

Spoorzone, passerelle

vastgesteld

nr. NL.IMRO.0193.BP18010-0004

Afdeling Ruimtelijke Planvorming

Stadskantoor
Lübeckplein 2
Postbus 10007
8000 GA Zwolle
postbus@zwolle.nl
www.zwolle.nl

Opdrachtgever

Opdrachtnemer ECR

Publicatieversie: NL.IMRO.0193.BP18010-0004

Datum: november 2021

Inhoudsopgave

TOELICHTING	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Plangebied	6
1.3 Geldende bestemmingsplannen	6
Hoofdstuk 2 Beleidskader	7
2.1 Inleiding	7
2.2 Ruimtelijk beleid	7
2.2.1 Rijksbeleid	7
2.2.2 Provinciaal beleid	8
2.2.3 Gemeentelijk beleid	11
2.3 Archeologisch en cultuurhistorisch beleid	17
2.4 Verkeersbeleid	18
2.5 Waterbeleid	18
2.6 Milieubeleid	20
Hoofdstuk 3 Planbeschrijving	23
3.1 Stedenbouw	23
3.1.1 Ontwikkelingen	23
3.1.2 Uitgangspunt bestemmingsplan	26
3.2 Archeologie	27
3.3 Cultuurhistorie	27
3.3.1 Huidige situatie	27
3.3.2 Uitgangspunt bestemmingsplan	28
3.4 Verkeer	28
3.4.1 Huidige situatie	28
3.4.2 Uitgangspunt bestemmingsplan	28
3.5 Natuur	29
3.5.1 Huidige situatie	29
3.5.2 Uitgangspunten bestemmingsplan	29
3.6 Water	29
3.6.1 Waterstructuur	29
3.6.2 Overstromingsrisico	30
3.7 Milieu	32
3.7.1 Geluid	32
3.7.2 Bedrijvigheid (Wet milieubeheer)	32
3.7.3 Luchtkwaliteit	32
3.7.4 Externe veiligheid	34
Hoofdstuk 4 Juridische aspecten	35
4.1 Inleiding	35
4.2 Inleidende regels	37
4.3 Bestemmingsregels	37
4.4 Algemene regels	38
4.5 Overgangs- en slotregels	39
4.6 Handboek	39
Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid	40
5.1 Economische uitvoerbaarheid	40

5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	40
5.2.1	Overleg met de buurt	40
5.2.2	Uitkomsten overleg	40
BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING		45
Bijlage 1	AERIUS berekening	46
REGELS		53
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	54
Artikel 1	Begrippen	54
Artikel 2	Wijze van meten	58
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	59
Artikel 3	Verkeer	59
Artikel 4	Verkeer - Openbaar vervoer	61
Artikel 5	Verkeer - Railverkeer	63
Hoofdstuk 3	Algemene regels	65
Artikel 6	Anti-dubbeltelregel	65
Artikel 7	Algemene aanduidingsregels geluidzone - industrie	66
Artikel 8	Algemene afwijkingsregels	67
Artikel 9	Algemene procedureregels	69
Artikel 10	Overige regels	70
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	71
Artikel 11	Overgangsrecht	71
Artikel 12	Slotregel	73
BIJLAGEN BIJ DE REGELS		75
Bijlage 1	Lijst met horecacategorieën	76

november 2021

bestemmingsplan Spoorzone, passerelle

november 2021

bestemmingsplan Spoorzone, passerelle

TOELICHTING

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Zwolle werkt samen met verschillende partijen, waaronder ProRail en NS, aan de verdere verbetering van het station tot een goed werkend openbaar vervoersknooppunt, waar reizigers en bewoners zich plezierig voelen. Eén van de verbeterpunten is de realisatie van een nieuwe verbinding tussen de noord- en zuidzijde van het station: de passerelle. Het vormt hiermee een aanvulling op de reizigerstunnel. De passerelle is een volwaardig en onmisbaar element om de noord- en zuidzijde van het stationsgebied via een openbaar toegankelijke (poortjesvrije) route met elkaar te verbinden en het gebied aan de zuidkant te openen voor de stad. De passerelle vormt daarmee een verbinding tussen de historische binnenstad en Hanzeland en verbindt dus twee verschillende stedelijke gebieden met elkaar.

Dit bestemmingsplan voorziet in de planologische regeling voor een passerelle of voetgangersverbinding over het spoor.

Daarnaast is op 4 december 2016 een Tracébesluit genomen voor een groot aantal maatregelen op het spoor tussen het station Zwolle en Herfte (spoorlijn richting Emmen / Meppel). Een verbreding van de perrons (spoor 15/16) aan de kant van de Oosterlaan is noodzakelijk om de reiziger meer comfort te bieden. Daarnaast worden extra sporen aangelegd en behelst het Tracébesluit verbetering van de kruising Zwolle-Meppel en Zwolle-Emmen nabij Herfte.

Een Tracébesluit dient binnen een jaar na vaststelling opgenomen te worden in een bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan voorziet in het inpassen van het eerste gedeelte (van station tot aan rangeerterrein ProRail) van het Tracébesluit.

1.2 Plangebied

Het plangebied omvat het tracé van de passerelle dat loopt van het Stationsplein aan de noordkant van het station, naar de zuidkant ter hoogte van het nieuwe busstation. Tevens is het plangebied van het Tracébesluit Zwolle-Herfte onderdeel van het plangebied voor wat betreft de verbreding van de perrons aan de Oosterlaan.

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Voor het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Spoorzone (NL.IMRO.0193.BP12005), vastgesteld door de raad op 13 mei 2013, onherroepelijk geworden op 4 juli 2013.
- Wijzigingsplan Spoorzone-noord, Stationsplein, 1e wijziging (NL.IMRO.0193.BP18012), vastgesteld door burgemeester en wethouders op 11 december 2018
- Bestemmingsplan Spoorzone, busbrug (NL.IMRO.0193.BP14006), vastgesteld door de raad op 15 februari 2016

Tevens is voor het gebied van de bestemmingsplannen 'Spoorzone' en 'Spoorzone, busbrug' het paraplubestemmingsplan 'Zwolle, parapluplan parkeren' van kracht. Dit paraplubestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Zwolle op 3 juli 2017.

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen enkele, voor het bestemmingsplan relevante, onderdelen omtrent het beleidskader aan de orde zoals rijksbeleid inclusief de Ladder voor duurzame verstedelijking, provinciaal- en gemeentelijk beleid.

2.2 Ruimtelijk beleid

2.2.1 Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Inleiding

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (hierna: NOVI) vastgesteld. De NOVI is de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige inrichting en ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI geeft richting en helpt om keuzes te maken; te kiezen voor slimme combinaties van functies; uit te gaan van de specifieke kenmerken en kwaliteiten van gebieden. En er nu mee aan de slag te gaan en beslissingen niet uit te stellen of door te schuiven. Het versterken van de omgevingskwaliteit staat in de NOVI centraal. Dat wil zeggen dat alle plannen met oog voor de natuur, gezondheid, milieu en duurzaamheid gemaakt moeten worden. Bij de NOVI hoort een Uitvoeringsagenda. Hierin staat hoe uitvoering wordt gegeven aan de NOVI.

Binnen de NOVI zijn acht voorlopige aandachtsgebieden geformuleerd als zogeheten NOVI-gebied. Regio Zwolle is aangewezen als voorlopig NOVI-gebied. In een NOVI-gebied krijgt een aantal concrete vraagstukken extra prioriteit. Dit helpt om grote veranderingen en ruimtelijke opgaven in een regio beter te realiseren.

Opgaven

Er is in Nederland sprake van een aantal dringende maatschappelijke opgaven. Deze opgaven kunnen niet apart van elkaar worden opgelost. Ze moeten in samenhang bekeken worden. Ze grijpen in elkaar en vragen meer ruimte dan beschikbaar is in Nederland. Niet alles kan, niet alles kan overal. Op het niveau van nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven aan de omgeving in Nederland, verwoord in vier opgaven:

- Ruimte maken voor klimaatverandering en energietransitie
- De economie van Nederland verduurzamen en het groeipotentieel behouden
- Steden en regio's sterker en leefbaarder maken
- Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen

Realiseren opgaven

In de NOVI is een tweetal instrumenten opgenomen om de opgaven te realiseren:

1. De Omgevingsagenda.

Voor Oost-Nederland is een omgevingsagenda opgesteld, waar Regio Zwolle onderdeel vanuit maakt. In de Omgevingsagenda agenderen het Rijk en regio de gezamenlijke vraagstukken en de gewenste aanpak daarvan. De Omgevingsagenda biedt een basis voor uitvoeringsafspraken en inzet van programma's en projectbesluiten van Rijk en regio.

2. De NOVI-gebieden.

Een NOVI-gebied is een instrument waarbij Rijk en regio meerdere jaren verbonden zijn aan de gezamenlijke uitwerking van de verschillende opgaven in het ruimtelijke domein. Vaak wordt voortgebouwd op bestaande samenwerkingstrajecten. Denk aan een Regio Deal en een verstedelijkingsstrategie.

Conclusie

Gelet op de te realiseren opgaven uit de NOVI kan de conclusie worden getrokken dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met de NOVI. De passerelle draagt bij aan de versterking en leefbaarder maken van de stad.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), zoals die geldt vanaf 1 juli 2017, bevat de verplichting om in de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving te geven van de behoefte aan die ontwikkeling. Daarnaast, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient een motivering te worden gegeven waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

In artikel 1.1.1 van het Bro is omschreven wat verstaan moet worden onder een stedelijke ontwikkeling. Namelijk een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Volgens de Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) vallen onder het begrip 'andere stedelijke voorzieningen' onder meer accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure. Bovendien zijn er inmiddels meerdere uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State, waarin het begrip stedelijke ontwikkeling verder is verduidelijkt. Infrastructurele oplossingen vallen op grond van jurisprudentie niet onder het begrip stedelijke ontwikkeling. De ladder is derhalve niet van toepassing.

2.2.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie en Omgevingsverordening provincie Overijssel

De Omgevingsvisie Overijssel van 1 mei 2017 geeft de provinciale visie op de fysieke leefomgeving van Overijssel weer. Hierin worden onderwerpen als ruimtelijke ordening, milieu, water, verkeer en vervoer, ondergrond en natuur in samenhang voor een duurzame ontwikkeling van de leefomgeving. De Omgevingsvisie is onder andere een structuurvisie onder de Wet ruimtelijke ordening. De Omgevingsvisie is op 12 april 2017 vastgesteld en op 1 mei 2017 in werking getreden.

Duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale kwaliteit zijn de leidende principes of 'rode draden' bij alle initiatieven in de fysieke leefomgeving in de provincie Overijssel.

De ambities in het kader van duurzaamheid zijn: klimaatbestendigheid, het realiseren van een duurzame energiehuishouding, het sluiten van kringlopen (circulaire economie) en het beter benutten van ruimte, bestaande bebouwing en infrastructuur.

Ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit wordt ingezet op het vergroten van de gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is daarbij van belang, waarbij een vitaal en samenhangend stelsel van gebieden met een hoge natuur- en waterkwaliteit wordt ontwikkeld. Ook de ontwikkeling van een continu en beleefbaar watersysteem, het voortbouwen aan de kenmerkende structuren van de agrarische cultuurlandschappen en het contrast tussen dynamische en luwe gebieden versterken, zijn ambities op het gebied van ruimtelijke kwaliteit. Het zorgvuldig inpassen van nieuwe initiatieven heeft als doel om de samenhang in en de identiteit van een gebied te versterken en nieuwe kwaliteiten te laten ontstaan. Een zichtbaar en beleefbaar landschap en het behouden en waar mogelijk verbreden van het bestaande aanbod aan woon-, werk- en mixmilieu's betreffen ruimtelijke kwaliteitsambities.

De ambitie van de provincie Overijssel is dat elk project bijdraagt aan de versterking van de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving en dat nieuwe initiatieven worden verbonden met bestaande kwaliteiten. De Catalogus Gebiedskenmerken, die per gebiedstype beschrijft welke kwaliteiten behouden, versterkt en ontwikkeld moeten worden, is daarbij een instrument om te sturen op ruimtelijke kwaliteit. Ten aanzien van

sociale kwaliteit is het koesteren en het gebruik maken van 'hoofdschap' de ambitie, evenals het stimuleren van culturele identiteit van de provincie Overijssel, zowel lokaal als regionaal. Duurzame ontwikkeling van cultureel erfgoed (bijv. herbestemmen/hergebruik monumenten en karakteristieke bebouwing) hoort hier bij. Het realiseren van sociale kwaliteit wordt gedaan door het actief betrekken van bewoners bij projecten en het bieden van ruimte aan initiatieven van onderop.

Eén van de instrumenten om het beleid uit de Omgevingsvisie te laten doorwerken is de Omgevingsverordening Overijssel 2017. De Omgevingsverordening is het provinciaal juridisch instrument dat wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch geborgd is.

Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn in de Omgevingsvisie Overijssel 2017 geschetst in ontwikkelingsperspectieven voor de groene omgeving en stedelijke omgeving.

Om de ambities van de provincie waar te maken, bevat de Omgevingsvisie een uitvoeringsmodel. Dit model is gebaseerd op drie niveaus, te weten:

- generieke beleidskeuzes;
- ontwikkelingsperspectieven;
- gebiedskenmerken.

Deze begrippen worden hieronder nader toegelicht.

Generieke beleidskeuzes

Generieke beleidskeuzes zijn keuzes die bepalend zijn voor de vraag of ontwikkelingen nodig dan wel mogelijk zijn. In deze fase wordt beoordeeld of er sprake is van een behoefte aan een bepaalde voorziening. Ook wordt in deze fase de zgn. 'SER-ladder' gehanteerd. Deze komt er kort gezegd op neer dat eerst bestaande bebouwing en herstructurering worden benut, voordat er uitbreiding kan plaatsvinden.

Andere generieke beleidskeuzes betreffen de reserveringen voor waterveiligheid, randvoorwaarden voor externe veiligheid, grondwaterbeschermingsgebieden, bescherming van de ondergrond (aardkundige en archeologische waarden), landbouwon ontwikkelingsgebieden voor intensieve veehouderij, begrenzing van Nationale Landschappen, Natura 2000-gebieden, Ecologische Hoofdstructuur en verbindingzones enzovoorts. De generieke beleidskeuzes zijn veelal normstellend.

Ontwikkelingsperspectieven

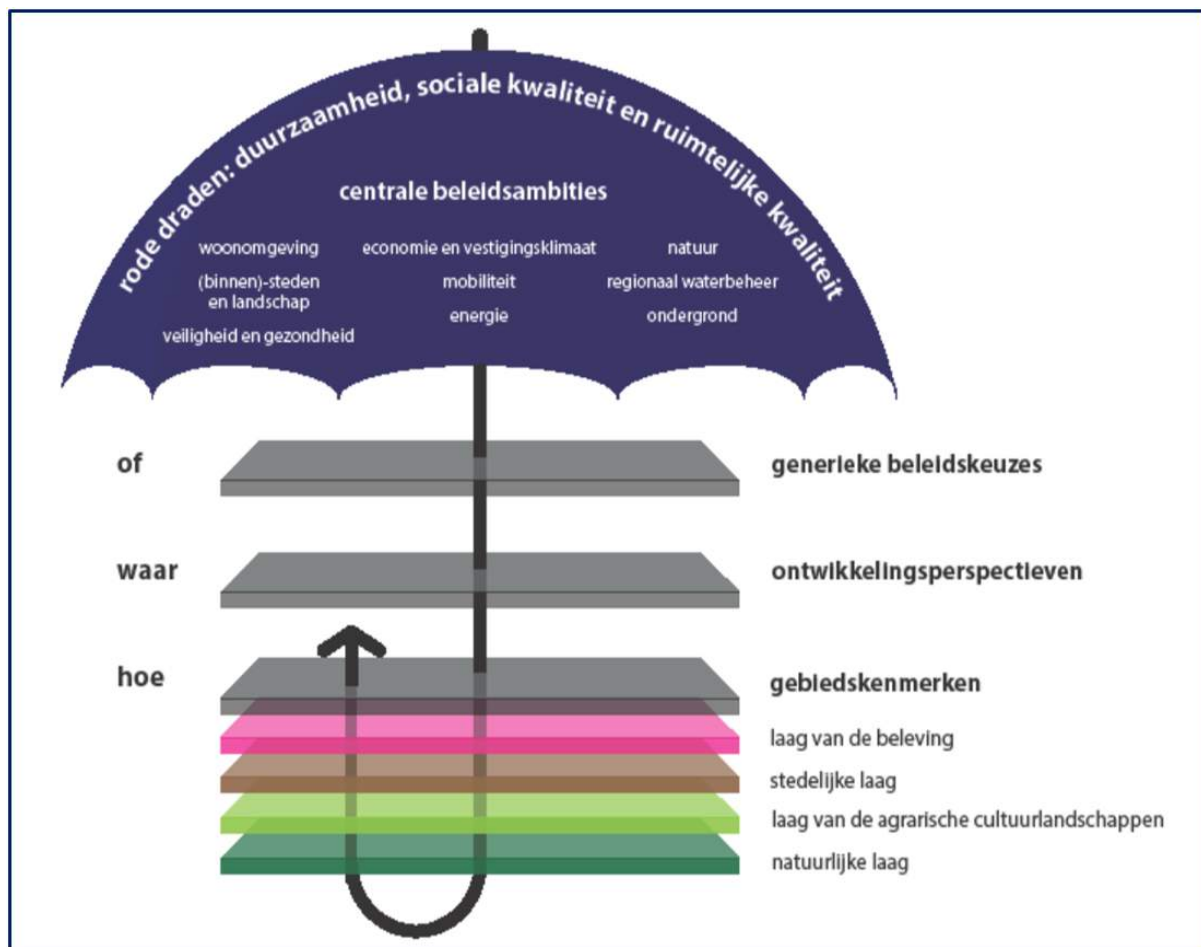
Als uit de beoordeling in het kader van de generieke beleidskeuzes blijkt dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling aanvaardbaar is, vindt een toets plaats aan de ontwikkelingsperspectieven. In de Omgevingsvisie is een spectrum van zes ontwikkelingsperspectieven beschreven voor de groene en stedelijke omgeving. Met dit spectrum geeft de provincie ruimte voor het realiseren van de in de visie beschreven beleids- en kwaliteitsambities.

De ontwikkelingsperspectieven geven richting aan wat waar ontwikkeld zou kunnen worden. Daar waar generieke beleidskeuzes een geografische begrenzing hebben, zijn ze consistent doorvertaald in de ontwikkelingsperspectieven.

