5 Planbeschrijving

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van het plan en de uitgangspunten die gehanteerd zijn bij het maken van het bestemmingsplan.

5.1.1 Doelstellingen

In 1998 is gestart met de realisatie van Hessenpoort 1 voor bedrijven in de zwaardere bedrijfscategorieën (milieucategorie 2 t/m 5 uit de VNG-lijst). De verwachting is dat omstreeks 2007 de minimaal gewenste planologische voorraad wordt bereikt. Er zijn dan naar verwachting ook géén courante kavels meer beschikbaar voor de grotere bedrijven (2 – 4 Ha omvang). De aanleiding om het bestemmingsplan Hessenpoort 2 te ontwikkelen ligt in het feit dat er op grond van de regionale programmering een grootschalig bedrijfsterrein binnen de regio beschikbaar dient te zijn voor bedrijven uit de zwaardere bedrijfscategorieën die een grote oppervlakte vragen.

5.1.2 Uitgangspunten

Op 31 maart 2003 heeft de raad de nota van uitgangspunten voor het bedrijventerrein Hessenpoort 2 vastgesteld. In het Stedenbouwkundig programma van Eisen (SVPE) is op grond van de uitgangspunten per aspect benoemd welke kwaliteit wordt nagestreefd bij de realisatie van Hessenpoort 2. Per thema is hieronder een samenvatting opgenomen.

Thema Economie en marktprofiel

- 140 Ha bedrijventerrein en 6 ha spoorgebonden terrein (totaal 146 Ha) bestemmingsplantechnisch voorbereiden.
- 24 Ha reserveren om een verplaatsing van de lijnwerkplaats mogelijk te maken en/of de vestiging van een grootschalig spoorgebonden bedrijfsactiviteit.
- Hessenpoort 2 gefaseerd ontwikkelen volgens de faseringsstappen I.a, II.a, III.b.; onder voorbehoud van de uitkomsten van het Milieu Effect Rapport.
- Ambtelijk overleg met de provincie starten om te bepalen onder welke voorwaarden een bestemmingsplan voor totaal 146 Ha kan worden voorbereid in relatie tot de ontsluitingscapaciteit.
- De fysieke realisatie van Hessenpoort 2 start indien een omvangrijk bedrijf niet meer op Hessenpoort 1 geplaatst kan worden en de ijzeren voorraad onder de grens van 30 Ha komt.
- In de grondexploitatie budget reserveren voor het begeleiden van de invoering van nieuwe ontwikkelingen die leiden tot de versterking van de kwaliteit van het bedrijventerrein.

Thema Mobiliteit en logistiek

- Verkeer van Hessenpoort wordt primair via de A28 of de Hessenweg afgewikkeld.
- Sluipverkeer naar het achterland wordt geminimaliseerd. (Mobiliteitstoet uitvoeren)
- Stimulering voortgang planvorming rond de N35 en/ of Hessenweg en de A28, omdat deze bepalend zijn voor de ontsluitingscapaciteit van Hessenpoort (1 & 2).
- Vanuit het project Hessenpoort 2 wordt geen actieve rol gespeeld bij de planvorming rond bovengenoemde projecten.
- Er worden concrete stappen genomen die moeten leiden tot een openbare railaansluiting op Hessenpoort.
- Onderzocht wordt hoe de spooraansluiting financiëel gedekt kan worden en welke provinciale- en rijksbijdrage mag worden verwacht.
- Het wordt mogelijk gemaakt een eventueel te verplaatsen lijnwerkplaats op Hessenpoort onder te brengen.

Thema Milieu en duurzaamheid

- Het uitvoeren van duurzaamheid maatregelen in bredere zin.
- Het uitvoeren van duurzaamheid verhogende maatregelen met de waardering kansrijk en zeer kansrijk genoemd in bijlage 2 van het SPVE.
- De gemeente investeert niet in nieuwe energiesystemen.
- In de grondexploitatie wordt budget gereserveerd voor de begeleiding van implementatietrajecten en subsidie trajecten.
- Het uitgiftepercentage bedraagt minimaal 70%.
- Gestreefd wordt naar een verhoging van het bebouwingspercentage op de bedrijfskavels.
- De stimulering van de toepassing van intensief ruimtegebruik wordt uitgewerkt.

Thema Natuur, landschap, cultuur, archeologie en cultuurhistorie

- De eendenkooi in de Markte wordt niet gehandhaafd.
- De Steenwetering wordt als oude Cultuurhistorische lijn in het gebied gehandhaafd.
- In verband met de functiewijziging "ja, mits" (Streekplan 2000+) worden extra compenserende maatregelen voor tijdelijke waterberging getroffen.
- Er wordt een bufferzone/ landschappelijke inpassing aan de noordzijde van Hessenpoort 2 gerealiseerd die tevens de functie van ecologische corridor krijgt.

Thema Financiën en Grondexploitatie

- De grondexploitatie moet minimaal kostenneutraal sluiten.
- Het uitgiftepercentage bedraagt minimaal 70%.
- Het kwaliteitsniveau van Hessenpoort 1 is het uitgangspunt voor het kwaliteitsniveau van Hessenpoort 2.

Beheer

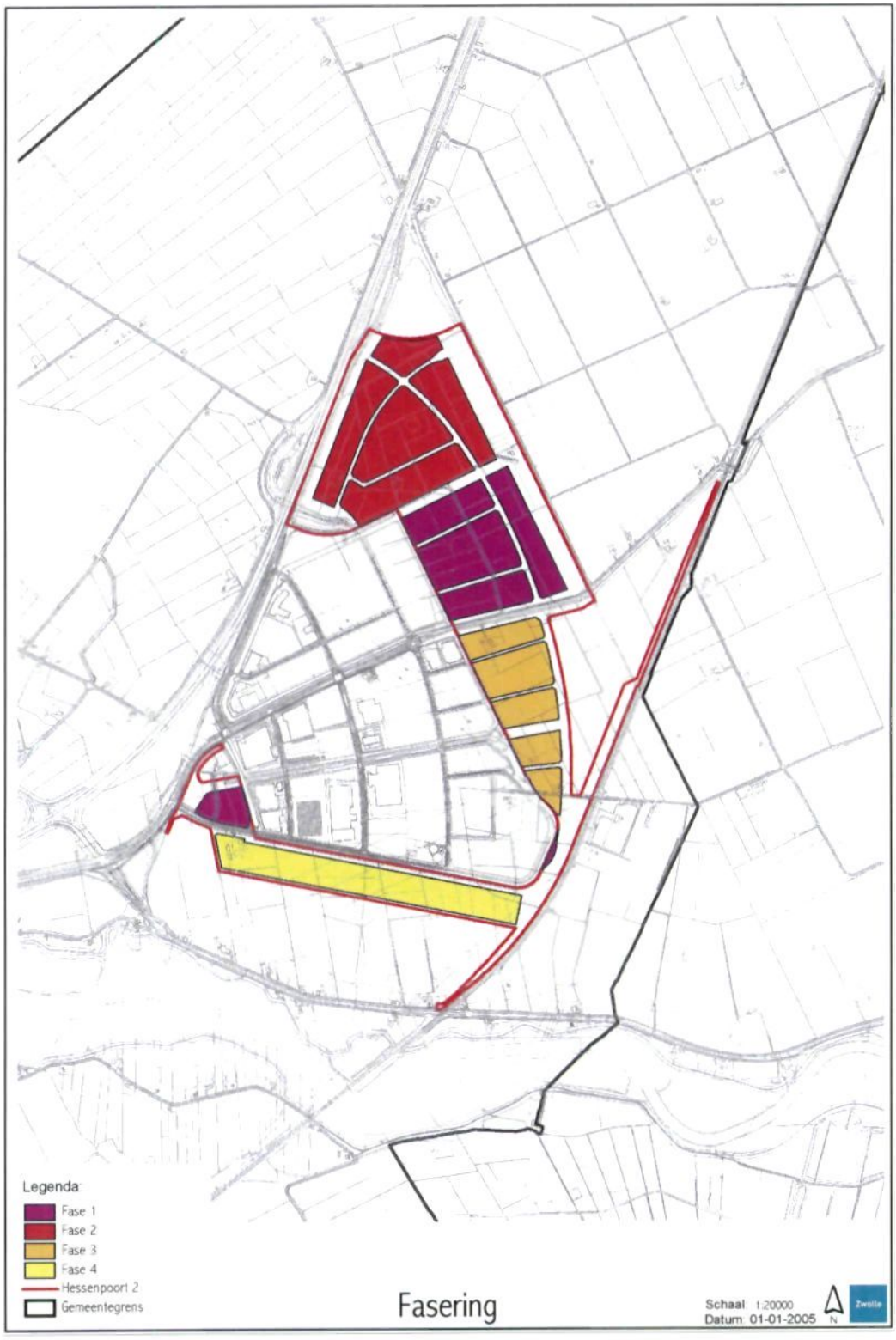
In de gemeente Zwolle is op 14 januari 2002 het Beheermodel Openbare Ruimte(BOR) door de gemeenteraad vastgesteld. Tijdens de onderzoeksfase van de BOR systematiek heeft Hessenpoort 1 als pilot project gefungeerd. Uit de pilot bleek dat de gewenste kwaliteit van het onderhoud (gemiddeld op basis niveau) in een goede verhouding stond tot de daarvoor benodigde financiële middelen. Het kwaliteitsniveau van Hessenpoort 1 vormt een uitgangspunt voor Hessenpoort 2. Bij de verdere ontwikkeling van Hessenpoort 2 wordt geanticipeerd op de invoering van de BOR systematiek. De benodigde onderhoudsgelden worden vrij gemaakt op grond van de areaal uitbreiding die plaats vindt.

5.2 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.



Kaart 13: Fasering

5.3 Flexibiliteit en fasering

Onder flexibiliteit kan hier het vermogen worden verstaan om, zonder aanzienlijke gevolgen voor het milieu tijdens de planfase of de gebruiksfase, in te spelen op veranderende maatschappelijke en economische behoeften. Door een goede fasering kunnen ook mogelijke negatieve effecten tijdens de aanlegfase worden verminderd.
Relevante vragen zijn onder andere:

- Op welke wijze de fasering van aanleg en uitgifte zowel in ruimte als in tijd zal plaatsvinden;
- Wat zijn de achtergronden van de gekozen fasering.
- Waarom worden welke planonderdelen op welk moment uitgevoerd en wat zijn de consequenties hiervan voor de flexibiliteit?
- In hoeverre is de gekozen structuur (wijze van ontsluiting, water, groen, uit te geven terreinen, concept van intensief ruimtegebruik) geschikt om wijzigingen in de genoemde behoeften op te vangen.

