

Weezenlanden - Noord

vastgesteld

nr. NL.IMRO.0193.BP19018-0004

Afdeling Ruimtelijke Planvorming

Stadskantoor
Lübeckplein 2
Postbus 10007
8000 GA Zwolle
postbus@zwolle.nl
www.zwolle.nl

Opdrachtgever ZWPP

Opdrachtnemer ZWRP

Publicatieversie: NL.IMRO.0193.BP19018-0004

Datum: 15 februari 2022

15 februari 2022

bestemmingsplan Weezenlanden - Noord

Inhoudsopgave

BIJLAGEN BIJ DE REGELS	3
Bijlage 1 Stappenplan parkeren	4
Bijlage 2 lijst met cultuurhistorische waardevolle structuren	14

15 februari 2022

bestemmingsplan Weezenlanden - Noord

BIJLAGEN BIJ DE REGELS

15 februari 2022

bestemmingsplan Weezenlanden - Noord

Bijlage 1 Stappenplan parkeren

Toepassing Parkeernormen

Afhankelijk van de omvang, de bestemming, de functie en het gebruik van het gebouw en / of het terrein, moeten er voor het parkeren of stallen van auto's voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd conform de parkeeropgave.

Bij nieuwe planontwikkelingen worden geen parkeervergunningen voor parkeren op de openbare weg verstrekt. De adressen van de planontwikkeling vallen onder de zogenaamd Nulvergunningenafspraken. Het doel van deze afspraak is te voorkomen dat gebruikers en / of bezoekers van dergelijke ontwikkelingen parkeren in het openbare gebied dat primair voor anderen bestemd is. De initiatiefnemer dient toekomstige bewoners in een nieuwe planontwikkeling hierover te informeren.

Het bepalen van de parkeerplaatsverplichting en de invulling van deze verplichting vindt plaats op basis van onderstaande stappen.

Stap 1: Bepalen normatieve parkeerbehoefte

Gebiedstypologie

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden begint met het bepalen van de stedelijkheidsgraad.

De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km²), kortweg OAD van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In een gebied met een hoge OAD is het aanbod - en de kwaliteit – van andere vervoerswijzen over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom worden in een gebied met een hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast. Daarnaast kan een onderscheid worden gemaakt naar de stedelijke zone (centrum, schil, rest bebouwde kom,) van een gemeente.

De hoogte van de parkeernorm wordt mede bepaald door de stedelijke zone.

Toepassing Parkeernormen

Onderstaande tabellen tonen de parkeernormen per functie, te beginnen met de functie 'wonen'.

Programma wonen		p-norm autobezit	parkeer- behoefte bewoners	parkeer- behoefte bezoekers
Koopwoningen goedkoop	Per woning	0,3	-	0,3
Koopwoningen middelduur	Per woning	1,3	1,00	0,3
Koopwoningen duur	Per woning	1,4	1,1	0,3
Vrije sector huur middelduur –laag	Per woning	0,8	0,5	0,3
Vrije sector huur middelduur – hoog	Per woning	0,9	0,6	0,3
Vrije sector huur duur	Per woning	1,00	0,7	0,3
Sociale woningbouw laag	Per woning	0,3	-	0,3
Sociale woningbouw midden	Per woning	0,95	0,65	0,3
Sociale woningbouw hoog	Per woning	0,95	0,65	0,3

De parkeernormen zijn gedifferentieerd naar prijssegment en type bewoning (koop, huur).

Prijsklasse	Koop	huur
Goedkoop	<€218.000	€752
Middelduur 1	€218.000 - €270.000	€752-€883
Middelduur 2	€270.000 – €337.500	€883-€1.091
Duur	>€337.500-	>€1.091

Prijssegmenten prijspeil 2021

De prijssegmenten worden jaarlijks geïndexeerd. Voor de actuele bedragen wordt verwezen naar de geldende prijssegmenten. Bij de beoordeling van een aanvraag worden de dan geldende prijssegmenten gehanteerd.

