



AANGEPASTE BELEIDSVISIE ATTENTIEMASTEN 2018

Inhoud

0. Inleiding

0.1 Aanleiding	3
0.2 Beoogd effect visie	3

1. Potentiële locaties, hoogte en functie

1.1 Hoogbouwvisie structuurplan Zwolle	5
1.2 Bestaande situatie masten in Zwolle	7
1.3 Nadere definities	7
1.4 Ruimtelijke impact	9

2. Toetsingskader

2.1 Toetsing aan criteria (Stap 1)	11
2.2 Toetsing attentiemasten aan randvoorwaarden (Stap 2)	13
2.3 Toetsing aan eisen en richtlijnen (Stap 3)	15
2.4 Afwijkingsbevoegdheid beleidsregel reclame	19

Separate BIJLAGEN I, II & III: visualisaties attentiemasten

0. Inleiding

0.1 Aanleiding

Evaluatie en aanpassing bestaande visie

Op 6 januari 2014 heeft de raad ingestemd met de 'Beleidsvisie attentiemasten'. Hiermee is een kader geschapen voor de plaatsing van acht nieuwe attentiemasten nabij de A28 en 15 kleinere (lagere) masten op beeldbepalende locaties bij bedrijventerreinen. In de visie is bepaald dat er een evaluatie van het beleid zou plaatsvinden na vergunning van vier nieuwe masten nabij de A28.

Op grond van de beleidsvisie zijn twee nieuwe masten vergund die voldeden aan de gestelde criteria. Daarnaast zijn twee verzoeken afgewezen die niet pasten. De vergunningen betroffen attentiemasten voor Hornbach (Blaloweg) en het Foodcourt Vrolijkheid (Oude Meppelerweg). De raad heeft, na vaststelling van de beide bestemmingsplannen voor deze ontwikkelingen, gevraagd om de evaluatie te vervroegen en uit te voeren in 2017 (direct na vaststelling van het bestemmingsplan Foodcourt de Vrolijkheid). Deze evaluatie heeft plaatsgevonden en is in de raad van december 2017 vastgesteld.

De raad heeft besloten om de beleidsvisie attentiemasten te continueren met inachtneming van een aantal verbeteringen, welke hieronder zullen worden beschreven. Daarnaast is een amendement aangenomen waarin de raad twee extra voorwaarden opneemt die verwerkt moeten worden in de aan te passen visie.

Deze nieuwe visie biedt het aangepaste kader voor de afweging van nieuwe mastverzoeken zoals de raad dat heeft gewenst. De tekst van de nieuwe visie wijkt zo min mogelijk af van haar voorganger. De criteria en betreffende kaarten zijn aangepast zodat het afwegingskader overeenkomt met het aangenomen amendement en te in de evaluatie genoemde verbeterpunten.

Verbeterpunten n.a.v. evaluatie en vastgestelde amendement

In de evaluatie is geconstateerd dat er een verruiming nodig is van het criterium *cruciale punten in beeldgevoelige woongebieden*. Door hierbij het criterium *zicht vanuit woningen* op te nemen, worden belangen van omwonenden beter geborgd. Via een op te stellen beeldeffectrapportage (BER) moet dan ook onderzocht worden of er vanuit bepaalde woningen zicht is op de mast en of er dus belangen van individuele bewoners moeten worden meegewogen. Met het BER moet aangetoond worden in hoeverre dit '*zicht vanuit woningen*' verstoord wordt. Dit geldt waarschijnlijk voor een toenemend aantal woningen naarmate deze dichter bij de A28 liggen.

Een andere verbetering is de mogelijkheid om te kunnen bouwen buiten het eigen terrein van de aanvrager. Uit de evaluatie is gebleken dat dit wenselijk wordt geacht als er hierdoor een betere, meer optimale locatie gevonden kan worden waar zowel de attentiewaarde voldoende is en de overlast voor omwonenden verminderd kan worden. Om die reden wordt opgenomen dat er gezocht moet worden naar een alternatieve plek buiten het eigen perceel, dichtbij de A28, als blijkt dat er onevenredige verstoring van het zicht vanuit woningen optreedt. Het uitgangspunt moet dan zijn dat de mast ook lager kan zijn dan op het eigen perceel. Alleen in dat geval, hetgeen via het BER dient te worden aangetoond, mag er buiten het eigen perceel worden gebouwd.

Met het aannemen van een amendement is besloten dat de maximale hoogte van een attentiemast wordt begrensd op 30 meter en dat er twee zoekgebieden uit de visie worden uitgesloten. Dit betreft de zone Holtenbroek-zuid en Achmea-Wehkamp.

De twee verbeterpunten en de twee voorwaarden uit het amendement leveren de bouwstenen voor aanpassing van de visie. In onderstaande wordt eerst de aanleiding van de visie besproken. Vervolgens wordt het (nieuwe) beoordelingskader uitgewerkt.

Aanleiding opstellen oorspronkelijke beleidsvisie

Hoge attentiemasten waren niet voorzien in het Zwolse ruimtelijk beleid en ook niet in het destijds geldende reclamebeleid. Op grond van de beleidsregel reclame, mocht een attentiemast de hoogte van het pand of complex niet of slechts in beperkte mate overstijgen. Nieuwe ontwikkelingen, waarbij initiatiefnemers opteren voor hogere masten vroegen om aanpassing van dit beleid.

Bedrijven, maatschappelijke instellingen, overheden en andere instanties maken gebruik van een breed scala aan middelen om zich te presenteren. Potentiële klanten willen ook graag weten welke producten en diensten voorhanden zijn. Door het maken van reclame komen de bedrijven en potentiële klanten met elkaar in contact. Ondanks de sterk groeiende reclamevoering en verkoop via internet, houden ook de traditionele fysieke reclameobjecten hun toegevoegde waarde.

Dat geldt evenzeer voor attentiemasten langs snelwegen waarop logo/naam van bedrijf of instelling te zien is of langs de Buitenring ter markering van een Zwols werkgebied. Hiermee wil een bedrijf of instelling zich aan de stad verbinden en passanten attenderen op haar Zwolse vestigingsplaats. Het verzorgingsgebied kan hierbij ook een rol spelen als een deel van de omzet uit “klanten” uit de regio wordt gehaald en men daarmee afhankelijk is van een snel- of aanvoerweglocatie om de beoogde omzet te realiseren.

