

Zienswijze op concept Kampen structuurvisie 2030 van de Stichting Werkgroep Zwartendijk (20 december 2008)

Zwartendijk

I

Het glinsterend water
trekt passers en potloden aan.

Bouwheren maken zich klaar
om de einder te visiteren,

gevolgd door drillboor, heipaal,
waterpas en graafmachine.

Broeken en kolken liggen bloot,
de buik romig vol, een zomer-

bloes vol geluid, cicaden kraken
waar juffers het water bespringen.

Een lelie klauwt tot het laatst
de wortels in modder vast,

maar leeuwerik, onwetend, dol-
gelukkig (zoals ik)

vliegt recht omhoog, bezingt
alleen dit ogenblik.

II

Lange trap naar de Zwartendijk,
eendagsvliegen katapulteren

mijn luchtpijp in, hossende stoet
die om pannebier roept als beloning.

Fanfare marcheert al (hoezee! - voor hoge
provinciemieters). Een glas, en daar zweeft
dan

het kopstaand beeld van dit land
in mijn borst: het hangt, ribben
opengereten,

een dofrood karkas na de slacht,
weggebracht in een ijskoude wagen.

Die simpele rit naar de slager,
geen applaus, laat staan een ovatie,

alleen een paar aftandse honden,
die wachten totdat het gedaan is:

er klinkt hier geen "eli" of "lama".

Renée van Riessen

(in Kamper Almanak 2008)

Aan het College van Burgmeester en Wethouders van de Gemeente Kampen
en de leden van de Gemeenteraad van Kampen

Burgemeester Berghuisplein 1

8261 DD Kampen

Kampen, 20 december 2008

Onderwerp: **Zienswijze op concept Kampen structuurvisie 2030**

Geachte Burgmeester en Wethouders, geachte leden van de Gemeenteraad
van Kampen

Hierbij maakt de Stichting Werkgroep Zwartendijk zijn zienswijze kenbaar op uw (concept) Kampen structuurvisie 2030. De zienswijze zal zich vooral richten op het hoofdstuk "Opgaven, ambities en idealen" (blz 18-26). De argumenten die aan deze zienswijze ten grondslag liggen komen hieronder puntsgewijs aan de orde.

1 U stelt dat Kampen zal groeien van ca 49.000 tot 57.000-60.000 inwoners in 2030. Deze cijfers vinden geen basis in de realiteit.

Al in de Stadsdebatten over de toekomst van Kampen in 2003 en in de door de raad goedgekeurde "Strategische visie Kampen 2030" (van 2004) speelde het streefcijfer van 60.000 inwoners per 2030 een prominente rol. Dat had alles te maken met de Primospoggnose van 2003, die voorspelde dat de gemeente in 2020 61.294 inwoners zou gaan tellen. In deze structuurvisie is sprake van een bandbreedte van 57.000-60.000. Al in de "Quickscan Woningbehoefte" van bureau Companen van 2006 werd in de conclusies op blz 30 vermeld hoe moeilijk het voor Kampen zou zijn om dit aantal van 60.000 inwoners te bereiken en hoe sterk de concurrentie is van naburige gemeenten om inwoners aan te trekken, onder meer door "aantrekkelijke woonmilieus" te creëren.

Later verschenen prognoses (Primos 2005 en 2007, PBL/CBS 2008, zie ook bijlage 1), laten beduidend lagere cijfers zien. Het jaar 2003 vormde een omslagpunt in de demografische ontwikkeling van Kampen. Kampen groeide in de vijf jaren 2003-2008 met slechts 482 inwoners. In het kalenderjaar 2008 zou Kampen met 442 zielen zijn gegroeid (Stentor, 19 december 2008). Per saldo betekent dit dat de stad in 6 jaar tijd met 924 inwoners = 154 inwoners per jaar is gegroeid.

In de CBS-publicatie "Provincie op maat" (2008) staat het volgende te lezen:

"Bevolkingsgroei

Volgens de prognose van het CBS en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) zal Nederland in 2025 bijna 16,9 miljoen inwoners tellen, ruim een half miljoen (3,2 procent) meer dan in 2007. Daarvan zullen er naar verwachting 1,13 miljoen in de provincie Overijssel wonen, waarmee de bevolking van de provincie groeit met 1,6 procent (18 duizend) ten opzichte van 2007. De provincie Limburg is de enige

provincie waar naar verwachting in deze periode het totale inwonertal zal afnemen. In Overijssel zal het aantal inwoners in de gemeente Deventer in deze periode met 13 procent het sterkst toenemen."

