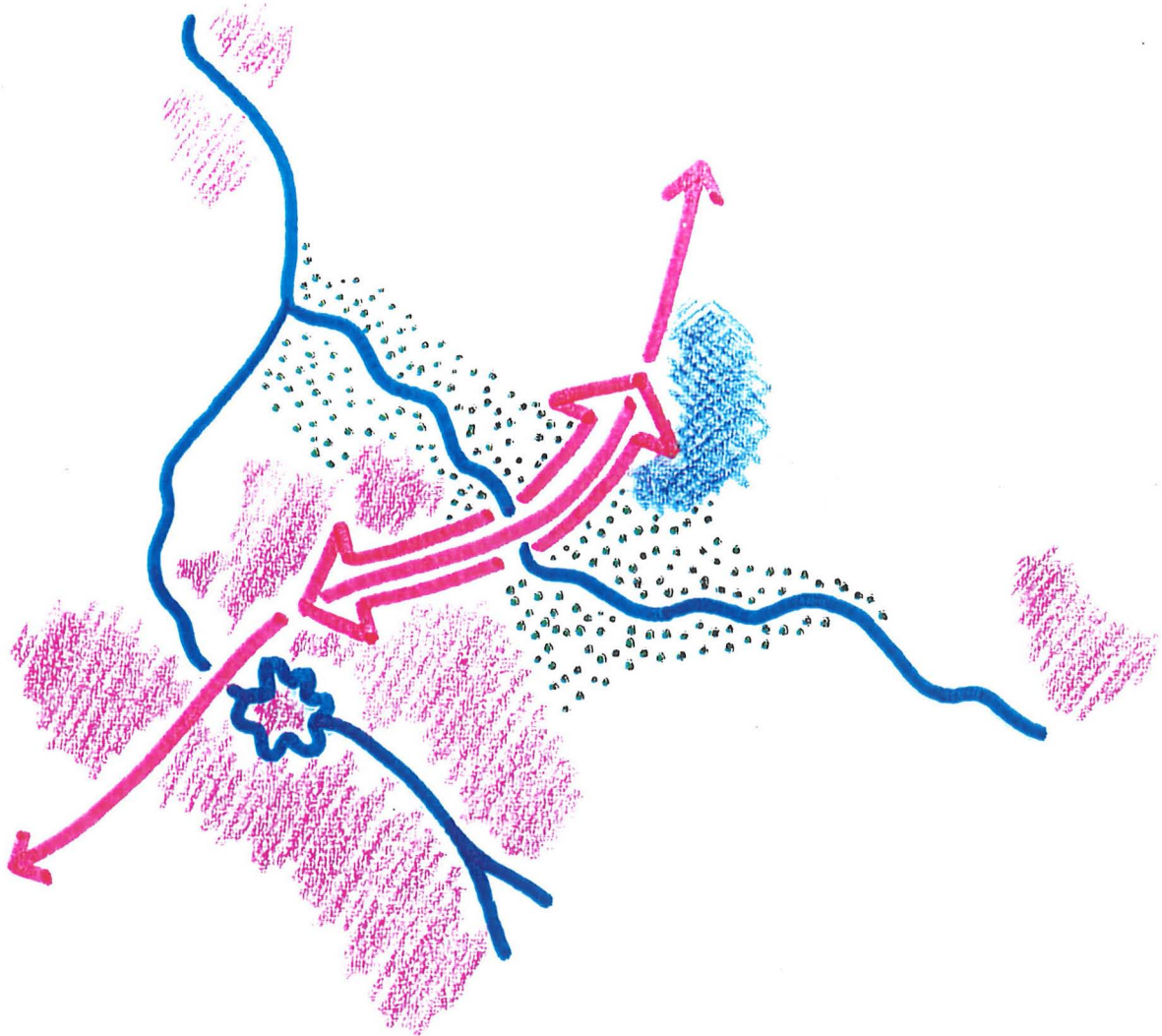


# MILIEU EFFECT RAPPORTAGE



## HESSENPOORT

### hoofdrapport





# INHOUDSOPGAVE MER HESSENPOORT

VOORWOORD	1
SAMENVATTING	2
1 INLEIDING	13
1.1 Algemeen	13
1.2 Achtergronden en aanleidingen	13
1.3 Bijzonderheden van dit MER	13
1.4 Initiatief en besluit	14
1.5 Doel	15
1.6 Betrokkenen	16
1.7 Kenmerken van zoekgebied en onderzoeksgebied	16
1.8 Opbouw van het MER	18
2 GENOMEN EN TE NEMEN BESLUITEN	19
2.1 Algemeen	19
2.2 Rijksbeleid	19
2.3 Provinciaal en regionaal beleid	22
2.4 Gemeentelijk beleid	25
2.5 Niet vastgesteld beleid, visies en opvattingen	26
3 BESCHRIJVING VAN DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT	28
3.1 Algemeen	28
3.2 Markt-economische aspecten	28
3.3 Soort bedrijven	30
3.4 Ruimtebehoefte	31
3.5 Zichtlocatie	32
3.6 Aanvullende voorzieningen	33
3.7 Aanleg en gebruik	33
3.7.1 Waterhuishouding, bouwrijp maken en riolering	33
3.7.2 Fasering en grondverwerving	34
3.7.3 Verkeer	34
3.8 IN-alternatieven	35
4 ONDERZOEKSMETHODIEK	39
4.1 Algemeen	39
4.2 Denktrant	39
4.3 Het begrip "milieu"	40
4.4 Het begrip "milieu-invloed"	40
4.5 Het begrip "gevoeligheid"	41
4.6 Het begrip "kwaliteit"	41
4.7 Werkwijze	42

5	BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN . . . .	44
5.1	Algemeen . . . . .	44
5.2	Bestaande gebiedsfuncties . . . . .	44
5.3	Bestaande invloeden . . . . .	46
5.4	Bestaande gevoeligheden . . . . .	48
5.5	Bestaande milieukwaliteit . . . . .	51
5.6	Relevante autonome ontwikkelingen . . . . .	52
6	MILIEUKENMERKEN VAN HET NIEUWE BEDRIJVENTERREIN . . . . .	55
6.1	Algemeen . . . . .	55
6.2	Theoretisch model . . . . .	55
6.3	Uitgangspunten van het MMM . . . . .	57
6.4	Begrenzings van het MMM . . . . .	58
6.5	Realiseerbaarheid van het MMM . . . . .	61
7	VERGELIJKING VAN DE MODELLEN EN VOORKEURSMODEL . . . . .	63
7.1	Algemeen . . . . .	63
7.2	Milieu-effect . . . . .	63
7.3	Vergelijking . . . . .	70
7.4	Voorkeursmodel . . . . .	83
8	UITGANGSPUNTEN VOOR DE MEEST MILIEUVRIENDELIJKE INRICHTING	86
8.1	Algemeen . . . . .	86
8.2	Uitgangspunten op hoofdstructureel niveau . . . . .	87
8.2.1	Aandachtsgebieden omgeving bedrijventerrein . . . . .	87
8.2.2	Uitbreiding bedrijventerrein . . . . .	88
8.3	Uitgangspunten voor de stedenbouwkundige inrichting . . . . .	89
8.3.1	Hinder . . . . .	89
8.3.2	Waterhuishouding en riolering . . . . .	89
8.3.3	Verkeer en wegen . . . . .	90
8.3.4	Natuur . . . . .	90
8.3.5	Landschap en cultuurhistorie . . . . .	90
8.3.6	Energie, afval en materiaalgebruik . . . . .	91
8.3.7	Bouwrijp maken en fasering bedrijventerrein . . . . .	91
9	BESCHRIJVING MEEST MILIEUVRIENDELIJKE INRICHTING . . . . .	92
9.1	Algemeen . . . . .	92
9.2	Oplossingsrichtingen op hoofdstructureel niveau . . . . .	92
9.2.1	Aandachtsgebieden omgeving bedrijventerrein . . . . .	92
9.2.2	Uitbreidingsrichtingen . . . . .	94
9.3	Inrichting van het bedrijventerrein . . . . .	95
9.3.1	Milieuzonering . . . . .	95
9.3.2	Waterhuishouding en riolering . . . . .	99
9.3.3	Verkeer en wegen . . . . .	102
9.3.4	Natuurontwikkeling . . . . .	104
9.3.5	Groen- en waterstructuur . . . . .	104
9.3.6	Energie en afval en materiaalgebruik . . . . .	105
9.3.7	Bouwrijp maken en fasering . . . . .	107



10	VOORKEURSINRICHTING EN MITIGERENDE EN COMPENSERENDE MAATREGELEN . . . . .	110
10.1	Algemeen . . . . .	110
10.2	De voorkeursinrichting . . . . .	110
10.3	Vergelijking voorkeursinrichting met MMI . . . . .	112
11	LEEMTEN IN KENNIS . . . . .	116
11.1	Algemeen . . . . .	116
11.2	Leemten in kennis . . . . .	116
12	EVALUATIE . . . . .	117
12.1	Algemeen . . . . .	117
12.2	Aandachtspunten . . . . .	117
	BEGRIPPENLIJST . . . . .	119
	BRONVERMELDING . . . . .	125
	OVERZICHT BETROKKENEN INFORMEEL OVERLEG . . . . .	128
	INVENTARISATIE RIJKSDIENST VOOR DE MONUMENTENZORG . . . . .	130



## VOORWOORD

Dit Milieu-Effect Rapport (MER) heeft betrekking op het initiatief een regionaal bedrijven-terrein van circa 150 hectare te realiseren en in een bestemmingsplan vast te leggen. Het regionale bedrijventerrein met additionele voorzieningen komt aan de noordoostzijde van de bebouwde kom van Zwolle.

In het Mer-besluit is vastgelegd dat voor bedrijventerreinen van 100 hectare en groter (inclusief wettelijk verplichte zones) een MER moet worden opgesteld. Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Zwolle is initiatiefnemer (IN) en de raad van deze gemeente bevoegd gezag (BG). Het Mer-plichtig besluit is het bestemmingsplan Hessenpoort, waarin het initiatief planologisch mogelijk wordt gemaakt.

In de door de IN opgestelde startnotitie van 15 maart 1996 (gemeente Zwolle, 1996) wordt aangegeven hoe men tot dit initiatief is gekomen. Op 26 maart 1996 heeft het college deze startnotitie vastgesteld. De startnotitie heeft vervolgens ter inzage gelegen en is in de periode april-september 1996 becommentarieerd door de wettelijke adviseurs (WA). Daarnaast is er aan de hand van deze commentaren door de MER-commissie op 2 september 1996 een "Advies Richtlijnen" (Commissie MER, 1996) voor het MER opgesteld. Dit advies heeft als basis gefungeerd voor de richtlijnen, die op 16 december 1996 door de raad van de gemeente Zwolle zijn vastgesteld (gemeente Zwolle, 1996). Het onderzoek dat voor het MER noodzakelijk was, is verricht in de periode september 1996 tot en met maart 1997.

Onder het MER wordt verstaan: een document, waarin de te verwachten milieu-effecten van een voorgenomen activiteit of initiatief beschreven staan met daarbij voorstellen deze effecten zo veel mogelijk te verkleinen (mitigeren). Een MER is een wetenschappelijk document ten behoeve van de besluitvorming rond deze voorgenomen activiteit.

De nogal eens geponeerde opvatting dat een MER "iets bijzonders" is, waarbij het milieu ineens in een geheel ander daglicht moet komen te staan, is onjuist.

Het verschil tussen het MER en andere vormen van milieu-onderzoek is het feit dat het MER gekoppeld is aan een wettelijk vastgestelde procedure. Er wordt concreet zichtbaar gemaakt op welke wijze het MER tot stand komt, volgens welke stappen het onderzoek verloopt en hoe het bij de planvorming rond de voorgenomen activiteit wordt betrokken. Niet alleen de "gedoodverfde milieu-instellingen" en het Bevoegd Gezag weten dan hoe het gegaan is, maar ook de Initiatiefnemer profiteert en kan beroep doen op ordentelijkheid en helderheid. Het gaat uiteindelijk om een verantwoorde omgang met het milieu. Een MER helpt daarbij.

Dit MER-onderzoek is verricht door de ambtelijke dienst van de gemeente Zwolle, te weten de sector Stadsbeheer. Daarnaast zijn technische bijdragen geleverd door externe bureaus.

Het MER-onderzoek en ontwikkeling van het bestemmingsplan zijn hand in hand verlopen, waarbij ook bij het MER ingegaan is op kennis, visies en opvattingen, die andere overheden, wettelijk adviseurs, bestuur en lokaal betrokkenen leven. Tijdens het planvormingsproces is gebleken dat het milieurendement hierdoor vergroot wordt.

## SAMENVATTING

### \* ALGEMEEN

In deze samenvatting staan de essenties van het MER Hessenpoort Zwolle aangegeven. Daarbij is niet alleen gekeken naar de inhoud van dit MER maar ook naar de bestuurlijk en maatschappelijk relevante aspecten ervan.

De samenvatting is een op zich zelf staand onderdeel van het MER dat, zonder gebruikmaking van het hele MER, gelezen kan worden.

### \* INITIATIEF

Zwolle heeft als stedelijk knooppunt de taak om in de behoefte aan woon- en werkgelegenheid van de regio te voorzien. In het licht daarvan is de gemeente Zwolle, in overleg met de provincie, voornemens een regionaal bedrijventerrein van ca. 150 ha. bruto te ontwikkelen in het gebied ten noorden van de Vecht tussen de A28 en de spoorlijn naar Meppel (zoekgebied).

Het gaat daarbij om zogenaamde arbeidsextensieve bedrijven met voornamelijk een groot ruimtebeslag (> 1 ha.), waarbij een goede ontsluiting op grote doorgaande wegen en spoorwegen belangrijk is (zgn. C-locatie).

Gedacht wordt aan:

- distributie, transport en groothandel;
- industriële en bouwbedrijven en
- bedrijven met grote milieu-invloeden (bijvoorbeeld afvalverwerking).

Onderzoek in het kader van het streek- en structuurplan heeft aangetoond, dat binnen de regio bovengenoemd zoekgebied het enige is, dat zich leent voor een dergelijk bedrijventerrein.

Het ligt in de bedoeling voor genoemd bedrijventerrein een bestemmingsplan te vervaardigen. Het initiatief betreft conform de Wet milieubeheer een zogenaamde MER-plichtige activiteit, dat wil zeggen:

- aangegeven moet worden welke milieu-effecten er als gevolg van het bedrijventerrein zullen gaan optreden en
- aangegeven moet worden hoe in het bestemmingsplan met deze effecten rekening gehouden wordt.

Het college van Burgemeester en Wethouders, vertegenwoordigd door de wethouder Economische Zaken, treedt op als initiatiefnemer (IN). De raad, vertegenwoordigd door de wethouder Milieu, fungeert als bevoegd gezag (BG).

## \* PROCEDURE EN OVERLEG

Met een startnotitie heeft het college van B en W als IN genoemd voornemen bekend gemaakt. In deze startnotitie wordt al een aanzet gegeven over de wijze waarop de IN denkt het bedrijventerrein te realiseren. Daarbij is nagedacht over hoe het bijbehorend MER er uit zou dienen te zien. Het gaat er niet alleen om zo snel mogelijk een bedrijventerrein te realiseren, maar ook om daarvoor een zo groot mogelijk draagvlak te creëren. De startnotitie is op 26 maart 1996 door het College vastgesteld.

Vervolgens heeft de Commissie voor de m.e.r., een instelling die MER's op wetenschappelijke kwaliteit toetst, aan de hand van de startnotitie een advies voor richtlijnen voor het MER opgesteld. Daarmee is rekening gehouden met schriftelijke reacties van andere instellingen (onder meer de Regionale Inspectie Milieuhygiëne). Dit advies en genoemde reacties hebben als basis gefungeerd voor de richtlijnen die op 16 december 1996 door de raad (BG) zijn vastgesteld.

Daarna heeft dan het feitelijke MER-onderzoek plaatsgevonden. Mede aan de hand van dit MER vindt besluitvorming plaats over het bestemmingsplan Hessenpoort.

Vooruitlopend op de formele vaststelling van de richtlijnen is in het najaar 1996 al een start gemaakt met het MER-onderzoek. Praktijk heeft namelijk geleerd dat, met inachtnaam van het advies voor richtlijnen, het verantwoord is dan al een MER-onderzoek te beginnen.

Het MER onderzoek bestaat uit twee fasen, te weten:

- een globale fase (fase 1) waarbij op basis van een integrale afstemming van ter zake doende milieu-aspecten een meest milieuvriendelijk model (MMM) van het bedrijventerrein opgesteld wordt en
- een meer gedetailleerde inrichtingsfase (fase 2), waarbij het voorkeursmodel nader uitgewerkt wordt in de vorm van een meest milieuvriendelijke inrichting (MMI). Dit MMI wordt in de planvorming gebruikt om te komen tot een inrichtingsplan. Op basis van dit inrichtingsplan wordt het bestemmingsplan, waarover besloten wordt, gemaakt.

Het MER sluit aan bij reeds vastgesteld rijks, provinciaal en gemeentelijk beleid zoals, VINEX en streekplan. In deze nota's is de noodzaak van een regionaal bedrijventerrein in Zwolle opgenomen.

Het MER is besproken met diverse instanties en belangengroeperingen. Er is gesproken met de provincie Overijssel, het Waterschap Groot Salland, de Wettelijke Adviseurs (Ministerie van LNV-directie Oost, Regionale Inspectie Milieuhygiëne), lokale milieu- en landbouworganisaties, betrokken wethouders en raadsleden en bewonersorganisaties vanuit het gebied. Essenties uit dit overleg zijn in het MER verwerkt.

## \* MILIEU-ASPECTEN

De ontwikkeling van een bedrijventerrein moet gezien worden als een ruimtelijke ingreep. Daarbij gaat het om twee soorten effecten, te weten:

- welke milieuwaarden gaan verloren als gevolg van ruimtebeslag en
- wat zijn de effecten van het toekomstige bedrijventerrein op de omgeving.

Gedacht wordt aan het verlies van natuur- en landschaps- en cultuurhistorische waarden en hinder op bewoning en natuurgebieden (geluid e.d.), invloed op de waterhuishouding (landbouw!) en de visuele invloed op de landschappelijke en cultuurhistorische structuur. De ruimtelijk functionele structuur van het gebied en de effecten die het bedrijventerrein daarop heeft krijgen apart aandacht. Daarbij wordt het beginsel gehanteerd deze structuur duurzaam te houden, waarbij verspilling van ruimte zoveel mogelijk tegengegaan wordt.

## \* RUIMTELIJKE MODELLEN

Door de IN zijn in fase 1 van het onderzoek de navolgende modellen (zie kaarten) vervaardigd:

- het Hessenwegmodel: "hoe passen we het terrein zo compact mogelijk tussen de bestaande infrastructuur" in de zuidwestelijke hoek van het zoekgebied;
- het Zichtlocatiemodel: "hoe ontwikkelen we zo veel mogelijk een terrein langs de A28" en
- het Buffermodel: "hoe combineren we voornoemde modellen zo veel mogelijk".

Uitgangspunt daarbij is een buffer, d.w.z. een zone tussen het bedrijventerrein en de Hessenweg met bewoning en het milieubeschermingsgebied Vecht/Regge, te creëren. De IN-modellen hebben met elkaar gemeen, dat ontsluiting ervan plaats vindt vanaf de Kranenburgweg en Hessenweg. De modellen worden vanuit markt-economisch oogpunt haalbaar geacht.

Voorts is middels een confrontatie van de invloeden van het bedrijventerrein met de bestaande gebiedsgevoeligheden (milieuwaarden) een meest milieuvriendelijk model (MMM) ontwikkeld. Daarbij prevaleren de milieubelangen, maar worden de markt-economische, technische en bestuurlijk/juridische belangen niet vergeten, omdat ook het MMM een haalbaar model moet zijn. In het MMM wordt de huidige Hessenweg afgesloten (slechts lokaal verkeer mogelijk) en naar het noorden verlegd tegen het bedrijventerrein aan. Bovendien verspringt de noordelijke grens (zie kaart), waarbij landschappelijke openheid en natuurwaarden zoveel mogelijk ontzien worden. Voor het overige lijkt het MMM op het Buffermodel.

De drie IN-modellen en het MMM zijn vervolgens met elkaar vergeleken op basis van criteria, die vanuit het milieu van belang worden geacht; bodem/waterhuishouding, geluid/hinder, natuur, landschap, cultuurhistorie en duurzaamheid (zie beoordelingsmatrix). Het wordt dan duidelijk welk model qua milieueffect het (on)gunstigst is. Het blijkt, dat na het MMM, het Buffermodel voor het milieu het gunstigst uitpakt.

<b>BEOORDELINGSMATRIX MER HESSENPOORT</b>		Hessenweg- model	Buffer - model	Zicht locatie- model	MMM
Vanuit IN	Maatschappelijke aspecten	++	+	+	++
	Bestuurlijk/juridisch	++	+++	++	+
	Zichtlocatie	+	++	+++	++
	Ruimtelijke uitbreidbaar- heid	+	+++	++	++
	Indeling terrein	++	+++	+	++
	Waterhuishouding/riole- ring	+	+++	+	++
Tussenscore IN		9	15	10	11
<i>Voorlopige voorkeur IN</i>		4	1	3	2
Vanuit omge- vings functies	Landbouw	+++	++	+	++
	Verkeer	++	+++	+	+
	Overige functies	+	++	++	+++
Tussenscore omgeving		6	7	4	6
<i>Voorlopige voorkeur omgeving</i>		2	1	3	2
Vanuit milieu	Bodem- en waterkwaliteit	+	+++	++	+++
	Waterhuishouding	+	+++	+	++
	Geluid/hinder	+	++	++	+++
	Natuur	+	++	+	+++
	Landschap/cultuurhistorie	++	++	+	+++
	Duurzaamheid	+++	++	+	++
Tussenscore milieu		9	14	8	16
<i>Voorlopige voorkeur milieu</i>		3	2	4	1
<b>Voorkeur zonder weging</b>		3	1	4	2

Vervolgens zijn de vier modellen opnieuw met elkaar vergeleken, maar dan op integrale wijze (zie beoordelingsmatrix). Daarbij spelen, naast het milieu-aspect, ook zaken die:

- door de initiatiefnemer van belang worden geacht (bestuurlijk/juridisch, zichtlocatie, indeling terrein en waterhuishouding/riolering);
- vanuit omgevingsfuncties van belang worden geacht (landbouw, recreatie e.d. en verkeer).

Ook na deze afweging blijkt, dat het Buffermodel maar ook het MMM er als relatief gunstig uitspringen (hoogste score) en het Zichtlocatie- en Hessenwegmodel relatief ongunstig, met name vanwege de aspecten waterhuishouding, indeling terrein, geluid/hinder en landschap.

Essentieel verschil tussen het MMM en het Buffermodel is, dat bij het MMM de bestaande Hessenweg verlegd wordt naar de zuidrand van het bedrijventerrein en de huidige Hessenweg voor doorgaand autoverkeer afgesloten wordt, terwijl dit bij het Buffermodel niet gebeurt.

Vanuit milieu-optiek heeft deze verlegging als voordeel dat de natuur/landschappelijke en recreatieve waarde van de huidige Hessenweg en omgeving in kwaliteit wint. Bovendien ontstaat er een duidelijk begrensd bedrijventerrein. Nadeel van de MMM is dat er civiel-technisch ingegrepen wordt (geldt overigens ook voor andere modellen), er verkeerskundige en bestuurlijk-juridische bezwaren (veel extern overleg, rol gemeente Dalfsen) overwonnen moeten worden.

Het grote voordeel van beide modellen is dat de grote ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische hoofdstructuren redelijk ontzien worden en het bedrijventerrein goed ingedeeld kan worden qua interne ontsluiting, waterhuishouding en riolering en verkaveling.

Conclusie vanuit de globale eerste fase is:

Combineer het Buffermodel en het MMM en maak daarvan een voorkeursmodel (VM).

#### **\* HET VOORKEURSMODEL**

Het voorkeursmodel (VM) is dus een model dat tot stand komt na een integrale afweging van alle ter zake doende belangen (zie kaart). Het VM lijkt op het Buffermodel en het MMM. Belangrijke verschillen met het MMM zijn:

- De noordoostelijke begrenzing is recht van noordwest naar zuidoost. Daarmee wordt minder tegemoet gekomen aan de landschappelijke openheid van het gebied;
- De Hessenweg wordt niet verlegd. In tegenstelling tot de drie oorspronkelijke IN-modellen wordt in de zuidwestelijke hoek een ontsluiting naar de Kranenburgweg geprojecteerd en vervalt daarmee de ontsluitingsweg naar de Hessenweg. De landschappelijke en ecologische hoofdstructuur van het zuidelijke gebied wordt daarmee gespaard.



Vanuit het MER zijn ten behoeve van het VM onderstaande aanbevelingen gedaan:

- Volg bij de noordoostelijke begrenzing van het bedrijventerrein de bestaande kavelrichtingen.
- Op grond van verkeerskundige en bestuurlijk/juridische overwegingen stuit een volledige omlegging van de Hessenweg op bezwaren.  
Voorgesteld is om tijdens de bestemmingsplanperiode de mogelijkheid om de Hessenweg te verleggen open te houden en daarvoor ruimte te reserveren. Daarbij kan te zijner tijd op basis van nieuwe inzichten en ontwikkelingen rond mobiliteit e.d. en rekening houdend met de besluitvorming rond de RW 35 en eventuele uitbreiding van het terrein, daarover dan gericht besloten worden.
- Volg ten aanzien van de toekomstige uitbreidingsrichting het MMM, waardoor ook in de toekomst de grote kwalitatief hoogwaardige ruimten gespaard blijven.

In het planvormingsproces is besloten de aanbevelingen met betrekking tot de Hessenweg te volgen en de aanbeveling met betrekking tot de uitbreiding als aandachtspunt voor toekomstige ontwikkelingen te beschouwen. De verspringing van de noordelijke grens is niet gevolgd, omdat dit ten koste zou gaan van een goede interne ontsluiting en verkaveling.

Het uiteindelijke voorkeursmodel is derhalve een combinatie van het Buffermodel en MMM (zie de kaart).

## \* MEEST MILIEUVRIENDELIJKE INRICHTING

Het voorkeursmodel is in fase 2 van het MER gebruikt voor de ontwikkeling van de meest milieuvriendelijke inrichting (MMI). De MMI is op de grote kaart weergegeven.

De belangrijkste ingrediënten daarvan zijn:

- de omgrenzing van het bedrijventerrein sluit aan op de verkavelingsstructuur van de omgeving;
- de interne ontsluiting bestaat uit een 'rondweg', waarlangs uit te geven kavels liggen en die op twee punten met de Kranenburgweg verbonden is;
- het terrein bestaat uit 3 'hoofdblokken', die door wegen en watergangen met boombegroeiing van elkaar gescheiden zijn;
- voor het bedrijventerrein is een interne zonering gemaakt;
- buiten het bedrijventerrein worden zoveel mogelijk woningen gespaard;
- over het terrein lopen fietsverbindingen. Vanuit oogpunt van sociale veiligheid lopen deze parallel aan de wegenstructuur. ;
- langs de Hessenweg worden ca. 1 ha grote boscomplexen aangebracht en rondom het bedrijventerrein komen groenstroken met als doel het zicht op dit terrein te verzachten;
- de aanleg en fasering geschiedt vanuit het zuidwesten, waarbij van meet af aan voor iedere bedrijfscategorie grond beschikbaar is;
- het terrein wordt 50-80 cm opgehoogd, zodat waterpeilveranderingen in de omgeving voorkomen worden;
- in de buffer zijn functies als landbouw en kleinschalige bedrijvigheid denkbaar. Benadrukt wordt dat dit gebied in de toekomst nadere aandacht behoeft;
- het is niet realistisch het bedrijventerrein weg te moffelen in het landschap; er worden bebouwingshoogten van ca. 20 tot 50 meter (schoorstenen en ventilatiekokers e.d.) aangehouden.
- in het MMI wordt uitgebreid ingegaan op DUBO-aspecten

## \* VOORKEURSINRICHTING

Ter wille van de overzichtelijkheid en mogelijkheid te kunnen vergelijken, is in het MER de vereenvoudigde bestemmingsplankaart opgenomen. De kaart kan opgevat worden als voorkeursinrichting, zoals na integrale afweging tot stand is gekomen. De vergelijking tussen voorkeursinrichting. De vergelijking tussen de voorkeursinrichting en de MMI is samengevat in een tabel.

Tabel: Overzicht milieueffecten MMI en voorkeursinrichting

	Meest milieuvriendelijke inrichting	Voorkeursinrichting
<u>Hoofdstructureel niveau</u> - Restgebieden/bufferzone - Uitbreidingsrichting - Omgevingsfuncties	- strategische visie - richtinggevende uitspraken; naar zuidwesten en noordoosten - handhaven	- nu geen uitspraken; later afwegen - naar noordoosten; niet vastleggen in bestemmingsplan - handhaven
<u>Groen- en waterstructuur</u> - Intern - Bestaande elementen - Omgeving	- duidelijk, benutting cultuurhistorische opbouw landschap - zoveel mogelijk handhaven (Nieuwleu-senerdijk, Kranenburgweg); erven ver-dwijnen - optimale landschappelijke inpassing door coulissen (noordoostzijde) en door bosjes (zuidzijde)	- idem - idem - noordoostzijde geen extra maatregelen; zuidzijde alleen bossingels, opgenomen in exploitatie, echter niet juridisch vastgelegd in bestemmingsplan
<u>Waterhuishouding/riolering</u> - Waterpeil - Herkomst water - Riolstelsel - Zuivering	- constant -50 cm NAP; dit is het zomer-peil van het noordelijk deel - gebiedseigen (neerslag, kwel); in uitzon-dering inlaat - verbeterd gescheiden stelsel in combina-tie met infiltratie dakwater - installatie op het terrein	- idem - idem - idem, ruintereservering in bestemmings-plan - idem, onderzoek naar mogelijkheid eigen zuivering loopt
<u>Natuurontwikkeling</u> - Oevers nieuwe watergangen - Bos, bossingels en struweel - Gebouwd	- ontwikkeling 5,2 ha schraalgrasland en riet - aanleg: 8 ha bos, 0 ha bossingels, 1,6 ha struweel - aanleg nestgelegenheid op platte daken stimuleren	- ontwikkeling 2,5 ha schraalgrasland en riet - aanleg: 0 ha bos, 4 ha bossingels (t.z.t.), 1,0 ha struweel - idem

<p><u>Verkeer en wegen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Externe ontsluiting</li> <li>- Interne ontsluiting</li> <li>- Beperken hinder</li> <li>- Fietsverkeer</li> <li>- Openbaar vervoer</li> <li>- Spoor aansluiting</li> <li>- Omgelegde Hessenweg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- twee aansluitingen aan Kranenburgweg, richting A28</li> <li>- minimalisatie conflictsituaties fiets-auto</li> <li>- gesloten rondweg</li> <li>- Hessenweg geen extra hinder; woningen omgeving Kranenburgweg worden wegbestemd (totaal 7 woningen); indien nodig hinder op andere woningen beperken door toepassen geluiddempend wegdek-materiaal</li> <li>- voorzieningen om sluipverkeer tegen te gaan</li> <li>- vrijliggende fietspaden Kranenburgweg, Nieuwleusenerdijk en zuidelijke ontsluitingsweg</li> <li>- instand houden regionale busverbinding Nieuwleusen - station/centrum Zwolle en Meppel/Zwolle; extra haltes</li> <li>- reservering</li> <li>- reservering tracé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- idem</li> <li>- idem</li> <li>- idem</li> <li>- idem</li> <li>- idem</li> <li>- idem</li> <li>- Mogelijkheid blijft open</li> </ul>
<p><u>Milieuzonering</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Interne zonering</li> <li>- Beperken hinder industrielawaai omgeving (buiten het terrein zelf)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 7 zones, olopend van zone voor bedrijven die gevoelig zijn voor mn. stank en stof met een invloedsafstand van max. 200 meter, tot zone met grote milieubelastende en afvalverwerkende bedrijvigheid</li> <li>- ontheffing nodig voor 4 woningen; 4 woningen worden wegbestemd (relatie met wegverkeerslawaaï, zouden al verdwijnen i.v.m. wegverkeerslawaaï)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- idem</li> <li>- idem</li> </ul>
<p><u>Energie en afval</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Energie</li> <li>- Afval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aandacht voor duurzaamheidsaspecten</li> <li>- aandacht voor duurzaamheidsaspecten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- idem, niet vastgelegd op bestemmingsplanniveau</li> <li>- idem, niet vastgelegd op bestemmingsplanniveau</li> </ul>
<p><u>Aanleg en fasering</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ophoging</li> <li>- Herkomst zand</li> <li>- Fasering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- minimale maar integrale ophoging</li> <li>- lokale herkomst: Bomhofskolk</li> <li>- fasering gebaseerd op concentrische ontwikkeling vanuit aantakking A28, waardoor goede afronding in elke fase mogelijk</li> <li>- in eerste fase 9 woningen en school geluidbelasting hoger dan 50 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- idem</li> <li>- overlaten aan de markt</li> <li>- fasering gebaseerd op eigendomssituatie; hierdoor kans op versnippering in tussenfasen</li> <li>- in eerste fase 7 woningen geluidbelasting hoger dan 50 dB(A), waarvan voor één woning voor eindsituatie hogere waarde wordt aangevraagd</li> </ul>

## \* CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

### Conclusies

In het onderstaande worden de belangrijkste punten uit het MER samengevat:

\* De bestaande milieusituatie van het gebied is als volgt:

- de meeste milieubelastingen komen voor langs de autowegen, spoorlijn (geluid, lokale luchtverontreiniging) en hoogspanningsleidingen;
- woningen, oppervlaktewateren en natuurgebieden zijn functies die gevoelig zijn voor bovengenoemde invloeden;
- huidig kwaliteitsverlies doet zich met name voor bij de woningen langs wegen en milieubeschermingsgebied Vecht/Regge en
- relatief onbelaste gebieden (goede kwaliteit) zijn de open ruimten tussen de landbouwwegen.

\* Mede aan de hand van een vergelijking van de bestaande milieusituatie van het gebied met de verschillende modellen, die door de IN ontwikkeld zijn, worden onderstaande conclusies getrokken:

- Op de bodem-en waterhuishoudkundige situatie van het gebied (van grote betekenis voor de landbouw, begroeiingen en de natuur) hoeft niet ingegrepen te worden, omdat grote peilverschillen in het gebied ontbreken, er op het huidige stelsel van watergangen voortgeborduurd kan worden en er geen bodemsaneringssituaties voorkomen;
- Het bedrijventerrein verlangt idealiter vanuit economisch oogpunt ontsluiting vanaf de Hessenweg op de A28. Er is echter besloten voor ontsluitingen vanaf uitsluitend de Kranenburgweg;
- Uit de modellen studie blijkt, dat het niet nodig is de milieubeschermingsgebieden en provinciale ecologische hoofdstructuur van de Vecht en de Tolhuislanden aan te tasten;
- Het open landschap aan de zuidzijde van het plangebied zal deels verdwijnen. Mogelijkheden blijven open om de karakteristieke openheid van het noordelijk gedeelte van het plangebied te handhaven;
- Om zoveel mogelijk woningen te sparen zal het nodig zijn de zwaarste bedrijfskategoriën (cat. 5) in het oostelijk gedeelte van het bedrijventerrein te situeren;
- Er zullen in ieder geval ca. 17 woningen wegbestemd worden vanwege wegverkeerslawaai en industrielawaai op het terrein zelf en als gevolg van de effecten van het bedrijventerrein. Voor 4 woningen wordt een ontheffing voor hogere waarde industrielawaai in het kader van de Wet Geluidhinder aangevraagd;
- Er zullen in het gebied enkele objecten met enige cultuurhistorische kwaliteit en de historische verkaveling verloren gaan;
- Door het vermoedelijk lage potentieel van het archeologische bodemarchief zal van een forse aantasting geen sprake zijn;
- Er zal, als gevolg van ruimtebeslag, in ieder geval ongeveer 500 strekkende meter hoogwaardige randvegetatie langs percelen, bermen, watergangen en bossen verloren gaan;

- De faunistische waarden binnen de begrenzing van het bedrijventerrein zullen verdwijnen. Deze waarden zijn waarschijnlijk niet groot. De faunistische waarden (waaronder vleermuizen) in de omgeving blijven gespaard.
- De karakteristieke kleinschalige structuur van de Hessenweg en omgeving behoeft niet verloren te gaan.
- Door middel van interne zonering van het bedrijventerrein, is de hinder op de omgeving zoveel mogelijk ingeperkt;
- Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein worden ruimtelijke mogelijkheden voor infiltratie van regenwater open gehouden.
- In het algemeen geldt dat het bestemmingsplan in grote lijnen overeenkomt met de meest milieuvriendelijke inrichting (MMI). Reden hier- voor is, dat het MER- onderzoek hand in hand is gegaan met de ontwikke-ling van dit plan. Afstemmingen konden en hebben plaatsgevonden.

### Aanbevelingen

- Vanuit het beginsel duurzaamheid wordt er naar gestreefd de ontwikkeling van het bedrijventerrein zoveel mogelijk aan de zuidwestzijde te starten en te faseren waarbij ontijdige afrondingen altijd mogelijk blijven;
- Vanwege strategische redenen dient de mogelijkheid open te blijven het gebied ten westen van de eventuele nieuwe Rijksweg 35 tot aan de A28 te ontwikkelen (verkeersvoorzieningen, groen, toekomstige bedrijvigheid, e.d.);
- Tevens dient gestreefd te worden de functionele draagkracht van het gebied tussen de Hessenweg en het bedrijventerrein te continueren en een duurzaam karakter te geven. In de toekomst verdient dit gebied bijzondere aandacht;
- Voorgesteld wordt de interne structuur van het bedrijventerrein middels wegen, groen en water zoveel mogelijk radiaal te doen verlopen, waarbij de landschappelijke samenhang naar de omgeving versterkt wordt (zie kaart);
- Voorkomen moet worden dat als gevolg van het bedrijventerrein er voor de lange termijn een gebiedsdeel in de oksel A28- Hessenweg nodeloos blijft liggen voor het geval genoemde autoweg er niet komt (ruimteverspilling).

## 1 INLEIDING

### 1.1 Algemeen

In deze inleiding wordt het kader gegeven, waarbinnen dit MER geplaatst wordt. Dit kader is een samenvatting van uitgangspunten die in de startnotitie en de richtlijnen zijn vastgelegd.

### 1.2 Achtergronden en aanleidingen

De gemeente Zwolle ligt als groeigemeente tussen de Randstad en het noordoostelijk gedeelte van Nederland. Het fungeert hierbij als opvang van woon- en werkgelegenheid vanuit de regio en de randstad. In het licht hiervan is het bestuur de verplichting aangegaan deze ruimtelijke taak te vervullen vanuit de opvatting dat er beheersbare groei dient plaats te vinden. Achtergrond daarbij is om de landelijke regio's als de Veluwe, Salland en Noord-Overijssel van een te grote ruimtelijke opgaaf te ontlasten. Als zodanig is Zwolle door de rijksoverheid aangewezen als stedelijk knooppunt.

Het initiatief voor de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein is tot stand gekomen in samenwerking met de provincie Overijssel. De Provincie heeft in haar ruimtelijk economisch beleid de gemeente Zwolle geschikt geacht voor zo'n bedrijventerrein van een regionale betekenis. Dit beleid komt tot uitdrukking in het streekplan West-Overijssel (Provincie Overijssel 1993).

Ook uit de in 1994 verschenen nota "Ruimte voor Economische Activiteiten" (Ministerie van Economische Zaken en VROM, 1994) blijkt dat er voor de regio Zwolle een tekort is aan bedrijventerreinen voor bedrijven die veel vervoersbewegingen met zich meebrengen, zoals groothandel, transport- en distributiebedrijven.

Concrete aanleidingen voor de ontwikkeling van genoemd bedrijventerrein zijn:

- de aandrang vanuit de markt om binnen Zwolle zogenaamde categorie 4 en 5 bedrijven te vestigen. Het bestuur wordt steeds meer met vragen hierover geconfronteerd;
- de ongeschiktheid van de bestaande bedrijventerrein De Marslanden en Vrolijkheid voor grootschalige arbeidsextensieve bedrijven, die een relatief grote milieuhinder kunnen opleveren en aan grote doorgaande wegen, zoals de A-28, dienen te liggen (zogenaamde C-locatie).

### 1.3 Bijzonderheden van dit MER

Dit MER kenmerkt zich door onderstaande bijzonderheden:

- Het richt zich op een besluit dat zich op bestemmingsplanniveau afspeelt. In dit MER is een verantwoording gegeven waarom het gebied ten noordoosten van Zwolle als zijnde het zoekgebied voor dit MER gekozen is;
- Het onderzoek is hand in hand gegaan met de planvorming rond dit bestemmingsplan. Het grote voordeel van een dergelijke benadering is dat het milieu (het MER) van meet

af aan een actieve rol heeft gespeeld in het planvormingsproces. Een nadeel ervan zou kunnen zijn dat het zogenaamde "meest-milieuvriendelijke alternatief" niet als opzichzelfstaand alternatief helder zichtbaar blijft. In dit MER-onderzoek is bovengenoemd nadeel opgevangen door dit alternatief onmiddellijk in beeld te brengen.

- Het onderzoek bestaat uit een model-fase (fase 1) en een inrichtingsfase (fase 2). De model-fase is in de hoofdstukken 1 t/m 7 beschreven en de inrichtingsfase komt in vanaf hoofdstuk 8 aan de orde. De bedoeling van de model-fase is om aan de hand van een globale maar integrale benadering een beeld te vormen welke omgrenzing en zonering van het bedrijventerrein het meest geschikt zijn. Vanuit milieu-optiek is dit het meest milieuvriendelijke model. In deze fase wordt ook het voorkeursmodel ontwikkeld. In de inrichtingsfase worden milieu-aspecten meer in detail onderzocht en worden inrichtingsaspecten belicht. Op basis hiervan kan tot een definitieve begrenzing en inrichting besloten worden.
- Het bestuur danwel andere betrokkenen spelen, via de formele besluitvormingsprocedure, bij het onderzoek een actieve rol. Dit MER heeft derhalve een strategisch karakter. Belangrijke tussenstap daarbij is de betrokkenen en bestuurders te laten meepraten over het voorkeursmodel uit fase 1. Er is voor deze benaderingswijze gekozen om betrokkenen danwel bestuur in het planvormingsproces gelegenheid te geven een inbreng te leveren en om het risico van deviatie in wat men wil en waar het in het planvormingsproces anders heen zou gaan te verkleinen (burgerlijke en bestuurlijke participatie).

#### 1.4 Initiatief en besluit

In het licht van het bovenstaande heeft Zwolle, in overleg met de provincie, het voornemen een bedrijventerrein van circa 150 ha bruto te ontwikkelen. Het bedrijventerrein is gesitueerd ten noordoosten van de bebouwde kom van Zwolle en ten noorden van de Vecht tussen de A28 en de spoorlijn, beide lopende in de richting Meppel. Verwezen wordt naar het raadsbesluit van de gemeente Zwolle op 18 december 1995.

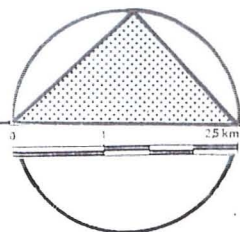
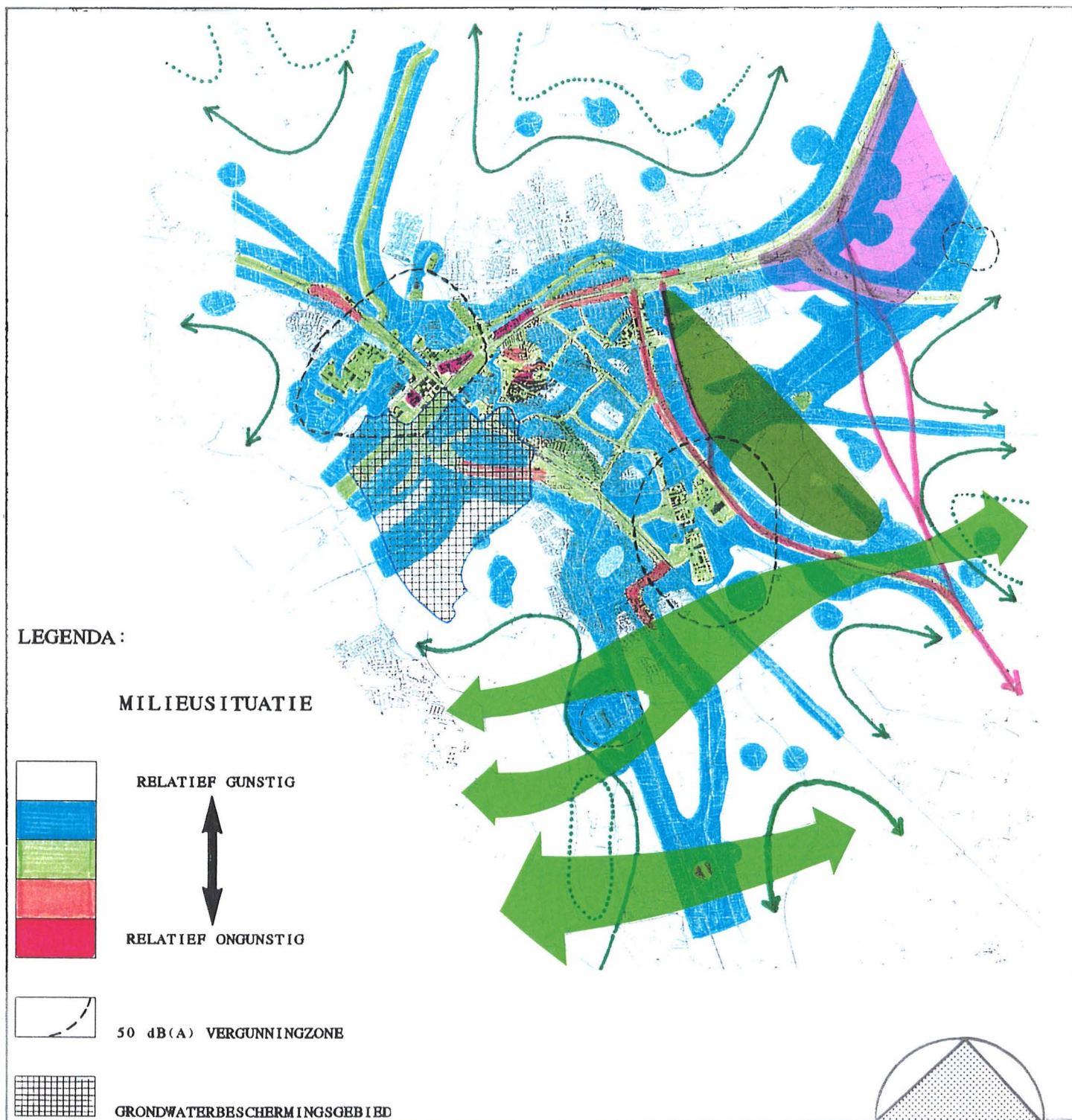
In de wettelijke regeling milieu-effectrapportage op grond van de Wet Milieubeheer staat dat een MER bedoeld is voor het eerstvolgende ruimtelijke plan waarover besluitvorming plaatsvindt.


De Wet op de Ruimtelijke Ordening geeft aan dat met betrekking tot het bedrijventerrein er in principe drie beleidsniveaus zijn waarop besluitvorming kan plaatsvinden, te weten:

- streekplan;
- structuurplan;
- bestemmingsplan.

In dit geval is besloten het MER te beschouwen als mede-onderbouwing van besluitvorming op bestemmingsplanniveau. Daarbij hebben onderstaande beweegredenen een rol gespeeld.





-  alternatieve tracés verbinding Zwolle Almelo (RW 35)
-  zoekgebied Hessenpoort
-  relatief onbelaste zones van grote omvang
-  parklandschap (project "beter met bos")
-  ecologische verbindingzone
-  de "stille" buitengebieden



- Het Streekplan is op 22 december 1993 door Provinciale Staten van Overijssel vastgesteld. Daarin wordt, mede aan de hand van natuur- en landschapsonderzoek, de zone langs de A28 en spoorlijn naar Meppel geschikt geacht voor een bedrijventerrein met de C-status. Voor koppeling van het MER aan het structuurplan is niet gekozen omdat:
  - het initiatief gericht is op het realiseren van een concreet bedrijventerrein, waaraan juridische consequenties verbonden zijn en daar leent een structuurplan zich niet voor;
  - het huidige structuurplan, conform artikel 1.3 van de Algemene Wet Bestuursrecht, gezien dient te worden als een beleidsvisie die kaderstellend is en niet als een plan dat als zodanig uitgevoerd moet worden. Het structuurplan is geen plan ten behoeve van een concreet besluit conform artikel 1.3 van de Algemene Wet Bestuursrecht, aangezien het niet gericht is op rechtsgevolg. Dit in tegenstelling tot een bestemmingsplan waarover besloten wordt en dat een ieder bindt;
  - in het kader van het structuurplan heeft een milieukwalificatie-onderzoek plaats gevonden. Hieruit blijkt dat binnen het gemeentelijke gebied geen andere locaties (zones) beschikbaar zijn die zich lenen voor dit bedrijventerrein. Op kaart 1.4 staan de essenties van dit onderzoek aangegeven.
  - op grond van onderzoek, verricht door de Universiteit van Leiden in 1994, bleek het structuurplan, zoals men zich dat anno 1994 voorstelde, niet MER-plichtig, omdat daarin geen aspecten voorkwamen, die van een MER zouden moeten worden voorzien.

## 1.5 Doel

Achterliggend doel (zie de Wet Milieubeheer) is milieu-aspecten een volwaardige plaats te geven bij besluitvorming over grootschalige activiteiten, zoals de ontwikkeling van dit bedrijventerrein. Hier gaat het dus om het vaststellingsbesluit van de gemeenteraad van het bestemmingsplan Regionaal Bedrijventerrein Hessenpoort.

Afgeleide concrete doelen (zie ook de begripsomschrijving "MER" uit het voorwoord) daarbij zijn:

- inzicht verschaffen in de te verwachten milieu-effecten van het bedrijventerrein op de omgeving en omgekeerd. Daarbij spelen duurzaamheidsaspecten ook een rol;
- het op grond daarvan aangeven van alternatieven en varianten binnen het plangebied en
- het op grond daarvan aangeven van maatregelen om de milieu-effecten te minimaliseren (mitigeren). Deze maatregelen hebben betrekking op het initiatief (omgrenzing, inrichting, etc.) en op de omgeving (compensatie ter plaatse en elders).

Deze doelen worden bereikt door maken van het meest milieuvriendelijk model (MMM) en de meest milieuvriendelijke inrichting (MMI). Het MMM en MMI dienen als vergelijking bij de verschillende andere alternatieven, zodat op basis daarvan een voorkeursmodel en -inrichting aan het bestuur voorgelegd kan worden.

## 1.6 Betrokkenen

Namens de gemeente treedt het college van burgemeester en wethouders (vertegenwoordigd door de wethouder van Economische Zaken) als IN op en de raad (vertegenwoordigd door de wethouder Milieu) als BG. Naast de MER-commissie zijn de wettelijke adviseurs: de Regionale Inspectie Milieuhygiëne en de Regionale Directie Landbouw, Natuurbeheer en Openluchtrecreatie (Directie LNO) van het ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij (LNV).

Verder worden er instellingen bij het MER betrokken, die kennis van het gebied in huis hebben en lokale belangen vertegenwoordigen, zoals de Provincie Overijssel, Water- en Zuiveringschap, Milieuraad en Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging (KNNV) en de streekvereniging De Marsen. Een kleine ambtelijke werkgroep van de gemeente heeft, tegelijkertijd met het bestemmingsplan, het MER voorbereid. Externen hebben technische bijdragen aan het MER geleverd. Verwezen wordt naar de bijlage achterin het rapport.

## 1.7 Kenmerken van zoekgebied en onderzoeksgebied

Onder het zoekgebied wordt verstaan het gebied waarbinnen "ergens" het bedrijventerrein komt te liggen. In het raadsbesluit van 18 december 1995 is het agrarisch bedrijfsgebied tussen de A28, de Vecht, de spoorlijn Zwolle-Meppel en de noordelijke gemeentegrens als zoekgebied aangewezen. Dit raadsbesluit is mede gebaseerd op het milieu-onderzoek dat ten behoeve van het structuurplan is uitgevoerd. De essenties van dit milieu-onderzoek staan op kaart 1.4 aangegeven. Op kaart 1.7 wordt de omgrenzing van het zoekgebied aangegeven. De omvang ervan is ongeveer 450 ha. In het zoekgebied komen deelgebieden voor, waarvan al vaststaat, dat daar geen bedrijven kunnen komen. Bijvoorbeeld het Vechtdal, stroken onder de hoogspanningsleidingen en gereserveerde ruimte voor de Rijksweg 35. Deze gebieden worden bij het MER betrokken, omdat milieu-effecten op deze gebieden functioneel ruimtelijke repercussies hebben. In het MER wordt vanuit het beginsel duurzaamheid een strategische opvatting neergelegd over hoe met deze gebieden omgegaan moet worden.

Het onderzoeksgebied is groter van omvang, omdat ook de grensoverschrijdende invloeden en activiteiten meegenomen moeten worden. Een duidelijke begrenzing van dit gebied is niet aan te geven omdat van tevoren niet vaststaat hoever de diverse invloeden zullen reiken. Te denken valt bijvoorbeeld aan verkeersaantrekkende werking. De kaderlijn van kaart 1.7 mag opgevat worden als "grens" van het onderzoeksgebied.

Het zoekgebied is gelegen ten noordoosten van Zwolle en ten noorden van de Vecht. Het gebied wordt ruimtelijk in sterke mate begrensd door de aanwezige infrastructuur. Naast de A28 werken ook de spoorlijn en de Hessenweg, in combinatie met de erlangs gelegen bebouwing en de Vechtdijk als belangrijke visuele begrenzingen van het gebied. De Steenwetering, de noordoostelijke begrenzing van het zoekgebied, is daarentegen in het landschap nauwelijks zichtbaar.



# Zoek en onderzoeksgebied 1.7



1 : 25000



begrenzing van het zoekgebied



onderzoeksgebied is kaartfragment





Het zoekgebied wordt doorkruist door de rechte verkavelingswegen Nieuwleusenerdijk en de Berkumerbroekweg. Daarnaast wordt het gebied doorkruist door hoogspanningsleidingen. Ruimtelijk bepalende elementen binnen het gebied zijn voorts: de verspreid liggende boerderijen, een tuincentrum langs de Kranenburgweg en de hierbij behorende kassen, een voormalige eendenkooi, een trafostation en een oude zandwinplas omgeven door een dichte beplantingsrand in de noordelijke punt van het zoekgebied.

Het zoekgebied kan worden ingedeeld in drie deelgebieden met elk een eigen ontginningsgeschiedenis en ruimtelijk karakteristiek. Deze gebieden worden hieronder gekenschetst.

- Een slagenlandschap met verspreide bebouwing, ten noorden van de Nieuwleusenerdijk. Dit gebied heeft een zeer open karakter dat aansluit bij het ten noordoosten ervan gelegen open agrarische gebied Tolhuislanden. Dit gebied ligt op het knooppunt van verschillende oude ontginningen. Voor Tolhuislanden geldt, in het kader van de provinciale ecologische hoofdstructuur, een zogenaamde basisbescherming;
- Het gebied gelegen tussen de Nieuwleusenerdijk en de Hessenweg. Hier liggen de gebieden Berkumerbroek en De Marsen. Beide gebieden zijn ontginningen die hebben plaatsgevonden vanuit de twee belangrijkste ontginningssassen in het gebied, de Nieuwleusenerdijk en de Hessenweg. De Marsen is de oudste ontginning en werd voorheen gekenmerkt door vele kavelscheidende beplantingen. Hierdoor bestond er een meer verdichte zone langs de Hessenweg. Verder noordwaarts heeft het gebied een open karakter. Berkumerbroek is later ontgonnen en onderscheidt zich slechts van de Marsen door recentere bebouwing.
- Het dal van de Vecht, ten zuiden van de Hessenweg. Door het sterk samenhangende patroon van rivier, uiterwaarden en dijken, is het Vechtdal als een autonome landschappelijke eenheid herkenbaar. Het gebied heeft hoge landschappelijke en natuurlijke waarde en is onderdeel van de landschappelijke en ecologische hoofdstructuur van Nederland. In het Nationaal Natuurbeleidsplan wordt het gebied aangemerkt als "waardevol cultuurlandschap". Voor het Vechtdal geldt dat de grondwaterstanden en grondwaterstromen door ontwikkelingen ten noorden van de Hessenweg niet beïnvloed mogen worden.

