

**Proces-, project- en
programmamanagement**

Telefoon 06-50167030
h.augustinus@zwolle.nl

Hessenpoort 4

Samenvatting onderzoeksresultaten economisch en ruimtelijke verkenning

Opdrachtgever	Bart van Bregt (afdelingshoofd PPP)
Opdrachtnemer	Henrik Augustinus (projectmanager Hessenpoort)
Versie	V1.0 (college 6 juli 2021)
Datum	23 juni 2021

Inhoud

Samenvatting onderzoeksresultaten	3
2 Inleiding	7
2.1 Aanleiding	7
2.2 Doelstelling	8
2.3 Leeswijzer	8
2.4 Betrokken medewerkers	8
3 Verdieping economische verkenning	9
3.1 Type bedrijvigheid	9
3.2 Marktonderzoek STEC 2020	9
3.3 Regionaal Perspectief	10
3.4 Economisch perspectief	11
4 Verdieping combinatie HP4 & de energietransitie	12
4.1 Ambities in het gebied	12
4.2 Integratie duurzame opwek	13
4.2.1 Potentie Hessenpoort 4 en windturbines	13
4.2.2 Potentie Hessenpoort 4 en zonne-energie	14
4.2.3 Onderscheidend vermogen varianten HP4 i.r.t. energietransitie	14
5 Verdieping bereikbaarheid	15
5.1 Conclusies verkeersonderzoek	15
5.1.1 Verdieping conclusie 2: capaciteit knoop N340-A28	15
5.1.2 Verdieping conclusie 3: Omvangrijke ingreep De Bese	16
6 Verdieping milieu en ecologie	17
6.1 Conclusies onderzoek Milieu en Ecologie	17
6.1.1 Toelichting Natuur - Soorten	17
6.1.2 Toelichting - Stikstof	18
6.1.3 Toelichting - Geluid en milieuzonering	18

Samenvatting onderzoeksresultaten

Ontwikkeling van Hessenpoort 4 voor grootschalige (logistieke) bedrijvigheid is kansrijk op basis van de economische behoefte, meerwaarde en het aansluiten op de regionale ambities. Het resultaat van de marktverkenning biedt argumentatie om uitbreiding van het plangebied 'Hessenpoort 4' met een bandbreedte van 15–30 hectare te onderbouwen.

De ruimtelijke verkenning is uitgewerkt in 3 hoofdvarianten (zie bijlage Ruimtelijke varianten Hessenpoort 4 juni 2021):

1. Tolhuislanden*
2. De Bese
3. Combinatie

*De variant Tolhuislanden is uitgewerkt in een V1 en V2 variant vanwege verschillende mogelijkheden in het versterken van de bestaande ecologische zone. Inhoudelijk zijn de varianten beperkt onderscheidend en zijn om die reden niet afzonderlijk beoordeeld.

Kwalitatieve beoordeling varianten

	1. Tolhuislanden V1/V2	2. De Bese	3. Combinatie
A. Uitgiftepotentie	++	--	+
B. (Stedenbouwkundige) binding Hessenpoort	+	-	++
C. Bereikbaarheid	+	+/-	+
D. Milieu en ecologie	--	+	-
E. Koppelkansen energietransitie	++	-	+
F. Koppelkans railterminal	+	--	+
G. Financieel	+/-	--	+/-

A. Uitgiftepotentie

De variant Tolhuislanden biedt het meest aaneengesloten kaveloppervlakte, waardoor ruime flexibiliteit ontstaat in uitgiftemogelijkheden. In het bijzonder bij uitgifte van kavels voor grootschalige (logistieke) bedrijvigheid is flexibiliteit in kaveloppervlakte en vorm gewenst. De flexibiliteit van De Bese wordt sterk belemmerd vanwege de aanwezigheid van de spoorlijn en het hoogspanningstracé, wat leidt tot minder courante kavels.

De invloed op de uitgifte door aanwezigheid van een gasunieleiding nabij de varianten Tolhuislanden en Combinatie is nihil vanwege de ligging van de leiding aangrenzend aan het plangebied. Voor alle varianten geldt het aandachtspunt dat er in de toekomst een midden-/hoogspanningstracé wordt toegevoegd.

De aantrekkingskracht van de locatie wordt mede bepaald door de ligging. Aangezien het hier geen zichtlocaties betreft direct aan de A28 is er geen sterk onderscheid tussen

de varianten. Echter, de ligging van De Bese is zodanig decentraal gesitueerd (niet gelegen aan doorgaande weg Nieuwleusenerdijk) dat vanuit het perspectief van potentiële afnemers de locatie als minder aantrekkelijk kan worden ervaren.

B. (Stedenbouwkundige) binding Hessenpoort

Uitbreiding richting Tolhuislanden is een verlenging van het bestaande bedrijventerrein Hessenpoort. De identiteit, routing en structuren komen sterk overeen met het bestaande Hessenpoort. De uitbreiding neemt de onderliggende structuur van het agrarisch landschap over, waardoor deze niet botst met significante cultuurhistorische structuren. De natuurlijke grens van bestaand Hessenpoort (ecologische zone / Steenwetering) wordt wel overgestoken.

De variant Combinatie kent dezelfde voordelen als Tolhuislanden, maar toont een nog sterkere verbinding met bestaand Hessenpoort. De (rest)ruimte tussen Hessenpoort en het buitengebied wordt benut waardoor de binding met de uitbreiding krachtiger is. Dit reduceert de impact op het landschappelijk gebied.