De CBS publicatie "Gemeente op maat 2006, Kampen" (2008), schrijft dat Kampen tussen 2006 en 2025 een bevolkingsgroei zal kennen van bijna 6%. Dit zou neerkomen op een groei van zo'n 3000 inwoners, voor wie ongeveer 1200 woningen nodig zouden zijn (In Kampen ligt de gemiddelde huishoudensgrootte nu op 2,5 personen). De CBS/PBL-prognose van 2008 laat andere cijfers zien: een groei tot 51.983 inwoners in 2025 en een groei (van 19.486 in 2006) tot 22.300 huishoudens in 2025 (zie bijlage 1). Dat is een groei van ruim 2800 huishoudens. Kampen zou dus tot ruim voorbij 2025 toe kunnen met bouwen volgens stap 1 van het scenario "zorgvuldig en stapsgewijs", dat voorziet in de bouw van 3300 woningen.

Bouwen voor Zwolle lijkt voorlopig niet nodig. In het Zwolse structuurplan "Afslag 2020" wordt gerekend met een bevolkingsgroei tot 130.000 inwoners in 2020. De jongste Primos-prognose van 2007 komt op een beduidend lager aantal inwoners uit, namelijk 122.743. De recent verschenen PBL/CBS-prognose voorspelt voor Zwolle een groei van 53.000 huishoudens in 2008 tot ruim 60.000 huishoudens in 2020 (zie bijlage 1). Met het zeer ambitieuze plan om tot 2020 16.000 woningen te bouwen, stedelijk en regionaal, overschat Zwolle dus ruim de eigen behoefte. Met een toename van circa 7000 woningen zou de gemeente Zwolle voldoen aan de te verwachten vraag, zonder dat dat hoeft te leiden tot woningbouw op Kamper grondgebied. Bovendien ontwikkelt Zwolle zelf "watergebonden woningbouw" in de geplande nieuwbouwwijk "Vechtpoort", waardoor de animo van Zwollenaren om in Kampen aan de bypass te gaan wonen, minimaal zal zijn.

Al deze recentere prognoses en ontwikkelingen maken duidelijk dat de groei van huishoudens in Kampen aanmerkelijk lager zal uitvallen dan in 2003 werd verwacht/gehoopt. Dat dient te leiden tot lagere aantallen geplande nieuwbouwwoningen, wat niet het geval is.

Tot slot is het opvallend dat met geen woord wordt gerept over de wijziging van de samenstelling van huishoudens en de op handen zijnde bevolkingskrimp. In de CBS-publicatie "Provincie op maat, Overijssel" wordt bijvoorbeeld voorspeld dat in Overijssel het aantal eenpersoonshuishoudens met 38 % zal toenemen tot 2025, terwijl de landelijke groeitrend 30 % is. Dat vereist een andere manier van bouwen dan voorheen. Volgens het CBS zal de Nederlandse bevolking na 2035 gaan krimpen. Bij onverminderd en onveranderd doorbouwen leidt dat tot een overschot aan woningen en daaraan voorafgaand tot een te hoge gemeentelijke kostenpost voor het bouwrijp maken van de grond en een te groot beslag op de schaarse open ruimte.

2 In paragraaf 4.7 wordt een scenario ontvouwd dat ten onrechte de naam “zorgvuldig en stapsgewijs” mee heeft gekregen: in deze structuurvisie wordt dit scenario niet zorgvuldig onderbouwd.

In Paragraaf 5.1 “Wonen” wordt gesteld dat stap 1 en 2 van genoemd scenario 5300 woningen op zouden leveren. Al lange tijd is bekend dat in het gebied tussen de aan te leggen bypass en de Hanzelijn maximaal 1100 woningen gebouwd kunnen worden. Dat betekent dat er in stap 1 niet 3300 maar $5300 - 1100 = 4200$ woningen gebouwd kunnen worden. Onderdijs, Berkpark, Hanzewijk, Weidestraat-Het Meer en de nieuwe stationsomgeving worden genoemd als bouwlocaties. Gelukkig komt ook de Kop van Spoorlanden in beeld. De vraag is waarom daar geen bijbehorend aantal woningen bij wordt genoemd (Dat zouden er 150-250 kunnen zijn). Andere zogenaamde “inbreidingslocaties” worden niet met name genoemd. Het deels braakliggende terrein tussen de Geert van Woustraat, Beltweg en de Loswalweg (goed voor 100-150 woningen?) en de driehoek tussen Niersallee en Kamperstraatweg (goed voor circa 300-400 woningen?) zouden ook voor woningbouw kunnen worden benut. Eveneens is onduidelijk in welke berekening de nieuwe Hanzewijk worden meegeteld, terwijl dit wel van belang is omdat de inwoners uit het al gesloopte deel van de Hanzewijk allemaal elders in Kampen wonen en het de vraag is of zij terugkeren naar hun oude wijk.

Concluderend kan men in elk geval stellen dat de Structuurvisie noch op blz. 22 (“Opgaven, Wonen”) noch op blz. 57 (bij Stap 1: Inbreiden en afbouwen) helderheid verschaft over het aantal “ontwikkelingslocaties” en over het aantal woningen dat via inbreiding en d.m.v. uitleg/uitbreiding in Kampen ten oosten van de N50 en in IJsselmuiden kan worden gerealiseerd.

