



ruimte

Zwolle

Bestemmingsplan Stadshagen II

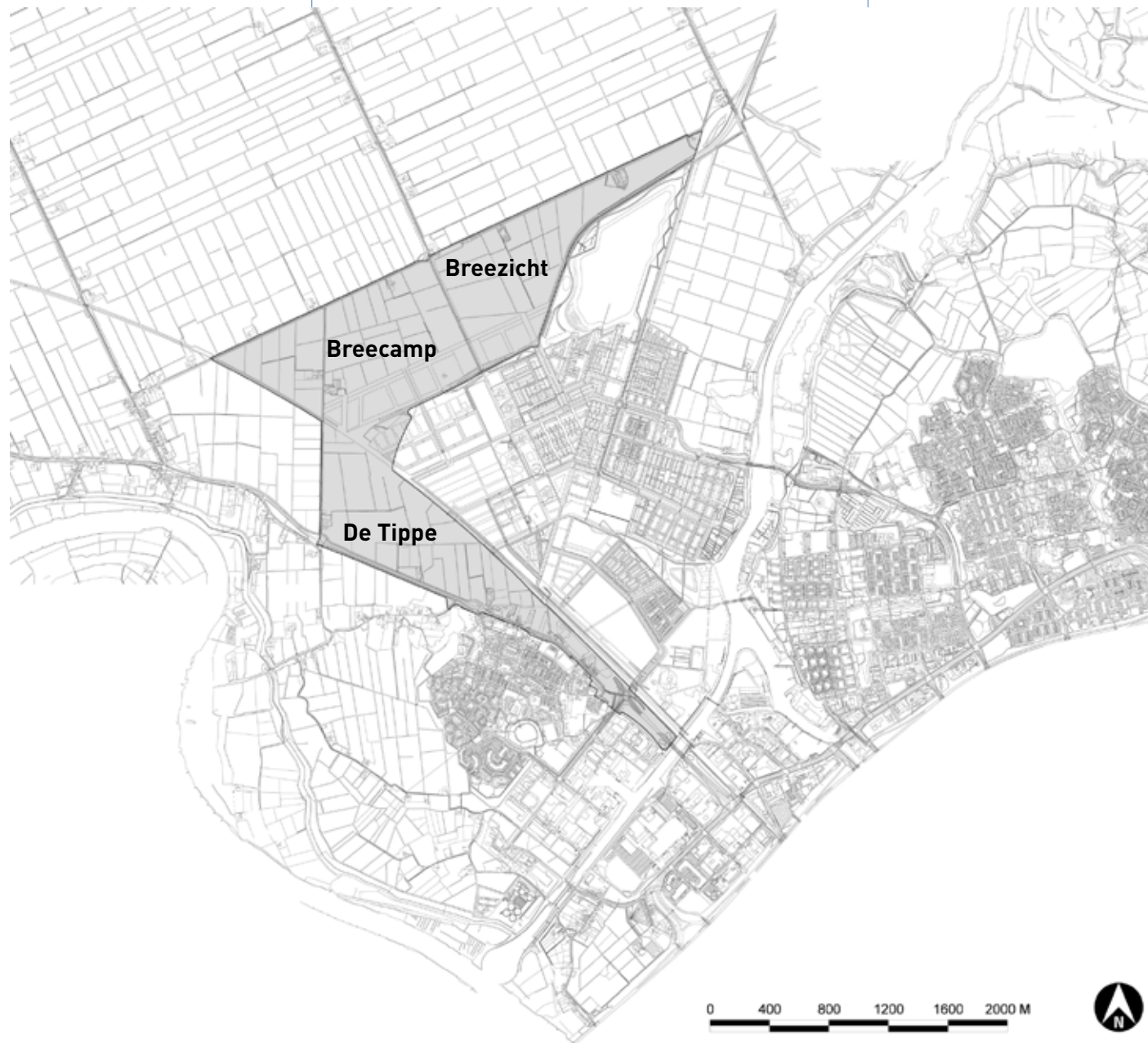
februari 2006

TOELICHTING
behorende bij het
Bestemmingsplan Stadshagen II
Gemeente Zwolle

Inhoudsopgave Toelichting

1	Inleiding	7	7	Milieu	51	In afzonderlijk boekwerk		
1.1.	Bij het plan behorende stukken	7	7.1.	Milieueffectrapportage	51	"Bijlagen Bestemmingsplan Stadshagen II" :		
1.2.	Het plangebied	7	7.2.	Natuur	3 5			
1.3.	De aanleiding tot het bestemmingsplan	7	7.3.	Bodem	4 5	Bijlagen		
1.4.	Leeswijzer	8	7.4.	Archeologie	54	1	Nota van inspraak en overleg	
2	Bestaande situatie	9	7.5.	Water	54	2	Verslag van inspraakavond	
2.1.	Ontstaansgeschiedenis	9	7.6.	Grijs milieu	55	3	Reacties in het kader van inspraak	
2.2.	Ruimtelijke structuur / ruimtegebruik	9	7.7.	Hoofdinfrastructuur	57	4	Reacties in het kader van vooroverleg	
2.3.	Vigerende bestemmingsplannen	11	8	Juridische opzet	59	5	Samenvatting van het Milieu	
3	Beleidskader	13	8.1.	Algemeen	59	6	Effectrapportage Stadshagen II	
3.1.	Rijksbeleid	13	8.2.	Plankaart	59	7	Akoestisch onderzoek betreffende	
3.2.	Provinciaal en regionaal Beleid	13	8.3.	Voorschriften	59	8	weg- en railverkeerslawaaï	
3.3.	Gemeentelijk beleid	14	8.4.	Algemene beschrijving in hoofdlijnen	60		Resultaten van het onderzoek naar de luchtkwaliteit	
4	Uitgangspunten	19	8.5.	Bestemmingen	60		Resultaten van het bodemonderzoek	
4.1.	Wonen	19	8.6.	Overige bepalingen	62			
4.2.	Het MER stadshagen II	20	9	Economische uitvoerbaarheid	65			
4.3.	Landschap	21	9.1.	Exploitatie-opzet	65			
4.4.	Ruimtelijke hoofdstructuur	21	9.2.	Verwerving van gronden	65			
4.5.	Cultuurhistorie	21	10	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	66			
4.6.	Infrastructuur	22	10.1.	Resultaten van de inspraak	66			
4.7.	Waterhuishouding	23	10.2.	Resultaten overleg ex artikel 10 Bro 1985	66			
4.8.	Ecologie	26						
4.9.	Recreatie	27						
4.10.	Duurzaamheid	27						
5	Ruimtelijke opzet	29	VOORSCHRIFTEN					
5.1.	Ruimtelijke hoofdstructuur in relatie tot de omgeving	29						
5.2.	Stedenbouwkundige hoofdopzet	35						
5.3.	Water- en groenstructuur	37						
5.4.	Verkeersstructuur	39						
5.5.	Stadshagen II multifunctioneel	41						
6	Programma en grondgebruik	43						
6.1.	Programma	43						
6.2.	Voorzieningen en werkgelegenheid	46						
6.3.	Water- en groenstructuur	47						
6.4.	Verkeer en vervoer	47						

VOORSCHRIFTEN



figuur 1
Ligging plangebied

1 Inleiding

1.1. bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan 'Stadshagen II' van de gemeente Zwolle is vervat in de volgende stukken:

- **de plankaart, tekening nummer 4050-1, schaal 1:5000, nummer 4050-2, schaal 1:2.500 en nummer 4050-3, schaal 1:200, waarop de bestemming van de in het plan begrepen gronden is aangewezen;**
- **de voorschriften, deel uitmakende van het plan, waarin de doeleinden van de bestemmingen zijn omschreven en bepalingen zijn opgenomen ten aanzien van het bouwen en het gebruik van bouwwerken en onbebouwde gronden;**
- **de toelichting, waarin de aan het plan ten grondslag liggende gedachten zijn weergegeven en waarin de resultaten van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 en de uitkomsten van het overleg met de bevolking – de inspraak – zijn opgenomen.**

1.2. Het plangebied

In Stadshagen II wordt aangesloten op de bestaande uitbreiding van de gemeente Zwolle, de wijk Stadshagen I. De spoorlijn Zwolle–Kampen doorkruist het gebied. De polder Mastenbroek vormt in het noorden de grens.

Het plangebied bestaat globaal uit twee deelgebieden: de Wig, nu aangeduid met de Tippe, en Breezicht, nu aangeduid met Brecamp / Breezicht. De Tippe is gelegen tussen de spoorlijn Zwolle–Kampen (Kamperlijn) en de Kamperweg / Voorsterweg. Brecamp is gelegen ten noorden van Stadshagen I en ten westen van de Oude Wetering. Breezicht is gelegen ten noorden van Stadshagen I

en ten oosten van de Oude Wetering. In nevenstaand kaartbeeld is het plangebied opgenomen (zie figuur 1).

1.3. De aanleiding tot het bestemmingsplan

De ontwikkeling van de stad Zwolle verloopt al decennia lang op velerlei gebieden voorspoedig. Zwolle als werkstad, onderwijsstad, woonstad en als regionaal zorg- en voorzieningencentrum. De gunstige ligging van Zwolle in het landelijk netwerk van infrastructuur, maar ook de hoogwaardige arbeidsmarkt, maakt Zwolle aantrekkelijk als vestigingsplaats voor regionaal en landsdelig georiënteerde bedrijven en voorzieningen en als woonplaats voor hoger opgeleiden en tweeverdieners. De gemeente verwacht door te kunnen groeien naar een stad van meer dan 130.000 inwoners in 2030.

De ontwikkeling van Zwolle wordt gesteund door actief overheidsbeleid op provinciaal niveau (Streekplan Overijssel 2000+). Belangrijkste uitgangspunt in het provinciaal beleid is concentratie van woningbouw in hoofdkernen. Inmiddels is de gezamenlijke woningbehoefte van de netwerkstad Zwolle–Kampen onderzocht. Op basis van de resultaten van het onderzoek is overeengekomen dat de komende 10 jaar (2000 tot 2010) de woningvoorraad van het netwerk met 12.000 woningen wordt uitgebreid. De in Stadshagen II te realiseren woningen maken hier onderdeel van uit.

De woningbouwtaakstelling van de gemeente tot 2005 (Vinex-opgave) wordt gerealiseerd in Stadshagen. Na afronding van Stadshagen zal de wijk circa 8.500 woningen tellen. Om de verdere groei van Zwolle van 2005 - 2010 (Vinac-opgave) op te vangen is de realisatie van een nieuwe woningbouwlocatie noodzakelijk. In de 'Doorkijk, een beeld van Zwolle

na 2005' (1997) is het project nieuwe woonlocaties geformuleerd. Die locaties liggen volgens de gedachte van de 'Strokenstad' op de zandrug tussen Herfte en Wijthmen en in de Mastenbroekerpolder aansluitend op Stadshagen I. Het college heeft na een verkenning van een groot aantal locaties uiteindelijk gekozen voor Stadshagen II als nieuwe woningbouwlocatie. Op basis van deze keuze is een studie verricht naar de haalbaarheid van Stadshagen II als woningbouwlocatie voor circa 4.000 woningen. In het onderzoeksrapport 'Zicht op Stadshagen II' (januari 2001) wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling van Stadshagen II haalbaar is.

Met het onderhavige bestemmingsplan wordt uitwerking gegeven aan deze uitbreidingsmogelijkheid. Om deze opdracht te kunnen realiseren is een nieuwe woningbouwlocatie noodzakelijk omdat daarvoor thans geen ruimte beschikbaar is. Dit verklaart dat het betreffende gebied dat grenst aan Stadshagen daarvoor is aangewezen (Stadshagen II). Gekozen is voor Stadshagen II omdat dit plan naadloos aansluit bij het hoge voorzieningenniveau van Stadshagen I en voorziet in de behoefte van onder andere sportvoorzieningen van Stadshagen I in Stadshagen II. Bovendien kan voor de bereikbaarheid van Stadshagen II worden aangesloten bij forse investeringen in infrastructuur die ook voor Stadshagen I nodig zijn. Een andere locatie dan Stadshagen II voor de bouw van ca. 4000 woningen is niet reëel.

Dit geldt in het bijzonder ook voor de locatie Veldhoek, alleen al omdat realisatie van bovengenoemde taakstelling op die plek niet uitvoerbaar is vanwege de capaciteit van deze locatie. De locatie Veldhoek ligt aan de zuidzijde van de wijk Berkum. Het gebied wordt begrensd door Berkum, de spoorlijn naar Meppel, de Overijsselse Vecht en de groenzone tussen Berkum en de stad Zwolle. Dit gebied ligt aan de oostzijde van Zwolle

(en Stadshagen aan de noord-west zijde van Zwolle). De locatie Veldhoek heeft een capaciteit van ongeveer tweeduizend woningen waarbij rekening gehouden moet worden met de speciale beschermingszones in de uiterwaarden van de Overijsselse Vecht. Indien zoals in casu de opgave meer dan tweeduizend woningen omvat dan zal het spoor “overgestoken” moeten worden wat grote investeringen in infrastructuur (bruggen en tunnels en een hoofdontsluitingsweg) vergt. Daarnaast zal de afstand tot Berkum vergroot worden waardoor er een eigen voorzieningencentrum ontwikkeld zal moeten worden. Vierduizend woningen vormen een te smalle basis om deze noodzakelijke extra investeringen te dragen. Samengevat betekent dit dat de taakstelling van 4000 woningen de capaciteit van Veldhoek te boven ging maar onvoldoende basis bood om de noodzakelijke investeringen van de sprong over het spoor te dragen .

Overigens blijkt uit het uitgevoerde MER Stadshagen II dat er geen significante gevolgen zijn voor natuurwaarden zodat achteraf geconcludeerd mag worden dat een locatie-mer (voor een op voorhand irreële locatie) waarschijnlijk niet tot een ander locatiekeuze had geleid.

Ook is de huidige locatie niet slechts aan de hand van beleidsmatige criteria tot stand gekomen. Zoals hierboven al eerder uiteengezet heeft de selectie plaatsgevonden aan de hand van de thema's ruimte (de capaciteit van Veldhoek), milieu (Veldhoek heeft meer sbz's) en economie (de capaciteit van Veldhoek biedt geen basis voor verdere investeringen).

Het plan bevat drie belangrijke doelstellingen:

- **woningbouw: zoals hierboven beschreven heeft Zwolle een groeitaak. Het woningbouwprogramma van 4.000 woningen voor Stadshagen II dient in deze behoefte te voorzien. Het kwalitatieve programma kent een nadruk op grotere en**

ruimere woningen met tuin in een groene omgeving. Er wordt uitgegaan van een gemiddelde woningdichtheid van 25 woningen per ha. Hierop onderscheidt Stadshagen II zich van Stadshagen I, waar een gemiddelde woningdichtheid van 35 woningen per ha voorkomt. In beperktere mate wordt binnen Stadshagen II rekening gehouden met de woningbehoefte van een breed scala van doelgroepen zoals ouderen, gehandicapten, lage inkomens en thuiswerkers;

- **infrastructuur: met de aanleg van Stadshagen I is er voor gekozen de weg naar Hasselt, waarover regionaal verkeer wordt afgewikkeld, buiten Stadshagen I te leggen. Als tijdelijke oplossing is echter destijds een gedeelte van deze weg binnen het plangebied Stadshagen I neergelegd, de zogenaamde Noodweg. Vanwege de afronding van Stadshagen I is een definitief tracé als vervanging voor de Noodweg nodig, de zogenaamde doorgetrokken Hasselterweg. Dit tracé bevindt zich in het plangebied Stadshagen II;**
- **sportvoorzieningen: er bestaat een behoefte aan geconcentreerde sportvoorzieningen, met mogelijk voetbal-, hockey-, tennis-, korfbal- en rugbyaccommodaties. Deze voorzieningen voorzien in de behoefte van Stadshagen I en II, maar ook voor een deel in de behoefte van de rest van Zwolle. In totaal is 15 ha (exclusief sport-, tennis en squashhallen) voor sportvoorzieningen gepland.**

1.4. Leeswijzer

Dit bestemmingsplan vormt het sluitstuk van een uitvoerig en intensief proces. Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van het gebied. De beschrijving is tot stand gekomen uit de inventariserende onderzoeken en workshops die hebben plaatsgevonden in het kader van het stedenbouwkundig ontwerp van Stadshagen II. Deze worden uitgebreid beschreven

in het structuurplan. In hoofdstuk 3 wordt het beleidskader op zowel rijks, provinciaal als gemeentelijk niveau geschetst dat mede van invloed is geweest op de gemaakte keuzes. In hoofdstuk 4 worden de uitgangspunten beschreven. Het geeft de ambities weer die de gemeente voor ogen heeft en die nader worden uitgewerkt in de ruimtelijke opzet in hoofdstuk 5. Hier worden de ambities binnen het plangebied beschreven. In hoofdstuk 6 wordt het programma en het grondgebruik beschreven. In hoofdstuk 7 worden de randvoorwaarden voor natuur en milieu nader omschreven. Hierin worden onder meer de resultaten van het Milieueffectrapport Stadshagen II beschreven. Hoofdstuk 8 beschrijft de juridische opzet van dit bestemmingsplan. Hoofdstuk 9 en 10 beschrijven de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid. Het plan is in brede kring besproken en een weergave van het gevoerde overleg alsmede de inspraak van bewoners, bedrijven en andere bij het plan betrokkenen is opgenomen.

2 Bestaande situatie

2.1. Ontstaansgeschiedenis

Het landschap van Zwolle is ontstaan op een ondergrond van dekzandruggen, rivierduinen, laagten en rivieren. Het noordwestelijke deel is onderdeel van een groot veengebied. De rivieren Vecht en IJssel stromen door dit gebied en bepalen de ruimte van de huidige polder Mastenbroek. Mastenbroek stond tot de inpoldering onder invloed van de afvoer van de rivieren, met een diffuse afwatering waarvan de rieten restanten zijn.

De hogere delen zijn het eerst geoccupeerd. De parallelle dekzandruggen in het gebied ten zuidoosten van het Zwarte Water hebben de basis gelegd voor de 'stroken'-ontwikkeling van dit deel van Zwolle. Ook Frankhuis, Werkeren, Voorst/Westenholt, Veecaten, en 's Heerenbroek zijn ontstaan op hoger gelegen gronden. Het veengebied van de polder Mastenbroek is bedijkt en verkaveld in de veertiende eeuw. Het basispatroon is een grid, gevormd door drie evenwijdige weteringen en haaks daarop staande evenwijdige wegen. Langs de zuidoost-noordwest lopende weteringen liggen terpen met bebouwing en beplanting. Aan de overige lijnen ligt alleen recente bebouwing. De polder is verder open, met zeer lange zichten in alle richtingen. Geen enkele polder of veenweidegebied in Nederland heeft vergelijkbare grote ruimten als deze middeleeuwse veenpolder. Het gebruik is voornamelijk agrarisch. De polder Mastenbroek is als landschap van nationaal belang. Het is een van de oudere polders van Nederland. De eenheid en de weidsheid als gevolg van de grote maten en de openheid zijn zeer belangrijk.

2.2. Ruimtelijke structuur / ruimtegebruik

De randen van de polder onderscheiden zich van het kerngebied door afwijkingen in de verkaveling, door veranderingen in de infrastructuur, door toevoeging van gebouwd oppervlak, door de aanwezigheid van bijzondere landschapselementen en deels ook door een hogere ligging.

Als randgebied worden beschouwd (polder Mastenbroek, het Oversticht 1997) de gebieden ten zuiden van de Stuurmansweg / Milligersteeg, ten westen van de Bisschopswetering, ten noorden van de Rietsteeg / Groensteeg, en ten oosten van de Nieuwe Wetering. Voor het behoud van de kwaliteiten van het kerngebied is de toekomst van de landbouw van groot belang. Voor de randen gaat het om de wijze waarop de kenmerken van de polder en de nieuwe ontwikkelingen worden geïntegreerd. Het plangebied ligt in het randgebied van de polder.

Aan twee zijden wordt de polder begrensd door het landschap van de rivieren met hun uiterwaarden. Binnendijkse elementen als kolken (oude doorbraken) en rivierduinen zijn erfenissen van de rivieren in de polder. Langs de IJssel en aan het Zwarte Water ten noorden van de Mastenbroekerbrug wordt ruimte gemaakt voor de rivier en voor natuurontwikkeling. Zwolle is een stad aan het Zwarte Water, wat ook spreekt uit de Structuurvisie Centrumzone Zwolle (2000). Daarin worden de oevers van het Zwarte Water als beeld dragers van de stad ingezet. Tot de IJssel en de Vecht houdt de stad min of meer afstand. De lijn Engelse Werk-Willemsvaart-vesting-Nieuwe Vecht wordt in genoemde Structuurvisie benut als een bijzonder groen dwarsverband tussen IJssel en Vecht. Langs de IJssel liggen enkele grote groengebieden, zoals het Engelse Werk / Spoolderbos en Havezathe Windesheim.

Zwolle is in dit landschap uitgegroeid tot een stad waarvan de opbouw mede is afgestemd op de landschappelijke ondergrond, met opnemering van landschapsfragmenten en een goede bereikbaarheid van het buitengebied. Grotere voorbeelden zijn de plas en een riviervtje in Aalanden, het Engelse werk / Spoolderbos en in Stadshagen het Rietpark en de Stadskolk. De gebieden rond het Zwarte Water behoren tot de Stedelijke Hoofdgroenstructuur (Groenbeleidsplan 1998), evenals de als groene vingers bestempelde terreinen langs de Riete en de Oude Wetering en die langs de Zalkerdijk richting de IJssel.



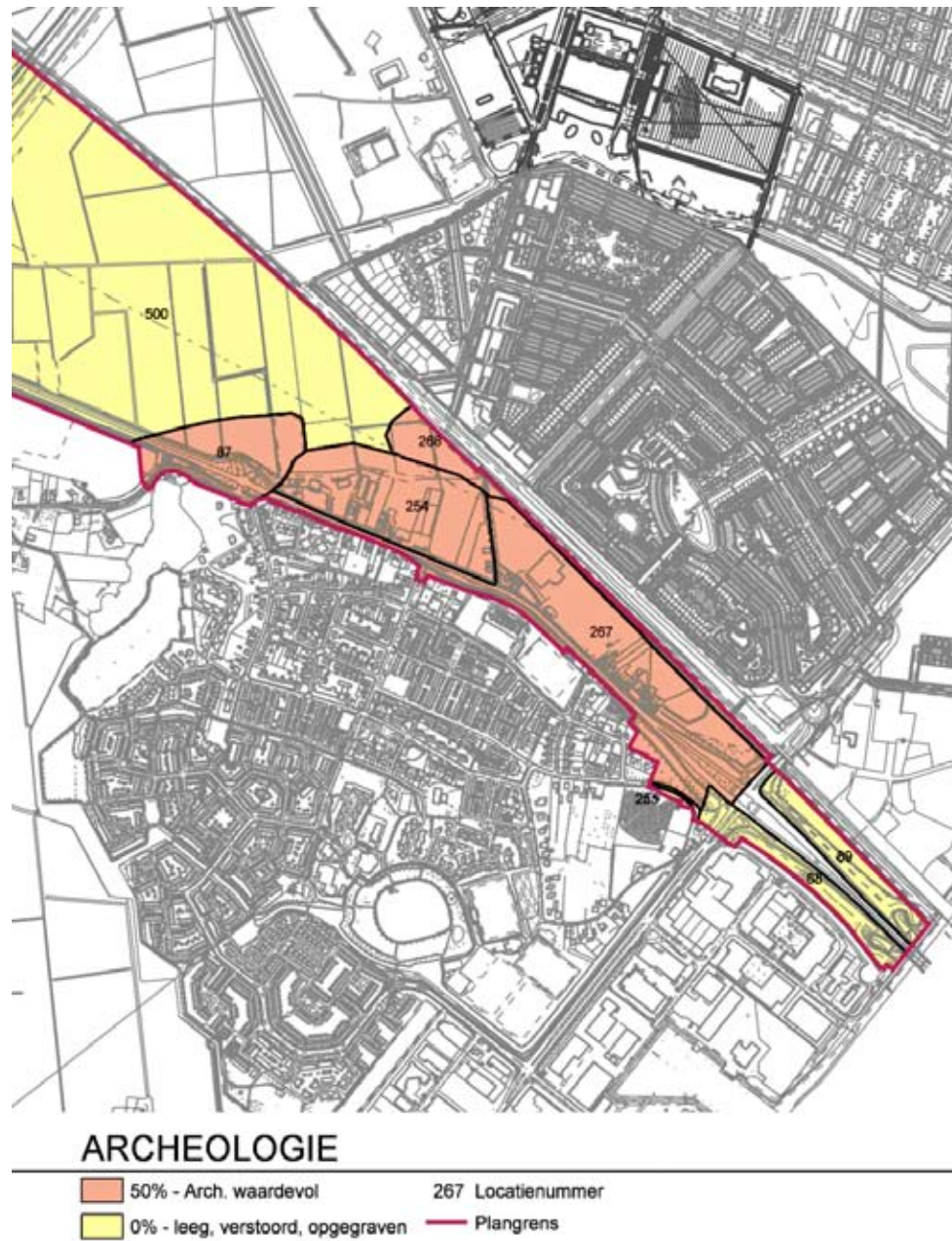
figuur 2
vigerende bestemmingsplannen oktober 2005

2.3. Vigerende bestemmingsplannen

Ter plaatse van het plangebied Stadshagen II vigeren thans de volgende bestemmingsplannen:

1. bestemmingsplan Buitengebied, vastgesteld door de raad van de gemeente IJsselmuiden op 8 november 1993, gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 21 juni 1994;
2. bestemmingsplan Buitengebied, vastgesteld door de raad van de gemeente Zwolle op 7 juni 1979, gedeeltelijk goedgekeurd door GS op 21 oktober 1980, gedeeltelijk bekrachtigd bij Koninklijk Besluit van 27 juni 1986;
3. bestemmingsplan Stadshagen, vastgesteld door de raad op 16 oktober 1995, gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 26 maart 1996, bekrachtigd bij Koninklijk Besluit van 20 april 1999;
4. herziening bestemmingsplan Westenholtte-Voorst, vastgesteld door de raad op 23 december 1958 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 8 december 1959;
5. bestemmingsplan Industrierrein Westenholtte, vastgesteld door de raad op 21 november 1977, gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 19 december 1978, gedeeltelijk bekrachtigd bij Koninklijk Besluit van 19 november 1981.

In het nevenstaande kaartbeeld (figuur 2) is de begrenzing geïllustreerd.



figuur 3
archeologische waarderingskaart

3 Beleidskader

3.1. Rijksbeleid

3.1.1. Nota Ruimte

De Vijfde Nota (deel III, kabinetsstandpunt) zal niet worden vastgesteld. In plaats daarvan is de Nota Ruimte opgesteld. Deze nota is op 17 mei 2005 in werking getreden. De nota is gebaseerd op de beleidsvoornemens (planologische kernbeslissing deel 1) van het Tweede Structuurschema Groene Ruimte en de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening.

De Nota Ruimte vervangt de Vierde Nota Extra en heeft als planhorizon 2030 waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de langere termijn. De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De nota bevat, in overeenstemming met het Hoofdpijnenakkoord van het kabinet, de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland ter beschikking staat. De nota heeft vier algemene doelen: versterken van de economie (oplossen van ruimtelijke knelpunten), krachtige steden en een vitaal platteland (bevordering leefbaarheid en economische vitaliteit in stad en land), waarborging van waardevolle groengebieden (behouden en versterken natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden) en veiligheid (voorkoming van rampen).

3.1.2. Nota Belvédère (november 1999)

De nota Belvédère is november 1999 in de Tweede

Kamer besproken en is een belangrijke bouwsteen voor de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. De nota geeft een visie op de wijze waarop met cultuurhistorische kwaliteiten van het fysieke leefmilieu in de toekomstige ruimtelijke inrichting van Nederland kan worden omgegaan. In het kader van het project Belvédère is een landsdekkend overzicht vervaardigd van de cultuurhistorisch meest waardevol geachte steden en gebieden.

Zwolle maakt deels onderdeel uit van het Belvédèregebied Kampereiland-Mastenbroek. Als fysieke drager van de cultuurhistorische identiteit worden onder meer genoemd de openheid van het landschap, het geometrische gridpatroon van wateringen en wegen, de bochtige polderdijk met lintvormige bebouwing en verspreide agrarische bebouwing.

Gevraagd wordt om bestaande uitbreidingslocaties en nieuwe bedrijventerreinen in de polder Mastenbroek vanuit Zwolle (Stadshagen), IJsselmuiden en Genemuiden goed in te passen. Daartoe wordt het ontwikkelen en stimuleren van een samenwerkingsverband tussen de gemeenten van de polder Mastenbroek van belang geacht.

3.2. Provinciaal en regionaal Beleid

3.2.1. Provinciaal beleid

Het provinciale ruimtelijk beleid is vastgelegd in verschillende (sectorale) plannen en nota's:

- provinciale strategische plannen (de streekplannen, het milieubeleidsplan, het waterhuishoudingsplan en het verkeers- en vervoersplan);
- provinciaal facet- en sectorbeleid, verspreid over beleidsnota's, plannen, circulaire, etc.;
- door de provincie ondersteund en uit te voeren rijksbeleid.

Voor de afstemming van het bestemmingsplan op het provinciaal beleid is primair van belang het Streekplan Overijssel 2000+.