De variant De Bese kent enkel een ruimtelijke binding met Hessenpoort vanwege het situeren van één kavel ten westen van de spoorlijn. Het overgrote deel (ca. 23 ha van de 30,1 ha) is gelegen ten oosten van de spoorlijn en is te beschouwen als een meer autonome (losstaande) uitbreiding op grondgebied van de gemeente Dalfsen. De spoorlijn doorkruist letterlijk de verbinding tussen bestaand Hessenpoort en de variant de Bese. Een voordeel van de uitbreidingsvariant de Bese is het beperkte effect op de ruimtelijke kwaliteit, omdat de huidige kwaliteit van het gebied niet hoogwaardig is vanwege het reeds aanwezige hoogspanningstracé en de spoorlijn.

C. Bereikbaarheid

Alle drie de varianten voldoen vanuit verkeerskundig oogpunt. De benodigde bovenplanse maatregelen zijn verkeerskundig inpasbaar en er zijn tijdens het onderzoek geen belemmeringen geconstateerd ten aanzien van de ruimtelijke uitvoerbaarheid. Onderscheidend is de omvangrijke ingreep benodigd om de variant De Bese te ontsluiten (tunnel onder het spoor), maar is met name financieel van aard. Daarnaast is de Bese voor wat betreft de 2^e ontsluiting suboptimaal ontsloten. Een omweg moet worden gevolgd waarna een gelijkvloerse spoorweg moet worden overgestoken. De ontsluiting is daarmee minder robuust. Voor alternatieve vormen van vervoer (fiets en OV) zijn de varianten beperkt onderscheidend. Een lichte voorkeur gaat uit naar Tolhuislanden en de Combivariant vanwege een meer optimale aansluiting op de bestaande fietsstructuur en het OV-net.

D. Milieu en ecologie

De varianten onderscheiden zich niet in relatie tot de uitdaging rondom stikstof. Hoewel er sprake is van stikstofuitstoot is de verwachting dat na het toepassen van stikstofverminderende en compenserende maatregelen er geen negatieve ecologische effecten ontstaan. De uitdaging voor de Bese is licht groter, omdat deze dicht bij het Natura2000 (Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht) is gelegen.

De variant Tolhuislanden en (een deel van) de variant Combinatie is gelegen in weidevogelleefgebied met beschermde diersoorten. De haalbaarheid van compenserende maatregelen moet blijken uit een nadere omgevingsscan. Deze scan is mogelijk nadat de varianten Tolhuislanden en Combinatie zijn samengebracht met de ruimtelijke ambities voor grootschalige duurzame opwek door Coöperatie Duurzaam Tolhuislanden.

Onderscheidend qua milieucontouren is met name variant De Bese waarbij 4 woningen een zodanig beperkend effect heeft op de uitgiftemogelijkheden (geen uitgifte milieucategorie 4 mogelijk) dat handhaven niet mogelijk is. Ook is een ontheffing aangaande de geluidsnormeringen voor deze woningen niet realistische vanwege de geringe afstand tot het bedrijventerrein. Deze woningen zouden dan verworven moeten worden, hetgeen leidt tot extra kosten. Voor de varianten Tolhuislanden en Combinatie gelden 2 woningen als aandachtspunt in het kader van de milieucontour en uitgiftemogelijkheid, maar bieden ruimte om behoud van de woningen te verkennen.

E. Koppelkansen energietransitie

De kans om de gebiedsopgaven energietransitie en Hp4 te integreren ontstaat bij uitbreiding in noordelijke richting (Tolhuislanden). In hoeverre de varianten Tolhuislanden en Combivariant onderscheidend zijn zal blijken uit de verdere gesprekken met de coöperatie Duurzaam Tolhuislanden (CDT) en uit nader onderzoek. Het combineren van de gebiedsopgaven leidt tot beperking van de landschappelijke impact, de mogelijkheid duurzame opwek nabij aansluitingen/tracé van netbeheerders te realiseren en hiervoor bijvoorbeeld bufferzones rondom het uitgeefbare terrein te benutten. De variant De Bese biedt deze potentie niet.

De ruimtelijke haalbaarheid van een integraal model moet nog worden vastgesteld. De gemeente heeft recent inzicht gekregen in de varianten van de CDT. De varianten van Hessenpoort 4 worden gedeeld waarna afstemming met CDT kan plaatsvinden evenals nader onderzoek.

F. Koppelkansen railterminal

In de omgevingsvisie 2.0 'Mijn Zwolle van Morgen' is Tolhuislanden opgenomen als zoekgebied voor de mogelijke realisatie van een railterminal. De economische haalbaarheid wordt in samenwerking met Provincie Overijssel en Port of Zwolle onderzocht. Bij de varianten Tolhuislanden en Combinatie ontstaat de mogelijkheid een railterminal te verbinden aan de uitbreiding. Dit kan bijdragen aan de ruimtelijke concentratie/nabijheid van logistieke functies en daardoor betere ruimtelijke inpasbaarheid en financiële haalbaarheid van een terminal. In de variant De Bese is er geen sprake van ruimtelijke concentratie en zal een ruimtelijke verbinding gemaakt moeten worden, hetgeen leidt tot extra kosten.

G. Financieel

De onderscheidene financiële verschillen tussen de varianten zit met name in de extra meerkosten die nodig zijn de Hp4 te realiseren en het verschil in opbrengstpotentie:

Datum
Titel

23 juni 2021
Hessenpoort 4

- De opbrengstpotentie van de variant De Bese is in ieder geval lager dan in de varianten Tolhuislanden en de Combinatie, vanwege de aanwezigheid van het hoogspanningstracé.
- Voor de Bese zullen extra infrastructurele maatregelen (ondertunneling spoor) moeten worden getroffen om de ontsluiting te regelen. Dat kost circa € 12,5 miljoen extra ten opzichte van de varianten Tolhuislanden de Combinatie.
- Voor de varianten Tolhuislanden en Combinatie speelt het compenseren van weidevogelgebied. De haalbaarheid en financiële effect hiervan moet nog nader worden onderzocht, omdat dit mede afhankelijk is van de situering van grootschalige duurzame opwek.
- De varianten zijn niet onderscheidend in de verkeersdruk op de knoop N340-A28. Ook zonder Hessenpoort 4 wordt congestie/file op de knoop verwacht en is daarmee niet een direct gevolg van de uitbreiding. Ook zonder uitbreiding zal naar verwachting t.z.t. geïnvesteerd moeten worden in de knoop N340-A28.

