

Uitwerking variantenstudie uitbreidingsbehoefte- en richting Hessenpoort

Oktober 2018 – juni 2019

12 juni 2019

1. Inleiding

Bedrijventerrein Hessenpoort is de afgelopen jaren ontwikkeld voor grootschalige lokale en (boven)regionale bedrijvigheid. De economie trekt aan en we zien de uitgifte van (nog) 130 ha voor Hessenpoort 1 en 2 toenemen. Kwantitatief is het aanbod van bedrijventerreinen in Zwolle op orde. Kwalitatief zien we een knelpunt, want de verwachting is dat de vraag naar (X)XL kavels (5-10 ha en groter) in de toekomst gaat groeien, waarbij vooral kansen liggen in de logistieke sector. Hessenpoort is in de regio Zwolle hét bedrijventerrein voor XXL kavels.

Om ruimte te kunnen bieden aan XXL kavels is uitbreiding van Hessenpoort nodig. Daarvoor zijn diverse richtingen denkbaar. Het is een vraagstuk welke uitbreidingsrichting het beste haalbaar is. Dit vanuit sociaal/economische en ruimtelijk opzicht. Deze notitie gaat nader in op dat vraagstuk. Op de eerste plaats is gekeken naar de marktbehoefte voor korte, middellange en langere termijn. Dit ook in het licht van trends en ontwikkelingen. Met name in de logistieke sector. Vervolgens is met de kennis uit het marktonderzoek gekeken naar de meeste wenselijke uitbreidingsrichting (west, noord en west) van Hessenpoort. Daarbij zijn per uitbreidingsrichting vooral de volgende aspecten bepalend:

- Bereikbaarheid en ontsluiting
- Natura2000
- Landschap, ecologie en cultuurhistorie
- De KEC-thema's Klimaat, Energie en Circulariteit.
- Financiële haalbaarheid

Hessenpoort in Omgevingsvisie deel 1

De potentie van Zwolle moet benut worden om meer (boven)regionale en internationale bedrijvigheid te trekken. Voor deze doelgroep heeft Zwolle met Hessenpoort een unieke positie in de regio. Hessenpoort ontwikkelt zich verder als bovenregionaal en internationaal bedrijventerrein met grote kavels, en reserveert ruimte voor ca. drie grote ruimtevragers (5 – 10 ha).

Het dilemma op economisch vlak zit in de grootschalige XL vraag van bedrijven-(locaties) (5 -10 hectare). Deze markt komt op ons af. Durven en willen we hiervoor strategische (grond)voorraad reserveren en bedrijven toelaten op basis van profiel of grootte? Of moet Hessenpoort een mix blijven van grote en middelgrote kavels?

2. Trends en ontwikkelingen: Economische kansen

Adviesbureau Stec heeft een sociaaleconomische verkenning gedaan naar de nut en noodzaken van een uitbreiding van Hessenpoort (november 2018), waarbij het gaat om twee aspecten, namelijk het marktbeeld en de sociaal economische waarde van het ontwikkelen van Hessenpoort 4. De belangrijkste conclusies zijn:

- Het marktperspectief voor grootschalige logistiek is op korte (2025) en middellange termijn (2030) goed. De trend van vraag naar grootschalige kavels (> 3 hectare en incidenteel groter dan 10 hectare) houdt naar verwachting aan in de komende periode. Op middellange termijn verwachten we een verschuiving naar een meer kleinschalige distributiecentra en stadsdistributie;
- Het is de verwachting dat het verzorgingsgebied van Hessenpoort en Zwolle voor logistiek vooral de Regio Zwolle betreft. Het is de inschatting dat het gros (75 tot 85%) van de vraag vanuit de regio zal komen. Historische locatiedynamiek laat zien dat vraag van buiten de regio incidenteel is;
- De 'druk' in de (traditionele) logistieke hotspots van Nederland (o.a. Brabant) zorgt ervoor dat bedrijven ook buiten deze regio's kijken. Die druk wordt onder andere veroorzaakt door afwezigheid van geschikt personeel. Hiervan kan Zwolle profiteren met een goede propositie en onderscheidend vermogen. Dit is een kans om de vraag van buiten de regio te vergroten en om de economie te versterken;
- De propositie van Zwolle voor logistiek is met name sterk op de segmenten transport, food, en E-fulfilment. Zwolle is mogelijk een interessante vestigingsplaats voor vooral logistieke bedrijven met een regionale tot nationale oriëntatie.
- Het huidige uitgeefbare aanbod aan bedrijventerreinen in Zwolle en bredere regio lijkt kwantitatief voldoende om het gros van de logistieke doelgroepen een plek te kunnen bieden;
- Het aanbod in kavels voor het zeer grootschalige segment (>10 hectare) is beperkt. Ontwikkeling van extra bedrijventerreinen om deze selecte doelgroep en incidentele vraag te huisvesten brengt daardoor naar verwachting grote risico's met zich mee.

