

AANGETEKEND

Gemeenteraad van Zwolle
Afdeling Ruimtelijke Planvorming
t.a.v. [REDACTED]
Postbus 10007
8000 GA ZWOLLE

Datum 8 februari 2024
Ons kenmerk LJV / PLA / ZW / #18860
Bijlagen 2
Onderwerp Zwolle, zienswijze ontwerp-
bestemmingsplan "Spoorzone –
District Z, Werkplaatsen en Lurelui"

Eigenaar [REDACTED]
Telefoonnummer [REDACTED]
E-mail RO-ProRail@prorail.nl

Geachte Raad,
Geachte heer [REDACTED]

Financiën
Leefomgeving, Juridische
zaken en Vastgoed

Bezoekadres
Tulpenburgh
Moreelsepark 2
3511 EP Utrecht
Nederland

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht
Nederland

www.prorail.nl

Het ontwerpbestemmingsplan 'Spoorzone – District Z, Werkplaatsen en Lurelui' heeft van 18 december 2023 tot en met 28 januari 2024 ter inzage gelegen voor zienswijzen. De inhoud van dit ontwerpbestemmingsplan geeft ons aanleiding tot het indienen van een zienswijze. Op 23 januari jl. hebben wij u een pro forma zienswijze doen toekomen. Wij hebben hierin om twee weken uitstel verzocht (tot uiterlijk 11 februari 2024) voor het indienen van een inhoudelijke zienswijze. Inmiddels hebben wij van u mondeling vernomen dat u akkoord bent gegaan met dit verzoek, waarvoor onze dank. Onderhavig schrijven vormt de formele inhoudelijke zienswijze.

Aanleiding zienswijze

Op 18 september 2023 heeft ProRail per e-mail gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan middels een vooroverlegreactie. Wij hebben helaas geen bericht ontvangen over de beantwoording van onze vooroverlegreactie, noch zijn wij geïnformeerd over de aanvulling op de nota van uitgangspunten (12 december 2023) en de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. Bij de terinzagelegging hebben wij wel kennisgenomen van de nota van vooroverleg d.d. 23 november 2023. Uw inhoudelijke beantwoording van onze inspraakreactie en bepaalde onderdelen van het ontwerpbestemmingsplan noodzaken ons echter om deze zienswijze in te dienen, aangezien wij onze belangen onvoldoende geborgd en behartigd zien in het plan. Hiernavolgend geven wij per thema een onderbouwing.

Noodzaak ruimtereservering spooraanpassingen

Allereerst is ProRail verheugd te vernemen dat de burgemeester van de gemeente Zwolle op 16 januari 2024 de petitie 'Verbeteren spoorverbinding Noord-Nederland' heeft getekend, gericht aan de Tweede Kamer om de problematiek van de spoor-flessenhals Zwolle-Meppel op te lossen. We willen u erop wijzen dat deze flessenhals op de IJsselbrug begint: hier gaan de vier sporen over naar twee. Pas voorbij Meppel worden deze twee sporen weer vier sporen; alleen ter hoogte van het station van Zwolle zijn meer sporen beschikbaar. Het spoortraject tussen de IJssel en station Zwolle, waar dit bestemmingsplan deels betrekking op heeft, is voor ProRail nu en in de toekomst dan ook van cruciaal belang voor een goede robuuste verbinding tussen de Randstad en het noorden.

Deel van de oplossing van deze problematiek is het garanderen van vier sporen op het gehele traject IJsselbrug-station Zwolle. Dit betekent dat het aantal sporen in de boog in Zwolle in de toekomst dient te worden uitgebreid naar zes, wat concreet inhoudt dat er naast de twee sporen naar het RGS-terrein en de twee doorgaande sporen naar de IJsselbrug er een derde en vierde spoor voor hogere snelheden noodzakelijk zijn in de spoorzone Zwolle.

Voor deze toekomstige spooruitbreiding met een tweetal sporen dient in het voorliggend bestemmingsplan een planologische ruimtereservering te worden gedaan conform de met u gedeelde tekening van 24 augustus 2015 opgenomen in het bestemmingsplan 'Spoorzone, busbrug' (vastgesteld op 15 februari 2016) en opnieuw gedeeld met u op 8 januari 2024 (zie ook als bijlage bij deze brief). Hierop hebben wij de gronden ingetekend die nodig zijn om de toekomstige sporen aan te leggen. Deze ruimtereservering dient volledig te worden vertaald in het bestemmingsplan middels de bestemming 'Verkeer – Railverkeer'. Hierbij wijzen wij op het feit dat in het kader van het bestemmingsplan 'Spoorzone, busbrug' ten behoeve van de bouw van de busbrug in de boog, de toekomstreserveringen middels een vastgestelde demarcatielijn ook leidend zijn geweest (deze demarcatielijn is gelijk aan de demarcatielijn aangegeven op de bijgevoegde tekening). Wij verwijzen hiervoor naar paragraaf 8.1 van de toelichting van dit bestemmingsplan. Hierin is opgenomen dat in het kader van het vooroverleg een gesprek tussen ProRail en de gemeente Zwolle (5 maart 2015) heeft plaatsgevonden waarin is afgesproken dat de begrenzing van de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' zal worden aangepast aan de door ProRail te leveren demarcatielijn. Deze is destijds aangeleverd en hiermee is rekening gehouden bij de bepaling van de bestemmingsgrenzen. Wij verzoeken u de nu opnieuw geleverde tekening dan ook de basis te laten zijn voor de benodigde ruimtereservering, met inachtneming ook van hetgeen hieronder is beschreven met betrekking tot onder andere de calamiteitenroute.

De ruimtereservering betreft niet alleen de nieuwe sporen, maar ook de voorzieningen die naast het spoor benodigd zijn (toegangsweg, onderhoudsweg en bereikbaarheidsroute van de brandweer (calamiteitenweg)). De bestaande voorzieningen zijn momenteel gelegen op de plek waar de nieuwe sporen moeten komen en dienen bij de komst van de twee extra sporen logischerwijs te worden opgeschoven naar de zuidzijde, waar in het ontwerpbestemmingsplan nu grotendeels een groenbestemming is opgenomen. Binnen deze bestemming worden volgens de bestemmingsomschrijving infrastructurele voorzieningen en calamiteitenroutes voor het spoor mogelijk gemaakt, wat betekent dat deze voorzieningen binnen deze bestemming passen. Echter, de groenstrook wordt ter hoogte van kilometer 2,1 over een afstand van 60 meter onderbroken door de bestemming 'Gemengd – 3' met de functieaanduiding 'parkeergarage' met een maximum bouwhoogte van 22 m. Dit zou betekenen dat ter plaatse van deze bestemming geen ruimte wordt gelaten voor voorzieningen als een (calamiteiten)weg. Dit is verre van wenselijk. Wij verzoeken u dan ook dit bestemmingsvlak 'Gemengd – 3' te verschuiven naar het zuiden of het bestemmingsvlak van vorm te veranderen en ter plaatse van de op tekening aangegeven ruimtereservering (gelijk aan de toekomstreservering met demarcatielijn als in het bestemmingsplan 'Spoorzone, busbrug') te wijzigen in de bestemming 'Groen' of 'Verkeer – Railverkeer' en deze strook vrij te houden van bebouwing, zodat geborgd is dat hier een (calamiteiten)weg kan worden gerealiseerd. Ook zien wij graag in de regels van de naast de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' liggende bestemmingen een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om middels een omgevingsvergunning af te wijken van het bestemmingsplan voor de aanleg van de voorzieningen die noodzakelijk zijn naast de toekomstige nieuwe sporen.