Een financiële verkenning (door STEC groep) zal als vertrouwelijke bijlage worden toegevoegd aan het collegevoorstel voor besluitvorming in Q3 2021.

2 Inleiding

2.1 Aanleiding

Aanhoudende vraag naar bedrijfskavels in Zwolle

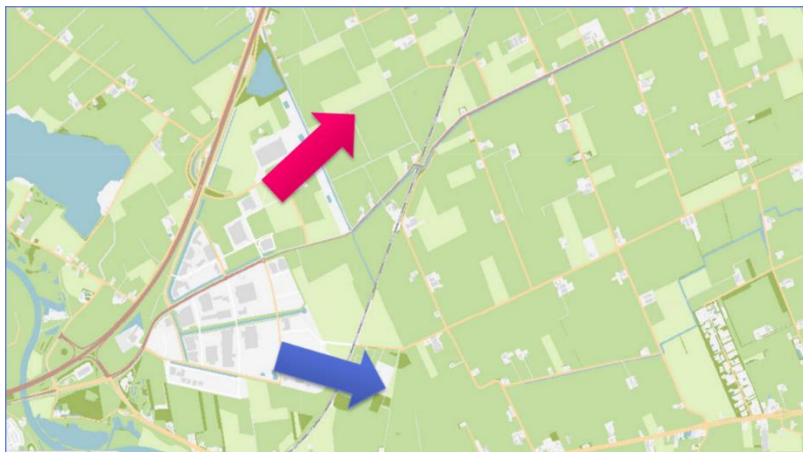
Zwolle heeft een sterke economie mede door de bedrijvigheid waar de stad ruimte aan biedt. Zo speelt Zwolle een belangrijke rol in de economische ontwikkeling van de regio. Dit wordt bevestigd door de aanhoudende vraag en belangstelling naar kavels op Hessenpoort. Om ook in de toekomst in kavels te voorzien kwam onderzoek naar uitbreiding van Hessenpoort in beeld. Met name voor de kleinschalige kavels tot 1 hectare en de grootschalige (logistiek) vanaf 3 hectare blijft de vraag aanhouden.

Onderzoek naar uitbreiding voor kleinschalige en grootschalige bedrijvigheid

Een onderscheid is gemaakt tussen Hessenpoort 3 voor uitbreiding van het aanbod van kavels tot 1 hectare en uitbreiding om te voorzien in grootschalige kavels vanaf 3 hectare, te weten Hessenpoort 4.

1e fase ontwikkeling Hessenpoort 4

In 2018 is een eerste verkenning naar de marktbehoefte voor grootschalige (logistieke) bedrijvigheid uitgevoerd (STEC groep, 2018). Het marktperspectief voor logistiek gelieerde bedrijven is op de korte en middellange termijn goed en de propositie van Zwolle sterk. Uit een eerste ruimtelijke verkenning blijken kansrijke uitbreidingsrichtingen, te weten Tolhuislanden(roze pijl) en de Bese (blauwe pijl).



Raad besluit tot verdiepend onderzoek voor Hessenpoort 4

Op 8 juli 2019 heeft de raad besloten tot een verdiepend onderzoek naar de economische waarde en ruimtelijke haalbaarheid van de varianten Tolhuislanden en de Bese. In dit document is een samenvatting gegeven van de onderzoeksresultaten met een verdieping op de factoren die bepalend zijn voor het onderscheid tussen de ruimtelijke varianten en de haalbaarheid van de uitbreiding.

Datum 23 juni 2021
Titel Hessenpoort 4

2.2 Doelstelling

Onderzoeksdoelstelling

Het onderzoek geeft antwoord op de economische wenselijkheid en haalbaarheid van uitbreiding van Hessenpoort voor grootschalige (logistieke) bedrijvigheid.

Beleidsdoel

We versterken de werkgelegenheid door het creëren van een concurrerend en toekomstbestendig vestigingsklimaat voor bedrijven en instellingen. (beleidsdoel 5.1.1)

2.3 Leeswijzer

Dit document start met een samenvatting van de onderzoeksresultaten gevolgd door de volgende inhoudelijke verdiepingen op:

- Hoofdstuk 3: de economische behoefte en wenselijkheid in het licht van de beleids- en regionale ontwikkelingen.
- Hoofdstuk 4: de uitbreiding in relatie tot de energietransitie.
- Hoofdstuk 5: bereikbaarheid van Hessenpoort na uitbreiding.
- Hoofdstuk 6: de aandachtspunten vanuit milieu en ecologie.

2.4 Betrokken medewerkers

Ambtelijk opdrachtgever	Bart van Bregt
Projectmanager	Henrik Augustinus
Projectondersteuning	Carin Seuters
Beleidsadviseurs economie	Hedwig Duteweerd, Annelies Boot
Vastgoed	Arjan Ekelenkamp, Irma ter Bogt, Eric Jaspers
Stedenbouwkundige	Jessica Hammarlund
Energietransitie	Tim Idema
Milieu planoloog	Cor Blanken
Mobiliteitsadviseur	Joris van Loon, Jan Berndsén
Civiel projectleider	Hans Kollenstaart
Beleidsadviseur ecologie	Erik Rosenthal
Planeconoom	Christiaan van Steenwijk
Kostendeskundige	Ted Heuver

3 Verdieping economische verkenning

3.1 Type bedrijvigheid

Hessenpoort 4 is op basis van de huidige vraagdynamiek kansrijk met name voor bedrijvigheid met een focus op logistiek (transport en distributie), deels gekoppeld aan e-commerce en daarnaast de (slimme) maakindustrie. Ook zien we kansen om Hessenpoort 4 te koppelen aan de circulaire ambities van Regio Zwolle. Als onderdeel van de ontwikkelingen rond Port of Zwolle kan Hessenpoort 4 een belangrijke rol spelen in het verbinden van logistiek aan de circulaire economie binnen Regio Zwolle. Op basis van de vraag en daarmee marktpotentie is er geen noodzaak tot realisatie van ruimte voor de zware maakindustrie. In termen van milieucategorie is de maximale categorie 4.