De fasering van de aanleg en uitgifte is in kaart 13 uitgebeeld. Bij de uitwerking van de fasering is onderscheid gemaakt tussen ontwikkelingen binnen de formele looptijd van het bestemmingsplan (2006-2016) en ontwikkelingen na die periode.
Ten aanzien van de laatst genoemde ontwikkeling gaat het met name om de reservering van oppervlak voor één of meer distributiebedrijven, die gebruik willen maken van een spooraansluiting, en relatief veel ruimte nodig hebben. Momenteel is daar geen zicht op, maar er kan een situatie ontstaan waarin behoefte is aan een versterking van de spoorfunctie. Zo niet, dan kan dit gebied in de volgende planfase worden benut voor een uitbreiding van het bedrijventerrein.
Door het overslagperron langs het spoor Zwolle-Meppel te situeren blijven de consequenties van het eventueel niet van de grond komen van een spooraansluiting beperkt. Mocht een spooraansluiting niet haalbaar blijken en het overslagperron is inwaarts in het bedrijventerrein gesitueerd, dan is een functiewijziging minder makkelijk uitvoerbaar.

De fasering is gekozen op grond van de volgende argumenten:

- verwerving van gronden. Het gebied ten noorden van de Nieuwleusenerdijk is reeds voor het merendeel verworven;
- per fase dienen kavels voor bedrijven uit alle milieucategorieën uitgeefbaar gesteld te worden;
- de "zuidstrook" wordt als laatste ontwikkeld; mocht de behoefte aan grote bedrijfskavels in de toekomst tegenvallen, dan biedt deze strook de mogelijkheid voor vestiging van kleinschalige bedrijven.

Flexibiliteit in het bestemmingsplan heeft inhoud gekregen door:

- de ontwikkeling van een globaal eindplan, waarin bestemmingsvlakken zijn aangegeven, waarbinnen bedrijven van eenzelfde milieucategorie geplaatst kunnen worden en de verkaveling niet is vastgelegd;
- fasering, waarbij de "zuidstrook" als laatste in ontwikkeling wordt gebracht. Mocht de behoefte aan grote bedrijfskavels in de toekomst tegenvallen, dan biedt deze strook de mogelijkheid voor vestiging van kleinschalige bedrijven. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt gewezen op de mogelijkheid van een dergelijke functiewijziging.

5.4 Water

De waterstructuur in Hessenpoort 2 sluit aan op het vinger- of radiaalsysteem in Hessenpoort 1 waarbij dit systeem aan de zuidkant met een radiaal wordt uitgebreidt. Het principe van een droge zone voor waterberging langs de stedelijke watergang wordt ook in Hessenpoort 2 doorgezet. Het waterpeil in het noordelijke- en oostelijke deel sluit aan op het –0,50m NAP peil van Hessenpoort 1. De zuidelijke uitbreiding krijgt een waterpeil van –0,20m NAP. De grootte van de stedelijke bergingswatergangen zijn enerzijds afgestemd op de berging van uit het verbeterd gescheiden rioolstelsel afkomstige regenwater, anderzijds op de berging van zogenaamde stroomgebiedsberging conform de voorwaarden van het Waterbeleid 21^{e} eeuw zoals beschreven in de Stroomgebiedsvisie Vecht-Zwartewater.
In totaal zal voor het Hessenpoort 2 gebied inclusief het met wijzigingsbevoegdheid aangegeven gebied 1, minimaal 7,3 ha waterberging worden aangelegd waarvan ca. 1,3 ha in de vorm van nat-draszones.
In de berekeningen is rekening gehouden met een klimaatwijziging volgens het middenscenario voor het jaar 2100 en een regenbui met een frequentie van 1 maal per 250jaar waarbij in 36 uur 117mm regen valt.
Het zuidelijke deel zal tot tenminste 1,30m NAP worden opgehoogd; het overige deel van Hessenpoort 2 variërend van 0,70m tot 1,00m NAP.
De waterhuishouding in het naastgelegen agrarisch gebied blijft ten aanzien van de huidige waterpeilen ongewijzigd, behoudens de wijziging dat het resterende agrarische gebied ten zuiden van Hessenpoort 2 zal gaan afvoeren naar het peilvak Haerst-Genne. De watertoevoer naar de resterende agrarische gebieden wijzigt niet.
De te realiseren werken hebben geen negatieve invloed op de grondwaterstanden in dit stadsdeel. De beschreven maatregelen zorgt voor behoud veerkracht van het watersysteem voor nu maar ook voor de toekomst.

..

5.5 Landschap, groenstructuur, natuur, cultuurhistorie en archeologie

Landschap

Het voornemen om te komen tot een landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein leidt ertoe, dat zorg wordt besteed aan:

- een vloeiende overgang tussen Hessenpoort 1 en Hessenpoort 2 wat betreft de groenstructuur en de ecologische en recreatieve verbindingen door aanleg van brede watergangen en aanéénsluitende boombeplanting langs wegen
- een open parkachtige rand aan de zijde van de A28 door de aanleg van boomgroepen, een statige landgoedbosachtige rand met coulissen aan de zijde van de Hessenweg door de aanleg van bospercelen, en
- een natuurrijke waterrijke extensieve rand aan de zijde van de Steenwetering en de Tolhuislanden (de waterrijke Steenweteringzone).

Natuur
Groen en water worden zoveel mogelijk geconcentreerd langs de Steenwetering. Daarmee ontstaat een groene buffer waarmee de weidevogelwaarden in de Tolhuislanden worden ontzien en die tevens een ecologische corridor vormt tussen de Provinciaal Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) in het Vechtdal en de PEHS ten noorden van Hessenpoort. De zo gevormde Steenweteringzone en de radiaal lopende watergangen vormt een goede compensatieruimte voor zowel verdwenen vegetaties, als voor verdwenen (voortplantings-)water voor vissen en amfibieën. Alle oevers zullen natuurvriendelijk worden aangelegd, met veel aandacht voor een geleidelijke en diverse overgang van water naar land. Het watersysteem zal mede ten behoeve van conservering van de gebiedseigen waterkwaliteit (kwel en regenwater) en ten behoeve van een geleidelijke overgang naar de oppervlaktewaterkwaliteit van de omgeving worden aangelegd.
De aan de zuidzijde aan te leggen boscoulissen vormen een buffer naar het Vechtdal en een versterking van het boselement in de werking van de Vechtcorridor (landgoederen langs de Vecht).

Cultuurhistorie en archeologie
De lijn van de Steenwetering blijft geheel intact en wordt versterkt, doordat deze de noordoostelijke begrenzing vormt van het bedrijventerrein, en doordat de begeleidende groene zone doorloopt tot het spoor. De knooppunt positie van de Lage Brug blijft gehandhaafd, en de Nieuwleusenerdijk als lijn en vlakbegrenzing wordt niet aangetast doordat het terrein door de Steenwetering wordt begrensd.

5.6 Economie

De ruimtelijke mogelijkheden in de regio voor nieuwe grootschalige bedrijventerreinen is beperkt. De uitbreiding van Hessenpoort realiseren naast het bestaande deel van Hessenpoort is vanuit ruimtelijk economisch oogpunt een logische keuze.
Gelijk aan Hessenpoort 1 richt Hessenpoort 2 zich op middelgrote tot grote productie en distributiebedrijven (>1 ha.) Dit betekent dat ruimte geboden wordt aan bedrijven met een forse ruimtebehoefte. Wel wordt op Hessenpoort 2 gestreefd naar een intensieve benutting van de beschikbare ruimte, echter zonder dat dit negatieve gevolgen veroorzaakt voor een efficiënte bedrijfsvoering.

De openbare ruimte zal doelmatig worden ingericht en van de bedrijven wordt verwacht dat zij hun kavel intensief benutten, waarbij rekening gehouden wordt met uitbreidingsmogelijkheden voor de toekomst.
Op Hessenpoort 2 ligt het accent op de sectoren logistiek, assemblage en productie en groothandel en zal een segmentering plaatsvinden op het gebied van milieucategorisering, omvang, veiligheid en ruimtelijke en architectonische aspecten.

Naast de vele overeenkomsten tussen beide terreinen zijn er ook verschillen. Deels komen deze verschillen voort uit voortschrijdend inzicht; er is geleerd van de ontwikkeling van Hessenpoort 1 (bijvoorbeeld stuurbaarheid aard van de bedrijven, invoering duurzaamheidprincipes). Daarnaast wordt bewust een licht onderscheidend profiel voor Hessenpoort 2 aangeboden omdat de markt er om vraagt en het beter aansluit op het regionale aanbod. De geografische ligging (de schakel tussen Midden en Noord-Oost Nederland) maakt het mogelijk een bedrijventerrein met een sterke logistieke component te ontwikkelen. Volledig vergelijkbare bedrijventerreinen zijn op dit moment niet binnen de regio in ontwikkeling. Op Hessenpoort 2 zullen verder geen afvalverwerkende bedrijven worden gevestigd. Tot slot zal in afwijking van Hessenpoort 1 in de planvorming rekening worden gehouden met een reservering voor spoor en spoorgebonden activiteiten zodat er in de toekomst sprake kan zijn van multimodaliteit op Hessenpoort. Deze additionele ruimte bedraagt circa 20 hectare en zal bestaan uit:

- een aantakking op de hoofdspoorbaan;
- een overslagterrein met stamlijn en opstelspoor;
- een locatie voor spoorgebonden bedrijvigheid;
- bedrijfsspoor.

Omvang

De looptijd van Hessenpoort 1 is langer bij de start van de uitgifte is gedacht. Hierdoor gaat Hessenpoort 1 als het ware langer mee. Vanwege de planologische voorraad is het echter gewenst dat Zwolle om strategische reden op korte termijn (2006) kan beschikken over nieuw uit te geven kavels op Hessenpoort 2.

