

Spoorzone

vastgesteld

nr. NL.IMRO.0193.BP12005-0004

Expertisecentrum

Ruimtelijke Planvorming

Stadskantoor
Lübeckplein 2
Postbus 10007
8000 GA Zwolle
telefoon (038) 498 20 97
postbus@zwolle.nl

www.zwolle.nl
www.bestemmingsplannen.zwolle.nl

Opdrachtgever OWR

Opdrachtnemer ECR

Publicatieversie: NL.IMRO.0193.BP12005-0004

Datum: 18 februari 2013

Inhoudsopgave

TOELICHTING	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	6
1.1 Samenvatting	6
1.2 Algemeen	8
1.3 Doel	10
1.4 Plangebied	10
1.5 Geldende bestemmingsplannen	12
Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie	14
2.1 Ontstaansgeschiedenis	14
2.2 Bestaande situatie	16
2.2.1 Archeologische structuur	16
2.2.2 Cultuurhistorische structuur	20
2.2.3 Ruimtelijke structuur	23
2.2.4 Functionele structuur	28
Hoofdstuk 3 Beleidskader	31
3.1 Inleiding	31
3.2 Ruimtelijk beleid	31
3.2.1 Structuurplan 2020	31
3.2.2 Welstandsnota	34
3.3 Archeologisch en cultuurhistorisch beleid	36
3.4 Verkeersbeleid	37
3.4.1 Provinciaal verkeersbeleid	37
3.4.2 Gemeentelijk verkeersbeleid	37
3.5 Groenbeleid	38
3.6 Waterbeleid	38
3.7 Kantorenbeleid	40
3.8 Detailhandelsbeleid	42
3.9 Coffeeshopbeleid	43
3.10 Prostitutiebeleid	43
Hoofdstuk 4 Beperkingen	44
4.1 Inleiding	44
4.2 Milieu	44
4.2.1 Geluid	44
4.2.2 Externe veiligheid	46
4.2.3 Bedrijvigheid (Wet milieubeheer)	49
4.2.4 Ecologie	49
4.2.5 Waterbeheer	49
4.2.6 Waterwinning	49
4.3 Kabels, leidingen en straalpaden	50
Hoofdstuk 5 Planbeschrijving	52
5.1 Inleiding	52
5.1.1 Doelstelling	52
5.1.2 Plantechniek	53
5.2 Plangebied	53
5.3 Beheer	53
5.3.1 Bebouwingsstructuur	53

5.3.2	Functionele structuur	53
5.4	Ontwikkeling	55
5.4.1	Bebouwingsstructuur	55
5.5	Water	59
5.5.1	Watersysteem	59
5.5.2	Waterwinning	59
5.6	Archeologie	59
5.7	Cultuurhistorie	59
Hoofdstuk 6 Juridische aspecten		61
6.1	Inleiding	61
6.2	Inleidende regels	64
6.3	Bestemmingsregels	64
6.4	Algemene regels	67
6.5	Overgangs- en slotregels	68
6.6	Bijlagen	69
6.7	Consequenties van beleid	69
6.8	Handhaving	70
6.9	Handboek	70
Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid		71
Hoofdstuk 8 Overleg		72
Bijlagen bij de toelichting		77
Bijlage 1	Overzicht beleidsnota's	78
Bijlage 2	Cultuurhistorische analyse projectgebied Spoorzone	79
Bijlage 3	Waardenkaart objecten en complexen	129
REGELS		131
Hoofdstuk 1 Inleidende regels		132
Artikel 1	Begrippen	132
Artikel 2	Wijze van meten	143
Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels		145
Artikel 3	Bedrijf	145
Artikel 4	Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg	149
Artikel 5	Bedrijventerrein	151
Artikel 6	Cultuur en ontspanning	154
Artikel 7	Dienstverlening	156
Artikel 8	Gemengd - 1	158
Artikel 9	Gemengd - 2	160
Artikel 10	Groen	162
Artikel 11	Kantoor	164
Artikel 12	Tuin	166
Artikel 13	Verkeer	168
Artikel 14	Verkeer - Erftoegangsweg	170
Artikel 15	Verkeer - Openbaar vervoer	172
Artikel 16	Verkeer - Parkeergarage	174
Artikel 17	Verkeer - Railverkeer	176
Artikel 18	Wonen	179
Artikel 19	Wonen - Meergezinshuis	182
Artikel 20	Leiding - Hoogspanning	185
Artikel 21	Leiding - Riool	187

Artikel 22	Leiding - Water	189
Artikel 23	Waarde - Archeologie	191
Hoofdstuk 3	Algemene regels	193
Artikel 24	Anti-dubbeltelregel	193
Artikel 25	Algemene bouwregels	194
Artikel 26	Algemene aanduidingsregels geluidzone - industrie	195
Artikel 27	Algemene aanduidingsregels milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied	196
Artikel 28	Algemene afwijkingsregels	198
Artikel 29	Algemene wijzigingsregels	200
Artikel 30	Algemene procedureregels	201
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	202
Artikel 31	Overgangsrecht	202
Artikel 32	Slotregel	204
Bijlagen bij de regels		205
Bijlage 1	Lijst met horecacategorieën	206
Bijlage 2	Staat van bedrijfsactiviteiten bij functiemenging	207
2.1	Algemene verklaring	
2.2	Betekenis van de gebruikte afkortingen	
2.3	Tabel van de staat van bedrijfsactiviteiten bij functiemenging	
Bijlage 3	Staat van bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen	215
3.1	Algemene verklaring	
3.2	Betekenis van de gebruikte afkortingen	
3.3	Tabel van de staat van bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen	

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

TOELICHTING

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Samenvatting

Inleiding

Dit conserverende bestemmingsplan voor de Spoorzone is het 18^e en laatste plan dat is opgesteld in het kader van het project Zwolle op Orde. Het plan van aanpak voor dit project is op 23 september 2003 vastgesteld door de raad.

Voor de Spoorzone gelden momenteel nog delen van 7 oude bestemmingsplannen. Het oudste plan Zwolle-Zuid stamt uit 1974, het jongste plan Assendorp-Pierik uit 1999.

Beoogd effect

Met dit plan wordt een nieuw conserverend bestemmingsplan voor de Spoorzone tot stand gebracht.

Argumenten

Het plan geeft uitvoering aan het project Zwolle op Orde dat erop gericht is voor het jaar 2013 over moderne bestemmingsplannen te beschikken.

In dit conserverende plan voor de Spoorzone worden de huidige functies van het gebied vastgelegd in een modern digitaal bestemmingsplan gemaakt volgens de landelijke standaarden.

De verouderde regeling voor de bedrijven in het plangebied wordt vervangen door een moderne milieuplanologische regeling.

De standaard bijgebouwenregeling is nu opgenomen voor de woonbestemmingen in het plangebied. Hierdoor wordt het beheer van het plangebied vergemakkelijkt.

Door vaststellen van het plan is het innen van leges voor 10 jaar veilig gesteld.

In de Spoorzone wordt het station ingrijpend verbouwd en worden een aantal andere ontwikkelingen voorbereid. De voorbereiding van deze ontwikkelingen is echter nog niet zo ver dat deze nu al in een bestemmingsplan kunnen worden vastgelegd.

Op grond van het overgangsrecht van de op 1 juli 2008 ingevoerde nieuwe Wet ruimtelijke ordening vervalt op 1 juli 2013 het recht op leges voor gebieden, waar bestemmingsplannen gelden die ouder dan 10 jaar zijn. Om het recht op leges veilig te stellen kan nu niet langer gewacht worden op de totstandkoming van een nieuw bestemmingsplan waarin alle voor de komende 10 jaar beoogde ontwikkelingen zijn vastgelegd.

De huidige verbouwing van het station wordt in dit conserverende plan uiteraard wel mogelijk gemaakt.

Om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken zullen later aparte planologische procedures worden gevolgd.

Het digitaal vervaardigde plan zal gemakkelijker kunnen worden bijgesteld.

Het later opnemen van nieuwe ontwikkelingen zal gemakkelijker kunnen plaatsvinden met dit digitale plan als basis.

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

Verdere bescherming van cultuurhistorische waarden zal later plaatsvinden.

Door de wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening op 1 januari 2012 moet bij het vaststellen van bestemmingsplannen rekening worden gehouden met cultuurhistorische waarden. Daartoe is voor de Spoorzone een cultuurhistorische analyse opgesteld. In deze analyse is een aantal bouwwerken als cultuurhistorisch waardevol aangemerkt. Er is echter nader onderzoek nodig naar de wijze en mate van verdere bescherming. Hierop kan niet meer gewacht worden.

Verdere bescherming zal daarom later plaatsvinden door middel van een partiële planherziening, waarbij de op verdere bescherming gerichte dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie met bijbehorende regels zal worden toegevoegd.

Financiën

Er zijn geen kosten voor de gemeente.

Het conserverende bestemmingsplan voor de Spoorzone brengt geen extra kosten voor de gemeente met zich mee. Het is niet nodig voor dit bestemmingsplan een exploitatieplan op te stellen.

Communicatie

De opmerkingen van de overleginstanties hebben niet tot wijzigingen geleid.

In het kader van het verplichte vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het plan toegezonden naar 28 instanties met het verzoek om uiterlijk op 15 januari 2013 te reageren. De provincie Overijssel deelde mee de actualisering toe te juichen, omdat niet alleen meer rechtszekerheid wordt geboden, maar er ook een goede basis ontstaat voor het handhavingsbeleid. Het plan draagt bij aan het ruimtelijke beleid van de provincie.

Voor verdere details over het vooroverleg wordt verwezen naar hoofdstuk 8 van de toelichting.

1.2 Algemeen

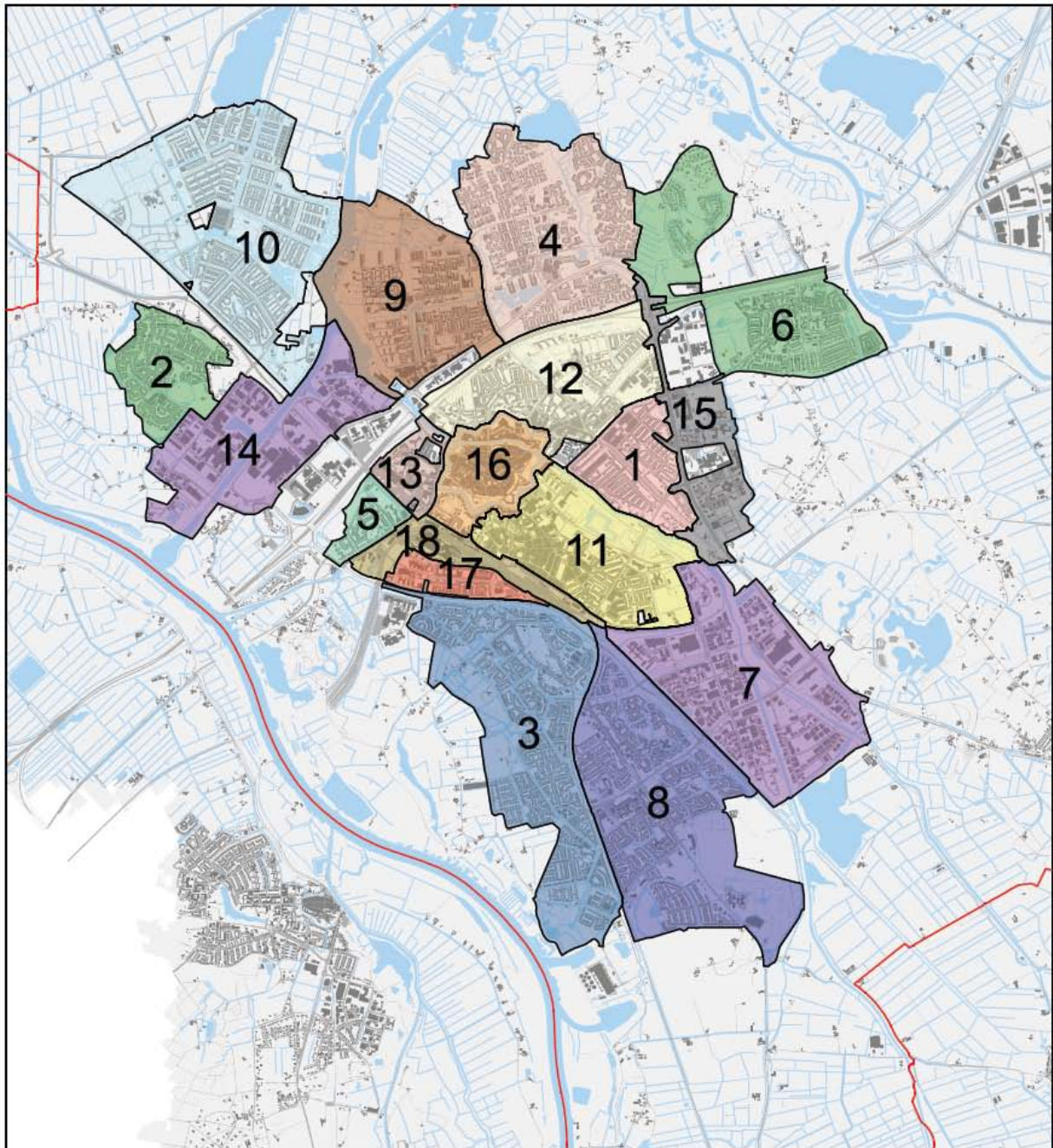
In de gemeente Zwolle gelden op dit moment nog steeds meer dan 100 bestemmingsplannen. Een groot deel van deze plannen is verouderd, dat wil zeggen ouder dan 10 jaar. Een aantal plannen dateert zelfs van voor het in werking treden van de voormalige Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) in 1965. Deze vele bestemmingsplannen bedekken Zwolle als een onoverzichtelijke lappendeken. De diverse bestemmingsplannen zijn, mede door het verschillende tijdvak waarin zij zijn opgesteld, in methodisch opzicht onvoldoende op elkaar afgestemd. Zo hebben de diverse bestemmingsplannen verschillende regelingen voor vergelijkbare delen van het stedelijke gebied. Met het oog op rechtsgelijkheid - in het ene plangebied is nu minder toegestaan dan in het andere plangebied - en in verband met beheeraspecten (onder andere handhavingsbeleid) is dit uitermate ongewenst en ondoelmatig. Bovendien vervallen de plannen van voor 1965 op 1 juli 2013 en verliest de gemeente op die datum haar recht op leges in gebieden, waar de bestemmingsplannen ouder zijn dan 10 jaar.

Om die reden is de afgelopen 10 jaar gewerkt aan de herziening van de bestemmingsplannen. Dit beleid is een uitwerking van het convenant 'Ruimte op Orde', dat de gemeente Zwolle en alle andere Overijsselse gemeenten in 2002 hebben gesloten met de provincie Overijssel. Dit convenant houdt in dat de gemeenten een inspanningsverplichting hebben om in 2012 alleen nog maar actuele en digitaal uitwisselbare bestemmingsplannen te hebben en die op een goede manier te handhaven.

Om deze doelstelling te halen is de gemeente Zwolle in 2002 gestart met het project 'Zwolle op Orde', actualisering bestemmingsplannen. Hierbij worden de meeste thans geldende bestemmingsplannen vervangen door slechts 18 nieuwe plannen. Op kaart 1 staan de gebieden globaal aangegeven. Inmiddels is het aantal van meer dan 300 bestemmingsplannen in 2002 al teruggebracht naar zo'n 100.

Het bestemmingsplan voor de Spoorzone is het 18e en laatste bestemmingsplan dat vervaardigd is in het kader van het project 'Zwolle op Orde'. Met dit bestemmingsplan worden delen van 7 oude in het gebied nog geldende plannen vervangen.

Dit bestemmingsplan bestaat uit de plankaart met de daarbij behorende bestemmingsregels en deze toelichting. In de toelichting worden in hoofdstuk 1 het doel van het bestemmingsplan en het plangebied zelf beschreven. Daarnaast bevat het een opsomming van de nog geldende bestemmingsplannen binnen het plangebied. Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de ontstaansgeschiedenis en de bestaande situatie van de Spoorzone. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de diverse relevante beleidskaders besproken die van toepassing zijn bij het opstellen van dit bestemmingsplan. Hoofdstuk 4 geeft de resultaten weer van diverse (milieu)analyses van het gebied. Afhankelijk van de resultaten worden voor de aanwezige functies eventuele beperkingen vastgesteld. De planbeschrijving volgt in hoofdstuk 5, waarin wordt ingegaan op de inrichting van het plangebied. In hoofdstuk 6 wordt het juridisch kader van het bestemmingsplan toegelicht. Vervolgens wordt in hoofdstuk 7 de economische uitvoerbaarheid van het plan besproken. Tot slot komen in hoofdstuk 8 de uitkomsten van het overleg aan de orde.



KAART 1 **Overzicht ZOO**

Datum:
18-01-2013

- | | | | |
|--------------------|--------------------|---------------------|----------------|
| 1, Wipstrik | 6, Berkum | 11, Assendorp | 16, Binnenstad |
| 2, Westenholte | 7, Marslanden | 12, Diezerpoort | 17, Hanzeland |
| 3, Zwolle Zuidwest | 8, Zwolle Zuidoost | 13, Kamperpoort | 18, Spoorzone |
| 4, Aalanden | 9, Holtenbroek | 14, Voorst | |
| 5, Veerallee | 10, Stadshagen | 15, Centuurbaanzone | |

ruimte op orde

Zwolle

1.3 Doel

In het plan van aanpak voor het project 'Zwolle op orde', vastgesteld door de gemeenteraad op 29 september 2003, is de doelstelling van het project in de volgende zin omschreven: De gehele operatie is erop gericht over actuele bestemmingsplannen te beschikken, rechtszekerheid te bieden, het aantal afwijkingsprocedures te verminderen en het planologisch beleid beheersbaar te houden.

In de Spoorzone wordt het station ingrijpend verbouwd en worden een aantal andere ontwikkelingen voorbereid. De voorbereiding van deze ontwikkelingen is echter nog niet zo ver dat deze nu al in een bestemmingsplan kunnen worden vastgelegd.

Op grond van het overgangsrecht van de op 1 juli 2008 ingevoerde nieuwe Wet ruimtelijke ordening vervalt op 1 juli 2013 het recht op leges voor gebieden, waar bestemmingsplannen gelden die ouder dan 10 jaar zijn. Om het recht op leges veilig te stellen kan nu niet langer gewacht worden op de totstandkoming van een nieuw bestemmingsplan waarin alle voor de komende 10 jaar beoogde ontwikkelingen zijn vastgelegd.

In dit conserverende plan voor de Spoorzone worden de huidige functies van het gebied vastgelegd in een modern digitaal bestemmingsplan gemaakt volgens de landelijke standaarden. De huidige verbouwing van het station wordt hierin uiteraard mogelijk gemaakt.

Om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken zullen later aparte planologische procedures worden gevolgd.

1.4 Plangebied

Het plangebied van de Spoorzone wordt globaal begrensd door:

de Veerallee in het westen;

de Westerlaan, de Oosterlaan en de Deventerstraatweg in het noorden;

de IJsselallee, de Hanzelaan, de Oostzeelaan en opnieuw de IJsselallee in het zuiden.

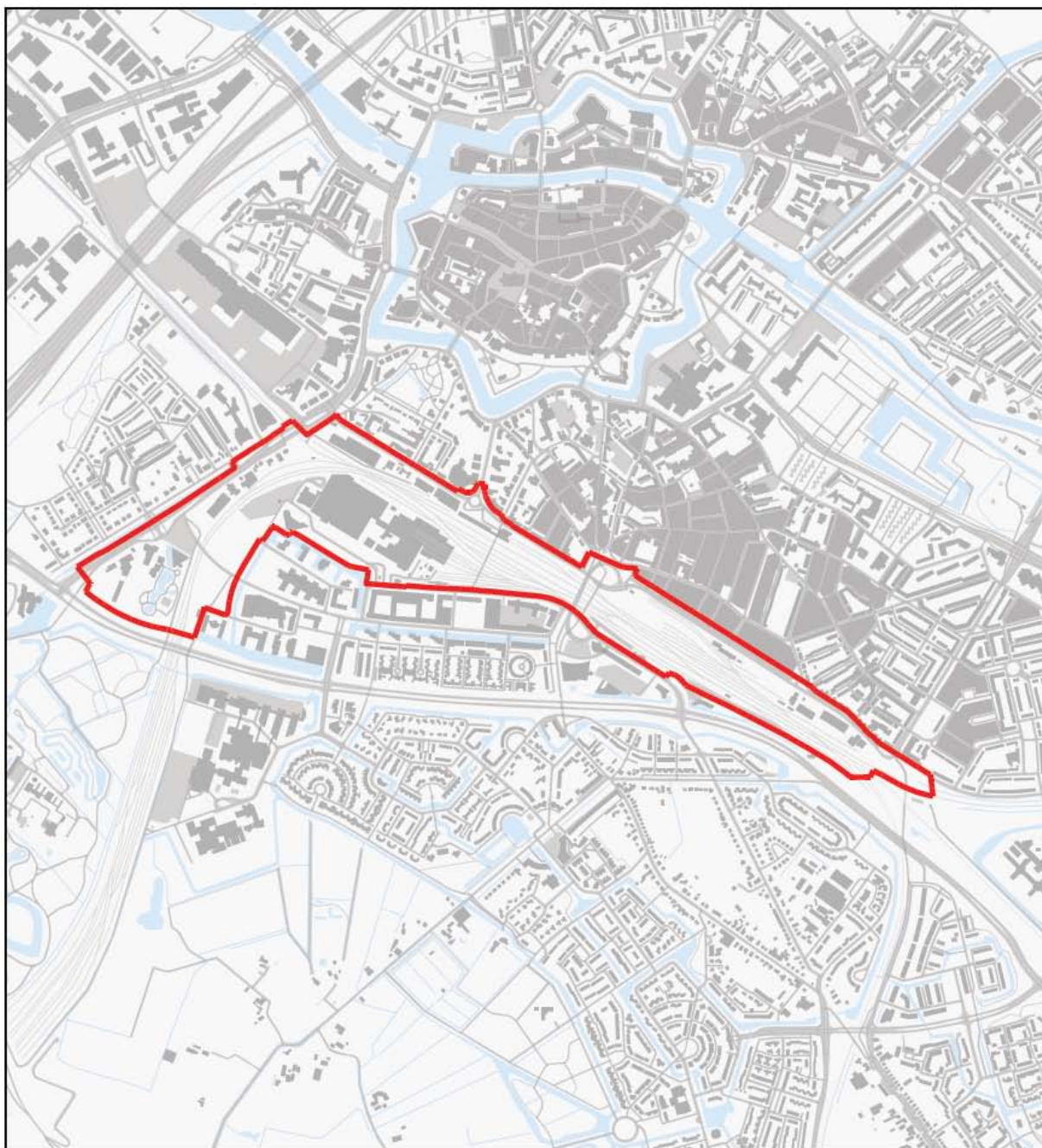
Het plangebied bevat resten van de plangebieden van Veerallee, de Stationswijk, Assendorp, Zwolle-Zuid en Hanzeland.

Voor het gerealiseerde gedeelte van Hanzeland tussen de IJsselallee en het gebied van dit bestemmingsplan voor de Spoorzone is inmiddels een apart nieuw bestemmingsplan in het kader van het project 'Zwolle op Orde' in procedure gebracht.

De ligging en begrenzing van het plangebied zijn globaal aangegeven op kaart 2.

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone



KAART 2 **Ligging plangebied**

 plangebied

Datum:

04-10-2012

0 150 300 450m

N

 **ruimte op orde**

Zwolle

Gemeente Zwolle | Expertisecentrum | Ruimtelijke Planvorming | Lubeckplein 2 | 8017 JZ Zwolle | Postbus 10007 | 8000 GA Zwolle | 038-498 9111

1.5 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied gelden nog delen van de volgende 7 bestemmingsplannen waarvan de plangrenzen zijn aangegeven op kaart 3:

0305

Bestemmingsplan Van Karnebeektracé, vastgesteld door bij raadsbesluit van 19 april 1988, nr. 141, goedgekeurd door gedeputeerde staten van Overijssel bij besluit van 6 december 1988, nr. RGP 88/870 en goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 28 februari 1990, nr. 90.005119;

0320

Bestemmingsplan Assendorp-Pierik, vastgesteld bij raadsbesluit van 1 november 1999, nr. SBL 99-3925, goedgekeurd door gedeputeerde staten van Overijssel bij besluit van 6 juni 2000, nr. RWB/1999/4388 en bekrachtigd bij uitspraak van de Raad van State van 25 juli 2001, nr. 59-333, 200003896/1;

1800

Bestemmingsplan Stationswijk, vastgesteld bij raadsbesluit van 25 april 1977, nr. 114/168, goedgekeurd door gedeputeerde staten van Overijssel bij besluit van 4 juli 1978, afd. 2, nr. 8693 en gedeeltelijk goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 17 maart 1980, nr. 23;

1801

Bestemmingsplan Stationswijk-Oost, vastgesteld bij raadsbesluit van 31 oktober 1988, nr. 322b en goedgekeurd door gedeputeerde staten van Overijssel bij besluit van 15 februari 1989, nr. RGP8802329;

1900

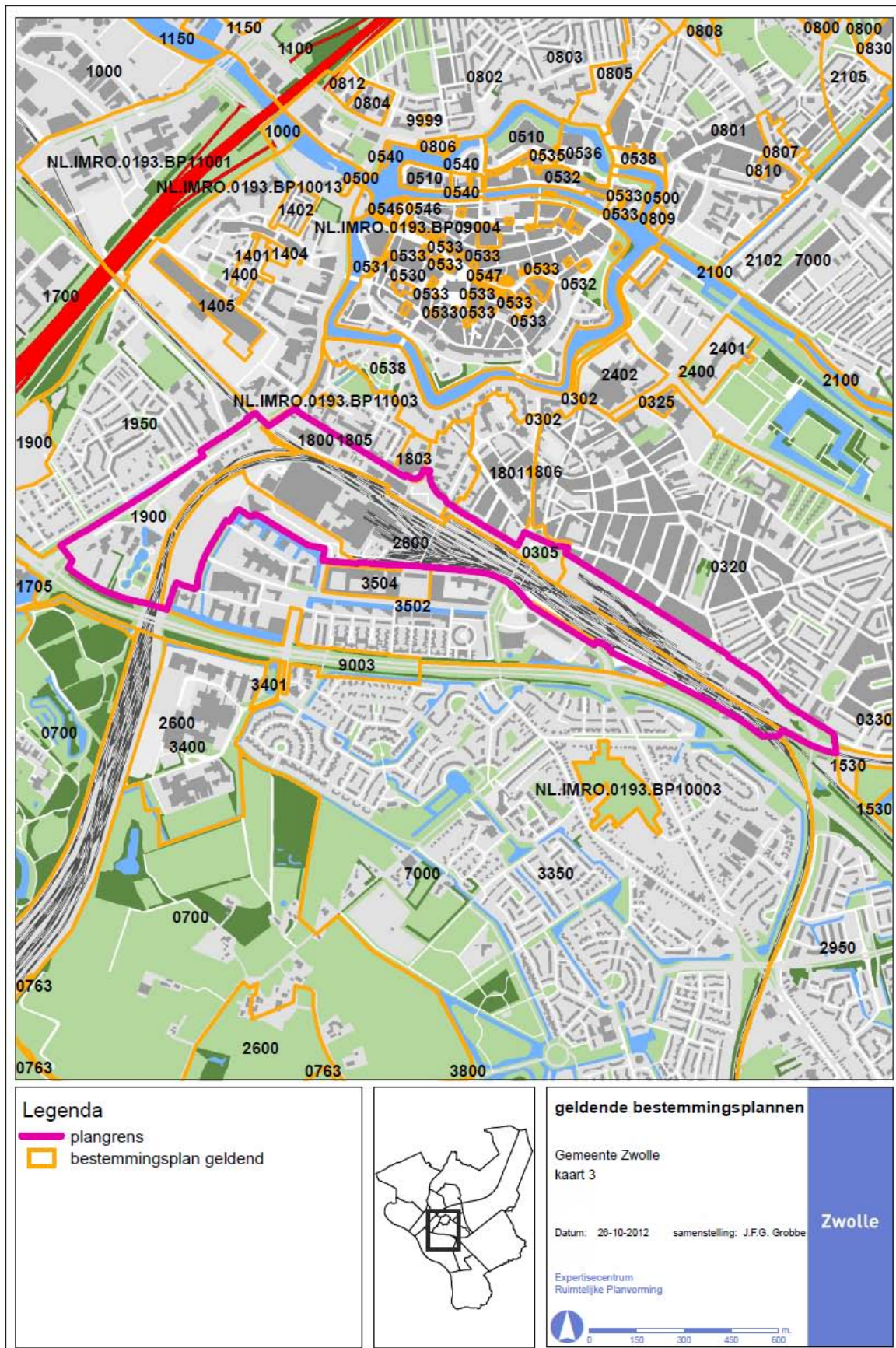
Bestemmingsplan Veerallee, vastgesteld bij raadsbesluit van 2 september 1985, nr. 247b en goedgekeurd door gedeputeerde staten van Overijssel bij besluit van 31 maart 1987, nr. 5736, afd. 2;

2600

Bestemmingsplan Zwolle-Zuid, vastgesteld bij raadsbesluit van 24 juni 1974, nr. 245/74-8740, goedgekeurd door gedeputeerde staten van Overijssel bij besluit van 17 juni 1975, nr. 13342, afd. 2 en gedeeltelijk goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 18 april 1977, nr. 54;

3502

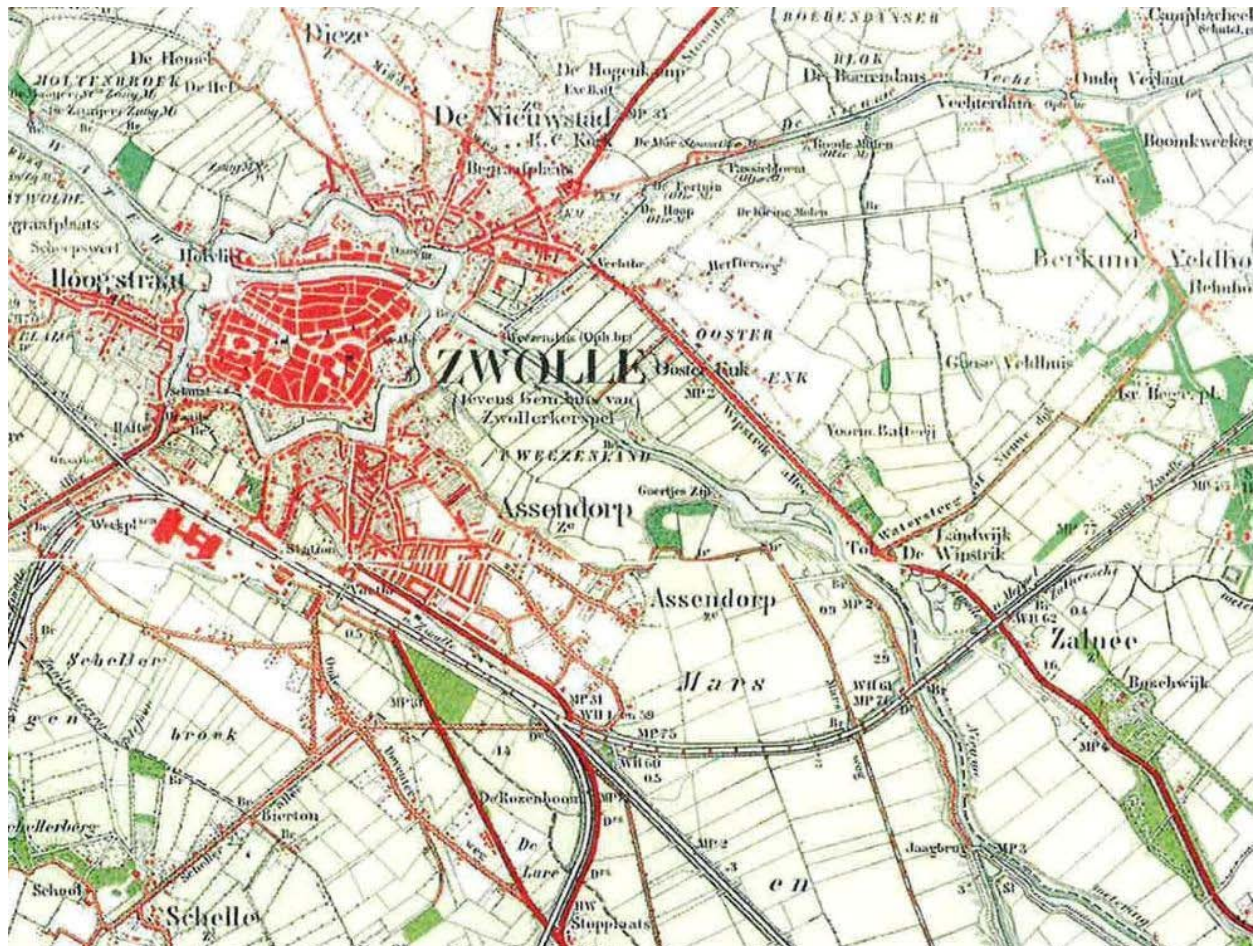
Bestemmingsplan Hanzeland, vastgesteld bij raadsbesluit van 5 november 1998, nr. SBL 98-2582 en goedgekeurd door gedeputeerde staten van Overijssel op 15 juni 1999, nr. RWB/1998/473.



Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie

2.1 Ontstaansgeschiedenis

De structuur van het plangebied is bepaald door de ontwikkeling sinds 1864 van de spoorwegen. In 1868 werd het stationsgebouw voltooid als Staatsspoorwegstation der eerste klasse met bijbehorende grote overkapping. Zwolle ontwikkelde zich tot een belangrijk knooppunt van spoorwegen. Een logische vestigingsplaats in 1869 van de Centrale Werkplaats voor het noordernet van de Staatsspoorwegen. De Centrale Werkplaats was van aanvang af de belangrijkste industriële vestiging in Zwolle en de grootste werkgever in de regio. In relatie met de werkplaats werd vanaf 1880 een groot goederenemplacement aangelegd. Over het emplacement werd in 1883 de Hoge Spoorbrug gebouwd, omdat de overweg tussen de Van Karnebeekstraat en de Schellerweg door het sterk toegenomen treinverkeer te vaak gesloten moest worden.



Kaart 4: kopie uit de historische atlas van de situatie rond 1917.

In 1938 werd de Centrale werkplaats gesloten, omdat de werkzaamheden geconcentreerd werden in Tilburg de Centrale Werkplaats voor het zuidernet. In een groot gedeelte van de werkplaats vestigde zich het bedrijf Stork Wärtsilä Diesel. In een kleiner deel bleef tot voor kort een lijnwerkplaats van de Nederlandse Spoorwegen gevestigd.

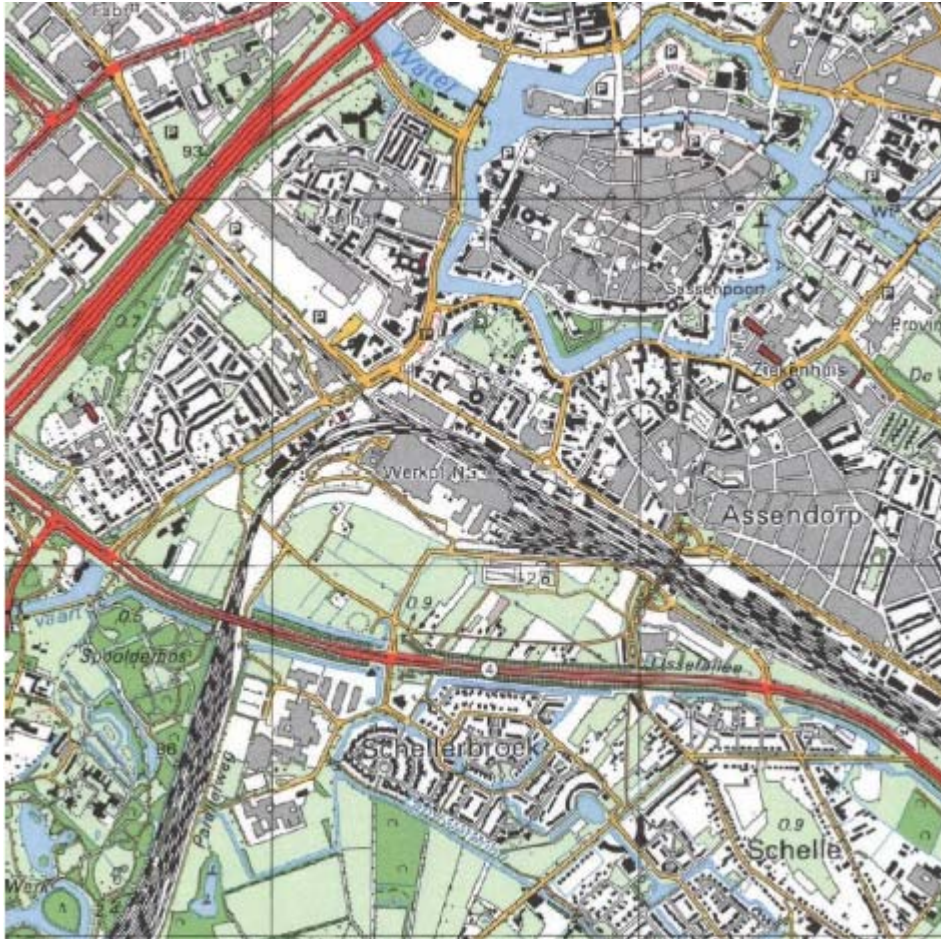
Langs de in 1819 aangelegde Willemsvaart aan de noordwestzijde van het plangebied vestigden zich door de komst van de spoorwegen allerlei bedrijven in aansluiting op het spoorwegemplacement. Ook werden daar een aantal woningen en dienstgebouwen ten behoeve van de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij gebouwd, welke de spoorlijnen van Utrecht naar Zwolle en van Zwolle naar Kampen

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

exploiteerde. Uit een deel van de bebouwing van de Floriade van 1992 in Zoetermeer ontstond in dit gebied het tentoonstellings- en recreatiecomplex het Ecodrome dat inmiddels al weer gesloten is.

Aan de zuidzijde van het plangebied ontwikkelde zich sinds 1974 de grote uitbreidingswijk Zwolle-Zuid. Aangrenzend aan de Spoorzone werd als laatste deel van Zwolle-Zuid vanaf 1990 de moderne kantorenwijk Hanzeland ontwikkeld.



Kaart 5: deel van de topografische kaart uit 1995 met de eerste gebouwen van Hanzeland, het Hanzebad en het Rijkskantoorgebouw aan de Hanzelaan.

Voor een uitgebreide beschrijving van de ruimtelijke ontwikkeling wordt verwezen naar hoofdstuk 3 Historisch-ruimtelijke ontwikkeling in Bijlage 2 Cultuurhistorische analyse projectgebied Spoorzone.

2.2 Bestaande situatie

In deze paragraaf wordt achtereenvolgens de bestaande situatie beschreven met betrekking tot de archeologische, de ruimtelijke en de functionele structuur.

2.2.1 Archeologische structuur

In het bestemmingsplan liggen gebieden met een archeologische waarde van 50%.

Een 50% gebied heeft vooral betrekking op 'esgronden' en 'dekzandruggen'. Niet alleen op gemeentelijk niveau, maar ook op provinciaal en landelijk niveau is gebleken dat deze plekken een kans van 1 op 2 hebben op de aanwezigheid van prehistorische of vroeg middeleeuwse sporen. De trefkans is dus zeer hoog.

Hier moet de 'verstoorder' toestaan dat er eerst een proefonderzoek plaats vindt op basis waarvan geoordeeld wordt of er een volledig archeologisch onderzoek verricht moet worden. De 'verstoorder' wordt aangeslagen voor alle hiermee gepaard gaande kosten. Een en ander geschiedt volgens de wettelijk voorgeschreven regels conform het Kwaliteitshandboek voor de Nederlandse Archeologie.

Voor de gebieden met een waardering van 50% of hoger is hierna een beschrijving opgenomen.

De nummering en begrenzing van de gebiedsbeschrijvingen is gekoppeld aan de Archeologische Waarderingskaart Zwolle.

De archeologische waardering van het plangebied is aangegeven op kaart 6. De nummers in de tekst corresponderen met de nummers op deze kaart.

73

Dekzandrug Vrouwenlaan
waardering 50%

In dit gebied zijn in 1994 aan de Vrouwenlaan/Energieweg in 1994 een zestigtal Mesolithische haardkuilen opgegraven. Deze kuilen vormen de oudste restanten van menselijke activiteiten binnen de gemeente Zwolle. Naast haardkuilen is ook een concentratie vuursteenafslagen gevonden. Van alle haardkuilen zijn houtskoolmonsters genomen. Het eigenlijke onderzoek naar de houtsoorten en de datering moet nog plaatsvinden. De haardkuilen werden aangetroffen op een dekzandrug. De dekzandrug loopt oost-west onder de wijk De Geren en een deel van de Marslanden. Op deze dekzandrug zijn aan de Huub van Doornestraat (Penitentiaire Inrichting) en de Ittersumallee vondsten uit het Mesolithicum gedaan. Aan de Ittersumallee zijn in 2003 nog twintig haardkuilen opgegraven. Van deze haardkuilen zijn er vier bemonsterd.