Voor de functie 'wonen' wordt tevens onderscheid gemaakt tussen een parkeernorm voor bewoners en bezoekers.

Bij de ontwikkeling wordt voor *goedkope koopwoningen* en *sociale woningbouw laag* actief ingezet op huishoudens zonder eigen auto. De parkeernorm voor bewoners is hier 0.

Voor beide doelgroepen wordt maximaal ingezet op deelauto's. Voor bezoekers van deze woningen is er wel een parkeervraag.

Voor het beoogde commercieel programma gelden de onderstaande normen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen personeel en bezoekers.

Commercieel Programma		parkeerbeh. personeel	parkeerbeh. bezoekers
takeaway	per 100 m ² bvo	0,4	3,6
lunchroom	per 100 m ² bvo	0,4	3,6
bakker	per 100 m ² bvo	0,26	3,04
gezondheidscentrum	per behandelkamer	0,59	0,72
fitness	per 100 m ² bvo	0,12	0,78
kinderdagverblijf	per 100 m ² bvo	0,8	-

Mocht er sprake zijn van een functie die hier niet genoemd is, dan wordt voor de daarvoor geldende parkeernorm verwezen naar de CROW-kencijfers.

Bij het bepalen van de parkeeropgave wordt onderscheid gemaakt in aandelen gebruikers en bezoekers. Gebruikers zijn de bewoners en de bedrijven die in een bouwwerk of op een terrein woonachtig of gevestigd zijn. De werkwijze om het aantal benodigde parkeerplaatsen te bepalen, is als volgt:

1. Bepaal de betreffende functie of voorziening.
2. Zoek in de betreffende tabellen op voor welke maten van schaalgrootte van de functie of voorziening kencijfers zijn opgenomen.

3. Bepaal de schaalgrootte van de gewenste functie of voorziening, druk deze uit in een maat van schaalgrootte waarvoor de kencijfers zijn opgenomen of zelf zijn af te leiden (bijvoorbeeld een oppervlakte van 3.000 m² bvo is gelijk aan 30 eenheden van 100 m² bvo, waarvoor de kencijfers zijn gegeven).
4. Vermenigvuldig het betreffende aantal eenheden met het kencijfer dat op basis van de ligging van toepassing is.

De uitkomst is een indicatie van het aantal benodigde parkeerplaatsen.

Stap 2: Toets dubbelgebruik

Aanwezigheidspercentages

Bij de berekening van de parkeeropgave wordt bij de ontwikkelingen van meerdere (verschillende) functies gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. Bij meerdere functies kan er namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers (bewoners, bezoekers, werknemers) aanwezig zijn. Zo is de parkeerdruk bij woningen bijvoorbeeld vooral 's avonds / nachts groot. Overdag ligt de aanwezigheid lager omdat een deel van de bewoners met de auto naar het werk gaat. Dit biedt mogelijkheden om andere functies (bijvoorbeeld een kantoor) deze ruimte te laten benutten. Zo kan dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvinden.

Met de aanwezigheidspercentages per functiegroep per moment van de week wordt berekend wat de maatgevende parkeerbehoefte is. De hoogst opgetelde minimale parkeerbehoefte die hoort bij alle functies gezamenlijk is maatgevend.

Voor het aanwezigheidspercentage per functie wordt verwezen naar de volgende tabel. De woningen in het segment *koopwoningen duur* (blauwe vak) hebben eigen vaste parkeerplaatsen, waardoor uitwisseling niet mogelijk is. Het aanwezigheidspercentage is 100%. Deze woningen zijn bestemd voor een doelgroep die de beschikking willen over een vaste parkeerplaats.