Voor het segment grootschalige bedrijventerreinen (Hessenpoort) wordt de behoefte geraamd op 12 hectare per jaar voor de periode 2005-2012. Voor de periode van 2012-2020 wordt de behoefte geraamd op 9 hectare per jaar. Voor de periode 2004-2020 bedraagt de behoefte daarmee 156 hectare netto bedrijventerrein (circa 10 hectare per jaar).

Indien er rekening gehouden wordt met de planologische voorraad (50 hectare) is voor Hessenpoort 2 een omvang nodig van circa 100 hectare netto uitgeefbaar terrein. Vanaf 2015 zal de planologische voorraad worden aangesproken op Hessenpoort 2 en zal er een besluit genomen dienen te worden waar een opvolger voor het segment grootschalige bedrijventerreinen gevonden kan worden.

In het ontwerp en de planvorming wordt tevens rekening gehouden met circa 20 hectare bruto voor spoorgebonden activiteiten. Deze vraag is additioneel en staat los van de behoefteraming. Daarnaast is er in de behoefteramingen geen rekening gehouden met een eventuele winst die geboekt wordt met ruimte intensivering. Verwacht mag worden

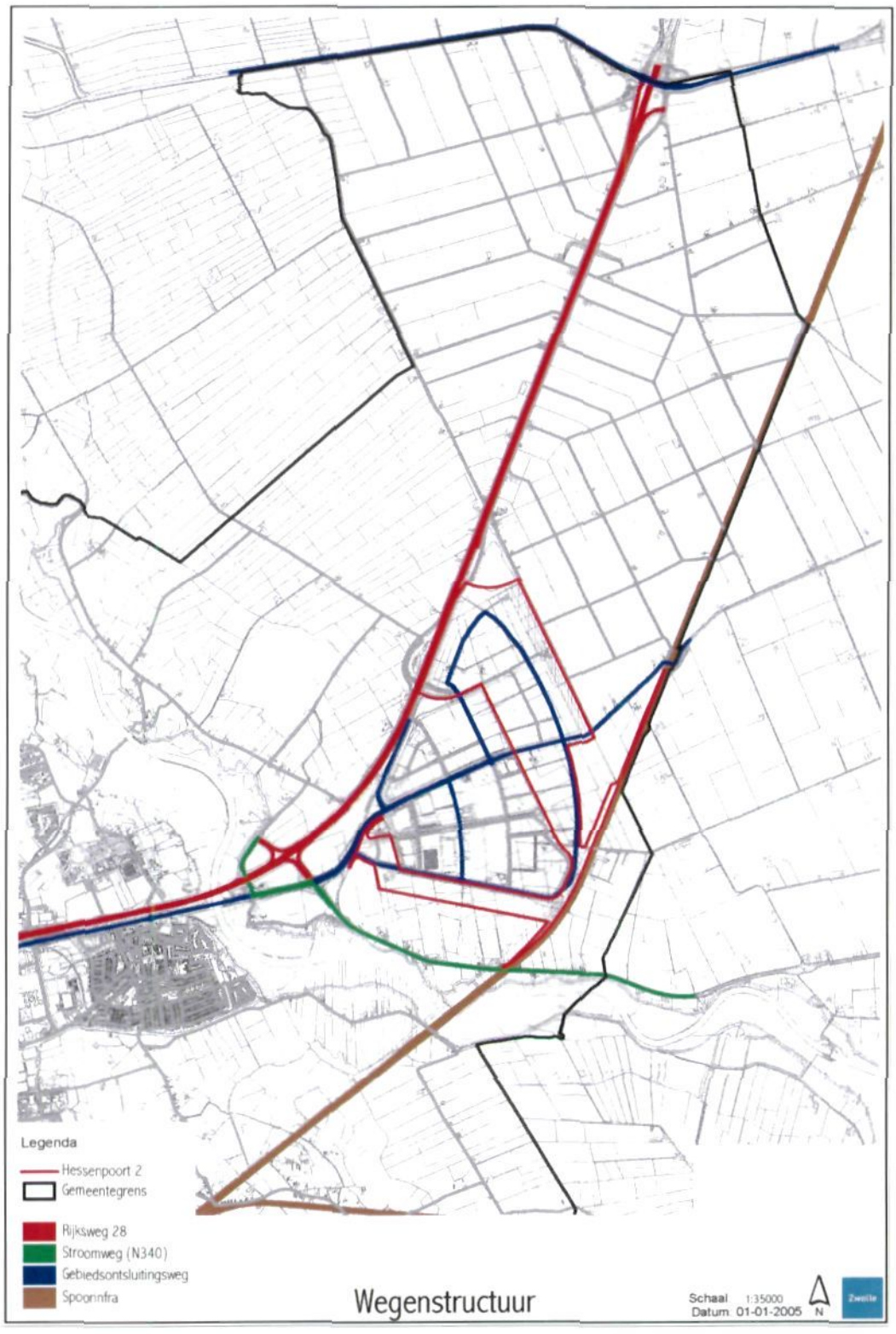
dat de uitwerking van beleid op dit terrein zal leiden tot een efficiënter gebruik van de ruimte en daarmee van een vermindering van de ruimtevraag naar nieuwe bedrijventerreinen. Een besparing van 10% behoort daarbij wellicht tot de mogelijkheden. De looptijd van Hessenpoort 2 kan daarmee verlengd worden.

Fasering

Hessenpoort 2 wordt in fasen ontwikkeld. Door de uitgifte te faseren en te monitoren kan er flexibel worden ingesprongen op marktontwikkelingen en kunnen de risico´s worden beperkt. Dit kan leiden tot het bijstellen van de uitgifte cijfers en het profiel voor Hessenpoort. In het kader van het nieuw op te stellen structuurplan voor Zwolle wordt een besluit genomen of een deel van het terrein (tussen Hessenweg en Bentheimstraat) wordt bestemd voor het segment kleinschalige bedrijvigheid (< minder dan 1 hectare).

Arbeidsplaatsen

Er valt een globale raming te maken van de te verwachten economische - werkgelegenheidseffecten als gevolg van Hessenpoort 2. De effecten zijn te onderscheiden in direct en indirecte effecten en kunnen een tijdelijk (gedurende de realisatiefase van terrein en bedrijfsgebouwen) en structureel karakter hebben. Op basis van arbeidsquotiënten per type bedrijventerreinen die aansluiten bij de segmentering op Hessenpoort 2 is een prognose gemaakt van het aantal arbeidsplaatsen. Uitgaande van 98 hectare netto uitgeefbaar terrein zullen circa 2.800 directe arbeidsplaatsen op Hessenpoort 2 worden gerealiseerd. Dit zijn circa 28 arbeidsplaatsen per hectare. Op de uitgegeven kavels op Hessenpoort 1 ligt dit aantal met circa 35 arbeidsplaatsen per hectare beduidend hoger. De indirecte structurele werkgelegenheid wordt geraamd op 1.100 arbeidsplaatsen (uitgaande van een multiplier van 1,4 voor industriële en handelsactiviteiten).



Kaart 14: Wegenstructuur

5.7 Verkeer

Verkeersafwikkeling

De intensiteiten zoals weergegeven in onderstaande tabel zijn berekend met het verkeersmodel van de gemeente Zwolle. De groei van het verkeer is het grootst op de hoofdontsluitingswegen van het plangebied.
De Nieuwleusenerdijk behoudt de functie van centrale ontsluitingsas. Het noordelijk gedeelte van Hessenpoort wordt met een tweetal lusvormige ontsluitingswegen vanaf deze as ontsloten.
De rondweg wordt met een rotonde aangesloten op de Nieuwleusenerdijk om de overgang van het landelijk gebied naar dit bedrijventerrein duidelijk te markeren.
De zuidelijke uitbreiding wordt ontsloten door aanleg van een parallelweg langs de Bentheimstraat. De Bentheimstraat zelf buigt aan de oostzijde van het bedrijventerrein in noordelijke richting af en vormt daarmee de ontsluiting van de uitbreiding ten zuiden van de Nieuwleusenerdijk en het overslagperron.
De ontsluitingsstructuur sluit aan bij die van Hessenpoort 1. De verkeersontsluiting is op kaart 14 weergegeven.

Wegen	Mvtg/etmaal 2015 plan
A28 (Ommen- Nieuwleusen)	96.000
A28 (Zwolle-Noord- Ommen)	115.000
N340 (t.h.v. spoorlijn)	18.000
Kranenburgweg (t.h.v. Vechtbrug)	15.000
Nieuwleusenerdijk (thv N340)	24.000
Nieuwleusenerdijk (thv spoorlijn)	10.000
Nieuwleusenerdijk (ten oosten v. Mindenstraat)	15.000
Bentheimstraat	8.000
Hermelenweg (t.h.v. Markteweg)	2.000
Markteweg	ca.200
Rondweg (ten noorden v. Nieuwleusenerdijk)	5.000

Het percentage vrachtverkeer op de A28 bedraagt in 2015 ca. 30% en op de (hoofd)ontsluitingswegen van het bedrijventerrein ca. 20% (8% middelzwaar en 12% zwaar).
Het gemiddelde uurpercentage voor de nacht bedraagt 1,1 t.o.v. de etmaalintensiteit.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van het bedrijventerrein per (vracht)auto is goed. De vormgeving en de capaciteit van de wegvakken en kruispunten die het gebied ontsluiten is voldoende en afgestemd op de doelgroep.
De centrale as Nieuwleusenerdijk wordt een 70 km/uur weg de overige wegen op het bedrijventerrein krijgen een 50 Km/uur regiem.
Een mogelijke bottleneck in de verre toekomst kan worden gevormd door de kruising met de Hessenweg in combinatie met de aansluiting op de A28. De problemen die hier kunnen gaan ontstaan zijn het gevolg van het mogelijk opwaarderen van de Hessenweg (N340) door de Provincie.

Anno 2005 is de studie over het opwaarderen (reconstrueren) van deze weg nog gaande.
In goed overleg tussen provincie, rijk en gemeente zal hier in de toekomst een oplossing gekozen moeten worden.
De bereikbaarheid voor hulpdiensten is goed. Waar mogelijk kunnen zij ook gebruik maken van kortsluitroutes die voor het overige autoverkeer zijn afgesloten.