74

Dekzandrug Schelle
waardering: 50%

Dit gebied ligt op de uitloper van een dekzandrug waarop eveneens de Bronstijd nederzetting van Ittersumerbroek ligt. Ook ligt op deze rug een Mesolithische locatie (zie 73). Bij de bouw van het woningen- en kantorencomplex in Hanzeland zijn eveneens Mesolithische haardkuilen gevonden en paalsporen uit de Bronstijd.

De wijk Schelle ligt tussen deze locaties in waardoor de kans groot is dat hier soortgelijke bewoningssporen bewaard zijn gebleven.

75

Dekzandrug Hanzeland
waardering 50%

Dit gebied vormt de uitloper van een dekzandrug waarop ook de wijk Hanzeland ligt. In dit gebied zijn net als onder het Stadskantoor aan het Lübeckplein en onder het huizenblok bij de Wismarstraat mogelijk Mesolithische haardkuilen te verwachten. Deze haardkuilen vormen de oudste sporen van prehistorische

aanwezigheid in Zwolle (meer dan 6000 jaar geleden). Van deze haardkuilen zijn houtskoolmonsters genomen. Het eigenlijke onderzoek naar de houtsoorten en de datering moet nog plaats vinden. Tegenwoordig wordt een deel van het gebied in beslag genomen door de Hogeschool Windesheim.

241

Wijk: Assendorp

Waardering: 50%

Assendorp behoort tot één van de oude buurtschappen rondom Zwolle. De geschiedenis van dit gebied gaat terug tot de Prehistorie. Assendorp had van origine waarschijnlijk het karakter van een esdorp. Zo was er een brink en een hoger gelegen escomplex. Dit escomplex werd aangeduid met de naam Assendorper Enk en leeft nog steeds voort in de naam Enkstraat. De es is in de Middeleeuwen aangelegd op een hoger gelegen natuurlijke dekzandrug.

Aan het eind van de 19^{de} eeuw is Assendorp volgebouwd met arbeiderswoningen. Deze woningen waren voornamelijk bedoeld als huisvesting voor spoorwegarbeiders en werknemers van de Centrale Werkplaats. In verschillende steden in Nederland (bijvoorbeeld Deventer) is duidelijk geworden dat onder woonwijken uit de 19e of begin 20e eeuw nog veel archeologische sporen bewaard zijn gebleven. De toenmalige bouwers zijn gestopt bij het vaste zand (de bovenkant van de natuurlijke dekzandrug) en hebben de bodem niet verder vergraven. Dit heeft geresulteerd in het feit dat de sporen onder de woningen nog volledig intact bewaard zijn gebleven. In de periode voorafgaand aan de bouw van de woningen in de 19e eeuw heeft het dikke esdek van soms wel meer dan 0,80 meter bescherming geboden aan de archeologische sporen. In het markeboek van Assendorp uit 1473 is een schouw opgenomen die ons informatie geeft over Assendorp in deze periode. In de schouw die bedoeld was als controleronde van de toestand van de wegen, waterlopen en dijken wordt melding gemaakt van "het Assenderps huys, het dijken bij de brink (de huidige Assendorperdijk) en het Belheems hoff". Verder blijkt dat op de hoek van de Molenweg/Middelweg (huidige Assendorperstraat) een kapel heeft gelegen. Deze kapel is ook op de oudste stadsplattegrond van Jacob van Deventer uit circa 1560 nog te zien.

De belangrijkste straten in Assendorp dateren van oorsprong al uit de Middeleeuwen. De straten uit de 19e eeuw liggen vaak op oude perceelsgrenzen. Een goed voorbeeld hiervan is de Celestraat.

Archeologische waarden van het overige gedeelte van de Spoorzone

Het overige gedeelte van het plangebied van bestemmingsplan Spoorzone is op de Archeologische Waarderingskaart Zwolle aangegeven als 10% gebied. Dit houdt in dat de kans op archeologische sporen vrij klein is. De lage archeologische waardering is gebaseerd op informatie over de natuurlijke bodemopbouw van het plangebied.

De natuurlijke bodemopbouw

Het plangebied ligt voor een groot deel in een dalvormige dekzandlaagte tussen twee dekzandruggen. De natuurlijke bodem in de dekzandlaagte bestaat uit een klei op veen pakket. Tijdens de bouw van het hoofdstation in 1868 heeft men deze bodemopbouw aangetroffen. Door rijksarchivaris Hoefer werd dit veenpakket geïnterpreteerd als vulling van een oude IJsselarm. Ook tijdens de aanleg van een kelder ten behoeve van de houtbewerkerij op het terrein van de Centrale Werkplaats (het huidige terrein van Stork/Wärtsilä), werd klei op veen aangetroffen. De klei op veenbodem heeft vermoedelijk niets te maken met een oude IJsselarm. De huidige Gelderse IJssel is pas vanaf de 6e eeuw na Christus een rivier van betekenis geworden. Het veenpakket zal eerder geïnterpreteerd kunnen worden als vulling in een dekzandlaagte waarop later door de IJssel klei is afgezet. Dit kleipakket zal vanaf circa. 600 na Christus zijn afgezet. De kans op archeologische sporen uit de prehistorie en middeleeuwen in het plangebied is klein.

Vestingwerken uit de 16e en 17e eeuw

Het plangebied wordt in het westen begrensd door de Willemsvaart met parallel lopende Veerallee. Aan de oostzijde van de Willemsvaart heeft in het verleden een verdedigingslinie gelegen die vanuit het Eekwalbastion liep naar de IJssel. Deze linie die vanaf 1590 is aangelegd bestond uit een linesloot met daaraan verschillende schansen. De bekendste schansen zijn de meer richting de IJssel gelegen

Spoolderbergschans en het Nieuwe Werk (Engelse Werk). In het plangebied Bestemmingsplan Spoorzone zijn op oude kaarten twee kleine verdedigingswerken te zien. Het eerste verdedigingswerk heeft vermoedelijk gelegen op de plek van een bedrijfs- en kantoorgebouw uit circa. 1975 (tegenwoordige Welzorg). Door de bouw van dit pand is er waarschijnlijk niets meer over van het verdedigingswerk. Bij eventuele sloop en herontwikkeling van deze locatie zal gelet moeten worden op sporen van dit verdedigingswerkje. Het gaat dan voornamelijk om sporen van een eventuele omgrachting. De rest van het verdedigingswerk is geheel verdwenen. Dit zelfde geldt ook voor de locatie van de Kleine- of Luurderschans. Deze schans lag op de plek van het huidige Ecodrome. Op deze plek is in de jaren 90 door de archeologische dienst een klein onderzoekje gedaan waarin de grachten werden aangetroffen. Door nieuwbouw van het Ecodrome is van deze schans niets meer bewaard gebleven.

Industriële ontwikkeling in de 19e eeuw

Vooraf het gebied tussen de Willemskade, Westerlaan, het station en het spoor kan voor de geschiedenis van de spoorwegen en de daarmee samenhangende industriële ontwikkeling van Zwolle van groot belang zijn.

In 1864 werd de spoorlijn Utrecht-Hattum doorgetrokken naar Zwolle, het begin van een grootschalige infrastructurele ontwikkeling, die Zwolle tot een belangrijk spoorwegknooppunt zou maken. De exploitatie was in handen van de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij (NCSM), die in 1859 de concessie voor de spoorlijn van Utrecht naar Zwolle en vandaar naar Kampen had verworven. Naast de particuliere NCSM waren ook de Staatsspoorwegen (SS) in Zwolle actief. Het zou echter tot 1866 duren voordat de lijn Zwolle-Deventer door de SS werd aangelegd. Doordat het station van de SS in 1864 nog niet voltooid was en ook het medegebruik administratief nog niet was geregeld, bouwde de NCSM een tijdelijk station bij de Willemsvaart (in de bocht tussen de spoorafkapping naar Kampen en de overweg in de Assendorperlure), dat overigens in 1873 weer werd opgeheven. In de omgeving van deze tijdelijke voorziening werden enkele dienstwoningen voor de NCSM gebouwd. Zo diende het bestaande pand Willemsvaart 12 als dienstwoning en kantoor van de afdeling Tractie, Weg en Werken. Het pand is ontworpen door ingenieur Bergmans van de NCSM. Dit geldt ook voor de dubbele dienstwoning Willemsvaart 13-14 uit dezelfde periode. Het geheel vormt samen een belangrijk ensemble van spoorwegarchitectuur uit de periode van de NCSM.

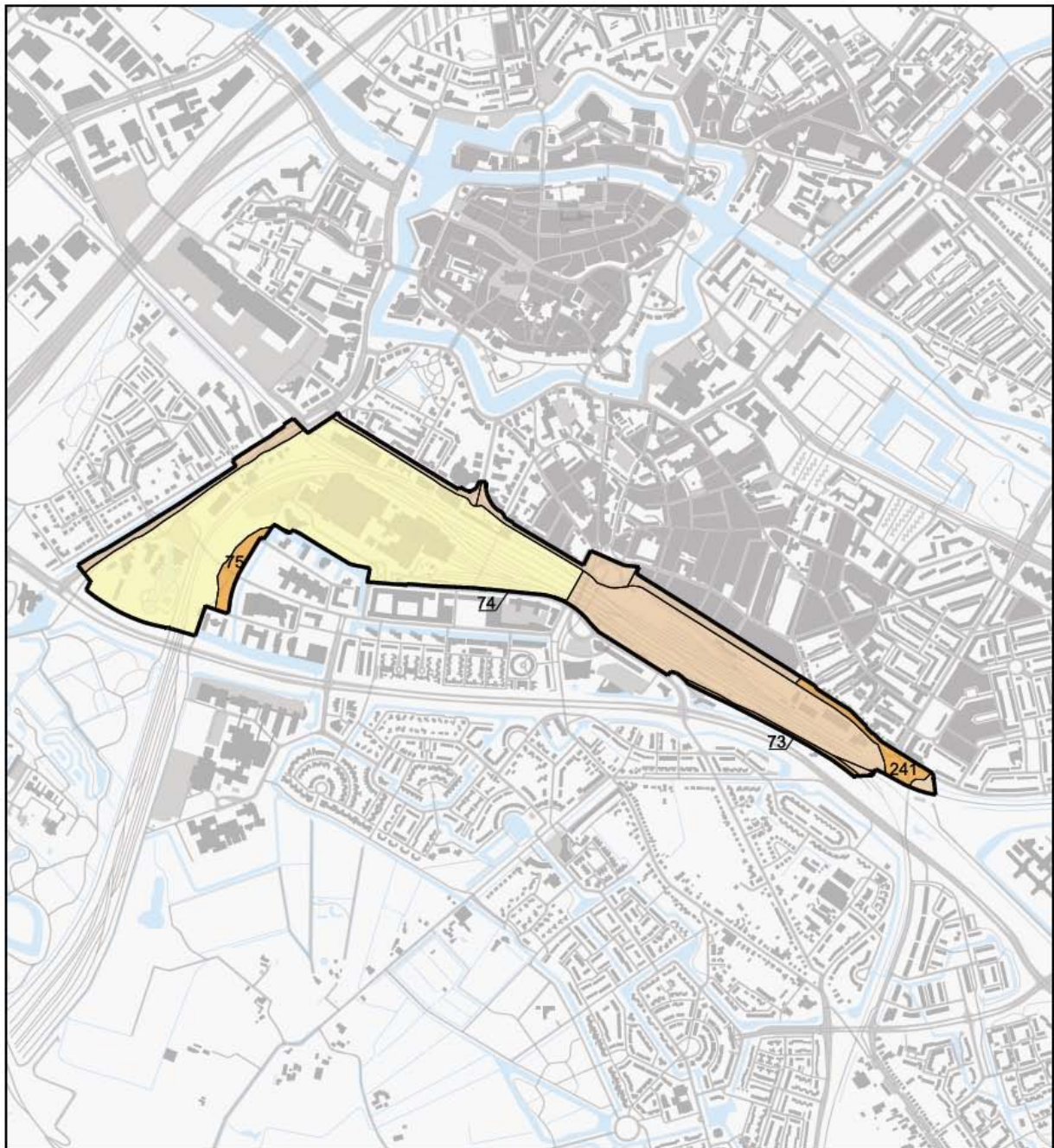
Aan het spoortraject Zwolle-Kampen werd in 1899 opnieuw een halteplaats geopend. Het gebied tussen Willemskade, Westerlaan, station en spoor was vanaf 1864 eigendom van de NCSM. Naast een spoorweghaven bevonden zich in het gebied ook een locomotiefloods, een rijkstijgloods, een reservoirgebouw en een kolenpark. Zwolle is al vanaf 1868 een belangrijk knooppunt van spoorweglijnen. Mede door de vestiging van de Centrale Werkplaats van de Staatsspoorwegen in 1869 groeide Zwolle uit tot één van de belangrijkste centra van spoorwegactiviteiten. Het grote spooreplacement met zijn stationscomplex, werkplaatsen en goederenoverslag heeft veel veranderingen ondergaan. Na de sluiting van de werkplaatsen en het staken van de werkzaamheden op het goederenemplacement zijn de meeste historische relicten opgeruimd. Zo is in 1966-1967 de spoorweghaven aan de Veerallee gedempt. Op de plek van de haven verrees in 1972 het nieuwe stationspostkantoor.

Ook de karakteristieke kolenparken, waterkolommen, draaischijven en askuilen zijn verdwenen. Of er van deze elementen nog restanten in het gebied bewaard zijn gebleven is onduidelijk. In het gebied hebben naast een kolenpark ook draaicirkels gelegen. Het is van belang voor de industriële geschiedenis van Zwolle en Nederland om ook aan dit soort fenomenen aandacht te besteden.

Zoals vermeld zullen veel karakteristieke elementen zijn opgeruimd. Toch is het mogelijk dat er tijdens werkzaamheden sporen van draaischijven aangetroffen kunnen worden. Met behulp van kaarten en oud fotomateriaal is af te leiden dat draaischijven hebben gelegen op de volgende plekken:

1. ten noordwesten van de voormalige Centrale Werkplaatsen ter hoogte van de aftakking van het spoor richting Kampen;
2. ten zuidoosten van het hoofdstation langs de Oosterlaan;
3. ten zuidoosten van de Hoge Spoorbrug.

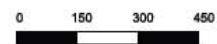
Op bovengenoemde locaties moet bij bodemingrepen rekening worden gehouden met archeologisch onderzoek. Dit kan bestaan uit het doen van waarnemingen en/of het graven van proefsleuven.



KAART 6 Archeologie

Datum:

09-10-2012



- plangrens
- 0% - leeg, verstoord, opgegraven
- 10% Arch. waarde onbekend
- 50% Arch. waardevol

- 90% Arch. zeer waardevol
- 100% Arch. toplocatie
- 221 nummer beschrijving

ruimte op orde

Zwolle

2.2.2 Cultuurhistorische structuur

Begrenzing

Voor de Spoorzone is in oktober 2009 een cultuurhistorische analyse opgesteld met bijbehorende kaart. Zie Bijlage 2 Cultuurhistorische analyse projectgebied Spoorzone en Bijlage 3 Waardenkaart objecten en complexen.

De nieuw ontwikkelde wijk Hanzeland ten westen van de Stockholmstraat is buiten het onderzoeksgebied gehouden. Dit recent gestructureerde kantorenpark en woongebied heeft op grond van de jonge leeftijd nog geen cultuurhistorische waarde volgens de analyse. Op de volgende kaart is de begrenzing van het onderzoeksgebied aangegeven.



Begrenzing onderzoeksgebied

Opzet van de analyse

De volgende onderdelen komen in de analyse aan de orde:

- Beschrijving van de historisch-ruimtelijke ontwikkelingen van het plangebied in hoofdlijnen;
- Beschrijving en overzicht van de aanwezige cultuurhistorische waarden (structuren, objecten);
- Kwalificatie van de cultuurhistorische kwaliteit van alle aanwezige bebouwing (indifferent, attentiewaarde, waardevol, zeer waardevol);
- Duiding van de cultuurhistorische waarden, in woord en beeld (cultuurhistorische kaart)
- Aanbevelingen ter behoud en versterking van de aspecten met een hoge cultuurhistorische waarde;
- Historisch kaart- en beeldmateriaal.



18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone



Stationskap



Hoge Spoorbrug

Aanbevelingen

In het onderzoek worden aanbevelingen gedaan ter behoud en versterking van de cultuurhistorische kwaliteit in het gebied. Hierbij komen zowel ruimtelijke aspecten aan de orde als objectgerichte.

Karakteristiek gebied

- De diversiteit in de cultuurhistorische en ruimtelijke aspecten als een kwaliteit beschouwen;
- In het algemeen wordt behoud van de historische hoofdstructuur en de karakteristieke bebouwing aanbevolen.

Hoofdstructuren

- Behoud en versterking van het historische karakter van de Veerallee /Willemsvaart tracé; behoud en versterking van de groenstructuren;
- Visualisatie verdwenen deel Willemsvaart;
- Behoud en versterking van het historische karakter van de wijkrandstructuur langs de noordrand van het gebied; onderscheid houden tussen bedrijfsmatige karakter van de Spoorzone en het residentiële van de wijkranden; behoud en versterking van groenstructuren langs deze wijkranden;
- Zo veel mogelijk intact laten van het ensemble van het spooreplacement met stationsbebouwing, Hoge Spoorbrug, restanten van de historische spoorwerkplaats en andere aanverwante gebouwen.



Bebouwing

- Beschermen van de objecten en complexen die van 'zeer hoge cultuurhistorische waarde' zijn;
- Zoveel mogelijk behoud en herstel van de bebouwing met (zeer) hoge cultuurhistorische waarde;
- Instandhouding/aanpassing van de overige, binnen de context passende bebouwing volgens de reguliere welstandstoetsing (attentiewaarde);
- Handhaven van de bestaande schaal van de bebouwing langs de wijkrandzones;
- Aanvullend bouw- en architectuurhistorisch onderzoek naar het complex van de voormalige spoorwerkplaats en het emplacement; voorts archeologisch onderzoek naar wellicht in de bodem bewaarde restanten van de spoorwerkplaats (loc-draaischijf?).

Rooilijnen, erfscheidingen, groen

- Handhaven van historische rooilijnen en erfscheidingen van de bebouwing in de wijkrandzones;
- Handhaven/versterken van als waardevol gekenschetste groenelementen (laanbeplantingen, solitairen, tuinen)



oorspronkelijke beplanting Stationsplein (uit Ach lieve tijd, deel 8)

Archeologisch onderzoek

- Een archeologisch proefonderzoek in het gebied is nodig om vast te stellen of er nog sporen van de vroegere spoorwegactiviteiten, met name van de draaicirkels, aanwezig zijn. Wanneer dit het geval is dienen deze sporen in kaart te worden gebracht. Een opgraving is dan beslist noodzakelijk.

Waardering

Het rapport sluit af met een lijst van de bebouwing in de Spoorzone, waarbij een waardering van deze bebouwing is opgenomen. De waardering is onderverdeeld in de waarden:

- **zeer hoge cultuurhistorische waarde**; kleur **rood** ■;
- **hoge cultuurhistorische waarde**; kleur **oranje** ■;
- **attentiewaarde** (regulier welstandstoezicht volstaat); kleur **geel** ■;
- **indifferente waarde**; kleur **grijs** ■.

Deze waardering is in het rapport verder omschreven in paragraaf 4.3 Historische bouwkunde.

De waardering wordt ook weergegeven op de bijbehorende waardenkaart van het rapport. Zie in deze toelichting Bijlage 3 Waardenkaart objecten en complexen.

Nader onderzoek op grond van de cultuurhistorische analyse

De lijst van de bebouwing in de Spoorzone omvat per adres een verbeelding in de vorm van een kleurenfoto gecombineerd met een beschrijving van de karakteristiek van de bebouwing waaruit de cultuurhistorische waardering wordt afgeleid. Het vergt echter nog veel nader onderzoek om op grond van deze verbeeldingen en beschrijvingen op verantwoorde wijze de regels te kunnen opstellen voor een op bescherming van de cultuurhistorische waarden gerichte dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie.



Stationsempacement met Stork - Werkspoor - Diesel; jaartal onbekend

2.2.3 Ruimtelijke structuur

In deze paragraaf wordt de bestaande ruimtelijke structuur van het plangebied omschreven op het gebied van het verkeer, het groen, het water en de bebouwing.

2.2.3.1 Verkeersstructuur

Categorisering en verkeersstructuur

Om de gewenste afstemming tussen vormgeving en functie van de weg te kunnen bereiken, is het Zwolse wegennet gecategoriseerd naar een aantal te onderscheiden verkeersfuncties.

Centraal in dit bestemmingsplan staat station Zwolle met de omliggende wegen Nieuwe Veerallee, Westerlaan, Oosterlaan en de Deventerstraatweg. De Nieuwe Veerallee vormt een verbinding tussen de buiten,- en binnenring van Zwolle en is, net als de Westerlaan, Oosterlaan en Deventerstraatweg aangewezen als gebiedsontsluitingsweg type B. De parallelweg van de Nieuwe Veerallee, de Willemsvaart, is aangewezen als erftoegangsweg met een maximale snelheid van 30 km/uur.

Langzaam verkeer

Binnen het plangebied zijn de Willemsvaart (parallelweg van de Nieuwe Veerallee) Westerlaan, Oosterlaan en Deventerweg aangewezen als hoofdfietsroute. De Willemsvaart wordt in 2013 ingericht als fietsstraat.

Openbaar vervoer

Het busstation van Zwolle is een belangrijk knooppunt in zowel het stadsnet van Zwolle als in het Overijsselse streeknet.

Aan de westzijde van het treinstation, nabij het stationsplein, ligt het éérste (westelijke) busstation wat vroeger als stadsbusstation diende. Hier halteren de lijnen 1 t/m 6, 9 en 11 van Syntus Overijssel. Deze lijnen rijden onder meer naar de Zwolse wijken Stadshagen, Oosterenk, Ittersummerbroek, Assendorp en Westenholte, maar ook naar het Deltion Campus en Scholengemeenschap Rechterland.

Aan de oostzijde ligt het busstation voor de streeklijnen vanuit verschillende concessies, waaronder de

Hanzeliner van Connexion, de Veluwelijn van Syntus Gelderland en de scholierenlijnen 7 en 8. Daarnaast vertrekken ook de stadslijnen 2 t/m 4 vanaf het oostelijke busstation richting de Zwolse wijken Holtenbroek, Berkum en de Aa-landen. Het busstation wordt ontsloten door de Oosterlaan. Via een tunnel, die alleen toegankelijk is voor bussen en hulpdiensten, kunnen bussen vanaf de Oosterlaan onder het spoor door naar de Hanzelaan rijden.

Station Zwolle is het spoorwegstation van Zwolle en is een van de belangrijkste spoorwegknooppunten van Nederland. De spoorlijnen Zwolle - Kampen, Zwolle - Enschede, Zwolle - Deventer, Zwolle - Emmen en de doorgaande spoorlijn van Amersfoort - Zwolle – Groningen / Leeuwarden komen alle in Zwolle samen. Het station beschikt over 5 doorgaande perronsporen, 3 kopsporen aan de westzijde en 3 kopsporen aan de oostzijde. Met name vanwege de komst van de Hanzelijn en de daarmee samenhangende verwachte toename van de aantallen passagiers, wordt het station in 2010-2014 aangepast, mede om meer cross-platform-overstapmogelijkheden te creëren. Zo komt er een vierde perron en wordt de voetgangerstunnel onder de sporen verbreed. De tunnel wordt van 7 meter verbreed naar 15 meter.

2.2.3.2 Groenstructuur

Structuurgroen in de zin van het Structuurplan 2020

In het Groenbeleidsplan Zwolle (1998) is de stedelijke hoofdgroenstructuur aangewezen. Daarbij werd bepaald dat ook de boombeplanting en de groene bermen van de hoofdwegenstructuur behoort tot de stedelijke hoofdgroenstructuur, vanwege het op stedelijk niveau structurerende karakter en het bevorderen van de oriëntatie, de recreatie en de stedelijke identiteit. Deze kwalificatie is door het Structuurplan Zwolle 2020 (uit 2008) overgenomen. De groenstructuur staat aangegeven op kaart 7.

De wegbeplanting, de bermen en de begeleidende watergangen van de volgende wegen worden tot het Structuurgroen gerekend:

- de IJsselallee als onderdeel van de hoofdwegenstructuur;
- de Veerallee, de Nieuwe Veerallee en de Willemsvaart;
- de Westerlaan, het Stationsplein, de Oosterlaan en de Deventerstraatweg;
- de Kamperweg, de Rieteweg, de Stationsweg en de Stockholmstraat.

Hierbij is het continue karakter van de bomenrijen, de groene bermen, zowel de middenberm als de zijbermen, en het water van belang.

Het begeleidend groen langs de spoorwegen wordt ook tot het Structuurgroen gerekend. Dit groen heeft vaak een erg natuurlijk karakter en bestaat dan uit brem- en braamstruwelen. Deze struwelen vormen een belangrijke groene verbinding in de stad, vooral voor kleine zoogdieren en insecten, maar staan door verstedelijking onder druk.

De braamstruwelen langs het Kamperlijntje zijn belangrijk als leefgebied van een in Nederland zeldzame sprinkhaan, het lokomotiefje (!).

In de nabijheid van het station bestaat het begeleidend groen vaak uit karakteristieke (beuken-)hagen. Deze zijn identiteitsbepalend voor het stationsgebied.

Buurtgroen

Er zijn in het plangebied geen vlakdekkende voorzieningen die tot het Buurtgroen worden gerekend.

Bijzondere bomen

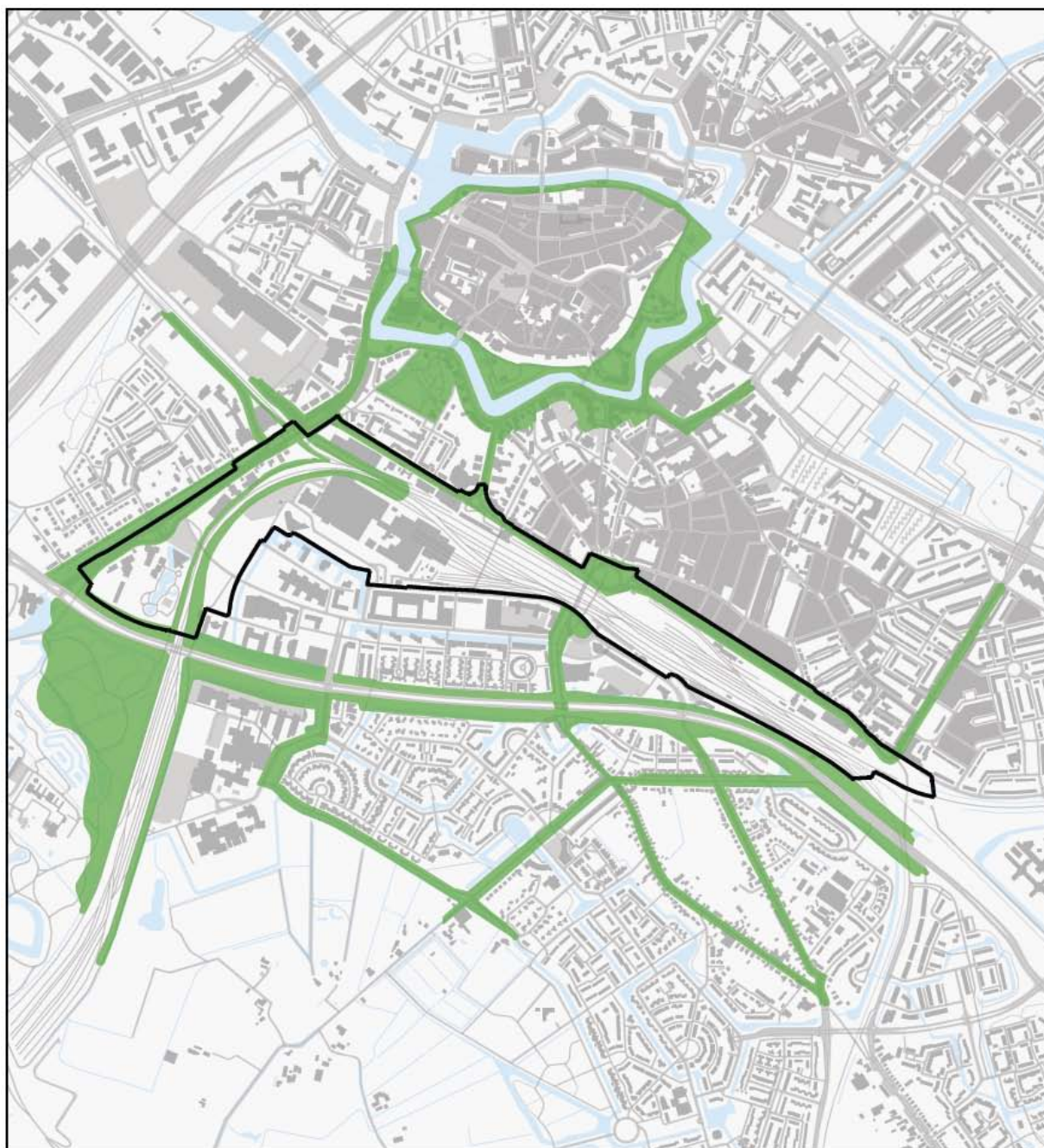
Er komen in het plangebied op enkele plaatsen bijzondere bomen voor. Hiervoor is bij eventuele kap een zwaardere afweging van toepassing.

Aan de Westerlaan (zuidzijde) is sprake van 4 waardevolle Platanen.

Op particulier terrein aan de Westerlaan staan 5 waardevolle Paardekastanjes en een waardevolle Gladde iep.

Aan het Stationsplein staan 5 waardevolle platanen en een herinneringsboom in de vorm van een Zuilbeuk.

Aan de noordzijde van de Karnebeek tunnel staan 5 waardevolle bomen, namelijk een Zilverlinde, een Zilveresdoorn, een Oosterse plataan, een Rode paardekastanje en een gewone Paardekastanje.





KAART 7 **Groenstructuur**

Datum:

04-10-2012

0 150 300 450m

N

 plangrens
 structuurgroen

 **ruimte op orde**

Zwolle

2.2.3.3 Waterstructuur en riolering

Waterstructuur

Het plangebied grenst aan de Willemsvaart en de watergangen van Hanzeland.

Drooglegging

In plangebied wordt een ontwateringsdiepte van minimaal 0,7 meter gehanteerd. Dit is de afstand tussen de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) en het maaiveld.

Riolering

In het plangebied ligt gemengde riolering.

2.2.3.4 Bebouwingsstructuur

Ligging en begrenzing

Het plangebied Spoorzone beslaat een groot gebied in Zwolle ten zuiden van het centrum. Het heeft een onregelmatige langgerekte vorm en strekt zich in noordwest-zuidoostrichting uit langs het spooreplacement, ingeklemd tussen de Westerlaan, Oosterlaan en de Deventerstraatweg aan de noordzijde, en de IJsselallee aan de zuidzijde. Een tweede hoofdvas wordt gevormd door de Willemsvaart met (Nieuwe)Veerallee en in het verlengde daarvan de Willemskade aan de noordwestzijde. Aan de zuidzijde omsluit het plangebied de reeds nieuw ontwikkelde wijk tussen Hanzelaan en IJsselallee (Hanzeland).

Hoofdstructuur, algemeen

De hoofdstructuur van het gebied wordt bepaald door twee haaks op elkaar (eigenlijk elkaar snijdende) lineaire historische infrastructuren: het 19e eeuwse spooreplacement, dat noordwest-zuidoost in het gebied gesitueerd is, met de aftakking onder 90 graden in zuidwestelijke richting, en de Willemsvaart/Veerallee/Nieuwe Veerallee, langs de noordwestflank van het gebied. De Westerlaan, Oosterlaan en Deventerstraatweg begeleiden het spoortracé aan de noordzijde, terwijl de IJsselallee aan de zuidzijde een duidelijke afbakening vormt. De hoofdstructuren lopen door in het omliggende stadsgebied, waardoor het gebied stevig verankerd ligt in de stedelijke structuur. Het spoor vormt een barrière tussen de aanpalende wijken. Een grote overgang in de Nieuwe Veerallee, een voetgangersstunnel, de Hoge Spoorbrug en de IJssel tunnel zijn binnen het gebied de structuren, die de gebieden ten noorden en zuiden van het spoor aan elkaar knopen.

Sinds het einde van de 19de eeuw zijn het spoortracé met aanpalend (goederen)emplacement en de grote werkplaatsen van de Nederlandse Spoorwegen de meeste bepalende ruimtelijke elementen geweest in het gebied. Het spooreplacement vormt een heldere begrenzing van de aanpalende wijken en was lang de zuidrand van het bebouwde stadsgebied van Zwolle. De IJsselallee, aangelegd in de jaren '70, vormde korte tijd de nieuwe stadsgrens, totdat in de jaren '80 ten zuiden ervan Zwolle Zuid tot ontwikkeling kwam. Tot in de jaren '90 van de 20ste eeuw bevond zich tussen spooreplacement en IJsselallee een klein restant van het Zwolse buitengebied. Dit is bij de recente herontwikkeling van het gebied tussen Hanzelaan en IJsselallee volledig verdwenen.

De structuur van het gebied wordt dus bepaald door de grootschalige omsluitende en doorsnijdende elementen:

- De Spoorzone met station en emplacement, en de parallel hier aan gelegen wijkranden met Westerlaan, Oosterlaan en Deventerstraatweg;
- (Het tracé van) De Willemsvaart met begeleidende (Nieuwe)Veerallee;
- De IJsselallee, met forse kruisingen en betonnen viaduct bij spoor.

En binnen het plangebied:

- De aftakking van het spoortracé in zuidwestelijke richting;
- De Hanzelaan;
- Enkele structuren die de spoorzone dwars doorsnijden: voetgangerstunnel, spoorbrug en IJsseltunnel;
- Netwerk van secundaire straten in de wijk Hanzeland.



Vlakken;

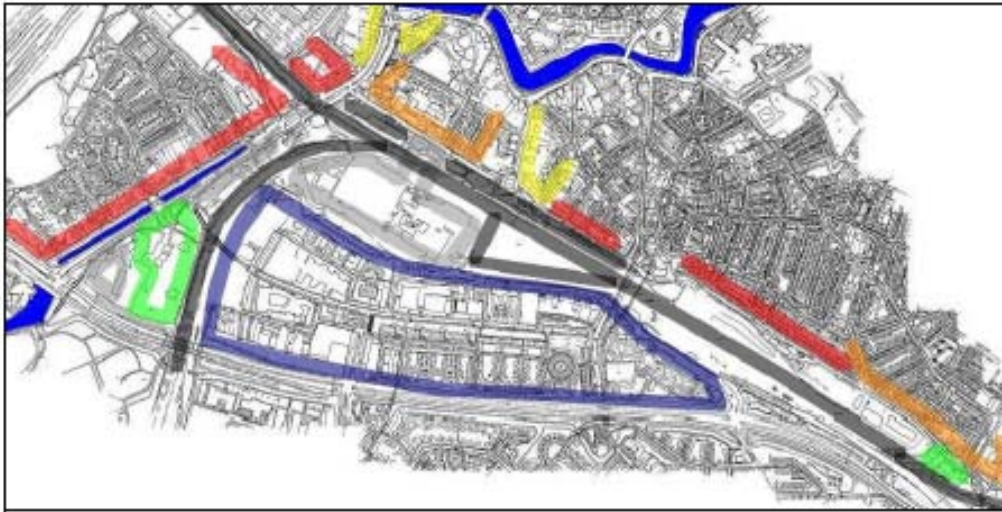
- rood: historische bebouwingsranden;
- blauw: spoorwegemplacement.

Algemeen ruimtelijk beeld

Het algemene beeld van het plangebied wordt bepaald door een grote centrale min of meer L-vormige open ruimte met daarin het spooreplacement. Dit gebied wordt voor een groot deel aan het oog onttrokken door de bebouwing langs de randen:

- het ns-station met bijgebouwen;
- een parkeergarage;
- het voormalige stationspostkantoor;
- diverse bedrijven aan de noordzijde;
- bedrijven en woningen aan de Veerallee;
- een kantorenpark aan de zuidzijde.

Op vele plaatsen zijn er toegangen naar en doorzichten op het spooreplacement. In het gebied liggen de perrons van het ns-station en het laad- en losperron van het stationspostkantoor en het omvangrijke gebouwencluster van de voormalige werkplaatsen van de spoorwegen, thans in gebruik als bedrijvenpark. Groen is er voornamelijk in de vorm van enkele particuliere tuinen aan de Veerallee, de tuinen bij het Ecodrome, groenstructuren rondom de vele bedrijven en kantoren en de thans braakliggende bouwpercelen, vooral in het westelijke deel van het gebied.



Vlakken:

- blauw: water; geel: wijkranden 1850-1900;
- rood: wijkranden 1900-1940; oranje: wijkranden na 1920;
- paars: recent ontwikkeld gebied met kantoor en woningen;
- lichtgrijs: industrie en bedrijven; donkergrijs: spoor;
- groen: sport en recreatie.

Wijkranden

Het plangebied wordt aan de west- en noordzijde omzoomd door wijkranden met markante bebouwingslinten. Deze zijn een belangrijke verwijzing naar het ontstaan, de ontwikkeling en de vroegere functie van de wijken (Veerallee, Kamperpoort, Emmawijk, Stationsbuurt, Assendorp). De bestaande infrastructuur (het spoor en de Willemsvaart met Veerallee) heeft in de tweede helft van de 19de eeuw de situering van de wijkranden en de locatie van de bebouwing gedefinieerd. De bebouwing is ook nadrukkelijk georiënteerd op genoemde infrastructuur.

Aan de zuidzijde keert de bebouwing zich juist van de hoofdstructuur (Ijsselallee) af. Deze stevige structuur, deels ingebed in eenvoudige groenstructuren, koppelt binnen en net buiten het plangebied een aantal verkeersknooppunten:

- de kruising bij de Nieuwe Veerallee, waar de allee dwars over de gedempte Willemsvaart is gelegd;
- de kruising met het spoor richting Amersfoort (met een zeer fors betonnen viaduct op pijlers);
- de gelijkvloerse kruising met de Hanzeallee en de Burgemeester van Walsumlaan;
- en de kruising met de Hanzelaan en de Reysigerweg.

Tunnels zijn er ter hoogte van de Lunenstraat (Lunentunnel), de Schellerweg (Schellertunnel) en de Ijsseltunnel. Hier kruist de Ijsselallee nogmaals het spoor.

2.2.4 Functionele structuur

In deze paragraaf wordt de bestaande functionele structuur van het plangebied omschreven op het gebied van het wonen, de openbaar vervoervoorzieningen, de sport en recreatieve voorzieningen, de overige maatschappelijke voorzieningen en de economische voorzieningen.

2.2.4.1 Woonvoorzieningen

Binnen het plangebied Spoorzone bevinden slechts enkele woningen aan de Willemsvaart, aan de uiterste noordwestrand van het gebied. Het gaat om een appartementengebouw met circa 40 appartementen alsook enkele bedrijfsmatig gebruikte voormalige appartementen. Verder zijn er verspreid langs de Willemsvaart nog vijf vrijstaande woningen die als zodanig in gebruik zijn.

Er bestaat een plan om het eengezinshuis aan de Willemsvaart 10 naast het appartementengebouw te verbouwen tot 2 appartementen.

Er zijn geen verdere plannen voor wijziging in het gebruik van de woningen.

Voor het overige komt de woonfunctie nergens binnen het plangebied voor.

Wel is in belangrijke mate de woonfunctie aanwezig direct naast de bijna twee kilometer lange noordoostgrens van het plangebied. Vanuit dit wonen zal er invloed zijn op de mogelijkheden binnen het plangebied. Bijvoorbeeld het parkeren van de woningen langs de Deventerstraatweg (die buiten het plangebied zijn gelegen) heeft plaats binnen het plangebied Spoorzone.

2.2.4.2 Openbaar vervoervoorzieningen

In het plangebied bevindt zich het station van Zwolle met alle daarbij behorende voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer.

Aan de noordzijde van het spoor bevindt zich het voormalige stationspostkantoor met eigen postperron.

Ten zuiden van het station bevindt zich de voormalige lijnwerkplaats van de Nederlandse Spoorwegen.

Aan de oostkant van het plangebied tegen de wijk Assendorp aan ligt het kantoor- en verblijfsgebouw van Connexxion bij het opstelterrein voor de bussen.