Gebiedskenmerken

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch cultuurlandschap, stedelijke laag en lust- en leisuurelaag) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en –opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het is de vraag 'hoe' een ontwikkeling invulling krijgt.

Aan de hand van de drie genoemde niveaus kan worden gezien of een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is en er behoefte aan is, waar het past in de ontwikkelingsvisie en hoe het uitgevoerd kan worden.



Uit

voeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel 2017 (Bron: Provincie Overijssel)

Toetsing van het initiatief aan de uitgangspunten van visie en verordening

Indien het initiatief wordt getoetst aan de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening ontstaat globaal het volgende beeld.

Generieke beleidskeuzes

Bij de afwegingen in de eerste fase “generieke beleidskeuzes” wordt het volgende opgemerkt. Er is sprake van een infrastructurele ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied. De provinciale keuzes hierin zijn vertaald naar de omgevingsverordening. In dat verband is het volgende onderdeel uit de verordening van belang:

Titel 2.1 Sturen op ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en sociale kwaliteit. Hier zijn algemene artikelen opgenomen die van toepassing zijn op elke ontwikkeling zoals het principe van concentratie, zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit.

In de toelichting van dit bestemmingsplan komen deze aspecten uitvoerig aan bod.

Ontwikkelingsperspectieven

Op de kaart Ontwikkelingsperspectief wordt het plangebied aangeduid als 'stationsgebied' in een 'Stedelijke omgeving'. Goed ingerichte stationsgebieden zijn goed georganiseerde overstappunten en aanjagers van stedelijke dynamiek en aantrekkelijke binnensteden. Stationsomgevingen hebben vanuit sociaaleconomisch perspectief en qua ruimtelijke kwaliteit grote potentie. Ze zijn niet alleen van lokale en regionale betekenis maar, zo stelt de Omgevingsvisie over Zwolle, ook van (inter-) nationale betekenis.

Een vervoersknooppunt dient een snelle en veilige overstap te bieden met een hoog voorzieningenniveau. De ontwikkeling van de verbindingen tussen station en hoofdinfrastructuur (zogenaamde stadsassen) maakt integraal onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling van stationsomgevingen. Uitvoering is lokaal, maar de betekenis is regionaal, en als overstap voor verdere reizen ook (inter-)nationaal.

Gezien het vorenstaande wordt geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling passend is binnen het geldende ontwikkelingsperspectief.

Gebiedskenmerken

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch-cultuurlandschap, stedelijke laag en laag van de beleving) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en –opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Bij toetsing van het ruimtelijke initiatief aan de gebiedskenmerken is van belang dat de locatie is gelegen in stedelijk gebied. Dit betekent dat de 'natuurlijke laag' en 'de laag van het agrarisch cultuurlandschap' buiten beschouwing kunnen blijven.

Stedelijke laag

De locatie is op de gebiedskenmerkenkaart "de stedelijke laag" aangeduid met het gebiedstype "Woonwijken 1955 - nu:

Deze woonwijken zijn grotendeels planmatig ontworpen en gerealiseerd waarbinnen oude cultuurlandschappen (waaronder boerderijen) zijn opgenomen in de wijken. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt gestuurd op het inpassen daarvan binnen de ruimtelijke structuur, karakter en ruimtelijke kwaliteiten. In paragraaf 3.1 Stedenbouw wordt uitvoerig omschreven hoe het plan aansluit op de omgeving. Geconcludeerd kan worden dat de in dit plan besloten ontwikkeling in overeenstemming is met het gebiedskenmerk van de 'Stedelijke laag'.

Laag van de beleving

De locatie heeft op deze gebiedskenmerkenkaart geen bijzondere eigenschappen. Deze gebiedskenmerken kunnen derhalve voor dit bestemmingsplan buiten beschouwing worden gelaten.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de in dit voorliggende bestemmingsplan besloten planologische wijziging overeenstemming is met het in de Omgevingsvisie Overijssel verwoorde en in de Omgevingsverordening verankerde provinciaal ruimtelijk beleid.

2.2.3 Gemeentelijk beleid

2.2.3.1 Structuurplan Zwolle 2020

De gemeenteraad van Zwolle heeft op 16 juni 2008 ingestemd met het Structuurplan Zwolle 2020. In het Structuurplan is vastgelegd dat de regionale centrumfunctie voor wonen, werken en voorzieningen op het gebied van onder andere onderwijs, cultuur, zorg en detailhandel de komende jaren versterkt dient te worden door deze functie onder te brengen in de zogeheten centrumstedelijke gebieden. De Spoorzone (inclusief Hanzeland) is zo'n gebied dat versterkt en uitgebouwd zal moeten worden. Tevens is in het Structuurplan opgenomen dat bestaande ruimtelijke structuren versterkt moeten worden.

De Spoorzone is in het Structuurplan benoemd als belangrijk ontwikkelingsgebied met een multifunctioneel karakter. Het Structuurplan stelt ook dat bij de ontwikkeling van de Spoorzone een optimalisatie van de OV-knoop en een verbetering van de routes, pleinen en dragerstructuur noodzakelijk is. De ambitie is verwoord om in de Spoorzone te komen tot een aantrekkelijk en levendig stadsgebied. Het uitvoeringsprogramma Structuurplan 2020 is vastgesteld in 2009.

Op de structuurplankaart staat het plangebied dan ook aangegeven als 'centrumstedelijk gebied' in de omgeving van het 'station' met 'structuurgroen' rond de 'spoorlijn'.

2.2.3.2 (Ontwerp) Omgevingsvisie

Ter voorbereiding op de komst van de Omgevingswet heeft de gemeente de omgevingsvisie "Mijn Zwolle van morgen 2030" opgesteld.

In november 2017 heeft de gemeenteraad de omgevingsvisie "Mijn Zwolle van morgen deel 1" vastgesteld. Deel 1 is een document op hoofdlijnen, waarin, met aandacht voor de strategische opgaven, de verschillende ambities voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving zijn samengebracht. In deel 2 zijn de opgaven en ambities nader uiteengezet en gebiedsgericht uitgewerkt.

De status van het Structuurplan 2020 vervalt pas, nadat de volledige omgevingsvisie (deel 2) is vastgesteld. Op 30 juni 2020 heeft het college de Ontwerp Omgevingsvisie vastgesteld en vrij gegeven voor ter inzage legging. Naar verwachting zal de gemeenteraad in het derde kwartaal van 2021 de Omgevingsvisie vaststellen.

De Omgevingsvisie is een integrale visie waarin een beeld wordt gekenschetst van een kwalitatief hoogwaardige, inclusieve en toekomstbestendige ontwikkeling van de gemeente Zwolle, met name gericht op de bestaande stad.

Aan de hand van de *Zwolse Kernopgaven* wordt de omgevingsvisie opgebouwd.

"De drager" van de gemeente is het menselijk kapitaal. Centraal staat de ambitie: Zwolle versterkt en benut het menselijk kapitaal van de stad.

De kwaliteiten op het gebied van landschap, cultuurhistorie en biodiversiteit van de bestaande stad en haar natuurlijke omgeving is een ijzersterk, bestaand "fundament" om op verder te groeien. Centraal staat de ambitie: Zwolle behoudt en versterkt haar ruimtelijke, cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten.

De drager en het fundament vormen de structurele verbindingen in het 'Huis van Zwolle' te midden van de andere kernopgaven:

- Zwolle versterkt haar stedelijkheid, wordt nationaal en internationaal aantrekkelijker en bestendigt zo haar (economische) toppositie als regio;
- Zwolle is in 2050 klimaatbestendig en energieneutraal
- Vitale, solidaire, gezonde en duurzame stadsdelen.

Dit is terug te vertalen naar de volgende afbeelding:



Versterken stedelijkheid en economie:

Het toevoegen van 10.000 woningen in 10 jaar tijd (tot 2030) en dat grotendeels in de bestaande stad is de opgave waar Zwolle voor staat. Dit vraagt om een schaa sprong (compacte, intensiever) en systeem sprongen op het gebied van energie, mobiliteit en klimaat. We kiezen voor 40% suburbaan wonen, 30% groenstedelijk wonen en 30% centrumstedelijk wonen. De verdere verstedelijking vindt plaats aan de hand van ontwikkelgebieden:

- StadsKrans (tegen de oude binnenstad aan);
- StadsRuit (op afstand van de oude binnenstad, gekoppeld aan de belangrijkste OV- en autoverbindingen van de stad);
- StadsRand, Groene Gordel (koppeling met het Zwartewater);
- Stedelijke ontwikkelzones die onderling verbonden zijn via (langzaam verkeer)-routes, OV-knooppunten maar met elk een eigen identiteit, opgave, dynamiek, dichtheid en betekenis.

Om de verstedelijking verder gestalte te geven kan hoogbouw een oplossing zijn. De maat en schaal van de hoogbouw is afgestemd op zijn omgeving.

Aan de verdere verstedelijking liggen voorwaarden ten grondslag die te herleiden zijn naar een aantal mobiliteitsprincipes en een focus op (centrum)stedelijk wonen.

De ambitie is om de (regionale) economie te versterken door:

in te zetten op versterking van de stedelijke economie. Specifieke aandacht is hierbij voor het cluster rond health, maar daarnaast ook ict/e-commerce en de creatieve industrie als drager van een aantrekkelijke stad. We stimuleren innovatie en nieuwe bedrijvigheid en kijken daarbij ook naar de koppeling met maatschappelijke thema's.

Raamwerken:

Om het goed ondernemen en prettig wonen in Zwolle te borgen werken we aan het behouden, beschermen en ook ontwikkelen van de Zwolse omgevingskwaliteiten. Dit doen we door het vastleggen van de belangrijkste fysieke structuren van Zwolle. We noemen dat raamwerken, het geraamte van Zwolle. De ontwikkeling van Zwolle, met onder andere woningbouw, gaat hand in hand met het behouden en versterken van die raamwerken en dus de fysieke hoofdstructuur van Zwolle.

Het fysiek kapitaal van Zwolle bestaat uit cultuurhistorie, landschap en natuur. Eén van de geformuleerde topambities is het behouden en beschermen van cultuurhistorie, biodiversiteit en landschap als belangrijke fysieke waarden. De waarden van het fysiek kapitaal moeten op een zorgvuldige wijze worden meegewogen bij ingrepen in de fysieke leegomgeving. Daarom zijn er een aantal spelregels opgesteld.

Binnen de raamwerken zijn verder de volgende thema's aangewezen:

- Klimaatadaptatie;
- De groen/blauwe structuur in de stad Zwolle;
- Een gezonde Zwolse leefomgeving (inclusief milieu);
- Mobiliteit: Zwolle bereikbaar en gastvrij;
- Zwolle als krachtige schakel in het nationale OV toekomstbeeld 2040;
- Verstedelijking en mobiliteit;
- Zwolle energieneutraal;
- Zwolle circulair;
- De ondergrond: fundament voor de ontwikkeling van Zwolle;
- Van openbare ruimte naar buitengeluk!

Gebiedsprofielen:

De gebiedsprofielen geven richting aan de toekomstige ontwikkeling van de verschillende gebieden in Zwolle. Het is een uitnodiging aan ondernemers, bewoners en andere partners om samen te werken aan een toekomstbestendig Zwolle. In de gebiedsprofielen worden de benoemde algemene opgaven, ambities en principes op stedelijk niveau vertaald naar een strategie voor concrete gebieden. Daarbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de bestaande kwaliteiten en waarden van het gebied, de huidige fysieke inrichting en specifieke opgaven die spelen in een gebied. De profielen beschrijven een samenhangend toekomstbeeld voor de gebieden, met aandacht voor het gewenste woonmilieu, de sociale en economische dynamiek, de ruimtelijke kwaliteit, de mate van functiemenging, het mobiliteitsbeleid, gezondheid, de mogelijkheden van vergroening en de verduurzaming van gebouwen en de openbare ruimte.

De volgende gebiedsprofielen worden onderscheiden:

- Het Zwolse centrumgebied;
- Stedelijk gebied;
- Levendige gebieden (winkelcentra en ontmoetingsplekken);
- Suburbaan gebied;
- (Kleine) kernen in het buitengebied van Zwolle;
- Werkgebieden en -locaties;
- Stedelijk groen;
- Agrarisch landschap;
- Gemengd landelijk gebied en buurtschappen.

Realisatiestrategie:

In het realiseren van onze opgaven staan we niet alleen. Ons vertrekpunt is, we doen het samen, waarbij de rol van de gemeente telkens maatwerk is en zijn we iedere keer duidelijk over onze rol. Participatie is een belangrijk onderdeel van het proces om opgaven aan te pakken en bij initiatief. De omgevingsvisie is het integrale beleidskader voor de beoordeling van ruimtelijke initiatieven. De gebiedsopgaven en de opgaven in onze raamwerken zijn daarbij leidend. De initiatieven sluiten daarop aan en leveren een kwaliteitsbijdrage aan private én publieke ruimte.

Toetsing van het initiatief aan de uitgangspunten van visie:

De passerelle moet worden gezien als een schakel in de investeringsopgave van de Spoorzone. Dit behoort tot één van de kernopgaven van Zwolle. Dit in samenhang bezien met een andere strategische opgaven van de stad namelijk een vergroot binnenstad: de binnenstad en de spoorzone groeien langzaam naar elkaar toe. De passerelle is een belangrijke verbinding tussen beide werelden. De passerelle levert een bijdrage aan verschillende thema's binnen de raamwerken. Te denken valt aan mobiliteit, Zwolle als krachtige schakel in het nationale OV toekomstbeeld 2040 en van openbare ruimte naar buitengeluk.

Het plangebied is onderdeel van het gebiedsprofiel het Zwolse centrumgebied. Voor dat gebied wordt onder andere gegaan voor:

- Garanderen van optimale bereikbaarheid voor alle vervoersmiddelen (auto, openbaarvervoer, fiets en lopend);
- Aantrekkelijke buitenruimte en hoge ruimtelijke kwaliteit, waardoor beleving en ontmoeting in gebouwen en buitenruimte gestimuleerd worden;
- Toevoeging van ruimtelijke kwaliteit, een mix van functies en goede verbindingen (micro en macro niveau) zijn leidend in dit gebied.

Het voorliggende initiatief voldoet aan het beschreven gebiedsprofiel.

Geconcludeerd kan worden dat de in dit voorliggende bestemmingsplan besloten planologische wijziging overeenstemming is met het in de (ontwerp) Omgevingsvisie verwoorde beleid.

2.2.3.3 Ontwikkelingsperspectief Stationsgebied Zwolle

Station Zwolle is het belangrijkste spoorwegknooppunt van Noordoost-Nederland met lijnen in acht richtingen. Het station is ook een belangrijk overstapstation. Samen met een busknooppunt is het station het centrum van het regionale openbaar vervoernetwerk. Gelegen tussen Hanzeland en binnenstad fungeert het station als een scharnierpunt in de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Zwolle.

Het Ontwikkelperspectief Stationsgebied Zwolle (vastgesteld door de gemeenteraad op 17 december 2018) brengt als koersdocument samenhang aan tussen alle deelopgaven in het stationsgebied en maakt onderscheid tussen op korte termijn noodzakelijke ingrepen en langere termijnperspectieven. Het Ontwikkelperspectief is uiteindelijk gericht op het realiseren van de ambitie dat station Zwolle voor alle bezoekers en reizigers een uitstekend toegankelijke en duurzame OV-knoop in een groene omgeving is. Het station laat een samenhangende ruimtelijke kwaliteit zien en is de katalysator voor de gebiedsontwikkeling van een prominent stadsdeel.

Via een tunnel kunnen voetgangers van de noordkant naar de zuidkant van het station komen. Dit kan ook, ook voor fietsers, via de Van Karnebeek tunnel welke enkele honderden meters oostwaarts is gelegen. Met het aanbrengen van poortjes in de reizigerstunnel (2017) is een vrije doorgaande route verloren gegaan. De reizigerstunnel is nadrukkelijk een toegang tot het station en de sporen geworden. In het ontwikkelingsperspectief wordt beschreven op welke manier een nieuwe verbinding over het spoor kan bijdragen aan het verbinden van de binnenstad met Hanzeland. Een 'poortjesvrije' verbinding draagt bij aan de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het stationsgebied. Deze verbinding voor voetgangers wordt passerelle genoemd.

2.2.3.4 Strategische Agenda Spoorzone Zwolle

In 2018 is in de Strategische Agenda Spoorzone de ambitie geschetst voor de grotere gebiedsontwikkeling rondom het station. Hierin is de ambitie voor transformatie van de Spoorzone uiteengezet en is op hoofdlijnen aangegeven wat de transformatie betekent voor de toekomstige functies en economie van het gebied.

2.2.3.5 Ontwikkeld kader Spoorzone

In het Ontwikkeld kader Zwolle (vastgesteld door de gemeenteraad op 26 oktober 2020) zijn de inhoudelijke kaders vastgelegd waarbinnen de Spoorzone kan transformeren tot een stedelijk centrumgebied met nieuwe gemengde woon-werkmilieus. Dit zijn kaders op het gebied van stedelijkheid, mobiliteit, duurzaamheid (energietransitie, klimaatadaptatie, circulariteit) en programma (wonen, economie, onderwijs, cultuur en gezondheid). Er zijn een zestal leidende principes geformuleerd die voor nu en in de toekomst de lat bepalen voor ontwikkelingen die in dit gebied gaan plaatsvinden:

1. We maken volop ruimte voor interactie
2. We zorgen voor blijvende vernieuwing
3. We geven voorrang aan schone mobiliteit

4. We richten ons vizier op de toekomst
5. We gaan voor kwaliteit van leven
6. We bouwen samen aan de Spoorzone

De belangrijkste opgaven, ambities en uitgangspunten die ruimtelijke betekenis hebben voor de Spoorzone zijn samengevat in een ruimtelijk raamwerk. Dit raamwerk vormt geen eindbeeld of plan, maar een kader voor de ontwikkeling van de Spoorzone. Binnen dit raamwerk kunnen plannen en initiatieven ontwikkeld worden. Dit raamwerk bestaat uit verschillende lagen die samen het nieuwe stedelijk gebied maken. Het raamwerk telt negen onderdelen: programma, economie, wonen, voorzieningen, ruimtelijke kwaliteit, mobiliteit, energie, klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit en circulariteit. Vervolgens bestaat de Spoorzone uit negen deelgebieden die elk een eigen karakter hebben.

Dit ontwikkelkader is een startpunt. Het is een uitnodiging voor partijen om samen verder te gaan en de handschoen op te pakken in deelgebieden (gebiedscoalities) en op een aantal gebiedsbrede thema's die vragen om uitwerking.