U impliceert in uw reactie op onze vooroverlegreactie dat de plannen met betrekking tot de uitbreiding van het aantal sporen nog niet concreet genoeg zijn om nu opgenomen te worden in het bestemmingsplan en dat bij een toekomstige spooruitbreiding een apart ruimtelijk besluit over moeten worden genomen. Echter, de noodzaak tot het oplossen van de 'flessenhals-problematiek'

waarvan de urgentie op nationaal niveau kenbaar is gemaakt, herbergt wel degelijk een mate van concreetheid. Wij verzoeken u een integrale tekening te maken waarop uw plannen staan, maar ook onze toekomstreserveringen zodat voor iedereen duidelijk wordt of alles conflictvrij in te passen is.

Toegankelijkheid terreinen en wegen

Naast de ruimtereservering hebben wij op de eerdergenoemde tekening ook de voor ons relevante toegangen, ontsluitings- en calamiteitenwegen weergegeven ten behoeve van de borging van de toegankelijkheid van onze terreinen en wegen. Hieruit wordt duidelijk dat wij de toegang van 'de boog' aan weerszijden van het spoor toegankelijk willen houden en bovendien vanuit beide spoorrichtingen. Ook dient het toegangshek onder de busbrug weer toegankelijk gemaakt te worden en de binnenboog vrijgehouden te worden van obstakels als gebouwen of bomen in verband met zicht op seinen. Onderhoudspersoneel dient te allen tijde bij storingen snel ter plaatse te kunnen komen. Ter illustratie: in het gebied liggen 20 tot 30 wissels met bewegende onderdelen en apparatuur om de wissels vorstvrij te houden. Daarnaast dienen zowel onze Incidentenbestrijding als de hulpdiensten in dit gebied hun werk ongestoord te kunnen doen, maar dient ook voldoende ruimte te zijn om in het geval van een brandende trein overslag op gebouwen te voorkomen. Verder wordt de onderhoudsweg gebruikt door machinisten die van het station naar het opstelterrein bij de IJssel gaan. In het verleden is niet altijd sprake geweest van gegarandeerde toegang tot de terreinen van ProRail door versperring van toegangen. Voor ProRail is het dan ook van groot belang dat de bereikbaarheid van het spoor, werkterreinen en het emplacement in het voorliggend bestemmingsplan voldoende is geborgd. Op dit moment zijn wij hier niet van overtuigd. Dit is voor ons derhalve een belangrijke reden om deze zienswijze in te dienen.

RGS-terrein

ProRail benadrukt specifiek het belang van de bereikbaarheid van het RGS-terrein. Wij spreken onze zorg uit dat deze niet of onvolledig in het bestemmingsplan wordt geborgd. Dit wordt ook door de Veiligheidsregio IJsselland onderschreven:

"Het is belangrijk om de toegang tot het emplacement via het verlengde van de Noordzeelaan en het Wärtsilä-terrein te behouden. Vanwege de ontwikkelingen in dit gebied is het denkbaar dat deze route verdwijnt. Vanuit de hulpdiensten is dit niet gewenst. Het zou goed zijn als er met alle betrokken partijen, waaronder ook de gemeente, afgestemd wordt hoe de plannen uitgevoerd kunnen worden zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid van dit deel van het emplacement."

U geeft aan dat de bereikbaarheid van het RGS-terrein in het ontwerp van de Koggetunnel wordt meegenomen. Dit ontwerp is echter op dit moment nog niet bekend waardoor de bereikbaarheid van het RGS-terrein nu onvoldoende is geborgd. Tevens is de bereikbaarheid van het RGS-terrein afhankelijk van de plannen van NS voor een Technisch Centrum voor treinen, gelegen tussen de IJsselallee en de Koggetunnel. Wij wensen hierover met u in gesprek te gaan om onze belangen ten aanzien van deze bereikbaarheid kenbaar en concreet te maken en op een voor alle partijen acceptabele wijze vast te leggen in het bestemmingsplan.

Wij denken hierbij aan het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in de regels waarin wordt aangegeven dat de omgevingsvergunning voor de bouw van de tunnel uitsluitend wordt verleend indien de bereikbaarheid van het RGS-terrein voldoende is verzekerd.

Toegang emplacementen

De verschillende locaties ten aanzien van de emplacementen die wij in onze vooroverlegreactie hebben genoemd zijn noodzakelijk voor onderhoud en vernieuwingen aan het spoor en die

behouden dienen te blijven. De poorten binnen het plangebied die op de bijgevoegde tekening zijn weergegeven, moeten allemaal bereikbaar blijven met groot materieel of weer bereikbaar worden gemaakt (zie document "Input bereikbaarheid spoor Zwolle" als bijlage).

Wij benadrukken dat deze locaties door de nieuwe ontwikkelingen binnen het plangebied niet mogen komen te vervallen, dienen te worden gerespecteerd of dat er gelijkwaardige alternatieven worden geboden voor eventueel te vervallen toegangen. Tevens dienen toegangen die niet meer bereikbaar zijn door recente ontwikkelingen een volwaardig alternatief te krijgen.

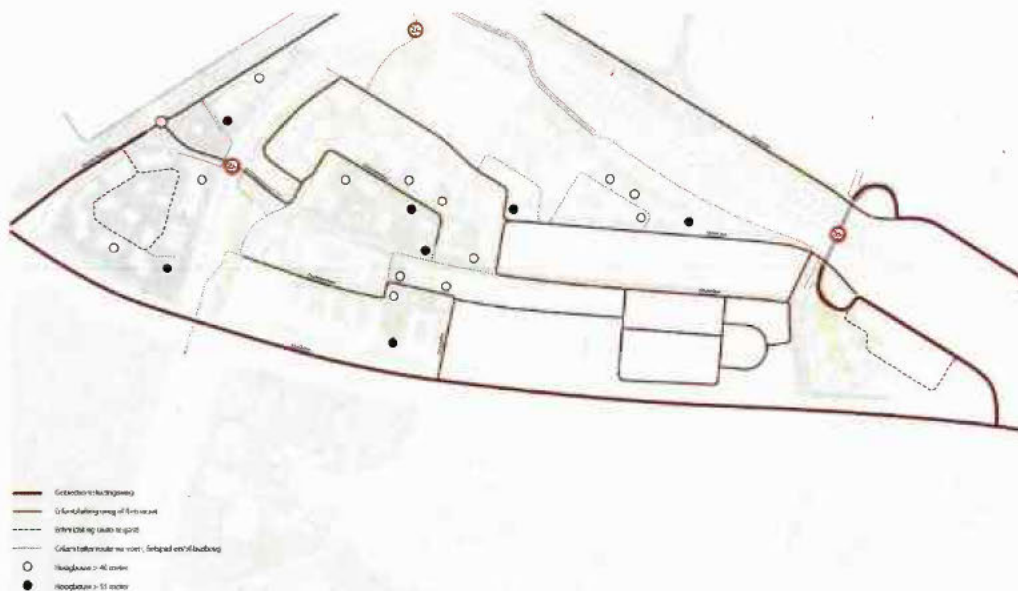
U geeft aan in overleg met ons te zoeken naar inpassingen van de onderdoorgang Veerallee en de bereikbaarheid via het Horreus de Haaspad in relatie tot de Koggetunnel. Wij juichen dit initiatief toe, maar zijn van mening dat hierover eerst overeenstemming dient plaats te vinden alvorens het bestemmingsplan vast te stellen, zodat een en ander in het bestemmingsplan kan worden geborgd. De beantwoording heeft nu het karakter van een voornemen; de uitvoerbaarheid van uw plan staat hiermee ter discussie. In de huidige tekeningen kunnen wij niet anders dan concluderen dat uw plan strijdig is met onze toekomstplannen maar ook met het faciliteren van een robuuste dienstregeling van en naar de Randstad op de kortere termijn. Een robuuste dienstregeling is voor iedereen in Noordoost-Nederland van belang en daarmee ook voor de gemeente Zwolle en uw inwoners.