Het hele zoekgebied behoort tot de lage zandgronden. De bodem bestaat uit beekerdgrond (kalkloze, lemige zandgrond) tot circa 1 m onder het maaiveld met daaronder zeer grof rivierzand. De beekerdgrond is afgedekt met een humus houdende bovengrond van 0,20 à 0,50 m dikte. Het gebied is tamelijk vlak. Het zuidelijk deel, de Hessenweg met het aan de noordzijde hieraan grenzende gebied, ligt circa 0,70 meter hoger dan de rest van het zoekgebied.

Er wordt door het Waterschap Groot Salland een drietal peilgebieden gehanteerd:

- ten zuiden van de Berkumerbroekweg, zp -0.20 m N.A.P. en wp -0.60 m N.A.P.;
- tussen Berkumerbroekweg en de Nieuwleusenerdijk peilen van -0.40 m N.A.P (zomer) en -0.60 m. N.A.P (winter) en
- ten noorden van de Nieuwleusenerdijk peilen van -0.50 m N.A.P (zomer) en -0.70 m. N.A.P (winter).

## 1.8 Opbouw van het MER

Het onderzoek beslaat in principe uit twee fasen, te weten een globale- en een inrichtingsfase. In de globale fase (fase 1) wordt op basis van alle ter zake doende milieu-effecten en -gevoeligheden nagegaan wat de meest wenselijke globale omgrenzing en zonering van het bedrijventerrein is (zgn. meest-milieuvriendelijk model of MMM).

Daarnaast worden op grond van andere dan milieu-aspecten, zoals de verkeer- en vervoersstructuur, verwervingsmogelijkheid van grond, ruimtelijke planologische overwegingen en kosten, de wenselijke globale omgrenzingen en zonering (zgn. IN-modellen) op kaart gezet. De globale modellen worden met elkaar vergeleken waarna er een voorkeurs-model in beeld wordt gebracht.

De modellen zien er uit als "vlekken" met een globale begrenzing en een daarbij behorende principe-opzet van de verkeer- en vervoersstructuur. Kenmerkend voor deze fase is dat deze globaal maar integraal van opzet is. Overleg en samenwerking tussen vakdisciplines is daarbij belangrijk.

In de gedetailleerde inrichtingsfase (fase 2) worden die milieu-aspecten belicht waarover in die in de eerste fase niet nodig waren. Kenmerkend voor deze fase is dat deze nauwkeurig en niet integraal is (denk bijvoorbeeld aan een geluidberekening). De tweede fase leidt tot nauwkeurige begrenzing en inrichting van het bedrijventerrein. Fase 2 is specialistisch van aard en vergt minder integraal overleg, behalve wanneer nieuwe inzichten nopen tot een terugkoppeling naar de eerste fase.

Fase 1 wordt verricht door middel van een zogenaamde 'sieve mapping'-methode waarbij kaartbeelden "op elkaar gelegd" en vergeleken worden. Dit wordt gedaan met behulp van de Beoordelingsmethode Milieu (BM), die de gemeente in overleg met het ministerie van VROM en de Regionale Inspectie Milieuhygiëne in 1992 ontwikkeld heeft (Streefkerk, 1992).



## 2 GENOMEN EN TE NEMEN BESLUITEN

### 2.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van plannen waarover formeel besloten is en bestaand beleid dat niet formeel is vastgelegd (voor zover deze van invloed zijn op het MER). De vastgelegde plannen worden beschouwd als "bestaande situatie". Het niet-formele beleid omvat niet-vastgestelde plannen, politieke visies en meningen van particulieren en belangenorganisaties omtrent het gebied in kwestie en wat ermee zou kunnen worden gedaan. Dit beleid wordt gezien als een gegeven waarmee rekening dient te worden gehouden, maar waarvan afgeweken zou kunnen worden als het MER daartoe aanleiding geeft.

Laatstgenoemde categorie kan juist een actieve rol vervullen bij het MER. Hierdoor kan de inhoudelijke kwaliteit ervan verbeteren.

### 2.2 Rijksbeleid

#### VINEX

In de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) is Zwolle aangewezen als stedelijk knooppunt. Het gemeentebestuur heeft zich geconformeerd aan de consequenties die een dergelijke aanwijzing met zich meebrengt. Eén van deze consequenties is de opvang van bedrijvigheid van bovenlokale betekenis. De ontwikkeling van de Hessenpoort past daarom uitstekend in het ruimtelijk-economisch rijksbeleid.

#### Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (1990)

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer worden doelstellingen, maatregelen en instrumenten genoemd die enerzijds de verwachte groei van de automobiliteit tot 2010 moeten geleiden en anderzijds de mobiliteitsbehoefte beperken.

Wat betreft het goederenvervoer, wil de Rijksoverheid de inzet van milieuvriendelijke vervoertechnieken zoals railvervoer, binnenvaart en gecombineerd vervoer sterk bevorderen. De mogelijkheden van een railontsluiting en gecombineerd vervoer op de Hessenpoort zullen worden onderzocht.

Doelstelling van dit beleid is het terugdringen van de groei van niet-zakelijk personenvervoer (met name woon-werkverkeer) en anderzijds het veiligstellen van de bereikbaarheid van economische centra. Er worden drie zogenaamde bereikbaarheidsprofielen onderscheiden, te weten A-, B- en C-locaties. Hessenpoort voldoet het meest aan een C-locatie. C-locaties zijn namelijk goed bereikbaar per auto en bestemd voor activiteiten waar de bereikbaarheid per auto essentieel is.

Bedrijven op een C-locatie trekken relatief weinig bezoekers en hebben relatief weinig werknemers per hectare. Voor Zwolle betekent dit beleid bijvoorbeeld dat op de Hessenpoort geen zelfstandige kantoor- en detailfuncties mogen worden toegelaten. Ondersteunende diensten zijn wel toegestaan.

### Natuurbeleidsplan (1990) en Structuurschema Groene ruimte (1992)

#### *Natuur*

Het ruimtelijk beleid voor de ecologische hoofdstructuur is er op gericht om de voor behoud, herstel en ontwikkeling wezenlijke kenmerken en waarden in stand te houden. De ecologische hoofdstructuur bestaat uit kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones. De gebieden met bestaande waarden van voldoende omvang zijn als kerngebied aangeduid. Gebieden die reële perspectieven bieden voor het ontwikkelen van natuurwaarden of voor het aanzienlijk verhogen van bestaande natuurwaarden zijn aangeduid als natuurontwikkelingsgebieden. Tenslotte zijn de gewenste verbindingszones tussen kern- en natuurontwikkelingsgebieden aangegeven. Deze onderdelen werken op verschillende manieren door in de ruimtelijke ordening.

De instrumenten van het natuurbeleid voor veiligstelling en beheer worden overeenkomstig het Natuurbeleidsplan geconcentreerd ingezet in de ecologische hoofdstructuur. Voorts zal, waar nodig, het instrument landinrichting worden ingezet. In het MER krijgen dergelijke aspecten aandacht.

Voor het instandhouden van kern- en natuurontwikkelingsgebieden geldt een basisbescherming. De basisbescherming voor kern- en ontwikkelingsgebieden betekent het handhaven van:

- de bestaande bodemopbouw en -structuur;
- het bestaande bodemreliëf;
- de bestaande waterhuishouding (grondwaterstand, grondwaterstromen, kwel en infiltratie, hydrologische isolatie);
- de kwaliteit van bodem, water en lucht;
- de bestaande landschapsstructuur.

In afwijking van het bovenstaande geldt nog voor de natuurontwikkelingsgebieden dat het bestaande grondwaterpeil dient te worden gehandhaafd, voor zover eventuele veranderingen daarin tot ongewenste onomkeerbare veranderingen in de abiotische situatie zouden kunnen leiden.

Voor de basisbescherming van de kerngebieden dient bovendien het volgende te worden gehandhaafd:

- de bestaande natuurlijke processen (o.m. migratiemogelijkheden);
- de bestaande sedimentatie- en erosieprocessen;
- de bestaande ontsluiting en rust.

Het Rijk zal ingrepen en ontwikkelingen in of nabij de kerngebieden en in of nabij de nog niet gerealiseerde natuurontwikkelingsgebieden niet toestaan, indien die de wezenlijke kenmerken of waarden van het kerngebied aantasten of dat deze leiden tot het onomkeerbaar verloren gaan van de ontwikkelingsmogelijkheden van deze gebieden.

Alleen bij een zwaarwegend maatschappelijk belang kan hiervan worden afgeweken.

Hierbij zal tevens moeten worden nagegaan of aan dit belang niet redelijkerwijs elders of op andere wijze tegemoet kan worden gekomen.

Voor de gerealiseerde natuurontwikkelingsgebieden geldt het beschermingsbeleid voor de kerngebieden. Dit geldt ook voor alle bestaande natuurgebieden.

Het Rijk verzoekt de provincies en gemeenten bovenstaande beleidslijnen voor de ecologische hoofdstructuur en de verschillende onderdelen daarvan te doen doorwerken in hun ruimtelijk beleid. In dit geval dus ook de ontwikkeling van het bestemmingsplan Hessenpoort.

### *Landschap*

Het Nederlandse landschap heeft op nationaal niveau een duidelijke identiteit met een duurzaam karakter. De verscheidenheid in het landschap komt tot uitdrukking in afzonderlijk herkenbare landschapstypen. Het Rijk stimuleert dat planning en vormgeving van ruimtelijke structuren mede worden gebaseerd op de landschappelijke kenmerken die bepalend zijn voor de identiteit van de verschillende landschapstypen.

Het Rijk onderscheidt in het Nederlandse landschap negen landschapstypen. Daarvoor zijn per landschapstype 'aandachtspunten voor de planvorming en advisering' opgesteld op basis van de landschappelijke kenmerken. Het Rijk wijst onder andere Vecht-Regge aan als waardevol cultuurlandschap (WCL).

De 'aandachtspunten voor de planvorming en advisering' zijn opgenomen in de toelichting op onderdelen van de planologische kernbeslissing (pkb). Zij hebben betrekking op zowel behoud en herstel van waardevolle landschappelijke kenmerken als op voorwaarden voor ontwikkeling van nieuwe elementen. Zij zijn toepasbaar in alle gevallen waar sprake is van vernieuwing, aanpassing of actieve handhaving van ruimtelijke structuren.

Het beleid richt zich op de duurzame instandhouding en verdere ontwikkeling van de identiteit van het Nederlandse landschap door een selectie van patronen en elementen die op nationale schaal bepalend zijn voor de identiteit van het landschap.

Het Rijk verzoekt provincies en gemeenten ruimtelijke ontwikkelingen af te stemmen op de kenmerken van bovengenoemd landschapspatroon. Dit is onder meer mogelijk door, waar mogelijk, functies met een lage mate van veranderlijkheid te koppelen aan het nationaal landschapspatroon en waar nodig te scheiden van functies met een hoge mate van veranderlijkheid zoals een bedrijventerrein. Functies met een lage mate van veranderlijkheid, zoals landgoed Dijkzicht en het natuurgebied "De Kromme Kolk", bevinden zich onder meer langs de Hessenweg. Bij het vaststellen van de modellen speelt dit aspect een belangrijke rol.

### *Waardevolle cultuurlandschappen (WCL's)*

Sommige gebieden worden limitatief aangewezen als WCL's. Deze WCL's zijn globaal afgewogen en globaal begrensd. Het Rijk wijst onder andere Vecht-Regge als WCL-gebied aan. Dit betreft het stroomgebied van de Vecht-Regge.

Het Rijk verzoekt de provincies de aangewezen WCL-gebieden nader te begrenzen en deze gebieden als zodanig op te nemen in streekplannen.

## **2.3 Provinciaal en regionaal beleid**

### Beleidsplan Natuur en Landschap Overijssel (BNLO) (1992)

De provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS) is een uitwerking van de EHS uit het voornoemde Natuurbeleidsplan. De kern- en natuurontwikkelingsgebieden in het onderzoeksgebied zijn met een globale begrenzing aangegeven op kaart 5.2.1.

Binnen het studiegebied behoren twee delen tot de provinciale ecologische hoofdstructuur. Dit zijn de Vechtdalzone (kern- en natuurontwikkelingsgebied) en het weidevogelgebied Tolhuislanden (kerngebied) aan de noordzijde. Voor deze gebieden geldt een zogenaamde basisbescherming. Dat wil zeggen dat binnen deze gebieden grootschalige ontwikkelingen als woningbouw, wegebouw/infrastructuur, industrie en grotere bebouwingscomplexen worden geweerd.

Op provinciaal niveau is het beleid, zoals geformuleerd in het BNLO en wat betreft de ruimtelijke aspecten, afgewogen in het streekplan West-Overijssel.

#### *Kerngebieden*

In het BNLO wordt ook (zie het voorgaande) over kerngebieden gesproken. Dit zijn natuurterreinen, bossen en waardevolle agrarische cultuurlandschappen (1e en 2e fase relatienotagebieden). Het beleid voor de kerngebieden is gericht op duurzaam behoud maar ook op herstel en ontwikkeling van de na te streven natuur- en landschapswaarden. Realisering van dit beleid is in de meeste gevallen niet alleen in handen van de provincie. Met name het Rijk, gemeenten, waterschappen, recreatieschappen, natuurbeschermingsorganisaties en particulieren spelen daarbij een belangrijke rol. Het beleid op het gebied van milieu, water en ruimtelijke ordening draagt bij tot de realisering van kerngebieden. Voor deze kerngebieden blijft het vigerend ruimtelijk beleid van kracht.

#### *Basisbescherming*

Met betrekking tot de kerngebieden en de natuurontwikkelingsgebieden wordt het begrip basisbescherming geïntroduceerd. Via de basisbescherming worden ongewenste, onomkeerbare veranderingen in de abiotische situatie en de ruimtelijke structuur voorkomen. Voor de kerngebieden is deze basisbescherming nagenoeg geheel verankerd in het vigerend ruimtelijk beleid. De in het BNLO opgenomen kerngebieden liggen vrijwel geheel binnen streekplanzone II, III of IV, zodat de basisbescherming hier al voldoende geregeld is.

### *Bufferbeleid*

Wanneer delen van de globale PEHS te maken hebben met negatieve externe beïnvloeding, is het voor het natuur- en landschapsbeleid gewenst hier met bufferbeleid bescherming tegen te geven. De externe beïnvloeding kan bestaan uit geluid, verzuring, verdroging en verstoring. Bij hydrologische beïnvloeding kan vermesting en verontreiniging een rol spelen.

Op de volgende wijze kan bufferbeleid een invulling krijgen:

- bij aanwijzing van natuurontwikkeling- en relatienotagebieden kunnen deze zo gesitueerd worden dat ze na verwerving bufferend werken voor de naastliggende natuurgebieden. Op deze wijze krijgt het bufferbeleid, vanuit het natuurbeleid, geen andere invulling dan door het inzetten van specifieke instrumenten zoals de aanwijzing van natuurontwikkeling- en relatienotagebieden. Hiermee wordt voorzien in de wens dat deze bufferzones deel uitmaken van de te beschermen natuurgebieden;
- in het kader van provinciaal gebiedsgericht water- en milieubeleid wordt uitvoering gegeven aan stiltegebieden, bodembescherming en grondwaterbescherming. Bij de situering hiervan zal de ligging van kerngebieden mede een rol spelen;
- in het kader van de ruimtelijke ordening wordt bescherming van natuurwaarden via het bufferbeleid bereikt in streekplannen en bestemmingsplannen. De provincie gaat ervan uit dat dit in het kader van gemeentelijke bestemmingsplannen op goede wijze opgelost wordt;
- inrichting en beheer. In het kader van landinrichtingsplannen kan een goede oplossing gevonden worden voor negatieve beïnvloeding, bijv. door het water van landbouwgebieden te weren uit natuurgebieden.

In het kader van dit MER krijgt het derde punt bijzondere aandacht.

### Streekplan West-Overijssel (1993)

In het streekplan West-Overijssel heeft de ruimtelijke vertaling van het in het BNLO geformuleerde beleid plaatsgevonden. Deze ruimtelijke vertaling omvat alleen de natuurontwikkelingsgebieden groter dan circa 50 ha. Deze gebieden worden op de streekplankaart aangegeven. In deze gebieden blijft de bestaande ruimtelijke zonering gehandhaafd. Bij deze streekplanuitwerking wordt ook de ecologische verbindingzones op de streekplankaart aangegeven. Het ruimtelijk beleid voor deze verbindingzones is erop gericht dat bij grootschalige ontwikkelingen de locatiekeuze zo moet zijn dat de gewenste ecologische verbinding redelijkerwijs nog kan worden gerealiseerd.

In het streekplan West-Overijssel heeft, na de vaststelling van het BNLO, de integrale ruimtelijke afweging tot een verandering in zonering geleid. Hierdoor is een deel van het beleid, zoals dat in het BNLO beoogd is, niet mogelijk.

Voor het gebied Tolhuislanden biedt het streekplan West-Overijssel geen ruimte voor grootschalige begrenzing van beheersgebieden. De realisering van het hierin gelegen weidevogelgebied dient volgens de streekplantekst via de inzet van particulier beheer plaats te vinden.

In Zwolle dienen voor bedrijven en voorzieningen A-, B- en C-locaties aanwezig te zijn danwel ontwikkeld te worden. Geconstateerd wordt dat in Zwolle (nagenoeg) geen langs een autosnelweg gelegen bedrijventerrein (C-locatie) meer beschikbaar is. De provincie ziet de noodzaak om op termijn langs de A28 een C-locatie te ontwikkelen voor de transport- en distributiesector, voor arbeidsextensieve bedrijvigheid en eventueel voor zware industrie. Naar het oordeel van de provincie kan, gegeven de ruimtelijke structuur, een nieuwe C-locatie worden gesitueerd langs de A28 ten noorden van de Vecht in de nabijheid van de zandwinning Haerst. Andere locaties van een dergelijke omvang zijn in de regio niet aanwezig.

Gezien de belangrijke functie die Zwolle vervult, hecht de provincie groot belang aan stedelijke vernieuwings- en herstructureringsprojecten die de regionaal verzorgende positie kunnen ondersteunen en versterken.

### Provinciaal Milieubeleidsplan

Milieubeschermingsgebieden zijn gebieden waarin de kwaliteit van het milieu of van een van de onderdelen daarvan extra bescherming behoeft. In het zuidelijke deel van het onderzoeksgebied, ten zuiden van de Hessenweg, is het Vecht-Regge gebied als integraal milieubeschermingsgebied aangeduid. Het Vecht-Regge gebied is een voormalig bodembeschermingsgebied. Hetzelfde geldt voor Tolhuislanden ten noorden van het zoekgebied. Voor de milieubeschermingsgebieden gelden geen aparte regels maar geldt een stimuleringsbeleid voor natuurbehoud.

Andere milieubeschermingsgebieden (sectorale milieubeschermingsgebieden met de functie stilte dan wel de functie waterwinning) liggen op grote afstand van het zoekgebied. Het grondwaterbeschermingsgebied Vechterweerd begint op 500 meter van het zoekgebied en heeft voor het initiatief geen consequenties.

### Regionaal Verkeer- en Vervoersplan (1995)

In het Regionaal Verkeer- en VervoersPlan (R.V.V.P.) is aangegeven dat de A28 qua verkeersafwikkeling nog enige verbetering behoeft en de Hessenweg voldoende capaciteit bezit voor het opvangen van de autonome groei.

De functie van de Nieuwleusenerdijk als autoverbinding van Nieuwleusen naar Zwolle en v.v. mag conform dit plan worden gereduceerd. De fietsverbinding langs deze route moet worden gehandhaafd als regionale hoofdroute.

Voorts wordt gestreefd naar een verschuiving van vrachtvervoer naar railvervoer danwel een combinatie van beide.

In het kader van het R.V.V.P. is apart locatiebeleid uitgewerkt. Daarin is het gebied Hessenpoort als C-locatie aangegeven.

### Waterhuishoudingsplan Overijssel (1991)

In het Waterhuishoudingsplan Overijssel is vastgesteld dat de Vecht de functie voor natuurontwikkeling krijgt. Hierdoor worden aan de oppervlaktewaterkwaliteit van de Vecht hogere eisen gesteld dan aan het IJsselwater. In de overwegingen om voor het nieuwe bedrijventerrein een nieuwe zuivering te bouwen met effluentlozing op de Vecht dient met dit aspect rekening te worden gehouden.

Het gebied ten noorden van de Hessenweg wordt beschouwd als weinig kwetsbaar met verspreide natuurwaarden.

## **2.4 Gemeentelijk beleid**

### Bestemmingsplan buitengebied (1979)

Het studiegebied heeft grotendeels de bestemming agrarische doeleinden met agrarische bouwpercelen. In het noordelijk deel ligt een eendenkooi met de bestemming natuurgebied. De noordelijke punt (een voormalige zandwinput) heeft de bestemmingen bos en water. Het Vechtdal heeft de bestemmingen natuurgebied (De Kromme Kolk) en agrarisch gebied van natuurlijke en landschappelijke waarden.

De bestemmingen agrarisch gebied met landschappelijke waarden en natuurgebied zijn tevens voor waterstaatsdoeleinden bestemd. Het landgoed Dijkzicht (zie kaart 1.7) heeft de bestemming bos.

Verder komen er de volgende bestemmingen voor:

- spoorwegdoeleinden;
- wegen;
- verspreid over het zoekgebied gelegen de bestemming eengezinshuizen (vooral langs de Hessenweg maar ook langs de Kranenburgweg en de Nieuwleusenerdijk), de bestemming bijzondere doeleinden voor de school aan de Kranenburgweg en de bestemming tuinbouwgebied met agrarische bouwpercelen aan de westzijde.

### Het Landschapsbeheersplan (1983)

In het Landschapsbeheersplan wordt een visie gegeven over hoe in het kader van landschapsbeheer (gemeentelijk en particulier) en landschapsherstel onder andere met het onderzoeksgebied moet worden omgegaan.

In het gebied moet openheid (blijven) overheersen. Beplanting moet zich concentreren op de erven en nabij blokvormige elementen, zoals het schakel- en transformatorstation Hessenweg, en langs lijnvormige elementen, zoals wegen, waterlopen en overhoeken. Langs de Vechtdijk kan door middel van de aanplant van bosjes en kavel-scheidende beplanting de karakteristiek van deze zone worden versterkt. Andere voorgestelde maatregelen zijn:

- beplanting van de Hessenweg met meerdere rijen bomen;
- herstel van het park van landgoed "Dijkzicht".

### Nota 'Ruimte voor economische activiteiten' (Zwolle, 1994).

Uit deze nota blijkt dat in Zwolle een tekort is aan bedrijventerreinen voor bedrijven die veel vervoersbewegingen met zich meebrengen, volcontinue draaien en veel milieuhinder met zich meebrengen.

### Structuurplan Zwolle 1996

In het Structuurplan Zwolle is de Hessenpoort één van de strategische projecten die in de toekomst om een onderzoek en nadere uitwerking vragen. Ten behoeve van het structuurplan is een milieu-onderzoek verricht met behulp van de Beoordelingsmethode Milieu (BM), (Streefkerk, 1992). Dit onderzoek heeft geresulteerd in een invloeden-, gevoeligheids- en milieukwaliteitskaart (zie ook kaart 1.4) van het gemeentelijk gebied. Daarnaast is in het kader van dit onderzoek een geschiktheidskaart gemaakt voor diverse functies, zoals bedrijven en wonen. Daarbij is voor deze functies een saldo-analyse (stolp-concept) van de beschikbare ruimtelijke voorraad gemaakt (Boer, de e.a., De stadsstolpmethode, Milieudienst Amsterdam, 1996). Uit dit milieu-onderzoek is gebleken dat dit zoekgebied het enige geschikte gebied binnen de gemeente Zwolle is dat geschikt is voor grootschalige bedrijvigheid.

Bij de ontwikkeling van de Hessenpoort zal bijzondere aandacht worden besteed aan de aansluiting op het regionale- en nationale hoofdwegennet en de inpassing van de regionale wegverbinding naar Nieuwleusen. Tevens verdient de rioleringsproblematiek, en bijvoorbeeld de aansluiting op de rioolwaterzuivering Zwolle, nadere studie. Aan een goede overgang van het gebied naar de landschappelijk/natuurlijk waardevolle Vechtzone dient bijzonder aandacht te worden besteed.

## **2.5 Niet vastgesteld beleid, visies en opvattingen**

### Afvalverwerking in de regio

In het kader van de afvalverwerking in de regio IJssel-Vecht bestond in de periode tot begin 1996 het voornemen een afvalverwerkingsinrichting met stort te ontwikkelen in het oostelijk deel van het gebied De Marsen. Dit voornemen zou vastgelegd worden in een bestemmingsplan. Het betrof een MER-plichtige activiteit en er is voor dit project een concept-MER gemaakt (Oranjewoud, 1992, 1995). Daarbij is het hele gebied, uitgezonderd het deel rondom de eendenkooi, onderzocht en zijn lokale belangenorganisaties betrokken geweest.

In het voorjaar van 1996 is in het kader van het provinciale beleid op het gebied van de afvalverwerking besloten af te zien van de stortactiviteiten. Het huidige voornemen is om in de omgeving van De Marsen het verwerkingsgedeelte te ontwikkelen. Daarbij gaat het om activiteiten als scheidingsinstallatie en eventuele puinbreker, depot klein chemisch afval, sloopstraat voor koelkasten, werkplaats, overslagstation (residu scheiding), stalling rijdend materieel en in- en externe ontsluiting.

Het beleid beschouwt de toekomstige afvalverwerking als zijnde één van de potentiële gebruikers van het bedrijventerrein.



## Lokale belangen

De betrokken bewoners van het gebied, belangenorganisaties en overheden zijn nauw betrokken bij de planontwikkeling rond het MER en bestemmingsplan Hessenpoort. De intentie is aan betrokkenen zo spoedig mogelijk een duidelijk ('overall') beeld te verschaffen van de ontwikkelingen in het zoekgebied. Daarnaast wordt inzicht verworven in de kennis en visies die bij deze betrokkenen leven. Met deze kennis en visies wordt in het MER rekening gehouden (zie voorwoord).

## Tracé studie voor de nieuwe Rijksweg 35 (1994)

Door het ministerie van Verkeer en Waterstaat (RWS) is voor de verkeersverbinding Zwolle-Almelo (Twente) een Tracé-studie met MER verricht (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1994). Daarbij is een viertal tracé-varianten met elkaar vergeleken. Een tweetal varianten (ZW 1 en ZW 2) liggen langs de oostzijde van Zwolle en kruisen de Vecht en Hessenweg aan de zuidzijde van het zoekgebied en sluiten aan op de A28 ter hoogte van de Berkummerbroekweg en Nieuwleusenerdijk.

Rijkswaterstaat beschouwt het tracé, gelegen tussen de bebouwde kom van Zwolle en Berkum (ZW 3-variant), als de voorkeursvariant. Het gemeentebestuur opteert voor de variant waarbij de Ceintuurbaan wordt gereconstrueerd (ZW 4-variant). Op kaart 1.4 staan genoemde varianten aangegeven. Voor het gebied Zwolle behoren alle tracé-varianten nog tot de mogelijkheden. De ligging van de ZW 1+2-varianten hebben gevolgen voor het ruimtebeslag van het zoekgebied.

## Gebiedsperspectief WCL Vecht/Regge (1996)

In het door het Rijk uitgebrachte structuurschema Groene Ruimte wordt het Vecht-Regge gebied aangemerkt als Waardevol Cultuur Landschap (WCL). Het is een aantrekkelijk kleinschalig en afwisselend gebied door de sterke verwevenheid van natuur, landschap, landbouw en recreatie met een door Vecht en Regge gedomineerde waterhuishouding. Als gevolg daarop heeft de provincie Overijssel voor het Vecht-Regge gebied besloten een samenhangend gebiedsgericht beleid te ontwikkelen gericht op duurzaamheid, met daarop afgestemd uitvoeringsprogramma. Dit is vastgelegd in het gebiedsperspectief WCL Vecht/Regge, dat binnenkort zal worden vastgesteld. In het gebiedsperspectief wordt een samenhangende en op maat gerichte uitwerking voorgestaan voor deelgebieden/thema's o.a. voor de overgangsgebieden landelijk gebied bij steden en dorpen waaronder de Vecht-corridor Zwolle.

De Vecht-corridor Zwolle heeft belangrijke ecologische kwaliteiten, voornamelijk verbonden met het riviersysteem van de Vecht. Om deze ecologische kwaliteiten verder inhoud te geven wordt de inpassing van bestaande natuurterreinen, de volledige realisatie van de aangewezen reservaatgebieden en natuurontwikkeling wenselijk geacht. Daarnaast dienen ecologische barrières, die worden gevormd door de bestaande infrastructuur (spoorlijn en A28), de toekomstige infrastructuur (Rijksweg 35) en de aangrenzende stedelijke ontwikkelingen (o.a. Hessenpoort) zoveel mogelijk te worden ondervangen.

### 3 BESCHRIJVING VAN DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT

#### 3.1 Algemeen

Volgens het Besluit Milieu-effectrapportage geldt voor bedrijventerreinen groter dan 100 hectare, inclusief wettelijk verplichte (geluid)zoneringen, een MER-plicht. De zonering moet gekoppeld zijn aan het betreffende ruimtelijk plan.

MER-plicht geldt voor het eerste ruimtelijk plan waarin de activiteit is opgenomen. In dit geval is dat het bestemmingsplan (zie hoofdstuk 1.4).

Het bedrijventerrein Hessenpoort zal worden ontwikkeld in de noordelijke oksel van de A28 en de Hessenweg. Het betreft een regionaal bedrijventerrein met een geplande omvang van ca. 150 ha. bruto.

#### 3.2 Markt-economische aspecten

Het beleid ten opzichte van de Zwolse bedrijventerreinen richtte zich in de afgelopen decennia op het beschikbaar hebben van een ruim en gedifferentieerd aanbod op goede (auto) bereikbare locaties. Gelegen aan de vierstrooks stadsringweg functioneerden drie categorieën terreinen naar tevredenheid. Dat zijn successievelijk de bedrijventerreinen Voorst, Marslanden en de Vrolijkheid, de kantoorterreinen Hanzeland, Oosterenk en de kantoorzone A28/binnenstad en de terreinen voor zorginstellingen en beroepsopvoeding, de zgn. Regionale Dienstverlening (Zwartewaterallee en Ceintuurbaan). Op de stadsplattegrond van Zwolle staan deze terreinen aangegeven.

In het begin van de negentiger jaren gaven zowel het rijksmobiliteitsbeleid als de milieuwetgeving aanleiding dit beleid bij te stellen. Het rijk schrijft sinds 1990 een locatiebeleid voor aan bedrijven en voorzieningen, het zgn. ABC-locatiebeleid. Dit beleid beoogt vestigers te selecteren naar mobiliteit. Bedrijven met veel werknemers en klanten dienen zich te vestigen op plaatsen die goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer. Dit beleid wordt in de Zwolse situatie geconcretiseerd in het structuurplan en het R.V.V.P. (zie hoofdstuk 2).

Vanwege de aanwezige en nog te verwachten milieuproblematiek voor het bedrijfsleven is voor de middellange- en lange termijn een gemeentelijk beleid ontwikkeld om met name bedrijven in de milieu-categorieën vier en vijf en bedrijven met veel vervoersbewegingen, zoals groothandel en distributiebedrijven, een alternatief te bieden op een specifieke C-locatie, dichtbij de A28, namelijk "De Hessenpoort". Dit terrein voldoet aan de gewenste locatie-karakteristieken en omgevings- en huisvestingseisen van bedoelde doelgroepen. Dit type bedrijven heeft vaak een terreinbehoefte groter dan 1 ha. In de Zwolse verhoudingen wordt daarom gesproken over 'grootschalige' bedrijven.

Door dit locatie-beleid wordt het op termijn mogelijk de kleinere, vaak arbeidsintensieve bedrijven, en bedrijven, die meestal tot de milieucategorieën 1 t/m 3 behoren, een beter en duidelijker vestigingsmilieu te bieden op de terreinen Voorst, Marslanden en de Vrolijkheid.

Voor de uitgegeven terreinen is dat een kwestie van interne verhuizing en gedeeltelijk herontwikkeling van voorgenoemde terreinen. Voor de nieuwe terreinen Marslanden-G en Hessenpoort wordt het mogelijk aan bovengenoemd beleid inhoud te geven.

De interne verhuizingen en de herontwikkeling van delen bedrijfsterrein ten behoeve van de categorieën 1 t/m 3 zal slechts marginaal in de terreinbehoefte van deze groep kunnen voorzien. Afhankelijk van de beschikbaarheid in Marslanden-G van bouwgrond en het uitgifte-tempo daarvan, zal omstreeks 2005 nieuw terrein in bouwrijpe staat voor deze doelgroep beschikbaar moeten zijn.

Voor Hessenpoort zijn vanuit markt-economische optiek de volgende locatiekenmerken te onderscheiden:

1 Sterke punten:

- zichtlocatie/nabijheid A28;
- directe aansluiting op de A28;
- zeer goede auto-bereikbaarheid;
- terrein te ontwikkelen in themagebieden (zie begrippenlijst);
- met geluidcontouren is het functioneren van categorie vier en vijf bedrijven te garanderen;
- fysiek goed af te bakenen terrein tussen A28 en spoorlijn;
- weinig bebouwingsrestricties, uitsluitend agrarisch gebied;
- terreinuitbreidingsmogelijkheden in de toekomst.

2 Zwak punt:

- onvoldoende helderheid ten aanzien van het verkeersbeleid op de lange termijn (Rijksweg 35, railverkeer/Hanzelijn).

3 Uitdagingen:

- optimale benutting zichtlocatie A28;
- na aanleg van de Rijksweg 35 betere ontsluiting zowel naar de stad als naar Twente;
- spoorweg-ontsluitingsmogelijkheid ten behoeve van goederenvervoer;
- uitbreidbaarheid terrein in de verre toekomst.

4 Bedreigingen:

- dichtslibben van de A28;
- vertraagde aanleg van de Rijksweg 35;
- grondeigendom van de gemeente in het gebied is beperkt waardoor niet tijdig een gedifferentieerd terrein zou kunnen ontstaan;
- hoge verkoopprijzen i.v.m. hoge rioleringskosten, etc.;
- negatieve effecten op aanwezige natuur- en landschapswaarden en ingrijpen op de functies van het gebied;
- het ontstaan van bottle-necks op bestaande kruisingen, zoals Kranenburgweg-Hessenweg en Kranenburgweg-Nieuwleusenerdijk.

### 3.3 Soort bedrijven

Gepland wordt een bedrijventerrein van ca. 150 hectare bruto. Het bedrijventerrein is bedoeld voor grote bedrijven (vanaf 1 hectare). Op het terrein zullen categorie 4 bedrijven (industrie en bouw) en groothandel-, distributie- en transportbedrijven worden toegelaten. Daarnaast wordt een gedeelte van het terrein, circa 35 ha, gereserveerd voor milieuhinderlijke bedrijven (zie raadsvoorstel en OOM-rapport (Haalbaarheidsstudie grootschalige bedrijventerrein A28, november 1993)) waarvan de milieu-invloeden (volgens de bedrijvenlijst van de VNG, 1992) tot maximaal 700 meter reiken (categorie 5 bedrijven). Voor categorie 4 bedrijven geldt daarvoor een maximum afstand van 300 meter. Inrichtingen, als genoemd in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en Vergunningenbesluit, worden op het geplande industrieterrein toegelaten. Dit houdt in dat er in het kader van de Wet geluidhinder een zone moet worden vastgesteld.

In het onderstaande volgt een kenschets van de genoemde bedrijfscategorieën.

#### Distributie/transport/groothandel

Regionale, nationale en internationale distributie omvat activiteiten als: "Value added logistics" d.w.z. handelingen verrichten als parceleren, etiketteren, financiële afhandeling verzorgen, postorder- en expressdiensten, etc.. Zwolle kan daarbij een belangrijke rol gaan spelen voor de Regionale Distributie Centra voor supermarkt-bevoorrading (RDC's). Ook voor de distributie van medicijnen en hoogwaardige drogisterij-artikelen zouden RDC's op Hessenpoort kunnen functioneren.

Hoge investeringen in bevoorradingsystemen en voorraadbeheersing ten behoeve van "Just In Time"-systemen (JIT), impliceren, gezien het investeringsniveau, de noodzaak van shift-diensten in verband met de 24-uurs economie. Autonome groei of veranderingen in het bedrijfsproces vereisen dat regelmatig wordt bijgebouwd en/of vernieuwd. De hoeveelheid parkeerplaatsen voor auto's en vrachtauto's mag geen beperkende factor zijn, evenals de manoeuvreerruimte op eigen terrein en openbare wegen. De locatie en huisvesting behoeven geen hoogwaardige uitstraling te hebben maar burens moeten elkaar niet hinderen (geen geluids- en stankoverlast van industrie). Kostenoverwegingen, voor met name de grootgrondgebruikers, leiden ertoe dat extra investeringen in de kwaliteit van de huisvesting niet nodig worden gevonden. In dit kader zijn van doorslaggevende betekenis dan de grondkosten.

Voor transportbedrijven gelden ook omgevingseisen als extra kwaliteit in de huisvesting en de daarbij behorende hoge grondprijzen. De meeste distributie- en transportbedrijven en de groothandel vereisen een goede ontsluiting op het rijks- en provinciaal wegennet maar vereisen niet een zichtlocatie. Zichtlocaties worden gezocht door groothandel/showroom, kennisintensieve industrie, hoofddealersschappen van vrachtwagenmerken, etc.

Indien en voorzover er in vrachtauto's gespecialiseerde dealers en garagebedrijven met een 24-uurs service zijn (dus geen menging met personen-auto's), die zich in deze regio willen vestigen dan biedt de Hessenpoort interessante mogelijkheden. Deze categorie vereist meer kwaliteit in het gebouw en een ligging aan interne ontsluitingswegen.

Verwachte toenemende (vracht)-autobewegingen vereisen een optimale ontsluitingsmogelijkheid op de A28 en eventueel op de toekomstige Rijksweg 35. Met name groothandelsbedrijven met showroom stellen de voorwaarde om gezien te worden vanaf de snelweg. Transporteurs en distributiebedrijven zullen geïnteresseerd zijn in een spoor aansluiting.

#### Categorie 4 bedrijven

Bij deze bedrijven gaat het om de doelgroepen industrie en bouw. Daarbij valt te denken aan bijvoorbeeld kennisintensieve industrie en -installatie, volcontinue grondstoffen verwerkende industrie en bouw/industriële bedrijven zoals houtverwerking en betonfabricage. Kennisintensieve industrie wenst vaak gezien te worden vanaf de snelweg. Overige bedrijven hechten minder belang aan een zichtlocatie. In het algemeen kan worden gesteld dat kennisintensieve industrie zich niet graag wil vestigen in de omgeving van bedrijven die geur veroorzaken. Afhankelijk van het type produkt en de omvang van de goederenstroom, zullen de bedrijven geïnteresseerd zijn in een mogelijke spoor aansluiting.

#### Milieuhinderlijke bedrijven

Bij deze doelgroep gaat het om bedrijven die grote milieu-invloeden veroorzaken (tot maximaal 700 meter). Een groot veevoederproductiebedrijf, grote overslagbedrijven en afvalverwerkingsinrichtingen zijn voorbeelden die in deze categorie thuishoren (VNG,-1992). Belangrijk voor deze bedrijven is dat er voldoende milieugebruiksruimte, met name geluidsruimte, aanwezig is. Deze bedrijven vereisen geen zichtlocatie. Ook voor deze bedrijven geldt dat het type produkt en omvang van de goederenstroom bepaalt in hoeverre een spoor aansluiting interessant is.

### **3.4 Ruimtebehoefte**

Hessenpoort krijgt een omvang van circa 150 ha bruto met in principe tussen de 100 en 120 ha netto uitgeefbaar terrein inclusief een terrein van circa 20 ha voor de afvalverwerkingsinrichting De Marsen. Het terrein is bestemd voor de vestiging van specifieke doelgroepen met een ruimtebehoefte vanaf 1 ha in industrie/bouw, groothandel, transport en distributie en bedrijven in de hogere milieucategorieën. Hessenpoort krijgt als eerste bedrijvenlocatie in Zwolle een "thema-structuur" (TauwMabeg, 1996).

Gedacht wordt aan een strooksgewijze indeling in circa 30 ha voor industrie en bouw, circa 50 ha voor transport, distributie en groothandel en tenslotte 35 ha voor milieuhinderlijke bedrijven. Dat betekent in principe 80 ha voor groothandel-, distributie- en categorie 4 bedrijven en 35 ha voor categorie 5 bedrijven.

### 3.5 Zichtlocatie

De zichtlocatie-kwaliteit hangt samen met de representativiteit van het gehele bedrijventerrein Hessenpoort. Deze representativiteit komt tot uitdrukking in:

- een goed en aantrekkelijk zicht (inclusief bebording en bewegwijzering en een mogelijk facilitypunt) vanaf de A28 en Hessenweg;
- een duidelijke identiteit van het bedrijventerrein, d.w.z. een goede herkenbaarheid van het soort bedrijven waarvoor het bedoeld is en
- een heldere, interne ontsluiting en verkaveling, inclusief landschappelijke inpassing en aankleding.

### 3.6 Aanvullende voorzieningen

Een goed pakket toeleverende en aanvullende voorzieningen zijn voor een bedrijventerrein met een zichtlocatie wenselijk. Het gaat daarbij onder meer om:

- brandstofs-service;
- goede horecagelegenheid;
- facility of servicepunt;
- gelegenheid met ontspanning voor vrachtwagenchauffeurs;
- parkeergelegenheid voor vrachtwagens;
- brandweerpost;
- goede bewegwijzering;
- douanefaciliteiten;
- etc;

Bij de inrichting zal met deze voorzieningen rekening worden gehouden (zie ook hoofdstuk 9). Opgemerkt wordt dat deze voorzieningen op de feitelijke effectbeschrijving geen noemenswaardige invloed hebben.

### 3.7 Aanleg en gebruik

#### 3.7.1 Waterhuishouding, bouwrijp maken en riolering

De huidige gebiedssituatie omvat:

- 3 slootwaterpeilgebieden, afgestemd op agrarisch gebruik van de gronden;
- een maaiveldhoogte van ca. 0.20 m + NAP, circa 1 meter in hoogte aflopend vanaf de Hessenweg naar de Nieuwleusenerdijk/Kranenburgweg;
- een 20 à 50 cm humus houdende bovenlaag op een goed waterdoorlatende zandondergrond;
- een waterinlaatsysteem, dat in tijden van droogte water van buiten het onderzoeksgebied toevoert;
- geen riolering.

Uitgangspunt bij de planopzet met betrekking tot het bedrijventerrein is, dat zo min mogelijk wijzigingen in de slootwaterstanden en daarmee samenhangende grondwaterstanden worden veroorzaakt. Dit betekent:

- waterpeil in nieuwe waterbergingen wordt zodanig bepaald dat er geen (noemenswaardige) invloed op de omgeving ontstaat;
- maaiveld ter plaatse van nieuw bedrijventerrein wordt opgehoogd;
- waterpeilen in resterend agrarisch gebied blijven gelijk en worden door middel van instandhouding van het huidig waterinlaatsysteem gewaarborgd;
- het bedrijventerrein wordt voorzien van een rioleringsstelsel volgens het zogenaamd verbeterd gescheiden systeem (eis Waterschap Groot Salland);

Het waterschap verlangt dat er in de nieuwe situatie niet meer water op de hoofdwatgang (Steenwetering) afgevoerd mag worden dan waar thans op gerekend is bij de agrarische situatie. Dit is de reden dat in en rondom het bedrijventerrein waterbergingen moeten worden aangelegd.

Aangezien wegen en gebouwen meer drooglegging vereisen dan een weiland, moet het bedrijventerrein naar schatting met ca. 0.55 m. zand worden opgehoogd. Aspecten als oeverafwerkingen, waterstructuur, aanleg, beheer en onderhoud alsmede de kostenverdeling daarvan, komen bij de inrichting aan de orde.

Ten noorden van de Vecht is geen rioleringsstelsel aanwezig. Wel wordt in het Gemeentelijke RioleringsPlan (GRP) aangegeven, dat hier ten behoeve van de huidige bebouwing een rioleringsstelsel aangelegd moet worden. Tevens is in het kader van de voorbereiding van de afvalverwerkingsinrichting aan de regio IJssel Vecht een principe toezegging gedaan dat zij een beperkte hoeveelheid afvalwater kunnen lozen op het rioolstelsel/gemaal Berkum. De van het bedrijventerrein Hessenpoort te verwachten hoeveelheid afvalwater overtreft de beschikbare overcapaciteit in het rioolgemaal van Berkum echter ruimschoots. Aspecten als bepaling nieuwe waterpeilen, opvang, afvoer en behandeling van regen- en afvalwater alsmede de behandeling van neerslagwater, grondbalans en dergelijke worden in hoofdstuk 9 behandeld.

### 3.7.2 Fasering en grondverwerving

De gefaseerde ontwikkeling van de Hessenpoort vanuit IN-optiek dient niet alleen bekeken te worden vanuit het gezichtspunt "financieel-economische haalbaarheid" maar ook vanuit het gezichtspunt "marktvraag".

Uitgangspunten voor fasering en grondverwerving zijn:

- gestreefd wordt te faseren vanaf de hoofdontsluiting vanaf de A28;
- er is bij de fasering zo mogelijk van meet af aan ruimte beschikbaar voor alle bedrijfscategorieën;
- er wordt per fase meteen gestreefd naar een zekere aaneengeslotenheid van bedrijfsactiviteiten; dus niet her en der bedrijven over het gehele bestemmingsplangebied;
- de aanleg van grotere infrastructurele werken wordt uitgesteld, totdat vaststaat dat deze daadwerkelijk nodig zijn;
- er wordt gestreefd naar een beginsituatie waar met de minste risico's op korte termijn met de aanleg zou kunnen worden begonnen.

Op basis van bovengenoemde uitgangspunten komt een westelijk gelegen gedeelte van het terrein van circa 40 hectare als eerste fase in aanmerking. In hoofdstuk 9 wordt hierop terug gekomen.

### 3.7.3 Verkeer

Op basis van de verkeerskundige analyse (Verkeersstudie bedrijventerrein Hessenpoort, Heidemij, gemeente Zwolle, november 1996) zijn de volgende conclusies getrokken:

- De verkeersproductie van dit nieuwe terrein, bovenop de autonome verkeersontwikkeling, maakt een tweede hoofdontsluitingsas noodzakelijk. Voorlopig wordt gekozen voor een tweede ontsluiting naar de Hessenweg, omdat daarmee een gelijke spreiding van verkeer op en in de omgeving van het bedrijventerrein bereikt wordt;
- Diverse aansluitingen van de hoofdontsluitingsassen op het bestaande wegennet nopen tot verbreding van de wegprofielen inclusief plaatsing van verkeerslichten. De lengte van de verbreding varieert van 100 tot 400 meter (t.b.v. opstel vakken);
- Voor de ontsluiting van Hessenpoort is de aanleg van de Rijksweg 35 niet direct noodzakelijk, de bereikbaarheid van het terrein en de bedrijventerreinen Oosterenk en Marslanden wordt er wel door verbeterd;
- Aanleg van de ontbrekende schakel van de Rijksweg 35 als Vechtdalvariant heeft wel gevolgen voor het onderliggende Zwolse wegennet. Met name de Ceintuurbaan wordt bij aanleg van de Vechtdalvariant ontlast. Aanleg van de Vechtdalvariant tast de ruimtelijke kwaliteit van het Vechtdalgebied en het gebied ten zuiden van de Vecht aan en vergt hoge investeringen. Wel geeft het Hessenpoort een optimale ontsluiting en een beter imago;



- Hessenpoort zorgt voor een toename van het verkeer op de Hessenweg richting Dalfsen en Ommen. Ook na aanleg van de Rijksweg 35 zal in deze richting het verkeersaanbod licht toenemen door de verkeersaantrekkende werking hiervan;
- Uitgaande van de geplande infrastructurele uitbreidingen op het hoofdwegennet en de (gemiddeld) gehanteerde wegencapaciteiten doen zich in de doorgerekende wegvakken op het hoofdwegennet, met uitzondering van de A28, in, van en naar Hessenpoort geen capaciteitsproblemen voor. Uitgangspunt hiervoor is de meest ongunstige 2010 variant zonder aanleg van de Rijksweg 35. Hierbij wordt er wel van uitgegaan dat de A28 tussen de afslag Ommen en Zwolle-Noord zal bestaan uit 2x3 rijstroken.
- Het verkeer op de Nieuwleusenerdijk richting Nieuwleusen zal bij alle 2010-varianten en zeker na aanleg van het bedrijventerrein niet afnemen;
- Het gedeelte Kranenburgweg tussen de afslag Ommen en Zwolle-Noord zal vooralsnog voldoende capaciteit hebben om de toekomstige ontwikkelingen op te vangen;
- In alle Rijksweg 35-varianten blijft Hessenpoort goed bereikbaar per fiets en per openbaar vervoer;
- Voor de fiets moeten op de hoofdontsluitingswegen van het terrein bij voorkeur fietspaden, maar minimaal fietsstroken worden aangelegd;
- Voor de bus gaat het om de aanleg van goede haltevoorzieningen.

### 3.8 IN-alternatieven

Op basis van voornoemde gegevens zijn enkele alternatieve IN-modellen ontwikkeld. Uitgangspunten voor alle modellen zijn:

- dat ze vanuit 'economisch perspectief' aantrekkelijk moeten zijn, dat wil zeggen goed ontsloten vanaf de weg en het spoor, betaalbaar, goed te verkavelen en te ontwateren en vanaf de doorgaande wegen te zien zijn (zichtlocatie);
- dat ze moeten sporen met het huidige vastgestelde ruimtelijk en economisch beleid (streekplan, PMBP en gemeentelijke structuurvisie, etc.);
- dat de eventuele aanleg van de Rijksweg 35 mogelijk moet blijven;
- dat in verband hiermee het ingesloten gebied tussen de A28 en Rijksweg 35 niet in de modelvorming wordt meegenomen, omdat er onvoldoende zekerheid bestaat over de toekomst van dit gebied;
- dat vanuit MER-optiek gezien de modellen duidelijk van elkaar moeten verschillen en onderling met elkaar vergeleken moeten kunnen worden (zou dat niet kunnen, dan hebben meerdere modellen geen zin);
- dat ze in de verdere toekomst uitbreidbaar moeten zijn.

Opgemerkt wordt dat het gaat om indicatieve modellen waarbij de omgrenzing, hoofd-ontsluiting en uitbreidingsrichting wordt aangegeven.

### Hessenwegmodel (zie kaart 3.8.1)

Het Hessenwegmodel heeft de meest zuidelijke ligging van de drie initiatiefnemersmodellen. Aangezien geen bufferzone wordt gehanteerd tussen het bedrijventerrein en de Hessenweg, maakt het model maximaal gebruik van de beschikbare ruimte en ontstaat er een sterke relatie tussen het bedrijventerrein en de Hessenweg. Belangrijke gevolgen van deze keuze zijn, dat in ieder geval de woningen aan de Hessenweg moeten worden opgevoerd en dat er sprake zal zijn van een negatieve beïnvloeding van het Vechtdal. Door de zuidelijke ligging van het model komt slechts een klein gebied langs de A28 in aanmerking als zichtlocatie. De noordelijke en oostelijke begrenzing van het model worden gevormd door de bestaande hoogspanningstracés. Hierdoor is het model zeer compact en heeft het weinig doorsnijdingen. In het geval van een eventuele toekomstige uitbreiding van het industrieterrein ligt het in de lijn van het model om te kiezen voor een uitbreiding in zuidwestelijke of oostelijke richting.

#### *Verwerving*

Doordat de 50 dB(A) geluidcontour zich in dit model uit zal strekken tot ver over de Hessenweg en het extra verkeerslawaaï langs deze weg, zullen er veel woningen aan deze weg moeten worden aangekocht en aan hun woonfunctie moeten worden onttrokken. Door de compacte vorm van het model en het relatief kleine aantal restgebieden, mag verwacht worden dat hierdoor relatief weinig verschillende landbouwbedrijven bij de verwerving betrokken hoeven te worden. Dit vergemakkelijkt de verwerving.

#### *Waterbeheersing en bouwrijp maken*

Het gebied ligt in drie peilgebieden. Voor de aanleg is dit nadelig maar niet problematisch. Bij het nieuwe waterbeheersingssysteem zal hiermee, als ook met de invloed van de Vecht, rekening moeten worden gehouden. De hoogte van het nieuwe maaiveld wordt door het watersysteem bepaald.

#### *Verkavelbaarheid en uitgeefbaarheid*

Doordat de hoogspanningstracés buiten het model liggen, heeft dit geen nadelige effecten op de uitgeefbaarheid en verkavelingsmogelijkheden. De beschikbare ruimte wordt in dit model optimaal benut. Het model heeft een korte 'zichtlengte' langs de A28.

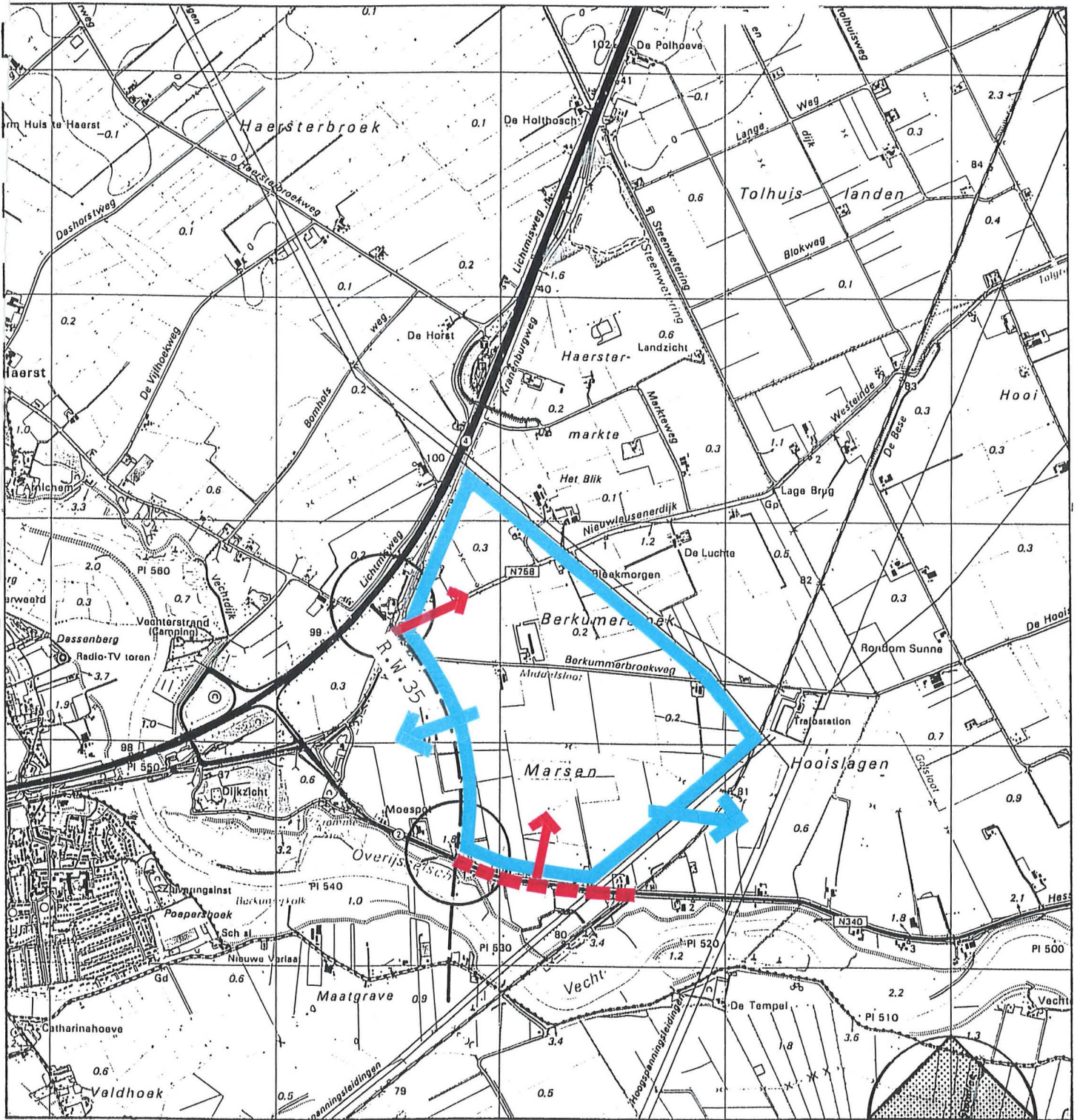
#### *Verkeer*

Het model is goed te ontsluiten vanaf de Kranenburgweg en de Hessenweg. De zuidwestgrens van het Hessenwegmodel is afhankelijk van de plek en aanleg van de Rijksweg 35. Het terrein is uitstekend ontsloten voor bestaande openbaar vervoerslijnen.