3.2 Marktonderzoek STEC 2020

De 'Marktverkenning grootschalige bedrijven Regio Zwolle' (Stec Groep, 2021) geeft inzicht in de economische haalbaarheid en waarde van de beoogde uitbreiding. Dit betreft een noodzakelijke verdieping en actualisatie van de eerdere marktanalyse (Stec Groep, 2018) vanwege de veranderende markt voor grootschalige bedrijvigheid in een regionale context. Het resultaat van de marktverkenning biedt argumentatie om uitbreiding van het plangebied 'Hessenpoort 4' met een bandbreedte van 15–30 hectare te onderbouwen.

De economische waarde van grootschaligheid logistieke bedrijvigheid in de regio Zwolle en uitbreiding van Hessenpoort 4 is:

- Grootschalige logistieke bedrijvigheid is goed voor 21.000 banen en daarmee 6% van de totale werkgelegenheid van de Regio Zwolle;
- Afhankelijk van het exacte type bedrijvigheid zal uitbreiding van Hessenpoort 4 500 – 1.400 banen huisvesten (bandbreedte bij 15-40 hectare uitgeefbaar);
- Grofweg 250-700 banen betreft nieuwe werkgelegenheid en daarnaast behoud van 250-700 banen (verplaatsingsvraag van bedrijven elders in de Regio hier naartoe, waarbij er elders nieuwe ruimte ontstaat voor bedrijvigheid)
- Nabijheid van logistiek is van invloed op de vestigingskeuze van bedrijven. Daarmee is de logistiek een 'enabler' voor groei in andere sectoren binnen Zwolle en de Regio Zwolle.
- Het vestigen van bedrijven biedt extra (indirecte) werkgelegenheid bijvoorbeeld vanwege de toename van benodigde facilitaire diensten;
- Binnen de marktregio is Hessenpoort de aangewezen locatie voor bovenregionale bedrijvigheid. Waar er bedrijven op zoek zijn naar grotere kavels voor huisvesting blijkt Hessenpoort één van de geschikte aangewezen locaties hiervoor binnen de Regio Zwolle en West Overijssel.

3.3 Regionaal Perspectief

Port of Zwolle

Het profiel van Hessenpoort en uitbreiding voor grootschalige logistieke bedrijvigheid past bij het versterken van het regionaal logistieke ecosysteem. Bindende factor in dit logistieke systeem is de Port of Zwolle waar geambieerd wordt economische groei te faciliteren door te investeren in de natte (Havens) en droge logistiek (Hessenpoort). De regiodeal Port of Zwolle biedt de mogelijkheid de kennis rondom KEC (klimaatadaptie, energieneutraal, circulair) in de logistieke sector verder te ontwikkelen. Kennis wat benut kan worden in de verdere planvorming van Hessenpoort 4.

Programmering bedrijventerreinen West Overijssel

Het college heeft op 2 februari jl. besloten om voor de omvang van 15-30 hectare uitgeefbaar terrein de status 'zacht plan' aan te vragen binnen de regionale programmeringsafspraken van West-Overijssel. Dit is op 11 februari akkoord bevonden door de provincie en gemeenten binnen de regio West Overijssel. Hessenpoort 4 staat inmiddels op de lijst van "zachte plannen".

Regio Zwolle – tafel economie

Het onderzoek van STEC 2021 toont dat de mark regio rondom Zwolle voor grootschalige bedrijvigheid zich concentreert rond de A28 en A32, van Hattem tot en met Steenwijk. Ook blijkt dat de grootschalige logistieke bedrijvigheid een 'enabler' is voor andere bedrijvigheid en daarmee eveneens een regionaal belang dient.

Op 1 april 2021 zijn de ambities rondom Hessenpoort 4 besproken in het BO van de tafel Economische Zaken van Regio Zwolle. Het belang van bieden van ruimte voor grootschalige ruimtevragers wordt ook door de partners van Regio Zwolle onderkent. Toekomstige afstemming over de kwalitatieve invulling van bedrijventerreinen wordt geambieerd. Onderwerpen die vanuit de tafel Economische Zaken van de Regio Zwolle om aandacht vragen bij verdere ontwikkeling van Hessenpoort 4 zijn:

- Problematiek rondom arbeidsmigranten, in hoeverre relateert dit aan de voorgenomen uitbreiding en hoe hiermee om te gaan i.r.t de planvorming;
- Verdiepen van de kwaliteit van bedrijventerreinen en de manier waarop het bedrijfsleven gefaciliteerd wordt kwaliteit te kunnen maken, gekoppeld aan het onderzoek Toekomstbestendige bedrijventerreinen dat recent voor de Regio Zwolle is uitgevoerd.