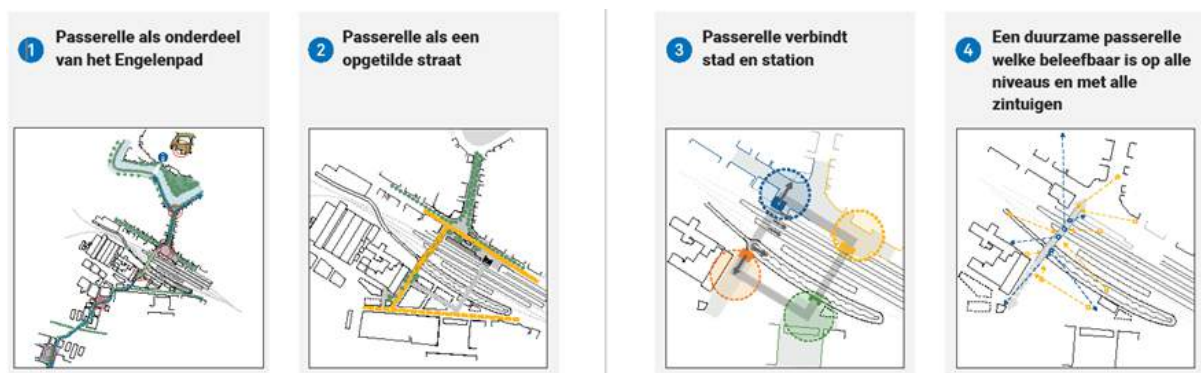
2.2.3.6 Kwaliteitsboek Spoorzone

Het Kwaliteitsboek (vastgesteld door de gemeenteraad op 30 maart 2015) is het richtinggevend ruimtelijk kader voor de concrete uitwerkingen van projecten die op korte dan wel op wat langere termijn spelen in de Spoorzone. De aanleg van de passerelle is één van die projecten. Het Kwaliteitsboek beschrijft de samenhang tussen de deelprojecten in relatie tot de omgeving. Met het Kwaliteitsboek ontstaat een 'stip op de horizon' voor alle belanghebbenden in het gebied: dit is de richting die we in gaan en dát is het ambitieniveau dat we voorstaan, zonder dat alles op de vierkante centimeter is vastgelegd.

2.2.3.7 Beeldkwaliteitsplan Passerelle

In het beeldkwaliteitsplan Passerelle (vastgesteld door de gemeenteraad op 8 maart 2021) wordt de basis gelegd voor een kwalitatief hoogstaand ontwerp voor een nieuw Zwols icoon.

De vier ambities omschreven in het plan vormen het handvat voor de kwalitatieve beoordeling van het ontwerp. Elke ambitie kent weer een aantal concrete doelen per schaalniveau.



1. Passerelle als onderdeel van het Engelenpad

Het Engelenpad is een route die de binnenstad, door de Spoorzone verbindt met de IJssel. De route verbindt bestemmingen en iconische plekken die het gebied bijzonder maken en maakt de weg vrij om nieuwe plekken te ontdekken in de stad. Elke plek heeft een uniek karakter binnen dit denkbeeldige pad. Hiermee vormt het Engelenpad straks de levensader van Spoorzone- Hanzeland. De passerelle is hierin een onmisbaar onderdeel van het Engelenpad en is de spil in de verbinding tussen stad en landschap.

2. Passerelle als een opgetilde straat

De passerelle is ingericht als een opgetilde straat waarin verblijfskwaliteit minstens zo belangrijk is als de functionele verbinding van A naar B. Royale en comfortabele trappen nodigen de voetganger uit en zitgelegenheden en karakteristieke beplanting bepalen het beeld. De passerelle verbindt twee zijden van het

stationsgebied maar is daarmee meer dan een verbinding, de passerelle zal in zichzelf ook een benoembare plek zijn.

3. Passerelle verbindt stad en station

Het stationscarré verbindt verschillende delen van het stationsgebied met elkaar en de aangrenzende stad. Elke hoekpunt van het carré vormt daarbij een samenhangende poort die verbinding maakt tussen stad en station. Voor de reiziger draagt de passerelle bij aan een comfortabele overstap, voor de bewoner en bezoeker vormt hij een aantrekkelijke passage en verblijf over het spoor.

4. Een duurzame passerelle welke beleefbaar is op alle niveaus en met alle zintuigen

De passerelle is een herkenbaar 'Zwols' icoon aan het spoor en fungeert als nieuw beeldmerk en hotspot van Zwolle. De ontmoetingsplek die prikkelt en de plek is waar men een selfie neemt. Hij is zichtbaar vanaf de stad en andere plekken in het stationsgebied, maar biedt ook zelf nieuwe perspectieven op de spoorzone en de stad met de herkenbare Peperbus. De passerelle is zowel een efficiënte looproute als een verblijfsplek, die optimaal zicht biedt op het station, het emplacement en de wijdere omgeving. Een voldoende brede functionele ruimte om eenvoudig van A naar B te kunnen biedt comfort en efficiëntie. Groen, uitzicht en plekken van variabele grootte dragen bij aan de verblijfskwaliteit.

Tevens legt het beeldkwaliteitsplan de uitgangspunten en randvoorwaarden vast voor zowel tracé en aanlandingen als voor inrichting en constructie. Daar waar mogelijk of noodzakelijk zijn de uitgangspunten en randvoorwaarden vertaald naar dit bestemmingsplan.

2.3 Archeologisch en cultuurhistorisch beleid

Archeologisch beleid

Het archeologisch beleid is gebaseerd op de Wet op de archeologische monumentenzorg. Deze wet is per 1 september 2007 in werking getreden. Deze wet voorzagt in een nieuwe regeling voor de archeologie in de Monumentenwet 1988.

Als uitwerking van deze wet heeft de gemeenteraad op 18 augustus 2008 besloten het archeologiebeleid gemeente Zwolle vast te stellen. Het beleid is uitgewerkt aan de hand van een viertal kernbegrippen: kenbaarheid, verankering, betaling en kwaliteit. Centraal thema daarbij is dat de archeologische waarden waar nodig worden beschermd, zonder dat er meer maatschappelijke lasten in het leven worden geroepen dan noodzakelijk zijn. Het archeologiebeleid Zwolle bevat onder andere de Archeologische Waarderingskaart Zwolle (welke gebieden hebben een hoge archeologische waarde), kaders wanneer en hoe archeologisch waardevolle gebieden in het bestemmingsplan worden bestemd met een dubbelbestemming en de Lokale Onderzoeksagenda Archeologie Zwolle (archeologische onderzoeksthema's).

In dit bestemmingsplan zijn de archeologische waarden van het plangebied geïnventariseerd en wordt een afweging gemaakt over bescherming ervan met een dubbelbestemming (paragraaf 3.2 Archeologie).

Cultuurhistorisch beleid

In november 2009 stemde de Tweede Kamer in met de beleidsbrief modernisering monumentenzorg (MoMo). Het behoud en de bescherming van monumenten is hiervan een belangrijk doel én er vindt een verbreding plaats naar de omgeving. Overal in steden, dorpen en landschappen zijn plaatsen van herinnering, plaatsen met een bijzondere cultuurhistorische betekenis. Goede ruimtelijke ordening betekent dat alle belangen die effect hebben op de kwaliteit van de ruimte in de besluitvorming worden betrokken. Daarom is de eerste pijler van MoMo gericht op cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening. Om meer vorm en inhoud te geven aan de borging van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening zullen gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden.

Het Zwolse beleid zoals verwoord in de vastgestelde beleidsnota voor het Zwols monumenten- en archeologiebeleid (Dynamiek van Oud & Nieuw, 2000) is gericht op de instandhouding van historisch waardevolle objecten, complexen, openbare ruimte en stedenbouwkundige en landschappelijke structuren.

Op grond van de Monumentenwet 1988 en de Erfgoedverordening Zwolle 2010 is het verboden zonder of in afwijking van een vergunning een beschermd (rijks- of gemeentelijk) monument af te breken, te verstoren, te verplaatsen of in enig opzicht te wijzigingen. Ook is het verboden een beschermd monument te herstellen, te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze, waardoor het wordt ontsierd of in gevaar gebracht.

In dit bestemmingsplan zijn de cultuurhistorische waarden van het plangebied geïnventariseerd, in paragraaf 3.3 Cultuurhistorie wordt hier nader op ingegaan.

2.4 Verkeersbeleid

Mobiliteitsvisie

Het op dit moment vigerende Zwolse mobiliteitsbeleid vloeit voort uit het rijks – en provinciaal beleid en is verwoord in de Mobiliteitsvisie. De Mobiliteitsvisie is door de gemeenteraad vastgesteld op 16 december 2019.

In de mobiliteitsvisie komt naar voren dat de verdere groei van de mobiliteit niet zondermeer opgevangen wordt door de mobiliteitsvraag te faciliteren met nieuwe infrastructuur. En dat de ambitie is voornamelijk te investeren in een bereikbaar en toegankelijk Zwolle, waarbij mobiliteit gaat bijdragen aan andere Zwolse doelstellingen. Van economische groei tot de woningbouwopgave; van klimaat neutrale gemeente tot gezonde en vitale wijken.

De ambitie is dat we ervoor zorgen dat Zwolle ook in de toekomst goed bereikbaar is door fietsen, lopen en reizen met het openbaar vervoer te stimuleren én door het autogebruik beter te spreiden. Alleen met al deze maatregelen kunnen we de knelpunten in het Zwolse verkeer voldoende wegnemen om de verwachte groei van verkeersdeelnemers op te vangen en Zwolle bereikbaar, veilig en leefbaar te houden.

Zwolle heeft een gunstige positie qua ontwikkeling. In de na te streven doelen op het gebied van duurzaamheid, milieu, bereikbaarheid, economische groei, leefbaarheid en dergelijke is het daarom noodzakelijk om prioriteiten te stellen. Zwolle wil de kwaliteiten als bereikbare en gezonde stad vasthouden door, naast de noodzakelijke uitbreiding van de infrastructuur, de samenleving te mobiliseren om de groeiende vraag naar mobiliteit om te buigen in een duurzame richting.

In dit bestemmingsplan zijn de mobiliteitsaspecten onderbouwd in paragraaf 3.4 Verkeer.

Conclusie

Het plan is in overeenstemming met het verkeersbeleid.

2.5 Waterbeleid

Europees en nationaal beleid

Duurzaam, schoon oppervlaktewater en bescherming van het drinkwater voor de toekomst. Dat zijn, heel in het kort, de belangrijkste doelstellingen van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) en het Waterbeheer 21^e eeuw (WB21), die samen zijn gegaan in het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW).

Europese Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn Water moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater op orde komt. Oppervlaktewater moet voldoen aan normen voor bepaalde chemische stoffen (waaronder de zogeheten prioritaire (gevaarlijke) stoffen). Worden die normen gehaald, dan spreken we van “een goede chemische toestand”. Daarnaast moet het oppervlaktewater goed zijn voor een gevarieerde planten- en dierenwereld. Is dat het geval, dan heet dat “een goede ecologische toestand”. Hieronder valt ook een groot aantal andere chemische stoffen dan de hierboven al genoemde prioritaire (gevaarlijke) stoffen.

Voor het grondwater gelden aparte normen voor chemische stoffen. Daarnaast moet de grondwatervoorraad stabiel zijn en mogen bijvoorbeeld natuurgebieden niet verdrogen door een te lage grondwaterstand (goede kwantitatieve toestand).

In de geldende Europese richtlijnen en de EU richtlijn Prioritaire Stoffen staat precies omschreven wat een goede chemische toestand voor oppervlaktewater is. De ecologische doelstellingen stellen de lidstaten onderling vast in zogeheten (internationale) stroomgebiedbeheersplannen. Voor verschillende typen wateren gelden verschillende ecologische doelstellingen. In een plas leven bijvoorbeeld andere planten- en diersoorten dan in kustwater. Daarom verschillen de ecologische doelen per watertype. De chemische normen zijn bij ieder water ongeveer hetzelfde, met uitzondering van de nutriënten. Daarvoor geldt weer wel een benadering die per watertype kan verschillen.

Van 2010 tot 2015 is de eerste tranche uitgevoerd. De tweede tranche maatregelen loopt van 2016 tot 2021.

Waterwet

De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de watersysteembenadering centraal. Er wordt uitgegaan van het geheel van relaties tussen waterkwaliteit, waterkwantiteit, oppervlaktewater, grondwater, watergebruikers en grondgebruikers. Hierbij wordt het kader geschept voor het Nederlandse waterbeheer in de komende decennia. Per 1 januari 2017 is de Waterwet gewijzigd. De beoordeling van de veiligheid van primaire waterkeringen wordt nu gebaseerd op de overstromingskans. In 2050 moeten de waterkeringen voldoen aan de normen die per 1 januari 2017 van kracht zijn.

Waterbeheer 21^e eeuw

De commissie Waterbeheer 21^e eeuw (WB21) is gevraagd advies uit te brengen over de waterhuishoudkundige inrichting van Nederland, rekening houdend met ontwikkelingen zoals klimaatverandering, bodemdaling en zeespiegelstijging. Deze ontwikkelingen stellen strengere eisen aan het waterbeheer. In WB21 wordt uitgegaan van twee principes (tritsen) voor duurzaam waterkwantiteit- en waterkwaliteitsbeheer:

- Vasthouden, bergen en vertraagt afvoeren;
- Schoonhouden, scheiden en zuiveren.

Bij “vasthouden, bergen, afvoeren” wordt regenwater zoveel als mogelijk bovenstrooms vastgehouden in de bodem en het oppervlaktewater. Wanneer toch een wateroverschot ontstaat, wordt het water eerst tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en dan pas afgevoerd. Bij “schoonhouden, scheiden en zuiveren” gaat het om een voorkeurvulgorde, waarbij de voorkeur uitgaat naar het voorkomen van verontreiniging (schoonhouden). Als toch verontreiniging ontstaat, moeten schoon- en vuilwater zoveel mogelijk worden gescheiden. Ten slotte wordt het verontreinigde water zo goed mogelijk gezuiverd.

Deltawet

Het doel van de Deltawet, aangenomen op 28 juni 2011, is ons land nu en in de toekomst beschermen tegen hoogwater en de zoetwatervoorziening op orde houden.

De afgelopen eeuw is de zeespiegel gestegen, de bodem gedaald en het is warmer geworden. Dat zet door, blijkt uit de cijfers van het KNMI. Hevigere weersomstandigheden, zoals meer regen en periodes van droogte, zijn zaken om rekening mee te houden. Het Deltaprogramma is er om de huidige veiligheid op orde te krijgen en ervoor te zorgen dat ons land is voorbereid op de toekomst. En om daarbij de juiste maatregelen te nemen voor een veilig en aantrekkelijk Nederland met voldoende zoetwater. In het Deltaprogramma werken het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen samen met maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en kennisinstituten. Dit gebeurt onder regie van de Deltacommissaris.

Naast de lopende programma's, zoals Ruimte voor de Rivier, Maaswerken, Zwakke Schakels Kust en het nieuwe Hoogwaterbeschermingsprogramma, staan in het Deltaprogramma vijf deltabeslissingen centraal. Deze beslissingen gaan over de normen van onze belangrijkste dijken en andere waterkeringen en de strategieën voor onze waterveiligheid, over de beschikbaarheid en verdeling van zoetwater, over het IJsselmeerpeil, over de manier waarop gebieden veilig kunnen blijven zonder aan economische waarde in te boeten en over hoe bij het bouwen van buurten en wijken rekening kan worden gehouden met water. In 2014 zijn de deltabeslissingen in de Tweede Kamer besproken.

Provinciaal beleid

Provincie Overijssel heeft haar ruimtelijk beleid vastgelegd in een Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening. Deze zijn op 1 mei 2017 vastgesteld. De 'Omgevingsvisie Overijssel 2017. Beken kleur' heeft tevens de status van Regionaal Waterplan onder de Waterwet en het Milieubeleidsplan onder de Wet milieubeheer.

Waterschapsbeleid

Het algemene beleid van waterschap Drents Overijsselse Delta is verwoord in het Waterbeheerplan 2016-2021, de beleidsnota Leven met Water in Stedelijk Gebied, de Strategische Nota Rioleringsbeleid 2007, Visie Beheer en Onderhoud 2050 en het Beleidskader Recreatief Medegebruik. Het beleid van het waterschap sluit nauw aan bij de uitgangspunten van WB21. In 2013 is de beleidsnota "Water raakt!" door het Algemeen Bestuur vastgesteld. Deze nota beschrijft de voor het waterschap gewenste situatie in bestaand en nieuw stedelijk gebied. Om deze situatie te bereiken heeft het waterschap in 2015 het beheer en onderhoud van veel wateren overgenomen van de gemeente Zwolle. Op watergangen van waterschap Drents Overijsselse Delta is de keur van toepassing. In de keur is aangegeven wat wel en niet mag bij watergangen, waterkeringen en kernzones. Bijvoorbeeld regels voor bouwwerken op of langs watergangen. De genoemde beleidsdocumenten liggen ter inzage op het hoofdkantoor van waterschap Drents Overijsselse Delta. Ook zijn deze te raadplegen op de website: www.wdodelta.nl.

Gemeentelijk beleid

Gemeente Zwolle heeft in de Wateragenda (2015) uitgangspunten vastgelegd om vorm te geven aan de opgaven rondom water en (aanpassing aan het) klimaat. Gemeente Zwolle heeft haar beleid ten aanzien van afvalwater, grondwater en hemelwater vastgelegd in het Gemeentelijke Rioleringsplan 2016-2020. Hier staan ook ontwerprichtlijnen in beschreven waaraan voldaan moet worden.

In dit bestemmingsplan zijn de wateraspecten onderbouwd in paragraaf 3.6 Water.

Conclusie

Het plan is in overeenstemming met het waterbeleid.

2.6 Milieubeleid

De gemeenteraad van Zwolle heeft in 2005 de milieuvisie "Milieu op scherp" vastgesteld. De milieuvisie geeft de richting aan van het Zwolse milieubeleid. In de milieuvisie worden ambities en doelstellingen geformuleerd en worden prioriteiten gesteld in de ontwikkeling en uitvoering van het Zwolse milieubeleid.

In de milieuvisie is de strategie geformuleerd die Zwolle wil hanteren om te komen tot een effectief en efficiënt milieubeleid. Er worden parallelle sporen gevolgd. Per sector (geluid, bodem, externe veiligheid, luchtkwaliteit enz.) wordt beleid geformuleerd. Op dit moment is voor de sectoren energie, duurzaam bouwen, bodem, grondwater, geluid, afval en externe veiligheid beleid vastgesteld.