#### *Uitbreidingsmogelijkheden*

De mogelijkheden voor een toekomstige uitbreiding in zuidwestelijke richting hangt samen met de besluitvorming over de Rijksweg 35. Door de ligging van het model kan een goede samenhang ontstaan tussen de verschillende delen van het terrein. Een uitbreiding in oostelijke richting is ook mogelijk, maar heeft het bezwaar dat meerdere hoogspanningstracés en een spoorlijn gepasseerd moeten worden. Gevolg hiervan is dat dit een goede verkaveling bemoeilijkt.

# Hessenwegmodel 3.8.1



ontsluiting



te reconstrueren of nieuw aan te leggen wegvak



uitbreidingsrichting



### Buffermodel (zie kaart 3.8.2)

Bij het Buffermodel is rekening gehouden met een bufferzone van circa 500 meter tussen het industrieterrein en de Hessenweg. Uitgangspunten voor dit model zijn het minimaliseren van een negatieve beïnvloeding van de natuur- en landschapswaarden in het Vechtdal en het sparen van zoveel mogelijk woningen langs de Hessenweg. Door de meer noordelijke ligging van het Buffermodel komt er langs de A28 een groter gebied in aanmerking als zichtlocatie dan in het Hessenwegmodel. Het model wordt over een relatief lang traject doorsneden door het hoogspanningstracé, wat een negatieve invloed kan hebben op de verkaveling. Aangezien gekozen is voor het in stand houden van een bufferzone naar de Hessenweg, ligt bij een eventuele toekomstige groei van het industrieterrein een uitbreiding in oostelijke en/of noordoostelijke richting voor de hand. Het terrein wordt ontsloten vanaf de Kranenburgweg en Hessenweg.

#### *Verwerving*

Ook in dit model zullen woningen en bedrijven moeten worden opgekocht. De woningen aan de Hessenweg blijven echter gespaard, met uitzondering van de woningen die moeten verdwijnen in verband met het aanleggen van de ontsluitingsweg naar de Hessenweg.

#### *Waterbeheersing en bouwrijp maken*

Voor het bouwrijp maken zijn er geen technische bezwaren. Het bedrijventerrein ligt in twee peilgebieden.

#### *Verkavelbaarheid en uitgeefbaarheid*

Het model is goed te verkavelen al zullen er kavels zijn die onder de hoogspanningsleiding liggen. Van deze kavels zijn de gebruiksmogelijkheden beperkt. De hoeveelheid zichtlocatie aan de A28 is wat groter dan in het Hessenwegmodel.

#### *Verkeer*

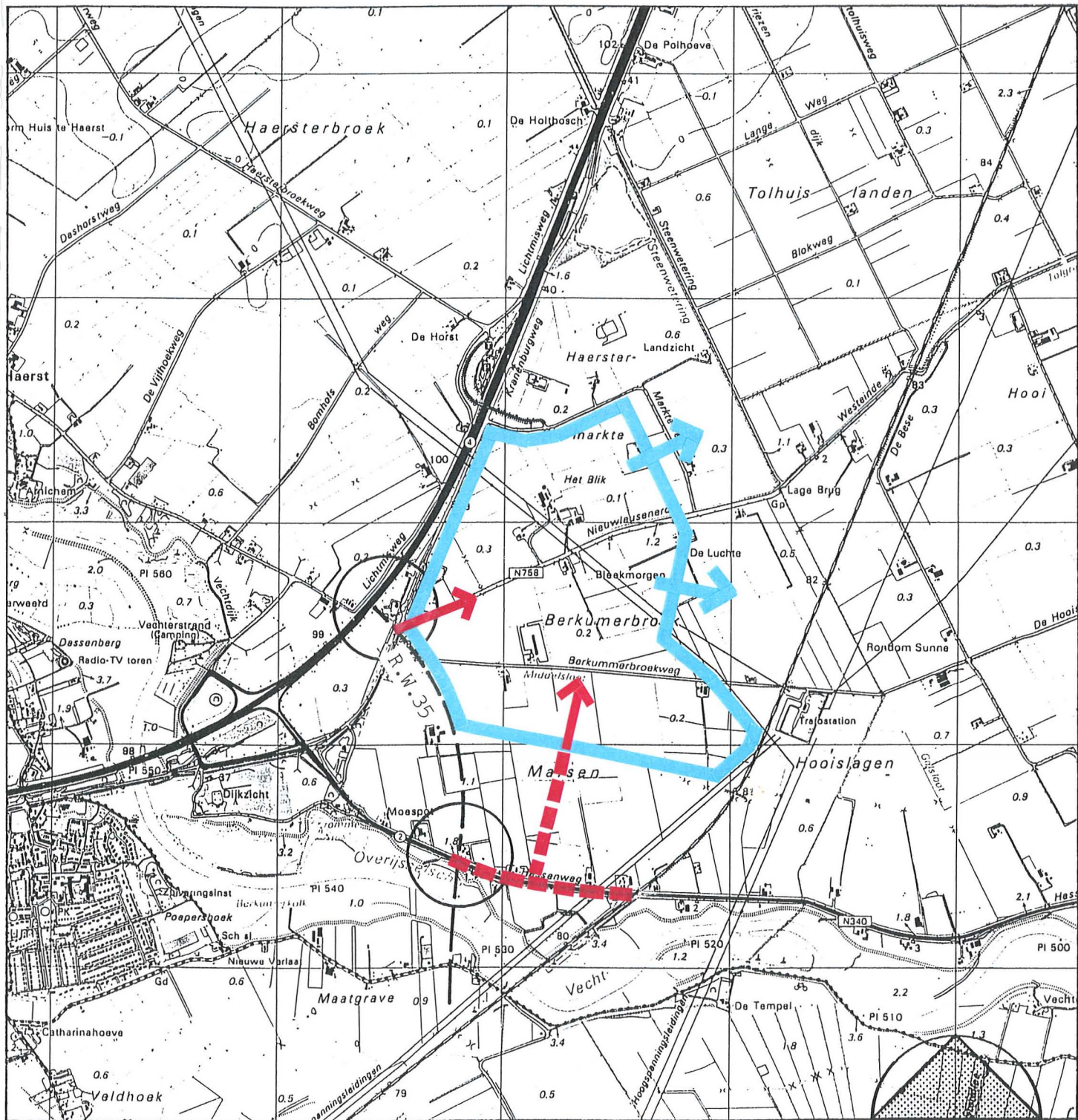
De onzekere factor Rijksweg 35 speelt bij dit model een minder belangrijke rol. Via de bestaande buslijnen is het terrein goed bereikbaar.

#### *Uitbreidingsmogelijkheden*

Uitbreiding in oostelijke en/of noordoostelijke richting biedt goede mogelijkheden, omdat er geen fysieke barrières zijn. Als gevolg van een dergelijke uitbreiding zal echter wel een negatieve beïnvloeding plaatsvinden van het milieubeschermingsgebied Tolhuislanden in de naburige gemeente Nieuwleusen. In tegenstelling tot het Hessenwegmodel zijn de uitbreidingsmogelijkheden minder afhankelijk van ontwikkelingen rond de Rijksweg 35.







1 : 25000



ontsluiting



te reconstrueren of nieuw aan te leggen wegvak



uitbreidingsrichting

### Zichtlocatiemodel (zie kaart 3.8.3)

Het Zichtlocatiemodel combineert het uitgangspunt van het handhaven van een bufferzone van circa 500 meter naar de Hessenweg, met het optimaliseren van de hoeveelheid zichtlocatie langs de A28. Door te kiezen voor deze uitgangspunten en het uitgangspunt van de mogelijkheid van een aansluiting aan het spoor, heeft het model een zeer excentrische vorm. De ontsluiting vindt vanaf de Hessenweg en vanaf de Kranenburgweg plaats. Het model biedt goede mogelijkheden voor een eventuele uitbreiding langs de A28 en langs de spoorlijn, afhankelijk van de optredende behoefte. Net als het Buffermodel geldt ook voor dit model dat een eventuele toekomstige uitbreiding in zuidelijke richting niet voor de hand ligt.

#### *Verwerving*

Ook in dit model zullen woningen en bedrijven moeten worden opgekocht. De woningen aan de Hessenweg blijven echter gespaard. Er is een grote kans dat meer woningen moeten worden opgekocht dan in de andere modellen, daar het belaste gebied (50 dB(A))-contour groter is.

#### *Waterhuishouding en bouwrijp maken*

De mogelijkheden voor een efficiënte water- en interne wegenstructuur zijn afhankelijk van de keuze over het handhaven van het viaduct Haerst. Door de bijzondere vormgeving zijn er meer voorzieningen nodig om voor het resterende agrarische gebied een goede waterhuishouding te garanderen. Het terrein ligt in twee peilgebieden.

#### *Verkavelbaarheid en uitgeefbaarheid*

Het aantrekkelijke van dit model is de grote hoeveelheid zichtlocatie. De doorsnijding van de Markteweg met de huidige oprit van de viaduct over de A28 en doorsnijdingen door hoogspanningsleidingen zal de verkaveling negatief beïnvloeden. Wel zijn er weinig kavels onder de hoogspanningsleiding. Interne ontsluiting en verkaveling zijn minder efficiënt en relatief kostbaar, omdat veel weglengte nodig is.

#### *Verkeer*

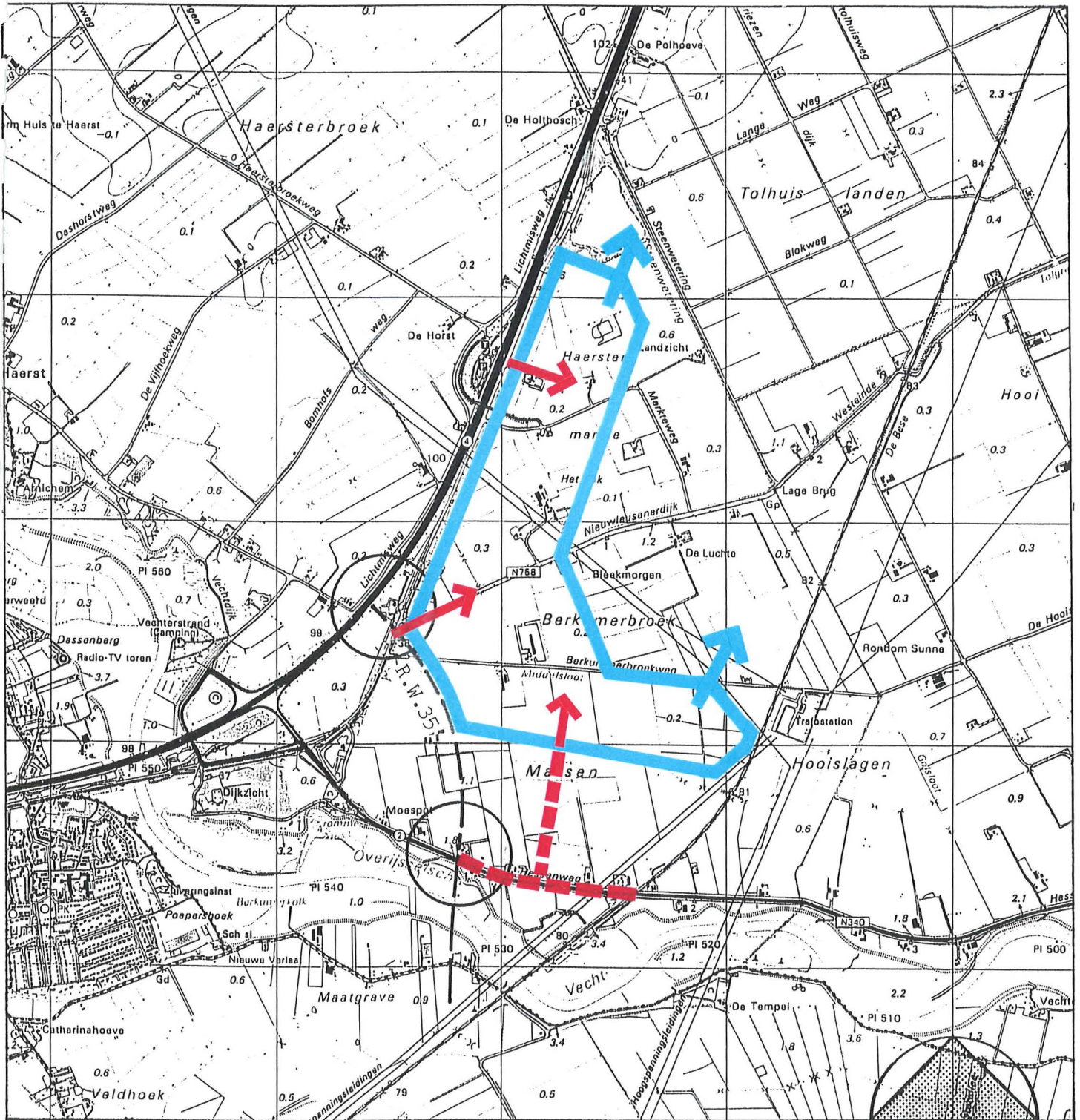
Bij dit model wordt de Kranenburgweg over een grote lengte feitelijk als ontsluitingsweg voor Hessenpoort gebruikt. De neiging gaat ook ontstaan om naar de Lichtmis te rijden voor aansluiting op de A28 naar het noorden. Ook de interne ontsluiting vergt nogal wat weglengte. De onzekere factor Rijksweg 35 speelt bij dit model een minder belangrijke rol. Via de bestaande buslijnen is het terrein goed bereikbaar.

#### *Uitbreidingsmogelijkheden*




Dit model voorziet afhankelijk van de behoefte in zowel uitbreidingsmogelijkheden langs de A28 als langs het spoor. Met name een uitbreiding in noordelijke richting, langs de A28, leidt tot problemen omdat rondom de bestaande zandwinplas heen gegaan moet worden. Daarnaast wordt de gemeentegrens met Nieuwleusen overschreden waardoor ook een conflict ontstaat met het hier geldende milieubeschermings- en natuurbeleid. Tolhuislanden zullen worden aangetast.



# Zichtlocatiemodel 3.8.3



1 : 25000

-  ontsluiting
-  te reconstrueren of nieuw aan te leggen wegvak
-  uitbreidingsrichting



## 4 ONDERZOEKSMETHODIEK

### 4.1 Algemeen

Het feitelijk onderzoek voor fase 1 heeft betrekking op het in beeld brengen van een meest-milieuvriendelijk model (MMM), het beschrijven van de milieu-effecten per IN-model in het gebied en de beleidscontext, zodat diverse modellen met elkaar vergeleken kunnen worden. De eerste fase speelt zich af op modelniveau. Het gaat daarbij om globale ligging, begrenzing, hoofdonsluiting en hoofdzonering van het terrein. Zie ook hoofdstuk 3 waarin de IN-modellen worden beschreven. Deze globale fase is nodig omdat in principe op dat niveau echt integraal gedacht kan worden. Er is immers ruimte voor alle milieu-aspecten die van belang geacht worden, waarbij open overleg en afweging plaatsvindt middels teamwork en "gespeeld" kan worden met de problematiek.

De tweede fase (zie hoofdstuk 8 en verder) speelt zich meer op inrichtingsniveau af, waarbij detail begrenzing, de fasering, zonering, groenstructuur en de indeling van het terrein aan de orde komt. Dit is de informatie die op bestemmingsplanniveau nodig is. In de tweede fase wordt ook dieper op het aspect duurzaamheid ingegaan. Een bijkomend voordeel van bovengenoemde strategie is dat het onderzoek selectief verloopt en dat niet in een te vroege fase van het planvormingsproces zaken onderzocht worden waar achteraf gezien toch niets mee gedaan wordt.

### 4.2 Denktrant

Bij de planning van het bedrijventerrein gaat het om de relatie tussen invloeden, die voortvloeien uit het initiatief, en gevoeligheden die de omgeving daarvoor heeft. Deze invloeden en gevoeligheden zijn van uiteenlopende aard (economisch, ruimtelijk, maatschappelijk-cultureel, etc.).

Bij het MER gaat het dan met name om de milieu-invloeden van een voorgenomen activiteit en -gevoeligheden die gebiedsfuncties daarvoor hebben. Het gaat vooral om ruimtebeslag en invloeden op de omgeving. Deelaspecten daarbij zijn aanleg, fasering en gebruik. Invloeden en gevoeligheden worden met elkaar geconfronteerd, waarna een uitspraak gedaan kan worden over de milieukwaliteit die daarvan het gevolg is. Treedt er kwaliteitsverlies op, dan is er sprake van een negatief milieu-effect, omdat schade (bijv. hinder, verdwijnen van milieu-waarden) geleden wordt. Er kan ook een kwaliteitsverbetering ontstaan. Bijvoorbeeld door oppervlaktewater te onttrekken aan de invloeden vanuit de landbouw, waardoor de waterkwaliteit verbetert.

In het MER worden de nieuwe milieu-invloeden van het toekomstige bedrijventerrein geconfronteerd met de bestaande gebiedsgevoeligheden daarvoor (bestaande milieutoestand), waarna een beeld verkregen wordt van de te verwachten milieukwaliteit binnen het zoekgebied.

Daarna worden in fase 1 suggesties aangedragen in de vorm van een MMM met als doel de eventuele kwaliteitsvermindering zo gering mogelijk te maken. In fase 2 wordt hetzelfde gedaan, maar dan in de vorm van een MMI.

In dit hoofdstuk worden allereerst de begrippen "milieu", "milieu-invloed", "milieu gevoeligheid" en "milieukwaliteit" toegelicht.

### 4.3 Het begrip "milieu"

Onder het milieu wordt in dit verband verstaan het samengestelde geheel van fysisch/chemische (fysieke milieu), biotische milieu en menselijke (antropogene milieu) componenten in gebieden:

- Fysisch/chemische omstandigheden hebben betrekking op de bodem (geomorfologie), grond- en oppervlaktewater, lucht en de menselijke artefacten, zoals wegen, gebouwen e.d. In dit MER gaat het met name om de waterhuishouding van het zoekgebied (zandwinning, sloten, waterpeilen en bodem- en grondwater) en chemische samenstelling van grond en oppervlaktewater, lucht en bestaand geluids-niveau (o.a. stilte).
- De biotische omstandigheden hebben betrekking op de levende natuur. In dit geval de vegetatie van de graslanden, langs wegen, percelen en watergangen, weidevogels en zoogdieren (w.o. vleermuizen).
- De antropogene omstandigheden hebben betrekking op de huidige functies, zoals wonen, de landbouwbedrijven en andersoortige bedrijvigheid (o.a. tuincentrum), maar ook het gebruik van het gebied en de inrichting door de mens in het verleden en in de huidige situatie.

De zichtbare weerspiegeling van bovengenoemde milieucomponenten is het landschap dat zich laat beschrijven met begrippen als openheid, geslotenheid, structuur en patroon. Daarbij speelt de cultuurhistorie en archeologie van het gebied ook een rol.

### 4.4 Het begrip "milieu-invloed"

Onderscheid wordt gemaakt tussen niet-afstandsafhankelijke en afstandsafhankelijke invloeden.

Niet afstandsafhankelijk zijn:

- ruimtebeslag op de levende natuur, cultuurhistorische (waaronder archeologische) en landschappelijke karakteristieken van het gebied.

Afstandsafhankelijk zijn:

- geluid, verontreinigingen (bijv. CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, zware metalen, etc.), geur en veiligheid op de menselijke gebiedsfuncties, natuur, bodem en waterpeilveranderingen.

Bronnen, die deze invloeden kunnen veroorzaken, zijn in dit geval het verkeer en het bedrijventerrein. Daarbij gaat het om zowel de aanleg als het gebruik van het bedrijventerrein.

#### 4.5 Het begrip "gevoeligheid"

Gebieden vertonen een bepaalde mate van gevoeligheid voor milieu-invloeden. Deze mate van gevoeligheden loopt per gebiedsfunctie uiteen en kan groot danwel minder groot zijn. In het algemeen geldt dat:

- de functie natuur gevoelig is voor de introductie en ruimtebeslag van niet-natuurfuncties en daardoor zal verdwijnen. Dit geldt met name voor hoogwaardige vegetaties en dierenleven;
- landschappelijke openheid en hoofdstructuur gevoelig is voor de introductie van ruimtelijke elementen, zoals gebouwen en andersoortige nieuwe structuren, zoals wegen en bedrijfscomplexen;
- de functie natuur (vogels) ook gevoelig is voor afstandsafhankelijke invloeden zoals geluid en luchtverontreiniging;
- woonfuncties gevoelig zijn voor alle afstandsafhankelijke invloeden zoals geur en geluid;
- landbouwfuncties, vegetaties en boombegroeiingen gevoelig zijn voor waterpeilveranderingen.

#### 4.6 Het begrip "kwaliteit"

In het algemeen is er sprake van een goede milieukwaliteit als er geen milieu-invloeden voorkomen (bijv. een rustige woonwijk of stil gebied). Deze kwaliteit is ook nog goed bij situaties met milieu-invloeden, maar met een geringe gevoeligheid daarvoor (bijvoorbeeld een bedrijventerrein in een geluidszone langs een autoweg). De kwaliteit is minder goed in situaties waar milieu-invloeden voorkomen, terwijl de gebiedsfuncties daarvoor gevoelig zijn. In dit geval kunnen negatieve effecten optreden.

Voorbeelden van negatieve effecten bij afstandsafhankelijke invloeden zijn:

- klachten als gevolg van geluidhinder;
- schade aan de vegetatie en de landbouw als gevolg van plotselinge waterpeilveranderingen;
- het verdwijnen van weidevogels als gevolg van industriële ruis (geluid/trillingen e.d.);
- het verdwijnen van zeldzame plant- en dierengemeenschappen als gevolg van verontreinigingen in de omgeving.

Voorbeelden van negatieve effecten bij niet-afstandsafhankelijke invloeden zijn:

- het verdwijnen van natuurwaarden, zoals zeldzame vegetaties en diersoorten;
- het verdwijnen van karakteristieke cultuurhistorische landschappelijke patronen, structuren en bebouwing/objecten;
- verlies van archeologisch waarden als gevolg van vergravingen, vernieling en bebouwing.



Het onderzoek fase 1 beperkt zich tot de constatering dat het dan voornamelijk gaat om signaleringen, zonder dat er uitgebreid onderzoek is geweest. Deze signaleringen zijn echter van zodanige aard dat op grond daarvan binnen het zoekgebied uitspraken gedaan kunnen worden omtrent de modellen. Immers ook zonder onderzoek kan men constateren dat er een groter risico op negatieve effecten is bij het aanwezig zijn van milieu-invloeden op gevoelige functies dan op minder gevoelige functies (Streefkerk, Beoordelingsmethode Milieu, 1992).

#### 4.7 Werkwijze (zie schema 4.7)

- A Allereerst zijn, zonder naar het initiatief te kijken, aan de hand van globale inventarisaties, de bestaande milieu-invloeden en -gevoeligheden binnen het zoekgebied op aparte kaarten weergegeven. Deze kaarten worden met elkaar geconfronteerd (op elkaar gelegd) waarna een indruk verkregen is van de bestaande milieukwaliteit per deelgebied. Gebieden met een bestaande minder goede kwaliteit zijn als aandachtsgebieden aangemerkt (zie hoofdstuk 5).
- B Daarnaast is, zonder naar het gebied te kijken, een theoretisch model van een bedrijventerrein van ca. 150 ha bruto met de daarbij behorende milieu-invloeden getekend op basis van uitgangspunten, zoals door de IN in de startnotitie is vastgesteld (zie ook hoofdstuk 3 en paragraaf 6.2).
- C Met behulp van het theoretisch model zijn per IN-alternatief de te verwachten milieu-invloeden weergegeven (zie 7.2).
- D Daarnaast is aan de hand van de analyse uit "A" het zoekgebied afgetast ("gescand") en gezien welke gebieden zich lenen voor de locatie van het bedrijfsterrein, zoals in B beschreven staat.  
Dit zijn in principe de gebiedsdelen, waar geen functies voorkomen die voor het bedrijventerrein gevoelig zijn. Liggen deze ongevoelige gebieden bovendien in een zone, waar bestaande milieu-invloeden voorkomen, dan zijn ze als zeer geschikt aan te merken.  
Gebieden met een slechte bestaande milieukwaliteit (invloed op daarvoor gevoelige functie) zouden een betere milieukwaliteit kunnen krijgen door compenserende maatregelen.  
Een paar voorbeelden:
- een ongevoelig gebied binnen een invloedzone van een rijksweg is zeer geschikt voor een bedrijventerrein.
  - een bestaand verloederd landschap (rommelig, vervuild e.d.) kan in het licht van het initiatief verfraaid en opgeruimd worden.
- Er ontstaat als het ware een lapjesdeken van (on)geschikte gebieden. Het zal duidelijk zijn dat een dergelijke ongestructureerd beeld voor de IN op grond van de uitgangspunten geen haalbaar model is en derhalve ook niet als een MMM beschouwd mag worden. Zie ook hoofdstuk 6.3.

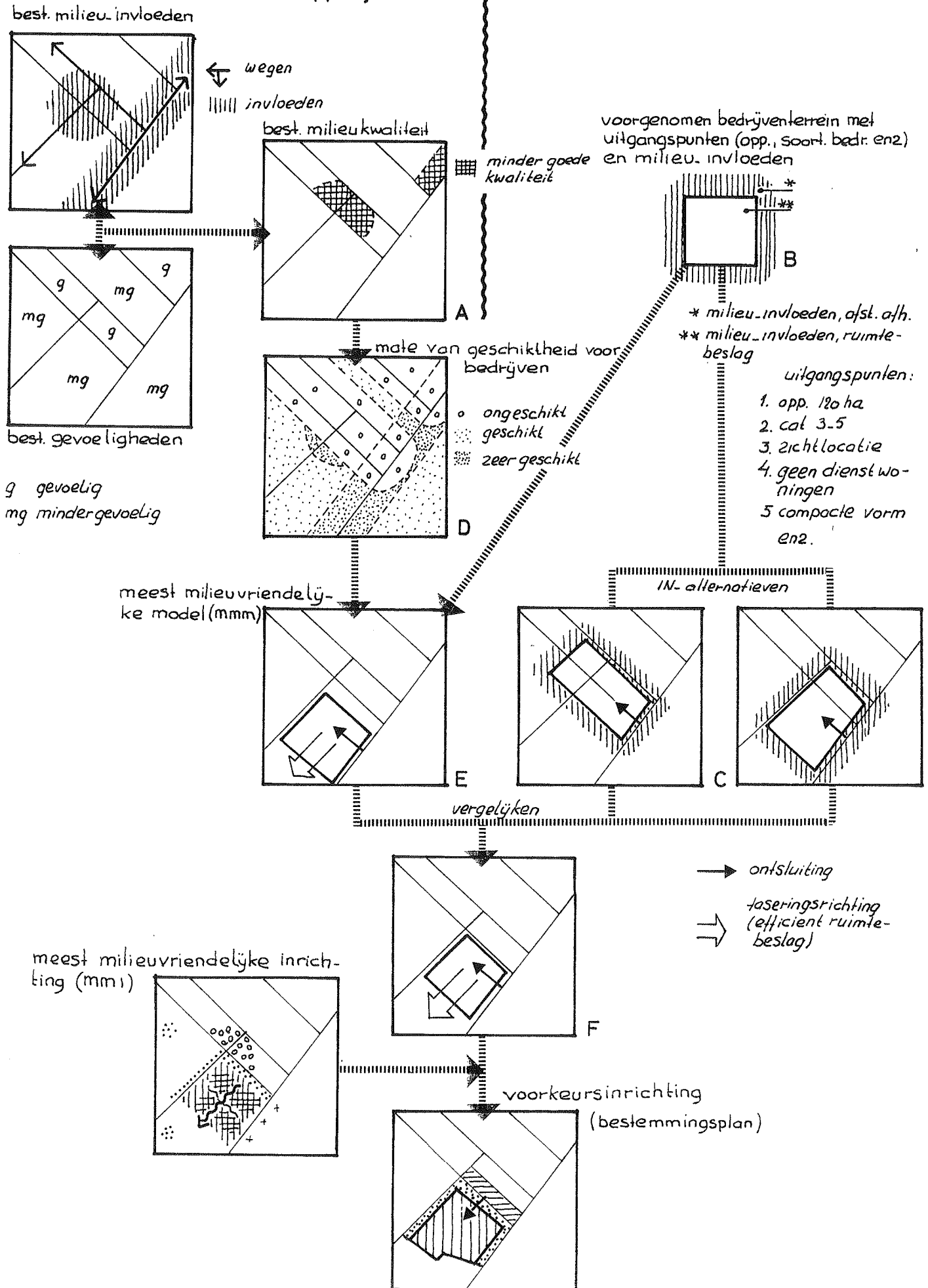
- E De lapjesdekenkaart uit "D" is ook op basis van de uitgangspunten, die op het IN en theoretisch model uit "B" betrekking hebben, vertaald naar een MMM (meest milieuvriendelijke begrenzing). Daarbij is gestreefd naar een zo gering mogelijk oppervlak milieukwaliteitsverlies, waarbij haalbaarheid (uitgangspunten) vanuit IN-zijde mogelijk blijft. Met overleg tijdens het planvormingsproces, tekenen en/of GIS-toepassing is hierin inzicht verkregen (zie 6.4).
- F Voorts vinden vergelijkingen tussen het MMM en de IN-alternatieven plaats (zie 7.3). Daarbij zijn per alternatief de milieu-effecten met elkaar vergeleken en waar mogelijk gekwantificeerd. Op basis hiervan zijn aanbevelingen gedaan voor een voorkeursmodel. Tijdens het planvormingsproces is het voorkeursmodel vervaardigd (zie hoofdstuk 7.4) door integraal overleg, waarbij optimalisatie gevonden is tussen belangen vanuit de IN en het milieubelang. Het voorkeursmodel is dus een integraal model, waarbij alle belangen zijn afgewogen.
- G In het MER fase 2 is het voorkeursmodel vertaald naar een Meest Milieuvriendelijke Inrichting (MMI) en een voorkeursinrichting, die vanuit de IN-optiek het meest wenselijk is. Bij het maken van de MMI is in wezen dezelfde redeneertrant gevolgd als bij de MMM, maar dan op inrichtingsniveau. Dit MMI en de IN-voorkeursinrichting zijn ook weer met elkaar vergeleken, waarna het definitieve bestemmingsplan is gemaakt (zie hoofdstuk 8).

In bijgaande figuur wordt bovengenoemde werkwijze in theoretische zin uitgebeeld.





methode onderzoek MER\_Hessenpoort te Zwolle  
 maatschappelijke wens      initiatiefnemerswens



## 5 BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN

### 5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt een beeld geschetst van de bestaande milieusituatie binnen het zoekgebied. Dit gebeurt aan de hand van een beschrijving van de in het zoekgebied aanwezige functies. Door middel van een analyse van de bestaande milieu-invloeden en -gevoeligheden per gebiedsfunctie is het mogelijk een indicatie te geven van de bestaande milieukwaliteit. Gebaseerd op de huidige gebiedsfuncties, de bestaande milieukwaliteit en plannen en voornemens die betrekking hebben op het onderzoeksgebied, kan vervolgens een beeld worden geschetst van de autonome ontwikkeling van het zoekgebied. Dat wil zeggen: de toekomstige ontwikkeling die men redelijkerwijs kan verwachten als het voorgenomen initiatief niet doorgaat.

### 5.2 Bestaande gebiedsfuncties (zie kaart 5.2.1. en 5.2.2.)

#### Landbouw

Het huidige gebruik van het zoekgebied is grotendeels agrarisch. Naast melkveehouderijen zijn er in het gebied ook enkele varkenshouderijen. Ondanks de doorsnijdingen met infrastructuur vormt het gebied één geheel met naburige grootschalige landbouwgebieden.

#### Ontsluiting en verkeer

Het onderzoeksgebied wordt begrensd door een tweetal rijkswegen, de A28 en de N34(0) (Hessenweg). De A28 vormt een onderdeel van het nationaal hoofdwegenet. De N34(0) heeft een regionale functie. Door het zoekgebied loopt de N758 (Nieuwleusenerdijk), die een verbinding vormt tussen Zwolle en Nieuwleusen. Aan de oostkant ligt de spoorlijn Zwolle-Meppel. Verder wordt het zoekgebied nog doorkruist door enkele lokale wegen en door hoogspanningsleidingen.

In de huidige situatie is het gebied goed bereikbaar voor autoverkeer.

In 1995 bedroegen de intensiteiten op het wegennet:

A28	55.000 mvtg/etm
N34(0) (Hessenweg)	12.000 mvtg/etm
Kranenburgweg	4.000 mvtg/etm
N758 (Nieuwleusenerdijk)	3.000 mvtg/etm.

Behalve op de A28, doen zich op deze wegen geen congestieproblemen voor.

Door het gebied rijden verder de volgende buslijnen:

Nieuwleusenerdijk: lijn 29:Zwolle-Nieuwleusen-Dedemsvaart-Coevorden

(DVM/NWH; kwartierdienst tijdens de spits)

lijn 49:Zwolle Dedemsvaart (DVM/NWH; scholierenlijn)

Kranenburgweg: lijn 40:Zwolle-Staphorst-Meppel (DVM/NWH).

Het aantal reizigers per lijn bedroeg in 1993 voor lijn 29 ca. 1500/etm en voor lijn 40 en 49 ca. 800/etm. Verder wordt het gebied doorsneden door de fietsroute Zwolle-Nieuwleusen, die via een vrijliggend fietspad langs de Nieuwleusenerdijk loopt. Langs de westzijde van het zoekgebied lopen de fietsroutes richting Lichtmis-Staphorst (Kranenburgweg) en Dalfsen-Ommen (Hessenweg).

### Milieu, natuur, landschap en cultuurhistorie

In het zuiden van het zoekgebied ligt het dal van de Overijsselse Vecht. Dit vormt een onderdeel van de landschappelijke en ecologische hoofdstructuur van Nederland en heeft hoge cultuurhistorische en landschappelijke- en natuurwaarden. Veel gronden van dit dalgebied zijn als relatie-notagebied in beheer. Met de boeren zijn hier afspraken gemaakt over natuurvriendelijk beheer van landbouwgronden.

Het gebied van de Vecht behoort tot het milieubeschermingsgebied Vecht-Regge. Ook het aan de noordoostzijde van het zoekgebied gelegen Tolhuislanden is milieubeschermingsgebied met natuurbeheer. Het bos van het landgoed Dijkzicht, evenals de beplanting rond de zandwinplas aan de noordzijde en de beplanting rond het trafostation, heeft de bestemming bos. Daarnaast hebben zowel de Kromme Kolk als de eendenkooi de bestemming natuurgebied. Langs de A28 ligt 'Den Ordel' (voormalige Havezathe) een terreintje met de aanduiding 'archeologisch waardevol'. Er komen in het zoekgebied geen gemeentelijke of rijksmonumenten voor.

### Recreatie

Het Vechtdal bezit een grote aantrekkingskracht als uitloopgebied voor de stad Zwolle. Het beleid voor de Vechtzone is gericht op behoud en versterking van de bestaande natuur- en landschapswaarden. Ten aanzien van de verblijfsrecreatie wordt een restrictief beleid gevoerd. Recreatief medegebruik wordt, voor zover dit niet strijdig is met natuur- en landschapswaarden, toegestaan. De betekenis van de Vechtzone in zijn geheel en van de aangrenzende gebieden is, vanuit recreatie gezien, groot. Recreatie speelt in het overige onderzoeksgebied minder grote rol.

### Wonen en onderwijs

Langs de wegen en verspreid in het gebied komen woningen voor. Binnen het zoekgebied staat een school: "Het Plankenloodsje".

### Energiedistributie






In en direct grenzend aan het zoekgebied bevinden zich een transformatorstation, een gasleiding langs de Nieuwleusenerdijk en een gedeelte van de Kranenburgweg diverse hoogspanningsleidingen.





## Bestaande situatie gebiedsfuncties milieu, natuur, landschap en cultuurhistorie 5.2.

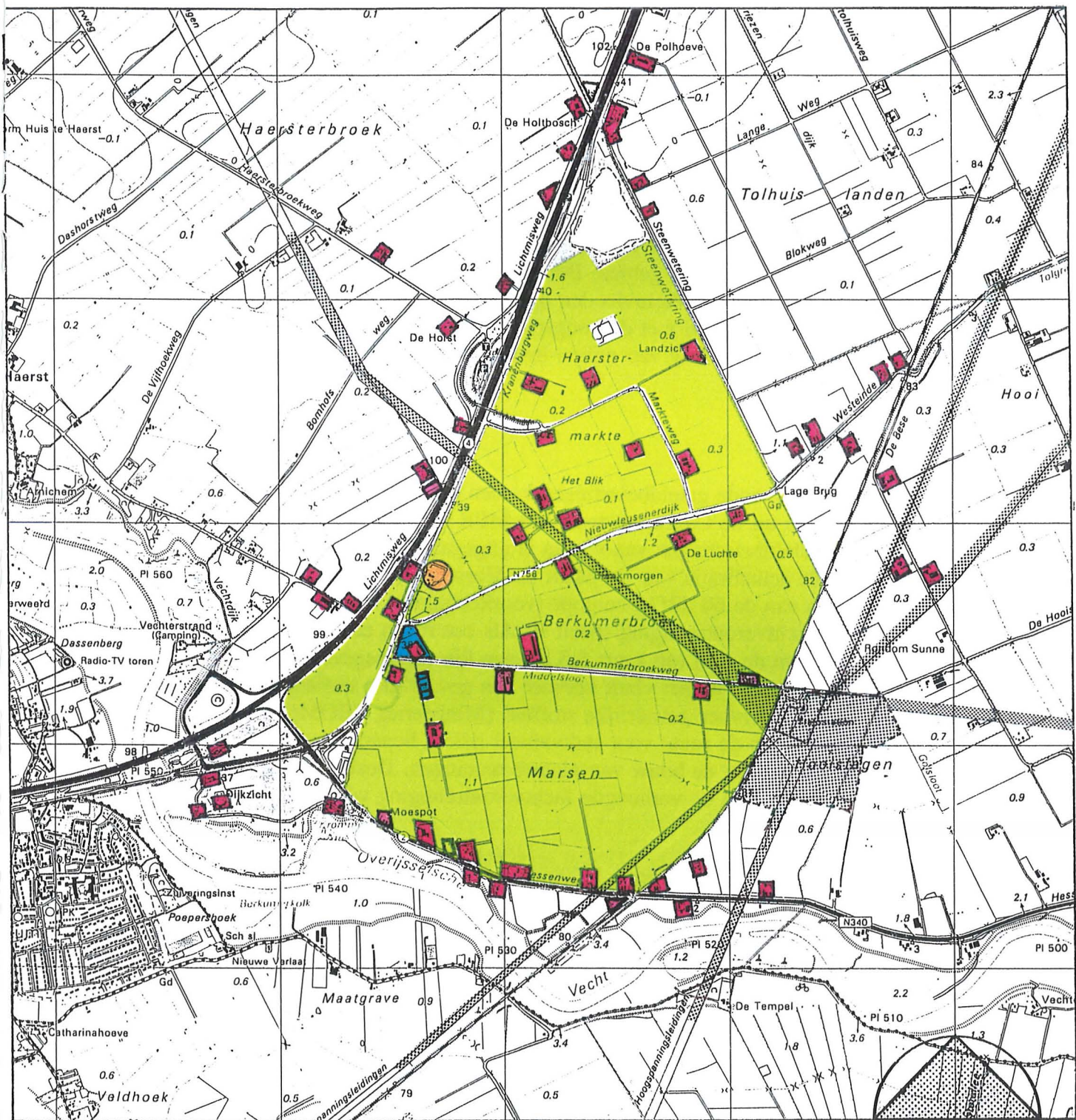


-  milieubeschermingsgebied, tevens ecologische hoofdstructuur
-  waardevol cultuurlandschap
-  overige natuurgebieden, bos en water
-  archeologisch waardevol
-  grens grondwaterbeschermingsgebied

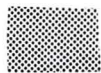




## Bestaande situatie. overige functies 5.2.2



1 : 25000



transformatorstation en hoogspanningsleidingen



woon-/bedrijfsbebouwing



school



agrarisch gebied



tuincentrum



kassen

### Overige functies

Aan de westzijde van het gebied, in de nabijheid van de Kranenburgweg, bevindt zich een tuincentrum met enkele kassen.

## 5.3 Bestaande invloeden

In het zoekgebied komen verschillende milieu-invloeden voor, die voortvloeien uit het hiervoor beschreven gebruik van het gebied. Belangrijke bronnen (oorzaken) voor de bestaande afstandsafhankelijke milieu-invloeden binnen het gebied zijn de landbouw, het verkeer en het transformatorstation met de hoogspanningsleidingen. Kaart 5.3 geeft een beeld van het patroon en de omvang van milieu-invloeden binnen het zoekgebied.

### Ontsluiting en Verkeer

Gegevens omtrent de bestaande geluidbelastingen komen uit het Voorontwerp Bestemmingsplan de Marsen en uit de Concept-actualisatie MER de Marsen (Oranjewoud, 1996). Voor wat betreft de geluidbelastingen van wegen is uitgegaan van de 50 dB(A)-contour, zoals aangegeven in de actualisatie van het MER de Marsen. Voor het geluid van de spoorweg is uitgegaan van de 60 dB(A)-contour (voorkeursgrenswaarden). Verhoogde of lokale luchtverontreiniging speelt slechts een rol in een circa 50 meter brede zone aan weerszijden van de A28 (op kaart 5.3 als een lijn weergegeven). Over de Rijks- en provinciale wegen vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Volgens de nota "risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (Ministeries VROM/V&W; 1996) gelden binnen 50 meter van de route voor individueel risico, beperkingen voor de ruimtelijke ordening, met name voor de bouw van nieuwe woningen. Deze invloed valt samen met de zone waarbinnen risico op verhoogde luchtverontreiniging voorkomt.

### Landbouw

Het agrarisch gebruik van de gronden is bepalend voor de waterhuishouding, de bemestingstoestand van de gronden, de verkavelingssituatie en de bebouwingsmogelijkheden op de erven (bouwblokken).

Het gevolg daarvan is een open, grootschalig landschap met verspreid liggende grote erven. Beplanting buiten de erven is vanuit de landbouw in het algemeen ongewenst. De zomerpeilen zijn hoger dan de winterpeilen. Dit is een omkering van de natuurlijke peilschommeling. Bovendien moet om dit te bereiken gebiedsvreemd water van mindere kwaliteit worden aangevoerd. Samen met de eisen ten aanzien van de bemestingstoestand van de gronden heeft dit zijn invloed op de kwaliteit van het oppervlaktewater en de natuurlijke vegetaties in het gebied. De geurbelasting van agrarische bedrijven is ingeschat aan de hand van de VNG-lijst "Bedrijven en Milieuzonering" (kaart 5.3).



Ter plaatse van agrarische bedrijven en woningen is er een mogelijk risico op bodemverontreiniging als gevolg van bemesting, lozingen van huishoudelijk afval- en bedrijfsafvalwater en als gevolg van het nog aanwezig zijn van olietanks. Invloed van bemesting en bewoning zijn merkbaar in het ondiepe grondwater (MER "De Marsen" 1990).

### Energiedistributie

Voor wat betreft de geluidsbelasting van het transformatorstation, is uitgegaan van de berekende 50 dB(A)-contour, inclusief de vastgestelde geluidzone rond het transformatorstation. Daarnaast veroorzaken de hoogspanningsleidingen over een smalle breedte straling, gevaar voor vallend ijs. De zone voor vallend ijs is het breedst (ca. 50 meter) en wordt derhalve als maatgevend beschouwd.

### Overige invloeden

Voor de MER de Marsen is uitgebreid bodemonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er geen probeem ten aanzien van mogelijke bodemverontreiniging te verwachten zijn. Invloed van bemesting en bewoning zijn merkbaar in het ondiepe grondwater.

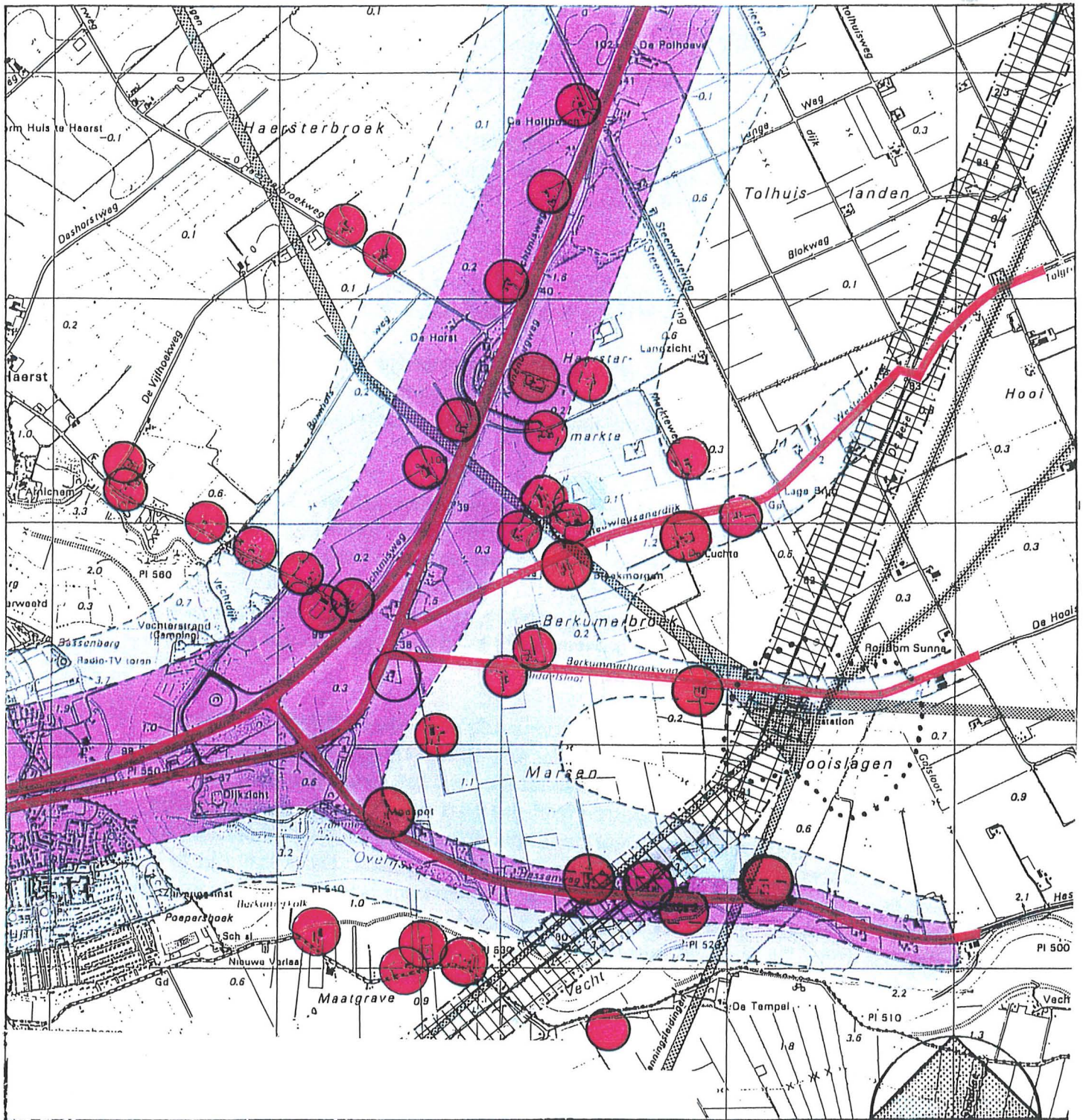
Voor dat deel van het onderzoeksgebied dat niet in het MER de Marsen is meegenomen maar wat wel tot het onderzoeksgebied behoort, is medio 1995 door Tauw (juni 1995) een onderzoek uitgevoerd volgens de onderzoekstrategie bij verkennend bodemonderzoek (VNV-570, september 1991). Deze onderzochte locatie (ca. 25 ha groot) is gelegen tussen de Nieuwleusenerdijk en de Berkummerbroekweg, dus het hart van het toekomstige industrieterrein. De conclusie van dit onderzoek is, behoudens incidentele overschrijdingen van streefwaarden in zowel grond als grondwater, de locatie bijna geheel vrij is van verontreinigingen.

Deze resultaten bevestigen de eerder gedane uitspraak dat voor het totale gebied Hessenpoort geen aanleiding is te veronderstellen dat zich grootschalige bodemverontreiniging van grond en grondwater heeft voorgedaan. Er is, behoudens enkele boerenerven, sprake van onverdachte locatie. Bij daadwerkelijke verwerving van (deel) locaties kan een bodemonderzoek worden uitgevoerd.





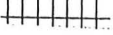

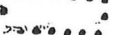

Voor de totale locatie is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd (Gemeente Zwolle 1994). De locatie Hessenpoort heeft altijd een agrarische bestemming gekend. Archief onderzoek heeft geen bijzondere gegevens opgeleverd waaruit de verwachting van bodemverontreiniging is gerechtvaardigd. Van de aanwezige boerenerven zijn gegevens verzameld die bij daadwerkelijk onderzoek aandacht dienen te krijgen. Gedetailleerder onderzoek zal nodig zijn bij aankoop van grond.



## Bestaande situatie. milieu invloeden 5.3



1 : 25.000

- |  |                            |   |                                    |
|--|----------------------------|---|------------------------------------|
|  | wegverkeerslawaai 50 dB(A) |  | lokale luchtverontreiniging        |
|  | wegverkeerslawaai 55 dB(A) |  | doorgaande wegen (100m brede zone) |
|  | spoorweglawaai 60 dB(A)    |  | geur veehouderijbedrijven          |
|  | industrielawaai 50 dB(A)   |   |                                    |
|  | hoogspanningsleidingen     |   |                                    |

er komen geen bodemsaneringsactiviteiten voor



## 5.4 Bestaande gevoeligheden

### Landbouw

De gronden bij het bedrijf zijn gevoelig voor ruimtebeslag. Er is een minimum aan economische bedrijfsomvang, evenals aan de grootte van de huiskavel. Aaneengesloten bedrijven zijn gevoelig voor doorsnijding door infrastructuur. Op dit punt wordt in hoofdstuk 8 en 9 teruggekomen.

### Milieu, natuur, landschap en cultuurhistorie (zie kaart 5.4.1 t/m 5.4.3)

Het milieubeschermingsgebied aan de noordoostzijde en zuidzijde is vanwege de aanwezigheid van relatief ongestoorde, natuurlijke milieu-omstandigheden in het algemeen gevoelig voor milieu-invloeden als waterverontreiniging, verhoogde luchtverontreiniging, geur, stof en geluid.

Het bestaande peilbeheer is afgestemd op het landbouwkundig gebruik van het gebied. De aanwezige kwelgebieden kunnen worden beschouwd als minder gevoelig voor waterverontreiniging, vanwege het aan de oppervlakte blijven van eventuele verontreinigingen. De gebieden met afwisselend kwel (winter) en inzijging (zomer) in het zuidelijk deel van het plangebied, zijn wel aan te merken als gevoelig voor deze verontreinigingen (kaart 5.4.1.; vanuit natuurwetenschappelijk oogpunt is de kwelzone juist wél gevoelig voor vervuiling).

In het zoekgebied is een flora- en vegetatie-onderzoek uitgevoerd ("Flora en vegetatie Hessenpoort", M.C. Creveld/gemeente Zwolle, aug 1996). Uit dit onderzoek is gebleken dat veel watergangen in het gebied, met uitzondering van het westelijke deel, een hoge actuele en een zeer hoge potentiële waarde hebben (kaart 5.4.2). In dit gebied groeien langs en in de watergangen vrijwel overal waardevolle soorten. Er staan onder andere soorten uit de Dotterbloemhooilanden en kwelindicerende soorten. Daarnaast zijn in het oostelijke deel van Berkumerbroek, verspreid in de Haerstermarkte en in het noordelijke deel van de Marsen, op enkele plekken soorten gevonden van matig voedselrijke verlandingssituaties. De (spoor)bermen bezitten op bepaalde plaatsen een soortenrijke vegetatie met op enkele plekken enkele minder algemene soorten. De vegetatie op de Vechtdijken is op enkele plekken door de aanwezigheid van zeldzame stroomdalplanten zeer waardevol.

Bovengenoemde waarden zijn gevoelig voor vervuiling, voor intensivering van het grondgebruik en voor veranderingen in het berm- en watergangenbeheer. Ook zijn ze gevoelig voor wijzigingen in de waterhuishouding zoals aanvoer van gebiedsvreemd water, peilverlaging of het verdwijnen van de kwel. Deze waarden zijn uiteraard ook gevoelig voor ruimtebeslag of grondverzet, waardoor ze verdwijnen.

Binnen het onderzoeksgebied komen gebieden voor met een waardevolle fauna. In Tolhuislanden en in het Vechtdal komen belangrijke weidevogelbroedgebieden voor. In het bos van landgoed Dijkzicht bevindt zich een Roekenkolonie en bevinden zich vele broedvogels van loofbos. De watervogel- en steltloperpleisterplaats in de Bomhofsplas is van regionale

betekenis. Het Vechtdal wordt gebruikt door reeën, als slaappleaats voor vleermuizen en andere zoogdieren. Al deze waarden zijn gevoelig voor verstoring, zoals geluid, licht, stank, beweging en de zichtbare aanwezigheid van de mens. Daarnaast zijn weidevogelgebieden gevoelig voor intensivering van het grondgebruik en voor wijziging in het waterpeil. In het gebied ten noorden van de Hessenweg en vanwege de kwel ten zuiden van Tolhuislanden komen deze waarden minder voor.

De landschappelijke verschijningsvorm van het zoekgebied wordt in hoofdzaak bepaald door het huidige gebruik als grasland, ten behoeve van de landbouw. Door de relatief lage ligging (klei op veen landschap) is het gebied vrij nat, waardoor er weinig kavelbeplanting aanwezig is. De meeste beplanting bevindt zich langs enkele wegen en rondom de verspreid liggende boerderijen. Grote delen van het zoekgebied, met name aan de noordoost- en zuidoostzijde, worden gekenmerkt door openheid. In het westen en midden van het zoekgebied is door aanwezigheid van beplanting en bebouwing en de aanwezige hoogspanningsleidingen, de maat van de ruimte het kleinst. Ondanks de openheid hebben de hoogspanningsleidingen een grote invloed op het landschapsbeeld. De ontginningsgeschiedenis heeft in grote delen van het zoekgebied geresulteerd in een regelmatige slagenverkaveling met een vrij eenduidige verkavelingsrichting. In het deelrapport IV over Landschap van het Mer 'De Marsen' wordt uitvoerig ingegaan op de (cultuur)historische ontwikkeling van het gebied. De Hessenweg en de Nieuwleusenerdijk vormen de oude ontginningsassen van waaruit het gebied in cultuur is gebracht. Ook de Berkummerbroekweg en de naastgelegen Middelsloot zijn oude structuurdragers, zij het van ondergeschikt niveau. Samen met de erlangs gelegen karakteristieke boerderijen met de soms oude boombeplantingen, vormen deze wegen belangrijke structurerende elementen in het gebied.

