomgebieddistrict, via voorgeschreven stappen, uiteindelijk dit doel te bereiken

en hierover te rapporteren aan Brussel. De doelstellingen moeten zijn bereikt in 2015. Lukt dit niet, dan moet dit onderbouwd worden. De uiterste datum waarop de doelstellingen moeten zijn bereikt, is 2027.
Recente geluiden wijzen erop dat via deze laatste richtlijn ook weer strenge eisen kunnen worden gesteld aan activiteiten, die de waterkwaliteit kunnen beïnvloeden. Het ambitieniveau, dat voortvloeit uit deze richtlijn moet nog deels worden bepaald, maar de impact op de rioleringszorg en de zorg voor de kwaliteit van het oppervlaktewater zou wel eens groot kunnen zijn. In het plangebied wordt hierop geanticipeerd door de aanleg van watergangen met brede plasdras zones, chemievrije onkruidbestrijding, de aanleg van een verbeterd gescheiden rioolstelsel, en afkoppeling van verhard oppervlak, waarbij regenwater afkomstig van het dakoppervlak wordt geïnfiltreerd in de bodem.

Rijksbeleid

Waterbeleid in de 21e eeuw

De regelmatig terugkerende wateroverlast en de verwachte klimaatveranderingen, zeespiegelrijzing en bodemdaling zijn reden geweest om in 1999 de Commissie Waterbeheer 21e eeuw in te stellen. Deze Commissie heeft beleid geformuleerd met als doel het watersysteem weer op orde te krijgen en daarbij ook te anticiperen op klimaatverandering, zeespiegelrijzing en bodemdaling (WB21-beleid). Dit doel moet vooral worden gerealiseerd door

- te handelen volgens de driestapsstrategie van 'vasthouden - bergen - (vertraagd) afvoeren',
- een stroomgebiedsgerichte opzet van het waterbeheer,
- meer ruimte voor het watersysteem te reserveren,
- meer inzicht te geven in de aard en omvang van de risico's voor de burger en
- het invoeren van een watertoets op ruimtelijke besluiten.

Provinciaal beleid

Stroomgebiedsvisie Vecht Zwarte Water, 2003

Het stroomgebied Vecht-Zwarte Water omvat de gehele provincie Overijssel en een deel van Drenthe. Op basis van Waterbeleid in de 21e eeuw is voor dit gebied de Stroomgebiedsvisie Vecht-Zwarte Water opgesteld. Het betreft een ruimtelijke uitwerking van het waterbeheer in het stroomgebied. De stroomgebiedsvisie geeft voor het gehele stroomgebied aan hoe het waterbeheer moet veranderen teneinde de kans op wateroverlast uit het regionale watersysteem tot een minimum te beperken. Centraal hierbij staat de trits vasthouden van water waar het valt, vervolgens bergen en daarna (vertraagd) afvoeren. Van belang is daarbij wat de gevolgen voor de functies in het stroomgebied zullen zijn. Ook probeert de visie een antwoord op de vraag te geven waar welke maatregelen getroffen moeten worden ten einde het doel te bereiken.

De stroomgebiedsvisie geeft een antwoord op de vragen:

- welke ruimte nodig is voor het herstel en behoud van de veerkracht van het watersysteem;
- welk waterbeheer de functies in de dagelijkse omstandigheden mogen verwachten;
- wat de ontwikkelingsmogelijkheden zijn voor functies, gerelateerd aan specifieke watersaspecten.

Op basis van eerdergenoemde visie zal in Hessenpoort 2 net als in Hessenpoort 1 een verbeterd gescheiden rioolstelsel worden aangelegd met infiltratie van regenwater van afkoppelbare verharde gebouw- of terreinverhardingen. Deze werkwijze strookt met het in de Nota Rioleringsbeleid Waterschap Groot Salland (juni 1998) en in het Gemeentelijk rioleringsplan Zwolle (GRP) 2001-2005 vastgestelde beleid. De Beleidsbrief herijking regenwaterbeleid van 21 juni 2004 als uitwerking van de Rijksvisie Waterketen, april 2003, en de 3e Nota Waterhuishouding, NW3-1989 geven mede richting aan de zorg om regenwater vast te houden, af te koppelen en in laatste instantie af te voeren naar oppervlaktewateren.
Op basis van toetsing is gebleken dat Hessenpoort 2 in een risicogebied van het regionale watersysteem ligt. Het inrichtings- en verkavelingsplan is daarom zodanig ontworpen dat de thans aanwezige stroomgebiedsberging inclusief een toeslag als gevolg van klimaatswijziging binnen het nieuwe openbare gebied geborgen kan worden.

3.8 Economisch beleid

Rijksbeleid

Actieplan bedrijventerreinen 2003-2007

In het in september 2004 vastgestelde beleid van het Ministerie van Economische Zaken (Actieplan bedrijventerreinen 2004-2008;september 2004) wordt Hessenpoort 2 als één van de bedrijventerreinen van nationale betekenis aangemerkt.

Gemeentelijk beleid

Nota economisch beleid gemeente Zwolle 2005-2009

Op 22 november 2004 heeft de gemeenteraad van Zwolle de nota economisch beleid gemeente Zwolle 2005-2009 vastgesteld. Het economische beleid is er op gericht, dat Zwolle zich de komende vijf jaar verder zal ontwikkelen tot het zelfstandige en veelzijdige centrum van Noord en Oost Nederland met een complete en gevarieerde economische structuur die voor de regio economisch stuwend en verzorgend zal zijn. In deze economische hoofdstad van de landsdelen Noord en Oost blijft het goed wonen. Er zijn voldoende en gevarieerde mogelijkheden voor werk, zowel voor de inwoners van Zwolle als voor die uit de omgeving. Zwolle blijft volop mogelijkheden bieden om aan economische activiteiten die bij voorkeur binnen het Nederlandse economisch kerngebied functioneren, vestigingsmogelijkheden te bieden. Het programma voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen en kantoorlocaties wordt daarop gericht. Daarnaast zal de eigen groeikracht van het Zwolse bedrijfsleven worden gestimuleerd. De rol die de gemeente hierbij moet aannemen zal van geval tot geval variëren.

Groei om de groei wordt afgewezen. De aantrekkelijkheid van de leefomgeving en de waarde van het milieu nemen we nadrukkelijk mee bij de uitvoering. Over de vraag wat duurzaam is, kan worden getwist. In ieder geval gaat het er om, dat de Zwolse economie qua structuur en inbedding met een gerust hart aan een volgende generatie kan worden overgedragen. Zo vertegenwoordigt de veelzijdige economie van Zwolle een grote waarde qua duurzaamheid. De structuur daarvan kan tegen een stootje als

het economisch wat tegen zit en biedt veelzijdige mogelijkheden op de arbeidsmarkt. En een goed aanbod van arbeid voorkomt allerlei kris-kras pendelrelaties.
Het gaat er om bedrijvigheid in de gemeente te accommoderen die blijft 'kleven' en die een blijvend onderdeel van het functioneren van de Zwolse samenleving is. Beleidsonderdelen zoals het stimuleren van vernieuwing bij bedrijven en het onderhouden van goede betrekkingen (relatiebeheer) hebben daarom niet alleen een economisch motief, maar zijn tevens onderdeel van duurzaam handelen.

De doelen en accenten van economisch beleid
Ondanks het feit dat alle thema´s belangrijk zijn voor een goede ontwikkeling van de stedelijke economie is een prioritering gewenst. Voor een groot deel wordt deze rangorde bepaald door de beïnvloedingsmogelijkheid die we als gemeente zelf hebben. Daarnaast kijken we naar de belangrijkste bedrijfssectoren in Zwolle. Het zijn immers de bedrijven en instellingen, die voor de werkgelegenheidgroei moeten zorgen. Belangrijk uitgangspunt is het streven om de brede productiestructuur zo veel mogelijk te handhaven. Deze is immers voor een groot deel verantwoordelijk voor onze redelijk stabiele economische positie. Deze wens is ook geuit door de Zwolse stakeholders en bewijst zich dagelijks in onze spontane acquisitiecontacten. De gemeente sluit daarmee aan op de marktbehoeften.

Faciliteren van zakelijke diensten, onderwijs, zorg, detailhandel en logistiek vanuit kracht
Zwolle heeft een brede en diverse economische structuur en die is in de basis gezond. Het is een afspiegeling van de Nederlandse economie. Er is geen overduidelijke specialisatie op een bepaalde sector. De grootste kansen voor (werkgelegenheids)groei zijn te vinden bij de zakelijke diensten, onderwijs, zorg, detailhandel en bedrijven in het logistieke cluster. Laatstgenoemde is overigens veel breder dan de transportverzorgende bedrijven. Ook groothandelsactiviteiten, distributieactiviteiten en de regelcentra voor de logistiek vallen hieronder. Daarnaast zijn er transportgerelateerde bedrijven die in de logistieke keten waarde toevoegen zoals verpakken, labelen, bewerken of assembleren, de zogenaamde value-added logistics bedrijven. De bovengenoemde bedrijvigheid willen we zo veel mogelijk faciliteren in Zwolle.