3. Sociaal-economische waarde uitbreiding Hessenpoort

Naast de trends en ontwikkelingen welke van belang zijn, is een uitbreiding van Hessenpoort ook sociaal-economisch van waarde voor Zwolle en de regio Zwolle. Indien Hessenpoort wordt uitgebreid is de verwachting dat onderstaande economische effecten ontstaan.

- Circa 1.750 directe arbeidsplaatsen in de logistiek. Gelieerd hieraan ruim 850 indirecte arbeidsplaatsen, waarvan circa 265 in de regio Zwolle zullen landen.
- Een aanvullende bijdrage aan de regionale economie van circa 125 miljoen euro op jaarbasis.
- Extra investeringen in innovatie en R&D. We verwachten dat dit circa 3 miljoen extra is op jaarbasis.
- Een groot deel van de directe werkgelegenheid (circa 1.500 banen) betreft opleidingsniveau MBO of lager. Een klein deel (circa 200) betreft banen voor hoger opgeleiden. Een deel van de banen (circa 500) zal worden ingevuld door arbeidsmigranten. Ook studenten en uitzendkrachten vinden emplooi.

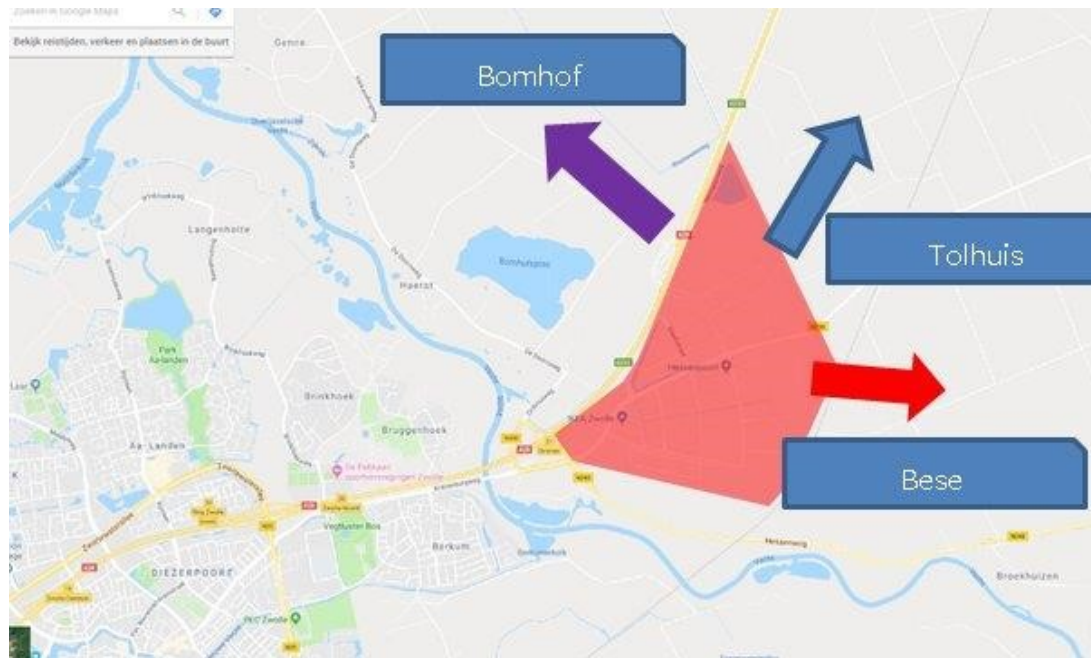
4. SWOT-analyse

De mogelijke uitbreidingsrichting zijn in deze fase nog als windrichting benoemd. Dit zijn er drie:

1. Noord, variant Tolhuis, noord (a) en zuid (b)
2. West, variant Bomhof

3. Oost, variant de Bese

Het is van belang de mogelijke uitbreidingsrichtingen van Hessenpoort ruimtelijk te verkennen en af te wegen welke uiteindelijk het meest haalbaar is. Onderstaande kaart laat de drie mogelijk uitbreidingsrichtingen zien: Bomhof, Tolhuis (met varianten zuid en noord) en De Bese. Het rode vlak is het bestaande Hessenpoort.



Onderstaand worden de belangrijkste aspecten weergegeven.

	Tolhuis, noord	Tolhuis, zuid	Bomhof	Bese
Zichtlocatie A28	+	+/-	+	-
Impact landschap, natuur, ecologie	Hoog	Hoog	Hoog	Minst
Dubbelgebruik terrein (KEC)	Meest kansrijk (windmolens)	Meest kansrijk (windmolens)	Kansrijk	Meest kansrijk (windmolens)
Faseerbaarheid	Meest kansrijk	Meest kansrijk	Neutraal	Meest kansrijk

Spoorterminal	In de omgeving	Directe nabijheid	-	Directe nabijheid
Infrastructuur / bereikbaarheid	Zeer complex	Zeer complex	Zeer complex	Zeer complex
Eigendom / grondgebied	Private eigenaren	Private eigenaren	Private eigenaren	Private eigenaren (deels Dalfsen)

De uitbreidingsrichtingen zijn in de hierna volgende paragrafen op een aantal thema's nader uitgewerkt en toegelicht, aangezien direct van belang zijn voor de haalbaarheid van de varianten.

4.1 Bereikbaarheid en ontsluiting

Bereikbaarheid en ontsluiting zijn belangrijke factoren voor het goed kunnen functioneren van een bedrijventerrein. Alle uitbreidingsvarianten zijn hierop beoordeeld. Belangrijke factoren in de bereikbaarheid en ontsluiting van een uitbreiding van Hessenpoort zijn de aanwezigheid van de A28, de Hessenweg (N340), de Nieuwleusenerdijk, diverse buslijnen en de spoorverbinding tussen Zwolle en Noord-Nederland. De spoorverbinding wordt gebruikt voor zowel personen- als goederenvervoer. In de toekomst is bij Hessenpoort ruimtelijk rekening gehouden met railcontainerterminal.

De verschillende varianten zijn beoordeeld op een aantal indicatoren, namelijk bereikbaarheid, aansluiting op de A28, inpasbaarheid, aansluiting op het spoor, verkeersgeneratie, leefbaarheid en openbaar vervoer. Het uiteindelijke resultaat daarvan is als volgt:

- Tolhuis: Met een vol Hessenpoort 3 is er al een capaciteitsvraagstuk als het gaat om gemotoriseerd verkeer (auto/vrachtauto). Inclusief een uitbreiding van Hessenpoort in de richting van Tolhuis zijn interne kruispunten ontoereikend en is de aansluiting op de knoop A28/N340 fors overbelast. Naar verwachting kan de verkeersdruk niet binnen de beschikbare ruimte en vormgeving van de knoop worden opgelost. Mogelijk is een ontsluiting via de 'afslag Lichtmis' haalbaar.
- Bomhof: Deze uitbreidingsvariant heeft het grootste bereikbaarheidsvraagstuk in verband met forse infrastructuurmaatregelen om een aansluiting op de A28 te kunnen realiseren. Dit staat nog los van de haalbaarheid ervan. Een eventuele aansluiting bij het tankstation langs de A28 voldoet niet aan verkeerskundige richtlijnen. Een dergelijke extra aansluiting op de A28 kan negatieve effecten hebben op de bereikbaarheid van heel Zwolle en de regio. Een andere optie om de uitbreidingsrichting Bomhof te ontsluiten is via de knoop A28/N340. Een aanbesteding om deze fors aan te wijzigen heeft zeer recent plaatsgevonden. Een extra aansluiting voor de uitbreidingsrichting Bomhof vraagt om een volledige herziening ervan.
- De Bese: deze uitbreidingsvariant lijkt verkeerskundig het meest kansrijk en lijkt minder ingrijpend voor bestaand Hessenpoort. De gewijzigde verkeersstromen en extra verkeersdruk is aanleiding voor nader onderzoek.