Verstedelijkingsopgave - MIRT

Op 8 maart 2021 is de raad geïnformeerd over de ontwikkelingen van de Verstedelijkingsopgave en het MIRT. Eind 2021 wordt een integrale visie verwacht. Voorzien wordt dat deze visie vervolgens wordt uitgewerkt in een (integraal) uitvoeringsprogramma voor onder meer wonen, werken, klimaat, mobiliteit, bereikbaarheid, en energie dat gezamenlijk door het Rijk, Provincies, Waterschappen,

Regio Zwolle, gemeenten en andere partijen uitgevoerd wordt. Dit dient als basis voor de Omgevingsvisie 3.0.¹

De besluitvorming om Hessenpoort 4 te ontwikkelen kan niet wachten op de uitwerking van de Verstedelijkingsopgave/MIRT en de Omgevingsvisie 3.0. De vraag naar grootschalige kavels blijft aanhouden, waardoor tijdige voorbereiding voor de ruimtelijke procedures moet worden getroffen. Beschikbaarheid van kavels voor grootschalige bedrijvigheid is gewenst, maar ook naar verwachting niet eerder haalbaar dan 2026 gezien de fase waarin de verkenning Hessenpoort 4 zich bevindt.

3.4 Economisch perspectief

Zwolle wil de drie meest kansrijke sectoren (ICT & E-commerce, Health en de creatieve en slimme (maak-)industrie) samen met ondernemers en partners in de Regio Zwolle doorontwikkelen tot groeiclusters, waarbij er sprake is van sterke onderlinge verbindingen. Op deze manier helpen onze krachtige sectoren de regio als geheel verder om de ambitie van 4^e economische regio van Nederland waar te maken.

Het Economisch Perspectief vraagt wel om, daar waar nieuwe initiatieven ontstaan, te kijken hoe deze zich verhouden tot de koers. Primair worden de initiatieven ondersteund die bijdragen aan de verdere versterking van het Perspectief.

Hessenpoort 4 kent in het typologie bedrijvigheid (e-commerce en maakindustrie) een directe verbinding met het economisch perspectief. Een perspectief dat zich richt op de economie van Zwolle in een sterke relatie met de Regio Zwolle. Hessenpoort 4 kan hierin bijdragen door het bieden van ruimte aan regionaal verbonden bedrijven. Het biedt kansen voor het economische ecosysteem van de Regio Zwolle. Om de aansluiting op het economisch perspectief en daarmee de economische meerwaarde te bewaken is sturing wenselijk op het vestigen van bedrijven met (regionaal) toegevoegde waarde.

Hessenpoort 4 draagt bij aan de genoemde relatie met Regio Zwolle. Binnen de marktregio is Hessenpoort de aangewezen locatie voor bovenregionale en grootschalige (logistieke) bedrijvigheid. Het draagt eveneens bij door het bieden van ruimte aan regionaal verbonden bedrijven. Het biedt kansen voor het economische ecosysteem van de Regio Zwolle.

¹ Informatienota Raad: Verstedelijkingsstrategie en gebiedsgericht MIRT onderzoek bereikbaarheid Zwolle en omgeving, d.d. 2 februari 2021

4 Verdieping combinatie HP4 & de energietransitie

4.1 Ambities in het gebied

De zoekgebieden voor uitbreiding betreffen Tolhuislanden en De Bese. Beide belangrijke gebieden voor de Zwolse en regionale energietransitie.

Regionale energiestrategie – Coöperatie Duurzaam Tolhuislanden (CDT)

Tolhuislanden is opgenomen in de regionale energiestrategie West Overijssel (RES 1.0), waarbij Zwolle een aanname heeft moeten doen om hoeveel PJ er aan opwek gaat komen. Het gebied is aangemerkt als kansrijke locatie voor het plaatsen van windturbines al dan niet in combinatie met zonneparken op land. Inwoners van het gebied hebben zich verenigd in een de energiecoöperatie Duurzaam Tolhuislanden (CDT) en voeren regie over de realisatie van grootschalige duurzame opwek. Met de gemeente is overeengekomen dat toegewerkt wordt naar een gebiedsbod tussen de 0,13 – 0,3 PJ aan duurzame opwek te realiseren. Om dit te kunnen opwekken zijn er 3 tot 6 moderne windturbines nodig of van 39 tot 88 hectare aan zonneparken.

Vrijdag 18 juni 2021 is door adviesbureau Pondera namens CDT voor het eerst informatie met de gemeente gedeeld welke 5 varianten nader onderzocht kunnen worden. Het CDT wordt op 6 juli 2021 op de hoogte gebracht van de varianten van Hessenpoort 4.

Na enkele gezamenlijke overlegmomenten in de beginfase 2020 (voorjaar en najaar) is door zowel gemeente als CDT in eigen geledingen verder gewerkt aan scenario's. Nu is – zoals ook vastgelegd in de gebiedsovereenkomst tussen CDT en gemeente in 2020 – het zaak om in gezamenlijkheid invulling te geven aan artikel 2b, lid 14 van de overeenkomst (*de invloed van en op de uitbreiding van het bedrijventerrein Hessenpoort (Gezamenlijk)*) zodat CDT kan toewerken naar een ontwikkelplan (eind 2021 indienen) en de gemeente kan toewerken naar besluitvorming voor uitbreiding van Hessenpoort in samenhang met de opgave van CDT.

Netcongestie

Belangrijk aandachtspunt op en rondom Hessenpoort is de netcongestie. Terugleveren op het elektriciteitsnet is op dit moment niet mogelijk. Een periode van 5 – 8 jaar is nodig om de netcapaciteit te vergroten om nieuwe plannen voor duurzame stroom opwekking (te kunnen aansluiten op het net van Enexis en TenneT. Dit proces is inmiddels gestart en Zwolle is samen met buurgemeenten en provincie concrete stappen aan het zetten om TenneT en Enexis bij de uitbreiding van het energiecluster aan de Hessenweg zo goed mogelijk te faciliteren om de tijdspanne zo kort mogelijk te krijgen. Slimme verbindingen tussen opwek en gebruik van energie en inzet van opslag en conversie (naar waterstofgas) kan leiden tot een betere businesscase voor grootschalige opwek. Hier liggen kansen door bedrijven op Hessenpoort te koppelen aan de grootschalige opwek uit Tolhuislanden.