2.2.4.3 Sport en recreatieve voorzieningen

Aan de oostkant van het plangebied tegen de wijk Assendorp aan ligt een complex tennisbanen met bijbehorende hal.

Aan de Willemsvaart is het nu leegstaande complex van het Ecodrome gelegen.

De meeste van de in paragraaf 2.2.3.2 Groenstructuur genoemde onderdelen van het Structuurgroen zijn, of dragen bij aan belangrijke recreatieve routes. De continuïteit en de openbare toegankelijkheid hiervan moet gewaarborgd zijn, evenals de aansluiting met routes buiten het plangebied.

Belangrijk zijn in dit verband de volgende recreatieve routes:

- de Veerallee en Nieuwe Veerallee;
- het Horreus de Haaspad;
- de Parallelweg via de Koggetunnel;
- de voetgangerstunnel bij het Station;
- de route Van Karnebeekstraat – Stockholmstraat – Schellerweg;
- de Hoge Spoorbrug;
- de Hortensiatunnel.

2.2.4.4 Overige maatschappelijke voorzieningen

Aan de Nieuwe Veerallee is tegenwoordig een infocentrum van uitvaartondernemer Yarden gelegen op de plaats van een voormalig benzinestation.

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

2.2.4.5 Economische voorzieningen

Ten zuiden van het station bevindt zich nog steeds het bedrijf Stork Wärsilä Diesel. Het bedrijf grenst aan de voormalige lijnwerkplaats van de Nederlandse Spoorwegen.

Aan de Willemsvaart staan bedrijfs- en kantoorgebouwen onder meer van Welzorg, Peugeot en de BAM.

Aan de Parallelweg ligt een kantoor van Raillion, tegenwoordig DB Schenker geheten.

Aan de oostkant van het plangebied tegen de wijk Assendorp aan liggen een benzinestation, een bedrijfsgebouw van Strukton, de detailhandelsbedrijven Boni en Bristol en een oude brandstoffenloods uit 1930.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Dit plan is gebaseerd op beleid neergelegd in diverse vastgestelde beleidsuitspraken.

(zie Bijlage 1 Overzicht beleidsnota's).

Voor een aantal voor dit plan relevante onderwerpen wordt het beleid hierna nader toegelicht.

3.2 Ruimtelijk beleid

3.2.1 Structuurplan 2020

In het gemeentelijk structuurplan 2020 dat door de gemeenteraad is vastgesteld op 16 juni 2008 is de Spoorzone gekarakteriseerd als een 'Centrumstedelijk gebied' dat een 'ontwikkelingsgebied binnen de stad' is. Het gebied heeft een 'kansrijke ligging' maar brengt een 'complexe ontwikkelopgave' met zich mee.



Het structuurplan zegt hier het volgende over:

'De kansrijke ligging van het gebied en de complexiteit van de ontwikkelingsopgave vragen om een daadkrachtige visie op de Spoorzone en omgeving.

Hiervoor is op 30 januari 2007 een opdracht vastgesteld.'

'Ook in verschillende andere steden is visievorming gaande voor ingrijpende veranderingen rond grote NS-stations. Deze door het rijk aangemerkte Nieuwe Sleutelprojecten zijn voor een deel in uitvoering gekomen. De provincie Overijssel en gemeente Zwolle willen dan ook dat herontwikkeling van de Spoorzone als soortgelijk project op de agenda van het ministerie van VROM en V&W komt. In het kader van onder meer het Uitvoeringsprogramma Nota Ruimte wordt geopteerd voor de status van MIRT-project.

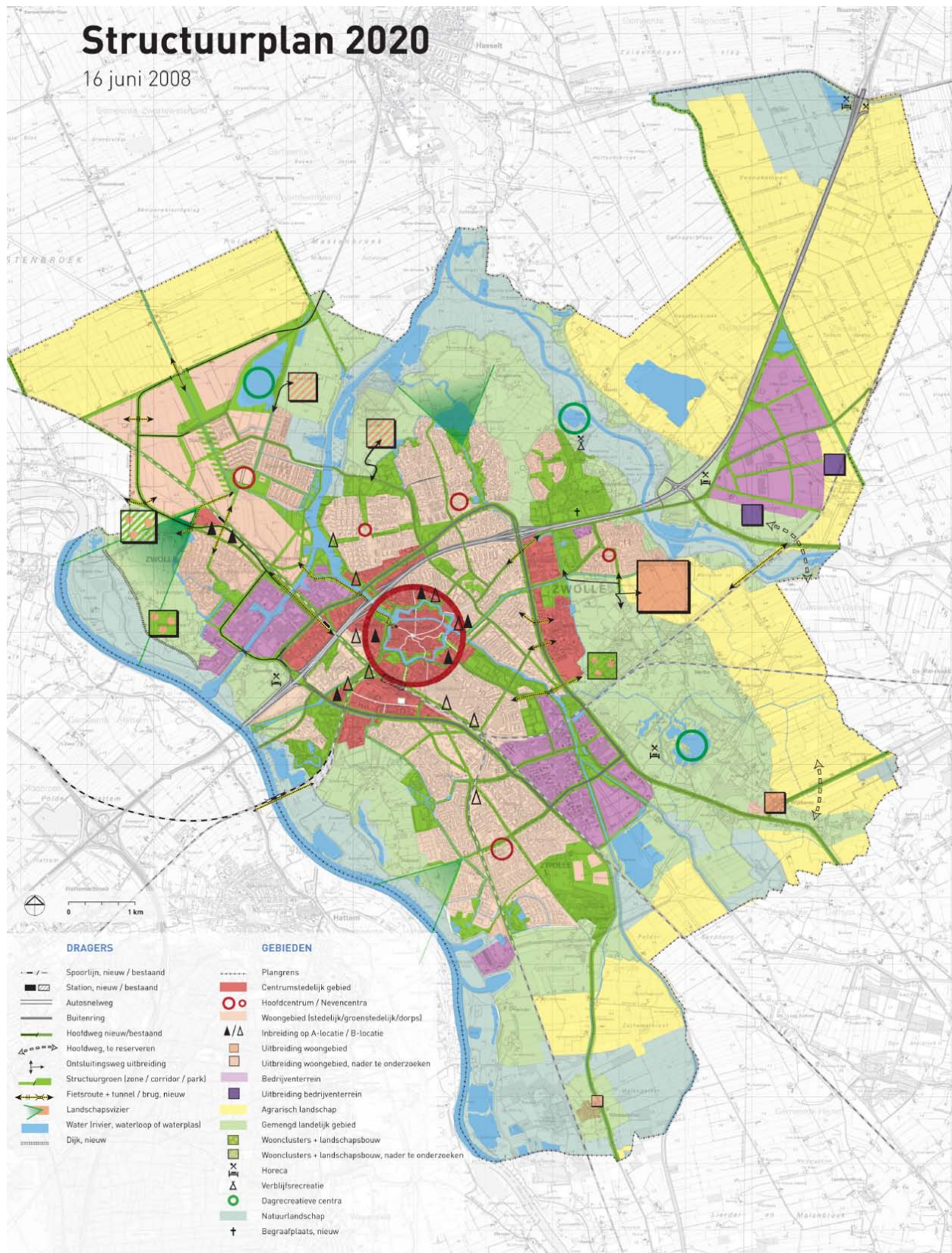
Vanuit de markt bestaat er gezien de ligging nabij A 28 en station grote belangstelling voor de Spoorzone. Aan de vraagkant zijn dat regionale voorzieningen en bedrijven die willen profiteren van een goede bereikbaarheid vanuit A 28 en station. Zo opteert het Rijk om een deel van haar instellingen te concentreren in de Spoorzone. Daarnaast zijn er op de woningmarkt bijzondere doelgroepen, die willen wonen in een hoogwaardig centrumstedelijk milieu, met name bij het station. Aan de aanbodkant spelen verschillende grondeigenaren/ontwikkelaars hierop in. Voor verschillende plekken in het plangebied bestaan er planinitiatieven voor ontwikkeling van vastgoed of zijn er nieuwe te verwachten.

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

Zwolle wint aan kracht, als de gebiedsligging nabij A28 en station in combinatie met elkaar worden benut om het stedelijke weefsel van dit omvangrijke stedelijke gebied te herstellen en te versterken met:

- verbetering en uitbouw van het openbaar vervoersknooppunt in verband met een verwachte reizigersgroei tot 40% in 2020 en komst van de Hanzelijn in 2012;
- versterking van de openbare dragerstructuur van pleinen, openbaar groen en routes, waarmee de barrière van de 3 km lange doorsnijding van het sporenemplacement wordt opgeheven. De routes richting historische Binnenstad, Engels Werk, Campus Windesheim en Voorsterpoort moeten beter, waarbij gekeken wordt in hoeverre nieuwe ongelijkvloerse passages voor langzaam verkeer en autoverkeer gewenst zijn;
- vastgoedinitiatieven voor hoogwaardige centrumstedelijke en stedelijke milieus voor wonen, werken en voorzieningen. Er spelen thans vele particuliere vastgoedinitiatieven, die hieraan en aan de versterking van de infrastructuur kunnen bijdragen.'



3.2.2 Welstandsnota

Algemeen

De welstandsnota is op 7 juni 2004 door de gemeenteraad vastgesteld. Het doel van de Welstandsnota is het bieden van een toetsingskader voor de ruimtelijke kwaliteit van de stad. De nota kent twee belangrijke gebruikers. Voor de overheid biedt de nota een toetsingskader voor ingediende bouwinitiatieven. Voor de burger biedt de welstandsnota vooraf het kader en de randvoorwaarden voor de ontwikkeling van nieuwe bouwinitiatieven.

De welstandstoets wordt uitgevoerd op basis van relatieve criteria. Eigen aan het gebruik van 'relatieve' criteria is dat zij niet uitkomen op één resultaat, maar dat zij meerdere uitkomsten mogelijk maken. Relatieve criteria vragen dus om nadere oordeelsvorming, bijvoorbeeld de bepaling dat kleurgebruik van een bijgebouw hetzelfde karakter moet hebben als dat van het hoofdgebouw. Om een goede kwaliteit van de ontwerpresultaten te bevorderen, kunnen er aanvullende richtlijnen worden geformuleerd.

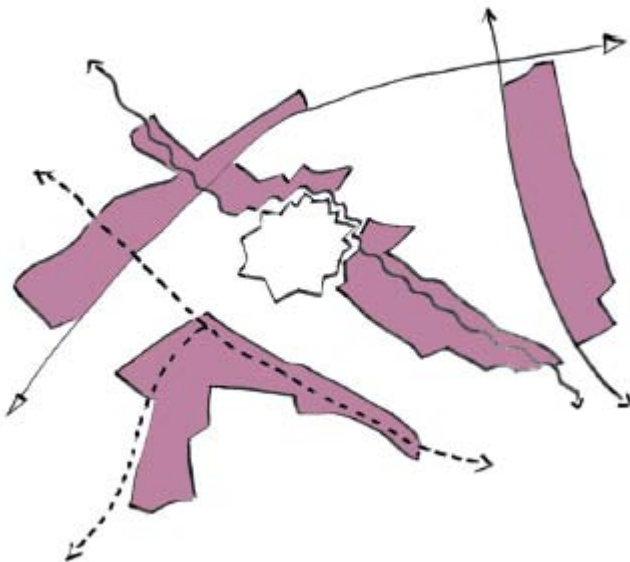
Het bestemmingsplan is altijd kaderstellend voor de welstandstoetsing. Wat in het bestemmingsplan is toegelaten of is voorgeschreven aan bouwhoogte, bouwvolume, functie enzovoorts, kan door het welstandsbeleid niet worden ingeperkt. Soms gaan bestemmingsplannen verder en worden ook regels gegeven voor bijvoorbeeld plaatsing in de rooilijn of voor kappen en dakkapellen. Dan is er sprake van enige overlap met welstand.

Door het relatieve karakter van de welstandscriteria ontstaat er geen strijdigheid met eventuele bestemmingsplaneisen. Bij de herziening van bestemmingsplannen, zoals dit plan voor de Spoorzone, is de aansluiting met de welstandsnota een belangrijk aandachtspunt.

Gebiedsgericht welstandsbeleid

Voor de Spoorzone is in de welstandsnota beschrijving nummer 11 'Gemengde zones' van toepassing.

Gemengde zones (11)



Gebiedsbeschrijving

In de gemengde zones van de stad bevinden zich kantoren, bijzondere gebouwen en voorzieningen, groengebieden en woonbebouwing. Deze zones zijn overwegend nattere gebieden of overgangszones van

droog naar nat (waterlopen en weteringen). De dynamiek is sterk afhankelijk van de ligging aan de netwerken van spoor, water en hoofdontsluitingswegen. De ontsluitingskwaliteit van deze netwerken bepaalt het belang van deze zones: van nationaal, regionaal, of stedelijk belang. Door de veranderende betekenis van deze netwerken veranderen de gebouwen en de functies mee. De randen van deze gebieden vormen overgangszones, waar de dynamiek vaak een contrast vormt met de aangrenzende gebieden.

De context van de individuele gebouwen en functies bepaalt veelal de ruimtelijke structuur en het gebruik van het gebied. De samenhang in het gebied is afhankelijk van de ontsluitingsroute en het gebruik van de openbare ruimte. De bebouwing is divers in gebruik en oriëntatie en wisselt sterk in grootte en hoogte. De schaal van de bebouwing, zowel horizontaal als verticaal, wordt bepaald door de ligging in de totale stedelijke structuur. Belangrijk is de identiteit en uitstraling van het gebouw en de relatie met de openbare ruimte.

Kenmerken Spoorzone

Hanzeland en Spoorzone: dynamiek op nationaal, regionaal en stedelijk niveau:

De ligging aan de N337 (Ijsselallee) en het treinstation maakt van deze zone een bijzonder goed ontsloten locatie. De laatste jaren is geïnvesteerd in een hoogwaardig plan voor kantoorgebouwen. De inrichting van de openbare ruimte en de bebouwing zijn op elkaar afgestemd en hebben een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit.

Beleidskeuzes

waardering

De gebieden hebben een bijzondere ruimtelijke kwaliteit, vanwege de ligging in de stad en de goede ontsluitingsmogelijkheden. Grootschalige stedelijke instellingen, voorzieningen en bedrijven gebruiken deze gebieden als representatieve en functionele vestigingsplaatsen.

dynamiek

Door de schaalvergroting van de diverse functies en het veranderende belang van de diverse ontsluitingsroutes, transformeren de functies en/of de gebouwen in de gemengde zones regelmatig.

beleid

- Het niveau van de welstandstoetsing is regulier.
- Versterken van de kwaliteit van de gebieden als hoogwaardig stedelijk verblijfsgebied.
- Respecteren van de diversiteit aan gebouwen en gebouwenensembles.
- Versterken van de relatie van gebouwen en gebouwenensembles met de stedelijke structuur, de wegen en de langzaam verkeersroutes.

Overige voor welstand relevante beleidsstukken:

- bestemmingsplan,
- reclamebeleid.

Welstandscriteria

Om aan het beleid te voldoen moet de bebouwing zich voegen naar de beschreven kenmerken. Bij de welstandstoets van een bouwplan in de gemengde zones zijn de volgende criteria van belang.

Plaatsing

- De gebouwen of de gebouwenensembles oriënteren zich meerzijdig op de openbare ruimte.
- De entreezijde van de bebouwing is herkenbaar vormgegeven en oriënteert zich op de openbare ruimte.

Massa en vorm

- In het bouwwerk bestaat samenhang tussen de samenstellende delen van dat bouwwerk.
- Bij- en aanbouwen zijn ondergeschikt aan de hoofdmassa.

Gevens

- Bij verbouw en renovatie is respect voor de oorspronkelijke gevelopbouw en het materiaal- en

kleurgebruik.

- De maat en schaal van de gevelindeling wordt gerespecteerd.
- Er is eenheid in architectuur van de gehele gevel.

Detailering, kleur en materiaal

- De detailering bij aanpassing, verbouw of renovatie krijgt eenzelfde mate van aandacht als die bij de bestaande architectuur.
- Bij aanpassing, verbouw of renovatie is het oorspronkelijke kleurgebruik uitgangspunt.
- Bij verbouw of renovatie is het oorspronkelijk materiaalgebruik uitgangspunt.
- Bij nieuwbouw zijn het materiaal- en het kleurgebruik zorgvuldig afgestemd op de architectonische verschijningsvorm.

Erfafscheidingen

- Erfafscheidingen worden terughoudend toegepast;
- Erfafscheidingen zijn transparant, bij voorkeur uitgevoerd als groen;
- Bij de toepassing van hekwerken is het gebruik van stijlenhekwerken het uitgangspunt.

3.3 Archeologisch en cultuurhistorisch beleid

Cultuurhistorie / monumentenzorg

De Nota Belvedere uit 1999 was het kader voor een verder gaande integratie van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening. Hoofddoelstelling van de Nota is de cultuurhistorische identiteit als volwaardig uitgangspunt richtinggevend te maken voor de inrichting van de ruimte. Het credo daarbij is 'behoud door ontwikkeling'. Daarmee wordt bedoeld dat de aanwezige cultuurhistorische waarden een bron vormen van inspiratie voor vernieuwing en verandering. Het behoud en het benutten van het cultureel erfgoed voegt kwaliteit toe aan de ruimtelijke inrichting.

In november 2009 stemde de Tweede Kamer in met de beleidsbrief modernisering monumentenzorg (MoMo). Het behoud en de bescherming van monumenten blijft een belangrijk doel, maar 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 op basis van het daartoe op 1 januari 2012 gewijzigde Besluit ruimtelijke ordening bij het vaststellen van bestemmingsplannen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden. Dat betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied en daar conclusies aan moeten verbinden die in een bestemmingsplan worden verankerd.

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 wijzigen. Tevens 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.

Archeologie

Het archeologisch beleid is gebaseerd op de Wet op de archeologische monumentenzorg. Deze wet is per 1 september 2007 in werking getreden. Deze wet voorzorg 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).

3.4 Verkeersbeleid

3.4.1 Provinciaal verkeersbeleid

Het verkeer en vervoerbeleid van de provincie staat weergegeven in de Omgevingsvisie Overijssel (2010). In deze omgevingsvisie heeft de provincie als ambities geformuleerd:

- Een vlotte en veilige reis over weg, water, spoor en per fiets van en naar stedelijke netwerken en streekcentra binnen en buiten Overijssel.
- Goede bereikbaarheid voor het autoverkeer van en naar de stedelijke netwerken en streekcentra.
- Vergroten van kwaliteit en aandeel van het openbaar vervoer.
- Vergroten van de kwaliteit en het aandeel van het fietsverkeer.

In de omgevingsvisie zijn als hoofdlijnen van het provinciaal beleid opgenomen:

- Een gedifferentieerde bereikbaarheid, de ontwikkeling van de hoofdinfrastructuur en een integraal verkeer- en vervoersysteem met een multimodale netwerkaanpak van het hogere en onderliggende wegennet.
- Het buitengebied wordt vanaf de hoofdinfrastructuur ontsloten met gebiedsontsluitingswegen naar locaties en gebieden met bovenlokale verkeersbewegingen. Vorm en functie van wegen in het buitengebied voegen zich naar de gebiedskenmerken en versterken de leefbaarheid.
- Een integraal openbaarvervoersysteem, gericht op vervoer van deur tot deur, met aandacht voor verschillende doelgroepen. Ingezet wordt op hoogwaardige internationale en regionale verbindingen en een doorontwikkeling van het openbaar vervoer naar lightrail- en tramsystemen.
- Goede aansluiting van het aanvullende openbaar vervoernet op hoofdverbindingen van en naar stedelijke centra en streekcentra. Stimuleren van de deur-tot-deur-benadering met hoogwaardige overstappunten en OV-fiets bij regionale stations.
- Een samenhangend fietsroutenetwerk met een goede aansluiting van utilitaire en recreatieve fietspaden op hoofdfietsroutes, (regionale) stations en knooppunten van en naar stedelijke netwerken en streekcentra. Van-deur-tot-deur-benadering met OV-fiets.
- Investeren op de hoofdfietsroutes in en naar stedelijke centra in fietssnelwegen en hoogwaardige fietsroutes.
- Een kwaliteitsimpuls aan stallingsvoorzieningen en uitbreiding van OV-fietsconcepten.

3.4.2 Gemeentelijk verkeersbeleid

Mobiliteitsvisie (2009)

In maart 2009 is door de gemeenteraad van Zwolle de Mobiliteitsvisie vastgesteld. De Mobiliteitsvisie vervangt het Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) uit 2001. De Mobiliteitsvisie richt zich vooral op niet-infrastructurele aspecten omdat dit tot op heden onderbelicht gebleven is in het mobiliteitsbeleid van de gemeente.

In het GVVP en in de Mobiliteitsvisie zijn de Nieuwe Veerallee, Westerlaan, Oosterlaan en Deventerweg gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg type B (50 km/uur). De Willemsvaart is gecategoriseerd als

erftoegangsweg.

3.5 Groenbeleid

Groenbeleidsplan en Structuurplan 2020

Het Groenbeleidsplan, vastgesteld door de gemeenteraad op 30 maart 1998, geeft aan dat de hoofdgroenstructuur stevig genoeg moet zijn om duurzaam in stand te worden gehouden. Het groen zal meerdere functies vervullen, zal natuurwaarden in zich bergen en duidelijk herkenbaar zijn in de stad. Het netwerk van groene dragers in het Structuurplan 2020 is grotendeels afgeleid van het Groenbeleidsplan en aangevuld met nieuw structuurgroen dat voor de periode tot 2020 op het programma staat. Buurtgroen staat niet zelfstandig op de plankaart van het structuurplan. Wel vormt het een onlosmakelijk onderdeel van de ruimtelijke opzet en inrichting van woon- en werkmilieus.

Bomenverordening

Voor de bomen geldt de in 2005 vastgestelde Bomenverordening. Voor het vellen van een boom met een omtrek groter dan 30 cm, die staat op een perceel van 400 m² en groter, is een (kap)vergunning nodig. Onder vellen valt ook het rooien, het verplanten en het verrichten van handelingen die de dood, ernstige beschadiging of ontsiering van een houtopstand als gevolg kunnen hebben. Een ernstige beschadiging kan bijvoorbeeld optreden wanneer de wortels aangetast worden. Daarbij geldt als vuistregel dat de ruimte die bovengronds wordt ingenomen door de kroon, ondergronds wordt ingenomen door het wortelgestel. Daarom is het niet alleen ongewenst dat er gebouwd wordt binnen de projectie van de kroon op de grond, maar ook dat daar bijvoorbeeld verharding wordt aangebracht, wordt afgegraven of opgehoogd. Bomen die, vanwege ouderdom, omvang, soort of andere redenen bijzonder zijn, staan geregistreerd als bijzondere boom. Voor deze bomen geldt dat ze in principe niet gekapt mogen worden, tenzij daarvoor een uitzonderlijke reden is. Voor een kapvergunning is een aparte, zwaardere procedure vereist.

Aan de vergunning kunnen voorwaarden worden verbonden, waaronder aanwijzingen voor herplant.

Het basisprincipe is dat bij kap van bomen herplant plaats vindt; voor iedere gekapte boom een nieuwe boom. Wanneer er geen mogelijkheden zijn voor (voldoende) herplant, moet financiële compensatie plaatsvinden. De waarde van de bomen wordt daarbij bepaald volgens de actuele methode van de Nederlandse Vereniging van Beëdigde Taxateurs van Bomen. Dit geldt wordt gebruikt om in de stad bomen kwantitatief of kwalitatief te verbeteren.

Bij functiewijziging van een gebied dient in het vroegste stadium geïnventariseerd te worden welke bomen en groenstructuur gehandhaafd dient te blijven en of er bijzondere bomen staan. Alleen op basis van een goede doorwrochte groeninventarisatie en een verantwoorde afweging kan een kapvergunning worden aangevraagd en worden verleend. Er kan van compensatie worden afgeweken als daar vanuit de groenfunctie redenen voor aan te voeren zijn, namelijk omdat de resterende boombeplanting door de kap meer ruimte krijgt om zich tot volwassen boom te kunnen ontwikkelen of omdat de herplant niet gewenst is vanwege natuurwetenschappelijk belang.

3.6 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 voortaan samengaan via het Nationaal Bestuursakkoord Water.

Europese Kaderrichtlijn Water

De KRW moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in 2015 op orde is. In dat jaar moet het oppervlaktewater voldoen aan normen voor bepaalde chemische stoffen (waaronder de zogeheten prioritair 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'. 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. Dit heet 'een goede kwantitatieve toestand'.

Waterbeheer 21e eeuw

WB21 anticipeert op toekomstige ontwikkelingen zoals klimaatverandering, bodemdaling en zeespiegelstijging. Deze ontwikkelingen stellen strengere eisen aan het waterbeheer. In WB21 wordt uitgegaan van twee principes (tritsen) voor duurzame waterkwantiteit- en duurzaam waterkwaliteitsbeheer:

vasthouden, bergen en vertraagd afvoeren;

schoonhouden, scheiden en zuiveren.

Bij 'vasthouden, bergen en afvoeren' wordt regenwater zoveel als mogelijk bovenstrooms vastgehouden in de bodem en het oppervlaktewater. Wanneer er 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 voorkeursvolgorde waarbij de voorkeur uitgaat naar het voorkomen van verontreiniging (schoonhouden). Als toch verontreiniging ontstaat, moeten schoon en vuil water 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 hoog water 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 ons land voor te bereiden 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 kennisinstututen. Dit gebeurt onder regie van de Deltacommissaris. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is de coördinerend bewindspersoon voor het Deltaprogramma.

Naast de lopende programma's, zoals Ruimte voor de Rivier, Maaswerken, Zwakke Schakels Kust en Hoogwaterbeschermingsprogramma, staan in het Deltaprogramma vijf deltabeslissingen centraal. Voor 2015 worden die voorgelegd aan het kabinet. Deze beslissingen gaan over:

de normen van onze belangrijkste dijken en andere waterkeringen en de strategieën voor onze waterveiligheid;

de beschikbaarheid en verdeling van zoetwater;

het peil van het IJsselmeer;

de manier waarop gebieden veilig kunnen blijven zonder aan economische waarde in te boeten en;

hoe bij het bouwen van buurten en wijken rekening kan worden gehouden met water.

Provinciaal beleid

De Provincie Overijssel heeft haar beleid vastgelegd in een Omgevingsvisie en een Omgevingsverordening. De Omgevingsvisie heeft tevens de status van Regionaal Waterplan onder de nieuwe Waterwet, de status van Provinciaal Waterhuishoudingsplan onder de Wet op de waterhuishouding tot de inwerkingtreding van de Waterwet en de status van Milieubeleidsplan onder de Wet milieubeheer.

Waterschapsbeleid

Het beleid van het waterschap Groot Salland staat beschreven in het Waterbeheerplan 2010-2015, de beleidsnota Leven met Water in Stedelijk Gebied, Strategische Nota Rioleringsbeleid 2007, Visie Beheer en Onderhoud 2050 en het Beleidskader Recreatief Medegebruik. Daarnaast is de keur van het waterschap

Groot Salland een belangrijk regelstellend instrument waarmee in ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden. De genoemde beleidsdocumenten liggen ter inzage op het hoofdkantoor van het waterschap Groot Salland. Ook zijn deze te raadplegen op de internetsite: www.wgs.nl. Op gemeentelijk niveau is het in overleg met het waterschap opgestelde gemeentelijk Waterplan en het (verbreed) gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) van belang.

Gemeentelijk beleid

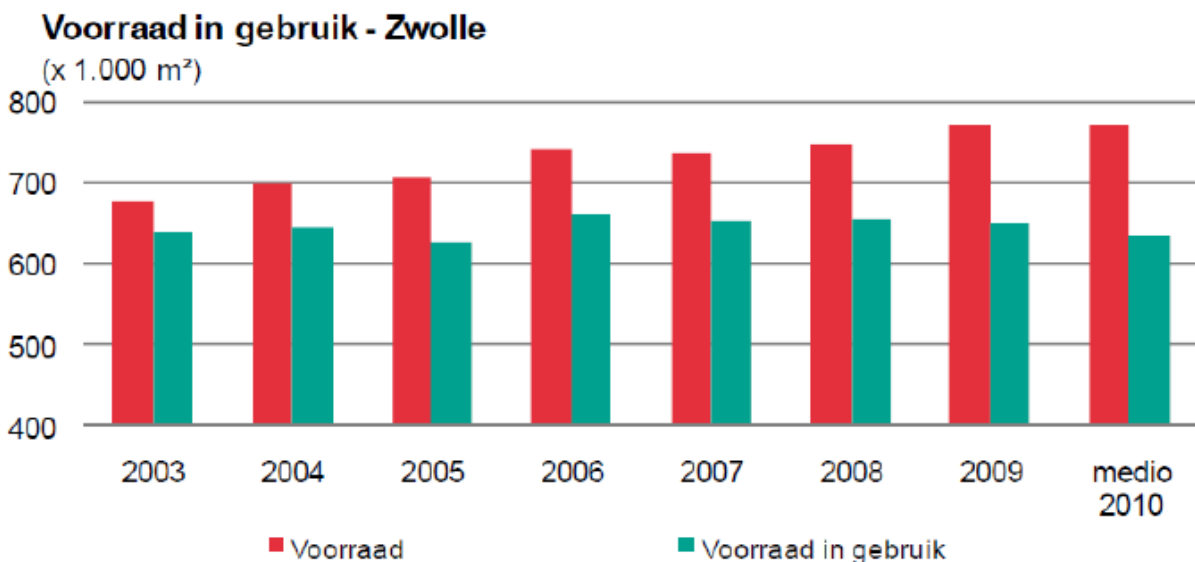
De gemeente Zwolle heeft haar waterbeleid in 2008 vastgelegd in het Stedelijke Waterplan. Hierin zijn de ambities met betrekking tot de beleving en de kwaliteit van water beschreven. De gemeente Zwolle heeft haar beleid ten aanzien van hemelwaterinfiltratie vastgelegd in de gemeentelijke bouwverordening. Verder zijn in het gemeentelijk rioleringsplan 2006 – 2010 ontwerprichtlijnen en beleidskeuzes beschreven waaraan voldaan moet worden.

3.7 Kantorenbeleid

In de Kadernota Kantorenlocaties 2011-2020 wordt ingegaan op de belangrijkste ontwikkelingen in de kantorenmarkt en wordt een stedelijke kantorenstrategie uitgezet. De nota is vastgesteld door de raad op 16 december 2010.

Aandachtspunt in de nota is de landelijke trend van krimp in de vraag naar nieuwe kantoren. De kantorenmarkt ontwikkelde zich van een groeimarkt naar een verplaatsingsmarkt. Het aantal vierkante meters verhuurde kantoren in Nederland kan in totaal niet meer groeien, alleen verplaatsen. Dat betekent dat toevoegingen van nieuwe gebouwen in de meeste gevallen zullen zorgen voor het leegtrekken van andere kantoren elders. Dat proces voltrekt zich op landelijk niveau maar ook binnen de kantorenmarkt van Zwolle. Per saldo moet Zwolle rekening houden met een lagere afzet van nieuwe kantoren dan in de afgelopen decennia het geval was.

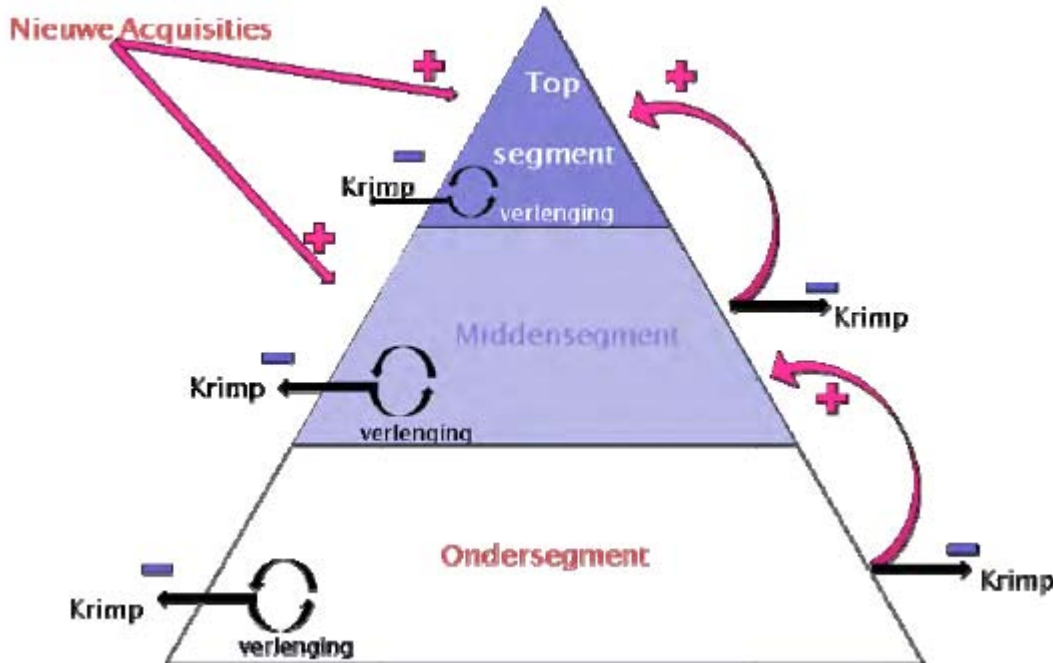
In onderstaande grafiek zien we de effecten van nieuwbouw op de bestaande voorraad vanaf 2003. De belangrijkste conclusie die we op basis van deze historische analyse kunnen trekken is dat sinds 2006 nieuwbouw heeft geresulteerd in een toename van de voorraad.



Bron: DTZ Zadelhoff, BAK

Kantoorgebruikers hebben de neiging om na afloop van hun huurcontract omhoog te verplaatsen naar betere locaties en betere duurzamere gebouwen (zie volgend schema). Daarbij wordt door de effecten van het nieuwe werken in de komende jaren gemiddeld ook nog eens meer ruimte achter gelaten dan nieuw wordt aangehuurd. In het ondersegment en middensegment ontstaat vervolgens een groeiend aanbodoverschot, terwijl er in het bovenste segment nieuwbouwvraag ontstaat: nieuwe duurzame gebouwen op de beste

locaties. Daarom is nieuwbouw van hoogwaardige duurzame kantoren alleen zinvol op de beste locaties in de stad. De concurrentiepositie als vestigingslocatie wordt daarmee versterkt.



Schema: verplaatsingsmarkt opname kantoren

Door de ontgroening en vergrijzing van de Nederlandse bevolking zal er in het algemeen op termijn minder vraag naar kantoorwerkplekken zijn. Voor Zwolle is deze ontwikkeling gelukkig veel minder relevant. De Zwolse bevolking krimpt immers niet maar zal juist nog groeien in de komende decennia van 120.000 naar 140.000 inwoners. Hierdoor blijft Zwolle een relatief aantrekkelijke vestigingsplaats voor kantoren. Zwolle is door haar ligging en stedelijke kwaliteiten (bereikbaarheid/woonmilieus/onderwijs/jonge bevolking) in het landelijke concentratieproces op de kantorenmarkt zeer goed in staat om nieuwe werkgelegenheid aan te trekken. Belangrijk uitgangspunt is dat Zwolle inzet op bijzondere en hoogwaardige kantorenmilieus op de beste locaties, namelijk: Oosterenk, Voorsterpoort en Spoorzone.

Een stedelijke regie en schaarstestrategie op de Zwolse kantorenmarkt zijn van groot belang. Het is essentieel om de ontwikkellocaties voor kantoren onderling af te stemmen in programma, fasering maar vooral ook in doelgroep en product. Er zal niet alleen gedacht worden vanuit een stedenbouwkundige ambitie maar vooral ook vanuit de vraag.

Kantoren in de Oosterenk, Voorsterpoort en Spoorzone hebben ieder hun eigen profiel. Nieuwbouw is in principe alleen toestaan op de aangewezen ontwikkellocaties waar duurzame vraag naar kantoren bestaat. Uitgangspunt is dat deze locaties elkaar zo veel mogelijk aanvullen en elkaar zo weinig mogelijk beconcurreren.

De bestaande kantorenlocaties van Zwolle zijn minstens zo belangrijk voor het behoud van een gezonde kantorenmarkt. Zwolle kiest voor een jaarlijkse vastgoedmonitor op gebiedsniveau, waarbij ontwikkelingen in de voorraad, het aanbod, de leegstand en de kwaliteit van de kantoorgebieden in de gaten wordt gehouden, zodat tijdig en zo nodig bijgestuurd kan worden.

Strategie voor de Spoorzone

De Spoorzone is met de ligging aan het station van Zwolle superieur als locatie voor overheid en Rijksgelieerde organisaties. Op de lange termijn, wanneer de reorganisatie van de rijkshuisvesting achter de rug is, heeft het Rijk aangegeven efficiënt te willen huisvesten op basis van bereikbaarheid en synergie van

netwerkkantoren op OV-knooppunten. Op dit moment worden door Rijk en provincie masterplannen opgesteld voor optimalisatie van de rijkshuisvesting per regio. Daarbij wordt voor Zwolle een nieuwbouwvariant meegenomen voor een gebouw van circa 40.000 m² b.v.o. (gefaseerd) in de Spoorzone.

De ruimtelijke opgave in de Spoorzone is voor de komende jaren vooral gericht op de ontwikkeling van een hoogwaardige zuidelijke ingang van het station, inclusief een nieuw busstation. Om die complexe opgave op termijn mogelijk te maken is aan de zuidzijde een behoorlijk volume kantoren en stedelijke functies denkbaar.

Het is verstandig om het zwembadterrein (locatie Hanzebad) als strategische locatie te reserveren voor het faciliteren van een incidentele markt vraag op termijn. De kantorenkavels op de kop van Hanzeland (zowel gemeentegrond als privaat) hebben vooralsnog minder prioriteit.

Momenteel heeft de Rijksgebouwendienst (RGD) op Hanzeland reeds 80.000 m² b.v.o. van de beschikbare 200.000 m² kantoren in gebruik en elders in de stad nog eens 40.000 m² b.v.o. De kantorenleegstand bedraagt anno 2011 ca. 30.000 m² bvo. De kwaliteit van de overwegend grote (>4.000 m²) leegstaande kantoren is redelijk tot goed.

3.8 Detailhandelsbeleid

De Kademota detailhandel 2012 - 2020 'Top Winkelstad Zwolle' geeft een beeld van het detailhandelsbeleid voor de periode tot 2020. Deze nota is vastgesteld door de gemeenteraad in april 2012.

Het algemene doel van de nota is versterking van de aantrekkelijkheid van Zwolle als winkelstad, voor zowel eigen inwoners als bezoekers uit de regio. Het beleid is erop gericht om evenwicht te brengen tussen ruimte geven aan dynamiek/nieuwe ontwikkelingen en het behoud/versterken van de bestaande winkels. En dit in een steeds veranderende winkelomgeving.

Onderscheid in winkelgebieden

Het is belangrijk een onderscheid te maken naar binnenstad, wijk en periferie. Als vierde categorie kunnen nog de winkelvoorzieningen nabij bezoekersknooppunten onderscheiden worden.

1. Binnenstad: recreatief winkelen en funshoppen in een attractieve omgeving;
2. Periferie: centra voor doelgerichte aankopen, op perifere locaties met voldoende ruimtelijke schaal en optimale bereikbaarheid;
3. Wijk- en buurtcentra: centra voor dagelijkse aankopen in de buurt / in de wijk, op basis van compleet aanbod;
4. Bezoekersknooppunt: kleinschalige winkelvoorzieningen op station, ziekenhuis, verzorgingstehuizen, gericht op de reiziger dan wel bezoeker.

Reden voor dit onderscheid is dat bezoekmotief, aard, schaal, type van de winkels dusdanig verschillend zijn. Programma's en de hierbij horende meters zijn dus niet direct uitwisselbaar. Wel zijn er in meer of mindere mate relaties tussen de winkelgebieden.

Evenwicht tussen ruimte bieden aan vernieuwing en het behoud van het bestaande

De retailstructuur van Zwolle is in meerdere opzichten perspectiefrijk: Zwolle is een jonge en dynamische stad die nog groeit in inwonertal, heeft een grote regio, strategisch gelegen op een scharnierpunt in Nederland en goed bereikbaar. Belangrijk is dat er een goed evenwicht wordt gevonden tussen ruimte geven aan dynamiek/nieuwe ontwikkelingen en het behoud/versterken van de bestaande winkels. En dit in een steeds veranderende winkelomgeving.

Winkelvoorzieningen op knooppunten

Naast winkels in het centrum, de wijk of op een perifere locatie kunnen ook nog de gemakswinkels bij het station, ziekenhuis, verzorgingshuis of andere plekken waar elke dag veel bezoekersstromen samenkomen worden genoemd. De consument gaat hier niet naar toe om doelgericht te winkelen. De tijd ontbreekt hier voor. Het winkelen is een ondergeschikte zaak. Het zijn winkels om tijdens het wachten snel iets te kunnen kopen dan wel om vergeten boodschappen te doen. Gemak voor de consument en daarom van belang voor

het winkelbeleid. Daarnaast hebben deze winkels soms een sociale functie, zeker bij kleinschalige winkelvoorzieningen in verzorgingscentra of ziekenhuis.