Faciliteren van industrie en assemblage vanuit handhaven brede productiestructuur
Om de brede mix aan bedrijven te handhaven is het wenselijk, dat we ook industriële bedrijven en assemblagebedrijven in de toekomst kunnen faciliteren. Waarschijnlijk liggen er grotere kansen voor assemblagebedrijven. Vaak vindt assemblage een plek in de logistieke keten.

Beschikbaarheid van ruimte
Een succesvol economisch beleid valt of staat met het kunnen aanbieden van geschikte vestigingslocaties voor bedrijven en instellingen. Succes op economisch gebied is namelijk voor een groot deel afhankelijk van de mate van groei van bestaande en nieuwe bedrijven en instellingen. Als bestaande Zwolse bedrijven niet kunnen uitbreiden en bedrijven die een vestigingsplaats in Zwolle zoeken zich onmogelijk kunnen vestigen, zal er geen of slechts een geringe werkgelegenheidsgroei optreden. Daarbij

komt dat we grotendeels zelf in de hand hebben of we al dan niet nieuwe bedrijven- en kantoorterreinen ontwikkelen. Het is daarmee ook de belangrijkste beïnvloedingsmogelijkheid van de locale overheid op de stedelijke en regionale economie.

Naast de beschikbaarheid van ruimte voor geschikte vestigingslocaties zet de gemeente Zwolle in haar economisch beleid ook in op;

1. Versterken van bereikbaarheid van Zwolle
2. Verbetering van dienstverlening aan ondernemers
3. Verbetering van kennisoverdracht van onderwijs naar bedrijfsleven
4. Versterken van toerisme
5. Vermarkten van de stad Zwolle
6. De binnenstad

Notitie perspectief hotelmarkt 2001-2015
In het plangebied is de mogelijkheid opgenomen voor de vestiging van een hotel – restaurant op de hoek van de hoek Nieuwleusenerdijk en de Bentheimstraat.

Op 1 september 2003 heeft raad de nota perspectief hotelmarkt vastgesteld. In deze nota wordt ingegaan op de behoefte aan hotels. Geconstateerd wordt dat er thans een beperkt aanbod is van hotels in Zwolle. De hotelcapaciteit dient tot 2010 minimaal te worden uitgebreid met 300 kamers. Uitgangpunten zijn o.a :
- Zwolle dient te beschikken over een evenwichtig hotelaanbod naar sterrencategorie.
- De nieuwe hotels dienen ruimtelijke inpasbaar te zijn.
Tevens is een globale indeling gemaakt van geschikte gebieden voor de vestiging van hotels onder andere locaties die liggen aan doorgaande vervoersassen zoals langs de A28 en spoorzone en langs de hoofdwegenstructuur in Zwolle .
In de nota is tevens opgenomen dat de gemeente slechts een beperkte sturende rol zal spelen. De onderhavige locatie past binnen de uitgangspunten en het ontwikkelingskader van deze nota.

3.9 Vogel - en habitatrichtlijn

Het gehele winterbed van de Vecht tussen de spoorbrug Zwolle-Meppel en het Zwarte Water is aangewezen als Speciale beschermingszone in het kader van de Europese Habitatrichtlijn, vanwege de waarde van het gebied voor vegetaties van schrale hooilanden. Hetzelfde gebied, maar dan tussen de Vechtbrug in de A28 en het Zwarte Water is aangewezen als Speciale beschermingszone in het kader van de Europese Vogelrichtlijn. Gebieden die conform de richtlijnen zijn aangewezen mogen niet significant door nieuwe initiatieven worden beïnvloed. Beide genoemde Europese richtlijnen beschermen niet alleen de als zodanig aangewezen gebieden. Ook een groot aantal soorten of vegetatietypen wordt ongeacht waar die worden aangetroffen, door de richtlijnen beschermd. Ook hier geldt dat die soorten of vegetatietypen niet significant *door een ruimtelijke ontwikkeling mogen worden beïnvloed. De bescherming van* planten en dieren door deze richtlijnen is sinds 1 april 2002 in de Nederlandse wetgeving verwerkt, namelijk in de Flora- en faunawet.

4 Beperkingen

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de aspecten die beperkingen met zich meebrengen bij het toekennen van bestemmingen. Het betreft zowel milieuaspecten als kabels en leidingen.

4.2 Milieu

4.2.1 De milieueffectrapportage (m.e.r)

M.e.r.-plicht

Op grond van het Besluit milieu-effectrapportage uit de Wet milieubeheer dient de milieu-effectrapportage (m.e.r.) te worden doorlopen voor de realisatie van bedrijventerreinen waarvan het oppervlak, inclusief geluidszone, groter is dan 150 hectare. De uitbreiding Hessenpoort 2 omvat tenminste 140 hectare bruto. Als de geluidszone wordt meebeschouwd zal het totale oppervlak meer dan 150 hectare bedragen, waarmee de uitbreiding Hessenpoort 2 m.e.r.-plichtig is.

Doel van de m.e.r.

Het doel van de m.e.r. is om de besluitvormers op een systematische en zorgvuldige wijze te voorzien van zo objectief mogelijke informatie over de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit, alsmede van de alternatieven. Daartoe zijn in dit MER de te verwachten milieugevolgen van de aanleg, het gebruik en het beheer van Hessenpoort 2 in beeld gebracht. Op deze wijze kan het milieuaspect volwaardig worden meegewogen in het besluitvormingsproces.

Het planvormingstraject

In januari 2002 is een ambtelijke werkgroep ingesteld met als doel de startnotitie milieu-effectrapportage Hessenpoort 2 op te stellen. De gemeenteraad heeft de startnotitie tegelijkertijd met de Nota van Uitgangspunten op 31 maart 2003 vastgesteld. De startnotitie is gepubliceerd op 9 april 2003 en ter inzage gelegd van 10 april 2003 tot en met 7 mei 2003.
Tevens is de startnotitie gezonden aan de wettelijke adviseurs, aan de Provincie Overijssel en de gemeente Dalfsen (vanwege gemeentegrensoverschrijdende effecten), en aan de Commissie voor de m.e.r. Laatstgenoemde heeft op 12 juni 2003 advies uitgebracht ten aanzien van de richtlijnen voor de m.e.r. Adviezen en reacties zijn verwerkt in de richtlijnen voor de m.e.r., die door de gemeenteraad zijn vastgesteld op 3 november 2003.

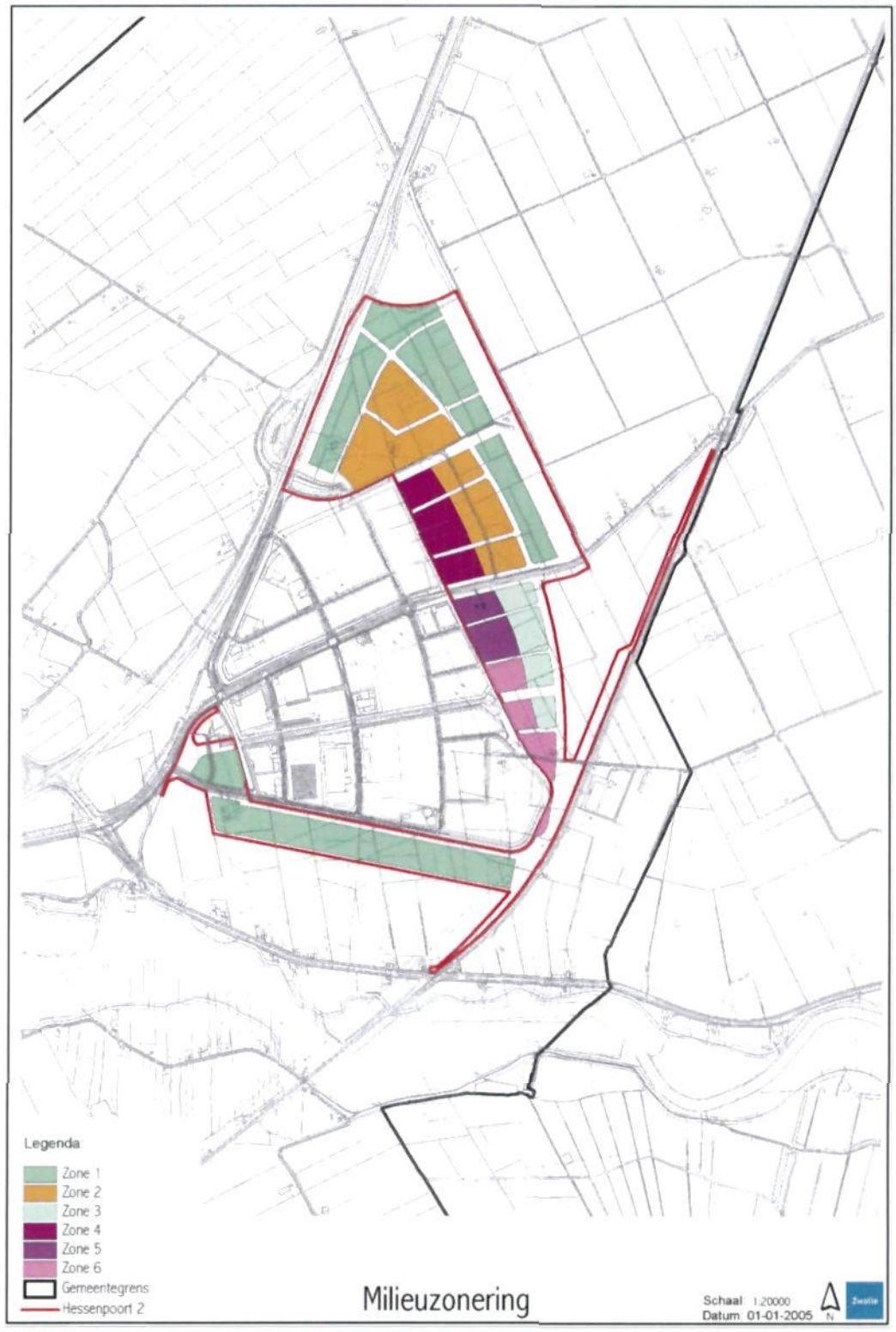
Van model naar meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) en voorkeursalternatief