Streekplan Overijssel 2000+ (december 2000)

Algemene ruimtelijke aspecten

Een belangrijke doelstelling bij stedelijke ontwikkeling is het veiligstellen van de ruimtelijke kwaliteit door een zorgvuldige en duurzame ontwikkeling van de stad, die wordt afgestemd op de water- en milieukwaliteiten. Als uitvloeisel hiervan moet bij de planvorming expliciet aandacht (onderzoeks- en motiveringsverplichting) worden besteed aan onder andere de volgende principes:

- optimale benutting van mogelijkheden voor duurzame ontwikkeling (streefbeelden);
- logische aansluiting van nieuwe locaties op bestaand stedelijk gebied;
- benutting van en aansluiting op bestaande openbaar vervoersvoorzieningen;
- goede, rechtstreekse fietsverbindingen met het centrum, voorzieningen en tussen woon- en werkgebieden;
- vroegtijdige aandacht voor cultuurhistorische waarden en archeologische belangen;
- aandacht voor een goede ruimtelijke kwaliteit en kwaliteit van de architectonische vormgeving;
- voldoen aan de grenswaarde voor het individueel risico en aan de oriënterende waarde van het groepsrisico;
- milieuhinder dient door middel van een zoneringsbeleid te worden beperkt;
- waterhuishoudkundige aspecten dienen een medebepalende rol te spelen (waterparagraaf);
- woningbouwplannen moeten gericht zijn op de juiste kwaliteiten, afgestemd op behoeften en rekening houdend met de bestaande woningvoorraad;
- aandacht voor energetische aspecten in bestemmingsplannen, met name voor passieve

zonne-energie;

- **realisering van een aantrekkelijk woon- en werkmilieu;**
- **vroegtijdige aandacht voor emancipatie, sociale veiligheid en (verkeers)veiligheid;**
- **de stedenbouwkundige en landschappelijke vormgeving dient te leiden tot een goede overgang tussen stad en landschap met aandacht voor de recreatiebehoefte die voortkomt uit de nieuwe locatie.**

Gebiedsgebonden aspecten

Het genoemde streekplan voorziet in verdere uitbreiding van Zwolle met 7.000 à 10.200 woningen in de periode 2000-2009 tot 72.000 woningen in 2010 in de netwerkstad Zwolle-Kampen. Het streekplan biedt de mogelijkheid om aan de noordkant van Zwolle, aansluitend op het bestaande Stadshagen, een grootschalige woningbouwlocatie te ontwikkelen. Het streekplan geeft daarbij aan dat gelet op de afstand tot stad en de aanwezige infrastructurele barrières, de verkeersontsluiting bijzondere aandacht vergt. Ook de cultuurhistorische waarden van de polder Mastenbroek dienen bij de ontwikkeling betrokken te worden.

De in het Streekplan Overijssel 2000+ opgenomen belemmeringenkaart geeft inzicht in de fysieke belemmeringen die mogelijk aanwezig kunnen zijn, zoals straalpaden. In dit bestemmingsplan is rekening gehouden met twee straalpaden.

3.2.2. Regionaal beleid

Als uitvloeisel van de Vijfde Nota (is behandeld in hoofdstuk 3.1) staat de samenwerking met de gemeente Kampen op de agenda.

3.3. Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk ruimtelijk beleid voor het gebied

is voor een belangrijk deel neergelegd in het 'Structuurplan Stadshagen II'. Dit structuurplan reikt de uitgangspunten aan voor de verdere uitwerking van de planvorming. Het onderhavige bestemmingsplan moet worden beschouwd als een juridisch-planologische uitwerking; de ruimtelijke uitwerking zal zijn beslag krijgen in de vorm van stedenbouwkundige ontwerpplannen.

3.3.1. Structuurplan Stadshagen II (2002)

Het structuurplan Stadshagen II is een gemeentelijk plan voor de middellange termijn en vastgesteld in november 2002. Het bevat het geïntegreerde ruimtelijk beleid voor de onderhavige woningbouwlocatie. In hoofdlijnen wordt aangegeven wat de meest gewenste ontwikkeling is voor het gebied en wordt de samenhang van het ruimtelijke beleid gepresenteerd. De vele aanspraken op de ruimte worden met elkaar in relatie gebracht en de ruimtelijke veranderingen of ontwikkelingen worden zoveel mogelijk op elkaar afgestemd. Het structuurplan levert geen uitgewerkt eindmodel, maar het geeft meer inzicht in en richting aan het ontwikkelingsproces van de stad. Een structuurplan biedt een perspectief voor de middellange termijn. Zo kan worden voorkomen dat oplossingen worden gekozen die voor de korte termijn wel acceptabel lijken, maar de ontwikkelingen op langere termijn kunnen belemmeren.

In het kader van de ontwikkeling van het structuurplan zijn onderzoeken uitgevoerd en studies verricht, onder andere op het gebied van bevolkingsprognose, ecologie, milieu en verkeersontsluiting. Het structuurplan wordt verder uitgewerkt in stedenbouwkundige (deel)plannen. Uiteraard vormt het structuurplan het belangrijkste fundament voor dit bestemmingsplan.

Woningbouw in de netwerkstad Zwolle-Kampen

In de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening zijn de gemeenten Zwolle en Kampen aangewezen als regionaal stedelijk netwerk. Om aan het stedelijk netwerk inhoud te geven is een samenwerkingsovereenkomst afgesloten tussen de gemeenten Zwolle en Kampen en de provincie Overijssel met als doel te komen tot een kwalitatieve uitbouw van de regio. De woningbouw speelt hierin een belangrijke rol. Als start van de samenwerking op het terrein van de woningbouw hebben de gemeenten Zwolle en Kampen, de provincie Overijssel en het ministerie van VROM nogmaals een onderzoek laten uitvoeren naar de woningbehoefte in de netwerkstad: 'De woningbehoefte in de netwerkstad Zwolle-Kampen' (oktober 2001).

De resultaten van het onderzoek geven een goed beeld van de groeipotenties van het stedelijk netwerk. Op grond hiervan zijn de twee gemeenten in overleg met de provincie en het ministerie overeengekomen de komende 10 jaar een uitbreiding van de woningvoorraad met 12.000 woningen en een vervangende nieuwbouw van 2.500 woningen na te streven. Voor Zwolle wordt uitgegaan van een uitbreiding van de voorraad met 9.500 woningen en voor Kampen met 2.500 woningen. Daarnaast wordt rekening gehouden met een vervangende nieuwbouw van 1.500 woningen in Zwolle en 1.000 woningen in Kampen.

Bij realisatie van dit woningprogramma zou Zwolle mogen rekenen op een toename van het aantal huishoudens met tien à elfduizend huishoudens en het Zwolse inwonertal zou in de richting gaan van 120.000 inwoners in 2010. Deze bevolkingsontwikkeling is in overeenstemming met het streekplan.

In het onderzoek is uitgebreid ingegaan op de

kwalitatieve ontwikkeling van de woningbouw, in het bijzonder op de resterende fricties tussen vraag en aanbod in de diverse marktsegmenten. Gesignaleerd wordt dat er in alle scenarioberekeningen een tekort blijft bestaan aan dure eengezinswoningen (koop) in groenstedelijke woonmilieus. Daarentegen dient voorzichtigheid te worden betracht bij de nieuwbouw van standaard middeldure eengezinswoningen in nieuwe groenstedelijke woonmilieus. Als deze woningen in gelijke mate als tot nu toe gebouwd worden, zou de markt wel eens verzadigd kunnen raken. Opmerkelijk is dat dit laatste niet geldt voor huurwoningen in nieuwe groenstedelijke woonmilieus. Zodoende is het belangrijk de nodige programmatische flexibiliteit in te bouwen teneinde op de veranderingen in de economische situatie en de consumenten voorkeuren in te kunnen spelen.

Verdere specifieke aandachtspunten voor de Zwolse woningbouw zijn:

- **meer (sub) toplocaties voor het wonen, ook in Stadshagen;**
- **meer aandacht voor consumentgericht bouwen;**
- **meer ruimte voor particulier opdrachtgeverschap.**

3.3.2. Meerjarig Ontwikkelingsplan 'De Kracht van Zwolle' (2004)

In november 2004 heeft de raad het Meerjarig Ontwikkelingsprogramma 'De Kracht van Zwolle' vastgesteld. Op basis daarvan is in maart 2005 een stadsconvenant gesloten met het rijk over de meetbare en afrekenbare prestaties die de gemeente gaat leveren op sociaal, fysiek en economisch terrein. Met betrekking tot het wonen is gesignaleerd dat Zwolle dóórgroeit. Voor de verwachte groei met 7600 inwoners is de bouw van circa 4000 woningen nodig in de periode 2005 tot 2010. Dit is nog exclusief 400 extra woningen teneinde het woningtekort tot 1,5% terug te brengen.

Het is de bedoeling van het ontwikkelingsprogramma, dat voor iedereen die in Zwolle woont of wil wonen op tijd een passende woning naar eigen keuze beschikbaar is. De te onderscheiden doelgroepen (starters, lagere inkomens, ouderen, jongeren/ studenten, gehandicapten, woonwagenbewoners etc.) moeten behoorlijk worden bediend. Dat betekent consument gericht bouwen. De ruimtelijke mogelijkheden voor de woningbouw in Zwolle worden thans verkend in het kader van de opstelling van een nieuw structuurplan voor het hele grondgebied van Zwolle. Leidraad is: inbreiden voor zover mogelijk, uitbreiden voor zover nodig.

Vooralsnog gaan we er van uit dat méér gebruik gemaakt gaat worden van de mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied. Daarbij wordt ook gedacht aan transformatie van niet-woonlocaties tot woonlocaties. Er is spanning met het beoogde behoud en versterking van de groenstructuren in bestaand stedelijk gebied; de tegenstelling tussen de belangen van hen die al wonen en die (nog) op zoek zijn naar een woning.

Uitbreiden voor zover nodig betekent verder werken aan de realisatie van Stadshagen I en de start van Stadshagen II, alsmede nog een verdere uitbreidingslocatie, die echter pas na 2009 aan de orde kan komen.

3.3.3. Woonvisie 2005-2020

De woonvisie 2005-2020 geeft de gemeentelijke koers voor de woningbouw in de komende jaren weer. Naast blijvende aandacht voor het realiseren van productieaantallen ligt de ambitie in een versterking van de woonmilieu-differentiatie, waarbij wordt ingespeeld op de woonwensen vanuit de leefstijlprofielen. In de wijken moeten voldoende woonmogelijkheden zijn voor een gedifferentieerde bevolking en leefstijlen. De speerpunten voor de komende jaren zijn:

- **continuering inzet om aan de kwantitatieve opgave**

te voldoen.

- **Inzetten op differentiatie van woonmilieus. De concrete invulling van de Stadshagen II is daarbij een grote uitdaging. Daarnaast wordt ingezet op uitbreiding van mogelijkheden voor centrumstedelijk wonen, mogelijkheden van functiemenging benutten, creëren van water-woon-milieus, ontwikkeling van villa- en kavel'milieus', studentenhuisvesting**
- **kwaliteit en vitaliteit van bestaande wijken op peil houden c.q. verbeteren: afronden van de herstructurering van Holtenbroek, verdere planvorming en uitvoering van de herstructurering van de Kamperpoort en in een later stadium Diezerpoort, de revitalisering van delen van Zwolle-zuid**
- **aandacht voor bijzondere doelgroepen (wonen, zorg en welzijn, woonwagens, woonschepen, het souterrain van de woningmarkt).**

De woonvisie schetst een beeld van de kwaliteit van de woningvoorraad in relatie tot de ontwikkelingen in de woningvraag. De woonvisie geeft daarmee richting aan het gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid en fungeert als kader waaraan initiatieven kunnen worden getoetst. De verdere concretisering, zowel kwantitatief als kwalitatief, vindt plaats in het jaarlijks op te stellen Meerjarig Woningbouw Programma (MWP).

3.3.4. Verstedelijkingsconvenant.

In kwantitatieve zin zijn in het Verstedelijkingsconvenant met het rijk afspraken gemaakt over de woningproductie: in de jaren 2005 t/m 2009 moeten 4450 nieuwe woningen worden opgeleverd, waarvan 3590 op nieuwe uitleglocaties. Een deel hiervan zal in Stadshagen II moeten worden gerealiseerd.

3.3.5. Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan (2001)

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan van begin 2001 gaat uit van een integrale aanpak van ruimte en infrastructuur. Per niveau is vastgesteld welk netwerk dragend is voor de ruimtelijke ontwikkelingen. Het wegennet is daartoe verdeeld in grote verblijfsgebieden met een inrichting als 30 km/ u-zone en een heldere hoofdwegenstructuur die de bestemmingen vlot bereikbaar maakt. De infrastructuur rond Stadshagen valt onder het stedelijke en regionale hoofdwegennet. De functie van de Voorsterweg verandert. Ter hoogte van Westenholte wordt de doorgaande route verlegd naar het gebied tussen de woningen van Westenholte en het spoor, waardoor de huidige Voorsterweg onderdeel gaat uitmaken van de 30 km/ u-zone.

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 'Kwaliteit binnen bereik' is ten aanzien van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid de volgende doelstelling geformuleerd: 'het bevorderen van een goede en veilige afwikkeling van het verkeer dat noodzakelijk is voor sociaal-economische activiteiten, waarbij alle vormen van verkeershinder zo veel mogelijk beperkt worden.' Hierin is tevens het streven naar een duurzaam veilige infrastructuur, het stimuleren van fietsgebruik en aandacht voor de voetganger in het verkeer neergelegd.

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan werkt op verschillende schaalniveaus met een netwerk dat dragend is voor ruimtelijke ontwikkelingen. Op lokaal niveau is de fietsstructuur dragend en is openbaar vervoer aanvullend. Op regionaal niveau ligt de nadruk op de hoogwaardige openbaar vervoersystemen en de auto. Op nationaal niveau heeft de auto een belangrijke functie, maar openbaar vervoer naar verder weg gelegen bestemmingen moet kunnen concurreren. Bereikbaarheid van de

woon- en werkgebieden per auto is overigens in alle gevallen ook van belang, met name wanneer het gaat om noodzakelijk autogebruik.

3.3.6. Groenbeleidsplan Zwolle (1998)

Het Groenbeleidsplan wijst de stedelijke hoofdgroenstructuur aan, welke bestaat uit een samenspel van groen- en waterelementen die tezamen een betekenis hebben voor de stad als geheel. Deze structuur moet stevig genoeg zijn om duurzaam in stand te worden gehouden en zal meerdere functies vervullen, zal natuurwaarden in zich bergen en duidelijk herkenbaar zijn in de stad. De Milligerplas maakt onderdeel uit van deze structuur evenals de Oude Wetering. Tot de stedelijke Hoofdgroenstructuur behoren ook de spoorlijn, de Tankgracht, en de groene vinger langs de Voorsterweg-Zalkerdijk (richting de IJssel).

In het project Uitloopegebied Stadshagen in het Groenbeleidsplan staat het zorgdragen voor realisatie van voorzieningen voor routegebonden recreatieve activiteiten in de sfeer van medegebruik van het hoofdzakelijke agrarische stadsrandgebied centraal.

In samenwerking met de provincie, buurgemeenten, waterschap en bewoners wordt vanuit het project IJsseldelta de noordelijke stadsrand nader uitgewerkt in een gebiedsprogramma. Uitgangspunt hierbij is het behoud van de landschappelijke karakteristieken van de polder Mastenbroek en de relatie met Stadshagen.

3.3.7. Kadernota Detailhandel Zwolle (2003)

In de Kadernota detailhandel Zwolle, vastgesteld juli 2003, worden de hoofdlijnen voor toekomstig detailhandelsbeleid aangegeven en vindt vertaling plaats naar programma's en projecten.

De hoofdlijnen voor het uit te voeren beleid zijn:

- **ontwikkelen en structuurversterking voor met name de regionale functies in de binnenstad en**

Kamperpoort;

- **concentreren van detailhandelsontwikkelingen rondom het thema wonen en een recreatief cluster in het gebied Voorsterpoort;**
- **clusteren van detailhandelsontwikkelingen rondom het thema vrije tijd bij het stadion van FC Zwolle;**
- **continueren en versterken van de bestaande buurt- en wijkwinkelvoorzieningen voor de eerstelijns winkelvoorzieningen. Nieuwe perifere engrootschaligesupermarktvoorzieningen passen niet in dat totaalbeeld;**
- **aantrekken van winkelvoorzieningen en winkelconcepten van strategische waarde;**
- **prononceren van adequate randvoorwaarden voor verkeer, bereikbaarheid en parkeren.**

Naast deze gekozen richtingen bevat de kadernota de programma's voor het centrumgebied, de perifere locaties en de buurt- en wijkwinkelcentra. Tevens zijn de daarvan afgeleide projecten voor de korte termijn benoemd. Op projectniveau zullen - in de lijn van het voorliggende beleidskader - concrete voorstellen worden gemaakt.

Zwolle beschikt op buurt- en wijkniveau reeds over een duurzame winkelstructuur. In een lange reeks van jaren is in Zwolle daarop ingezet. Deze koers heeft geleid tot de realisatie van een wijkcentrum in Stadshagen I. Stadshagen I wordt aangemerkt als wijkcentrum met een compleet en aantrekkelijk gemaks- en boodschappencentrum voor het omliggend woongebied en zal ook voorzien in het aanbod voor Stadshagen II. Slechts onder bepaalde voorwaarden wordt de realisatie van zelfstandige detailhandel mogelijk gemaakt in het onderhavig plan. Tevens is de vestiging van zelfstandige detailhandel in omvang beperkt.

3.3.8. Sportambitie 2005 (1999)

De visienota 'Sportambitie 2005' is op 1 november 1999 vastgesteld door de gemeenteraad. In deze visienota is het beleid ten aanzien van sportaccommodaties en sportvoorzieningen beschreven. Het uitgangspunt van het beleid is voldoende en goede sportvoorzieningen. De driekernpunten van beleid zijn:

- voldoende sportaccommodaties;
- goede sportaccommodaties;
- ambities op het gebied van de sport.

De sportvoorzieningen moeten voldoende bereikbaar, beschikbaar en toegankelijk zijn. Tevens moeten de accommodaties voldoen aan de sportfunctionele eisen die sportbonden stellen.

3.3.9. Beleid ten aanzien van het Water

Er is een aantal beleidsdocumenten op dit gebied verschenen. Deze worden allen beschreven in hoofdstuk 4. Het betreft onder andere de 'Visie vanuit Wateren en Oevers -vwo-' (februari 2000), het 'Waterplan Zwolle, naar Zwols water van Aa-klasse' (maart 2001), de 'Watervisie' van het Waterschap Groot Salland en het Waterhuishoudingsplan Stadshagen te Zwolle.

3.3.10. Gemeentelijk Energiebeleidsplan (april 2004)

In april 2004 heeft de gemeenteraad het energiebeleidsplan vastgesteld. In dit beleidsplan wordt het ambitieniveau voor het Zwolse klimaatbeleid beschreven. Voor het thema woningbouw wordt het ambitieniveau 'actief' nagestreefd (actief volgens de definitie uit de menukaart gemeentelijk klimaatbeleid).

Dit is in het energiebeleidsplan vertaald naar doelstellingen voor nieuwbouw. Op basis van deze doelstellingen is er een inspanningsverplichting ten aanzien van de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC)

voor nieuwbouw van 5 tot 10 % lager dan de norm. De EPC betreft de maat van energiezuinigheid van een gebouw. Bovendien is er een Energie Prestatie op Lokatie norm (EPL) voor nieuwbouw die hoger is dan 6,5 en is er tenslotte een EPL norm voor bestaande bouw of herstructurering van 6.0 of hoger. De EPL wordt nader beschreven in hoofdstuk 4.10.

3.3.11. Duurzaam bouwen & wonen (1997)

In het 'Plan van aanpak Duurzaam bouwen & wonen' wordt het algemene kader aangegeven voor de uit te voeren activiteiten op het gebied van fysieke aspecten van duurzaam bouwen en wonen binnen de gemeente Zwolle. In het streven naar een duurzame ontwikkeling liggen de accenten vooral op bebouwing en de thema's water-, materiaal-, energiegebruik en afval. Daarnaast worden de landelijke richtlijnen en pakketten ingezet. Verwacht moet worden dat in 2006 het beleidsplan Duurzaam Bouwen wordt vastgesteld.

3.3.12. Archeologisch beleid

In 2000 heeft het college van burgemeester en wethouders opdracht gegeven om een archeologische waarderingskaart te maken van het gemeentelijk grondgebied. Met behulp van deze beleidsadvieskaart, die in september 2003 in gebruik is genomen, kunnen tijdig maatregelen genomen worden bij planologische procedures. Het is een onontbeerlijk instrument om actief beleid op te baseren, waardevolle gebieden aan te wijzen en bouwplannen in een vroeg stadium te toetsen.

Het archeologisch potentieel van de verschillende gebieden is in de volgende percentages uitgedrukt.

0%	archeologisch leeg, geheel verstoord of reeds opgegraven.
10%	archeologische waarde onbekend; proefonderzoek wordt aanbevolen.
50%	archeologisch waardevol; een opgraving is noodzakelijk en de vondstkans is 1:2. Voor de

binnenstad betekent een 50% locatie meestal dat de eerste meter bodemarchief verdwenen is, maar dat de onderste lagen nog bewaard zijn gebleven.

- | | |
|------|---|
| 90% | archeologisch zeer waardevol; een opgraving is noodzakelijk en de vondstkans is nagenoeg 100%. |
| 100% | archeologische toplocatie; indien bescherming niet kan is een opgraving altijd noodzakelijk, de vondstkans is uiteraard 100%. |

De archeologische waardering van het plangebied is aangegeven op figuur 3.

Gebieden die volgens de archeologische waarderingskaart een vondstkans hebben van 50% of meer hebben de dubbelbestemming "Archeologisch waardevol gebied" gekregen. De 50 % gebieden zijn omschreven in paragraaf 7.4 . Voor bepaalde ingrepen in de bodem (zie artikel 20 van de voorschriften) dient de aanvrager van een reguliere bouwvergunning in het belang van de archeologische monumentenzorg een rapport te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Aan een reguliere bouwvergunning kunnen in dit verband voorschriften worden verbonden."



figuur 4
Ruimtelijke hoofdstructuur

4 Uitgangspunten

Onderstaand worden de uitgangspunten beschreven die bij de realisatie van Stadshagen II worden gehanteerd.

4.1. Wonen

Zwolle heeft al enkele decennia een groeitaak, die is vastgelegd in het rijksbeleid en meerdere convenanten. Dit wordt ondersteund door verschillende – ook recente – woningmarktonderzoeken. Uit dit samenstel blijkt dat Zwolle niet alleen de potentie heeft om te groeien, maar deze kansen ook wil benutten en daarin gesteund wordt door rijk en provincie. In de kern komt het er op neer dat Zwolle niet alleen de eigen bevolkingsgroei huisvest maar ook een taak heeft bij het voldoen aan de woningvraag van binnen en buiten de regio. De daaruit voortvloeiende bouwopgave heeft geleid tot de bouw van meerdere uitbreidingswijken; achtereenvolgens Holtenbroek, Aalanden, Zwolle-Zuid, Stadshagen I. Thans is Stadshagen II aan de orde.

In de VINEX-afspraken is vastgelegd dat Zwolle in de periode 1995 t/m 2004 in totaliteit 8050 woningen bouwt op binnenstedelijke locaties en nieuwe uitlegcomponenten van de VINEX. In de VINAC-afspraken zijn aan die taakstelling nog eens 4000 woningen toegevoegd voor de periode 2005 t/m 2010. Een en ander is nogmaals vastgelegd in het Meerjarig Ontwikkelingsprogramma's (MOP) "De Zwolse Kijk" van november 1999 en "De Kracht van Zwolle" van november 2004.

In het MOP is voor de periode 2005 t/m 2009 een bouwopgave is geformuleerd van tenminste 890 woningen per jaar. In het kader van de voorbereiding van De Zwolse Kijk is de lokale woningmarkt in beeld gebracht. Het onderzoek (Woningmarktanalyse Zwolle, Quintis juni 2000) verwijst ondermeer naar

de Primosprognose 1998-2020 voor Zwolle, waarin een toename met 14000 huishoudens is voorzien. De kwalitatieve prognoses in dit onderzoek (waaronder dreigende leegstand in de goedkopere huursector) hebben door de economische ontwikkelingen sindsdien behoorlijk aan actualiteit ingeboet; op dit moment is er een groot en nog groeiend tekort aan goedkopehuurwoningen en betaalbare koopwoningen voor starters.

De provincie Overijssel steunt de verdere versterking van het stadsgewest door voortgezette concentratie van wonen en werken in de Overijsselse steden, omgeven door een open platteland. In het Streekplan Overijssel 2000+ is dan ook voorzien in verdere uitbreiding van Zwolle met 7000 à 10200 woningen in de periode 2000-2009 tot 72000 woningen in 2010 in de netwerkstad Zwolle-Kampen.

De gemeenten Zwolle en Kampen zijn in de (concept) Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening aangewezen tot 'netwerkstad'. Teneinde daaraan inhoud te geven is een samenwerkingsovereenkomst tussen beide steden gesloten, waarin ook de provincie Overijssel partij is. Eén van de afspraken betreft de complementariteit: voorkom onnodige concurrentie en overbodige dubbelinvesteringen. Voor wat betreft het wonen is de woningbehoefte in de netwerkstad nogmaals onderzocht (Woningbehoefte in de netwerkstad Zwolle-Kampen, ABF/Companen, oktober 2001). Voor Zwolle leidt het onderzoek tot meerdere aanbevelingen, waaronder de spoedige ontwikkeling van Stadshagen II, meer differentiatie in de bestaande wijken, meer toplocaties (ook in Stadshagen), meer ruimte voor particulier opdrachtgeverschap en consumentgericht bouwen. Het sterke punt van Zwolle vergeleken met Kampen is het stedelijk wonen.

In het kader van de ontwikkeling van een provinciale woonvisie heeft de provincie ondermeer de

woningmarkt opnieuw doorgelicht. De nieuwe prognoses wijken weinig af van de streekplancijfers. Wel zijn de lijnen doorgetrokken tot het jaar 2030, in welk jaar (afhankelijk van de migratie) in de netwerkstad Zwolle-Kampen 194.000 à 222.000 mensen zullen wonen hetgeen overeenkomt met 87.700 à 99.500 huishoudens. In het jaar 2000 woonden er 62.900 huishoudens in de netwerkstad, zodat er een toename met 24.800 à 36.600 huishoudens te verwachten valt. Dit is gemiddeld 850 à 1220 huishoudens per jaar in beide steden samen.

Samenvattend kan worden gesteld dat Zwolle sinds jaar en dag een telkenmale herbevestigde groeitaakstelling heeft, niet alleen voor de eigen bevolking maar ook voor de opvang van migranten van binnen en buiten de eigen regio. Stadshagen II moet worden gezien als de logische voortzetting van dat beleid en is derhalve bedoeld voor een breed scala van doelgroepen. De kwalitatieve programmering van Stadshagen II, zoals die in het structuurplan is aangegeven, is daar dan ook op gericht.

Onderbouwing kwalitatief programma: flexibiliteit is noodzaak

Voor Stadshagen II wordt de nodige programmatische flexibiliteit ingebouwd teneinde op veranderingen in de economie en de consumentenvoorkeuren te kunnen inspelen.

In het structuurplan voor Stadshagen II is een indicatief kwalitatief woningbouwprogramma vermeld. Het gaat om een programma dat enerzijds voor een breed scala van doelgroepen is bestemd (dus niet specifiek een hoog marktsegment), zij het dat niet iedere doelgroep zal kunnen worden bediend. Anderzijds noopt de noodzakelijke pluriformiteit binnen de planomvang van 4.000 woningen tot de bouw van een divers woningaanbod. De in het structuurplan aangegeven kwaliteitsaspecten

zoals 'meer ruime woningen, meer dure woningen, meer vrijstaande en 2/1-kapwoningen, meer koopwoningen, consumentgericht bouwen en particulier opdrachtgeverschap' hebben als doel om een kwalitatief verschil met het (recente) verleden aan te geven binnen het vastgestelde woningbouwprogramma voor de diverse doelgroepen.

Stadshagen II moet dus een stadswijk worden, waarbij een symbiose wordt bereikt tussen het sterke punt van Zwolle – het stedelijk wonen – en het sterke punt van de locatie – ruimte en groen.

4.2. Het MER Stadshagen II

In het Structuurplan Stadshagen II (2002) is het voornemen uitgesproken om in aansluiting op de Stadshagen I een nieuwe woningbouwlocatie Stadshagen II te ontwikkelen. Naast de aanleg van 4.000 woningen maken infrastructuur, voorzieningen, sportvelden, kleinschalige bedrijvigheid, recreatie en groen onderdeel uit van de ontwikkelingen.

Een omvangrijk plan als het onderhavige kan een grote invloed hebben op de huidige milieukwaliteit van het gebied en op de omgeving. In de Wet milieubeheer is daarom bepaald dat bij de ontwikkeling van dit soort plannen een milieueffectrapport moet worden opgesteld.

Het doel van milieueffectrapportage is om het milieubelang naast andere belangen een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming. Daarom moeten van grootschalige projecten eerst de milieugevolgen in beeld worden gebracht, voordat besluitvorming plaatsvindt.

In het MER worden de verwachte milieu-effecten door het realiseren van deze doelstellingen uitgewerkt voor zowel het plangebied als de omgeving. Hiertoe

zijn drie alternatieven onderzocht. Deze worden als volgt omschreven:

1. het planalternatief. Het planalternatief is de voorgenomen activiteit op basis van het Structuurplan Stadshagen II.
2. het middenalternatief. Het middenalternatief is gebaseerd op een optimalisatie met betrekking tot woon- en leefmilieu in de wijk.
3. het bundelalternatief. Het bundelalternatief is gebaseerd op een optimalisatie met betrekking tot ecologie en landschap.

Op basis hiervan is het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) beschreven. Er is ten eerste gekeken naar de keuze in ligging van de hoofdinfrastructuur, aangezien deze in belangrijke mate bepalend is voor het totale milieueffect. Daarna is gekeken naar de plaats van bebouwing, dichtheden en de plaats van voorzieningen (occupatie). In het MER is tenslotte gekeken naar verdere optimalisatie binnen deze basisstructuur. Vervolgens heeft nader onderzoek uitgewezen dat de gecumuleerde effecten van Stadshagen II op de kwalificerende soorten en op de omliggende speciale beschermingszones niet aanwezig zijn.

De gemeenteraad heeft op 6 oktober 2003 het MER, Stadshagen II aanvaardbaar verklaard. In dezelfde vergadering heeft de raad een uitspraak gedaan over het gewenste tracé van de HIS. Dit voorkeustracé is bepaald aan de hand van de thema's: verkeer en mobiliteit, MER, stedenbouwkundige samenhang, kosten en maatschappelijke haalbaarheid. Ter hoogte van Breecamp / Breezicht gaat de voorkeur uit naar een weg buitenom door de polder (op een afstand van 200 meter van Breecamp / Breezicht), om te kunnen voldoen aan het uitgangspunt dat Stadshagen II in de toekomst 4.000 woningen telt, een sluitende exploitatie van groot belang is en gestreefd wordt naar een

vlotte doorstroming van het regionale verkeer in combinatie met een goede ontsluiting voor de wijk. Ter hoogte van de Tippe wordt het tracé van de hoofdinfrastructuur gebundeld met de Kamperweg. Er bestaan geen significante verschillen tussen de alternatieven uit het MER. In de MMA is gekozen de hoofdinfrastructuur in het deelgebied de Tippe te bundelen met de Kamperspoorlijn om de barrièrewerking tussen Stadshagen I en de Tippe te verkleinen, de afstand van de hoofdinfrastructuur zo kort mogelijk te laten zijn en de invloed van de weg op het buitengebied te minimaliseren. De argumenten om in het bestemmingsplan af te wijken van het MMA zijn stedenbouwkundig en verkeerskundig van aard en leiden tot efficiënter grondgebruik. Rondom de HOV verbinding wordt namelijk gestreefd naar een multifunctioneel verblijfsgebied en bundeling van hoofdinfrastructuur met de Kamperlijn is strijdig met het gebruik van dit gebied als multifunctioneel verblijfsgebied. Bovendien kan door de hoofdinfrastructuur rondom de Tippe te projecteren ruimte worden bespaard. Tenslotte wordt het doorgaande karakter van de hoofdinfrastructuur benadrukt door deze weg buitenom aan te leggen.