HS/MS stations TenneT / Enexis en groengas productie

In De Bese zijnde HS/MS stations van TenneT/Enexis (380/220/110 kV) gesitueerd. De gemeente onderzoekt samen met de netbeheerders en provincie/BEON en buurgemeente Dalfsen waar uitbreiding mogelijk is en onderzoekt eveneens de mogelijkheid voor het realiseren van een industriële groengasproductie locatie. Dit betreft een permanente invulling waardoor dubbelgebruik van de ruimte niet mogelijk is. In de ruimtelijke variant is hier rekening mee gehouden.

Over de ontwikkelingen en te onderzoeken varianten m.b.t. HS/MS-stations en groengasproductie is een separate beslisnota in voorbereiding. Deze zal naar verwachting kort na het zomerreces ter besluitvorming worden voorgelegd.

Waterstofketen

Hessenpoort is het zoekgebied voor realisatie van een waterstofketen. Deze keten zet elektriciteit om in waterstof welke benut kan worden voor onder andere logistieke doeleinden. Dit biedt kansen voor het benutten van de grootschalige opwek uit voor Tolhuislanden en voor het ontlasten van het elektriciteitsnet die de vraag de komende 5-8 jaar niet aan kan. Op dit moment wordt onderzocht in hoeverre realisatie op bestaand Hessenpoort mogelijk is. Mocht dit niet mogelijk zijn kan bij uitbreiding een extra kans worden geboden om opnieuw te kijken naar de ruimtelijke inpasbaarheid.

4.2 Integratie duurzame opwek

4.2.1 Potentie Hessenpoort 4 en windturbines

Realisatie van bedrijventerrein en windturbines biedt kansen voor het verbinden van opwek en verbruik van duurzaam opgewekte energie. Een combinatie biedt ook kansen in relatie tot de beeldkwaliteit.

Onderzoek is verricht in hoeverre integratie van bedrijventerrein en windturbines mogelijk is en wat hierbij de belemmerende factoren zijn. We concluderen dat:

- het realiseren van windturbines aangrenzend aan het plangebied van de uitbreiding voor Hessenpoort 4 kansrijk is;
- het type bedrijvigheid van Hessenpoort 4 de ruimte laat om in gesprek te gaan met Duurzaam Tolhuislanden voor windturbines op een minimale afstand van 75 meter gerekend vanaf het uitgeefbare terrein. Hierbij opgemerkt dat op basis van de door Duurzaam Tolhuislanden gewenste locatie(s) van de windturbines moet worden bepaald of het belemmerende effect* voor de uitgifte acceptabel is.

* Een belemmerend effect is dat een windturbine op 75 tot ca. 200 meter (exacte afstand afhankelijk van type windturbine) kantoorroimte van 1.500 m² of meer uitsluit. Andere functies zoals opslag van niet-gevaarlijke stoffen of producten en parkeren zijn altijd nog mogelijk. Overwegende dat de kantoorroimte bij grootschalige logistieke bedrijvigheid in oppervlakte relatief beperkt is en de (actuele) marktvraag geen behoefte

toont voor opslag van gevaarlijke stoffen en producten is er ruimte om in overleg met Duurzaam Tolhuislanden de combinatie te verkennen**.

** De haalbaarheid voor het integreren van windturbines wordt bepaald door de exacte afstand tot het bedrijventerrein. Een toets die enkel kan worden gedaan op basis van het combineren van onderzoeksvarianten van het CDT en Hessenpoort 4. In de gebiedsovereenkomst met Duurzaam Tolhuislanden is overeengekomen toe te werken naar één voorkeursvariant, waarbij de definitieve haalbaarheid van een combinatie bedrijventerrein en windturbine(s) kan worden vastgesteld. Dit gesprek krijgt zijn vervolg in Q3-Q4 van 2021.

4.2.2 Potentie Hessenpoort 4 en zonne-energie

Permanent

Grootschalige bedrijvigheid is bij uitstek kansrijk voor het realiseren van duurzame zonne-energie, vanwege de hoeveelheid dakoppervlak. Echter, vanwege de netcongestie wordt deze ontwikkeling op bestaand Hessenpoort geremd. Een 5-tal bedrijven wacht op netcapaciteit om tot uitvoering van een zonnedak over te gaan.

Bedrijven zien de (maatschappelijke) urgentie en de financiële potentie, waardoor verondersteld kan worden dat ook bij uitbreiding van Hessenpoort door de bedrijven zonnedaken worden geambieerd.

Er zijn geen wettelijke instrumenten om bedrijven te verplichten tot het plaatsen van zonnedaken. Echter, de Omgevingswet wordt aangescherpt om vanaf invoering gemeenten de mogelijkheid te geven zonnedaken te verplichten. De exacte werking is nog niet bekend, maar biedt kansen te sturen in realisatie van duurzame opwek.

Het stimuleren of verplichten voor het realiseren van zonnedaken heeft enkel zin op het moment dat een oplossing is gevonden voor de netcongestie.

Dubbelgebruik grond

Het realiseren van een tijdelijk grondgebonden zonnepark op uitgeefbare grond behoort niet tot de mogelijkheden van Hessenpoort 4. De terugverdientijd kent een bandbreedte van 12-15 jaar. Op basis van het marktonderzoek wordt verondersteld dat uitgifte van de uitbreiding binnen 10 jaar is gerealiseerd.