Beleidslijn winkelvoorzieningen op knooppunten

De komende jaren willen we als gemeente deze kleinschalige winkelvoorziening op knooppunten mogelijk blijven maken. Kleinschaligheid blijft hierbij het uitgangspunt en dient dan ook gewaarborgd te blijven. Eventuele plannen zullen we op deze wijze tegen het licht houden.

3.9 Coffeeshopbeleid

Voor coffeeshops geldt een gedoogbeleid. Dit gaat, onder andere, uit van de handhaving van maximaal 5 te gedogen coffeeshops.

3.10 Prostitutiebeleid

Het Zwolse prostitutiebeleid gaat uit van een maximaal stelsel. Het maximum aantal seksinrichtingen is daarbij gesteld op 10 (inclusief escortbedrijven). Deze mogen zich alleen bevinden in het zogenaamde vestigingsgebied. Dit gebied bestaat uit het gebied binnen de stadsgrachten, enige uitvalswegen (Willemskade, Harm Smeengekade, Pannekoekendijk, Schuttevaerkade, Zamenhofsingel, Diezerkade, Thomas à Kempisstraat tot de hoek Vechtstraat, Groot Wezenland, Assendorperstraat tot Molenweg), alsmede het gebied buiten de bebouwde kom.

Hoofdstuk 4 Beperkingen

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op aspecten die beperkingen met zich meebrengen bij het toekennen van bestemmingen. Het betreft zowel de diverse milieuaspecten als de ligging van kabels, leidingen en straalpaden.

4.2 Milieu

4.2.1 Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) moet bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening worden gehouden met de geluidsproductie van wegverkeer, spoorwegen en industrie. Aan deze aspecten wordt in deze paragraaf aandacht besteed. In de Wgh wordt het begrip 'geluidszone' gehanteerd. Met een geluidszone wordt het aandachtsgebied rond (spoor)wegen en industriegebieden afgebakend waarbinnen de regels van de Wgh van kracht zijn. Het akoestisch onderzoek richt zich altijd op woningen en 'andere geluidsgevoelige bestemmingen' die binnen de geluidszone zijn gelegen. Op kaart 8 zijn de zones voor de Rijksweg A28, spoorweglawaai en industrielawaai weergegeven.

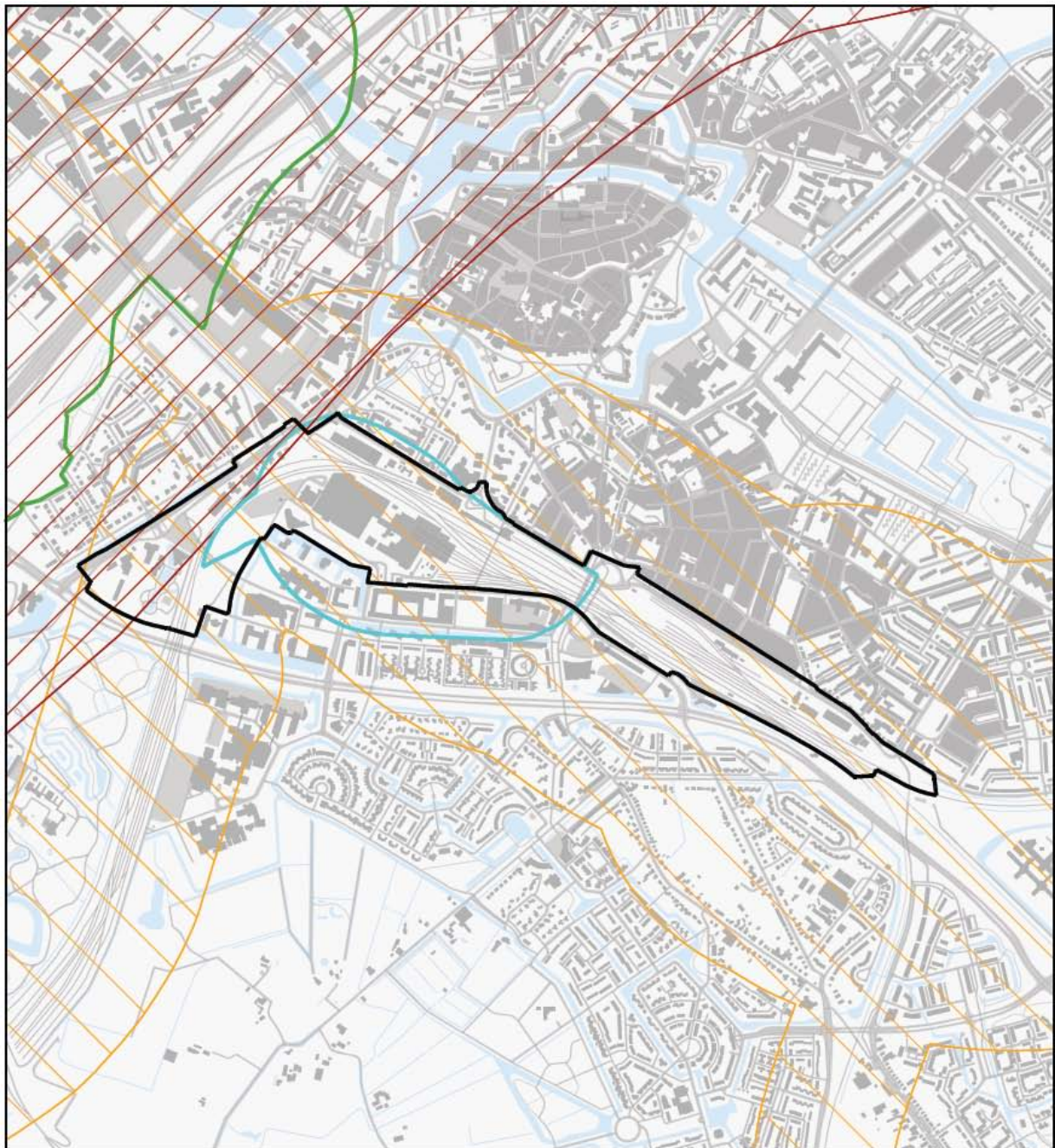
Wegverkeerslawaai

Volgens de Wgh moet akoestisch onderzoek worden uitgevoerd naar de actuele geluidsbelasting indien een bestemmingsplan geluidsgevoelige functieveranderingen toestaat voor gebieden die liggen langs zoneplichtige wegen.

Deze verplichting geldt niet voor wegen waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 kilometer per uur. In of langs de rand van het plangebied zijn de volgende wegen zoneplichtig:

- de Westerlaan;
- de Oosterlaan;
- de Deventerstraatweg;
- de Hanzelaan;
- de Oostzeelaan;
- de Zuiderzeelaan;
- de Parallelweg;
- de Nieuwe Veerallee;
- de IJsselallee;
- de Rijksweg A28.

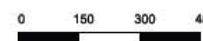
Deze wegen hebben een geluidszone van 200 meter behalve de IJsselallee, welke een geluidszone van 350 meter heeft, omdat deze weg meer dan 2 rijstroken heeft en de Rijksweg A28, welke als autosnelweg met 6 rijstroken een zone van 600 meter heeft.






KAART 8 **Geluid**

Datum:

04-10-2012



N

-  plangrens
-  wettelijke geluidzone - Rijksweg A28
-  geluidzone - spoorweglawaaï

-  geluidzone - industrie Voorst
-  geluidzone - Industrie Stork Wärtslä Diesel / Nederlandse Spoorwegen N.V.

 ruimte op orde

Zwolle

Spoorweglawaai

Het plangebied ligt voor het grootste deel binnen de geluidszones van de spoorlijnen naar Amersfoort, Lelystad, Kampen, Meppel, Emmen, Almelo en Deventer.

Industrielawaai

In het plangebied ligt een industrieterrein, waar zware geluidhinder veroorzakende bedrijven zijn toegestaan. Dit industrieterrein is daarom onder de naam industrieterrein 'Stork Wärtsilä Diesel / Nederlandse Spoorwegen N.V.' bij besluit van gedeputeerde staten van Overijssel van 4 mei 1993 nr. MMI 91/3915 met bijbehorende kaart MGH-46 van een geluidzone voorzien in het kader van de Wgh. Bij Koninklijk Besluit van 4 augustus 1994 nr. 94.006009 is dit besluit tot zonevaststelling goedgekeurd.

De zone is rondom dit industrieterrein gelegen. De zonegrens loopt over delen van het plangebied. Zie kaart 8 Geluid.

Ontwikkelingen binnen de geluidszones

Binnen de zones bevinden zich geluidsgevoelige functies, maar in dit nieuwe bestemmingsplan worden geen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt. Nader akoestisch onderzoek is dan ook niet nodig.

4.2.2 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op het beheersen van risico's. Het gaat hierbij om de risico's van het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen in bedrijven alsmede op het transport van gevaarlijke stoffen via wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen.

Risicocontouren

In het kader van het Registratiebesluit Externe Veiligheid is de gemeente verplicht de risico's van gevaarlijke stoffen te registreren. Daartoe is een zogenaamde signaleringskaart gemaakt, die jaarlijks wordt geactualiseerd. Deze gemeentelijke signaleringskaart is gebaseerd op de risicovolle inrichtingen die in het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS) zijn geregistreerd. De gemeentelijke signaleringskaart geeft aan dat binnen het plangebied de volgende risicobronnen zijn gelegen.

Spoorwegemplacement

Het plangebied bevindt zich nabij de inrichting 'emplacement Zwolle'. Op een deel van het emplacement wordt gerangeerd met wagons met gevaarlijke stoffen.

Uit de milieuvergunning en de bijbehorende documenten blijkt dat tussen de hoge brug en de splitsing van het spoor Meppel - Deventer gerangeerd mag worden met gevaarlijke stoffen. De activiteiten moeten voldoen aan de normen uit de circulaire risicobenadering voor NS goederen emplacementen (1995). De beheerder moet jaarlijks aan het bevoegd gezag een opgave doen van het aantal wagons beladen met gevaarlijke stoffen. Tevens moet ieder jaar aangetoond worden dat het emplacement aan de veiligheidsnormen voldoet (door middel van de selectiemethode). Uit het milieuvergunningenarchief blijkt dat er in de afgelopen 13 jaar geen overschrijding van de normen (Plaatsgebonden en Groepsrisico) heeft plaatsgevonden. Omdat de milieuvergunning geen overschrijding van de normen toelaat en er een monitoringssysteem is verplicht kan geconcludeerd worden dat het rangeren met gevaarlijke stoffen geen belemmering oplevert voor het plangebied.

Transportroute gevaarlijke stoffen

Over de sporen Zwolle-Deventer/Zwolle-Meppel/Zwolle-Amersfoort/Zwolle-Lelystad worden significante hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd. De spoorlijnen maken deel uit van het basisnet. Op dit moment is het basisnet nog niet formeel van kracht maar is wel de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen het wettelijk kader.

De PR 10^{-6} contour bedraagt langs de Veluwelijn maximaal 6 meter en langs de Hanzelijn en IJssellijn eveneens maximaal 6 meter. De PR 10^{-6} contour langs de lijn Zwolle Meppel bedraagt maximaal 8 meter. De afstand wordt bepaald vanaf het midden van de doorgaande spoorbundel en komt overeen met de veiligheidszone. Binnen de veiligheidszones bevinden zich geen (beperkt) kwetsbare objecten.

Op grond van het Basisnet spoorweg geldt een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf. Binnen een plasbrandaandachtsgebied mag slechts onder bepaalde voorwaarden gebouwd worden. Dit brengt risico's met zich mee die verantwoord moeten worden.

In het plasbrandaandachtsgebied van genoemde spoorwegen in het plangebied bevinden zich geen woningen, maar wel andere (beperkt) kwetsbare objecten. Het bestemmingsplan laat geen nieuwe woningen of andere (beperkt) kwetsbare objecten toe binnen het plasbrandaandachtsgebied.

Door het plangebied lopen geen hogedrukaardgasleidingen.

Het plangebied ligt tevens binnen de invloedssfeer van de volgende, buiten het plangebied gelegen risicobronnen:

LPG tankstation

Aan de IJsselallee, buiten het plangebied, is een LPG-tankstation gevestigd. Voor een LPG-vulpunt geldt een straal van 110 meter voor het plaatsgebonden risico (PR) bij een doorzet van 1000 tot 1500 m³ LPG/jaar en een straal van 45 meter bij een doorzet < 1000 m³. Laatstgenoemde afstand is het toetsingscriterium indien de doorzet in de milieuvergunning is gemaximaliseerd op 1000 m³ LPG/jaar. De gemeente heeft de maximale doorzet in de vergunningen van LPG-tankstations opgenomen. Binnen 45 meter vanaf het vulpunt zijn geen kwetsbare objecten gevestigd.

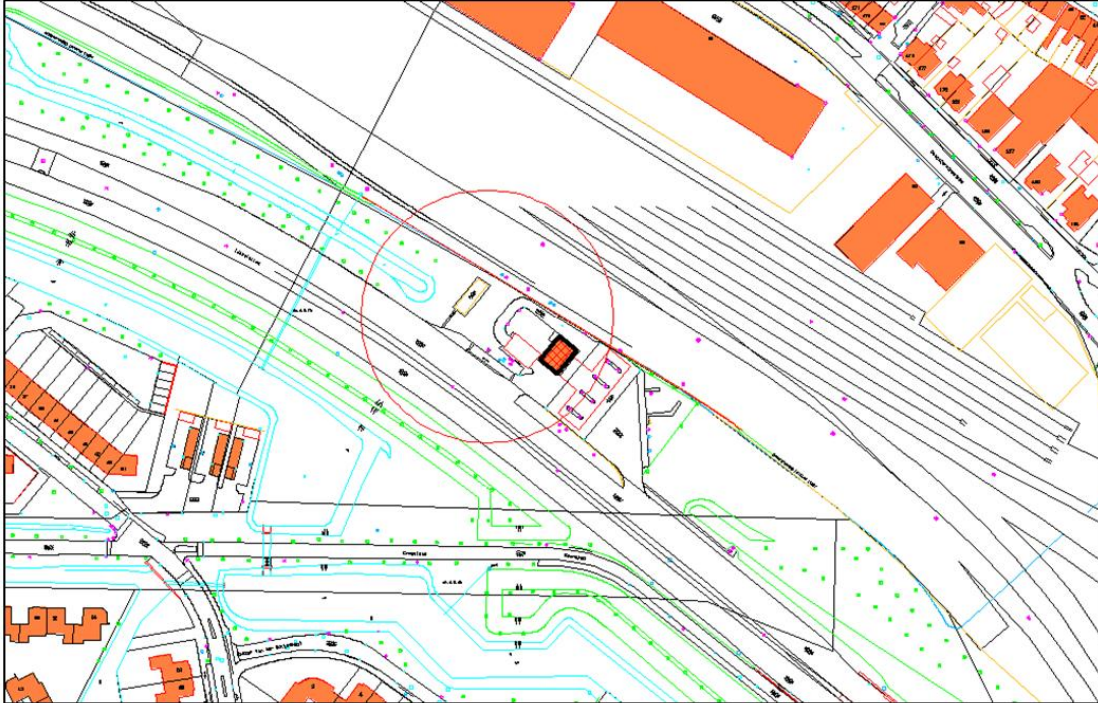
Bepalend voor het groepsrisico is de bevolkingsdichtheid binnen een straal van 150 meter van het tankstation. Het groepsrisico levert voor het plangebied geen probleem op.

Type risicovolle activiteit:	Tankstation IJsselallee met LPG (doorzet < 1000 m ³ /jaar)
Categoriaal / niet-categoriaal:	Categoriaal (vaste veiligheidsafstanden)

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

In volgende figuur is de PR 10^{-6} contour (45 m vanaf het vulpunt) van het LPG tankstation aan de IJsselallee aangegeven. De risicocontour is ook weergegeven op kaart 8 in paragraaf 4.2.1.



Transport gevaarlijke stoffen

De IJsselallee is aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen, maar valt niet onder het basisnet. In 2004 is een onderzoek uitgevoerd naar potentiële knelpunten voor wat betreft de externe veiligheid langs transportassen in de gemeente Zwolle. Uit het onderzoek (Inventarisatie Externe Veiligheid Langs Transportassen, gemeente Zwolle, 19 mei 2004) blijkt, dat langs de IJsselallee zich geen probleemsituaties voordoen zowel voor wat betreft het plaatsgebonden risico als het groepsrisico. Langs de IJsselallee zijn in dit bestemmingsplan ook geen nieuwe ontwikkelingen opgenomen, die van invloed zijn op de externe veiligheid.

Verantwoordingsplicht

Het bestemmingsplan Spoorzone is een conserverend bestemmingsplan waarbij er geen nieuwe functies worden toegevoegd die leiden tot een hoger veiligheidsrisico. Een uitgebreide verantwoording van de externe veiligheid is daarom niet relevant.

Door de gemeente Zwolle is een apart traject opgestart om met de Veiligheidsregio IJsselland de verantwoording en het toepassen van beheersmaatregelen af te stemmen voor risicobronnen die planoverstijgend zijn. Dit betreft onder andere het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. In het traject komt ook de risicocommunicatie aan de orde.

4.2.3 Bedrijvigheid (Wet milieubeheer)

Er is geïnventariseerd welke bedrijvigheid voorkomt in de wijk (zie paragraaf 2.2.4.5 Economische voorzieningen).

Alle bedrijven in de gemeente Zwolle beschikken over een milieuvergunning op grond van de Wet milieubeheer of over een melding ingediend op grond van het Activiteitenbesluit.

4.2.4 Ecologie

Natuurbeschermingswet

Het Natura-2000 gebied Uiterwaarden van de IJssel (op een afstand van 900 meter van het plangebied) is het meest nabijgelegen gebied waarvoor de Natuurbeschermingswet van toepassing is. Dat betekent dat effecten op deze gebieden (ook van buitenaf) de instandhoudingsdoelstellingen van het betreffende gebied niet in gevaar mogen brengen.

Flora- en faunawet

Er zijn geen gegevens bekend over in het plangebied voorkomende soorten planten en dieren, die bescherming genieten in het kader van de Flora- en faunawet. Zeer waarschijnlijk zijn sommige gebouwen in het plangebied geschikt als verblijfplaats van vleermuizen. Deze zijn strikt beschermd. Ook is het mogelijk dat gebouwen in het plangebied dienen als vaste verblijfplaats van broedvogels. Vaste verblijfplaatsen van broedvogels zijn beschermd. Voordat er sloop of ingrijpende verbouw van gebouwen plaatsvindt, moet de eventuele aanwezigheid van vleermuizen en broedvogels worden gecontroleerd.

4.2.5 Waterbeheer

Grenzend aan het plangebied liggen hoofdwatgang de Willemsvaart en de watergangen van Hanzeland. De functie van deze watgang(en) moet te allen tijde worden gegarandeerd. Hierbij wordt rekening gehouden met de beschermingszone van deze watergangen zoals in de Keur van het Waterschap Groot Salland beschreven. Met betrekking tot deze watergangen gelden de binnen de Keur van het Waterschap Groot Salland opgenomen gebods- en verbodsbepalingen. Voor werkzaamheden binnen de beschermingszone moet een Watervergunning worden aangevraagd bij het Waterschap Groot Salland.

4.2.6 Waterwinning

Ten zuiden van het plangebied ligt het waterwingebied 'Engelse werk'. Dit waterwingebied is door de provincie Overijssel beschermd door een er omheen gelegd grondwaterbeschermingsgebied. In het kader van de verplaatsing van het waterwingebied is de ligging van het grondwaterbeschermingsgebied in 2008 gewijzigd. Het zuidwestelijke gedeelte van plangebied ligt echter nog steeds deels binnen het grondwaterbeschermingsgebied 'Engelse Werk'. De boringsvrije zone, welke een lichter regiem dan het grondwaterbeschermingsgebied kent, is niet van toepassing op het plangebied. Zie kaart 10 Bepalingen voor de ligging van het huidige grondwaterbeschermingsgebied.

4.3 Kabels, leidingen en straalpaden

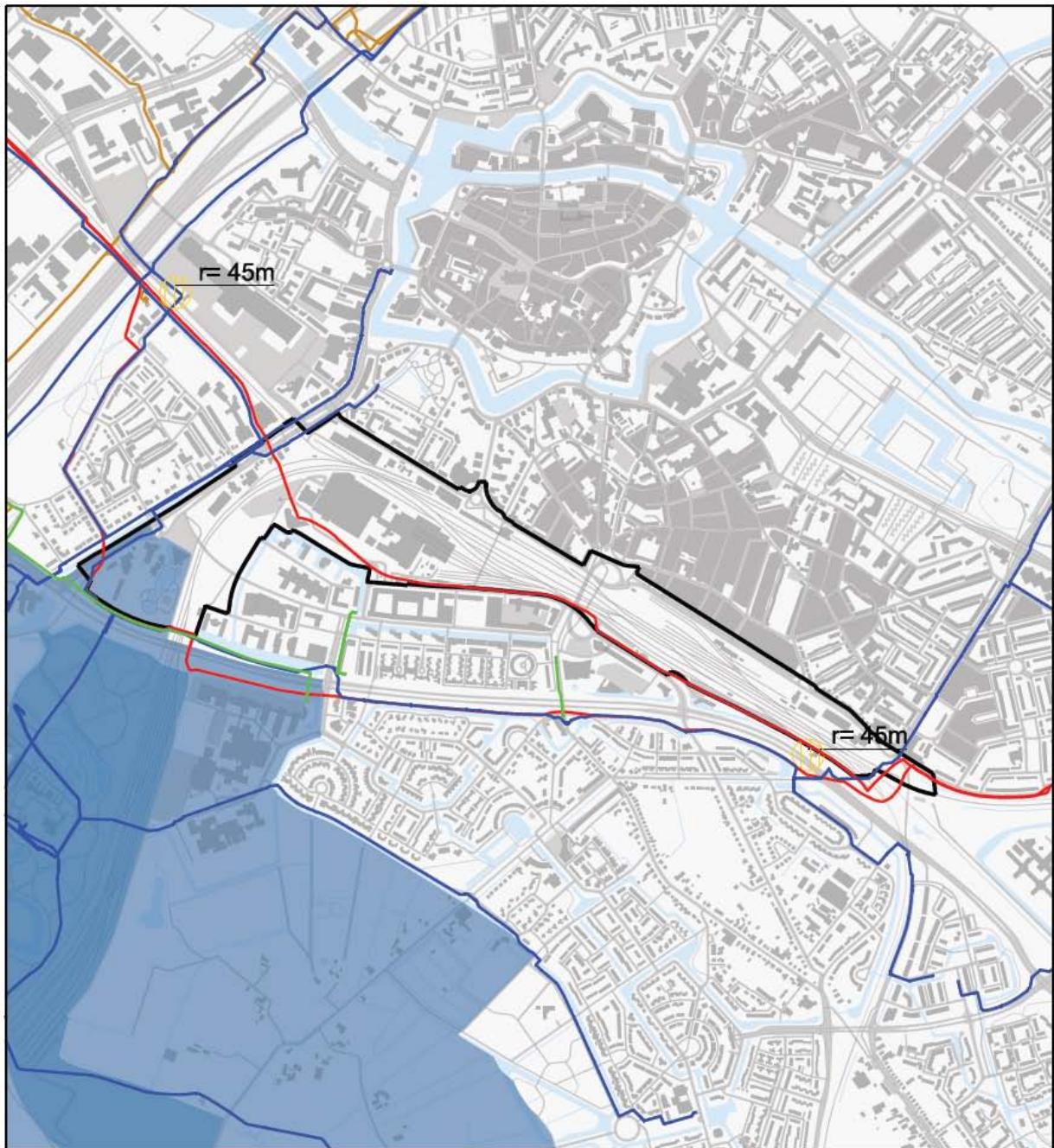
Door het plangebied lopen:

- ondergrondse hoogspanningsleidingen, welke lopen vanaf het bedrijventerrein Marslanden A (Weteringkade) naar Frankhuis;
- ondergrondse hoofdtransportleidingen voor drinkwater;
- ondergrondse rioolwaterpersleidingen.

Het straalpad van Zwolle naar Markelo dat over het plangebied liep is inmiddels vervallen. Van de straalverbindingstoren aan de Westerlaan loopt alleen nog een straalverbinding buiten het plangebied in noordoostelijke richting naar de straalverbindingstoren Zwollerkerspel ten zuiden van de Vecht.

De genoemde leidingen zijn binnen het plangebied beschermd door middel van een dubbelbestemming. In Hoofdstuk 6 Juridische aspecten van deze toelichting wordt ingegaan op het begrip dubbelbestemming.

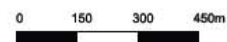
Op kaart 9 zijn de leidingen aangegeven.







KAART 9 **Beperkingen**





Datum:

09-10-2012



N

-  plangrens
-  hoofdwaterleiding
-  hoofdgasleiding
-  rioolwater persleiding

-  hoogspanningsleiding (ondergronds)
-  waterwingebied
-  grondwaterbeschermingsgebied
-  veiligheidszone lpg

 ruimte op orde

Zwolle

Hoofdstuk 5 Planbeschrijving

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de doelstelling en de uitgangspunten die gehanteerd zijn bij het maken van dit bestemmingsplan.

5.1.1 Doelstelling

In het plan van aanpak voor het project 'Zwolle op orde', vastgesteld door de gemeenteraad op 29 september 2003, is de doelstelling van het project in de volgende zin omschreven: De gehele operatie is erop gericht over actuele bestemmingsplannen te beschikken, rechtszekerheid te bieden, het aantal afwijkingsprocedures te verminderen en het planologisch beleid beheersbaar te houden.

In de Spoorzone wordt het station ingrijpend verbouwd en worden een aantal andere ontwikkelingen voorbereid. De voorbereiding van deze ontwikkelingen is echter nog niet zo ver dat deze nu al in een bestemmingsplan kunnen worden vastgelegd.

Op grond van het overgangsrecht van de op 1 juli 2008 ingevoerde nieuwe Wet ruimtelijke ordening vervalt op 1 juli 2013 het recht op leges voor gebieden, waar bestemmingsplannen gelden die ouder dan 10 jaar zijn. Om het recht op leges veilig te stellen kan nu niet langer gewacht worden op de totstandkoming van een nieuw bestemmingsplan waarin alle voor de komende 10 jaar beoogde ontwikkelingen zijn vastgelegd.

In dit conserverende plan voor de Spoorzone worden de huidige functies van het gebied vastgelegd in een modern digitaal bestemmingsplan gemaakt volgens de landelijke standaarden. De huidige verbouwing van het station wordt hierin uiteraard mogelijk gemaakt.

Om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken zullen later aparte planologische procedures worden gevolgd.



Spoorzone voordat de verbouwing van het station begon.

5.1.2 Plantetechniek

Het plan is digitaal, gecodeerd volgens het 'Informatie Model Ruimtelijke Ordening' (IMRO). Dit is een landelijke standaard om bestemmingsplannen digitaal te kunnen uitwisselen met andere instanties. Het plan is bovendien gemaakt volgens de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP2012). Deze landelijke standaard is ingesteld om bestemmingsplannen op een uniforme wijze te kunnen presenteren (zie paragraaf 6.1).

5.2 Plangebied

Het plangebied van de Spoorzone wordt globaal begrensd door:

de Veerallee in het westen;

de Westerlaan, de Oosterlaan en de Deventerstraatweg in het noorden;

de IJsselallee, de Hanzelaan, de Oostzeelaan en opnieuw de IJsselallee in het zuiden.

Het plangebied bevat resten van de plangebieden van Veerallee, de Stationswijk, Assendorp, Zwolle-Zuid en Hanzeland.

Voor het gerealiseerde gedeelte van Hanzeland tussen de IJsselallee en het gebied van dit bestemmingsplan voor de Spoorzone is inmiddels een apart nieuw bestemmingsplan in het kader van het project 'Zwolle op Orde' in procedure gebracht.

De ligging en begrenzing van het plangebied zijn globaal aangegeven op kaart 2 in paragraaf 1.4 Plangebied.

5.3 Beheer

Dit bestemmingsplan heeft een conserverend karakter.

5.3.1 Bebouwingsstructuur

5.3.1.1 Standaard bijgebouwenregeling

Met betrekking tot de bebouwingmogelijkheden is de standaard bijgebouwenregeling van Zwolle uit 2007 opgenomen. Deze standaardregeling is een vereenvoudiging en verruiming van de in het plangebied van de Spoorzone tot nu toe toegepaste regelingen. Zie paragraaf 6.3 Bestemmingsregels Artikel 18 Wonen.

5.3.2 Functionele structuur

5.3.2.1 Bestemming en aanduiding Bedrijf

De gronden, welke bestemd zijn tot Bedrijf liggen langs de Willemsvaart en de Nieuwe Veerallee. De bedrijven zijn gelegen in een omgeving met verschillende functies.

Deze functiemenging geldt ook voor de gronden met een aanduiding 'bedrijf' binnen de bestemming Verkeer - Railverkeer. Deze gronden zijn gelegen tussen het spoor en de Deventerstraatweg tussen de detailhandelsbedrijven van de Boni en de Bristol en het terrein van de tennisvereniging.

De VNG brochure Bedrijven en Milieuzonering in de versie van 2009 vormt een handreiking om te komen tot een goede ruimtelijke ordening in gebieden met een menging van functies. Daarvoor is een Staat van bedrijfsactiviteiten bij functiemenging opgesteld. Het gaat daarbij om gebieden waar functiemenging wordt nagestreefd om bijvoorbeeld een grotere levendigheid te bewerkstelligen.

De staat is ingedeeld in de volgende categorieën:

categorie A: voor activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het bouwbesluit voor de scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend.

categorie B: voor activiteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden.

categorie C: als categorie B, waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdverkeersinfrastructuur noodzakelijk is.

In het geldende bestemmingsplan Veerallee uit 1985 zijn in dit gebied alleen bedrijven van de toenmalige categorieën 1 tot en met 3 toegestaan. Dit betreft alleen qua milieuhinder lichte bedrijven.

Voor iedere toelaatbare categorie uit het geldende plan is een equivalent gezocht in de nieuwe staat. Dit is voor 50 tot 60 % van de gevallen mogelijk. Sommige categorieën bestaan niet meer en zijn dan ook niet meer opgenomen.

Er blijven dan in de nieuwe staat een groot aantal categorieën open. Deze zijn als volgt behandeld:

- Landbouw gerelateerde bedrijven worden niet toegelaten, omdat dit in het geldende plan ook niet het geval is. De ligging van het gebied leent zich ook niet voor dergelijke bedrijven
- Cultuur, sport en recreatie worden niet toegelaten, omdat hier andere deelgebieden voor bestemd zijn
- Sociale werkvoorziening wordt niet toegelaten, omdat dit veel personen kan aantrekken die mogelijk verminderd zelfredzaam zijn. Deze functie is dus ongewenst in deze strook.
- Detailhandel wordt niet toegelaten.
- Nieuw is dat allerlei nutsvoorzieningen op het gebied van water en energie worden toegelaten.
- De categorie C omvat verkeersaantrekkende bedrijven zoals groothandels en dergelijke. Na een verkeersplanologische toetsing zijn alleen de kleinere groothandels toegelaten. De motivering is het feit dat het bedrijfengebied met de bestemming Bedrijf via een parallelweg wordt ontsloten die tevens een belangrijke fietsroute is van Hanzeland naar Stadshagen, de Binnenstad en Hattem.
- In afwijking van de staat is voor het terrein van de BAM aan de Nieuwe Veerallee een aannemersbedrijf met werkplaats met een bedrijfsoppervlak van 1.000 m² of meer toegestaan, omdat hier al een groter aannemersbedrijf is gevestigd.

5.3.2.2 Bestemming Bedrijventerrein

Deze bestemming betreft het industrieterrein 'Stork Wärtsilä Diesel / Nederlandse Spoorwegen N.V.' Voor dit industrieterrein geldt het bestemmingsplan Zwolle-Zuid uit 1974. De bestemming is 'Industriële bedrijven' in de categorieën 1, 2, 3 en 4 van een bijbehorende 'staat van inrichtingen'.

In 1993 is door de provincie Overijssel een geluidszone industrielawaai rondom het terrein vastgesteld, omdat er zogenaamde zware lawaaimakers in de zin van de Wet geluidhinder zijn toegestaan.

Deze bestemming is vertaald naar een moderne bestemming 'Bedrijventerrein' met een moderne Staat van bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen. Deze staat betreft een lijst van bedrijfsactiviteiten, opslagen en installaties gebaseerd op de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van maart 2009. Het is een algemene staat die toegepast wordt bij bestemmingsplannen voor bedrijventerreinen in de gemeente Zwolle.

De in deze staat vermelde bedrijfsafdelingen en bedrijfstypen zijn gebaseerd op de 'Standaard Bedrijfsindeling' (SBI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) van 2008.

Bij de vertaling van de oude staat naar de nieuwe staat is als volgt gehandeld:

- 95 % van de bedrijven in de oude staat konden worden vertaald naar de nieuwe staat.
- Met name een aantal bedrijven uit de lichte categorieën konden niet worden herplaatst, omdat de moderne staat vooral de zwaardere bedrijven die passen op bedrijventerreinen, faciliteert.

Het gaat dan om:

badinrichtingen, zweminrichtingen, inrichtingen tot het herstellen van schoenen, ontspanningsinrichtingen en loodgietersbedrijven.

Deze bedrijven passen niet op een industrieterrein.

- Ziekenhuizen staan in de oude staat, maar niet in de nieuwe staat. Deze zijn milieutechnisch hier ook niet meer toelaatbaar.
- Ook bestaan sommige bedrijfstakken niet meer. Het gaat dan om: bemalingsinrichtingen, borstelfabrieken, clichefabrieken (bestaan niet meer vanwege digitalisering drukwerk), corsettenfabrieken, drukrollenfabrieken, stereotype inrichtingen, verenfabrieken en inrichtingen tot het vervaardigen van vulpenhouders.
- Opslag van niet gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld papier of lompen, oude metalen en rubber) komen in de moderne staat niet meer voor. Ze zijn dan ook niet opgenomen.
- Bij de opslag van LPG is naar beneden afgerond. In de oude staat was opslag tot maximaal 20 m³ mogelijk. De nieuwe staat kent de categorie opslag van LPG van 8 - 80 m³ LPG. Daarmee zou het invloedsgebied met een te grote sprong vergroot worden.
- Zelfstandige kantoren en bedrijven gericht op cultuur en ontspanning worden niet toegelaten. Deze bedrijven passen niet op een industrieterrein. Voor kantoren is een aparte strook bestemd ten zuiden van het industrieterrein.
- De zwaarste categorie die voorkomt is 4.2. Het gaat om machinefabrieken met de mogelijkheid tot proefdraaien (> 1 MW).
- Bij de visverwerking en de vleesverwerking zijn in de nieuwe staat de bedrijfs categorieën tot en met 4.1 opgenomen.

5.3.2.3 Beroep aan huis

In de regels is de mogelijkheid opgenomen voor beroepsactiviteiten aan huis in de woonbestemmingen. Voor de exacte regeling wordt verwezen naar de omschrijving van de bestemming Wonen in paragraaf 6.3 Bestemmingsregels Artikel 18 Wonen.

5.3.2.4 Geluidzone industrie

Verwacht wordt dat het bedrijf Stork Wärtsilä Diesel gedurende de tienjarige looptijd van dit nieuwe bestemmingsplan op de huidige locatie gevestigd zal blijven.

De geluidzone industrielawaai rond het industrieterrein 'Stork Wärtsilä Diesel / Nederlandse Spoorwegen N.V.' wordt daarom in dit bestemmingsplan niet veranderd. Zie kaart 8 Geluid in paragraaf 4.2.1 Geluid.

5.4 Ontwikkeling

In de Spoorzone wordt het station ingrijpend verbouwd en worden een aantal andere ontwikkelingen voorbereid. De voorbereiding van deze ontwikkelingen is echter nog niet zo ver dat deze nu al in een bestemmingsplan kunnen worden vastgelegd.

De huidige verbouwing van het station wordt in dit conserverende uiteraard wel mogelijk gemaakt. Om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken zullen later aparte planologische procedures worden gevolgd.

5.4.1 Bebouwingsstructuur

5.4.1.1 Station

ZwolleSpoort

Meer ruimte op het station

Onder de projectnaam 'ZwolleSpoort' verbouwt ProRail tot 2014 het station van Zwolle. ProRail omschrijft dit

project als volgt:

Zwolle is een belangrijk openbaar vervoersknooppunt. Naast vele busreizigers stappen er op station Zwolle veel treinreizigers over in verschillende richtingen zoals Groningen, Leeuwarden, Enschede, Deventer en Amersfoort.

Daarnaast komt vanaf december 2012 ook de Hanzelijn (de nieuwe treinverbinding Amsterdam-Lelystad-Kampen) aan in Zwolle.

De oude perrontunnel en de huidige perrons zijn niet berekend op het toenemend aantal uit en overstappende reizigers.

Met ZwolleSpoort maakt ProRail het station en het spoor geschikt voor de toekomst. Een nieuwe bredere perrontunnel leidt reizigers comfortabel naar uitgebreide perrons. Door te zorgen voor goede aansluitingen, door ruimere perrons en een passende dienstregeling ontstaat er een goed functionerend knooppunt. ZwolleSpoort zorgt - in samenhang met de Hanzelijn - voor een betere verbinding tussen Noord(oost)-Nederland en de Randstad.

Het project ZwolleSpoort bestaat uit de volgende hoofdonderdelen:

- vierde perron en perronkappen;
- nieuwe perrontunnel;
- perrons, liften en roltrappen;
- moderniseren sporen en technische installaties.'



Projectenoverzicht ZwolleSpoort

Vierde perron en perronkappen

De drie bestaande perrons op station Zwolle worden door de komst van de Hanzelijn uitgebreid met een

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

vierde perron aan de zuidzijde van het station (Hanzelaan). Met het uitbreiden van de perroncapaciteit op station Zwolle is het mogelijk om de vele treinen uit de verschillende richtingen gelijktijdig te laten aankomen en vertrekken. Voor de reizigers wordt hierdoor een volledige 'overstapknoop' gerealiseerd met goede overstapmogelijkheden.

Daarnaast worden alle perronkappen op station Zwolle vernieuwd en in dezelfde stijl gebracht zodat een eenduidig beeld ontstaat. Ter plaatse van de tunnel zijn de perronkappen transparant zodat er veel daglicht in de tunnel komt. Het bestaande monumentale stationsgebouw blijft ongewijzigd.



Vierde perron en de nieuwe perronkappen

Nieuwe perrontunnel

De nieuwe perrontunnel wordt 17 meter breed en wordt gebouwd tussen het bestaande eerste perron (centrumzijde) en het toekomstige vierde perron aan de zuidzijde van het station.

De tunnel wordt een aantal meter verlengd in zuidelijke richting van het stationsgebied (Hanzelaan).

Daarmee sluit de tunnel aan op het in de toekomst door de gemeente te verplaatsen busstation naar de Hanzelandzijde. Vanuit de tunnel kunnen reizigers de perrons bereiken met trappen, roltrappen en liften. Door de glazen plafonds en speciale verlichting heeft de nieuwe perrontunnel een open en transparant karakter.

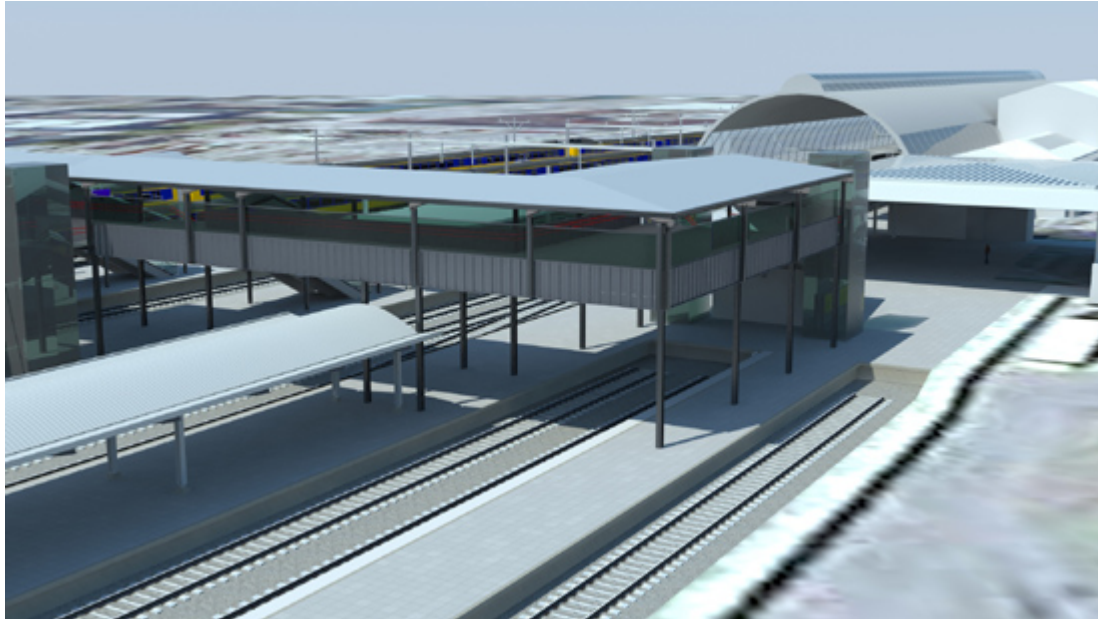


De nieuwe 17 meter brede perrontunnel en de nieuwe liften

De oude perrontunnel was 5 meter breed en is nu afgesloten voor reizigers en publiek. Om de perrons of de zuidzijde van het station (Hanzelaan) tijdens de aanleg van de nieuwe tunnel te bereiken, dienen reizigers via een tijdelijke 'loopbrug' (traverse) te lopen. De traverse is voorzien van trappen en liften.