Visie door raad gevraagd

Voordat de eerste versie van de visie werd vastgesteld werden mastaanvragen casus voor casus getoetst en de raadsbesluiten hierover werden incidenteel genomen, zoals de mast Lichtmis-truckerscentrum, de mast Zwolle Noord ter verwijzing naar stadion, ziekenhuis en McDonald's en navigatiemast bij IKEA. De raad heeft naar aanleiding hiervan gevraagd om te komen met een beleidskader als integraal toetsingskader voor nieuwe mastaanvragen.

0.2 Beoogd effect visie

Visie als aanvulling op structuurplan

Om enerzijds de kansen te benutten en anderzijds hinder te voorkomen, wil Zwolle actief sturing geven aan de plaatsing van nieuwe reclamemasten en de vervanging van bestaande masten. In aanvulling op de hoogbouwvisie in het structuurplan Zwolle (vastgesteld op 16 juni 2008) is deze aangepaste beleidsvisie opgesteld, die aangeeft waar en hoe attentiemasten *stedenbouwkundig inpasbaar* zijn. Op basis van deze visie wil Zwolle initiatiefnemers inspireren en uitnodigen om plannen uit te werken voor de realisatie van nieuwe attentiemasten of transformatie van bestaande masten.

Potentiële plekken, hoogte en functie

In de visie wordt binnen de kaders van het structuurplan de gewenste plaatsingszones of locaties, hoogte en functionaliteit van attentiemasten bepaald. Het gaat over potentiële plekken en een bepaald maximumaantal nieuwe masten:

- op eigen terrein, *of dichterbij de A28 wanneer op eigen terrein onevenredige beeldvervalsing optreedt voor omwonenden*, om te attenderen op de aanwezigheid van desbetreffend bedrijf, bedrijvenscluster of instelling in Zwolle;
- in het openbare gebied langs de Buitenring en toevoerwegen ter markering van de in het structuurplan aangewezen werkgebieden voor bedrijvigheid en centrumdoeleinden en ter attentie op de aanwezigheid van desbetreffend bedrijf, bedrijvenscluster of instelling in dit Zwols werkgebied.

De huidige situatie van bestaande masten die volgens een gemeentelijke besluit geplaatst zijn of mogen worden, blijft onafhankelijk van de nieuwe beleidsvisie als gegeven werkelijkheid voortbestaan. Dit geldt ook voor de masten die zijn vergund op basis van de eerste versie van de beleidsvisie (Hornbach en Foodcourt Vrolijkheid).

Toetsingskader

De potentiële plekken, hoogte en functionaliteit van masten worden vervat in nadere definities, criteria, randvoorwaarden en uitgangspunten. De beleidsvisie dient als kader voor planologische regelingen voor de stedenbouwkundige inpassing van nieuwe of te vervangen attentiemasten, alsmede voor aanpassing van de beleidsregel reclame.

1. Potentiële locaties, hoogte en functie

1.1 Hoogbouwvisie structuurplan Zwolle

Economische dynamiek en zichtbaarheid

In Zwolle is er vraag naar hoogbouw. Dit kan alleen als we kiezen voor een samenhangende regie op ruimtelijke programma's, met het oog op compact en economisch ruimtegebruik, hoogwaardige beeldkwaliteit en duurzaamheid. Tegelijkertijd is het wenselijk om op geschikte plekken met hogere bebouwing uiting te geven aan de economische dynamiek van het moderne Zwolle met een marktgerichte benadering.

In het structuurplan is de ambitie geformuleerd om de zichtbaarheid van de stad vanaf de A28 te bevorderen. De A28 vormt de hoofdverbinding voor autoverkeer tussen de Randstad en Noord-Nederland en loopt dwars door de stad; hier passeren veel mensen.

Representatieve kantoren en andere, verrassende nieuwbouw in een afwisselende hoogte zullen in toenemende mate automobilisten de indruk geven dat zij door een dynamische stad rijden, die in een mooi groen ommeland ligt. Hierbij markeert de 95 meter hoge IJsseltoren de toegang van de stad vanaf de A28.

In de context van deze gebouwen zijn attentiemasten ook een manier waarop de stad zich met bedrijven en voorzieningen aan de A28 kan presenteren.

Verspreide ordening van hoogbouw

Als eerste stap in de visievorming is in november 2004 door de stad een 'Hogerhuisdebat' gevoerd en verscheen in maart 2005 de Hoogbouwstudie. De studie mondde uit in twee hoogbouwscenario's: geconcentreerd versus verspreide ordening. Gelet op alle voor- en nadelen voor beeldkwaliteit, gebruikskwaliteit en duurzaamheid is gekozen voor een verspreide ordening van hoogbouw, omdat deze het meest aansluit op de bestaande schaal en identiteit van Zwolle. En omdat met spreiding het meest flexibel ingespeeld kan worden op een fluctuerende marktvraag.

Bouwhoogtezoning in meerdere gradaties

In het structuurplan is het gespreide ordeningsscenario verfijnd tot een bouwhoogtezoning in meerdere gradaties, aangegeven op kaart 14 *Stad met beeldkwaliteit*.