Op basis van de Nota van uitgangspunten, waarin randvoorwaarden en ambities voor de ontwikkeling van Hessenpoort 2 zijn geformuleerd, zijn op weg naar het MMA en het voorkeursalternatief inrichtingsmodellen voor Hessenpoort 2 gemaakt. Conform de richtlijnen voor de m.e.r. is bij de ontwikkeling van de modellen gekozen voor een thematische benadering. Voor de thema's bodem, water, natuur, landschap,

ontsluiting/mobiliteit, economie, cultuurhistorie en archeologie, hinderaspecten (geluid, externe veiligheid, stank, stof, luchtkwaliteit, licht) en duurzaamheid zijn derhalve afzonderlijk modellen ontwikkeld. Waar deze in grote mate overeenkomsten vertonen zijn de thema´s samengevoegd, zodat uiteindelijk vier modellen verder zijn ontwikkeld. De modellen zijn getoetst aan de richtlijnen voor de m.e.r., en vervolgens is het beste model verder ontwikkeld tot het MMA. Daarnaast is conform de richtlijnen bekeken of er terugvalopties zijn te benoemen waarop het MMA afwijkt van het voorkeursalternatief. Uiteindelijk is gebleken, dat er geen terugvalopties zijn te benoemen. Het MMA is daarmee de basis voor het bestemmingsplan. Een samenvatting hiervan is als bijlage 2 bij dit bestemmingsplan opgenomen.

Effectenbeschrijving

Een belangrijk onderdeel van de milieueffectrapportage is de effectbeschrijving. In deze fase is het MMA beoordeeld aan de hand van het beoordelingskader van de m.e.r. De autonome ontwikkeling (situatie in 2015) heeft hierbij gediend als referentiesituatie.



Kaart 8: Milieuzonering

4.2.2 Milieuzonering

De omgeving van het plangebied - landelijk gebied met hier en daar een (bedrijfs)woning - is te kenmerken als beperkt gevoelig voor hinder. Desondanks is er, door inwaartse zonering, naar gestreefd om de hinder buiten de grenzen van het bedrijventerrein zoveel mogelijk te beperken. Vestiging van bedrijven in de zwaardere milieucategorieën 4 en 5 is alleen mogelijk in het centrale gedeelte van het bedrijventerrein, tussen de rondweg en de noordgrens van Hessenpoort 1. Daarbuiten bevindt zich een ring, bestemd voor categorie 2 en 3 bedrijven, zie kaart 8. Het bedrijventerrein wordt aan de west- en noordzijde omzoomd door respectievelijk oppervlaktewater en een ecologische verbindingszone. Deze zoom maakt deel uit van het bedrijventerrein en vervult niet alleen de functie van buffer ter beperking van hinder, maar ook van waterberging, ecologische verbindingszone, recreatie en natuurcompensatie.

De milieuzonering sluit goed aan op de milieuzonering van Hessenpoort 1 maar verschilt van vormgeving. Is er op Hessenpoort 1 daadwerkelijk sprake van zonering, op Hessenpoort 2 vallen de zones samen met bebouwingsvlakken Er worden zes zones ofwel gebieden onderscheiden, die op de meeste plaatsen door ontsluitingswegen op het bedrijventerrein worden begrensd. De zones zijn weergegeven in kaart 8
De basis voor de zonering wordt in de eerste plaats gevormd door de indeling van het gebied naar geluidsbelastingklassen op grond waarvan de geluidszone is vormgegeven, zie kaart 8.
Ten tweede is rekening gehouden met de richtlijnen voor afstanden, die gelden voor categorieën van bedrijven op grond van de milieuhinder, die zij veroorzaken op het gebied van geur, stof en gevaar (VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering", 1999).

In onderstaande tabel is per zone aangegeven welke milieucategorieën toelaatbaar zijn. De tabel is vertaald in een bedrijvenlijst, die deel uitmaakt van de voorschriften van het bestemmingsplan.
Deze lijst, gebaseerd op de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering", geeft aan welke bedrijven in welke zone of zones van het bedrijventerrein toelaatbaar zijn en welke niet. Per categorie van bedrijven zijn in de lijst indicatieve afstanden aangegeven, die gelden voor afstanden van verschillende milieu-invloeden tot een rustige woonomgeving.
Bij de beoordeling van wel of niet toelaatbaar is eveneens gekeken naar het doel van het bedrijventerrein. Dat houdt in dat bijvoorbeeld agrarische bedrijven, of bedrijven in de recreatiebranche als niet toelaatbaar zijn aangemerkt.
Bedrijfsactiviteiten, die niet in de lijst voorkomen of die wat betreft milieubelasting gelijk te stellen zijn aan activiteiten, die in de lijst wel als toelaatbaar zijn aangemerkt, kunnen alsnog via een vrijstellingsbevoegdheid worden toegelaten.

Zone	Milieucategorie
1	Categorie 2 en 3
2	Categorie 4, stof, geur en gevaar < 200 m; categorie 2 en 3
3	Categorie 4 < 300 m
4	Categorie 5, stof, geur en gevaar < 200 m; Categorie 4, stof, geur en gevaar < 200 m
5	Categorie 5, stof, geur en gevaar < 300 m; Categorie 4 < 300 m
6	Categorie 5 < 500 m

4.2.3 Geluid en Trillingen

Industrielawaai

Overeenkomstig artikel 41 van de Wet geluidhinder dient een bedrijventerrein waarop zogenaamde "grote lawaaimakers" kunnen worden gevestigd te worden voorzien van een geluidzone. Deze geluidzone betreft het gebied waarbinnen de geluidbelasting vanwege het industrielawaai afkomstig van het bedrijventerrein niet meer bedraagt dan 50 dB(A).
Op het bedrijventerrein worden bedrijven tot categorie 5 toegelaten. De grote lawaaimakers betreffen over het algemeen categorie 5 bedrijven.