Het landschap van het hele onderzoeksgebied is gevoelig voor het veranderen van functies en voor verandering van bestaande functies (bijvoorbeeld een veranderende agrarische bedrijfsvoering). Hierdoor kunnen bestaande landschapswaarden zowel negatief als positief worden beïnvloed.

De openheid van bepaalde delen van het zoekgebied wordt gezien als een landschappelijke waarde die gevoelig is voor verdichting en doorsnijding. Daardoor is 'openheid' gevoelig voor het verdwijnen van de agrarische functie omdat als gevolg daarvan de huidige openheid is ontstaan.

De bestaande landschappelijke samenhang kan eveneens worden gezien als een gevoelige functie. Deze wordt in belangrijke mate bepaald door de aanwezigheid van de rivier de Vecht en het patroon van wegen met de erlangs gelegen bebouwing (oude ontginningsassen) en verkavelingsrichtingen. De landschappelijke samenhang is gevoelig voor ingrepen die niet aansluiten bij de maat en de karakteristiek van het bestaande landschapspatroon.

Door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg is gewezen op de aanwezige karakteristieke bebouwing. De door hen uitgevoerde inventarisatie is opgenomen in de bijlage van dit rapport. In het gebied bevindt zich een aantal kleine boerderijtjes die in oorsprong een bepaalde bebouwingskarakteristiek hebben gehad. In het algemeen echter is reeds veel verloren gegaan door verbouwingen in het verleden en grootschalige ingrepen (met name wegaanleg) in het landschap. Van karakteristieke situeringen kan daarom nauwelijks worden gesproken. Het soort bebouwing komt in de regio nog veelvuldig voor zodat de bebouwingskarakteristiek zich beperkt tot het onderzoeksgebied. Door relatief geringe

waarde van de bebouwing en door veelvuldige verbouwingen is in het verleden dan ook niet overgegaan tot aanwijzing van rijks- danwel gemeentelijk beschermd monument. Meer karakteristiek is een boerderijgroep (het Blik, nr 10, 11 en 12) met oorspronkelijke bouwvormen waardoor van enige historische waarde sprake is. Als groep betreft dit beeldbepalende bebouwing, van belang vanuit ontwikkeling en het gebruik van het gebied. Van ruimtelijke en functionele relaties tussen de gebouwen is geen sprake, waardoor de term nederzettinkje niet is gerechtvaardigd.

Van de driehoek Hessenpoort is archeologisch weinig bekend. Dat komt enerzijds doordat er in de historische periode nauwelijks bewoning is geweest. Anderzijds ligt het prehistorische oppervlak diep onder het maaiveld zodat bij ploegen nauwelijks schervenmateriaal naar boven kan komen.

Het gebied heeft een in aanleg archeologische potentie die helaas onbekend is. Toch zijn er enkele aanwijzingen. Zo is er op de locatie met de coördinaten 207.45/505.24 (zie kaart 5.4.3) een vuurstenen bijl in oorspronkelijke context gevonden die dateert uit het vroege Neolithicum (ca. 2000 v. Chr.). Een tweede vuurstenen bijl, die uit secundaire context komt, is gevonden aan de Hessenweg op de locatie met de coördinaten 207.45/504.60 en heeft een gelijke datering. Zowel ouder als jonger materiaal is afkomstig van locatie met de coördinaten 209.45/505.90. Hier zijn mesolitische vuurstenen klingen gevonden en aardewerk uit het begin van de jaartelling, de zogenaamde inheems-romeinse ijzertijd. Voor zover bekend betreft het hier losse vondsten.

Zowel het vroegere als het "jonge" materiaal komen in het onderzoeksgebied niet voor. De ondergrond bestaat uit dekzand. Op de ruggen (die aan het oppervlak niet te zien zijn) kan men mesolitische en vroeg neolithische bewoning aantreffen en bewoning uit de IJzertijd. Op de flanken komt vooral laat neolithische bewoning voor maar hiervoor moet men meer naar het IJsseldal toe.

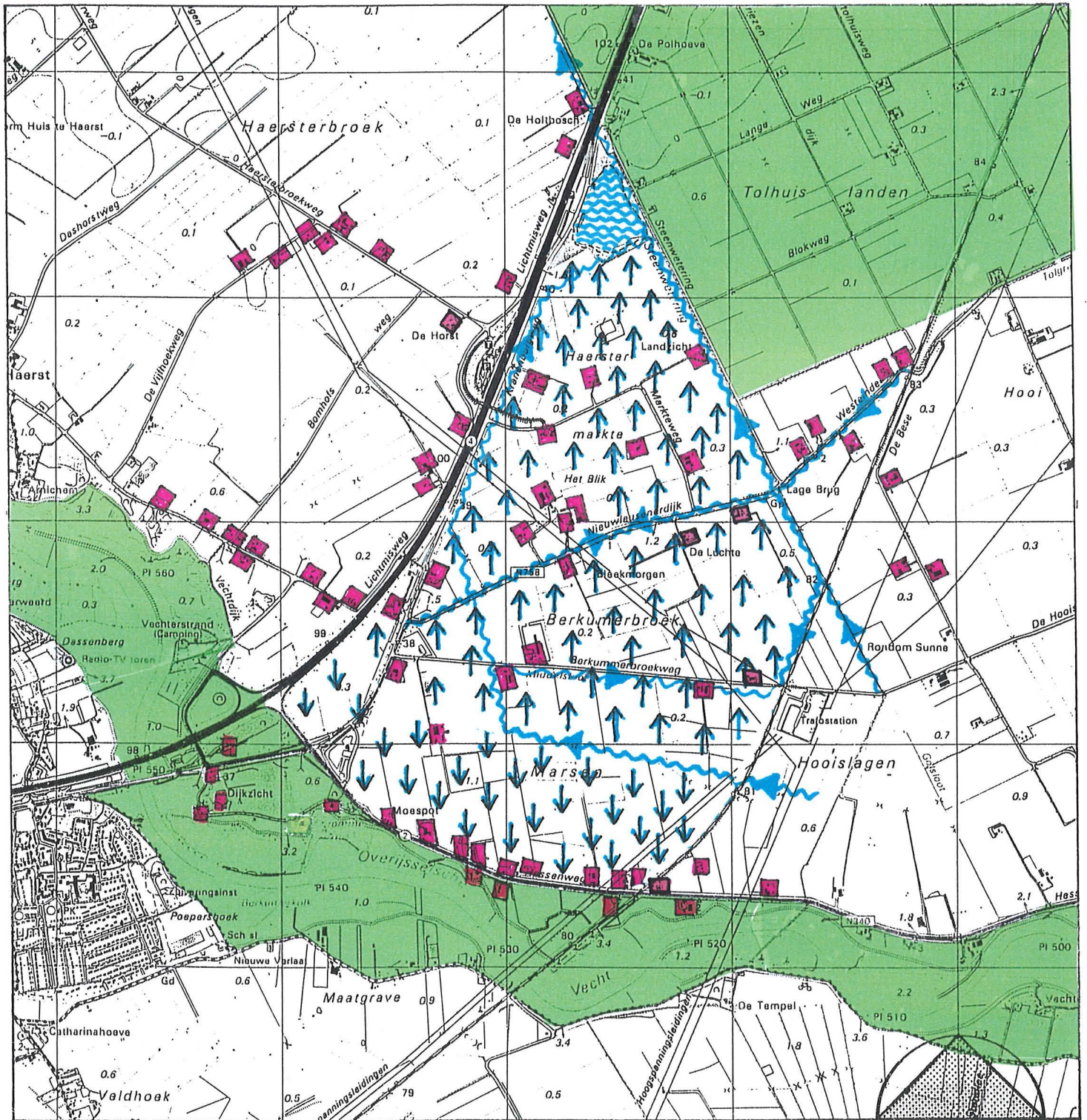
Waardevolle archeologische, cultuurhistorische en landschappelijke elementen, zoals de eendenkooi, oude boerderijen, het landgoed Dijkzicht, Het Blik en ook potentiële archeologische vindplaatsen, zijn elementen die gevoelig zijn voor ruimtebeslag of grondverzet waardoor ze verdwijnen of onomkeerbare schade wordt toegebracht.






Bij de bepaling van cultuurhistorische waarde van het gebied speelt bodemarchief een frote rol, temeer daar bij een rijk potentieel kostbare, vlakdekkende onderzoeken moeten worden uitgevoerd of grote arealen moeten worden ontzien. Doordat in het zoekgebied naar het zich laat aanzien geen sprake is van een rijk bodemarchief is een ernstige aantasting, danwel een forse kostenverhogend onderzoek waarschijnlijk niet aan de orde.

In het gemeentelijk archeologisch beleid wordt bij mogelijke grondverstoring een vooronderzoek gepleegd, geïnventariseerd door middel van kartering en proefboringen, de mogelijkheden voor het ontzien van het bodemarchief onderzocht en wordt eventueel overgegaan tot opgraven. Voor enkele deelgebieden zal de inventarisatie nog worden uitgevoerd.



## Gevoeligheden grijs milieu 5.4.1

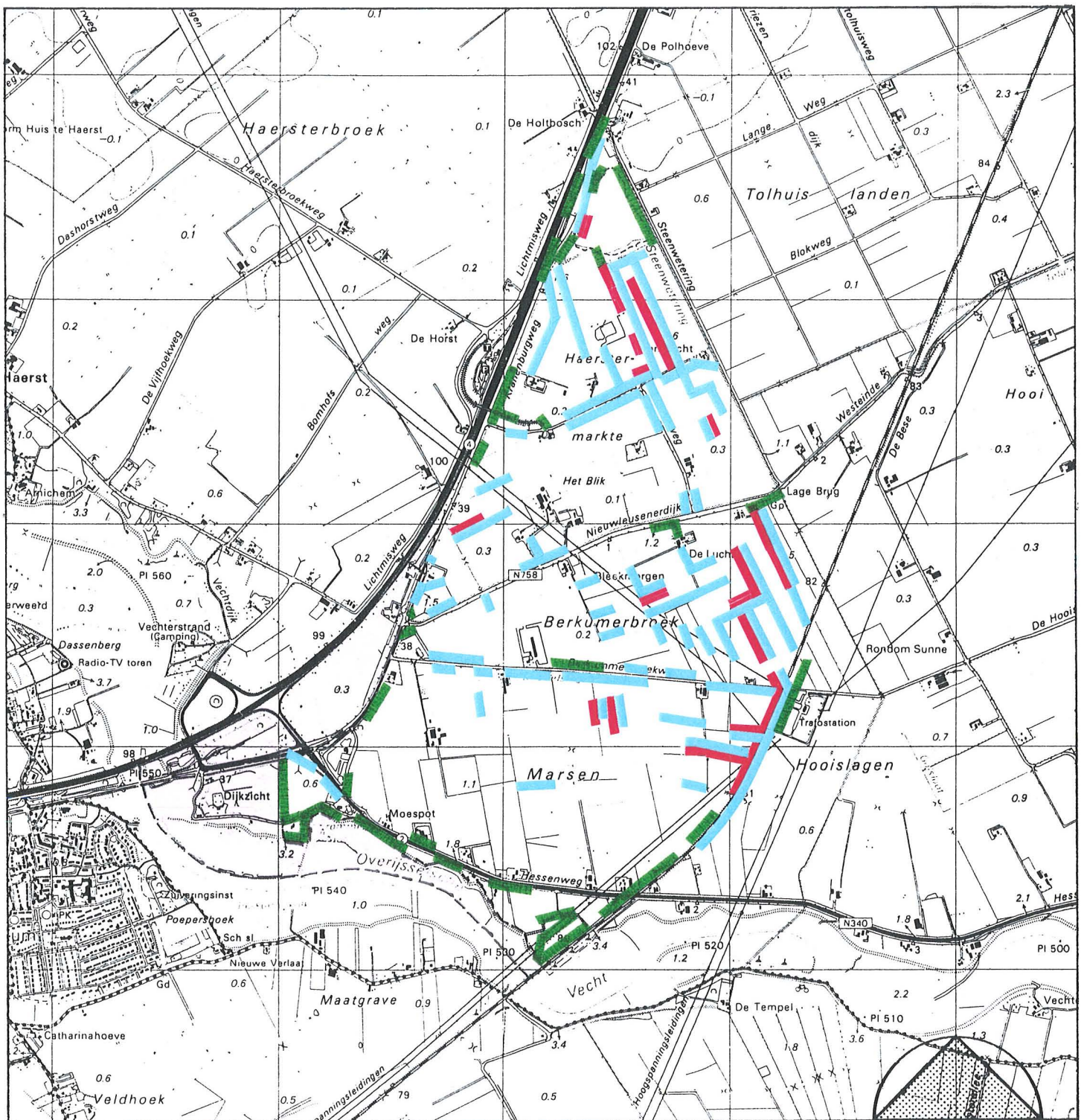







-  woningen en school (gevoelig voor geluid, geur)
-  milieubeschermingsgebied (gevoelig voor grijs milieu-invloeden)
-  belangrijke oppervlaktewateren met stroomrichting (gevoelig voor verontreinigingen)
-  kwelzone (vanuit grondwaterbeweging minder gevoelig voor verontreiniging)
-  inzijgzone ('s zomers, gevoelig voor verontreiniging van het grondwater)





## Waardevolle vegetaties 5.4.2

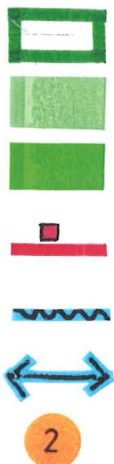
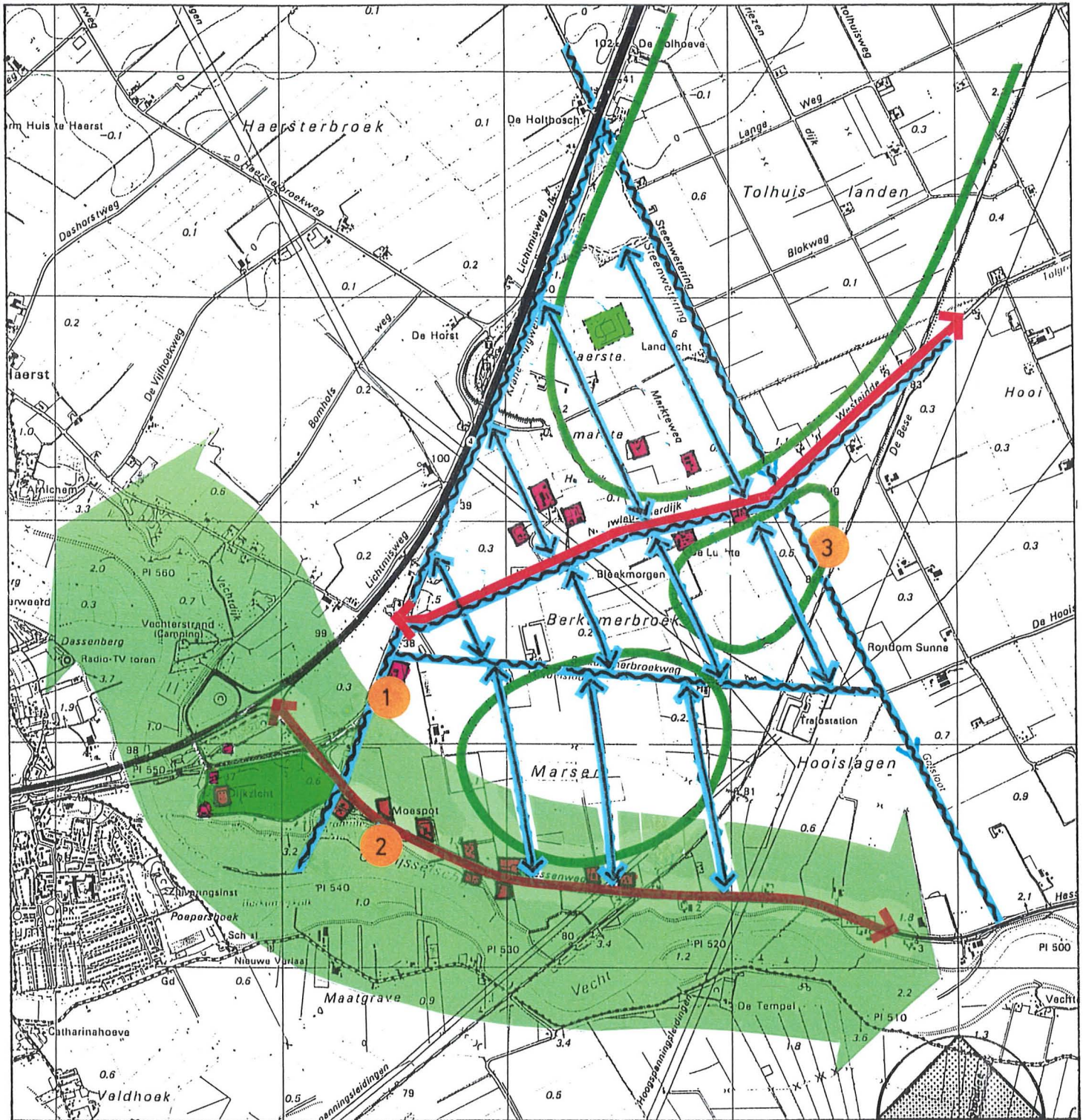


-  zeer waardevolle vegetaties van matig voedselrijk water en kwel
-  waardevolle en zeer waardevolle vegetaties van:
  -  bermen, dijken, bosranden
  -  watergangen, oevers
-  niet-geinventariseerd deel van het plangebied

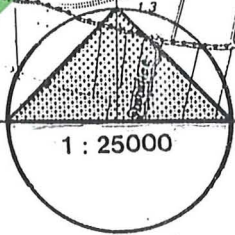




# Gevoeligheden landschap en cultuurhistorie 5.4.3



- open gebied
- samenhangende landschapstructuur Vechtdal
- waardevolle landschapselementen
- ontginningsassen met karakteristieke oude woonbebouwing
- oude waterloop
- verkavelingsrichting
- archeologische vindplaats



1 : 25000



## Wonen en onderwijs

Met name de in het gebied aanwezige woningen en de school zijn vanwege de aanwezigheid van mensen aan te merken als functies die gevoelig zijn voor milieu-invloeden, zoals verhoogde luchtverontreiniging, geur, stof, geluid en externe veiligheidsrisico's. Dit geldt met name voor de woningen, omdat daar mensen ook 's nachts verblijven en rusten.

## 5.5 Bestaande milieukwaliteit (zie kaarten 5.5.1 t/m 5.5.3)

### Landbouw

Ondanks de doorsnijdingen met infrastructuur is het gebied een hoogwaardig landbouwgebied met perspectief biedende bedrijven.

### Milieu, natuur, landschap en cultuurhistorie

Er is een grote invloed (vnl. geluid) van de aanwezige infrastructuur (A28, Hessenweg en spoorlijn) op het milieubeschermingsgebied het Vechtdal. Hierdoor is in dit gebied de milieukwaliteit niet optimaal. Op dit moment hebben de A28 en de Hessenweg een grote negatieve invloed op de voor verstoring gevoelige natuurwaarden. Hierdoor is een groot deel van de potentie van het gebied voor weidevogels in Tolhuislanden (door de A28) en in de Vechtdalzone (door de Hessenweg) niet ontwikkeld. Uit onderzoek is bekend dat bij een geluidsbelasting boven de 40 dB(A) er een aantoonbare depressie van het broedsucces van weidevogels plaatsvindt. De kwaliteit van water en bodem in het overig deel van het zoekgebied is zodanig dat hier nog behoorlijk veel waardevolle vegetatie-elementen voorkomen. Ook hier geldt dat het gebied potentieel zeer rijk is door de aanwezigheid van veel kwelwater maar dat deze potenties voor natuur niet tot ontwikkeling komen door de eisen die het intensieve agrarische gebruik stelt aan de waterhuishouding en de bemestingstoestand.

Ten opzichte van omliggende gebieden, zoals het Dalfserveld, Tolhuislanden en de Haersterbroek, is in het zoekgebied de oude landschappelijke structuur sterk aangetast door de relatief grote hoeveelheid infrastructuur die het gebied doorkruist.

Binnen het zoekgebied is het zeer open gebied ten noordoosten van de Nieuwleusenerdijk, aansluitend aan Tolhuislanden een gebied met een grote landschappelijke kwaliteit. In wat mindere mate geldt dit ook voor het open gebied ten noorden van de Hessenweg.

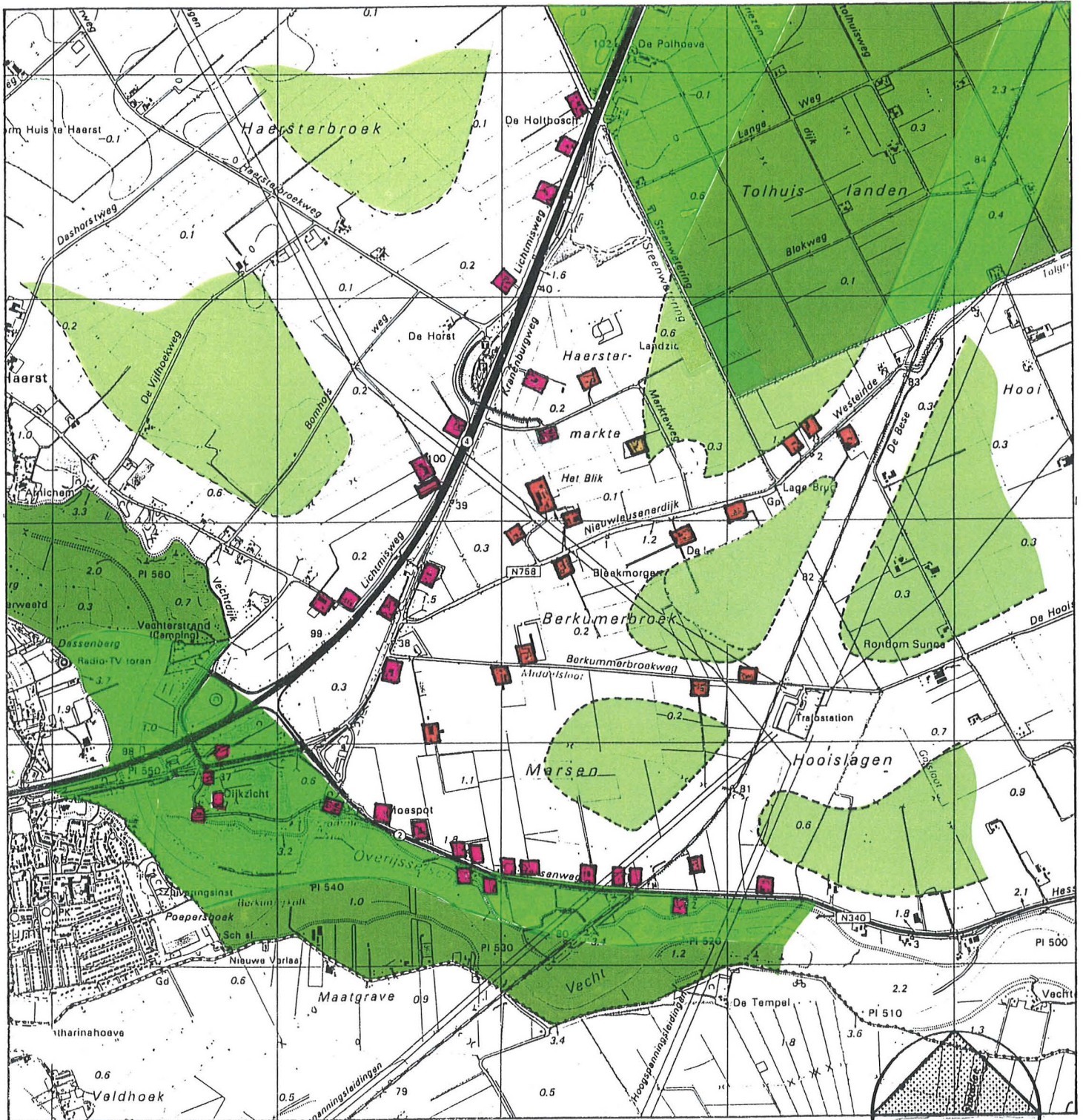
Daarnaast vertegenwoordigt het Vechtdal een gebied met een hoge landschappelijke waarde. De gebieden nabij het transformatorstation en de hoogspanningsleidingen hebben een verminderde landschappelijke kwaliteit. De landschappelijke kwaliteit van Het Blik is verstoord door de hoogspanningsleidingen die er overheen lopen.

Andere niet-agrarische vormen van grondgebruik, zoals het tuincentrum en de kassen in het westen van het zoekgebied, hebben een negatief effect op de openheid en de structuur van westelijk deel van het gebied.





## Bestaande milieukwaliteit vanuit grijs milieu 5.5.1



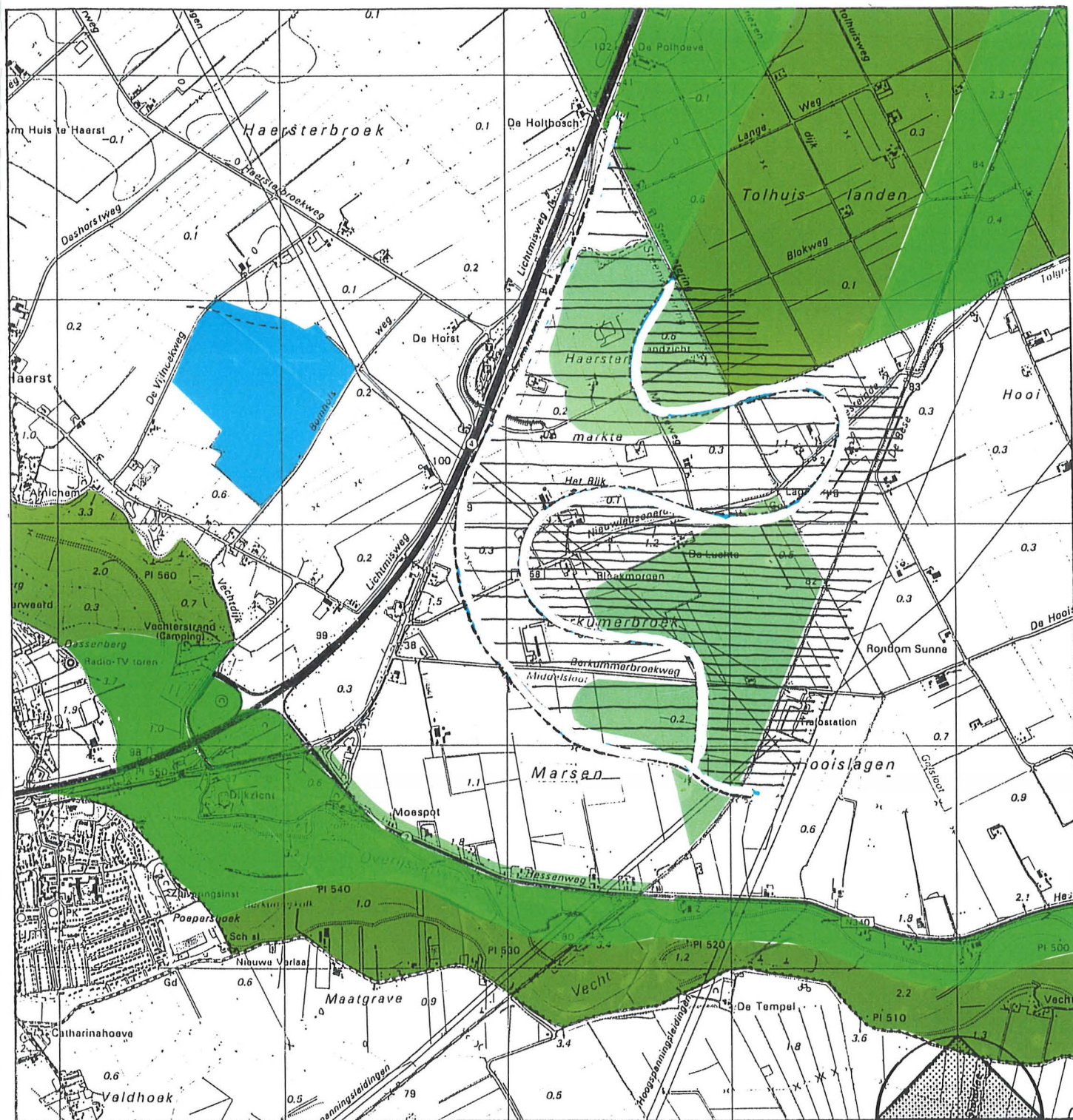
1 : 25000

- relatief onbelaste gebieden van grote omvang (hoge kwaliteit)
- niet belast milieubeschermingsgebied (zeer hoge kwaliteit)
- enigszins belast milieubeschermingsgebied (hoge kwaliteit)
- woningen binnen de 55 dB(A) verkeerslawaaizone (minder goede kwaliteit)
- woningen binnen de 50 dB(A) verkeerslawaaizone (iets minder goede kwaliteit)





## Bestaande milieukwaliteit vanuit natuur 5.5.2

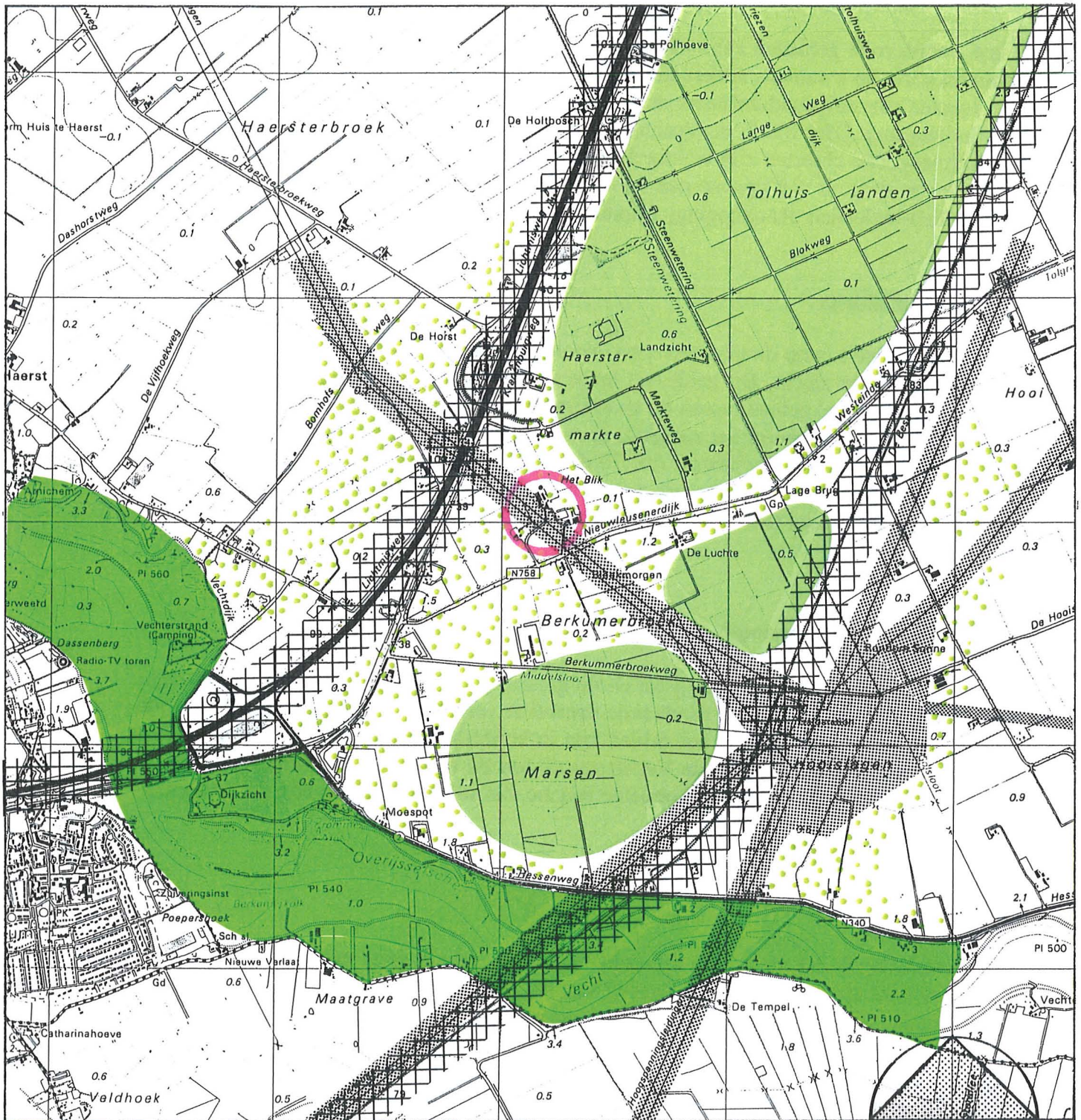


- vrij onbelaste ecologische hoofdstructuur
- belaste ecologische hoofdstructuur
- sterke kwel
- matige kwel
- concentratie van waardevolle vegetaties in plangebied
- belangrijke pleisterplaats watervogels/steltlopers











## Bestaande milieukwaliteit vanuit landschap 5.5.3



1: 25000

-  gebieden met een hoge landschappelijke kwaliteit gekoppeld aan openheid
-  gebieden met een hoge landschappelijke kwaliteit gekoppeld aan het Vechtdal
-  gebieden met een verminderde landschappelijke kwaliteit als gevolg van infrastructuur
-  gebieden met een verminderde landschappelijke kwaliteit als gevolg van hoogspanningstracés en SEP
-  landschappelijk belangrijk element beïnvloed door hoogspanningsleiding
-  relatief onaantast gebied zonder hoge landschappelijke kwaliteit



Naast waardevolle gebieden kan ook worden gesproken van enkele objecten met enige cultuurhistorische kwaliteit, andere objecten zijn niet als waardevol aan te duiden. De objecten met enige cultuurhistorische waarde zijn de eendenkooi, de oude boerderijengroep "Het Blik", de Vechtdijk en het landgoed 'Dijkzicht'. Deze cultuurhistorische objecten zijn weinig gevoelig voor de in het gebied bestaande milieu-invloeden en daarom niet opgenomen op kaart 5.5.3. Deze elementen zijn wel gevoelig voor milieu-invloeden als ophoging, ruimtebeslag e.d. (zie kaart 5.4.3).

### Wonen en onderwijs

De milieukwaliteit is op de plaatsen waar woningen binnen de geluidsinvloed van wegen of spoorwegen liggen slecht. Dit geldt met name voor twee woningen, die in de zuidoostelijke hoek van het zoekgebied tussen de spoorlijn en hoogspanningsleidingen vanaf het trafo-station liggen. Met name in het zuidelijk en westelijk deel van het gebied is sprake van een conflictsituatie door verkeerslawaai (tot 70 dB(A)) van de Hessenweg en de A28. Er is hier op meerdere plaatsen sprake van geluidbelasting op woningen die hoger is dan de voorkeursgrenswaarden (50 dB(A)). Ook langs de lokale wegen is sprake van geluidsoverlast.

## **5.6 Relevante autonome ontwikkelingen**

Het beleid van de provincie Overijssel en de gemeente Zwolle is erop gericht de huidige functies van het zoekgebied te handhaven danwel te versterken. Verwacht wordt daarom dat bij autonome ontwikkeling het gebied zijn in hoofdzaak agrarische functie en karakter zal behouden. Daarnaast zal in de Vechtzone de functie natuur- en landschapsbehoud en -ontwikkeling, met de hieraan gekoppelde functie van recreatief medegebruik, van groot belang blijven.

### Landbouw

De verwachting is dat macro-economische tendensen en scherpere milieu-eisen leiden tot verdere schaalvergroting en extensivering van het grondgebruik. Dit is gunstig voor de blijvers maar veel bedrijfsgebouwen zullen een andere functie krijgen. Gezien de huidige grootschalige landbouwstructuur in het onderzoeksgebied, zal dit niet tot grote economische problemen leiden. Extensivering van het grondgebruik biedt de mogelijkheid om de landbouwbedrijven bij een vorm van natuurproductie in te schakelen.

## Stedelijke ontwikkeling

Door de ligging in de nabijheid van Zwolle is er sprake van een zeker spanningsveld tussen stedelijke belangen en belangen van de landbouw, natuur en landschap. Op de lange termijn is een verdergaande verstedelijking van de stad Zwolle goed denkbaar. Hierdoor schuiven diverse stedelijke voorzieningen steeds verder op richting het buitengebied. De effecten hiervan op het zoekgebied zijn nu al merkbaar. Bijvoorbeeld de aanwezigheid van het tuincentrum, het transformatorstation van de SEP en de eerder geplande afvalverwerkingsinrichting de Marsen. De eventuele aanleg van de Rijksweg 35 door het zoekgebied zal dit proces mogelijk nog versnellen. Door de niet-landbouwkundige processen zal de landbouwfunctie sterk onder druk komen te staan. Dit zal zeer waarschijnlijk een negatief effect hebben op de karakteristieke openheid van het gebied, met name in het zuidelijk deel van het zoekgebied.

## Ontsluiting en verkeer

In de toekomst zal in en om het zoekgebied de hoofdwegenstructuur verbeterd worden. Buiten en door het gebied lopen de mogelijke tracés van de toekomstige Rijksweg 35, de zgn. 'Vechtdalvarianten'. Bij de studie naar de mogelijke ontsluitingsvarianten moeten deze tracés expliciet in beeld worden gebracht.

Ter verbetering van de wegverbinding Zwolle-Hardenberg wordt gedacht aan het opwaarderen van de N34(0). Gelet op het prille stadium van deze gedachtenvorming, zal in het kader van de planontwikkeling voor het bedrijventerrein hiermee geen rekening worden gehouden. De capaciteitsverbetering van de A28 beperkt zich voorlopig tot dynamische rijstrooksignalering en de aanleg van een 'weefstrook' tussen de afritten Zwolle-Noord en Ommen. Ondanks deze maatregelen zal de verkeersdruk blijven toenemen.

## Milieu, natuur, landschap

Het behoud van de agrarische functie van het gebied zal enerzijds leiden tot vergroting van bedrijfskavels. Dit kan mogelijk het verdwijnen van kavelsloten en -beplantingen betekenen. Anderzijds zullen bestaande boerenerven verder worden vergroot en dit heeft juist een verdichtend effect op het landschap. Verwacht mag worden dat het overheidsbeleid ten aanzien van Tolhuislanden leidt tot een verdere aanpassing van het agrarisch gebruik van dit gebied aan de aanwezige weidevogelwaarden, bijvoorbeeld door een vorm van agrarisch natuurbeheer. De natuurwaarden in het zoekgebied zullen profiteren van strengere milieu-regelgeving en schaalvergroting/extensivering in de landbouw, evenals van het opkomende agrarisch natuurbeheer.

In het Vechtdal zal uitwerking worden gegeven aan de gebiedsvisie die gericht is op een versterking van de functies natuur en recreatie, de grote potenties van dit gebied. Bij recreatie wordt daarbij vooral gedacht aan dagrecreatie en recreatief medegebruik. Dit zal waarschijnlijk gepaard gaan met landschappelijke verdichting en schaalverkleining van dit gebied. Toenemende aandacht voor landschapsherstel zal een positief effect hebben op de landschapselementen in het gebied en op het bosonderhoud van Dijkzicht.

Met het verder uitgroeien van de stad Zwolle als stedelijk gebied zullen de bestaande functies van zoekgebied de gevolgen ondervinden van de groeiende verstedelijkingsdruk. Naast de reeds genoemde verwachte toename van recreatief (mede)gebruik, zal dit zich uiten in een toename van de verkeersdruk en het ontstaan van allerlei (rand)stedelijke functies in het gebied. Voorboden hiervan zijn de mogelijke tracés van de Rijksweg 35, het tuincentrum, de recente uitbreiding van het transformatorstation en de geplande afvalverwerkingslocatie De Marsen. Een toename van de verkeersintensiteit en de te verwachten aanleg van nieuwe infrastructuur zal leiden tot verdere ruimtelijke en functionele versnippering van het landschap binnen het zoekgebied. Daarnaast zal dit met name een negatief effect hebben op de ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden in het Vechtdal en Tolhuislanden.

Een toenemende recreatie in het zuidelijk deel van het zoekgebied kan een katalysator zijn voor het ontstaan van nevenfuncties in het gebied. Dit, en het ontstaan van nieuwe stedelijke functies in het gebied, zal ruimtelijke verdichting en schaalverkleining tot gevolg hebben, veroorzaakt door nieuwe bebouwings- en beplantingsmassa.

## 6 MILIEUKENMERKEN VAN HET NIEUWE BEDRIJVENTERREIN

### 6.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe de ontwikkeling van het Meest Milieuvriendelijk Model (MMM) ter hand is genomen.

Allereerst wordt aan de hand van een theoretisch model een beschrijving gegeven van de milieu-invloeden van het bedrijventerrein. Hierbij worden de algemene uitgangspunten gehanteerd die voor het bedrijventerrein gelden (zie hoofdstuk 3).

Met behulp van dit model wordt de confrontatie aangegaan met de gevoeligheden van het onderzoeksgebied. Door zo milieu-invloeden en -gevoeligheden met elkaar te confronteren wordt duidelijk waar, met "modellering" van het theoretisch model, de meeste milieuwinst kan worden bereikt. Het theoretisch model wordt dus als het ware omgevormd in de richting van een MMM door in het zoekgebied te kijken waar de gevoeligheid voor de invloeden vanuit het bedrijventerrein het laagst is en waar al milieu-invloeden voorkomen. Zodoende wordt het model geoptimaliseerd ten aanzien van milieukwaliteit.

Het is belangrijk om de realiseerbaarheid van het aldus ontstane MMM niet uit het oog te verliezen. Bij de ontwikkeling van het MMM is dit onderdeel van het iteratieve proces. In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk wordt daarom de realiseerbaarheid van het MMM vanuit het oogpunt van de initiatiefnemer expliciet aan de orde gesteld.

### 6.2 Theoretisch model

Uitgangspunten vanuit de IN-zijde bij het construeren van dit theoretisch model zijn:

- de oppervlakte is 150 ha bruto, uit te geven in kavels van 1 ha en groter;
- er is plaats voor inrichtingen uit de milieucategorieën vier en vijf, waarbij voor categorie vijf ca 30 ha beschikbaar is;
- er zijn zichtlocaties aan de A28 en er is op zijn minst de mogelijkheid van spoor-aansluiting;
- de invloedssfeer van de bedrijven wordt ingeschat met behulp van de afstandsnormen zoals die genoemd zijn in de lijst "Bedrijven en milieuzonering" van de VNG (VNG, 1992);
- de bedrijven met de grootste invloedssfeer liggen zo centraal mogelijk op het terrein, zodat de milieubelasting buiten het terrein zoveel mogelijk wordt beperkt;
- er is zowel een ontsluiting naar de Hessenweg als naar de Kranenburgweg;
- er is ruimte voor de Vechtdaltracés van de Rijksweg 35.

Bijgaand is schematisch een theoretisch model gegeven van het geplande industrieterrein en de bijbehorende invloedssfeer (kaart 6.2).



## Invloeden

In dit theoretisch model zijn alleen afstandafhankelijke invloeden meegenomen. De belangrijkste afstandafhankelijke milieu-invloeden die een rol spelen bij dit bedrijventerrein zijn:

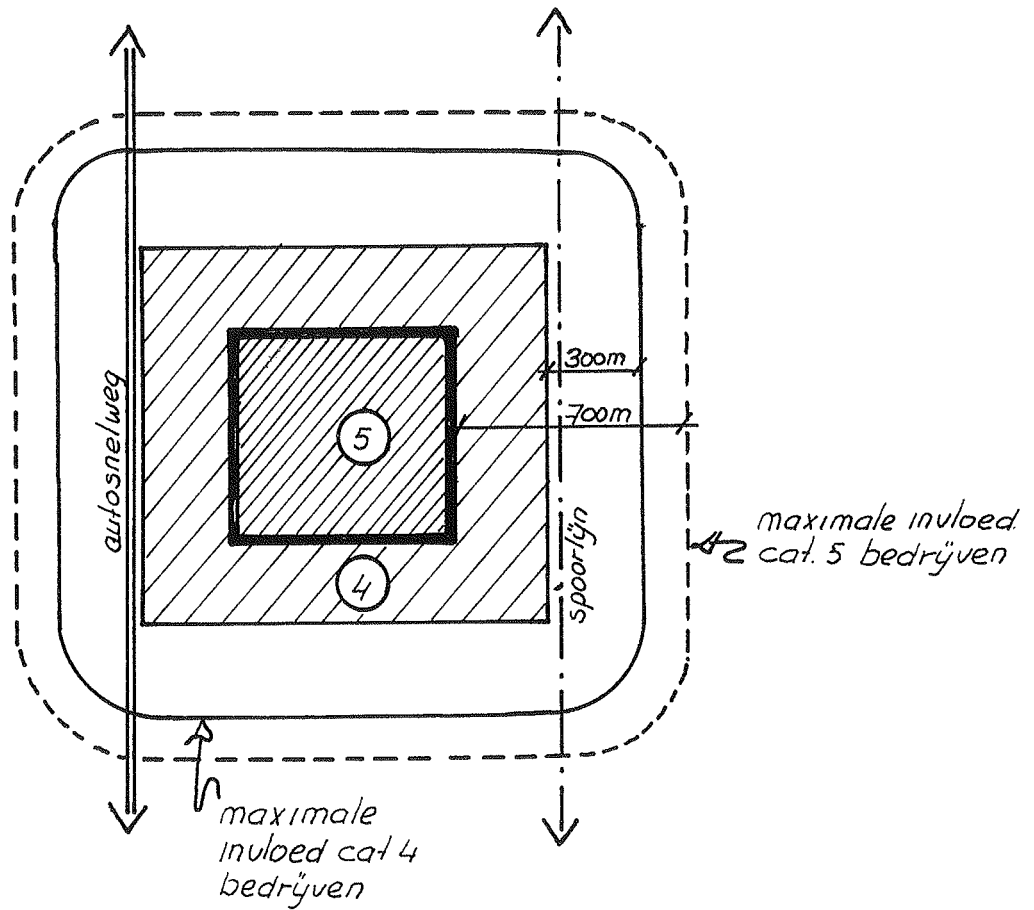
- geluid/trilling;
- stank/stof;
- externe veiligheid (brand- en explosiegevaar);
- lokale luchtverontreiniging vanwege wegverkeer;
- invloed op de waterkwaliteit en -huishouding in de omgeving.

De invloedssfeer, die door de VNG voor deze invloeden wordt genoemd, is 300 meter voor categorie vier bedrijven. Voor categorie vijf wordt uitgegaan van bedrijven met een milieu-invloed tot maximaal 700 meter.

Daarnaast zijn er niet-afstandafhankelijke invloeden. Deze hebben betrekking op het ruimtebeslag van het bedrijventerrein. Ook de beïnvloeding van het landschap door de visueel-ruimtelijke werking van het bedrijventerrein en de doorsnijdingen door noodzakelijke ontsluitingswegen kunnen hier worden genoemd. Deze invloeden komen in het theoretische model niet tot uitdrukking. Bij de tot standkoming van het MMM worden deze invloeden wel meegenomen.

## Gevoeligheden

In principe is het bedrijventerrein zelf niet gevoelig voor milieu-invloeden. Voor bepaalde typen bedrijven (bijv. distributiebedrijven, groothandel- en transportbedrijven) geldt echter wel dat zo min mogelijk verstoring, in de vorm van stof, stank en hinder gewenst is. Dit geldt met name daar waar regelmatig mensen verblijven, zoals kantoorruimten en showrooms. Hiermee zal bij de interne zonering van het bedrijventerrein rekening gehouden moeten worden, door bij voorkeur bedrijven die deze gevoeligheid hebben langs de rand van het bedrijventerrein te situeren.



*Voorgenomen bedrijventerrein met  
milieu- invloeden  
(conform uitgangpunten voorgenomen  
activiteit)*

*schaal 1:25.000*



## 6.3 Uitgangspunten van het MMM

### Uitgangspunten

Bij de totstandkoming van het MMM hebben de volgende uitgangspunten vanuit milieuzijde een rol gespeeld:

- het MMM moet een realistisch model zijn en voldoen aan de uitgangspunten uit hoofdstuk 3;
- het MMM moet beantwoorden aan het duurzame planningsprincipe van zuinig ruimtegebruik, dus het moet aansluiting zoeken bij de bestaande milieu-invloeden en de milieubelasting in het gebied zo mogelijk verminderen;
- het MMM moet beantwoorden aan het duurzame planningsprincipe van de twee netwerken (Ministerie van VROM, strategie van de twee netwerken, DOSS, 1996). Dit betekent dat het MMM moet aansluiten bij de verkeersinfrastructuur (het rode netwerk), en grote aaneengesloten gebieden met veel gevoelige functies (de Provinciale Ecologische Hoofd Structuur; het blauwe netwerk) moet mijden;
- het MMM moet zoveel mogelijk de overige waarden en potenties van milieu, natuur, landschap en cultuurhistorie in het zoekgebied sparen.

Aan de hand van deze uitgangspunten kan een geschiktheidskaart worden gemaakt. Uit het tweede uitgangspunt is af te leiden dat in ieder geval de belaste zones van de wegen en het trafostation in aanmerking komen voor het bedrijventerrein (kaart 5.3). Hierdoor wordt automatisch aangesloten bij de bestaande verkeersstructuur (derde uitgangspunt).

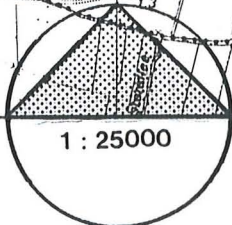
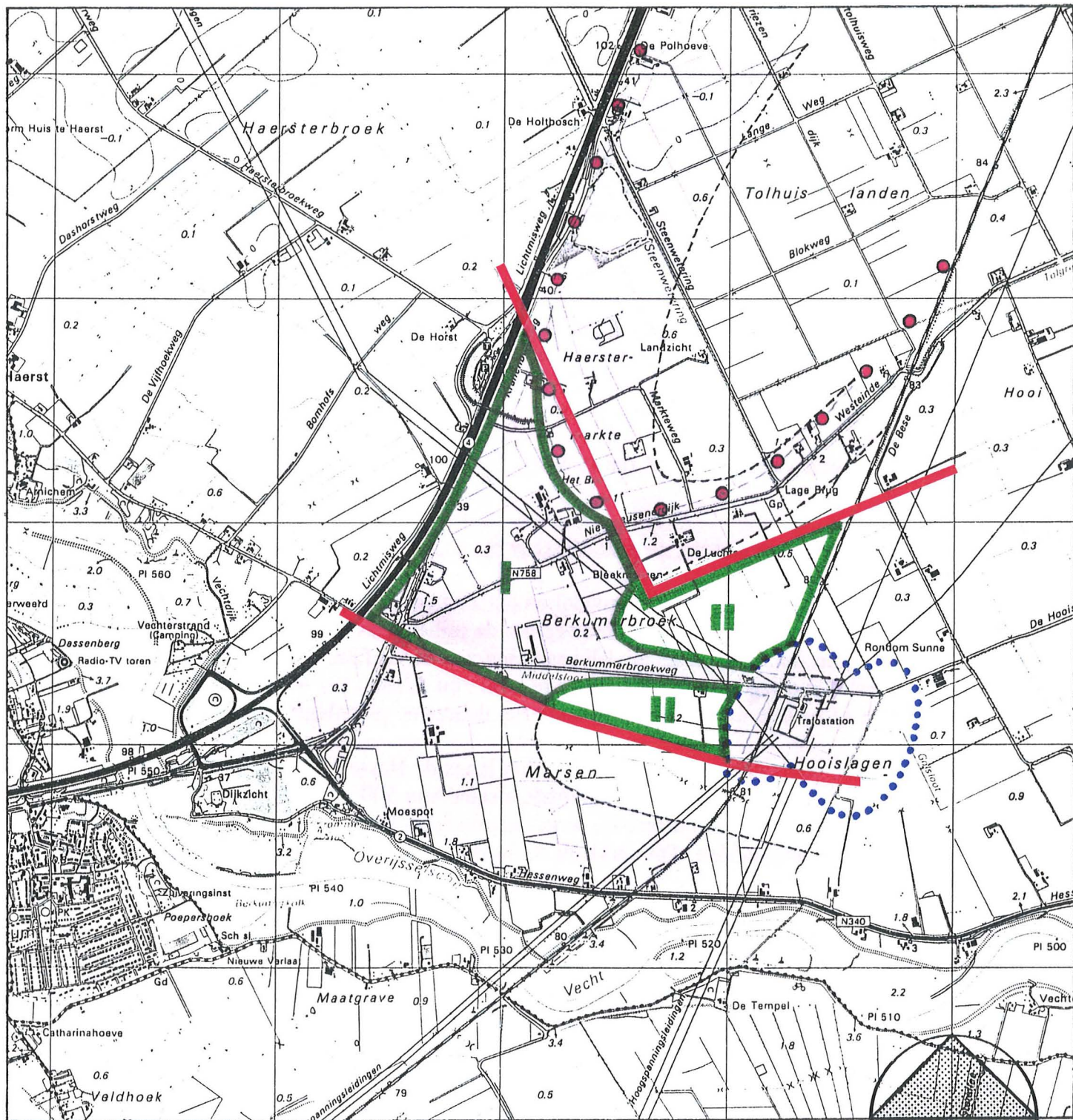
Bovendien moet volgens het derde uitgangspunt grote aaneengesloten gebieden met veel gevoelige functies ontzien worden. Het gaat hierbij met name om de milieubeschermingsgebieden Vecht-Regge en Tolhuislanden. Uit het theoretisch model blijkt dat bij een afstand van 700 meter er in ieder geval geen verstoring zal optreden in die gebieden.







Hiermee wordt voldaan aan het derde uitgangspunt.

Om aan het vierde uitgangspunt te voldoen moeten de grote open ruimtes zoveel mogelijk gespaard blijven.

Op deze wijze ontstaat er een totaalbeeld van de geschiktheid van het gebied voor een bedrijventerrein vanuit milieuoogpunt. Deze geschiktheid is weergegeven op kaart 6.3. Het geschikte gebied is geen 150 hectare en voldoet daarom niet aan de uitgangspunten van de initiatiefnemer. Vergroting van het terrein kan gezocht worden in het gebied waar in de bestaande situatie geen milieu-invloeden voorkomen en waar ook geen gevoelige gebieden worden aangetast. Dit gebied staat ook aangegeven op kaart 6.3.





-  contour trafostation
-  belastgebied
-  700 m buffer om milieubeschermingsgebieden
-  groot open gebied
-  geschikt gebied
-  mogelijkheden voor vergroting geschikt gebied

Woningen komen verspreid voor in heel het onderzoeksgebied (kaart 5.2.2). Gepoogd is daarom in eerste instantie alleen grotere concentraties van woningen te sparen (dit zijn met name de woningen langs de Hessenweg en Het Blik). Sparen van andere woningen speelt met name een rol bij het kiezen van de uiteindelijke begrenzing en bij het afwegen van de verschillende modellen. Bij de begrenzing zal ook verder bekeken worden hoe zo veel mogelijk natuur- en landschapswaarden (o.a. kavelrichting, natuurwaarden en kwel) in het gebied zelf gespaard kunnen blijven zodat zoveel mogelijk voldaan wordt aan het vierde uitgangspunt. Deze aspecten spelen ook een rol als gezocht wordt naar verdere inrichting van het terrein (zie hoofdstuk 8 en 9).

Met behulp van de geschiktheidskaart en de gevoeligheids en kwaliteitskaarten, waarop onder andere de verkavelingsrichting en de kwaliteit vanuit natuur staat, wordt de verdere begrenzing van het MMM bepaald.

#### **6.4 Begrenzings van het MMM (kaart 6.4)**

##### Zuidelijke begrenzing en ontsluiting naar de Hessenweg

In het MMM wordt, evenals in het Buffermodel en het Zichtlocatiemodel, gekozen voor het handhaven van een buffer naar de Hessenweg om de milieubelasting op het Vechtdal te minimaliseren. Vanuit de theoretische modelbenadering zou deze afstand voor categorie vijf 700 meter en voor categorie vier 300 meter moeten zijn. Vanuit het MMM is er de behoefte om deze afstand te minimaliseren (vanuit het duurzame planningsprincipe zuinig ruimtegebruik).

Indicatief akoestisch onderzoek, waarbij de woningen langs de Hessenweg nog juist buiten de 50 dB(A)-contour liggen, leverde een minimale afstand van 500 meter op.