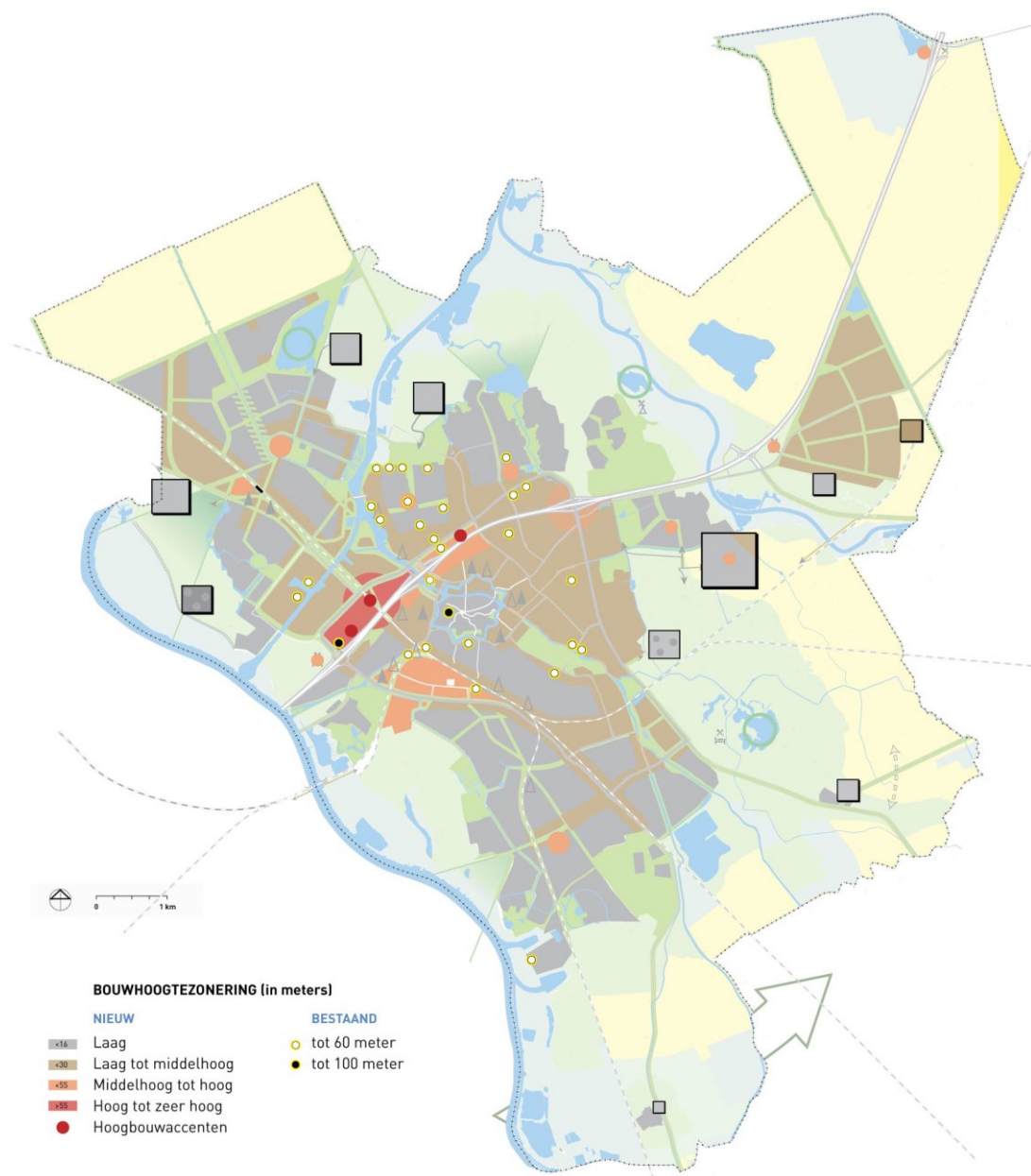
Hogere bebouwing is vanuit iedere plek anders zichtbaar en de beeldkwaliteit ervan wordt door de passant ervaren al wandelend of rijdend langs belangrijke routes, zoals de A28, de Zwartewaterallee en andere hoofdwegen. En in het bijzonder naar en door knooppunten, zoals in en rond de Zwolse binnenstad of andere centra, bij het NS-station en bij andere transferpunten, waar men van vervoerswijze wisselt.

Er is gevoelsmatig een grens te markeren tot waar de passant contact heeft met de gebruikers van een gebouw en andersom. Die grens ligt, afhankelijk van de maat van de buitenruimte, tussen de 16 en 30 meter. Gebouwen hoger dan 16 meter steken hierbij al gauw boven de meeste stadsbomen uit. Boven de 30 meter - twee keer de gemiddelde hoogte van een boomkruin - doet dit maaiveldcontact er niet meer toe. Hogere bebouwing wordt dan een oriëntatiepunt in het stadssilhouet, opgebouwd uit bomen en gebouwen in verschillende hoogten. En hoe deze gebouwen zich van verre verhouden tot de toren van de Onze Lieve Vrouwekerk is ook interessant: de bovenkant van het haantje van de Peperbus - 75 meter hoog - en de balustrade van de torentrans - 55 meter - zijn belangrijke ijkpunten voor waarneming van het Zwolse stadssilhouet.

Mits naar vorm en functie stedenbouwkundig zorgvuldig ingepast, is bebouwing tot 16 meter in vijf lagen op vele beeldbepalende plekken in de stad denkbaar – ook in de historische

Binnenstad. Deze bebouwing steekt net niet uit boven de gemiddelde boomkruin en is dus niet bepalend voor het stadssilhouet. in de stad en in kleine kernen is evenals op beeldbepalende plekken bebouwing tot 16 meter denkbaar. Als geopteerd wordt voor een bouwhoogte van meer dan 16 meter, wordt zeer kritisch gekeken naar de kwaliteit van het gebouw in de stedenbouwkundige context. In het structuurplan worden in dit verband nabij de A28 de volgende hoogtegradaties gehanteerd:

- *Middelhoog tot hoog tot maximaal 55 meter* geldt voor de oranje aangeduide zones en plekken in de periferie van de historische Binnenstad waar centrumstedelijke woon- en werkfuncties, alsmede voorzieningen optimaal kunnen profiteren van een gunstige ligging nabij station en A 28. Deze gradatie is ook voorzien voor stadsdeelcentra en bij knooppunten van hoofdwegen;
- *Hoog tot zeer hoog, hoger dan 55 meter* geldt alleen voor de roze aangeduide zones Voorsterpoort en Voorsterpoort Oost, waar centrumstedelijke voorzieningen maximaal kunnen profiteren van een goede bereikbaarheid vanuit de A 28 en Ceintuurbaan.



1.2 Bestaande situatie masten in Zwolle (situatie 2018)

In Zwolle zijn op meerdere plekken allerlei soorten masten aanwezig. Kaart A geeft een beeld van de spreiding en verscheidenheid aan (attentie)masten over de stad en land.



Mast Voorsterpoort op terrein IJsselhallen.