Aanwezigheidspercentages	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koopavond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Koopwoningen goedkoop	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Koopwoningen middelduur	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Koopwoningen duur	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Vrije sector huur middelduur - laag	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Vrije sector huur middelduur - hoog	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Vrije sector huur duur	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Sociale woningbouw laag	50%	50%	90%	100%	80%	50%	80%	70%
Sociale woningbouw midden	50%	50%	90%	100%	80%	50%	80%	70%
Sociale woningbouw hoog	50%	50%	90%	100%	80%	50%	80%	70%
Bezoekers van bewoners	10%	20%	80%	-	70%	60%	80%	70%
Takeaway	30%	60%	10%	-	75%	100%	-	100%
Lunchroom	30%	60%	10%	-	75%	100%	-	100%
Bakker	30%	60%	10%	-	75%	100%	-	100%
Gezondheidscentrum	100%	75%	10%	-	10%	10%	10%	10%
Fitness	50%	50%	100%	-	100%	100%	100%	100%
kinderdagverblijf	100%	100%	-	-	-	-	-	-

De aanwezigheidspercentages voor de takeaway, de lunchroom en de bakker zijn gebaseerd op 'detailhandel' uit de CROW-kencijfers. Voor de zondagmiddag is het aanwezigheidspercentage op 100% gezet; gelet op de geldende winkeltijden. Ook voor 'fitness' is het aanwezigheidspercentage voor zondagmiddag op 100% gezet.

Voor andere dan de hier vermelde functies, wordt voor de aanwezigheidspercentages verwezen naar de CROW-kencijfers.

Stap 3: Toepassen mobiliteitscorrectie

Door maatregelen in te zetten die bijdragen aan een lagere parkeerbehoefte, is een mobiliteitscorrectie toepasbaar. Deze correctie geldt niet voor de woningtypes met parkeernorm 0 voor gebruikers. De mobiliteitscorrectie wordt op de normatieve parkeerbehoefte in mindering gebracht. De initiatiefnemer dient een mobiliteitsplan op te stellen om aan te tonen hoe hij gebruik gaat maken van de mobiliteitscorrectie; de reguliere parkeerplaatsen welke benodigd zijn voor de parkeerbehoefte worden dan op een andere manier ingevuld. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de uitvoering van het mobiliteitsplan. Uitgangspunt van het mobiliteitsplan moet zijn dat er zo min mogelijk parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Bijvoorbeeld omdat een collectief van opdrachtgevers voor een woningblok de ambitie heeft om een autovrij gebied te ontwikkelen en er daarom voor kiest om geen eigen auto's te hebben, maar gebruik te maken van gezamenlijke deelauto's. De mobiliteitsoplossingen dienen een houdbaarheid van minimaal 10 jaar te hebben. De verantwoording van het mobiliteitsplan ligt bij de initiatiefnemer.

Dit kan door de parkeeropgave (deels) op te vangen:

1. door het inzetten van deelauto's voor bewoners;
2. de inzet van duurzaam alternatief vervoer.

Ad 1: deelauto

De woonsegmenten goedkope koop en sociale huur laag kennen een bewonersparkeernorm van 0. Om voor deze woonsegmenten te voorzien in een andere vorm van mobiliteit worden deelauto's aangeboden op basis van een norm van 1 deelauto per 30 woningen.

Voor de overige woonsegmenten is een inschatting gemaakt hoeveel procent van de gebruikers-parkeervraag opgevangen kan worden door deelauto's. Hierbij geldt dat elke deelauto 5 eigen auto's vervangt. Per saldo zijn dit 4 parkeerplaatsen minder. De behoefte aan deelauto's kan in alle gevallen bijgesteld worden, al naar gelang de behoefte.

Het faciliteren van het deelautogebruik betekent dat het autodelen zo laagdrempelig mogelijk wordt gemaakt. Dit betekent dat:

- de deelauto's binnen of nabij de ontwikkeling beschikbaar moeten zijn
- variëteit wordt geboden in het aanbod van de deelauto's;
- gemak en flexibiliteit wordt geboden aan de gebruikers van de deelauto's;
- actief gecommuniceerd wordt over de aanwezigheid van deelauto's.