Na de vaststelling van het hiervoor aangegeven voorkeustracé heeft intensief overleg met de provincie en de buurgemeenten geresulteerd tot de conclusie dat alleen de weg, gesitueerd direct ten zuiden van de Stuurmansweg en de Milligersteeg, volledige instemming heeft van de provincie en de buurgemeenten.

Naast de ligging van de hoofdinfrastructuur worden in het MER een aantal aanbevelingen geformuleerd. In onderstaande tabel is aangegeven op welke wijze deze aanbevelingen zijn opgenomen in het bestemmingsplan of op welke wijze deze aanbeveling in de verdere planvorming wordt omgegaan.

Aanbeveling/uitgangspunt	Wijze waarop met de aanbeveling wordt omgegaan in latere planvorming
Het niet bebouwen en afschermen van standplaats bijzondere plantensoorten in zuidelijk gedeelte van de Tippe	Standplaats is buiten het plangebied gehouden en wordt derhalve niet bebouwd
Sparen van visfauna	Bestaande watergangen worden zoveel mogelijk gespaard. Vissen uit te dempen watergangen worden verplaatst. Bij aanleg van nieuw water worden de oevers zoveel mogelijk natuurvriendelijk ingericht.
Variëren met woningdichtheden om milieudoelstellingen te optimaliseren	Tijdens de verdere planvorming zal de verdeling van woningdichtheden in relatie met milieudoelstellingen worden meegenomen.
Maatregelen DuBo, EPL 7,0	Tijdens de verdere planvorming en in de overeenkomsten met marktpartijen zal deze doelstelling nader uitgewerkt worden. In het evaluatieprogramma van het MER zal onderzocht worden in hoeverre de doelstelling wordt gehaald. Het evaluatieonderzoek zal halverwege de realisatiefase worden uitgevoerd zodat bijsturing mogelijk is.
Kruipruimteloos bouwen	Wordt niet in bestemmingsplan vastgelegd.
Geïntegreerd rioolstelsel	Wordt toegepast in Stadshagen II
Natuurvriendelijke oevers	Bestaande watergangen worden zoveel mogelijk gespaard en bij aanleg van nieuw water worden de oevers zoveel mogelijk natuurvriendelijk ingericht.
Bomenrij	Bij de verdere uitwerking van het plan zal bepaald worden of deze aanbeveling wordt overgenomen.
Infrastructuur duurzaam veilig	Wordt toegepast in latere planvorming
Introductie autoluwe gebieden	Indien initiatiefnemers dit concept willen toepassen zal de gemeente dit faciliteren

4.3. Landschap

Volgens de beschrijving in het 'Structuurplan Stadshagen II' zijn voor de landschappelijke waarden de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- **handhaving van het kerngebied van de polder Mastenbroek, met respect voor haar schaal en haar openheid en zichten;**
- **benutting van de belangrijkste lange lijnen binnen de transformatie van de randgebieden van de polder;**
- **binnendijs aansluiting zoeken op het buitendijkse landschap van het Zwarte Water en de IJssel;**
- **realisatie van de groene vingers.**

4.4. Ruimtelijke hoofdstructuur

Het ruimtelijk structuurmodel voor Zwolle als geheel zoals beschreven in de 'Doorkijk, een beeld van Zwolle na 2005' (1997) wordt gekenmerkt door een strokenontwikkeling. Dit ontwikkelingsconcept voor het ruimtelijk structuurmodel vormt ook het uitgangspunt bij het ontwikkelen van nieuwe locaties. De Vinex-locatie Stadshagen ligt in het verlengde van de 'Centrumstrook'. De Wig, nu aangeduid met de Tippe, ligt in het verlengde van de strook direct ten zuidwesten daarvan. Breezicht, nu onderverdeeld in Breecamp en Breezicht, valt niet binnen de invloedssfeer van het strokenconcept omdat Breecamp / Breezicht bij het opstellen van de notitie nog niet als woongebied in beeld was. Het gebied Breecamp / Breezicht ligt op het omslagpunt van stad naar polder. Het vormt de aansluiting op Stadshagen I en grenst aan de polder Mastenbroek. De aansluiting op Stadshagen I en de Mastenbroekerpolder wordt in belangrijke mate beïnvloed door de uitwerking van de Oude Weteringzone en de mogelijkheid tot behoud en versterking van de cultuurhistorische waarden.

In de Tippe wordt het strokenconcept nader

uitgewerkt met de spoorzone als functionele ruggengraat. De verwachting is dat hier een op maat van de stad gesneden openbaar vervoerssysteem ontwikkeld wordt met halteplaatsen die ruimtelijk begeleidt worden met enkele hoogbouwaccenten. De Tippe haakt zo direct aan op het stedelijk netwerk Zwolle – Kampen.

Door de functiewijziging van de Voorsterweg ontstaat de mogelijkheid het gebied, dat is gelegen ten noordoosten van Westenholte en ten zuiden van de hoofdinfrastructuur, opnieuw in te richten. Dit gebied, de Noordschil Westenholte, is ruimtelijk en functioneel gericht op Westenholte.

De uitgangspunten voor de ruimtelijke hoofdstructuur (figuur 3) zijn de volgende:

- **in de Tippe wordt aangehaakt op het strokenconcept en het stedelijk netwerk Zwolle-Kampen;**
- **het gebied Breecamp / Breezicht geeft vorm aan de overgang van stad naar polder;**
- **de Noordschil Westenholte aansluiten op de ruimtelijke structuur van Westenholte.**

4.5. Cultuurhistorie

Het poldergebied rondom Stadshagen is relatief stabiel geweest sinds de bedijking en verkaveling in de 14e eeuw. Veel van de kenmerken van het poldergebied stammen uit die periode. In het plangebied en de randgebieden zijn elementen te vinden die een nog oudere historie weerspiegelen. Grote ingrepen in het gebied zijn relatief recent.

De elementen uit de periode voor de inpoldering zijn: de rieten van Stadsland en Rietpark, de Zalkerdijk, 's Heerenbroek, de IJsseldijk en wellicht ook de Hasselterdijk. Wellicht stammen ook uit die periode de Scholtensteeg, de Graven (het tracé Werkerlaan), de Werkerallee en de verkaveling in hoofdlijnen.

Bij de inpoldering zijn ontstaan de Bisschopswetering, de Oude Wetering, de Nieuwe Wetering en de huisterpen. Het spoor van Zwolle naar Kampen, de verspreide bebouwing zonder terpen, de Milligerplas en Stadshagen I zijn toevoegingen uit de afgelopen twee eeuwen.

Vanwege de kwaliteit, uniciteit en gaafheid van de 14e eeuwse polder is de polder Mastenbroek aangewezen als één van de Belvédèregebieden. Inmiddels heeft deze aanwijzing geleid tot de aanduiding Nationaal landschap IJsseldelta. In de nota Belvédère beogen vier ministeries in de ontwikkeling van deze gebieden meer rekening te houden met cultuurhistorische waarden. Bij de transformatie van het plangebied van landelijk naar stedelijk zijn het behouden en benutten van de structuur met haar profilering en haar karakteristieke bebouwing van belang.

De uitgangspunten voor behoud van cultuurhistorische waarden zijn de volgende:

- **behoud van de dijken met archeologische waarden en directe omgeving;**
- **mogelijke inpassing van de oude bebouwing en de huisterpen;**
- **inpassing van de waardevolle lijnen: de assen van de weteringen en de stegen, de Werkerlaan, de Werkerallee en de Tankgracht. Rond de belangrijkste structuurdragers van de polder (de Bisschopswetering, de Oude Wetering en de Nieuwe Wetering) wordt een ruimte aangeduid waarbinnendetoekomstige ordening vergelijkbaar is met de huidige ordening rond deze lijnen;**
- **waar mogelijk behoud van de (zichtbaarheid van de afwijking in) verkavelingsrichting.**

4.6. Infrastructuur

4.6.1. Algemeen

Bij de ontwikkeling van Stadshagen II spelen met name de volgende aspecten:

- **duurzaam veilige infrastructuur met grote verblijfsgebieden en een heldere hoofdwegenstructuur voor de bundeling van het autoverkeer. De auto zal ruimte moeten krijgen, maar garanties op filevrije periodes worden niet gegeven;**
- **fietsvriendelijkheid met korte afstanden, langere afstanden tot circa 7,5 km vragen om hoogwaardige infrastructuur;**
- **kansen voor het openbaar vervoer liggen in de functie in het voor- en natransport, gekoppeld aan het idee voor het stedelijk netwerk Zwolle-Kampen.**

4.6.2. Autoverkeer

De belangrijkste hoofdwegen die relevant zijn voor de ontwikkeling van het plangebied zijn de Hasselterweg en de Voorsterweg. Deze wegen bedienen niet alleen grote delen van Stadshagen, maar wikkelen ook regionaal verkeer af van de Zwarte Watersteden en Kampen en IJsselmuiden. Een deel vanuit Hasselt kiest de langere route via de Mastenbroekerallee, omdat dit de kortste verbinding blijft met de werkgebieden aan de oostzijde van de stad.

Het realiseren van een programma van circa 4.000 woningen in Stadshagen II leidt tot een grote verkeersdruk op de routes naar de centrale delen van Zwolle. De rapportage 'Zicht op Stadshagen II' gaat in op de invloed van deze ontwikkeling op de verkeersbelasting op het hoofdwegenet. Daarbij zijn drie ontwikkelingsopties nader onderzocht. In elke optie zijn de 4.000 woningen op een andere locatie in het plangebied gesitueerd.

Vervolgens is in het Milieueffectrapport Stadshagen II de invloed van de ontwikkeling op de verkeersbelasting in het plangebied nader onderzocht aangezien de situering van de hoofdinfrastructuur (HIS) een belangrijk uitgangspunt vormt voor de voorgestane ontwikkelingen.

De uitgangspunten voor autoverkeer zijn de volgende:

- aansluiten bij de categorisering van het Zwolse hoofdwegenet door een heldere structuur, onder meer door scheiding tussen doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer, conform de aanpak van Stadshagen I;
- garanderen van een goede interne ontsluiting van Stadshagen en beperken van de aantasting van het woon- en leefklimaat;
- beperking van de hoeveelheid woon-werkverkeer door een combinatie van wonen en werken, en een structuur die het gebruik van fiets en openbaar vervoer stimuleert.

4.6.3. Fietsverkeer

De belangrijkste ontsluiting voor fiets en openbaar vervoer vindt plaats via de Twistvlietbrug en de brug over het Zwolle - IJsselkanaal. Daarmee ontstaat een rechtstreekse route naar de stad, terwijl het autoverkeer wordt omgeleid. Bij uitbreiding van Stadshagen speelt dit gegeven een belangrijke rol. Wat afstand betreft, ligt de Tippe nog net gunstig voor een goed gebruik van de fiets. Onder het spoor zal een verbinding aanwezig zijn voor het langzaam verkeer tussen Westenholte en het voorzieningencentrum in Stadshagen.

De afstand van het gebied Brecamp / Breezicht tot de binnenstad is vrij groot en voor fietsers minder aantrekkelijk. Het fietspad over de Oude Wetering zal doorgetrokken worden. Fietsers naar het voorzieningencentrum van Stadshagen rijden via de Oude Wetering. De Mastenbroekerbrug is de nabije oeververbinding richting Holtenbroek en Aa landen.

Voor het fietsverkeer worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- **duurzaam veilige verbindingen voor fietsers naar de belangrijke centra;**
- **geïntegreerd net van langzaam**

verkeersverbindingen (fietsverkeer) waardoor een directe relatie tussen de woongebieden, het centrum, recreatieve voorzieningen en ander voorzieningen is bereikt;

- **fijnmazig fietsnetwerk in de wijk voortbordurend op de bestaande routes;**
- **recreatieve routes van rivier naar rivier en naar de uitloopgebieden;**
- **bij voorkeur ongelijkvloerse kruisingen met hoofdinfrastructuur.**

4.6.4. Openbaar vervoer

Stadshagen I heeft de beschikking over een stadslijn die een lus rijdt door de wijk en via de Twistvlietbrug naar de binnenstad loopt. Daarnaast maakt een regionale lijn gebruik van de Hasselterweg.

Stadshagen II zal ook worden ontsloten met het openbaar vervoer. Het gaat dan om goede verbindingen naar de binnenstad en het station enerzijds en naar het voorzieningencentrum van Stadshagen I anderzijds. De relatie met de centrale stad vraagt om maximale doorstroming en minimaal oponthoud. De relatie met het centrum van Stadshagen I stelt op zich geen hoge eisen aan de doorstroming, maar vraagt wel om zorgvuldige bediening van alle delen van het plangebied.

De aanwezigheid van de spoorlijn biedt daarnaast volop mogelijkheden. Omdat het ministerie van Verkeer & Waterstaat voor het zuidelijke tracé van de Hanzelijn, via Hattermerbroek heeft gekozen kan de huidige lijn een andere functie krijgen. De vraag is welke rol de Kamperlijn kan spelen in de ambitie van het stedelijk netwerk Zwolle-Kampen. Uit het onderzoek dat de provincie heeft uitgevoerd samen met de netwerkstad Zwolle-Kampen komt de conclusie om de railverbinding te handhaven, gebruik te maken van ander materieel (lightrail) en twee stations toe te voegen (Stadshagen en Spoolderwerk).

De uitgangspunten voor openbaar vervoer zijn:

- **snelle en frequente openbaar vervoersverbindingen naar de binnenstad en het NS station;**
- **centrale ontsluiting voor het openbaar vervoer, waarbij de bushaltes op optimale afstand van de woningen zijn gesitueerd;**
- **directe OV verbinding vanuit de wijk naar het voorzieningencentrum van Stadshagen I;**
- **aanhaken op het stedelijk netwerk Zwolle-Kampen middels de introductie van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) op de Kamperlijn met een halte in Stadshagen (de Tippe).**

4.6.5. Parkeernorm

In de gemeente Zwolle zijn A- en B- locaties aangewezen waar de bereikbaarheid per openbaar vervoer in de toekomst uitstekend (A-locatie) of goed (B-locatie) zal zijn. Voor deze gedefinieerde A- en B- locaties gelden stringente normen voor kantoren en winkels/ horeca. Tevens zijn voor de overige categorieën waaronder woningen parkeerkencijfers, met de reductiefactoren voor zover die van toepassing zijn opgenomen in de bij de Bouwverordening horende lijst 'Parkeernormen Gemeente Zwolle 2003'. De lijst maakt een geografisch onderscheid (centrum, schil en overig) en onderscheid in stedelijkheidsgraden. Stadshagen II wordt aangemerkt als matig stedelijk gebied.

Voor kantoorlocaties in gebieden met goed openbaar vervoer (de zogenaamde A- en B-locaties) wordt een stringent parkeerbeleid gehandhaafd.

4.7. Waterhuishouding

Het hoofdrapport 'Visie vanuit Wateren en Oevers – vwo- (februari 2000) geeft een ruimtelijke visie waarin vanuit (grond-) wateroptiek het wenselijke gebruik van wateren, oevers en aangrenzende gebieden

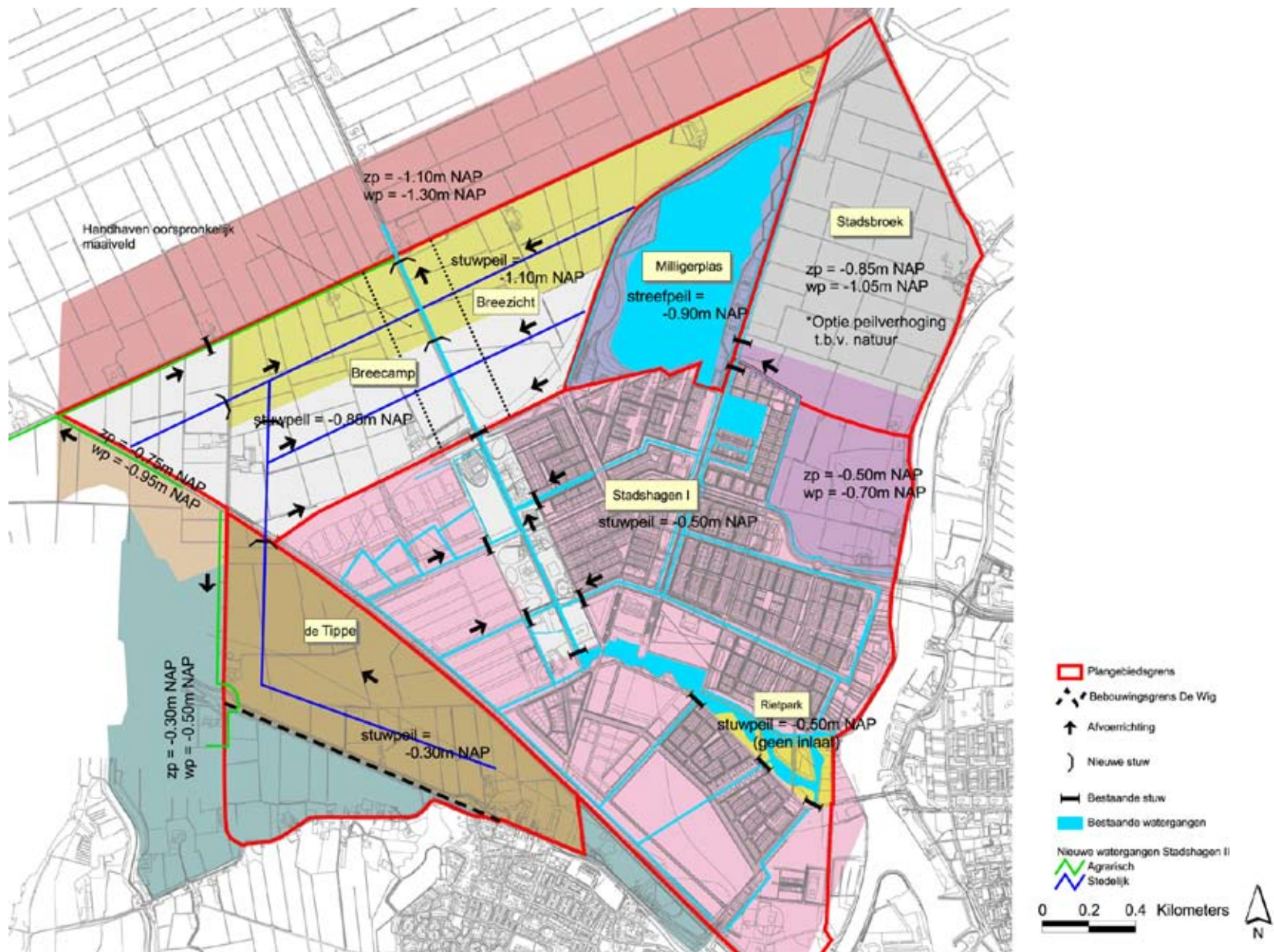
staat aangegeven. In het rapport Waterplan Zwolle, naar Zwols water van Aa-klasse (maart 2001) is de strategische visie op water in Zwolle beschreven. Voor de komende tien jaar is een koers uitgestippeld die de gemeente Zwolle, het Waterschap Groot Salland, de Waterleidingmaatschappij Overijssel (WMO) en de Provincie Overijssel binnen het Waterpact Zwolle gezamenlijk nastreven.

De Watervisie van het Waterschap Groot Salland geeft op hoofdlijnen de vanuit het watersysteem, gewenste ruimtelijke ontwikkeling weer. De Watervisie is gebaseerd op een aantal beleidsuitgangspunten:

- **minimale beïnvloeding van het watersysteem. Sturing van functies moet zo min mogelijk plaatsvinden. Dit kan door het leggen van de juiste functies op de juiste plaats en wanneer dat niet mogelijk is door het nemen van de juiste technische maatregelen;**
- **door herinrichting minimaal gebruik van gebiedsvreemd water;**
- **gevolgen van wateroverlast zoveel mogelijk over het gebied verdelen;**
- **het zoveel mogelijk afkoppelen van verhard oppervlak van het riool;**
- **beschermen van watergangen die gevoed worden door kwel tegen negatieve invloeden van het stedelijk en landelijk gebied.**

Het plangebied maakt onderdeel uit van de polder Mastenbroek. De huidige waterhuishouding is afgestemd op de landbouw. Op dit moment is het waterschap bezig het peilbesluit voor de Mastenbroekerpolder te herzien. Dit zal nauwelijks invloed hebben op het gebied van Stadshagen II.

Voor het beheer van de rivieren heeft het centrale deel van de polder Mastenbroek de potentie van retentiegebied voor gebiedseigen water ('Ruimte voor de Rivier'). De afwatering van de polder vindt plaats



figuur 5
Waterhuishoudingsplan Stadshagen Zwolle (oktober 2003)

via de weteringen en waterlopen langs de stegen in noordwestelijke richting. Hoofdwatgangen in het plangebied zijn de Oude Wetering en de watergang langs de Werkerlaan. Ook voor Stadshagen II zullen zij als zodanig functioneren.

In 2003 is in nauwe samenwerking tussen het waterschap Groot Salland en de gemeente het Waterhuishoudingsplan Stadshagen II te Zwolle opgesteld. Het plan omvat zowel Stadshagen I en Stadshagen II. Op deze wijze is een integraal plan ontwikkeld voor het totale watersysteem in Stadshagen.

In figuur 5 is een overzicht gegeven van de toekomstige peilgebieden die het plangebied kent. De stroomrichting is altijd richting Oude Wetering. De Milligerplas is hydrologisch gescheiden van de omgeving: er komt geen watergang in de plas uit. Het water is daarom relatief schoon. Een eventueel tekort aan water wordt gecompenseerd door regenwater en kwel, een overschot in natte tijden zijgt weg in de bodem (omgekeerde kwel).

Het waterpeil varieert iets door de invloed van het Zwarte Water via het grondwater. De waterhuishoudkundige situatie van de Milligerplas mag niet wijzigen door veranderingen in de omgeving. Ook het Rietpark en de Stadskolk met omliggende terreinen zijn gescheiden van hun omgeving en hebben een natuurlijke waterfluctuatie. Dit biedt kansen voor bijzondere natuurwaarden die aan water zijn gebonden.

In Stadshagen I is het peil direct langs de Oude Wetering gehandhaafd om langs deze oude structuur de bestaande situatie, van laag gelegen terreinen met bebouwing op terpen, te behouden.

Stadshagen I kent een duurzame waterhuishouding die er op gericht is zo weinig mogelijk gebiedsvreemd

water in te laten vanuit het Zwarte Water. Daartoe is er een geïntegreerd rioolstelsel aangelegd, waarbij het water van de verharde oppervlakken via infiltratiebuizen of boxen wordt geïnfiltréerd in de bodem. Het effect hiervan is dat de afvoer naar de polder tijdens en na hevige regenval veel gelijkmatiger zal plaatsvinden en door een slim systeem van 'vasthouden' van water er in de zomer veel minder of zelfs geen water hoeft te worden ingelaten om de peilen in de watergangen op niveau te houden.

Voordeel van dit systeem is ook dat de Rioolwaterzuivering niet zwaar belast wordt en het rendement van de inrichting hoog is in vergelijking met inrichtingen waarop gemengde rioolstelsels lozen. In Stadshagen I wordt geen enkele overstort aangelegd en dus ook geen verdund rioolwater geloosd op de watergangen. Het algemeen principe dat water zo veel mogelijk van 'schoon' naar 'vuil' (dit betekent van voedselarm naar voedselrijk) van de rietzone en de wijk zelf naar de polder met de landbouw moet stromen, gaat in Stadshagen I en ook in Stadshagen II op. Na aanvankelijke aanloopproblemen zijn er goede ervaringen met het geïntegreerde rioolsysteem in Stadshagen I. Voor Stadshagen II wordt daarom wederom overgegaan tot de aanleg van een geïntegreerd stelsel. Afkoppeling van weg- en dakoppervlak is op alle locaties in de uitbreiding mogelijk.

Gerelateerd aan het water is de drooglegging, het verschil in straatpeil en oppervlaktepeil. Met een gesloten grondbalans zal een drooglegging in Stadshagen II mogelijk zijn tussen de 1,30 en 1,40 m. Dat is voor een woonwijk een prima maat. Voor de maaswijdte van de voorzieningen voor waterafvoer is de situatie in Stadshagen I een hanteerbare richtlijn voor Stadshagen II. De voorzieningen kunnen bestaan uit watergangen en infiltratierielen of (gedeeltelijk)

uit wadi's en of waterdoorlatende verharding.

Bij de waterhuishouding in Stadshagen II zullen dezelfde afvoernormen gehanteerd worden die bij landbouwkundig gebruik van toepassing zijn. Daardoor zal de afvoer van water niet toenemen in vergelijking met de huidige landbouwkundige situatie (1,5 l/ s/ ha). In de toekomst wil het Waterschap de afvoercapaciteit verder terugbrengen naar 0,7 l/ s/ ha.

In het stedelijk gebied van Stadshagen II moet ten behoeve van de normale waterberging rekening worden gehouden met 5 à 6% oppervlaktewater van de totale oppervlakte binnen het plangebied. Daarnaast moet rekening worden gehouden met water dat in tijden met extreme regenval (eens in de 250 jaar) geborgen moet kunnen worden. Hiermee wordt rekening gehouden door in Stadshagen I watergangen en groen te benutten, berging te creëren in de Milligerplas en het Rietpark. In Stadshagen II worden de watergangen en de sportvelden benut (meervoudig ruimtegebruik). Deze onderdelen van de berging hebben hun normale functie met uitzondering van de periode waarin water geborgen moet worden.

Water is tevens beeldbepalend voor de ruimtelijke structuur. In Breecamp / Breezicht wordt dit beeld gevormd door de sloten en weteringen en in Stadshagen I door singels en de natte terreinen aan Hasselterdijk, zoals de Zwartwaterzone en het Rietpark. De Milligerplas is ruimtelijk een uitzonderlijk element.

De uitgangspunten worden als volgt samengevat:

- **drooglegging van minimaal 1,30 m en bij voorkeur 1,40 m;**
- **waterafvoer uit het gebied wordt maximaal 1,5 l/ s/ ha.;**
- **aanleggen van een geïntegreerd rioolstelsel.**

De neerslag water van woningen en verharde oppervlakken wordt in of nabij de woning geïnfilteerd;

- **waterafvoer richting polder Mastenbroek verloopt via de Werkerlaan/ Nieuwe Wetering of via de Oude Wetering;**
- **benutting van water als ruimtelijk structurerend element.**

4.8. Ecologie

De natuurgebieden bij het Zwarte Water en de IJssel zijn onderdeel van de provinciale Ecologische Hoofdstructuur. Langs de IJssel vindt grootschalige ontwikkeling van natte natuur plaats. De zone (uiterwaarden en rivier) van het Zwarte Water en Overijsselse Vecht, IJssel en Zwarte Meer vallen onder de Europese Vogelrichtlijn (1999). Als in dit gebied ingrepen plaatsvinden, moet worden aangetoond dat dit geen negatieve effecten heeft op de vogelstand.

In het kader van de Europese Habitatrichtlijn is daarnaast de Speciale beschermingszone 'Zwarte Water' aangemeld, vanwege de waarde van het gebied voor vegetaties van schrale hooilanden en gemengde bossen langs grote rivieren, en de Speciale beschermingszone 'IJsseluiterwaarden', vanwege diverse vegetatie- en habitattypen en het voorkomen van Bittervoorn, Kleine modderkruiper en Kamsalamander. Gebieden die conform bovenstaande richtlijnen zijn aangewezen of aangemeld, mogen niet significant door de plannen worden beïnvloed. De lidstaten van de Europese Unie dienen passende maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats van deze soorten wordt behouden.

De beide genoemde Europese richtlijnen beschermen niet alleen als zodanig aangewezen

gebieden. Een groot aantal planten- en diersoorten wordt beschermd door deze EU-richtlijnen ook indien deze soorten buiten beschermde gebieden worden waargenomen. De EU-richtlijnen zijn geïmplementeerd in de Flora- en Faunawet. In het kader van het Milieueffectrapport Stadshagen II (hoofdstuk 7.1 en 7.2) is onderzoek verricht naar diersoorten die voorkomen in het plangebied en het studiegebied en die zullen vallen onder de zogenaamde 'prioritaire soorten' in het kader van de Europese Habitatrichtlijn. Deze soorten krijgen daardoor een bijzondere bescherming. Dit studiegebied omvat de polder Mastenbroek, het Zwarte Water en de IJssel. In de MER is uitvoerig beschreven wat de huidige waarde van de flora en fauna is en welke soorten voorkomen in het plangebied. Daarbij is tevens bekeken welke maatregelen nodig zijn voor de bescherming van de soorten en is getoetst aan de Habitat-richtlijn en de Flora- en Faunawet.

Binnendijs liggen diverse terreinen met rietland en ruigte of ze worden ontwikkeld, zoals het Rietpark, de sloten en oevers in het gebied rond de Stadskolk, de noordrand van de Milligerplas, enkele kleine terreinen aan de Hasselterdijk en het Bovenjutjesriet. Deze terreinen functioneren als onderdeel van het leefgebied van dieren in de uiterwaarden van het Zwarte Water. Geschikte verbindingen zijn hiervoor van belang.

De polder Mastenbroek heeft als geheel hoge natuurwaarden door weidevogels en ganzen. Weidevogels foerageren in extensief grasland en langs flauwe oevers. Openheid en beperking van verstoring zijn cruciaal voor deze soorten. Eenden en ganzen gebruiken het water van de Milligerplas als rustplaats. Zij foerageren in de polder Mastenbroek. Met de uitbreiding van de plas en de natuurlijke inrichting van het noordelijk deel kan

de rustfunctie worden versterkt en kan deze relatie onderhouden worden. Daarentegen is wellicht een negatief effect ontstaan door de ontwikkeling van Stadshagen I.