Qua bereikbaarheid is de uitbreidingsrichting De Bese het meest kansrijk, gevolgd door Tolhuis en als laatste Bomhof. Een ontsluiting van de uitbreidingsrichting Bomhof direct via de A28 lijkt niet haalbaar. Om definitieve conclusies te kunnen trekken is verdiepend en gedetailleerder onderzoek noodzakelijk.

4.2 Natura-2000

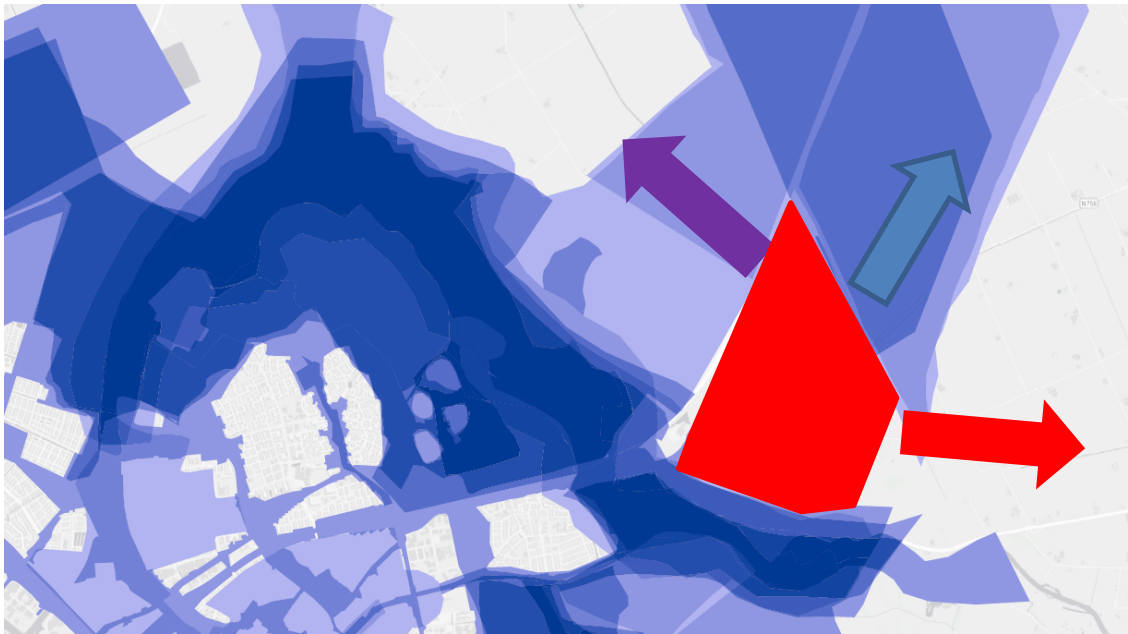
Ten zuiden van Hessenpoort ligt het natura2000-gebied uiterwaarden Zwarte Water en Vecht. Natura2000-gebieden zijn speciale beschermingszones op grond van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Als een ruimtelijke ontwikkeling in of in de nabijheid van een Natura 2000-gebied plaatsvindt, dan moet worden onderzocht of de ruimtelijke ontwikkeling kan leiden tot verslechtering of verstoring van de kwaliteit van het gebied. Het natura2000-gebied, Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht is gevoelig voor stikstof. Nader onderzoek is nodig wat het effect is van de verschillende uitbreidingsrichtingen op het nabij gelegen natura2000-gebied. Een bepalende factor hierin zijn de verkeersbewegingen. Hoe dichterbij het Natura2000-gebied, des te groter het effect. Op basis van dit uitgangspunt scoort kan grofweg bepaald worden welke uitbreidingsrichting het beste scoort en welke het minst. Dit zonder de uitkomst van een onderzoek wat het echte effect is en of dit acceptabel is.