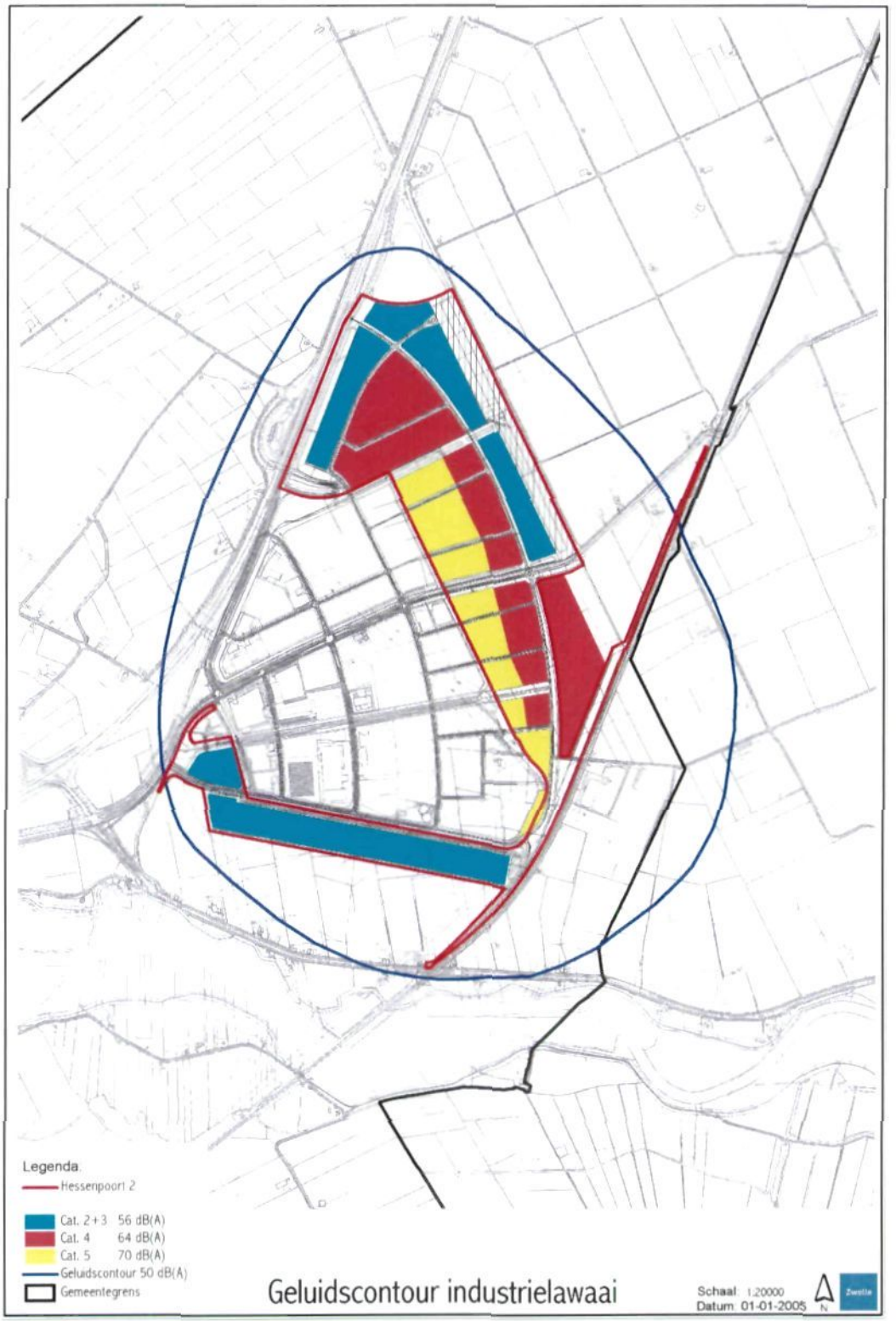
Voor het plangebied is de volgende onderverdeling naar milieucategorie aangehouden(exclusief infrastructuur):

- 47 hectare voor de milieucategorieën 2 en 3.
- 49 hectare voor milieucategorie 4.
- 24 hectare voor milieucategorie 5.

Inbegrepen is een gebied van ca 14 ha, dat wordt gereserveerd voor "spoorgebonden activiteiten", die vallen onder milieucategorie 4.

Daarnaast is een overslagsperron met een netto oppervlak van ca 3 ha, geprojecteerd parallel aan het spoor Zwolle-Meppel, meegenomen in het akoestisch rekenmodel.

De akoestische verkaveling en de 50 dB(A) contour zijn aangegeven op kaart 9.



Kaart 9: Geluidscontour 50 dB(A) industrielawaai

Uit het akoestisch onderzoek in het kader van de MER is gebleken dat de geluidsbelasting op een aantal woningen rond het industrieterrein hoger dan 50 dB(A) zou kunnen zijn. Dit rapport is als bijlage 3 bij deze toelichting opgenomen. Om dit precies vast te stellen is een nader onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting op deze woningen. Doel van het onderzoek is om te na gaan voor welke van de betrokken woningen een verzoek bij de provincie Overijssel moet worden ingediend om een hogere geluidsbelasting tengevolge van het industrieterrein toe te staan dan 50 dB(A), etmaalwaarde. Dit is de procedure voor een Hogere Grenswaarde (HGW) volgens de Wet geluidhinder (Wgh).
Dit nader akoestisch onderzoek is als bijlage 4 bij de toelichting opgenomen.
In het plangebied bevinden zich 11 woningen, die binnen de 50 dB(A) contour zijn gelegen en waarvoor een hogere grenswaarde verleend moet worden. Op het grondgebied van Dalfsen dienen er voor 4 woningen hogere grenswaarde te worden aangevraagd

Tabel 1
Overzicht woningen met een hogere geluidsbelasting dan 50 dB(A), etmaalwaarde waarneemhoogte 5 meter boven lokaal maaiveld

Omschrijving	Gemeente	HGW
Lichtmisweg 3	Zwolle	52
Lichtmisweg 4	Zwolle	52
Lichtmisweg 5	Zwolle	53
Lichtmisweg 6	Zwolle	52
Hessenweg 18	Zwolle	51
Hessenweg 25	Zwolle	51
Hessenweg 27	Zwolle	52
Hessenweg 29	Zwolle	52
Nieuwleusenerdijk 27	Zwolle	53
Nieuwleusenerdijk 28	Zwolle	51
Nieuwleusenerdijk 29	Zwolle	52
De Bese 8	Dalfsen	53
De Bese 10	Dalfsen	51
De Bese 15	Dalfsen	51
De Bese 17	Dalfsen	51

Voor deze woningen geldt dat de verhoogde geluidsbelasting alleen toelaatbaar is als het geluidsniveau in de geluidgevoelige vertrekken van de woning de wettelijke grenswaarden niet zal overschrijden. Dit moet blijken uit een inventariserend bouwkundig onderzoek naar de geluidsisolatie van de gevel van de betrokken woningen.

Om de 50 dB(A) geluidszone en de berekende geluidsniveaus ter plaatse van woningen buiten het industrieterrein maar binnen de geluidszone te bewaken, zal een zonebeheerssysteem opgezet worden. Dit digitale systeem zal worden opgezet in het computerprogramma geonoise van dgmr raadgevende ingenieurs. Hierbij zal aangesloten worden bij het model dat reeds in gebruik is voor Hessenpoort 1 zowel fysiek als qua methodiek. In principe wordt van alle bedrijven, zowel vergunningplichtige

als AMvB bedrijven een akoestisch onderzoek verlangd. De aangeleverde akoestische onderzoeken worden vervolgens in het rekenmodel ingelezen en beoordeeld op inpasbaarheid. De inpasbaarheid wordt beoordeeld door de voor de betreffende kavel beschikbare geluidsruimte als uitgangspunt te nemen. Deze geldt in principe als maximum. Heeft een bedrijf minder geluidsruimte nodig dan gereserveerd dan wordt *minder geluidsruimte vergund. Dit wordt gedaan om het systeem flexibel te houden voor* het geval dat een bedrijf iets meer geluidsruimte nodig heeft dan gereserveerd of in geval van uitbreidingen in de toekomst.

Wegverkeerslawaai

De relevante wegen in het plangebied betreffen de volgende hoofdverkeerswegen:

- Rijksweg A28.
- Provinciale weg N340.
- Gebiedsontsluitingswegen, namelijk Nieuwleusenerdijk, Kranenburgweg, Hermelenweg en Bentheimstraat.

Aan de hand van de intensiteiten en voertuigverdeling, alsmede de verkeerssnelheden en wegdekken van de hoofdverkeerswegen zijn de geluidcontouren in stappen van 5 dB(A) van 40 dB(A) tot en met 65 dB(A) etmaalwaarde berekend (Cauberg Huygen, 1 februari 2005; ref 2003.2457-2). De geluidscontouren zijn weergegeven op kaart 10.

Kaart 10: Geluidscontouren wegverkeer

In het algemeen treedt er bij het MMA ten opzichte van de autonome ontwikkeling een kwaliteitsvermindering op door de toename van het verkeer op het wegennet ten gevolge van de ontwikkeling van het industrieterrein en het verkeer op het industrieterrein zelf. Ten opzichte van de autonome ontwikkeling zijn er echter geen significante wijzigingen in de optredende geluidsniveaus.
Ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen ten zuiden van de afslag Ommen van de A28 treedt een geringe kwaliteitsvermindering op. De toename van de geluidsemissie van de A28 ten gevolge van de ontwikkeling van het bedrijventerrein bedraagt echter ten hoogste 0,2 dB(A) en is daarmee verwaarloosbaar.