Langzaam verkeer
Per fiets is het terrein goed ontsloten in vrijwel alle richtingen. Langs de hoofdontsluitingswegen liggen conform het categoriseringsbeleid vrijliggende fietspaden.
De twee hoofdfietsroutes door het gebied blijven gehandhaafd. Eén langs de Nieuwleusenerdijk en de ander langs de Hermelenweg-Kranenburgweg. De intensiteit op beide hoofdroutes zal naar verwachting licht stijgen als gevolg van het toenemende aantal arbeidsplaatsen op Hessenpoort.
Om het fietsgebruik door werknemers van en naar het bedrijventerrein te stimuleren is *een extra fietsverbinding met de stad langs de spoorlijn Zwolle-Meppel gewenst*. De haalbaarheid van deze nieuwe fietsontsluiting langs de spoorlijn richting Zwolle-Zuid wordt in de komende jaren nader onderzocht. Het gedeelte van de route tussen Hessenpoort en de Hessenweg is noodzakelijk voor de ontsluiting van het bedrijventerrein. Dit gedeelte van de route wordt binnen het bestemmingsplan juridisch mogelijk gemaakt.

Openbaar vervoer
Door het gebied blijven naar verwachting de volgende buslijnen rijden:

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

De lijn Zwolle-Nieuwleusen-Dedemsvaart vormt een ov-verbinding in het regionale kernnet van de provincie Overijssel (Ontwerp-PVVP 2004). De overige lijnen niet.
De frequentie van de overige lijnen zal naar verwachting omlaag gaan.
De verkeerslichten zijn voorzien van doorstromings bevorderende maatregelen. In combinatie met de uitbreiding van het bedrijventerrein en in overleg met de vervoerder zullen langs de Nieuwleusenerdijk nieuwe haltes worden aangelegd. Deze worden tevens voorzien van goede stallingsmogelijkheden voor fietsen (voor- en natransport).
Met name de uitbreiding van het terrein in noordoostelijke richting kan goed gebruik maken van de bestaande busverbindingen . Langs de Nieuwleusenerdijk en de Hermelenweg/Rijksstraatweg worden nieuwe haltes ten behoeve van Hessenpoort 2 aangelegd.

Railinfrastructuur
Ten behoeve van de multimodale ontsluiting van het bedrijventerrein wordt in het plan ruimte vrijgehouden voor een spooraansluiting op de lijn Zwolle-Meppel, die gebruikt kan worden in beide richtingen.

Als het overslagspoor er komt takt het ten noorden van de Hessenweg af van de hoofdlijnen en wordt gesitueerd aan de westzijde langs de bestaande lijnen. Het overslagspoor eindigt bij de Steenwetering.

Beschrijving sluipverkeer
Door de uitbreiding in noordelijke richting van het bedrijventerrein neemt de druk op de kortsluitroutes van en naar de Lichtmis/A28 en Nieuwleusen toe.
Met een lusvormige ontsluitingsweg voor het noordelijk deel van Hessenpoort 2 (geen aansluiting op de Hermelenweg) wordt het gebruik van deze route richting Lichtmis zoveel mogelijk voorkomen.
Door de keuze van de rotondes in het noordoostelijke deel van de Nieuwleusenerdijk en verkeerslichten met een groene golf en een breder profiel in zuidwestelijke richting (A28) wordt de verbinding Nieuwleusenerdijk/Hessenweg/A28 voor zwaar vrachtverkeer gestimuleerd. In combinatie met de herinrichting tot 60 km/uur gebied van de overige wegen aan de noordoostkant van het bedrijventerrein wordt het oneigelijke gebruik van deze routes zoveel mogelijk ontmoedigd.
Na onderzoek zal t.z.t. moeten uitwijzen of dit beleid effectief genoeg is.

Verkeersveiligheid
De inrichting van het gebied is conform de principes van duurzaam veilig.
Het merendeel van de kruispuntvormen zijn T-aansluitingen en de volledige kruisingen zijn voorzien van verkeerslichten of vormgegeven als rotonde.
Op de Nieuwleusenerdijk (70 Km/uur) en de Hermelenweg rijdt de bromfietser op het fietspad, op de overige wegen van het bedrijventerrein (50 km/uur) rijdt de bromfietser op de rijbaan. Bij de aanleg van Hessenpoort 2 worden eisen gesteld met betrekking tot de verkeersveiligheid tijdens werk in uitvoering.

Mogelijkheden voor georganiseerd bedrijfsvervoer/vervoersmanagement
Het parkeren vindt in eerste instantie op eigen terrein plaats.
De te hanteren parkeernormen voor de bedrijven in het gebied zijn aangegeven in de bouwverordening. Deze zijn in 2004 herzien.
In combinatie met het zgn. facilitypoint kan een gemeenschappelijke parkeervoorziening worden aangelegd.
Het gemeenschappelijk vervoer van goederen en personen wordt gestimuleerd door het aanbieden van vervoersmanagement (VCC-oost) en de verplichting voor bedrijven tot het opstellen en implementeren van een bedrijfsvervoerplan (Bouwverordening). Bedrijven worden hiervoor actief benaderd.

5.8 Stedenbouwkundige uitgangspunten

Om een goede aansluiting van Hessenpoort 2 op het al bestaande bedrijventerrein te garanderen wordt de gekozen ruimtelijke opzet van Hessenpoort 1 voortgezet in Hessenpoort 2. Dit betekent een voortzetting van de gekozen radiaalstructuur waarbij de profielen van water, groen en wegen goed op elkaar aansluiten. Op deze manier ontstaan er een 5-tal segmenten waarbinnen de verschillende bedrijfscategorieën een plaats kunnen krijgen. In aansluiting op Hessenpoort 1 krijgt ieder segment zijn eigen karakter.

Door deze ruimtelijke segmentering en het eigen karakter van ieder segment ontstaat een bedrijventerrein met een heldere opzet en goede oriëntatiemogelijkheden.

Water- en groenstrucuur

Vanuit de zuidwestpunt van het terrein vertrekken vijf watergangen in noordelijke tot oostelijke richting als een grote ganzenvoet-structuur. Een wat grotere waterpartij vormt als het ware het 'bronpunt'.
De Markteplas en de Steenwetering gaan een belangrijke rol spelen als beëindiging van het nieuwe bedrijventerrein.
De bestaande watergang in de zuidwesthoek van Hessenpoort 1 wordt gedempt en wordt daarmee uitgeefbaar terrein. Deze watergang wordt vervangen door een watergang die de westelijke voortzetting vormt van de radiaal langs de Bentheimstraat.
Tevens zorgen de waterlopen voor natuurlijke beveiliging van het bedrijventerrein.

De radiaalstructuur wordt ruimtelijk versterkt doordat de watergangen worden begeleid door zware bomenrijen. Vanuit het noorden gezien wordt aan de eerste, de derde en de vijfde radiaal een ontsluitingsweg gekoppeld. Bij de tweede en de vierde radiaal gaat het alleen om waterassen, begeleid door vijf bomenrijen. Omdat de eerste radiaal gekoppeld is aan een zichtlocatie wijkt deze qua ruimtelijke inrichting af van de overige radialen.
Door toepassing van boomgroepen in plaats van zware bomenrijen blijven de achterliggende bedrijven goed zichtbaar vanaf de A28.
De niet aan de radialen gekoppelde wegen worden begeleid door twee, door één of door geen bomenrijen, dit afhankelijk van hun hiërarchische positie in de ontsluitingsstructuur. Op deze manier wordt het bedrijventerrein ruimtelijk in een aantal segmenten verdeeld. Binnen deze segmenten krijgen de verschillende bedrijfscategorieën een plaats.
De waterstructuur is weergegeven op kaart 15.
De Steenweteringzone vormt een opvallende en multifunctionele noordoostelijke begrenzing van het bedrijventerrein. De breedte varieert van ca 85 meter tot ca 115 m gemeten vanuit het hart van de Steenwetering. De inrichting is in beide alternatieven als volgt.

De Steenweteringzone vormt als ecologische verbindingszone een opvallende en multifunctionele noordoostelijke begrenzing van het bedrijventerrein. Dit komt voort uit het Meest Milieuvriendlijke Alternatief (MMA) dat is beschreven in de MER. De breedte varieert van ca 85 meter tot ca 115 m gemeten vanuit het hart van de Steenwetering.
Qua inrichting wordt het volgende voorgesteld: De Steenwetering zelf wordt in de huidige vorm gehandhaafd. Langs wetering komt een eenvoudige recreatieve fietsroute. De bestaande zandweg blijft verder onverhard. Tussen de wetering en het bedrijventerrein zal de inrichting bestaan uit 50 % moeras en rietland, 30 % struweel, 10 % open water en 10 % boomgroepen. Ook aan deze zijde van de wetering zal een recreatieve route toegevoegd worden. Vanuit de ecologische functie gaat de voorkeur uit naar stedelijk water met een natuurlijk peilregime.

De motivering van deze zone is als volgt.

1. Hessenpoort grenst aan de noordzijde aan een zeer open gebied. Om de overgang naar het naastliggende polderlandschap geleidelijker te maken zal opgaand groen en rietland onderdeel uitmaken van de inrichting van de Steenweteringzone. Zo ontstaat er een geleidelijke overgang naar het veenweidegebied zonder het bedrijventerrein weg te planten;
2. Het open veenweidegebied is rijk aan weidevogels. Om deze weidevogels niet te verstoren is een buffer noodzakelijk van 100-200 meter tot het bedrijventerrein.
3. Door de bouw van Hessenpoort ontstaat een barrière voor diverse planten en dieren tussen het gebied aan de oostzijde van Hessenpoort (Vechtstreek) en de westzijde (Ruiten en Veenekampen). De te realiseren ecozone vormt een stevige groene verbinding die deze barrière verzacht;
4. Er ontstaat ruimte om de in Hessenpoort 2 verloren gegane natuurwaarden te compenseren;
5. De Steenwetering is de oudste cultuurhistorische lijn in het gebied, voormalige markegrens en gemeentegrens. Het lengte- en dwarsprofiel zijn oud, gaaf en daardoor waard om te worden behouden;
6. De recreatieve mogelijkheden in het gebied zijn op dit moment beperkt. De zone kan een logische recreatieve verbinding gaan vormen aan deze zijde van Hessenpoort;
7. De toekomstige waterhuishouding van Hessenpoort heeft behoefte aan ruimte voor de compensatie van waterberging (buiten de beheersituatie), die elders door de bouw van Hessenpoort verloren gaat. De zone biedt die waterberging.