Zorgwekkend en niet zorgvuldig is het dat het “amendement uitbreidingsrichting”, dat werd aangenomen bij het Kamper raadsbesluit betreffende de Structuurvisie (van 21-2-2008) abusievelijk wordt vermeld bij Stap 3, maar niet bij Stap 2 van het scenario “Zorgvuldig en stapsgewijs”. De indruk wordt zo gewekt dat BenW voorbij willen gaan aan dit wat lastige amendement van de gemeenteraad. In dit amendement staat dat de gemeenteraad zich elke twee jaar zal uitspreken over de wenselijkheid van uitbreiding van de stad ten westen van de N50.

De tekst van het amendement luidt: “1 Het gebied grenzend aan het Stationsgebied (“Bisschopsmijter”) en gelegen tussen de Hanzespoorlijn en bypass wordt aangemerkt als te ontwikkelen gebied. 2 De omvang van het te ontwikkelen gebied bepaalt de raad aan de hand van de 2 jaarlijkse monitor van relevante ontwikkelingen.”

3 De argumentatie om juist tussen bypass en Hanzelijn te bouwen is niet anders te karakteriseren dan als “gelegenheidargumentatie”

Op blz. 59 wordt gesteld dat de bouw van een wijk langs de bypass “de meest voor de hand liggende plek voor uitbreiding” is. Het is storend en oneerlijk dat niet wordt beschreven dat het ontwikkelen van woningbouw ten westen van

de N50, tussen Hanzelijn en Bypass vooral is ingegeven door het in 2006 ondertekende “Masterplan IJsseldelta-zuid”, waarbij de opbrengst van de woningbouw in het gebied zou moeten dienen om mede een bevaarbare blauwe bypass te financieren. Dat is steeds het motief geweest om woningbouw in en aan de bypass te plannen.

De argumenten voor de bewering dat de bouw van een wijk langs de bypass “de meest voor de hand liggende plek voor uitbreiding” is, zijn ondeugdelijk en dragen in hoge mate het karakter van gelegenheidsargumentatie. Er wordt gesproken over een “enigszins hybride” gebied, waar het “inpolderings-landschap van Kamperveen” over zou gaan in het “terpenlandschap van Kampereiland”. Wie vanaf de Jules van Hasseltweg naar de Zwartendijk fietst, rijdt langs de terpen aan de Hogeweg (die hier en daar nog aandoet als een dijk) naar de terpen van de boerderijen langs de Zwartendijk. Het landschap om deze terpen heen aan weerszijden van Hogeweg en Zwartendijk vertoont juist een grote verwantschap. Het (tweede) argument dat het landschap hier “ingrijpend op de schop gaat” is een argument dat staat of valt met het “Omwisselbesluit”. En juist dat “Omwisselbesluit” is uitgesteld en daarmee onzeker geworden. Het is op dit moment zelfs denkbaar dat de uitkomst van de quickscan die Staatsecretaris Huizinga van VenW laat doen naar de verenigbaarheid van (onderdelen) van het programma “Ruimte voor de rivier” en de plannen van de Deltacommissie om het peil van het IJsselmeer te verhogen, resulteert in het achterwege laten van de aanleg van een bevaarbare blauwe bypass of juist leidt tot de aanleg van een groene bypass, die ongeveer 86 miljoen euro goedkoper uit zou vallen. (zie bijlage 2, antwoorden van Minister Cramer op Kamervragen, februari 2008)

4 In “Stap 2” (blz. 59) wordt de sprong over de N50/Zwartendijk gemaakt waardoor een deel van de achtertuin van Kampen wordt versteend. Deze ontwikkeling is schadelijk voor de ‘homo campensis’ en voor plant en dier in het gebied.

De Zwartendijk is een ruim 700 jaar oude waterkering, die Kampen eeuwenlang heeft beschermd tegen de dreiging van de Zuiderzee - hij wordt in bronnen voor het eerst in 1302 genoemd (zie G.J. Eenkhoorn, Kampen en de Zwartendijk, 1976). De polder Dronthen werd al aangelegd in de veertiende en vijftiende eeuw. De Zwartendijk en het gebied daaromheen wordt gekenmerkt door een groot aantal kolken, stille getuigen van de vele dijkdoorbraken en reden waarom de dijk zo sterk kronkelt.