Aanleg rotonde aan de Nieuwleusenerdijk

Op het industrieterrein wordt aan de Nieuwleusenerdijk een rotonde gerealiseerd als onderdeel van de aanleg van Hessenpoort 2. Om aan de verplichtingen conform de Wet geluidhinder te voldoen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting door het wegverkeer. Het onderzoek heeft betrekking op het stuk van de Nieuwleusenerdijk tussen de Mindenstraat en de spoorlijn Zwolle – Meppel en de woningen aan weerszijden van de Nieuwleusenerdijk die gehandhaafd blijven tussen de rotonde en de spoorlijn, evenals een woning aan het Westeinde. De geluidsbelasting anno 2005 is vergeleken met de geluidsbelasting zoals die verwacht wordt 10 jaar na aanleg van de rotonde. Uit het onderzoek blijkt dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder als gevolg van de aanleg van de rotonde. Het rapport is als bijalge 5 bij de toelichting opgenomen.

Spoorweglawaai

De relevante spoorweg in het plangebied betreft het baanvak Zwolle – Meppel. De geluidscontouren zijn weergegeven op kaart 11.
Door de ontwikkeling van de spoorgebonden activiteiten treden er geen relevante wijzigingen op in de intensiteiten op het beschouwde baanvlak. Hierdoor blijven de optredende geluidsniveaus vrijwel gelijk.

Kaart 11: Geluidscontouren railverkeer

De Milieu Effect Rapportage Hessenpoort 2 Deelaspect geluid – Fase 2 is als bijlage 3 bij deze toelichting opgenomen.

Trillingen

In het bestemmingsplan is de mogelijkheid open gelaten voor een zuidelijke aftakking van de spoorlijn. Dit kan een bron van trillingshinder zijn voor de nabijgelegen woningen (Hessenweg 25 en 27).

Trillingshinder kan tevens worden veroorzaakt door wegverkeer van en naar het industrieterrein en bouwactiviteiten tijdens de aanlegfase.
Voor de bedrijven op het terrein wordt ervan uitgegaan dat dusdanig zware categorieën bedrijven, die trillinghinder zouden kunnen veroorzaken, op voldoende afstand van omliggende woningen geplaatst worden (inwaartse milieuzonering). Aan de milieuvergunning kunnen eventueel voorschriften worden verbonden om deze trillingen te beperken.

4.2.4 Luchtkwaliteit

De belangrijkste bronnen van luchtverontreiniging in de omgeving van het plangebied zijn het wegverkeer op de A28, het lokale verkeer en (in de toekomst) de bedrijven op het bedrijventerrein. Het gaat dan voornamelijk om de stoffen NO2, fijn stof (PM10) en koolmonoxide (CO). Deze laatste stof kan op bedrijventerreinen verhoogde concentraties laten zien; nergens in Nederland worden echter de grenswaarden voor deze stof overschreden. NO2 en PM10 vormen de belangrijkste probleemstoffen,

overschrijdingen van grenswaarden zoals in het Besluit Luchtkwaliteit verwoord, treden algemeen op.

Omdat Hessenpoort in een relatieve schone omgeving gelegen is, zijn de achtergrondconcentraties van NO2 relatief laag. Uit metingen van het RIVM blijkt dat het jaargemiddelde voor NO2 zeer ruim onder de grenswaarde van 40 µg/m^3 ligt (ook na 2010) ligt. Ook de grenswaarden voor het 99,5 percentiel (P99,5), max. en C18 (de waarde van 200 mag vanaf 2010 maximaal 18 maal per jaar overschreden worden), liggen zeer ruim onder de daarvoor geldende waarden.
Uit RIVM metingen blijkt tevens dat het jaargemiddelde PM10 niveau in de regio niet overschreden wordt. De kortdurende blootstelling voldoet echter vrijwel nergens in Nederland aan de norm. De PM10 niveaus verbeteren licht, maar voldoen nog niet aan de normen behoudens in noordwest Nederland. Dat geldt ook voor de toekomst.

Luchtkwaliteitsnormen
In onderstaande twee tabellen zijn de in het Besluit luchtkwaliteit genoemde grenswaarden voor NO_2 en PM10 en de gemeten achtergrondconcentraties weergegeven. In principe zijn koolwaterstoffen relevant, echter, hiervoor zijn in het besluit geen grenswaarden gedefinieerd die getoetst kunnen worden.

Tabel 1 Grenswaarden NO_2 en gemeten NO_2 achtergrondconcentraties (µg/m^3) rondom Zwolle. Bron: Jaaroverzicht luchtkwaliteit 2002, RIVM.

	gem	P50	P95	P98	P99,5	max.	C18
Grenswaarde	40				400	4	200
631 Biddinghuizen	17	13	43	50	58	71	62
807 Hellendoorn	16	13	41	50	60	81	65
818 Barsbeek	16	12	42	49	55	75	59

Tabel 2 Grenswaarden PM10 en gemeten achtergrondconcentraties PM10 (µg/m^3) rondom Zwolle. Bron: Jaaroverzicht luchtkwaliteit 2002, RIVM.

	Gem.	P50	P90	P95	P98	max.	Dagen > 50 µg/m^3
Grenswaarde	40						35
722 Eibergen	32	27	55	65	84	109	**44**
738 Wekerom	31	27	47	57	73	111	22
929 Valthermond	31	26	54	65	75	104	**41**

[1)] aantal dagen dat overschrijding van 50 µg/m^3 optreedt, mag maximaal 35 zijn
Welke emissies verwacht kunnen worden van Hessenpoort 2 is niet nauwkeurig te bepalen. Thans is nog niet nauwkeurig aan te geven welk type industrie zich zal vestigen. Daarom zijn twee scenario's doorgerekend *(KEMA: Luchtkwaliteit bedrijventerrein Hessenpoort 2 in Zwolle, 26 januari 2005; ref 5042263-KPS/MEC 05-9309)*:

1. het business-as-usual scenario (op basis van een gemiddeld bedrijventerrein in Nederland, geschaald naar de toekomstige situatie) plus verkeer,

2. een "worst -case" scenario. Als worst-case situatie is (naast verkeer) uitgaan van de realisatie van een bio-wkk installatie, die op A en/of B-hout wordt gestookt (dit leidt tot meer verkeersbewegingen en diverse emissies naar de lucht), gecombineerd met een 100% hogere emissie op de overige bedrijven op het terrein.

Uit het onderzoek is gebleken, dat door de realisatie van het bedrijventerrein Hessenpoort 2, de luchtverontreiniging niet zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De bijdragen van Hessenpoort 2 zijn voor PM10 en CO te verwaarlozen. De verhoging van de NO2 concentraties (onder worst-case omstandigheden enkele procenten, zijnde ongeveer 1 a 2 µg/m3 in het maximum) wordt ruimschoots gecompenseerd door de verwachte daling van de achtergrondconcetraties in deze regio. Er blijkt in geen enkel geval normoverschrijding plaats te vinden.

Ten gevolge van grondwerk kan stofoverlast in de aanlegfase worden veroorzaakt. De daadwerkelijke overlast hangt af van het type werkzaamheden, de stuifgevoeligheid van het materiaal (bijvoorbeeld fijn droog zand) en de weersomstandigheden (harde wind uit zuid tot westelijke richting). De gemeente zal de uitvoerenden verplichten om zo nodig adequate maatregelen te nemen zoals:

- opspuiten van zand in plaats van aanvoer per as
- bevochtigen van het zand
- onder ongunstige weersomstandigheden geen werkzaamheden dichtbij woonbebouwing uitvoeren
- in het uiterste geval afschermende maatregelen treffen

Enige overlast is echter niet met zekerheid uit te sluiten.

<u>zonering</u>
Het onderhavige plan voorziet niet in een systeem van bijvoorbeeld een zonering om de omgeving te vrijwaren van emissies van milieubelastende stoffen. Als vestiging van nieuwe bedrijvigheid aan de orde is wordt voor het thema 'lucht en geur' volstaan met de vergunningpocedure van de Wet milieubeheer. Voorts draagt het systeem van inwaartse zonering (§ 4.2.2) er toe bij dat omliggende woonbebouwing zo min mogelijk wordt belast met luchtverontreiniging ten gevolge van bedrijvigheid op Hessenpoort 2

<u>Normen voor geur, stof en niet eerder genoemde organische en anorganische stoffen</u>
In de Nederlandse emissierichtlijnen (NER) worden normen voor geur, stof en niet eerder genoemde organische en anorganische stoffen gegeven, die bij verschillende bedrijfsprocessen vrijkomen, met uitzondering van (intensieve) veehouderijen. Op deze bedrijfstak is de Richtlijn Veehouderij en Stankhinder van toepassing en de Wet ammoniak en veehouderij.
Ieder bedrijf, dat zich op Hessenpoort wenst te vestigen dient afzonderlijk te worden getoetst aan de NER. Normen voor cumulatie van geur, stof en niet eerder genoemde organische en anorganische stoffen zijn er niet, zodat een contourberekening niet van toepassing is.
Het rapport Luchtkwaliteit bedrijventerrein Hessenpoort 2 in Zwolle is als bijlage 6 in deze toelichting opgenomen.