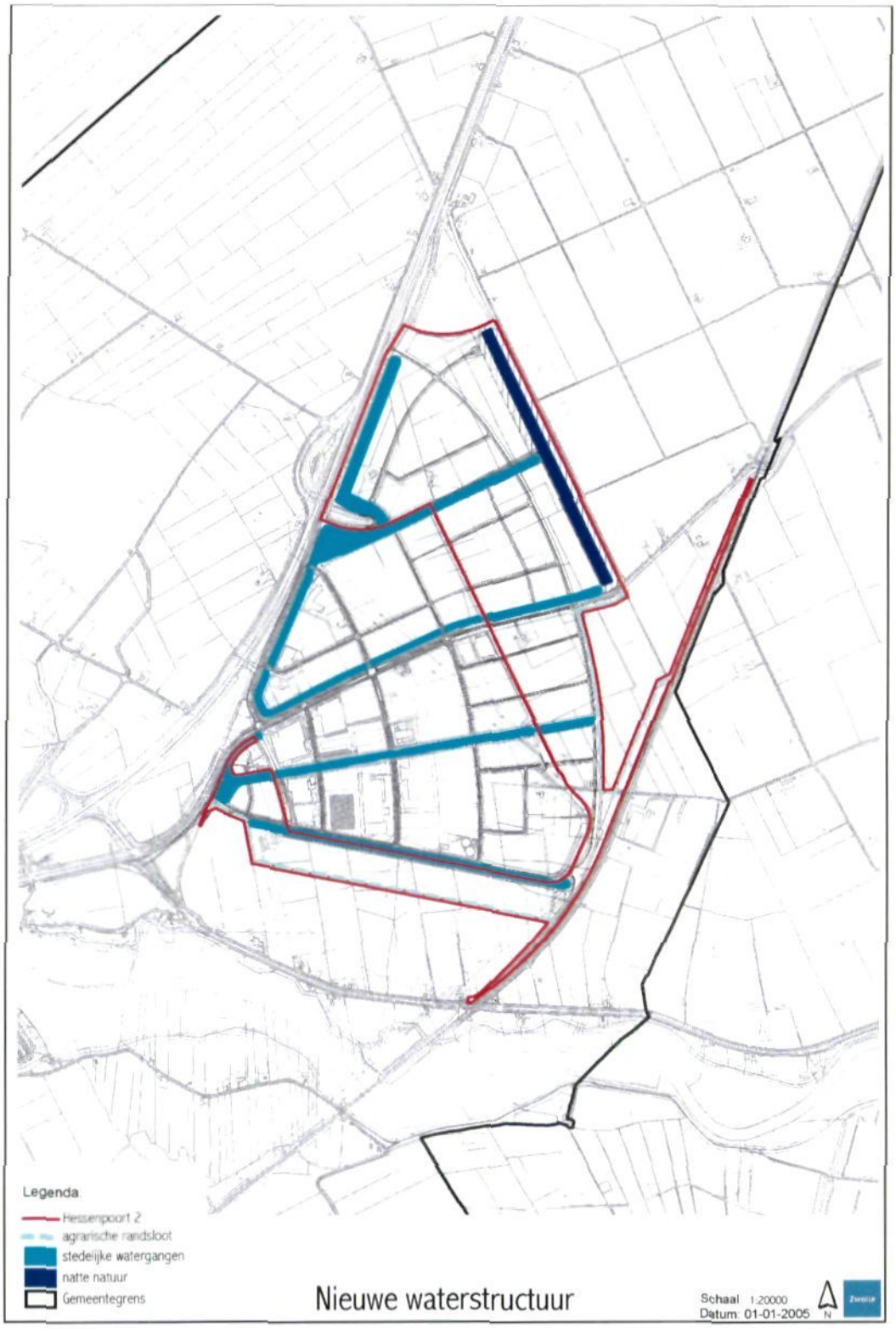
Boscoulissen

Bij de plannen voor de landschappelijke inpassing van Hessenpoort (boscompensatie, Hessenpoort 1), is uitgegaan van de verkavelingstructuur van het landschap te plaatse.
Door op de voorgrond verspringende hoge boscoulissen te plaatsen wordt het bedrijventerrein meer op de achtergrond geplaatst (perspectiefwerking). Hoge bosstroken op de voorgrond leiden er toe dat er een beperkt deel van de zuidrand van het bedrijventerrein zichtbaar is vanaf de Hessenweg. Het zicht op het bedrijventerrein wordt op deze manier verzacht, zonder het bedrijventerrein weg te planten.

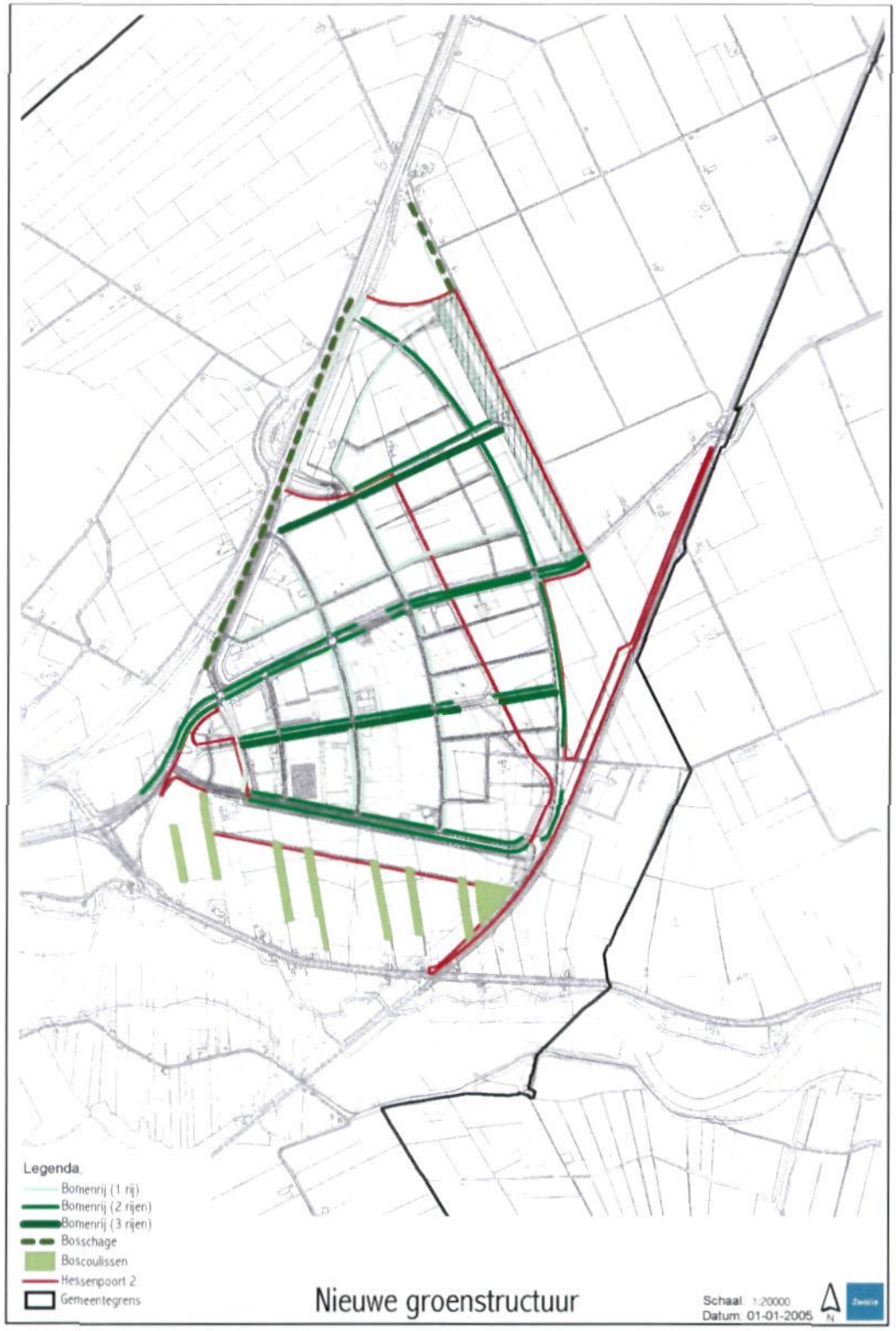
De boscoulissen bestaan uit ca. 20 meter brede bosstroken geprojecteerd op de huidige kavelgrenzen. Eénzijdig (veelal de schaduwzijde) loopt er een onderhoudspad van 5,0 meter breed. Verder zullen deze bosstroken aan beide zijden worden voorzien van een greppel/sloot om zo voldoende afwatering te garanderen.

In eerste instantie zullen de bossingels aangeplant worden op gronden die in eigendom zijn van Gemeente Zwolle. In een later stadium volgt een tweede fase zodat de aanblik van het bedrijventerrein vanaf de zuidzijde over de gehele lengte wordt verzacht.
Het is eventueel mogelijk het principe van de boscoulissen door te zetten in de strook uitgeefbaar terrein ten zuiden van de Bentheimstraat. Op deze manier hebben zij een functie in het groene karakter van het bedrijventerrein.

Op deze manier ontstaat een heldere groenstructuur die Hessenpoort 1 en 2 als één geheel toont. De groenstructuur is weergegeven op kaart 16.



Kaart 15: Waterstructuur



Kaart 16: Groenstructuur

Bebouwingsstructuur

De bebouwingsstructuur van Hessenpoort 2 volgt die van Hessenpoort 1.
Dit wil zeggen dat er een driedeling in hoogtezonering zal worden aangebracht.

A. Zichtlocatie, hier geldt een bouwhoogte van maximaal 15 meter met een vrijstellingsmogelijkheid tot 20 meter.
B. De zuidzijde Bentheimstraat en de bebouwingsstrook die grenst aan de Steenweteringzone zijn gebieden met een geringere bouwhoogte, hier geldt een maximale bouwhoogte van 15 meter met een vrijstellingsmogelijkheid tot 20 meter. Dit om een wat terughoudendere skyline van het gebied te verkrijgen.
C. Voor het middendeel van het bedrijventerrein geldt een bouwhoogte van maximaal 20 meter, met een vrijstellingsmogelijkheid tot 25 meter.