Ad 2: duurzame alternatieve mobiliteitsvoorzieningen

De parkeeropgave kan ook verminderd worden als de ontwikkeling voorziet in een groter gebruik van alternatieve vervoersmogelijkheden. Gedacht kan worden aan de inzet van elektrische deelfietsen voor bewoners of personeel en Mobility as a Service (MaaS). Dit is maatwerk per plan; de correctie op de parkeeropgave wordt in onderling overleg bepaald.

De exacte reductie hangt, naast de locatie, af van het aantal woningen en de doelgroep. De ontwikkelaar dient in het mobiliteitsplan te onderbouwen hoe de door hem bedachte mobiliteitsoplossingen in de praktijk gewaarborgd blijven en gestimuleerd worden voor een periode van minimaal 10 jaar. Dit mobiliteitsplan wordt getoetst door een verkeerskundige van de gemeente Zwolle.

Fasering

De bouwontwikkeling wordt in fases gerealiseerd. Gaandeweg zullen de huidige parkeerplaatsen verdwijnen en komen er nieuwe parkeerplaatsen bij. Dit betekent dat er per fase voldoende aanbod van parkeerplaatsen moet zijn voor de op dat moment geldende parkeervraag. Dit kunnen ook tijdelijke parkeerplaatsen zijn.

Concreet betekent dit dat in de eerste fase de parkeeropgave wordt berekend, zoals hierboven beschreven. Vervolgens wordt getoetst of er voldoende parkeerplaatsen zijn. In de daaropvolgende fases wordt per fase de nieuwe parkeeropgave berekend over het totaal van dat moment en wordt opnieuw getoetst.

Fase 1: berekening parkeeropgave en toetsing Fase 1

Fase 2: berekening parkeeropgave en toetsing Fase (1+2)

Fase 3: berekening parkeeropgave en toetsing Fase (1+2+3)

Stap 4: Gebruik van bestaande parkeervoorziening bij provincie

Omdat we alle bestaande parkeerplaatsen in de stad zo goed mogelijk willen benutten, kan de parkeeropgave ook ingevuld worden met andere parkeerplaatsen.

De voorgaande stappen resulteren in een parkeerbalans met daarbij de parkeeropgave per dagdeel, uitgesplitst naar gebruikers en bezoekers. Dit maakt het mogelijk in de locatie van de parkeeroplossing te differentiëren naar gebruikers, bezoekers en een combinatie van beide.

Gemeente, provincie, corporatie en ontwikkelaar komen overeen om voor het bezoekersparkeren van Weezenlanden-Noord (maximaal 110 plaatsen) buiten kantooruren de aanwezige capaciteit op het parkeerterrein van de provincie (280 plaatsen) te benutten. Deze wens sluit aan op de bestaande overeenkomst die gemeente en provincie al hebben over het openstellen van dit parkeerterrein buiten kantooruren.

Andersom biedt Weezenlanden-Noord ook parkeerruimte voor de provincie. De oostelijke parkeergarage binnen Weezenlanden-Noord wordt voor iedereen openbaar toegankelijk (betaald parkeren). Op werkdagen overdag zal er in deze garage restcapaciteit beschikbaar zijn voor werknemers en bezoekers van de provincie.

Openbaarheid parkeerplaatsen

Eén van de voorwaarden voor het toepassen van een lagere parkeernorm, zoals boven is beschreven, is dat de parkeerplaatsen in de oostelijke parkeergarage openbaar toegankelijk moeten worden gemaakt en openbaar moeten blijven. Het project draagt daarmee bij aan het realiseren van de doelstelling van efficiënt ruimtegebruik, doordat maximaal dubbelgebruik mogelijk wordt. Als gevolg van de ontwikkeling worden ca 120 parkeerplaatsen aan het openbaar gebied onttrokken. Ca de helft is bezoekersparkeren van de huidige 180 appartementen. Deze zijn inbegrepen in de bezoekersparkeerplaatsen voor de nieuwe appartementen. Voor de overige 60 parkeerplaatsen moeten worden gecompenseerd in de nieuw te realiseren parkeervoorziening. Gelet hierop is in de gebruiksregels (Artikel 13) opgenomen dat deze parkeerplaatsen openbaar toegankelijk moeten blijven. De parkeergarage bedient dan behalve de bewoners ook de bezoekers van het complex, maar kan ook voor een deel voorzien in de parkeervraag van de directe omgeving en de binnenstad.