4.2.3 Onderscheidend vermogen varianten HP4 i.r.t. energietransitie

Een gecombineerde opgave biedt kansen voor het intact laten van het landschap in Tolhuislanden. In hoeverre de varianten Tolhuislanden en Combivariant onderscheidend zijn zal blijken uit de verdere gesprekken met de CDT. De variant De Bese biedt zeer beperkt potentie voor de ruimtelijke verbinding met grootschalige duurzame opwek.

5 Verdieping bereikbaarheid

Hessenpoort is een Topwerklocatie mede door de goede bereikbaarheid. Een kernwaarde die mede tot het succes van Hessenpoort heeft geleid. Bij uitbreiding van Hessenpoort is het zaak deze kernwaarde te behouden.

5.1 Conclusies verkeersonderzoek

In opdracht van de gemeente Zwolle heeft Royal HaskoningDHV de verkeersontsluiting van de ruimtelijke varianten van Hessenpoort 4 onderzocht. Zowel de infrastructuur op Hessenpoort (kruispunten Nieuwleusenerdijk) als de ontsluiting op de nieuwe knoop N340-A28 is onderzocht. De hoofdconclusies zijn:

1. De verkeersstructuur op Hessenpoort is zonder maatregelen onvoldoende om te spreken van een bereikbaar Hessenpoort na uitbreiding. De benodigde maatregelen zijn verkeerskundig inpasbaar en er zijn in het onderzoek geen belemmeringen voor de ruimtelijke uitvoerbaarheid geconstateerd. Nadere detaillering en uitvoerbaarheid maakt onderdeel van het ontwerpproces na het nemen van een voortgangsbesluit voor Hessenpoort 4.
2. De knoop N340-A28 heeft een beperkte capaciteit, waardoor in de toekomst file kan ontstaan. De kans op file wordt versterkt door de komst van Hessenpoort 4.
3. Ontsluiting van de variant De Bese vraagt om een extra omvangrijke infrastructurele ingreep en heeft een suboptimale 2^e ontsluiting van het gebied.
4. Voor iedere variant is een goede fietsontsluiting mogelijk, waarbij met name de varianten Tolhuislanden en Combinatie goed aansluiten bij de bestaande structuur. Op basis van het huidige OV-net lijken de varianten Tolhuislanden en Combinatie goed aan te sluiten maar is niet te beschouwen als sterk onderscheidend, omdat de routevoering periodiek wijzigt en (met name) wordt bepaald door de concessiehouder van het busvervoer. De mogelijke komst van een mobiliteitshub nabij de knoop N340-A28 is een kans, maar niet variant-onderscheidend.

5.1.1 Verdieping conclusie 2: capaciteit knoop N340-A28

Vertrekpunt voor het onderzoek naar de knoop is het toetsen van de belasting na realisatie van Hessenpoort 4 en hoeverre dit de doorstroming op de knoop beïnvloed. Bij volledige uitgifte van Hessenpoort 1 t/m 4 en het verwachte verkeersaanbod in 2030 ontstaat kans op filevorming in de knoop vanaf de N340 richting de A28 naar het zuiden. De realisatie van Hessenpoort 4 is niet de directe aanleiding voor het ontstaan van files, daar zorgen ook andere ruimtelijke ontwikkelingen en de autonome groei voor, maar de verkeersdruk bij realisatie van Hessenpoort 4 neemt wel licht toe. De

toevoeging van Hessenpoort 4 betreft een relatief beperkte verslechtering van de kans op file op knoop N340-A28.

Het is nog niet met zekerheid vast te stellen in welk jaar file op de knoop een structureel karakter zal krijgen. Dit is mede afhankelijk van de verkeerstoename door ruimtelijke ontwikkelingen in de regio en de feitelijke gedragingen van weggebruikers in de knoop, na opening in september 2021. Daarnaast is in de verkeersmodellen uitgegaan van een volledig uitgegeven Hessenpoort I, II en III en de situatie bij een uitgegeven Hessenpoort IV. Hierbij aangenomen dat nieuwe bedrijvigheid veel verkeer tijdens de spits genereert. Dit is echter sterk afhankelijk van het type bedrijvigheid dat zich werkelijk gaat vestigen en het mobiliteitsmanagement van de bedrijven (spits mijden, stimuleren OV en fiets, etc)

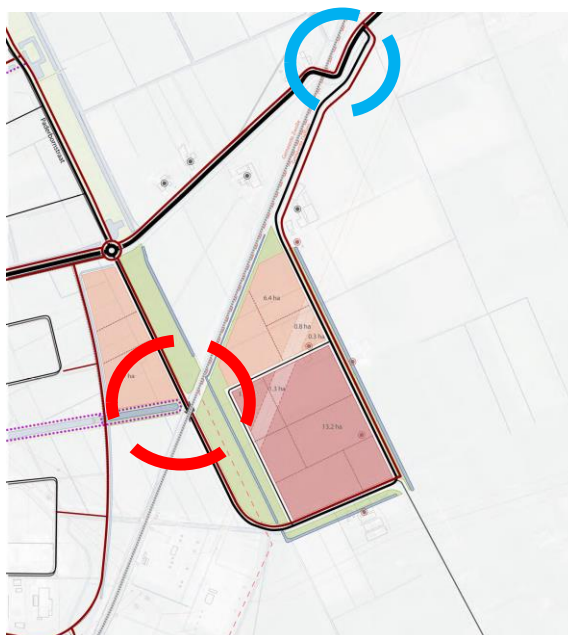
Gegeven het huidige uitgiftepatroon zal structurele filevorming zich de komende 10 tot 15 jaar niet voordoen.

In het kader van de Verstedelijkingsstudie en het MIRT wordt onderzoek uitgevoerd naar de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in Zwolle en omgeving en de impact op de doorstroming van de A28. Uitbreiding van Hessenpoort 4 is geagendeerd in het MIRT om mee te nemen in de capaciteitsvraag van het bovenliggend wegennet/A28.