Zwolle heeft daarnaast gebiedsgericht milieubeleid ontwikkeld. Door middel van een gebiedsgerichte aanpak wordt het sectorale milieubeleid per gebied geïntegreerd. Het principe is dat binnen het grondgebied van Zwolle diverse gebiedstypen worden onderscheiden op basis van ruimtelijke kenmerken en functies. Vervolgens wordt vastgesteld welke milieukwaliteit nagestreefd wordt bij een dergelijk gebiedstype. Uiteindelijk zal dit referentie milieu kwaliteitsprofiel de basis vormen voor de uitwerking van het milieubeleid in een specifiek gebied.

Het beleid voor de aspecten geluid, luchtkwaliteit, bedrijvigheid en externe veiligheid zijn relevant voor de Passerelle. Dit beleid wordt in de volgende paragrafen kort beschreven.

Geluid

In de milieuvisie "Milieu op scherp" wordt de ambitie voor geluid als volgt omschreven. Zwolle is een dynamische stad met geluidniveaus die passen binnen de wettelijke grenswaarden. Er zijn alleen geluiden die passen bij de functie van een gebied. Een belangrijke doelstelling is het verminderen van geluidshinder in bestaande woningen en voorkomen van geluidshinder bij renovatie en nieuwbouw. Een belangrijke

maatregel om deze doelstelling te bereiken is het toepassen van stillere wegdeksoorten. Een andere maatregel is het meenemen van de geluidsdoelstellingen bij de ruimtelijke planontwikkeling.

In de door de gemeenteraad vastgestelde "Handreiking gebiedsgericht werken aan milieu gemeente Zwolle (juli 2007) en in de beleidsregel Hogere waarden Wet geluidhinder (9 februari 2007) worden de ambities en de grenswaarden (dit is maximale waarde waarvoor nog hogere grenswaarden worden vastgesteld) per gebiedstype genoemd. Het plan behoort tot het gebiedstype "gemengd gebied". Voor dit gebiedstype zijn geluidambities vastgesteld. Indien uit het akoestisch onderzoek blijkt dat kan worden voldaan aan de grenswaarde dan geldt dus een eenvoudige administratieve toets.

Bedrijvigheid en inwaartse zonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Daaronder verstaan we enerzijds het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen en gevoelige bestemmingen zoals woningen. Anderzijds worden milieugevoelige functies zoals wonen en recreëren beoordeeld. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. De onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast.

De gemeente Zwolle hanteert bij de uitwerking van het bovenstaande principe de veel gebruikte VNG-handreiking "Bedrijven en Milieuzonering" (2009). Hierin zijn richtafstanden aangegeven die aangehouden kunnen worden tussen bedrijven en gevoelige bestemmingen (voorzieningen en woningen).

Luchtkwaliteit

Het luchtkwaliteitsplan gemeente Zwolle 2007-2011 beschrijft de situatie van de luchtkwaliteit in Zwolle, de opgave, de ambitie en de aanpak om de vastgestelde doelen te bereiken. Zwolle wil, binnen de beïnvloedingssfeer van de gemeente, een significante bijdrage leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Om dat te bereiken zijn de volgende doelen geformuleerd:

1. voldoen aan wet- en regelgeving;
2. anticiperen op de toekomst;
3. knelpunten in de toekomst moeten voorkomen worden.

Dit betekent dat de luchtkwaliteit in het planvormingsproces van ruimtelijke plannen en verkeersplannen wordt meegenomen: beleid ten aanzien van luchtkwaliteit inbedden in bestaand gemeentelijk beleid. De gemeente streeft ernaar dat het aspect door gaat werken in het verkeers- en vervoersbeleid, het ruimtelijke ordeningsbeleid en het beleid van vergunningen en handhaving.

Externe veiligheid

De beleidsvisie externe veiligheid is op 6 maart 2007 vastgesteld door de gemeenteraad. De gemeente streeft ernaar voor haar gehele grondgebied te voldoen aan de basisveiligheid. Dit betekent dat:

- overall voldaan wordt aan de normen voor plaatsgebonden risico;
- een gebiedsgericht invulling wordt gegeven aan groepsrisicobeleid met een gebiedsgericht kader externe veiligheid;
- veiligheidsdoelstellingen passend bij de typering van het gebied worden ontwikkeld;
- zoveel mogelijk geanticipeerd wordt op de landelijke beleidsontwikkeling die een ongunstige invloed kunnen hebben op de veiligheidssituatie in Zwolle met als doel het bewaken van een optimaal veiligheidsniveau.

Op 20 januari 2009 heeft het college van burgemeester en wethouders het gebiedsgericht beleidskader externe veiligheid vastgesteld. Het gaat om een ruimtelijke uitwerking van het externe veiligheidsbeleid dat aansluit op het gebiedsgerichte milieubeleid. Op basis van kenmerken (fysieke omgeving, hulpverleningsniveau en zelfredzaamheid) die bij een bepaald gebiedstype horen is een beleidsstandpunt bepaald ten aanzien van een mogelijke toename van het groepsrisico. Tevens is op basis van dezelfde kenmerken van een gebiedstype bepaald of er plaats is voor nieuwe risicobronnen.

Een afwijkend gebiedstype vormen de stroomzones. Stroomzones zijn gebieden rondom infrastructuur

(spoorlijnen, wegen en waterwegen) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Voor stroomzones is een apart beleidskader geformuleerd. Het beleidskader voor de stroomzone is, anders dan de overige gebieden, niet normatief (ten aanzien van het groepsrisico) maar is vooral gericht op een goede borging van de externe veiligheid belangen in het gebiedsontwikkelingsproces. Dit betekent dat er bij het ontwerpproces op voorhand geen maximaal groepsrisiconiveau voorgeschreven wordt maar dat er gezamenlijk gezocht wordt naar een verantwoorde ontwikkeling. Dit gebeurt door vanuit het beleidskader randvoorwaarden, uitgangspunten en handreikingen aan het ontwerp mee te geven ten aanzien van functies, inrichting en eventuele maatregelen. Op deze manier zal het groepsrisico zoveel mogelijk beperkt worden en kan het bestuur een verantwoord besluit nemen over het eventueel te accepteren restrisico.

Conclusie

Het plan is in overeenstemming met het milieubeleid.

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied omschreven. Daarnaast wordt een beschrijving gegeven van de uitgangspunten die gehanteerd zijn bij het maken van dit bestemmingsplan.

3.1 Stedenbouw

3.1.1 Ontwikkelingen

Voor het stationsgebied Zwolle zijn de ambities die de gemeente Zwolle, de provincie Overijssel, NS en ProRail hebben met dit gebied beschreven (zie paragraaf 2.2.3). Er is een koers uitgezet voor de komende jaren. Het is een kader waarbinnen de verschillende deelprojecten, waaronder de passerelle, verder worden uitgewerkt. Daarnaast geeft het inspiratie voor de invulling van de pleinen, straten, gebouwen en vrijkomende terreinen.

Het reizen is de afgelopen twintig jaar sterk veranderd. Het loket maakte plaats voor de kaartjesautomaat, daarna kwam de OV-chipkaart met bijbehorende poortjes. Treinen rijden steeds sneller, en het aantal reizigers groeit, wat stationsgebieden tot aantrekkelijke vestigingslocaties voor bedrijven en winkels maakt. Ook is er steeds meer behoefte om er te wonen en te recreëren. Van overstapmachines veranderen stations steeds meer in verblijfsplekken. Station en stationsomgeving zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. De belangrijkste ontwerp-opgave is dan ook om station en stationsomgeving tot een samenhangend geheel te maken.

Die samenhang wordt bewerkstelligd door de in het Ontwikkelperspectief (zie paragraaf 2.2.3.3) geïntroduceerde 'stationscarré'. Dit vierkant ordent en verbindt het stationsgebied en de omgeving. Van alle kanten kan het gebied door automobilisten, busreizigers, fietsers, en voetgangers worden betreden of verlaten. Iedere zijde vormt een verbinding en vertegenwoordigt een functie met toegevoegde waarde voor het geheel.

Aan de oostzijde geeft de stationstunnel samen met de entrees de toegang tot het trein- en busstation (OV-functie). Aan de westzijde zorgt de passerelle voor de poortjesvrije passage tussen binnenstad en Hanzeland. Het verbindt twee verschillende stedelijke gebieden van zeer uiteenlopend karakter met elkaar. De zuidzijde van het stationscarré is 'van het vervoer'. Het is de plek waar de stads- en streekbussen aankomen en vertrekken. Hier zijn de standplaatsen voor touringcars en taxi's, en de benodigde voorzieningen voor auto- en fietsparkeren. Maar het is tevens een plek voor een aantrekkelijk en groen verblijfsgebied mede als onderdeel van het Engelenpad. De noordzijde van het stationscarré koppelt het station aan de historische binnenstad. Het nieuwe stationsplein heeft nadrukkelijk ook een verblijfsfunctie.

Deze ordening van het carré duidt de verdere inrichting van het stationsgebied en de aanpalende gebieden. Aan de noordzijde ontwikkelt zich stedelijkheid op basis van de sfeer die het nieuwe stationsplein meebrengt: 19e-eeuws met een lommerrijke kwaliteit.

Aan de zuidzijde kan zich - via de passerelle in verbinding met het oude stadscentrum - een heel ander soort stedelijkheid ontwikkelen: onrustig, dynamisch, cool, hoogstedelijk wonen, werken, leren; de creatieve industrie in nauwe relatie met het nieuwe onderwijs. Dit kan zich stapsgewijs ontwikkelen binnen heldere ontwikkelkaders. De zuidzijde is gefundeerd op de aanwezigheid van een moderne OV-knoop met grote diversiteit van vervoerswijzen: collectief bus en trein, individueel fiets en auto en met innovatieve deelsystemen.

De Spoorzone groeit volgens het STOMP-principe. Dat wil zeggen dat voor het verkeer binnen het gebied gestuurd wordt op prioriteit voor langzaam verkeer. Op prioriteit van ruimte intensief naar ruimte extensief.

- Stappen - voetgangers
- Trappen - fietsers
- Openbaar Vervoer

- Mobiliteitsdiensten - zoals deelauto's en Mobility As A Service (MAAS)
- Private automobilititeit - de traditionele auto, gekoppeld aan het parkeerbeleid '

De passerelle wordt toegankelijk voor iedereen: van voetgangers, reizigers vanaf het busstation en fietsers tot aan liftgebruikers toe. In het ontwerp zal plek zijn voor meerdere liften. De passerelle sluit heel mooi aan bij dit principe. Sterker nog, het draagt flink bij aan dit principe.

De passerelle kan uitgroeien tot een nieuw Zwols icoon. De passerelle doorbreekt, samen met de reizigerstunnel, de barrière van het spoor en vormt een katalysator voor de gebiedsontwikkeling in Hanzeland.



Afbeelding: essentiekaart (verkeersindicatief)

In onderstaande figuren zijn artist impression opgenomen, bedoelt om een beeld te schetsen en is dus nog geen (definitief) ontwerp. Het definitieve ontwerp moet nog uitgewerkt worden.

november 2021

bestemmingsplan Spoorzone, passerelle



Afbeelding: passerelle gezien vanaf Stationsplein



Afbeelding: op de passerelle (noordelijke kijkrichting)



Afbeelding: beeld op lange termijn

3.1.2 Uitgangspunt bestemmingsplan

Passerelle

In het bestemmingsplan worden de maximale maten opgenomen waarbinnen een ontwerp voor de passerelle moet worden uitgewerkt. Omdat op dit moment nog onduidelijk is voor welk ontwerp precies wordt gekozen zal een hoogtemaatvoering van 20 meter worden aangehouden. Dit is gelijk aan de hoogte die voor de stationskappen is aangehouden. Met een dergelijke hoogte kan een iconisch object gerealiseerd worden zonder dat deze daarbij onevenredige hinder voor naastgelegen panden oplevert. De hoogte is in overeenstemming met wat in het Ontwikkelperspectief is opgenomen. In de directe nabijheid zijn geen woningen die nadelige gevolgen kunnen vinden als gevolg van deze hoogte (denk aan schaduwwerking en vermindering zonlichttoetreding).

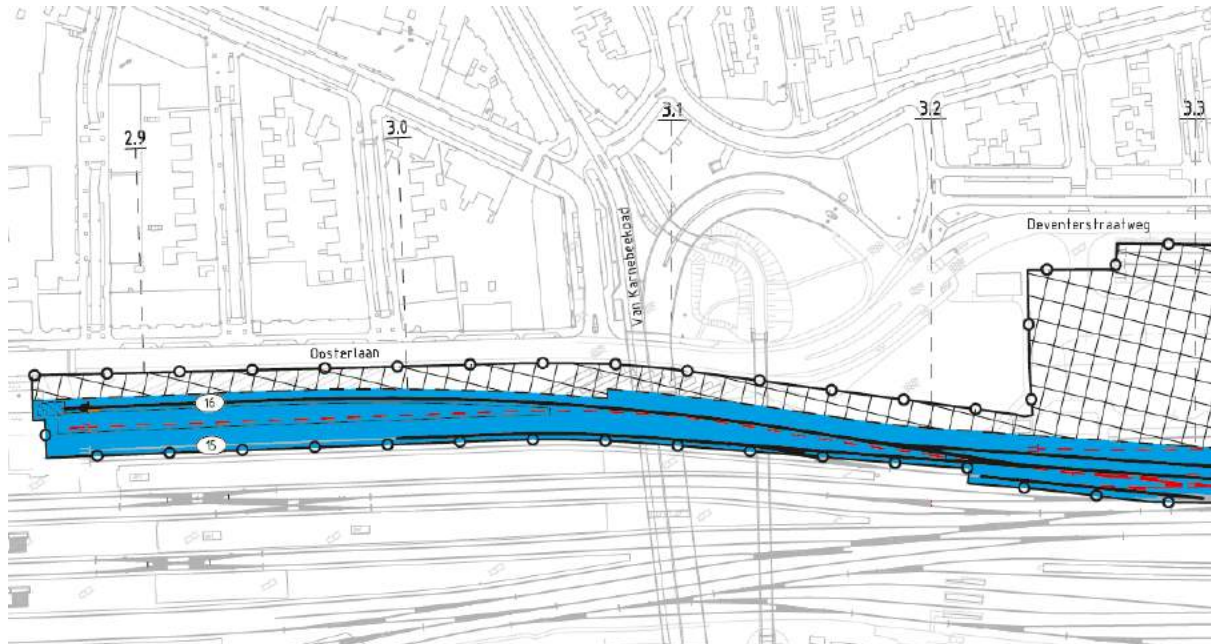
Tevens wordt in de breedte van het vlak waarbinnen de passerelle gebouwd kan worden enige marge aangehouden. De breedte wordt uiteindelijk bepaald door de ruimte die er is ter plaatse van de aanlandingen (noord en zuid).

Aan de noordkant krijgt de passerelle een aanlanding op het stationsplein. Het Combigebouw (eigendom NS Vastgoed) zal daarvoor moeten wijken.

De aanlanding aan de zuidzijde vindt plaats op grond van NS Vastgoed. NS Vastgoed is voornemens dit perceel te (her)ontwikkelen als onderdeel van een grotere gebiedsontwikkeling van de Spoorzone. Om de, nu nog onbekende, voorgenomen (her)ontwikkeling niet te frusteren is het deel tussen de aanlanding en de Hanzelaan en de reizigerstunnel buiten het plangebied van dit bestemmingsplan gelaten. Er is tussen partijen een afsprakenkader gesloten om de goede afwikkeling van fietsers, voetgangers en reizigers van en naar de passerelle te garanderen.

Inpassing Tracébesluit

De perronverbreding van spoor 15/16 krijgt een bestemming Verkeer-Railverkeer. De overige delen van de Oosterlaan welke buiten het traceebesluit vallen maar nu een openbaar vervoersbestemming hebben, krijgen met dit nieuwe bestemmingsplan een bestemming Verkeer. Binnen deze ruimere bestemming is, naast een functie ten behoeve van openbaar vervoer ook regulier verkeer mogelijk inclusief diverse voorzieningen.



Afbeelding: plangebied Tracébesluit verbreding spoor 15/16

3.2 Archeologie

In 2002 is door de gemeente Zwolle een Archeologische Waarderingskaart Zwolle vervaardigd. In de Wet voor de archeologische monumentenzorg en het daarop gebaseerde archeologiebeleid binnen de gemeente Zwolle is vastgelegd dat de archeologische waarden in de bestemmingsplannen vastgelegd moeten worden met de erbij horende consequenties.

Aan de verschillende waarden worden consequenties verbonden. Er zijn 5 waarden: 0%, 10%, 50%, 90% en 100%. Voor gronden met een verwachtingswaarde van 50% en hoger wordt een dubbelbestemming opgenomen met consequenties bij grondverstorende werkzaamheden in het gebied.

Het plan is gelegen in een gebied dat op de Archeologische Waarderingskaart Zwolle gekwalificeerd wordt met een verwachtingswaarde van 0%.

3.3 Cultuurhistorie

3.3.1 Huidige situatie

De cultuurhistorische waarden van de ruimtelijke structuur en de bebouwing in het plangebied zijn geïnventariseerd bij het maken van het bestemmingsplan Spoorzone (vastgesteld d.d. 13 mei 2013). In de cultuurhistorische analyse wordt het volgende gesteld over de directe omgeving van het plangebied:

Historische ruimtelijke structuren

Het spooreplacement met spoortracés in verschillende windrichtingen, het historische stationsgebouw, de relictten van de spoorwerkplaatsen en andere aan het spoor gerelateerde structuren, zoals de hoge spoorbrug en de bebouwingsstrook aan de Westerlaan. Een belangwekkend ensemble: in vele aspecten wordt hier het indrukwekkende verhaal van de Zwolse spoorweggeschiedenis levend gehouden. Wellicht zijn ook thans niet zichtbare relictten van de spoorwerkplaats en het emplacement in de bodem behouden gebleven.

Door de grote omvang is het emplacement een zeer bepalend element in het stadslandschap. Karakteristiek is de wijze waarop het gebied met al zijn artefacten zich op verschillende manieren manifesteert in het gebied: soms schuilgaand achter dichte bebouwings- en groenstructuren, vaak duidelijk beleefbaar via vele doorzichten tussen de bebouwing. Op enkele locaties, zoals vanaf het NS-station, bij de werkplaatsen en vanaf de Hoge Spoorbrug is het emplacementsgebied in volle omvang beleefbaar.