1. Tolhuis noord
2. Tolhuis zuid
3. Bomhof
4. De Bese

4.3 Landschap, ecologie en cultuurhistorie

Het behouden en ontwikkelen van landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische kwaliteiten is een ambitie van de gemeente. Daarom is een afweging nodig wat een mogelijke uitbreiding van Hessenpoort betekent voor deze kwaliteiten. Voor de gehele gemeente Zwolle is een analyse gemaakt wat de cultuurhistorische, ecologische, landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve waarde van gebieden is. Onderstaande kaart laat een gecombineerde weergave hiervan zien inclusief de onderzoeksrichtingen. Des te donkerder de blauwe kleur, des te waardevoller het gebied is. Dit leidt tot het volgende beeld:

- Bomhof: de gecombineerde waarde van het gebied is gemiddeld;
- Tolhuis (variant noord en zuid): de gecombineerde waarde van het gebied is hoog;
- De Bese: de gecombineerde waarde van het gebied is laag;



Figuur 1 Gecombineerde waarde: landschap, cultuurhistorie, ecologie en recreatie

Vanuit landschap, cultuurhistorie, ecologie en recreatie is een uitbreiding van Hessenpoort richting De Bese het meest gewenst/kansrijk. De uitbreidingsrichtingen Bomhof en Tolhuis zijn minder gewenst/kansrijk.

4.4 De 'KEC-toets' (Klimaat, Energie en Circulariteit)

De verschillende uitbreidingsrichtingen zijn beoordeeld op de kansen voor Klimaatadaptatie, opwek duurzame energie en circulariteit. Dit in de vorm van een 'KEC-toets'. In bijlage 1 is een tabel die deze beoordeling inzichtelijk maakt. Hieruit blijkt dat de uitbreidingsrichting Tolhuislanden en de Bese de meeste kansen bieden. De uitbreidingsrichting Tolhuislanden biedt vooral kansen voor de opwek van duurzame energie. Met name de combinatie tussen mogelijk toekomstig bedrijventerrein en het opwekken van duurzame energie door windmolens is kansrijk. De kansen voor het plaatsen van windmolens bij de uitbreidingsrichting de Bese zijn ook aanwezig, maar minder groot dan bij Tolhuislanden. Voordeel voor de uitbreidingsrichting de Bese ten opzichte van Tolhuislanden is dat er meer kansen liggen voor klimaatadaptatie. De uitbreidingsrichting de Bese sluit direct aan op het bestaande bedrijventerrein. Die compactheid zorgt ervoor dat het bedrijventerrein goed te beschermen is tegen hoog water. Het gebied Tolhuislanden wordt doorsneden door een watergang en is daardoor minder compact en slechter te beschermen tegen hoog water. De Uitbreidingsrichting Bomhof scoort op alle onderdelen minder dan de uitbreidingsrichtingen Tolhuislanden/De Bese. Op het gebied van circulariteit scoren alle varianten even goed. Dat wil zeggen dat het grondstoffengebruik (bijvoorbeeld voor het bouwen van gebouwen) zo veel mogelijk is op basis van lokale, secundaire en biobased bronnen, vastgelegd in een grondstoffenrapport. Uiteindelijk leidt de KEC-toets tot een volgende rangorde. Dit in volgorde van mate van kansrijkheid:

1. Tolhuislanden en De Bese
2. Bomhof

4.5 Financiële haalbaarheid

Op basis van de varianten voor de uitbreiding van Hessenpoort is een eerste inschatting gemaakt van de financiële haalbaarheid. Voor de opbrengsten wordt uitgegaan van ca 40/50 ha. (eventueel gefaseerd) uitgeefbaar terrein. Dit vanwege het feit dat de uitbreidingsbehoefte op basis van het uitgevoerde onderzoek, minder groot is. De grondexploitatie lijkt financieel sluitend te krijgen. Met name de infrastructurele aanpassingen vragen forse investeringen. In de vertrouwelijke bijlage 2 is meer in detail een eerste grove inschatting van de kosten en opbrengsten toegevoegd.