5.1.2

Verdieping conclusie 3: Omvangrijke ingreep De Bese

Uitgangspunt voor uitbreiding van Hessenpoort is een goede ontsluiting. Voor de variant De Bese geldt dat een omvangrijke ingreep noodzakelijk is om dit te realiseren. Uitgaande van een verbinding met bestaand Hessenpoort is realisatie van een tunnel onder het spoor noodzakelijk (rood omcirkeld). Een alternatief is het realiseren van een volledige ontsluiting op de N340 zuidelijk van De Bese. Echter, dit leidt tot realisatie van een afzonderlijk bedrijventerrein op grondgebied van de gemeente Dalfsen zonder rechtstreekse verbinding met Hessenpoort en is op voorhand niet financieel voordeliger. Daarnaast is de Bese voor wat betreft de 2^e ontsluiting suboptimaal ontsloten (blauw omcirkeld). Een omweg moet worden gevolgd waarna een gelijkvloerse spoorweg moet worden overgestoken. De ontsluiting is daarmee van lagere kwaliteit.



6 Verdieping milieu en ecologie

6.1 Conclusies onderzoek Milieu en Ecologie

Onderzoek is verricht naar het onderscheidend vermogen en mogelijk showstoppers voor uitbreiding van Hessenpoort 4 in het kader van Milieu en Ecologie. Samenvattend zijn de resultaten:

		1. Tolhuislanden	2. De Bese	3. Combinatie
Natuur	Beschermde gebieden			
	Soorten			
	Stikstofdepositie			
Milieu	Geluid – industrielawaai			
	Externe veiligheid			
	Luchtkwaliteit			
	Archeologische waarden			
	Cultuurhistorische waarde			
	Landschappelijke waarden			
	Water en klimaatadaptatie			
	Recreatieve mogelijkheden			

Een toelichting is gegeven op de variant onderscheidende aspecten en de opgave in relatie tot stikstof.

6.1.1 Toelichting Natuur - Soorten

Weidevogelgebied Tolhuislanden

Binnen het plangebied Tolhuislanden zijn waarnemingen bekend van grutto, tureluur, veldleeuwerik en wulp. Deze vogelsoorten zijn opgenomen in de Beleidsregel Natuur Overijssel 2017' - bijlage 4.2 "Vogelsoorten met jaarrond beschermd functioneel leefgebied Overijssel". Het verbod is niet van toepassing als is aangetoond dat er voldoende alternatief leefgebied in de omgeving aanwezig is voor de betreffende soort(en) om zich te vestigen."

Een nadere omgevingsscan is noodzakelijk om de ruimtelijke en financiële haalbaarheid van de compenserende maatregelen te bepalen. Zonder grootschalige compenserende maatregelen is niet te beargumenteren dat de gunstige staat van instandhouding niet in het geding komt. Een uit te voeren omgevingsscan is zinvol zodra de uitbreidingsvarianten Tolhuislanden/Combinatie zijn samengebracht met de varianten van Coöperatie Duurzaam Tolhuislanden voor grootschalige opwek.

Ter plaatse van variant De Bese is geen weidevogelgebied. Er zijn wel enkele waarnemingen van broedende soorten, maar de staat van instandhouding van deze soorten kan met enkele mitigerende of compenserende maatregelen naar verwachting wel worden gewaarborgd.

Biodiversiteit

De gemeente Zwolle is recent partner geworden van het Deltaplan biodiversiteitsherstel. Uitgangspunt hierbij is het behouden en versterken van de biodiversiteit in Zwolle. Het plangebied Tolhuislanden heeft een hoge biodiversiteitswaarde vanwege aanwezigheid van circa acht provinciale aandachtsoorten (weidevogels en planten). Bij de uitwerking van Hessenpoort 4 kan ingezet worden op compensatie voor de biodiversiteit, maar dit leidt niet per definitie tot een gelijkwaardige biodiversiteitswaarde. Beschermde plantensoorten zijn niet aangetroffen in het plangebied. Zoals benoemd geldt dit wel voor weidevogels.

6.1.2

Toelichting - Stikstof

Uitbreiding van Hessenpoort voor grootschalige bedrijvigheid leidt tot een bijdrage van stikstofdepositie binnen een groot aantal N2000 gebieden. Deze bijdrage is aanzienlijk, maar het is te verwachten dat planmaatregelen mogelijk zijn om de stikstofuitstoot te beperken. Met het doorvoeren van diverse optimalisaties, zoals bijvoorbeeld nauwkeuriger bepalen welk soort bedrijven er kunnen komen, intern en eventueel extern salderen en een deel elektrisch vervoer (in potentie ook waterstof), kan de bijdrage aanzienlijk beperkt worden. Indien de depositie beperkt kan worden tot alleen het gebied Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht en de mate van depositie wordt verminderd is te verwachten dat met negatief ecologische effecten van beide varianten op het genoemde gebied niet zullen optreden.

6.1.3

Toelichting - Geluid en milieuzonering

De wederzijdse impact van bedrijventerrein en omliggende woningen buiten het plangebied zijn onderzocht. Onderscheidend is met name variant De Bese waarbij een 4-tal woningen een zodanig beperkend effect heeft op de uitgiftemogelijkheden (geen uitgifte milieucategorie 4 mogelijk) dat handhaven niet gewenst is. Ook is een ontheffing aangaande de geluidsnormeringen voor het merendeel van deze woningen niet realistische vanwege de geringe afstand tot het bedrijventerrein. Deze vier woningen zullen dan verworven moeten worden en dat meer impact op de omgeving en extra verwervingskosten.

Voor de varianten Tolhuislanden en Combinatie gelden 2 woningen als aandachtspunt in het kader van de milieucontour en uitgiftemogelijkheid, maar de contour biedt ruimte om behoud van de woningen te verkennen.