Bebouwing

Hanzelaan: voormalige werkplaatsen Staatsspoorwegen. Het grote complex bestaat uit een aaneengesloten cluster van gebouwen uit allerlei bouwperiodes. In het tegenwoordige complex resteren interessante onderdelen van de oorspronkelijke bebouwing uit de tweede helft van de 19de eeuw, zoals enkele bakstenen loodsen met zadeldaken en lichtstraten, bakstenen lisenen en getoogde en rondboogvensters; tevens zijn er onderdelen uit het begin van de 20ste eeuw. Ook in de jaren '30-'50 zijn onderdelen vernieuwd of toegevoegd, zoals aan de zuidoostzijde, deels door de nieuwe gebruikers na sluiting van de werkplaatsen in 1938.

Een aanzienlijk deel van het complex is in de afgelopen decennia ingrijpend vernieuwd, onder andere in 1997, toen door Stork-Wärtsilä een grote productiehal met golvend dak werd toegevoegd, naar ontwerp van Gert Grosveld van Bureau Haskoning.

3.3.2 Uitgangspunt bestemmingsplan

Historisch ruimtelijke structuren

De diversiteit in de cultuurhistorische en ruimtelijke aspecten is een kwaliteit van het plangebied als onderdeel van de spoorzone die behouden blijft. De historische hoofdstructuur blijft intact.

Bebouwing

In het plangebied zijn geen objecten aanwezig die van 'cultuurhistorische waarde' zijn.

3.4 Verkeer

3.4.1 Huidige situatie

In de huidige situatie is het spoor een barrière in de bereikbaarheid tussen de binnenstad en Hanzeland. Ten oosten van het station bevindt zich de Van Karnebeek tunnel en de oude boogbrug. Deze liggen op enkele honderden meters van het station en het Lübeckplein. De stationstunnel is de meest directe verbinding tussen Stationsplein en de zuidkant van het station, maar is sinds 2017 beperkt toegankelijk als gevolg van de aanwezigheid van poortjes. De eerstvolgende verbinding aan de westkant voor langzaam verkeer is gelegen aan de Veerallee op grote afstand van het station.

3.4.2 Uitgangspunt bestemmingsplan

De passerelle voorziet in een behoefte om de gebieden aan noord- en zuidkant van het station beter met elkaar te verbinden. In het Ontwikkelingsperspectief is de stationscarré beschreven. Een carrévorm waarbij de passerelle in combinatie met de Van Karnebeek tunnel zorgt voor een betere verbinding over de sporen. Het is niet gewenst om meer gemotoriseerd verkeer aan te trekken, maar voor langzaam verkeer is dit juist wel gewenst. De passerelle biedt een 'poortvrije' openbare verbinding voor voetgangers van noord naar zuid en omgekeerd. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om deze verbinding te realiseren.

3.5 Natuur

3.5.1 Huidige situatie

Het huidige plangebied is grotendeels verhard. Dat geldt voor het deel aan de zuidkant van het station (deels bedrijventerrein en openbaar vervoerstation), de noordkant (stationsplein) en het gedeelte bij de Oosterlaan (perron i.c.m. voormalig busstation). Op het Stationsplein, binnen het plangebied, staat één bijzondere boom. Daarnaast bevindt zich geen bebouwing waar eventueel beschermde verblijfsplaatsen zijn gelegen.

3.5.2 Uitgangspunten bestemmingsplan

In het kader van het project Zwolle spoort is een quickscan flora en fauna gedaan. Het onderzoeksgebied betrof de hele spoorzone van Herfte tot aan het station. Het plangebied ligt in het onderzoeksgebied. Hier zijn geen beschermde soorten in het kader van de flora en faunawet gevonden. Het gebied is niet geschikt voor deze soorten. Extra maatregelen zijn daarom niet nodig.

Voor het plangebied zijn de bomen gewaardeerd met name de drie bomen tussen de noordelijke aanlanding van de passerelle en de weg. Eén van deze bomen, degene het dichtst bij het station, is als 'bijzonder' geklassificeerd in het kader van de Bomenverordening. Deze mag niet zondermeer gekapt worden. Het is de bedoeling dat de bijzondere boom en ook de andere twee bomen blijven staan en dat het ontwerp van de brug hierop wordt aangepast.

3.6 Water

3.6.1 Waterstructuur

Waterstructuur

Er is geen oppervlaktewater in de buurt van het plangebied.

Riolering

Het plangebied grenst aan de noordzijde aan gemeentelijk gemengd rioolstelsel en aan de zuidzijde aan een gescheiden rioolstelsel. Grenzend aan het plangebied liggen een gemengd rioolstelsel en een gescheiden stelsel van de gemeente Zwolle.

In het plangebied is geen sprake van een toename van de hoeveelheid afvalwater ten opzichte van de huidige situatie.

Hemelwater moet zo veel mogelijk binnen het plangebied worden geborgen (infiltreren). Hierbij kan ook naar het grotere projectgebied van de Spoorzone gekeken worden. Binnen dit grotere gebied wordt daartoe minimaal één statische berging gecreëerd voor de passerelle van 60 mm per vierkante meter afvoerend verhard oppervlak. De afvoer van overtollig hemelwater uit het plangebied mag, ongeacht de toegepaste methode, niet tot wateroverlast leiden op aangrenzende percelen. Speciale aandacht wordt besteed aan duurzaam bouwen en een duurzaam gebruik van de openbare ruimte om een goede kwaliteit van het afgekoppelde hemelwater te garanderen.

Ontwateringsdiepte

In het plangebied wordt een ontwateringsdiepte van minimaal 0,7 m gehanteerd om grondwateroverlast te voorkomen. De ontwateringsdiepte is de afstand tussen de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) en het maaiveld. De grondwaterstand in het gebied wordt beïnvloed door de waterstand in de IJssel en kan dan

ook langdurig hoog zijn.

Wateroverlast

Om wateroverlast en schade in gebouwen te voorkomen, wordt geadviseerd om een vloerpeil van minimaal 20 cm boven het niveau van de openbare weg te hanteren. Ook aan lager, beneden het maaiveld, gelegen ruimtes (kelders, ventilatieschachten) moet aandacht worden besteed om wateroverlast te voorkomen (bv. toepassing van waterdichte materialen of drempels).

Watertoets

Het waterschap Drents Overijsselse Delta is via het doorlopen van de digitale watertoets betrokken bij het bestemmingsplan. Hierop is reactie gekomen dat belangen van het waterschap worden geraakt en de normale procedure doorlopen moet worden.

3.6.2 Overstromingsrisico

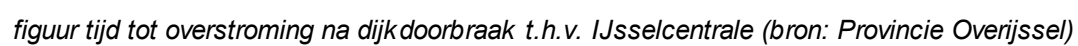
Het plangebied is gelegen achter een waterkering, waarbij in extreme situaties een kans op overstroming bestaat. Het gebied dat dan overstroomt, wordt omsloten door IJssel, Zwolle-IJsselkanaal/Zwarte Water, Vecht en aan de oostzijde door hoger gelegen gronden. Voor bestemmingsplannen in gebieden waar een kans op overstroming vanuit het primaire watersysteem bestaat, is een overstromingsrisicoparaagraaf vereist.

Risico-inventarisatie

Dijktrajecten die een gebied tegen overstromingen beschermen, kennen een overstromingskans. Voor het primaire dijktraject ten westen van het plangebied geldt een overstromingskans van 1 op 10.000 per jaar. De overstromingskans wordt in de Waterwet toegelicht als: "kans op verlies van waterkerend vermogen van een dijktraject, waardoor het door het dijktraject beschermde gebied zodanig overstroomt, dat dit leidt tot dodelijke slachtoffers of substantiële economische schade". De regionale waterkering rondom de Zwolse stadsgrachten kent een overschrijdingskans van 1 op 200 per jaar.

Met behulp van de provinciale digitale Wateratlas wordt de maximale waterdiepte in het plangebied tijdens een overstroming geschat tussen de 0,8 tot 2, meter (figuur 1). De mogelijke waterdiepte kan daarmee worden aangeduid als ondiep. De tijd tot overstroming is afhankelijk van de locatie waar de waterkering faalt. In figuur 2 is de tijd tot overstroming van het plangebied bij een dijkdoorbraak van de IJsseldijk bij de IJsselcentrale weergegeven. Dit is snel, namelijk 0 tot 6 uur.

bestemmingsplan Spoorzone, passerelle



31/76

Bij de ontwikkeling van het plangebied dient rekening te worden gehouden met mogelijke overstroming(en). Het betreft hierbij ook bewustwording dat bouwen in risicovolle gebieden bepaalde risico's met zich meebrengt en dat hier adequaat mee omgesprongen dient te worden. Wat betreft maatregelen kan worden gedacht aan: aanvullend ophogen (voor zover mogelijk) van het plangebied, voldoende hoog aanbrengen vloerpeil, verhoogde drempels, zodanige inrichting gebouw dat bij eventuele overstroming schade zoveel mogelijk wordt beperkt (denk aan materiaalgebruik en minder gevoelige ruimten op de begane grond), aansluiting van het plangebied op dichtstbijzijnde weg waardoor bereikbaarheid gewaarborgd blijft en opstellen van een evacuatieplan. Meer informatie is o.a. te vinden op de website www.onswater.nl.

3.7 Milieu

In deze paragraaf wordt ingegaan op de milieuaspecten die van belang zijn bij het toekennen van bestemmingen.

3.7.1 Geluid

Middels voorliggend plan wordt een passerelle (voetgangersloopbrug) gerealiseerd. Dit betreft geen (beperkt) gevoelig object in het kader van de Wet geluidhinder. Daarnaast betreft de ontwikkeling geen inrichting met een geluidemissie. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is gekeken naar het railverkeerslawaai afkomstig van treinen die de passerelle onderlangs passeren ten opzichte van de gebruikers van de loopbrug. Gezien de afstand van het spoor tot de passerelle en de lage geluidemissie van stilstaande, afremmende en optrekkende treinen wordt dit aspect als niet hinderlijk geacht. Daarnaast is de afstand van de passerelle naar het spoor groter aan de afstand van de wachtende passagiers op het perron tot het spoor. Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat het aspect geluid geen belemmering is voor de realisatie van het plan.

3.7.2 Bedrijvigheid (Wet milieubeheer)

De ruimtelijke ordening en het milieubeleid hebben als doel om een goede kwaliteit van het leefmilieu te behouden en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door een beschouwing van de milieubelastende bedrijven ten opzichte van milieugevoelige functies zoals wonen. Tussen deze functies dient voldoende ruimte te zijn (richtafstand). Middels het voorliggend plan worden er geen milieubelastende bedrijven als milieugevoelige functies ontwikkeld. Het aspect bedrijvigheid vormt daarmee geen belemmering voor de realisatie van het plan.

3.7.3 Luchtkwaliteit

NSL

De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn een gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. De ontwikkeling valt niet onder de definitie 'gevoelige bestemming' op grond van het Besluit gevoelige bestemmingen. Daarbij betreft het plan geen project dat bijdraagt aan de luchtverontreiniging omdat het geen verkeersaantrekkende werking heeft. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een beschouwing gedaan van de luchtkwaliteit ten behoeve van de gebruikers van de passerelle. De luchtkwaliteit ter plaatse is door middel van de monitoringstool die bij het NSL programma getoetst voor de jaren 2016, 2020 en 2030. De toetsing is gedaan op de meest nabij de ontwikkeling gelegen rekenpunten. Daaruit blijkt dat voor alle jaren de normen niet overschreden worden. Het aspect luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor de realisatie van het plan.

Stikstof

De sloop van het combigebouw en de bouw van de passerelle zou kunnen leiden tot een verhoging van de

stikstofdepositie op omringende en voor stikstof gevoelige natuurgebieden. Middels een AERIUS-berekening dient de stikstofemissie en depositie op nabij gelegen gebieden te worden bepaald. Door Ecogroen is een stikstofdepositie berekening uitgevoerd. De bevindingen zijn hieronder weergegeven.

Er zit een onlosmakelijkheid tussen de sloop van het combigebouw en de bouw van de passerelle, waardoor we dit als 1 project zien. De sloop van het combigebouw is bepalend voor de stikstofemissies. De passerelle wordt namelijk grotendeels prefab gemaakt en in een weekend geplaatst. Voor de berekening zijn dan ook gegevens uit een referentieproject gebruikt die betrekking heeft op sloopwerkzaamheden. Het betreft de sloop van een zorgcomplex (inhoud 500m³), waarbij we het aantal draaiuren gecorrigeerd hebben, omdat het te slopen volume groter is (globaal 2.000m³).

Algemeen

- Het gehanteerde rekenjaar is 2021.

Mobiele werktuigen

- Het berekenen van de stikstofemissies van de werkzaamheden is conform is de draaiuren-methode uitgevoerd (zie <https://www.aerius.nl/nl/factsheets/emissieberekening-mobiele-werktuigen/>).
- Het aantal vrachtwagens voor de afvoer van puin is een schatting en niet gebaseerd op een referentieproject.
- In AERIUS-Calculator zijn alle mobiele werktuigen in een vlakbron ter grootte van het projectgebied ingetekend.
- De mobiele werktuigen hebben een uitstoothoogte van 3 meter met een spreiding van 1,5 meter.
- Het type machine en de overige uitgangspunten staan weergegeven in onderstaande tabel. Conform intern beleid van de gemeente Zwolle is gerekend met Stage IV machines en Euro6 vrachtwagens.

Type machine	Bouwjaar vanaf	Vermogen (kW)	Belasting (fractie)	EF NOx belast (g/kWh)	EF NOx stationair (g/L/uur)	EF NH3 belast (g/kWh)	EF NH3 stationair (g/L/uur)	Aantal draaiuren	Stationair draaien (%)	Cilinder inhoud (L)	E NOx stationair (kg/jr)	E NOx belast (kg/jr)	E NOx totaal (kg/jr)	E NH3 stationair (kg/jr)	E NH3 belast (kg/jr)	E NH3 totaal (kg/jr)
graafmachine	2014	200	0,69	0,8	10,0	0,0024	0,0031	208	30	10,0	6,2	16,1	22,4	0,00	0,05	0,05
laadschop	2014	200	0,55	0,9	10,0	0,0027	0,0031	144	30	10,0	4,3	10,0	14,3	0,00	0,03	0,03
Vrachtwagen	2014	330	0,24	2,5	3,4	0,0690	0,0800	30	30	16,5	0,5	4,2	4,7	0,01	0,11	0,13
Totaal											11,1	30,3	41,3	0,02	0,19	0,21

- De totale emissie van de sloopwerkzaamheden bedraagt 41,3 kg NOx en 0,21 kg NH3.

Verkeersbewegingen

- Zijn niet meegenomen in de omdat het verkeer direct opgaat in het heersende verkeersbeeld op de Westerlaan.

Conclusie

Uit de berekening (dat als Bijlage 1 bij de toelichting is gevoegd) blijkt dat sprake geen is van een toename van stikstofdepositie (>0,00 mol/ha/jaar) op daarvoor gevoelige habitattypen of leefgebieden in Natura 2000-gebieden bij de realisatie van het project (de sloop van het gebouw). Zodoende is geen sprake van negatieve effecten door stikstofdepositie op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden. De grens dat er wil sprake van stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden ligt bij ongeveer twee keer de emissievracht van dit project.

3.7.4 Externe veiligheid

Het plangebied betreft de ontwikkeling van een voetgangersloopbrug (passerelle). Ten aanzien van het groepsrisico vindt er geen toename plaats van het groepsrisico ten gevolge van het plan. Dit komt omdat deze ontwikkeling niet meegenomen wordt in een groepsrisico berekening. Gebruikers van openbare weg, aanwezige personen op een perron en gebruikers van openbare ruimten (zoals park, plein en parkeerplaatsen) worden namelijk niet meegenomen bij de bevolkingsinventarisatie, om het groepsrisico te berekenen (zie handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico, paragraaf 16.1, november 2007). Het groepsrisico neemt hierdoor niet toe en is geen nadere berekening en verantwoording van het groepsrisico vereist. Het plan is op 26 april 2018 besproken met de Veiligheidsregio en zij gaven aan dat er geen aandachtspunten vanuit veiligheid zijn. Het aspect externe veiligheid vormt derhalve geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 4 Juridische aspecten

4.1 Inleiding

Dit bestemmingsplan is gemaakt conform het 'Handboek bestemmingsplannen Zwolle' versie 21. Dit handboek is gebaseerd op de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen SVBP2012, zoals vastgelegd in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012.

De regels zijn binnen de systematiek van de SVBP2012 aangepast aan de Zwolse situatie en uitgebreid met extra standaardbestemmingen, waaraan in Zwolle behoefte is. De regels van Spoorzone, passerelle zijn voor zover nodig op hun beurt weer aangepast aan specifieke situaties in het plangebied van het bestemmingsplan Spoorzone, passerelle.

De regels van het bestemmingsplan bestaan uit de volgende hoofdstukken:

- Inleidende regels;
- Bestemmingsregels;
- Algemene regels;
- Overgangs- en slotregels.

De inleidende regels zijn van algemene aard en bestaan uit de volgende regels:

Begrippen;

Wijze van meten.

Bestemmingsregels:

Toelichting op de regels voor de enkelbestemmingen:

Het gehele plangebied is onderverdeeld in enkelbestemmingen. Dit in tegenstelling tot een bestemming die andere bestemmingen als dubbelbestemming overlapt. Deze dubbelbestemmingen komen niet voor in dit bestemmingsplan..

Een enkelbestemming kan in het plangebied op één plaats, maar ook op meerdere plaatsen voorkomen. De bij deze bestemmingen behorende regels zijn per bestemming in een apart artikel ondergebracht.

Alle regels die op een bepaalde bestemming van toepassing zijn, worden zoveel mogelijk in de bestemmingsregels zelf geregeld. Op deze wijze wordt bij de digitale versie van het plan bij het aanklikken op adres of bestemmingsvlak zo veel mogelijk informatie gegeven zonder dat er verder doorgelinkt hoeft te worden.

De opbouw van een bestemmingsregel is als volgt:

1. Bestemmingsomschrijving;
2. Bouwregels;
3. Nadere eisen;
4. Afwijken van de bouwregels;
5. Specifieke gebruiksregels;
6. Afwijken van de gebruiksregels;
7. Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
8. Wijzigingsbevoegdheid.

Per bestemmingsonderdeel wordt hierna een korte toelichting wordt gegeven.

1. Bestemmingsomschrijving:

In de bestemmingsomschrijving wordt een nadere omschrijving gegeven van de aan de gronden toegekende functie(s). De hoofdfunctie wordt als eerste genoemd. Indien van toepassing, worden ook aan de hoofdfunctie ondergeschikte functies mogelijk gemaakt. De ondergeschiktheid wordt aangegeven door de

zin 'met daaraan ondergeschikt'. De ondergeschikte functies staan ten dienste van de hoofdfunctie in de bestemming. De bestemmingsomschrijving is niet alleen functioneel maar bevat ook inrichtingsaspecten.