Bij een dergelijke breedte van de bufferzone wordt het hoogstgelegen peilgebied, tevens een inzingsgebied, juist ontzien. Dit verkleint de kans op verspreiding van vervuiling via het watersysteem.

Bij een dergelijke breedte van de bufferzone blijft echter de planologische onzekerheid over dit gebied bestaan. Deze wordt vergroot bij een doorsnijding van de aanwezige bedrijven door een ontsluitingsweg naar de Hessenweg toe. Tevens blijft de milieukwaliteit langs de Hessenweg en in de Vechtdalzone door het drukke verkeer op deze weg en op de ontsluitingsweg laag. Dit frustriert de ontwikkeling van deze Vechtdalzone tot natuur- en recreatiegebied en maakt mogelijk sanering van de woningen in de toekomst noodzakelijk. Bij alle IN-alternatieven zal, als gevolg van het verkeer naar en van het bedrijventerrein, de huidige Hessenweg drastisch gereconstrueerd moeten worden (verbreding naar het noorden of naar het zuiden).

In afwijking van het Hessenweg-, Buffer- en het Zichtlocatiemodel wordt daarom in het MMM gekozen voor een aantal maatregelen, die de milieusituatie en het zuinig ruimtegebruik van deze bufferzone verbeteren.

Ten eerste wordt gekozen voor een alternatieve hoofdontsluiting. Deze doorsnijdt niet het buffergebied, maar bundelt de hinderzone van de Hessenweg met de hinderzone van het



toekomstige bedrijventerrein door de Hessenweg naar de zuidgrens van het bedrijventerrein te verplaatsen. Hierdoor ontstaat de gewenste ontsluitingsmogelijkheid van het bedrijventerrein naar het westen, wordt de bufferzone niet doorsneden en wordt de milieusituatie voor de Vechtzone en de aanliggende woningen verbeterd.

Bij een eventuele aanleg van de Rijksweg 35 door het Vechtdal (overigens niet het meest-milieuvriendelijke tracé van deze weg!) wordt deze aangesloten op de omgelegde Hessenweg. Ook in die situatie geldt dat de extra hinder op de Vechtzone en de aanwezige bewoning kan worden geminimaliseerd en de milieukwaliteit hier wordt verbeterd. De omgelegde Hessenweg kan aldus ook worden beschouwd als mitigerende (effect verminderende) maatregel in het kader van de aanleg van één van de Vechtdalvarianten van de Rijksweg 35. Daarbij wordt de huidige Hessenweg ten westen van de spoorlijn afgesloten voor doorgaand verkeer en alleen toegankelijk voor fiets- en landbouwverkeer.

Ten tweede wordt in het verlengde van het opschuiven van de Hessenweg in het MMM gekozen voor een zodanige ontwikkeling van de bufferzone dat deze een logische en duurzame overgang naar de Vechtzone vormt en tevens voor een aantal toekomstige stedelijke functies ruimte biedt. Deze stedelijke functies kunnen worden gesorteerd naar de mate van veranderlijkheid en milieubelasting. Laagdynamische functies kunnen aan het oorspronkelijke Hessenwegtracé worden gekoppeld, terwijl hoogdynamische functies aan de omgelegde Hessenweg (zuidzijde) kunnen worden gesitueerd. Hiermee wordt de planologische duidelijkheid van dit gebied bevorderd en kan de landschappelijke afronding van het bedrijventerrein naar de zuidzijde gestalte krijgen. In hoofdstuk 8 en 9 wordt hierop teruggekomen.

### Westelijke begrenzing

Aan de westkant wordt het MMM, evenals de drie andere modellen, begrensd door de A28 en door de tracé reservering voor de Vechtdalvariant van de Rijksweg 35. Een Rijksweg 35 door het Vechtdal behoort volgens het desbetreffende MER tot de minst milieuvriendelijke van de bestudeerde alternatieven. Het anticiperen op de aanleg van deze verbinding zou dus kunnen worden opgevat als een weinig milieuvriendelijke keuze. Toch wordt in het MMM, evenals in de andere modellen, met dit tracé rekening gehouden. Voor de initiatiefnemer is het niet aanvaardbaar om deze mogelijkheid in de toekomst te blokkeren.

Bovendien zal een model dat het tracé blokkeert aan de randen slechts minimale milieuvoordelen opleveren die binnen de nauwkeurigheidsmarge van de effectbepaling liggen. Daarom is, ook ter wille van een duidelijke vergelijkbaarheid van de modellen, de reservering voor dit tracé in het MMM gehandhaafd. Wel wordt bij het aspect uitbreidingsrichting hierop teruggekomen (zie hoofdstuk 8.2.3).

### Noordelijke en oostelijke begrenzing

De begrenzing naar het open gebied aan de noordzijde wordt geoptimaliseerd door de onaangetaste ruimte ten noorden van de Nieuwleusenerdijk en de hoogspanningsleiding zoveel mogelijk te ontzien. De afronding aan deze zijde wordt gezocht ter hoogte van de bestaande beplante oprit van de Marktweg over de A28. Vervolgens wordt de bestaande kavelrichting opgepakt tot aan de Nieuwleusenerdijk. Dit heeft tot gevolg dat de woonfunctie van Het Blik niet kan worden gespaard. Bedacht moet worden dat de woonfunctie alleen gehandhaafd kan worden als de grens van het bedrijventerrein op enige afstand ligt van Het Blik. Dit staat op gespannen voet met de andere uitgangspunten van het MMM.

Om aan de vereiste oppervlakte voor het bedrijventerrein te komen wordt ten zuiden van de Nieuwleusenerdijk een extra slag van 300 meter (twee kaveldiepten op het toekomstige terrein) gemaakt, om vervolgens weer de kavelrichting op te pakken naar de bestaande spoorwegovergang van de Berkummerbroekweg. Dit heeft tot gevolg dat het MMM niet optimaal de bestaande vegetatiekundige waarden en het kwelmilieu in het zoekgebied spaart (zie kaart 5.5.2 en 5.4.2).

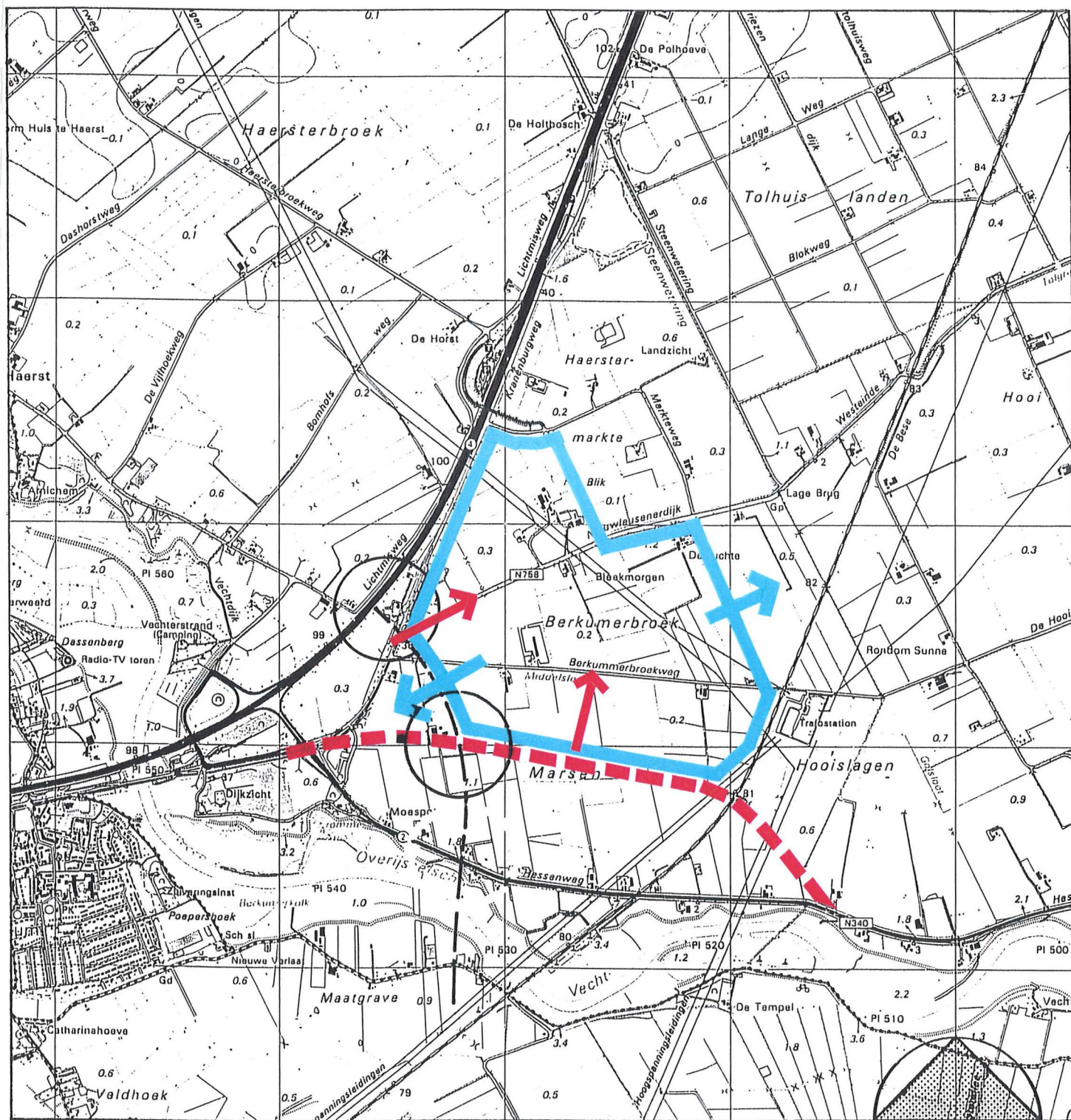
De begrenzing van het MMM tussen de Nieuwleusenerdijk en de Berkummerbroekweg is echter te motiveren vanuit de gedachte dat hier ook de meest milieuvriendelijke uitbreidingsrichting ligt (zie hierna). Bovendien is hier sprake van een meer geïsoleerd en verdicht landschap dan ten noorden van de Nieuwleusenerdijk als gevolg van de aanwezigheid van woningen, beplanting en van de doorsnijding door de spoorlijn en het transformatorstation met de wirwar van hoogspanningsleidingen hieromheen.

Het spoor vormt aan de oostzijde de begrenzing, zodat eventueel transport via spoor mogelijk is.

### Uitbreidingsrichting

In de visie, die heeft geleid tot dit MMM, is alleen het gedeelte tussen de Nieuwleusenerdijk en de Berkummerbroekweg geschikt voor toekomstige uitbreiding (kaart 6.4; zie pijl). Hiermee wordt aangegeven dat ook in de toekomst moet worden voorkomen dat de Vechtzones en Tolhuislanden worden belast. Een andere (ondergeschikte) uitbreidingsrichting is het gebied tussen de omgelegde Hessenweg/Kranenburgweg en de A28. Bij deze uitbreidingsrichting geldt dat er eerst duidelijkheid moet zijn over de Rijksweg 35.

# Meest milieuvriendelijke model 6.4



1 : 25000



ontsluiting



nieuw aan te leggen wegvak



uitbreidingsrichting



## 6.5 Realiseerbaarheid van het MMM

### Kosten

Door de omlegging van de Hessenweg moeten voor het MMM extra kosten worden gemaakt. Er zal door de Nederlandse Spoorwegen (NS) een ongelijkvloerse spoorwegkruising worden geëist. Deze extra kosten hebben betrekking op belemmeringen als hoogspanningsleidingen, grondverwerving, technische voorzieningen, aanleg weg, viaduct, etc.

### Bestuurlijk juridische aspecten

De omgelegde Hessenweg vergt een extra bestuurlijke inspanning. De Hessenweg is een provinciale weg. Bovendien moet er worden overlegd met buurgemeente Dalflen, met de NS en met het Rijk (aansluiting op Rijksweg 35). Door de omgelegde Hessenweg als reservering open te laten, kan het overleg worden uitgesteld tot het moment waarop meer duidelijkheid is ontstaan over de Rijksweg 35 en wanneer een definitieve beslissing over de zuidelijke ontsluiting van Hessenpoort noodzakelijk is.

Een en ander laat onverlet dat de keuze voor het MMM vanuit bestuurlijk oogpunt de procedure voor het bestemmingsplan versoepelt, omdat niet steeds weer hoeft te worden beargumenteerd waarom van het MMM is afgeweken.

De omlegging van de weg op zich is niet MER-plichtig.

### Verwerving

In het MMM wordt de geluidcontour goed opgevuld met daadwerkelijk voor het bedrijventerrein aan te kopen gronden. Daardoor wordt het nadeel, dat agrarische bedrijfsgebouwen moeten worden aangekocht vanwege geluid zonder dat de grond nodig is, geminimaliseerd. Ook bij dit model zal vanwege geluid een aantal woningen opgekocht moeten worden. De woningen aan de Hessenweg blijven naar verwachting gespaard.

Voor de omgelegde Hessenweg moeten aan de zuidzijde meer gronden worden aangekocht dan bij een ontsluiting op de bestaande Hessenweg. Een aantal agrarische gronden zullen daardoor doorsneden worden.

### Waterbeheersing en bouwrijp maken

Dit ontmoet geen technische bezwaren. Het model ligt in twee peilgebieden.



### Verkavelbaarheid en uitgeefbaarheid

Bij het MMM is de lengtemaat van het deel ten noorden van de Nieuwleusenerdijk iets te kort en die van het deel ten zuiden van deze weg iets te lang om tot een gunstige verkaveling te komen (wenselijke kaveldiepte 150 meter). Dit is echter geen onoverkomelijk bezwaar maar de kans bestaat dat meer kleine kavels ontstaan dan in de doelgroep afzetbaar is.

De éézijdige bebouwing van een deel van de Nieuwleusenerdijk is niet onverdeeld gunstig vanuit ruimtegebruik en vanuit een duidelijk entree van het terrein vanaf Nieuwleusen. Ook bestaat de kans dat in het MMM meer kavels onder de hoogspanningsleiding terecht komen dan wenselijk is.

Het model heeft een behoorlijke lengte zichtlocatie.

### Verkeer

Bij aanleg van de omgelegde Hessenweg is de inpasbaarheid van de Rijksweg 35-varianten een belangrijk aandachtspunt. Immers de aansluiting van de Hessenweg mag niet te dicht op deze aansluiting liggen (normen/eisen Rijkswaterstaat).

Een ander aandachtspunt is de vormgeving van de aansluiting van de omgelegde Hessenweg op de Kranenburgweg. Het gebruik van de Kranenburgweg langs Berkum voor niet-lokaal verkeer moet namelijk niet worden gestimuleerd (geen rechtdoorrijbeweging in die richting).

Voordelen van de omlegging van de Hessenweg vanuit verkeer zijn de volgende. Een eventuele ongelijkvloerse kruising van het spoor kan eenvoudiger op de nieuwe kruising met dit spoor worden gerealiseerd dan op het oude tracé. Dit geldt ook voor een eventueel in de toekomst noodzakelijke verbreding van de Hessenweg.

De ongelijkvloerse spoorwegkruising is gunstig voor de doorstroming van het verkeer. In de eindsituatie worden de omrijbewegingen vanuit het bedrijventerrein Hessenpoort naar de A28 en een eventuele Rijksweg 35 geringer.

### Uitbreidingsmogelijkheid

De geschetste uitbreidingsrichting is realiseerbaar. Wel zal vrij snel de ruimte tot aan het spoor zijn benut en moet worden gedacht aan ontwikkeling aan de oostzijde van het spoor. Het spoor en het transformatorstation vormen hierbij een barrière.

## 7 VERGELIJKING VAN DE MODELLEN EN VOORKEURSMODEL

### 7.1 Algemeen

In dit hoofdstuk staat eerst een beschrijving van de milieu-effecten van alle modellen. Dit zijn zowel de initiatiefnemersmodellen die in hoofdstuk 3 zijn gepresenteerd als het MMM dat in hoofdstuk 6 is beschreven.

Vervolgens volgt een vergelijking van deze modellen. Bij de vergelijking worden allereerst de milieu-effecten in ogenschouw genomen. Daarna volgt een vergelijking op basis van argumenten die ook voor de initiatiefnemer van belang zijn en die van belang zijn vanuit de ruimtelijke en functionele structuur van het gebied. De vergelijkingen worden afgesloten met een matrix waarin alle beoordelingen overzichtelijk zijn samengevat.

Uit deze matrix komt naar voren welk model vanuit de verschillende gezichtspunten, zonder weging, als meest gunstig is aan te merken. Vervolgens wordt dit model als basis gebruikt om een voorkeursmodel op te stellen. Dit voorkeursmodel wordt in paragraaf 7.4 beschreven. De nadelen van het meest gunstige model zijn geïnventariseerd en er wordt bekeken in hoeverre aanpassingen aan het meest gunstige model gedaan kunnen worden. Daarbij worden de voordelen van dit gunstige model overeind gehouden en de nadelen geminimaliseerd. Dit voorkeursmodel is dus een compromis waar verschillende belangen tegen elkaar worden afgewogen. Daarbij is ook rekening gehouden met reacties en zienswijzen van extern betrokkenen die in het tussentijdse overleg naar voren zijn gekomen.

### 7.2 Milieu-effecten

#### Opzet

In deze paragraaf volgt een beschrijving van de milieu-effecten van de verschillende modellen. De initiatiefnemersmodellen zijn terug te vinden in paragraaf 3.8. Het MMM is beschreven in 6.4.

De invloeden, die optreden als gevolg van het bedrijventerrein, zijn beschreven in hoofdstuk 6. De bestaande situatie is beschreven in hoofdstuk 5. Steeds komen drie aspecten aan de orde:

- a. omvang belast gebied als gevolg van afstandsafhankelijke invloeden;
- b. beschrijving van functies die in het belaste gebied liggen en gevoelig zijn voor milieu-invloeden;
- c. aantasting van natuur, landschap en cultuurhistorie.

Bij de verdeling van het terrein in categorie vier en vijf inrichtingen wordt ervan uitgegaan dat de meest milieu belastende categorie zo ver mogelijk van (grote concentraties) woningen moet liggen en dat zo veel mogelijk woningen gespaard moeten blijven.

Alle modellen nemen qua oppervlak evenveel ruimte in beslag (ca. 150 ha). Bij de effectbeschrijving worden de modellen in zekere zin al vergeleken.

### Hessenwegmodel (kaart 7.2.1)

In het Hessenwegmodel wordt zo goed mogelijk aangesloten op de A28 en de Hessenweg om zodoende de ontsluiting zo gemakkelijk mogelijk te maken.

- Het belaste gebied valt voor een groot deel samen met reeds bestaande geluidsbelasting vanwege verkeerslawaai die zich in het gebied voordoen. Milieu-invloeden zullen met name in het oostelijk gedeelte van het gebied en in het milieubeschermingsgebied Vecht-Regge groter worden ten opzichte van de bestaande situatie. In dit gebied komen nog zones voor waar nauwelijks sprake is van milieu-invloeden. Bovendien neemt het aantal milieu-invloeden toe ten opzichte van de bestaande situatie. Het gaat daarbij om stank/stof, verhoogde luchtverontreiniging, geluid en externe veiligheid. Al met al treedt er dus met name in het zuidelijke en oostelijke deel van het zoekgebied een verslechtering van de milieukwaliteit op.

Het model ligt binnen een zone waar (in de zomer) inzijinging voorkomt. Hierdoor wordt het risico van verontreiniging van grondwater vergroot.

- Een groot aantal gevoelige bestemmingen ligt binnen het bedrijventerrein zelf en de invloedssfeer van het terrein. Naar schatting gaat het daarbij om ongeveer 35 woningen en het schooltje "Het Plankenloodsje". Het complex "Het Blick" zou gespaard kunnen blijven, met dien verstande dat de woonfunctie ervan verloren gaat (geluid). Bovendien ligt een gedeelte van het milieubeschermingsgebied binnen de invloedssfeer van het bedrijventerrein.

- Het belangrijkste effect van dit model is dat het grote invloed heeft op de Vechtzone, die in kwaliteit zal afnemen. Dit gebied komt vrijwel geheel binnen de 50 dB(A) geluidscontour te liggen. Dit heeft grote invloed op de aantrekkelijkheid van het gebied voor broedvogels en zoogdieren.

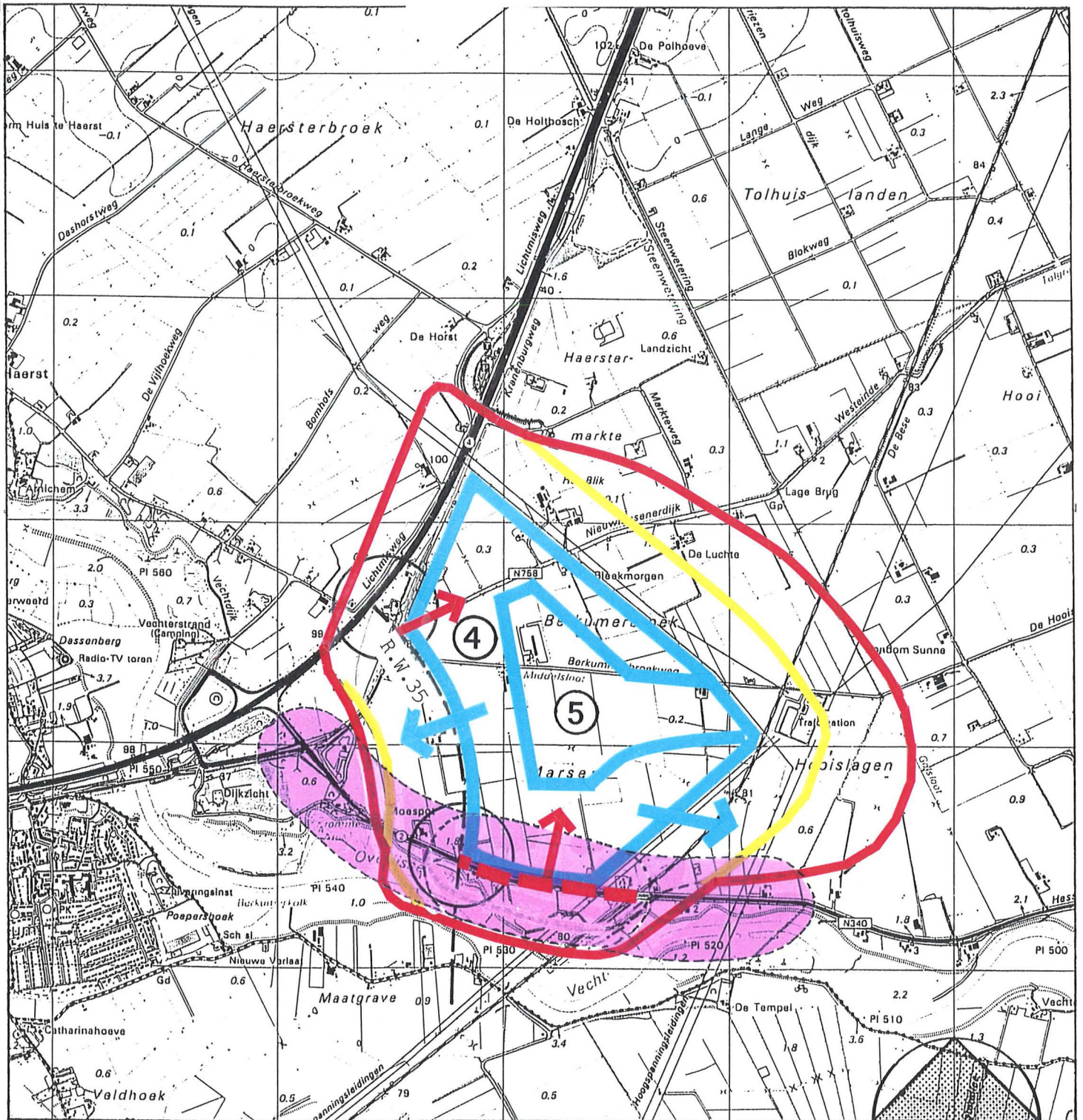
In principe worden Tolhuislanden in het noordelijk gedeelte van het onderzoeksgebied nauwelijks aangetast. Naar verwachting zal de geluidsbelasting in dat gebied vanwege cumulatie van wegverkeerslawaai (A28) en industrielawaai, wel wat hoger worden. De 50 dB(A)-contour van het bedrijventerrein blijft echter ten zuiden van dit belangrijk weidevogelgebied liggen. Het oostelijk gedeelte van het bedrijventerrein ligt bij dit model in een kwelzone. De effecten op de Bomhofspas, pleisterplaats voor trekvogels, zijn gering.

De belangrijkste natuurwaarden in het gebied bestaan uit watergangen waar het kwel-milieu, een matig voedselrijk milieu gevoed door grondwater, door middel van de vegetatie tot expressie komt. Verder zijn er waardevolle maar voedselrijke water- en oevervegetaties in de watergangen en waardevolle bermvegetaties, bos- en bosrandvegetaties en dijken.

In tabel 7.2.1, waar wordt aangegeven welke effecten de verschillende modellen hebben ten aanzien van bovengenoemde waarden, is te zien dat dit Hessenwegmodel hier erg gunstig scoort. Toch moet aan deze effecten minder waarde worden toegekend dan aan die op de Vechtzone.

De openheid van het landschap, ten noorden van de hoogspanningsleidingen in het noordelijk gedeelte van het onderzoeksgebied, wordt niet aangetast.

# Milieu invloeden Hessenwegmodel 7.2.1



verwachte contour cat 4 bedrijven

verwachte algehele invloedssfeer incl cat 5 bedrijven

milieu-invloeden ontsluiting nabij Hessenweg

beïnvloeding ca 35 woningen





	Hessenweg model	Buffer- model	Zichtloca- tiemodel	MMM
Zeer waardevolle vegetaties van matig voedselrijk water en kwel	700	800	850	800
Waardevolle vegetaties van bermen, dijken en bosranden	300	400	500	500
Waardevolle water- en oevervegetaties	2900	3550	4150	4500

Tabel 7.2.1 Effecten ten aanzien van natuurwaarden als gevolg van ruimtebeslag (in strekkende meters vernietigd).

### Buffermodel (kaart 7.2.2)

Het Buffermodel is een tussenvorm van het Hessenwegmodel en het hieronder beschreven Zichtlocatiemodel.

- In dit buffermodel bevindt zich het feitelijke bedrijventerrein in het midden van het zoekgebied. Daarbij ontstaan er randgebieden met planologische onzekerheid. Het belaste gebied, met verslechtering van milieukwaliteit in de omgeving, concentreert zich ook in het centrum van het zoekgebied. Dit komt tot uitdrukking in kwaliteitsverlies als gevolg van geluid, stank/stof en verhoogde luchtverontreiniging op woningen die zich daar bevinden. Dit aantal is relatief gering omdat met name in het oostelijk gelegen gebied zich relatief weinig woningen bevinden. Het Vecht-Regge gebied wordt relatief weinig aangetast. Het terrein blijft buiten het gebied waar (in de zomer) inrijging plaatsvindt. Hierdoor is er geen verhoogd risico op grondwaterverontreiniging aanwezig.
- Binnen het bedrijventerrein bevinden zich eveneens minder woningen. Met andere woorden: in vergelijking met het Hessenwegmodel zouden minder woningen moeten verdwijnen. Het schooltje en het complex met bedrijven met erfbegroeiing van "het Blik" zullen eveneens verdwijnen. De woningen langs de Hessenweg vallen buiten de te verwachten hinderzones van het bedrijventerrein.
- Het belangrijkste verschil van dit model ten opzichte van het Hessenwegmodel is dat de hinder op de Vechtzone veroorzaakt door het bedrijventerrein grotendeels wordt weggenomen. Het Buffermodel houdt een afstand van 600 meter aan tot deze zone en 500 meter tot Tolhuislanden. Hierdoor is de hinder op Tolhuislanden niet geheel te verwaarlozen. Te vrezen valt dat door extra verkeer op de zuidelijke ontsluitingsweg en op de Hessenweg de hinder door geluid en stank op de Vechtzone wel zal toenemen. Ook zorgt deze ontsluitingsweg voor een ongewenste doorsnijding van de bufferzone, waarmee ook ontwikkelingen in gang kunnen worden gezet die de bufferzone tot een soort restgebied in de stedelijke ontwikkeling maken. In ieder geval zijn de mogelijk-

heden om in de bufferzone tot een milieuzonering over te gaan, volgens de strategie van de twee netwerken, niet zo goed als in het MMM.

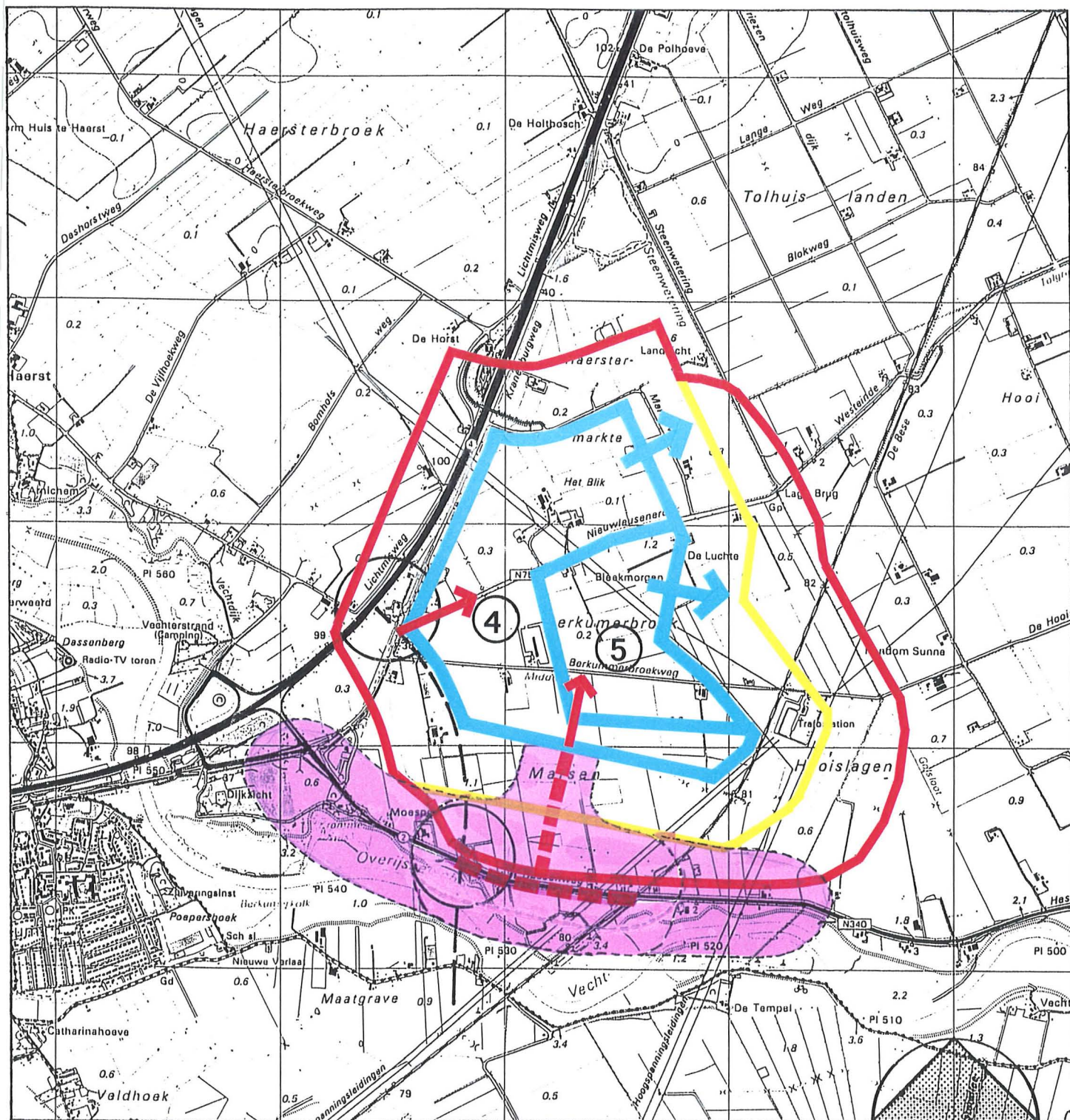
Er is nagenoeg geen effect te verwachten op de natuurwaarden van de Bomhofsplas.

Voor het sparen van de kwelvegetaties in het gebied scoort het model minder dan het Hessenwegmodel en het MMM, maar beter dan het Zichtlocatiemodel (zie tabel 7.2.1).

Het model is ongunstiger dan het Hessenwegmodel wat betreft het sparen van de waardevolle watergangen en de bermvegetaties in het gebied. Het scoort hierop echter beter dan het Zichtlocatiemodel en het MMM.

Het model dringt relatief diep door in de open landschappelijke structuur van het noordelijk zoekgebied. De landschappelijke afgrenzing tussen bedrijventerrein en agrarisch gebied aan de noordoostzijde is onduidelijk, omdat niet aangesloten wordt op grote structuurbepalende elementen.

## Milieu invloeden buffermodel 7.2.2



- verwachte contour cat 4 bedrijven
- verwachte algehele invloedssfeer incl cat 5 bedrijven
- milieu-invloeden onsluiting nabij Hessenweg  
beïnvloeding ca 25 woningen



### Zichtlocatiemodel (kaart 7.2.3)

In het Zichtlocatiemodel wordt zoveel mogelijk aangesloten op de A28 en de spoorlijn om zodoende een zo goed mogelijke zichtlocatie te creëren.

- Bij dit model ligt het feitelijke bedrijventerrein in een al belaste zone langs de A28. Het belaste gebied valt in dit model voor een groot deel samen met de reeds voorkomende geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaai. Langs de gehele oostzijde van het zoekgebied zal milieubelasting echter toenemen ten opzichte van de bestaande situatie. Net als voor het andere model geldt, zal het aantal milieu-invloeden ook toenemen. Het milieubeschermsgebied blijft in dit model gespaard.

Het totale belaste gebied is bij dit model groter dan bij de andere modellen. Bovendien reikt de geluidzone naar verwachting tot in Nieuwleusen. Hiervoor is extra overleg met provincie en de gemeente Nieuwleusen nodig.

Dit model snijdt de zone waar (in de zomer) inzijinging voorkomt niet aan, waardoor het risico op grondwaterverontreiniging niet verder wordt vergroot.

- Het aantal gevoelige functies, dat binnen de grenzen van de invloedssfeer van het terrein valt, is kleiner dan in het Hessenwegmodel. Het gaat naar verwachting om ongeveer 28 woningen (inclusief "Het Blik") en een schooltje. Dit komt met name omdat in dit model de woningen langs de Hessenweg gespaard blijven.

- Het belangrijkste onderscheidende effect van dit model is dat het niet voldoende afstand behoudt tot de Tolhuislanden. De afstand is 200 meter waardoor de hinder op dit gebied aanzienlijk zal toenemen. Verwacht mag worden dat dit effecten heeft op de weidevogelbroedstand en andere fauna in dit gebied.

Naar de Vechtzone toe is het effect vergelijkbaar met het Buffermodel. Dat geldt ook voor het geringe effect op de Bomhofspas.

Een verschil ten opzichte van de vorige twee modellen is er ten aanzien van de vernietiging van natuurwaarden als gevolg van ruimtebeslag (zie tabel 7.2.1). De effecten op kwelvegetaties en bermen en bosranden zijn iets ongunstiger dan bij de andere modellen en de effecten op waardevolle natte vegetaties in het algemeen zijn behoorlijk ongunstiger dan in de voorgaande modellen.

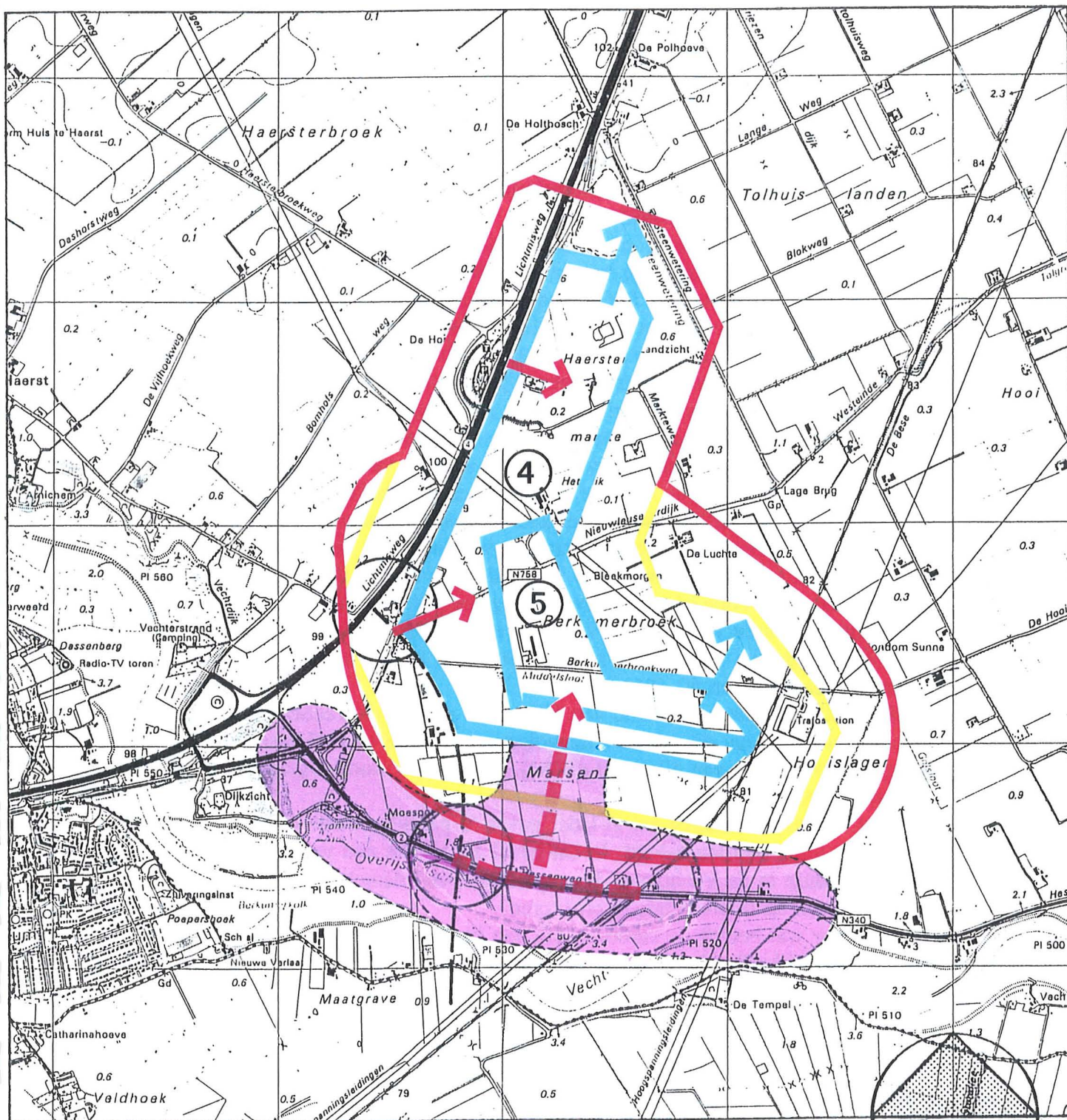
Bij dit model blijft verdere verstoring van het Vechtdal uit. Wel vindt ook in het noorden van het gebied aantasting plaats van een gebied waar juist openheid wordt nagestreefd. Het model houdt wel goed rekening met de potentiële waarden in de kwelzone: een groot deel van deze zone ligt buiten het model.





Het model betekent een sterke verdichting van de zone langs de A28. Langs deze weg, rijdend naar het noorden, wordt het open landschap nu door de weg begrensd en loopt niet door, dan na de kruising met de Steenwetering. Ook vanaf de Nieuwleusenerdijk naar het westen kijkend, wordt het gebied niet meer als open ervaren. Er ontstaat hier een ruimte, die aan twee zijden door het bedrijventerrein wordt gedomineerd. Een eendenkooi in het noordelijk deelgebied zal verloren gaan.





# Milieu invloeden zichtlocatiemodel 7.2.3



-  verwachte contour cat 4 bedrijven
-  verwachte algehele invloedssfeer incl cat 5 bedrijven
-  milieu-invloeden ontsluiting nabij Hessenweg
-  beïnvloeding ca 30 woningen

### Meest Milieuvriendelijk Model (MMM) (kaart 7.2.4)

- Zoals in hoofdstuk 6 al naar voren is gebracht, is bij het MMM geprobeerd een meest geschikte omgrenzing en ontsluiting te vinden, waarbij zo weinig mogelijk gevoelige functies worden aangetast.

Voor wat betreft ruimtebeslag en het totale belaste gebied en verslechtering van milieukwaliteit, geldt bij het MMM hetzelfde als bij het Buffermodel, ware het niet dat hier de Hessenweg met zijn belaste zone grotendeels binnen de contour van het bedrijventerrein ligt. Hiermee neemt de totale omvang van het belaste gebied af.

Bij dit model is ook, net als bij het Buffermodel, de inschatting dat de geluidzone wel in Dalfsen komt te liggen maar niet tot in Nieuwleusen reikt.

Het terrein blijft buiten het gebied waar (in de zomer) inzijging plaatsvindt. Hierdoor is er geen verhoogd risico op grondwaterverontreiniging aanwezig.

- Wat betreft het aantal belaste woningen en andere gevoelige bestemmingen geldt hetzelfde als hierboven. Doordat gekozen wordt voor een andere ontsluiting (verschuiving van de Hessenweg naar het noorden), levert dit, ten aanzien van het Buffermodel, voor wat betreft geluid een verbetering op voor de woningen aan de Hessenweg.

- Het MMM houdt een afstand van 600 meter aan tot Tolhuislanden. Dit is voldoende om te kunnen spreken van een minimale veroorzaking van hinder in de richting van de natuurwaarden in dit gebied, dat onderdeel is van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. De grens van Tolhuislanden (tevens de gemeentegrens met Nieuwleusen) ligt tussen de geluidscontouren van respectievelijk 40 en 50 dB(A)). Dit is ook de huidige situatie: de verkeersdrukke van de A28 zorgt in hetzelfde gebied nu al voor een geluidsbelasting tussen de 40 en 50 dB(A)).

Het MMM houdt eveneens een afstand van 600 meter aan tot de Vechtzone. Ook hier is de huidige situatie al zo dat dit gebied tengevolge van de A28 en de Hessenweg ligt tussen de geluidscontouren van 40 en 50 dB(A)). Er kan dus worden gesproken van een minimale extra veroorzaking van hinder.

Bij omlegging van de Hessenweg zal in ieder geval de geluidscontour van 50 dB(A)) van deze weg verder terug worden gelegd. In dat geval zal sprake zijn van een verbetering van de geluidssituatie in de Vechtzone. Hiervan zullen voornamelijk weidevogels en zoogdieren als reeën en marterachtigen profiteren.

Het MMM is voor wat betreft de veroorzaking van hinder naar het westen toe, bijvoorbeeld naar de vogelryke Bomhofspas, gelijk aan de andere modellen. Ook hier geldt dat deze effecten gemaskeerd worden door de effecten van de A28 in die richting.

In tabel 7.2.1 is te zien dat het MMM zich zeker niet positief onderscheidt wat betreft de vernietiging van actuele waarden als gevolg van ruimtebeslag. Ten aanzien van de kwelvegetaties zijn de effecten nagenoeg gelijk aan die van de andere modellen. Bij de bermen en waardevolle watergangen is er een groter effect dan bij de IN-modellen. Dit valt te verklaren doordat de nadruk bij het MMM is gelegd op het afstand houden tot de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur, zowel naar het zuiden als naar het noorden toe. Vervolgens is er een landschappelijk aanvaardbare begrenzing naar het noorden toe en het in ieder geval sparen van zoveel mogelijk kwelvegetaties, sturend geweest.

Ten aanzien van de potentiële natuurwaarden in het gebied zijn de kwelvegetaties indicierend. Deze vegetaties geven aan dat de belangrijke potentiële waarde van het gebied is gelegen in de zone waar grondwater aan de oppervlakte komt. Deze kwelzone

wordt in het MMM echter om een andere reden opgezocht, namelijk om ervoor te zorgen dat het bedrijventerrein hydrologisch enigszins te isoleren valt.

Het is belangrijk om bij de inrichting te bezien in hoeverre deze potenties voor natuurontwikkeling in de Hessenpoort zelf (de watergangen b.v.) tot ontwikkeling kunnen worden gebracht (zie hoofdstuk 9).

De begrenzing naar de noordzijde is duidelijk en volgt de kavelrichting. Komend vanuit het noorden over de A28 of de Nieuwleusenerdijk wordt het open karakter van het gebied niet aangetast.

Ook bij een verdere uitbreiding in oostelijke richting, ten zuiden van de Nieuwleusenerdijk, blijft deze grens helder.

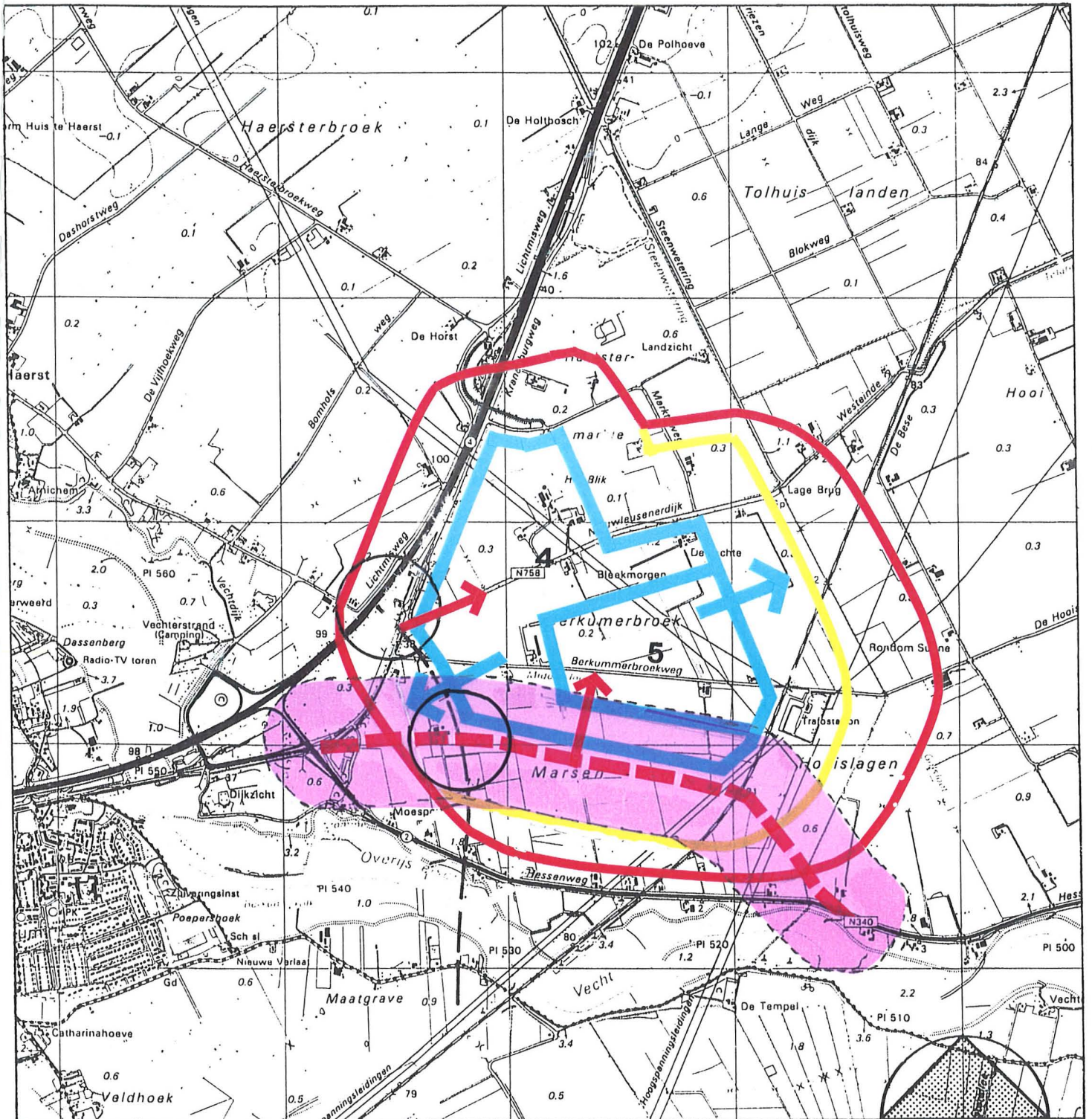
De oostelijk begrenzing sluit logisch aan op het terrein van het schakelstation en de hier voor de inpassing van dit station aan te leggen bospercelen en zal hier visueel-ruimtelijk één mee worden.




De zuidelijke begrenzing is gelijk aan die van het Buffer- en Zichtlocatiemodel, met dien verstande dat hier door de omgelegde Hessenweg een logische begrenzing ontstaat. Het terrein zal met het gezicht naar deze weg toe kunnen worden ingericht en beplanting langs deze weg zal meedoen in een goede landschappelijke inpassing aan deze zijde. Bovendien kan deze weg een functie krijgen in het scheppen van randvoorwaarden voor een gestuurde ontwikkeling van de bufferzone. In het buffergebied te introduceren stedelijk functies kunnen eveneens door de omgelegde Hessenweg worden ontsloten, zodat de oorspronkelijke Hessenweg duurzaam wordt ontlast en verder als langzaamverkeersroute en recreatieve route kan worden ontwikkeld (zie hoofdstuk 8 en 9). Zodoende ontstaat een zonering die verwant is aan planningsprincipes als de cascobenadering en de strategie van de twee netwerken. Hoogdynamische en overlast veroorzakende functie worden naar elkaar toegeschoven en evenzo laagdynamische functies en de gevoelige functies. Er ontstaat een gradiënt in gebruiksintensiteit van noord naar zuid.





## Milieu invloeden meest milieuvriendelijke model 7.2.4



-  verwachte contour cat 4 bedrijven
-  verwachte algehele invloedssfeer incl cat 5 bedrijven
-  milieu-invloeden omgelegde Hessenweg  
beïnvloeding ca 20 woningen



ligt, maar geheel in een kwelzone ligt.

Bij bovengenoemde vergelijking is niet gekeken naar de natuurwetenschappelijke kwaliteit van respectievelijk kwel- en inzijgingsgebied (zie hierna).

### Waterhuishouding

Het Hessenwegmodel beslaat, in tegenstelling tot de andere modellen, drie peilgebieden en is op grond daarvan zeer ongunstig (+).

Het Zichtlocatiemodel beslaat 2 peilgebieden maar dringt daarentegen zeer ver door in het patroon van waterlopen van het noordelijke zoekgebied en kan op grond van dit argument als eveneens zeer ongunstig beoordeeld worden (+).

De ingreep op de waterhuishouding van het MMM (2 peilgebieden) is ook nog relatief groot, omdat dwars door het systeem van bestaande sloten en waterwegen een nieuwe weg aangelegd wordt (++).

Het gunstigst is het Buffermodel omdat bij dit model bovengenoemde ingreep achterwege blijft, aangehaakt wordt op bestaande watergangen en twee peilgebieden aangesproken worden (+++).

### Geluid/hinder

Bij geluid en hinder gaat het met name om de vragen:

- hoeveel bedrijventerrein kan komen te liggen in belaste zones van bestaande wegen (geschikt gebied);
- hoeveel woningen (indicatief) komen binnen de invloedssfeer van het bedrijventerrein te liggen;
- hoeveel oppervlak onbelast gebied wordt beïnvloed;
- hoeveel gevoelige functies worden als gevolg van de verkeerstoename ongunstig beïnvloed;
- wordt ergens de milieukwaliteit met betrekking tot geluid/hinder verbeterd.

De oppervlakte reeds belast (en dus geschikt) gebied, die door de modellen wordt benut loopt weinig uiteen (tabel 7.3.1), en heeft hierdoor nauwelijks in de beoordeling een rol gespeeld.

Het Hessenwegmodel scoort het ongunstigst (+), omdat:

- het de meeste woningen (ca. 35) beïnvloedt (zie tabel 7.3.1);
- het langs het Vecht/Reggegebied ligt en daardoor een groot deel van dit gebied negatief beïnvloedt en
- ook een relatief groot nog onbelast gebied (ca. 60 ha.) aantast (zie tabel 7.3.1).

Het Zichtlocatie- en Buffermodel scoren min of meer gelijkwaardig (++) omdat:

- het Zichtlocatiemodel grenst aan Tolhuislanden, circa 30 woningen beïnvloedt en voor een groot deel binnen de invloedssfeer van de A28 aan het spoor ligt. Dit terwijl bij het Buffermodel circa 25 woningen aangetast worden maar juist minder "aanleunt" tegen de A28, terwijl dit model niet grenst aan Tolhuislanden, maar een grotere oppervlakte (ca. 75 ha) onbelast gebied aantast (tabel 7.3.1).

Het effect van de verkeersaantrekkende werking zou bij het Zichtlocatiemodel wat gunstiger kunnen zijn, omdat er relatief veel verkeer van de toch al belaste A28 gebruik maakt (2 aansluitingen). Daarentegen moet er bij dit model een extra ontsluitingsweg aan de Kranenburgweg aangelegd worden.

Het MMM scoort het gunstigst(+++), omdat:

- de minste (ca. 20) woningen binnen de invloedssfeer van het bedrijventerrein liggen (tabel 3.7.1);
- hinder op de bestaande Hessenweg (ca. 15 woningen) geminimaliseerd (opgeheven) wordt;
- aangesloten wordt op de hinderzone van het transformatorstation en de nieuw aan te leggen Hessenweg en A28 en
- de oppervlakte onbelast gebied die wordt aangetast niet veel groter is dan bij de andere modellen (ca. 75 ha).

Door de nieuwe Hessenweg ontstaat een nieuwe hinderzone die geen gevoelige functies als woningen bevat.

#### Natuur (flora en fauna, actueel en potentieel)

Het MMM scoort het gunstigst (+++), omdat:

- hiermee de nadelige invloeden op de PEHS Tolhuislanden en Vechtdal nagenoeg niet worden vergroot;
- hiermee de bestaande hinder op het Vechtdal tussen spoor en A28 aanmerkelijk wordt verminderd, door omlegging van de Hessenweg en afsluiting van de bestaande Hessenweg (zie tabel 7.3.1);
- hiermee ook in de toekomst gekozen wordt voor een uitbreidingsrichting die de PEHS niet bedreigt.

Dit ondanks dat relatief veel waardevolle vegetaties worden vernietigd (zie tabel 7.3.1).

Het Buffermodel scoort gunstig (++) omdat:

- hiermee de nadelige invloeden op de PEHS Tolhuislanden en Vechtdal nagenoeg niet worden vergroot;
- ook bij dit model een relatief groot deel van de waardevolle vegetaties in het zoekgebied wordt opgeofferd;
- hiermee gekozen wordt voor een uitbreidingsrichting, die mogelijk in de toekomst een bedreiging vormt voor Tolhuislanden.

Minder gunstig (+) scoort het Zichtlocatiemodel, omdat:

- hiermee een nadelige invloed op de PEHS Tolhuislanden ontstaat, zowel direct door hinder, als in de toekomst door uitbreiding;
- hiermee veel waardevolle vegetaties verdwijnen;

Minder gunstig (+) scoort ook het Hessenwegmodel, omdat:

- hiermee een nadelige invloed op de PEHS Vechtdal met waardevolle fauna ontstaat, zowel direct door hinder (verstoring en verontreiniging) als in de toekomst door uitbreiding;

Dit ondanks dat hiermee een zeer groot deel van de waardevolle vegetaties in het zoekgebied wordt gespaard (zie tabel 7.3.1).