Voorts is in het ontwerpbestemmingsplan bij het onderwerp 'Externe veiligheid' onvoldoende aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten langs het spoor, waarbij valt te denken aan een verbindingroute/weg van het opstelrein RGS tot het station, wat van belang is voor de bereikbaarheid van de brandweer/ veiligheidsregio.

Dat blijkt onder andere uit de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en het rapport in bijlage 19 'Externe veiligheid' (bij de toelichting). In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan staat in paragraaf 4.9 'Externe veiligheid' het volgende:

'Voor bestrijdbaarheid zijn de aspecten bereikbaarheid (calamiteitenroutes en toegang voor hulpdiensten) en voldoende bluswatervoorzieningen van belang. Het plangebied is voldoende open en van wegen voorzien waarover hulpdiensten het gebied kunnen bereiken. In bijlage V is een kaart opgenomen van de gebiedsontsluitingswegen en de calamiteitenroutes. In het inrichtingsplan worden blusvoorzieningen en de routes voor hulpdiensten in overleg met de betreffende instanties uitgewerkt, conform de Handleiding bluswater en bereikbaarheid. Voor hoogbouw vanaf 70 meter hoogte gelden aanvullende maatregelen. In de Spoorzone is hoogbouw tot 70 meter hoogte voorzien. Bij de te doorlopen ruimtelijke procedures wordt de veiligheidsregio om advies gevraagd. Het advies wordt betrokken bij het verdere ontwerp en vergunningverlening.'

De kaart waarnaar wordt verwezen staat in bijlage V 'Ontsluitingswegen en calamiteitenroutes' (zie onderstaande afbeelding).



De bestaande calamiteitenroute aan de zuidzijde van de spoorboog en parallel aan het spoor, noodzakelijk voor bereikbaarheid voor ProRail en hulpdiensten, is niet opgenomen op deze afbeelding.

Vanuit de omgevingsvergunning milieu, behorend bij het spoorwegemplacement Zwolle, zijn afspraken gemaakt met de Veiligheidsregio en Omgevingsdienst dat het spoor bereikbaar moet blijven, ook vanuit het bestemmingsplangebied. Het is onduidelijk waarom het ontwerpbestemmingsplan hier geen rekening mee houdt en er geen expliciete aandacht is voor een 'calamiteitenroute' langs het spoor zoals is beoogd in de omgevingsvergunning milieu. Temeer omdat u in uw reactie in de Nota van vooroverleg onder 'Reactie gemeente op i' het volgende aangeeft: "De bestaande parallelweg langs het spoor blijft behouden. Wel zal de toegang tot de weg verplaatst worden."

Wij verzoeken u deze op te nemen in de tekening in de rapportage, evenals deze tekstueel te verwerken in de toelichting van het bestemmingsplan.

Daarnaast is het bestemmingsvlak 'Gemengd – 3' met de functieaanduiding 'parkeergarage' op circa 10 meter van het spoor gepositioneerd. Vanuit ProRail zijn in de omgevingsvergunning milieu blusvoorzieningen geëist aan de locaties waar mogelijk een locomotiefbrand en ladingbrand ter plaatse van en naar de (bebouwde) omgeving buiten de inrichting kan plaatsvinden. Het is onduidelijk waarom in het bestemmingsplan geen aandacht is geschonken aan eventuele blusvoorzieningen terwijl deze eisen (geboorde putten) wel door het bevoegd zijn gesteld aan ProRail in de omgevingsvergunning milieu in het kader van brandoverslag. Ook is het niet helder waarom geen aandacht is besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten achter het bedrijfsgebouw van Wärsilä wat eveneens op zeer korte afstand (circa 17 meter) is gelegen van het spoor.

Wij verzoeken hierover helderheid te geven. Zoals eerder is aangegeven is het ook hier wenselijk om rekening te houden met de uitbreiding van de twee extra sporen.

Onderdoorgangen

De onderdoorgangen onder het spoor die in het ontwerpbestemmingsplan planologisch zijn vastgelegd, worden in het kader van de Tunnelalliantie uitgewerkt. Op dit moment wordt hiervoor de planning en studiefase doorlopen en zijn nog diverse varianten mogelijk.

Wij ervaren het als positief dat u voor wat betreft de onderdoorgangen rekening tracht te houden met de toekomstige spooruitbreiding. Toch noopt het ontwerpbestemmingsplan ons tot het maken van opmerkingen over de wijze waarop de onderdoorgangen nu mogelijk worden gemaakt.

Onderdoorgang Koggetunnel

De functieaanduiding 'tunnel' is opgenomen binnen de bestemming 'Verkeer' (ter hoogte van de Koggetunnel). In de bestemmingsomschrijving van 'Verkeer – Railverkeer' is onder b. bepaald dat een spoortunnel ter plaatse van de aanduiding 'tunnel' is toegestaan.

Echter, in de bestemming 'Verkeer' is verzuimd deze omschrijving op te nemen. Ter plaatse van de Koggetunnel geeft dit problemen.

Wij willen u dan ook verzoeken in de bestemmingsomschrijving van 'Verkeer' (artikel 13.1) het volgende toe te voegen: *"een spoortunnel ter plaatse van de aanduiding 'tunnel' "*.

Het ontwerpbestemmingsplan biedt verder te weinig ruimte voor de variantenuitwerking en mist daarmee flexibiliteit. Wij vragen u de functieaanduiding 'tunnel' ter plaatse van het Koggepad ruim genoeg op te nemen ten behoeve van de variantenuitwerking: aan de oostzijde van het spoor tot ruim voorbij de oostelijke grens van de bestemming 'Groen', en tevens aan de westzijde van het spoor.

Fietsonderdoorgang Veerallee

ProRail maakt bezwaar tegen de voorgestelde bestemmingswijziging ter plaatse van het werkterrein van ProRail aan de Veerallee. Dit betreft een terrein waar diepladers kunnen laden en lossen en waar werkmaterieel en -materialen opgesteld kunnen worden en via de railinzetplaats ingezet kunnen worden. Tevens bevindt zich hier een relaishuis met bediening van de beveiliging voor het buitendienst nemen van diverse sporen. Dit terrein is in zijn geheel nodig voor het kunnen blijven uitvoeren van het onderhoud en vernieuwingen aan het spoor én voor het kunnen blijven laden, lossen en opslaan van spoorse materialen en machines. Het werkterrein van ProRail dient te allen tijde gebruikt te kunnen worden en niet doorkruist te worden door de tunnel. Wij zijn van mening dat het bestemmingsplan ter plaatse van het werkterrein te veel vrijheid laat, waardoor dit wel zou kunnen gebeuren. Wij verzoeken dan ook middels een regel in het bestemmingsplan te verankeren dat de fietstunnel het werkterrein niet mag doorkruisen en dat het ontwerp hier rekening mee dient te houden.