2. Bouwregels:

In de bouwregels worden voor alle bouwwerken de van toepassing zijnde bebouwingsregels geregeld.

Bij woningen wordt een onderscheid gemaakt tussen 'hoofdgebouwen', 'bijbehorende bouwwerken' en 'bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zonder dak'. Een 'bijbehorend bouwwerk' is een uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak'. Deze definitie is gelijk aan de definitie in het Besluit omgevingsrecht (Bor).

Voor de andere functies geldt dat er meestal geen sprake is van 'bijbehorende bouwwerken'. Bij deze functies wordt dan alleen gebruik gemaakt van de begrippen 'gebouwen' en 'bouwwerken, geen gebouwen zijnde'.

De maatvoering waaraan een (hoofd)gebouw, bijbehorend bouwwerk c.q. bouwwerk, geen gebouw zijnde, dient te voldoen wordt in deze regel opgenomen. De maximum goothoogte en maximum bouwhoogte worden in meters weergegeven, de dakhelling in graden.

De hoogte van de gebouwen wordt op de kaart aangegeven, indien er geen uniforme hoogteregels voor de gehele bestemming van toepassing zijn. Dit wordt in de verbeelding op papier van het plan gedaan door middel van een symbool in de vorm van een rondje verdeeld in een matrix met 2 of 3 vlakken. Linksboven staat bijvoorbeeld de maximum goothoogte in meters vermeld, rechtsboven de maximum bouwhoogte in meters en onderaan staat zo nodig het maximum bebouwingspercentage aangegeven. Het symbool is gekoppeld aan het bouwvlak, of indien er geen bouwvlak aanwezig is, aan het bestemmingsvlak.

3. Nadere eisen:

Op grond van artikel 3.6, eerste lid onder d, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) kan in het bestemmingsplan worden bepaald dat door burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen worden gesteld. Het betreft hier nadere eisen ten behoeve van bepaalde doorgaans kwalitatief omschreven criteria, zoals stedenbouwkundig beeld, woonsituatie, en verkeersveiligheid. De nadere eisenregeling biedt de mogelijkheid om in concrete situaties in het kader van het verlenen van een omgevingsvergunning sturend op te treden door het stellen van nadere eisen. De criteria zijn in de bepaling van nadere eisen zelf opgenomen.

De procedure voor het stellen van nadere eisen is in deze bestemmingsregels omschreven in Algemene regels. Daar is bepaald dat bij een omgevingsvergunning van het bestemmingsplan kan worden afgeweken. In deze bepaling wordt een opsomming gegeven van de bouwregels waarvan kan worden afgeweken. Een afwijkingsmogelijkheid van de bouwregels wordt alleen opgenomen, indien dit noodzakelijk wordt geacht in verband met het gewenste beleid en het een afwijking of verduidelijking betreft van de algemene afwijkingsregels. De criteria zijn in de afwijkingsregel zelf opgenomen.

De procedure voor het afwijken van de bouwregels is omschreven in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

4. Specifieke gebruiksregels:

In artikel 2.1, eerste lid onder c, van de Wabo wordt aangegeven dat het verboden is zonder omgevingsvergunning gronden en bouwwerken te gebruiken in strijd met het bestemmingsplan. Ter verduidelijking worden in een aantal bestemmingen in de specifieke gebruiksregels specifieke vormen van gebruik met name uitgesloten. Dit zijn gebruiksvormen, waarvan het op voorhand gewenst is aan te geven dat deze in ieder geval niet zijn toegestaan.

5. Afwijken van de gebruiksregels:

Bij specifieke gebruiksregels wordt in een aantal bestemmingen een daarop gerichte afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Bij zo'n specifieke afwijkingsbevoegdheid zijn ook hier de criteria opgenomen. Ook deze afwijkingsbevoegdheid is gebaseerd op artikel 3.6, eerste lid onder c, van de Wro.

De procedure voor het afwijken van de gebruiksregels is omschreven in de Wabo.

6. Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden:

Door het opnemen van de eis voor een omgevingsvergunning overeenkomstig artikel 2.1, eerste lid onder b, van de Wabo, kunnen specifieke inrichtingsactiviteiten aan een omgevingsvergunning worden verbonden. Het betreft het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden. Het bouwen wordt niet aangemerkt als zo'n inrichtingsactiviteit. De eis voor een dergelijke omgevingsvergunning wordt opgenomen om extra bescherming aan een specifieke waarde van de bestemming te bieden, zoals de landschappelijke of cultuurhistorische waarde. De eis voor deze omgevingsvergunning wordt met de criteria voor vergunningverlening in de bestemmingsregel opgenomen.

Dit betekent dat in die gevallen dat er gebouwd wordt, er niet ook nog een vergunning nodig is voor het uitvoeren van een werk, tenzij de (bouw)aanvraag ook ziet op het uitvoeren van werken (bijvoorbeeld het inrichten van een terrein met parkeerplaatsen).

7. Wijzigingsbevoegdheid:

Het gaat hier om een specifieke op een bepaalde bestemming gerichte wijzigingsbevoegdheid als bedoel in artikel 3.6, eerste lid onder a, van de Wro. Hierin wordt aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om de betreffende bestemming op de aangegeven punten te wijzigen.

Op het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid is de Uniforme openbare voorbereidingsprocedure (Uov) van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing.

In de algemene regels zijn de volgende regels in onderstaande volgorde opgenomen:

Anti-dubbeltelregel;

Algemene aanduidingsregels geluidzone - industrie;

Algemene afwijkingsregels;

Algemene procedureregels;

Overige regels.

In het laatste hoofdstuk komen de overgangsregels en de slotbepaling aan de orde:

Overgangs- en slotregels

4.2 Inleidende regels

Begrippen

Hierin worden de in de regels gebruikte begrippen gedefinieerd. Ze zijn alfabetisch gerangschikt met uitzondering van de begrippen plan en bestemmingplan die als eerste zijn genoemd.

Het doel van deze regels is om misverstanden of verschillen in interpretatie te voorkomen. Dit als aanvulling op de gevallen waarbij het woordenboek van Van Dale geen uitsluitel geeft.

Wijze van meten

Dit is de handleiding voor de manier van meten van diverse in het plan bepaalde maten.

4.3 Bestemmingsregels

Hierna wordt - voor zover nog nodig - een toelichting op een aantal artikelen van de bestemmingsregels gegeven. In het algemeen kan gesteld worden dat het doel van het bestemmingsplan, de realisatie van een passerelle, geregeld wordt binnen een drietal bestemmingen. Binnen die bestemmingen is een flexibele regeling opgenomen om de passerelle te regelen. Die flexibiliteit is terug te voeren op de hoogte en ligging (ruim bebouwingspercentage).

Artikel 3 Verkeer

Deze bestemming is opgenomen voor de omgeving van de Westerlaan/Stationsplein en Oosterlaan. Het deel aan de Westerlaan brengt met zich mee dat (een deel) van het Combigebouw wordt "wegbestemd". Hier mag een brug met bijbehorende voorzieningen (denk aan liftpartijen) tot een hoogte van 15 meter worden gebouwd.

Voor het deel aan de Oosterlaan is het Tracébesluit is van toepassing. Dit besluit regelt een uitbreiding van de sporen en een zogenaamde bouwlocatie. De bouwzone is uitsluitend bedoeld voor bouwwerkzaamheden ten behoeve van de aanpassing van de sporen. Het is nog onduidelijk hoe de zone exact wordt ingericht. Het naastgelegen busperron met haltes en parkeerhavens zijn niet meer in functie. Om die reden is de bestemming ruim gehouden om optimaal ruimte te bieden aan de herinrichting van het gebied.

Artikel 4 Verkeer - Openbaar vervoer

Deze bestemming is gegeven aan de gronden ten zuiden van het station.

Deze gronden zijn onder andere bestemd voor:

- rijbanen voor het openbaar vervoer;
- rijbanen voor hulpdiensten;
- voetpaden, fietspaden en fiets/bromfietspaden met een inrichting gericht op de afwikkeling van het doorgaande langzaam verkeer;
- een brug met aanbruggen ten behoeve van langzaam verkeer, ter plaatse van de aanduiding 'brug'.

Artikel 5 Verkeer - Railverkeer

Deze bestemming is gegeven aan de gronden waar de brug het spoor overspant en waar een deel van het Tracébesluit van toepassing is.

De gronden zijn bestemd voor:

- spoorweginfrastructuur;
- een brug met aanbruggen ten behoeve van het openbaar vervoer, hulpdiensten en het langzaam verkeer, ter plaatse van de aanduiding 'brug'.

In de bouwregels is zijn met name regels over de hoogte van de brug opgenomen.

4.4 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel

De anti-dubbeltelregel moet op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) worden opgenomen om bijvoorbeeld te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een perceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene aanduidingsregels geluidzone - industrie

Deze gebiedsaanduiding betreft de vastlegging van de bestaande geluidzone rond het industrieterrein 'Stork Wärtsilä Diesel / Nederlandse Spoorwegen N.V.' voor zover gelegen binnen het plangebied. Er worden geen wijzigingen in de zonegrens aangebracht.

Algemene afwijkingsregels

In deze regels is als eerste de op grond van vaste jurisprudentie vereiste algemene afwijking in de vorm van de zogenaamde 'toverformule' opgenomen. Bij een omgevingsvergunning moet van het gebruiksverbod worden afgeweken, indien strikte toepassing zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Daarnaast wordt in deze regels de bevoegdheid gegeven om bij een omgevingsvergunning af te wijken van

bepaalde in het bestemmingsplan geregelde onderwerpen. Hierbij gaat het om afwijkingsregels die gelden voor alle bestemmingen in het plan. Deze regels zijn niet van toepassing, indien en voor zover er specifieke in de bestemming zelf geregelde afwijkingsregels van toepassing zijn.

Algemene procedureregels

Hierin wordt de standaardprocedure bij Zwolse bestemmingsplannen voor de voorbereiding van een besluit tot het stellen van een nadere eis beschreven.

Overige regels

In dit artikel wordt geregeld dat een bouwplan moet voorzien in voldoende ruimte voor parkeren, laden en lossen. Wat voldoende is, wordt op basis van het algemene parkeerbeleid van de gemeente Zwolle bepaald tijdens de beoordeling van een bouwplan.

Bij een omgevingsvergunning kan hiervan worden afgeweken, indien anderszins in voldoende ruimte kan worden voorzien. Ten slotte kan bij een omgevingsvergunning worden afgeweken in bijzondere omstandigheden, onder andere op basis van criteria van het algemene parkeerbeleid.

4.5 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht

Het overgangsrecht is vastgelegd in de vorm zoals in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voorgescreven.

Tevens is een hardheidsclausule opgenomen in de vorm van persoonsgebonden overgangsrecht op de wijze zoals door de regering bij de totstandkoming van het Bro werd aanbevolen.

Slotregel

Als laatste wordt de slotregel opgenomen. Deze regel bevat zowel de aanhalingstitel van het plan, de aanhalingstitel van de regels van het plan als de vaststellingsregel van het plan.

4.6 Handboek

Dit bestemmingsplan is vervaardigd conform de richtlijnen van het 'Handboek bestemmingsplannen Zwolle' versie 21.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Indien sprake is van één of meerdere aangewezen bouwplannen in de zin van artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening, (hierna: een aangewezen bouwplan), in combinatie met een bestemmingsplan, is de afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing. Dit houdt in dat de gemeenteraad een exploitatieplan dient vast te stellen tenzij middels gemeentelijke gronduitgifte dan wel, of in combinatie met, een anterieure overeenkomst de kosten in de grondexploitatie anderszins verzekerd zijn en, indien noodzakelijk, er afspraken zijn gemaakt over een tijdvak, fasering en locatie-eisen.

Voor zover er in het onderhavige bestemmingsplan is voorzien in een aangewezen bouwplan is deze gesitueerd op percelen die in eigendom zijn bij de gemeente, NS Vastgoed en Railinfratrust. De kosten van realisatie van de passerelle (inclusief verwerving Combi-gebouw) kunnen worden gedekt uit de beschikbare budgetten voor de Spoorzone (Investeringsbesluit Spoorzone 22 januari 2018 en het nog te nemen besluit over de geactualiseerde budgetten op basis van het definitief ontwerp na de zomer 2021).

Bij vaststelling van het bestemmingsplan wordt, op grond van het vorenstaande, geen exploitatieplan vastgesteld. Er wordt voor de passerelle geen grondexploitatie geopend.

Tenslotte kan de passerelle worden gezien als een bovenplanse cq. bovenwijkse voorziening. In de toekomst zal een financiële bijdrage van ruimtelijke ontwikkelingen worden verlangd die profijt hebben van deze voorziening.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In deze paragraaf wordt uitgelegd hoe het initiatief is gecommuniceerd met de buurt en wat de resultaten zijn van het vooroverleg met de vooroverlegpartners. Hiermee wordt de maatschappelijke uitvoerbaarheid toegelicht.

5.2.1 Overleg met de buurt

Gedurende de afgelopen tijd zijn er regelmatig informatiebijeenkomsten geweest en worden nog gehouden over ontwikkelingen in de Spoorzone. Daarnaast is er een speciale website in het leven geroepen, worden er regelmatig zogenaamde spoorcafés georganiseerd en wordt er een nieuwsbrief verstuurd. Via verschillende kanalen worden betrokkenen op verschillende momenten geïnformeerd.

5.2.2 Uitkomsten overleg

Op 13 maart 2020 is het bestemmingsplan in het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening naar 10 instanties verzonden met het verzoek om binnen vier weken schriftelijk te reageren. Na het einde van deze termijn hadden slechts enkele instanties gereageerd, wellicht door de uitbraak van het coronavirus. Om die reden is op 14 april 2020 de termijn verlengd tot en met 1 mei 2020.

Het plan is toegezonden naar de volgende instanties:

1. Provincie Overijssel;
2. Waterschap Drents Overijsselse Delta;
3. Veiligheidsregio IJsselland;
4. ProRail;
5. NS Vastgoed;
6. Vrienden van Assendorp;
7. Ondernemersvereniging Hanzeland;
8. Nieuwe Buitensociëteit Zwolle;
9. Stichting Zwolle Groenstad;

10. Bewonersbelangen Deventerstraatweg.

Onderstaand zijn de ontvangen reacties weergegeven en daar waar nodig voorzien van een reactie. Van de instanties genoemd onder 6 tot en met 10 is geen reactie ontvangen.

1. Provincie Overijssel

Opmerking:

Dit bestemmingsplan past in ons ruimtelijk beleid. Er zijn dan ook geen ruimtelijke belemmeringen wanneer dit plan in deze vorm in procedure wordt gebracht. Wij adviseren de gemeente om een plan niet eerder in procedure te brengen, als er zicht is op vergunbaarheid vanuit de Wet natuurbescherming. Momenteel worden de gevolgen van de uitspraak voor de vergunningverlening in beeld gebracht. Communicatie daarover verloopt via de website van bij12 en de website www.overijssel.nl/pas. Hiermee is het ambtelijk vooroverleg met de provincie (uit het Bro) afgerond.

Reactie gemeente:

De provincie geeft hiermee een positieve reactie. Voor wat betreft de vergunbaarheid in het kader van de Wnb wordt vermeld dat er in dit geval, gezien de aard en omvang van het project, ten aanzien van gebiedsbescherming geen sprake is van een toename van stikstofdepositie. Zie hiervoor ook paragraaf 3.7.3. Ten aanzien van soortenbescherming blijkt uit paragraaf 3.5.2 dat er geen sprake is van een aantasting van beschermde soorten. Er is geen ontheffing op basis van de Wnb vereist. Het vooroverleg met de provincie is hiermee positief afgerond.

2. Waterschap Drents Overijsselse Delta

Opmerking:

De uitkomsten van de toets worden heel kaal overgenomen in het bestemmingsplan. In de toelichting zou graag meer informatie terug willen worden gezien op welke wijze aan de adviezen richting wordt gegeven. Er wordt graag antwoord gezien op vragen als hoe wordt de waterberging van 60 mm per m2 gerealiseerd en of daar in het plan zelf ruimte voor is en worden daarvoor wadi's, kratten of andere technische oplossingen gerealiseerd.

Reactie gemeente:

Uitgangspunt is dat de Passerelle de groenste en meest duurzame loopbrug wordt. Vasthouden van en/of veilig afvoeren van hemelwater tijdens piekbuien van 60mm wordt meegenomen in het ontwerp, echter zijn er nu nog geen concrete oplossingen te noemen die worden toepast. Wadi's en kratten kunnen zeer waarschijnlijk, wegens ontwerpvoorschriften en raakvlakken met andere systemen (rail), niet op het brugdek worden geïnstalleerd. Wel zijn er in de omgeving van de loopbrug mogelijkheden om water te bergen (bij de trappen bijvoorbeeld). Hier wordt naar gekeken bij de verdere uitwerking van het ontwerp.

3. Veiligheidsregio IJsselland

Opmerkingen:

Geadviseerd wordt om de liften zodanig uit te voeren dat deze geschikt zijn voor het vervoer van een brancard. Ook is het aan te raden om de toegangen tot de passerelle bereikbaar te maken voor de hulpdiensten. Verdere maatregelen zijn hier vanuit externe veiligheid niet mogelijk of noodzakelijk.

Reactie gemeente:

Deze aspecten wordt meegenomen in het ontwerp van de passerelle.