De vegetatiekundige waarden van het gebied zijn onderdeel van het agrarisch landschap. Deze waarden beperken zich tot verspreid voorkomende sloot-, slootkant-, en oevervegetaties.

De uitgangspunten voor de ecologie in het gebied zijn als volgt (inclusief de doorwerking van de aanbevelingen uit het MER):

- Mogelijkheden worden benut voor het vrijhouden van migratiezones voor dieren tussen het Zwarte Water, de polder Mastenbroek en de IJssel.
- Waar mogelijk wordt verlies van belangrijke natuurwaarden voorkomen. Met name het gebied tussen de Kamperweg en de Zalkerdijk herbergt bijzondere planten- en diersoorten en wordt mede daarom buiten het plangebied gehouden.
- Bestaande watergangen worden zoveel mogelijk gespaard. Vissen uit te dempen watergangen worden verplaatst. Bij de aanleg van nieuw water worden de oevers zoveel mogelijk natuurvriendelijke ingericht.
- Natuurwaarden die verloren gaan bij de aanleg van nieuw stedelijk gebied kunnen deels worden gecompenseerd door een natuurlijke ontwikkeling van andere gebieden. Dit geldt met name voor het verlies aan weidebroedvogels.

4.9. Recreatie

De landschappen rond Zwolle bieden een aantrekkelijke buitenruimte. Veel toeristisch-recreatieve activiteiten spelen zich af in die groene ruimte in de vorm van recreatief medegebruik. Naast beleving van natuur, rust en ruimte is de recreant steeds meer geïnteresseerd in cultuur en

cultureel erfgoed. De kwaliteit van het landschap en routenetwerken zijn essentieel voor deze vorm van recreatie. Om de mogelijkheden voor recreatief gebruik te vergroten verdient de ontwikkeling van goede recreatieve verbindingen tussen stad en groene ruimte extra aandacht.

Veel van de recreatie vindt dicht bij huis plaats. Dit vraagt om ruimte binnen en nabij wijken, zowel in de vorm van voorzieningen als in de vorm van park- en uitloopruijnte. Ook gezien de groei van Zwolle dient rekening te worden gehouden met de recreatievraag in de toekomst en dient ruimte daarvoor te worden gereserveerd in de te ontwikkelen stedelijke groenstructuur.

In het grootschalige landschap van de polder Mastenbroek vormen de stegen en wateringen de recreatieve infrastructuur. De recreant zal hier komen voor het gave landschap en het plattelandstoerisme. In de randen zijn meer mogelijkheden voor de ontwikkeling van combinaties van recreatie, natuur en landbouw.

De recreatieve ontsluiting van de Mastenbroekerpolder zal met name plaatsvinden via de Oude Wetering. Deze zal worden ingericht als een recreatieve verbindingzone tussen de Mastenbroekerpolder en het bebouwde stedelijk gebied van Stadshagen. Bij de inrichting zal rekening worden gehouden met de diverse verschillende gebruikers waaronder fietsers en voetgangers.

De landschappen van de rivieren bieden een gevarieerd beeld voor natuur en landschapbeleving met kleine en grote elementen, met de dijken en het water als voornaamste routes.

Voor het recreatieve netwerk van Zwolle zijn de aangegeven groene vingers bij de Oude Wetering

en Zalkerdijk / Kamperweg van belang. Het gebied is onderdeel van het beoogde fietsrondje Zwolle. Frankhuis is een bijzonder knooppunt van routes en een punt van verbinding met de centrumzone.

De Milligerplas wordt in het kader van Stadshagen I zodanig ingericht dat de zuidoever geschikt wordt voor oever- en waterrecreatie. Met deze inrichting van de plas is er voldoende ruimte voor deze vorm van recreatie, ook voor Stadshagen II.

De uitgangspunten voor recreatief gebruik zijn als volgt:

- **uitbouw van het recreatieve netwerk met veilige en herkenbare routes, aansluitend op cultuurhistorische elementen en op de uit te bouwen stedelijke groenstructuur;**
- **realisatie van wandelpaden, programmatische buitenruimte en voorzieningen.**

4.10. Duurzaamheid

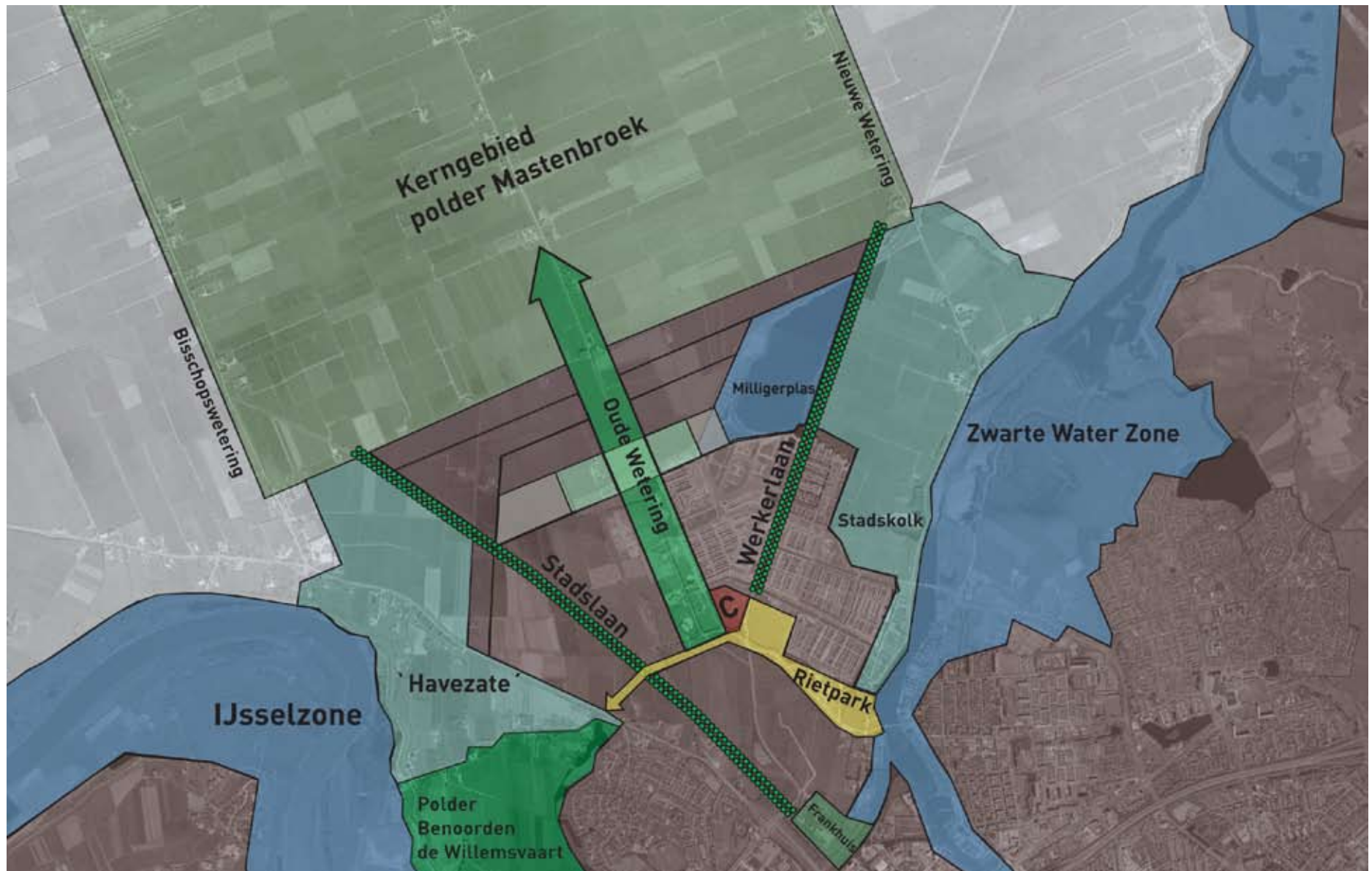
De in Stadshagen I gehanteerde uitgangspunten op het gebied van duurzaamheid zijn aangehouden en zo nodig geactualiseerd. Deze zullen dan ook als uitgangspunt dienen, te weten:

- **toepassing van kostenneutrale en vaste maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen en indien mogelijk worden de variabele maatregelen uit Het Nationaal Pakket DUBO toegepast;**
- **optimaliseren van stedenbouwkundige en architectonische ontwerpen ten aanzien van daglichttoetreding en passieve zonne-energie;**
- **uitwerking per wijk van een op duurzaamheid gericht thema zoals energie, water, materiaal gebruik, buitenruimte (groen) en flexibel bouwen;**
- **toepassing van een gesloten grondbalans.**

Naast deze uitgangspunten worden voor Stadshagen

II de volgende aanvullingen gehanteerd:

- **hoog ambitieniveau op het gebied van energiebesparing. Hiervoor is een energievissie opgesteld, waarin is onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om het energiegebruik van de woningen en van de wijk als geheel te verminderen. Daarbij zal gestreefd worden naar een Energieprestatie Op Locatie norm (EPL) van 7,0;**
- **voor zover mogelijk een optimalisatie van de maatregelen die op het gebied van water in Stadshagen I zijn toegepast;**
- **ruimte reserveren voor een innovatief deelproject van ca. 250 woningen. Binnen dit deelproject zal een extra hoog ambitieniveau op het gebied van duurzaam omgaan op het gebied van bouwen, energie, water en vervoer gelden.**



Figuur 6
Stadshagen II in het landschap

5 Ruimtelijke opzet

Eerst wordt de ruimtelijke hoofdstructuur in relatie tot de omgeving beschreven. Vervolgens vindt een beschrijving plaats van de stedenbouwkundige hoofdopzet.

5.1. Ruimtelijke hoofdstructuur in relatie tot de omgeving

De ruimtelijke hoofdstructuur in relatie tot de omgeving wordt als volgt gekenmerkt en worden onderstaand beschreven:

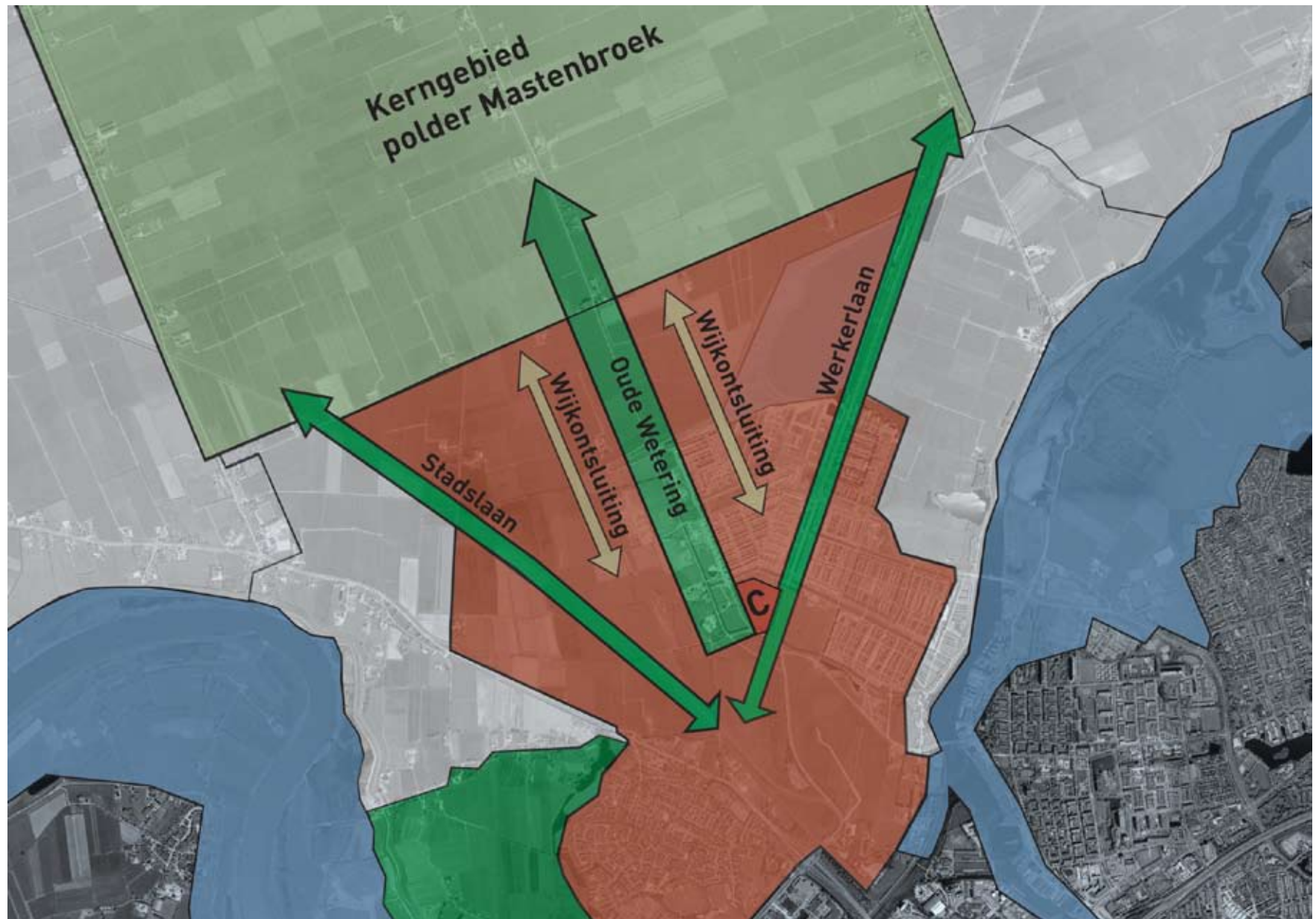
- **Stadshagen II in het landschap;**
- **Relatie tussen stad en polder;**
- **Relatie tussen de rivier de IJssel en de rivier 'Het Zwarte Water'.**

5.1.1. Stadshagen II in het landschap (figuur 6)

Stadshagen II heeft een duidelijke positie in het landschap:

- **ten noorden het kerngebied van de polder Mastenbroek;**
- **ten westen de IJsselzone;**
- **ten oosten de Zwarte Waterzone;**
- **ten zuiden Stadshagen I en de binnenstad van Zwolle.**

Deze positie tussen stad en polder bepaalt het unieke karakter van de locatie: enerzijds sterke functionele relaties met het 'stadse', anderzijds sterke oriëntaties op open agrarische en natuurlijke landschappen.



Figuur 7
Relatie tussen stad en polder

5.1.2. Relatie tussen stad en polder (figuur 7)

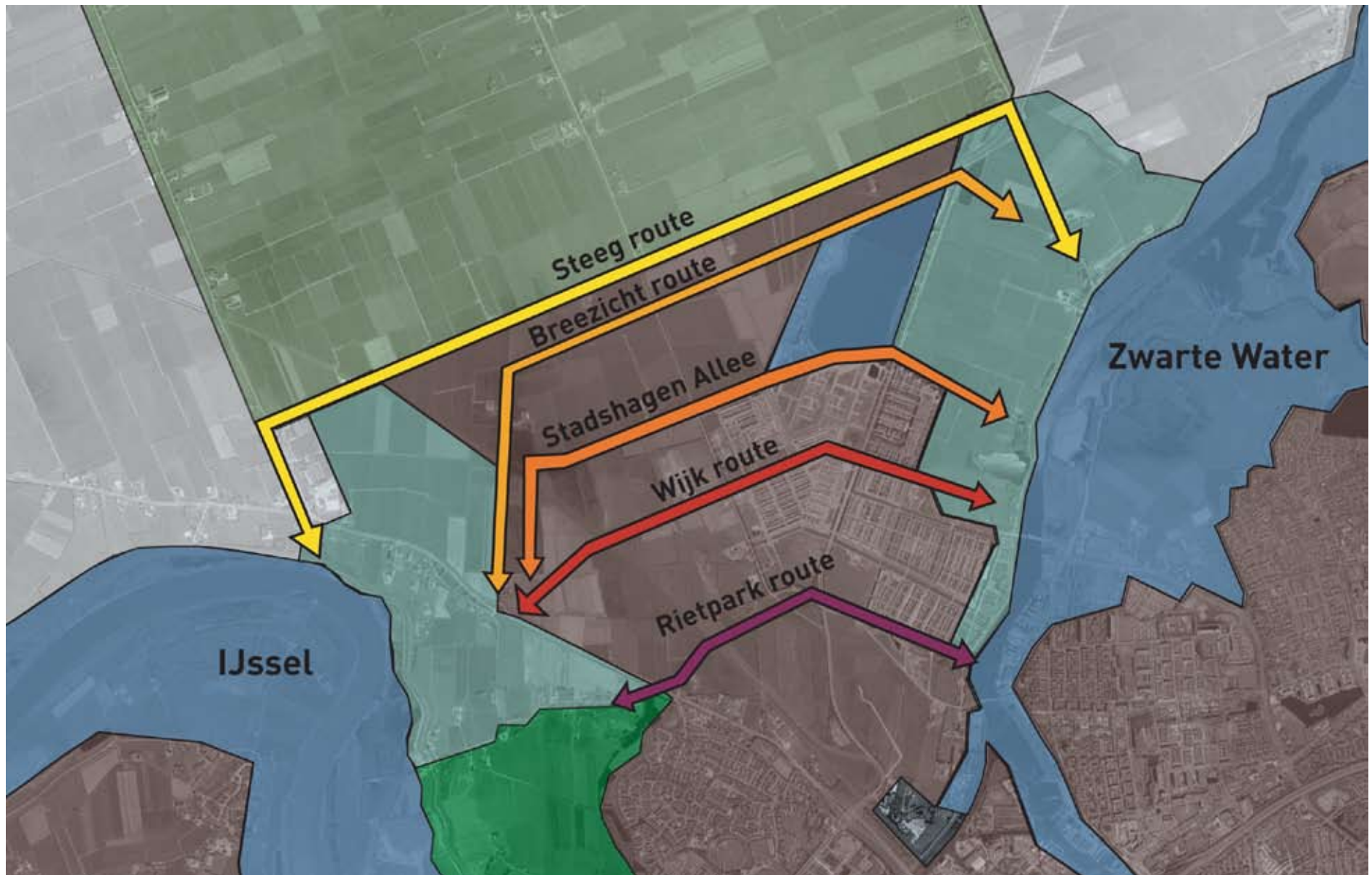
De stad nadert de polder tot aan de Milligersteeg en de Stuurmansweg zoals in figuur 7 schematisch weergegeven. Het doorzetten van de reeds in Stadshagen I ontwikkelde Oude Weteringzone vormt de schakel tussen de polder Mastenbroek en de wijk Stadshagen.

De uitwerking van deze schakel bepaalt de ruimtelijke, functionele en landschappelijke relatie tussen Stadshagen en de polder Mastenbroek.

De overgang wordt bepaald door de Milligersteeg, Stuurmansweg en de inpassing van de hoofdinfrastructuur (HIS). De inpassing zal landschappelijk worden vormgegeven, waarbij het water langs de zuidrand van de Milligersteeg een functie heeft voor de waterhuishouding. De ruimtelijk-functionele koppeling tussen Stadshagen en de polder Mastenbroek wordt als volgt gelegd:

- **via de Oude Weteringzone;**
- **via de 'diagonalen' Werkerlaan en Stadslaan.**

Deze structuurlijnen komen min of meer bij elkaar in het voorzieningencentrum (C) van Stadshagen I en de cluster van multifunctionele bebouwing in combinatie met de mogelijke voorstadhalte in de Tippe. Afhankelijk van de inpassing en de uitvoering van de HIS en de geluidswerende voorzieningen kan op diverse locaties langs het tracé van de HIS een ruimtelijke koppeling met de polder worden gerealiseerd.



Figuur 8
Relatie tussen IJssel en het Zwarte water

5.1.3. Relatie tussen de IJssel en het Zwarte Water (zie figuur 8)

In figuur 8 wordt de relatie tussen de IJssel en het Zwarte Water schematisch weergegeven. De beide rivierzones vormen belangrijke recreatieve uitloopgebieden voor heel Stadshagen. Daarom zijn de continue oost-westverbindingen tussen de IJssel en het Zwarte water mede structuurbepalend voor de wijk. Vanaf het centrum richting de polder zijn in de volgende relaties voorzien:

- **Het Rietpark wordt, via de Tippe, landschappelijk verbonden met de Zalkerdijk en IJsselzone;**
- **De Wijkroute koppelt Zwolle-noord, via Stadshagen I en de Tippe aan de IJsselzone;**
- **De Stadshagen Allee; een koppeling tussen Stadsbroek, de Milligerplas en het sportpark;**
- **De Breezichtroute, centraal gelegen in de nieuwe wijk, verbindt de noordoever van de Milligerplas met de Scholtensteeg;**
- **De Steeg, als onderdeel van het functioneel casco van de polder Mastenbroek verbindt de Nieuwe Wetering en de Bisschopswetering.**



Figuur 9
Stedenbouwkundige eenheden en woonmilieus

5.2. Stedenbouwkundige hoofdopzet

Onderstaand worden de stedenbouwkundige eenheden en woonmilieus, respectievelijk het dorp, de wijk, de buurt, het blok en de woning (zie figuur 9) beschreven.

5.2.1. Stedenbouwkundige eenheden en woonmilieus

In Stadshagen II bestaat naast de traditionele schaalniveaus van wijk en buurt ook de grotere schaal van het landschap. Om recht te doen aan de historische authenticiteit van de polder Mastenbroek worden de grote structuurlijnen binnen het woongebied opgenomen. De structuurlijnen worden de nieuwe occupatie-assen, de nieuwe linten binnen het stadsdeel. Ook ontstaan hierdoor kansen om groene landschappelijke woonmilieus te realiseren. De nieuwe linten zijn:

- **de Oude Weteringzone: de wijze waarop de Oude Wetering wordt ingepast in Stadshagen I wordt gecontinueerd in Stadshagen II met een open ruimtelijk relatie met de polder Mastenbroek in de vorm van een brede multifunctionele zone met woningen, voorzieningen en wijkgroen;**
- **de Scholtensteeg: deze karakteristieke landweg met tweezijdig berm sloten is een cruciale verbinding voor langzaam verkeer tussen het kerngebied van de polder en de IJsselzone. In een kleine korrelgrootte kunnen nieuwe woningen, vrijstaand en geclusterd, aan de Scholtensteeg gekoppeld worden, eventueel met een bedrijf achter de woning;**
- **de Stuurmansweg / Milligersteeg: de rand van de stad reageert op een bijzondere manier op de polder Mastenbroek. Een grote verscheidenheid aan woningclusters koppelen het beeld van de stad aan de typologie van een polderdijk; de geluidswerende voorziening tussen de hoofdinfrastructuur en Breecamp / Breezicht.**

De clusters zijn divers qua verkaveling- en woningtypen.

5.2.2. De wijk rond het sportpark

Doordat de Hasselterweg tussen Stadshagen I en II zijn functie voor doorgaand verkeer verliest, ontstaat de kans voor een hechtere relatie tussen Stadshagen I en Breecamp / Breezicht. De Hasselterweg heeft daarbij de rol van wijkontsluitingsweg. Het sportpark wordt een groot gemeenschappelijk groen gebied dat samen met de Oude Weteringzone de twee stadsdelen verbindt in plaats van scheidt. Sport en recreatie krijgen daardoor een centrale plaats in de wijk. De maat en schaal van de buurten is vergelijkbaar met die van Stadshagen I.

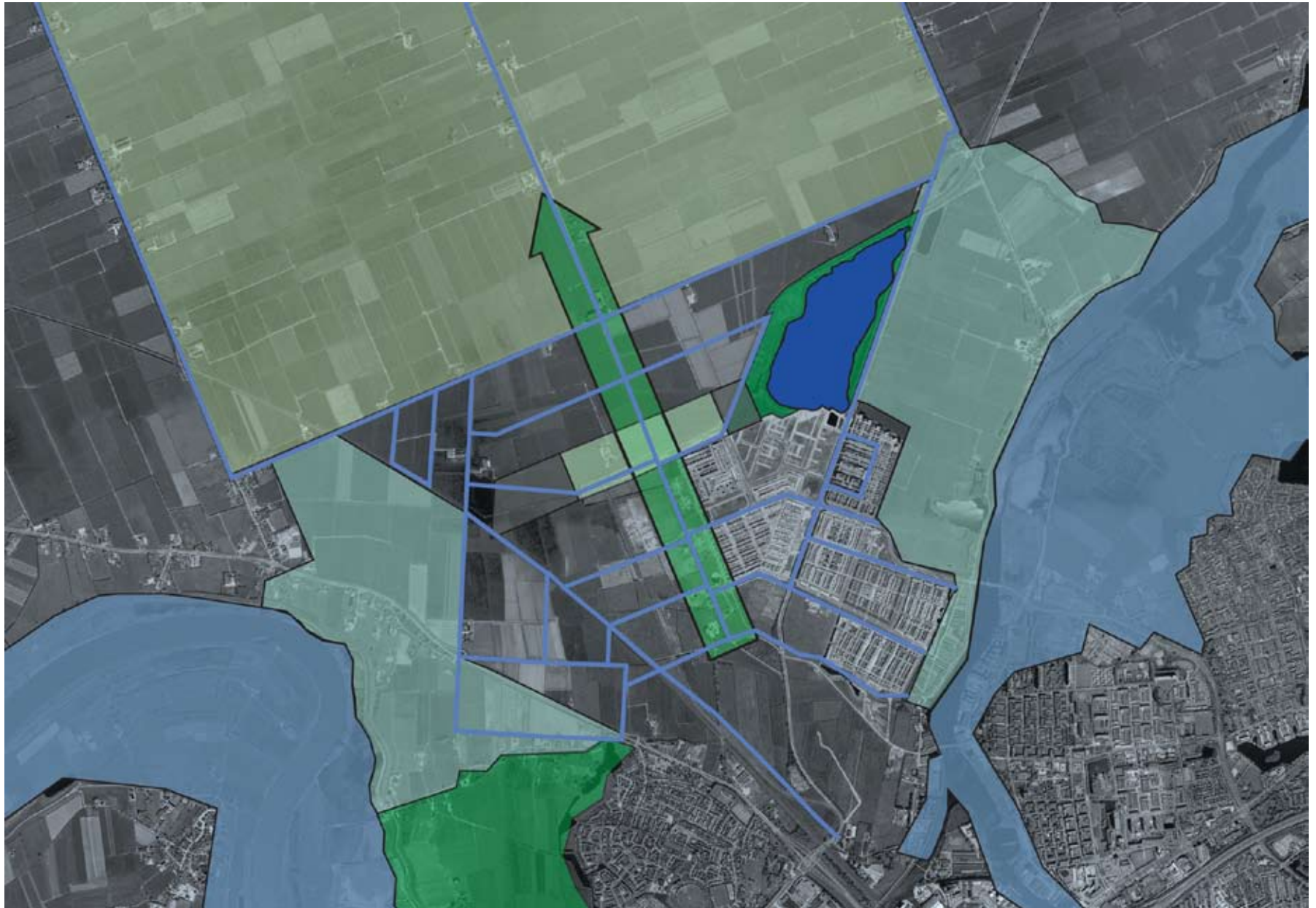
5.2.3. De overgang van stad naar polder

In het Structuurplan Stadshagen II is de ambitie geformuleerd dat er een duidelijke overgang moet zijn van stad naar polder. Als middel werd daarvoor een geleidingszone geïntroduceerd tussen Stadshagen I en het gebied Breecamp / Breezicht. In deze zone waren de sportfuncties ondergebracht. Nader ontwerpend onderzoek heeft aangetoond dat het sportpark in de voorgestelde lineaire vorm niet optimaal kan functioneren. Dit heeft geleid tot een meer compacte organisatie van de sportvelden aan weerszijden van de Oude Wetering. In combinatie met het veranderde profiel voor de Hasselterweg heeft dit geleid tot een sterkere hechting van het stedelijk gebied van Stadshagen I en II rondom het sportpark.

De ambitie voor een duidelijke overgang moet daarom op een andere manier worden ingevuld. Het gaat daarbij vooral om het zichtbaar en beleefbaar maken van het contrast tussen stad en land. In de geleidingszone, ten oosten en westen van het sportpark zal de stedenbouwkundige opzet een open en groen karakter kennen; vrijstaande woningen op grote kavels en ranke woonbebouwing met rondom

ruim openbaar gebied. Het gebied Breecamp / Breezicht zal afwisselend stads en landelijk zijn om zo de overgang van stad naar polder vorm te geven.

Het contrast tussen de landelijke en stedelijke buurten maakt de overgang Stadshagen - polder Mastenbroek zichtbaar en beleefbaar in de wijk. Op het kaartbeeld is een faseringsgebied aangegeven waarbij het gemiddelde woonprogramma kan worden gerealiseerd met een zekere mate van flexibiliteit binnen de spreiding van de financieringscategorieën en woningtypen per fase.



Figuur 10
Water en groenstructuur

5.2.4. De Tippe

De Tippe wordt gekenmerkt door harde grenzen. Enerzijds de barrière van de HIS en anderzijds de spoorzone, welke de relatie met Stadshagen I belemmert. Vanuit het strokenconcept lenen vooral deze randen zich voor een multifunctionele opzet. Aan de zuidkant van de Tippe worden Westenholte en Stadshagen I met elkaar verbonden. In verband met de directe relatie met de binnenstad van Zwolle en de te verwachten bereikbaarheid vanwege de aanwezigheid van HOV-halte wordt hier een gemengd stedelijk programma gerealiseerd; een bijzonder bebouwingscomplex met mogelijk een enkel hoogteaccent en een omliggende woonwijk met een hogere bebouwingsdichtheid. Een compacte opzet van de private ruimte (overwegend kleiner dan gemiddelde kavelmaten) wordt gecompenseerd door royale profielen (lanen en singels). De bestaande kavelrichting rond de Kamperweg kan worden ingezet om een koppeling te leggen met de IJsselzone.

5.2.5. Scholtensteeg en Breecamp-West

Breecamp-West, het gebied tussen de Scholtensteeg, de spoorlijn en de Stuurmansweg, is georiënteerd op de IJsselzone en de polder Mastenbroek. Het gebied wordt gescheiden van Stadshagen door het nieuwe tracé van de HIS en kan worden opgevat als een buurtschap in de Havezate (benaming voor het type landgoed gelegen aan de IJssel).

Langs de Scholtensteeg is de stedenbouwkundige opzet kleinschalig en informeel. Het refereert aan het landschap van de Zalkerdijk. De opzet leent zich voor de realisatie van lifestyle- woonmilieus en kleinschalige bedrijvigheid, zoals het landgoed, de 'woonderij' (boerderij typologie als basis voor woonwerk eenheid), manegewoningen en dergelijke.