Verder ziet ProRail het risico dat de fietstunnel Veerallee niet binnen het daartoe bestemde vlak 'Verkeer – Railverkeer' met de functieaanduiding 'tunnel' gerealiseerd kan worden. De vier reeds aan ons voorgelegde varianten van de fietstunnel (inclusief de ligging van de uitgang ten opzichte van de overweg Veerallee) zijn niet akkoord bevonden, omdat hierin niet voldaan werd aan de eisen van overwegveiligheid. Dit betekent dat de uitgang van de tunnel verder van de overweg dient te worden geprojecteerd wat conflicteert met de vorm van het bestemmingsvlak en grens van het plangebied zoals nu opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

Wij verzoeken u de grenzen van het plangebied ter hoogte van de Veerallee aan te passen zodat de ligging van de uitgang van de tunnel verder van de overweg Veerallee gerealiseerd kan worden en de toegang tot het werkterrein geborgd wordt.

Fietsenstalling

In de regels van het ontwerpbestemmingsplan constateren we dat ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd - route langzaam verkeer' (binnen de enkelbestemming 'Gemengd – 1') geen gebouwen zijn toegestaan. Alle varianten van de ondergrondse fietsenstallingen die in bijlage 4 bij de regels/bijlage 5 bij de toelichting zijn opgenomen, zijn gelegen binnen het bouwvlak. Echter, de toegangen naar de fietsenstallingen zijn grotendeels geprojecteerd binnen de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd - route

langzaam verkeer'. Wij gaan ervan uit dat deze voorzieningen daar wel zijn toegestaan. Om een en ander echter goed te borgen verzoeken wij u in de regels expliciet op te nemen dat deze voorzieningen hierbinnen mogelijk zijn. Daarbij is het voor de volledigheid en zorgvuldigheid goed om de tekst van bijlage 4 overeen te laten komen met de varianten zoals deze momenteel onderzocht worden, en de ruimte te creëren om ten minste deze varianten mogelijk te maken.

Middels een voorwaardelijke verplichting binnen de bestemming 'Gemengd – 1' is als voorwaarde voor de ontwikkeling van District Z binnen deze bestemming gesteld dat de fietsenstallingen, P+R voorzieningen, taxistandplaatsen en kiss&ride (zoals opgenomen in bijlage 4 'Opties fietsenstalling' bij de regels) in voldoende mate worden ingepast.

Uit deze bijlage 4 wordt echter niet duidelijk of de optie om de fietsenstalling in de Lübeckgarage onder te brengen, onderdeel uitmaakt van de voorgestelde reeks aan opties en of deze tot District Z behoort. Indien deze niet is opgenomen, dan dient dit alsnog te gebeuren.

De varianten en de toelichtingen in de bijlage komen maar in zeer beperkte mate overeen met de momenteel onderzochte varianten. De varianten dienen, daar waar dit nog niet is gebeurd, dan ook afgestemd te worden op het rapport van het onderzoek fietsparkeren van Movares.

Wij constateren voorts dat de voorwaardelijke verplichting in de regels alleen is opgenomen binnen de bestemming 'Gemengd – 1'. Omdat de fietsenstallopties ook betrekking hebben op locaties binnen de bestemming 'Groen' en voor een gedeelte binnen de bestemming 'Verkeer – Openbaar vervoer', moet deze verplichting ook binnen deze bestemmingsbepalingen worden opgenomen. Wij verzoeken u hierbij om dit te doen.

In de diverse gemengde enkelbestemmingen en 'Verkeer – Openbaar vervoer' is in de bestemmingsomschrijving weergegeven dat de gronden ter plaatse bestemd zijn voor onder andere 'gebouwde fietsvoorzieningen'. Aangezien een omschrijving van dit begrip in de begripsbepalingen ontbreekt, is niet duidelijk of hiermee gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouw zijnde, en bovengrondse dan wel ondergrondse voorzieningen worden bedoeld. Wij verzoeken om dit in het bestemmingsplan te verduidelijken. Ervan uitgaande dat hier zowel boven- als ondergrondse voorzieningen mee worden bedoeld, kan op basis van de regels binnen 'Verkeer – Openbaar vervoer', ter plaatse van fietsenstalling A (conform bijlage 4 bij de regels) geen ondergrondse fietsenstalling worden gerealiseerd. In de bouwregels in artikel 15.2.1 is namelijk opgenomen dat gebouwen binnen het bouwvlak dienen te worden gebouwd. Er is geen bouwvlak gelegen ter plaatse van het stationsplein waar de ondergrondse fietsenstalling is geprojecteerd. Wij verzoeken u de bouwregels hierop aan te passen.

Verder hebben wij over bijlage 4 bij de regels/bijlage 5 bij de toelichting ('Opties fietsenstalling') enkele inhoudelijke opmerkingen. Buiten het gegeven dat een datum en versienummer ontbreken, willen wij hierbij aangeven dat dit document niet actueel is en niet is afgestemd met de laatste studie (Fietsenstalling Zuidzijde 'De weg naar een voorkeursvariant', Movares, 4 oktober 2023).

Op pagina 1 van de bijlage, onder het kopje 'Eisen fietsparkeren zuidzijde station' staan de eisen genoemd die als uitgangspunt dienen voor de bepaling van de verschillende fietsstallingvarianten. Wij merken op dat bepaalde eisen afwijkend, nog niet bepaald en/of niet bekend zijn (voorbeelden: eis 1 nog niet bepaald, eis 3 is afwijkend van eisen die reeds bestaan (bij ProRail en NS), eis 4 is niet correct: het gaat om 5.000 plekken in totaal).

Verder lijken de genoemde opties wel afgestemd te zijn op de opgestelde varianten, maar klopt de omschrijving niet altijd (optie B valt bijvoorbeeld niet onder blok 5).

Wij stellen dan ook voor om in een gesprek de verschillende eisen en opties van de fietsenstallingen te bespreken zodat de verschillende belangen van de diverse betrokken partijen nog eens goed tegen het licht worden gehouden.

Ten aanzien van de afbeeldingen die in bijlage 4 en 5 zijn opgenomen hebben wij de volgende opmerkingen. Niet duidelijk is waaruit deze afbeeldingen afkomstig zijn. Zo worden symbolen ('zonnen') gebruikt die de suggestie wekken dat er een voorkeur bestaat voor bepaalde opties. Ook toont de tekening van de 'Zwolse Highline' een uitwerking van de bovengrondse fietsenstalling ter plaatse van de groenstrook parallel aan het spoor. Wij begrijpen dat deze afbeelding tot doel heeft een bepaalde impressie te geven van de toekomstige stationsomgeving, maar het wekt ook de indruk dat er al voor een bepaalde richting is gekozen. Hiernaast komt het geschetste beeld niet overeen met de (kosten voor de) variant uit het rapport van Movares. Vanwege het bindende karakter van de regels met bijlagen, verzoeken wij dan ook om deze afbeelding geen onderdeel te laten uitmaken van (de bijlage bij) de regels.

Stationsentree

Ter plaatse van de toekomstige stationsentree, binnen de bestemming 'Verkeer – Openbaar vervoer', is een bouwvlak gelegen, waarbinnen een stationsoverkapping met een maximale bouwhoogte van 10 meter is toegestaan. Aangezien nog geen ontwerp van de overkapping beschikbaar is, is niet duidelijk hoe dit bouwvlak zijn vorm heeft gekregen op de verbeelding. Wij verzoeken dan ook dit bouwvlak te verruimen en op te nemen met rechte hoeken, waardoor er meer flexibiliteit wordt ingebouwd richting het ontwerp van de uiteindelijke stationsentree.