18 februari 2013

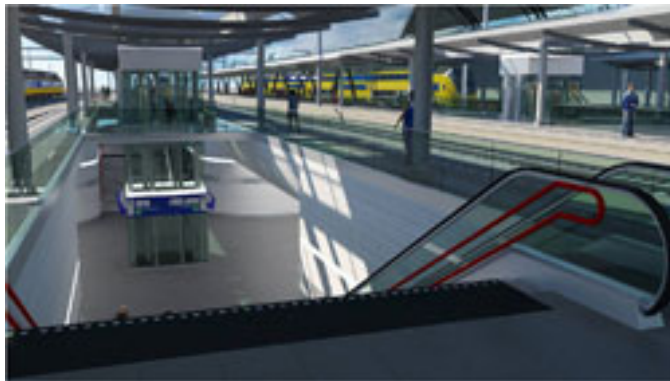
bestemmingsplan Spoorzone



De tijdelijke traverse

Perrons, liften en roltrappen

Het paviljoenplein (bij de tunnelingang aan de stadszijde) zal door de nieuwe bredere perrontunnel wijzigen. Naast trappen worden er ook twee roltrappen geïnstalleerd aan de centrumzijde. Ook komen er roltrappen op perron 2 (sporen 3 en 5) en perron 3 (sporen 6 en 7). Perron 3 wordt verbreed van 10 naar 12 meter. Alle perrons zijn vanuit de nieuwe perrontunnel bereikbaar door middel van een lift.



De nieuwe (rol)trappen en liften

Moderniseren sporen en technische installaties

De sporen en technische installaties op en nabij station Zwolle worden aangepast om treinen sneller binnen te laten komen en weer sneller te laten vertrekken. Er komen bijvoorbeeld andere wissels op het spooreplacement. Ook wordt de energievoorziening en bovenleiding aangepast. De tijdswinst heeft gunstige effecten voor het spoorboekje waardoor er meer doorstroming van treinen op station Zwolle mogelijk is.

5.5 Water

5.5.1 Watersysteem

Het watersysteem binnen het plangebied blijft ongewijzigd waardoor er geen wijzigingen te verwachten zijn in de grondwaterstanden in dit stadsdeel; ook wordt de veerkracht van het watersysteem niet gewijzigd.

5.5.2 Waterwinning

Het belang van de waterwinning wordt beschermd door de gebiedsaanduiding milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied. In dat gebied is onder meer voor het uitvoeren van een aantal werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden een omgevingsvergunningstelsel van toepassing. Zie verder paragraaf 6.4 Algemene regels Artikel 27 Algemene aanduidingsregels milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied.

5.6 Archeologie

Uitgangspunt is dat de archeologische waarden, zoals die zijn omschreven in paragraaf 2.2.1 Archeologische structuur, worden beschermd.

Gebieden die volgens de archeologische waarderingskaart een vondstkans hebben van 50% of meer hebben de dubbelbestemming 'Waarde - archeologie' gekregen. Voor bepaalde ingrepen in de bodem (zie hiervoor Artikel 23 Waarde - Archeologie van de regels) dient de aanvrager van een reguliere omgevingsvergunning in het belang van de archeologische monumentenzorg een rapport te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Aan een reguliere omgevingsvergunning kunnen in dit verband regels worden verbonden.

Gesteld kan worden dat de kans op archeologische sporen in het 10% gebied klein is. Wel dient rekening gehouden te worden met sporen die samenhangen met de industriële ontwikkeling van het gebied. Het gaat dan naast kolenparken, waterkolommen, askuilen voornamelijk om draaischijven voor de locomotieven. Bij aantreffen van dergelijke sporen dient ten alle tijden de archeologische dienst van de gemeente Zwolle gewaarschuwd te worden.

5.7 Cultuurhistorie

Door de wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening op 1 januari 2012 moet bij het vaststellen van bestemmingsplannen rekening worden gehouden met cultuurhistorische waarden. Daartoe is voor de Spoorzone een cultuurhistorische analyse opgesteld. In deze analyse is een aantal bouwwerken als cultuurhistorisch waardevol aangemerkt. Er is echter nader onderzoek nodig naar de wijze en mate van verdere bescherming. Hierop kan niet meer gewacht worden.

Verdere bescherming zal daarom later plaatsvinden door middel van een partiële planherziening, waarbij de op verdere bescherming gerichte dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie met bijbehorende regels zal worden toegevoegd.

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone



Hoge Spoorbrug

Het stationsgebouw, de Hoge Spoorbrug en het kantoorgebouw aan de Willemsvaart 25, ontworpen door G.Th. Rietveld, zijn reeds beschermde rijksmonumenten.



Stationsgebouw



Willemsvaart 25

Hoofdstuk 6 Juridische aspecten

6.1 Inleiding

Dit bestemmingsplan is gemaakt conform het 'Handboek bestemmingsplannen Zwolle' versie 20. 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 zijn voor zover nodig op hun beurt weer aangepast aan specifieke situaties in het plangebied van het bestemmingsplan Spoorzone.

De regels van het bestemmingsplan bestaan uit de volgende hoofdstukken:

- **Hoofdstuk 1 Inleidende regels;**
- **Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels;**
- **Hoofdstuk 3 Algemene regels;**
- **Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels.**

Gevolgd door de volgende bijlagen:

- **Bijlage 1 Lijst met horecacategorieën;**
- **Bijlage 2 Staat van bedrijfsactiviteiten bij functiemenging;**
- **Bijlage 3 Staat van bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen.**

Hoofdstuk 1 Inleidende regels:

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

Artikel 1 Begrippen;

Artikel 2 Wijze van meten.

Hoofdstuk 2 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. De dubbelbestemmingen behoeven niet in het gehele plangebied voor te komen.

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 doorgelikt 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;
- 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 een functioneel met een zich op het zelfde 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) met één uitzondering. In het Bor betreft het uitsluitend een 'op de grond staand' gebouw. In het bestemmingsplan vallen er ook kelders onder.

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, verkeersveiligheid en de milieusituatie. Onder de 'milieusituatie' wordt onder andere ook de externe veiligheid verstaan. 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 Hoofdstuk 3 Algemene regels Artikel 30 Algemene procedureregels.

4. Afwijken van de bouwregels:

Op grond van artikel 3.6, eerste lid onder c, van de Wro kan in het bestemmingsplan worden 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 Wabo.

5. 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.

6. 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.

7. 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 bestemmingregel opgenomen.

Toelichting op de regels voor dubbelbestemmingen:

Een dubbelbestemming wordt opgenomen in een bestemmingsplan wanneer er sprake is van twee functies die onafhankelijk van elkaar op dezelfde plaats voorkomen. Het opnemen van een dubbelbestemming zorgt met het oog op een specifiek belang voor bescherming van het betreffende gebied.

Het betreft in dit plan:

Artikel 20 Leiding - Hoogspanning;

Artikel 21 Leiding - Riool;

Artikel 22 Leiding - Water;

Artikel 23 Waarde - Archeologie.

Deze bestemmingen liggen als het ware over de reguliere (enkel)bestemmingen heen. De bestemmingsomschrijving van de dubbelbestemming geeft aan dat de gronden, naast de andere aan die gronden gegeven (enkel)bestemmingen, mede voor deze dubbelbestemming zijn bestemd.

De opbouw van een dubbelbestemmingregel is dezelfde als die van een (enkel)bestemmingsregel, maar alleen die regels worden ter aanvulling opgenomen die noodzakelijk zijn. De regels in de dubbelbestemming geven de verhouding van de enkelbestemming ten opzicht van de dubbelbestemming aan.

Hoofdstuk 3 Algemene regels:

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

Artikel 24 Anti-dubbeltelregel;

Artikel 25 Algemene bouwregels;

Artikel 26 Algemene aanduidingsregels geluidzone - industrie;

Artikel 27 Algemene aanduidingsregels milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied;

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

Artikel 28 Algemene afwijkingsregels;

Artikel 29 Algemene wijzigingsregels;

Artikel 30 Algemene procedureregels.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels:

In dit laatste hoofdstuk komen de overgangsregels en de slotbepaling aan de orde.

Bijlagen bij de regels:

Ten slotte zijn als bijlagen bij de regels gevoegd:

1. een Lijst met horecacategorieën, welke toelaatbaar zijn in de bestemmingen Verkeer - Openbaar vervoer en Verkeer - Railverkeer;
2. een Staat van bedrijfsactiviteiten bij functiemenging met toegelaten en niet toegelaten bedrijfsactiviteiten in de bestemmingen Bedrijf en Verkeer - Railverkeer met een bijbehorende algemene verklaring van de opzet van deze staat en een lijst met de verklaring van de gebruikte afkortingen;
3. een Staat van bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen met toegelaten en niet toegelaten bedrijfsactiviteiten in de bestemming Bedrijventerrein met een bijbehorende algemene verklaring van de opzet van deze staat en een lijst met de verklaring van de gebruikte afkortingen.

6.2 Inleidende regels

Artikel 1 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.

Artikel 2 Wijze van meten

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

6.3 Bestemmingsregels

Hierna wordt - voor zover nog nodig - een toelichting op een aantal artikelen van de bestemmingsregels gegeven:

Artikel 4 Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg

Deze bestemming betreft het bestaande verkooppunt van motorbrandstoffen aan de Deventerstraatweg. De verkoop van motorbrandstoffen met uitzondering van LPG is toegestaan. Ook de exploitatie van een zogenaamde 'autoshop' en een autowasinrichting zijn toegestaan.

Artikel 10 Groen

Uitgangspunten:

- Het structuurgroen en het buurtgroen is bestemd tot 'Groen'. De overige groengebieden zijn bij de bestemming 'Verkeer - Erftoegangsweg' gevoegd. In de bestemming Groen zijn paden voor langzaam verkeer toegestaan maar geen wegen en parkeervoorzieningen voor snelverkeer. Dit is vast beleid waar niet van zal worden afgeweken.
- Bermen en groenstroken langs wegen, die geen structuur- of buurtgroen zijn, zijn opgenomen in de verkeersbestemmingen. Binnen deze laatste bestemmingen is een uitwisseling van groen, verkeer en parkeren overal toegestaan.

- Binnen de bestemming Groen zijn overal trapveldjes en speelvoorzieningen mogelijk.
- Binnen deze bestemming mogen overal gebouwtjes voor openbare nutsvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen tot 50 m² en met een goothoogte tot 3 meter en een nokhoogte tot 6 meter worden gebouwd.

Artikel 12 Tuin

Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen en carports bij recht worden gebouwd. Via een afwijking zijn bij een aangrenzend hoofdgebouw behorende bouwwerken wel mogelijk, mits geen aantasting plaatsvindt van de in de afwijkingsbevoegdheid genoemde criteria. Het gaat hier om bebouwing ten behoeve van uitbreiding van hoofdgebouwen, bij een aangrenzend hoofdgebouw behorende bijgebouwen en carports. Tevens moet zo nodig rekening worden gehouden met de Wet geluidhinder.

Artikel 13 Verkeer

Deze bestemming is opgenomen voor de wegen, welke gericht zijn op de afwikkeling van het doorgaande verkeer.

In verband met de Wet geluidhinder moet het toegestane aantal rijbanen wel worden vastgelegd, omdat de breedte van de geluidszones van wegverkeerslawaaai daarvan afhangt. Toegestaan zijn:

- 2 rijbanen elk met 1 rijstrook met waar nodig in- en uitvoegstroken op de Nieuwe Veerallee;
- 1 rijbaan met 2 rijstroken met waar nodig in- en uitvoegstroken op de overige wegen.

Artikel 14 Verkeer - Erftoegangsweg

Deze bestemming is opgenomen voor het verkeers- en verblijfsgebied met een erftoegangsfunctie. Het heeft een inrichting gericht op gemengd verkeer in een 30 kilometer gebied. Behalve de rijbanen zelf worden ook de bijbehorende bermen, voetpaden, fietspaden en parkeerplaatsen in de bestemming opgenomen. Ook groenvoorzieningen en speelvoorzieningen zijn als onderdeel van de verblijfsfunctie mogelijk in deze bestemming. Binnen deze bestemming mogen ook gebouwtjes voor openbare nutsvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen tot 50 m² en met een goothoogte tot 3 meter en een nokhoogte tot 6 meter worden gebouwd.

Artikel 18 Wonen

Deze bestemming is bedoeld voor de eengezinshuizen. Dit zijn gebouwen, welke één woning omvatten.

Uitgangspunten:

- Alle bestaande eengezinshuizen in het plangebied worden als zodanig bestemd.
- De bestaande bebouwing wordt conform het huidige legale gebruik en volume bestemd. Indien het geldende plan ruimere mogelijkheden geeft dan er gerealiseerd zijn, wordt volgens die ruimere mogelijkheden bestemd, indien realisatie nog aanvaardbaar is qua licht- en luchttoetreding.
- Binnen het bouwvlak mogen hoofdgebouwen, bijbehorende bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zonder dak worden gebouwd.
- Op het erf binnen deze bestemming, dat buiten het bouwvlak is gelegen, mogen bijbehorende bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zonder dak worden gebouwd, maar geen zelfstandige hoofdgebouwen, waarvan situering niet ondenkbaar wordt bij het toestaan van grotere oppervlakten.
- Halve meters bij hoogtebepalingen worden in het kader van de deregulering afgerond naar boven.
- In het kader van de deregulering mag het erf binnen deze bestemming aan de zijkant en de achterkant van het bouwvlak zonder afwijking worden bebouwd met bijbehorende bouwwerken tot maximaal 50% en 100 m².
- Ter wille van de openheid in het stedenbouwkundig beeld blijft het uitgangspunt waar mogelijk van toepassing om bijbehorende bouwwerken in de zijtuin achter de voorgevel van het hoofdgebouw te plaatsen.
- Bij de bepaling van de voorzijde wordt gekeken naar de naar de weg toegekeerde grens van een bouwvlak en de naar de weg toegekeerde grens van de gevel van een hoofdgebouw is gelegen. Hierbij is de zijde van de hoofdtoegang van het hoofdgebouw bepalend.

- In de voortuinen komt de bestemming 'Tuin', waar in principe geen gebouwen en carports zijn toegestaan.
- Zo nodig kunnen nadere eisen worden gesteld aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, zodat bij het ontwikkelen van ongewenste situaties nog kan worden ingegrepen.

Beroep aan huis:

Volgens vaste jurisprudentie moet binnen een woonbestemming ook een aan huis verbonden beroep worden toegelaten. Uit de jurisprudentie kan als enige ruimtelijk relevant criterium worden afgeleid het hebben van 'een ruimtelijke uitwerking of uitstraling, die in overeenstemming is met de woonfunctie van het betrokken perceel'.

Er is in dit plan een regeling opgenomen voor het gebruik van een deel van een woning voor een aan huis verbonden beroep, zoals in de gemeente Zwolle bij deze bestemming gebruikelijk is. De beperking van het ruimtebeslag van de woning met inbegrip van de bijgebouwen tot 30% van het vloeroppervlak van de woning (met een absoluut maximum van 50 m²) dient om het verlies of de bovenmatige aantasting van de woonfunctie of van het woonkarakter tegen te gaan. Op deze wijze wordt tevens voorkomen dat de verkeersaantrekkende werking te groot zal worden.

Het verhuren of anderszins beschikbaar stellen van woonruimte aan derden voor de uitoefening van een beroep of bedrijf, hoe gering ook van omvang, is zonder meer als strijdig met de woonbestemming aan te merken.

In de begrippen is een definitie opgenomen over wat onder een aan huis verbonden beroep moet worden verstaan. Het gaat om een dienstverlenend beroep. De definitie van beroep aan huis is gelijk aan de landelijk gehanteerde standaarddefinitie. Indien er personeel in dienst wordt genomen kan er eerder sprake zijn van een ruimtelijke uitwerking of uitstraling die niet met de woonfunctie in overeenstemming is.

Bouwwerken die geen gebouwen zijn, zonder dak:

Bij de regeling van deze bouwwerken is geen verschil gemaakt tussen verschillende soorten bouwwerken. Elk bouwwerk dat functioneel past in de bestemming kan worden toegelaten. Volstaan is met algemene bepalingen omtrent de maximum hoogte. Daarbij is voor erf- of perceelafscheidings aansluiting gezocht bij het criterium voor vergunningvrij bouwen van het Bor en voor de afwijking bij het criterium van de Bouwverordening.

Artikel 19 Wonen - Meergezinshuis

Deze bestemming is bedoeld voor meergezinshuizen. Dit zijn flats en andere gebouwen met meerdere naast en/of boven elkaar gelegen woningen, welke in tegenstelling tot het eengezinshuis qua uiterlijke verschijningsvorm als een eenheid beschouwd kunnen worden. De definitie van eengezinshuis en meergezinshuis is opgenomen in de begrippen. Voor deze bestemming gelden de zelfde uitgangspunten en regels als voor de bestemming 'Wonen'.

Bijgebouwenregeling:

De regels voor bijbehorende bouwwerken wijken af van de regeling voor de eengezinshuizen. Per afzonderlijke gestapelde woning mag buiten het bouwvlak 25 m² worden gebouwd. Daarnaast mag er een onbeperkte oppervlakte worden gebouwd ten behoeve van algemene voorzieningen voor het meergezinshuis. Dit voorzover het bestemmingsvlak dit toelaat. Waar geen bijbehorende bouwwerken gewenst zijn, komt de bestemming 'Tuin'.

Artikel 20 Leiding - Hoogspanning

Deze dubbelbestemming omvat het in het plangebied gelegen ondergrondse net van hoogspanningsverbindingen tussen Frankhuis en Marslanden. Zie kaart 10 Beperkingen in paragraaf 4.3 Kabels, leidingen en straalpaden.

Bouwwerken ten behoeve van andere bestemmingen, welke met deze dubbelbestemming samenvallen, mogen uitsluitend worden gebouwd met toepassing van een vrijstelling, nadat advies van de leidingbeheerder is ingewonnen.

Ter bescherming van de leidingen is voor het uitvoeren van een aantal werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden een omgevingsvergunningenstelsel van toepassing.

Artikel 21 Leiding - Riool

Deze dubbelbestemming beschermt de rioolpersleidingen. Zie kaart 10 Beperkingen in paragraaf 4.3 Kabels, leidingen en straalpaden.

Bouwwerken ten behoeve van andere bestemmingen, welke met deze dubbelbestemming samenvallen, mogen uitsluitend worden gebouwd met toepassing van een afwijking, nadat advies van de leidingbeheerder is ingewonnen.

Ter bescherming van de leidingen is voor het uitvoeren van een aantal werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden een omgevingsvergunningenstelsel van toepassing.

Artikel 22 Leiding - Water

Deze bestemming valt samen met andere bestemmingen en wordt daarom dubbelbestemming genoemd. Deze dubbelbestemming omvat het in het plangebied gelegen ondergrondse net van hoofdtransportleidingen voor de drinkwatervoorziening. Deze leidingen transporteren drinkwater van de productielocatie naar centrale punten in de verderop gelegen voorzieningsgebieden. Zie kaart 10 Beperkingen in paragraaf 4.3 Kabels, leidingen en straalpaden.

In een brief van 27 februari 2004 heeft waterleidingbedrijf Vitens de gemeente verzocht de voor het bedrijf cruciale hoofdtransportleidingen in de bestemmingsplannen op te nemen. Het bedrijf beriep zich daarbij op de 'Handreiking en beoordeling ruimtelijke plannen' van de provincie Overijssel. Voor de invoer van de juiste gegevens heeft Vitens de gemeente later een digitaal bestand met de bedoelde hoofdtransportleidingen toegezonden. De leidingen zijn conform dit bestand opgenomen.

Bouwwerken ten behoeve van andere bestemmingen, welke met deze dubbelbestemming samenvallen, mogen uitsluitend worden gebouwd met toepassing van een afwijking, nadat advies van de leidingbeheerder is ingewonnen.

Ter bescherming van de leidingen is voor het uitvoeren van een aantal werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden een omgevingsvergunningenstelsel van toepassing.

Artikel 23 Waarde - Archeologie

Uitgangspunten voor deze dubbelbestemming zijn:

- De gebieden die volgens de gemeentelijke archeologische waarderingskaart een grote vondstkans hebben (50% of meer) zijn mede bestemd tot archeologisch waardevol gebied (zie kaart).
- Bij de regeling voor de dubbelbestemming is nauwe aansluiting gezocht bij de Wet op de archeologische monumentenzorg.
- Bij verstoringen in de bodem met een grotere diepte dan 0,5 meter en een grotere oppervlakte dan 100 m² zijn specifieke bouwregels en een omgevingsvergunningenstelsel conform de regeling uit de Wet op de archeologische monumentenzorg van toepassing.

6.4 Algemene regels

Artikel 24 Anti-dubbelregel

De anti-dubbelregel 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.

Artikel 25 Algemene bouwregels

In dit artikel wordt geregeld dat een bouwplan moet voorzien in voldoende ruimte voor parkeren, laden en lossen onverminderd het bepaalde in de artikelen 8 Gemengd - 1 en 11 Kantoor, waar een specifieke op de bestemming gerichte regeling is gegeven. Deze laatste regeling komt uit het geldende bestemmingsplan

Hanzeland.

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. Hierbij kan gedacht worden aan het betalen van een compenserende bijdrage aan de gemeente Zwolle. Ten slotte kan bij een omgevingsvergunning worden afgeweken in bijzondere omstandigheden, onder andere op basis van criteria van het algemene parkeerbeleid.

Artikel 26 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. Zie kaart 9 in paragraaf 4.2.1 Geluid.

Er worden geen wijzigingen in de zonegrens aangebracht.

Artikel 27 Algemene aanduidingsregels milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied

Deze gebiedsaanduiding omvat een klein deel van het grondwaterbeschermingsgebied rond het waterwinningsgebied Engelse Werk. Het gebied is gelegen tussen de Nieuwe Veerallée en de spoorlijn naar Amersfoort en Lelystad. Zie kaart 10 Beperkingen in paragraaf 4.3 Kabels, leidingen en straalpaden. Bouwwerken ten behoeve van bestemmingen, welke met deze gebiedsaanduiding samenvallen, mogen uitsluitend worden gebouwd met toepassing van een afwijking, nadat advies van de beheerder van de drinkwatervoorziening is ingewonnen. Binnen de gebiedsaanduiding is bovendien voor het uitvoeren van een aantal werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden een omgevingsvergunningstelsel van toepassing.

Artikel 28 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.

Ten slotte zijn de criteria voor de toepassing van deze afwijkingsregels hier opgenomen.

Artikel 29 Algemene wijzigingsregels

Deze regel maakt het mogelijk de bestemmingen 'Tuin', 'Verkeer - Erftoegangsweg', 'Wonen' alsmede 'Wonen - Meergezinshuis' onder in deze regel omschreven voorwaarden zodanig te wijzigen dat de situering en de vorm van de in het plan aangegeven bouwvlakken met bijbehorende tuinen, erven en wegen worden gewijzigd dan wel nieuwe bouwvlakken met bijbehorende tuinen, erven en wegen worden aangegeven.

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

Artikel 30 Algemene procedureregels

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

6.5 Overgangs- en slotregels

Artikel 31 Overgangsrecht

Het overgangsrecht is vastgelegd in de vorm zoals in het Bro is voorgeschreven.

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.

Artikel 32 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 vaststellingregel van het plan.

6.6 Bijlagen

Bijlage 1 Lijst met horecacategorieën:

Deze lijst geeft de horecacategorieën aan, welke toelaatbaar zijn in de bestemmingen Verkeer - Openbaar vervoer en Verkeer - Railverkeer. Discotheken en hotels zijn niet toegestaan.

Bijlage 2 Staat van bedrijfsactiviteiten bij functiemenging:

De staat van bedrijfsactiviteiten bij functiemenging is een algemene staat die toegepast wordt bij bestemmingsplannen van de gemeente Zwolle. De staat is gebaseerd op het VNG-rapport 'Bedrijven en milieuzonering' van maart 2009. De staat behoort bij de bestemming Bedrijf en Verkeer - Railverkeer. De staat maakt als Bijlage 2 onderdeel uit van de regels en daardoor heeft zij rechtstreekse werking. Een niet in de staat genoemd bedrijf kan dus niet worden gevestigd, evenmin als een wel genoemd bedrijf, dat als niet toelaatbaar staat aangegeven. Een zodanig bedrijf kan in een concreet geval qua aard en invloed op de omgeving toch wel aanvaardbaar zijn. Daarom is voorzien in een afwijking voor gelijkwaardige bedrijven. De formulering is afgestemd op de eisen die de jurisprudentie daaraan stelt. In Bijlage 2 is voorafgaand aan de staat een algemene verklaring van de opzet van de staat en de betekenis van de gebruikte afkortingen opgenomen.

Bijlage 3 Staat van bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen:

De staat van bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen is een algemene staat die toegepast wordt bij bestemmingsplannen van de gemeente Zwolle. De staat is gebaseerd op het VNG-rapport 'Bedrijven en milieuzonering' van maart 2009. De staat behoort bij de bestemming Bedrijventerrein. De staat maakt als Bijlage 3 onderdeel uit van de regels en daardoor heeft zij rechtstreekse werking. Een niet in de staat genoemd bedrijf kan dus niet worden gevestigd, evenmin als een wel genoemd bedrijf, dat als niet toelaatbaar staat aangegeven. Een zodanig bedrijf kan in een concreet geval qua aard en invloed op de omgeving toch wel aanvaardbaar zijn. Daarom is voorzien in een afwijking voor gelijkwaardige bedrijven. De formulering is afgestemd op de eisen die de jurisprudentie daaraan stelt. In Bijlage 3 is voorafgaand aan de staat een algemene verklaring van de opzet van de staat en de betekenis van de gebruikte afkortingen opgenomen.

6.7 Consequenties van beleid

Het bestemmingsplan heeft een conserverend karakter waarbij de huidige planologische situatie wordt voortgezet.

Bijgebouwenregeling

Met betrekking tot de regeling van de toelaatbaarheid van bijgebouwen bij woningen vindt er een wijziging plaats in de bestaande planologische situatie. Deze planologische wijziging heeft als doel om algemeen vastgesteld beleid door te voeren. Daartoe is de nieuwe standaard bijgebouwenregeling van Zwolle uit 2007 opgenomen, zoals in 2010 aangepast aan de Wabo. Dit kan leiden tot enige verdichting van de erven bij woningen.

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

6.8 Handhaving

De bestemmingsregels zijn op een dusdanige wijze geformuleerd, dat de handhaving van het bestemmingsplan voor een ieder duidelijk kan zijn. Dit is met name gelegen in de formulering van de specifieke gebruiksregels, waarin een opsomming is opgenomen van de verschillende manieren van gebruik van gronden en bouwwerken die in ieder geval in strijd zijn met de bestemming.

6.9 Handboek

Dit bestemmingsplan is vervaardigd conform de richtlijnen van het 'Handboek bestemmingsplannen Zwolle' versie 20.

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan is conserverend van karakter. In verband met het feit dat de gemeente binnen het plangebied geen nieuwe ontwikkelingen met financiële consequenties initieert, is het niet nodig om bij dit bestemmingsplan een exploitatieplan te voegen.

Hoofdstuk 8 Overleg

Op 19 november 2012 is het voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone in het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening naar 28 instanties verzonden met het verzoek om uiterlijk op 15 januari 2013 te reageren.

Het plan is verzonden naar de volgende instanties:

1. de Provinciale Commissie voor de Fysieke Leefomgeving van de provincie Overijssel;
2. de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
3. het Waterschap Groot Salland, Afdeling Hydrologie en Ruimtelijke Ontwikkeling;
4. het Oversticht;
5. Tennet TSO B.V. Grondzaken-Noord;
6. Enexis B.V. AEI Zwolle;
7. de Veiligheidsregio IJsselland;
8. Vereniging Vrienden van de Stadskern Zwolle;
9. Vereniging Vrienden van Assendorp;
10. Bewonersbelang Deventerstraatweg;
11. Brandweer Zwolle;
12. Kamer van Koophandel Oost Nederland;
13. Koninklijke TNT Post B.V.;
14. KPN Operator Vaste Net Straalverbindingen;
15. NS Vastgoed B.V.;
16. Pro Rail Regio Noordoost, Afdeling Milieu en Juridisch Beheer;
17. Rijksgebouwendienst Directie Oost;
18. Rijkswaterstaat Oost-Nederland;
19. Stichting Milieuraad Zwolle;
20. Vitens Overijssel N.V.;
21. Zwolse Historische Vereniging;
22. Koninklijke Horeca Nederland Regio Overijssel / Drenthe;
23. Bewonersvereniging Binnenstad Zwolle;
24. Stichting Levende Stadsgeschiedenis Zwolle;
25. Stichting Menno van Coehoom;
26. Winkeliersvereniging City Centrum Zwolle;
27. Winkeliersvereniging Assendorp Vooruit;
28. Wijkvereniging Veeralleekwartier.

Ad 1: De provincie Overijssel:

1. juicht de actualisering van het bestemmingsplan Spoorzone toe;
2. stelt dat met dit plan aan bedrijven een actueel en eigentijds kader wordt geboden, waardoor niet alleen meer rechtszekerheid wordt geboden, maar er ook - indien nodig - een goede basis voor het handhavingsbeleid ontstaat;
3. meldt dat het plan bijdraagt aan het ruimtelijke beleid van de provincie;
4. deelt mee dat er vanuit het provinciale belang geen beletselen zijn voor het verdere vervolg van de procedure, indien het plan ongewijzigd in procedure wordt gebracht; er is voldaan aan het ambtelijke vooroverleg als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening.

Ad 2: De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) deelt het volgende mee:

'Zoals bekend is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) begin 2012 in werking getreden. Daarmee zijn veranderingen gekomen in de rol van rijksdiensten op gebied van ruimtelijke ordening wat betreft bestemmingsplannen. Het Rijk en dus ook de RCE zal deze in de voorontwerp- en ontwerpfase niet meer toetsen op correcte doorwerking van het rijksbeleid, maar vertrouwt er op dat gemeenten die verantwoordelijkheid nemen. Een reactie van de RCE op standaard kennisgevingen, zoals deze, op grond

van artikel 3.1.1 Bro, is derhalve niet meer te verwachten'.

Ad 3: Het Waterschap Groot Salland deelt mee dat het voorontwerp geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. De brief van het waterschap kan worden aangemerkt als wateradvies in het kader van de watertoetsprocedure.

Ad 4: Het Oversticht heeft het plan beoordeeld en deelt mee geen opmerkingen te hebben.

Ad 5: Tennet deelt mee dat het plan de ondergrondse hoogspanningsverbindingen een juiste bestemming geeft en dat de regels goed zijn opgenomen.

Ad 6: Enexis deelt mee geen aanleiding te hebben tot het maken van opmerkingen.

Ad 7: De Veiligheidsregio IJsselland meldt dat voor het hele plangebied een overstromingsrisico geldt. Daarnaast zijn er in of vlakbij het plangebied de volgende risicobronnen aanwezig:

- het doorgaande spoor waarover gevaarlijke stoffen vervoerd worden;
- de IJsselallee waarover gevaarlijke stoffen vervoerd worden;
- het LPG tankstation aan de IJsselallee;
- het Hanzebad waar gevaarlijke stoffen opgeslagen liggen.

De sirenes van het Waarschuwings- en Alarmeringssysteem (de WAS-masten) bereiken het volledige plangebied.

Geadviseerd wordt om:

- Het onderwerp externe veiligheid op te nemen in het bestemmingsplan. De gemeente heeft externe veiligheid nu niet genoemd in het plan; Gelet op de risico's voor het plangebied is dat niet terecht; Geadviseerd wordt om minimaal de risico's voor het gebied en mogelijke maatregelen te benoemen en daarbij te verwijzen naar de gebiedstypen en het gemeentelijk beleid voor externe veiligheid;
- In het bestemmingsplan te verwijzen naar het gemeentelijk beleid op het gebied van prioriteitswegen;
- In het bestemmingsplan in te gaan op het overstromingsrisico dat voor het gebied geldt;
- In het bestemmingsplan de mogelijkheid uit te sluiten dat nieuwe kwetsbare functies als nevenfunctie in de gebruiksfase worden toegestaan;
- In het bestemmingsplan bij de algemene afwijkingsregels de mogelijkheid om een Bed & Breakfast toe te staan, te schrappen;
- In overleg met de hulpdiensten bovenplanse maatregelen te nemen voor het spoor (Op dit moment is de beschikbaarheid van bluswater onvoldoende.);
- De hulpdiensten bij de voorbereiding op een incident (o.a. opleiden en oefenen) rekening te laten houden met de scenario's die kunnen optreden in de spoorzone; Daarbij dienen de hulpdiensten rekening te houden met de mogelijkheden en beperkingen van het eigen optreden en de situatie in de spoorzone;
- Voor dit bestemmingsplan aan te sluiten bij de diverse bestemmingsplan voor de omliggende gebieden zoals Hanzeland;
- De aanwezigen in het plangebied voor te lichten over de risico's die zij lopen en wat zij bij een eventueel incident zelf kunnen doen. (Bijzondere objecten, zoals het station, zijn hierbij een aandachtspunt. Dergelijke scenario's kunnen worden opgenomen in een bedrijfsnoodplan of ontruimingsplan.)

Reactie op 7:

Op 1 juli 2013 vervalt het recht van de gemeente om leges te vragen ter zake van bestemmingsplannen, welke ouder zijn dan 10 jaar.

Om deze datum te halen geldt er een noodprocedure voor de 3 laatste plannen van het project Zwolle op Orde, het project dat in 2003 is gestart om binnen 10 jaar alle oude ruimtelijke plannen in Zwolle te vernieuwen.

Het gaat om:

- Hanzeland;
- Binnenstad en omgeving;
- Spoorzone.

Deze plannen worden voorzien van een vereenvoudigde toelichting, waarin alleen wordt ingegaan op die aspecten die de planregeling rechtstreeks beïnvloeden.

Bovendien is er een verkorte tijd voor de vooroverleg procedure.

In deze conserverende plannen is alleen sprake van een juridisch-technische modernisering, maar niet van inhoudelijke wijzigingen. Er is daarom geen sprake van een verandering in de veiligheidsrisico's en daarom voegt het aandacht besteden aan veiligheidsrisico's niets toe in het kader van bovengenoemde noodprocedure

Wij vinden deze conserverende plannen bovendien niet geschikt om te gebruiken voor de gevraagde voorlichting over veiligheidsrisico's.

Wij willen graag in een andere context overleg voeren met de Veiligheidsregio over het ontbreken van voldoende veiligheidsvoorzieningen, zoals het mogelijk onvoldoende aanwezig zijn van bluswater in het stationsgebied.

Ad 8: De Vereniging Vrienden van de Stadskern Zwolle heeft vanaf het begin, inmiddels ruim 5 jaar geleden, het planvormingsproces gevolgd en waar nodig en mogelijk van commentaar voorzien.

De Vrienden menen dat het ook in juridische zin noodzakelijk is de Spoorzone in een actueel conserverend bestemmingsplan vast te leggen. De Vrienden hebben er begrip voor dat gekozen is voor een conserverend bestemmingsplan. Om het recht op leges veilig te stellen, kan nu niet langer gewacht worden op de totstandkoming van een nieuw bestemmingsplan, waarin alle voor de komende 10 jaar beoogde ontwikkelingen worden veilig gesteld.

De Vrienden zullen bij de beoordeling van de plannen in de Spoorzone een van de accenten leggen op het behoud en inpassing van cultuurhistorische en monumentale waarden in het plangebied.

Resumerend stemmen de Vrienden in met het conserverende voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone en de daarbij gevolgde en te volgen procedure. De Vrienden zullen een actieve bijdrage blijven leveren in onder andere de klankbordgroep Spoorzone. Daarbij zal in het bijzonder aandacht worden gevraagd voor de bescherming en inpassing van de cultuurhistorische waarden in het plangebied.

Ad 9: De Vereniging Vrienden van Assendorp constateert dat het cultureel waardevolle gebouw Deventerstraatweg 9 (voormalige groenteveiling) helaas al gesloopt is. De vrienden zouden graag zien dat de gemeente bij de volgende aanvraag beter naar haar eigen lijst van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing kijkt.

Ook het continue karakter van bomenrijen is van belang.

Het bestemmingsplan heeft een conserverend karakter waarbij de huidige planologische situatie wordt voortgezet. Er is maar een manier om met het bestemmingsplan om te gaan: alles laten zoals het nu is. ProRail is op zoek naar meer opstelplaatsen voor de treinen. Indien dit doorgaat kan er niet gebouwd worden en is een (op ontwikkeling gericht) bestemmingsplan Spoorzone niet nodig. Dan kan de Deventerstraatweg gewoon weer bij het bestemmingsplan Assendorp horen.

Reactie op 9:

De plangrens is op deze manier bepaald omdat het gebied ten zuiden van de woningen aan de Deventerstraatweg en Oosterlaan onderdeel is van het studiegebied van de integrale gebiedsontwikkeling van de Spoorzone. In het startdocument stedenbouwkundige planvorming Spoorzone (vastgesteld door de gemeenteraad op 11 juli 2011) wordt de zone van de Deventerstraatweg beschreven als onderdeel van het studiegebied. In het startdocument wordt tevens de nadruk gelegd op een integrale gebiedsbenadering.

Omdat het gebied ten zuiden van de woningen aan de Deventerstraatweg integraal wordt bekeken als onderdeel van het studiegebied is gekozen om voor het bestemmingsplan Assendorp dit gebied buiten het plangebied te laten.

Het studie- en plangebied van de integrale gebiedsontwikkeling van de Spoorzone wordt daarnaast aangemerkt als een ontwikkelingsgebied als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid Crisis- en herstelwet. Dit is bepaald in het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet van 13 juli 2010. Het plangebied van de integrale gebiedsontwikkeling van de Spoorzone maakt onderdeel uit van Bijlage 3 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet.

Vooruitlopend op de gebiedsontwikkeling van de Spoorzone is in het kader van het project 'Zwolle op Orde' voor de Spoorzone een conserverend bestemmingsplan opgesteld om te voldoen aan de actualeringsplicht

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

voor bestemmingsplannen.

In dit bestemmingsplan is het gebied ten zuiden van de woningen aan de Deventerstraatweg en Oosterlaan meegenomen. Het conserverende bestemmingsplan heeft als uitgangspunt om de vigerende bestemmingen te conserveren en de bestaande legale situatie vast te leggen.

Overigens is het gemeentebestuur in beginsel vrij in het bepalen van de begrenzing van het plangebied. Vanaf de start van de nieuwbouwoontwikkeling langs de Deventerstraatweg zullen de bewoners worden betrokken bij het planproces.

Ad 10: Het Bewonersbelang Deventerstraatweg is van mening dat het gedeelte van de Deventerstraatweg dat in het voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone is bestemd als 'enkelbestemming Verkeer - Erftoegangsweg' moet worden ingedeeld bij het bestemmingsplan Assendorp.

Het Bewonersbelang is van mening, dat het onderbrengen van de woonstraat met de 'enkelbestemming Verkeer - Erftoegangsweg' bij het Spoorzonegebied de rechtszekerheid van de bewoners onevenredig aantast en derhalve toegevoegd zou moeten worden aan het Bestemmingsplan Assendorp.

Reactie op 10:

Wij zijn het niet eens met de redenering dat de rechtszekerheid van de bewoners zou worden aangetast door het opnemen van de Deventerstraatweg in het conserverende bestemmingsplan voor de Spoorzone. Bij opname in het bestemmingsplan Assendorp zou inhoudelijk precies de zelfde bestemmingsregeling zijn opgenomen. De rechtspositie van de bewoners zou hierdoor niet worden gewijzigd. Opname in het bestemmingsplan Assendorp geeft ook geen enkele extra waarborg dat niet van deze bestemming zou kunnen worden afgeweken om medewerking te geven aan een nieuwe ontwikkeling.