De eeuwenoude Zwartendijk en een deel van de polder Dronthen worden bedreigd als het College “Stapsgewijs langs de bypass” gaat bouwen. Het realiseren van de bevaarbare blauwe bypass (het “voorkeursalternatief”) leidt tot een verlies van 400 hectare weidevogel- en ganzengebied. De woningbouw tussen bypass en Hanzelijn ontrekt 110 hectare aan cultuurhistorisch landbouw- en natuurgebied. Als er een blauwe bypass wordt aangelegd, ontstaat 300 hectare “nieuwe natuur”. Wat ligt er in dat geval meer voor de hand dan om dit gebied van 110 hectare toe te voegen aan de “nieuwe natuur”. Op deze manier zou de hele omgeving van een aan te leggen bevaarbare blauwe bypass ook aantrekkelijk kunnen worden voor natuurliefhebbers en kan het gaan dienen als een nieuw “uitloopgebied voor

Kampen". De natuurliefhebbers (er zijn er veel in Kampen) kunnen dan blijven genieten van Zwanenbloem, Kamgras en Veldgerst, van meerdere kikkersoorten, van de graspieper, tureluur en grutto – waar het in Nederland zo slecht mee gaat! – van Bittervoorn en Modderkruiper, en van de vossen en reeën die ook in het gebied voorkomen. (zie rapport Flora en Fauna, IJsseldelta-zuid, Altena en van Waardenburg, 2007). Bedreigde en kwetsbare rode-lijst-soorten als de Grote Karekiet, de Zwarte Stern, de Tureluur, de Roerdomp en de Grote en Kleine Zilverreiger kunnen dan in het gebied blijven leven. Het gebied zal dan blijven inspireren tot fraaie poëzie, zoals afgedrukt op het eerste blad van deze zienswijze.

Onderzoek laat zien dat plantensoorten, vissen en zoogdieren zich wel aanpassen aan een spoorlijn waarover 4 of 6 maal per uur een trein rijdt, maar dat zij niet kunnen gedijen in een woonwijk van ruim 100 hectare. De gewone Kampenaar kan zijn "rondje Zwartendijk" (blijven) doen en zo zijn lichamelijke en geestelijke conditie op peil houden. Bijkomend voordeel is dat als er tussen Bypass en Hanzelijn geen woningen worden gebouwd, de Hanzelijn ook niet afgeschermd hoeft te worden met metershoge geluidsschermen. Als het talud van de Hanzelijn groen wordt, is het als obstakel nog in te passen in de leefwereld van fietser, wandelaar en dier.

5 De zo gewenste sociale cohesie wordt in deze structuurvisie onverantwoord onder druk gezet.

In paragraaf 4.5 wordt het belang van een sterke sociale cohesie beschreven. In Paragraaf 4.4 wordt beschreven hoe Kampen zich geleidelijk heeft uitgebreid langs de "radialen". Wie de ligging van het "stadje in de bypass" bestudeert op het bijgeleverde kaartmateriaal kan niet anders dan concluderen dat rigoureus wordt gebroken met het idee van geleidelijke ontwikkeling: het "stadje in de bypass" strekt zich ver uit in westelijke richting, daarbij een lengte aannemend die overeenkomt met de breedte van de rest van de stad tussen IJssel en N50. Er zal een soort "blindedarm" ontstaan. De afstand tot de historische binnenstad is meer dan 2500 meter, waardoor het "stadje in de bypass" zal verworden tot "alien space". De fysieke barrières van N50/A50 en de 8 meter hoog liggende Hanzelijn zullen het gevoel bij Kampenaren en inwoners van dit "stadje in de bypass" versterken dat de nieuwbouwwijk tussen bypass en Hanzelijn niet bij Kampen hoort.

6 De in paragraaf 2.3 genoemde behoefte aan 85.000-110.000 m² kantoorruimte is een erg hoge schatting.

In de "Notitie bouwstenen" van november 2007 staat beschreven dat een kantorenmarktonderzoek uit 2006 deze prognose heeft opgeleverd. Tegelijkertijd lezen we onder het kopje "De conclusies" dat Kampen veel concurrentie zal ondervinden van Zwolle en dat de concurrentiepositie t.o.v. Zwolle slecht is. Groei in deze sector kan alleen gerealiseerd worden door lokale initiatieven en als Kampen call-centers en shared service centers zou kunnen aantrekken. Wie nu langs de Europa-allee Kampen uitrijdt ziet dat er kantoorruimte te huur staat (en dat geldt ook voor andere plekken in de stad). Wie de kantoren-leegstandsmonitors van DTZ Zadelhoff en andere grote

bedrijfsruimtemakelaars bestudeert, leert dat 10-15% van de kantoren in Nederland leeg staat. Bepaald geen reden om te verwachten dat juist in Kampen opeens grote behoefte zou zijn aan nieuwe kantoren - zeker niet nu een recessie zich aandient. Ook hier dient bedacht te worden hoeveel beslag deze circa 100.000 m² kantooruimte leggen op de open ruimte.

7 De geplande ontsluitingsweg van het bedrijventerrein RW50 en de Zuiderzeehaven lost de ontsluitingsproblematiek niet op. De aanleg van deze weg in de Melmerwaard lijkt de eerste stap in de salamitactiek om het hele gebied stilletjes bij het RW50-terrein te trekken.