Dit zijn masten die geplaatst zijn of geplaatst mogen worden, zoals:

- de mast Zwolle Noord (5) ter verwijzing naar stadion, ziekenhuis en McDonald's. Het bestemmingsplan hiervoor is op 4 februari 2013 vastgesteld;
- de navigatiemast bij IKEA (6). Op 25 juni 2012 heeft de raad bij vaststelling van het Programma van Eisen IKEA met de mast ingestemd. Op 15 oktober 2013 is de omgevingsvergunning verleend. In tegenstelling tot een attentiemast heeft de navigatiemast de functie om consumenten uit oogpunt van verkeersveiligheid tijdig voor te bereiden op het nemen van de goede afslag. Deze navigatiemast wordt qua toetsingscriteria wel gelijkgesteld met een attentiemast nabij de A28, zoals deze vermeld in hoofdstuk 2 van deze beleidsvisie;
- de mast Lichtmis-truckerscentrum (9), waarvoor een bestemming vigeert;
- de mast voor de Hornbach aan de Blaloweg (3);
- een nog te bouwen mast (situatie februari 2018) voor het Foodcourt de Vrolijkheid (4).

1.3 Nadere definities

Logisch onderdeel van de stad

De beoogde masten kunnen een bijdrage leveren in het uitdragen van de economische dynamiek van Zwolle. In dit kader worden attentiemasten ook als logisch onderdeel van de stad gezien. Om te kunnen profiteren van de toegankelijkheid via de hoofdwegen presenteert de mast het logo en/of naam van desbetreffende bedrijf, bedrijvencluster of voorziening – het is vooral bedoeld voor het aantrekken van passanten.

Langs het spoor zijn masten te overwegen. Er komt echter een verwaarloosbaar aantal passanten langs, die op het station Zwolle hun reis zouden onderbreken voor een bezoek aan desbetreffend bedrijf of instelling. Deze optie is daarom niet meegenomen in deze beleidsvisie.

Attentiemasten nabij A28

Dit zijn hogere masten, waarmee een bedrijf of instelling zich met haar Zwolse vestigingslocatie profileert richting deze autosnelweg. De mast staat op het eigen terrein, *of dichterbij de A28 wanneer op eigen terrein onevenredige beeldverstoring optreedt voor omwonenden*, met daarop het logo van desbetreffende bedrijf, voorziening of bedrijvencluster.

Attentiemasten aan Buitenring en aanvoerwegen

Deze markeren de in het structuurplan aangewezen werkgebieden voor bedrijvigheid en centrumdoeleinden, met bedrijven en instellingen die profiteren van de toegankelijkheid via deze aanvoerwegen. De mast bevindt zich in de openbare wegberm met daarop de naam van desbetreffend werkgebied en logo's van bedrijven en instellingen, die in gemeenschappelijkheid plaatsing en exploitatie van de mast verzorgen.



Kaart A

Bestaande en in procedure zijnde masten (maart 2018)

1.4 Ruimtelijke impact

Inleiding

De beoogde masten steken boven bomen en meeste gebouwen uit. Voor een goede stedenbouwkundige inpassing van de masten is het noodzakelijk dat er een inschatting moet worden gemaakt van de ruimtelijke impact van deze masten op het silhouet van de stad, op de dragerstructuur en de hiertussen gelegen woon- en werkgebieden.

Potentiële locaties en beeldgevoelige structurele waarden Zwolle

Ondanks de aanwezigheid van geluidsschermen en wallen is het groene karakter van Zwolle vanaf de snelweg, Buitenring en andere aanvoerwegen goed waarneembaar. Omdat Zwolle zo'n groene stad is, leidt dit tot bepaalde beperkte mogelijkheden om masten te plaatsen zonder noemenswaardige beeldverstoring van het groene ommeland en de stedelijke hoofdgroenstructuur. Het is van belang om bij de plaatsing van masten de beeldgevoelige structurele waarden van Zwolle zoveel mogelijk te respecteren, zoals:

- de ecologische corridor en omliggend landschap langs de Steenwetering bij Hessenpoort;
- IJssel, Overijsselse Vecht en Zwarte Water die als waardevolle groene dragers langs en door de stad heen lopen
- het beekdal van de Wijde Aa, dat op een enkele schakel na, weer herkenbaar door de stad loopt;
- de meeste groenstedelijke woongebieden, die zijn vormgegeven in samenhang met recreatieve stadsrandzones, zoals de IJsselzone;
- de historische binnenstad, die met haar Groene Singelring dermate authentiek is, dat de aanwezigheid van (te) hoge masten beeldverstoring zou werken.

Hoogtegradaties

In verband met de attentie- en informatiewaarde moeten masten vanaf A28, Buitenring en aanvoerwegen goed zichtbaar zijn .

Zo moeten de *attentiemasten nabij de A28* al dan niet boven de bomen langs de snelweg uitkomen. Als richtlijn geldt dat bomen onder ideale omstandigheden 25 meter hoog kunnen worden. Als er vanaf de A28 vrij zicht op achterliggende gebieden mogelijk is, volstaat tot 100 meter vanuit de rijbaan een hoogte van 15 – 25 meter. Daar waar zichtbeperkende beplanting aanwezig is zal een hogere mast tot 30 meter toereikend zijn. *Een grotere hoogte wordt met de vaststelling van dit aangepaste beleid niet meer toegestaan.*

Omdat de *attentiemasten ter markering van werkgebieden* in de openbare berm van Buitenring en andere aanvoerwegen komen te staan, hoeven deze niet boven bomen uit te kunnen komen. Deze masten zijn met een hoogte van 15 – 25 meter voldoende zichtbaar.

Plaatsingszones en locaties

Gelet op de zichtbaarheid en structurele waarden ontstaan er:

- plaatsingszones nabij de A28 volgens **kaart B**;
- potentiële locaties met hoogtegradatie nabij de werkgebieden volgens **kaart C**.

Deze kaarten komen in paragraaf 2.1 als toetsingscriterium aan de orde.

2. Toetsingskader

2.1 Toetsing aan criteria (Stap 1)

2.1.1 Attentiemasten nabij A28

Stedenbouwkundige inpassing

Voor een goede stedenbouwkundige inpassing van de masten is het noodzakelijk om van plek tot plek de volgende structurele waarden te respecteren:

- *geen onevenredige beeldvervalsing voor omwonenden door zicht op de mast;*
- groenstedelijke dragers en het groene ommeland;
- de kwaliteit van woon- en leefomgeving van woonwijken;
- het beeld van de stad vanuit het historisch stadscentrum.

Op grond hiervan ontstaat er een zonering volgens kaart B. Binnen de in rood aangegeven gebieden zijn geen masten mogelijk, omdat daar een conflict ontstaat met de genoemde waarden.