4. ProRail

Het bestemmingsplan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

5. NS Vastgoed

Opmerkingen:

- a. NS heeft bezwaren tegen het wegbestemmen van het Combi-gebouw (eigendom NS). De gemeente zal aannemelijk moeten maken dat de passerelle daadwerkelijk binnen de duur van het bestemmingsplan gerealiseerd zal worden. Er zal in dat verband eerst overeenstemming met NS moeten worden bereikt over de voorwaarden waaronder de gemeente tot verwerving van het Combi-gebouw (NS blijft eigenaar van de ondergrond) kan worden overgegaan. Zolang die overeenstemming er niet is kan het Combi-gebouw niet worden wegbestemd en moet de huidige functie in het bestemmingsplan worden opgenomen.
- b. Onderdeel van het bereiken van overeenstemming over verwerving is een volledige schadeloosstelling van NS. Hierbij moet onder meer worden gedacht aan (niet limitatief) de waarde van het gebouw, huurdering etc., reconstructie van het overblijvende deel van de toegang tot de fietsenstalling (uit te voeren naar de eisen van NS), qua vermogens- en inkomenspositie geen nadeel ondervinden en het herplaatsen/verhuizen/compenseren van huurders. Daarnaast dienen er opstalrechten conform NS voorwaarden te worden gevestigd voor het aanlanden van de passerelle aan noord en zuidzijde op NS grond. Voor het vestigen van de opstalrechten zijn evenmin geen afspraken gemaakt. Denk hierbij onder meer aan kosten en vergoedingen.
- c. Verder staat op dit moment niet vast dat de passerelle kan worden aangemerkt als een bovenplanse c.q. bovenwijkse voorziening. Dit zal nog moeten worden bepaald aan de hand van hetgeen de Wro en de Bro hieromtrent bepalen.
- d. In paragraaf 3.1.2 staat dat een bijgebouw van het Combigebouw (eigendom bij ProRail) moet wijken. Dit is incorrect want NS Vastgoed is eigenaar van het pand en daarnaast zal het gehele Combigebouw moeten worden gesloopt om de passerelle mogelijk te maken.
- e. Aan de zuidzijde is een fors gebied bestemd als "Verkeer-Openbaar vervoer". Deze bestemming is beperkend voor de invulling van de gebiedsontwikkeling. De NS maakt samen met de gemeente een Nota van Uitgangspunten met betrekking tot de gebiedsontwikkeling waar het gebied met bestemming "Verkeer-Openbaar vervoer" onderdeel van uitmaakt. Er moet nog overeenstemming worden bereikt tussen NS en de gemeente over de inrichting en het gebruik van het gebied. Het bestemmingsplan moet zich daarom beperken tot de passerelle en de aanlandingen aan de zuidzijde en niet ook op de verdere inrichting van de zuidzijde.
- f. Er dient een nieuwe stations entree gerealiseerd te worden (naar perron 1 en de zogenaamde Kamperlijn). Dit gebied is bestemd als "Verkeer". Over de inrichting en het gebruik van de stations entree met bijbehorende voorzieningen moeten NS en de gemeente nog overeenstemming bereiken. Het bestemmingsplan moet zich daarom – indien en voorzover overeenstemming wordt bereikt over de voorwaarden waaronder de gemeente tot verwerving van het Combi-gebouw kan overgaan - beperken tot de passerelle en de aanlandingen aan de noordzijde en niet ook op de verdere inrichting van de noordzijde.
- g. De Oosterlaan is bestemd als "Verkeer-Openbaar vervoer". Dit komt niet overeen met de inrichtingsplannen. Op de desbetreffende plek (naast de AH to Go) zijn voorzieningen voor de stationsexploitatie voorzien (denk aan laden-lossen, ondergrondse vuilcontainers, hellingbaan voor de logistieke karren, stationsentree met bijbehorende voorzieningen). In paragraaf 3.1.2 wordt gesproken over een fietsenstalling. Er is geen fietsenstalling voorzien op de desbetreffende strook.
- h. Een deel van de AH to Go (eigendom van NS) wordt "wegbestemd". NS heeft bezwaren tegen het wegbestemmen. Er zal eerst overeenstemming met NS moeten worden bereikt over het ontwerp en de

invulling van de stations entree. Zolang die overeenstemming er niet is kan de AH to Go niet worden wegbestemd en moet de huidige functie in het bestemmingsplan worden opgenomen.

- i. Op het verbrede perron 15/16 moeten commerciële voorzieningen mogelijk worden gemaakt. Hierbij moet ten minste worden gedacht aan kiosken en reclame uitingen.
- j. Op verschillende plekken staat dat de stationstunnel is afgesloten door middel van poortjes. Dit suggereert dat er geen toegankelijkheid meer is. Verzoek om "afgesloten" te vervangen door "beperkt toegankelijk als gevolg van de aanwezigheid van poortjes".
- k. De titel van het bestemmingsplan is "Bestemmingsplan Spoorzone, passerelle" en zou zich tot de passerelle moeten beperken hetgeen nu niet het geval is.

Reactie gemeente:

- a. Het bestemmingsplan is hierop aangepast zodanig dat alleen het deel waar de passerelle komt onderdeel van het plangebied is. Hierdoor behoudt een deel van het Combi-gebouw zijn bestemming. Daarnaast is er inmiddels overeenstemming bereikt met NS. Om die reden kan de procedure van dit bestemmingsplan voort worden gezet.
- b. De opmerkingen die hier gemaakt worden gaan een bestemmingsplan te boven, ze zijn privaatrechtelijk van aard, daar waar een bestemmingsplan een publiekrechtelijk instrument is.
- c. Ook deze opmerking gaat dit bestemmingsplan te boven, ook dat wordt op een andere plek nader vorm gegeven.
- d. Het bestemmingsplan is hierop aangepast.
- e. Het bestemmingsplan is hierop aangepast zodanig dat aan de zuidzijde het plangebied verkleint is tot de passerelle en de aanlandingen, zie hiervoor ook paragraaf 3.1.2.
- f. Voor een reactie wordt verwezen naar hetgeen onder punt a is gesteld.
- g. De grens van het Tracébesluit is exact overgenomen zonder de consequenties te realiseren. De grens zal met enkele meters worden verlegd zodat de AH to go buiten het plangebied komt te liggen. Een fietsenstalling is gewoon een voorbeeld, een mogelijkheid dat bestaat binnen de bestemming "Verkeer", maar is omdat er niet direct in is voorzien verwijderd uit paragraaf 3.1.2. Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat de Oosterlaan niet de bestemming 'Verkeer-Openbaar vervoer' heeft maar de bestemming 'Verkeer'.
- h. Zie punt g.
- i. In het bestemmingsplan "Spoorzone" heeft het station de aanduiding "openbaar vervoerstation". Binnen die aanduiding zijn onder andere commerciële voorzieningen mogelijk. Ten onrechte komt dat hier niet op de verbeelding en in de regels terug. Ter hoogte van de passerelle is dit wel op de verbeelding weergegeven maar niet in de regels. Er is hier sprake van een omissie. Het bestemmingsplan is hier op aangepast.
- j. Wij delen deze opvatting en het bestemmingsplan is hierop aangepast.
- k. De hoofdreden voor het opstellen van het bestemmingsplan is de aanleg van de passerelle. Daarnaast is een deel van een Tracébesluit onderdeel van het bestemmingsplan. Het betreft hier niet meer dan een technische inpassing. We zien dan ook geen reden om het bestemmingsplan
- l. alleen tot de passerelle te beperken.

november 2021

bestemmingsplan Spoorzone, passerelle

november 2021

bestemmingsplan Spoorzone, passerelle

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

november 2021

bestemmingsplan Spoorzone, passerelle

Bijlage 1 AERIUS berekening

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Gemeente Zwolle	-, - -

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Passerelle Zwolle	RZDq8RUjCNVe

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
19 april 2021, 13:39	2021	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1	
NOx	41,30 kg/j
NH ₃	< 1 kg/j

Resultaten

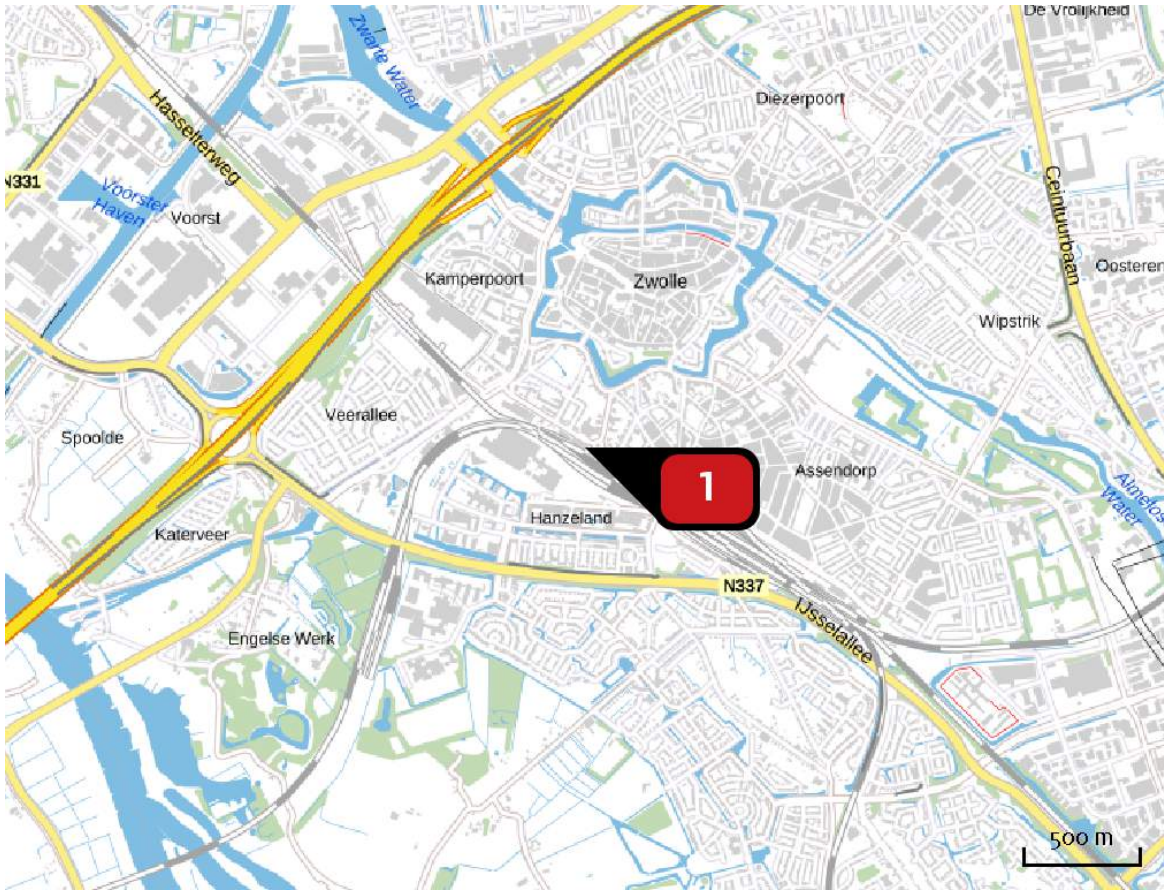
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

Aanlegfase

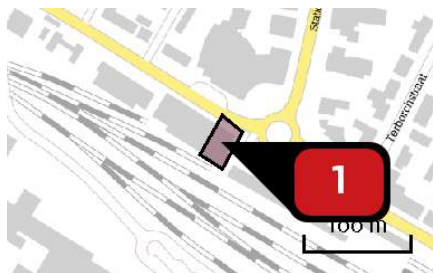
Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1  Mobiele werktuigen Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	< 1 kg/j	41,30 kg/j

Emissie
(per bron)
Situatie 1



Naam

Locatie (X,Y)

NOx

NH₃

Mobiele werktuigen

202695, 502274

41,30 kg/j

< 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof NOx NH ₃	Emissie
AFW	Totaal	3,0	1,5	0,0	NOx NH ₃	41,30 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2020_20210209_2f032ce1a2

Database versie 2020_20210209_2f032ce1a2

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2020>

november 2021

bestemmingsplan Spoorzone, passerelle

november 2021

bestemmingsplan Spoorzone, passerelle

REGELS

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1.1 plan:

het bestemmingsplan Spoorzone, passerelle met identificatienummer NL.IMRO.0193.BP18010-0004 van de gemeente Zwolle;

1.2 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen;

1.3 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.4 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding, indien het een vlak betreft;

1.5 bebouwing:

één of meer gebouwen, bijbehorende bouwwerken en/of andere bouwwerken;

1.6 bebouwingspercentage:

indien het percentage een bestemmingsvlak betreft:

de verhouding tussen de oppervlakte van het te bebouwen terreingedeelte en de totale oppervlakte van het bestemmingsvlak;

indien het percentage een perceel betreft:

een percentage, dat de grootte aangeeft van het deel van een perceel, dat ten hoogste mag worden bebouwd;

dit percentage wordt slechts berekend over het gedeelte van het bestemmingsvlak of het perceel, waarbinnen de bouwwerken mogen worden gebouwd;

1.7 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak;

1.8 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.9 bijbehorend bouwwerk:

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak;

1.10 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk;

1.11 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak;

1.12 bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;

1.13 bouwperceelgrens:

de grens van een bouwperceel;

1.14 bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;

1.15 bouwwerk:

een bouwkundige constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct hetzij indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren;

1.16 detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, verkopen, verhuren en leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit, waaronder zijn begrepen grootschalige detailhandel, volumineuze detailhandel, een tuincentrum en een supermarkt;

1.17 gebiedsontsluitingsweg:

een straat of weg waar de doorgaande functie van het verkeer primair is en welke dient voor de ontsluiting van een gebied;

1.18 dienstverlening:

het bedrijfsmatig verlenen van diensten, waarbij, het publiek rechtstreeks al dan niet via een balie te woord wordt gestaan en geholpen, waaronder zijn begrepen internetcafés, kapperszaken, schoonheidsinstituten, fotostudio's en naar de aard daarmee gelijk te stellen bedrijven en inrichtingen, evenwel met uitzondering van een garagebedrijf en een seksinrichting;

1.19 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

1.20 geluidsbelasting:

de geluidsbelasting vanwege een industrieterrein, een spoorweg of een weg als bedoeld in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder;

1.21 geluidsgevoelige functies:

ruimten binnen een woning voor zover die kennelijk als slaap-, woon-, of eetkamer worden gebruikt of voor een zodanig gebruik zijn bestemd, alsmede een keuken van een woning met een vloeroppervlakte van niet minder dan 11 m² en andere geluidsgevoelige functies als bedoeld in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder;

1.22 geluidsgevoelige gebouwen:

gebouwen welke dienen ter bewoning of ten behoeve van een andere geluidsgevoelige functie als bedoeld in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder;

1.23 hoofdgebouw:

een gebouw dat op een kavel door zijn ligging, constructie, afmetingen of functie als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken;

1.24 horeca:

de bedrijfssector gericht op het verstrekken van ter plaatse te nuttigen voedsel en dranken, het exploiteren van zaalaccommodatie en/of het verstrekken van nachtverblijf, één en ander al dan niet in combinatie met een vermaaksfunctie, waaronder zijn begrepen een 'bed & breakfast', discotheek, feestzaal en partyboerderij, evenwel met uitzondering van een erotisch getinte vermaaksfunctie;

1.25 openbaar toegankelijk gebied

weg als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder b, van de Wegenverkeerswet 1994, alsmede pleinen, parken, plantsoenen, openbaar water en ander openbaar gebied dat voor publiek algemeen toegankelijk is, met uitzondering van wegen uitsluitend bedoeld voor de ontsluiting van percelen voor langzaam verkeer;

1.26 openbare nutsvoorzieningen:

voorzieningen ten behoeve van openbaar nut, zoals gas-, water-, elektriciteits- en communicatievoorzieningen en voorzieningen ten behoeve van de inzameling van afval;

1.27 overig bouwwerk:

een bouwkundige constructie van enige omvang, geen gebouw of bijbehorend bouwwerk zijnde;

1.28 peil:

- a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- b. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;
- c. indien in of op het water wordt gebouwd: het Normaal Amsterdams Peil (of een ander plaatselijk aan te houden waterpeil);

november 2021

bestemmingsplan Spoorzone, passerelle

1.29 prostitutie:

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding;

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de dakhelling:

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak;

2.2 de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;

2.3 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

2.4 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk;

2.5 de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;

2.6 de horizontale bouwdiepte van een gebouw:

de lengte van een gebouw, gemeten buitenwerks en loodrecht vanaf de naar de weg toegekeerde gevel;

2.7 de verticale bouwdiepte van een gebouw:

de diepte van een gebouw, gemeten vanaf de onderzijde van de begane grondvloer;

2.8 de afstand tot de naar de weg toegekeerde gevel van een gebouw:

van enig punt van een bouwwerk tot de naar de weg toegekeerde gevel van dat gebouw. Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen blijven plinten, pilasters, dorpels, kozijnen, gevelversieringen, overstekende dakgoten en daken tot maximaal 0,5 meter buiten beschouwing;

2.9 ondergeschikte bouwdelen die buiten beschouwing gelaten moeten worden:

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen, als plinten, pilasters, stoep treden, dorpels, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, antennes, gevel- en kroonlijsten, luifels, erkers, balkons, dakgoten en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits:

- a. de overschrijding van aanduidingsgrenzen, bouwgrenzen dan wel bestemmingsgrenzen niet meer dan 1,30 meter bedraagt;
- b. een erker aan een naar de weg toegekeerde gevel van een woning niet breder is dan 3/5 deel van de betreffende gevel.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebiedsontsluitingswegen;
- b. een bovengronds plein;
- c. een brug ten behoeve van het langzaam verkeer ter plaatse van de aanduiding 'brug';
- d. voetpaden, fietspaden en fiets/bromfietspaden;

met daaraan ondergeschikt:

- e. parkeervoorzieningen en fietsparkeervoorzieningen;
- f. voorzieningen ten behoeve van beeldende kunst;
- g. geluidwerende voorzieningen;
- h. openbare nutsvoorzieningen;
- i. infrastructurele voorzieningen;
- j. groenvoorzieningen;
- k. water;

met de daarbij behorende:

- l. bebouwing.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Andere gebouwen dan tunnels

Voor het bouwen van andere gebouwen dan tunnels gelden de volgende regels:

- a. de oppervlakte van een gebouw mag niet meer dan 50 m² bedragen;
- b. de goothoogte van een gebouw mag niet meer dan 3 meter bedragen;
- c. de bouwhoogte van een gebouw mag niet meer dan 6 meter bedragen.

3.2.2 Overige bouwwerken

Voor het bouwen van overige bouwwerken als bedoeld in artikel 1.27 gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 2 meter bedragen;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m), maximum bebouwingspercentage (%)' geldt dat de bouwhoogte in meters ten behoeve van een brug met bijbehorende voorzieningen niet meer dan de aangegeven bouwhoogte mag bedragen en dat het bebouwingspercentage per gebied niet meer dan het aangegeven percentage mag bedragen;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, niet genoemd onder a en b, mag niet meer dan 10 meter bedragen.