In de structuurvisie (blz. 72-73) wordt gemeld dat er een nieuwe ontsluitingsweg zal worden aangelegd, parallel aan de N50, om de ontsluiting van het bedrijventerrein RW50 en de Zuiderzeehaven te verbeteren. Deze nieuwe weg richt schade aan aan de Melmerwaard en nodigt uit tot het bouwen van een nieuw lint van bedrijven westelijk van deze weg. Daarenboven valt te betwijfelen of de ontsluiting echt beter wordt als de weg aantakt op de N307, waarbij opnieuw verkeerslichten zullen moeten worden geplaatst. Als de Zambonieweg recht wordt getrokken en deze via een grote rotonde met vijf 'armen' wordt aangesloten op de Flevoweg-N50, kan de ontsluiting van de bedrijventerreinen gewoon oostelijk van de N50 plaats vinden. Het ziet er niet naar uit dat een tweede Zuiderzeehaven zal worden aangelegd. Op bedrijventerrein RW50 zijn nog voldoende kavels te koop (er is ongeveer 14 van de 38 hectare verkocht en fase II wordt net bouwrijp gemaakt) en het Polderpoort-terrein van bijna 9 hectare is, op een benzine station na, nog volledig onbebouwd. Bovendien zien we bij de ontwikkeling van zowel het bedrijventerrein RW50 en de Zuiderzeehaven dat het vooral om bedrijven gaat die vertrekken van het Haatland. Het industrieterrein Haatland zal, bij ongewijzigd beleid, dus steeds meer gaten te zien gaan geven en verder leeg gaan lopen. Het is vanuit het oogpunt van schaarste aan open ruimte en natuurwaarden een ongewenste ontwikkeling om steeds maar meer hectares bedrijventerrein te ontwikkelen. Een herstructurering van het (oude en deels zelfs nog onbebouwde) Haatland en betere ontsluiting daarvan is dringend gewenst, wil de Gemeente voldoen aan de criteria van de SER-ladder, die momenteel worden vastgelegd in de AMvB Ruimte. Bovendien moet ook hier serieus rekening worden gehouden met de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen in omliggende gemeentes: zo wordt op dit moment 70 hectare bedrijventerrein ontwikkeld bij Hattemerbroek.

De cultuurhistorisch en in natuurlijk opzicht belangrijke Melmerwaard kan dan behouden blijven. De Melmerwaard ligt ingeklemd tussen de Natura2000 gebieden langs de randmeren en het natuurontwikkelingsgebied Ketelpolder. Net als het gebied ten westen van de Zwartendijk is de Melmerwaard ook agrarisch van belang en is het een rustplaats voor broedvogels, 'wintergasten' en mensen.

8 De Structuurvisie formuleert geen landschapsbeleid

De epiloog van de structuurvisie over een stadje in de bypass: "Een spiegeling van het oude centrum, maar dan nu aan het Drontermeer, waar je vanuit je huis gelijk de boot instapt. En tussen de twee watersteden een nieuw

Groen Hart, een open landschapspark, met de Zwartendijk als pronkstuk. Het park van de 21^e eeuw". Deze (gruwelijke!) 'droom' geeft precies aan dat de Structuurvisie geen landschapsbeleid beschrijft, maar een stadsontwikkelingsbeleid. Ook in paragraaf 5.6 wordt uitsluitend gerept over de ontwikkeling van "nieuwe natuur", zoals die wordt beschreven in het Masterplan 2006.

In de zojuist verschenen PBL-publicatie "Landschap beschermen en ontwikkelen" worden de doelen van het (Rijks-)landschapsbeleid, inclusief het tegengaan van verrommeling, gekwalificeerd als doelen, die "nauwelijks binnen bereik liggen". Daar wordt een viertal oorzaken voor gegeven: 1 Landschap heeft ten opzichte van andere (beleids)terreinen een zwakke positie, 2 Landschapsbeleid is te zacht en te vaag, 3 "Handhaving van beleid moet plaats vinden op lokaal niveau, alwaar het vaak ontbreekt aan prioriteit, capaciteit en kennis" en 4 De beleidsdoelen zijn vaak veel ambitieuzer dan het bijbehorend financieel instrumentarium.

Met deze Structuurvisie laat de Gemeente Kampen helaas zien dat zij bijdraagt aan het niet halen van de (rijks-)doelen van het landschapsbeleid, zoals verwoord in de "Landschapsagenda" en het programma "Mooi Nederland".

Tot slot

De Gemeente en Kuiper Compagnons hebben hard gewerkt aan dit fraai uitgegeven boekwerk. De Werkgroep Zwartendijk heeft daar waardering voor! Tegelijkertijd moet de Werkgroep constateren dat deze Structuurvisie te zeer het naoorlogse idee van groeien en bouwen als uitgangspunt heeft genomen. We zien dat op de volgende onderdelen tot uiting komen:

- Paragraaf 2.3 "Opgaven" mist op essentiële onderdelen een goede onderbouwing: - er worden geen (actuele) bevolkingsprognoses gehanteerd en er wordt te weinig rekening gehouden met de werkelijke bevolkingsontwikkeling van de stad tussen 2003-2009; - er wordt niet uiteengezet welke aantallen woningen gerealiseerd kunnen worden op inbreidingslokaties, op uitbreidingslokaties ten oosten van de N50 en op uitbreidingslokaties ten westen van de N50; - er wordt geen rekening gehouden met de woningbouwplannen van omliggende gemeentes.