Limitering aantal masten in twee stappen

Omwille van de beeldkwaliteit wordt kritisch gekeken naar het aantal masten binnen een bepaald werkgebied. Als er een woud van masten ontstaat, daalt de attentiewaarde ervan, terwijl de kans op beeldvervalsing groter wordt. Daarom wordt per werkgebied een limiet gesteld aan het aantal nieuwe attentiemasten nabij de A28:

- in Voorsterpoort en Voorst 2 nieuwe masten (in aanvulling op de bestaande 3 van Hornbach, Scania en IJsselhallen)
- in Zone Wehkamp-Achmea: geen nieuwe masten (in oorspronkelijke visie 3);
- in zone De Vrolijkheid/kop Ceintuurbaanzone: geen nieuwe masten (in aanvulling op de bestaande mast Zwolle Noord en de vergunde mast Foodcourt Vrolijkheid);
- in Hessenpoort 1 nieuwe mast (in aanvulling op bestaande attentiemast op Hessenpoort, mast Lichtmis-truckerscentrum en navigatiemast IKEA).

Bij elkaar zijn dat 3 nieuwe masten op 8 bestaande masten nabij A28 - in totaal 11. Met de oorspronkelijke visie waren dit 14 masten in totaal.

Een Beeld Effect Rapport voor een mogelijk te plaatsen mast zal nader inzicht hierin geven.



Kaart B

Zones waarbinnen nieuwe masten langs de A28 zijn toegestaan (groen) en uitgesloten (rood)

2.1.2 Attentiemasten langs Buitenring en andere aanvoerwegen

Markering werkgebieden

Kaart C toont de werkgebieden Hanzeland, Voorsterpoort, Voorst, Hessenpoort, Ceintuurbaanzone incl. De Vrolijkheid, noordelijk en zuidelijk deel van De Marslanden. Deze in het structuurplan aangewezen gebieden voor bedrijvigheid en centrumdoeleinden verdienen economisch gezien omwille van de herkenbaarheid een gemeenschappelijke attentiemast. Zo zijn er maximaal zeven beeldbepalende potentiële locaties voor attentiemasten denkbaar op structuurbepalende knooppunten en/of zichtmomenten:

- ter markering van deze werkgebieden langs de Buitenring en andere toevoerwegen
- hierop een logo van bedrijven en instellingen uit desbetreffend werkgebied te kunnen plaatsen.

Dit is vooral van belang voor de minder grote bedrijven, die zich geen attentiemast op eigen terrein kunnen permitteren. Ook wordt hiermee binnen het werkgebied een te groot mastenwoud voorkomen.

Geen noemenswaardige beeldverstoring

In bijlage 3 is een 15 meter hoge mast voor *Hanzeland* gevisualiseerd en een 20 meter hoge mast voor *De Marslanden*. De in de wegberm geplaatste masten hebben hiermee maximale attentiewaarde en markeren de werkgebieden zonder noemenswaardige beeldverstoring. Een Beeld Effect Rapportage voor een mogelijk te plaatsen mast zal hier nader inzicht in geven.

2.2 Toetsing attentiemasten aan randvoorwaarden (Stap 2)

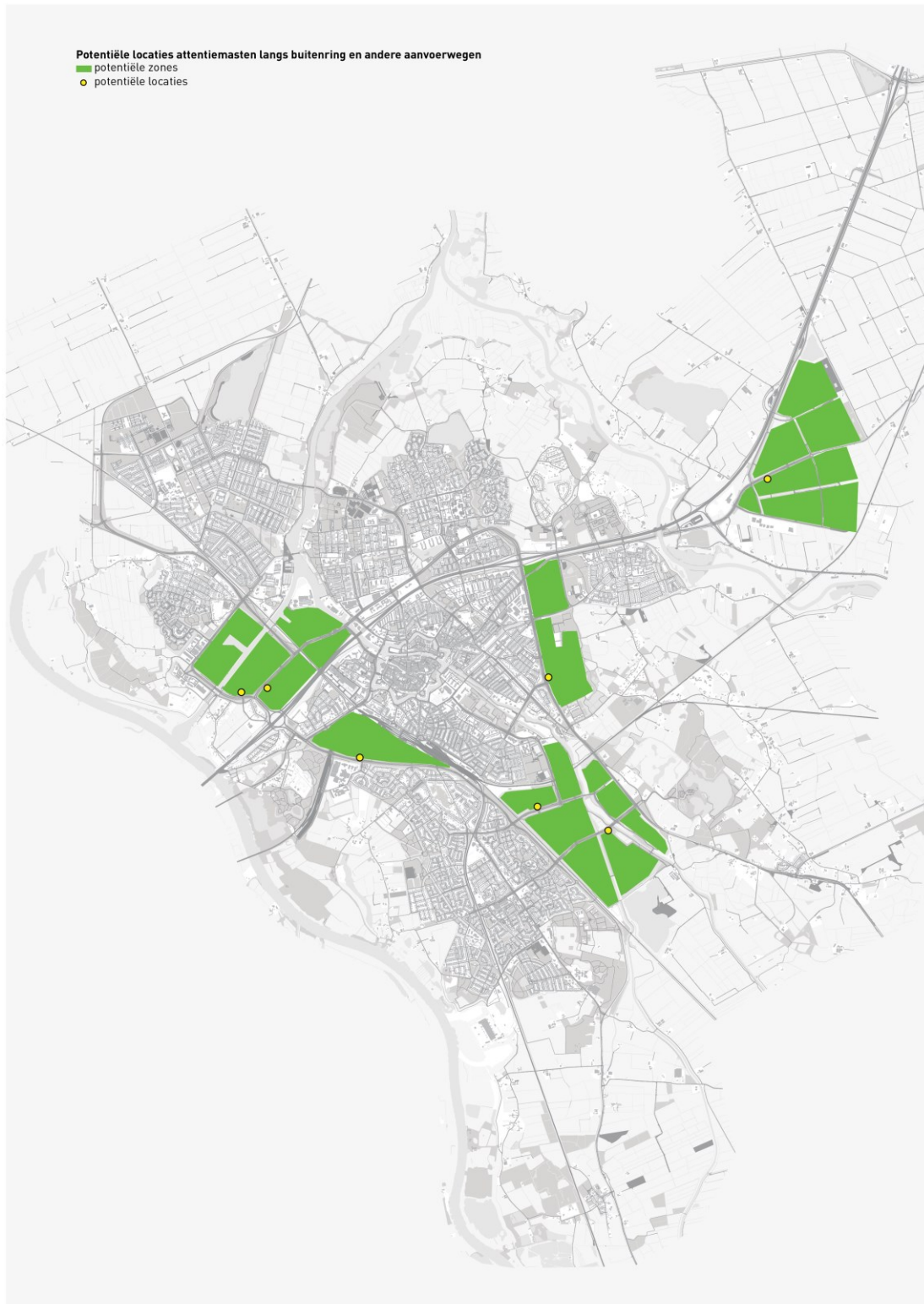
Externe factoren

Bij het bepalen van mogelijke locaties voor hoge objecten met attentiewaarde hebben we ook te maken met externe factoren die bepalend zijn voor de wat er wel en niet mogelijk is.