5.3. Water- en groenstructuur

De landschappelijke lijnen die het cultuurhistorische basispatroon van de polder Mastenbroek vormen, hebben allen een plaats en een functie gekregen binnen de water- en groenstructuur (zie figuur 10). Zij functioneren als een netwerk van recreatieve verbindingen voor langzaam verkeer, als lokale ontsluitingen en als onderdeel van de waterhuishouding. Ruimtelijk gezien behoren ze tot de hoofdstructuur, ieder op een wijze die past bij hun oorspronkelijke karakter. De opbouw van de ruimte rond de weteringen is vergelijkbaar met de opbouw gehanteerd rond de Oude Wetering in Stadshagen I en in de polder Mastenbroek: gebouwen op terpen staan als losse elementen op korte afstand van de wetering in een relatief groene omgeving. Het groen bestaat deels uit (collectieve) tuinen, speelplekken en trapvelden.

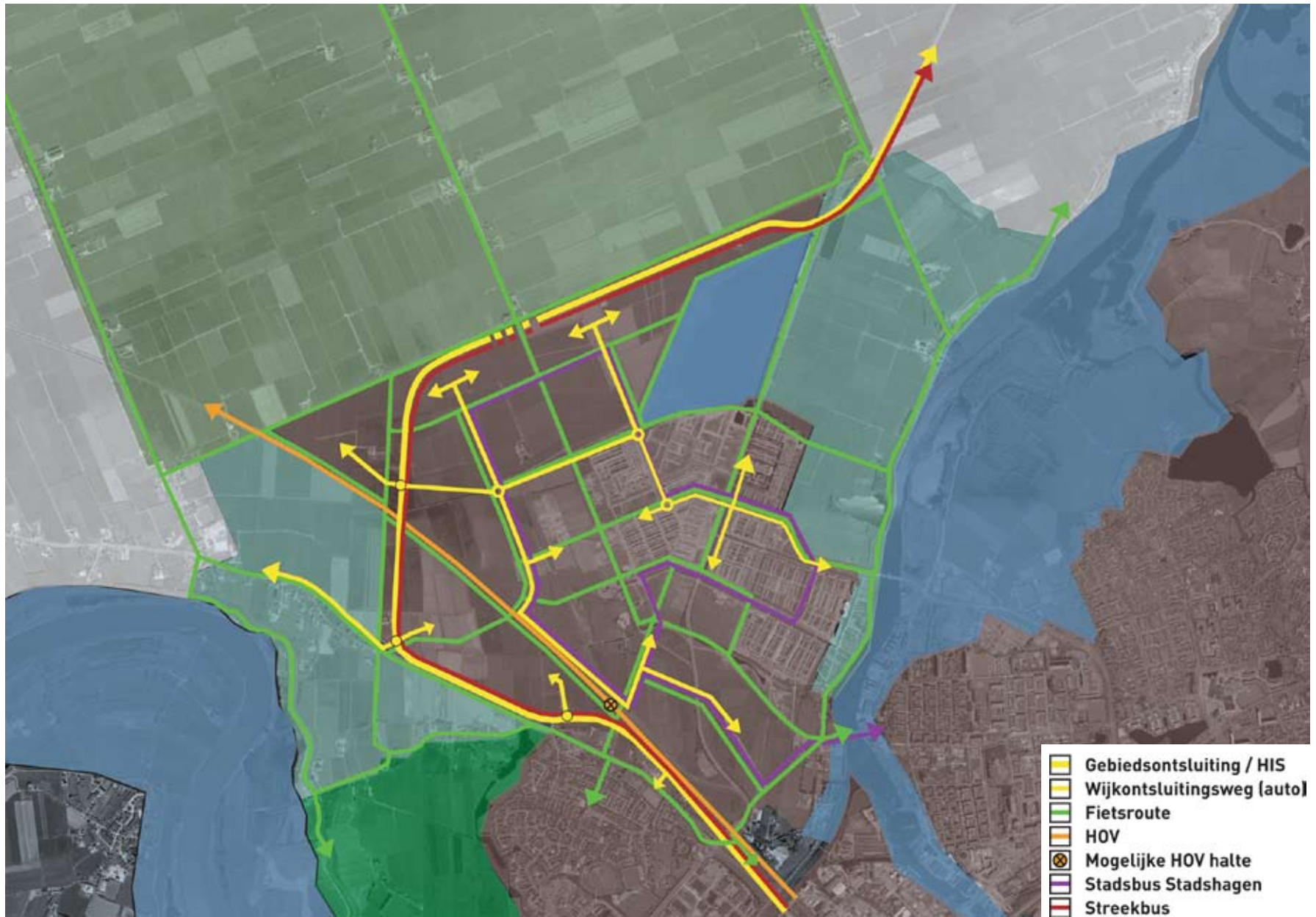
In contrast met de gesloten geluidswerende polderdijk langs de Milligersteeg kan vanaf de Oude Weteringzone over de volle breedte de openheid en de grote maat van de polder worden ervaren. De ruimte ten noorden van de Milligersteeg behoudt zijn agrarische functie.

Ook de overige historische hoofdlijnen zijn opgenomen in de water- en groenstructuur, zoals onder andere de Tankgracht. Verder doorsnijdt de Scholtensteeg Breecamp als een laan. De spoorzone wordt een beplante as tussen Stadshagen I en de Tippe. De groene zone tussen de Kamperweg en de Zalkerdijk vormt de basis voor een groene vinger aansluitend via de Tippe op het Rietpark/ Tankgracht in Stadshagen. Aan de Kamperweg wordt een patroon van lanen en watergangen voorgesteld als ruimtelijk kader voor een groene ruimte waarbinnen diverse typen groen een plaats kunnen krijgen: tuinen, boomgaarden, bos, weide.

Het buiten het plangebied gelegen groengebied aan de IJssel is deel van de doorlopende groene ruimte van de IJsselzone, waarbinnen elementen als het Engelse Werk, de bossen en Havezaten een bijzondere waarde op recreatief vlak hebben. Schaal en ligging van het groengebied lenen zich voor een dergelijke kwaliteit, zeker op termijn. Daarom zal worden ingezet op het creëren van de randvoorwaarden die een dergelijke ontwikkeling mogelijk maken.

Ook zal op termijn aansluiting worden gezocht van het plangebied op een deel van Stadsbroek. Stadsbroek is deel van de groene ruimte rond het Zwarte Water en vormt de opmaat voor het verdere rivierenlandschap. Het is te beschouwen als een opschaling van de Stadskolk. Binnen het gebied wordt ruimte geboden aan de ontwikkeling van natte natuur (rietland, ruigte, nat grasland) en aan recreatief medegebruik. Zo worden verbindingen gelegd tussen de bestaande stukken natte natuur, en wordt bijgedragen aan het functioneren van de natuur binnen de ecologische hoofdstructuur van het Zwarte Water.

Dit type natuur laat recreatief medegebruik binnen bepaalde grenzen toe, wat van belang is gezien de uitloopte functie van dit gebied. De beheersfunctie kan gekoppeld worden aan agrarisch gebruik. De aanzet voor de ontwikkeling van de natte natuur kan worden gedaan met het stopzetten van aanvoer van water uit het Zwarte Water, de verhoging van de waterstand en de introductie van een meer natuurlijke waterfluctuatie. Met een gericht beheer, bijvoorbeeld in de vorm van begrazing, kan een grote mate van openheid bewaard blijven en differentiatie worden gestimuleerd. Of deze mate van openheid en de aanwezige rust in Stadsbroek voldoende zijn om hier ook de compensatie van het verlies aan weidevogels geheel of gedeeltelijk te realiseren,



Figuur 11
Verkeers- en vervoersstructuur

moet nader worden gezien. Zo niet, dan zal deze compensatie geheel of gedeeltelijk elders binnen de polder Mastenbroek gestalte krijgen.

In de ruimte tussen Breecamp / Breezicht en Stadshagen I wordt de functie sport- en voorzieningenpark gecombineerd met de functie hoofdwater- en groenstructuur. De breedtemaat zorgt er tevens voor dat het park een aantrekkelijke groene baan vormt waar afstand kan worden ervaren tussen de bebouwingsrand van het gebied Breecamp / Breezicht en van Stadshagen I.

5.4. Verkeersstructuur

In figuur 11 worden de verkeersstructuren schematisch weergegeven. Onderstaand volgt een beschrijving van de hoofdinfrastructuur en het fietsnetwerk.

5.4.1. Hoofdinfrastructuur

De weg tussen de Zwarte Watersteden en de rijksweg A28 / Zwolle maakt deel uit van de hoofdinfrastructuur van Noord-west Zwolle. De handhaving van het huidige tracé via de Hasselterweg, leidt tot grote problemen wat betreft de leefbaarheid in de wijk, de verkeersveiligheid en de doorstroming van het doorgaande verkeer.

In het Milieueffectrapport (MER) zijn drie alternatieven ten aanzien van de hoofdinfrastructuur onderzocht. Deze drie alternatieven worden beschreven in hoofdstuk 7.7. Op basis van de uitkomsten van de MER is bij de keuze voor de ligging van de hoofdinfrastructuur in Breecamp / Breezicht uitgegaan van geen bundeling van de weg met de spoorlijn in de Tippe. Na de doorsnijding van Breecamp wordt de weg in de randligging en ten zuiden van de Milligersteeg gesitueerd.

De structuur van de wijkontsluiting dient mede zorg te dragen voor de spreiding van het verkeer in de wijk Breecamp / Breezicht. Er zullen ten minste twee aantakkingen plaatsvinden op de voormalige Hasselterweg, de Stadshagenallee.

Het verkeer zal worden omgeleid via de verlengde Hasselterweg. De Hasselterweg krijgt in deze situatie een functie voor de ontsluiting van Breecamp / Breezicht en Stadshagen I en kent dan ook een snelheidsregime van 50 km/uur. Ten aanzien van de hoofdinfrastructuur gelden de volgende uitgangspunten. Er zijn snelheden van 70 km/uur toegestaan, op interne ontsluitingswegen wordt 50 km/uur toegestaan. In de woonstraten geldt een 30 km/uur regime. In het buitengebied zijn op de hoofdwegen snelheden van 80 km/uur toegestaan. Op de overige erftoegangswegen in het buitengebied geldt een 60 km/uur regime.

5.4.2. Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk voor Stadshagen ligt opgespannen tussen de Stuurmansweg/ Milligersteeg en de twee dijkroutes langs de rivieren. Drie kunstwerken verbinden het netwerk over het Zwarte Water met de stad. De snelle route via de Stadslaan (langs het spoor) vormt een toekomstige vierde verbinding naar het zuidelijke gedeelte van de centrumzone, de binnenstad, Hanzeland en het station.

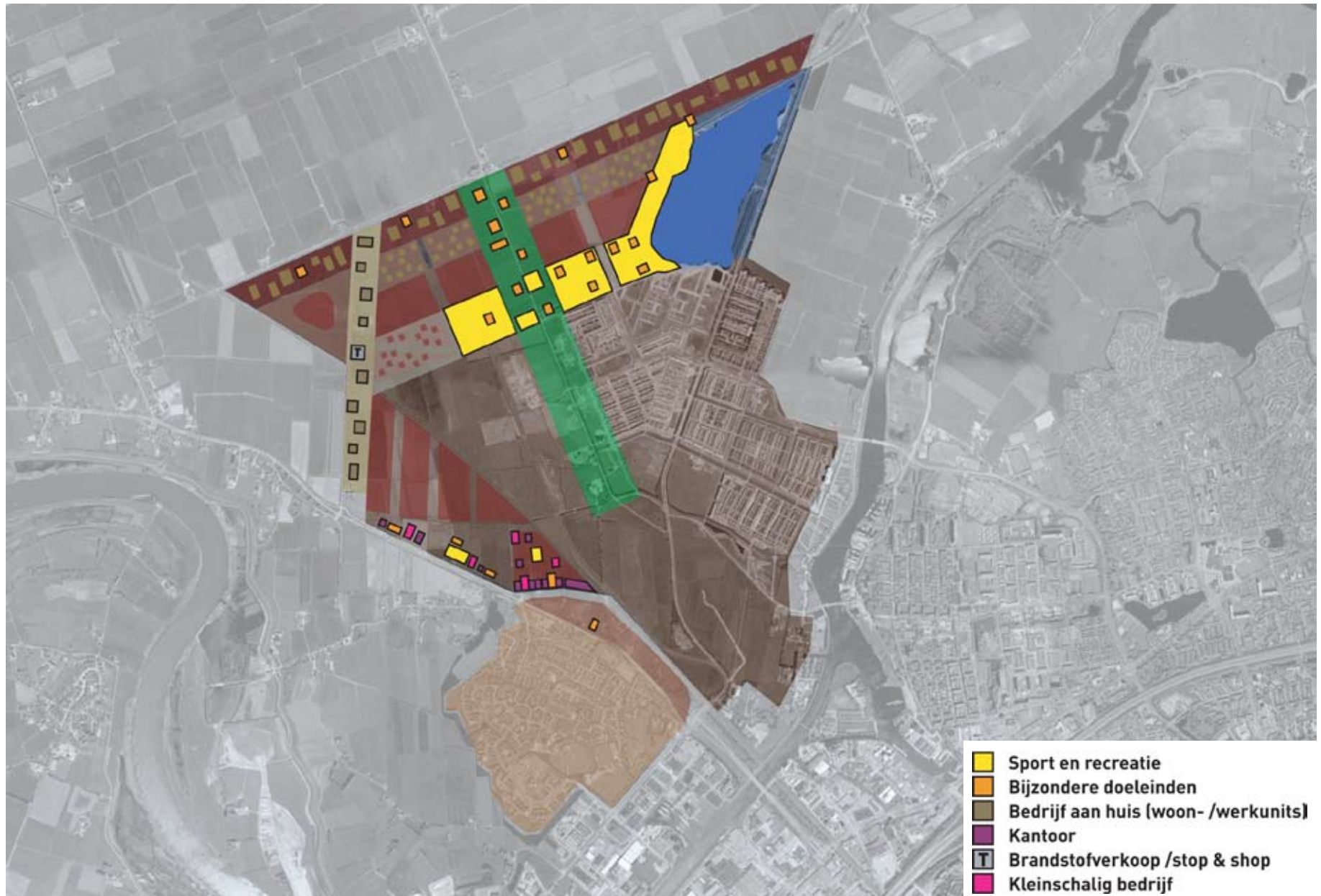
In oost-westelijke richting liggen de routes in de zones die eerder beschreven zijn als verbindingzones tussen de IJssel en het Zwarte Water. De fietsverbindingen zijn op een afstand van circa 800 m van elkaar gelegen. In noord-zuid richting liggen de routes in de zones die eerder beschreven zijn als verbindingzones tussen stad en polder.

Het resultaat is een fijnmazig netwerk dat de recreatieve en functionele kwaliteit van de

fietsverbindingen integreert en steeds gekoppeld is aan de openbare hoofdruimte van de wijk.

5.4.3. Openbaar vervoer

Breecamp / Breezicht en de Tippe worden middels een stadslijn en streekvervoerlijnen verbonden met de binnenstad. De stadslijn wordt doorgetrokken tot het voorzieningencentrum van Stadshagen I waardoor dit centrum per openbaar vervoer bereikbaar is voor het grootste deel van de bewoners van Stadshagen II. In de toekomst zal het hoogwaardig Openbaar Vervoer met een voorstadhalte in de Tippe een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de openbaar vervoer bereikbaarheid van Stadshagen.



Figuur 12
Stadshagen II multifunctioneel

5.5. Stadshagen II multifunctioneel

In het Structuurplan Stadshagen II is gekozen voor een grotere variatie aan functies en waar mogelijk spreiding van voorzieningen en werkfuncties (zie figuur 12). Vanuit deze gedachte past een sportpark als integraal onderdeel van de wijk midden in Stadshagen.

In de Weteringzone worden maatschappelijke voorzieningen ingepast. Zoals basisscholen, kinderopvang en andere voorzieningen van educatieve, sociale, medische, culturele en religieuze aard. Waar mogelijk worden deze voorzieningen gekoppeld met woningen. Ook in de Tippe worden strategisch gelegen locaties gereserveerd voor maatschappelijke voorzieningen.

Wat betreft de werkfunctie in de wijk wordt er in eerste instantie van uitgegaan dat iedere woning, een flexibele plattegrond, aanpasbaar aan een eventuele werkfunctie, moet hebben. Bij de uitwerking worden op strategische plekken bijvoorbeeld langs het spoor en de wijkontsluitingswegen, in combinatie met geluidswerende voorzieningen, woon-werkcombinaties gerealiseerd. Door daar een minimale verdiepingshoogte van 3,5 meter aan te houden, kunnen er vanaf de start maar ook na verloop van tijd werkfuncties en ateliers ontstaan, waarbij de functie met name naar buitengericht is en geen gesloten gevelwand vormt.

De Scholtensteeg kent een specifiek woon-werkprogramma dat recht doet aan het karakter van het lint. Hierbij kan gedacht worden aan bedrijfsfuncties aan huis (boerderijtypologie).

Binnen de Tippe wordt ruimte gecreëerd voor een gevarieerde vraag naar werkfuncties, met name langs de HIS. Daarbij kan gedacht worden

aan kantoorvilla's en kleinschalige bedrijvigheid. Een bijzondere uitwerking is gedacht rondom de mogelijke HOV-halte. Een multifunctioneel complex, welke profiteert van de zichtlocatie aan de HIS en tegelijkertijd een geluidluwte in het gebied verzorgt. Samen met de maatschappelijke voorzieningen en woningen ontstaat hier een gedifferentieerd programma, aansluitend op de Noordschil Westenholte – Stadshagen I (Werkerlaan).

Voor de dagelijkse goederen en een meer uitgebreid voorzieningenaanbod is Stadshagen II georiënteerd op het centrum van Stadshagen I, Het Hanzenhuis. Er is in zeer beperkte mate zelfstandige detailhandel mogelijk in Stadshagen II. Daarnaast wordt in het plangebied detailhandel toegestaan mits deze verband houdt met bedrijfsactiviteiten ter plaatse en ondergeschikt is aan de bedrijfsfunctie.

6 Programma en grondgebruik

6.1. Programma

Het plangebied met een capaciteit van 4.000 woningen biedt de mogelijkheid te voldoen aan:

- **de met Kampen, de provincie Overijssel en het ministerie van VROM gemaakte afspraken wat betreft de woningaantallen;**
- **de ruime vraag naar koopwoningen en naar groenstedelijke woonmilieus;**
- **de groeiende vraag naar consumentgericht bouwen en naar particulier opdrachtgeverschap.**

Naast woningbouw biedt het programma tevens werkgelegenheid en voorzieningen. Deze aspecten worden in deze paragraaf toegelicht.

6.1.1. Woningbouwprogramma

Eind 2002 heeft de raad het Structuurplan voor Stadshagen II vastgesteld. Hierin is het te realiseren woningbouwprogramma opgenomen. Hoofddoelstelling van het bestemmingsplan Stadshagen II is, dat Stadshagen II de mogelijkheden moet bieden voor de bouw van 4.000 woningen. Dit structuurplan is uiteraard een belangrijke onderlegger voor het bestemmingsplan Stadshagen II. Gelet op de ontwikkelingen sinds 2002 is het programma enigszins bijgesteld ten opzichte van het Structuurplan Stadshagen II. Deze ontwikkelingen en de daaruit te trekken conclusies voor het woningbouwprogramma zijn in november 2004 in de commissie Ruimte besproken.

Volgens de Woonvisie geldt voor Stadshagen II dat de dominante leefstijl voor uitleglocaties zoals Stadshagen II de traditionele middenklasse is en blijft. De groep netwerkstedelingen zal meer

op centrumstedelijke locaties en centrumstedelijke woonmilieus zijn georiënteerd. In Stadshagen II moet ingespeeld worden op de behoefte aan kleinschalige en overzichtelijke woonbuurten, waarbij ruimte is voor functiemenging. Naast de gezinnen zijn starters, senioren (vooral ook actieve 55+ ers) en bijzondere groepen (gehandicapten, woonwagens) belangrijke doelgroepen. Er moet meer ruimte aan particulier initiatief geboden worden en aan de initiatieven en de creativiteit van ontwikkelende partijen. Bouw flexibiliteit in - qua financiën, planning & organisatie - waardoor op toekomstige veranderingen op de woningmarkt, consumentenvoorkeuren en politieke ambities kan worden ingespeeld zonder productieverlaging / -vertraging.

In het Landelijk beleid is het noodzakelijke opvoeren van de bouwproductie noodzakelijk een belangrijk speerpunt van beleid. Blijkens het MOP ('De Kracht van Zwolle') en het Verstedelijkingsconvenant moeten binnen onze gemeente in de periode 2005 t/m 2009 tenminste 3590 woningen worden opgeleverd op nieuwe uitleglocaties. Stadshagen II heeft daarin een aandeel van 650 woningen (dat wil dus zeggen: op te leveren vóór 1 januari 2010). Voor de uitleglocaties zal aan deze woningproductie een BLS-bijdrage worden gekoppeld, alsmede een stimuleringspremie voor woningen die gebouwd worden in particulier opdrachtgeverschap. Overigens is ook de gemeente Kampen participant in dit verstedelijkingsconvenant. De gemeente streeft naar een prijsdifferentiatie 30% goedkoop, 40% middelduur en 30% duur, maar dat zal gelet op bestaande contracten en projecten in de pijplijn niet helemaal haalbaar zijn. Zowel overheden als marktpartijen willen meer ruimte bieden aan maatwerk, zowel op projectniveau (inclusief verkaveling en woonomgeving) als op woningniveau.

Sinds de vaststelling van het structuurplan voor Stadshagen II hebben zich ontwikkelingen voorgedaan die tot bijstelling van het woningbouwprogramma nopen. Allereerst betreft dit het gegroeide belang dat aan de versnelling van de woningproductie wordt gehecht, met als doel het oplopende woningtekort terug te dringen.

Voorts heeft het woonbelevingsonderzoek in Stadshagen I belangrijke aanwijzingen opgeleverd voor wat betreft parkeren, groen en verschijningsvorm, voor de planopzet en de programmering van Stadshagen II.

Marktontwikkelingen hebben er sinds 2002 toe geleid dat het prijsverschil tussen nieuwbouw en bestaande bouw is verdwenen en dat er op onderdelen een groot verschil is ontstaan tussen vraag en aanbod. Gevolgen: trage verkopen, vooral van appartementen en van dure woningen/kavels en een gebrekkige doorstroming ondanks een fors aanbod in de bestaande voorraad. Prijsontwikkelingen in de woningmarkt en de landelijke inkomensontwikkelingen zijn er de oorzaak van dat momenteel de categorie goedkoop en onderkant middelduur onvoldoende worden bediend. Stadshagen is niet langer de enige substantiële bouwlocatie. Stadshagen concurreert met andere bouwprojecten in de stad (waarbij relatief veel appartementen) en met de bestaande voorraad. Het klassieke onderscheid tussen huurwoningen en koopwoningen vervaagt. Als koopwoning ontwikkelde woningen gaan steeds vaker als huurwoning de markt op, en kunnen later alsnog verkocht worden. Het onderscheid huur/koop is niet essentieel voor de bestemmingsplanfase. Het komt de flexibiliteit ten goede om dit onderscheid later in de afzonderlijke projecten te laten ontstaan op basis van de zich dan aandienende vraag. Verder verandert de rolverdeling tussen gemeente en ontwikkelende marktpartijen (w.o. corporaties)

in het planontwikkelingsproces. Er wordt méér dan voorheen aan de marktpartijen overgelaten.

Bedacht moet worden dat deze ontwikkelingen in de periode 2002-2005 ook ná de vaststelling van het bestemmingsplan zullen doorgaan. De realisatie van Stadshagen II kan wel vijf, zes, zeven jaar of nog langer duren. Niemand weet welke ontwikkelingen zich gedurende die periode zullen gaan voordoen. De te bouwen woningen moeten voorzien in de woningvraag zoals die zich in de toekomst manifesteert en dus ook mogelijkheden bieden voor kwalitatieve wensen en specifieke vraag van ouderen, gehandicapten, lage inkomens, thuiswerkers etc. en de door (markt)ontwikkelingen gedicteerde noodzakelijke wijzigingen in de differentiatie van het programma. Mede op basis van ervaringen in Stadshagen I is het besef gegroeid dat 'ingebouwde' flexibiliteit noodzakelijk is om slagvaardig en zonder vertragingen (productieverlies) te kunnen reageren op ontwikkelingen die zich zonder twijfel gedurende de realisatieperiode zullen voordoen.

De ontwikkelingen zoals hiervoor vermeld geven aanleiding tot de volgende wijzigingen ten opzichte van het Structuurplan:

- enige ophoging van het aandeel goedkoop (zowel huur als koop)
- ophogen van het aandeel middelduur, alsmede het splitsen van dit segment
- kavelgrootte verkleinen door splitsen van dit segment
- aantal gestapeld te verminderen
- geen onderscheid meer te maken tussen huur- en koopwoningen

Dit leidt tot het in tabel 1 aangegeven globale programma t.b.v. het Bestemmingsplan Stadshagen II. Deze iets ruimere opzet dan in het

tabel 1

	Goedkoop	Middelduur		Duur		totaal
	€ 100.000 tot € 140.000	€ 140.000 tot € 180.000	€ 180.000 tot € 225.000	€ 225.000 tot € 300.000	>€ 300.000	
Eengezinswoningen *	25,0%	17,5%	20,0%	2,5%	7,5%	72,5%
Gestapeld		2,5%	5,0%	2,5%	2,5%	12,5%
Kavels				7,5%	7,5%	15,0%
totaal	25,0%	20,0%	25,0%	12,5%	17,5%	100,0%

* inclusief ¾% (=30) woonwagenstandplaatsen

verleden, leidt bij de hiervoor vermelde kwalitatieve differentiatie tot een dichtheid van gemiddeld (ongeveer) 25 woningen per hectare bruto woongebied, d.w.z. exclusief (hoofd-)infrastructuur, waterpartijen tussen bruto-uitgeefbare deelplannen alsmede niet-woningbouwgronden zijn niet meegerekend.

Tussen en binnen de nog te onderscheiden deelgebieden, zullen door verschillen in stedenbouwkundige signatuur ook verschillen in dichtheid ontstaan rondom het gemiddelde van 25 woningen per hectare. De afzonderlijke deelplannen zijn echter niet zover ontwikkeld dat daarover nu al concrete uitspraken kunnen worden gedaan.

6.1.2. Toelichting op de genoemde bedragen

Alle bedragen zijn prijspeil 2005. De genoemde koopprijzen zijn vrij-op-naam-prijzen.

Goedkoop

De prijsgrens is voorlopig (forfaitair) gesteld op € 140.000 voor goedkope koopwoningen en de IHS-aftoppingsgrens (€ 466 tot € 499 per maand) voor goedkope huurwoningen.

Het aandeel goedkoop in het totale programma is van 23,5% op 25% gebracht, dat is inclusief ¾% woonwagenstandplaatsen (30 stuks). In de categorie goedkoop zijn geen appartementen geprogrammeerd,

dat was in het Structuurplan Stadshagen II evenmin het geval.

Voorgesteld wordt om het merendeel (ca 20%) van de (eengezins)woningen te realiseren als goedkope huurwoning en de overige woningen (ca 5%) als goedkope koopwoning.

Daarvoor gelden de volgende overwegingen.

- **Tot nu toe hadden de goedkope koopwoningen vaak een marktwaaarde die hoger lag dan koopsom. Weliswaar wordt dit tijdelijk afgedekt met een antispeculatiebeding, maar na afloop daarvan (na twee jaar) komen de woningen feitelijk in de categorie 'middelduur' terecht en verschaalt het aanbod van goedkope koopwoningen alsnog. De ervaring leert dat goedkope koopwoningen gebouwd kunnen worden voor € 100.000 tot € 140.000. Gestreefd wordt naar woningen die dan ook een dergelijke marktwaaarde hebben, zodat deze woningen zoveel mogelijk in de categorie goedkoop behouden blijven. De woningen zijn dan kleiner (ondiep, twee- of drie kamers, platdak) en vooral geschikt voor starters. De stedenbouwkundige randvoorwaarden moeten hier dan wel bij aansluiten.**
- **Als huurwoning gebouwd is de bouwbudgetruimte, mede door matige grondprijzen voor sociale huurwoningen, voldoende voor het realiseren**

van een behoorlijke toekomstwaarde. Door een relatief groot deel van de goedkope woningen als huurwoning te bouwen, wordt tevens ingespeeld op het (huidige) tekort aan betaalbare huurwoningen.

Middelduur

Er is een grote vraag naar koopwoningen op een prijsniveau halverwege het traject € 140.000 – € 225.000 (middelduur). Vandaar dat in de programmering de categorie in tweeën is gesplitst. Het aandeel middelduur is in totaliteit met 10% (=400 woningen) verhoogd tot bijna de helft van het programma. Ongeveer de helft van de middeldure woningen zou moeten worden gerealiseerd voor prijzen halverwege het traject € 140.000 – € 225.000.

Duur

Ook de categorie Duur is in tweeën gedeeld, om er voor te zorgen dat er ook een aanbod is in het prijstraject € 225.000 – € 300.000.

In het Structuurplan was nog de gedachte een aantal kavels (10%) binnen de categorie Middelduur te houden (bijvoorbeeld als 2/1-kappers), deze gedachte is nu verlaten. Dat wil niet zeggen dat voor initiatieven voor 2/1kapwoningen geen ruimte kan zijn, maar we willen onszelf niet dwingen om een vooraf bepaald aandeel van deze woningen beneden € 225.000 te houden.

Wel is het belangrijk dat de kavelmaten door de bank genomen een stuk kleiner zullen zijn (was 700 tot 800 m² en wordt nu 250 m² tot 525 m² waardoor ook hierop (particuliere) initiatieven-van-onderaf zoals in de Woonvisie bedoeld goed uit de voeten moeten kunnen.

Gestapeld

Het aandeel gestapeld is ten opzichte van het structuurplan verlaagd, namelijk van 20% tot 12,5%. Dat is nog altijd 500 appartementen, verdeeld over

alle prijscategorieën (behalve goedkoop). Dit biedt ruimte voor het aanbrengen van stedenbouwkundige accenten.

Het genoemde aantal moet met een goede fasering binnen de looptijd van Stadshagen II afzetbaar worden geacht.