- Wat betreft de bedrijventerreinen en de kantoorruimte worden de criteria van de SER-ladder niet aangehouden en wordt te weinig rekening gehouden met in de buurgemeentes aangelegde en aan te leggen bedrijventerreinen – de SER-ladder bevat criteria die overigens ook voor woningbouw zouden moeten gelden, zoals het Ministerie van VROM wenselijk acht.

- De sinds voorjaar 2008 zichtbare stagnatie in de groei van de glastuinbouw en het Provinciale besluit om in te zetten op glastuinbouw in Luttelgeest worden niet genoemd; evenmin wordt aandacht besteed aan mogelijke alternatieven.

- Onduidelijk is wat de Gemeente gaat doen, mocht de bypass niet doorgaan of toch groen worden (i.p.v. blauw).

- De Structuurvisie formuleert geen landschapsbeleid.
- Er is te weinig aandacht voor het welbevinden van de burger in relatie tot de groene ruimte om hem heen.

De Stichting Werkgroep Zwartendijk verzoekt de Gemeenteraad deze Structuurvisie daarom op bovengenoemde onderdelen te wijzigen en aan te vullen. Graag wordt de Stichting in de gelegenheid gesteld bovenbeschreven zienswijze in de Gemeenteraad toe te lichten.

Namens de Stichting, Bart Zeven (woordvoerder)

n.b. Bij deze zienswijze horen twee bijlagen: 1 de CPS/PBL-prognose bevolking en huishoudens 2008-2025 en 2 de antwoorden van minister Cramer van VROM op enkele Kamervragen, februari 2008.

Bijlage 1, PBL/CBS regionale prognose van de bevolking en huishoudens Kampen-Zwolle 2008-2025

bezoeker, (Bezoeker), 10-7-2008 13:06:45PBL/CBS regionale prognose van de bevolking

Dossier: 2 - PBL/CBS regionale prognose van de bevolking

Naam: Totaal naar Prognosejaar, Gemeenten (gefilterd)

Prognosejaar	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Gemeenten	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal
Kampen	49,8	49,8	49,9	50,0	50,1	50,4	50,5	50,6	50,8	50,9	51,0	51,3	51,5	51,6	51,8	51,8	51,9	52,0
Zwolle	115,0	116,0	117,0	117,8	118,7	119,7	120,7	121,7	122,6	123,5	124,4	125,2	126,0	126,6	127,2	127,9	128,3	128,7
Eind totaal	164,8	165,9	166,8	167,9	168,9	170,1	171,1	172,2	173,4	174,4	175,4	176,5	177,4	178,2	179,0	179,7	180,2	180,7

Dossier: 3 - PBL/CBS kerncijfers regionale prognose van huishoudens

Naam: Totaal aantal huishoudens naar Prognosejaar, Gemeenten (gefilterd)

Prognosejaar	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Gemeenten	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal
	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal
	huish.	huish.	huish.	huish.	huish.	huish.	huish.	huish.	huish.	huish.	huish.	huish.	huish.	huish.	huish.	huish.	huish.	huish.
Kampen	20,0	20,1	20,3	20,4	20,5	20,7	20,9	21,0	21,2	21,3	21,5	21,6	21,8	21,9	22,0	22,1	22,2	22,3
Zwolle	53,0	53,6	54,3	54,9	55,5	56,1	56,7	57,3	57,9	58,5	59,2	59,8	60,3	60,9	61,4	61,9	62,3	62,7
Eind totaal	73,0	73,8	74,5	75,2	76,0	76,8	77,6	78,3	79,1	79,9	80,6	81,4	82,1	82,7	83,4	84,0	84,5	85,0

N.b. De in 2006 verschenen CBS/RPB-prognose bevolking en huishoudens viel voor Kampen hoger uit: in 2025 zou de gemeente 52.171 inwoners en 22.524 huishoudens tellen., ruim 200 inwoners en huishoudens meer dan deze prognose (van 2008) voorziet.

Aan de Voorzitter van de
Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Rijnstraat 8
Postbus 30940
2500 GX Den Haag
Interne postcode IPC 372

www.vrom.nl

Beantwoording Kamervragen over bouwplannen in het Zwartendijkgebied bij Kampen

Datum Kenmerk
2008020271

Uw brief Uw kenmerk
6 februari 2008 2070810400

Geachte Voorzitter,

Hierbij bied ik u mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de antwoorden aan op de kamervragen van het lid Duyvendak van 6 februari jl. over bouwplannen in het Zwartendijkgebied bij Kampen kenmerk 2070810400.

Vraag 1

Bent u ermee bekend dat in Kampen een hevige publieke discussie woedt over het behoud van het Zwartendijkgebied, het kwetsbare natuur- en cultuurlandschap ten westen van de N50, en dat in korte tijd 9.000 handtekeningen zijn verzameld tegen een nieuwbouwwijk op die plek?