### Landschap en cultuurhistorie

Het MMM scoort het gunstigst (+++), omdat:

- negatieve invloeden vanuit het industrieterrein op het WCL-gebied Vecht/Regge worden geminimaliseerd (beleving), doordat deze gebieden worden gescheiden door een bufferzone;
- door de omlegging van de Hessenweg een goede landschappelijke zonering ontstaat tussen het industrieterrein en het Vechtdal, waarbij de woningen langs de Hessenweg kunnen worden gespaard;
- de openheid van het noordelijk deel van het zoekgebied minimaal wordt aangetast;
- het model door de logische landschappelijke begrenzing goed aansluit bij de bestaande landschappelijke structuur;
- bij een uitbreiding in de aangegeven richting de belangrijkste landschapswaarden (openheid noordelijk deel zoekgebied, WCL-gebied Vecht/Regge) minimaal worden aangetast;
- het model door zijn compacte vorm een minimale randlengte heeft wat een minder negatief visueel effect zal hebben op het omliggende landschap;
- het aantal te slopen historische boerderijen beperkt blijft;
- langs de Hessenweg zijn mogelijk archeologische waarden aanwezig, het MMM met omgelegde Hessenweg ontziet aantasting van dit mogelijke aanwezige bodemarchief.



Het Buffermodel scoort minder gunstig (++) , omdat:

- negatieve invloeden vanuit het industrieterrein op het WCL-gebied Vecht/Regge worden geminimaliseerd (beleving), doordat deze gebieden worden gescheiden door een bufferzone;
- het model door zijn compacte vorm een minimale randlengte heeft, wat een minder negatief visueel effect zal hebben op het omliggende landschap;
- de openheid van het noordelijk deel van het zoekgebied enigermate wordt aangetast;
- het model door een gedeeltelijk onlogische landschappelijke begrenzing aan de oostzijde, wat minder goed aansluit bij de bestaande landschappelijke structuur;
- de ontsluiting op de Hessenweg zal leiden tot een extra doorsnijding van de bufferzone;
- bij een uitbreiding in de aangegeven richting de openheid van het noordelijk deel zoekgebied verder zal worden aangetast;
- onduidelijkheid blijft bestaan over de toekomst van de bufferzone.

Minder gunstig (++) en gelijkwaardig scoort ook het Hessenwegmodel, omdat:

- een groot aantal woningen langs de Hessenweg moet worden opgeofferd;
- de ontsluiting direct op de Hessenweg niet zal leiden tot een door een ontsluitingsweg doorsneden bufferzone met bijkomende onduidelijkheid over diens toekomst;
- de openheid van het noordelijk deel van het zoekgebied niet wordt aangetast;
- bij een uitbreiding in de aangegeven richting de openheid van het noordelijk deel zoekgebied niet verder zal worden aangetast;
- het model door zijn compacte vorm een minimale randlengte heeft, wat een minder negatief visueel effect zal hebben op het omliggende landschap;
- het industrieterrein door zijn ligging tegen de Hessenweg een grote negatieve invloed zal hebben op de visueel-ruimtelijke kwaliteit van het WCL-gebied Vecht/Regge, wat bij een uitbreiding in de aangegeven richtingen nog wordt versterkt;
- het model door een onlogische landschappelijke begrenzing aan de noord en oostzijde minder goed aansluit bij de bestaande landschappelijke structuur.

Een voordeel bij dit model zou kunnen zijn dat Het Blik gespaard zou kunnen blijven. Deze boerderijgroep ligt dan wel ingeklemd tussen de bedrijven.

Minst gunstig (+) scoort het Zichtlocatiemodel, omdat:

- negatieve invloeden vanuit het industrieterrein op het WCL-gebied Vecht/Regge worden geminimaliseerd (beleving), doordat deze gebieden worden gescheiden door een bufferzone;
- de openheid van het noordelijk deel van het zoekgebied wordt aangetast;
- het model door een onlogische landschappelijke begrenzing aan de oostzijde en door zijn vorm minder goed aansluit bij de bestaande landschappelijke structuur;
- de ontsluiting op de Hessenweg zal leiden tot een extra doorsnijding van de bufferzone;
- bij een uitbreiding in de aangegeven richting langs de A28 de openheid van het noordelijk deel zoekgebied verder zal worden aangetast;
- het model door de grote randlengte een negatief visueel effect zal hebben op een zeer groot gebied;
- onduidelijkheid blijft bestaan over de toekomst van de bufferzone.

## Duurzaamheid

Het beginsel duurzaamheid komt met name terug bij de inrichting van het bedrijventerrein (infiltreren neerslagwater, afval enz.) in hoofdstuk 8 en 9.

Bij de modellering beperkt zich dit begrip tot de punten: zuinig ruimtebeslag, energie in relatie met ontsluiting.

Het grondbeginsel "ga zuinig om met ruimte" komt het best tot uitdrukking in het Hessenwegmodel (+++) omdat dit model compact (korte interne en externe ontsluitingsafstanden) is en aangehaakt wordt op de oksel A28 en Hessenweg, inclusief de daarbij behorende infrastructuur (weinig nieuwe doorsnijdingen).

Bij de fasering en aanleg wordt het zoekgebied vanuit deze oksel efficiënt benut, zonder dat er sprake is van ruimteverlies en onnodige "overhoeken". Een bijkomend voordeel van dit model is dat zeer concreet gereageerd kan worden op beleidsontwikkelingen met betrekking tot de eventuele Rijksweg 35 en spoorwegaansluiting. Immers, er liggen argumenten om het gebied ten westen van deze rijksweg functioneel in te passen met name als deze rijksweg niet doorgaat. Voor de spoorwegaansluiting geldt hetzelfde, omdat de oostelijke strook land langs de hoogspanningsleidingen optimaal gebruikt wordt door de spoorwegaansluiting zelf òf door bedrijven.

Ook bij het MMM en het Buffermodel wordt tegemoetgekomen aan bovengenoemde punten (++), maar dan ligt het accent op ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied tussen de nieuwe en oude Hessenweg en het als zodanig beter benutten van de eventuele overhoek tussen Rijksweg 35 en de oksel Kranenburg-Hessenweg. Een nadeel van het MMM is het aanbrengen van de nieuwe ontsluitingsweg zelf, waarbij extra civiel-technische voorzieningen zoals spoorwegovergang en nieuwe aansluitingen nodig zijn. Daar staat dan weer tegenover dat de planologische duidelijkheid van het gebied ten zuiden daarvan groter wordt. Het Zichtlocatiemodel is vanuit het oogpunt duurzaamheid relatief ongunstig, (+) omdat het model niet compact is (meer interne ontsluiting nodig), een relatief grote claim legt op het gehele gebied tussen de A28 en de spoorlijn en het risico van ruimteverlies als gevolg van RW 35 nauwelijks verkleint.

Tabel 7.3.1. Kwantificeerbare milieueffecten van de modellen

DE KWANTIFICEERBARE MILIEU-EFFECTEN VAN DE MODELLEN	Hessenwegmodel	Buffermodel	Zichtlocatiemodel	MMM
<u>Effecten van het ruimtebeslag</u>				
bodem en water				
- ligging in inrijingsgebied (ha)	55	0	0	0
+ afstand tot milieubeschermingsgebied (km)	0	5	2	6
geluid/hinder				
+ benutting van belaste zones (ha)	125	130	135	120
natuur				
- verdwijnen van waardevolle vegetaties (km)	39	48	55	58
<u>Effecten van de invloedssfeer</u>				
geluid/hinder				
- woningen binnen invloedssfeer bedrijventerrein (aantal ca.)	35	25	30	20
+ woningen met afname verkeershinder (aantal ca.)	0	0	0	15
- verdwijnen van onbelast gebied (ha)	60	75	60	75
Natuur				
- beïnvloeding PEHS door bedrijventerrein (ha)	40	0	5	0
+ afname verkeershinder PEHS (ha)	0	0	0	60

Noot: - 'hoe lager hoe gunstiger'  
+ 'hoe hoger hoe gunstiger'

## **Vanuit IN**

Vanuit de IN-optiek heeft de matrix betrekking op de realiseerbaarheid van het bedrijventerrein en de markt-aspecten (afzetbaarheid). Hierbij gaat het om de bestuurlijk-juridische aspecten en aspecten als zichtlocatie, uitbreidbaarheid, indeling van het terrein (interne ontsluiting en verkavelbaarheid) en waterhuishouding/riolering. In tegenstelling tot de milieuaspecten is een kwantificering van de IN-aspecten niet te geven.

### Bestuurlijk/juridische aspecten

Bij de bestuurlijk/juridische vergelijking gaat het met name om de toekomstige procedures die gevolgd moeten gaan worden, inclusief betrokkenen daarbij. Indien deze procedures extra complex zijn met daarbij de nodige onzekerheden, dan wordt gesproken van een ongunstiger situatie dan in het geval de (bestemmingsplan)procedure uitsluitend via de Wet Ruimtelijke Ordening verloopt en binnen het gemeentelijke gebied blijft.

Het Buffermodel springt er dan het gunstigst uit (+++), vanwege voornoemde redenen. Het Zichtlocatiemodel is minder gunstig (++), omdat:

- de geluidzone in de gemeente Nieuwleusen komt en er een extra bestuurlijke afhankelijkheid ontstaat;
- de uitbreidingsrichting langs de A28 op het grondgebied van Nieuwleusen komt met dezelfde gevolgen en mogelijk de annexatieproblematiek erbij en
- als gevolg van meer woningen onder de geluidzone, een grotere bestuurlijke inspanning nodig zal zijn.

Het Hessenwegmodel is eveneens minder gunstig (++), omdat:

- de geluidzone in het Vecht-Regge-gebied komt te liggen, zodat extra onder handelingen met het Rijk en provincie nodig zijn;
- de uitbreidingsrichting oost over hoogspanningsleidingen, de spoorlijn en het transformatorstation heen op het grondgebied van Dalfsen plaatsvindt, hetgeen extra bestuurlijk overleg en afhankelijkheid meebrengt en mogelijk ook een annexatie nodig maakt en
- er relatief veel woningen binnen het bedrijventerrein en de invloedssfeer vallen.

Het MMM is het ongunstigst (+) omdat als gevolg van de verlegging van de Hessenweg een grote bestuurlijke inspanning (eigenaar weg, NS, Rijk, waarschijnlijk andere gemeente, EDON) vereist is. Het MMM zou waarschijnlijk gunstig scoren als het punt verlegging Hessenweg buiten beschouwing zou blijven. Niet vergeten mag worden dat een verlegde Hessenweg ook bij het Buffer- en Zichtlocatiemodel mogelijk is.

### Maatschappelijke aspecten

Zoals reeds naar voren is gebracht is bij het opstellen van onderhavig MER rekening gehouden met visies en opvattingen van lokaal betrokkenen en externe instanties. In de bijlage staat een overzicht van deze betrokkenen en instanties, waarmee tijdens het MER-

onderzoek informeel overleg is gevoerd.

Belangrijkste punten - voor zover deze van belang zijn voor onderhavig MER - uit genoemd overleg zijn:

- Probeer duidelijkheid te creëren over uitbreidingsmogelijkheden en -plannen voor de lange termijn en geef een beleidsvisie over in hoeverre "ongelimiteerd" uitgebreid zal worden of in hoeverre een eindbeeld nagestreefd wordt.
- Aan de invloeden (o.a. geluid), die het verkeer zal veroorzaken op de omgeving, wordt zwaar getild. Dit komt mede omdat de bewoners langs de Hessenweg nu reeds hinder ondervinden van het verkeer en de zorg bestaat, dat deze hinder zal toenemen en dit ten koste zal gaan voor de woonbaarheid van het gebied.

Tevens wordt bepleit verkeersontwikkelingen in de toekomst te volgen. Daarbij wordt gedacht aan de algehele ontsluiting van het gebied, rekening houdend met ontwikkelingen rond Rijksweg 35.

- Zorg bestaat over hoe er in de toekomst met de omgeving van het bedrijventerrein omgegaan zal worden. Men onderkent het risico van planologische onzekerheid. Daarbij wordt niet alleen gedacht aan het landbouw-economische draagvlak van het gebied, maar tevens aan de ontwikkeling van andere functies, zoals recreatie en kleinschalige bedrijvigheid. Middels beleidsontwikkeling en communicatie zou aan dit punt tegemoet gekomen kunnen worden.
- Aan landschappelijk/historische, waterhuishoudkundige en natuurwetenschappelijke aspecten wordt eveneens waarde gehecht. Bepleit wordt voor ordentelijke landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein en bestaande cultuurhistorische en natuurbeschermingsgebieden te ontzien. Tevens wordt het nut van een brede visie met betrekking tot de riolering van het gebied onderkend.

Samenvattend mag gesteld worden dat alle punten in wezen neerkomen op:

geef duidelijkheid over het toekomstig functioneren (bedrijvigheid, natuur, recreatie enz.) van het gebied en minimaliseer onzekerheden in deze.

Bij het vergelijken van de alternatieve modellen wordt dit punt als criterium genomen. Uiteraard scoort, wat dit punt betreft, geen van de modellen zeer gunstig (+++), omdat bij alle modellen ingegrepen wordt op de maatschappelijke situatie van het gebied. De MMM scoort vervolgens gunstig (++), omdat dit model relatief weinig hinder voor omwonenden veroorzaakt en de milieusituatie langs de bestaande Hessenweg sterk verbetert. Planologische onzekerheid in dit zuidelijke randgebied blijft echter nog wel bestaan. Aan deze randgebieden wordt echter meer duidelijkheid geboden dan aan de andere modellen (met uitzondering van het Hessenwegmodel). Het Hessenwegmodel scoort eveneens gunstig (++), omdat bij dit model weinig randgebied overblijft met planologische onzekerheid. Het feit dat er circa 15 woningen moeten verdwijnen wordt uiteraard negatief beoordeeld. Het Buffermodel komt minder tegemoet aan de milieubelangen (hinder, natuur, landschap, waterhuishouding) van het gebied dan de MMM, ondanks het feit dat deze belangen zo goed mogelijk ingepast zijn. Wel dient ten aanzien van met name de buffer beleid ontwikkeld te worden (zie ook hoofdstuk 8 en 9) en blijven onzekerheden bestaan. Het Buffermodel scoort daardoor ongunstig (+). Ongunstig (+) scoort eveneens het Zichtlocatiemodel omdat een relatief groot randgebied ontstaat met onzekerheden, en inpassingen moeilijk zijn.



### Zichtlocatie

Het Zichtlocatiemodel scoort, zoals de naam al aangeeft, vanuit het oogpunt zichtlocatie het gunstigst (+++). Bij dit model zal over een grote lengte het bedrijventerrein te zien zijn, ook na uitbreiding van het terrein langs de A28, met daarbij duidelijkheid over hoe het ingedeeld zal zijn.

Het Buffermodel en MMM scoren ook redelijk gunstig (++) omdat ook bij deze modellen er een redelijke zichtmogelijkheid vanaf de A28 aanwezig is. Ook in het MMM zal het zicht vanaf de nieuwe Hessenweg goed zijn. Het Buffermodel is in de gekozen uitbreidingsrichting iets gunstiger. Het Hessenwegmodel scoort het ongunstigst omdat het weinig grenst aan de A28.

### Ruimtelijke uitbreidbaarheid

Bij alle modellen zijn er goede mogelijkheden voor ruimtelijke uitbreidbaarheid voor dezelfde categorieën bedrijven als waarvoor het bestemmingsplan gemaakt wordt, met dien verstande dat het juridisch-bestuurlijke aspect nu buiten beschouwing wordt gelaten.

Het Hessenwegmodel scoort het ongunstigst (+) omdat uitbreidingen in zuidwestelijke en zuidoostelijke richting beperkt zijn vanwege de bestaande infrastructuur. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat de sprong over de hoogspanningsleidingen achterwege gelaten wordt (daarvoor is in dit model gekozen).

De uitbreiding van het Zichtlocatiemodel wordt met name beperkt door de bestaande zand winplas (een sprong daaroverheen is denkbaar maar toch niet voor de hand liggend.) Langs de spoorlijn biedt dit model juist goede perspectieven (++). Het MMM is in noordoostelijke richting uitbreidbaar. In zuidwestelijke richting zijn er enige beperkingen omdat er voorlopig onduidelijkheid blijft bestaan ten aanzien van de A28 (++). Het gunstigst scoort het Buffermodel (+++) omdat duidelijk in noordelijke richting, aan weerszijde van de Nieuwleusenerdijk, uitgebreid kan worden.

### Indeling van het bedrijventerrein

Het Zichtlocatiemodel biedt vanuit verkavelingsoptiek, functionele invulling en interne ontsluiting de minste perspectieven (+), omdat:

- het terrein ten noorden van de hoogspanningsleiding een heel andere indeling verlangt dan het terrein ten zuiden daarvan, waarbij de interne verbindingen moeilijker worden en
- de verkaveling en interne ontsluiting, gezien de langgerekte opbouw van het terrein, minder efficiënt en relatief kostbaar zijn.

Qua verkaveling, functionele invulling en interne ontsluiting scoren het Hessenwegmodel en het MMM ongeveer gelijkwaardig (++), ondanks het feit dat deze modellen sterk uiteenlopen. Voordeel van zowel het Hessenwegmodel als het MMM is dat direct aangesloten kan worden op de oude respectievelijk nieuwe Hessenweg, zodat van daaruit een duidelijke interne infrastructuur ontwikkeld kan worden.

Het Buffermodel scoort het gunstigst (+++) omdat de maatgeving ervan het best aansluit

bij de wenselijke breedte en diepten van de toekomstige bouwkavels (ca. 150 meter diepte), terwijl de interne ontsluiting bevredigend kan worden opgelost.

### Waterhuishouding/riolering

In het onderstaande worden IN-aspecten genoemd, die betrekking hebben op de interne waterhuishoudkundige structuur van het bedrijventerrein.

Zowel het Buffermodel als het MMM liggen in slechts twee peilgebieden.

Het Buffermodel scoort het gunstigst (+++) omdat de ontwatering, afwatering en rioleeringsstructuur het gemakkelijkst te realiseren is. Dit vanwege de goed aan te leggen interne ontsluiting en verkaveling.

Het MMM scoort minder gunstig (++) omdat door de nieuwe Hessenweg doorsnijding plaatsvindt van een derde peilgebied, maar de overzichtelijkheid blijft.

Het minst gunstig (+) scoren het Hessenweg- en het Zichtlocatiemodel omdat:

- de 4/5 categorieblokken een waterstructuur afdwingen met zowel oost-west als noord-zuid lijnen. Hierdoor zal het gehele blok tussen de Hessenweg en Berkummerbroekweg een op zichzelf staand en hoog peilgebied worden;
- er zijn meer interne waterwegen en rioleringen nodig en
- het Hessenwegmodel drie peilgebieden beslaat en het Zichtlocatiemodel ver doordringt in het bestaande patroon van waterlopen in het noordelijk zoekgebied.

### *Vanuit omgevingsfuncties*

#### Landbouw

Landbouwkundige waarden van het gebied worden bepaald door:

- ligging en omvang van agrarische percelen;
- de landbouwontsluiting en
- de aaneengeslotenheid van het agrarisch bedrijfsgebied.

Bij het vergelijken van de modellen gaat het dan vooral om de vraag in hoeverre er veel of weinig percelen, behorende bij één eigenaar, aangesproken of aangesneden worden, de ontsluitingssituatie achteruit gaat en agrarische bedrijfsgebieden van omvang afgesneden danwel ingeklemd komen te liggen.

Het Zichtlocatiemodel scoort dan het ongunstigst (+) omdat daarmee ruim 20 bedrijven grond zouden moeten afstaan of moeten ruilen en relatief zwaar op de ontsluiting ingegrepen wordt (veel niet-agrarisch verkeer vanaf de Kranenburgweg). Feitelijk wordt het gehele agrarisch bedrijfsgebied in het zoekgebied tussen de A28 en de spoorlijn versmald.

Voordeel van het Buffermodel is het relatief geringe aantal bedrijven dat aangesproken wordt (ca. 15). Nadeel van dit model is de inklemming van het agrarisch bedrijfsgebied tussen de Hessenweg en het bedrijventerrein (2 grote en een paar kleine bedrijven), waarbij het de vraag is in hoeverre aldaar een gezonde agrarische bedrijfsvoering mogelijk blijft (zie ook hoofdstuk 8 en 9). In het Buffermodel wordt ook ingegrepen op de agrarische ontsluiting vanwege vrachtverkeer op de Nieuwleusenerdijk en Berkummerbroekweg.

Het MMM is landbouwkundig gezien vergelijkbaar met het Buffermodel, met dien verstande dat als gevolg van de nieuwe Hessenweg de bestaande ontsluiting op de oude Hessenweg verbetert, maar waarbij tegelijkertijd aan de oostzijde van het bedrijventerrein extra agrarische percelen doorsneden gaan worden (++)).

Het Hessenwegmodel beslaat meer bedrijven dan Buffermodel en het MMM (een kleine 20), terwijl eveneens ook bestaande belangrijke ontsluitingswegen (Berkummerbroekweg en Nieuwleusenerdijk) beïnvloed gaan worden door niet-landbouwverkeer. Gunstig is echter het feit dat de aaneengeslotenheid van het landbouwgebied ten noorden van de hoogspanningsleidingen en tussen de A28 en de spoorlijn het minst aangetast wordt. Dit model is dan ook gunstiger dan de andere modellen (+++).

### Verkeer

Het Buffermodel scoort het gunstigst (+++) omdat in eerste instantie 50% van het verkeer (en bus en fietsverkeer) via de Kranenburgweg en Nieuwleusenerdijk afgewikkeld kan worden en omdat het best aangehaakt kan worden op een eventuele Rijksweg 35. Het Hessenwegmodel scoort wat minder gunstig (++) omdat dit model weliswaar kortere aan- en afvoerroutes heeft naar de A28 maar meer beperkingen oplegt aan de Rijksweg 35. Het Zichtlocatiemodel scoort het minst gunstig (+) omdat de Kranenburgweg op de duur zwaar belast wordt en er lange aan- en afvoerroutes ontstaan van en naar de A28. Hierdoor neemt de kans op sluipverkeer via de Kranenburgweg (Lichtmis) en Nieuwleusenerdijk (Nieuwleusen) toe. Tevens is er een voorziening nodig nabij de bestaande Marktweg en viaduct over de A28.

Het MMM scoort eveneens ongunstig (+) omdat de aansluiting van de Hessenweg op het toekomstig tracé Rijksweg 35 (voldoende afstand tot de A28) en de ligging van de nieuwe Hessenweg in het verlengde van de Kranenburgweg richting Zwolle punten van zorg zijn. Het beleid (zie hoofdstuk 2) is erop gericht dat het verkeer op de lokale weg naar Berkum niet wordt gestimuleerd.

Opgemerkt wordt dat de aanleg van een Nieuwe Hessenweg los gezien kan worden van de modellen (behalve het Hessenwegmodel). Ook de andere modellen zouden de kwalificatie ongunstig kunnen krijgen. Omgekeerd zou het MMM gunstig gekwalificeerd worden als deze nieuwe weg niet door zou gaan (zie ook onder juridisch/bestuurlijke aspecten).

### Overige functies

Vanuit recreatief oogpunt scoort het MMM het gunstigst (+++) omdat de oude Hessenweg inclusief omgeving daarvan een hogere recreatieve waarde krijgt (natuur, rust, beleving). Het Hessenwegmodel scoort juist ongunstigst (+) omdat deze bestaande waarden dan juist verloren gaan. Het Zichtlocatie- en Buffermodel zitten daartussen in (++). Met betrekking tot de school "het Plankenloodsje" en tuincentrum verschillen de modellen weinig van elkaar omdat in alle gevallen deze in de rand van het model liggen.

BEOORDELINGSMATRIX MER HESSENPOORT		Hessenweg- model	Buffer - model	Zicht locatie- model	MMM
Vanuit IN	Maatschappelijke aspecten	++	+	+	++
	Bestuurlijk/juridisch	++	+++	++	+
	Zichtlocatie	+	++	+++	++
	Ruimtelijke uitbreidbaar- heid	+	+++	++	++
	Indeling terrein	++	+++	+	++
	Waterhuishouding/riole- ring	+	+++	+	++
Tussenscore IN		9	15	10	11
<i>Voorlopige voorkeur IN</i>		4	1	3	2
Vanuit omge- vings functies	Landbouw	+++	++	+	++
	Verkeer	++	+++	+	+
	Overige functies	+	++	++	+++
Tussenscore omgeving		6	7	4	6
<i>Voorlopige voorkeur omgeving</i>		2	1	3	2
Vanuit milieu	Bodem- en waterkwaliteit	+	+++	++	+++
	Waterhuishouding	+	+++	+	++
	Geluid/hinder	+	++	++	+++
	Natuur	+	++	+	+++
	Landschap/cultuurhistorie	++	++	+	+++
	Duurzaamheid	+++	++	+	++
Tussenscore milieu		9	14	8	16
<i>Voorlopige voorkeur milieu</i>		3	2	4	1
<b>Voorkeur zonder weging</b>		3	1	4	2

## 7.4 Voorkeursmodel

### Werkwijze

In deze paragraaf wordt het opstellen van het Voorkeursmodel (kaart 7.4) nader toegelicht. Het Voorkeursmodel is het model dat de voorkeur heeft van de initiatiefnemer. Het wordt gekozen nadat de initiatiefnemer kennis heeft genomen van de model-vergelijking, waarin naar voren is gekomen welk model vanuit de verschillende gezichtspunten als meest gunstig is aan te merken (paragraaf 7.3). Hiermee staat het integrale karakter van het Voorkeursmodel voorop.

Zowel vanuit IN-argumenten als vanuit de omgevingsfuncties en de milieu-argumenten (ongewogen) scoren het Buffermodel en het MMM hetzij als hoogste hetzij als één na hoogste. Daarom krijgen de voor- en nadelen van deze twee, in de vergelijking duidelijk eruit springende modellen, de nadruk bij het opstellen van het Voorkeursmodel. Bij het opstellen van het Voorkeursmodel worden de voordelen van het Buffermodel en het MMM zoveel mogelijk gecombineerd en, en tegelijkertijd de nadelen van beide modellen zoveel mogelijk beperkt. Om hierin inzicht te geven is het goed om nog eens weer te geven waarin deze modellen essentieel verschillen.

De verschillen tussen het Buffermodel en het MMM hebben betrekking op:

- de begrenzing van het bedrijventerrein in noordoostelijke richting;
- de ontsluiting aan de zuidzijde naar de (al of niet omgelegde) Hessenweg;
- de toekomstige uitbreidingsrichting.

### De noordoostelijke begrenzing

Bij de noordoostelijke begrenzing van het Buffermodel hebben voornamelijk motieven als verkavelbaarheid (het beperken van de zone onder de hoogspanningsleiding), interne ontsluiting, tweezijdig gebruik van de Nieuwleusenerdijk en de waterhuishouding een rol gespeeld. Op deze punten scoort dit model in de vergelijking dan ook beter dan het MMM.

De noordoostelijke begrenzing van het MMM scoort beter op het aspect landschap, doordat het de bestaande kavelrichting gebruikt en het de openheid naar het noorden niet aantast.

In het Voorkeursmodel is gekozen voor een noordoostelijke begrenzing, die gebruik maakt van de bestaande kavelrichting en tevens een tweezijdig gebruik van de Nieuwleusenerdijk, een goede verkaveling, interne ontsluiting en waterhuishouding mogelijk maakt. Daarbij is de aantasting van de landschappelijke openheid verminderd ten opzichte van het Buffermodel en is er ten aanzien van het sparen van waardevolle water- en oevervegetaties in het zoekgebied zelfs sprake van enige winst ten opzichte van het MMM.



## De ontsluiting naar de zuidzijde

Het verkeersonderzoek ten aanzien van de Hessenpoort laat zien dat er, in ieder geval op het moment dat het bedrijventerrein voor de helft is gerealiseerd, een zuidelijke ontsluiting naar de Hessenweg noodzakelijk is. In het Buffermodel wordt daarom een rechtstandige verbinding tussen het bedrijventerrein en de Hessenweg voorgesteld. Deze oplossing scoort ten opzichte van de oplossing in het MMM hoog vanuit bestuurlijk-juridische, verkeerskundige overwegingen.

Ten aanzien van de zuidelijke ontsluiting van het bedrijventerrein naar de Hessenweg is in het MMM een andere oplossing voorgesteld. Deze oplossing bestaat uit het verleggen van de Hessenweg in de richting van de zuidelijke grens van het bedrijventerrein.

Deze variant scoort hoog vanuit geluid/hinder (geen sanering van woningen aan de Hessenweg), vanuit natuur en landschap en vanuit recreatie. Bovendien is het een variant die toekomstwaarde heeft, zowel voor de wenselijke ontwikkelingen in de Vechtdalzone en voor het sturen van de ontwikkelingen in de bufferzone als voor de in het Voorkeursmodel als wenselijk opgenomen toekomstige uitbreidingsrichting. In het Voorkeursmodel is in dit dilemma een pragmatische keuze gemaakt.

In het Voorkeursmodel is gekozen om de omlegging van de Hessenweg, zoals in het MMM wordt voorgesteld, niet te blokkeren. Er zijn redenen om aan te nemen dat de bezwaren tegen deze variant in de loop van de tijd tenminste een deel van hun zwaarte zullen verliezen.

Te denken valt bij voorbeeld aan de definitieve tracé-keuze voor de Rijksweg 35 en de noodzaak van mitigerende/compenserende maatregelen ten aanzien van de hinder op de Hessenweg en de Vechtdalzone, indien voor een Vechtdalvariant wordt gekozen. Ook mogelijke ruimtelijke en financiële problemen wanneer overgegaan wordt tot opwaardering van de Hessenweg en/of ongelijkvloers maken van de huidige spoorwegkruising kunnen de bezwaren tegen omlegging verminderen.

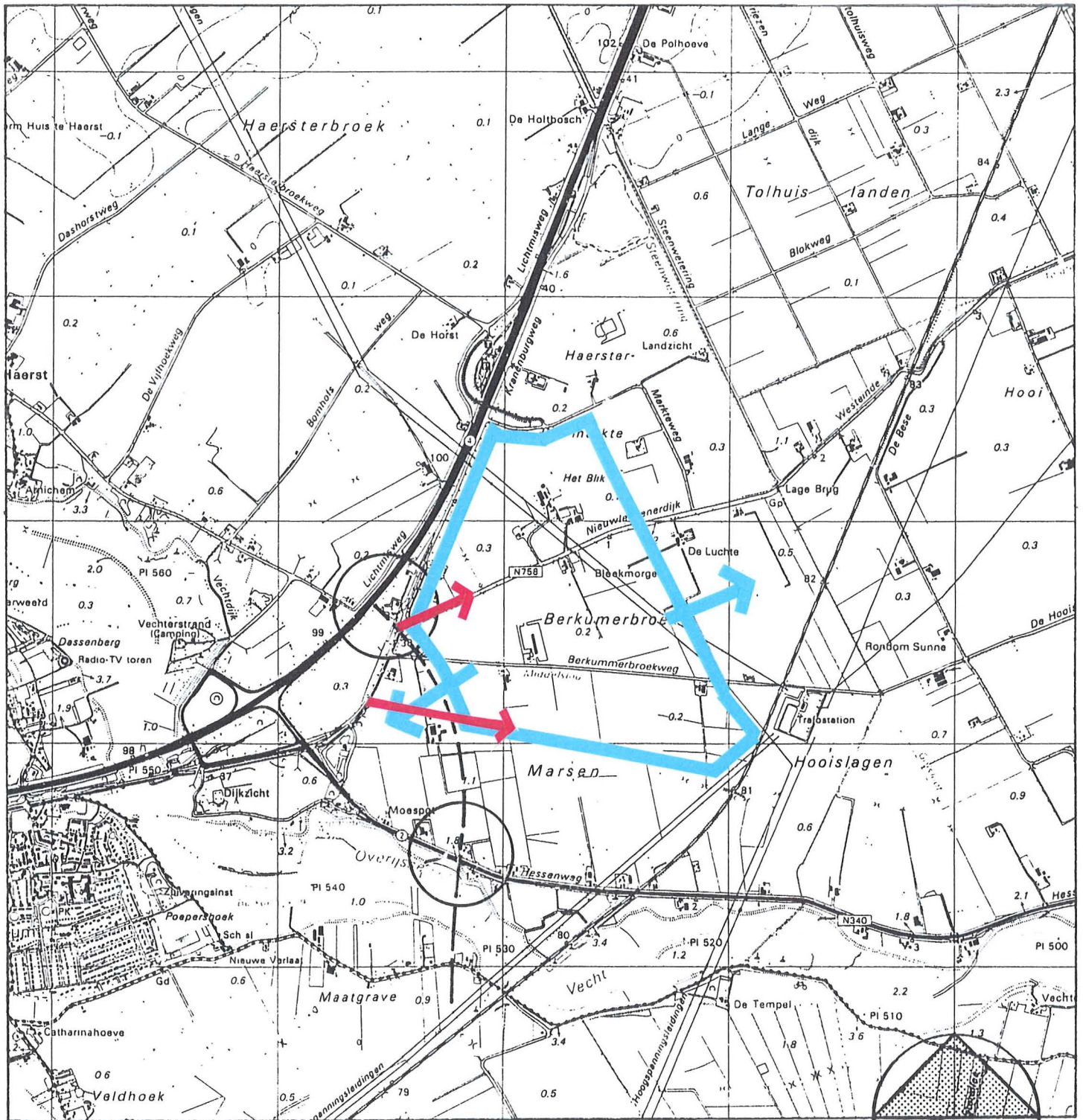
Een groot voordeel in dit verband is derhalve dat het Voorkeursmodel het tracé van een omgelegde Hessenweg fysiek niet onmogelijk maakt.

In het Voorkeursmodel is voorts op basis van nadere verkeerskundige analyse gekozen voor een geheel van de bestudeerde modellen afwijkende tweede ontsluitingsweg naar het bedrijventerrein. In weerwil van wat hierover in het verkeersrapport wordt gezegd, blijkt uit nadere gegevens van de verkeersanalyse dat deze rechtstreekse ontsluiting op de Hessenweg de volgende bezwaren heeft:

- hoge kosten door vooral de ingrijpende aanpassing van de Hessenweg ter plaatse van de aansluiting;
- sloop van een aantal woningen langs de Hessenweg door de noodzakelijke verbreding van deze weg;
- aantasting van de milieukwaliteit in de Vechtdalzone door de extra verkeersdruk en de ruimtelijke ingreep;
- de provincie als wegbeheerder van de Hessenweg heeft bij voorkeur geen extra aansluiting op de Hessenweg, in verband met een vlotte en veilige verkeersafwikkeling.

Vanuit milieu-optiek kleven aan deze in het Voorkeursmodel gekozen ontsluiting nauwelijks bezwaren. De bezwaren die aan een rechtstandige ontsluiting aan de zuidzijde naar de Hessenweg kleven, gelden voor deze oplossing niet. Ook blokkeert deze ontsluitingsweg

# Voorkeursmodel 7.4



1 : 25000



ontsluiting



uitbreidingsrichting



niet een omgelegde Hessenweg. Wel ontstaat bij een definitieve keuze voor de Rijksweg 35 door het Vechtdal een geheel nieuwe situatie.

Vanuit milieu-optiek is het daarom belangrijk het volgende te benadrukken. In de fasering van de realisatie van het bedrijventerrein zou het moment van aanleg van de ontsluiting aan de zuidzijde zodanig moeten worden gekozen, dat de mogelijkheden maximaal worden benut om, gebruik makend van de dan ontstane situatie, de gekozen ontsluitingsoplossing te kunnen heroverwegen.

### De uitbreidingsrichting

Het laatste punt, te weten de uitbreidingsrichting, heeft strikt genomen geen betrekking op het te nemen besluit i.c. het bestemmingsplan Hessenpoort. Toch is het verstandig om hierop bij de aanleg van het bedrijventerrein te anticiperen, bijvoorbeeld met de interne ontsluiting, de waterhuishouding en met de landschappelijke inkadering van het terrein (het inrichtingsplan). Ook in het overleg wordt dit punt benadrukt. Hierop wordt in fase 2 van dit MER (het inrichtingsdeel) teruggekomen. Daarom ook is ervoor gekozen de gedachte mogelijke toekomstige uitbreidingsrichting onderdeel van het Voorkeursmodel te laten zijn. Vanwege de te verwachten milieu-effecten is het wenselijk om het terrein in de toekomst niet verder aan de noordzijde van de Nieuwleusenerdijk uit te breiden. Dit vanwege de te verwachten negatieve beïnvloeding van het milieubeschermingsgebied annex Provinciale Ecologische Hoofdstructuur Tolhuislanden en vanwege de sterke aantasting van de landschappelijke openheid naar het noorden toe.

Tevens is bestuurlijk/juridisch van belang dat een dergelijke uitbreiding met de bijbehorende geluidscontour de gemeente Nieuwleusen zal bereiken. In het Voorkeursmodel is daarom voor de toekomstige uitbreidingsrichting aangesloten bij het MMM. Allereerst wordt gedacht aan een uitbreiding in het gebied tussen het bedrijventerrein en het spoor, ten zuiden van de Nieuwleusenerdijk en de gemeentegrens met Dalfsen. De mogelijke uitbreiding tussen de A28 en een eventuele Vechtdalvariant dient open te blijven, maar zal moeten wachten op definitieve besluitvorming over de Rijksweg 35.

## 8 UITGANGSPUNTEN VOOR DE MEEST MILIEUVRIENDELIJKE INRICHTING

### 8.1 Algemeen

De meest milieuvriendelijk inrichting (MMI) is gebaseerd op het voorkeursmodel (zie hoofdstuk 7) en is een uitwerking daarvan. In dit hoofdstuk worden voor deze uitwerking de uitgangspunten aangedragen (in hoofdstuk 9 volgen de inrichtingsvoorstellen). Daarbij zal - indien nodig - ook worden aangehaakt bij de aspecten van het Meest Milieuvriendelijke Model (MMM).

Er wordt onderscheid gemaakt tussen uitgangspunten die op hoofdstructureel niveau en die op stedenbouwkundig inrichtingsniveau spelen.

In paragraaf 8.2 worden de uitgangspunten op hoofdstructureel niveau behandeld. Deze hebben betrekking op de omgeving van het bedrijventerrein voor zover deze door dit terrein beïnvloed wordt. Uit overleg met extern betrokkenen bleek dat dit punt veel aandacht behoeft. Deze uitgangspunten hebben veelal een strategisch karakter, omdat nu nog niet duidelijk is welke ontwikkelingen zich daar zullen voordoen.

De uitgangspunten op stedenbouwkundig inrichtingsniveau hebben betrekking op het bedrijventerrein zelf en komen in paragraaf 8.3 aan de orde.

#### Duurzame stedelijke ontwikkeling

De MMI is gebaseerd op het beginsel duurzame stedelijke ontwikkeling. Voor de MMI gaat het daarbij vooral om:

- de bestaande kwaliteit van het zoekgebied zoveel mogelijk handhaven en zo mogelijk de kwaliteit bevorderen.
- efficiënt gebruik van schaarse bronnen, zoals ruimtelijke voorraad, fossiele energie, (schoon) water, materialen, e.d.
- het terugdringen van afvalstromen en energieverpilling en - indien onvermijdelijk - het zo efficiënt mogelijk gebruik ervan (ketenbeheer).

Deze beginselen lopen "als een rode draad" door het gehele verhaal.



## 8.2 Uitgangspunten op hoofdstructureel niveau

### 8.2.1 Aandachtsgebieden omgeving bedrijventerrein (zie kaart 8.2)

Een groot deel van het onderzoeksgebied gebied tussen de Vecht en het bedrijventerrein en een gebied ten noordoosten van het bedrijventerrein ligt binnen de invloedssfeer van het bedrijventerrein.

Als gevolg van de milieu-effecten op deze omgeving en vanuit genoemd duurzaamheidsbeginsel moet dit gebied als totaliteit gezien te worden en dient beleid hiervoor ontwikkeld te worden. Daarbij gelden als uitgangspunten dat de hoofdstructuur van dit gebied versterkt wordt, er een functioneel draagvlak aanwezig blijft en onnodige versnippering van ruimte voorkomen wordt (Ministerie van VROM, DOSS, 1996). Initiatieven zoals het aanleggen van grote bedrijventerreinen grijpen altijd in op bestaande ruimtelijke structuren, ongeacht de lokatie waar dit gebeurt. Onderstaande uitgangspunten dienen gezien te worden als 'volgend' op het initiatief een bedrijventerrein te realiseren. Binnen dit gebied zijn een vijftal deelgebieden te onderscheiden met een eigen kenmerken-de problematiek. Uitgangspunten per deelgebied met betrekking tot deze problematiek worden apart beschreven.

#### Gebied tussen A28 en de Kranenburgweg (1).

Dit gebied ligt nu geïsoleerd. Het gebied komt nog geïsoleerder te liggen door de nieuwe verkeersvoorzieningen en omdat de aangrenzende wegen meer milieuhinder gaan opleveren. Momenteel vindt hier landbouw plaats.

Uitgangspunt is om aan dit gebied nader aandacht te geven, waarbij naast de huidige functie landbouw, alternatieve functies als horeca, bedrijvigheid of bosbouw tot de mogelijkheden zouden moeten behoren.

#### Gebied tussen de zuidelijke ontsluitingsweg en de Kranenburgweg (2).

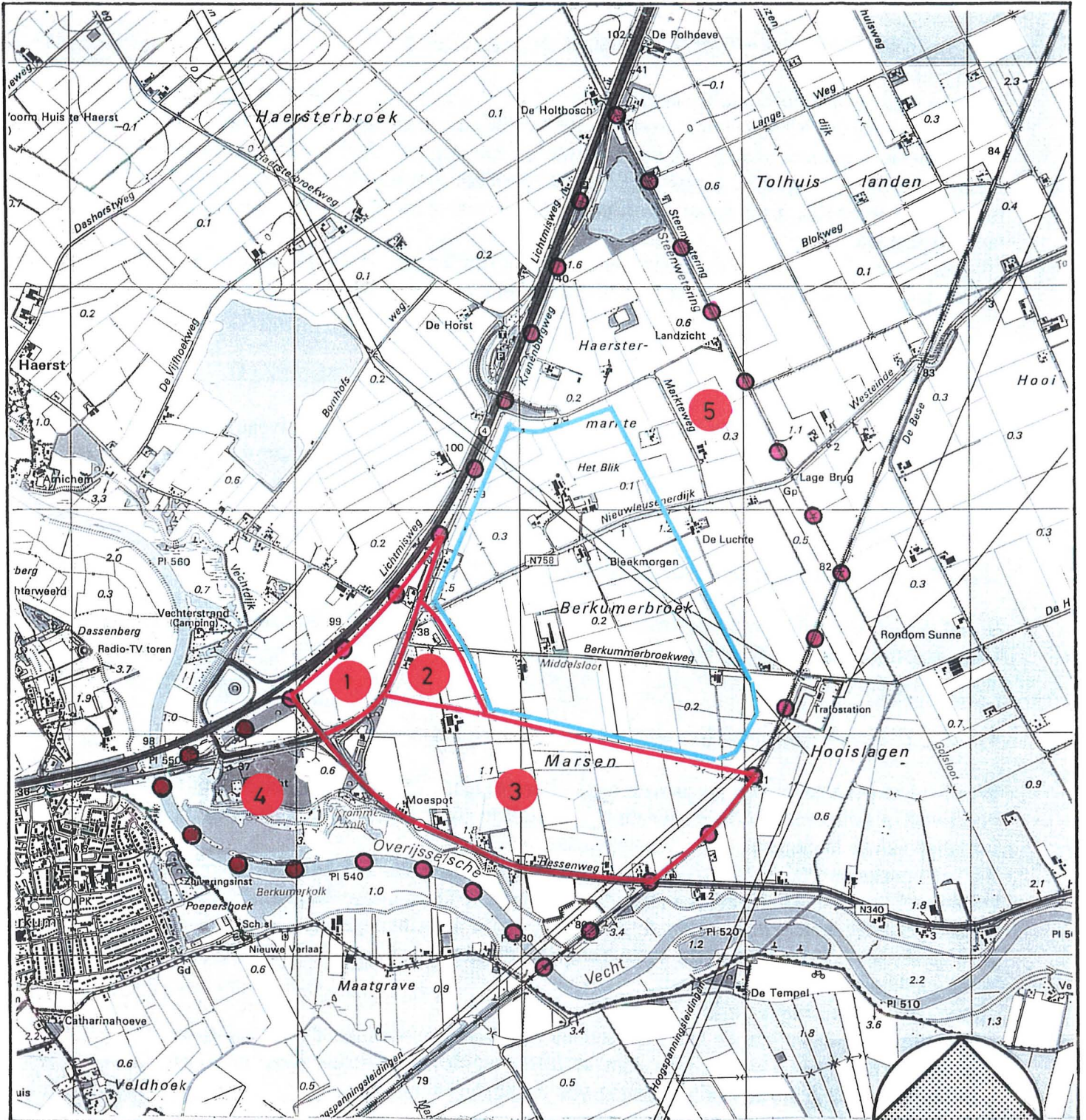
Door de aanleg van de zuidelijke ontsluitingsweg naar het bedrijventerrein dreigt dit gebied in de toekomst "functieloos" te worden en ontstaat het risico op verloedering en ruimteverspilling. Momenteel bevindt zich hier o.a. een tuincentrum.

Ook hier geldt als uitgangspunt dit gebied aandacht te geven, waarbij naast de huidige agrarische functie ook alternatieven moeten kunnen worden overwogen in geval de rijks-weg aangelegd wordt.





## Aandachtsgebieden omgeving bedrijventerrein 8.2



1: 25.000

- 1 gebied tussen de A28 en de Kranenburgerweg
- 2 gebied tussen de zuidelijke ontsluitingsweg en de Kranenburgerweg
- 3 buffergebied tussen de Hessenweg en het bedrijventerrein
- 4 gebied ten zuiden van de Hessenweg en de A28
- 5 gebied ten noordoosten van het bedrijventerrein
- begrenzing van het bedrijventerrein



### Buffergebied tussen het bedrijventerrein en de Hessenweg (3).

In dit gebied komt voornamelijk landbouw voor en er liggen een aantal woningen. Dit gebied komt tussen het bedrijventerrein en de Hessenweg te liggen. Door de onduidelijkheid rond de eventuele aanleg van de Rijksweg 35 met zijn aansluiting op de A28 en Hessenweg en de mogelijke aanpassing van de spoorlijn Zwolle-Meppel zou dit gebied zijn functionele draagvlak kunnen verliezen met het risico op verloedering en ongewenste ontwikkelingen.

Uitgangspunt is de huidige landbouwfunctie hier te handhaven. Zodra dit niet meer mogelijk is, zal een nieuwe visie op dit gebied ontwikkeld moeten worden.

### Gebied langs de Kranenburgweg en A28 ten zuidwesten van de Hessenweg (4).

In dit gebied verdwijnen twee woningen ten gevolge van te hoge geluidniveau's vanwege toename van verkeer ten gevolge van het bedrijventerrein op de Kranenburgweg. Uitgangspunt is dat nagegaan moet worden welke functie daarvoor in de plaats kan komen.

### Gebied ten noorden en oosten van het bedrijventerrein (5).

In het gebied ten noorden en oosten van het bedrijventerrein vindt nu landbouw plaats. Uitgangspunt is deze functie hier te handhaven.

## **8.2.2 Uitbreidingen bedrijventerrein**

Wordt er in deze paragraaf gesproken over uitbreidingen, dan heeft dit betrekking op bedrijven in milieu-categorieën vier en vijf (dezelfde soort bedrijvigheid als waar in het initiatief vanuit is gegaan).

Bij het voorkeursmodel staat reeds een uitbreidingsrichting van het bedrijventerrein in zuidwestelijke en noordoostelijke richting aangegeven. Deze uitbreidingen hebben invloed op de hoofdstructuur van het gebied. Zeer belangrijke hoofdstructurele elementen zijn de A28 en de spoorlijn. Deze lopen evenwijdig aan elkaar en vormen een corridor. Langs beide elementen lopen hinderzones.

Algemene uitgangspunten zijn:

- De uitbreidingen binnen de corridor houden om te voorkomen dat de onaangetaste landelijke ruimte aan weerszijden door industrie wordt aangesneden zodat er zo op efficiënte wijze gebruik wordt gemaakt van de hinderzones.
- De 'restgebieden' zoveel mogelijk benutten
- De bestaande natuurwaarden zoals de milieubeschermingsgebieden Vecht/Regge en Tolhuislanden ook op de lange termijn sparen.

### **8.3 Uitgangspunten voor de stedenbouwkundige inrichting**

#### **8.3.1 Hinder.**

Uitgangspunt voor de inrichting van het bedrijventerrein is dat hinder op de omgeving zoveel mogelijk beperkt zal blijven. Uit het eerste globale akoestisch onderzoek voor de modellenstudie bleek dat niet alle gevoelige functies in de omgeving gespaard kunnen worden. In dit globale onderzoek is al van een indeling in bedrijvencategorieën (VNG, 1992) uitgegaan waarbij het initiatief gerealiseerd kan worden, terwijl zo veel mogelijk (concentraties van) woningen en andere gevoelige functies gespaard blijven. Het gaat daarbij met name om de woningen langs de westkant van de A28 en de Hessenweg en om het milieubeschermingsgebied Vecht/Regge.

Niet alleen voor geluid geldt dat hinder op gevoelige bestemmingen zoveel beperkt moet worden, maar dit geldt ook met betrekking tot andere milieu-invloeden (o.a. stank, stof en externe veiligheid).

Naast woningen en het milieubeschermingsgebied Vecht/Regge wordt ook de zone grenzend aan de A28 (zichtlokatie) als gevoelig aangemerkt voor stank en stof. Een gedeelte van de groothandel- en distributiebedrijven die zich in deze zone willen vestigen hebben behoefte aan een lokatie waar relatief weinig verstoring zal plaatsvinden. Dit geldt met name voor bedrijven in de foodsector.

Uit onderzoeken blijkt dat er voor het totale gebied Hessenpoort er, behoudens enkele boerenerven, sprake van een onverdachte lokatie. Bij daadwerkelijke verwerving van kan een bodemonderzoek worden uitgevoerd. Verder is uitgangspunt bodemverontreiniging te voorkomen door onder meer aandacht hieraan te besteden bij de milieuvergunningen.

Om hinder op de omgeving te voorkomen moeten verschillende hindercategorieën zoveel mogelijk gebundeld worden.

#### **8.3.2 Waterhuishouding en riolering.**

Uitgangspunt voor de waterhuishouding is dat er geen wijzigingen in de slootwaterstanden en daarmee samenhangende grondwaterstanden en bewegingen worden veroorzaakt. Dit geldt met name voor het omringende landbouwgebied, zowel ter bescherming van de landbouwbelangen als van de daar aanwezige natuurwaarden. Maar ook in het gebied zelf zal de grondwaterstand zo min mogelijk worden gewijzigd, om de uitgangssituatie voor natuurontwikkeling in de watergangen binnen het bedrijventerrein zo goed mogelijk te maken. Voor de riolering is een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel uitgangspunt.

Er wordt gestreefd naar een goede waterkwaliteit door maximaal te profiteren van de goede kwaliteit van het aanwezige kwelwater en regenwater.

Het in de regel organisch belaste oppervlaktewater uit de omgeving en, bij droge perioden, het inlaatwater uit de Vecht, wordt uit het in te richten gebied geweerd, rekening houdend met de benodigde bergingscapaciteit, door:

- de in- en de uitstroom van oppervlaktewater van buiten het terrein te minimaliseren;
- schoon water zoveel mogelijk in het gebied vast te houden;
- een regenwaterinfiltratietechniek toe te passen die geen negatieve invloed heeft op de grondwaterstanden en waterkwaliteit in het gebied en de omgeving.



### 8.3.3 Verkeer en wegen

Uitgangspunt voor verkeer en vervoer is dat er zo min mogelijk overlast ontstaat voor de omgeving. Terwijl het terrein toch goed als C-lokatie kan functioneren. Voor een C-lokatie is de bereikbaarheid voor auto's belangrijk.

Voor de MMI betekent dit:

- beperk hinder op de omgeving vanwege verkeerslawaaï
- beperk het aantal autokilometers;
- stimuleer andere vormen van vervoer;
- stimuleer gezamenlijk gebruik van voorzieningen;
- houd rekening met bestaande fiets- en landbouwverkeersroutes;
- vergroot de verkeersveiligheid.

### 8.3.4 Natuur

Uitgangspunt is het verlies aan natuurwaarden als gevolg van het bedrijventerrein te minimaliseren.

Door de eisen die aan het bedrijventerrein worden gesteld, namelijk een opgehoogd terrein met grote kavels en zo min mogelijke fysieke belemmeringen zijn er weinig mogelijkheden om waardevolle elementen te sparen en in te passen, zonder de doelmatige inrichting van het terrein aan te tasten. Los daarvan is de toekomstige betekenis van deze elementen voor verstoringsgevoelige organismen erg onzeker, gezien de toekomstige milieusituatie op het bedrijventerrein. Minimalisatie van verlies aan natuurwaarden moet daardoor vooral gezocht worden in de omgrenzing van het plan (fase 1) en in minimalisatie van de uitstralingseffecten van het terrein door het toepassen van mitigerende maatregelen.

Het tweede uitgangspunt van de MMI is dat belangrijke verloren gegane natuurwaarden in principe worden gecompenseerd.

Het derde uitgangspunt is dat de mogelijkheden voor natuurbouw bij de aanleg van het bedrijventerrein zoveel mogelijk zullen worden benut.

### 8.3.5 Landschap en cultuurhistorie

Uitgangspunten vanuit landschap en cultuurhistorie betreffen het instandhouden van de aanwezige waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische structuren en het minimaliseren van het aantal te slopen historische objecten, en zorgvuldige omgang met archeologische waardevolle objecten, een verantwoorde inpassing van het terrein in zijn omgeving en een inrichting van het bedrijventerrein die, binnen de mogelijkheden van een dergelijk terrein, een optimale landschappelijke kwaliteit uitstraalt. Voor het bedrijventerrein zal een beeldkwaliteitsplan worden opgesteld.

Voor het sparen van de aanwezige waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische objecten geldt vrijwel hetzelfde als voor de elementen met natuurwaarden: de mogelijkheden om in te passen zijn gering, en in de nieuwe situatie worden deze objecten in de regel, vervreemd van hun omgeving, tot relictten zonder toegevoegde waarde. Uitgangspunt is de waardevolle objecten die na realisatie betekenis kunnen hebben binnen de nieuwe

identiteit van het gebied, te sparen en op een verantwoorde wijze in te passen. Uitgangspunt is handhaving van het transparante karakter van het gebied en zichtbaar maken/houden van de oorspronkelijke ontginnings- en occupatieassen. Bij de inrichting van het terrein is daarnaast als uitgangspunt gekozen dat de groene elementen bijdragen aan een zekere representatie van het gebied en aan een aangenaam verblijfsklimaat. Uitgangspunt is voorts dat het niet doenlijk is een dergelijk bedrijventerrein in het landschap weg te werken, omdat het van IN-zijde nodig zal zijn grotere bouwhoogten dan de overwegende boomhoogten aan te houden (> ca. 20 meter). Daarbij zal ook lichtinvloed op de omgeving aanwezig blijven.

### **8.3.6 Energie, afval en materiaalgebruik**

Bij zowel aanleg, bouw en gebruik van het bedrijventerrein speelt efficiënt energie- en afvalgebruik een rol (SEV/Novem, bouwstenen voor duurzame stedebouw, 1996; I.I.U.E./Delft, Duurzaam Bouwen in Stadshagen, 1993))

Uitgangspunten daarbij zijn:

- minder afval te produceren en waar mogelijk afval te hergebruiken;
- minder materialen gebruiken en vernieuwbare grondstoffen gebruiken;
- duurzame energiebronnen toepassen en energie besparen door optimale energiebenutting en vermindering energiebehoefte

### **8.3.7 Bouwrijp maken en fasering bedrijventerrein**

Uitgangspunt bij het aanleggen van het bedrijventerrein is efficiënt gebruik te maken van energie, water en materialen bij bouwrijp maken van het bedrijventerrein en de bestaande kwaliteiten zoveel mogelijk te benutten.

Uitgangspunten zijn:

- zo zuinig mogelijk om te gaan met ophoogmateriaal, bij voorkeur de vrijkomende grond uit wegencunetten en nieuwe watergangen te gebruiken;
- het ophoogzand zo efficiënt mogelijk te winnen;
- aanleggen van een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel en het zo multifunctioneel mogelijk gebruik maken van aangelegde rioleringsvoorzieningen (zie ook 8.3.2. Water en riolering) en
- voorzieningen voor bijvoorbeeld infiltratie van regenwater zo dicht mogelijk bij het lozingspunt in en op het bedrijventerrein aanbrengen;
- rekening houdt met de kenmerken en kwaliteiten van het gebied.