4.2.5 Bodemkwaliteit

Op een groot deel van het plangebied heeft bodemonderzoek plaatsgevonden. Deze bodemonderzoeken zijn veelal uitgevoerd in verband met transacties. Hierbij is gebruik gemaakt van de gangbare onderzoeksrichtlijnen (NVN- en NEN-5740).
Noemenswaardige bodemverontreiniging is bij deze onderzoeken niet aangetroffen. Wel zijn plaatselijk wat sterk verhoogde gehalten aan metalen in de grond en het grondwater gemeten, welke veelal bij aanvullend onderzoek niet meer in dezelfde mate werden teruggevonden. Uitzondering hierop is arseen in het grondwater. Echter hiervan is bekend dat het in Zwolle vaker plaatselijk voorkomt in sterk verhoogde gehalten en is vermoedelijk van natuurlijke herkomst.

De niet onderzochte locaties betreffen voornamelijk agrarische percelen waarvoor geen verdenking bestaat van bodemverontreiniging. Er zijn echter 3 adressen waar agrarische bedrijven zijn gevestigd. Hoewel deze locaties niet als verdacht zijn gekenmerkt in het HBB (Historisch Bodembestand) van de Gemeente Zwolle, zijn de gebruikelijk problemen te verwachten met mogelijk een ondergrondse tank (die nog niet bij de Gemeente Zwolle bekend is) en erfverharding met puin. Dergelijke situaties waren ook van toepassing bij de realisatie van Hessenpoort 1.

Op basis van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat er voldoende inzicht is in de milieuhygiënische bodemkwaliteit ten behoeve van de bestemmingsplanwijziging. Op basis van de bekende informatie is het niet te verwachten dat er noemenswaardige knelpunten zijn op het gebied van bodemverontreiniging. De situatie zal vergelijkbaar zijn met die van Hessenpoort 1.

4.2.6 Externe veiligheid

transport gevaarlijke stoffen

Transport van gevaarlijke stoffen vindt plaats via het spoor (Zwolle-Meppel) en over de weg (A28, Nieuwleusenerdijk, Kranenburgweg en Hessenweg). Onderzoek naar de externe veiligheid langs transportassen in de gemeente Zwolle (Inventarisatie externe veiligheid langs transportassen in de gemeente Zwolle, 19-05-2004) heeft uitgewezen, dat in de huidige situatie de normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico niet worden overschreden. Voor het spoortraject Zwolle-Meppel is de 10^{-6}- contour voor het plaatsgebonden risico gelegen op 11 meter vanuit het hart van de buitenste spoorbaan. Voor genoemde wegen is er geen 10^{-6}- contour.
Vanwege de lage bevolkingsdichtheden langs de transportassen in het plangebied is het groepsrisico verwaarloosbaar.
Ook na realisatie van Hessenpoort 2 zullen de normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico niet worden overschreden (Inventarisatie externe veiligheid langs transportassen in de gemeente Zwolle, 19-05-2004). Voor het spoortraject Zwolle-Meppel is de 10^{-6}- contour voor het plaatsgebonden risico gelegen op 14 meter vanuit het hart van de buitenste spoorbaan, een lichte toename ten aanzien van de huidige situatie en autonome ontwikkeling zonder Hessenpoort 2. Voor genoemde wegen is er geen 10^{-6}- contour. Vanwege de lage bevolkingsdichtheden langs de transportassen op en in de directe omgeving van het bedrijventerrein blijft het groepsrisico verwaarloosbaar.

Industrie

Hoewel ook op Hessenpoort 1 risicovolle bedrijvigheid is toegestaan (milieucategorie 2 tot en met 5), zijn er tot op heden geen risicovolle bedrijven gevestigd. Een enkel bedrijf slaat gevaarlijke stoffen op echter niet meer dan op grond van de CPR 15-1 is toegestaan.

Hessenpoort 1 is nog niet volledig uitgegeven. Het is momenteel niet bekend of zich in de toekomst risicovolle bedrijven zullen vestigen op het bedrijventerrein.

De inwaartse zonering (vestiging van bedrijven in de zwaardere milieucategorieën alleen toelaten in het centrale gedeelte van het bedrijventerrein) brengt met zich mee, dat risicovolle bedrijven op het terrein geclusterd worden. Dat kan een voordeel zijn (mogelijkheid van collectieve voorzieningen ten behoeve van preventie, samenwerking tussen buurbedrijven op het vlak van veiligheid, bij de voorbereiding op een eventuele rampbestrijding kan de brandweer zich richten op een begrensd gebied met risicovolle activiteiten). Een nadeel is, dat domino-effecten een rol kunnen spelen: een zwaar ongeval bij het ene bedrijf ontketent een calamiteit bij een buurbedrijf.

Door middel van het gronduitgiftebeleid van de gemeente kan hierop worden geanticipeerd. Ook biedt de Wet milieubeheer mogelijkheden aan het bevoegd gezag om aan een vergunning voor een individueel bedrijf voorschriften te verbinden ter beperking van risico's van (zware) ongevallen waaronder ook domino-effecten.

Risicocontour bedrijventerrein

De aard van de bedrijvigheid op de planlocatie is in dit stadium van planvorming nog niet bekend. Gelet op de toegestane bedrijfscategorieën (2 tot en met 5) is de vestiging van risicovolle bedrijven mogelijk. Op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer is het mogelijk om een risicocontour rond het bedrijventerrein vast te stellen. Er is echter een aantal factoren, die nut en noodzaak van het vaststellen van een risicocontour rond Hessenpoort in twijfel trekken:

- de voorgestelde inwaartse zonering op het bedrijventerrein garandeert voldoende afstand tot de gevoelige objecten in de omgeving van het bedrijventerrein,
- het aantal gevoelige objecten in de omgeving is beperkt,
- er zijn geen plannen om in de nabijheid van Hessenpoort grootschalige woningbouwprojecten te realiseren,
- hoewel ook op Hessenpoort 1 risicovolle bedrijvigheid is toegestaan, zijn er tot op heden geen risicovolle bedrijven gevestigd,
- zowel Hessenpoort 1 als Hessenpoort 2 is in hoofdzaak bestemd voor grootschalige bedrijven met een arbeidsextensief karakter (opslag en distributie); de bevolkingsdichtheid op het terrein is derhalve laag, zodat de kans gering is dat de norm voor groepsrisico een knelpunt zal zijn.

4.2.7 Afval

Gelijk aan Hessenpoort 1 richt Hessenpoort 2 zich op middelgrote tot grote productie - en distributiebedrijven (>1 ha). Het bedrijventerrein kan worden gekarakteriseerd als modern, grootschalig en extensief.

Het is echter nog niet bekend, welke bedrijven zich zullen gaan vestigen en wanneer. Gezien het soort bedrijven, dat zich tot nu toe op Hessenpoort heeft gevestigd (voornamelijk transport, distributie en opslag), zullen zich op het nieuwe bedrijventerrein

weinig industriële productiebedrijven vestigen als deze tendens zich voortzet. Het thema afval zal dan ook naar verwachting geen rol van betekenis spelen.

Desalniettemin kunnen ambities worden geformuleerd, waarmee bij het uitgiftebeleid rekening kan worden gehouden. Ook kan worden gewerkt aan het in contact brengen van 'vraag en aanbod' van reststoffen.
Daarnaast kan het gezamenlijk gebruiken van voorzieningen (parkmanagement) een beperking van afvalhoeveelheden opleveren.

Tenslotte kan de gemeente in het kader van de Wet milieubeheer een bedrijf verplichten maatregelen te treffen in de sfeer van afvalpreventie. De gemeente heeft daarnaast een voorlichtende en stimulerende rol, zoals het laten uitvoeren van afvalpreventiescans bij vestigende bedrijven.

4.2.8 Waterbeheer

Binnen het plangebied bevinden zich, behoudens enkele tientallen meters nabij het agrarisch bedrijf aan de Hessenweg 18, geen waterkeringen. Het eigendom, beheer en onderhoud van zowel de stedelijke watergangen in Hessenpoort 2 als ook de langs de randen aan te leggen agrarische watergangen berust bij het waterschap Groot Salland. Ook de stuwen in de agrarische randwatergang en de stuwputten op de scheiding van het stedelijk met het landelijk gebied. De stedelijke watergangen en de agrarische watergangen worden door het waterschap beheerd.
Het zuidelijke deel van Hessenpoort 2 heeft een bergingswatergang met een streefpeil van –0,20m NAP. Dit deel loost via een stuwput op de bergingswatergangen van Hessenpoort 2+1; de agrarische randwatergang langs het zuidelijke bedrijfsterreingedeelte loost via een stuw op het ten westen van de A-28 gelegen peilvak Haerst-Genne.
De noordelijke- en oostelijke bedrijfsterreingedeelten van Hessenpoort 2 lozen, samen met het uit Hessenpoort 1 afkomstige regenwater, via een stuwput op de Steenwetering. In deze delen zal een stedelijk waterpeil van –0,50m NAP in stand worden gehouden. Een agrarische randsloot langs het oostelijke bedrijfsterreingedeelte zorgt voor de ont- en afwatering van het resterende , ca 16ha grootte agrarische gebied ten westen van de Steenwetering. In de twee agrarische watergangen worden met stuwen zomer- en winterwaterstanden voor agrarisch gebruik in stand gehouden. In tijden van droogte kan water van buiten het Hessenpoort 2 gebied worden toegevoerd. Uiteindelijk komt al het water van Hessenpoort in de Steenwetering terecht en volgt de oorspronkelijk afvoerroute richting Hasselt.