Antwoord
Ja.

Vraag 2

Is het waar dat een zogenaamde 'groene' bypass (niet bevaarbaar) 100 miljoen euro goedkoper is dan de 'blauwe' bypass (bevaarbaar) die de regio wil, dus 200 miljoen euro?

Antwoord

Volgens het Masterplan IJsseldelta-Zuid (raming 2006) is een groene bypass € 86 miljoen goedkoper dan een bevaarbare blauwe bypass.

De kosten van een groene bypass zijn in het masterplan geraamd op € 193 miljoen. Een dergelijke bypass omvat onder meer hoge dijken, een afsluiting naar het Vossemeer en een verborgen niet-reguleerbare overlaat bij de IJssel.

In het masterplan is vanuit de optiek van ruimtelijke kwaliteit en ecologie gekozen voor een watervoerende bypass met meer peildynamiek en lagere dijken. Daarbij is uitgegaan van een beweegbare hoogwaterkering ter hoogte van de Roggebotsluis en een beweegbare inlaat vanuit de IJssel. De meerkosten daarvan zijn geraamd op ca. € 72 miljoen inclusief inrichting van natuur. De bevaarbaarheid is een extra aspect dat volgens dezelfde raming ca. € 14 miljoen extra zal kosten.



Vraag 3

Wat is de financiële relatie tussen de bouw van woningen in het Zwartendijkgebied en de 'blauwe bypass'? Hoeveel geld moeten de woningen genereren voor de aanleg van de blauwe bypass?

Antwoord

De woningen die gepland worden in het gebied tussen de Hanzelijn en de geplande bypass ten westen van de Zwartendijk zullen in redelijkheid moeten bijdragen aan de totale gebiedsontwikkeling. De precieze bedragen zijn in dit stadium nog niet bekend.

Vraag 4

Wordt in de milieueffectrapportage (MER), die de regio opstelt, de aanleg van een groene bypass zonder woningbouw als volwaardig alternatief meegenomen? Zo neen, wilt u ervoor zorgen dat dit alsnog gebeurt?

Antwoord

In de MER worden verschillende varianten uitgewerkt. In alle gevallen wordt er van uitgegaan dat er woningbouw nodig is. Als woningbouwalternatieven worden meegenomen: een uitleglocatie bij IJsselmuiden-Oost (in het nationaal landschap), een locatie aan de westkant van Kampen ten noorden van de Hanzelijn en de locatie ten zuiden (in de oksel) van de Hanzelijn bij de geplande bypass. De groene bypass wordt als één van de varianten voor de bypass meegenomen. Het rijk (VROM, LNV en V&W) is medeondertekenaar van de (bestuurlijke) intentieovereenkomst (d.d. 18 januari 2007) over de gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid, waarbij woningbouw een van de te integreren elementen is. In het kader van de maatschappelijke kostenbatenanalyse bij de verkenning voor het Nota Ruimtebudget wordt een groene bypass met woningbouw elders als alternatief meegenomen. Dit acht ik voldoende.

Vraag 5

Bent u ervan op de hoogte dat de projectgroep IJsseldelta-Zuid er van uit gaat dat het rijk zo'n 2/3 van de kosten van het project IJsseldelta-Zuid op zich zal nemen, zijnde 200 miljoen euro, wanneer uitgegaan wordt van de blauwe bypass?

Antwoord

Niet de projectgroep maar de bij het project betrokken regionale partners hebben deze verdeling van de kosten in gedachten.

Vraag 6

Zijn er afspraken gemaakt over een kostenverdeling tussen rijk en regio? Zo ja, welke afspraken? Zo neen, wanneer worden hierover afspraken gemaakt en wat is daarbij uw inzet?

Antwoord

Neen. In het najaar 2008 moet er o.a. in voldoende mate zicht zijn op de financiering van de bypass, opdat er door mij en de staatssecretaris van V&W tijdig een omwisselbesluit in het kader van de PKB Ruimte voor de rivier genomen zou kunnen worden. Dan zal ook de financiële inzet van het rijk duidelijk worden. Met het omwisselbesluit kan de bypass in de plaats treden van de thans in het basispakket van de PKB opgenomen zomerbedverlaging Beneden-IJssel.

Vraag 7

Vindt u het zinvol om 100 miljoen euro meer te besteden aan een blauwe bypass? Zo ja, waarom?

Antwoord

Vanuit het gezichtspunt van duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit is het wenselijk dat gezocht wordt naar een bypass in een vorm die waterveiligheid voor de lange termijn in zich heeft, en daarbij zowel kansen biedt voor (nieuwe) natuur als voor een aantrekkelijk woonmilieu inclusief kansen voor recreatie. Een watervoerende bypass met een dynamisch peil lijkt in dit opzicht het meeste perspectief te bieden. De precieze vorm en de daarmee samenhangende kosten worden op dit moment onderzocht en zullen nader uitgewerkt moeten worden in latere fasen. Pas als de provincie Overijssel mij een compleet voorstel voorlegt zal ik hierover een standpunt innemen.