Afwijkingsmogelijkheden

De initiatiefnemer dient het stappenplan te volgen voor de berekening van de parkeeropgave en het bepalen van de parkeeroplossing. Het is toegestaan de parkeeropgave op een andere manier op te lossen, als toekomstige ontwikkelingen in het gebied daartoe aanleiding geven. Kaderstellend hierbij zijn de maximale loopafstanden zoals die geformuleerd zijn opgenomen “Regeling Parkeernormen 2016”. Indien deze regeling wordt gewijzigd, moet rekening worden gehouden met deze wijziging. Daarnaast moet voldoen worden aan de eis van openbaarheid.

15 februari 2022

bestemmingsplan Weezenlanden - Noord

Bijlage 2 lijst met cultuurhistorische waardevolle structuren

Cultuurhistorische waarde Almelose kanaal en het koelwaterkanaal.

Henk van der Werf, team Erfgoed

Inleiding

Voor het bestemmingsplan Wezenlanden Noord wordt een nieuw bestemmingsplan voorbereid. In dit gebied liggen delen van het Almelose Kanaal en het Koelwaterkanaal. Deze kanalen hebben een hoge cultuurhistorische waarde. In deze notitie staan de karakteristieken en de waardenstelling van deze kanalen. Verder is de historische ontwikkeling rond dit gebied geschetst. De tekst voor deze notitie is grotendeels overgenomen van onderzoeken van MAB en bureau Lantschap die in de bronvermelding nader zijn genoemd.

Algemene karakteristiek

De Wezenlanden

De Wezenlanden is een park met een aantal brede watergangen. Aan de kant van het Provinciehuis zijn de oevers voor een deel beschoeid, elders komen ook glooiende, niet verharde oevers voor die voor een deel beplant zijn met berken, elzen en wilgen. Dit geeft een natuurlijk aspect aan het geheel; de watergangen op zich zijn vrij strak vormgegeven. Het park is ontsloten door een aantal paden die met hoge bruggen over de watergangen voeren (vermoedelijk om schaatsers de gelegenheid te geven een rondje te kunnen rijden).

Almelose kanaal

Aan de noordkant van het park ligt het Almelose Kanaal, ook wel aangeduid als Almelose Water of Nieuwe Wetering. De entree van het Almelose Kanaal in de stad is uitermate rommelig, niet zozeer door de woonboten in het water maar vooral door de vreemde bouwsels en optrekjes op de oevers.

Koelwaterkanaal

Het Koelwaterkanaal is over een lengte van ruim 1 kilometer bewaard gebleven. Het is een verstilde waterloop, wild begroeid met bomen en struiken. Het kanaal ligt tussen hoge kaden die een grote natuurwaarde hebben. De kaden zijn maar op enkele plaatsen te benaderen en het kanaal heeft door de gebrekkige ontsluiting een geringe recreatieve en belevingswaarde. Wellicht kan overwogen worden een deel van de kade te ontsluiten (zonder de natuurwaarden aan te tasten) om de belevingswaarde van het park De Wezenlanden te vergroten.

Waardering

algemeen

Bij de beoordeling van de wateren in Zwolle is gebruik gemaakt van het rapport Gemeente Zwolle, Cultuurhistorische en landschappelijke betekenis van water door bureau Lantschap, januari 2003.

In de eerste plaats is gelet op de relatie met de natuurlijke terreingesteldheid. In de tweede plaats is de cultuurlandschappelijke betekenis gewogen. Hierbij is gekeken naar de aspecten zeldzaamheid, kenmerkendheid en context.

waardering kanalen

naam	Relatie met terreingesteldheid	Contextwaarde	Zeldzaamheid	Kenmerkendheid
Almelose kanaal	4	5	3	3
Koelwaterkanaal	4	3	3	1

De tabel heeft een schaal tot 5 waarbij de waardering bij 5 het hoogste is.