Uitgangspunten bij de fasering van het bedrijventerrein zijn versnippering van ruimte te voorkomen en hinder op de omgeving van het terrein te beperken door zodanig te faseren dat :

- er geen versnippering van ruimte ontstaat en er ook bij voortijdige afronding van het bedrijventerrein een afgerond bedrijventerrein ontstaat;
- op gevoelige functies (wonen, natuur) uit de omgeving zo min mogelijk hinder optreedt
- zo veel mogelijk wordt aangesloten bij bestaande hinderzones.

## 9 BESCHRIJVING MEEST MILIEUVRIENDELIJKE INRICHTING

### 9.1 Algemeen

In onderstaand hoofdstuk wordt aan de hand van de uitgangspunten uit het voorgaande hoofdstuk de MMI beschreven. De MMI is op kaart weergegeven (zie kaart A, achterin). Daarbij is de MMI zodanig geformuleerd, dat het vergeleken kan worden met de voorkeursinrichting, die door de IN ontwikkeld is (zie kaart B). Bij de beschrijving van de MMI wordt aangegeven welke milieu-effecten te verwachten zijn als deze wordt uitgevoerd.

### 9.2 Oplossingsrichtingen op hoofdstructureel niveau

De in hoofdstuk 8.2 genoemde functionele gevolgen van het bedrijventerrein op de omgeving hebben repercussies voor de toekomstige ruimtelijke hoofdstructuur van het zoekgebied. In deze paragraaf wordt een indicatie gegeven van de te verwachten gevolgen en oplossingsrichtingen op de hoofdstructuur van de omgeving van het bedrijventerrein. Kaart 9.2.1 is een visualisering en structurering van de in hoofdstuk 8 geformuleerde uitgangspunten die betrekking hebben op milieu en duurzaamheid. De terminologie in de figuur is abstract, omdat voorhands niet vaststaat welke functies daadwerkelijk in het zoekgebied zullen gaan voorkomen.

#### 9.2.1 Aandachtsgebieden omgeving bedrijventerrein (kaart 9.2.1)

##### Gebied tussen A28 en de Kranenburgweg

Omdat de nieuwe verkeersvoorzieningen en de aangrenzende wegen meer milieuhinder gaan opleveren, zou dit gebied zijn huidige woonfunctie en daarmee zijn landbouwkundige functie kunnen verliezen. In dat geval is het zinvol dit gebied te bestemmen voor functies die minder gevoelig zijn voor milieuhinder zoals bedrijvigheid (zichtlocatie) en horeca (bv wegrestaurant). Daarmee wordt het bedrijventerrein duidelijk ruimtelijk-functioneel gekoppeld aan de stad Zwolle. Hiermee zou Hessenpoort als zichtlocatie een sterker Zwols imago kunnen krijgen en daardoor aan kwaliteit (vanuit duurzaamheid en economisch) kunnen winnen.

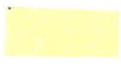
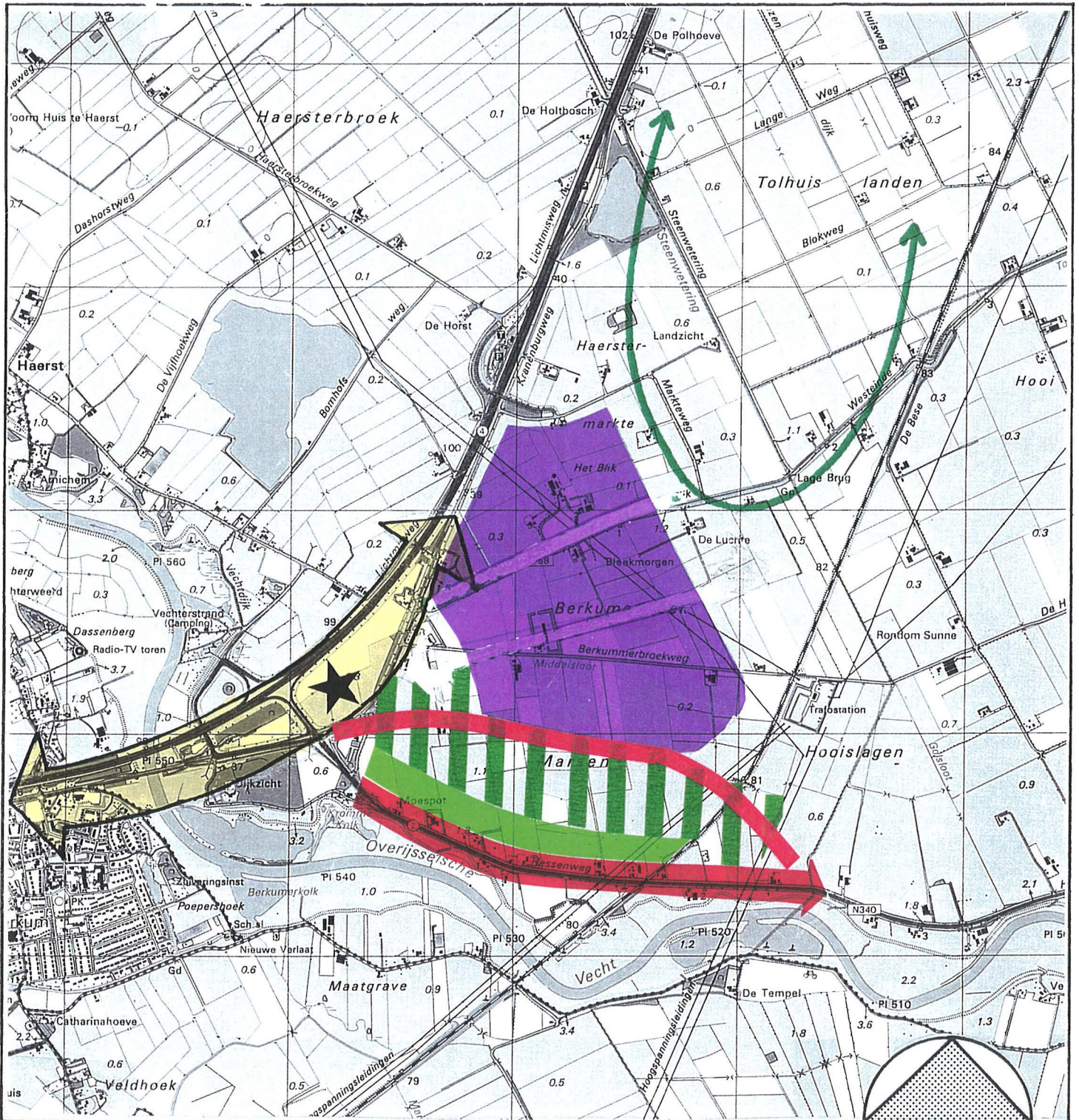
##### Gebied tussen de zuidelijke ontsluitingsweg en de Kranenburgweg

Zoals in hoofdstuk 8.2 is aangegeven dreigt door de aanleg van de zuidelijke ontsluitingsweg en de eventuele aanleg van de Rijksweg 35 (met de daarbij behorende voorzieningen) en het bedrijventerrein dit gebied "functieloos" te worden en ontstaat het risico op verloedering en ruimteverspilling. Daarom geldt voor dit gebied:

- geef dit gebied een nieuw functioneel draagvlak voor stedelijk-industriële functies;
- bezie deze problematiek ook in het kader van de tracéstudie van Rijksweg 35.



# Hoofdstructuur plangebied vanuit optiek milieu en duurzaamheid 9.2.1



koppeling Hessenpoort aan Zwolle



markant punt



reservering omgelegde Hessenweg



te verdichten zone middels bosaanleg



het open landschap



structuur Hessenweg met bebouwing



strategisch aandachtsgebied (kan open of dicht worden)



bedrijventerrein







### De bufferzone tussen de Hessenweg en het bedrijventerrein

Zoals in 8.2.1 al naar voren is gebracht dienen onderstaande suggesties ertoe om toekomstig beleid voor de buffer te ontwikkelen.

- Houd de MMM-optie de Hessenweg te verleggen open door daarvoor een  $\pm$  90 meter brede strook ten zuiden van het bedrijventerrein te reserveren ( $\pm$  10 meter van het benodigde profiel van 100 meter ligt dan binnen het bedrijventerrein);
- Ten behoeve van het behoud van functioneel draagvlak van dit gebied en behoud van de bufferfunctie zouden de volgende functies overwogen kunnen worden:
  - \* handhaving en herwaardering landbouw, waarbij eventueel grondruil nuttig kan zijn;
  - \* aanpassing agrarische functies met functies als eco-landbouw, tuinbouw en hobby-farming;
  - \* bosbouw ten behoeve van houtproductie en natuur;
  - \* lichte industriële bedrijvigheid.
- Leg dergelijke functies te zijner tijd vast in een bestemmingsplan en
- Vergroot op termijn de belevingswaarde van het gebied door bosbegroeiingen langs de Hessenweg. De bossen worden in de exploitatie van het bedrijventerrein opgenomen middels reservering van gelden. De plekken daarvoor worden nader bezien. In het MMI is een zone aangegeven waarbinnen deze begroeiingen kunnen komen (zie kaart A).

### Gebied langs de Kranenburgweg en A28 ten zuidwesten van de Hessenweg

Voorgesteld wordt te onderzoeken of de twee wegbestemde woningen geschikt zijn voor ander gebruik of anders de vrijkomende percelen te beplanten.

### Gebied ten noorden en oosten van het bedrijventerrein

Het gebied binnen de geluidcontour behoudt zijn originele functies. Met behulp van ontheffingen in het kader van de Wet Geluidhinder wordt voorkomen dat woonfuncties aan landbouwbedrijven onttrokken worden. Daarmee behoudt het open landelijke gebied zijn landbouwkundige functie/draagvlak. Hierdoor wordt het risico van oneigenlijke stedelijke ontwikkelingen, zoals rommelige opslag van materialen en producten, beeldverstoring, e.d. verkleind.

## 9.2.2 Uitbreidingsrichtingen (kaart 9.2.2)

### De uitbreidingsmogelijkheid in zuidwestelijke richting

Deze uitbreiding is afhankelijk van het wel of niet doorgaan van de Rijksweg 35. Komt deze Rijksweg er niet, dan heeft deze uitbreidingsrichting voorkeur boven die in noordoostelijke richting. Hiermee wordt voorkomen dat dit gebied nodeloos blijft liggen en er risico's voor versnippering en verpaupering ontstaan. Bovendien is het gebied nu al belast met hinder en wordt met bedrijvigheid efficiënt gebruik gemaakt van de bestaande hinderzones. De uitbreiding is echter gering ( $\pm 15$  ha, tot aan de Kranenburgweg). Uitbreiding naar het zuiden is niet wenselijk omdat dan de hoofdstructuur van de Vecht en Hessenweg met bewoning aangetast wordt.

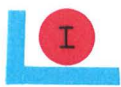
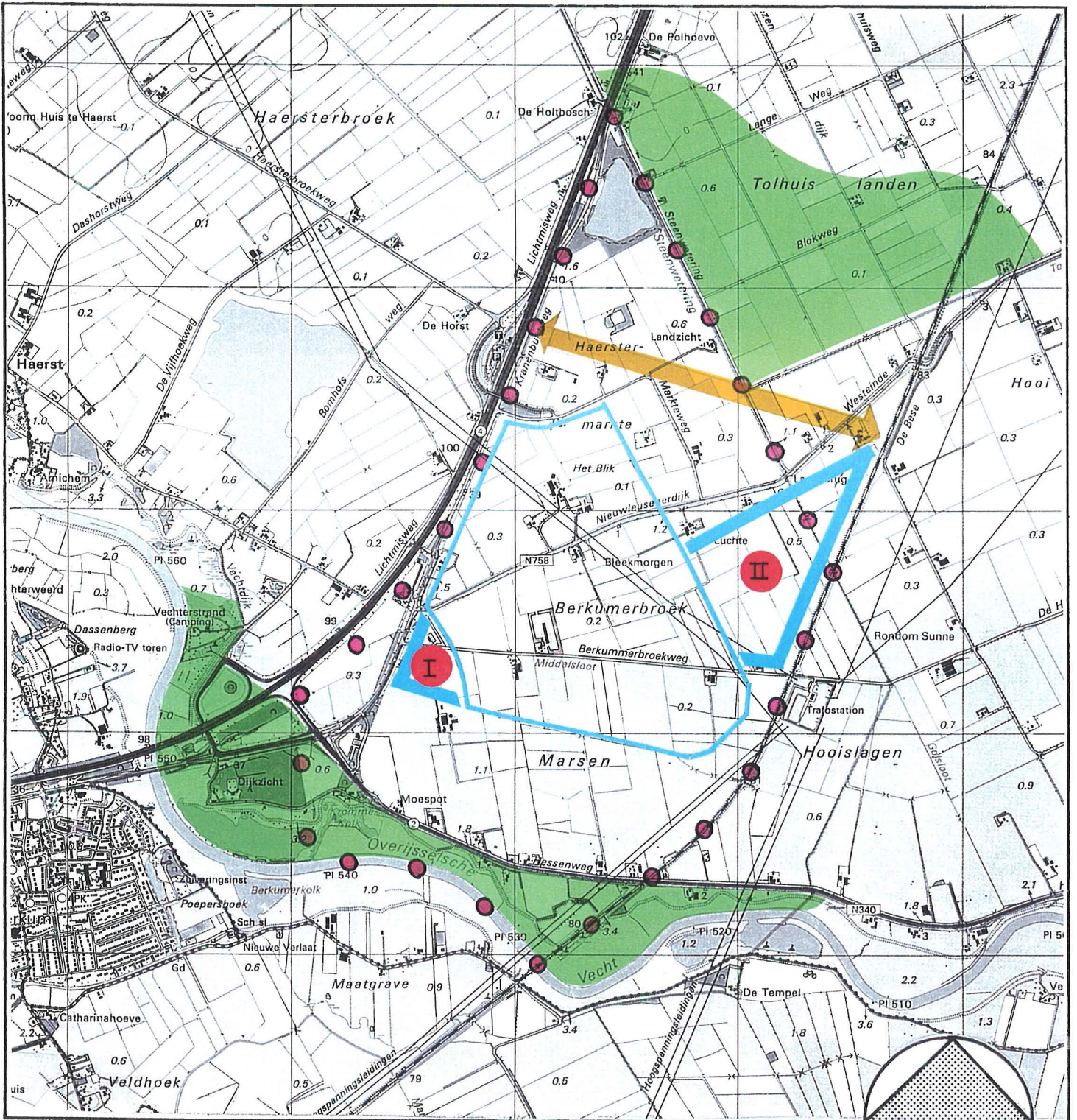
### De uitbreiding in noordoostelijke richting

Ten noordoosten van het bedrijventerrein ligt het natuurgebied Tolhuislanden (onderdeel van de provinciaal ecologische hoofdstructuur en milieubeschermingsgebied). Om dit gebied te behouden zou de noordoostelijke uitbreiding in eerste instantie beperkt moeten worden tot ca. 40 ha. Zijn grote uitbreidingen noodzakelijk, dan is het wenselijk deze binnen de corridor te houden.

Bij de uitbreiding in noordoostelijke richting zal rekening gehouden worden met een eventuele spoorontsluiting. De zuidelijke interne rondweg zou dan doorgetrokken kunnen worden evenwijdig aan de spoorlijn (zie kaart A) en weer aansluiten op de Nieuwleuserdijk, waarbij in ieder geval ruimte gereserveerd moet blijven voor een spooraansluiting.



# Uitbreidingen bedrijventerrein 9.2.2



UITBREIDINGSMOGELIJKHEDEN MET VOORKEURSVOLGORDE



BEGRENZING BEDRIJVENTERREIN



MILIEUBESCHERMINGSGEBIED



CORRIDOR





## 9.3 Inrichting van het bedrijventerrein

### 9.3.1 Milieuzonering

#### Interne zonering:

Er heeft voor het modellenonderzoek van het MER een akoestisch onderzoek plaats gevonden op basis van een globale indeling van het terrein. Bij het akoestisch onderzoek is gebleken dat met name woningen aan de westkant van de A28 en aan de Hessenweg gespaard kunnen blijven. Daarmee blijft tevens het milieubeschermingsgebied buiten de invloedssfeer van het bedrijventerrein. De geluidcontour blijft voor deze woningen liggen. De ligging van de geluidcontour wordt beschouwd als contour tot waar ook voor andere milieuaspecten (stank, stof en externe veiligheid) de invloed mag reiken. Voor de interne zonering worden woningen, en waar woningen verder van de geluidcontour liggen, de geluidcontour als basis genomen voor de interne milieuzonering. Hierdoor ontstaat een inrichting van het terrein waarbij de milieubelasting op woningen zo veel mogelijk beperkt blijft.

Een gedeelte van de bedrijvigheid is gevoelig voor met name stank en stof. Het gaat dan met name om groothandel. Dit is ook de bedrijvigheid die de meeste behoefte heeft aan een zichtlokatie. Bij de interne zonering wordt er daarom rekening mee gehouden dat zo min mogelijk hinder vanwege stank en stof optreedt bij de bedrijven die aan de A28 gevestigd worden.

Voor een rustige woonomgeving wordt er doorgaans vanuit gegaan dat categorie 1 en 2 bedrijven mogelijk moeten zijn. Dit is bedrijvigheid waarvan de milieu-invloed gemiddeld tot 30 meter rijkt (VNG, 1992). Gevoeligheid voor stank en stof van de bedrijvigheid waar het hier over gaat is minder groot dan van een rustige woonomgeving. Daarom wordt er in dit geval van uitgegaan, dat voor stank en stof de afstanden voor een kleine categorie 3 gehanteerd kunnen worden (tot 50 meter), zonder dat verstoring plaatsvindt.

Omdat het gaat om een nieuw bedrijventerrein en nog niet precies bekend is welke bedrijven zich op het terrein waar zullen vestigen wordt bij de interne zonering gebruik gemaakt van de bedrijvenlijst van de VNG en de daarin genoemde afstanden (VNG, 1992). De VNG gaat uit van afstanden tot een rustige woonbebouwing, waarbij streefwaarden niet overschreden worden. Op basis van akoestisch onderzoek is, indien nodig, afgeweken van de afstanden bij het aangeven van de interne zones.

Naast deze milieugegevens is bij de interne zonering rekening gehouden met een vanuit economisch oogpunt gewenste thematisering.



Hieronder wordt de interne milieuzonering van het bedrijventerrein beschreven (zie de kaart 9.3.1).

- 1 In deze zone zijn groothandel-, (goederen)transport- en distributiebedrijven, kennis-intensieve industrie (zoals optische industrie) toegestaan en kleine categorie 4 en bouwbedrijven met een maximale afstand van 200 meter. In deze groep vallen ook de bedrijven die behoefte hebben aan een zichtlokatie. Deze bedrijven zijn gevoelig voor stank en stof. Voorgesteld wordt daarom om in deze zone bedrijven die meer dan lokaal stank of stof veroorzaken (meer dan 50 meter, komt overeen met kleine categorie 3 uit de bedrijvenlijst), te weren.
- 2 Idem als onder 1 + andere bedrijven van categorie 4 (met een maximale afstand tot 300 meter) toelaatbaar. Om in zone 1 overlast door stank en stof te voorkomen, worden in dit gedeelte bedrijven geweerd waarbij voor stank en stof een afstand van meer dan 50 meter geldt.
- 3 Idem als 2 + categorie 4-bedrijven waarbij voor stank of stof een afstand geldt van 100 (volgens de VNG-lijst).
- 4 Idem als 3 + categorie 4-bedrijven waarbij voor stank en stof een afstand geldt van 200 meter.
- 5 Idem als 4 + alle overige categorie 4 bedrijven. Dus ook bedrijven waarbij voor stank en stof een afstand geldt van 300 meter.
- 6 Deze zone is bestemd voor grote milieuhinderlijke bedrijven, waaronder afvalverwerkende bedrijven. In ieder geval moeten hier categorie 5-inrichtingen mogelijk zijn. Voorgesteld wordt in deze zone ook de categorie 4-bedrijven toe te laten en vanwege de thematische karakter van dit terrein andere (volgens de VNG-lijst) kleinere afvalverwerkende activiteiten. Bedrijven die onder 1 genoemd zijn, behalve kleine categorie 4 bedrijven en bouwbedrijven, zijn hier niet toelaatbaar. In deze zone geldt ook weer dat bedrijven waarbij voor stank of stof een afstand van meer dan 300 meter geldt (komt overeen met categorie 4 voor wat betreft stank), uitgesloten worden, om te voorkomen dat in zone 1 overlast door stank en stof optreedt.
- 7 Idem als onder 7 + bedrijven waarbij voor stank/stof en externe veiligheid een afstand van 500 meter geldt. Om verstoring door stank/stof en externe veiligheid van de zichtlokatie en woningen aan de Hessenweg te voorkomen worden bedrijven, waarbij voor stank/stof en externe veiligheid een afstand van 700 meter of meer geldt, niet toegelaten.

Kleinere nutsvoorzieningen (t.b.v electriciteits- en watervoorzieningen) zijn toegestaan over heel het terrein

Samenvattend geldt:

- Dat groothandel, distributie, (goederen)transportbedrijven en kennisintensieve industrie in zone 1 mogelijk zijn, met als overloop ook in zone 2 tot en met 5. Hiermee is voor de bedrijven die daar behoefte aan hebben een zichtlokatie mogelijk, waarbij zo min mogelijk verstoring door stank en stof plaats vindt, terwijl voor bedrijven die onder deze bedrijfscategorie vallen en minder behoefte hebben aan een zichtlokatie en minder gevoelig zijn voor stank en stof, ook voldoende mogelijkheden zijn. Volgens de behoefteraming Tauw (zie TauwMabeg, 1996) is ongeveer 50 ha. nodig voor dit soort bedrijvigheid, vandaar dat deze bedrijven toegelaten worden tot en met zone 5.
- Zware milieubelastende bedrijvigheid en afvalverwerkende bedrijvigheid is mogelijk in zone 6 en 7, zo ver mogelijk van de zichtlokatie. Volgens de behoefteraming Tauw is voor deze categorie  $\pm$  30 ha. nodig.
- Categorie 4-bedrijven zijn in principe in het gebied vanaf zone 1 mogelijk, waarbij in de verschillende zones een nuancering is aangebracht voor bedrijven die stank of stof veroorzaken. Dit om te garanderen dat de zichtlokatie zo min mogelijk verstoring hiervan ondervindt.

### Effecten op omgeving

Door de interne zonering is hinder op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Een aantal woningen ligt echter toch binnen de invloedssfeer van het bedrijventerrein en ondervindt extra belasting vanwege wegverkeerslawaai. Het milieubeschermingsgebied ligt buiten de geluidscontour. Op basis van de interne milieuzonering is een (50 en 55 dB(A)) geluidcontour berekend (Cauberg-Huygen, februari 1997). Daarnaast is er akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de effecten vanwege wegverkeerslawaai van het bedrijventerrein (gemeente Zwolle, maart 1997).

Voor woningen die binnen de 50 dB(A)-geluidcontour liggen geldt dat ontheffingen in het kader van de Wet geluidhinder mogelijk zijn. Het gaat hier om 3 woningen ten oosten van het terrein; twee woningen liggen aan de Nieuwleusenerdijk en 1 woning ligt aan de Markteweg, 1 woning ten zuiden van het terrein (Hessenweg), 2 woningen ten zuidwesten van het terrein (Berkummerbroekweg) en 2 woningen tussen de Kranenburgweg en de A28. Deze woningen liggen allen tussen de 50 en 55 dB(A)-contour.




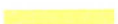


De laatstgenoemde 4 woningen hebben niet alleen een hogere waarde ten gevolge van industrielawaai, maar ook een te hoge waarde ten gevolge van wegverkeerslawaai. Van verschillende kanten is er dus sprake van een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde. Vanuit dit oogpunt lijkt het niet zinvol ontheffingen voor geluid vanwege industrielawaai voor deze woningen te verlenen, omdat daarmee misschien het geluidprobleem ten gevolge van het bedrijventerrein binnen de normen op te lossen is, maar er overlast vanwege wegverkeer aanwezig blijft. De woningen aan de Nieuwleusenerdijk zijn agrarische bedrijfswoningen. Bovendien is er alleen een hogere belasting vanwege industrielawaai, niet vanwege wegverkeerslawaai. Voor deze woningen kan daarom een hogere waarde in het kader van de Wet geluidhinder verleend worden, zodat de functie van het gebied in stand kan blijven. De woning aan de Markteweg is een burgerwoning. Deze woning ondervindt alleen een hogere belasting vanwege industrielawaai. Deze woning heeft een geluidluwe gevel. De woning aan de Hessenweg ondervindt hogere geluidbelas-

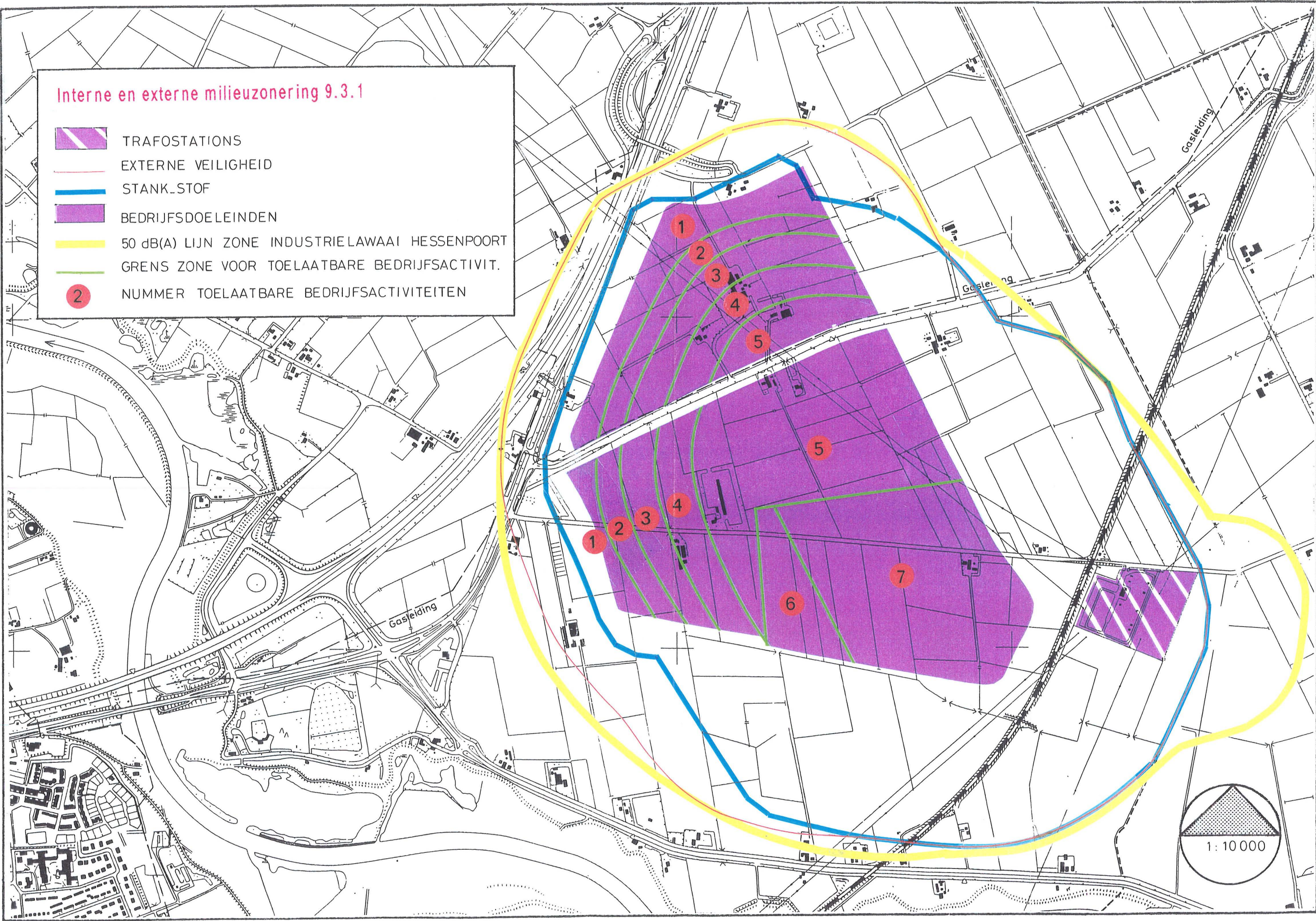
ting dan de voorkeurswaarde vanwege industrielawaai, spoorweglawaai en wegverkeerslawaai. Ook deze woning heeft een geluidluwe gevel. Voor beide woningen wordt daarom een hogere waarde aangevraagd. Overigens geldt voor deze woningen wel dat er bij totale invulling (eindsituatie) van het terrein ook mogelijk hinder kan ontstaan vanwege stank/stof en/of extern veiligheidsrisico, als de afstanden (waarbij uitgegaan wordt van streefwaarden) uit de VNG-nota bedrijven en milieuzonering die gelden ten opzichte van een rustige woonomgeving, aangehouden worden. Bij de vergunningverlening moeten deze aspecten in ieder geval extra aandacht krijgen, zodat te grote hinder op deze woningen voorkomen wordt.

Uiteindelijk geldt overigens voor alle milieuaspecten dat concrete toets aan de normen plaats zal vinden in de vergunningverlening, op het moment dat een bedrijf zich aandient voor vestiging op het bestemde terrein.



### Interne en externe milieuzonering 9.3.1

-  TRAFOSTATIONS
-  EXTERNE VEILIGHEID
-  STANK\_STOF
-  BEDRIJFSDOELEINDEN
-  50 dB(A) LIJN ZONE INDUSTRIELAWAAI HESSENPOORT
-  GRENS ZONE VOOR TOELAATBARE BEDRIJFSACTIVIT.
-  2 NUMMER TOELAATBARE BEDRIJFSACTIVITEITEN









### 9.3.2 Waterhuishouding en riolering

Er zijn in dit gebied verschillende peilgebieden met een zomer- en winterpeil. Ten noorden van de Nieuwleusenerdijk is het zomerpeil -50 cm en het winterpeil -70 cm NAP. Op het grootste deel van het toekomstige bedrijventerrein is het zomerpeil -40 cm en het winterpeil -60 cm.

Er is in de MMI gekozen voor één peil binnen het bedrijventerrein dat constant is. Bovendien is er voor gekozen het hoogste peilgebied, het agrarisch gebied ten zuiden van het bedrijven terrein, separaat, om het bedrijventerrein, af te wateren. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid in regensituaties in de bergingsvijvers een grote peilstijging toe te laten waardoor het benodigde oppervlak aan bergingsvijvers beperkt kan blijven (5 á 7 % van het terreinoppervlak) en de netto/bruto-verhouding van het bedrijventerrein geoptimaliseerd kan worden.

Het constante waterpeil is -50 cm NAP. Dit peil komt overeen met het zomerpeil van het noordelijke peilgebied en is 10 cm lager dan het zomerpeil van het zuidelijke peilgebied. Dit peil verschilt 's winters 20 cm met het noordelijke peilgebied en 10 cm met het zuidelijke peilgebied. Uit het hydrologisch/geohydrologisch rapport (Grontmij, (1997) blijkt dat hierdoor de veranderingen in het grondwaterpeil gering zijn, zowel voor het bedrijventerrein als voor de omgeving ervan.

Bij een hoger constant peil van -40 cm, zou er 10 cm extra ophoogzand nodig zijn. Bovendien zou op het grootste deel van het terrein het peilverschil in de winter 20 cm zijn (winterpeil -60 cm), waardoor de omgeving van het terrein meer kans heeft op wateroverlast dan bij het voorgestelde peil van -50 cm (10 cm peilverschil met grootste deel van de omgeving). Bovendien zal op het bedrijventerrein de oorspronkelijke vegetatie zonder meer verdwijnen. De nieuwe vegetatie kan zich aanpassen aan het nieuwe peil.

De ontwateringsdiepte voor wegen en bedrijfsterreinen is noodzakelijkerwijs overal minimaal 70 cm. Uitgangspunt voor drooglegging is 1.20 m. Dat betekent bij het gekozen waterpeil, de gekozen afstand van de watergangen en de ligging van de watergangen ten opzichte van elkaar en die van de randsloot in het hoge peilgebied ten zuiden van het bedrijventerrein, dat het maaiveld moet worden gebracht op resp. + 1.00 m NAP voor het gebied ten zuiden van de radiale watergang en + 0.70 m NAP voor het gebied ten noorden van de radiale watergang. De ophoging die hiervoor nodig is, bedraagt gemiddeld 60 cm (in het noorden  $\pm$  50 cm en in het zuiden  $\pm$  80 cm).

Een watergang langs de zuidelijke begrenzing van het terrein zou zich goed voegen in het gekozen concept voor de groenstructuur. Een peil van -0.50 m NAP in deze watergang heeft echter het bezwaar dat in de zomer wegzijging plaats vindt vanuit het aangrenzende peilgebied (ZP -0.20 m NAP). Een hoger peil in deze watergang heeft niet het gewenste effect op de te bereiken ontwateringsdiepte. Vandaar dat in het zuidelijk gedeelte van het bedrijventerrein gekozen is voor een extra ophoging van 30 cm.

Voor de opvang van de maatgevende neerslag (herhalingstijd eens in de tien jaar met ca. 40 mm per dag) is 7,4 ha waterberging nodig bij toepassing van een verbeterd gescheiden rioolstelsel en infiltratie van 30 % van het verharde oppervlak (dakwater). Het waterpeil zal bij deze maatgevende neerslag 40 cm stijgen en binnen 24 uur nagenoeg weer normaal zijn.

Mogelijkheden om in het voorjaar het peil op te zetten en daarmee de kans te verminderen dat water van buiten het gebied moet worden ingelaten zijn gering. Door de grote oppervlakte verharding in een bedrijventerrein is het verdampingsoverschot in het zomerhalfjaar veel geringer dan in een situatie met veel vegetatie. Hierdoor zal waterconservering door het opzetten van het peil in het voorjaar snel tot onaanvaardbare grondwateroverlast leiden. Dit verhard oppervlak maakt echter tevens de noodzaak tot waterconservering minder groot.

Er is bewust gekozen voor een watersysteem, waarbij de voeding plaatsvindt vanuit het gebied. Wateroverschotten uit het hoger gelegen peilgebied in de bufferzone wordt afgevoerd buiten het gebied om. In ernstige gevallen van watertekort zal uit het zuidelijk peilgebied water worden ingelaten. Dit gebeurt op een plaats waarbij menging met het water in het systeem gering is. Hierdoor kan, wanneer water moet worden ingelaten, de waterkwaliteit in het systeem worden gehandhaafd. Verwacht wordt dat dit water een sterk grondwaterachtig karakter zal hebben, doordat de reeds aanwezige kwel in het gebied zal worden gehandhaafd. Het hydrologisch/geohydrologisch rapport (Grontmij, 1997) geeft aan dat de kwelsituatie in het gebied in de zomer iets toeneemt en in de winter iets afneemt ten opzichte van de huidige toestand.

Het handhaven van een constant hoog waterpeil is belangrijk in verband met de conservering van het bodemarchief.

### Infiltratievoorzieningen.

In de MMI worden ruimten gereserveerd voor infiltratievoorzieningen voor dakwater (30 % van het terreinoppervlak). Eventuele voorzieningen bestaan dan uit kunststof drainbuizen of koffers omgeven met permeabele folie en met een overstortmogelijkheid (bij zware buien) op het riool of oppervlaktewater.

Er zijn twee opties denkbaar:

- . Er wordt op de bedrijfkavels geïnfiltrated. De ondernemers krijgen daarvoor een eigen verantwoordelijkheid en controle zou kunnen plaatsvinden in het kader van de milieuvergunning of
- . Langs de voor- of achterzijde van de kavels wordt een leiding aangelegd, waardoor neerslagwater afgevoerd wordt en middels een pomp in infiltratievoorzieningen gebracht wordt. Deze worden in dit geval aangelegd langs oevers van watergangen in het gebied en in de overige groenstroken. Verantwoordelijkheid en controle ligt dan primair bij de overheid.

Vervuiling van de bodem en het oppervlaktewater wordt verder voorkomen door eisen te stellen aan de soort dakbedekking van het af te koppelen oppervlak.

Vanuit milieuoogpunt bezien hebben beide opties voor- en nadelen.

De eerste optie geeft onzekerheid met betrekking tot de beheersbaarheid, omdat van ondernemers een actieve milieu-inbreng gevraagd wordt, terwijl dat in wezen niet hun eerste belangstelling heeft. Voordeel van deze optie is, dat vanuit de bron geïnfiltrated wordt en ondernemers bovendien actief kunnen meedenken over in hoeverre hergebruik van neerslagwater (bijvoorbeeld als spoelwater) mogelijk is.

Nadeel kan zijn dat te hoge grondwaterstanden ontstaan c.q. de ontwateringseis van 0.70

m niet gehaald wordt. Nader onderzoek zal hier uitsluitsel over moeten geven.

Nadeel van de tweede optie is, dat deze technisch complexer en dus storingsgevoeliger is. Voordeel ervan is een meer centraal gerichte beheersbaarheid. Bij de tweede optie zal ook gestreefd moeten worden naar hergebruik van neerslagwater. Vanuit MER-optiek is er geen uitgesproken voorkeur voor één van beide opties.

In het kader van de uitvoering van het bestemmingsplan zal een nader onderzoek plaatsvinden naar de haalbaarheid van beide opties.

In onderstaande tabel (tabel 9.3.2.) staat een kwantificering van oppervlakken terrein, die voor de uiteenlopende functies gebruikt zullen worden. Uit deze kwantificering blijkt dat oppervlakte onverhard  $\pm 26$  ha is en onder de hoogspanningslijnen  $\pm 10$  ha. Deze oppervlakten lenen zich in principe voor infiltratievoorzieningen.

soort oppervlak	hectares
oppervlakte fietspad	1.4 ha
oppervlakte wegen	6.8 ha
oppervlakte onverhard	26 ha
oppervlakte onder hoogspanningsleidingen	10.3 ha

Tabel 9.3.2 globale kwantificering oppervlakten

### Riolering

Er wordt op het terrein een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel aangelegd. Uit onderzoek is gebleken (gemeente Zwolle, 1996), dat navolgende opties mogelijk zijn (zie figuur 9.3.2):

- . afvoer via het gemaal Berkum naar de RWZI nabij Spoolde of
- . verwerking via een eigen zuivering op het bedrijventerrein.

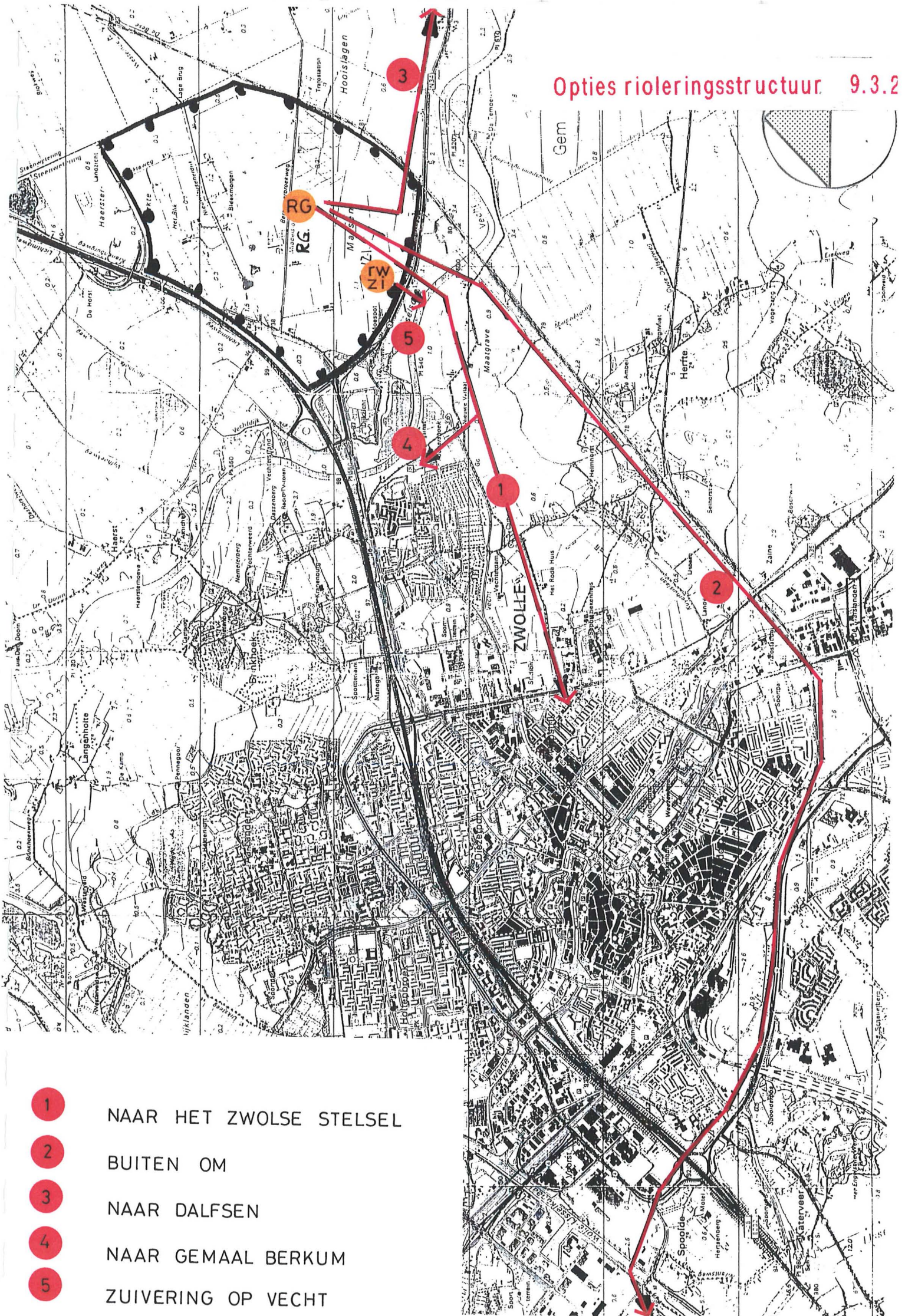
Afvoer naar de RWZI in Dalfsen is niet mogelijk, omdat de capaciteit hiervan in 1995 net is aangepast aan de behoeften van Dalfsen en Nieuwleusen.

Voorgesteld wordt ook het gebied ten noorden van Hessenpoort, dat nu nog geen adequate riolering heeft, op de riolering van het bedrijventerrein aan te sluiten. Het waterschap Groot Salland is onderzoek gestart naar de twee genoemde opties. Vooralsnog zal voor de eerste fase van de ontwikkeling van het bedrijventerrein een rioolpersleiding naar Berkum noodzakelijk zijn. Indien uit het onderzoek blijkt dat de tweede optie prevaleert is het gewenst, mede ten behoeve van een goede biologische werking van de zuivering, dat de reeds aangelegde persleiding geschikt wordt gemaakt voor afvoer van afvalwater van de wijk Berkum naar de nieuwe rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI). Daardoor wordt de bestaande RWZI bij Spoolde ontlast.





# Opties rioleringsstructuur 9.3.2



- 1 NAAR HET ZWOLSE STELSEL
- 2 BUITEN OM
- 3 NAAR DALFSEN
- 4 NAAR GEMAAL BERKUM
- 5 ZUIVERING OP VECHT



### 9.3.3 Verkeer en wegen

Hessenpoort is een C-lokatie. Dit betekent dat een goede autobereikbaarheid met name voor het vrachtverkeer belangrijk is. Uit het oogpunt van duurzame bereikbaarheid en veiligheid is een extra ontsluiting noodzakelijk. Gezien het soort bedrijven (o.a. transport-bedrijven en afvalverwerkende bedrijven met naar verwachting veel goederentransport) en de nabijheid van het spoor, moet de mogelijkheid voor een spooraansluiting mogelijk blijven.

De MMI gaat uit van een extra ontsluiting aan de zuidkant van het terrein rechtstreeks naar de Kranenburgweg (zie ook hoofdstuk 7). De buffer naar de Hessenweg blijft hierdoor intact en de extra hinder ten gevolge van wegverkeerslawaai op met name de Hessenweg blijft beperkt. Akoestisch onderzoek (Gemeente Zwolle, maart 1997) toont aan dat vanwege wegverkeerslawaai 7 woningen een te hoge geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai zullen ondervinden. Het gaat daarbij om woningen die aan de zuidelijke ontsluitingsweg, Kranenburgweg en Vechtdijk liggen en overlast ondervinden vanwege het verkeer op de nieuwe ontsluitingsweg en de Kranenburgweg.

Een ontsluiting zo dicht bij de A28 voorkomt bovendien dat verkeer dat op het terrein moet zijn onnodig veel kilometers aflegt en te veel omrijdt. In de MMI wordt verder uit gegaan van zo min mogelijk west-oost verbindingen. Dit om te voorkomen dat verkeer dat op het terrein moet zijn of het terrein verlaat een andere ontsluiting gaat zoeken dan richting de A28, met als gevolg extra hinder voor de omgeving. Bij de entree van het bedrijventerrein vanaf Nieuwleusen wordt de eerste kruising vormgegeven als rotonde. Een bewuste keuze om de overgang van 80 naar 50 km per uur aan te geven en een belemmering voor het vrachtverkeer. De Kranenburgweg wordt ter hoogte van de Markteweg afgesloten voor doorgaand autoverkeer en/of voorzien van verkeersremmende maatregelen om het gebruik als sluiproute te ontmoedigen. De Berkummerbroekweg zal op termijn als doorgaande verbinding verdwijnen om sluipverkeer te voorkomen. Het oostelijke gedeelte blijft voor landbouwverkeer en fietsers open, en wordt met de ontsluitingen binnen Hessenpoort verbonden met de Kranenburgweg.

De interne verkavelingswegen worden bij voorkeur niet aan de randen van het terrein gelegd, maar binnen op het terrein. Dit heeft twee voordelen. In de eerste plaats is, met name aan de oostkant van het terrein, daardoor een afscherming van hinder van wegverkeerslawaai voor de omgeving mogelijk middels gebouwen. In de tweede plaats worden de wegen gebruikt om aan twee kanten van de weg kavels te ontsluiten. Hierdoor kan het aantal wegen beperkt blijven. Vanuit efficiënt ruimtegebruik is belangrijk, dat de kavelwegen aansluiten bij de gewenste kaveldieptes van  $\pm 150$  meter. Dit om het risico te verkleinen dat er bij uitgifte van de grond, of in de toekomst bij verhuizing van bedrijven, restjes grond overblijven die niet meer goed te ontsluiten zijn.

Parkeren zal in eerste instantie op eigen terrein plaats vinden. In combinatie met het zgn. "facilitypoint" kan een gemeenschappelijke parkeervoorziening worden aangelegd. Parkeren langs de ontsluitingswegen wordt door vormgeving onaantrekkelijk gemaakt. Door deze maatregelen wordt overlast vanwege parkeren van vrachtwagens zoveel mogelijk tegengegaan.

De Nieuwleusenerdijk blijft in de MMI gehandhaafd als regionale verbinding naar Nieuwleusen. Deze weg vormt een belangrijke regionale fiets- en openbaar vervoersverbinding. Vrijliggende fietspaden aan beide zijden van de weg zijn voor deze verbinding belangrijk vanuit verkeersveiligheid.

Het vrijliggend fietspad langs de Kranenburgweg wordt doorgetrokken tot de Markteweg. Hierdoor worden conflicten ter plaatse van zijwegen zoveel mogelijk beperkt. Langs de overige ontsluitingswegen wordt rekening gehouden met de aanleg van fietsstroken.

Het aantal conflictpunten met autoverkeer is zo beperkt mogelijk gehouden en bij vormgeving van kruispunten vindt afstemming plaats met veiligheid van (brom)fietsers.

Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid is goede verlichting van met name de regionale verbindingen (Nieuwleusenerdijk-Kranenburgweg) noodzakelijk.

Door fietspaden langs de Hessenweg, Nieuwleusenerdijk en de autoluwe Kranenburgweg is het terrein goed en veilig per fiets bereikbaar vanuit omliggende kernen.

Het bedrijventerrein wordt bediend via twee busroutes (over Kranenburgweg en Nieuwleusenerdijk). Ten behoeve van een goede bereikbaarheid zal het aantal haltes worden uitgebreid en centrale haltes worden voorzien van goede fietsstallingsmogelijkheden en andere aanvullende voorzieningen.

Verder is in hoofdstuk 8 als uitgangspunt genoemd het stimuleren van gemeenschappelijk vervoer van goederen en/of personen. Maatregelen om dit te stimuleren liggen met name op het vlak van gedragsbeïnvloeding. Te denken valt aan vervoersmanagement en het opstellen van bedrijfsvervoersplannen. Toekomstige bedrijven zullen actief worden benaderd door het vervoersinformatiepunt Zwolle om het gebruik van fiets, bus en carpoolen te stimuleren. Voor bedrijven met meer dan 50 werknemers is het opstellen van een vervoerplan verplicht. In dit plan geeft het bedrijf aan hoe zij autogebruik van werknemers in het woon-werkverkeer denkt te minimaliseren.

### 9.3.4 Natuurontwikkeling

De meest kansrijke plekken voor het realiseren van natuurontwikkeling op het bedrijventerrein, zonder dat daarvoor extra ruimtebeslag ontstaat, zijn de oeverzones van de voor de berging en drooglegging noodzakelijke watergangen.

Door de bergende oppervlakte te verdelen over de watergangen ontstaan waterbreedtes van ca. 20 meter. Voor onderhoud van de afvoerende functie van deze watergangen is een minimale breedte van 10 meter voor de watergangen noodzakelijk. De resterende oeverstroken kunnen zodanig worden aangelegd dat zij meedoen in de bergende werking van de watergangen en tevens natuurontwikkeling op gang brengen (plas-dras). De kansen om hierop een aan kwel gebonden vegetatie tot ontwikkeling te laten komen zijn groot, omdat de aanwezige kweldruk van 0 tot 10 cm is. Voor dit doel wordt de zuidzijde van de wateras niet met hoge bomen, maar met een struweelrand beplant, zodat de plasdrasoevers de vereiste bezonning ontvangen.

Verder is op dergelijke grootschalige bedrijventerreinen herhaalde malen gesignaleerd dat de daken aantrekkingskracht uitoefenen op vogels die broeden op kale onbegroeide terreinen. Ook in Zwolle en bijvoorbeeld Hasselt zijn hier voorbeelden van aan te wijzen. Het is te overwegen om enkele grote platte daken te voorzien van grindbakken, waardoor visdiefjes en scholeksters tot broeden worden overgehaald.

### 9.3.5 Groen- en waterstructuur (zie kaart A)

In de MMI is gekozen voor een concept, waarbij de groenstructuur bestaat uit een viertal assen beplant met bomen, die van zuidwest tot west naar noordoost tot oost door het gebied lopen en in het oosten deels in het omringende gebied doorlopen. Zowel de Nieuwleusenerdijk als de noordwestelijke en de zuidelijke begrenzing van het terrein en een tussenliggende wateras maken onderdeel uit van deze groenstructuur.

Hierdoor ligt het bedrijventerrein relatief open naar de A28 toe. Naar het noordoosten toe werken de assen gedeeltelijk als coulissen.

Doordat deze assen de interne ontsluitingswegen loodrecht kruisen, wordt de richting en het verloop van de groene assen overal in het gebied beleefbaar.

Hiermee wordt in landschappelijk opzicht bereikt dat het gebied een duidelijke opbouw krijgt die refereert aan de te handhaven Nieuwleusenerdijk en Markteweg en de andere, niet te handhaven Berkummerbroekweg met de ernaast gelegen Middelsloot. Bovendien wordt het gebied hiermee niet weggestopt achter een groene rand, maar is vanuit verschillende hoeken te zien dat het hier gaat om een bedrijventerrein, met gebouwen die meer dan 20 meter hoog zijn.

Aan de zuidrand is de groene as die als zuidelijke begrenzing fungeert vrij transparant. Dit hangt samen met een ander belangrijk element van de groenstructuur, namelijk een reeks van compacte bospercelen in de zone langs de Hessenweg tussen het bedrijventerrein en deze Hessenweg. Deze bosjes hebben twee belangrijke functies. Allereerst fungeren zij als visuele inkadering van het bedrijventerrein vanaf de Vechtdalzone en de Hessenweg. Door hun plaatsing als reeks tussen Dijkzicht en het schakelstation werken ze als coulissen, waarachter steeds een glimp van de bedrijvigheid kan worden opgevangen. Door ze te leggen in de nabijheid van de erfbeplanting langs de Hessenweg is hun ruimtelijke werking

maximaal, en liggen ze een toekomstige herbestemming van de bufferzone (zie 8.2) niet in de weg. Sterker nog: ook in de toekomst blijven deze bosjes een duurzame begrenzing en inkadering van de stedelijke ontwikkeling ten noorden van de Hessenweg.

De tweede functie van deze bospercelen is dat zij in de toekomst een versterking zullen betekenen van de corridorfunctie van het Vechtdal. Voor bosorganismen zijn het stapstenen in de bestaande reeks van kleine landgoedbossen aan de noordzijde van de Vecht. Juist tussen Zwolle en Dalfsen bevindt zich een hiaat in deze reeks. Voor deze functieervulling voldoen bosjes met een maat van 1 á 1,5 ha. (in totaal  $\pm$  8 ha.).

Bij de situering is zoveel mogelijk rekening gehouden met de zichtlijnen vanuit de Hessenweg, de eigendomssituatie en de kavelbegrenzing. De situering heeft een zekere flexibiliteit waarbij uitwisseling van plekken mogelijk is. Hiervoor zou in een bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid naar bosbestemming kunnen worden gebruikt.

### 9.3.6 Energie en afval en materiaalgebruik

Onderscheid wordt gemaakt tussen:

- het bouwen van bedrijfsopstallen na kavelverkoop en
- het feitelijke gebruik van het bedrijventerrein na de bouw- en aanlegperiode.

Bij de aanleg en bouw betekent een zuinig en efficiënt gebruik van energie en afval dat, rekening gehouden wordt met:

- de aanwezige infrastructuur en bodem- en waterhuishoudkundige situatie en gebiedseigen materialen en infiltratievoorzieningen;
- hergebruik overtollige bouwmaterialen;
- hergebruik van bouw- en sloopafval van opstallen en wegen (bijvoorbeeld asfalt), die opgeruimd moeten worden;
- beheersbare en gescheiden opslag en afdoening van chemische afvalstoffen, zoals isolatiematerialen, conserveringsmiddelen en verfstoffen op daarvoor aangewezen locatiepunten op bouwplaatsen;
- het zo min mogelijk toepassen van beschoeiingen bij watergangen;
- het vermijden van milieu-onvriendelijke stoffen, zoals milieu-onvriendelijke conserveringsmiddelen bij beschoeiingen van watergangen en zink bij dakgoten;
- zongerichte ontwerpen, waarbij ramen e.d. aan de zonzijde gericht worden en onverwarmde opslagruimten aan de schaduwzijde liggen en
- het aanbrengen van stroken met een opgaande begroeiing, waarin "opvang" van zwerfvuil plaats vindt of als alternatief: het aanbrengen van chainlink hekken (zijn minder fraai) met eenzelfde functie rondom bedrijfsterreinen;
- zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande opstallen.

Bij het gebruik van het bedrijventerrein gaat het om punten als:

- gezamenlijk gebruik van faciliteiten (schoonmaak, reparatie, wasstraat, opslag van afvalstoffen, bijzondere opslagvoorzieningen (bijv. bij chemische afvalstoffen), restwarmte (bijvoorbeeld ringleiding systeem voor uitwisseling van restwarmte), vloeistofdichte vloeren, vloeistofkerende muurtjes bij watergangen, vergaderfaciliteiten, catering en informatieverstrekking en verkeersvoorzieningen, zoals bedrijfsvervoer. Laatstge-

noemde faciliteiten zouden bij het facility-servicepunt (zie de kaart) gelokaliseerd kunnen worden;

- ontwerp en organisatie van een functioneel afhaalsysteem voor afval middels, scheiding aan de bron (soorten bedrijfsafval, chemisch afval e.d.) en permanente inzamelpunten langs de ontsluitingswegen en
- voorlichting aan bedrijven op het gebied van duurzaam bouwen en werken en trachten zaken in te vullen middels milieuzorgsystemen in het kader van de milieuvergunning.