Direct aan de oostzijde van de stationsentree is conform het ontwerpbestemmingsplan een gebouw toegestaan met maximaal 18 bouwlagen en een maximale bouwhoogte van 55 meter. Een dergelijke hoogte is in het kader van meerdere aspecten niet wenselijk. Hoge bebouwing tast zichtlijnen richting de ingang van het station aan, wat wij niet toestaan. Reizigers komende vanuit verschillende richtingen moeten de ingang van een station intuïtief kunnen vinden, waarbij zichtlijnen naar de ingang van het station helpen. Wanneer dit wordt bemoeilijkt, voelen reizigers zich hierdoor onzeker, hetgeen een vorm van stress veroorzaakt. Ondanks dat er bewegwijzering is blijkt uit onderzoek dat zicht op de hoofdingang de beste manier is om het station te vinden. ProRail wil graag dat zichtlijnen binnen de planontwikkeling geborgd blijven.

Tevens brengt hoogbouw extra windbelasting met zich mee, wat effect heeft op reizigers die van en naar het station hun weg gaan. Uit de hoogbouweffectrapportage die als bijlage 14 bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd, blijkt dat "bij de toren aan de oostzijde van het plangebied, een matig windklimaat voor doorlopen te verwachten is", waarbij men af en toe overmatige windhinder ervaart. Uw streven is om een goed windklimaat te realiseren, eventueel nog matig. Echter, vanuit oogpunt van de reizigers is het onwenselijk hen te laten blootstaan aan matige windhinder. Een lager gebouw zou vanuit stedenbouwkundig oogpunt ook beter in verhouding staan tot de maximale hoogte van 10 meter van de nieuwe stationsoverkapping. Wij vragen u dan ook van een lagere maximale bouwhoogte dan 55 meter uit te gaan.

Bestemming gebouwen: gemengd overige gebouwen

In onze vooroverlegreactie hebben wij aangegeven dat rekening dient te worden gehouden met brandoverslag naar geprojecteerde toekomstige bebouwing naast het spoor. In uw beantwoording van de vooroverlegreactie wordt hierop echter niet ingegaan. Het geprojecteerde vlak voor de parkeergarage is vanuit oogpunt van risico's van brandoverslag te dicht bij het spoor gelegen.

In de beantwoording van de vooroverlegreactie door u wordt niet ingegaan op het door ons aangedragen punt dat de genoemde bestemming conflicteert met de toegangsmogelijkheid vanaf de Noordzeelaan rechtdoor naar het spoor.

Het spoor ligt ter plaatse van het voorgelegen ontwerpbestemmingsplan in een boog. Het bestemmingsplan maakt bebouwing en begroeiing mogelijk die dicht bij het spoor is geprojecteerd.

Deze eventuele bebouwing en begroeiing mag het zicht op seinen voor de machinist niet belemmeren.

Toelichting zienswijze in een gesprek

Wij stellen voor om onderhavige zienswijze in een gesprek met u toe te lichten en te onderbouwen, zodat wij kunnen aangeven hoe onze belangen optimaal geborgd dienen te worden in het vast te stellen bestemmingsplan.

ProRail neemt aan u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

A large black rectangular redaction box covers the signature and name of the official. To the left of the box, there is a blue ink scribble, possibly a signature or initials.

Directeur Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed

Bijlagen:

- Tekening ruimtereservering en bereikbaarheid poorten
- Document "Input bereikbaarheid spoor Zwolle"

Aanleiding: input voorontwerp bestemmingsplan Spoorzone Zwolle District Z.

Programma van eisen ProRail:

1. Toegankelijkheid bestaande assets.

Alle bestaande assets (RIP, RRG tot en met kasten) met naam genoemd in de bijgevoegde tekening in het plangebied dienen conform voorschriften bereikbaar te blijven voor: onderhoud, storingen, instandhouding, vervoerders en hulpdiensten

2. Toekomst bestendige inrichting.

Rekening houdend met ruimtebeslag toekomstig 3e en 4e spoor zoals aangegeven op bijgevoegde tekening. Rekening houdend met verbindingroute van opstel terrein RGS tot station voor machinisten (conform eisen NS Reizigers) en voor onderhoud ProRail en bereikbaarheid hulpdiensten.

3. Eisen aan de toekomstige gebouwde omgeving.

A. Specifiek.

- In verband met Brandoverslag naar het spoor is een afstand van 15m1 naar gebouwen tot het spoor vereist. Rekening houdend met het toekomstige 3e en 4e spoor. Of op basis van aangetoonde gelijkwaardigheid en in overleg met de brandweer.
- Geen bomen binnen valbereik spoor.
- Machinisten mogen geen hinder van verlichting ondervinden, met name parkeergarages, verlichting voertuigen. Op basis van aangetoonde zichtlijnen op seinen.
- Gedurende de uitvoering van toekomstige bouwplannen mogen geen trillingen ontstaan.
- Fietstunnel Veerallee, de uitgang van de fietstunnel mag niet te dicht bij de overweg Veerallee terecht komen in verband met overweg-veiligheid.
- Stedenbouwkundig plan moet met ProRail (en brandweer en veiligheidsregio) worden afgestemd met betrekking tot aanrijdroutes en toegankelijkheid.

B. Algemeen.

- Er moet worden voldaan aan de Ontwerpvoorschrift Kunstwerken – deel 2 – Bouwwerken over en naast het spoor OVS00030-2 V004.
- Werkzaamheden in de directe omgeving van het spoor conform:

<https://www.prorail.nl/samenwerken/vergunningen-aanvragen>

4. Kwaliteitseisen toegankelijkheid.

- A)** Terrein aan de Veerallee. Hier hebben we toegang, een terrein waar diepladers kunnen laden en lossen. Waar krollen/werkmaterieel opgesteld kunnen worden en via de railinzetplaats ingezet kunnen worden. Tevens bevindt zich hier een relaishuis met bediening van de beveiliging voor het buitendienst nemen van diverse sporen. Er is voldoende ruimte nodig voor het kunnen blijven uitvoeren van het onderhoud en vernieuwingen aan het spoor. Er

moet ruimte blijven om spoorse materialen en machines te kunnen blijven laden en lossen en opslaan.

RIP, RRG, categorie 5. onderhoudspoor + vluchten. (OVS00056-7.3 Terrein- en wegverhardingen)

Opstelplaats, categorie 3, calamiteitenweg, 4,5 m1 breed, onderhoudspoor + vluchten. (OVS00056-7.3 Terrein- en wegverhardingen)

B) Onderhoudswegen categorie 2 (OVS00056-7.3 Terrein- en wegverhardingen)

Er is voldoende ruimte nodig voor het kunnen blijven uitvoeren van het onderhoud en vernieuwingen aan het spoor. Er moet ruimte blijven om spoorse materialen en machines te kunnen blijven laden en lossen en opslaan.

C) Diverse toegangen (station) via looproutes, onhandig voor onderhoud/storing herstel i.v.m. meenemen groot gereedschap.

Minimale breedte 1,5 m1, wens personen auto's min. breedte 3 m1. onderhoudspoor + vluchten.

D) **Opstelplaats min. 14m1 x 2,6** (OVS00056-7.3 Terrein- en wegverhardingen)

E) Algemene eisen aan Terrein- en wegverhardingen (OVS00056-7.3 Terrein- en wegverhardingen)

Categorie 1, Schouw- en looppaden

Toegepast langs het spoor bereikbaarheid kasten, vluchten e.d.

Eisen

- Er dient een doorgaande loop-/vluchtroute aanwezig te zijn langs de buitenste sporen van een baanvak (schouwpad) conform OVS00056-4.2.

Het pad dient geschikt te zijn aan de volgende eisen:

- a. een gelijkmatig verdeelde karakteristieke belasting van 2,5 kN/m²
- b. een geconcentreerde last van 10 kN op 1m²
- c. bovenstaande belastingen treden niet gelijktijdig op
- d. boven de paden moet een 'vrije hoogte zonder obstakels' conform OVS00056-4.2 aanwezig zijn

- Een hoogteverschil van meer dan 0,21 m in het loopoppervlak van een vluchtweg of pad dat overgaat van een verharding naar een overweg of kunstwerk moeten worden opgevangen met een looprooster.