Deze bouwhoogten zijn voor de verschillende categorieën bedrijven in principe ruim voldoende.

Binnen het bestemmingsplan is het mogelijk om in de oksel van de Nieuwleusenerdijk/Bentheimstraat een horecavoorziening te realiseren. Deze afwijkende functie is aanleiding een hoogteaccent aan te brengen. Hiervoor is op de bestemmingsplankaart een deel van het bouwvlak aangegeven waar een bouwhoogte van maximaal 30 meter geldt.

Voor het aanzien van het bedrijventerrein is niet alleen de situering van het bedrijfsgebouw op de kavel van belang, maar ook de wijze van inrichting van het voorterrein van die kavel.
Om een goede ruimtelijke inrichting op kavelniveau te garanderen liggen de bouwgrenzen aan de vóórzijde op minimaal 17 meter uit de uitgiftegrens. Ervaring uit Hessenpoort 1 leert dat dit een goed bruikbare maat is.
Op deze manier ontstaat de ruimte voor bedrijven een representatief voorterrein in te richten en de benodigde parkeervoorzieningen te realiseren. Uitzonderingen hierop zijn de zones direct grenzend aan de Steenweteringzone en de zone ten zuiden van de Bentheimstraat. Hier ligt de bouwgrens op 8 meter.
In deze zones is het van belang het contact met het achterliggende gebied enigszins te garanderen. Om deze reden wordt de bouwgrens aan één zijgrens van de kavel op 20 meter gelegd. Zo ontstaat ruimte om voldoende parkeergelegenheid te realiseren en doorzichten naar *het achterliggende gebied vrij te houden.*
Voor de kavels grenzend aan de Nieuwleusenerdijk ligt de bouwgrens op een afstand van 9,5 meter van de erfgrens (als in Hessenpoort 1).
Voor de zij- en achtergrenzen van de kavel geldt een minimale afstand tot de erfgrens van 6 meter.
Verder geldt binnen het bouwvlak een bebouwingspercentage van maximaal 75%.

Binnen het bestemmingsplan zijn een aantal vrijstellingsmogelijkheden opgenomen om af te wijken van voorgeschreven bouwgrenzen. Op deze manier houdt het plan flexibiliteit.

Ontsluitingsstructuur

De ontsluitingsstructuur van Hessenpoort 2 vormt als het ware een voortzetting van de gekozen structuur in Hessenpoort 1. Het vormt een netwerk van radiale structuren met haaks daarop boogvormige ontsluitingswegen. Alleen de radialen ter plaatse van de Nieuwleusenerdijk en de Bentheimstraat worden door forse water- en groenstructuren begeleid.

in Hessenpoort 2 is haaks op de ruimtelijke hoofdstructuur een boogvormige ontsluitingsweg geprojecteerd, die de verschillende segmenten aan elkaar koppelt.
Functioneel speelt deze weg een belangrijke rol in de ontsluiting van Hessenpoort 2, maar zorgt ook voor ruimtelijke samenhang tussen de verschillende segmenten in noord/zuid richting. De weg heeft daarom een 'eigen profiel' met in de buitenbocht een dubbele bomenrij en een vrijliggend fietspad. Op deze manier worden de ruimtelijke samenhang en de oriëntatiemogelijkheden op het bedrijventerrein bevorderd.

Aan de belangrijkste ontsluitingswegen van Hessenpoort 2 (Bentheimstraat, Nieuwleusenerdijk en de nieuwe boogvormige ontsluitingsweg) is een fijnmaziger netwerk van ontsluitingswegen gekoppeld van waaruit de kavels worden ontsloten. In de ruimtelijke inrichting is daarbij de hiërarchie in het wegenpatroon goed te herkennen.

Overslagperron met opstelspoor en reservering spoorgebonden bedrijven
In het voorkeursmodel van de MER is uitgegaan van de ligging van een opstelspoor met overslagperron direct grenzend aan de bestaande spoorlijn Zwolle-Meppel. Deze strook loopt tot aan de Steenweteringzone. Op deze manier is het mogelijk om in de toekomst ook een noordelijke aansluiting op het overslagperron te realiseren.
Het gebied ten zuiden van de Nieuwleusenerdijk, tussen de boogvormige ontsluitingsweg en het overslagperron wordt gereserveerd voor spoorgebonden bedrijven. Dit deel behoudt vooralsnog zijn agrarische bestemming..

Intensief Ruimtegebruik
Binnen Hessenpoort 2 ligt de opgave vorm te geven aan de intensivering van het grondgebruik. In de zichtlocatie en aan de Markteplas is daarom de mogelijkheid om boven water te bouwen. Op deze manier ontstaat er een vorm van dubbel grondgebruik. Bouwen boven water kan binnen Hessenpoort 2 als pilot Intensief Ruimtegebruik worden aangemerkt.
Tevens bestaat binnen de gegeven hoogtezonering de mogelijkheid om bijvoorbeeld het laden en lossen van vrachtwagens op de eerste bouwlaag mogelijk te maken.

5.9 Beeldkwaliteitsplan

Kenmerkend voor Hessenpoort 1 is de ruimtelijke geleding, de segmentering.
Deze segmentering komt tot uitdrukking in de ruimtelijke inrichting van de radialen (zie plankaart 2 met dwarsprofielen).
Verder zorgen de vormgeving van de wegprofielen en de specifieke inrichting van de voorterreinen, voor een hoogwaardige uitstraling van het bedrijventerrein.
In het beeldkwaliteitsplan voor Hessenpoort 1wordt bij de beschrijving van de gewenste beeldkwaliteit wordt per segment een aantal thema's gehanteerd om zo ieder segment een eigen karakter te geven.

Ook voor Hessenpoort 2 wordt gestreefd naar een hoogwaardig ingericht bedrijventerrein dat ook in beeldkwaliteit aansluit bij Hessenpoort 1. Het deel dat in het verlengde ligt van Hessenpoort 1 zal qua karakter ook aansluiten bij de bijbehorende segmenten. Het segment dat ten noorden van de Markteweg geprojecteerd is zal zijn eigen karakter krijgen, gebaseerd op de ligging aan de Markteplas en de Steenweteringzone.

Ook de zone ten zuiden van de Bentheimstraat heeft een eigen karakter dat beschreven zal worden in het beeldkwaliteitplan. Hier zal de overgang naar het landschap ten zuiden van dit gebied een rol spelen in het karakterbepaling voor dit gebied.

Specifieke eisen ten aanzien van uitstraling van de bebouwing, vrije ruimte om de bebouwing, inrichting van het voorterrein, plaatsing van inritten, vorm en kleur van reclame-uitingen en karakter van erfafscheidingen zullen dan ook in een beeldkwaliteitplan worden beschreven. Het beeldkwaliteitplan wordt na vaststelling onderdeel van de Welstandsnota.

Zichtlocaties
Binnen Hessenpoort 2 zijn de zichtlocaties geprojecteerd in de strook langs de A28 en langs de zuidrand van de Markteplas.
De Markteplas wordt op dit moment nog omgeven door bos, maar zal zo behandeld worden dat de noord-oostzijde bebost blijft en een voortzetting vormt van de eveneens deels beboste Steenweteringzone. De andere twee zijden worden opener gemaakt, zodat zicht ontstaat vanaf de A28 op de bedrijven aan de zuidzijde van de Markteplas. In de zichtzones is een hoogwaardige uitstraling van de bedrijven van belang en zullen voorwaarden worden gesteld aan de uitstraling van de gevels. Vooral in de zichtlocaties wordt gedacht aan meer spectaculaire vormen van intensief ruimtegebruik, bijvoorbeeld bouwen boven water of het stapelen van functies. Op deze manier kan intensief ruimtegebruik een visitekaartje vormen voor het bedrijventerrein.

Niet-zichtlocaties
Bij de niet-zichlocaties is het vooral van belang dat er een samenhangend en hoogwaardig beeld ontstaat door de herkenbaarheid van de verschillende segmenten, onder andere door specifieke inrichting van terreinafscheidingen.
Ook hier zal het noodzakelijk zijn de ruimte intensiever te benutten. Te denken valt aan het laden en lossen van vrachtwagens op de eerste bouwlaag, of parkeren onder het gebouw (onder of bovengronds).

Parkeren en opslag
In principe vindt het parkeren op eigen terrein plaats, veelal op het voorterrein van de bedrijven. Op sommige plaatsen zal het wenselijk zijn het parkeren uit het zicht vanaf de openbare weg op te lossen. In die gevallen valt te denken aan ondergronds parkeren of parkeren op het dak van een gebouw. In het beeldkwaliteitplan worden hier voorstellen voor worden gedaan.

Om de ruimtelijke kwaliteit van het bedrijventerrein te garanderen is het van belang dat er aan de opslag van goederen bepaalde eisen worden gesteld. Opslag van goederen moet uit het zicht vanaf de openbare weg plaatsvinden.

5.10 Beveiliging

De ondernemersvereniging van het bedrijventerrein Hessenpoort 1 heeft een beveiligingsplan laten opstellen. Dit plan omvat maatregelen zoals het dynamisch afsluiten van bepaalde toegangswegen op nader te bepalen tijdstippen, het aanbrengen van cameratoezicht en het invoeren van kentekenregistratie. Anno 2005 is er geen

beleid ten aanzien van het geheel of gedeeltelijk afsluiten van openbare ruimen ten behoeve van beveiliging van specifieke gebieden. Om precedentwerking te voorkomen is het bedrijventerrein Hessenpoort 1 aangewezen als pilot project voor de beveiliging van bedrijventerreinen. Wanneer dit project succesvol en na evaluatie blijkt dat dit nader kan worden ingevoerd heeft dit ook gevolgen voor het bedrijventerrein Hessenpoort 2. Gelet op hierop wordt door middel van een vrijstellingsbevoegdheid binnen de bestemming verkeersdoeleinden V de mogelijkheid opgenomen voor het aanbrengen van beveiligingselementen.