Kader Beoordeling van Objecten langs Autosnelwegen

Volgens de Wet beheer rijkswaterstaatswerken is RWS verantwoordelijk voor veilig en doelmatig gebruik van auto(snel)wegen. Afleiding van de weggebruiker kan een veilig gebruik van de A28 in de weg staan. Tijdens zijn rit kan de automobilist geconfronteerd worden met visuele informatie, die al dan niet relevant is voor zijn rijtaak. Objecten langs de snelweg mogen daarom niet te lang de aandacht van de weggebruiker afleiden. Het genoemde kader biedt criteria waaraan een aanvraag getoetst wordt.

In de directe nabijheid van de A28 geldt als richtlijn van RWS een vrijwaringzone van 50 meter, waarbinnen geen obstakels zoals een gebouw mogen worden opgericht (gemeten vanuit buitenste rijbaan). Voor attentiemasten heeft RWS deze zone recent verkleind tot 13 meter.



Kaart C

Potentiele locaties masten nabij werkgebieden (langs buitenring)

Laagvliegroute Defensie

Daarnaast geldt voor het gebied rond Hessenpoort dat daar een laagvliegroute over de stad loopt. Dit betekent ook dat er een beperking geldt voor het plaatsen van obstakels. De bouwhoogte van bouwwerken mag niet meer bedragen dan 40 meter

Straalpaden KPN

Ook wordt bij een omgevingsvergunning getoetst op hoogtebeperkingen ingevolge straalpaden.

2.3 Toetsing aan eisen en richtlijnen (Stap 3)

2.3.1 Attentiemasten A28

Onderlinge afstand

Omwille van de beeldkwaliteit is in Stap 1 kritisch gekeken naar het totaal aantal masten binnen de plaatsingszones. Om ervoor te zorgen dat direct naast de A28 masten niet te dicht op elkaar komen te staan wordt als nadere eis gesteld, dat in deze zone tot 100 meter van de rijbaan een onderlinge afstand wordt aangehouden van 5x de hoogte vanuit iedere nieuwe mast. Bijvoorbeeld: als er nieuwe attentiemast van 25 meter hoog op eigen terrein, *danwel dichter op de A28*, is geplaatst, dan mag een volgende nieuwe mast van 15 meter hoog op tenminste $(25 \times 5) + (15 \times 5) = 135$ meter geplaatst worden. Als er meerdere masten nodig zijn binnen elkaars minimumafstand - zoals bij de integrale ontwikkeling van een bedrijvencluster, dan mag er een meervoudige mast aangevraagd en mogelijk geplaatst worden.

Plaatsing op eigen terrein, danwel dichterbij de A28

Het uitgangspunt is dat een mast op eigen terrein wordt geplaatst. Hierdoor is het duidelijk met welk bedrijf / gebouw de mast een relatie heeft en is direct duidelijk waar bezoekers moeten zijn. Als uit de BER blijkt dat er onevenredige verstoring door zicht op de mast optreedt voor omwonenden als gevolg van plaatsing van een hoge mast (max. 30 meter) op eigen terrein, zal de gemeente in samenwerking met de ontwikkelende partij, zoeken naar een alternatieve locatie dichterbij de A28. Indien hier een geschikte locatie op gemeentegrond kan worden aangeboden, waarbij het zicht op de mast voor omwonenden, aangetoond middels een BER, minder onevenredige verstoring oplevert, dan moet de mast hier geplaatst worden. Uitgangspunt is dan dat de mast lager kan worden dan op de oorspronkelijke locatie. De overige voorwaarden (eisen en richtlijnen) blijven hierbij van toepassing. Indien geen alternatieve locatie voorhanden is, of hier wordt niet de gewenste attentiewaarde behaald, dan volgt een kritische belangenafweging waarbij het college van b&w, met inachtneming van het belang van omwonenden die zicht hebben op de mast, kan besluiten om de mast wel of niet toe te staan.

Handhaving limiet

Als het maximum aantal masten per werkgebied is gehaald, wordt deze limiet gehandhaafd omwille van:

- het behoud van de attentiewaarde van geplaatste masten;
- het aanzien van de stad als geheel.

Zodra één van de bestaande of nieuw te plaatsen masten verdwijnt *en ook de planologische mogelijkheden worden wegbestemd*, ontstaat er ruimte voor een nieuwe mastaanvraag.

Hoogte & attentiewaarde

Een mast moet een hoge attentiewaarde hebben en daarom is een hoogwaardige vormgeving van belang in een juiste hoogte. En daarbij kan het nodig zijn dat een mast tijdig attendeert, dat wil zeggen: hebben bezoekers die van de A28 komen nog tijd om te

anticiperen en de juiste afslag te nemen? Er dient een balans gevonden te worden tussen de noodzaak om op te vallen en het voorkomen van horizonvervuiling door een onnodig hoge mast. Met andere woorden: met welke hoogte is een mast zichtbaar vanaf de A28 – en is deze niet onnodig hoog? *De maximum hoogte voor masten in Zwolle wordt met deze aangepaste visie vastgelegd op 30 meter.*

Vormgeving & aanzien

De mast presenteert op borden richting A28 uitsluitend de naam en/of het logo van desbetreffende bedrijf, bedrijvenscluster of voorziening (er wordt geen reclame getoond). En een eventueel blinde achterzijde, bijvoorbeeld bij bebording in een driehoek, verdient een verzorgd aanzien, bijvoorbeeld met een Zwols handje + “*attentie*”.