4.2.9 Natuur

Natuurtoets

De natuurtoets is een toets waarin de gevolgen van het voorgenomen initiatief worden beschreven voor planten en dieren die wettelijke bescherming genieten (Flora- en Faunawet), en waarin de mogelijke effecten van het initiatief worden beschreven op

speciale beschermingszones (Vogelrichtlijngebieden, Habitatrichtlijngebieden, gebieden genoemd in de Natuurbeschermingswet).
De volgende gebieden in de nabijheid van het plangebied worden gerekend tot speciale beschermingszones:

1 Het winterbed van de Vecht vanaf de monding oostwaarts tot de spoorbrug Zwolle-Meppel is Habitatrichtlijngebied.
2 Het winterbed van de Vecht vanaf de monding oostwaarts tot de brug van de A28 is Vogelrichtlijngebied.
3 Ter hoogte van Genne en Haerst ligt in de uiterwaarden van de Vecht een NB-wetgebied Kievitsbloemterreinen Zwolle-Hasselt ter grootte van ongeveer 210 ha.

Vogel- en habitatrichtlijn, NB-wetgebied
Voor de Speciale beschermingszones in het kader van de Vogelrichtlijn en in het kader van de Habitatrichtlijn en voor het NB-wetgebied Kievitsbloemterreinen Zwolle Hasselt geldt dat een passende beoordeling moet aantonen of er significante negatieve effecten optreden door bijvoorbeeld ruimtelijke ontwikkelingen.
In de Milieueffectrapportage Hessenpoort 2, die in dit verband de rol heeft van een passende beoordeling is dit nagegaan en is geconcludeerd dat deze negatieve effecten op de uiterwaarden van de Vecht niet optreden.

Flora- en faunawet
Soorten die zeker of mogelijk in het plangebied voorkomen en die vallen onder de Flora- en faunawet zijn: Gewone dotterbloem, Grasklokje, Waterdrieblad, Zwanebloem, kleine watersalamander, groene kikker, bruine kikker, gewone pad, kleine modderkruiper, bittervoorn, steenmarter, wezel, hermelijn, vos, bunzing, ree, huisspitsmuis, bosspitsmuis, dwergspitsmuis, haas, konijn, dwergmuis, rosse woelmuis, aardmuis, veldmuis en bosmuis.
Verder zijn alle vogels en alle vleermuizen beschermd in de zin van de Flora- en faunawet.
Voordat met de werkzaamheden in het kader van het bestemmingsplan wordt begonnen zal op basis van dit plan een ontheffing worden aangevraagd in het kader van artikel 75 van de Flora- en faunawet voor de soorten die niet zijn vrijgesteld als bedoeld in artikel 16b, tweede lid, onderdeel a van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten. Dit betreft alle vleermuizen, de steenmarter, alle vogels, de bittervoorn, de kleine modderkruiper en waterdrieblad.
In de Milieueffectrapportage Hessenpoort 2 is aangegeven dat de aanleg van Hessenpoort 2 voor natuur gekwalificeerd wordt als een licht negatief effect. Aanleg en gebruik van het bedrijventerrein vernietigt groeiplaatsen en vaste rust- en verblijfplaatsen van de genoemde beschermde planten, zoogdieren, vissen en amfibieën. Een negatief effect van aanleg en gebruik van Hessenpoort 2 is de afname van broedgebied voor weidevogels in de aangrenzende weidevogelgebieden door licht- en geluidhinder van het bedrijventerrein en het wegverkeer. Het verdwijnen van groeiplaatsen van kwelindicerende soorten, soorten van dotterbloemgraslanden en soorten van matig voedselrijke verlandingsvegetaties in het plangebied wordt gecompenseerd door de aanleg van waterradialen met flauwe taluds en door de

ecologische verbindingszone met plas-drassituatie langs de Steenwetering. De waterkwaliteit verbetert waardoor kansen ontstaan voor kritische plantensoorten van matig voedselrijke omstandigheden en kritische vissoorten.
Naar verwachting wordt voor de beschermde soorten die niet zijn vrijgesteld onder bepaalde voorwaarden wel ontheffing verleend omdat er geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

4.2.10 Energie

De gemeente heeft in haar energiebeleidsplan 2002-2006 de volgende doelstellingen voor bedrijventerreinen geformuleerd:
bij de planontwikkeling van bedrijventerreinen wordt ruimte gereserveerd voor energiebesparing en duurzame energie op basis van een energievisie;
de gemeente legt als doel vast en bevordert dat het energieverbruik van nieuw te realiseren of te revitaliseren bedrijventerreinen voor minimaal 5% is gebaseerd op duurzame energiebronnen.

Voor Hessenpoort 2 is een energievisie opgesteld. In deze visie zijn de mogelijkheden van energiebesparing en toepassing van duurzame energie in beeld gebracht. Zowel energiebesparing als de toepassing van duurzame energie leiden tot het uiteindelijk doel, de reductie van CO_2-uitstoot.
Maatregelen om de CO_2-uitstoot te reduceren zijn er op verschillende niveaus:
locatie-overschrijdend niveau (bijvoorbeeld de inkoop van duurzaam opgewekte elektriciteit);

- locatieniveau (collectieve warmte- en koudelevering, individuele elektrische warmtepompen met collectieve acquifer, windturbines op het bedrijventerrein);
- gebouwniveau (lagere EPC door toepassing van verhoogde isolatie, energiezuinige verlichting of PV-installatie);
- gebruikers-/procesniveau (energiezuinige apparatuur).

De volgende maatregelen zijn in de energievisie als kansrijk beoordeeld:

locatieoverschrijdend
De gemeente streeft er naar om het beheer en onderhoud van het bedrijventerrein te laten uitvoeren door een parkmanagementorganisatie. Bedrijven die zich willen vestigen op Hessenpoort dienen zich dan aan te sluiten bij de parkmanagementorganisatie, die naast beheer, onderhoud en veiligheid, ook de collectieve inkoop van energie regelt, waarvan duurzaam opgewekte elektriciteit mogelijk deel uitmaakt. De gemeente kan echter binnen de huidige wet- en regelgeving de bedrijven niet verplichten duurzaam opgewekte elektriciteit in te kopen.

locatieniveau
Individuele warmtepompen met collectieve aquifer is qua kosten de meest voordelige toepassing van duurzame energie. De reductie van CO_2-uitstoot, die met dit systeem wordt gerealiseerd, is groter dan bij traditionele energievoorziening door middel van gas en elektriciteit in gebouwen met verlaagde EPC. Niet ieder bedrijf is echter geschikt

voor het systeem van een individuele warmtepomp. Bovendien leidt de aanleg van een warmtenet naast een gasnet tot hoge aansluitingskosten. Nader onderzoek is hiervoor dan noodzakelijk. Bij de inrichting van het bedrijventerrein wordt in ieder geval ruimte gereserveerd voor de aanleg van een warmtenet. Over het gehele terrein is de bodem geschikt voor koude/warmteopslag (aquifer).

Omdat het MMA in zijn geheel binnen een laagvliegzone van defensie is gelegen, is de plaatsing van windturbines op het bedrijventerrein niet mogelijk. Wel zijn kleinschaliger installaties voor de opwekking van windenergie ("turby", "windwall") op gebouwen een reële optie.

gebouwniveau
De EPC-aanscherping heeft een geringe invloed op de CO_2-uitstoot. Dit komt omdat het aandeel vloeroppervlak waarvoor EPC-eisen gelden, een beperkt deel is van het totale oppervlak aan gebouwen. Met EPC-aanscherping wordt in principe geen inzet van duurzame energie bewerkstelligd. Bedrijven zijn namelijk vrij in de keuze van maatregelen om aan de gestelde EPC-eisen te voldoen.
De gebouwmaatregelen die inzet van duurzame energie kennen, zijn over het algemeen niet kosteneffectief (PV-installaties en zonneboilers).

gebruikers-/procesniveau
Ten aanzien van het gebruikers- en procesniveau heeft de gemeente in principe de minste directe invloed op structurele realisatie van de energiezuinigheid van de locatie. De gemeente kan uitsluitend in het kader van de Wet milieubeheer een bedrijf verplichten energiebesparende maatregelen te treffen of voorzieningen aan te brengen met een terugverdientijd van maximaal 5 jaar. De gemeente heeft daarnaast een voorlichtende en stimulerende rol. Gedacht kan worden aan het uitvoeren van energiescans bij vestigende bedrijven.