Opgemerkt wordt dat ook bij de interne milieuzonering (zie 9.3.1) rekening gehouden wordt met thematisering van bedrijven. Hierdoor wordt gemeenschappelijk gebruik van producten, restwarmte en faciliteiten bevorderd. (samenhang economie/duurzaamheid). (TaufMabeg, segmentering en fasering bedrijventerreinen Hessenpoort, 1996)

In elke fase van de ontwikkeling van een bedrijventerrein speelt duurzame ontwikkeling een rol. In het kader van het MER en Bestemmingsplan Hessenpoort wordt een 'Roadmap geavanceerde bedrijventerreinen' ontwikkeld (Grontmij, 1997). Deze zal in 1997 afgerond worden. In deze roadmap is in de vorm van een soort checklist (quickscan) aangegeven welke voorzieningen kunnen bijdragen aan een duurzaam karakter van Hessenpoort. Deze zijn vervolgens beoordeeld op haalbaarheid.

Alle onderwerpen die hierboven genoemd zijn komen ook in de quickscan terug. In de quickscan zijn als 10 meest kansrijke voorzieningen aangegeven:

1. bedrijventerreinmanagement
2. reststoffen: inzameling, afvoer, verwerking en opslag
3. (verbeterd) gescheiden rioolstelsel
4. 'water op maat'
5. richtlijnen duurzaam bouwen
6. efficiënt energiegebruik
7. gezamenlijke auto- en truckservicestation
8. optimalisering openbaar vervoer
9. logistieke optimalisatie voor grondstoffen en producten
10. gezamenlijke voorzieningen personenvervoer: carpool, parkeren.

Een aantal van deze punten zijn in vorige paragrafen ook al aan bod gekomen (o.a. bij verkeer en vervoer, water en riolering). Om er voor te zorgen dat Hessenpoort een duurzaam terrein wordt en blijft, zullen genoemde aspecten ook bij uitgifte en beheer van het terrein moeten worden bewaakt.



### 9.3.7 Bouwrijpmaken en fasering

#### Ophoging

Bij ophoging van het bedrijventerrein wordt uitgegaan van een minimale ophoging met handhaving van omringende waterpeilen in de omgeving. Het zal dan nodig zijn het terrein ten zuiden van de Berkummerbroekweg ca. 80 cm op te hogen en ten noorden van deze weg met ca. 50 cm (zie ook 9.3.2). Genoemde ophogingen zijn voldoende, omdat de grondslag van het gebied uit zand bestaat, zodat zettingen minimaal zullen zijn.

Groenstroken zullen worden opgehoogd met de plaatselijk afgenomen bovengrond. De aan te leggen watergangen en oevers worden echter natuurtechnisch afgewerkt, d.w.z. "gedag-zoomd".

Voorkomen moet worden dat blijvend bodemverdichting bij niet verharde oppervlakten als gevolg van gebruik van machines, e.d. optreedt.

Ten behoeve van een minimale ophoging wordt uitgegaan van kruipruimteloos bouwen.

#### Ophoogzand

Geschat wordt, dat uit aan te leggen watergangen e.d. ca. 200.000 m<sup>3</sup> ophoogzand gewonnen zal worden. Dit materiaal zal ter plaatse worden gebruikt voor ophoging. Bij een totale behoefte van ca. 850.000 m<sup>3</sup> zand zal dus ca. 650.000 m<sup>3</sup> van elders aangevoerd moeten worden. Daarbij wordt van terreinhoogten en -peilen uitgegaan, zoals in 9.3.2. zijn beschreven.

Met andere woorden: een gesloten grondbalans is niet haalbaar.

Er zijn in principe een drietal opties denkbaar over waar dit extra zand gewonnen kan worden:

- . op een bewust aangewezen nieuwe locatie dichtbij of op het bedrijventerrein;
- . uit een bestaande zandwinning zo dicht mogelijk bij het bedrijventerrein (de Bomhofsplas);
- . via "de markt" en afwachten waar het zand vandaan komt en via welke ondernemer en welke prijs het zand beschikbaar komt.

De laatste twee opties sporen met het provinciale beleid met betrekking tot de ontgrondingen. Dit beleid is erop gericht geen nieuwe zandwinplassen in de regio te ontwikkelen. In dit beleid hebben argumenten met betrekking tot het milieu en natuur en landschap ook een rol gespeeld (zie "Grof zand over de IJssel", provincie Overijssel, 1992).

Vanuit duurzaamheidsoptiek hebben de eerste en tweede optie de voorkeur, omdat het dan gaat om locaties, die relatief dicht in de buurt van het bedrijventerrein liggen, zodat daarmee transportafstanden geminimaliseerd worden en gebiedseigen materiaal wordt gebruikt.

Gaat het om een nieuwe locatie, dan zal daar ongeveer 11 ha. mee gemoeid zijn als een diepte van ca. 20 meter gehanteerd wordt en oevers van 1:4 aangehouden worden. Een procedureel bezwaar is, dat daarvoor een aparte tijdrovende (vergunnings-)procedure met daarbij behorende onderzoeken opgestart moet worden, omdat het provinciale beleid niet gevolgd wordt.

In het bestemmingsplan Haerst (gemeente Zwolle, 1994) en bijbehorende concessie, lopend van 1994 tot 2004 (Provincie Overijssel, 1993) is goedkeuring verleend uit de Bomhofspas zand te winnen. Daarbij gaat het om:

- . ca. 1000.000 m<sup>3</sup> ophoogzand;
- . ca. 1100.000 m<sup>3</sup> betonzand;
- . ca. 1800.000 m<sup>3</sup> metselzand en
- . een grindfractie van ca. 50.000 m<sup>3</sup>.

Verlenging van deze concessie van 10 jaar tot 2014 behoort tot de mogelijkheden.

Een en ander betekent, dat tijdens het winproces gedurende de bestemmingsplanperiode per jaar ca. 400.000 m<sup>3</sup> materiaal vrijkomt, waaronder ca. 100.000 m<sup>3</sup> ophoogzand.

Wordt tijdig geanticipeerd (m.n. voor de aanleg van de ca. 40 ha voor fase 1) op dit zandaanbod, dan wordt ingeschat, dat de Bomhofskolk met de winning ter plaatse voor Hessenpoort voldoende ophoogzand kan leveren.

Het ophoogzand zal via auto's aangevoerd moeten worden. Opspuiten via persleidingen rechtstreeks vanuit de Bomhofskolk is in dit geval niet zinvol omdat:

- zand dat uit de kolk vrijkomt eerst op de kant gezet wordt voor scheiding en classificatie (in metselzand, ophoogzand en betonzand). Om het via persleidingen te vervoeren zou het vervolgens weer met water vermengd moeten worden.
- opspuiten meer aanlegtijd vraagt, omdat bij opspuiten ontwatering langer duurt.
- er dan grote gedeelten in één keer opgehoogd moeten worden (minimaal 30 ha)

#### Fasering (zie kaart 9.3.7)

Vanuit IN-zijde wordt gestreefd naar een eerste fase van ongeveer 45 ha.

Vanuit duurzaamheidsoptiek wordt als volgt geredeneerd:

- leg de eerste fase binnen het gebied dat gelegen is tussen de Berkummerbroekweg en Kranenburgweg. Daarmee wordt het bedrijventerrein voorlopig ingeklemd tussen de twee belangrijkste structurele elementen van het gebied binnen het voorkeursmodel, en wordt het buffergebied inclusief de Berkummerbroekweg voorlopig met rust gelaten. Hiermee worden op de korte termijn planologische onzekerheden verkleind. Tevens ontstaan er kansen nieuw beleid met betrekking tot dit gebied te ontwikkelen (zie hoofdstuk 8.2).
- zorg ervoor dat er  $\pm$  5 ha beschikbaar is voor categorie 5 bedrijven en dat er ruimte is voor bedrijven die behoefte hebben aan een zichtlocatie.
- ga vanuit het zuidwesten naar het oosten toe, zodat het terrein zoveel mogelijk aan bestaande infrastructuur gekoppeld blijft.

- Geef vervolgens, uitgaande van bovengenoemde restricties, een nadere invulling van het gebied door te kijken naar (zie kaart 9.4):
  - \* efficiënt ruimtebeslag, waarbij naast wegen ook gekeken is naar het zo min mogelijk aanspreken van grondeigendommen.
  - \* efficiënt gebruik van bestaande hinderzones, waarbij zoveel mogelijk bedrijventerrein is aangelegd in bestaande hinderzones langs de A28 en landbouwwegen (zie ook kaart 5.3).
  - \* ontzie zoveel mogelijk gevoelige functies waaronder met name woningen.
- Bezie vervolgens waar overlap tussen genoemde vormen van ruimtebeslag voorkomt. Bij een overlap tussen alle drie de vormen komt ongeveer 30 ha beschikbaar. Bij overlap van twee vormen komt een terrein van ongeveer 40 ha beschikbaar, hetgeen voldoende is.

Op kaart 9.4 wordt de eerste fase van de MMI aangegeven.

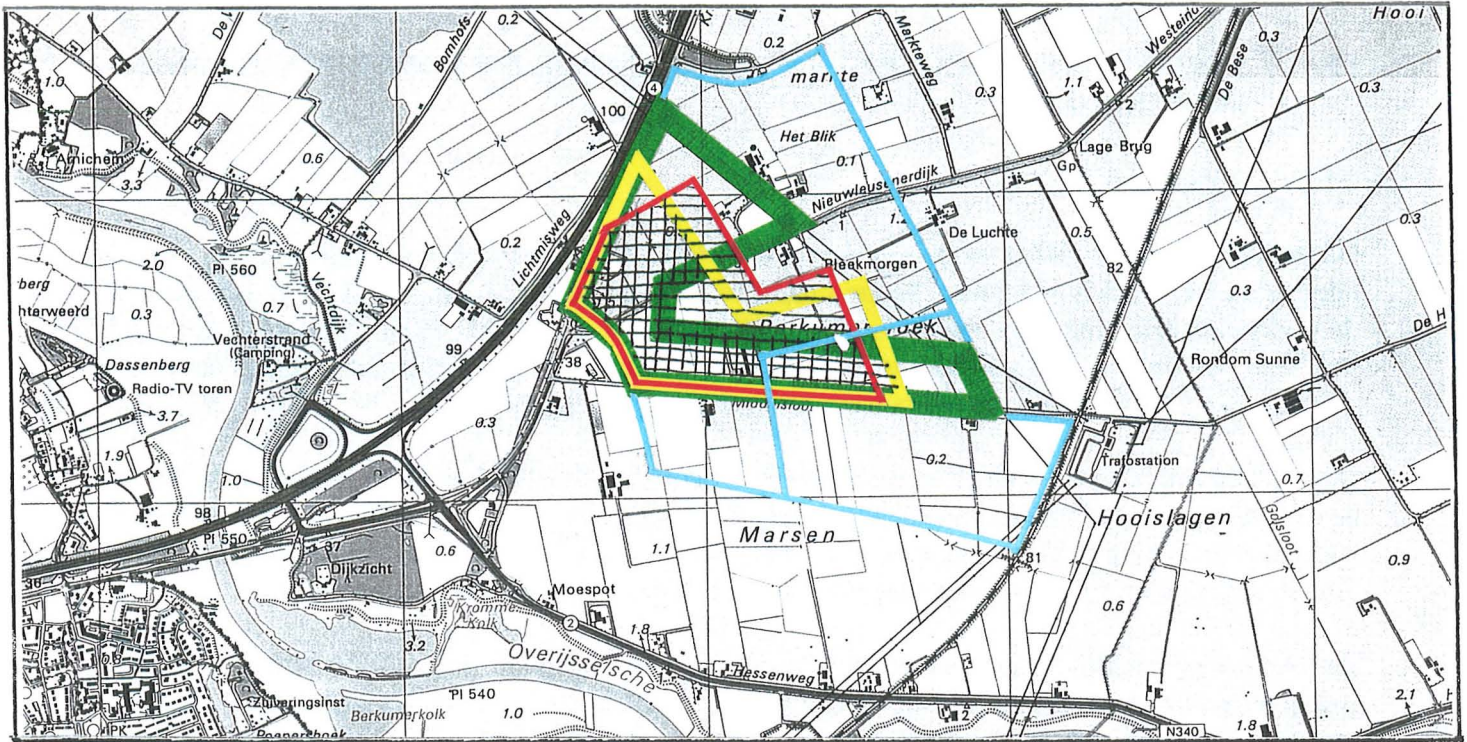
Op de kaart, waarop de MMI staat, wordt de eerste fase eveneens getekend, maar dan wat nauwkeuriger topografisch ingepast.

De eerste fase van de MMI is ook vanuit IN-zijde haalbaar. Daarbij is met name gekeken naar de aanleg, ontsluiting en waterhuishouding.

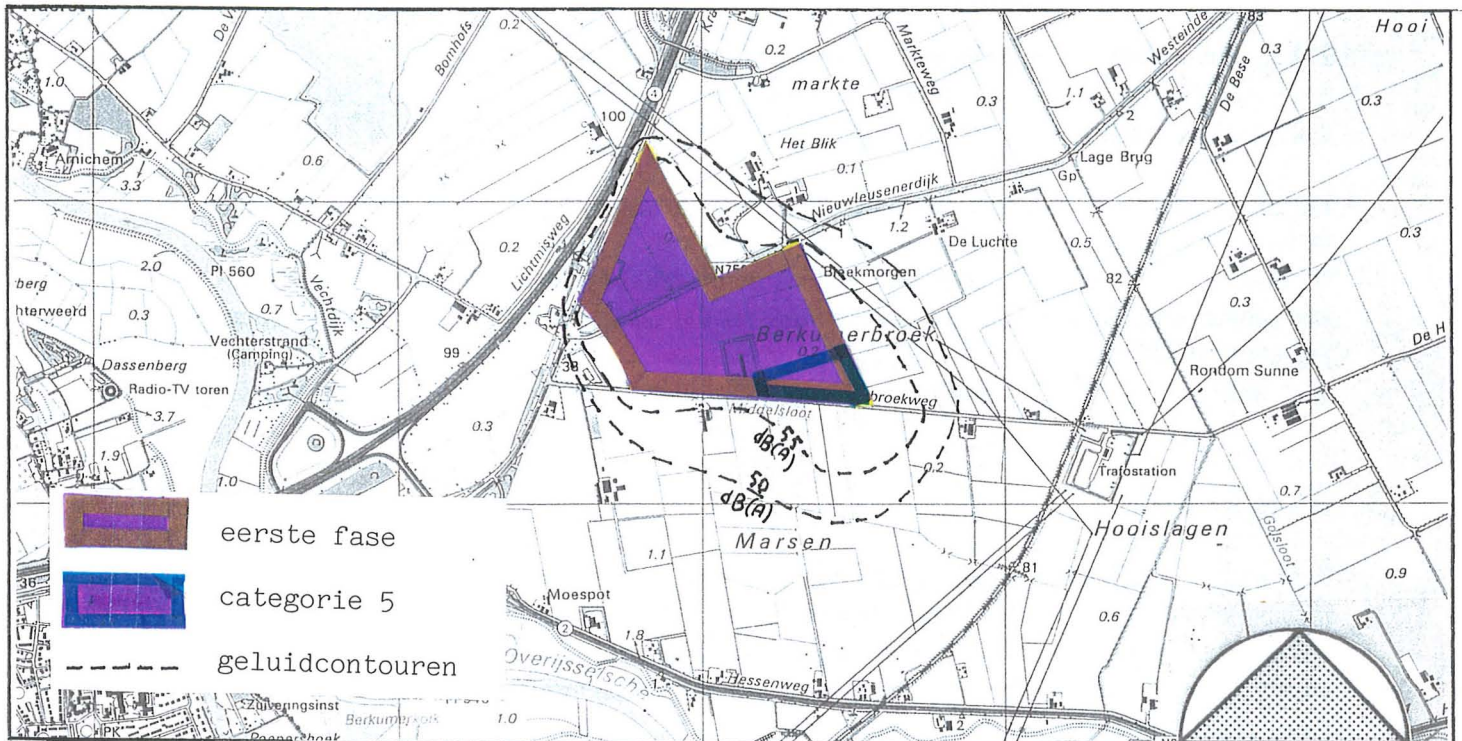
Rondom deze fase is evenals voor het totale plan een geluidcontour berekend (Cauberg-Huygen, maart 1997) (zie kaart MMI).




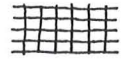
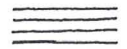






## Meest milieuvriendelijke eerste fase , met ontsluiting Nieuwleusenerdijk



-  op basis van ontzien bestaande gevoeligheden (m.n.woningen)
-  op basis van optimalisering bestaande hinder
-  op basis van efficiënt ruimtebeslag (infrastructuur,eigendom)
-  overlap 3 opties (vormen)
-  overlap 2 opties (vormen)



## 10 VOORKEURSINRICHTING EN MITIGERENDE EN COMPENSERENDE MAATREGELEN

### 10.1 Algemeen

Ontwikkeling van de MMI en de voorkeursinrichting, die in het kader van het bestemmingsplan tot stand is gekomen, hebben hand in hand plaatsgevonden. Dit is de reden dat de voorkeursinrichting voor een belangrijk deel aansluit bij de MMI zoals deze in hoofdstuk 9 is beschreven. De voorkeursinrichting die overeenkomt met het bestemmingsplan staat op kaart B (vereenvoudigde bestemmingsplankaart) aangegeven.

De beschrijving van de voorkeursinrichting is daarom korthedshalve zo opgezet, dat alleen de afwijkingen ten opzichte van de MMI besproken worden. Dit geldt overigens niet alleen voor de beschrijving, maar ook voor de vergelijking op basis van de milieueffecten (10.3). Tegelijkertijd worden de daaruit voortvloeiende mitigerende maatregelen beschreven.

De voorkeursinrichting wordt vastgelegd in het bestemmingsplan. Als mitigerende en compenserende maatregelen zijn die maatregelen te beschouwen die nodig zijn om de negatieve effecten van de voorkeursinrichting ten opzicht van de MMI te verkleinen. Daarom worden maatregelen meteen in 10.3 meegenomen.

### 10.2 De voorkeursinrichting

#### Oplossingen op hoofdstructureel niveau

- De MMI geeft een strategische visie over hoe om te gaan met de omgeving van het terrein. Daarbij gaat het om de hoofdstructuren van het gebied, uitbreidingsrichtingen, functies van de buffer en gebied tussen de eventuele Rijksweg 35 en A28. De voorkeursinrichting doet dit niet en gaat er van uit dat de huidige functies zo veel mogelijk gehandhaafd blijven.
- Wat betreft begrenzing wijkt de MMI op kleine details af van de voorkeursinrichting.

#### Groen en water

- De voorkeursinrichting geeft minder zekerheid voor een verantwoorde landschappelijke inpassing. Aan de noordoostzijde worden de radialen van de groenstructuur niet doorgezet naar de omgeving. Hierdoor kunnen ze niet als coulissen werken. Aan de zuidzijde wordt voor de landschappelijke inpassing wel een geldbedrag in de exploitatie opgenomen, maar wordt e.e.a. niet planologisch geregeld. De ter zijner tijd aan te leggen bossingels in de voorkeursinrichting zijn kleiner van omvang dan de bosjes in de MMI.
- Het uitgangspunt van het MMI dat er voor de inrichting van het bedrijventerrein zelf een beeldkwaliteitsplan zal worden opgesteld, wordt in de voorkeursinrichting overgenomen. Op dit moment vindt een studie plaats wat een beeldkwaliteitsplan aan randvoorwaarden en uitgangspunten moet inhouden teneinde verzekerd te zijn van een voldoende

kwaliteitsniveau, voor wat betreft bebouwing, aankleding van de kavels en openbare terreinen.

### Natuurontwikkeling

- In de voorkeursinrichting wordt meer open water gemaakt dan voor de afvoerende functie nodig is. Dit gaat ten koste van oppervlakte plas-dras oevers. Het profiel van de wateras is in de voorkeursinrichting tweezijdig voorzien van bomenrijen. In de MMI is de zuidzijde beplant met een struweelrand om natuurontwikkeling in de plas-dras oevers een kansrijke uitgangspositie (in verband met bezonning) te geven.

### Afval en energie

- In de MMI zijn een aantal suggesties gedaan voor afval en energie. Voor een deel hebben deze betrekking op gedragsbeïnvloeding en hebben ze niet direkt consequenties voor het te nemen besluit. Genoemde suggesties krijgen aandacht bij de evaluatie van het MER. Voor wat betreft aspecten die betrekking hebben op ruimtelijke voorraad, sluit de voorkeursinrichting aan bij de MMI. Ook de voorkeursinrichting gaat uit van centrale voorzieningen, ruimtereservering voor extra leidingen voor eventuele uitwisseling van warmte tussen bedrijven en mogelijkheden voor infiltratievoorzieningen. Aspecten die betrekking hebben op gedragsbeïnvloeding en communicatie zijn nu niet verder uitgewerkt. Deze zullen bij de ontwikkeling van bouwplannen, bij het verlenen van vergunningen en bij de evaluatie van het MER nader aandacht nodig hebben. Laatst genoemd punt kan als mitigerende maatregel (in procedurele zin) beschouwd worden,

### Aanleg en fasering

- De voorkeursinrichting laat de herkomst van het ophoogzand, nodig voor aanleg van het terrein, aan de markt over. De MMI gaat er van uit dat er bewust gekozen wordt voor een winning zo dicht mogelijk bij het bedrijventerrein, in dit geval de Bomhofskolk.
- De fasering van het bedrijventerrein wijkt in de voorkeursinrichting af van de MMI. De MMI gaat uit van een concentrische fasering. De voorkeursinrichting gaat uit van een wigvormige eerste fase waarbij het primair gaat om de grondeigendommen. Deze fasering sluit aan bij de grond die nu reeds in bezit is bij de gemeente.

### 10.3 Vergelijking voorkeursinrichting met MMI

Door de MMI zijn de effecten op de omgeving zoveel mogelijk beperkt. Deze paragraaf richt zich met name op de verschillen in effecten tussen de MMI, zoals die in paragrafen 9.2 en 9.3 beschreven zijn, en de voorkeursinrichting. Per onderdeel zijn eventuele mitigerende maatregelen besproken. Als afsluiting van deze paragraaf volgt, als samenvatting, een overzichtstabel met daarin de verschillende milieuaspecten van de MMI en de voorkeursinrichting.

#### Oplossingen op hoofdstructureel niveau

Concrete effecten van het bedrijventerrein op de omgeving zijn in hoofdstuk 7 beschreven. De effecten van de hoofdstructuur van het gebied zijn moeilijker te concretiseren. Door te grote geluidbelasting zullen een aantal woningen wegbestemd worden. Hierdoor kan het draagvlak van andere functies in het gebied (b.v. landbouw) in de knel komen. Daarnaast raakt het totale gebied enigzins versnipperd. Door nu geen visie voor het gebied te ontwikkelen die rekening houdt met deze onzekerheden, ontstaat er meer risico op ongewenste ontwikkelingen in het gebied. Het MMI gaat in op dit punt. De Voorkeursinrichting niet. Dit is een aandachtspunt voor de evaluatie van het MER.

#### **maatregelen:**

Mitigerende maatregelen nemen op dit punt zal betekenen, dat zodra meer duidelijkheid bestaat over, in hoofdzaak, het tracé van de rijksweg 35, het buffergebied en de andere restgebieden in de omgeving worden betrokken in een duidelijkheid scheppende planologische regeling.

#### Groen en water

In de MMI blijft, door de vier water- en groenassen die doorlopen buiten het terrein, de samenhang met de omgeving gehandhaafd. De bosjes aan de zuidzijde van het terrein langs de Hessenweg zorgen niet alleen voor een goede landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein, maar vormen ook een versterking van de Vechtcorridor (onderdeel van de provinciaal ecologische hoofdstructuur en milieubeschermingsgebied). In de voorkeursinrichting wordt dit effect in mindere mate ook bereikt. Bovendien omdat deze landschappelijke inpassing niet juridisch in het bestemmingsplan wordt vastgelegd, blijft er onzekerheid bestaan over de realisatie hiervan.

Net als voorgaande punt is dit een aandachtspunt voor de evaluatie van het MER.

#### **maatregelen:**

Mitigerende maatregel is, om in een toekomstige ontwikkeling van de buffer de aanleg van een goede landschappelijke inpassing aan de zijde van de Hessenweg aandacht te blijven geven. Het versterken van de Vechtcorridor met bosjes van 1 á 1,5 ha langs de Hessenweg kan worden beschouwd als compensatie voor het verlies aan migratieruimte door de aanleg van bedrijventerrein Hessenpoort.

## Natuurontwikkeling

De oppervlakte te ontwikkelen schraalgrasland en riet is in het MMI 5,2 ha en in de voorkeursinrichting 2,5 ha. In de MMI heeft natuurontwikkeling meer kans doordat bij beplanting aan de zuidzijde van de wateras rekening is gehouden met de bezonning. Dit wordt aandachtspunt voor de evaluatie van het MER.

### **maatregelen:**

De natuurbouw langs het water kan na verloop van tijd compensatie vormen voor het verlies aan slootkantvegetaties bij de aanleg van het bedrijventerrein.

## Afval en energie

In de MMI zijn suggesties gedaan over hoe om te gaan met afval en energie. In de voorkeursinrichting is hier verder niet op ingegaan omdat de voorkeursinrichting is ontwikkeld in het kader van het bestemmingsplan. De suggesties voor afval en energie zijn niet in bestemmingsplanvoorschriften vast te leggen. Maar de voorschriften blokkeren de suggesties ook niet. Over effecten van aanbevelingen uit de MMI, die met name betrekking hebben op gedragsbeïnvloeding is nu niet veel te zeggen. Dit zal nadere aandacht moeten krijgen bij uitwerking van de plannen en bij vergunningverlening.

In de evaluatie krijgen afval en energie aandacht. Er wordt in 1997 een apart onderzoek gestart naar de mogelijkheden voor duurzame ontwikkeling van de Hessenpoort.

## Aanleg en fasering

In de MMI zijn er minder vervoersbewegingen en autokilometers nodig zijn voor vervoer van ophoogmateriaal. Effecten en verschil in effecten tussen de MMI en de voorkeursinrichting zijn moeilijk te kwantificeren, omdat nog niet duidelijk is waar het ophoogzand in de voorkeursinrichting vandaan komt.

Milieuwinst ten aanzien van de fasering in de MMI is dat er na elke fase een afronding van het terrein mogelijk is, waarbij zoveel mogelijk aansluiting blijft bij bestaande hinderzones en er zo min mogelijk versnippering van het gebied plaatsvindt. Dit kan een rol gaan spelen in geval economische ontwikkelingen tegen zouden vallen. De eerste fase van de MMI betekent wel dat er in eerste instantie meer woningen een te hoge geluidbelasting (9 woningen en een schooltje) zullen ondervinden dan bij de voorkeursinrichting (7 woningen, waarvan voor 1 woning een ontheffing voor hogere waarde aangevraagd wordt in het kader van het bestemmingsplan).

Tabel 10.3: Overzicht milieueffecten MMI en voorkeursinrichting

	Meest milieuvriendelijke inrichting	Voorkeursinrichting
<u>Hoofdstructureel niveau</u> - Restgebieden/bufferzone - Uitbreidingsrichting - Omgevingsfuncties	- strategische visie - richtinggevend uitspraken; naar zuidwesten en noordoosten - handhaven	- nu geen uitspraken; later afwegen - naar noordoosten; niet vastleggen in bestemmingsplan - handhaven
<u>Groen- en waterstructuur</u> - Intern - Bestaande elementen - Omgeving	- duidelijk, benutting cultuurhistorische opbouw landschap - zoveel mogelijk handhaven (Nieuwleu-senerdijk, Kranenburgweg); erven verwijderen - optimale landschappelijke inpassing door coulissen (noordoostzijde) en door bosjes (zuidzijde)	- idem - idem - noordoostzijde geen extra maatregelen; zuidzijde alleen bossingels, opgenomen in exploitatie, echter niet juridisch vastgelegd in bestemmingsplan
<u>Waterhuishouding/riolering</u> - Waterpeil - Herkomst water - Riolstelsel - Zuivering	- constant -50 cm NAP; dit is het zomerpeil van het noordelijk deel - gebiedseigen (neerslag, kwel); in uitzondering inlaat - verbeterd gescheiden stelsel in combinatie met infiltratie dakwater - installatie op het terrein	- idem - idem - idem, ruimtereservering in bestemmingsplan - idem, onderzoek naar mogelijkheid eigen zuivering loopt
<u>Natuurontwikkeling</u> - Oevers nieuwe watergangen - Bos, bossingels en struweel - Gebouwd	- ontwikkeling 5,2 ha schraalgrasland en riet - aanleg: 8 ha bos, 0 ha bossingels, 1,6 ha struweel - aanleg nestgelegenheid op platte daken stimuleren	- ontwikkeling 2,5 ha schraalgrasland en riet - aanleg: 0 ha bos, 4 ha bossingels (t.z.t.), 1,0 ha struweel - idem



<p><u>Verkeer en wegen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Externe ontsluiting</li> <li>- Interne ontsluiting</li> <li>- Beperken hinder</li> <li>- Fietsverkeer</li> <li>- Openbaar vervoer</li> <li>- Spoor aansluiting</li> <li>- Omgelegde Hessenweg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- twee aansluitingen aan Kranenburgweg, richting A28</li> <li>- minimalisatie conflictsituaties fiets-auto</li> <li>- gesloten rondweg</li> <li>- Hessenweg geen extra hinder; woningen omgeving Kranenburgweg worden wegbestemd (totaal 7 woningen); indien nodig hinder op andere woningen beperken door toepassen geluiddempend wegdek-materiaal</li> <li>- voorzieningen om sluipverkeer tegen te gaan</li> <li>- vrijliggende fietspaden Kranenburgweg, Nieuweusenerdijk en zuidelijke ontsluitingsweg</li> <li>- instand houden regionale busverbinding Nieuweusen - station/centrum Zwolle en Meppel/Zwolle; extra haltes</li> <li>- reservering</li> <li>- reservering tracé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- idem</li> <li>- idem</li> <li>- idem</li> <li>- idem</li> <li>- idem</li> <li>- idem</li> <li>- Mogelijkheid blijft open</li> </ul>
<p><u>Milieu zoning</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Interne zoning</li> <li>- Beperken hinder industrielawaai omgeving (buiten het terrein zelf)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 7 zones, oplopend van zone voor bedrijven die gevoelig zijn voor mn. stank en stof met een invloedsafstand van max. 200 meter, tot zone met grote milieubelastende en afvalverwerkende bedrijvigheid</li> <li>- ontheffing nodig voor 4 woningen; 4 woningen worden wegbestemd (relatie met wegverkeerslawaaï, zouden al verdwijnen i.v.m. wegverkeerslawaaï)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- idem</li> <li>- idem</li> </ul>
<p><u>Energie en afval</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Energie</li> <li>- Afval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aandacht voor duurzaamheidsaspecten</li> <li>- aandacht voor duurzaamheidsaspecten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- idem, niet vastgelegd op bestemmingsplanniveau</li> <li>- idem, niet vastgelegd op bestemmingsplanniveau</li> </ul>
<p><u>Aanleg en fasering</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ophoging</li> <li>- Herkomst zand</li> <li>- Fasering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- minimale maar integrale ophoging</li> <li>- lokale herkomst: Bomhofskolk</li> <li>- fasering gebaseerd op concentrische ontwikkeling vanuit aantakking A28, waardoor goede afronding in elke fase mogelijk</li> <li>- in eerste fase 9 woningen en school geluidbelasting hoger dan 50 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- idem</li> <li>- overlaten aan de markt</li> <li>- fasering gebaseerd op eigendomssituatie; hierdoor kans op versnippering in tussenfasen</li> <li>- in eerste fase 7 woningen geluidbelasting hoger dan 50 dB(A), waarvan voor één woning voor eindsituatie hogere waarde wordt aangevraagd</li> </ul>

## 11 LEEMTEN IN KENNIS

### 11.1 Algemeen

Aspecten, die bij het vaststellen van leemten in kennis een rol spelen zijn:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan;
- in hoeverre is er wel of niet op korte termijn informatie beschikbaar en
- in hoeverre hebben de leemten in kennis invloed op de besluitvorming rond het bestemmingsplan.

### 11.2 Leemten in kennis

- Zoals gesteld is het moeilijk een voorspelling te maken van wat de ruimtelijk functionele gevolgen van milieu-effecten het bedrijventerrein zijn op de omgeving (met name het buffergebied).
- Op dit moment is nog niet duidelijk op welke wijze de infiltratievoorzieningen in de daarvoor gereserveerde ruimte gerealiseerd zullen gaan worden. Onderzoek bij het Waterschap Groot Salland is gaande. Uitsluitel hierover zal in 1997 gegeven worden.
- Bovenstaande geldt ook voor keuze van opties voor rioolwaterzuivering. Op het moment doet het waterschap hier onderzoek naar.
- Hinder als gevolg van verlichting op het bedrijventerrein is niet in beeld gebracht. Hierover is te weinig informatie bekend op het moment. Dit wordt als aandachtspunt bij de evaluatie meegenomen.
- Over het bodemarchief; mogelijke waardevolle archeologische objecten is op dit moment onvoldoende bekend. Men verwacht een laag potentieel. Het verkrijgen van aanvullende informatie wordt als aandachtspunt meegenomen bij de evaluatie.

## 12 EVALUATIE

### 12.1 Algemeen.

In de evaluatie wordt nagegaan in hoeverre de in het MER voorspelde milieu-effecten bij uitvoering van het initiatief daadwerkelijk optreden. De uitvoering heeft betrekking op:

- de aanleg van het bedrijventerrein (bouwrijpmaken).
- gebruik van het bedrijventerrein

In het besluit MER is tevens vastgesteld, dat bij zich onvoorzien voordoende ingrijpende effecten het BG de bevoegdheid heeft de uitvoering van het besluit, tijdelijk of definitief stil te leggen.

Ervaring leert, dat dit in de praktijk zelden voorkomt.

Bij een dergelijke toetsing worden tijdens de uitvoering van het initiatief tegelijkertijd aanbevelingen gedaan optredende effecten te verminderen.

Laatstgenoemd punt is van belang, omdat met name bij het inrichtingsdeel punten staan genoemd op het gebied van duurzaam bouwen, die nauwelijks in het bestemmingsplan geregeld worden. Echter het bestemmingsplan blokkeert de genoemde punten ook niet. De gemeente heeft met een raadsbesluit vastgesteld (Gemeente Zwolle, 27 januari 1997), dat er via het bevoegde gezag financiële ruimte is om de evaluatie uit te voeren.

### 12.2 Aandachtpunten.

Voorgesteld wordt in de evaluatie aandacht te schenken aan:

- bij de aanleg:
  - . worden de mitigerende maatregelen, waarvan de besluitvorming mede-afhankelijk was, daadwerkelijk uitgevoerd; gedacht wordt aan groenvoorzieningen, landschapelijke aankleding middels bosaanplant langs de Hessenweg (zie de kaart MMI), natuurbouw langs watergangen en ruimtereservering voor infiltratievoorzieningen;
  - . niet verwachte wijzigingen van grondwaterpeilen rond het bedrijventerrein (effecten voor de landbouw, op vegetaties en hoogwaardige boombegroeiingen);
  - . eventuele overlant als gevolg van bouwverkeer;
  - . eventuele bodem- en waterverontreinigingen (morsingen) als gevolg van machines e.d.
  - . gefaseerde inventarisatie van het bodemarchief door middel van boringen, signalering en melding van eventuele archeologische vondsten;
  - . signalering en melding van eventuele bodemverontreinigingen en
  - . mate van realisatie van de in paragraaf 9.3.6 aangegeven DUBO-voorstellen.
  - . hanteren van de staat van bedrijfsactiviteiten, inclusief de bereikbaarheidsprofielen;
  - . hanteren van het beeldkwaliteitsplan;
  - . de realisatie van een spoor aansluiting.

- bij het gebruik:

- . hinder, waaronder hinder door verlichting, op omwonenden;
- . verkeersintensiteiten en daaruit voortvloeiende overlast op de omgeving; dit geldt met name voor eventueel sluipverkeer vanuit het oosten via de Nieuwleu-senerdijk naar Nieuwleusen en via Kranenburgweg/Lichtmis naar het noorden;
- . de in hoofdstuk 9.3 aangegeven DUBO-voorstellen. Bij de evaluatie hiervan wordt de 'roadmap geavanceerde bedrijventerreinen' en de hierin opgenomen quickscan gehanteerd;
- . de ruimtelijk functionele ontwikkelingen van de omgeving van het bedrijventrein; vinden er ongewenste ontwikkelingen plaats en blijft er voldoende draagvlak voor de landbouw bestaan.

Bij uitvoering van het bestemmingsplan zal een kleine ambtelijke werkgroep in het leven worden geroepen, die namens het BG de evaluatie zal verrichten en middels rapportages IN en BG zal informeren.

## BEGRIPPENLIJST

### abiotisch

Behorende tot de niet-levende natuur.

### algehele milieu-invloedencontour

Een indicatieve contour, gebaseerd op schattingen van te verwachten milieu-invloeden op de omgeving, mede aan de hand van de VNG-nota Bedrijven en milieuzonering (VNG, 1992).

### alternatief

Een andere, eveneens te kiezen mogelijkheid (middel) om een doel te bereiken.

### antropogeen

Behorend tot de menselijke activiteiten.

### autonome ontwikkelingen:

Huidige en toekomstige ontwikkelingen binnen het zoekgebied, die zich zouden voordoen bij niet-uitvoering van het initiatief.

Criterium daarbij is de periode, waarin bestaande beleidsplannen vigeren, d.w.z: tot omstreeks het jaar 2005 (peiljaar).

### besluit

In de zin van de wet:

het al of niet ingevolge wettelijk voorschrift vaststellen van het initiatief door het bevoegd gezag in dit geval het bestemmingsplan Hessenpoort.

### bevoegd gezag

Het bestuurlichaam, dat het algemene maatschappelijke belang vertegenwoordigd en bevoegt is het besluit omtrent het bedrijventerrein te nemen.

### biotisch

Behorende tot de levende natuur.

### buffermodel

Het initiatiefnemersmodel, waarbij accent is gelegd op het in stand houden van een ca. 500 meter brede afstandsbuffer tussen het bedrijventerrein en de Hessenweg.

### categorie

Bedrijfs categorie op basis van milieu-invloeden conform de VNG-lijst Bedrijven en milieuzonering (VNG, 1992).



### C-locatie

Locaties die zijn gelegen aan grote doorgaande wegen en die met name goed bereikbaar zijn voor de auto. Deze locaties zijn geschikt voor arbeidsextensieve bedrijven die in hoge mate auto-afhankelijk zijn.

### commissie voor de milieu-effectrapportage

De commissie bestaande uit deskundigen, waaruit een werkgroep wordt gevormd, die is belast met adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van een op te stellen milieu-effectrapport (MER) en met de toetsing van dit MER op juistheid en volledigheid.

### compenserende maatregel

Een maatregel, die er toe dient een milieu-effect ter plaatse van de activiteit of elders te compenseren.

### dB(A)

"Eenheid" voor het geluidniveau, gemeten met een correctie, overeenkomend met de van de toonhoogte afhankelijke gevoeligheid van het menselijk oor.

### duurzame ontwikkeling

Ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige en toekomstige generatie mensen binnen en buiten Zwolle, zonder daarmee de milieukwaliteit (zie begripsomschrijving milieukwaliteit) van het gebied verloren te laten gaan.

### ecologie

Wetenschap, die de onderlinge relaties tussen levende wezens (mensen, dieren en planten) in hun omgeving bestudeert.

### effect

Uitwerking op het milieu van de voorgenomen activiteit of één der in beschouwing genomen alternatieven.

### emissie

Uitworp naar lucht, bodem en water.

### evaluatie

Het onderzoeken of de in het MER voorspelde milieu-effecten daadwerkelijk optreden bij aanleg en gebruik van het bedrijventerrein en waarbij in geval deze effecten niet binnen de verwachte grenzen blijven het bevoegd gezag in principe de bevoegdheid heeft verdergaande activiteiten te stoppen of op te schorten.

### fauna

De in een gebied voorkomende dieren.

### flora

De in een gebied voorkomende planten.

geohydrologisch

Het grondwater betreffend.

globale fase

Fase van het MER-onderzoek waarbij op modelniveau een meest milieuvriendelijk model is aangegeven.

grondwaterstand

De in het veld gemeten diepte van het grondwater ten opzichte van N.A.P.

groen milieu

Betreft de vegetatie, flora en fauna, inclusief de landschappelijke verschijningsvorm van het gebied (in dit MER zijn daarbij cultuurhistorische en archeologische waarden meegerekend).

grijs milieu

Betreft de invloeden verontreinigingen, geluid, hinder en gevaar.

hessenwegmodel

Het initiatiefnemersmodel, waarbij accent is gelegd op het situeren van het bedrijventerrein in de oksel Kranenburgweg en Hessenweg.

initiatief

Het voornemen een regionaal bedrijventerrein van ca. 150 ha te ontwikkelen ten noordoosten van Zwolle.

initiatiefnemer

Een instantie, die de voorgenomen activiteit wil ondernemen en daarover besluitvorming verlangt, in dit geval het college van B en W van de gemeente Zwolle.

initiatiefnemersmodel

Een ruimtelijk model, gebaseerd op argumenten, die vanuit initiatiefnemerszijde als relevant worden geacht.

inrichtingsfase

Fase van het MER-onderzoek, waarbij op inrichtingsniveau een meest milieuvriendelijke inrichting van het bedrijventerrein en omgeving is aangegeven.

inspraak

Mogelijkheid informatie te verkrijgen en meningen, wensen en bezwaren kenbaar te maken, indit geval gaat het om:

- informele inspraak op basis van gedachtewisseling met als doel de kwaliteit van het MER en daarmee in verband staand bestemmingsplan te vergroten en
- de formele inspraak in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

inzijging

Het in de bodem zakken van water.

kwel

Het in de bodem naar boven komen van water en uittreden van grondwater

landschap

De zichtbare weerspiegeling van wisselwerking van levende en niet-levende natuur en door menselijk ingrijpen herkenbaar deel van het aardoppervlak.

maaiveld

Hoogte van het terrein.

matrix

Een systeem van rijen kolommen, waarmee de relatie tussen twee verzamelingen aanschouwelijk wordt gemaakt.

meest milieuvriendelijk model (MMM)

Het model, waarbij de beste mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast en waarbij milieueffecten op de omgeving geminimaliseerd zijn. Dit model is ook vanuit initiatiefnemerszijde een haalbaar model.

meest milieuvriendelijke inrichting(MMI)

De inrichting van het bedrijventerrein, waarbij de beste mogelijkheden voor het milieu worden toegepast en waarbij milieueffecten op de omgeving geminimaliseerd zijn en duurzaamheid aandacht krijgt. Deze inrichting is ook vanuit initiatiefnemerszijde haalbaar.

MER

Het milieu-effectrapport, een openbaar document, waarin de milieu-effecten van een voorgenomen activiteit, t.w. het aanleggen van onderhavig bedrijventerrein worden beschreven met als doel mede daarover besluitvorming te plegen.

milieu

Het fysieke milieu, bestaande uit:

- abiotische omstandigheden, t.w. bodem, water en lucht;
- biotische omstandigheden, t.w. planten en dierenleven en
- antropogene omstandigheden, t.w. de mensen.

milieukwaliteit

De mate van samenhang tussen abiotische, biotische en antropogene omstandigheden, alsmede de mate van milieuhygiënische zuiverheid van het milieu. (geluid, hinder, waterkwaliteit e.d.).

milieuzonering

Een indeling (zonering) van het bedrijventerrein en omgeving, waarbij uitgegaan is van het creëren van zo weinig mogelijk onderlinge hinder tussen bedrijven en hinder op de omgeving van het bedrijventerrein.

mitigerende maatregel

Een maatregel, die er toe dient de milieu-effecten op te heffen of te verkleinen.

model

Betrekking hebbend op een globale ligging, omgrenzing en ontsluiting van het bedrijventerrein.

monitoring

Het bewaken van de milieukwaliteit middels regelmatige metingen.

nulalternatief

ontwikkeling die volgt, wanneer de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd.

peil

De door het waterschap Groot Salland in een peilbesluit vastgestelde grondwaterstand voor een bepaald gebied.

richtlijnen

Door het bevoegd gezag na het vooroverleg vastgestelde richtlijnen voor de inhoud van het MER.

segmentering bedrijventerrein

Indeling bedrijventerrein op basis van de totale ruimtebehoefte en ruimtebehoefte per bedrijvendoelgroep, rekening houdend met locatie-eisen per doelgroep en omgevingsomstandigheden (milieuzonering, waterhuishouding gebied, infrastructuur enz.). De indeling heeft betrekking op:

- groothandel;
- transport en distributie;
- industrie en bouw en
- zware industrie en bedrijvigheid.

stil gebied

Gebied dat zich kenmerkt door een zeer laag (< ca. 35 dB(A)) niet natuurlijk geluidniveau.

tracé

Lijn waarover voorgenomen wegen zijn aangebracht of geprojecteerd.

voorkeursmodel

Een model dat tot stand komt na een integrale inhoudelijke inbreng van alle terzake doende aspecten. Daarin spelen naast het milieu ook niet milieu-aspecten een rol.

voorkeursinrichting

De inrichting van het bedrijventerrein na integrale afweging van alle terzake doende aspecten. Daarin spelen naast milieu en duurzaamheid ook andere aspecten een rol.

vigeren

Van kracht zijn (van plannen en wetten).

waterhuishouding

Regeling van gebruik van de beschikbare middelen van watervoorziening voor de verschillende behoeften van de samenleving.

wettelijk vastgestelde geluidcontour

Een berekende en juridisch vastgestelde geluidcontour rondom het bestemmingsplan met als doel de totale geluidsinvloed van het bedrijventerrein op de omgeving daarbinnen te houden.

zichtlocatie

De representiviteit van het bedrijventerrein, voor zover deze gelegen is aan de A28, d.w.z.:

- goed zichtbaar vanaf deze weg;
- goed herkenbaar als bedrijventerrein en
- helder intern en extern ontsloten en verkaveld.

zichtlocatiemodel

Het initiatiefnemersmodel, waarbij accent is geleg op het aspect zichtlocatie



## BRONVERMELDING CONCEPT

Boer, de e.a.(1996)

De stadsstolpmethode, Milieudienst Amsterdam.

Cauberg-Huygen (1997)

Geluidcontour Hessenpoort, Cauberg-Huygen, februari.

Cauberg-Huygen (1997)

Geluidcontour fase 1 Hessenpoort.

Crevelde M.C., gemeente Zwolle (1996)

Flora en vegetatie Hessenpoort, augustus.

Commissie MER (1996)

Advies Richtlijnen, Commissie MER, 2 september.

Gemeente Zwolle (1979)

Bestemmingsplan buitengebied.

Gemeente Zwolle (1983)

Het Landschapsbeheersplan.

Gemeente Zwolle (1994)

Historisch bodem-onderzoek, Gemeente Zwolle

Gemeente Zwolle (1994)

Bestemmingsplan Haerst, Gemeente Zwolle.

Gemeente Zwolle (1994)

Ruimte voor economische activiteiten.

Gemeente Zwolle (1996)

Structuurplan Zwolle.

Gemeente Zwolle (1996)

Startnotitie MER Hessenpoort.

Gemeente Zwolle (1996)

Richtlijnen MER Hessenpoort.

Gemeente Zwolle (1997)

akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de effecten vanwege wegverkeerslawaai van het bedrijventerrein

Grontmij (1997)

Hydrologisch/geohydrologisch rapport Hessenpoort, Grontmij.

Grontmij (1997)

Roadmap geavanceerde bedrijventerreinen (concept)

Heidemij (1996)

Verkeersstudie bedrijventerrein Hessenpoort, Heidemij, gemeente Zwolle.

I.I.U.E./Delft (1993)

Duurzaam Bouwen in Stadshagen.

Ministerie van Economische Zaken en VROM (1994)

Ruimte voor Economische Activiteiten, Ministerie van Economische Zaken en VROM.

Ministerie van Landbouw, Natuur, Lanbouw en Visserij (1990)

Natuurbeleidsplan.

Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij (1992)

Structuurschema Groene ruimte.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1990)

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1994)

Tracé studie voor de verkeersverbinding Zwolle-Almelo (Twente).

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1994)

MER Tracé voor de verkeersverbinding Zwolle-Almelo (Twente).

Ministeries VROM (1996)

Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Ministerie van VROM (1996)

Rapport Stad en Milieu.

Ministerie van VROM (1996)

Strategie van de twee netwerken, DOSS.

Oranjewoud (1990)

MER afvalverwerkingsinrichting "De Marsen".

Oranjewoud (1996)

Actualisatierapport MERafvalverwerkingsinrichting "De Marsen", Oranjewoud.

Overijsselse Ontwikkelings Maatschappij (1993)  
Haalbaarheidsstudie grootschalige bedrijventerrein A28

Provincie Overijssel (1991)  
Waterhuishoudingsplan Overijssel.

Provincie Overijssel (1992)  
Beleidsplan Natuur en Landschap Overijssel.

Provincie Overijssel (1992)  
Grof zand over de IJssel, Provincie Overijssel.

Provincie Overijssel (1993)  
Streekplan West-Overijssel, Provincie Overijssel.

Provincie Overijssel (1993)  
concessie zandwinning Bomhofsplas

Provincie Overijssel (1995)  
Regionaal Verkeer- en Vervoersplan

Provincie Overijssel (1996)  
Gebiedsvisie Vecht-Regge.

Provincie Overijssel (1995)  
Provinciaal Milieubeleidsplan.

SEV/Novem (1996)  
Bouwstenen voor duurzame stedenbouw, VNG-uitgeverij, Den Haag.

Streefkerk (1992)  
Handboek beoordelingsmethode milieu, Ir. N. Streefkerk, VNG-uitgeverij, Den Haag.

TauwMabeg (1996)  
Segmentering en fasering bedrijventerreinen Hessenpoort.

Tauw (1995)  
Verkennd bodemonderzoek Hessenpoort, Tauw.

## OVERZICHT BETROKKENEN INFORMEEL OVERLEG

Stichting Milieuraad Zwolle,  
Postbus 1582,  
8001 BN Zwolle.

KNNV Zwolle,  
Kam. Onneslaan 2,  
8024 CN Zwolle.

Staatsbosbeheer,  
Postbus 8,  
7447 ZG ZG Hellendoorn.

Het Oversticht,  
Postbus 531,  
8000 AM Zwolle.

Gewestelijke Land- en Tuinbouw Organisaties,  
Gewest oost,  
Postbus 126,  
7400 AC Deventer.

Raadscommissiecommissie Groen Sport Recreatie en Milieu,  
Stadhuis Zwolle,  
Grote Kerkplein 15,  
8011 PK Zwolle.

Ministerie van LNV,  
Directie Oost,  
Postbus 554,  
7400 AN Deventer.

Zwolse Historische Vereniging,  
Postbus 1448,  
8001 BK Zwolle.

Voorts:

Streekvereniging De Marsen.

Platform Hessenpoort.

Provincie Overijssel,  
afdelingen Sociaal Economische Zaken, Regionale Plannen, Milieu, Verkeer en Vervoer  
en Financieel bestuurlijk toezicht.

Regionale Inspectie van de Ruimtelijke Ordening.

Rijkswaterstaat, directie Oost Nederland.

Regionale inspectie van de Volksgezondheid voor de Milieuhygiëne.

Rijksconsulentschap voor Economische Zaken.



36.

50 JAAR  
RDMZ



Broederplein 41 - 3703 CD Zeist

Postbus 1001 - 3700 BA Zeist

☎ | 030 - 698 32 11

fax | 030 - 691 61 89

97-0704

Postbank 425120

RIJKSDIENST VOOR DE MONUMENTENZORG

Burgemeester en Wethouders van Zwolle  
Postbus 10007  
8000 GA Zwolle

uw brief/kenmerk  
16 mei 1997  
OHO12630.SON

ons nummer  
97/4971

behandeld door  
F. J. Jansen  
030 - 69 83 214 of 038 - 454 00 73

onderwerp  
voorontw. best. pl. 'Hessenpoort'

bijlage  
geen

datum  
97 07 11

11 JULI 1997

Geacht College,

Onder dankzegging voor het mij in het kader van artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening bij bovengenoemde brief toegezonden voorontwerp bestemmingsplan 'Hessenpoort', deel ik U het volgende mede.

Het onderhavige plangebied heeft naast onmiskenbare landschappelijke kwaliteiten ook een hoge cultuurhistorische waarde. Occupatiepatronen en opstallen getuigen daarvan. Opvallend zijn de vele rietgedekte boerderijtjes, die in belangrijke mate de cultuurhistorische kwaliteit benadrukken. In het licht van het bovenstaande is het opvallend, dat in de Milieu Effect Rapportage het element 'cultuurhistorie' niet separaat aan de orde is gekomen. M.i. is dit een nauwelijks te vergeven ommissie. Het is de laatste jaren immers gebruikelijk, dat de zgn. LNC-waarden separaat worden benoemd. In het onderhavige geval passeren natuur (N) en landschap (L) de revue. Het element cultuurhistorie (C) schiet er nadrukkelijk bij in.

In de zgn. 'meest milieuvriendelijke inrichting' (MMI) wordt nog een zeer klein gedeelte van de cultuurhistorische waarden gespaard. In het bestemmingsplan wordt uiteindelijk dit restant ook ongemotiveerd over boord gegooid. Verbijsterend is het kaartje (kaart 17) waar uit blijkt, dat - op twee gevallen na - alle bebouwing wordt wegbestemd.

Met de meeste klem wil ik U verzoeken bij vaststelling van het plan meer rekening te houden met de cultuurhistorische waarden in het plangebied. Een summiere inventarisatie van de bebouwing volgt hieronder. Het lijkt mij op de weg van de initiatiefnemer liggen alsnog de hier gesignaleerde waarden op een volwaardige wijze in beeld te brengen.

Beknorte inventarisatie van de bebouwing

De nummers verwijzen naar het bij deze brief behorende kaartje.

01. Een karakteristiek, wit, riet gedekt boerderijtje ('De fontein van Aken'); prominent gesitueerd in de oksel van de Vechtdijk en de weg. HELAAS WEGBESTEMD.
02. Een karakteristiek, wit, rietgedekt boerderijtje, terzijde van de weg. HELAAS WEGBESTEMD.
03. Een karakteristiek, riet gedekt boerderijtje. HELAAS WEGBESTEMD.
04. t/m 09. Opstallen niet van belang uit cultuurhistorisch oogpunt.
10. Een karakteristiek, riet gedekt complex. HELAAS WEGBESTEMD.
11. Een karakteristiek, riet gedekt complex. HELAAS WEGBESTEMD.
12. Gave, karakteristieke rietgedekte hoeve met imposant voorhuis. HELAAS WEGBESTEMD.
13. Opstal niet van belang uit cultuurhistorisch oogpunt.
14. Opstal reeds gesloopt.
15. Karakteristiek boerderijtje. NIET WEGBESTEMD.
16. Karakteristiek boerderijtje. NIET WEGBESTEMD.
17. Twee aaneengebouwde zeer karakteristieke objecten. Het linker een riet gedekt boerderijtje. Het rechter een opvallende landarbeiderswoning met geschulpte daklijst. HELAAS WEGBESTEMD.
18. Opstal niet van belang uit cultuurhistorisch oogpunt.
19. Een in verval geraakte schuur.
20. Zeer karakteristiek schooltje met onderwijzerswoning. HELAAS WEGBESTEMD.
21. Een karakteristiek, riet gedekt boerderijtje. HELAAS WEGBESTEMD.
22. Niet van belang uit cultuurhistorisch oogpunt.

De nummers 10 + 11 + 12 vormen samen een indrukwekkend nederzettinkje.

Afschriften van deze brief zend ik aan Gedeputeerde Staten van Overijssel, de Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening en Het Oversticht.

De Directeur van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg,  
namens deze,  
de consulent voor stedenbouwkundige zaken in de Regio Oost,



(F. J. Jansen)

Rijksdienst voor de Monumentenzorg  
Voorontwerp bestemmingsplan  
HESSENPOORT  
Behoort bij brief 97/4971