Vraag 8

Deelt u de visie dat woningbouw in het Zwartendijkgebied ongewenst is vanwege de grote landschappelijke waarde van het gebied? Zo neen, waarom niet? Zo ja, welke stappen gaat u hiertegen ondernemen?

Antwoord

Het Zwartendijkgebied heeft zeker landschappelijk waarde. Maar dit geldt ook voor de alternatieve locaties voor woningbouw, zoals bij IJsselmuiden in het nationaal landschap. Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan de MER waarin een drietal locaties wordt vergeleken (zie ook vraag 4). De Hanzelijn wordt op dit moment aangelegd, inclusief een station aan de zuidwestkant van Kampen, en doorsnijdt (deels op hoogte) het zuidelijk gedeelte van het Zwartendijkgebied.

Vraag 9

Bent u ervan op de hoogte dat de gemeente Kampen nu al bezig is met realisatie van 2650 woningen op uitbreidingslocaties en dat maar enkele tientallen woningen binnen bestaand bebouwd gebied worden gebouwd, terwijl er binnenstedelijk nog volop ruimte is voor inbreiding, met name op delen van het industrieterrein Spoorlanden en de omgeving van het huidige station, alsmede op delen van het industrieterrein Haatland?

Antwoord

Het is mij bekend dat de gemeente Kampen bezig is met de realisatie van ca. 2650 woningen op uitbreidingslocaties. Echter men is ook bezig met de realisatie van ruim 1400 woningen op verspreide inbreidingslocaties binnen bestaand bebouwd gebied, met een zwaartepunt in IJsselmuiden. Ook in de toekomst zal ingezet blijven worden op inbreiding. Ik heb begrepen dat er ook gedacht wordt om delen van het industrieterrein Spoorlanden en de omgeving van het huidige station daarbij te betrekken. Het industrieterrein Haatland waar o.a. cat. 5 industrie een plek vindt is een herstructureringslocatie waarvoor subsidie van het rijk (Economische Zaken) is beschikbaar gesteld en wordt niet beschouwd als geschikte woningbouwlocatie.

Vraag 10

Deelt u de visie dat de gemeente handelt in strijd met de Nota Ruimte, die vereist dat verdichtingsmogelijkheden in bestaand bebouwd gebied optimaal moeten worden benut? Zo neen, waarom niet?

Antwoord

Neen. Zie antwoord op vraag 9. Overigens is de inbreidingsinspanning van de gemeente Kampen afgestemd met de provincie Overijssel en past deze binnen de kaders van het vigerende streekplan van de provincie Overijssel. Het rijk zal de dit jaar nog geplande omgevingsvisie van de provincie ook op deze aspecten toetsen aan het rijksbeleid.

Vraag 11

Wat is de stand van zaken van de toetsing van nut en noodzaak van het project IJsseldelta-Zuid door het Rijk? Wanneer komen de resultaten hiervan naar de Kamer?

Antwoord

Bij de selectie van projecten voor de verkenning in het kader van het Nota Ruimtebudget is het bovenlocale belang van het project IJsseldelta-Zuid als één van de 23 projecten vastgesteld. De in het MIRT 2008 genoemde bepaling van nut en noodzaak heeft betrekking op de eventuele bijdrage van het rijk uit het Nota Ruimtebudget aan IJsseldelta-Zuid. Daartoe loopt inmiddels een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA). In 2008 zal besloten worden over toelating tot een volgende (business case) fase. De Tweede Kamer wordt over de voortgang van de 23 projecten dit voorjaar bij brief geïnformeerd. Daarnaast wordt de Kamer op de hoogte gehouden via de voortgangsrapportages over de PKB Ruimte voor de rivier. De communicatie over de inzet van Nota Ruimtebudgetmiddelen loopt via de jaarrapportage van het MIRT.

**Vraag 12**

Wordt bij de nut-en-noodzaak-toets ook rekening gehouden met het Beleidskader IJsselmeer, aangezien het waterpeil van het IJsselmeer grote invloed heeft op het waterpeil in de IJssel? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Het Beleidskader IJsselmeer is nog in ontwikkeling. In de PKB Ruimte voor de Rivier is voor de lange termijn voorzien in een hoogwatergeul bij Kampen. Daarbij is rekening gehouden met een peilstijging op het IJsselmeer.

Vraag 13

Bent u bereid deze vragen te beantwoorden vóór 14 februari aanstaande, wanneer de gemeenteraad van Kampen vergadert over de Structuurvisie Kampen 2030?

Antwoord

Beantwoording vóór 14 februari is helaas niet mogelijk gebleken. Zie datum beantwoordingsbrief.

Hoogachtend,
de minister van Volkhuysvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

dr. Jacqueline Cramer