Ook het aanzien van de aanlanding van een mast op maaiveldniveau is van belang. Een rommelig beeld van de buitenruimte rond de mast wordt voorkomen door de aanlanding zorgvuldig vorm te geven:

- te denken valt aan een mast in een vak ingericht met sierbestrating, plantvakken, hagen of een muurtje of een mast op een heuvel/plateau al dan niet met een aantrekkelijke verblijfs- en ontmoetingsplek of uitkijkpunt;
- het moet onmogelijk zijn om aan de buitenkant van de mast omhoog te klimmen, zodat hekwerken overbodig zijn;
- met integratie van nutsvoorzieningen in de mast.

Omwille van de verkeersveiligheid mag geen onnodig felle, beeldverstoringe verlichting worden gebruikt. Bij het aanlichten van de masten zal extra zorg besteed moeten worden aan het afstellen van de lichtbronnen zodat er geen verlichting langs de borden straalt. Ter voorkoming van lichthinder voor omwonenden zal de eventueel verlichtte mast getoetst worden op de “Algemene richtlijn betreffende lichthinder” van de NSVV.

Mede omwille van milieubewust stroomgebruik zijn attentiemasten – net als delen van de A28 – ’s nachts (tussen 23:00 uur en 07:00 uur) onverlicht. Led-verlichting biedt de mogelijkheid de juiste lichtsterkte te vinden; er worden echter geen beeldwisselingen toegestaan. Ook hierop zal de aanvraag door RWS worden getoetst.

Mede in het kader van reclamebeleid zal de vormgeving en het aanzien van de mast ook worden getoetst aan de gebruikelijke eisen van welstand.

Beeld Effect Rapport

Nadat gekeken is naar bovengenoemde eisen en richtlijnen, is het tenslotte de vraag hoe beeldbepalend/verstoringe de in hoogte en aanzien geoptimaliseerde mast werkt vanaf nader te bepalen cruciale punten in beeldgevoelige woongebieden, historische binnenstad en groenzones. In dit verband is als ruimtelijke studie een *Beeld Effect Rapport* nodig. De aanvrager laat in dit kader de aanvrager een mastontwerp maken en ruimtelijke studie doen naar de beeldeffecten ervan en legt deze voor aan de gemeente. Hiermee wordt duidelijk:

- wat gelet op zichtbaarheid, de optimale locatie en hoogte van de mast wordt;
- hoe de mast eruit gaat zien;
- hoe verzorgd de inrichting rond de mast op maaiveldniveau is;
- hoe beeldbepalend/verstoringe de mast naar de omgeving gaat werken;
- *of en zo ja, in welke mate, omwonenden zicht hebben op de mast en er onevenredige hinder ontstaat.*



Hierbij is niet alleen een ruimtelijke studie in bovenaanzicht maar vooral ook foto's en beeldmateriaal vanaf cruciale punten op wegen, *nabij woningen* en in beeldgevoelige gebieden nodig. Bij deze rapportage c.q. beoordeling wordt onderscheid gemaakt in:

- masten die liggen in een knooppunt van de stedelijke dragerstructuur volgens het structuurplan Zwolle. Deze markeren de plekken waar hoofdwegen, waterlopen en andere stedelijke routes samenkomen en dragen daardoor bij aan de herkenbaarheid van en oriëntatie in de stad. Als de masthoogte goed is bepaald is op zichtbaarheid, wordt de aanvraag gehonoreerd. Als er sprake is van een noemenswaardige beeldverstoring voor aanliggende 'kwetsbare' gebieden, dan kunnen voorwaarden gesteld worden zoals omtrent de verlichting;
- masten die zich buiten een knooppunt bevinden. Als een aanvraag voor een mast zich bevindt buiten een knooppunt in de dragerstructuur en in het ruimtelijke onderzoek toont aan dat de masthoogte goed is bepaald is op zichtbaarheid en de mast geen noemenswaardige beeldverstoring oplevert, dan wordt een aanvraag gehonoreerd.

Overgangsrecht

Deze beleidswijziging is niet van toepassing op attentiemasten die ten tijde van de vaststelling van deze aangepaste beleidsregel (nieuwe versie 2018) al vergund zijn danwel via de vaststelling van een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Deze beleidsregel is alleen van toepassing op nieuwe aanvragen.

Processchema

STAP 1 (§ 2.1)

1. Past het verzoek in de aangewezen zones of plekken (kaart B en C)?
Ja → stap 2
Nee → verzoek afwijzen

STAP 2 (§ 2.2)

2. Ontstaat er strijd met externe belangen (Rijkswaterstaat, defensie, straalpaden)?
Ja → overleg met belanghebbende partij noodzakelijk
Nee → stap 3

STAP 3 (§ 2.3)

- 3.1 Staat de nieuwe mast op voldoende afstand van een andere mast?
3.2 Staat de mast op eigen terrein?
3.3 Past de mast getalsmatig binnen de gestelde limiet?
3.4 Is de mast niet hoger dan 30 meter?
3.5 Voldoet de mast aan criteria ten aanzien van vormgeving en aanzien?
3.1 t/m 3.5 Ja → stap 3.6
Nee → verzoek afwijzen
- 3.6 Is er zicht vanuit woningen op de mast*?
Nee → het verzoek kan worden toegewezen
Ja → wordt het zicht vanuit woningen onevenredig verstoord, aangetoond middels een BER (beeldeffectrapportage)?
Ja → alternatieve locatie zoeken dichtbij de A28 waarbij een lagere mast (15-25 meter) kan volstaan**.
Nee → kritische belangenafweging tussen sociaal-economisch belang van de mast en het belang van omwonenden welke zicht hebben op de mast.

* In de praktijk zal blijken dat er vrijwel geen situaties zullen zijn waarbij vanuit geen enkele woning zicht is op een nieuwe mast. Daarom zal in vrijwel alle gevallen een BER (beeldeffectrapportage) noodzakelijk zijn om in beeld te brengen in hoeverre het zicht onevenredig verstoord wordt. Een onevenredige verstoring treedt op als de nieuwe mast vanuit meerdere woningen prominent in beeld komt te staan. Daarbij is het ook van belang dat de woningen op korte afstand van de nieuwe mast zijn gelegen. Deze afstand zal per geval kunnen verschillen. Om dit te bepalen kan onder andere aansluiting gezocht worden bij het belanghebbende criterium zoals de Raad van State dat toepast.