De contextwaarde is nader toegelicht:

Almelose kanaal:

Het kanaal is structurerend voor de afwatering in een groot gebied, relatie met andere wateren en watergebonden elementen.

Koelwaterkanaal:

De relatie met het Almelose kanaal is niet duidelijk. Het is aangetast door dammen en weinig ontsloten zodat het een geringe belevingswaarde heeft.

Conclusie:

Het Almelose kanaal is buitengewoon belangrijk in de geschiedenis van de waterbeheersing van Zwolle en omgeving. De Sallandse wetelingen hebben een sterk structurerende werking gehad op de inrichting van zowel het landelijke als het stedelijke gebied. Zowel het Almelose kanaal als het koelwaterkanaal scoren, hoog vanwege hun grote landschappelijke en cultuurhistorische zeggingskracht.

Historisch ruimtelijke ontwikkeling

De vroege geschiedenis, middeleeuwen, 17^{de} eeuw

Nederzettingsvorming

Het gebied is grotendeels gelegen op een oude dekzandrug die in noordwest-zuidoostrichting loopt en waarop ook de binnenstad van Zwolle is gelegen. Het noordoostelijke en oostelijke deel, ongeveer ten noordoosten van de Assendorperdijk en ten zuidoosten van de Hortensiastraat, lag vroeger echter lager in het stroomdal van de Aa. Deze lagere, vaak drassige, grond werd vroeger Het Weezenland genoemd.

Al in de jonge steentijd werd de zandrug bewoond. De huidige nederzetting is waarschijnlijk rond 800 gevormd. Vanaf deze tijd eeuw werd het gebied stukje bij beetje ontgonnen om het te kunnen gebruiken voor akkerbouw. De lager gelegen gronden, zoals het Weezenland werden in gebruik genomen als weidegebied en hooiland, maar hiertoe moest wel de afwatering worden verbeterd door het graven van sloten.

De *marke* Suolle kreeg in 1230 stadsrecht van de bisschop van Utrecht. Een deel van de bestaande nederzetting, Middelwijk genaamd, werd het centrum van de stad. Hier werd in de loop der eeuwen de huidige binnenstad gecreëerd, die vooral in de 14^{de}-15^{de} eeuw een grote bloei doormaakte. Een ander gedeelte van de oude agrarische nederzetting, Assendorp genaamd, bleef echter buiten de stad. Deze nederzetting bleef zijn agrarische karakter behouden, onder andere profiterend van de stedelijke vraag naar landbouwproducten voor voedsel en industrie.

Oude structuren

De oudste kaart van het gebied die is bewaard, gemaakt door Jacob van Deventer, toont hoe die nederzetting er rond 1565 uitzag. Langs een aantal wegen op de hogere rug, die lichtgeel is weergegeven, stonden boerderijen en huizen. In het noordwesten komt de Nieuwe Wetering nog duidelijk overeen met de waterloop die thans Almelose Kanaal heet. Het iets meer zuidwestelijk gelegen watertje, de Zandwetering of Kleine Aa is in de loop der tijd steeds verder verland, en is thans geheel verdwenen. Al met al blijkt dat een groot deel van de structuur van het gebied, met name in het westelijke deel, reeds eeuwenoud is.

De Assendorperdijk was in het verleden een echte dijk. Deze dateerde waarschijnlijk uit de periode van de 12de tot 14de eeuw. De dijk moest het achterliggende land, met name Assendorp beschermen tegen hoogwater, dat vanuit de Zuiderzee tot hier kon worden opgestuwd. De dijk vormde tevens een verbinding tussen de stad en de zuidoostelijk gelegen Marslanden, een weidegebied dat in de 14de eeuw door de Bisschop van Utrecht aan de burgers van Zwolle was geschonken. De naam van het Sportpark Marslanden, en verder zuidoostelijk het gelijknamige industrieterrein, herinneren hier nog aan.