3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. een samenhangend stedenbouwkundig beeld;
- b. een goede woonsituatie;

- c. de verkeersveiligheid;
- d. de mogelijkheid om in voldoende mate te kunnen parkeren;
- e. de sociale veiligheid;
- f. een goede milieusituatie;
- g. de bescherming van de groenstructuur;
- h. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

3.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik strijdig met deze bestemming als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in ieder geval gerekend het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting;

3.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen met inachtneming van het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening de bestemmingen wijzigen in die zin dat:

- a. de bestemming 'Verkeer' kan worden gewijzigd in de bestemming 'Verkeer - Openbaar vervoer' of 'Verkeer - Railverkeer';
- b. de begrenzing van de aanduiding 'brug' wordt gewijzigd;

mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- 1. het stedenbouwkundig beeld;
- 2. de woonsituatie;
- 3. de verkeersveiligheid;
- 4. de parkeergelegenheid;
- 5. de parkeernormen;
- 6. de sociale veiligheid;
- 7. de milieusituatie;
- 8. de groenstructuur;
- 9. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 4 Verkeer - Openbaar vervoer

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Openbaar vervoer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. rijbanen voor het openbaar vervoer;
- b. rijbanen voor hulpdiensten;
- c. voetpaden, fietspaden en fiets/bromfietspaden met een inrichting gericht op de afwikkeling van het doorgaande langzaam verkeer;
- d. een brug ten behoeve van het langzaam verkeer ter plaatse van de aanduiding 'brug';
- e. busstations met busperrons al dan niet met bijbehorende overkappingen, ter plaatse van de aanduiding 'openbaar vervoerstation';
- f. opstelterreinen voor bussen, ter plaatse van de aanduiding 'openbaar vervoerstation';
- g. taxistandplaatsen, ter plaatse van de aanduiding 'openbaar vervoerstation';
- h. fietsenstallingen, ter plaatse van de aanduiding 'openbaar vervoerstation';
- i. een openbaar vervoerstation ter plaatse van de aanduiding 'openbaar vervoerstation';
- j. wegen, paden en haal- en brengstroken met een inrichting gericht op het gemengd verkeer in een 30 kilometer gebied, ter plaatse van de aanduiding 'verkeer';

met daaraan ondergeschikt:

- k. detailhandel, dienstverlening en horeca ten behoeve van de reizigers, waarbij horeca beperkt is tot horeca, als genoemd in de categorieën 1 tot en met 4 van de Lijst met horecacategorieën, welke als bijlage 1 bij deze regels is opgenomen, ter plaatse van de aanduiding 'openbaar vervoerstation';
- l. parkeervoorzieningen;
- m. voorzieningen ten behoeve van beeldende kunst;
- n. geluidwerende voorzieningen;
- o. openbare nutsvoorzieningen;
- p. infrastructurele voorzieningen;
- q. groenvoorzieningen;
- r. water;

met de daarbij behorende:

- s. bebouwing.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Andere gebouwen dan tunnels

Voor het bouwen van andere gebouwen dan tunnels geldt dat ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m), maximum bebouwingspercentage (%)' de bouwhoogte in meters van een gebouw niet meer dan de aangegeven bouwhoogte mag bedragen en dat het bebouwingspercentage per bestemmingsvlak niet meer dan het aangegeven percentage mag bedragen.

4.2.2 Overige bouwwerken

Voor het bouwen van overige bouwwerken als bedoeld in artikel 1.27 gelden de volgende regels:

- a. ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m), maximum bebouwingspercentage (%)' geldt dat de bouwhoogte in meters ten behoeve van een brug met bijbehorende voorzieningen niet meer dan de aangegeven bouwhoogte mag bedragen en dat het bebouwingspercentage per gebied niet meer dan het aangegeven percentage mag bedragen;
- b. de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 2 meter bedragen;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, niet genoemd onder a en b, mag niet meer dan 10 meter

bedragen.

4.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. een samenhangend stedenbouwkundig beeld;
- b. een goede woonsituatie;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de mogelijkheid om in voldoende mate te kunnen parkeren;
- e. de sociale veiligheid;
- f. een goede milieusituatie;
- g. de bescherming van de groenstructuur;
- h. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

4.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik strijdig met deze bestemming als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in ieder geval gerekend het gebruik van gronden en gebouwen ten behoeve van een seksinrichting.

4.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen met inachtneming van het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening de bestemmingen wijzigen in die zin dat:

- a. de bestemming 'Verkeer - Openbaar vervoer' kan worden gewijzigd in de bestemming 'Verkeer' of 'Verkeer - Railverkeer';
- b. de begrenzing van de aanduiding 'brug' wordt gewijzigd;

mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

1. het stedenbouwkundig beeld;
2. de woonsituatie;
3. de verkeersveiligheid;
4. de parkeergelegenheid;
5. de parkeernormen;
6. de sociale veiligheid;
7. de milieusituatie;
8. de groenstructuur;
9. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 5 Verkeer - Railverkeer

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Railverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. spoorwegvoorzieningen;
 - b. een openbaar vervoerstation ter plaatse van de aanduiding 'openbaar vervoerstation';
 - c. een brug ten behoeve van het langzaam verkeer ter plaatse van de aanduiding 'brug';
- met daaraan ondergeschikt:
- d. detailhandel, dienstverlening en horeca ten behoeve van de reizigers ter plaatse van de aanduiding 'openbaar vervoerstation', waarbij horeca beperkt is tot horeca, als genoemd in de categorieën 1 tot en met 4 van de lijst met horecacategorieën, welke als bijlage 1 bij deze regels is opgenomen;
 - e. spoorwegperrons al dan niet met bijbehorende overkappingen;
 - f. bruggen en tunnels voor het openbaar vervoer en het langzaam verkeer;
 - g. gebouwen ten behoeve van spoorwegvoorzieningen;
 - h. overwegen;
 - i. paden;
 - j. parkeervoorzieningen;
 - k. voorzieningen ten behoeve van beeldende kunst;
 - l. geluidwerende voorzieningen;
 - m. openbare nutsvoorzieningen;
 - n. infrastructurele voorzieningen;
 - o. groenvoorzieningen;
 - p. bermstroken;
 - q. taluds;
 - r. water;
- met de daarbij behorende:
- s. overige bouwwerken.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Andere gebouwen dan tunnels

Voor het bouwen van andere gebouwen dan tunnels geldt dat ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m), maximum bebouwingspercentage (%)' de bouwhoogte in meters van een gebouw niet meer dan de aangegeven bouwhoogte mag bedragen en dat het bebouwingspercentage per gebied niet meer dan het aangegeven percentage mag bedragen.

5.2.2 Overige bouwwerken

Voor het bouwen van overige bouwwerken als bedoeld in artikel 1.27 gelden de volgende regels:

- a. ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m), maximum bebouwingspercentage (%)' geldt dat de bouwhoogte in meters ten behoeve van een brug met bijbehorende voorzieningen niet meer dan de aangegeven bouwhoogte mag bedragen en dat het bebouwingspercentage per gebied niet meer dan het aangegeven percentage mag bedragen;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'brug' mag de bouwhoogte in meters van een brug met bijbehorende voorzieningen niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' staat aangegeven;
- c. de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 2 meter bedragen;
- d. de bouwhoogte van portaalconstructies, bovenleidingen, overwegvoorzieningen en masten mag niet

meer dan 10 meter bedragen gemeten vanaf de bovenkant van de spoorstaaf;

- e. de bouwhoogte van overige bouwwerken, niet genoemd onder a, b, c en d mag niet meer dan 4 meter bedragen.

5.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. een samenhangend stedenbouwkundig beeld;
- b. de verkeersveiligheid;
- c. de mogelijkheid om in voldoende mate te kunnen parkeren;
- d. de sociale veiligheid;
- e. een goede milieusituatie;
- f. de bescherming van de groenstructuur;
- g. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

5.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik strijdig met deze bestemming als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in ieder geval gerekend het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting;

5.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen met inachtneming van het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening de bestemmingen wijzigen in die zin dat:

- a. de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' kan worden gewijzigd in de bestemming 'Verkeer - Openbaar vervoer' of 'Verkeer';
- b. de begrenzing van de aanduiding 'brug' wordt gewijzigd;

mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- 1. het stedenbouwkundig beeld;
- 2. de woonsituatie;
- 3. de verkeersveiligheid;
- 4. de parkeergelegenheid;
- 5. de parkeernormen;
- 6. de sociale veiligheid;
- 7. de milieusituatie;
- 8. de groenstructuur;
- 9. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 7 Algemene aanduidingsregels geluidzone - industrie

7.1 Aanduidingsomschrijving

- a. Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - industrie' zijn de gronden, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede aangewezen voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting van geluidsgevoelige gebouwen vanwege het industrieterrein Stork Wärtsilä Diesel / Nederlandse Spoorwegen N.V., omdat op dit industrieterrein geluidszoneringsplichtige inrichtingen zijn toegestaan.
- b. Voor zover de grens van de aanduiding 'geluidzone - industrie' niet samenvalt met de plangrens mag de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein Stork Wärtsilä Diesel / Nederlandse Spoorwegen N.V. buiten deze grens en buiten het industrieterrein, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, de waarde van 50 dB(A) niet te boven gaan.

Artikel 8 Algemene afwijkingsregels

8.1 Algemene afwijking van het algemeen geldende gebruiksverbod van artikel 2.1, eerste lid onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Bij een omgevingsvergunning wordt afgeweken van het verbod als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

8.2 Algemene afwijkingsbevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan in dit plan of in een wijzigingsplan of uitwerkingsplan afgeweken worden van:

- a. de bij recht in de regels gegeven aantallen, maten, afmetingen en percentages tot niet meer dan 10% van die aantallen, maten, afmetingen en percentages voor zover er geen specifieke afwijkingsmogelijkheid in deze regels van toepassing is;
- b. de bestemmingsregels om toe te staan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid of verkeersintensiteit daartoe aanleiding geven;
- c. de bestemmingsregels om toe te staan dat aanduidingsgrenzen, bouwgrenzen dan wel bestemmingsgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft;
- d. de bestemmingsregels ten aanzien van de maximum bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings om toe te staan dat de bouwhoogte wordt vergroot in het belang van het af te scheiden erf of het af te scheiden perceel;
- e. de bestemmingsregels ten aanzien van de maximum bouwhoogte van overige bouwwerken als bedoeld in artikel 1.27 om toe te staan dat de bouwhoogte van overige bouwwerken ten behoeve van kunstwerken en ten behoeve van zend-, ontvang- of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 40,00 meter;
- f. de bestemmingsregels ten aanzien van de maximum bouwhoogte van overige bouwwerken als bedoeld in artikel 1.27, niet genoemd onder d en e, om toe te staan dat de bouwhoogte van deze overige bouwwerken wordt vergroot tot niet meer dan 10,00 meter;
- g. het bepaalde ten aanzien van de maximum bouwhoogte van gebouwen om toe te staan dat de bouwhoogte van de gebouwen ten behoeve van plaatselijke verhogingen van bouwdelen die niet van ondergeschikte aard zijn, als, liftkokers, trappenhuisen, en lichtkappen, wordt vergroot, mits:
 1. de oppervlakte van de vergroting niet meer dan 50 m² bedraagt;
 2. de bouwhoogte niet meer dan 1,25 maal de maximum bouwhoogte van het betreffende gebouw bedraagt;
- h. de bestemmingsregels ten behoeve van het innemen of hebben van een standplaats, tenzij:
 1. de standplaats hetzij op zichzelf hetzij in verband met de omgeving niet voldoet aan eisen van redelijke welstand;
 2. als gevolg van bijzondere omstandigheden in de gemeente of in een deel van de gemeente redelijkerwijs te verwachten is dat door het verlenen van de vergunning voor een standplaats voor het verkopen van goederen een redelijk verzorgingsniveau voor de consument ter plaatse in gevaar komt;

8.3 Voorwaarden voor het toestaan van afwijkingen

De in artikel 8.2 genoemde afwijkingen kunnen slechts worden toegestaan, mits geen onevenredige

november 2021

bestemmingsplan Spoorzone, passerelle

aantasting plaatsvindt van:

- a. het stedenbouwkundig beeld;
- b. de woonsituatie;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de parkeergelegenheid;
- e. de sociale veiligheid;
- f. de milieusituatie;
- g. de groenstructuur;
- h. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 9 Algemene procedureregels

Op de voorbereiding van een besluit tot het stellen van een nadere eis is de volgende procedure van toepassing:

1. Het ontwerp van een besluit met bijbehorende stukken wordt gedurende 2 weken ter inzage gelegd in het informatiecentrum in het stadskantoor van de gemeente Zwolle waarbij de stukken door een ieder kunnen worden geraadpleegd en voor een ieder digitaal kunnen worden opgevraagd;
2. Burgemeester en wethouders maken de terinzagelegging van tevoren langs elektronische weg bekend in het Gemeenteblad dat tevens bereikbaar is via de website van de gemeente Zwolle en op www.overheid.nl;
3. De bekendmaking houdt mededeling in van de bevoegdheid tot het naar voren brengen van zienswijzen;
4. Gedurende de onder a. genoemde termijn kunnen belanghebbenden bij burgemeester en wethouders langs elektronische weg of schriftelijk hun zienswijzen naar voren brengen omtrent het ontwerp van het besluit.

Artikel 10 Overige regels

10.1 Parkeren

- a. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen en/of een omgevingsvergunning voor een wijziging van het gebruik is verzekerd, dat op eigen terrein, dat bij dat bouwwerk of terrein waarvoor vergunning wordt verleend hoort, wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor motorvoertuigen. Daarbij moet worden voldaan worden aan de parkeeropgave, zoals neergelegd in de "Regeling Parkeernormen 2016". Indien deze regeling wordt gewijzigd, moet rekening worden gehouden met deze wijziging.
- b. De onder a. bedoelde plaatsen voor het parkeren van motorvoertuigen moeten afmetingen hebben die afgestemd zijn op gangbare motorvoertuigen, zoals neergelegd in de "Regeling Parkeernormen 2016". Indien deze regeling wordt gewijzigd, moet rekening worden gehouden met deze wijziging.

10.2 Laden en lossen

Indien de bestemming van een bouwwerk of een terrein aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen moet, bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen en/of een omgevingsvergunning voor een wijziging van het gebruik, zijn verzekerd, dat op eigen terrein wordt voorzien in voldoende ruimte voor het laden en lossen.

10.3 Afwijken van de overige regels

10.3.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning voor het bouwen en/of een omgevingsvergunning voor een wijziging van het gebruik kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 10.1 en 10.2:

- a. voor zover op andere wijze in de nodige parkeergelegenheid dan wel laad- of losruimte wordt voorzien;
- b. voor zover door een maatregel geen of minder dan de nodige parkeergelegenheid dan wel laad- of losruimte noodzakelijk is;
- c. voor zover het voldoen aan die regels door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

10.3.2 Voorwaarden

Bij de toepassing van de in artikel 10.3.1 genoemde afwijkingen wordt rekening gehouden met de afwijkingsvoorwaarden, zoals deze zijn neergelegd in de "Regeling Parkeernormen 2016". Indien deze regeling worden gewijzigd moet rekening worden gehouden met deze wijziging.

Hoofdstuk 4 Overgangs-en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

11.1 Overgangsrecht bouwwerken

11.1.1 *Bouwen*

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

11.1.2 *Afwijken*

Bij een omgevingsvergunning kan eenmalig worden afgeweken van het bepaalde in artikel 11.1.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in artikel 11.1.1 met maximaal 10%.

11.1.3 *Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken*

Artikel 11.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

11.2 Overgangsrecht gebruik

11.2.1 *Voortzetting strijdig gebruik*

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

11.2.2 *Verbod verandering strijdig gebruik*

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in artikel 11.2.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

11.2.3 *Verbod hervatting strijdig gebruik*

Indien het gebruik, bedoeld in artikel 11.2.1, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

11.2.4 *Uitzondering op het overgangsrecht gebruik*

Artikel 11.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

11.2.5 Hardheidsclausule

Voor zover toepassing van het overgangsrecht gebruik leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard voor een of meer natuurlijke personen die op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan grond en bouwwerken gebruikten in strijd met het voordien geldende bestemmingsplan, kan met het oog op beëindiging op termijn van die met het plan strijdige situatie, ten behoeve van die persoon of personen bij een omgevingsvergunning van dat overgangsrecht worden afgeweken.

november 2021

bestemmingsplan Spoorzone, passerelle

Artikel 12 Slotregel

Het plan wordt aangehaald als:

bestemmingsplan Spoorzone, passerelle.

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan 'Spoorzone, passerelle'.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Zwolle in de vergadering
van nummer

P.H. Snijders, voorzitter,

E. Meurs, griffier,

november 2021

bestemmingsplan Spoorzone, passerelle

november 2021

bestemmingsplan Spoorzone, passerelle

BIJLAGEN BIJ DE REGELS

Bijlage 1 Lijst met horecacategorieën

horeca van categorie 1:

een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van ter plaatse bereide maaltijden voor consumptie ter plaatse met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken;

horeca van categorie 2a:

een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van zwak- en niet alcoholische dranken met als nevenactiviteit het verstrekken van voor consumptie ter plaatse bereide etenswaren;

horeca van categorie 2b:

een horecabedrijf dat tot hoofddoel dan wel nevenactiviteit heeft het verstrekken van niet-alcoholische dranken en het verstrekken van voor consumptie ter plaatse bereide etenswaren;

horeca van categorie 3:

een horecabedrijf dat tot hoofddoel dan wel nevenactiviteit heeft het verstrekken van voor consumptie ter plaatse bereide etenswaren en het verstrekken van zwak- en niet-alcoholische dranken;

horeca van categorie 4:

een horecabedrijf, niet zijnde een discotheek of bar/dancing, dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken voor consumptie ter plaatse met als nevenactiviteit het verstrekken van kleine etenswaren al dan niet ter plaatse bereid;

horeca van categorie 5:

een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van dranken voor gebruik ter plaatse waarbij het doen beluisteren van overwegende mechanische muziek en het gelegenheid geven tot dansen een wezenlijk onderdeel vormen;

horeca van categorie 6:

een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van logies (per nacht) met als nevenactiviteiten het verstrekken van maaltijden en/of dranken voor consumptie.



LEGENDA

- Plangebied

Plangebiedgrens
- Bestemmingen

V

Verkeer

V-OV

Verkeer - Openbaar vervoer

V-RV

Verkeer - Railverkeer
- Gebiedsaanduidingen

geluidzone - industrie
- Funciteaanduidingen

(br)

brug

(ovs)

openbaar vervoerstation

(v)

verkeer
- Maatvoeringaanduidingen

maatvoeringsvlak

maximum bouwhoogte (m)

maximum bouwhoogte (m), maximum bebouwingspercentage (%)

VERKLARING

- topografische gegevens van de bestaande bebouwing met huisnummers
- kadastrale grenzen en perceelnummers
- kadastrale sectiegrens

Bronhouder:	Schaal:	Formaat:	Bestandsnaam:
Gemeente Zwolle	1 : 1000	A1	BP18010-0004.pdf
Planjurist:	Getekend door:	Datum:	Bladnr:
S. Weertman	J.F.G. Grobbe	01-11-2021	1 van 1
		Vaststellingsbesluit:	
		vb_NL.IMRO.0193.BP18010-0004.pdf	

Bestemmingsplan Spoorzone,
passerelle
NL.IMRO.0193.BP18010-0004
Vastgesteld