6 Juridische aspecten

6.1 Inleiding

De voorschriften van dit bestemmingsplan zijn gebaseerd op het 'Handboek bestemmingsplannen Zwolle' dat momenteel in ontwikkeling is. De voorschriften uit dit handboek zijn gebaseerd op de nieuwe standaard 'Op de digitale leest' van het Nederlands Instituut voor de Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting (NIROV) van juni 2003. De voorschriften zijn aangepast aan de Zwolse situatie en uitgebreid met extra standaardbestemmingen waaraan in Zwolle behoefte is. De voorschriften voor Hessenpoort 2 zijn voor zover nodig op hun beurt weer aangepast aan specifieke situaties in Hessenpoort .
Teneinde extra flexibiliteit in het bestemmingsplan te brengen zijn voor sommige bestemmingen wijzigingsbevoegdheden van burgemeester en wethouders opgenomen. Deze wijzigingsbevoegdheden zijn zodanig opgezet dat de structurele opzet van het bestemmingsplan niet wordt aangetast en de waarborgen voor belanghebbenden niet in het gedrang komen.

De voorschriften van het bestemmingsplan bestaan uit de volgende hoofdstukken:

1. **Inleidende bepalingen;**
2. **Bepalingen voor basisbestemmingen;**
3. **Aanvullende bepalingen voor dubbelbestemmingen;**
4. **Overige bepalingen;**

Gevolgd door de volgende bijlagen:

Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten.

Inleidende bepalingen:

De inleidende bepalingen zijn van algemene aard en bestaan uit de volgende voorschriften:

Artikel 1: Begripsbepalingen;
Artikel 2: Wijze van meten;

Bepalingen voor basisbestemmingen:

Elke bestemming wordt afzonderlijk in een bestemmingsbepaling opgenomen, de zogenaamde basisbestemming. Dit in tegenstelling tot een bestemming die andere bestemmingen als dubbelbestemming overlapt. De opbouw van een bestemmingsbepaling komt hierna aan de orde, waarbij per bestemmingsonderdeel een *korte toelichting wordt gegeven.*
Alle voorschriften die op een bepaalde bestemming van toepassing zijn, worden zoveel mogelijk in de bestemmingsbepalingen zelf geregeld. Op deze wijze wordt bij de digitale versie van het plan bij het aanklikken op adres of bestemmingsvlak zo veel mogelijk informatie gegeven zonder dat er verder doorgeklikt behoeft te worden.

Gedetailleerde basisbestemmingen:

Een bestemmingsbepaling, die niet behoeft te worden uitgewerkt, wordt als volgt opgebouwd:

1. Bestemmingsomschrijving
2. Bouwvoorschriften
3. Nadere eisen
4. Vrijstelling van de bouwvoorschriften
5. Aanlegvergunning
6. Gebruiksvoorschriften
7. Vrijstelling van de gebruiksvoorschriften
8. Strafbepaling
9. Wijzigingsbevoegdheid
10. Wijzigingsprocedure

Toelichting op de bepalingen voor de gedetailleerde basisbestemmingen:

1. Bestemmingsomschrijving:
In de bestemmingsomschrijving wordt een nadere omschrijving gegeven van de aan de gronden toegekende functie(s). De hoofdfunctie wordt als eerste genoemd. Indien van toepassing, worden ook de aan de hoofdfunctie ondergeschikte functies mogelijk gemaakt. De ondergeschiktheid wordt aangegeven door de zin "met daaraan ondergeschikt". De ondergeschikte functies staan ten dienste van de hoofdfunctie in de bestemming. De bestemmingsomschrijving is niet alleen functioneel maar bevat ook inrichtingsaspecten.

2. Bouwvoorschriften:
In de bouwvoorschriften worden voor alle bouwwerken de van toepassing zijnde bebouwingsbepalingen geregeld.
Bij woningen wordt een onderscheid gemaakt tussen hoofdgebouwen, aan- en uitbouwen en bijgebouwen. Voor de andere functies geldt dat er geen sprake is van bijgebouwen. Bij deze functies wordt alleen gebruik gemaakt van het begrip "gebouwen".
De maatvoering waaraan een (hoofd)gebouw c.q. bouwwerk, geen gebouw zijnde, dient te voldoen wordt in deze bepaling opgenomen. De maximale goothoogte en maximale bouwhoogte worden in meters weergegeven, de dakhelling in graden.
De hoogte van de gebouwen wordt op de plankaart aangegeven, indien er geen uniforme hoogtebepalingen voor de gehele bestemming van toepassing zijn. Dit wordt gedaan door middel van een symbool in de vorm van een rondje verdeeld in een matrix met 2 of 3 vlakken. Linksboven staat bijvoorbeeld de maximale goothoogte in meters vermeld, rechtsboven de maximale bouwhoogte in meters en onderaan staat zo nodig het maximum bebouwingspercentage aangegeven. Het symbool is gekoppeld aan het bouwvlak, of indien er geen bouwvlak aanwezig is, aan het bestemmingsvlak.

3. Nadere eisen:
Nadere eisen kunnen worden gesteld ten behoeve van bepaalde doorgaans kwalitatief omschreven criteria, zoals straat- en bebouwingsbeeld, woonsituatie, en verkeersveiligheid. De nadere eisenregeling biedt de mogelijkheid om in concrete situaties in het kader van het verlenen van een bouwvergunning sturend op te treden door het opnemen van nadere eisen in de bouwvergunning. De criteria zijn in de bepaling van nadere eisen zelf opgenomen.

4. Vrijstelling van de bouwvoorschriften:
In deze bepaling wordt een opsomming gegeven van de bouwvoorschriften waarvan burgemeester en wethouders vrijstelling kunnen verlenen. Een vrijstelling van de bouwvoorschriften wordt alleen opgenomen indien dit noodzakelijk wordt geacht in verband met het gewenste beleid en het een afwijking of verduidelijking betreft van de algemene vrijstellingsbevoegdheid. De criteria zijn in de vrijstellingsbepaling zelf opgenomen.

5. Aanlegvergunning:
Door het opnemen van een aanlegvoorschriftenstelsel overeenkomstig artikel 44 van de *Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), kunnen specifieke inrichtingsactiviteiten aan* een aanlegvergunning worden verbonden. Het bouwen wordt niet aangemerkt als inrichtingsactiviteit. Een aanlegvoorschriftenstelsel wordt opgenomen om extra bescherming aan een specifieke waarde van de bestemming te bieden, zoals de landschappelijke of natuurlijke waarde.
Een aanlegvoorschriftenstelsel wordt met de criteria voor vergunningverlening in de bestemmingsbepaling opgenomen.

6. Gebruiksvoorschriften:
In deze bepaling wordt aangegeven dat het verboden is de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de gegeven bestemming. In een aantal bestemmingen worden specifieke vormen van gebruik uitgesloten. Dit zijn gebruiksvormen, waarvan het op voorhand gewenst is aan te geven dat deze in ieder geval niet zijn toegestaan.

7. Vrijstelling van de gebruiksvoorschriften:
In deze bepaling dient op grond van vaste jurisprudentie in ieder geval de zogenaamde "toverformule" te worden opgenomen. Bij een specifieke vrijstellingsbevoegdheid zijn ook hier de criteria opgenomen.

8. Strafbepaling:
In deze bepaling wordt overtreding van de gebruiksvoorschriften en de aanlegvoorschriften als strafbaar feit aangemerkt in de zin van artikel 1a van de Wet op de economische delicten.

9. Wijzigingsbevoegdheid:
Het gaat hier om een specifieke wijzigingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO).
Hierin wordt aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om de betreffende bestemming op de aangegeven punten te wijzigen.

10. Wijzigingsprocedure:
Bij de plannen van de gemeente Zwolle worden standaardprocedureregels opgenomen, indien er een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan is opgenomen. Het wijzigingsplan ligt gedurende 4 weken ter inzage en belanghebbende kunnen zienswijzen kenbaar maken.

Aanvullende bepalingen voor dubbelbestemmingen:
Een dubbelbestemming wordt opgenomen in een bestemmingsplan wanneer er sprake is van twee functies die onafhankelijk van elkaar op dezelfde plaats voorkomen. Het opnemen van een dubbelbestemming zorgt met het oog op een specifiek belang voor bescherming van het betreffende gebied.
Het betreft in dit plan:

- een militaire laagvliegroute;
- een archeologisch waardevol gebied;
- een geluidszone rond het industrieterrein Hessenpoort;
- een ondergrondse gasleiding
- een bovengrondse hoogspanningsleiding.
- waterstaatsdoeleinden
- een ondergrondse watertransportleiding

Deze bestemmingen liggen als het ware over de reguliere bestemmingen heen. De doeleindenomschrijving van de dubbelbestemming geeft aan dat de gronden, naast de andere aan die gronden gegeven bestemming (basisbestemmingen), tevens voor deze dubbelbestemming zijn bestemd.
De opbouw van een dubbelbestemmingsbepaling is dezelfde als die van een basisbestemmingsbepaling, maar alleen die bepalingen worden ter aanvulling opgenomen die noodzakelijk zijn. De bouwvoorschriften in de dubbelbestemming geven de verhouding van de basisbestemming ten opzicht van de dubbelbestemming aan.

Overige bepalingen:
In dit laatste onderdeel van de bepalingen komen onder andere de flexibiliteitbepalingen en de overgangs- en slotbepalingen aan de orde.
De bepalingen zijn in onderstaande volgorde opgenomen:

1. Anti-dubbeltelbepaling
2. Uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening
3. Algemene vrijstellingsbevoegdheid
4. Overgangsbepalingen
5. Slotbepaling

Bijlagen:
Ten slotte is als bijlagen bij de voorschriften gevoegd een staat van toegelaten en niet toegelaten bedrijfsactiviteiten in de bestemming bedrijfsdoeleinden met bijbehorende algemene verklaring van de opzet van deze staat en een lijst met de verklaring van de gebruikte afkortingen (zie verder bij § 6.3).

6.2 Inleidende bepalingen

Artikel 1 - Begripsbepalingen

Hierin worden de in de voorschriften gebruikte begrippen gedefinieerd. Ze zijn, met uitzondering van de begrippen die betrekking hebben op de titel van het bestemmingplan en de plankaart (die als eerste zijn genoemd), alfabetisch gerangschikt.
Het doel van deze bepalingen is om misverstanden of verschillen in interpretatie te voorkomen. Dit als aanvulling op de gevallen waarbij het woordenboek van Van Dale geen uitsluitsel geeft.