De naam Weezenlanden is ontstaan doordat het gebied in 1591 door de stad werd toegewezen aan de weesmeesters van de weeshuizen van Zwolle. Tot de aanleg van de Afsluitdijk (1932) stonden de Weezenlanden nog regelmatig blank, omdat het steeds buitendijks was blijven liggen. In de 17de eeuw vormde het gebied onderdeel van een defensieve linie als inundatiezone. MAB,2009

Almelose kanaal

Het Almelose Kanaal is - althans bij Zwolle - ontstaan door aanpassing van de Nieuwe Wetering. Deze is onderdeel van het stelsel der Sallandse weteringen. In de Middeleeuwen werden maatregelen getroffen om de bewoningsmogelijkheden van de laaggelegen dekzandgebieden van Salland te verbeteren. Er werd een stelsel van weteringen aangelegd om het overtollige neerslagwater uit het gebied af te voeren in de richting van de Zuiderzee. Van de Zandwetering wordt verondersteld dat hij in de tweede helft van de 13e eeuw is aangelegd. De Soestwetering dateert van omstreeks 1400. Ten zuiden van Zwolle, in de buurt van Olst, komen de beide weteringen samen. Aanvankelijk zullen deze geheel of gedeeltelijk hebben afgewaterd op de IJssel via het Windesheimerzijk dat waarschijnlijk tot in de 16^{de} eeuw heeft gefunctioneerd., Muffels 2020 Daarna werd het water helemaal naar Zwolle gevoerd om daar te worden geloosd op het Zwarte Water.



Detail kaart van Jacob van Deventer(nummering MAB), circa 1565, met de omgeving van

Assendorp. Bij nr. 12 ligt de Assendorperdijk

Ontwikkelingen in de 19^{de} eeuw

Het Almelose Kanaal is aangelegd tussen 1851 en 1855. In het midden van de 19e eeuw kreeg de Overijsselsche Kanalisatie Maatschappij (OMK) volgens een concessie, verleend bij Koninklijk Besluit van 13 oktober 1850, het recht om een aantal kanalen te graven in de provincie Overijssel. Het hoofdkanaal, van Zwolle naar Almelo, kwam gereed in 1855, het zijkanaal Deventer – Lemelerveld werd in september 1858 opengesteld. Het grootste deel van het kanaal Zwolle-Almelo werd nieuw gegraven, bij Zwolle werd echter gebruik gemaakt van de benedenloop van de Nieuwe Wetering. Langs het kanaal werden een rijweg en een jaagpad aangelegd.