Uit constante jurisprudentie van de Raad van State blijkt overigens dat het gemeentebestuur in beginsel vrij is in het bepalen van de begrenzing van het plangebied.

Voor het overige wordt verwezen naar de reactie onder 9.

Verder zijn geen reacties van overleginstanties ontvangen.

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1 Overzicht beleidsnota's

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan zijn de volgende beleidsuitspraken gebruikt:

- Duurzaam anders, december 1996
- Groenbeleidsplan, maart 1998
- Coffeeshopbeleid, oktober 1998
- Dynamiek van Oud & Nieuw, Zwols monumenten- en archeologie beleid, 2000
- Nota Speelruimte in Zwolle, juli 2001
- Prostitutiebeleid in Zwolle, maart 2003
- Welstandsnota, juni 2004
- Bomenverordening, 2005
- Milieuvisie Milieu op scherp, december 2005
- Beleid infiltratie hemelwater, juli 2006
- Sportnota 2006 - 2011 gemeente Zwolle, 2006
- Beleidsvisie Duurzaam Bouwen, januari 2007
- Algemene Bijgebouwenregeling 2007
- Luchtkwaliteitsplan gemeente Zwolle 2007 - 2011, 2007
- Beleidsregel Hogere waarden Wet geluidhinder, februari 2007
- Beleidsvisie externe veiligheid, maart 2007
- Handreiking gebiedsgericht werken aan milieu gemeente Zwolle, juli 2007
- Visie op de ondergrond, oktober 2007
- Stedelijk Waterplan Zwolle 2008
- Structuurplan Zwolle 2020, juni 2008
- Archeologiebeleid gemeente Zwolle, augustus 2008
- Mobiliteitsvisie gemeente Zwolle, februari 2009
- Omgevingsvisie Overijssel, juli 2009
- Uitvoeringsprogramma structuurplan, september 2009
- Masterplan sportaccommodaties, 2009
- Verruiming en verduidelijking vestigingsmogelijkheden perifere detailhandel, september 2010
- Kadernota kantorenlocaties Zwolle 2011 - 2020, december 2010
- Kadernota detailhandel 2012 - 2020 'Top Winkelstad Zwolle', april 2012

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

Bijlage 2 Cultuurhistorische analyse projectgebied Spoorzone

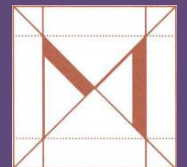
CULTUURHISTORISCHE ANALYSE

PROJECTGEBIED SPOORZONE Gemeente Zwolle

Onderzoek i.o.v. de gemeente Zwolle, afd. monumentenzorg en archeologie
oktober 2009



MONUMENTEN
ADVIES BUREAU



COLOFON

Opdrachtgever

Gemeente Zwolle
Afdeling Stad & Landschap
Monumentenzorg en archeologie

Analyse en fotografie

drs. C.J.B.P. Frank
drs. J.H.J. van Hest

Historisch beeldmateriaal

Historisch Centrum Overijssel
Diverse beeldbanken en literatuur

**Dit is een uitgave van het Monumenten Advies Bureau, Nijmegen,
oktober 2009, copyright MAB Nijmegen 2009**

MONUMENTEN ADVIES BUREAU

drs. C.J.B.P. Frank

drs. F.A.C. Haans

mw. drs. C.H.J.M. van den Broek

mw. V. Delmee BSc

drs. J.H.J. van Hest

ing. G. Korenberg

mw. drs. L. Valckx

Bredestraat 1

6542 SN NIJMEGEN

tel: 024-3786742

fax:024-3792477

E-mail: Info@monumentenadviesbureau.nl

Website: www.monumentenadviesbureau.nl



CULTUURHISTORISCHE INPUT PLANGEBIED SPOORZONE ZWOLLE

INHOUDSOPGAVE:

1 INLEIDING	4
1.1 Doel Cultuurhistorische analyse	4
1.2 Onderzoeksgebied	4
1.3 De opzet van het onderzoek, rapportage	4
2 SCHETS PLANGEBIED	5
2.1 Ligging en begrenzing	5
2.2 Hoofdstructuur, algemeen	5
2.3 Algemeen ruimtelijk beeld	6
2.4 Bebouwingskarakteristiek; historische bebouwing	8
2.5 Bebouwingskarakteristiek deelgebieden	9
2.6 Groenstructuren	16
3 HISTORISCH-RUIMTELIJKE ONTWIKKELING	18
3.1 Vroege ontwikkeling	18
3.2 Middeleeuwen-17 ^{de} eeuw	18
3.3 De 19 ^{de} eeuw: nieuwe infrastructuur	20
3.4 De 20 ^{ste} eeuw: opnieuw ingrijpende ontwikkelingen	25
4 CULTUURHISTORISCHE KWALITEIT	30
4.1 Cultuurhistorische waarden, algemene omschrijving	30
4.2 Historische ruimtelijke structuren	30
4.3 Historische bouwkunde	31
4.4 Historische groenstructuren	32
4.5 Archeologie	32
5 AANBEVELINGEN	34
5.1 Inleiding	34
5.2 Karakteristiek gebied	34
5.3 Hoofdstructuren	34
5.4 Bebouwing	34
5.5 Rooilijnen, afscheidingen, groen, etc.	34
5.6 Archeologisch onderzoek	34
6 OBJECTLIJSTEN PROJECTGEBIED	35

7 LITERATUUR / BRONNEN

36

LIJST CULTUURHISTORISCH WAARDEVOLLE BEBOUWING 37

BIJLAGEN :

- **Cultuurhistorische waardenkaart**

1 INLEIDING

1.1 Doel cultuurhistorische analyse

In het structuurplan Zwolle (2008) wordt de Spoorzone als een gebied met een grote potentie bestempeld. Het betreft een centrumstedelijk gebied, dat gunstig is gesitueerd in de buurt van het NS-station en de A28. De Spoorzone biedt de kans om Zwolle te verbeteren als openbaar vervoersknooppunt. Het gebied kan uitgroeien tot een aantrekkelijk vestigingsgebied voor wonen, werken en voorzieningen. Bureau Jo Coenen & Co heeft ideeën aangedragen voor de ontwikkeling van de Zwolse spoorzone en het omliggende gebied. Het plan van aanpak is gereed en het projectgebied wordt verder uitgewerkt in drie deelgebieden: Centraal, Oost en West. Voor de input van het stedenbouwkundig plan van eisen wordt vanuit monumentenzorg en archeologie gestreefd naar een cultuurhistorische analyse van het gebied.

De in dit rapport gepresenteerde cultuurhistorische analyse dient als geactualiseerde input voor de planontwikkeling. Hierbij dient de vraag beantwoord te worden of er een planologisch conserverend beschermingsregime moet worden opgesteld, waarin de cultuurhistorische kwaliteit van het gebied wordt gezekerd. Met name wordt onderzoek verricht naar de cultuurhistorisch waardevolle bebouwing, maar ook andere aspecten zoals de historisch-ruimtelijke structuren worden geanalyseerd en gewaardeerd.

De volgende onderdelen komen in de analyse aan de orde:

- Beschrijving van de historisch-ruimtelijke ontwikkelingen van het plangebied in hoofdlijnen;
- Beschrijving en overzicht van de aanwezige cultuurhistorische waarden (structuren, objecten);
- Kwalificatie van de cultuurhistorische kwaliteit van alle aanwezige bebouwing (indifferent, waardevol, zeer waardevol);
- Duiding van de cultuurhistorische waarden, in woord en beeld (Cultuurhistorische kaart)
- Aanbevelingen ter behoud en versterking van de aspecten met een hoge cultuurhistorische waarde;
- Historisch kaart- en beeldmateriaal;

1.2 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied omvat het projectgebied met de aanpalende structuren. Het projectgebied wordt omsloten door de volgende structuren: de Westerlaan, Oosterlaan en Deventerstraatweg aan de noordzijde, de IJsseltunnel aan de oostzijde, de IJsselallee aan de zuidzijde (uitgezonderd het reeds ontwikkelde gebied tussen Hanzelaan, Oostzeelaan en Stockholmstraat) en de (Nieuwe)Veerallee/Willemsvaart/Willemskade aan de noordwestzijde. Zie bijgaande kaart voor de precieze begrenzing van het gebied.

1.3 De opzet van het onderzoek, rapportage

De gegevens zijn verzameld tijdens veldwerkbezoek aan het gebied, archiefonderzoek en studie van diverse dossiers en documentaties van de gemeente Zwolle. Dit rapport bevat achtereenvolgens een beschrijving van de historisch-ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied, een duiding van de cultuurhistorische waarden en kwalificatie van de kwaliteit, waarbij als belangrijkste bestanddeel een overzichtslijst van de aanwezige bouwkundige elementen, waaronder de in cultuurhistorisch opzet belangwekkende objecten, complexen en ensembles is toegevoegd. De in deze lijst opgenomen adressen zijn weergegeven op de cultuurhistorische waardenkaart, waarop ook andere cultuurhistorisch waardevolle aspecten zijn weergegeven. Ook de archeologische component wordt in hoofdstuk 4 behandeld. In hoofdstuk 5 worden aanbevelingen gedaan voor behoud en herstel van de historische kwaliteit.

Tenslotte is er een literatuur- en bronnenlijst toegevoegd.

Monumenten Advies Bureau, oktober 2009



2. SCHETS PLANGEBIED

2.1 Ligging en begrenzing

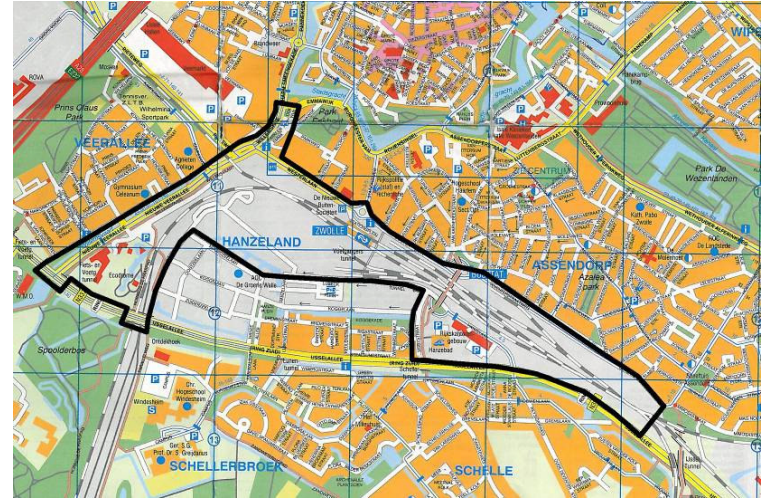
Ligging en begrenzing

Het projectgebied Spoorzone beslaat een groot gebied in Zwolle ten zuiden van het centrum. Het heeft een onregelmatige langgerekte vorm en strekt zich in noordwest-zuidoost richting uit langs het spooremlacement, ingeklemd tussen de Westerlaan, Oosterlaan en de Deventerstraatweg aan de noordzijde, en de IJsselallee aan de zuidzijde. Een tweede hoofdwas wordt gevormd door de Willemsvaart met (Nieuwe)Veerallee en in het verlengde daarvan de Willemskade aan de noordwestzijde. Aan de zuidzijde omsluit het projectgebied de reeds nieuw ontwikkelde wijk tussen Hanzelaan en IJsselallee (Hanzeland).

2.2 Hoofdstructuur, algemeen

De hoofdstructuur van het gebied wordt bepaald door twee haaks op elkaar (eigenlijk elkaar snijdende) lineaire historische infrastructuren: het 19^{de}-eeuwse spooremlacement, dat noordwest-zuidoost in het gebied gesitueerd is, met de aftakking onder 90 graden in zuidwestelijke richting, en de Willemsvaart/Veerallee/Nieuwe Veerallee, langs de noordwestflank van het gebied. De Westerlaan, Oosterlaan en Deventerstraatweg begeleiden het spoortracé aan de noordzijde, terwijl de IJsselallee aan de zuidzijde een duidelijke afbakening vormt. De hoofdstructuren lopen door in het omliggende stadsgebied, waardoor het onderzoeksgebied stevig verankerd ligt in de stedelijke structuur. Het spoor vormt een barrière tussen de aanpalende wijken. Een grote overgang in de Nieuwe Veerallee, een voetgangersstunnel, de Hoge Spoorbrug en de IJsseltunnel zijn binnen het onderzoeksgebied de structuren, die de gebieden ten noorden en zuiden van het spoor aan elkaar knopen.

Sinds het einde van de 19^{de} eeuw zijn het spoortracé met aanpalend (goederen)emplacement en de grote werkplaatsen van de Nederlandse Spoorwegen de meeste bepalende ruimtelijke elementen geweest in het gebied. Het spooremlacement vormt een heldere begrenzing van de aanpalende wijken en was lang de zuidrand van het bebouwde stadsgebied van Zwolle. De IJsselallee, aangelegd in de jaren '70, vormde korte tijd de nieuwe stadsgrens, totdat in de jaren '80 ten zuiden ervan Zwolle Zuid tot



Afb. 1 Begrenzing onderzoeksgebied.



Afb. 2 Hoofdstructuren: in zwart het spoor, in rood de Veerallee en de IJsselallee.

ontwikkeling kwam. Tot in de jaren '90 van de 20^{ste} eeuw bevond zich tussen spooreplacement en IJsselallee een klein restant van het Zwolse buitengebied. Dit is bij de recente herontwikkeling van het gebied tussen Hanzelaan en IJsselallee volledig verdwenen.

De structuur van het gebied wordt dus bepaald door de grootschalige omsluitende en doorsnijdende elementen:

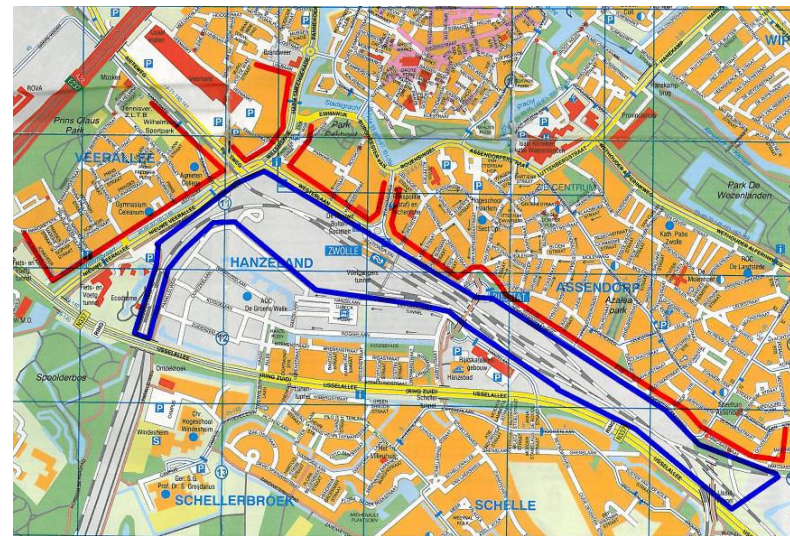
- De spoorzone met station en emplacement, en de parallel hier aan gelegen wijkranden met Westerlaan, Oosterlaan en Deventerstraatweg;
- (Het tracé van) De Willemsvaart met begeleidende (Nieuwe)Veerallee;
- De IJsselallee, met forse kruisingen en betonnen viaduct bij spoor.

En binnen het gebied:

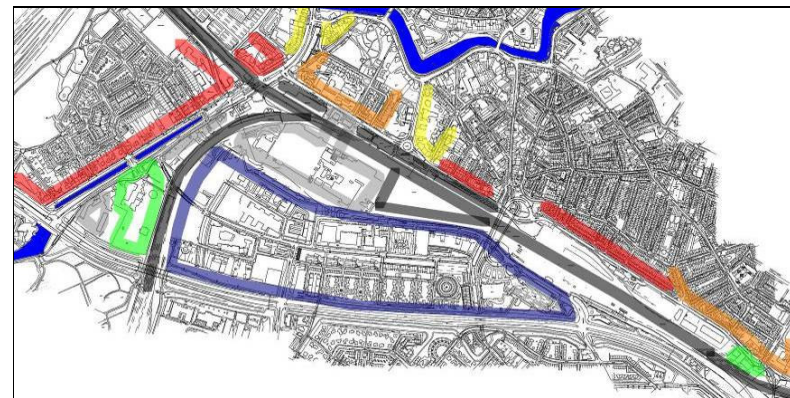
- De aftakking van het spoortracé in zuidwestelijke richting;
- De Hanzelaan;
- Enkele structuren die de spoorzone dwars doorsnijden: voetgangerstunnel en spoorbrug, IJsseltunnel;
- Netwerk van secundaire straten in de wijk Hanzeland.

2.3 Algemeen ruimtelijk beeld

Het algemene beeld van het onderzoeksgebied wordt bepaald door een grote centrale min of meer L-vormige open ruimte met daarin het spooreplacement. Dit gebied wordt voor een groot deel aan het oog onttrokken door de bebouwing langs de randen: het ns-station met bijgebouwen, een parkeergarage, het voormalige stationspostkantoor en diverse bedrijven aan de noordzijde, bedrijven en woningen aan de Veerallee, een kantorenpark aan de zuidzijde. Op vele plaatsen zijn er toegangen naar en doorzichten op het spoorwegemplacement. In het gebied liggen de perrons van het ns-station en het laad- en losperron van het stationspostkantoor en het omvangrijke gebouwcluster van de voormalige werkplaatsen van de spoorwegen, thans in gebruik als bedrijvenpark. Groen is er voornamelijk in de vorm van enkele particuliere tuinen aan de Veerallee, de tuinen bij het Ecodrome, groenstructuren rondom de vele bedrijven en kantoren en de thans braakliggende bouwpercelen, vooral in het westelijke deel van het gebied.



Afb. 3 Rood: historische bebouwingsranden omliggende wijken; blauw: spooreplacement.



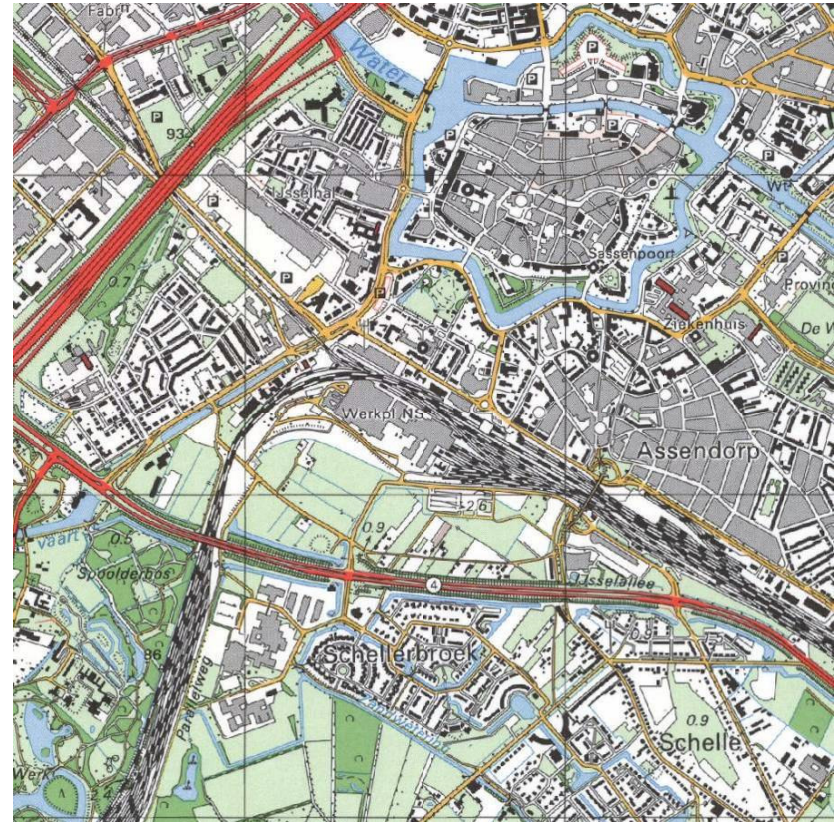
Afb. 4 Vlakken: blauw: water; geel: wijkranden 1850-1900; rood: wijkranden 1900-1940; oranje: wijkranden na 1920; paars: recent ontwikkeld gebied met kantoor en woningen; lichtgrijs: industrie en bedrijven; donkergrijs: spoor; groen: sport en recreatie.



Wijkranden

Het onderzoekgebied wordt aan de west- en noordzijde omzoomd door wijkranden met markante bebouwingslinten. Deze zijn een belangrijke verwijzing naar het ontstaan, de ontwikkeling en de vroegere functie van de wijken (Veerallee, Kamperpoort, Emmawijk, Stationsbuurt, Assendorp). De bestaande infrastructuur (het spoor en de Willemsvaart met Veerallee) heeft in de tweede helft van de 19^{de} eeuw de situering van de wijkranden en de locatie van de bebouwing gedefinieerd. De bebouwing is ook nadrukkelijk georiënteerd op genoemde infrastructuur.

Aan de zuidzijde keert de bebouwing zich juist van de hoofdstructuur (IJsselallee) af. Deze stevige structuur, deels ingebed in eenvoudige groenstructuren, koppelt een binnen en net buiten het projectgebied een aantal verkeersknooppunten: de kruising bij de Nieuwe Veerallee, waar deallee dwars over de gedempte Willemsvaart is gelegd, de kruising met het spoor richting Amersfoort (met een zeer fors betonnen viaduct op pijlers), de gelijkvloerse kruising met de Hanzeallee en de Burgemeester van Walsumlaan en de kruising met de Hanzelaan en de Reysigerweg. Tunnels zijn er ter hoogte van de Lunenstraat (Lunentunnel), de Schellerweg (Schellertunnel) en de IJsseltunnel. Hier kruist de IJsselallee nogmaals het spoor.



Afb. 5 Detail topografische kaart, 1995.

2.4 Bebouwingskarakteristiek: historische bebouwing

Inleiding, binnen en buiten de grenzen van het onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied heeft de afgelopen 150 jaar ingrijpende ontwikkelingen ondergaan. Echter al eerder, in het eerste kwart van de 19^{de} eeuw werd met de aanleg van de Willemsvaart de aanzet gegeven tot de industriële ontwikkeling van het gebied ten zuidwesten van de Zwolse binnenstad. Langs de vaart vestigden zich in de 19^{de} eeuw allerlei bedrijven. Enkele restanten van fabrieksgebouwen en dienstwoningen zijn hiervan tegenwoordig nog steeds de getuigen. Het gaat om eenvoudige vrijstaande dan wel geschakelde traditionele woningen uit het midden van de 19^{de} eeuw, van één bouwlaag met kap, die in een lintbebouwingsstructuur langs het tracé van de deels gedempte vaart staan.

Op het spooremlacement ontwikkelde zich vanaf 1869 een enorm industrieel complex, de werkplaatsen van de Staatsspoorwegen. Van het historische complex zijn enkele onderdelen behouden gebleven.

Met de komst van het spoor in het derde kwart van de 19^{de} eeuw kreeg de noordrand van het gebied vaste vorm. Een reeks van gebouwen, die in dienst stonden van het spoor (station, goederenloodsen, stationspostkantoor, etc.) vormde de zuidelijk tegenhanger van de randbebouwing van de wijken, die ten noorden van het spoor tot (verdere) ontwikkeling kwamen. Dit beeld is nog steeds beleefbaar: de zakelijke bebouwingsrand aan de zijde van het emplacement versus de residentiële wijkranden aan de noordzijde (wijken Emmawijk, Stationsbuurt, Assendorp, Pierik).

Het landelijke gebied van de Assendorperlure kende tot de ontwikkeling van de nieuwe wijk Hanzeland een voornamelijk agrarisch gerichte bebouwing van boerderijen, tuinders- en landarbeiderswoningen. Hiervan resteert thans niets meer.

NB: de bebouwing binnen het onderzoeksgebied is per adres opgenomen in de aan dit rapport toegevoegde objectenlijst. Hierin vindt men informatie over ontstaanstijd, functie, karakter en waardering.



Afb. 6, 7, 8, 9, 10 en 11 Verschillende voorbeelden van historische bebouwing aan de Willemsvaart, het Stationsplein en de Westerlaan.



2.5 Bebouwingskarakteristiek deelgebieden

Binnen het onderzoeksgebied

Lintbebouwing langs spooremlacement Westerlaan

Ten westen van het NS-station ontwikkelde zich al vanaf de komst van het spooremlacement bebouwing, die in nauwe functionele relatie stond met het spoor. Thans resteert hiervan een 19^{de}-eeuwse werkplaats (Westerlaan 45), die in architectuur verwantschap vertoont met de bebouwing van de spoorwerkplaats. Het is een bakstenen gebouw met zadeldak en door decoratief metselwerk verlevendigde gevels met getoogde vensters. Van jongere datum is het naast gelegen gebouw, vermoedelijk een werkplaats met kantoor uit circa 1920 (nr.9). De grootschalige belendende bebouwing is veel jonger: o.a. staan hier een verkeersleidingsgebouw uit 1979 (nr. 1) en het grote stationspostkantoor uit 1972 (nr.51), in beide gevallen gebouwen met een modern karakter en een schaal, die duidelijk afwijkt van de oudere gebouwen. Het postkantoor kwam ter plaatse van de gedempte spoorhaven. Bij het complex behoort een perron met overkapping aan het nabijgelegen spoor.

Lintbebouwing langs spooremlacement Deventerstraatweg

Op de smalle strook langs het emplacement bij de Deventerstraatweg ontwikkelde zich in de eerste helft van de 20^{ste} eeuw bedrijfsbebouwing, die in nauwe functionele relatie stond met het goederenspooremlacement. Van de vooroorlogse gebouwen resteren enkele markante houten loodsen, die van de Nieuwe Zwolsche Coöperatieve Winkelvereniging en die van de groentenveiling, die hier van 1929 tot 1958 was gevestigd. De overige oudere bedrijfsgebouwen zijn ofwel gesloopt ofwel volledig afgeplaat en gewijzigd. Ook bevinden zich hier enkele recente gebouwen (Connexion, sportcomplex, benzinstation).



Afb. 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 Bebouwing aan de Westerlaan en de Deventerstraatweg; de functie is spoorgerelateerd.

Willemsvaart / Nieuwe Veerallee

Na de komst van de Willemsvaart ontwikkelde zich hier pas in de tweede helft van de 19^{de} eeuw een bescheiden industriezone, in op de straat georiënteerde lintbebouwing langs de zuidoostzijde van de vaart. Tot de oudste panden behoren thans de dienstwoningen die in de jaren '60 van de 19^{de} eeuw ten behoeve van de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij werden gebouwd. De enkelvoudige en dubbele woning (Willemsvaart 12, 13-14) hebben één bouwlaag met kap en zijn met hun eenvoudige klassieke stijlkenmerken en rondboogvensters in de topgevels goede voorbeelden van dienstwoningbouw uit het derde kwart van de 19^{de} eeuw. Van de oude zeildoekweverij (Willemsvaart 17b-18) bleven de 19de-eeuwse dienstwoning en het bedrijfscomplex ondanks veel wijzigingen goed herkenbaar. Verder bestaat de bebouwing uit enkele vrijstaande woonhuizen (waaronder een markant houten huis uit circa 1920, (Willemsvaart 10) en vrij recente bedrijfsarchitectuur zonder bijzondere kenmerken. Wel opmerkelijk is het door Gerrit Rietveld ontworpen kantoorgebouw van Schrale's beton in de zuidwesthoek van het onderzoeksgebied (Willemsvaart 25). De Willemsflat, een torenflat uit 1972 (Nieuwe Veerallee 1) wijkt in opzet, typologie, materiaalgebruik en oriëntatie volledig af van de oudere lintbebouwing. Het gebouw, een landmark in het gebied, is een karakteristieke uiting van de moderne woning- en stedenbouw in Zwolle in het derde kwart van de 20^{ste} eeuw. Het Ecodrome-complex (Willemsvaart 19) bestaat uit een verzameling recente individueel vormgegeven gebouwen, die buiten de lintbebouwingstructuur zijn geplaatst op een ruim terrein met tuinen en parkeeraccommodaties.



afb. 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 Bebouwing langs de Willemsvaart/Nieuwe Veerallee



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 19^{de} eeuw, zoals enkele bakstenen loodsen met zadeldaken en lichtstraten, bakstenen lisenen en getoogde en rondboogvensters; tevens zijn er onderdelen uit het begin van de 20^{ste} 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. Een deel van het complex is in gebruik bij Stork-Wärtsila, maar ook andere bedrijven zijn er gehuisvest.



afb. 28, 29, 30, 31, 32, 33 Het tegenwoordige complex ter plekke van de vroegere spoorwerkplaatsen.

Buiten het onderzoeksgebied

Stationsbuurt / Emmawijk / Stationsplein

De Stationsbuurt ligt langs de zuidelijke rand van de vestinggordel rond de Zwolse binnenstad. Er staan veel monumentale gebouwen (voormalige villa's) in vanouds grote, rijk begroeide tuinen, waardoor de buurt een ruim, parkachtig karakter heeft, dat goed aansluit bij de lommerrijke grachtengordel. De grote villa's herinneren aan de tijd, dat de welgestelden zich graag vestigden in de buurt van een moderne voorziening als het spoorstation. De Stationsweg eindigt dan ook op het grote Stationsplein, de ruime representatieve entree tot de stad vanaf het stationsgebouw, dat prominent in de zichtas van de Stationsweg is gesitueerd.

Langs de randen zijn veel villa's voor gemengde functies in gebruik genomen. De binnenstraten, zoals rondom het Park Eekhout, ooit een grote particuliere tuin, bleven woonbuurten. De oudste bebouwing in de vorm van 19^{de}-eeuwse villa's en een sociëteitsgebouw vinden we langs de randen; de binnenruimten zijn vooral in het interbellum ingevuld met ruime middenstandswoningen: voor de jaren 1920-1940 typerende traditioneel-zakelijke baksteenarchitectuur met forse, met pannen gedekte en ruim overstekende daken. Veel woningen hebben stalen kozijnen en ramen, vaak met glas-in-lood. Langs de Westerlaan werden in die periode enkele markante schoolgebouwen gerealiseerd. Dit zijn grote bakstenen gebouwen met dominante pannendaken. Op de hoek van de Westerlaan en Emmawijk staat een markant blok geschakelde middenstandswoningen uit het interbellum.

In het noordwestelijke deel van de Emmawijk resteert de bebouwing uit de late 19^{de} eeuw: korte reeksen geschakelde en enkele vrijstaande herenhuisen in de voor de bouwtijd karakteristieke historiserende bouwstijlen. De entourage is die van de klassieke singelstructuren.



afb. 34, 35, 36, 37, 38, 39 Villabebouwing aan de Stationsweg en de Terborchstraat (boven), het NS-station, middenstandswoningen aan de Westerlaan en laat 19^{de}-eeuwse herenhuisbebouwing aan het Emmawijk



Assendorp

De wijk Assendorp kwam vooral in de late 19^{de} eeuw tot volle ontwikkeling binnen een bestaand netwerk van wegen, dat deels dateert uit de middeleeuwen. Verschillende wegen liepen voor de aanleg van het spoor in zuidelijke richting naar de buurtschappen ten zuiden van de Zwolle en verder. Veel werknemers van het werkspoor vonden hier huisvesting in tal van grote en kleinschalige projectmatige woningbouwcomplexen: geschakelde eengezinswoningen of beneden- en bovenwoningen in een eenvoudige traditionele baksteenarchitectuur. Ook vindt men er vele kleinschalige woningbouwinitiatieven voor arbeiders en middenstandsklassen, ook hier in aaneengesloten reeksen eengezinswoningen van één of twee bouwlagen met kap, of beneden- en bovenwoningen.

Een groot deel van de bebouwing in deze compacte en dichtbebouwde wijk is van belang als stedenbouwkundig karakteristiek ensemble of heeft cultuurhistorische waarde. Dit geldt ook voor de markante zuidelijke wijkrand, die direct grenst aan het projectgebied. Hier bevindt zich een aaneengesloten reeks karakteristieke woningen in diverse complexen uit het begin van de 20^{ste} eeuw, waaronder woningen voor werkspoorpersoneel. Hoe dichter bij het station, hoe ruimer de woningen. Hier gaat Assendorp over in de voornamere Stationsbuurt, waar de welgestelden zich graag vestigden in de omgeving van het station. Langs de Oosterlaan bevindt zich dan ook een aaneengesloten rij forse herenhuizen en grote beneden- en bovenwoningen, onderbroken door de haaks op de Oosterlaan aansluitende woonstraten. De woningen kwamen tot stand in de periode 1900-1920 en vertonen de voor die tijd gangbare stijlkenmerken (traditioneel-zakelijk, Jugendstilinvloed, rationalisme).

Het meest oostelijke deel van de wijkrand bestaat uit geschakelde en vrijstaande middenstandswoningen uit het Interbellum: eenvoudige bakstenen huizen van één of twee bouwlagen met kap in traditioneel-zakelijke trant, soms met elementen in de stijl van de Amsterdamse school.



afb. 40, 41, 42, 43, 44, 45 Historische bebouwingrand van de wijk Assendorp. De grote herenhuizen in het westelijke gedeelte (Oosterlaan) worden gaandeweg verruild voor eenvoudiger rijen arbeiderswoningen aan de Deventerstraatweg.

Kamperpoort

De westelijke bebouwingsrand langs de Willemskade in het noordwestelijke deel van het onderzoeksgebied behoort formeel tot de wijk Kamperpoort. Het betreft een oude structuur, die pas in 1876 aan de dan verlegde kop van de Willemsvaart kwam te liggen. De bebouwing bestaat thans uit een vrijwel aaneengesloten reeks laat 19^{de}-eeuwse (voormalige) herenhuizen, van twee of drie bouwlagen met kap, en voor die periode karakteristieke voorgeveldetailering in neorenaissance of neoclassicisme. Veel panden hebben bakstenen gevels met allerlei decoratieve gepleisterde details. Ten zuiden van Emmastraat bevinden zich drie blokken forse geschakelde herenhuizen uit het begin van de 20^{ste} eeuw (monument). Ter hoogte van de aansluiting van de Harm Smeengekade gaat de monumentale herenhuisbebouwing over in een reeks panden van wisselend karakter en met een wat kleinere schaal en een diversiteit aan functies. Deze bebouwing, vaak met (oude) horeca en bedrijven in de onderbouw en bovenwoningen dateert veelal uit het begin van de 20^{ste} eeuw. Veel panden zijn sterk gewijzigd.

Veerallee

De wijk Veerallee ontwikkelde zich vanaf het einde van de 19^{de} eeuw ten noordwesten van de oude Willemsvaart. De wijk wordt gekenmerkt door een planmatige opzet, een diversiteit aan openbare ruimte en brede straatprofielen. De bebouwing in de strook langs de Veerallee bestaat uit grote blokken geschakelde herenhuizen uit de periode rond 1900-1915, en vrijstaande en geschakelde woningen uit de periode tussen de beide wereldoorlogen. Enkele grote schoolgebouwen, waaronder het Gymnasium Celeanum, onderbreken de rijen woningen. De versmalde Willemsvaart fungeert langs de zuidostrand als een afsluitende watersingel en wordt hier begeleid door een markante lindenbeplanting. Hoewel slechts weinig panden een beschermd status hebben is de bebouwing langs de Veerallee over het algemeen monumentaal van karakter. Men vindt er een staalkaart aan bouwstijlen en bouwtypen uit de eerste helft van de 20^{ste} eeuw. Een enkele woning resteert uit de late 19^{de} eeuw.



afb. 46, 47, 48, 49, 50, 51 Historische lintbebouwing langs de Willemskade en de Veerallee.



Zwolle Zuid: ten zuiden van het onderzoeksgebied

De wijken Schelle, Schellerhoek en Geren, die grenzen aan de zuidzijde van het onderzoeksgebied, maken deel uit van het uitbreidingsgebied Zwolle Zuid. Het stadsdeel is vanaf de jaren tachtig ontwikkeld op een langgerekte dekzandrug en op de overgang naar het rivierkleigebied langs de IJssel. De verschillende wijken liggende tussen de oude uitvalswegen en ontginningslinten en zijn gevormd rondom de oude kernen van Ittersum en Schelle. Het oorspronkelijke landschap is nauwelijks van invloed geweest op het stedenbouwkundig plan. We vinden er veel voor de jaren tachtig kenmerkende zelfstandige woonbuurten met een woonervenstructuur en een informeel en besloten karakter (Geren, Gerenlanden). De iets jongere wijken zijn meer thematisch opgezet, waarbij iedere cluster een eigen opzet en expressie bezit. De jongste uitbreiding betreft het gebied Hanzeland: een mix van woon- en kantoorgebouwen in een hoogstedelijke bebouwing, deels aan water.

Hanzeland

Het in het recente verleden herontwikkelde gebied is binnen een nieuw gevormde orthogonale structuur ingevuld met grote kantoor- en woonpanden en schoolgebouwen in een sobere, eigentijdse baksteenarchitectuur, in halfopen of gesloten bouwblokken. Ten noorden van de Koggelaan overheersen de kantoorcomplexen, ten zuiden ervan bestaat de wijk voornamelijk uit wooncomplexen van verschillende typen: langgerekte blokken appartementsgebouwen, enkele torenvormige appartementsgebouwen en in het binnengebied ook blokken grondgebonden woningen van verschillende typen.

Van de historische bebouwing is een reeks geschakelde arbeiderswoningen aan de Stockholmstraat overgebleven. Deze in details sterk gewijzigde en veelal met een verdieping verhoogde woningen uit de late 19^{de} eeuw maakten oorspronkelijk deel uit van de lintbebouwing langs de Schellerweg, die door de IJsselallee in tweeën werd geknipt.

Ten oosten van de Stockholmstraat bevindt zich het grootschalige Rijkskantorencomplex uit 1992 en het Hanzebad (circa 1990).



afb. 52, 53, 54, 55, 56, 57 Recente complexen in Hanzeland.

2.6 Groen- en groenstructuren

Van het oorspronkelijke agrarische gebied ten zuiden van het spooreplacement resteert niets. De oudste groenstructuren bevinden zich thans langs de randen van het onderzoeksgebied in de vorm van (restanten van) bomenlanen: platanen langs de zuid- en een deel van de noordzijde van de Westerlaan en op het westelijke deel van het Stationsplein; het betreft een gedeelte van de oorspronkelijke beplanting van het Stationsplein en de hierop aansluitende straten. Het groene karakter van de Westerlaan wordt versterkt door het groen en de deels forse beplanting in de voortuinen van de woningen en scholen aan de noordzijde van de straat.

Tussen de bebouwing aan de Westerlaan en het spoor staat een markante reeks paardenkastanjes.

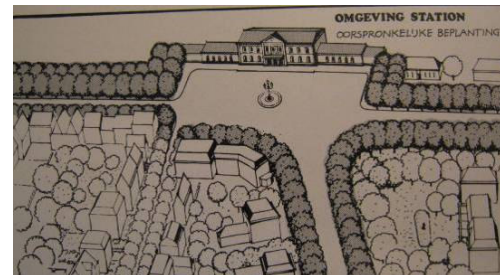
Langs de noordwestzijde van het onderzoeksgebied ligt het tracé van de (Nieuwe)-Veerallee, met de tot singel vergraven Willemsvaart. De wijkrand van de wijk Veerallee wordt langs de vaart gemarkeerd door een karakteristieke dubbele laanbeplanting van platanen en linden. De vrijstaande en geschakelde (heren)huizen langs de Veerallee hebben tuinen, die het lommerrijke karakter van deze laan benadrukken.

De platanenbeplanting zet zich ook voort langs het noordelijke deel van de Veerallee en, voorbij het kruispunt aan weerszijden van de aansluitende Willemskade. De Nieuwe Veerallee kent een vrij jonge dubbele lindenbeplanting.

Een eenvoudige lindenbeplanting bevindt zich ook langs de westzijde van de Emmawijk, langs het voormalige tracé van de Willemsvaart. De Emmawijk heeft overigens een uitgesproken groen karakter door de vele rijk begroeide tuinen en het centrale park met weide en monumentale beplanting.

Aan de zuidzijde van de Willemsvaart/Nieuwe Veerallee staan nog enkele woningen met tuintjes. Rondom het Ecodrome bevindt zich een moderne parktuinaanleg.

De noordelijke rand van het onderzoeksgebied, ten oosten van het Stationsplein, bezit langs de Oosterlaan een enkelvoudige reeks jonge platanen, en langs de Deventerstraatweg een enkelvoudige reeks jonge linden en smalle plantsoenen met hagen en grasperken. Een veel oudere korte rij linden bevindt zich ten westen van de voormalige groentenvelling, Deventerstraatweg 8.



afb. 58 Reconstructietekening van de oorspronkelijke beplanting rond het Stationsplein en de hierop aansluitende straten (afb. uit Ach Lieve tijd, deel 8).



afb. 59 en 60 Laanbeplanting aan de Westerlaan en de paardenkastanjes achter Westerlaan 45.



afb. 61 en 62 De Westerlaan heeft een groen karakter door de rijk begroeide voortuinen en de laanbeplanting.