- Indien het voor onderhoudsdoeleinden wenselijk is moet een hoogteverschil in het loopoppervlak van een pad dat overgaat van een verharding naar een overweg of kunstwerk worden opgevangen met een looprooster.

- Een oplooprooster bij overwegen en kunstwerken moet voldoen aan de volgende eisen:

- a. oplooproosters zijn gemaakt van thermisch verzinkt staal
- b. oplooproosters zijn voorzien van een anti-slipprofiel

- c. het oplooprooster moet 1 meter breed zijn
- d. de ruimte onder het oplooprooster tussen pad en overweg/kunstwerk is (vanwege de benodigde afwatering) vlak, open en heeft, conform OVS00056-4.2, dezelfde hoogteligging en zijwaarts afschot als het pad waar het rooster op aansluit
- e. het oplooprooster moet dezelfde last kunnen dragen als onder eis 3 aan het pad worden gesteld
- f. bij gedeeltelijke ligging binnen PVR moet het oplooprooster een markering hebben zoals onder de kop "Specificaties van de paden" in de OVS00056-4.2 is omschreven
- g. het oplooprooster moet vandalismebestendig verankerd en gefundeerd zijn
- h. het oplooprooster mag maximaal een helling van 1:20 hebben ten opzichte van het pad of de vluchtweg
- i. indien een oplooprooster aansluit op een hekwerk, dan moet worden voldaan aan de eisen die hierover worden gesteld OVS00056-8.2.
- De aansluiting van het pad op de "kant aardebaan" moet voldoen aan:
 - a. de eisen die hierover worden gesteld in OVS00056-7.1.
 - b. een eventueel hoogteverschil tussen de buitenste rand van het pad en de "kant aardebaan" dient te worden geëgaliseerd met "schrale grond".
- Voor een looppad langs een spoor geldt een Breedte $\geq 0,8\text{m}$, bij voorkeur 1m.

Materialen

- Voor dit type paden dient te worden gekozen uit de volgende verhardingsconstructies:
 - a. Een toplaag van verdichte steenslagfractie 0/8 (conform de eisen in SPC000173) van 0,10 m dik op een fundering van 0,50 m zand.
 - b. Een toplaag van 0,01m dikke "Anti-Vegetatiemat" (conform de eisen in SPC00304 en RLN00410) op een fundering van 0,20 m lichtgebonden fundering van beton- of menggranulaat en 0,30 m zand.
- De waterdoorlatendheid van de voornoemde verhardingsconstructies moet aantoonbaar minimaal gelijk zijn aan gelijk zijn aan de voor die aardenbaan vereiste waterdoorlatendheid conform OVS00056-7.1.

Categorie 2, Onderhoudswegen

Toegepast bereikbaarheid wissels, drainagesystemen, overgangen baan naar kunstwerken, spoorsloten en spoor.

Eisen

- aslast 25 kN
- De wegbreedte dient minimaal 3,00 en bij voorkeur 3,50 te zijn.

- De minimale doorrijhoogte dient 4,20.
- De maximale helling van de weg bedraagt 5 %
- De binnenstraal van een bocht dient minimaal 6,00 m te zijn
- De buitenstraal van een bocht dient minimaal 13m1 te zijn.

Uitzonderingen:

- Voor onderhoud van sloten voldoet in principe een onverharde draagkrachtige strook met een minimale breedte van 3,00 m i.v.m. de breedte van de machines. Als er geen ander gebruik noodzakelijk is, hoeft er dus voor slootonderhoud alleen geen onderhoudsweg te worden aangelegd.
- Voor wegen naar onderhoudsgevoelige objecten zoals wissels, drainagesystemen en overgangen van baan naar kunstwerken is de vereiste breedte minimaal 2,50 m.
- Voor onderdoorgangen bij bruggen en kunstwerken geldt een minimaal vereiste breedte van 1,50m.

Materialen

- Voor dit type wegen dient te worden gekozen uit de volgende verhardingsconstructies:
 - a. Een halfverharding met een minimale dikte van 0,30 m.
 - b. Asfaltverharding: minimale constructie bedraagt 0,10 m asfalt op 0,25 m lichtgebonden fundering van beton- en menggranulaat.
 - c. Elementverharding in de vorm betonstraatstenen of industrieplaten op 0,50 m zand.
 - d. Betonverharding is in overeenstemming met CROW publicatie 220 en met figuur in 8.4 Bijlage 4 Tabel betonverhardingen.

Categorie 3, Calamiteitenwegen (toegang voor hulpdiensten)

Toegepast voor hulpdiensten.

Eisen:

- totaal gewicht (maximaal) 15 ton
- totale aslast (maximaal) 10 ton
- de wegbreedte dient minimaal 3,50 en bij voorkeur 4,50 te zijn.
- de minimale doorrijhoogte dient 4,50 te zijn.
- de maximale helling van de weg bedraagt 5%
- de binnenbochtstraal van een bocht dient minimaal 5,50 m te zijn.
- de buitenstraal van een bocht dient minimaal 10 m te zijn.

- Wegen die zijn afgesloten voor personenvoertuigen door middel van een verhoging in de as van de weg en welke toegankelijk moeten zijn voor het ontwerpvoertuig Branpolance, vragen om beperkingen van de verhoging. Een verhoging mag niet hoger zijn dan 10 cm boven het wegdek en niet breder zijn dan 1,24 meter (alleen dan valt de verhoging tussen de wielen en blijft het voertuig er niet op hangen).
 - Calamiteitenwegen dienen, op de poort aan het begin/op de grens van het spoorwegterrein met de openbare weg en aan het andere uiteinde op ProRail-terrein, te worden gemarkeerd met bebording conform RLN00225.
 - Op de bebording ten behoeve van calamiteitenwegen moet duidelijk staan aangegeven dat het om een calamiteitenweg gaat en dat deze weg te allen tijde vrijgehouden dient te worden van obstakels en voertuigen.
 - In het ontwerp dient voorkomen te worden dat een calamiteitenweg doodlopend is. Indien niet aan eis kan worden voldaan, dient een keerlus te worden aangelegd.
 - Langs doorlopende calamiteitenwegen op het spoorwegterrein moet tussen iedere twee opstelplaatsen voor reddingsvoertuigen één passeervoorziening aanwezig te zijn.
- Calamiteitenwegen dienen duidelijk te worden gemarkeerd met behulp van reflecterende witte lijnen van een thermoplastisch materiaal zoals ook toegepast bij markeringen van de openbare weg. De witte lijnen dienen te worden aangebracht aan weerszijden van de calamiteitenweg/-route en hebben een breedte van 30mm.

Materialen

- Voor dit type wegen dient gekozen te worden uit de volgende verhardingsconstructies:
 - a. Asfaltverharding van minimaal 0,10 m asfalt op 0,25 m lichtgebonden funderingslaag op zand.
 - b. Elementverharding in de vorm van betonstraatsteenverharding al dan niet op lichtgebonden funderingslaag en zand, grasbetonstenen afgevuld met puin of industrieplaten (fundering conform voorschriften leverancier) op 0,50 m zand.
 - c. Betonverharding is in overeenstemming met CROW publicatie 220 en met figuur in 8.4 Bijlage 4 Tabel betonverhardingen.