Ontwikkelingen in de 20^{ste} eeuw

N.V. MOK

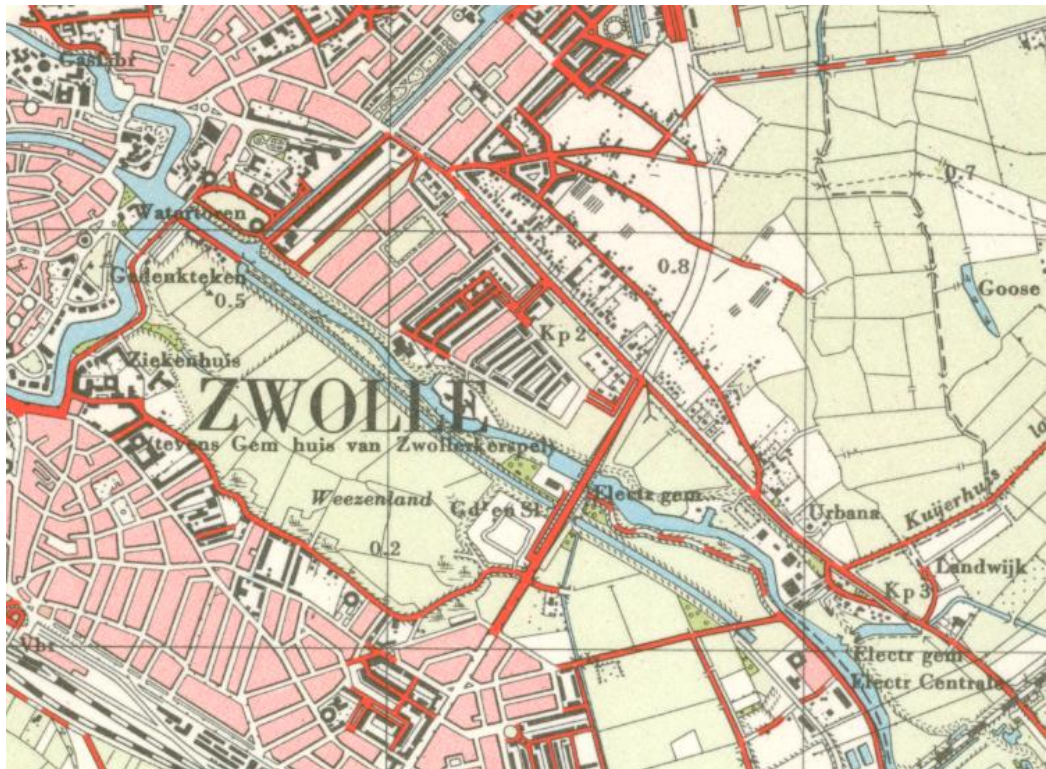
Een daling van de inkomsten uit de scheepvaart, mede veroorzaakt door de ontwikkeling van het Twentekanaal in de jaren dertig van de 20^e eeuw, bracht de OKM in financiële moeilijkheden. Om daar iets tegen te doen, werd in 1941 de N.V. Maatschappij Overijsselsche Kanalen opgericht. Het scheepvaartverkeer liep echter steeds verder terug en een aantal kanaalvakken werd voor de beroepsvaart gesloten en overgedragen aan het Waterschap Salland.

Koelwaterkanaal

In 1915 werd aan de Weteringkade de IJsselcentrale gebouwd. De plaats van deze elektriciteitscentrale aan de Weteringkade was niet in de laatste plaats gekozen vanwege het overvloedige en zuivere water van het Almelose kanaal. Hiervoor werd parallel aan het Almelose Kanaal een waterloop aangelegd om het koelwater van de IJsselcentrale af te voeren. Het water kon in het kanaal afkoelen voordat het een eind stroomafwaarts in het Almelose Kanaal werd geloosd.

Ontwikkeling Weezenlanden

Na de aanleg van de Afsluitdijk veranderde, door het wegvallen van de open verbinding met zee, de waterhuishouding in het stroomgebied van de waterlopen, die nu in het IJsselmeer uitmondde. Voor de buitendijkse Weezenlanden betekende dit dat zij eindelijk in ontwikkeling konden worden genomen. Tot dan toe was het gebied steeds weiland gebleven. Voor de nieuwe ontwikkeling werd het gebied aanzienlijk verhoogd met opgespoten zand. Het oude reliëf van de Assendorperdijk is hierdoor vrijwel verdwenen. In de eerste ontwikkelingsfase ontstond in de jaren '50 de al genoemde zone met onderwijsgebouwen en woningprojecten langs de noordflank van de oude Assendorperdijk.



Topografische kaart uit 1954, bron: kadaster. Op deze uitsnede is het Almelose Kanaal met parallel daaraan het koelwaterkanaal zichtbaar die vanaf het plangebied naar de elektriciteitscentrale (rechts onder) leid.

Bronnen:

Gemeente Zwolle, Cultuurhistorische en landschappelijke betekenis van water, bureau Lanstschap, 2003.
 Cultuurhistorisch-landschappelijk onderzoek Hoog Zuthem, Harculo, Windesheim eo. Muffels 2020.
 Cultuurhistorische input t.b.v. bestemmingsplan Assendorp Pierik, Gemeente Zwolle, Monumenten Advies Bureau, 2009.
 Centrale Harculo, zestig jaar energie aan de IJssel, Tijdo van der Zee, 2014