4.2.11 Duurzaam bouwen

Voor duurzaam bouwen wordt een lijst opgesteld met verplichte en facultatieve dubo-maatregelen. Het nationaal pakket duurzaam bouwen vormt hiervoor de basis. Met name het Nationaal Pakket duurzaam bouwen voor de utiliteitsbouw geeft de aandachtspunten weer waar bij de bouw van bijvoorbeeld kantoorruimtes rekening gehouden dient te worden. De ambities op het gebied van duurzaam bouwen worden niet in het bestemmingsplan vastgelegd, maar zullen in het uitgiftebeleid worden opgenomen.
Bij het bouwrijp maken van het bedrijventerrein geeft het Nationaal Pakket duurzaam bouwen voor de grond-, weg- en waterbouw richtlijnen voor duurzaam bouwen. Hergebruik van puingranulaat en gebruik van grond afkomstig uit de wegcunetten voor ophoging zijn maatregelen die bij de aanleg van het bedrijventerrein toegepast worden.

Licht

Na de aanleg van het bedrijventerrein neemt het aantal lichtbronnen in het plangebied toe ten opzichte van de referentiesituatie. Lichtbronnen zijn de openbare verlichting en

de verlichting van de bedrijfspanden (lichtreclames, verlichte bedrijfsnamen, floodlight op gevels). De verlichting op het terrein zal van een zodanige aard zijn, dat de lichtbronnen zichtbaar zullen zijn, maar weinig lichtgloed zullen veroorzaken.
De afstand van de gevoelige bestemmingen tot het bedrijventerrein, de lage situering van de lichtbronnen op het bedrijventerrein en de aanwezigheid van tussenliggende groene gebieden (in het noorden de ecologische zone, in het zuiden de boscoulissen en de dubbele rij bomen langs de rondweg) is zodanig, dat hinder door licht zeer beperkt is.

Lichthinder zal met name voorkomen aan de oostzijde van het bedrijventerrein ten gevolge het overslagperron en aan de westzijde langs de A28 door verlichting van bedrijfspanden.
In het nader op te stellen beeldkwaliteitsplan zullen nadere regels worden gesteld aan de verlichting van de bedrijfspanden. Sterke verlichting met veel strooilicht (zoals aanlichten van gevels met floodlight) kan daarmee aan banden worden gelegd.

In diverse AMvB´s op grond van art. 8.40 van de Wet milieubeheer wordt ten aanzien van grenswaarden voor lichthinder verwezen naar de publicaties van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde. Hierin worden voor landelijk gebied de volgende grenswaarden voor lichtsterkte op de gevel genoemd:

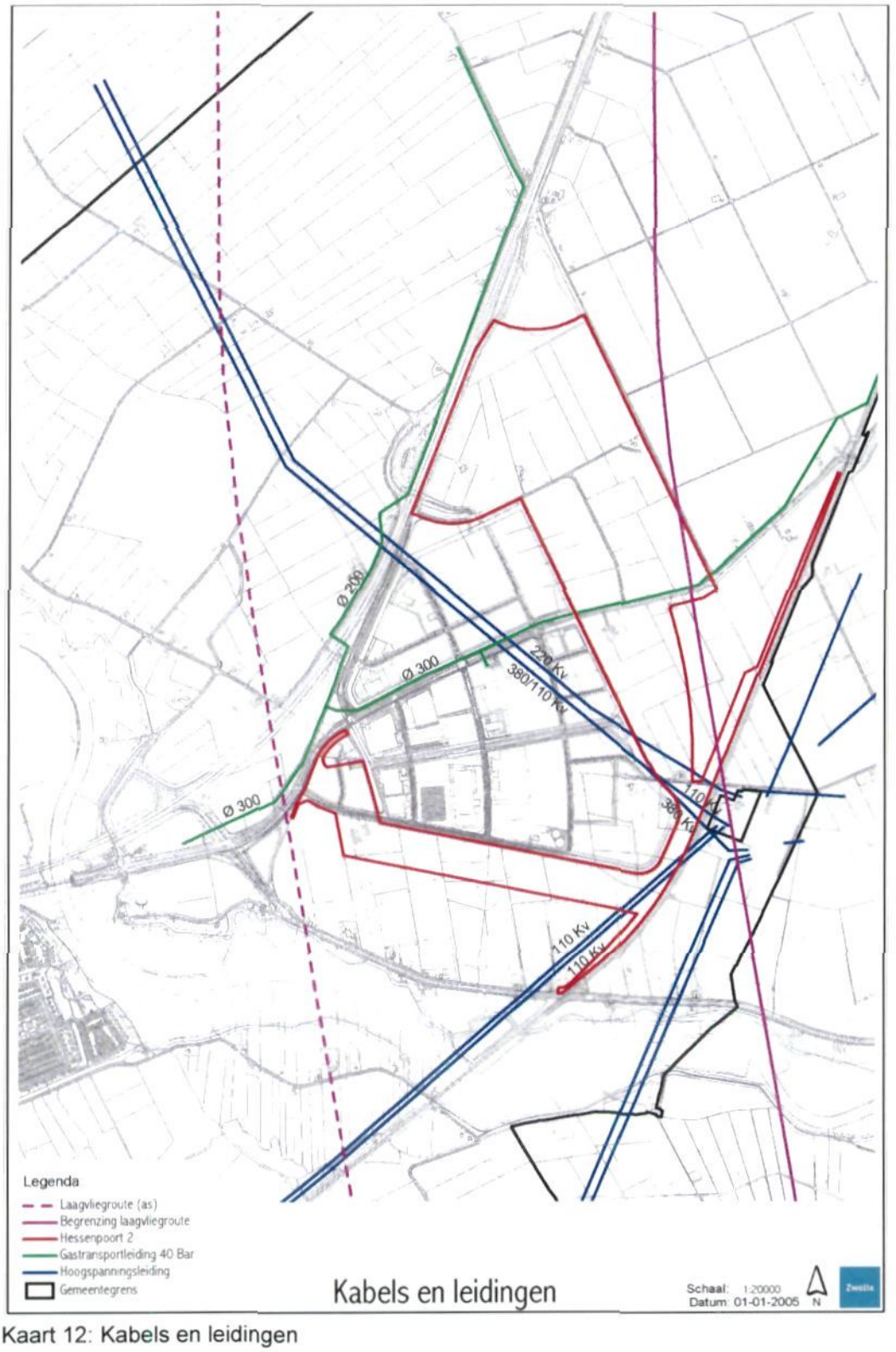
- dag en avond (07.00 tot 23.00 uur) 5 lux
- nacht (23.00 tot 07.00 uur) 1 lux

4.2.12 Kabels en leidingen

Langs de A 28 ligt vanaf de Vecht een hogedruk aardgasleiding met een diameter van 300mm (12inch) en een bedrijfsdruk van 40 Bar. Iets ten noorden van de afslag A 28-Ommen ligt een afsplitsing die door het plangebied parallel aan de Nieuwleusenerdijk loopt met eveneens een diameter van 300mm (12inch) en een leiding die respectievelijk deels langs de oostelijke en deels langs de westelijke parallelweg van de A 28 loopt richting Meppel met een diameter van 200mm (8inch). In beide leidinggedeelten heerst een bedrijfsdruk van 40 Bar.

Vanaf het schakel –en transformatiestation Hessenweg lopen bovengrondse hoogspanningsleidingen door (een beperkt deel van) het plangebied.

Voor de hogedrukaardgasleidingen geldt dat deze ontworpen zijn voor een gebiedsklasse 4. Dit houdt in dat ze voor een stedelijk gebied ontworpen zijn. Voor de ontwikkeling van Hessenpoort 2 is dan ook geen gebiedsklasse-aanpassing noodzakelijk.
Voor de toekomstige situatie blijven de toetsingsafstanden (streefwaarde) en bebouwingsafstanden (minimum afstand) gelijk (resp. 30 meter en 14 meter van een gebouw bij een 300 mm leiding en resp. 20 meter en 7 meter tussen hart van de leiding en buitenzijde van een gebouw bij een 200 mm leiding).
Op Hessenpoort 1 wordt een afstand van 30 meter gerealiseerd. Dit zal ook het geval zijn op Hessenpoort 2, hetgeen in het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan zal worden opgenomen.



Kaart 12: Kabels en leidingen