Particulier opdrachtgeverschap/wensen bewoners

Momenteel worden er allerlei nieuwe producten ontwikkeld waarin kopers meer invloed krijgen op hoe hun woning er uit komt te zien. Dit kan door (mede) particulier opdrachtgeverschap of door zeer veel keuzemogelijkheden die de koper voor de woning kan maken (tot aan breedte van de woning en indeling van de woning aan toe). Deze nieuwe producten betekenen tevreden bewoners en grote variatie in woningen in de buurten.

Beide vormen (eigenbouw en wensen van bewoners realiseren) komen in Stadshagen II aan bod.

Tot slot

Om goed te kunnen inspelen op de vraag zijn flexibiliteit en het betrekken van ontwikkelaars bij de verdere uitwerking van de programmering van groot belang.

6.1.3 Fasering

De realisatie van de woningbouw in Stadshagen II zal meerdere jaren bestrijken.

Het is de bedoeling om in aansluiting op de woningbouw in Stadshagen I in de eerste twee jaar (2008 en 2009) circa 800 woningen op te leveren. Aansluitend vanaf 2010 moeten jaarlijks circa 800 woningen worden opgeleverd. Bij dit tijdschema is de volledige woningbouwcapaciteit van Stadshagen II omstreeks 2014 benut.

Teneinde dit mogelijk te maken zijn er gesprekken gaande met de grondeigenaren. Met enkele van hen is reeds overeenstemming bereikt over de aanpak van de woningbouw en hun respectievelijke aandelen

in de realisatie van het kwantitatieve en kwalitatieve programma.

De woningbouw start in de gebieden de Tippe en Brecamp-Oost, het zuidelijke deel.

De woningen in deze gebieden worden in de jaren 2008 tot 2010 opgeleverd. De gebieden zijn in 2007 reeds ontsloten. De hoofdinfrastructuur langs het gebied zal rond de jaarwisseling 2007- 2008 gereed zijn en het gebied kan relatief makkelijk aangesloten worden op de nutsvoorzieningen.

Daarna worden de gebieden Brecamp-Oost (noordelijke deel) en Breezicht (westelijke deel) ontwikkeld. Hier moet de woningbouw goed afgestemd worden op de tweede fase van de aanleg van de Hasselterweg.

Als laatste deel van Stadshagen II zullen de gebieden Brecamp-West en Breezicht (oostelijke deel) gebouwd worden.

De gebieden langs de Scholtensteeg en de Tippe (zuidelijke deel) zijn bedoeld voor wonen, voorzieningen en werkgelegenheid. De realisatie kan plaatsvinden gedurende de gehele bouwperiode van Stadshagen II.

In de Noordschil Westenholte zullen naast voorzieningen ook woningen gebouwd worden. Ontwikkeling van dit gebied vindt plaats in de periode 2006-2012.

Het gebied Brecamp-Oost gelegen ten zuiden van de wijkontsluitingsweg is bedoeld voor woningbouw in de jaren 2010-2011.

6.2. Voorzieningen en werkgelegenheid

Het voorzieningenprogramma voor Stadshagen II wordt sterk beïnvloed door de realisatie van het voorzieningencentrum in Stadshagen I en in mindere mate door de reeds aanwezige voorzieningen in Westenholte.

Stadshagen I is concentrisch rond het nieuwe centrum opgezet, terwijl het plangebied van Stadshagen II daar als een schil omheen gelegen is. Voor een belangrijk deel zullen de 4.000 nieuwe woningen dan ook gebruik maken van dat centrum, zeker wat betreft het Hanzehuis (winkelcentrum Stadshagen II), Cultuurhuis en Bewegingshuis.

Omdat de werkelijke, resterende ruimtebehoefte moeilijk is in te schatten moet door middel van strategische reserveringen flexibiliteit naar de toekomst worden ingebouwd. Hierdoor kan het voorzieningenprogramma in de tijd nader worden ingevuld. Voorzieningen die vanuit de autonome groei wel meteen in de planvorming opgenomen kunnen worden zijn, worden in het navolgende toegelicht.

6.2.1. Zorg

Het gezondheidshuis in Stadshagen I kan wat betreft de eerstelijns gezondheidszorg niet in de behoefte van Stadshagen II voorzien. Er zal een voorziening voor de eerstelijns gezondheidszorg (huisarts, tandarts, fysiotherapeut, verloskundige, logopedie, thuiszorg en dergelijke) moeten komen, bij voorkeur geclusterd in gezondheidshuizen. Voor wat betreft de overige zorgvoorzieningen moet gelet op de te verwachten bevolkingssamenstelling ook nadrukkelijk rekening gehouden worden met het vestigen van ouderenzorg. In het kader van de vermaatschappelijking van de zorg dient rekening te worden gehouden met ruimte voor woon-zorgfuncties voor maatschappelijke kwetsbare groepen.

6.2.2. Onderwijs

Gezien het verwachte inwonertal zullen er minimaal twee basisscholen gebouwd moeten worden, één protestants-christelijke en één openbare. Het gaat hier om vrij grote scholen, conform de scholen in Stadshagen I. Vanuit de uiteindelijke omvang en diversiteit van de bevolking van Stadshagen kan er ook behoefte zijn aan de stichting van scholen met een andere signatuur. Deze scholen kunnen zowel in Stadshagen I als in Stadshagen II gerealiseerd worden. Daarnaast wordt het mogelijk gemaakt om een tijdelijke voorziening op te richten ten behoeve van een school.

De scholen kunnen geen gebruik maken van het Bewegingshuis. Daarom zal een sporthal moeten komen in of nabij het te realiseren sportpark.

6.2.3. Culturele en maatschappelijke voorzieningen

Door de bouw van een Cultuurhuis in Stadshagen I, waar onder andere een bibliotheek, de Muzerie en andere maatschappelijke en culturele voorzieningen in komen, is in Stadshagen II geen behoefte aan een wijkcentrum. Er zullen wel ruimtes voor sociaal culturele activiteiten moeten komen. Dit kan gecombineerd worden met andere functies, zoals bijvoorbeeld scholen.

6.2.4. Kinderopvang

Er zal in Stadshagen II behoefte bestaan aan twee peuterspeelzalen en een kinderdagverblijf alsmede een buitenschoolse opvang. In het kader van de brede school is het mogelijk de kinderopvang te combineren met scholen.

6.2.5. Speel- en groenvoorzieningen

Gezien de evaluatie van Stadshagen I en gezien de wens om te komen tot een hogere kwaliteit van de woonomgeving is voor Stadshagen II een grotere

hoeveelheid blok-, buurt- en wijkgroen opgenomen dan in Stadshagen I. Speelvoorzieningen kunnen in dit groen worden opgenomen. In Stadshagen II is één buurtweide nodig. Een jeugdruincomplex is gewenst evenals nutstuinen. Onderdelen van de openbare ruimte, zoals parkeerplaatsen, zullen voor meervoudig gebruik ten behoeve van sporten, spelen en bewegen worden aangewend. Ook zullen voet- en fietspaden zo worden aangelegd dat zij uitnodigen tot gebruik door de sportende en bewegende bewoner van Stadshagen.

6.2.6. Sportvoorzieningen

In Stadshagen II dienen ook sportvoorzieningen gerealiseerd te worden. Het programma voor de sportvoorzieningen overstijgt de behoefte aan dergelijke voorzieningen door autonome groei. Er bestaat behoefte aan een concentratie van sportvoorzieningen met een ruimtebeslag van 15 hectare voor onder andere voetbal, tennis, hockey, rugby, skeeler, wielersport en korfbal. Aanvullend is ruimte gereserveerd voor sporthallen en/ of commerciële sportvoorzieningen. Het sportpark biedt plaats voor recreatief medegebruik.

De sportaccommodatie voorziet in de behoefte aan buitensportvoorzieningen voor zowel Stadshagen I als Stadshagen II. Ook voorziet de sportaccommodatie in Stadshagen II in de behoefte aan sportvoorzieningen op stedelijk niveau.

6.2.7. Werkgelegenheid

Stadshagen II moet meer zijn dan alleen wonen. Een toevoeging van commerciële functies past in dat beeld. De potentie van Stadshagen II zal worden gezocht in de volgende functies:

- **woon-werkwoningen en bedrijven met bedrijfswoning, vooral op strategische plekken in de wijk;**
- **vrijtijds- en uitgaansvoorzieningen waaronder**

begrepen sport en horeca tot maximaal 5.000 m² bruto vloer oppervlakte;

- **bedrijfshuisvesting in combinatie met kantoren, circa drie clusters van elk circa 5.000 m²;**
- **kleine kantoren in de vorm van kantoorvilla's, niet concurrerend met de specifieke kantoorlocaties elders in de stad, circa 3 clusters van elk 3.000 m² bruto vloeroppervlakte;**
- **autowasplaats en benzineverkooppunt (met uitzondering van LPG) in de nabijheid van de hoofdinfrastructuur.**

6.3. Water- en groenstructuur

De water- en groenstructuur biedt een ruimtelijk kader voor de stedelijke functies en draagt hydrologische, ecologische, cultuurhistorische en recreatieve waarden. De water- en groenstructuur functioneert voor Stadshagen II, en in delen ook voor Stadshagen I, voor Zwolle en soms voor hogere schaalniveaus. Door deze waarden en functies zoveel mogelijk te integreren binnen een herkenbaar, aantrekkelijk en robuust raamwerk verkrijgt de water- en groenstructuur een duurzaam karakter. Met een zekere flexibiliteit ten aanzien van de invulling en het gebruik.

De ruimte ten noorden van de Milligersteeg behoudt zijn huidige karakter. Belangrijke voorwaarde daarvoor is dat het gebied voor een goed landbouwkundig gebruik mogelijk blijft. Dit stelt onder andere eisen aan de maatvoering en bereikbaarheid.

Ten noorden van de Stadshagenallee is aan weerszijden van de Oude Wetering het sportpark gesitueerd. In het ontwerp voor het sportpark wordt rekening gehouden met toegankelijkheid voor de bewoners. De omvang van het sportpark is zodanig dat het ruimte biedt aan de gevraagde sportvelden

(inclusief reservering), aan scholen, aan een reservering voor verdere voorzieningen, aan water onder andere nodig voor de waterhuishouding en aan doorgaande verbindingen. Het gebied gelegen langs de Oude Wetering vormt de verbindende openbare ruimte tussen de functionele onderdelen van het sportpark. Aansluitend op het water aan de zuidrand van het sportpark zullen de windsingels van de sportvelden beeldbepalend zijn.

De buitenruimte in Stadshagen II sluit aan op de opzet van Stadshagen I, waarbij de overgang tussen stad en land verder wordt uitgewerkt. In de buitenruimte is plaats voor recreatieve functies zoals speelplaatsen, trapvelden, dierenweide, nutstuinen, hondenuitlaatplekken en jeugdtuinencomplex en dergelijke.

6.4. Verkeer en vervoer

6.4.1. Gebiedsontsluitingsweg / hoofdinfrastructuur (HIS)

Ter hoogte van Breecamp / Breezicht wordt de weg verschoven naar de noordrand van Stadshagen II. Het tracé ligt ten zuiden van de Milligersteeg en kruist de Oude Weteringzone ongelijkvloers.

Tussen de Tippe en de polder loopt het tracé parallel aan de Scholtensteeg en kruist het spoor ongelijkvloers. Ter hoogte van de Tippe ligt de weg op het huidige tracé van de Voorsterweg zodat de woningbouw daar optimaal op Stadshagen I kan worden georiënteerd. Tussen Stadshagen en Westenholtte wordt de weg gebundeld met het spoortracé.

In figuur 13.1 en figuur 13.2 is een overzicht gegeven van een aantal dwarsprofielen van de hoofdinfrastructuur. Hierin is een beeld gegeven van

de mogelijke inrichting van de hoofdinfrastructuur en geluidwerende voorzieningen langs de hoofdinfrastructuur.

6.4.2. Wijkontsluitingswegen

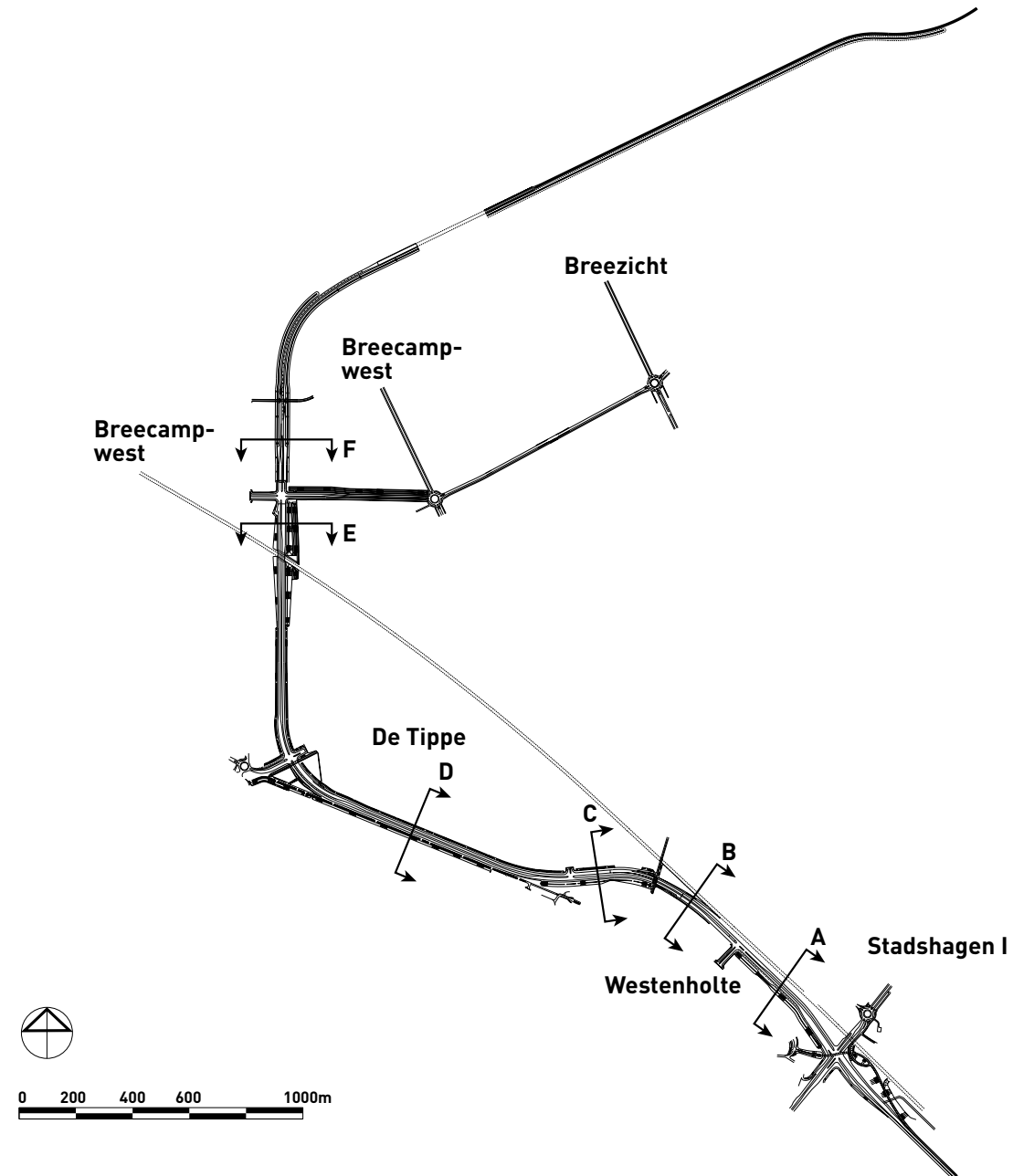
De voormalige Hasselterweg, de Stadshagenallee, krijgt uitsluitend een functie als wijkontsluiting van Stadshagen I en Breecamp / Breezicht. Deze weg kan daardoor beter geïntegreerd worden in het stedelijk gebied. De noord-zuid gerichte ontsluitingswegen in Stadshagen I kunnen zo relatief eenvoudig aangesloten worden op de Stadshagenallee en in dezelfde richting doorgetrokken worden naar Stadshagen II. De aansluiting van de Stadshagenallee op de Hasselterweg een volledige kruising zodat ook het woongebied rond de Scholtensteeg hier op aangesloten kan worden.

Ten zuiden van de kruising met de Scholtensteeg sluit de Kamperweg aan op de Hasselterweg. De Tippe zelf wordt in de zuid-oostelijke hoek ontsloten op de gebiedsontsluitingsweg. De bestaande Voorsterweg wordt wijkontsluitingsweg voor Westenholtte, deels 30 km/uur-regime en buiten de bebouwde kom 60 km/uur-regime, parallel aan de HIS.

6.4.3. Fietsstructuur

De verbindingen met het centrum van Zwolle gaan via de Voorsterweg, de Twistvlietbrug en de Mastenbroekerallee. Stadshagen I wordt met het plangebied verbonden via de Oude Wetering, de rotondes op de Stadshagenallee, enkele onderdoorgangen van het spoor en via een fietsbrug over de kruising Westenholtterallee/ Hasselterweg.

De route via de Twistvlietbrug biedt de fietser uit Breecamp / Breezicht een veilige en comfortabele route met de binnenstad. Wanneer de Oude Wetering wordt gevolgd kan de fietser zonder ook maar één verkeerslicht tegen te komen rechtstreeks naar het



Figuur 13.1
Hasselterweg (HIS)

centrum rijden. Ook is de route via de Oude Wetering prima voor de relatie met het voorzieningencentrum in Stadshagen I.

De Voorsterweg vormt de verbinding van Westenholtte met de binnenstad. Deze loopt via de kruising met de Westenholtterallee. Een ongelijkvloerse verbinding biedt een veilige route. Daarnaast wordt de doorstroming van het autoverkeer niet belemmerd door overstekende fietsers. Fietsers uit de Tippe hebben via een tunnel onder het spoor in het verlengde van de Rozenweg in Westenholtte een goede verbinding met Stadshagen I en Westenholtte.

In het licht van een integrale ontwikkeling van de spoorzone wordt gewerkt aan het benutten van de ruimte langs de spoorlijn of de zone die vrijkomt als deze wordt omgebouwd tot een Hoogwaardig Openbaar Vervoer-infrastructuur. Daarmee ontstaat een directe verbinding met de binnenstad en het NS station. De Tippe wordt zo een locatie die per fiets heel direct met het centrum van Zwolle is verbonden. In ieder geval zullen vanaf Stadshagen I een drietal langzaamverkeersverbindingen worden gerealiseerd. Verder worden er binnen de wijk in fietsroutes richting voorzieningen en scholen en dergelijke voorzien.

Behalve de relaties met het centrum is op het schaalniveau van de hele stad ook het recreatieve fietsnetwerk van belang. Dat betekent binnen het plangebied het verzorgen van de continuïteit van de routes via de weteringen, stegen en dijken. Idealiter zijn deze routes ook dragers voor de stedelijke structuur van de nieuwe locatie. Dit geldt zeker voor de verbinding met de polder Mastenbroek langs de Oude Wetering. In oost-westelijke richting is een nieuwe relatie voor fietsers tussen het Zwarte Water en de IJssel een interessante optie als onderdeel van het 'Rondje Zwolle'.

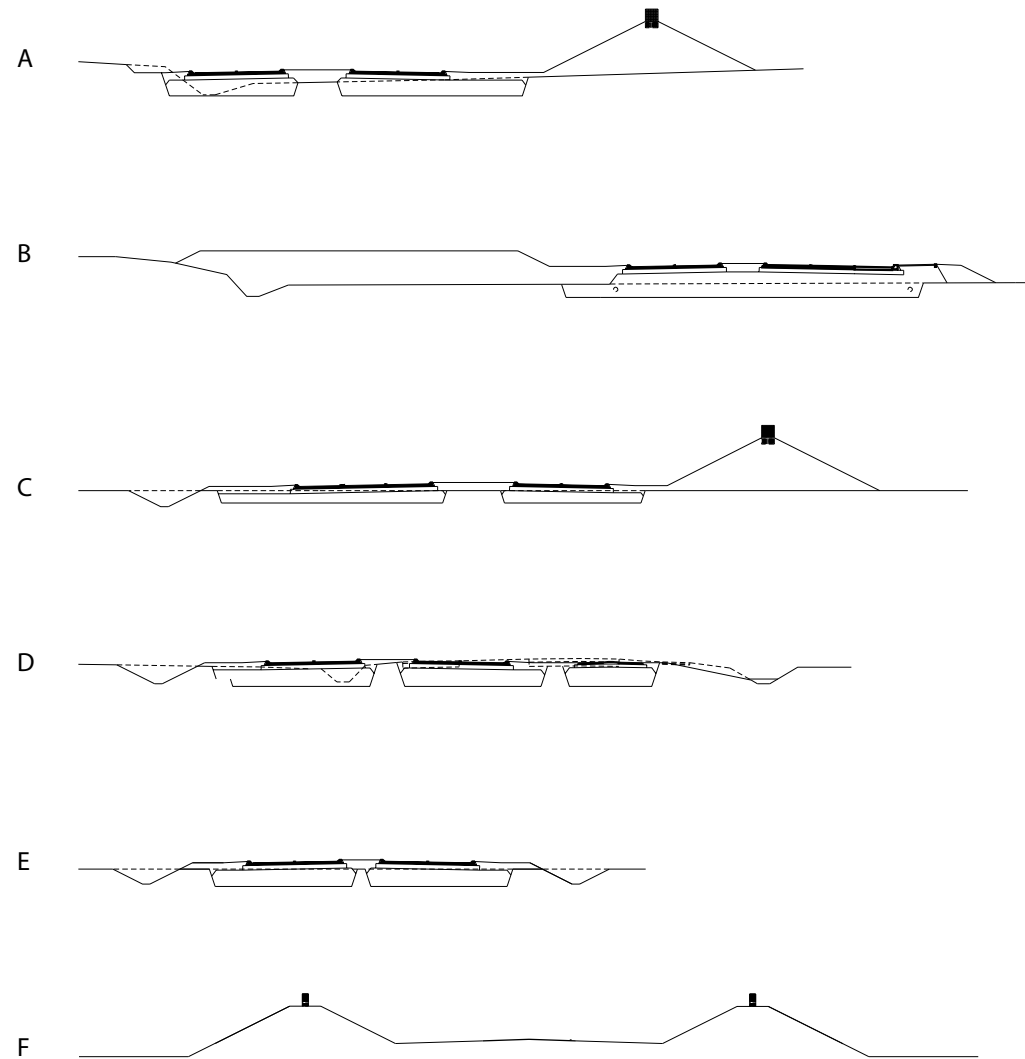
6.4.4. Openbaar vervoer

Westenholtte en Stadshagen worden beide door een stadslijn bediend. Stadshagen II zal worden ontsloten door busvervoer, waarbij een verbinding wordt gevormd met de voorzieningen in Stadshagen I en het centrum van Zwolle.

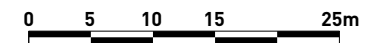
Uit onderzoek dat de provincie heeft uitgevoerd samen met de netwerkstad Zwolle-Kampen komt de conclusie om de railverbinding te handhaven, gebruik te maken van ander materieel (lightrail) en twee stations toe te voegen, één in Stadshagen en één in Spolderwerk. Vanuit Stadshagen is er de duidelijke wens een flexibel HOV systeem te krijgen met geen of zo min mogelijk overstappen.

6.4.5. Landbouwverkeer

Landbouwverkeer kan in de stad gebruik maken van de hoofdverkeersverbindingen zoals de Ceintuurbaan en IJsselallee. Het is verstandig het landbouwverkeer buiten de bebouwde kom of zoveel eerder als het kan over parallelle of alternatieve routes af te leiden om de doorstroming van het snelverkeer te bevorderen. Ter hoogte van Westenholtte wordt dan ook het landbouwverkeer van de hoofdverkeersroute afgeleid. De polder Mastenbroek is bereikbaar via de Voorsterweg. De bereikbaarheid van het oostelijk deel van de polder Mastenbroek is via Stadshagen en de Werkerlaan gegarandeerd.



Figuur 13.2
Profielen Hasselterweg (HIS)



7 Milieu

In dit hoofdstuk worden de randvoorwaarden voor het groene waaronder natuur en grijze milieu waaronder onderzoek naar geluid en bodem nader omschreven. In dit kader wordt met name de milieueffectrapportage (MER) genoemd, omdat hierin alle aspecten ten aanzien van onderhavig plan zijn bestudeerd. Indien er naast de MER aanvullend onderzoek is gedaan, zijn de uitkomsten hiervan eveneens in dit hoofdstuk vermeld. In navolgende paragraaf wordt de MER in het algemeen toegelicht.

7.1. Milieueffectrapportage

In het structuurplan Stadshagen II is het voornemen uitgesproken om in aansluiting op Stadshagen I een nieuwe woningbouwlocatie Stadshagen II te ontwikkelen. Het structuurplan is op 4 november 2002 door de gemeenteraad vastgesteld. Naast de realisatie van 4000 woningen maken infrastructuur, voorzieningen, sportvelden, kleinschalige bedrijvigheid, recreatie en groen onderdeel uit van de ontwikkelingen. Een dergelijk omvangrijk plan kan een grote invloed hebben op de huidige milieukwaliteit van het gebied en op de omgeving. In de Wet milieubeheer is daarom bepaald dat bij de ontwikkeling van dit soort plannen een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld. Het doel van een milieueffectrapportage is om het milieubelang naast andere belangen een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming. Binnen het milieueffectrapport worden de milieueffecten van het plan in kaart gebracht en op basis daarvan wordt een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) ontwikkeld. Op deze wijze krijgt het milieu een volwaardige plaats in verdere besluitvorming. De inhoud van het MER wordt bepaald door de richtlijnen, die door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Deze richtlijnen zijn samengevat:

- **in het MER moet gemotiveerd worden waarom de locatie Stadshagen II een geschikte locatie is voor de woonmilieus die de gemeente met de nieuwbouwplannen wil scheppen. Tevens moet duidelijkheid worden geboden over het wel of niet onderzoeken en afwegen van locatiealternatieven;**
- **gevraagd wordt de mogelijkheden te beoordelen voor hogere woningdichtheden, eventueel gecombineerd met het vrijhouden van migratieroutes, eventueel gecombineerd met een goede inpassing van een tot stadsas omgevormde Hasselterweg en meer bebouwing in de zone tussen Stadshagen I en II in het MER. Daarbij dienen ook de mogelijkheden te worden onderzocht om fietsverkeer en openbaar vervoer te gebruiken als structurerend element;**
- **nagegaan moet worden of de plannen de ecologische hoofdstructuur en Vogel- en Habitatrichtlijngebieden niet aantasten;**
- **het MER moet een heldere beschrijving van de effecten geven op uit landschappelijk en cultuurhistorisch oogpunt waardevolle gebieden (in het bijzonder de polder Mastenbroek).**

De locatie

Op basis van een verkenning van woningbouwlocaties voor de periode na 2005 is gekozen voor Stadshagen II als woningbouwlocatie voor 4.000 woningen. Stadshagen II is een logisch vervolg op Stadshagen I. Gebruik kan worden gemaakt van het hoge voorzieningenniveau in Stadshagen I. Verder zijn voor de bouw van Stadshagen I forse investeringen in de infrastructuur noodzakelijk. Voor de bereikbaarheid van Stadshagen II kan hierop worden aangesloten. Andere locaties rondom Zwolle van voldoende omvang vallen veelal af op grond van hoge en natuurlijke en landschappelijke waarden, andere ruimteclaims of potenties. Kleinere locaties vallen af voor woningbouw vanwege geluidszonering, grote potenties voor bedrijventerreinen en hebben

gecombineerd onvoldoende omvang. Inbreidocaties kunnen eveneens niet voorzien in een dergelijke woningbehoefte. Alleen de locatie Veldhoek ten oosten van Zwolle wordt ook als geschikt beschouwd voor grootschalige woningbouw. De keuze op dit moment voor Stadshagen II dient beschouwd te worden als een keuze in fasering en niet zozeer als een afweging welke locatie wel of niet bebouwd gaat worden.

Het plangebied met een omvang van 318 ha bestaat uit twee deelgebieden:

- **de Tippe met een omvang van 84 ha;**
 - **Breecamp / Breezicht met een omvang van 180 ha.**
- In het plangebied is 54 ha gereserveerd voor hoofdinfrastructuur en technisch groen.

Het plan bevat drie belangrijke doelstellingen:

- **Woningbouw. Zwolle heeft een groeitaak. Om in de periode 2005 tot 2010 te kunnen voldoen aan de woningbehoefte zal in Stadshagen II een woningbouwprogramma van 4.000 worden gerealiseerd. Het kwalitatieve programma kent een nadruk op grotere en ruimere woningen met tuin in een groene omgeving. Er wordt uitgegaan van een gemiddelde woningdichtheid van 25 – 30 woningen per ha. Hierop onderscheidt Stadshagen II zich van Stadshagen I, waar een gemiddelde woningdichtheid van 35 woningen per ha voorkomt.**
- **Infrastructuur. Met de aanleg van Stadshagen I is er voor gekozen de weg naar Hasselt, waarover regionaal verkeer wordt afgewikkeld, buiten Stadshagen I te leggen. Deze weg bevindt zich in het plangebied Stadshagen II.**
- **Sportvoorzieningen. Er bestaat behoefte aan geconcentreerde sportvoorzieningen, met in ieder geval een voetbal-, hockey-, tennis- en korfbalaccommodatie. Deze voorzieningen**

voorzien in de behoefte van Stadshagen I en II, maar ook voor een deel in de behoefte van de rest van Zwolle. In totaal is 15 ha voor sportvoorzieningen gepland.

Verschillende alternatieven

In het MER worden de verwachte milieu-effecten door het realiseren van deze doelstellingen uitgewerkt voor zowel het plangebied als de omgeving. Om een goede beoordeling te kunnen doen, is het nulalternatief (huidige situatie en autonome ontwikkeling) uitgewerkt en zijn naast het planalternatief nog twee alternatieven ontwikkeld, die passen binnen de doelstellingen van het plan. De twee alternatieven zijn middenalternatief (weg bij Breecamp / Breezicht in randligging en bij de Tippe bundelen met de spoorlijn) en het bundelalternatief (weg bij Breecamp / Breezicht binnendoor en bij de Tippe bundelen met de spoorlijn). Op basis van de effecten van de verschillende alternatieven is het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) afgeleid. Het MMA voldoet aan de doelstelling, waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast.