De binnen het onderzoeksgebied gelegen delen van de nieuwe wijk Hanzeland kennen moderne groenstructuren met watersingels rondom de kantoorbebouwing en langs diverse laanstructuren een nog jonge beplanting. Op enkele plaatsen zijn er wat forsere groenelementen (conifeerachtigen), die mogelijk resteren van de tuinen van de uit het gebied verdwenen bebouwing.

Langs de Stockholmstraat staat een dubbele rij vrij jonge eiken.

De IJsselallee is deels ingepast in een eenvoudige groenstructuur met soms dicht begroeide bermen, die de verkeersweg camoufleren



afb. 67 en afb. 68 Willemskade met dubbele platanen en Veerallee.



afb. 63 en 64 Omgeving Emmawijk: ruime parkachtige aanleg met gazons, solitaires en laanbeplanting.



afb. 69 en afb. 70 Beplanting Veerallee (links) en moderne groenaanleg in Hanzeland.



afb. 65 en afb. 66 Emmawijk en Willemskade met platanen.



afb. 71 en afb. 72 Oude linden bij de voormalige groentenvailing aan de Deventerstraatweg (links) en lindenbeplanting langs de Deventerstraatweg.

3.HISTORISCHRUIMTELIJKE ONTWIKKELING

3.1 Vroege ontwikkeling

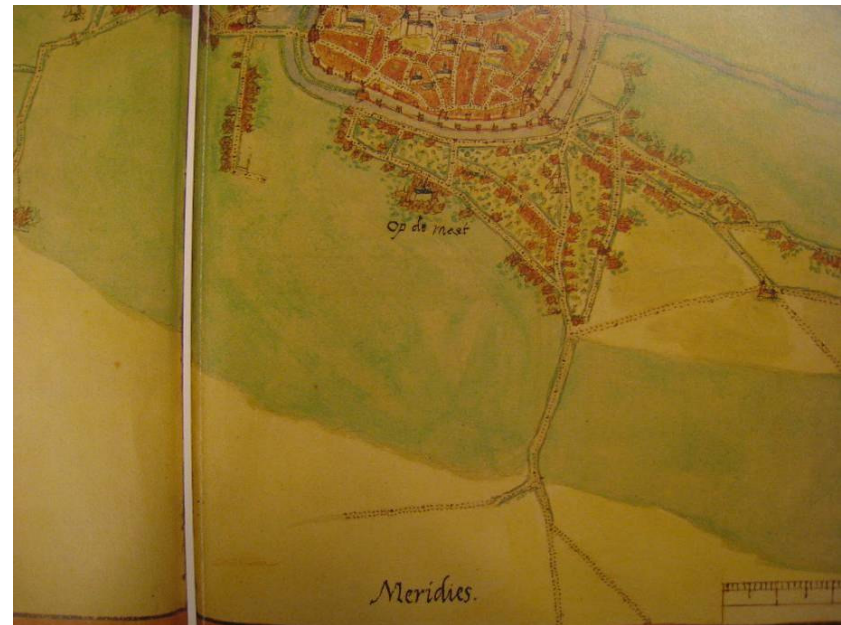
Dekzandruggen

De ondergrond van het projectgebied bestaat uit grove zanden en grind (keileem), die deel uitmaken van het Oost-Veluwse stuwwalcomplex. De diepte waarop het keileem voorkomt ligt tussen de vijf en de tien meter beneden NAP. Deze ondergrond is overdekt door zanden, die vooral onder invloed van de heersende wind en het aanwezige water zijn afgezet: de dekzandruggen. De Spoorzone ligt dan ook in een complex gebied van dekzandruggen en lage natte gronden in het stroomgebied van de IJssel en het Zwarte Water, waarbij vooral de hogere dekzandruggen al vroeg door de mens in gebruik werden genomen. Ten zuiden van het Zwarte Water en de Aa bevindt zich een oude dekzandrug, die in noordwest-zuidoostrichting loopt en waarop de binnenstad van Zwolle, het gebied rond de Hoogstraat en ook delen van de wijk Assendorp zijn gelegen. Het noordoostelijke en oostelijke deel, ongeveer ten noordoosten van de Assendorperdijk en ten zuidoosten van de Hortensiastraat, lag vroeger echter lager in het stroomdal van de Aa. Deze lagere, vaak drassige, grond werd vroeger Het Weezenland genoemd. Ook ten zuiden van Assendorp bevinden zich lager gelegen gronden. De historische naamgeving "Schellerbroek" verwijst hier nog naar.

Al in de jonge steentijd werd de zandrug bewoond. De huidige nederzetting is waarschijnlijk rond 800 gevormd. Vanaf deze tijd eeuw werd het gebied stukje bij beetje ontgonnen om het te kunnen gebruiken voor akkerbouw. De lager gelegen gronden, zoals het Weezenland werden in gebruik genomen als weidegebied en hooiland, maar hiertoe moest wel de afwatering worden verbeterd door het graven van sloten. Ook op de zuidelijker gelegen zandruggen ontstonden agrarische nederzettingen, zoals Ittersum, Schelle en Oldeneel. Vermoedelijk gebeurde dit al voor 500 na C. Later waren deze agrarische gemeenschappen in markeverband georganiseerd.

3.2 Middeleeuwen – 17^{de} eeuw

De *marke* Suolle kreeg in 1230 stadsrecht van de bisschop van Utrecht. Een deel van de bestaande nederzetting, Middewijk genaamd, werd het centrum



Afb. 73 Het gebied ten zuiden van de middeleeuwse kern van Zwolle (bovenaan) op de kaart van Jacob van Deventer (ca. 1560). Het projectgebied ligt in de groene zone die diagonaal van linksboven naar rechtsonder loopt.



van de stad. Hier werd in de loop der eeuwen de huidige binnenstad gecreëerd, die vooral in de 14^{de}-15^{de} eeuw een grote bloei doormaakte. Een ander gedeelte van de oude agrarische nederzetting, Assendorp genaamd, bleef echter buiten de stadswallen. Deze nederzetting behield zijn agrarische karakter, onder andere profiterend van de stedelijke vraag naar landbouwproducten voor voedsel en industrie. Assendorp ontwikkelde zich tot een belangrijk voorstadsgebied met langs de hoofdwegen, waaronder de oude weg naar Deventer, een vrij intensieve bebouwing, die op de kaart van Jacob van Deventer goed zichtbaar is. Naar het westen toe was er al in de middeleeuwen een weg naar het veer over de IJssel. Dit veer kwam in de 15^{de} eeuw in eigendom van de stad Zwolle.

Vesting Zwolle

De bloeiende Hanzestad Zwolle werd in de middeleeuwen voorzien van een stenen ommuring met stadspoorten, muurtorens en een buitengracht. Vanaf de late 16^{de} eeuw, toen er verwoed werd gestreden tegen de Spaanse overheersing, is de vesting Zwolle, belangrijke schakel in de reeks vestingsteden langs de IJssel, gemoderniseerd. Het zwaartepunt lag in de periode 1615-1629, toen buiten de middeleeuwse ommuring een omwalling is gerealiseerd met elf bastions en een stervormige vestinggracht. Al eerder werd gewerkt aan een linie tussen de stad en het katerveer. Om te voorkomen dat de vijand via Zwolle en Zwartsluis, buiten de stad om, naar het noorden zou kunnen oprukken, werd er tussen de IJssel en de stad in een vrijwel rechte lijn een verdedigingslinie opgeworpen. Deze bestond uit een brede wal en een gracht (liniesloot), die, op de plaatsen waar de linie enkele hoge stroomruggen passeerde, werd voorzien van versterkingen, waaronder op de Spoolderberg de gebastioneerde Bergschans. Vermoedelijk is de linie naar oudere plannen pas in 1598 aangelegd en in 1600 voltooid met de realisatie van de Luurder- of Kleine Schans. Dat was een vierkante redoute ten noorden van de Bergschans, daar waar de Linie een smal rivierduin kruiste. De locatie van de Kleine Schans moeten we in de omgeving van de ingang tot de Ecodrome aan de Nieuwe Veerallee zoeken. Bij de IJsseldijk kwam een volgende schans, de "Nieuwe schans".

Eind 17^{de} eeuw (1698-1701) is de linie naar plannen van de vestingbouwkundige Menno van Coehoorn gemoderniseerd, waarbij de Nieuwe schans ingrijpend werd aangepast en uitgebreid met "het Nieuwe Werk", thans opgenomen in het Engelse Werk.



Afb. 74 De vesting Zwolle rond het midden van de 17^{de} eeuw, naar J. Blaeu Het zuiden ligt rechts (uit: Noordergraaf, 1985).



Afb. 75 De linies ten zuidwesten van Zwolle, situatie circa 1700. Centraal in de tekening het Nieuwe Werk, geheel bovenaan (links van het midden) de Luurderschans (illustratie uit: Hogenkamp, 2002).

3.3 De 19^{de} eeuw: nieuwe infrastructuur

Vroege 19^{de} eeuw: aanleg Willemsvaart

Bij de opheffing van de vestingstatus van Zwolle in 1809 is ook de linie aan de stad overgedragen. Dat kwam goed uit, want de stad ontwikkelde in deze periode de plannen voor de aanleg van een nieuwe vaart, die de stad een directe verbinding met de IJssel zou moeten brengen. Al in de middeleeuwen verlangde de stad een scheepvaartverbinding met de druk bevaren IJssel. Zo werd in 1480 al een begin gemaakt met het graven van een vaart, maar het project stakte, waarna een smalle sloot resteerde, die later als liniegracht in gebruik werd genomen. Tot in de 19^{de} eeuw was dus men genoodzaakt via het Zwarte Water en de Zuiderzee de IJssel te bereiken. Het gemis van een goede ontsluiting werd vooral gevoeld in de turfhandel.

Het nieuwe kanaal kon door het stadsbestuur worden ingepast in de pas verworven linie tussen stad en Katerveer. Moeizame onderhandelingen over grondaankopen werden hiermee zoveel mogelijk beperkt en de linesloot kon worden gebruikt als basis voor de nieuwe vaart en de afvoer van de vrijkomende grond. Al gauw na de overdracht is begonnen met het graafwerk, maar na de inlijving van het Koninkrijk Holland bij Frankrijk werd het werk stil gelegd. Alleen het tracé tussen stad en Bergschans was voltooid. Pas na de Franse tijd, in 1819, kon het werk worden hervat, mede door een belangrijke financiële bijdrage van koning Willem I. Baron van Dedem, die door de aanleg van de Dedemsvaart de turfindustrie in de regio een impuls gaf, had hier samen met kooplieden van de IJsselsteden en steenfabrikanten op aangedrongen. De turfvaart in het IJsselgebied moest immers bevorderd worden. Op 24 augustus 1819 kon de nieuwe vaart, geschikt voor de grote vrachtschepen worden geopend. Ze werd genoemd naar de opdrachtgever, koning Willem. Aan weerszijden lagen jaagpaden om de rivierzeilschepen ook bij gebrek aan wind te kunnen verplaatsen.

In het begin liep de Willemsvaart van de speciaal aangelegde Nieuwe Haven met een grote bocht naar de IJssel. In 1873 is de vaart vanwege de toename van de scheepvaart en om het kanaal ook voor zeeschepen geschikt te maken, uitgediept en verbreed. In 1876 werd de kop van het Kanaal, bij de aansluiting op de singelgracht, iets naar het westen verlegd. Ten oosten van het kanaal werd hier de Emmawijk gerealiseerd. Bij de IJssel ontstond een uitgebreid sluizencomplex, de Katerveersluis, die nog in de 19^{de} eeuw ten behoeve van de grotere binnenvaartschepen werd uitgebreid.



Afb. 76 Detail Topografisch Militaire Kaart (veldminuut) door J.V.D. Dittlinger, 1851 (Nationaal Archief). Duidelijk zichtbaar is de dan nog jonge Willemsvaart. Bij de pijl de voormalige Luurderschans met de Joodse begraafplaats. Ten noorden markeert een dubbele bommenrij de voorname Veerallee. De kop van de vaart, bij de stadsgracht, ligt nog op de oude plek.



Afb. 77 Beeld van de Willemsvaart omstreeks 1910. Hoewel de vaart verbreed is geeft de afbeelding een goed beeld van de situatie uit de vroege 19^{de} eeuw. Links de door bomen omzoomde Veerallee en het noordelijke jaagpad (detail ansichtkaart particuliere collectie).



Ontwikkelingen rondom de vaart

De oude schansen bleven bij de aanleg van de Willemsvaart min of meer intact, zo ook de Luurderschans, waarop vanaf 1722 het Joodse kerkhof was gelegen (gesloten in 1885). Het zou zijn aangelegd op een oud soldatenkerkhof. Belangrijkste overblijfsel van de linie was het Nieuwe Werk. Volgens Koninklijk Besluit van 16 februari 1827 werd de aanleg van de huidige Veerallee aanbesteed, destijds een met klinkers bestrate aarden baan van Zwolle naar het Katerveer. De aanleg hing samen met die van de aansluitende Zuiderzeestraat, die Zwolle, via het veer, verbond met Harderwijk en Amersfoort.

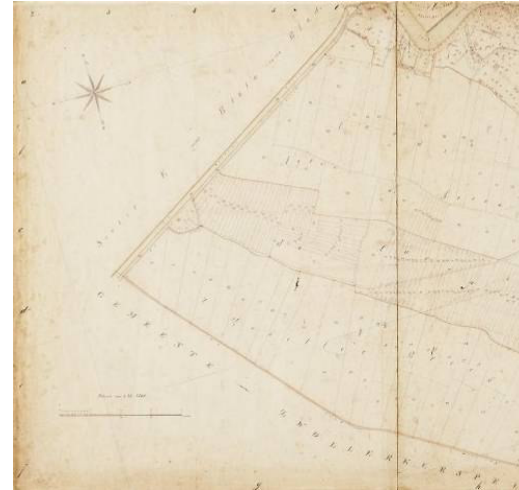
De nieuwe laan lag aan de noordzijde van de Willemsvaart en werd al gauw ontdekt als fraaie wandeling van de binnenstad naar de IJssel. Het vervallen Nieuwe Werk, de imposante schans bij het Katerveer, vormde hier een attractieve plek voor verpozing en kwam in 1828 in beeld als locatie voor een nieuw stadspark, dat later door de inwoners van Zwolle het “Engelsche werk” zou worden genoemd.

De sterk vergraven resten van de Luurder- of Kleine Schans bleven nog lange tijd zichtbaar in het terrein aan weerszijden van de Willemsvaart. Met het verleggen van de vaart, de realisatie van de nieuwe verkeersweg en uiteindelijk de aanleg van een ruime entree tot de Ecodrome verdwenen de laatste restanten en daarmee ook de Joodse begraafplaats uit beeld.

Ten zuiden van de stad, ten oosten van de Willemsvaart

Na opheffing van de vestingstatus konden de gronden aansluitend op de vestinggracht, die als tuinen in gebruik waren, definitief tot ontwikkeling worden gebracht. Hier ontwikkelde zich binnen de “Hovenbuurten” singelbebouwing van grote allure. De gronden werden opnieuw verkaveld en bebouwd met voorname villa's. Het gebied ten zuiden hiervan (grotweg ten zuiden van de Westerlaan) heette tot ver in de 19^{de} eeuw nog “Landen achter de Hoven”. Vanwege de lage ligging bevonden zich hier uitsluitend weilanden. De stad Zwolle had hier veel bezit, maar ook diverse Zwolse burgers en boeren bezaten hier percelen grond. Door het gebied liepen oude landwegen van de stad richting de nederzettingen op de zandruggen ten zuiden van Zwolle.

Langs de oude landwegen en in de omgeving van de Luurderschans (bij Assendorper Lure) intensiverde de bebouwing. Buurtjes met kleine boerderijen en landarbeiderswoningen bepaalden hier samen met de weilanden en akkers het beeld.



Afb. 78 Detail van de kadastrale kaart van 1832. Het gebied ten zuiden van de stadskern van Zwolle en ten oosten van de Willemsvaart (links boven). Rond de vestinggracht (bovenaans) is een lommerrijke wandeling ontstaan. Ten zuiden hiervan bevinden zich de Landen achter de Hoven en de Assendorper Lure.



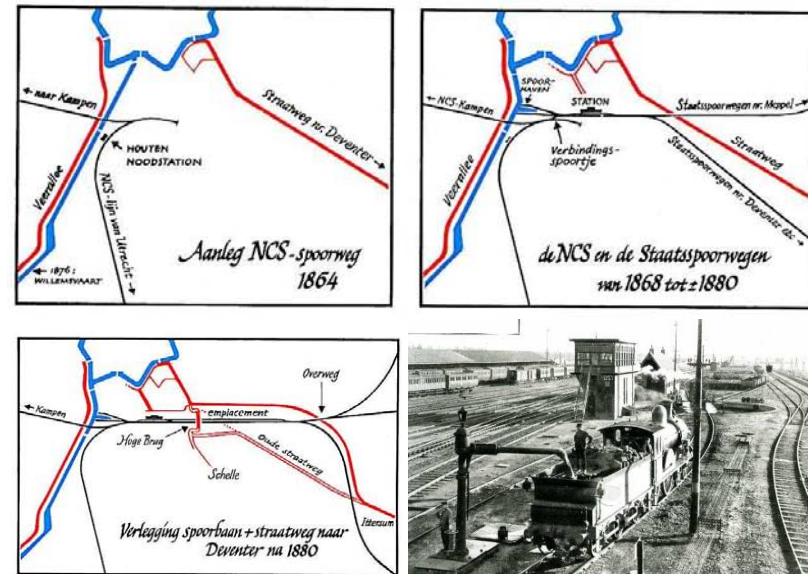
afb. 79 Detail Topografisch Militaire Kaart (veldminuut) door J.V.D. Dittlinger, 1851, latere toevoegingen (Nationaal Archief). In de kaart zijn de nieuw aan te leggen spoortracés ingetekend.

Spoorwegen

In 1864 werd de spoorlijn Utrecht-Hattem doorgetrokken naar Zwolle, het begin van een grootschalige infrastructurele ontwikkeling, die Zwolle tot een belangrijk spoorknooppunt zou maken. De exploitatie was in handen van de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij (NCSM), die in 1859 de concessie voor de spoorlijn van Utrecht naar Zwolle en vandaar naar Kampen had verworven. Naast de particuliere NCSM waren ook de Staatsspoorwegen (SS) in Zwolle actief. Het zou echter tot 1866 duren voordat de lijn Zwolle-Deventer door de SS werd aangelegd. Doordat het station van de SS in 1864 nog niet voltooid was en ook het medegebruik administratief nog niet was geregeld, bouwde de NCSM een tijdelijk station bij de Willemsvaart (in de bocht tussen de sporaftakking naar Kampen en de overweg in de Assendorperlure), dat overigens in 1873 weer werd opgeheven. In de omgeving van deze tijdelijke voorziening werden enkele dienstwoningen voor de NCSM gebouwd. Zo diende het bestaande pand Willemsvaart 12 als dienstwoning en kantoor van de afdeling Tractie, Weg en Werken. Het pand is ontworpen door ingenieur Bergmans van de NCSM. Aan het spoortraject Zwolle-Kampen werd in 1899 opnieuw een halteplaats geopend. Het gebied tussen Willemskade, Westerlaan, station en spoor was vanaf 1864 eigendom van de NCSM. Naast een spoorweghaven bevonden zich in het gebied ook een locomotiefloods, een rijtuigloods, een reservoirgebouw en een kolenpark.

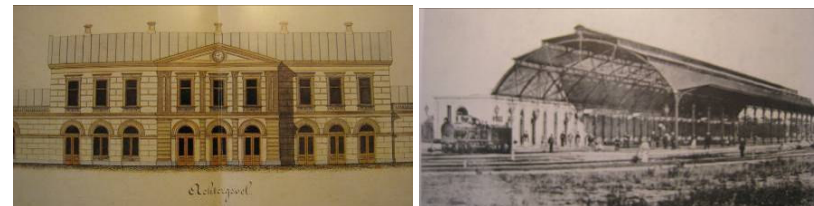
Hoofdstation NS

Het in 1868 voltooide stationsgebouw is gebouwd volgens het type Staatsspoorstation Klasse I. Het geheel wit gepleisterde gebouw bestaat uit een breed opgezet tweelaags middendeel onder een zadeldak, met aan weerszijden lange éénlaags vleugels met schilddaken. Ondanks diverse wijzigingen is het gebouw vrij gaaf behouden gebleven. Wel is in 1991 de ijzeren overkapping over drie sporen, vervangen door een nieuwe kap. Het gebouw is gerealiseerd in het voormalige weidegebied ten zuiden van de stad, en ermee verbonden door de aanleg van de nieuwe Stationsweg. Deze werd ontworpen als chique straat voor de meest welgestelden van de stad, met grote villa's op ruime kavels erlangs. Een van de eerste villa's werd in 1867 gebouwd voor burgemeester Nahuijs. Later werd dit in Hotel Wientjes. Min of meer parallel ten oosten werd niet veel later de Terborchstraat aangelegd, waarlangs eveneens huizen werden gebouwd voor welgestelden. In de jaren '60 tot '80 komen ook de spoorverbindingen naar Deventer, Meppel (e.v.) en Almelo (1880) tot stand (in 1906 openden de Staats Spoorwegen nog de lijn Zwolle-Emmen-Delfzijl).



afb. 80 Ontwikkeling van de spoorwegen in Zwolle tussen 1864 en ca.1900 (illustratie uit Ach lieve tijd, 1980)

Afb. 81 Historische foto van het emplacement ten zuidoosten van de Hoge Spoorbrug, situatie rond 1900. Bij het seinhuis bevindt zich één van de draaicirkels (foto Beeldbank HCO).



afb. 82 Detail bouwtekening van het centrale gedeelte van het station in Zwolle (uit: Ach Lieve tijd, 1980).

Afb. 83 Het station vanaf het spooremlacement, met zicht op de grote overkapping (foto Historisch Centrum Overijssel).



Werkplaatsen

Zo ontwikkelde Zwolle zich tot één van de belangrijkste knooppunten in het moderne spoorwegennetwerk in Nederland. Een logische plaats dus voor de vestiging, in 1869, van de Centrale Werkplaats van de Staatsspoorwegen, bedoeld voor het zogenaamde noordernet. De werkplaats voor het zuidernet werd in Tilburg gelokaliseerd. Rond 1870 waren de bouwwerkzaamheden in volle gang. De eerste bouwfase bestond uit de bouw van werkplaatsen voor wagens en locomotieven, een smederij, een koperslagerij, een metaalgieterij en een draaierij. Er werden locomotieven hersteld en onderhouden en in de draaierij en de wielbanderij kon het rollend materiaal van nieuwe wielen en banden worden voorzien. Bij de werkplaatsen bevonden zich onder meer kolenparken, waterkolommen, draaischijven en askuilen.

De Centrale Werkplaats was van aanvang af de belangrijkste industriële vestiging in Zwolle en daarmee de grootste werkgever in de regio. In 1886 is het complex, als gevolg van de uitbreidingen in het spoornetwerk, vergroot en verdere uitbreidingen volgden in de jaren 1891, 1896, 1914-1916 en 1921-1923. Vele honderden en na de eeuwwisseling meer dan 1000 arbeiders vonden er werk. Velen van hen waren gehuisvest in de aangrenzende wijk Assendorp, waar door de spoorwegen en plaatselijke initiatieven honderden woningen werden gebouwd.

Het complex bestond oorspronkelijk uit een groot aantal hallen, in baksteen opgetrokken op langgerekte rechthoekige plattegronden. De flauw hellende zadeldaken waren voorzien van lichtopeningen. In de afgelopen jaren is veel van de 19^{de}- en vroeg 20^{ste}-eeuwse bouwsubstantie verdwenen of aan het zicht onttrokken door moderne constructies.

In relatie met de werkplaatsen werd in de jaren '80 een groot goederenemplacement aangelegd. In 1881 werd het grootse emplacement met enkele draaicirkels voor de locomotieven vanaf ongeveer de Van Karnebeekstraat tot aan de Hortensiastraat verlegd langs de spoorlijn naar Meppel. Ook vonden andere grootschalige veranderingen plaats in 1881. Om rangeertechische redenen verhuisde het locomotievendepot van de Westerlaan naar de zuidzijde van het complex, terwijl hier langs het verlengde emplacement ook de nieuwe bevoorradingsplaats voor locomotieven werd aangelegd. De grotere goederenloods met laadperron verplaatste men van de Schellerweg naar het begin van de Deventerstraatweg. Het sterk toegenomen locomotief- en treinverkeer zorgde voor veel overlast op de overweg tussen Van Karnebeekstraat en Schellerweg. Deze werd dan ook vervangen door een hoge spoorbrug.



Afb. 84 Detail plattegrond Zwolle uit 1904. Links het complex van de Werkplaatsen der Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen. De Westerlaan eindigt links boven bij de Willemsvaart. Hier bevindt zich ook de later gedempte Spoorhaven en het veeladingsgebouw (kaart collectie Historisch Centrum Overijssel).



Afb. 85 Het complex van de Centrale Werkplaats van de Staatsspoorwegen, circa 1920 (foto uit: Hogenkamp, 2002).

Eind jaren '30 werd besloten de werkplaatsen te sluiten en te concentreren in Tilburg. Toen het bedrijf in 1938 sloot (in 1927 was de wagenwerkplaats overigens al opgeheven) betekende dit een grote economische terugval voor Zwolle.

Hoge Spoorbrug

Deze spoorbrug is in 1883 gebouwd naar ontwerp van het toenmalige ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid, in opdracht van de Staatsspoorwegen. De constructie van de ijzeren bovenbouw werd geleverd door de firma H. Dalhuizen uit Kampen. De overbrugging bestaat uit drie ijzeren vakwerkoverspanningen met parabool-, visuijk- of lensconstructie van elk circa 36 meter. Deze steunen op tussen de sporen geplaatste ijzeren jukken. De hoofdliggers van de overspanning zijn opgelegd op gietijzeren stoelen (roloplegging) en rustte oorspronkelijk op hardstenen sokkels, rustend op de in baksten opgetrokken landhoofden,

De spoorbrug is van belang vanwege de bijzondere technische en zeldzame constructies, vanwege de hoge historische waarde en stedenbouwkundige waarde.

Bedrijvigheid langs de Willemsvaart

De aanleg van de Willemsvaart betekende een belangrijke impuls voor de handel en bedrijvigheid in Zwolle. Uiteindelijk vestigden zich ook langs de vaart allerlei bedrijven, maar pas in samenhang met de komst van het spoor. Dit gebeurde voornamelijk aan de zuidzijde van het kanaal, in aansluiting op het spooreplacement, dat hier vanaf de vroege jaren '60 van de 19^{de} eeuw is aangelegd. Er werd zelfs een spoorhaven gegraven, tussen het spoor naar Kampen en de Westerlaan.

Er is nog steeds enige bedrijvigheid langs de inmiddels deels gedempte vaart. Veel historische bebouwing is verdwenen maar op enkele plaatsen zijn nog karakteristieke restanten van de 19^{de} en vroeg 20^{ste}-eeuwse bedrijfsarchitectuur bewaard gebleven.

Zo werd in 1875 aan de Willemsvaart de N.V. Ned. Zeildoekweverij gesticht. Het complex bestaat nog steeds. Achter het in eclectische stijl gebouwde woonhuis aan de voorzijde bevindt zich een langgerekt bedrijfsgebouw, dat aan de achterzijde grenst aan het spoor. Na de sluiting van de weverij is het pand bij een bouwbedrijf in gebruik geweest en later als opslagruimte voor het Venduehuis Zwolle.



afb. 86 De Hoge Spoorbrug vormde de belangrijkste verbinding over het spoor vanuit de wijk Assendorp naar de Deventerstraatweg. De foto werd eind 19^{de} eeuw gemaakt (uit: Ten Hove, 2005).

Afb. 87 Spooreplacement langs de Oosterlaan, ten zuidoosten van het stationsgebouw. Rechts ligt de door bomen omzoomde Oosterlaan. Op het emplacement bevindt zich een draaicirkel (foto Beeldbank HCO).



Afb. 88 Het complex van de Centrale Werkplaats in 1929, enige jaren voor de sluiting, gezien in oostelijke richting. Uiterst links een stukje van de Spoorhaven.



Het kantoorgebouw Willemsvaart 21 werd in 1957 door architect G.Th. Rietveld ontworpen voor de firma Schrale's Beton- en Aannemingsmaatschappij, die het werk zelf uitvoerde. Het oorspronkelijke gebouw, dat is voltooid in 1959, werd in 1965 uitgebreid met een vleugel aan de zuid-westzijde, eveneens naar ontwerp van Rietveld.

Wonen buiten de stadskern

De bebouwing langs de stadsrand breidde gestaag uit. Zo ook in Assendorp, dat rond het midden van de 19^{de} eeuw nog grotendeels een tuindersgebied was. Dit gebeurde zonder samenhangend plan, grotendeels langs de bestaande landwegen. Het betrof zowel woonhuizen als bedrijfscomplexen. Veel woningen werden als belegging gebouwd door plaatselijke aannemersbedrijven of middenstanders, maar er waren ook enkele particuliere bouwverenigingen actief, zoals Eigen Haard. Veel woningen werden er gebouwd voor de werknemers van de spoorwerkplaats, die in 1870 geopend was.

Assendorperlure

Langs deze weg, die zich in het westelijke deel van het onderzoeksgebied bevond, waren in de 19^{de} en de 20^{ste} eeuw vooral kleine tuinbouwbedrijfjes gevestigd. In totaal was er 7 ha tuinbouwgrond in gebruik. In de tweede helft van de 20^{ste} eeuw ontwikkelde de tuinbouw zich van opengrondteelt naar bloementeelt onder glas. Ook werd een tuincentrum voor de verkoop van allerhande agrarische producten geopend.

3.4 De 20^{ste} eeuw: opnieuw ingrijpende ontwikkelingen

Nieuwe infrastructuur

Met de groei van Zwolle vanaf het einde van de 19^{de} eeuw ontstond rond de stad gaandeweg een geheel nieuwe infrastructuur, waarbij oude uitvalswegen en waterwegen soms hun oude rol bleven vervullen, maar vaker nog vervielen tot secundaire structuren. Ontwikkelingen volgden elkaar steeds sneller op. In de vroege 20^{ste} eeuw voldeed de oude vaarverbinding tussen Zwolle en de IJssel, die uit 1818-1819 in opdracht van koning Willem I gegraven Willemsvaart niet meer, vanwege de groei van de omvang van vrachtschepen. In 1919 werden de eerste concrete stappen ondernomen om tot een nieuwe verbinding te komen. Er werd een wet aangenomen voor aanleg van het kanaal Katerveer-Frankhuis, ten westen van de stad. Het zou



Afb. 89 Bedrijvigheid langs het spoor en de Deventerstraatweg, circa 1970. Links boven de wijk Assendorp, waarin vele spoorwerkplaatsarbeiders woonden (uit: Conens, 1976).



Afb. 90 Het stationsgebied vanuit het oosten, in 1939; links de Assendorperlure, aan de andere zijde van het spoor de wijken Assendorp en Pierik (uit: Van der Rijst, 1996).

tot in de vroege jaren '60 duren voordat de schop werkelijk de grond inging. In 1964 werd het Zwolle-IJsselkanaal geopend.

Veerallee

Ook de Veerallee onderging veranderingen. Vanaf 1885 werd een paardentramverbinding tussen de Willemskade en Katerveer in exploitatie genomen door de wijnhandelaar H. van Dun en de landmeter/koopman A.R. Kroes. Ondertussen nam ook de landweg langs de Willemsvaart in betekenis toe, zeker toen in de eerste helft van de 20^{ste} eeuw het gemotoriseerde (vracht)verkeer ten tonele verscheen. De opening van de nieuwe IJsselbrug in 1930 betekende een enorme verkeerstoename op de Veerallee. Aanvankelijk werd dit nog als een "levendige drukte" ervaren, maar na de Tweede Wereldoorlog kreeg de oude laan zoveel verkeer te verwerken, dat er telkens aanpassingen moesten plaats vinden. Het toenemende auto- en vrachtverkeer legde veel druk op de weg, die telkens weer werd aangepast, verbreed, van fietspaden voorzien en ontdaan van de beplanting.

In 1965 kwam het Zwolle-IJsselkanaal gereed en begon men met de aansluiting van de Industrieweg op de Veerallee. Die aansluiting ging ten koste van de Willemsvaart, die ten behoeve van het nieuwe verkeersknooppunt moest worden gedempt. In 1966 klaarde men dit karwei over het traject van de stadsgracht tot aan de Veeladingbrug, die net als de spoorbrug en de Keersluisbruggen werd gesloopt.

In 1966-1967 is de spoorhaven aan de Veerallee gedempt. Op de plek van de haven verrees het nieuwe stationspostkantoor. Een tweede grote fase vond plaats in 1968: de aanleg van een parkeerplaats bij de Emmawijk, het verbreden van de spoorwegovergang en de realisatie van een tweebaansweg met vier rijstroken langs de Emmawijk. De derde fase bestond uit de reconstructie van de Harm Smeengekade en de Pannekoekendijk, en een dam ter plaatse van de Kamperpoortenbrug.

De Veerallee was inmiddels veranderd in een drukke verkeersader (Nieuwe Veerallee) en één van de belangrijkste entrees tot het binnenstadsgebied. Het restant van de Willemsvaart fungeerde nog slechts als singel langs de representatieve wijkrand van de wijk Veerallee.

In de omgeving van de inmiddels gedempte spoorhaven, vlakbij het nieuwe stationspostkantoor verrees aan de verkeersweg een modern flatgebouw, de Willemsflat, symbool voor de turbulente ruimtelijke ontwikkelingen en een nieuwe landmark in het stedelijke gebied van Zwolle. Het in het complex geïntegreerde servicepompstation stond direct ten dienste van het



Afb. 91 Op de gedempte Willemsvaart nabij de Willemskade werd in 1968 een parkeerplaats aangelegd (foto Historisch Centrum Overijssel).



Afb. 92 Het stationspostkantoor is gebouwd ter plaatse van de vroegere spoorhaven.



autoverkeer op de Veerallee. Het is niet verwonderlijk dat de herstructurering van de straat een wezenlijk onderdeel vormde van het Structuurplan uit 1972.

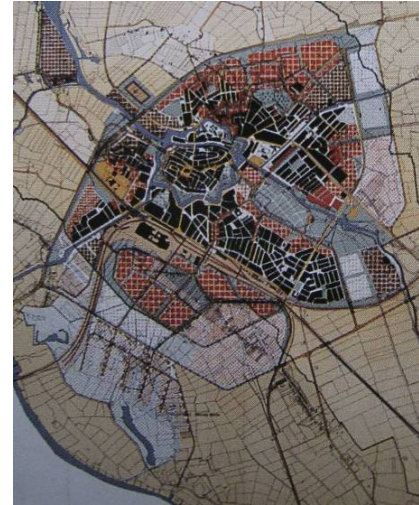
Naoorlogse structuurplannen

Tot de tweede Wereldoorlog was Assendorp de belangrijkste uitbreiding van Zwolle geweest. Na WOII werd ingezet op een meer omvattend uitbreidingsplan. De bekende architect-stedenbouwkundige W.M. Dudok werd gevraagd om een plan voor Zwolle te ontwerpen. In de jaren 1948-1953 maakte hij een structuurplan, waarin onder andere een stadsuitbreiding was voorzien aan de zuidzijde van de spoorbaan.

Het gemeentebestuur vond het algehele plan echter niet realistisch en te ambitieus. Dudoks plan werd terzijde geschoven en prof. S.J. van Embden werd ingehuurd als stedenbouwkundige. Deze presenteerde zijn ontwerp in 1955. Ondertussen was in augustus 1949 al wel een gewijzigd Plan van Uitbreiding Assendorp vastgesteld. Het is in 1950 herzien, maar Dudoks ontwerp is er nog duidelijk in te herkennen. In het plan werd voorzien in een afronden van de oude wijk Assendorp aan de noordzijde, aansluitend op de nieuw geprojecteerde Wethouder Alferinkweg en het stadspark De Weezenlanden. Opmerkelijkerwijs is Zwolle-Zuid uit deze structuurschets verdwenen. Het gebied kwam pas een decennium later weer volop in beeld als ontwikkelingslocatie.

In het Structuurplan van 1972 werden de plannen ontvouwd voor de verdere uitbouw van de stad Zwolle in zuidelijke richting. Ten aanzien van Zwolle-Zuid lag er grote opgave. Er werd uitgegaan van de bouw van 10.000 eengezinshuizen en 1150 meergezinswoningen. Verder was er 350.000 vierkante meter terrein nodig voor de bouw van kantoren en 450.000 vierkante meter voor de scholenbouw en andere bebouwing in de woongebieden.

In de Derde Nota Ruimtelijke Ordening van 1976 werd Zwolle door de overheid als groeistad aangewezen, waarna grootschalige uitbreidingsplannen in noordelijke en zuidelijke richting konden worden uitgevoerd. Zwolle Zuid werd in verschillende fasen ontwikkeld tot een omvangrijk woongebied.



afb. 93 Detail van de structuurplankaart "Uitbreidingsplan in hoofdzaak voor de gemeente Zwolle" van Dudok, 1949 (uit: S.J. van Embden, Rotterdam 1996, p. 196). Het gebied ten zuiden van het spoorzone maakt nadrukkelijk deel uit van de plankaart.



Afb. 94 Detail van de Structuurschets voor Zwolle door ir. S.J. van Embden, voltooid in 1954 (uit: S.J. van Embden, Rotterdam 1996, p. 197)

Door de aanwezige spoorlijnen in combinatie met het beperkte aantal overwegen, was het gebied Zwolle-Zuid, ondanks de ligging dicht bij het centrum van Zwolle, slechts in beperkte mate tot ontwikkeling gekomen. De verdere ontwikkeling van het gebied was alleen mogelijk bij een deugdelijke ontsluiting. In het structuurplan vormde de zogenaamde zuidelijke bandweg het belangrijkste nieuwe element in het hoofdwegennet, dat het isolement van Zwolle-Zuid moest opheffen. De IJsselallee kwam als onderdeel van de ring en de N337 in het kader van dit structuurplan tot stand. Vooral het tracé van het wegvak in Schelle werd onderwerp van nadere studie: er werd gekozen voor een tracé, dat tussen de nieuwe weg en het stationsemplacement voldoende ruimte zou overlaten voor de te verwachten tertiaire bedrijvigheid. Hiermee kwam de weg wat noordelijker te liggen dan aanvankelijk de bedoeling was. Dat had verschillende voordelen: de IJsselallee loopt niet door de woongebieden, maar is de scheiding tussen het woon- en werkgebied; de Schellerallee met zijn imposante beplanting kon worden gespaard; tenslotte bood de nieuwe ligging gunstiger uitbreidingsmogelijkheden voor de Zwolse wijken

In het nieuwe bestemmingsplan van 1974 werd het gebied van de Assendorperlure, tot dan een dorps aandoend agrarisch gebied, een nieuwe toekomst toebedeeld. Na jarenlang protest en inbreng van alternatieve oplossingen (zoals zelfs gedeeltelijk herstel van de Luurderschans) viel het doek voor de buurtschap. De bestaande wegen, verkavelingsstructuren en alle bebouwing verdween om plaats te maken voor een geheel nieuwe wijk. De ontwikkeling van Hanzeland, direct ten zuiden van het stationsgebied, kwam in de jaren '90 op gang.



Afb. 95 De agrarische enclave in de Assendorperlure maakte in zijn geheel plaats voor de nieuwe wijk Hanzeland. Op deze luchtfoto uit circa 1975 zijn de oude boerderijen en historische verkavelingsstructuren nog goed herkenbaar. Rechts boven wordt is te Hoge Spoorbrug te zien.



Afb. 96 en afb. 97 Historische beelden uit de Assendorperlure, uit: Hogenkamp 2002. Links de spoorwegovergang nabij de Willemsvaart, rechts de "kern" van de buurtschap



Tegenwoordig vormt het “Hanzeland” een volledig nieuwe wijk in het Zwolse stadsgebied. Tussen het spooreplacement en de IJsselallee werd een nieuw stratenplan ontwikkeld, dat grotendeels een orthogonale opzet bezit en bestaat uit diverse lange lanen, watersingels en een aantal grote pleinvormige ruimtes. De Koggelaan fungeert als de centrale wijkontsluitingsweg, een door een waterpartij en kaden gedefinieerde structuur, die tevens de scheiding vormt tussen het werkgebied aan de noordzijde en het woongebied aan de zuidzijde. Het agrarische verleden is volledig uitgewist. Aan de vroegere bedrijvigheid herinnert voornamelijk nog het in rudimentaire vorm bewaard gebleven complex van de spoorwerkplaatsen. Thans is een groot deel van het complex in gebruik bij het bedrijf Stork-Wärtsila (Scheepsmotoren en –elektronica), Stork en Nedtrain. De dubbele spoorwegwatertoren uit 1947 werd in 1987 gesloopt.



afb. 98 en 99 Moderne kantoorgebouwen in Hanzeland

4. CULTUURHISTORISCHE KWALITEIT

4.1 Cultuurhistorische waarden: algemene omschrijving

Het Spoorzonegebied kan worden gekarakteriseerd als een dynamisch stadsgebied, dat zijn huidige hoofdstructuur nog grotendeels dankt aan de komst van spoor in het derde kwart van de 19^{de} eeuw.