Tunnels en kunstwerken

- Voor tunnels en kunstwerken zijn in OVS00201 en OVS00030-3 generieke eisen opgenomen voor veiligheidsdiensten. Deze dienen voor ieder ontwerp als eerste uitgangspunt. Nabij de toegang tot het object moet een opstelplaats voor hulpverleningsvoertuigen worden ontworpen en gerealiseerd. Afmetingen van opstelplaats(en) moeten worden gerelateerd aan de inzet van blusvoertuigen, hulpverleningsvoertuigen, containerwagens en ambulances. De exacte locatie en het ontwerp hiervoor dienen per geval te worden afgestemd met de veiligheidsregio.

Categorie 4, Toegangswegen voor normaal vrachtverkeer

Toepassing: toegankelijkheid RailGebouwenGebouwen en bij openbare wegen in eigendom en beheer van ProRail.

Kenmerken

- Deze wegen dienen ontworpen te worden met de ontwerpvoertuigen zoals die zijn omschreven in het Handboek wegontwerp (CROW-publicatie);

- a. vrachtauto (A)
- b. vrachtauto met aanhanger (B)
- c. trekker met oplegger (C)

In onderstaande tabel volgt een opsomming van de kenmerken van het ontwerpvoertuig (dit is een combinatie van A, B en C) en de afgeleide eisen:

Eisen

gewicht 50 ton

De wegbreedte dient minimaal 3,50 en bij voorkeur 4,00 te zijn.

hoogte 4,20 m

De minimale doorrijhoogte dient 4,60 te zijn

De maximale helling van de weg bedraagt 5 %

De binnenstraal van een bocht dient minimaal 6,00 m te zijn

De buitenstraal van een bocht dient minimaal 13m te zijn.

Materialen

Voor dit type wegen dient gekozen te worden uit de volgende verhardingsconstructies:

- a. een halfverharding met een minimale dikte van 0,35 m **ALLEEN VOOR BESTEMMINGSVERKEER** (dit moet worden vermeld)
- b. asfaltverharding: minimale opbouw in overeenstemming met publicatie CROW 157 en in overeenstemming met Bijlage 3 Tabel asfaltverhardingen. De opbouw van de constructie mag niet minder zijn dan 0,10 m dikte asfalt op 0,25 m dikte lichtgebonden fundering en een laag zand (dikte afhankelijk van de vereiste drooglegging).
- c. betonverharding is in overeenstemming met CROW publicatie 220 en met figuur in 8.4 Bijlage 4 Tabel betonverhardingen.
- d. elementverharding in de vorm van:
 - betonstraatstenen op minimaal een laag van 0,20 m lichtgebonden fundering, met

daarop 0,30 m zand

- industrieplaten op straatlaag conform voorschriften leverancier met hieronder 0,30 m zand

- Indien het werk kleinschalig is, moet elementenverharding met een zware kantopsluiting worden toegepast.

Categorie 5 Toegangswegen voor zeer groot en uitzonderlijk vrachtverkeer (zeer zwaar)

Bedoeld voor: Onderstations en Rail inzetplaatsen.

Eisen

- Voor toegangswegen voor zeer groot en uitzonderlijk vrachtverkeer dient per geval het maatgevend ontwerpvoertuig en de daaruit voortvloeiende eisen aan het alignement bepaald te worden.

- Voor verdere eisen aan toegangswegen voor zeer groot en uitzonderlijk vrachtverkeer zie:

- onderstations 25 kV: zie "OVS00051-2 Tractievoeding 25kV"
- onderstations 1500V: zie "OVS00112 Railgebonden gebouwen", Bemenst en onbemenst
- railinzetplaatsen: zie "OVS00232 Railinzetplaats"

Materialen

- Voor dit type wegen dient conform de voorschriften zoals genoemd onder het voorgaande eisnummer gekozen te worden uit de volgende verhardingsconstructies:

a. een halfverharding van minimaal 0,40 m dik

b. asfaltverharding: waarvan geschikte opbouw bepaald wordt in overeenstemming met publicatie CROW 157 en in overeenstemming met 8.3 Bijlage 3 Tabel asfaltverhardingen.

Hierbij geldt dat deze constructie niet minder mag zijn dan 0,10 m asfalt op 0,40 m lichtgebonden fundering en zand(de werkelijke asfaltdikte dient te worden bepaald op basis van de te verwachten intensiteiten van deze zware aslasten.)

c. betonverharding in overeenstemming met CROW publicatie 220 en figuur in 8.4 Bijlage 4 Tabel betonverhardingen

d. elementverharding in de vorm van betonstraatstenenverharding of industrieplaten op een straatlaag, 0,25 m lichtgebonden fundering van beton of menggranulaat op 0,30 m zand (een en ander conform leverancier')

- Geschiktheid van de verhardingsconstructie op beoogd gebruik:

- Volgen van vervormingen in de ondergrond

- Geschiktheid voor statische belastingen. Verharding weggedrukt door gebruik.
- Onkruidgevoeligheid.
- indien een wegverharding in halfverharding niet afdoende of onwenselijk is, moet tussen een elementenverharding (tegels, klinkers of industrieplaten), beton- of asfaltverharding worden gekozen.

Overige eisen

Verharding in beton- of menggranulaat

- Verhardingen van beton- of (hydraulisch) menggranulaat geven bij droogte stof (wanneer ze worden bereiden). Als de stofvorming voor de omgeving een probleem vormt, vervalt deze oplossing en dient voor straatwerk of asfalt te worden gekozen.
- Bij de aansluiting op de openbare weg dient een soort "schoonloper" te worden aangebracht van 4 meter. Zo wordt voorkomen dat er materiaal door de banden op de (openbare) weg komt.

Tegelverhardingen

- Tegelverhardingen dienen alleen te worden toegepast in voorzieningen voor voetgangers.
- Deze verharding mag slechts zeer incidenteel worden bereiden door voertuigen zoals ambulances.

Grasstenen

Grasstenen kunnen worden toegepast op plaatsen waar men opstelplaatsen of laagbelaste wegen wil aanleggen waarbij de verharding niet als zodanig waarneembaar is.

- Indien grasstenen toegepast voor personenauto's is de constructie 40 cm zand met daarop grasbetonstenen welke worden aangevuld met schrale grond.
- Indien het een zwaarbelaste verharding is, onder de grasbetonstenen 25 cm menggranulaat en 5 cm zand toepassen en de grasbetonstenen aanvullen met teelaarde.

Afscherming van de baan

In sommige situaties bestaat de kans dat gebruikers van een verharding onbedoeld in het spoor terecht

komen. Deze paragraaf bevat eisen voor die situaties.