Het planalternatief

Kenmerken van het in het Structuurplan Stadshagen II omschreven planalternatief zijn:

- **de ligging van de hoofdinfrastructuur zoveel mogelijk op de rand van of buiten Stadshagen II. Ter hoogte van de Tippe ligt het tracé parallel aan de Kamperweg en na doorsnijding van Breecamp wordt de weg op 400 meter buiten de wijk in de polder Mastenbroek gesitueerd;**
- **de sportvoorzieningen zijn op de zuidrand van het gebied Breecamp en Breezicht gepland, grenzend aan Stadshagen I;**
- **in de groenzone rondom de Oude Wetering is ruimte gereserveerd voor de realisatie van buurtvoorzieningen zoals scholen;**

- **in het plangebied variëren de woningdichtheden tussen 13 en 40 woningen per ha. Hogere dichtheden komen voor in de Tippe en aan de noordrand van Breecamp / Breezicht. In de Tippe wordt hiermee draagvlak gecreëerd voor mogelijk hoogwaardig openbaar vervoer gekoppeld aan de Kamperlijn;**
- **de water- en groenstructuur draagt hydrologische, ecologische, cultuurhistorische en recreatieve waarden. In Breecamp / Breezicht wordt de bestaande watergang de Oude Wetering met groenzone uit Stadshagen I voortgezet. Daarnaast zijn twee nieuwe watergangen in oost-west richting gepland.**

Het MMA

In het MER is bekeken of gezien de milieu-effecten wellicht een deel van de woningbouwopgave kan worden doorgeschoven naar een andere locatie. Om het effect op weidevogels van significant negatief terug te brengen naar negatief, zouden circa 1.300 woningen komen te vervallen of zou een verdichting van de woningen nodig zijn tot ongeveer 40 woningen per ha. Het laten vervallen en daarmee doorschuiven van 1.300 woningen is niet realistisch gezien de noodzakelijke investeringen en overige planexploitatie aspecten. De genoemde verdichting past niet binnen de kwalitatieve doelstelling voor woningbouw.

Voor wat betreft de ligging van de hoofdinfrastructuur is voor het MMA gekozen voor het middenalternatief. Dit is gebaseerd op de volgende afwegingen:

1. **het planalternatief wordt voor wat betreft de ligging van infrastructuur in de polder ter hoogte van Breecamp / Breezicht het meest negatief beoordeeld, aangezien hier grotere negatieve ecologische effecten worden verwacht en een grotere aantasting van de landschappelijke en ecologische kwaliteit van het gebied (openheid en landschapspatronen) dan bij de andere**

alternatieven plaatsvindt;

2. **voor het onderscheid tussen het bundel- en middenalternatief in Breecamp / Breezicht moet een afweging gemaakt worden tussen de negatieve effecten op landschapsaspecten (middenalternatief) en verkeer en vervoer en woon- en leefmilieu (bundelalternatief) in Breecamp / Breezicht en de Tippe. Bij deze afweging springen de significant negatieve effecten van het bundelalternatief voor de verkeersafwikkeling in Stadshagen I en de barrièrewerking in het oog. Daarnaast valt de negatieve verkeersveiligheid van het bundelalternatief op. Dit moet worden afgewogen tegen de aantasting van de openheid van de omgeving en de landschapspatronen bij het middenalternatief. Deze aantasting zal vooral beleefd worden door de bewoners van de wijk zelf, aangezien de weg ten zuiden van de Milligersteeg komt te liggen. In deze waarderingsvraag is gekozen voor het middenalternatief;**
3. **voor de Tippe bestaan geen zwaarwegende argumenten voor de keuze voor ligging van de hoofdinfrastructuur. Er wordt gekozen voor bundeling van de hoofdinfrastructuur met de spoorlijn omdat dit traject:**
 - **al een barrière vormt en voorkomen wordt dat woningen in de Tippe worden ingesloten door twee barrières;**
 - **het kortst is en dus minder milieubelasting veroorzaakt;**
 - **minder uitstraling naar het buitengebied (Vreugderijkerwaard).**

Uitgaande van de infrastructuurkeuze conform het Middenalternatief (ter hoogte van Breecamp en Breezicht) en Bundelalternatief (ter hoogte van de Tippe) is optimalisatie met betrekking tot ecologie een belangrijke invulling voor het MMA. Er was al geconstateerd dat het significant negatieve effect

met betrekking tot weidevogels niet relevant kan worden teruggebracht binnen de randvoorwaarden van dit plan. Wel is mogelijk de kans op beïnvloeding van het Vogel- en Habitatrichtlijngebied de Vreugderijkerwaard te verkleinen, door de afstand van de woonbebouwing tot het gebied zo groot mogelijk te houden en de uitloop naar dit gebied te beperken door het aanleggen van een park in de Tippe. Gezien deze beperking van de woonbebouwing in de Tippe en de mogelijkheid hier een hoogwaardig woonmilieu te creëren, wordt uitgegaan van een lage woningdichtheid. Negatieve effecten van deze keuze zijn het ontbreken van draagvlak voor mogelijk HOV gekoppeld aan de Kamperlijn, alleen ontsluiting van de Tippe met de streekbus en de barrière werking van de weg en de Kamperlijn voor al het verkeer. In Breecamp / Breezicht staat de verbetering van het woon- en leefmilieu centraal. Hier bestaat de noodzaak voor een hogere woningdichtheid vanwege de keuze voor ecologische waarden in de Tippe. De hoge woningdichtheden worden zoveel mogelijk geconcentreerd rondom de buurtvoorzieningen in de zone van de Oude Wetering en de ontsluiting met busvervoer. De sportvoorzieningen worden langs de omgelegde Hasselterweg gesitueerd in de geluidszone voor woningbouw. Lagere woningdichtheden kunnen zowel oostelijk als westelijk in het gebied Breecamp / Breezicht worden gecreëerd. Gezien de barrièrewerking van de Hasselterweg voor Breecamp-west en de gebiedskwaliteit om hier hoogwaardige woonmilieus te creëren, kan overwogen worden hier lage woningdichtheden te creëren en deze in de Tippe plaatselijk te verhogen.

7.2. Natuur

In het MER wordt ten aanzien van de gevolgen van de planontwikkeling voor de ecologie (in verband met de aanwezige flora en fauna), het navolgende

geconcludeerd.

Er worden licht negatieve effecten verwacht op de als speciale beschermingszone aangewezen of aangemelde gebieden op basis van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Gelet op de instandhoudingsdoelstellingen van deze gebieden zijn significant negatieve effecten echter uitgesloten. Daarnaast kunnen de negatieve effecten op flora en vissen worden beperkt door afstemming in de ontwerp- en aanlegfase. Verder worden significant negatieve effecten op weidevogels (zoals de Grutto) verwacht en negatieve effecten op overzomerende en doortrekkende kieviten en overwinterende kolganzen en kleine zwanen.

Er worden hooguit licht negatieve effecten op zoogdieren, alsmede geen negatieve effecten op dagvlinders, amfibieën en reptielen verwacht. Er zijn onvoldoende gegevens voorhanden om de effecten op sprinkhanen en libellen te kunnen bepalen.

7.2.1 Flora- en Faunawet

Soorten die zeker of mogelijk in het plangebied voorkomen en die vallen onder de Flora- en Faunawet zijn: Gewone dotterbloem, Gewone vogelmelk, Grasklokje, Zwanenbloem, kleine watersalamander, middelste groene kikker, meerkikker, bruine kikker, gewone pad, wezel, hermelijn, vos, bunzing, ree, huisspitsmuis, bosspitsmuis, dwergspitsmuis, haas, konijn, dwergmuis, rosse woelmuis, aardmuis, veldmuis en bosmuis (tabel 1), het Waterdrieblad en kleine modderkruiper (tabel 2), de waterspitsmuis, vleermuizen, rugstreeppad, bittervoorn en grote modderkruiper (tabel 3). Verder zijn alle vogels en alle vleermuizen beschermd in de zin van de Flora- en Faunawet. Voordat daadwerkelijk met de werkzaamheden tot realisatie van het bestemmingsplan wordt begonnen, wordt ontheffing aangevraagd in het kader van artikel 75 van de Flora- en faunawet voor de aanwezige soorten in het plangebied en die zijn opgenomen in tabel 2 en

3 en vogels. Naar verwachting wordt de ontheffing verleend omdat in en in de nabijheid van het plangebied maatregelen worden getroffen. Met deze maatregelen worden groeiplaatsen en vaste rust- en verblijfsplaatsen van de beschermde planten, zoogdieren, vissen, amfibieën en vogels gecreëerd, waardoor geen afbreuk wordt gedaan aan de instandhouding van de soorten waarvoor ontheffing wordt aangevraagd.

7.2.2. Compensatie van natuurwaarden

Uit het onderzoek in het kader van de Milieueffectrapportage Stadshagen II is geconstateerd dat de ontwikkeling van Stadshagen II in alle varianten leidt tot een significante afname van weidevogels in de polder Mastenbroek. De gemeente Zwolle heeft besloten hiervoor compenserende maatregelen te treffen. In de exploitatie zijn hiervoor gelden opgenomen. Deze compenserende maatregelen worden getroffen op gronden die buiten het plangebied liggen, maar maken dus qua besluitvorming, procedureel en financieel onderdeel uit van dit plan.

De weidevogelstand wordt positief beïnvloed door graslandgebieden pas na het broedseizoen (na 15 juni) te maaien. Het opzetten van het waterpeil is een andere mogelijkheid. Gedacht wordt aan het aangaan van beheersovereenkomsten met eigenaren/gebruikers van grasland in de polder, bijvoorbeeld in het gebied Stadsbroek. Dit deelgebied is grotendeels in eigendom van de gemeente en het sluit aan op de natuurcompensatie rondom de Milligerplas naar aanleiding van de ontwikkeling van Stadshagen I.

De overige mitigerende maatregelen (reële maatregelen) die dienen te worden genomen zijn:

- Het niet bebouwen en het afschermen van standplaatsen van bijzondere plantensoorten ten zuiden van het deelgebied de Tippe (d.i. tussen de

Kamperweg en de Zalkerdijk).

- Het sparen van de in het gebied voorkomende bijzondere visfauna bij de aanleg, door een inpassing van bestaande watergangen en het verplaatsen van vissen uit te dempen watergangen.

7.3. Bodem

Op basis van de gemeentelijke bestanden en een inventarisatie die in het kader van Stadshagen I is uitgevoerd is nagegaan wat de milieuhygenische bodemkwaliteit is van het plangebied. (Zie bijlage "onderzoek milieuhygenische bodemkwaliteit Stadshagen II (oktober 2005)".) Het doel van de uitgevoerde inventarisatie is het verkrijgen van een duidelijk beeld van de onderzoeken en saneringen die nodig zijn voor de ontwikkeling van het gebied tot een woningbouwlokatie.

Uit deze inventarisatie is gebleken dat er op diverse plaatsen sprake is van bodemverontreiniging. Op de kaart in bijlage 8, Resultaten van het bodemonderzoek zijn de locaties aangegeven waar bodemonderzoeken zijn verricht.

Voor 11 locaties is in het recente verleden (1993 - 2005) bodemonderzoek verricht. Het gaat in 9 gevallen om verkennend onderzoek, in 2 gevallen om een nader onderzoek.

In twee gevallen is er sprake van sterk verhoogde gehalten. Aan de Oude Wetering 1 is zink sterk verhoogd in het grondwater, de gehalten van de stoffen cadmium en nikkel in het grondwater zijn matig verhoogd. Aan de Voorsterweg 32- 34 is sprake van een sterke verontreiniging met PAK's en Minerale olie in de bodem. Op beide locaties is de verontreiniging niet afgeperkt zodat niet bepaald kan worden of er sprake is van een ernstige

verontreiniging.

In de overige gevallen is geen sprake van een ernstige verontreiniging van de bodem of het grondwater. In bijna alle gevallen is er wel sprake van lichte verhogingen ten opzichte van de norm.

Op basis van deze inventarisatie wordt geconcludeerd dat er geen bekende ernstige verontreinigingen zijn in het plangebied die de ontwikkeling van het gebied tot woningbouwlokatie ernstig belemmeren. Er zijn twee locaties die mogelijk ernstig verontreinigd zijn.

7.4. Archeologie

Op grond van het huidige rijks- en provinciale beleid dat is gebaseerd op het Verdrag van Malta dient te worden onderzocht of er binnen het plangebied archeologische (verwachtings)waarden aanwezig zijn. De Archeologische Waarderingskaart Zwolle geeft een beeld van het archeologisch potentieel in de gemeente Zwolle. Hieruit blijkt dat in de polder Mastenbroek met name langs de randen van de polder sporen van het vroegere 'Veenbos' zijn te verwachten.

Aan weerszijden van de Oude en Nieuwe Wetering zijn oude huisterpen gelegen die mogelijk archeologisch waardevol kunnen zijn. Deze zone die als archeologisch waardevol is aangemerkt, is buiten het plangebied gelegen.

In het deelgebied tussen de Hasselterweg en de Milligersteeg / Stuurmansweg liggen een aantal oude boerderijterpen. Deze terpen kunnen uit de 14e eeuw dateren. Met name de terp op de kruising Werkerlaan / Milligersteeg en de groep terpen bij de kruising Oude Wetering / Milligersteeg, ook wel de Boxem genaamd, zijn van belang.

De noordgrens van het gebied wordt gevormd door

de scheiding tussen de regelmatige verkaveling van de Mastenbroekerpolder en de onregelmatige verkaveling van de Konijnebelten.

Het gebied maakte van oorsprong onderdeel uit van de Konijnebelten. De Konijnebelten zijn rivierduinen die zijn ontstaan op een oudere dekzandrug. Het gebied ten noorden van de Voorsterweg is volgens de bodemkaart van Zwolle en omgeving een relict van het grotere rivierduincomplex. Dit houdt in dat de kans op archeologische sporen uit de Prehistorie en Middeleeuwen vrij groot is. Het gebied wordt verder doorsneden door de Werkerallee. Een weg die vermoedelijk al in de 14de eeuw bestond.

Op het oudste kadastrale minuutplan uit 1832 zijn in het gebied geen boerderijen of huizen aangegeven. De tegenwoordige huizen en boerderijen moeten dus van na 1832 dateren. Van één van de huizen is de vermelding van een gevelsteen bekend waaruit blijkt dat de eerste steen gelegd is door B.J. Reuvers op 20 oktober 1877.

7.5. Water

In 2003 is het Waterhuishoudingsplan Stadshagen II afgerond. De waterstructuur van Stadshagen II sluit aan op de waterstructuur van Stadshagen I. Ook in Stadshagen II wordt voor de vormgeving van de ruimtelijke waterstructuur aangesloten op de bestaande hoofdwatgangen en aanwezige verschillen in bodemopbouw en hoogteverschillen. Uit het oogpunt van een duurzame ontwikkeling van de wijk wordt gestreefd naar het zoveel mogelijk vasthouden van gebiedseigen water van goede kwaliteit. In Stadshagen I en II kan voldoende water worden geborgen zonder in een extreme neerslagsituatie van eenmaal per 250 jaar de problemen af te moeten wentelen op de omgeving. Bij de aanleg van Stadshagen II worden voorzieningen aangelegd om deze berging mogelijk te maken.

7.6. Grijs milieu

7.6.1. Akoestisch milieu

De Wet geluidhinder stelt eisen met betrekking tot de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten, zoals woningen, scholen en verpleegtehuizen. In de wet wordt per geluidsbron een regeling gegeven, te weten voor industrielawaai, spoorweglawaaai en wegverkeerslawaaai. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient voor de van toepassing zijnde geluidsbronnen onderzoek te worden verricht naar het geluid.

Wegverkeer en railwegverkeer

Op basis van de beoogde opzet voor de wegenstructuur is in het kader van het MER akoestisch onderzoek uitgevoerd. Voor geluid worden drie bronnen onderscheiden te weten:

- 1 de spoorlijn Zwolle-Kampen;
- 2 de Hasselterweg (N331);
- 3 de Voorsterweg (N764).

Ad 1.

De aandachtszone voor akoestisch onderzoek in relatie tot het huidige gebruik van de spoorlijn blijft beperkt tot 100 meter. Als voor geluidsgevoelige functies binnen deze zone de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) overschreden wordt, dienen geluidwerende maatregelen genomen te worden. Voor scholen ed geldt een voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A).

Ad 2 en 3.

Ten aanzien van de hoofdinfrastructuur geldt dat aan de weg en in het naastgelegen gebied maatregelen zullen worden getroffen, zodat de gevelbelasting van geluidsgevoelige bestemming niet meer dan 50 dB(A) zal bedragen.

Bij de wijkontsluitingswegen zal gestreefd worden naar een niet hogere gevelbelasting van 50 dB(A),

uitgezonderd 10% van de woon- en bijzondere bebouwing, daarvan zal de gevelbelasting niet meer dan 55 dB(A) bedragen. De wijze waarop Stadshagen II op Stadshagen I aansluit alsmede de ruimtelijke inrichting van Stadshagen II en het woonklimaat zullen worden meegewogen alvorens tot een hogere gevelbelasting wordt besloten.

Door de ontwikkeling van de locatie kunnen nieuwe geluidsbronnen binnen de locatie zelf ontstaan. Ook kunnen door zwaardere belasting van wegen buiten het plangebied de voorkeursgrenswaarden aldaar worden overschreden. Deze situatie wordt nader onderzocht op basis van een nieuwe structuur.

Hoofdinfrastructuur

Ten behoeve van de aanleg van de hoofdinfrastructuur (HIS) is een akoestisch onderzoek verricht. Doel van dit onderzoek is om de geluidbelasting te bepalen op de gevels van de bestaande woningen en nog te realiseren woningen.

1. Voorsterweg

Er heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden naar het gebied ter hoogte van de Voorsterweg. Dit is het gebied dat met de bestemming Gemengde Doeleinden, gelegen tussen de Klipperweg en het gebied bestemd tot Uit te werken Gemengde Doeleinden. Deze woningen die gelegen zijn ter hoogte van de Voorsterweg, liggen tevens binnen de geluidzone van de nieuw aan te leggen weg. Door de aanleg van de hoofdinfrastructuur zal de verkeerssituatie van de huidige Voorsterweg wijzigen. De akoestische effecten van deze verkeerswijziging op de Voorsterweg zijn onderzocht. De berekeningen zijn uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II voor wegverkeer zoals omschreven in het Besluit "Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaai 2002".

Bij de berekeningen is uitgegaan van

- rijsnelheid van 70 km/uur voor de hoofdinfrastructuur. De rijsnelheid voor de Voorsterweg bedraagt thans 50 km/uur en in de toekomst 30 km/uur.
- Er is onderscheid gemaakt tussen de dagperiode (07.00 - 19.00 uur) en de nachtperiode (23.00 - 07.00 uur).
- Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van de afscherming door middel van een aardewal met een hoogte van 2,2 meter (+NAP) met hierop een scherm van 2,8 meter, langs de hoofdinfrastructuur;
- Aanleg van stil asfalt (Microflex 0/6 of vergelijkbaar)

Daarnaast zal ten gevolge van de aanleg van de hoofdinfrastructuur de verkeerssituatie op de bestaande Voorsterweg worden gewijzigd. Hierdoor zal de huidige verkeersintensiteit op deze weg afnemen van 15.000 naar 3.700 motorvoertuigen per etmaal. Tevens zal de rijsnelheid op deze weg teruggebracht worden van 50 km/uur naar 30 km/uur. Deze afname in combinatie met het toepassen van Steenmastiek asfalt (SMA 0/6) als wegdek, resulteert een verlaging van de geluidbelasting van maximaal 12 dB(A) ten opzichte van de huidige heersende geluidbelasting op de woningen aan de Voorsterweg. Dit houdt in dat in de toekomstige situatie het akoestisch leefklimaat voor de bewoners van de Voorsterweg aanzienlijk wordt verbeterd.

2. Hasselterweg

Er heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden om de geluidbelasting te bepalen op de gevels van de bestaande woningen binnen de geluidzone van de nieuw aan te leggen Hasselterweg. Daarnaast is in het onderzoek de 57 dB(A)-geluidscontour (voorkeursgrenswaarde) van de spoorbaan Zwolle

– Kampen ter hoogte van de beoogde toekomstige woningbouwlocaties in Stadshagen weergegeven.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat:

- Door het plaatsen van geluidsafschermende voorzieningen c.q. (geluidswal 2,20 m^{+NAP} plus scherm (2,80 meter)) langs de nieuw aan te leggen weg en het toepassen van stil asfalt (Microflex 0/6 of vergelijkbaar) als wegdek, wordt na aftrek van – 2 dB(A) conform artikel 103 van de Wet geluidhinder op een achttal beoordelingspunten na overal in het plangebied voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).
- Voor een achttal bestaande woningen is het noodzakelijk bij de Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel een ontheffing aan te vragen voor een hogere grenswaarde van maximaal 51 tot maximaal 62 dB(A) ten gevolge van de aanleg van de nieuwe Hasselterweg.
- In het plangebied ter hoogte van de kruising Hasselterweg / Westenholterallee is realisatie van circa 50 woningen mogelijk indien een ontheffing voor een hogere waarden van maximaal 60 dB(A) voor de Hasselterweg en maximaal 65 dB(A) voor de Westenholterallee wordt verleend;
- In het plangebied ten westen van de ontsluitingsweg Hasselterweg / Voorsterweg is realisatie van circa 25 woningen mogelijk indien een ontheffing hogere grenswaarde van minimaal 55 dB(A) en maximaal 65 dB(A) voor de Hasselterweg wordt verleend.
- Er is geen sprake van reconstructie van de weg voor de woningen, gelegen in de geluidzone van het te reconstrueren weggedeelte aan de Zwolseweg / Kamperweg.
- De maximaal aan te houden afstand tot de 57 dB(A)-geluidscontour vanaf het hart van het spoortraject Zwolle - Kampen tot de eerste bebouwingslijn bedraagt circa 50 meter.

7.6.2. Industrielawaai

In het plangebied ligt tevens de geluidszone van het bedrijventerrein Voorst. Deze zone valt binnen het plangebied. Binnen de geluidzone wordt op basis van onderhavig bestemmingsplan geluidsgevoelige bebouwing toegestaan. Voor circa 50 nog te realiseren woningen is het dan ook noodzakelijk dat Gedeputeerde Staten van Overijssel een hogere grenswaarde van maximaal 55 dB(A) vaststellen.

7.6.3. Luchtkwaliteit

In het MER-onderzoek is de immissie als gevolg van het wegverkeer berekend. In het kader van de luchtkwaliteit in het plangebied zijn de Hasselterweg, de Kamperspoorlijn en de Kamperweg in beschouwing genomen voor de stoffen NO₂ en PM₁₀ (fijn stof). Uit dit MER-onderzoek bleek dat de luchtkwaliteit bij de bestaande bebouwing voldeed aan de wettelijke eisen maar dat de luchtkwaliteit licht zou verslechteren als gevolg van Stadshagen II en de nieuwe hoofdinfrastructuur.

In 2005 is een nader onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit rondom en in Stadshagen II. Dit nader onderzoek had als doel de luchtkwaliteit voor de lokatie Stadshagen II te toetsen aan de grenswaarden zoals vastgelegd in het Besluit Luchtkwaliteit. Tevens is de invloed van geluidswerende maatregelen op de luchtkwaliteit onderzocht. In het onderzoek zijn twee tijdstippen in beschouwing genomen: de situatie in 2005 en in 2015. De stoffen die onderzocht zijn NO₂ en PM₁₀. Andere stoffen als CO zijn niet onderzocht omdat uit de literatuur blijkt dat er jarenlang geen overschrijdingen van een grenswaarde worden geconstateerd.

Uit het onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit op en rond het plangebied Stadshagen II in de eerste plaats bepaald wordt door de achtergrondconcentratie van NO₂ en PM₁₀ (fijn stof). De grenswaarden voor NO₂

worden in geen enkele situatie overschreden. Zowel in 2005 als in 2015 blijft de jaargemiddelde waarde onder de grenswaarde voor deze stof (40 ug/m³). De uurgemiddelde waarde van NO₂ blijft ruim onder de grenswaarde van 200 ug/m³.

De jaargemiddelde concentratie PM₁₀ (fijn stof) blijft eveneens voor zowel 2005 als 2015 onder de grenswaarde (40 ug/m³). Het aantal overschrijdingen van de daggemiddelde grenswaarde (50 ug/m³) bedraagt voor de huidige situatie 29-31 maal per jaar. Voor 2015 bedraagt het aantal overschrijdingen 22-25 maal per jaar. Voor alle berekende situaties wordt voldaan aan de eis van maximaal 35 overschrijdingen per jaar. Bij het berekenen is gecorrigeerd voor zeezout.

Uit de modelberekeningen, met het verspreidingsmodel KEMA-STACKS, blijkt dat het effect van voorgestelde geluidsschermen op de luchtkwaliteit marginaal is. Met andere woorden er is geen positief effect geconstateerd van een geluidsscherm volgens de uitgangspunten die ten tijde van het luchtkwaliteitsonderzoek in het akoestisch onderzoek worden gehanteerd.

7.6.4. Externe veiligheid

De wegen in en om Stadshagen liggen niet op de route van vervoer van gevaarlijke stoffen. Over de spoorlijn Zwolle-Kampen vindt geen goederentransport plaats. Tevens liggen er in het gebied geen bedrijven die een veiligheidsrisico kunnen opleveren. Het risico voor de omgeving is derhalve minimaal en heeft geen invloed op de planontwikkeling.

7.6.5. Hinderzones

In en rond het plangebied liggen een aantal bedrijven die hinder veroorzaken voor hun omgeving. Het betreft, met uitzondering van een houtzagerij,

agrarische bedrijven die op grond van de hoeveelheid en het soort vee een geurcontour rond hun bedrijf hebben.

In het landelijk gebied is naast de Richtlijn Veehouderij en Stankhinder 1996, het Besluit Melkrundveehouderij van de Wet milieubeheer richtinggevend voor de afstemming tussen de gevoelige functies, zoals wonen en veehouderijen. Hiertussen dient voldoende afstand in acht te worden genomen. Afstanden worden bepaald op basis van de hindergevoeligheid van de omgeving en de belasting op basis van zogenaamde mestvarkeneenheden. De omgeving van de bedrijven zal in de toekomst in categorie 1 vallen, dit is bebouwde kom met een stedelijk karakter, en geldt als de meest geurgevoelige omgeving.

Op de plankaart is de milieuhindercontour van de bedrijven weergegeven. In de voorschriften is opgenomen dat er binnen de contour geen hindergevoelige functies mogen worden gerealiseerd. In het bestemmingsplan Stadshagen II is in de staat van bedrijfsactiviteiten uitgegaan van de VNG richtlijn Bedrijven en milieuzonering. In een aantal specifieke gevallen wordt hiervan afgeweken. Het gaat om agrarische bedrijven die in of in de directe nabijheid van het plangebied zijn gelegen. Bij het bepalen van de (geur)hindercontour is uitgegaan van de van toepassing zijnde AMvB's. Deze afstand bedraagt 50 meter. Om toekomstige uitbreiding van de bedrijfsvoering mogelijk te laten is de geurcontour rondom het bedrijf Stuurmansweg 14 vergroot naar 100 meter rondom het bouwblok. Voor het bedrijf aan de Stuurmansweg 12 biedt de contour van 50 meter rondom het bouwblok voldoende uitbreidingsmogelijkheden. In veel gevallen zijn deze afstanden kleiner dan de afstanden die in de brochure Bedrijven en milieuzonering worden vermeld. Het is toegestaan om gemotiveerd af te wijken van de afstanden uit de brochure.

7.7. Hoofdinfrastructuur

In het MER zijn drie alternatieven onderzocht, te weten het planalternatief, het middenalternatief en het bundelalternatief. Hierbij is ten aanzien van de hoofdinfrastructuur uitgegaan van de volgende kenmerken:

1. In het planalternatief is de ligging van de hoofdinfrastructuur zo veel mogelijk op de rand van of buiten Stadshagen II. In de Tippe wordt als vervanging voor de Noodweg gebruik gemaakt van het traject van/ parallel aan de Kamperweg (doorgetrokken Hasselterweg). Na de doorsnijding van Breecamp wordt de weg buiten de wijk gesitueerd (omgelegde Hasselterweg), opdat het invloedsgebied van de weg zich buiten de wijk bevindt.
2. In het middenalternatief vormt de hoofdinfrastructuur een bundeling van de doorgetrokken Hasselterweg met de spoorlijn in de Tippe en net als in het planalternatief het omleggen van de huidige Hasselterweg. Na de doorsnijding van Breecamp wordt de weg in het plangebied, direct ten zuiden van de Milligersteeg gesitueerd.
3. In het bundelalternatief tenslotte is de hoofdinfrastructuur zoveel mogelijk in het plangebied gesitueerd. In de Tippe is gekozen voor bundeling van de doorgetrokken Hasselterweg met het spoor. In Breecamp wordt de doorgetrokken Hasselterweg aangesloten op de huidige Hasselterweg.

Uit de vergelijking van de drie alternatieven is afgeleid welke bouwstenen het meest positief scoren. Het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) is zodanig samengesteld dat een voor het milieu zo gunstig mogelijk alternatief ontstaat. Voor wat betreft de ligging van de hoofdinfrastructuur is gekozen voor het middenalternatief. Dit is tevens het meest

milieuvriendelijke alternatief.

Dit is gebaseerd op de volgende afwegingen:

1. **het planalternatief wordt voor wat betreft ligging van infrastructuur in Breecamp / Breezicht het meest negatief beoordeeld, aangezien hier grotere negatieve ecologische effecten worden verwacht en een grotere aantasting van de landschappelijke kwaliteit van het gebied (openheid en landschapspatronen) dan bij de andere alternatieven plaatsvindt;**
2. **voor het onderscheid tussen het bundel- en middenalternatief in Breecamp / Breezicht moet een afweging gemaakt worden tussen de negatieve effecten op landschapsaspecten (middenalternatief) en verkeer en vervoer en woon- en leefmilieu (bundelalternatief) in Breecamp / Breezicht en de Tippe. Bij deze afweging springen de significant negatieve effecten van het bundelalternatief voor de verkeersafwikkeling in Stadshagen I en de barrièrewerking in het oog. Daarnaast valt de negatieve verkeersveiligheid van het bundelalternatief op. Dit moet worden afgewogen tegen de aantasting van de openheid van de omgeving en de landschapspatronen bij het middenalternatief. Deze aantasting zal vooral beleefd worden door de bewoners van de wijk zelf, aangezien de weg ten zuiden van de Milligersteeg komt te liggen. In deze waarderingsvraag is gekozen voor het middenalternatief;**
3. **voor de Tippe bestaan geen zwaarwegende argumenten voor de keuze voor ligging van de hoofdinfrastructuur. Er wordt gekozen voor bundeling van de hoofdinfrastructuur met de spoorlijn omdat dit traject:**
 - reeds een barrière vormt en voorkomen wordt dat woningen in de Tippe worden ingesloten door twee barrières;
 - het kortst is en dus minder milieubelasting

- veroorzaakt;
• minder uitstraling geeft naar het buitengebied.