Artikel 2 - Wijze van meten

Dit is de handleiding voor de manier van meten van diverse in het plan bepaalde maten.

6.3 Bestemmingsbepalingen

Hierna wordt voor zover nog nodig een aantal artikelen van de voorschriften van een nadere toelichting voorzien.

Artikel 3 - Woondoeleinden W

Alle woningen in het plangebied worden als zodanig bestemd. De regeling is in hoofdzaak overgenomen uit het bestemmingsplan Hessenpoort. De bijgebouwenregeling is verruimd tot 75 m2 als recht conform het provinciale beleid. Tevens is een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen dat bij overschrijding van de norm van 75 m2 de helft van het aantal gesloopte m2 aan bijgebouwen mag worden teruggebouwd tot een maximum van 75 m2.

Artikel 4 Bedrijventerrein BT

De bestemming bedrijventerrein bevat een regeling die de invloed van deze bestemming op de omgeving vastlegt, maar voor de interne ontwikkeling een flexibiliteit biedt conform het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Hessenpoort. De maximale hoogten, de milieuzonering en de wegen liggen vast. Voorzover de secundaire wegen nog niet bekend zijn, is een aanduiding ontsluitingsweg op de plankaart opgenomen. Bij de ontwikkeling moet rekening worden gehouden met de in dubbelbestemmingen vastgelegde leidingenstructuur. De minimaal vereiste groen- en watervoorzieningen aan de randen van het bedrijventerrein zijn wegens de invloed van het terrein op de omgeving vastgelegd in de bestemming groenvoorzieningen en water. De interne ontwikkeling zal nader worden aangestuurd via het systeem van nadere eisen en vrijstellingen. Het te ontwikkelen beeldkwaliteitsplan zal een richtlijn zijn voor de vormgeving van het bedrijventerrein, sturend zijn voor de bouwplanontwikkelingen op dit bedrijventerrein en gehanteerd worden bij het uitgiftebeleid van gronden. Door de gronden te verwerven en deels weer uit te geven aan bedrijven zal de kwaliteit van het bedrijventerrein gedurende de loop van de ontwikkeling op een zo flexibel mogelijke wijze verder gestalte kunnen krijgen.
Voor de verklaring van het systeem van de bij deze bestemming behorende staat van bedrijfsactiviteiten en de verklaring van een aantal in deze staat opgenomen afkortingen wordt verwezen naar de algemene verklaring, welke als bijlage bij de voorschriften is opgenomen.

Artikel 5 Bedrijfsdoeleinden verkooppunt van motorbrandstoffen BV
Deze bestemming betreft het bestaande verkooppunt van motorbrandstoffen aan de Lichtmisweg 5a langs A28. De verkoop van motorbrandstoffen met inbegrip ven LPG is toegestaan. Ook de exploitatie van een zogenaamde "autoshop" is toegestaan. Alle bouwwerken, behalve terreinafscheidingen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd.

Artikel 6 Horecadoeleinden Hotel –café restaurant HHCR.
Deze bestemming is opgenomen voor één perceel aan de zuidkant van het bestemmingsplan. Voor dit perceel is tevens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming te wijzigen in de bestemming Bedrijventerrein. Deze bevoegdheid kan worden toegepast indien blijkt dat er geen behoefte is aan horecabestemming.

Artikel 7 Detailhandel tuincentrum DHT
Deze bestemming is opgenomen voor het bestaande tuincentrum op Hessenpoort en is grotendeels overgenomen uit het geldende bestemmingsplan "Hessenpoort. Tevens kan als gevolg van het opnemen van de bestemming horeca aan de zuidzijde van het perceel de ontsluiting van dit perceel wijzigen.

Artikel 8 en 9 Verkeersdoeleinden.
Binnen deze bestemming zijn de bestaande en geprojecteerde wegen, fiets-en voet paden en de bestaande spoorweg opgenomen.

Artikel 10 Agrarische doeleinden.
Deze bestemming is gegeven aan gronden, voornamelijk gelegen binnen de zone industrielawaai Hessenpoort, waar het agrarisch belang blijft prevaleren ten opzichte van andere belangen.
De agrarische bebouwing moet plaatsvinden binnen agrarische bouwpercelen. De begrenzing is overgenomen uit het bestemmingsplan Hessenpoort. Dit bestemmingsplan beperkt de nieuwbouw tot deze bouwpercelen met in het algemeen een oppervlakte van 1 ha.
In het bestemmingsplan is per bouwperceel een bedrijfswoning toegestaan. Intensieve veehouderij is slechts toegestaan voorzover de percelen op de plankaart nader zijn aangeduid. Binnen deze bestemming is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de spooraansluiting aan de westzijde van het bestaande spoor. Van deze bevoegdheid kan gebruik worden gemaakt indien de economische uitvoerbaarheid van deze aansluiting kan worden aangetoond. Tevens is binnen de bestemming de mogelijkheid van een fietspad opgenomen langs de spoorlijn Zwolle- Meppel.

Artikel 11 Nutsdoeleinden
De bestemming Nutsdoeleinden is overgenomen uit het geldende bestemmingsplan "Hessenpoort" voor het transformatiestation.

Artikel 12 Bos
Deze bestemming is overgenomen uit het geldende bestemmingsplan Hessenpoort en voor de aanleg van de boscoulissen.

Artikel 13 Groenvoorziening en water
In deze bestemming zijn de minimaal vereiste oppervlakte van waterberging opgenomen wegens de invloed van het bedrijventerrein op de omgeving. Binnen deze bestemming is tevens de mogelijkheid opgenomen voor een overbouwing ten dienste van de bestemming Bedrijventerrein.

Artikel 14 Water
Deze bestemming is opgenomen voor de Markteplas en de Steenwetering. Binnen deze bestemming is tevens de mogelijkheid opgenomen voor een overbouwing ten dienste van de bestemming Bedrijventerrein

Artikel 22 - Anti-dubbeltelbepaling
Een anti-dubbeltelbepaling wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 23 Uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening
In deze bepaling wordt, bij de toepassing van de bepalingen van het bestemmingsplan, de aanvullende werking van de Bouwverordening uitgesloten.
Verder wordt in deze bepaling een opsomming gegeven van onderwerpen, waarop de Bouwverordening wel van toepassing is.
Dit betreft:
- de richtlijnen voor het verlenen van vrijstelling van de stedenbouwkundige bepalingen ter waarborging van de toetreding van voldoende licht en lucht in bouwwerken en ter voorkoming van de belemmering van de goede werking van schoorstenen en ventilatiekanalen;
- de bereikbaarheid van gebouwen voor wegverkeer;
- de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten;
- de ruimte tussen bouwwerken;
- de parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden.

Artikel 24 - Algemene vrijstellingsbevoegdheid
In deze bepaling wordt aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om vrijstelling te verlenen van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde, onderwerpen. Hierbij gaat het om vrijstellingsbepalingen die gelden voor alle bestemmingen in het plan. Deze bepalingen zijn niet van toepassing, indien en voor zover er specifieke in de bestemming zelf geregelde vrijstellingsbepalingen van toepassing zijn.
De criteria voor de toepassing van deze vrijstellingsbevoegdheid zijn in deze bepaling opgenomen.

Artikel 26 - Overgangsbepaling
In deze bepaling wordt vorm en inhoud gegeven aan het overgangsrecht volgens de opzet van "Op de digitale leest".

Artikel 27 - Slotbepaling
Als laatste wordt de slotbepaling opgenomen. Deze bepaling bevat zowel de titel van en de voorschriften van het plan als de vaststellingsbepaling.

6.4 Handhaving

De bestemmingsvoorschriften zijn op een dusdanige wijze geformuleerd, dat de handhaving van het bestemmingsplan voor een ieder duidelijk kan zijn. Dit is met name gelegen in de formulering van de gebruiksvoorschriften, waarin een opsomming is opgenomen van de verschillende manieren van gebruik van gronden en bouwwerken die in ieder geval in strijd zijn met de bestemming.

7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Exploitatieopzet

Voor de economische uitvoerbaarheid is een berekening uitgevoerd in de vorm van een concept grondexploitatieberekening.
De berekening is gebaseerd op een kostenopgaven van het "expertisecentrum " van de gemeente Zwolle
De opbrengst van de verkopen en de vermoedelijk te realiseren verkoopprijzen zijn in overleg met de afdeling Vastgoed, sectie Uitgifte, conform vastgesteld prijsbeleid opgenomen

In de concept grondexploitatie is er vanuit gegaan dat de verkeersafwikkeling van Hessenpoort 2 kan plaatsvinden met gebruikmaking van de bestaande hoofdinfrastructuur.

De voorlopige grondexploitatieberekening laat een voordelig saldo zien op prijspeil 1-1-2005.

7.2 Fasering en verwerving

De verwerving van gronden zal geschieden op basis van fasering. De fasering is nader aangegeven in hoofdstuk 5.3. Het merendeel van de gronden is reeds in bezit van de gemeente Zwolle en de restant te verwerven gronden zal voor de rest van het gebied plaatsvinden naar behoefte.

De aanleg van de bouw-en woonrijp te maken terreinen zal zoveel mogelijk plaatsvinden naar behoefte, dat wil zeggen zolang er nog voorraad is op Hessenpoort I zal vooralsnog geen ijzeren voorraad benodigd zijn in Hessenpoort 2.

8 Overleg en inspraak

8.1 Uitkomsten overleg

In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Bro '85 zal het bestemmingsplan "Hessenpoort 2 " aan de daartoe aangewezen instanties worden toegezonden. De resultaten hiervan zullen te zijner tijd in deze toelichting worden verwerkt.

8.2 Inspraak

In het kader van de inspraak wordt het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd De resultaten van deze inspraakprocedure zullen te zijner tijd in deze toelichting worden opgenomen. Tevens zal worden aangegeven of de inspraak geleid heeft tot aanpassing van het plan

weet

Gemeente Zwolle
Postbus 10007
8000 GA Zwolle

Telefoon (038) 498 91 11
Telefax (038) 498 20 41

www.zwolle.nl