- Voorkomen dient te worden dat voertuigen eenvoudig onbedoeld in het spoor kunnen geraken.
- Om te voldoen aan eis 99 dienen tussen verhardingen en het spoor, in aansluiting op de

NVW, OVS00056-4.2 en OVS00026, bufferzones aanwezig te zijn. Indien er fysiek onvoldoende ruimte beschikbaar is om te voldoen aan eis dient een fysieke scheiding te worden gemaakt. En dient minimaal een van de volgende

barrières te worden toegepast:

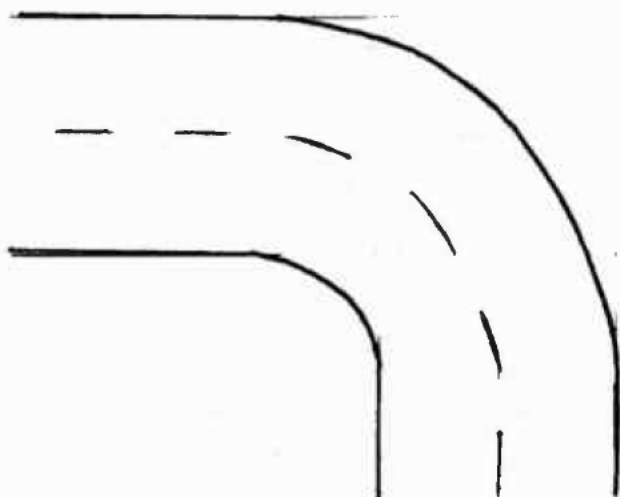
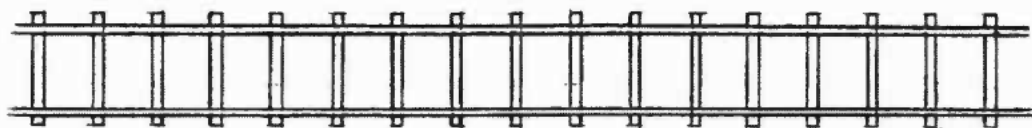
- a. Een zogenoemde "rammelstrook" (bijv. gemaakt van een enkele baan grasbetonblokken gelegd langs beide randen van de aanwezige verharding).
- b. Aan de verharding verankerde rubberen, betonnen of kunststoffen zogenoemde "varkensruggen" met een minimale afmeting van 90x15x10 cm en wit of geel gemarkeerd met retro-reflecterende strepen.
- c. Een permanente of tijdelijke vangrailconstructie van hout, staal of kunststof voorzien van tweezijdig zichtbare witte of gele reflectoren.
- d. Witte of gele retro-reflecterende thermoplastische belijning op 0,10 m van de rand van de verharding.

- Een permanente of tijdelijke vangrailconstructie mag géén penetrerend vermogen hebben. Dit bijvoorbeeld om te voorkomen dat een (geladen) ketelwagen bij omslaan door botsing/

ontsporing lek slaat op de vangrail, met alle gevolgen van dien.

- Bij de realisatie van verhardingen dient de afsluiting van de baan in het kader van de spoorwegveiligheid gehandhaafd te blijven. Daarom dienen op alle toegangen naar ProRail-terrein passende afsluitingen te worden gerealiseerd, zie hiervoor OVS00056-8.2 *Hekwerken met als doel het afschermen van de hoofdspoorweginfrastructuur.*

- Bij verhardingen met een rijrichting naar het spoor toe, vergelijkbaar met Figuur



Keer- en passeervoorzieningen en opstelplaatsen

- Bij doodlopende wegen dient een keervoorziening aanwezig te zijn.
- Bij het maken van een calamiteitenweg (toegang voor hulpdiensten) dienen ten behoeve van

hulpdiensten op regelmatige afstand opstelplaatsen voor reddingsvoertuigen te worden gemaakt van waaruit inzet plaats kan vinden.

- Een opstelplaats moet in de lengterichting ruimte bieden aan twee Branpolances achter elkaar, met:

- een omloopruimte voor en achter van minimaal 2 meter
- een omloopruimte/tussenruimte opzij van minimaal 1 meter

- Een opstelplaats moet ontworpen zijn op basis van dezelfde constructie-eisen als die van de wegcategorie waarlangs de opstelplaats wordt gesitueerd. In het geval dat bijvoorbeeld enkel en alleen een calamiteitenweg is, dan zal 15ton volstaan. Betreft het echter een toegangsweg voor vrachtverkeer dan dient dit al 50ton te zijn.

- De bereikbaarheid van een opstelplaats dient te voldoen aan de eisen zoals gesteld in de handleiding "Bluswatervoorziening en bereikbaarheid" van Brandweer Nederland.

eis 112. Langs doorlopende calamiteitenwegen op het spoorwegterrein moet tussen iedere 2 opstelplaatsen voor reddingsvoertuigen 1 passeervoorziening met de volgende afmetingen aanwezig te zijn:

- Breedte minimaal 4m, maar bij voorkeur 4,5m
- Lengte minimaal 10m
- Verharding berekend op 15ton totaal gewicht en 10ton aslast
- Vrije hoogte zonder obstakels boven de passeervoorziening minimaal 4,2m

eis 113. Een opstelplaats voor hulpverleningsvoertuigen mag nooit samen te vallen met:

- de doorgaande rijbaan van een terrein- of wegverharding
- een vluchtverzamelplaats (voor personen).

- Voor keer- en passeervoorzieningen en opstelplaatsen geldt dat materiaal en constructie minimaal gebaseerd moeten zijn op de eisen die gelden voor verhardingscategorie 3 (toegangsweg voor hulpdiensten/calamiteitenweg) en bij een verhardingscategorie hoger dan 3 voorts gelijk moeten zijn aan de verhardingscategorie waarin/-aan ze zijn gesitueerd.

- De afstand tussen de passeervoorzieningen en opstelplaatsen en het aantal dat daarvan dient te worden gerealiseerd dient in overleg met de veiligheidsregio/het plaatselijk bevoegd gezag te worden bepaald.

- Indien de brandweer langs een andere weg dan een calamiteitenweg een opstelplaats nodig acht, gelden ook hiervoor de eisen zoals gesteld in de handleiding "Bluswatervoorziening en bereikbaarheid" van Brandweer Nederland.

- De afstand van enige brandkraan tot de dichtstbijzijnde opstelplaats mag niet groter zijn dan 15 meter zijn.

- De afstand van enige brandweeringang tot de dichtstbijzijnde opstelplaats zoals bedoeld in het Bouwbesluit moet in eerste instantie voldoen aan de eisen zoals gesteld in het Bouwbesluit,

maar mag niet groter dan 40 meter zijn.

- Een opstelplaats dient zo te zijn ontworpen dat de rijbaan volledig gangbaar blijft als er op de opstelplaats een voertuig staat opgesteld.
- Opstelplaatsen voor hulp-, en in het bijzonder brandweer-, voertuigen moeten worden gemarkeerd met behulp van een bord met daarop de tekst: "niet parkeren opstelplaats brandweer", conform RLN00225.
- Opstelplaatsen voor hulp-, en in het bijzonder brandweer-, voertuigen dienen te zijn voorzien van een duidelijke wegmarkering conform eis 27.

Afwatering

- Laag belaste wegen mogen hun water laten afvloeien naar de berm, tenzij dat om lokale redenen onmogelijk of onwenselijk is.
- De weg/verharding moet zodanige ligging hebben dat de interne afwatering en afvoer van regenwater steeds is gewaarborgd.
- Om plasvorming te voorkomen dient de weg (vanuit dwarsdoorsnede gezien) in tonrond, dakprofiel of in 1 richting hellend te worden aangebracht.
- Voor de afwatering moet bij aanleg een dwarshelling van 2 tot 3 % worden aangehouden.
- De bermen dienen te worden aangelegd op 5 cm onder de bovenkant van de verharding van de weg.
- De bermen dienen met een helling van minimaal 5% vanaf de weg af te lopen. Voor verdere regelgeving omtrent de opbouw van het bermlichaam wordt verwezen naar de OVS00056-7.4 en de OVS00056-7.1.
- Op grote laad- en losterreinen dient de riolering in overleg met leidingbeheerder te worden ontworpen. Afhankelijk van het gebruik van het terrein en het aanwezige rioleringsstelsel zullen dan olie- en vuilafscheiders dienen te worden geplaatst. Hiertoe is in detail overleg met het bevoegd gezag noodzakelijk omdat het beleid per gemeente verschilt. Uitgangspunt hierbij zijn dan in ieder geval de maatgevende buien zoals op het moment van ontwerpen door Rijkswaterstaat gehanteerd.