7.7.1. Hoogspanningsleiding en straalpad

Dwars door het deelgebied de Tippe ligt in de huidige situatie een hoogspanningsleiding. In de planvorming wordt er van uitgegaan dat deze leiding ondergronds wordt aangelegd.

De straalverbinding van de KPN geeft in de tekening een indicatieve zone aan waarbinnen een maximum bouwhoogte van 31 meter ten opzichte van NAP geldt.

8 Juridische opzet

8.1. Algemeen

Het bestemmingsplan 'Stadshagen II' van de gemeente Zwolle is vervat in de plankaart (blad 01 en blad 02) en de voorschriften. Deze onderdelen van het bestemmingsplan zijn juridisch bindend. Daarnaast maakt onderhavige toelichting deel uit van het bestemmingsplan. Aan deze toelichting komt geen rechtstreekse juridische werking toe, maar deze is wel van belang voor de interpretatie van plankaart en voorschriften, welke in de volgende paragrafen nader uiteen worden gezet.

Het bestemmingsplan 'Stadshagen II' is in hoofdzaak te beschouwen als een globaal bestemmingsplan met uitwerkingsverplichting als bedoeld in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Daarnaast zijn aan een kleiner deel van het plangebied eindbestemmingen toegekend.

8.2. Plankaart

De plankaart is, gelet op het hoofdzakelijk globale karakter van het bestemmingsplan, getekend op een topografische ondergrond met een schaal van 1: 5.000. Op blad 01 zijn middels coderingen en arceringen de verschillende bestemmingen aangegeven. De materiële inhoud van de bestemmingen is beschreven in paragraaf III van de voorschriften. Op blad 02 zijn de gronden aangewezen ex artikel 13 WRO waar verwerking van de bestemming in de toekomst noodzakelijk is. De aanwijzing is juridisch vastgelegd in artikel 25 van de voorschriften.

8.3. Voorschriften

De voorschriften bevatten (samen met de plankaart) het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van de aanwezige en/ of op te richten bebouwing. De voorschriften zijn als volgt ingedeeld:

Paragraaf I: Inleidende bepalingen

Deze paragraaf bevat een aantal inleidende bepalingen (artikel 1 tot en met 5), die van belang zijn voor de interpretatie van de planvoorschriften. De inleidende bepalingen hebben tot doel de interpretatievrijheid te verkleinen en de duidelijkheid van de voorschriften, en daardoor de rechtszekerheid, te vergroten.

In artikel 1 zijn omschrijvingen opgenomen van een groot aantal in het plan voorkomende begrippen. In artikel 2 zijn voorschriften gegeven omtrent de wijze waarop de in het plan voorgeschreven maatvoeringen dienen te worden gemeten. Artikel 3 bevat een regeling voor bestaande, te handhaven bouwwerken, waarvan de maatvoering in werkelijkheid afwijkt van de in het plan opgenomen bebouwingsvoorschriften. Met de in artikel 4 opgenomen dubbeltelbepaling kan worden voorkomen dat bij de toepassing van de voorschriften gronden ten onrechte in aanmerking worden genomen. Artikel 5 regelt de toepassing van wettelijke regelingen waarnaar in de voorschriften wordt verwezen alsmede de toepassing van de gemeentelijke Bouwverordening.

Paragraaf II: Bepalingen omtrent de bestemmingen in het algemeen

Deze paragraaf bevat algemene voorschriften opgenomen die van toepassing zijn naast de specifieke bestemmingsvoorschriften, zoals opgenomen in paragraaf III. In deze paragraaf is de algemene beschrijving in hoofdlijnen

opgenomen die geldt voor vrijwel alle hierna volgende bestemmingen. De samenhang tussen de verschillende bestemmingen wordt in belangrijke mate door deze beschrijving verzekerd.

Paragraaf III: Bepalingen omtrent afzonderlijke bestemmingen

Deze paragraaf (artikel 7 tot en met 14) bevat bepalingen omtrent de afzonderlijke bestemmingen, zoals de doeleindenomschrijving en de bebouwingsbepalingen.

Paragraaf IV: Bepalingen omtrent dubbelbestemmingen:

In deze paragraaf (artikel 15 tot en met 19) zijn bepalingen opgenomen omtrent de dubbelbestemmingen. Het begrip "dubbelbestemming" houdt in dat aan bepaalde gronden naast de reguliere bestemming (zoals beschreven in artikel 7 tot en met 14) primair een bijzondere bestemming is toegekend.

Paragraaf V: Bepalingen omtrent het gebruik

Deze paragraaf (artikel 20) bevat algemene bepalingen omtrent het (verboden) gebruik van gronden en bouwwerken.

Paragraaf VI: Overige bepalingen

Deze paragraaf bevat bepalingen omtrent de uitwerking van bestemmingen (artikel 21), bijzonder beperkende bepalingen (artikel 22), algemene vrijstellingsbepalingen (artikel 23), wijzigingsbepalingen (artikel 24) en bepalingen omtrent de verwerking in de naaste toekomst (artikel 25).

Paragraaf VII: Overgangs-, straf en slotbepalingen. De laatste paragraaf van de voorschriften omvat de overgangsbepalingen (artikel 26 en 27), de strafbepaling (artikel 28) en de slotbepaling (artikel 29).

Ten slotte zijn als bijlagen bij de voorschriften gevoegd:

1. een staat van toegelaten en niet toegelaten bedrijfsactiviteiten met bijbehorende algemene verklaring van de opzet van deze staat en een lijst met de verklaring van de gebruikte afkortingen;
2. lijst potentiële bedrijven in zelfstandige bedrijfsruimten;
3. inpassing huispercelen.

8.4. Algemene beschrijving in hoofdlijnen

In paragraaf II van de voorschriften is een algemene beschrijving in hoofdlijnen opgenomen (artikel 6). Hiermee wordt naast de toegelaten functies en bouwmogelijkheden ook het, in meer algemene zin, na te streven beleid voor het plangebied aangegeven. De beschrijving richt zich in hoofdzaak op het voorgestane karakter van het gebied als geheel enerzijds en de integrale inpassing van verschillende functies anderzijds.

De beschrijving in hoofdlijnen is van toepassing naast de specifieke bestemmingen en geeft inzicht in de beleidslijnen die de gemeente bij de planologische invulling van het plangebied wenst te volgen. Naast functionele aspecten en criteria komen ook ruimtelijke aspecten aan de orde en wordt concreet ingegaan op het gekozen beleid voor het gebied met betrekking tot de woonfunctie, het verkeer, het parkeren et cetera.

Het opnemen van een algemene beschrijving in hoofdlijnen is actueel sinds de wetswijziging die de

Wet op de Ruimtelijke Ordening en het Besluit op de ruimtelijke ordening in 1985 ondergingen.

Deze wetswijziging had met name ten doel meer flexibiliteit en globaliteit in bestemmingsplannen tot stand te brengen en daarnaast om programmatische en beleidsmatige aspecten beter in het bestemmingsplan te kunnen inbrengen.

In de nota 'Bestemmen met Beleid', uitgegeven door het Ministerie van VROM ('s-Gravenhage, 1989) is beschreven welke functie aan het instrument 'beschrijving in hoofdlijnen' door de Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening (RARO) is toegekend. Dit is een driedelige, namelijk een toetsingsfunctie, een uitvoeringsfunctie en een afstemmingsfunctie.

De in dit bestemmingsplan opgenomen algemene beschrijving in hoofdlijnen beoogt elk van de genoemde functies te vervullen. Zo kan de beschrijving in hoofdlijnen in algemene zin worden gelezen als tekst, die van belang is voor de vraag of bepaalde activiteiten - al dan niet na het volgen van een procedure - met het bestemmingsplan in overeenstemming zijn (toetsingsfunctie).

Bij weigering van een bouwvergunning zullen burgemeester en wethouders hun besluit met redenen moeten omkleden, met andere woorden zij zullen moeten motiveren dat het voorgenomen bouwwerk in strijd is met het bestemmingsplan, in dit geval met de beschrijving in hoofdlijnen. Deze toetsingsfunctie vereist een zorgvuldige afweging en motivering in het besluitvormende stadium van de vergunning-verlening. Ook in relatie tot de in het plan opgenomen vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden en de bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen zal de beschrijving in hoofdlijnen een toetsingsfunctie kunnen vervullen. Enerzijds geeft de beschrijving in hoofdlijnen de ruimte aan waarbinnen de bevoegdheid kan worden uitgeoefend, anderzijds wordt door de gemeente in de beschrijving in

hoofdlijnen op voorhand enige vrije handelingsruimte gereserveerd.

Naast de toetsingsfunctie heeft de beschrijving in hoofdlijnen ook een uitvoerings- en afstemmingsfunctie. Onder uitvoeringsfunctie wordt verstaan dat in de beschrijving in hoofdlijnen wordt weergegeven op welke wijze aan de uitvoering van de doelstellingen die aan het plan ten grondslag liggen, gestalte kan worden gegeven.

Met de afstemmingsfunctie van de beschrijving in hoofdlijnen wordt bedoeld dat door deze beschrijving niet alleen de samenhang tussen de diverse onderdelen (de bestemmingen) in het plan, maar ook de samenhang met andere beleidsvelden dan die van de ruimtelijke ordening, kunnen worden verduidelijkt.

8.5. Bestemmingen

Naast de Algemene beschrijving in hoofdlijnen (artikel 6) gelden specifieke bestemmingsbepalingen. In deze paragraaf worden de in het plan voorkomende bestemmingen nader beschreven. Bij iedere bestemming wordt aangegeven welke percelen en/of functies als zodanig zijn bestemd. Waar nodig zullen de bepalingen nader worden toegelicht. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om een verklaring waarom een bepaald voorschrift is opgenomen, maar ook om aanwijzingen voor een juiste interpretatie van een voorschrift.

artikel 7: Woondoeleinden uit te werken (WU)
Deze bestemming heeft betrekking op de woningbouwlocaties in het plangebied. In combinatie met de hoofdfunctie wonen is een invulling met kleinschalige commerciële en maatschappelijk dienstverlening mogelijk. In het gebied rondom de Oude Wetering en langs de Hasselterweg is op de plankaart een zone voor recreatieve doeleinden

aangeduid. Binnen deze zone zullen recreatieve voorzieningen worden gerealiseerd, te weten enerzijds sportgroenvoorzieningen met bijbehorende bebouwing en anderzijds sporthallen.

Het betreft een uit te werken bestemming als bedoeld in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Dit houdt in dat burgemeester en wethouders de bestemming nader dienen uit te werken alvorens er gebouwd mag worden, behoudens ingeval van een anticipatieprocedure. Bij het uitwerken dient een aantal uitwerkingsregels in acht te worden genomen. De uitwerkingsregels leggen een aantal belangrijke uitgangspunten van de bestemming vast. Tevens vormen deze regels de grens van de uitwerkingsvrijheid voor burgemeester en wethouders. Daar waar de objectiviteit en rechtszekerheid echter niet of minder in het geding is, is ervoor gekozen om geen gedetailleerde regels op te nemen. De ontwerp-vrijheid wordt hiermee niet onnodig beperkt. Daarentegen is de Algemene beschrijving in hoofdlijnen (artikel 6) van groot belang bij de uitwerking. Door de combinatie van uitwerkingsregels en de Algemene beschrijving in hoofdlijnen is de uitwerkingsverplichting in voldoende mate geobjectiveerd en is (mede daardoor) de rechtszekerheid gewaarborgd.

In het gebied zijn een aantal woningen gelegen die bij de uitwerking van het plan zullen worden ingepast. Deze woningen zijn per adres aangeduid en eveneens op bijlage 3 bij de voorschriften weergegeven.

artikel 8: Sportdoeleinden (S)

Deze bestemming heeft betrekking op de 1^e fase van de sportvoorzieningen in Stadshagen II.

artikel 9: Gemengde doeleinden uit te werken (GDU)
Deze bestemming heeft betrekking op twee gebieden, namelijk het gebied tussen de Scholtensteeg en

de hoofdinfrastructuur en het gebied tussen de Voorsterweg en de hoofdinfrastructuur. Binnen deze bestemming zijn naast woningen ook kantoren, bedrijven en dienstverlening toegestaan. De overwegende functie heeft hier een gemengd karakter

Het betreft een uit te werken bestemming als bedoeld in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Dit houdt in dat burgemeester en wethouders de bestemming nader dienen uit te werken alvorens er gebouwd mag worden, behoudens ingeval van een anticipatieprocedure. Bij het uitwerken dient een beperkt aantal uitwerkingsregels in acht te worden genomen. De uitwerkingsregels leggen een aantal belangrijke uitgangspunten van de bestemming vast. Tevens vormen deze regels de grens van de uitwerkingsvrijheid voor burgemeester en wethouders. Daar waar de objectiviteit en rechtszekerheid echter niet of minder in het geding is, is ervoor gekozen om geen gedetailleerde regels op te nemen. De ontwerp-vrijheid wordt hiermee niet onnodig beperkt. Daarentegen is de Algemene beschrijving in hoofdlijnen (artikel 6) van groot belang bij het uitwerken. Door de combinatie van uitwerkingsregels en de Algemene beschrijving in hoofdlijnen is de uitwerkingsverplichting in voldoende mate geobjectiveerd en is (mede daardoor) de rechtszekerheid gewaarborgd.

Ten aanzien van bebouwing is het mogelijk gemaakt om in beperkte mate objectmatige bouw te realiseren, voor zover dit in het kader van de milieuregelgeving geen belemmeringen opwerpt. Niet geluid-hindergevoelige functies als bedrijvigheid of kantoren liggen hier voor de hand. Woonfuncties, gecombineerd met bedrijfs- of kantoor-functies, behoeven echter niet te worden uitgesloten, mits voldaan kan worden aan het bepaalde in de Wet geluidhinder en de regeling omtrent de toelaatbaarheid van bedrijven (artikel 22).

artikel 10: Gemengde doeleinden (GD)

Deze bestemming is van toepassing op een zone evenwijdig aan de Voorsterweg / Kamperweg en reguleert de voortzetting van een aantal bestaande woonfuncties, gecombineerd met - in ondergeschikte mate - beroeps- of bedrijfsuitoefening. Via vrijstelling kunnen bovendien kleinschalige kantoren of dienstverlening worden toegestaan. Bij de beoordeling van een aanvraag om genoemde vrijstellingsbevoegdheid te kunnen toepassen speelt de voor de bestemming geldende beschrijving in hoofdlijnen een belangrijke rol. Tevens bevat de vrijstellingsbevoegdheid criteria waarop een vrijstellingsaanvraag beoordeeld dient te worden.

artikel 11: Verkeersdoeleinden (V)

regelt onder andere het gebruik van de hoofdinfrastructuur alsmede het gebruik van de overige wijkontsluitingswegen.

artikel 12: Verkeersdoeleinden openbaar vervoer (VOV)

Deze bestemming regelt onder andere het gebruik van de openbaar vervoerverbinding tussen Zwolle en Kampen.

artikel 13: Verkeersdoeleinden langzaam verkeer (VLV)

Deze bestemming heeft betrekking op de langzaam-verkeersroutes in het plangebied.

artikel 14: Verkeersdoeleinden (VV)

Deze bestemming is van toepassing op het 30 km gebied. Behalve de rijbanen zelf worden ook de bijbehorende bermen, voetpaden, fietspaden en parkeerplaatsen in de bestemming opgenomen. Ook groenvoorzieningen en speelvoorzieningen zijn als onderdeel van de verblijfsfunctie mogelijk in deze bestemming.

8.5.1. Dubbelbestemmingen

artikel 15: Verkeerstunnel
regelt het medegebruik van gronden te behoeve van een verkeertunnel.

artikel 16: Ondergrondse waterleiding
Deze dubbelbestemming omvat het in het plangebied gelegen ondergrondse net van hoofdtransportleidingen voor de drinkwatervoorziening. Deze leidingen transporteren drinkwater van de productielocatie naar een centraal punt in een verderop gelegen voorzieningsgebied.

artikel 17: Ondergrondse hoogspanningsverbinding
Deze dubbelbestemming regelt het medegebruik van gronden ten behoeve van de in het plangebied aanwezige ondergrondse hoogspanningsverbinding.

artikel 18: Straalpad
Deze dubbelbestemming regelt het medegebruik van gronden ten behoeve van de in het plangebied aanwezige straalpaden ten behoeve van de telecommunicatie.

artikel 19: Geluidszone industrieterrein Voorst
De provincie zal ondanks de sanering van het industrieterrein Voorst niet meewerken aan een verkleining van de geluidszone in Westenholte om zo geluidsruimte over te houden voor bedrijven, die onder een Algemene Maatregel van Bestuur op grond van de Wet milieubeheer vallen. De door de provincie in 1991 vastgestelde zone zal daarom in het bestemmingsplan bevestigd worden.

Artikel 20: Archeologisch waardevol gebied
Deze bestemming regelt het medegebruik van gronden ten behoeve van de in het plangebied

aanwezige archeologische waarden.

Artikel 21: Waterstaatsdoeleinden
Deze bestemming regelt het dubbel bestemmen van een klein deel van het plangebied dat valt onder de beschermingszone van de waterkering. Bouwwerken ten behoeve van andere bestemmingen, welke met de dubbelbestemming waterstaatsdoeleinden samenvallen, mogen uitsluitend worden gebouwd, indien de waterstaatsbelangen dat toelaten. Naast deze dubbelbestemming blijft de keur van het waterschap Groot Salland onverkort van kracht. Op grond van de keur is voor een aantal werken en werkzaamheden ontheffing van het waterschap nodig. Ter voorkoming van dubbele regelgeving en bevoegdheidsconflicten en ter voorkoming van een onnodig star en bij een wijziging van de keur snel verouderend bestemmingsplan zijn de voorschriften van de keur niet in het bestemmingsplan opgenomen.

8.6. Overige bepalingen

8.6.1. Bepalingen omtrent het gebruik

artikel 22: Verboden gebruik van gronden en bouwwerken
bevat de voorschriften, waarin het gebruik van bebouwde en onbebouwde gronden is geregeld. Hierin is onder meer bepaald dat met de bestemming strijdig gebruik verboden is. Daarbij is aangegeven wat in ieder geval als strijdig gebruik moet worden beschouwd.

8.6.2. Overige bepalingen

artikel 23: Uitwerkingsbepaling
zijn de uitwerkingsvoorschriften opgenomen, welke bij de uitwerking van de bestemming in acht moeten worden genomen.

artikel 24: Bijzondere beperkende bepalingen
gaat in op de toelaatbaarheid van functies uit het oogpunt van (de beperking van) milieuhinder dan wel gelet op andere (wettelijke en/ of fysieke) belemmeringen.

Regeling toegelaten bedrijfsactiviteiten
Blijkens de voorschriften is (na uitwerking) op een aantal locaties de vestiging van bedrijfsfuncties toegestaan. Om te voorkomen dat zich binnen de grenzen van het plangebied bedrijven zullen vestigen, welke als gevolg van één of meer hinderaspecten een ontoelaatbare milieubelasting veroorzaken voor de omgeving, is in het plan, als onderdeel van de voorschriften, een 'staat van bedrijfsactiviteiten' opgenomen. De staat van bedrijfsactiviteiten is een algemene staat die toegepast wordt bij bestemmingsplannen van de gemeente Zwolle. De staat maakt als bijlage onderdeel uit van de voorschriften en daardoor heeft zij rechtstreekse werking. Een niet in de staat genoemd bedrijf kan dus niet worden gevestigd, evenmin als een wel genoemd bedrijf, dat als niet toelaatbaar staat aangegeven. Een zodanig bedrijf kan in een concreet geval qua aard en invloed op de omgeving toch wel aanvaardbaar zijn. Daarom is voorzien in een vrijstelling voor gelijkwaardige bedrijven. De formulering is afgestemd op de eisen die de jurisprudentie daaraan stelt.

De staat wordt in 2 tabellen weergegeven. Tabel 1 geeft de bedrijfsactiviteiten weer in de volgorde van de cijfercodes van de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Tabel 2 geeft de zelfde bedrijfsactiviteiten in alfabetische volgorde weer.

Voorafgaand aan de staat is een algemene verklaring van opzet van de staat en de betekenis van de gebruikte afkortingen opgenomen.

Toelichting categorisering

Bedrijven zijn vanwege hun activiteiten en/ of milieukeurmerken in te delen in categorieën. In dit kader worden twee categorieën onderscheiden (categorie 1 t/m 2), waarbij in categorie 1 de minst milieuhinderlijke bedrijven zijn opgenomen. De toedeling van bedrijven aan één van deze categorieën is gebaseerd op negen kenmerken, te weten:

geur, bodem (-kwaliteit), gevaar stof, diversiteit, verkeersaantrekkende werking, geluid, lucht (-kwaliteit), mogelijke visuele hinder

Het onderscheiden van bedrijfstypen op grond van de aspecten geur, stof, geluid en gevaar geschiedt op basis van een kritische afstand (in meters) ten opzichte van een rustige woonwijk.

Het onderscheiden van bedrijfstypen op grond van de aspecten verkeersaantrekkende werking en mogelijke visuele hinder geschiedt door toekenning van een index (1,2 of 3) op basis van de te verwachten emissie ten aanzien van een rustige woonwijk. Voorts is in het plan een regeling getroffen voor bestaande bedrijven die vooralsnog gehandhaafd worden, maar waarvoor geldt dat beëindiging binnen de planperiode een reële verwachting is. Uitgangspunt van de regeling is dat binnen de milieuhindercontouren geen milieuhindergevoelige functies gerealiseerd mogen worden, zolang het betreffende bedrijf aanwezig is. Bouwen binnen deze zones is slechts mogelijk via vrijstelling, indien – bijvoorbeeld door het treffen van maatregelen – geen sprake meer is van planologisch relevante milieuhinder.

artikel 25: Algemene vrijstellingsbevoegdheid vindt zijn grondslag in artikel 15 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en geeft aan wanneer en onder

welke voorwaarden burgemeester en wethouders vrijstelling kunnen verlenen van het plan. Evenals met de wijzigingsbevoegdheden wordt hiermee beoogd het plan een zekere flexibiliteit te bieden. In vergelijking met de wijzigingsbevoegdheden is de mate van flexibiliteit weliswaar kleiner, doch de juridische procedure, voorafgaand aan het verlenen van een vrijstelling, is daarentegen eenvoudiger dan een wijzigingsprocedure.

artikel 26: Wijzigingsbevoegdheid vindt zijn grondslag in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en geeft aan wanneer en onder welke voorwaarden burgemeester en wethouders bevoegd zijn het bestemmingsplan gedeeltelijk te wijzigen. Hiermee wordt beoogd het plan een zekere flexibiliteit te bieden. Wijzigingsbevoegdheden kunnen algemeen van aard zijn, maar kunnen ook betrekking hebben op een specifieke situatie. De voorwaarden, waaronder wijziging van een bestemming kan plaatsvinden, zijn altijd zoveel mogelijk geobjectiveerd.

Artikel 27: Verwerkelijking in de naaste toekomst vindt zijn grondslag in artikel 13, lid 1, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Op grond van dit artikel kunnen in een bestemmingsplan gronden worden aangewezen waarvan de verwerving noodzakelijk is om te komen tot realisering van het plan. Het betreft hier gronden die op het moment van tervisielegging van het bestemmingsplan als bedoeld in artikel 23 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening nog niet door de gemeente zijn verworven. De in dit artikel bedoelde aanwijzing maakt een versnelde onteigening mogelijk als bedoeld in artikel 85, eerste lid, van de Onteigeningswet.

8.6.3. Overgangs-, straf- en slotbepalingen

artikel 28: Overgangsbepalingen omtrent bebouwing

bevat de voorschriften, welke als doel hebben de rechtstoestand tijdens de overgang naar een nieuw bestemmingsplan vast te leggen van bouwwerken, die op het tijdstip van het in ontwerp ter visie leggen van het bestemmingsplan zijn gebouwd of nog gebouwd kunnen worden (bouwvergunning verleend of nog te verlenen) en die afwijken van de bebouwingsvoorschriften van dit plan. Het tweede lid van dit artikel heeft betrekking op het gebruik van de onbebouwde gronden en bouwwerken, voor zover dit gebruik op het tijdstip van rechtskracht verkrijgen van het bestemmingsplan afwijkt van dat plan.

artikel 29: Overgangsbepalingen omtrent het gebruik van gronden en bouwwerken

bevat de voorschriften, welke als doel hebben de rechtstoestand tijdens de overgang naar een nieuw bestemmingsplan vast te leggen van bouwwerken, die op het tijdstip van het in ontwerp ter visie leggen van het bestemmingsplan in gebruik van de onbebouwde gronden en bouwwerken, voor zover dit gebruik op het tijdstip van rechtskracht verkrijgen van het bestemmingsplan afwijkt van dat plan.

artikel 30: Strafbepaling

stelt overtreding van het algemene gebruiksverbod op grond van artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening strafbaar.

artikel 31: Slotbepaling

bevat de formele titel waaronder de voorschriften van het onderhavige bestemmingsplan kunnen worden aangehaald, alsmede de vaststellings- en goedkeuringsregel.

9 Economische uitvoerbaarheid

9.1. Exploitatie-opzet

Het plangebied Stadshagen II omvat de deelgebieden de Tippe, Breecamp en Breezicht. Het gebied wordt ontwikkeld als woongebied met een capaciteit van circa 4.000 woningen.

Op 29 maart 2005 heeft de gemeenteraad van Zwolle de grondexploitatie voor Stadshagen II vastgesteld. Jaarlijks zal het resultaat van de grondexploitatie worden opgenomen in de meerjaren planning vastgoed.

De grondexploitatie-opzet zal toegevoegd worden aan het uiteindelijk vastgestelde bestemmingsplan en zal tezamen met het vastgestelde bestemmingsplan ten behoeve van de goedkeuring van het bestemmingsplan aan Gedeputeerde Staten worden meegezonden.

9.1.1. Realisatie hoofdinfrastructuur

Voor de bepaling van de kosten van de aanleg van de hoofdinfrastructuur is een raming gemaakt. De dekking van deze kosten komt uit diverse bronnen. De bijdragen van Stadshagen I en II zorgen voor een dekking van tweederde van de kosten. De overige middelen komen uit o.a. overheidssubsidie en bijdragen van het rijk en de provincie. De hoofdinfrastructuur zal in fasen worden uitgevoerd. Voor de uitvoering van de eerste fase zijn de middelen inmiddels toereikend. Op moment van vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad zal de haalbaarheidsberekening toegevoegd worden aan het plan.

9.1.2. Grondgebruik

Februari 2005 heeft het college van Burgemeester en wethouders de grondgebruiksnormen vastgelegd. Deze normen passen binnen de reeds in deze toelichting gestelde norm van gemiddeld 25 woningen per hectare. De grondexploitatie is mede aan de hand van deze grondgebruiksnormen opgesteld.

9.2. Verwerving van gronden

De Gemeente Zwolle heeft reeds circa 40% van de gronden die gelegen zijn in het plangebied, in bezit.

Voor samenwerking met de ontwikkelaars, die gronden hebben verworven in het plangebied, is de voorbereiding gestart van het onderhandelingstraject. Het eigendomsrecht van een deel van het plangebied berust nog bij particuliere eigenaren. De gemeente heeft vanaf eind 2000 door vestiging van een voorkeursrecht kenbaar gemaakt voornemens te zijn om ook deze gronden te benutten voor onder andere woningbouw en daartoe het eigendomsrecht van deze gronden via onderhandelingen te verwerven. Deze onderhandelingen zijn gestart maar hebben nog niet in alle gevallen geleid tot overeenstemming. De gemeente blijft streven naar verwerving van deze percelen langs minnelijke weg. Pas wanneer in alle redelijkheid niet tot minnelijke verwerving kan worden gekomen, zal er sprake zijn van onteigening.

Op 3 oktober 2005 heeft de gemeenteraad besloten voor een deel van het tracé van de HIS, vanaf de kruising Klipperweg – Hasselterweg tot aan Stadshagenallee, een aparte onteigeningsprocedure op te starten.

10 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

10.1. Resultaten van de inspraak

Om de samenhang en de relatie tussen het bestemmingsplan en het MER te waarborgen en het voor de insprekers inzichtelijk te houden zijn de inspraakmomenten van het MER en het voorontwerp bestemmingsplan op elkaar afgestemd. Beide plannen hebben van 10 juni 2004 tot 15 juli 2004 voor inspraak ter inzage gelegen. Op 29 juni 2004 is 's middags een inloopbijeenkomst gehouden, aansluitend was een inspraakavond gepland. Door omstandigheden is de inspraakavond verplaatst naar 8 juli 2004. De nieuwe datum van de inspraakavond en de termijn waarbinnen een schriftelijke reactie kon worden ingediend zijn aangegeven op een informatiebord bij het wijkcentrum op 29 juni 2004 van 19.00 uur tot circa 20.30 uur en zijn bekend gemaakt door middel van publicaties in diverse kranten. Tijdens de inloopbijeenkomst is een ieder in de gelegenheid gesteld kennis te nemen van het voorontwerp bestemmingsplan, het Mer Stadshagen II en het ontwerp verzoek hogere grenswaarden. Verder kon aan de aanwezige bestuurders en ambtenaren een toelichting worden gevraagd over de verschillende aspecten van de planontwikkeling. Tevens bestond de mogelijkheid om tot 15 juli 2005 aan het gemeentebestuur een schriftelijke inspraakreactie kenbaar te maken.

Voor de inhoud van de inspraakreacties wordt verwezen naar de als losse bijlage toegevoegde Nota van inspraak en overleg, waarin een samenvatting is opgenomen van de ingekomen inspraakreacties voorzien van commentaar van de gemeente, een samenvatting van de inspraakbijeenkomst op 8 juli 2005 en de volledige tekst van de reacties.

10.2. Resultaten overleg ex artikel 10 Bro 1985

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 is het voorontwerp bestemmingsplan met het verzoek om daarop commentaar te leveren naar de overleginstanties gestuurd. Voor de inhoud van de reacties wordt verwezen naar de als losse bijlage toegevoegde Nota van overleg en inspraak, waarin onder meer een samenvatting is opgenomen van de ontvangen reacties voorzien van commentaar van de gemeente en de volledige tekst van de overlegreacties.