Variant	Klimaat	Energie	Circulariteit	Toelichting
Tolhuis				
Locatiekeuze	0	++	0	
	Het gebied Tolhuis is gelegen aan andere zijde van watergang. Minder compact. Nadeel voor bescherming hoog water. Er ontstaan twee afzonderlijke gebieden waardoor minder uitwisselbaarheid	De energiegids laat zien dat het gebied kansrijk is voor windmolens. Beperking voor wind in gebied hangt samen met bestaande woningen. Verdwijnen woningen geeft ruimte voor meer windmolens. Minder compact een daarmee grotere afstand tot Zwolle (uitstoot mobiliteit woon/werk?)	Niet direct onderscheidend voor locatiekeuze	Ontwikkeling gebied biedt grote kans om energieleverend te zijn
Invulling	T= 60 fysieke waterberging T = 100 in waterberging + overloop zonder schade en risico T = 250 met tijdelijke schade en beperkte kosten	Energieneutraal (0 op de meter voor het gehele plangebied): dat betekent EPC 0,0 (gebouw gebonden verbruik) + opwekcompensatie voor consumptief energieverbruik als gevolg van bedrijfsprocessen en functioneren openbare ruimte. Energieopbrengst vanuit het gebied maximeren door slimme inpassing van windmolens.	Grondstoffengebruik zoveel mogelijk op basis van lokale, secundaire en biobased bronnen, vastgelegd in grondstoffenpaspoort.	
De Bese				
Locatie	+	+	0	
	Het gebied sluit aan een maakt een compact geheel Voordeel voor bescherming hoog water. Er ontstaan een gebied waardoor uitwisselbaarheid makkelijker is.	De energiegids laat zien dat een klein deel van gebied kansrijk is voor windmolens. Beperking voor wind in gebied hangt samen met bestaande woningen. Verdwijnen woningen geeft ruimte voor meer windmolens. Groot deel van gebied ligt in gem Dalfsen (windkaart Dalfsen). Bereikbaarheid voor langzaam en duurzaam verkeer kan versterkt worden met nieuwe oeververbinding Vecht.	Niet direct onderscheidend voor locatiekeuze	Ontwikkeling gebied biedt kans om energieleverend te zijn.
Invulling	T= 60 fysieke waterberging T = 100 in waterberging + overloop zonder schade en risico T = 250 met tijdelijke schade en beperkte kosten	Energieneutraal (0 op de meter voor het gehele plangebied): dat betekent EPC 0,0 (gebouw gebonden verbruik) + opwekcompensatie voor consumptief energieverbruik als gevolg van bedrijfsprocessen en functioneren openbare ruimte. Energieopbrengst vanuit het gebied maximeren door slimme inpassing van windmolens.	Grondstoffengebruik zoveel mogelijk op basis van lokale, secundaire en biobased bronnen, vastgelegd in grondstoffenpaspoort.	
Bomhof				
Locatie	0	-	0	
	Het gebied Bomhof is gelegen aan andere zijde van A28. Minder compact. Nadeel voor bescherming hoog water. Er ontstaan twee afzonderlijke gebieden waardoor minder uitwisselbaarheid.	Gebied is niet geschikt voor het plaatsen van Windmolens ivm laagvliegroute Defensie. Combinatie mogelijk voor energieuitswisseling met Bomhofplas (gebruik opgewekte energie en aquathermie)	Niet direct onderscheidend voor locatiekeuze	

Invulling	T= 60 fysieke waterberging T = 100 in waterberging + overloop zonder schade en risico T = 250 met tijdelijke schade en beperkte kosten	Energie neutraal (0 op de meter voor het gehele plangebied): dat betekent EPC 0,0 (gebouw gebonden verbruik) + opwekcompensatie voor consumptief energieverbruik als gevolg van bedrijfsprocessen en functioneren openbare ruimte.	Grondstoffengebruik zoveel mogelijk op basis van lokale, secundaire en biobased bronnen, vastgelegd in grondstoffenpaspoort.	
-----------	--	--	--	--