** Bij het zoeken naar een alternatieve locatie dichtbij de A28 is het uitgangspunt dat de mast ook lager wordt. Anders zou het effect van een nieuwe locatie mogelijk te niet gedaan worden. Het beeldeffectrapport bestaat dus uit tenminste twee en mogelijk drie scenario's welke gevisualiseerd moeten worden:

- visualisatie nieuwe mast op eigen terrein;
- visualisatie lagere mast (15-25 meter) nabij A28;
- indien onvoldoende attentiewaarde uitgaat van lagere mast (15-25 meter) nabij A28, is een visualisatie van de nieuwe mast met maximum hoogte van 30 meter nabij A28 noodzakelijk. In dit laatste geval zal weer een kritische belangenafweging plaatsvinden tussen het sociaal-economisch belang van de mast en het belang van omwonenden.

2.3.2 Attentiemasten Buitenring en andere aanvoerwegen

Hoogte, attentiewaarde & locatiebepaling

Er dient een balans gevonden te worden tussen de noodzaak om op te vallen en het voorkomen horizonvervuiling door een onnodig hoge mast. Met andere woorden: met welke hoogte is een mast vanaf de aanvoerwegen zichtbaar – en is deze niet onnodig hoog? Met welke hoogte is de mast zichtbaar in de berm van deze wegen? Is deze niet onnodig hoog? Is uit oogpunt van verkeersveiligheid een optimale locatie te vinden?

In verband met deze vragen is per werkgebied een indicatie gegeven van een mastlocatie; de hoogte en plek zal nader bepaald worden in relatie tot beoogde vormgeving en aanzien van de mast.

Vormgeving en aanzien

De mast presenteert uitsluitend de naam van het werkgebied en logo's van bedrijven en instellingen (geen namen en reclame-uitingen). En een eventueel blinde achterzijde, bijvoorbeeld bij bebording in een driehoek, verdient een verzorgd aanzien, bijvoorbeeld met een Zwols handje + "attentie".

Ook het aanzien van de aanlanding van een mast op maaiveldniveau is van belang. Een rommelig beeld van de openbare ruimte rond de mast wordt voorkomen door de aanlanding zorgvuldig vorm te geven:

- te denken valt aan een mast in een vak ingericht met sierbestrating, plantvakken, hagen of een muurtje of een mast op een heuvel/plateau al dan niet met een aantrekkelijke verblijfs- en ontmoetingsplek of uitkijkpunt;
- het moet onmogelijk zijn om aan de buitenkant van de mast omhoog te klimmen, zodat hekwerken overbodig zijn;
- met integratie van nutsvoorzieningen in de mast.

Omwillen van de verkeersveiligheid mag geen onnodig felle, beeldverstorende verlichting worden gebruikt. Bij het aanlichten van de masten zal extra zorg besteed moeten worden aan het afstellen van de lichtbronnen zodat er geen verlichting langs de borden straalt. Ter voorkoming van lichthinder voor omwonenden zal de eventueel verlichtte mast getoetst worden op de "Algemene richtlijn betreffende lichthinder" van de NSVV.

Mede omwille van milieubewust stroomgebruik zijn attentiemasten – net als delen van de A28 – 's nachts (tussen 23:00 uur en 07:00 uur) onverlicht. Led-verlichting biedt de mogelijkheid de juiste lichtsterkte te vinden; er worden echter geen beeldwisselingen toegestaan. Ook hierop zal de aanvraag door RWS worden getoetst.

Omdat de masten belangrijke Zwolse werkgebieden markeren, verdienen deze een herkenbare vormgeving met een eigen gezicht. De ondernemersverenigingen zijn voornemens in een gemeenschappelijke aanpak deze masten als een Zwols ensemble in een bepaalde eenheid en verscheidenheid te ontwerpen, plaatsen en exploiteren op basis van financiële bijdragen van desbetreffende bedrijven en instellingen. Te denken valt aan een toepassing van dezelfde voor een bepaalde Zwolse basisvorm met verschillende variatie

in kleurstellingen en/of afwisselende toevoegingen, zoals een bekroning in de vorm van een klok, een windmolentje of een zonnepaneel.



WindOpLicht gemeente Haarlemmermeer

Mede in het kader van reclamebeleid zal de vormgeving en het aanzien ook worden getoetst aan de gebruikelijke eisen van welstand.

Beeld Effect Rapport

Ook is bij deze attentiemasten een *Beeld Effect Rapport* nodig in het kader van een omgevingsvergunning. In dit kader laat de aanvrager een mastontwerp maken en ruimtelijke studie doen naar de beeldeffecten ervan legt deze voor aan de gemeente. Met het rapport wordt duidelijk:

- wat gelet op zichtbaarheid, de optimale locatie en hoogte van de mast wordt;
- hoe deze eruit gaat zien;
- hoe verzorgd de inrichting rond de mast op maaiveldniveau is;
- hoe beeldbepalend/verstorend de mast zou werken.

Privaat-rechtelijke condities

De kosten voor de aanvraag, planologische regeling en realisering van een mast zijn voor rekening en risico van desbetreffende initiatiefnemer(s).

In dit kader zal bezien worden onder welke privaat-rechtelijke condities een mast in het openbare gebied geplaatst wordt, zoals grond(gebruiks)kosten en onderhoudsverplichtingen.

2.4 Afwijkingsbevoegdheid beleidsregel reclame

In de beleidsregel reclame is in artikel 3 onder k, sub 2 bepaald dat een attentiemast de hoogte van het pand of complex niet of slechts in beperkte mate mag overstijgen.

De beleidsregel reclame wordt aangevuld met een afwijkingsbevoegdheid voor attentiemasten en navigatiemasten. Dit nieuwe lid houdt in, dat het college van burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel dat een attentiemast de hoogte van het pand of complex niet of slechts in beperkte mate overstijgt, indien de mast voldoet aan de criteria, randvoorwaarden, eisen en richtlijnen van de Beleidsvisie Attentiemasten.

Het college zal in het kader op basis van de Beeld Effect Rapport en een welstandsadvies toetsen of een mast kan worden toegestaan. Tevens zal in de beleidsregel een definitie worden opgenomen van het begrip Attentiemast en Navigatiemast.