Infrastructuur van bovenlokale betekenis heeft het gebied zijn huidige vorm en karakter gegeven: de Willemsvaart uit de vroege 19^{de} eeuw aan de noordwestzijde, het spooreplacement uit de tweede helft van de 19^{de} eeuw en de IJsselallee uit de jaren zeventig van de 20^{ste} eeuw aan de zuidzijde. Van het oudere stelsel van land- en uitvalswegen, die het vroegere agrarische gebied doorsneden is vrijwel niets behouden gebleven. Het hart van het gebied wordt thans bepaald door een geheel nieuwe invulling: complexen grootschalige kantoor- en woongebouwen aan een volledig nieuwe infrastructuur. Langs de randen vinden we vele relictten van de ontwikkelingen uit de late 19^{de} en vroege 20^{ste} eeuw: hier liggen restanten van bedrijven, die in het kielzog van de Willemsvaart en de bedrijvigheid langs het spoor gesticht werden. Bovendien bevinden zich hier de randen van woonwijken, die vanaf het einde van de 19^{de} eeuw langs het spoorgebied tot ontwikkeling kwamen: Veerallee, Emmawijk, Stationsbuurt, Assendorp en Pierik. Midden in het spooreplacement bevindt zich het complex van de voormalige spoorwerkplaatsen.

Binnen het gebied is sprake van een diversiteit van historische ruimtelijke structuren, karakteristieke bebouwing en groen. Deze aspecten worden in het onderstaande nader geduid en gewaardeerd.

4.2 Historische ruimtelijke structuren

Het projectgebied heeft historische betekenis vanwege de complexe ontwikkelingsgeschiedenis, die aan de structuur en de aard van de bebouwing nog deels afleesbaar is. Vooral de 19^{de}- en 20^{ste}-eeuwse fasen zijn door de ingrijpende ontwikkelingen in verschillende lagen zichtbaar gebleven. Deze historische gelaagdheid uit zich onder meer in de aanwezigheid van enkele interessante ruimtelijke structuren en ensembles:

1. Het tracé en de relictten van de **Willemsvaart/Veerallee**, met daarlangs resten van de vroegere bedrijvigheid; het tracé volgt dat van de middeleeuwse weg van Zwolle naar het veer en de later hierlangs gelegde verdedigingslinie: een lineaire structuur met een complexe en voor de stad Zwolle belangwekkende geschiedenis.
2. 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.
3. De 19^{de}- en vroeg 20^{ste}-eeuwse **wijkranden**, met parallel aan het spoor lange linten historische bebouwing en talrijke haaks op het emplacementsgebied aansluitende straten. De wijkranden zijn representatief voor de ontwikkelingsgeschiedenis van de erachter gelegen wijken en fungeren voor bezoekers over weg en spoor van oudsher als visitekaartje van de stad. De wijkrandbebouwing van Assendorp heeft ook een historische relatie met het emplacement. Hier woonden vele arbeiders en beambten van de spoorwerkplaats en het emplacement. De woningcomplexen zijn nog aanwezig.
4. **Stationspleingebied**: typisch 19^{de}-eeuws stationsplein met toegangslaan naar de binnenstad en een voorname bebouwing. Er zijn relictten van de oude beplanting in de westhoek. Het grote 19^{de}-eeuwse stationsgebouw vormt het focuspunt in de aanleg.



5. **IJsselallee:** grootschalige verkeersstructuur volgens het structuurplan van 1972; in samenhang hiermee de nieuwe infrastructuur richting oud stadsgebied, zoals de IJsseltunnel en de tot grote verkeersweg opgewaardeerde Nieuwe Veerallee. De IJsselallee koppelt met diverse kruisingen een groot aantal wijkontsluitingswegen.
6. **Hanzeland:** volledig nieuw ingericht en gestructureerd kantorenpark en woongebied tussen IJsselallee en Hanzelaan.

Met uitzondering van de recente structuren 5 en 6 hebben deze gebieden cultuurhistorische waarde. De relictten van deze structuren zijn op de cultuurhistorische kaart weergegeven.

4.3 Historische bouwkunde

Een deel van de bebouwing in het plangebied heeft cultuurhistorische waarde. Dat wil zeggen dat er sprake is van objecten en ensembles die voldoen aan de volgende criteria:

- Objecten en complexen met architectuurhistorische waarden: d.w.z. met een relatief hoge ontwerp kwaliteit of representatief voor een bepaalde bouwstijl, stroming, bouwperiode of typologie;
- Objecten, complexen en ensembles met een bijzondere stedenbouwkundig-historische of landschappelijke waarde, d.w.z. als onderdelen van bijzondere complexmatige ontwikkelingen door bijvoorbeeld woningbouwcorporaties, particulieren e.d. of vanwege specifieke andere situationele aspecten (bijvoorbeeld markante locaties, focus- en oriëntatiepunten, landmarks);
- Gaafheid, d.w.z. objecten en ensembles die in belangrijke mate ongewijzigd zijn gebleven sinds de bouwtijd of waarbij wijzigingen zeer zorgvuldig zijn aangebracht. Objecten en ensembles die in sterke mate zijn veranderd door het wijzigen van (winkel)puien, daken (dakkapellen, ophogingen, karakteristieke detailleringen, stucen of sausen van de gevels, etc. voldoen niet aan dit criterium;
- Objecten en complexen met een monumentenstatus (rijks- en gemeentelijke monumenten).

Relictten van industriële en residentiële bebouwing

Van de (agrarische) bedrijvigheid van voor de 19^{de} eeuw resteert in het projectgebied niets. De oudst bewaard gebleven relictten dateren uit het derde

kwart van de 19^{de} eeuw en kwamen tot stand in relatie tot het spoor: het stationsgebouw uit 1863 (rijksmonument), onderdelen van de spoorwerkplaats uit 1870, enkele dienstwoningen uit de periode rond 1865 en de hoge spoorbrug uit 1883 (rijksmonument). Ook bleven enkele interessante jongere complexen, gerelateerd aan de spoorwegen, in het gebied bewaard, zoals de 20ste-eeuwse onderdelen van de spoorwerkplaats en het voormalige stationspostkantoor uit 1970. Langs de Willemsvaart en de Deventerstraatweg bevinden zich restanten van bedrijfs- en emplacementsgebouwen uit late 19^{de} en 20^{ste} eeuw, waarvan de belangrijkste zijn de zeildoekweverij Willemsvaart 18, het kantoorgebouw van Schrale's Beton- en Aannemingsmaatschappij (1957), eveneens aan de Willemsvaart en het houten Groentenveilingsgebouw aan de Deventerstraatweg.

Langs de Willemsvaart bevinden zich voorts nog enkele kleinschalige vrijstaande historische woonhuizen.

Langs de randen van het projectgebied bevindt zich in de aansluitende wijken een groot aantal belangwekkende historische panden, veelal onderdeel van grotere ensembles: geschakelde herenhuizen uit de late 19^{de} en vroege 20^{ste} eeuw aan de Willemskade, Veerallee en Oosterlaan; voorts vrijstaande villa's, middenstandswoningen en monumentale schoolgebouwen aan de Veerallee en Westerlaan; tenslotte lange reeksen geschakelde arbeiderswoningen aan de Deventerstraatweg. Hoewel van het projectgebied gescheiden door drukke verkeerswegen hebben deze ensembles een belangrijke uitstraling op het projectgebied. De bebouwing is er duidelijk op het gebied of de langlopende structuren georiënteerd en heeft er een ruimtelijke of zelfs historische relatie mee.

►► Waardering van de objecten en ensembles

De bebouwing die aan de eerder in deze paragraaf genoemde criteria voldoet is weergegeven op de bijgevoegde **cultuurhistorische waardenkaart** en tevens in de bijlage met de objectenlijst. Deze omvat een volledig overzicht van alle adressen **binnen** de grenzen van het projectgebied, met eventuele monumentenstatus, foto en korte omschrijving van de karakteristiek.

Tevens is in deze lijst in kleur de cultuurhistorische kwaliteit weergegeven, zoals die ook op de cultuurhistorische waardenkaart is aangeduid.

Op de cultuurhistorische waardenkaart is overigens ook de in de wijkranden buiten het projectgebied gelegen bebouwing gewaardeerd. Dit om een indruk te geven van de hoge cultuurhistorische kwaliteit van de bebouwing langs het gebied.

■ **Zeer hoge cultuurhistorische waarde:**

Objecten en/of ensembles, die voor de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied van groot historisch belang zijn. Er is sprake van zeer hoge architectuurhistorische waarden: d.w.z met een relatief hoge ontwerp kwaliteit of representatief voor een bepaalde bouwstijl, stroming, bouwperiode of typologie. Tevens kan er sprake zijn van bijzondere stedenbouwkundig-historische of landschappelijke waarden, d.w.z. als onderdelen van bijzondere complexmatige ontwikkelingen door bijvoorbeeld woningbouwcorporaties, particulieren e.d. of vanwege specifieke andere situationele aspecten (bijvoorbeeld markante hoeklocaties, focus- en oriëntatiepunten, landmarks)
Deze waarde is dusdanig hoog, dat behoud (en bescherming) van deze objecten wenselijk is.

■ **Hoge cultuurhistorische waarde:**

Objecten en/of ensembles die voor de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied van historisch belang zijn, met architectuurhistorische waarden: d.w.z kenmerkend voor een bepaalde bouwstijl, stroming, bouwperiode of typologie. Tevens kan er sprake zijn van stedenbouwkundig-historische of landschappelijke waarden, d.w.z. als onderdelen van bijzondere complexmatige ontwikkelingen of vanwege specifieke situationele aspecten (bijvoorbeeld markante hoeklocaties, focus- en oriëntatiepunten, landmarks)
Deze waarde is dusdanig hoog, dat behoud (en bescherming) van deze objecten te overwegen is.

■ **Attentiewaarde:**

Objecten en/of ensembles die voor de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied van (enig) historisch belang zijn, maar niet direct beschermenswaardig zijn. De objecten voegen zich in schaal, hoofdvormen en typologie min of meer binnen de historisch gegroeide situatie en dragen dus in beperkte mate bij aan de cultuurhistorische en ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Behoud is mogelijk, maar niet noodzakelijk.

■ **Indifferente waarde:**

Objecten en/of ensembles, die niets of weinig aan de cultuurhistorische en ruimtelijke kwaliteit van het gebied toevoegen en ook geen wezenlijk onderdeel vormen van de ontwikkelingsgeschiedenis.

4.4 Historische groenstructuren

Ook de waardevolle historische groenstructuren zijn op de cultuurhistorische waardenkaart weergegeven.

Weiden en akkers

Van de oorspronkelijk in het gebied veel voorkomende weiden en akkers is niets behouden gebleven.

Tuinen

In het gebied bevinden zich geen tuinen van historisch belang. De uitgebreide tuinaanleg rond de Ecodrome is van vrij recente datum.

Hagen en erfscheidingen

Niet van toepassing.

Laanbeplanting

De Westerlaan, de Veerallee en de Willemskade hebben een karakteristieke laanbeplantingen in de vorm van platanen of linden, die een belangrijke bijdrage leveren aan het karakteristieke straatbeeld ter plekke. Bepalend is hier ook de Willemsvaart, die als versmalde singel in het stadsbeeld behouden is gebleven. Vanuit het Stationsplein is zicht op de Stationsweg met zijn monumentale laanbeplanting en de deels nog aanwezige grote villatuinen. Ook aan de Deventerstraatweg bevinden zich markante groenelementen.

4.5 Archeologie

Inleiding

Het terrein tussen de Willemskade, Westerlaan, het station en het spoorwegtraject Zwolle-Amersfoort is op de Archeologische Waarderingskaart Zwolle aangegeven als 10 % gebied. Dit houdt in dat de kans op archeologische sporen vrij klein is. Het gebied ligt in een dalvormige dekzandlaagte tussen twee dekzandruggen. De natuurlijke bodem bestaat uit een klei op veen pakket. Tijdens de bouw van het station in 1868 heeft men dezelfde bodemopbouw aangetroffen. Door rijksarchivaris Hoeffler werd dit veenpakket geïnterpreteerd als vulling van een oude IJsselarm. Ook tijdens de aanleg van een kelder ten behoeve van de houtbewerkerij, op het terrein van de Centrale Werkplaats (het huidige terrein van Stork/Wartsila), werd klei



op veen aangetroffen. Archeologische sporen uit de prehistorie en middeleeuwen zullen op het terrein niet worden aangetroffen.

Het gebied tussen de Willemskade, Westerlaan, het station en het spoor kan voor de geschiedenis van de spoorwegen en de daarmee samenhangende industriële ontwikkeling van Zwolle van groter belang zijn.

Achtergrondinformatie

Zwolle is al vanaf 1868 een belangrijk knooppunt van spoorweglijnen. Mede door de vestiging van de Centrale Werkplaats van de Staatsspoorwegen groeide Zwolle uit tot één van de belangrijkste centra van spoorwegactiviteiten. De historische ontwikkeling is geschetst in paragraaf 3.3.

Het grote spooreplacement met zijn stationscomplex, werkplaatsen en goederenoverslag heeft veel veranderingen ondergaan. Na de sluiting van de werkplaatsen en het staken van de werkzaamheden op het goederenemplacement zijn de meeste historische relictten opgeruimd. Zo is rond het midden van de jaren '60 van de vorige eeuw de spoorweghaven gedempt. Ook de karakteristieke kolenparken, waterkolommen, draaischijven en askuilen verdwenen. Of er van deze elementen nog restanten in het gebied bewaard zijn gebleven is onduidelijk. In het gebied hebben naast een kolenpark twee kleine en één grote draaicirkel gelegen. Het is van belang voor de industriële geschiedenis van Zwolle en Nederland om ook aan dit soort fenomenen aandacht te besteden.

Archeologisch proefonderzoek

Een archeologisch proefonderzoek in het gebied is nodig om vast te stellen of er nog sporen van de vroegere spoorwegactiviteiten, met name van de draaicirkels, aanwezig zijn. Wanneer dit het geval is dienen deze sporen in kaart te worden gebracht. Een opgraving is dan beslist noodzakelijk.

Samenvatting

Samengevat betekent het dat met name de mogelijke restanten van de vm draaicirkels van archeologisch belang zijn. Deze drie draaicirkels zijn gelegen:

1. ten noordwesten van de werkplaatsen ter hoogte van de aftakking van het spoor richting Kampen
2. ten zuidoosten van het stationsgebouw langs de Oosterlaan (zie afb. 86)
3. ten zuidoosten van de Hoge Spoorbrug (zie afb. 79).

5. AANBEVELINGEN

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden aanbevelingen gedaan ter behoud en versterking van de cultuurhistorische kwaliteit in het gebied. Hierbij komen zowel ruimtelijke aspecten aan de orde als objectgerichte.

5.2 Karakteristiek gebied

- De diversiteit in de cultuurhistorische en ruimtelijke aspecten als een kwaliteit beschouwen;
- In het algemeen wordt behoud van de historische hoofdstructuur (zie paragraaf 5.3) en de karakteristieke bebouwing (zie paragraaf 5.4) aanbevolen;

5.3 Hoofdstructuren

- Behoud en versterking van het historische karakter van de Veerallee / Willemsvaart tracé; behoud en versterking van de groenstructuren;
- Visualisatie verdwenen deel Willemsvaart;
- Behoud en versterking van het historische karakter van de wijkrandstructuur langs de noordrand van het gebied; onderscheid houden tussen bedrijfsmatige karakter van de spoorzone en het residentiële van de wijkranden; behoud en versterking van groenstructuren langs deze wijkranden;
- Zo veel mogelijk intact laten van het ensemble van het spooreplacement met stationsbebouwing, Hoge Spoorbrug, restanten van de historische spoorwerkplaats en andere aanverwante gebouwen, etc.

5.4 Bebouwing

- Beschermen van de objecten en complexen die van “zeer hoge

- cultuurhistorische waarde” zijn;
- Zoveel mogelijk behoud en herstel van de bebouwing met (zeer) hoge cultuurhistorische waarde;
- Instandhouding/aanpassing van de overige, binnen de context passende bebouwing volgens de reguliere welstandstoetsing (attentiewaarde);
- Handhaven van de bestaande schaal van de bebouwing langs de wijkrandzones;
- Aanvullend bouw- en architectuurhistorisch onderzoek naar het complex van de voormalige spoorwerkplaats en het emplacement (zie ook opmerkingen bij de objecten vanaf pagina 36); voorts archeologisch onderzoek naar wellicht in de bodem bewaarde restanten van de spoorwerkplaats (loc-draaischijf?).

5.5 Rooilijnen, erfscheidingen, groen, etc.

- Handhaven van historische rooilijnen en erfscheidingen van de bebouwing in de wijkrandzones;
- Handhaven/versterken van als waardevol gekenschetste groenelementen (laanbeplantingen, solitairen, tuinen)

5.6 Archeologisch onderzoek

Archeologisch proefonderzoek

Een archeologisch proefonderzoek in het gebied is nodig om vast te stellen of er nog sporen van de vroegere spoorwegactiviteiten, met name van de draaicirkels, aanwezig zijn. Wanneer dit het geval is dienen deze sporen in kaart te worden gebracht. Een opgraving is dan beslist noodzakelijk.



6. OBJECTLIJSTEN PROJECTGEBIED

Beschermde objecten in het projectgebied:

1. Stationsplein 16, stationsgebouw NS (rm)
2. Van Karnebeekstraat / Hanzelaan, spoorbrug (rm)
3. Willemsvaart 21, kantoorgebouw vm. Schakel Schrale (gm)

Beschermde objecten direct rondom het projectgebied:

1. Emmastraat 1-11 (gm)
2. Emmawijk 1 (gm)
3. Emmawijk 2 (rm)
4. Emmawijk 3 (rm)
5. Emmawijk 4 (gm)
6. Emmawijk 5 (gm)
7. Emmawijk 6 (gm)
8. Emmawijk 7 (gm)
9. Emmawijk 8-8.1 (gm)
10. Emmawijk 23 (gm)
11. Mimosastraat 1, vm LTS gebouw (rm)
12. Stationsweg 1 (gm)
13. Stationsweg 2 (rm)
14. Stationsweg 3 (gm)
15. Stationsweg 5 (gm)
16. Stationsweg 9 (gm)
17. Stationsweg 11 (gm)
18. Terborchstraat 1, kantoor (gm)
19. Terborchstraat 10-12, woningen (gm)
20. Van Karnebeekstraat 106-114, woningen (gm)
21. Veerallee 29-30, complex Gymnasium Coleanum (gm)
22. Veerallee 56-57 (gm)
23. Venestraat 2-20, woningen (gm)
24. Westerlaan 40, Marnixschool (gm)
25. Westerstraat 28-30
26. Willemskade 9-9.1 (gm)
27. Willemskade 17-18 (gm)
28. Willemskade 24-30 (gm)







*Overige panden met een hoge en zeer hoge cultuurhistorische waarde **binnen** het projectgebied:*

1. Deventerstraatweg 9, houten loods, restant groentenveiling
2. Deventerstraatweg 30, houten loods
3. Emmawijk 59, woning
4. Hanzelaan 95 / Assendorperlure 5, complex vrm. Werkplaats NS
5. Willemsvaart 10, houten woning
6. Willemsvaart 12, voormalige dienstwoning spoor
7. Willemsvaart 13-14, voormalige dienstwoningen spoor
8. Willemsvaart 18, complex zeildoekweverij
9. Westerlaan 45, werkplaats
10. Westerlaan 42-48, woningen

7. LITERATUUR/BRONNEN







- Augusteijn, J., *Historische plattegronden van Nederlandse steden. Overijssel, deel 9.1. De steden van Noordwest-Overijssel*, Alphen aan den Rijn 2002
- Berkenvelder, F.C., *Korte geschiedenis van Zwolle*, Zwolle 1980
- Berkenvelder, F.C., *Zo was Zwolle rond 1900*, s.d.
- SB4, Blok, Olde Meierink en Partners, Bureau voor historische tuinen, parken en landschappen, *Historisch overzicht van Het Engelse Werk / Spoolderbos te Zwolle*, onderzoek in opdracht van de gemeente Zwolle, 2001
- Conens, H.R., A. Pfeifer e.a., *Op de kop gekiekt. Zwolle in luchtfoto's*, Zwolle 1976
- Coster, W. (red.), *Een kleine staalkaart van het Zwols industrieel erfgoed*, (Zwols Historische Reeks, nummer 2, september 2001).
- Evenboer, B., *Neem nou Zwolle. Een kleine historie over de ontwikkeling van Zwolle. Spoolde / Veerallee*, Zwolle 1987
- Geest, J. van, *S.J. van Embden*, Rotterdam 1996
- Hogenkamp, D. en C., *Aangaande Assendorp. De verzamelde en meer uitgebreide verhalen uit het Assendorper Terugkiekertien*, Zwolle 2002
- Hoogstraten, D. van, *Architectuurgids van Zwolle in de 20^e eeuw*, Zwolle 1999
- Hove, J. ten, *Geschiedenis van Zwolle*, Zwolle 2005
- Huisman, W. e.a. (red.), *Als de Dag van Gisteren. Honderd jaar Zwolle en de Zwollenaren*, Zwolle 1991-1993
- Kuile, E.H. ter, *De Nederlandse monumenten van geschiedenis en kunst. Deel IV De provincie Overijssel, Noord- en Oost-Salland, 's-Gravenhage* 1974
- Louwen, J. en H. Prins, *Ach lieve tijd. 750 jaar Zwolsen, Zwollenaren en hun....*, Zwolle 1980-1982
- Messchaert, K., *Inventarisatie naoorlogse bouwkunst en stedenbouw Zwolle*, z.p. februari 2001 (ongepubliceerde rapportage in opdracht van de gemeente Zwolle.
- Noordegraaf, L., *Nederlandse marktsteden*, Utrecht-Antwerpen 1985, p.70.
- Overbeek, M., *Fietstocht Industrieel Erfgoed in Zwolle*, Zwolle 2003
- De Pater, B.C. en B. Schoenmaker, *Grote Atlas van Nederland 1930-1950*, Zierikzee 2005, p.194-195: Topografische Kaart, 1:50.000, Ost-Zwolle, uitgave mei 1941
- Pfeiffer, A. (tekst) en H.R. Conens (Aerophoto Eelde, Luchtfotografie), *Op de kop gekiekt. Zwolle in luchtfoto's*, Zwolle 1976
- Rijst, B. van der, *Oud Zwolle vanuit de lucht. Foto's: KLM Aerocarto*. Hoogeveen 1996
- Het Oversticht, *Inventarisatie Jongere Bouwkunst 1850-1940. Beschrijving Gemeente Zwolle*. Zwolle 1988
- Projectbureau Zwolle Zuid bv, *Zwolle, bestemmingsplan Zwolle-zuid, voorschriften en kaarten*, Zwolle 1974, bijgewerkt 1977, en *Toelichting*, Zwolle 1974
- Sector Stadsontwikkeling, Monumentenzorg, gemeente Zwolle, "19^e Eeuwse spoorwegarchitectuur in Zwolle. Een brochure over de komst van het spoor naar Zwolle, het station, de perronoverkapping en de Hoge Spoorbrug", in: *Informatieblad Monumentenzorg en archeologie in Zwolle*, september 1989
- *Welstandsnota gemeente Zwolle, versie 2.0 april 2004*
- <http://www.assendorpernieuws.nl/>
- <http://www.kloosterzwolle.nl/>
- <http://watwaswaar.nl/>
- Website beeldbank Overijssel
- <http://www2.historischcentrumoverijssel.nl/zwolle/zw/geschz3.htm>
- <http://frankhuis.punt.nl/>









LIJST CULTUURHISTORISCH WAARDEVOLLE BEBOUWING BINNEN HET PROJECTGEBIED	Adres		Karakteristiek	Waarde Zie kaart
	Deventerstraatweg	2	Recent gerealiseerd kantoor- en overblijfgedouw van vervoersbedrijf Connexion. Onderdeel lintbebouwing langs noordzijde spoor. Heeft geen cultuurhistorische waarde.	
	Deventerstraatweg	9	Langgerekte houten loods met inwendig houten spantconstructies, uit het tweede kwart van de 20ste eeuw. Destijds gebouwd als gebouw voor de groentenvailing, die hier van 1929 tot 1958 was gevestigd. Het complex werd deels gesloopt, maar resterende gebouw is slechts in enkele details gewijzigd. Cultuurhistorische waarde vanwege de bijzondere oorspronkelijke functie; voorts enige bouwhistorische waarde en stedenbouwkundige waarde vanwege de markante ligging in lintbebouwingsstrook langs het spoor.	
	Deventerstraatweg	10	Modern pompstation, onderdeel van de lintbebouwing langs de noordzijde van het spooreplacement. Geen cultuurhistorische waarde.	

	Deventerstraatweg	18	Bedrijfsgebouw Strukton, circa 1980. Simpel, modern éénlaags gebouw zonder bijzondere waarden. Onderdeel lintbebouwing langs noordzijde spooreplacement.	■
	Deventerstraatweg	20	Grote bedrijfshal uit circa 1960-1970, die later is omgebouwd tot supermarkt (Boni). Oorspronkelijke bakstenen gevels werden hierbij grotendeels aan het zicht onttrokken door modern plaatmateriaal. Ook verder grondig gewijzigd. Cultuurhistorische waarde is nihil.	■
	Deventerstraatweg	22	Grote bedrijfshal uit circa 1960-1970, die later is omgebouwd tot winkelbedrijf (Bristol). Oorspronkelijke bakstenen gevels werden hierbij grotendeels aan het zicht onttrokken door modern plaatmateriaal. Ook verder grondig gewijzigd. Cultuurhistorische waarde is nihil.	■
	Deventerstraatweg	30	Houten loods, gebouwd voor de "Nieuwe Zwolsche Coöperatieve Winkelvereniging", zoals nog met grote letters op de voorgevel is te lezen. In het markante houten gebouw werden brandstoffen opgeslagen. Verkeert nog deels in gave staat. Bouwperiode circa 1930. Onderdeel lintbebouwing langs noordzijde spooreplacement. Vanwege bouwtype enige historische waarde. Tevens cultuurhistorische waarde vanwege de bijzondere oorspronkelijke functie.	■



	Deventerstraatweg	28	Complex tennisbanen met hal, van zeer recente datum. Geen cultuurhistorische waarde.	
	Emmawijk	59	Merkwaardig woonhuis uit de late 19 ^{de} eeuw, behoort hier tot de oudere bebouwing van de Emmawijk. Valt op door zijn bijzondere ligging. Bakstenen pand met wit gepleisterde details en schilddak, typerend voor de herenhuysarchitectuur van de 19 ^{de} eeuw. Lijkt wel een restant van een oorspronkelijk groter geheel; cultuurhistorische waarde.	
	Emmawijk	60-61	Zie Westerlaan 42-48	
	Hanzelaan	95	Voormalig complex van de spoorwerkplaatsen. In het tegenwoordige complex resteren interessante onderdelen van de oorspronkelijke bebouwing uit de tweede helft van de 19 ^{de} eeuw, zoals enkele bakstenen loodsen met zadeldaken en lichtstraten, bakstenen lisenen en getoogde en rondboogvensters; tevens zijn er onderdelen uit het begin van de 20 ^{ste} 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, o.a. in 1997, toen door Stork-Wärtsilä een grote productiehal met golvend dak werd toegevoegd, naar ontwerp van Gert Grosveld van Bureau Haskoning. De te onderzoeken historische onderdelen zijn in de kaart in oranje aangeduid.	

	Hanzelaan	300	<p>Hanzebad. Modern overdekt zwembadcomplex, circa 1990, met gebogen gevels en aflopend dak. Vanwege de jonge leeftijd beperkte cultuurhistorische waarde.</p> <p>In het zwembad bevindt zich een bijzonder tegeltableau, afkomstig uit het voormalige Stilobad (1933) aan de Turfmarkt. Het tegeltableau dateert uit 1961 en is een ontwerp van de kunstenaar B. Hendriks. Hendriks heeft onder meer glas- en of breuksteenmozaïeken ontworpen voor de hal van de NCRV-studio te Hilversum. Andere werken van Hendriks zijn te vinden aan scholen en openbare gebouwen te Amsterdam, Amersfoort, Vlaardingen, Rotterdam en Krommenie.</p> <p>De betreffende afbeelding stelt een aantal dames voor die met zwemactiviteiten bezig zijn. Bij de sloop van het Stilobad is het tableau gespaard en door Van Sabben uit Oud-Beyerland van de wand in het zwembad gezaagd. De wandtegels zijn voorbewerkt, op dikte gezaagd en in een nieuwe compositie aangebracht in het Hanzebad.</p>	
	Hanzelaan	310-332	<p>Rijkskantorengedrag Hanzeland, in 1992 gerealiseerd naar plannen van J. van der Meer van bureau Karelse Van der Meer. Dominant kantorencomplex met ronde torenachtige uitbouw, grote rechthoekige volumes in contrasterende materialen en kleuren. Typerend voor de grootschalige moderne kantorenbouw in de periode rond 1990. Beperkte cultuurhistorische waarde.</p>	
	Hanzelaan	334-344 351-361	<p>Twee forse kantoorgebouwen van vrij recente datum, opvallend door de torenvormige beëindigingen ter hoogte van de Hanzelaan. Deze torens vormen markante pendanten. De architectuur is typerend voor de kantoorbouw omstreeks 2000. Beperkte cultuurhistorische waarde.</p>	









	IJsselallee	1	Pompstation, derde kwart 20 ^{ste} eeuw, markant gesitueerd terzijde van de IJsselallee, de grootschalige infrastructuur aan de zuidzijde van het projectgebied. Vanwege de jonge leeftijd een lage cultuurhistorische waarde.	
	Nieuwe Veerallee	1	De "Willemsflat" is in 1972 ontworpen door het ingenieursbureau voor architectuur en stedenbouw W.J. Dingemans en W.R. de Vries. De woontoren met 48 woningen en een naast gelegen servicestation is een goed voorbeeld van de nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen in Zwolle Zuid. De toren vormt een belangrijke landmark in zijn omgeving en modern element aan de in de jaren zestig geheel vernieuwde infrastructuur, de Nieuwe Veerallee, die ter plekke kwam van de gedempte Willemsvaart. Typerende modernistische architectuur met betonconstructie zichtbaar in buitengevels. Ook de galerijflatopzet is typisch voor de bouwtijd. Bezit als uiting van moderne woning- en stedenbouw uit het begin van de jaren '70 enige architectuur- en stedenbouwkundige waarde.	
	Nieuwe Veerallee	3	Voormalig servicestation (pompstation), onderdeel van het Willemsflatcomplex uit 1972. Naast de "landmark" werd in het kader van vernieuwde en opgewaardeerde verkeersstructuur, één van de belangrijkste uitvalswegen, een benzinepompstation gerealiseerd. Architectuur is door latere wijzigingen ingrijpend aangetast. De cultuurhistorische waarde is gering.	




	Stationsplein	14-15	Rijwielstalling en parkeergarage, circa 1985. Modern complex van recente datum. Sluit in schaal, vormgeving en materiaalgebruik slecht aan in zijn omgeving. Cultuurhistorische waarde is nihil.	■
	Stationsplein	16-17	Historisch stationsgebouw, in 1863 gebouwd volgens het type Staatsspoorstation Klasse 1. Het geheel wit gepleisterde gebouw bestaat uit een breed opgezet tweelaags middendeel onder een zadeldak, met aan weerszijden lange éénlaags vleugels met schilddaken. Symmetrische voorgevel met fronton. Ondanks diverse wijzigingen is het gebouw goed behouden gebleven en een fraai voorbeeld van het type. Bijbehorende ijzeren overkapping is in 1991 vervangen. Het gebouw heeft een hoge architectuur- en cultuurhistorische waarde en stedenbouwkundige waarde.	■
	Stockholmstraat	44-72	Reeks geschakelde voormalige arbeiderswoningen uit circa 1900, oorspronkelijk deel uitmakend van de lintbebouwing langs de Schellerweg, die door de IJsselallee in tweeën werd geknipt. De aanvankelijk éénlaags huizen (met kap) hebben bakstenen gevels met eenvoudige gepleisterde details. De meeste woningen zijn recentelijk voorzien van een verdieping met nieuwe kap, waardoor het originele karakter is veranderd. Cultuurhistorische waarde als laatste relict van de historische bebouwing in de wijk Hanzeland.	■
	Van Karnebeekstraat	ong.	De Hoge Spoorbrug is in 1883 gebouwd naar ontwerp van het toenmalige ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid, in opdracht van de Staatsspoorwegen. De bijzondere constructie van de ijzeren bovenbouw werd geleverd door de firma H. Dalhuizen uit Kampen. De spoorbrug is van belang vanwege de bijzondere technische en zeldzame constructies, vanwege de hoge historische waarde en stedenbouwkundige waarde.	■











	Westerlaan	1	Verkeersleidingsgebouw voor de Nederlandse Spoorwegen (seingebouw), in 1979 gebouwd naar ontwerp van K. van der Gaast. Markant gebouw met bakstenen onderbouw en met platen beklede overkragende verdieping, met zichtbaar gelaten constructieve elementen. In opzet, materiaal- en kleurgebruik typerend voor de architectuur van de late jaren '70 en in die zin van enig architectuurhistorisch belang. Markante ligging tussen spoor en Westerlaan.	
	Westerlaan	1b	Eenvoudig bakstenen transformatorgebouw uit het tweede kwart van de 20 ^{ste} eeuw, met voor die periode typerend materiaal- en kleurgebruik. Vermoedelijk verhoogd en voorzien van andere kap. Niet zo bijzonder voorbeeld van dit bouwtype. Beperkte architectuurhistorische waarde.	
	Westerlaan	9	Werkplaats/kantoor, behorend bij het spoorwegemplacement van Zwolle. Markant bakstenen gebouw in de traditioneel-zakelijke architectuur van de periode rond 1920. Bleef in hoofdvorm en diverse details redelijk goed bewaard. Bezit enige cultuurhistorische waarde. Nader onderzoek gewenst.	







	Westerlaan	45	<p>Vermoedelijk een onderdeel van de 19de-eeuwse spoorwerkplaats bebouwing. Markant bakstenen industrieel gebouw met zadeldak, gevels met zware bakstenen geledingen, getoogde gevelopeningen, in eclectische trant. In details gewijzigd maar nog steeds herkenbaar als historisch bedrijfsgebouw. Bezit cultuurhistorische waarde.</p>	
	Westerlaan	bij 45	<p>Bijgebouwtje bij de bebouwing van het spoorwegemplacement, uit de jaren '50 van de 20^{ste} eeuw. Voor die periode karakteristieke architectuur met zichtbaar betonskelet (betonnen keperboogportalen) en bakstenen gevelvullingen. Oogt vrij gaaf. Enige cultuurhistorische waarde in samenhang met belendende spoorwegbebouwing.</p>	
	Westerlaan	51	<p>Grootschalig stationspostkantoor, in 1972 gereed gekomen naar ontwerp van architect Rentjes uit Hengelo. Voor de bouwperiode typerende architectuur met lage onderbouw (publiekshal) en hoge kantoortoren, in robuuste betonstructuur met lange vensterstroken, die het gebouw ondanks zijn hoogte een horizontaliserend karakter geven. Markante situering terzijde van het spooreplacement, waar een eigen PTT-perron resteert, als een landmark aan de Westerlaan, nabij de kruising met de Nieuwe Veerallee. Staat ter plekke van de oude spoorhaven. Het complex is een herinnering aan de grootschalige modernisering die rond 1960-1970 in het Zwolse stadsgebied plaats vonden.</p>	





	Westerlaan	42-60	Zie ook: Emmawijk 60-61 Complex grote middenstandswoningen uit omstreeks 1930, markant gesitueerd op de hoek van de Westerlaan en de Emmawijk, echter deels aan het oog onttrokken door een plantsoen en dichtbegroeide tuinen. Markante Interbellumarchitectuur met dominanten pannendaken met grote overstekken, bakstenen gevels met in- en uitspringende delen; diverse interessante details. Blok maakt deel uit van de randbebouwing van de Emmawijk met veel bebouwing uit dezelfde bouwperiode.	
	Willemsvaart	10	Houten woning uit circa 1920, onderdeel van de lintbebouwing langs de vroegere Willemsvaart. In hoofdvorm en detaillering gaaf behouden gebleven. Opmerkelijk voorbeeld van vermoedelijk uit oost- of noord Europa afkomstige houtbouwpakket. Sinds de bouw van de Willemsflat door dit gebouw volledig overschaduwd. Bezit cultuurhistorische waarde vanwege bouwtype, materiaalgebruik, constructie en gaafheid.	
	Willemsvaart	11	Klein woonhuis uit circa 1925. Voorbeeld van eenvoudige woonhuisbouw uit het interbellum, vooral in hoofdvorm (steil zadeldak) goed herkenbaar gebleven. In details overigens gewijzigd. Onderdeel van de lintbebouwing langs de hier gedempte Willemsvaart. De cultuurhistorische waarde is door de wijzigingen beperkt.	

	Willemsvaart	12	In 1864 werd de spoorlijn Utrecht-Hatterem doorgetrokken naar Zwolle. De exploitatie was in handen van de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij (NCSM). Er kwam een tijdelijke halte aan de Willemsvaart, die overigens in 1873 weer werd opgeheven. Vlakbij werden enkele dienstwoningen voor de NCSM gebouwd. Zo diende het pand Willemsvaart 12 als dienstwoning en kantoor van de afdeling Tractie, Weg en Werken. Het pand is ontworpen door ingenieur Bergmans van de NCSM. Gaaf bewaard gebleven en cultuurhistorisch waardevol. Ensemble met de nrs. 13-14.	
	Willemsvaart	13-14	In 1864 werd de spoorlijn Utrecht-Hatterem doorgetrokken naar Zwolle. De exploitatie was in handen van de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij (NCSM). Er kwam een tijdelijke halte aan de Willemsvaart, die overigens in 1873 weer werd opgeheven. Vlakbij werden enkele dienstwoningen voor de NCSM gebouwd, waaronder deze dubbele woning, vermoedelijk ontworpen door ingenieur Bergmans van de NCSM. Gaaf bewaard gebleven en cultuurhistorisch waardevol. Ensemble met nr. 12.	
	Willemsvaart	16	Bedrijfs- en kantoorgebouw uit circa 1975, bestaande uit onderbouw met glaspuien, een naderhand gewijzigde beplate bovenbouw en een derde bouwlaag met afgeschuinde, inspringende dakschilden opzij. Thans is Welzorg hier gevestigd. Eenvoudige, gewijzigde architectuur, alleen in de hoofdvorm nog kenmerkend voor de jaren '70 bedrijfsarchitectuur. Geen cultuurhistorische waarde.	
	Willemsvaart	17	Klein bakstenen woonhuis in de trant van de Delftse School, rond 1950 gerealiseerd, vermoedelijk als bedrijfswoning. Voor de bouwtijd karakteristiek ontwerp met sobere bakstenen gevels, pannengedekte zadeldaken, vensters met roedenramen. Links een terugliggend bouwdeel met hoofdingang. Enkele ramen met glas-in-lood. Het huis bleef in vrij gave staat bewaard en bezit enige cultuurhistorische waarde.	



	Willemsvaart	17b-18	Complex van de voormalige zeildoekweverij, één van de laatste resten van de laat 19 ^{de} -eeuwse bedrijfsbebouwing langs de thans gedempte vaart. Later zat hier Pierik's bouwbedrijf. Complex bestaat uit kleine fabrikantenwoning uit circa 1865 en een bedrijfsgebouw uit verschillende bouwperiodes uit 19 ^{de} en vroege 20 ^{ste} eeuw. Bouwhistorisch interessant. Complex bezit cultuurhistorische waarde.	
	Willemsvaart	18a	Groot, modern garagebedrijfsgebouw, onderdeel van de lintbebouwing langs de gedempte vaart. Gebouwd ter plekke van een oudere Peugeotgarage. Vanwege de recente ontstaanstijd geen cultuurhistorische waarde.	
	Willemsvaart	19	Recent complex, Ecodrome. Recreatieve voorziening in aantal moderne gebouwen op uitgestrekt terrein. De cultuurhistorische waarde is gering.	
	Willemsvaart	20-20a	Kleine woning uit circa 1920, in de voor deze periode kenmerkende traditioneel-zakelijke trant. Het bakstenen woonhuis heeft wit geschilderde gevels en een zadeldak. Details van vensters e.d. zijn gemoderniseerd en ook overigens is er veel aan het pand veranderd. Naast het pand een bedrijfsgebouw met geheel afgeplate gevels. De cultuurhistorische waarde is gering.	

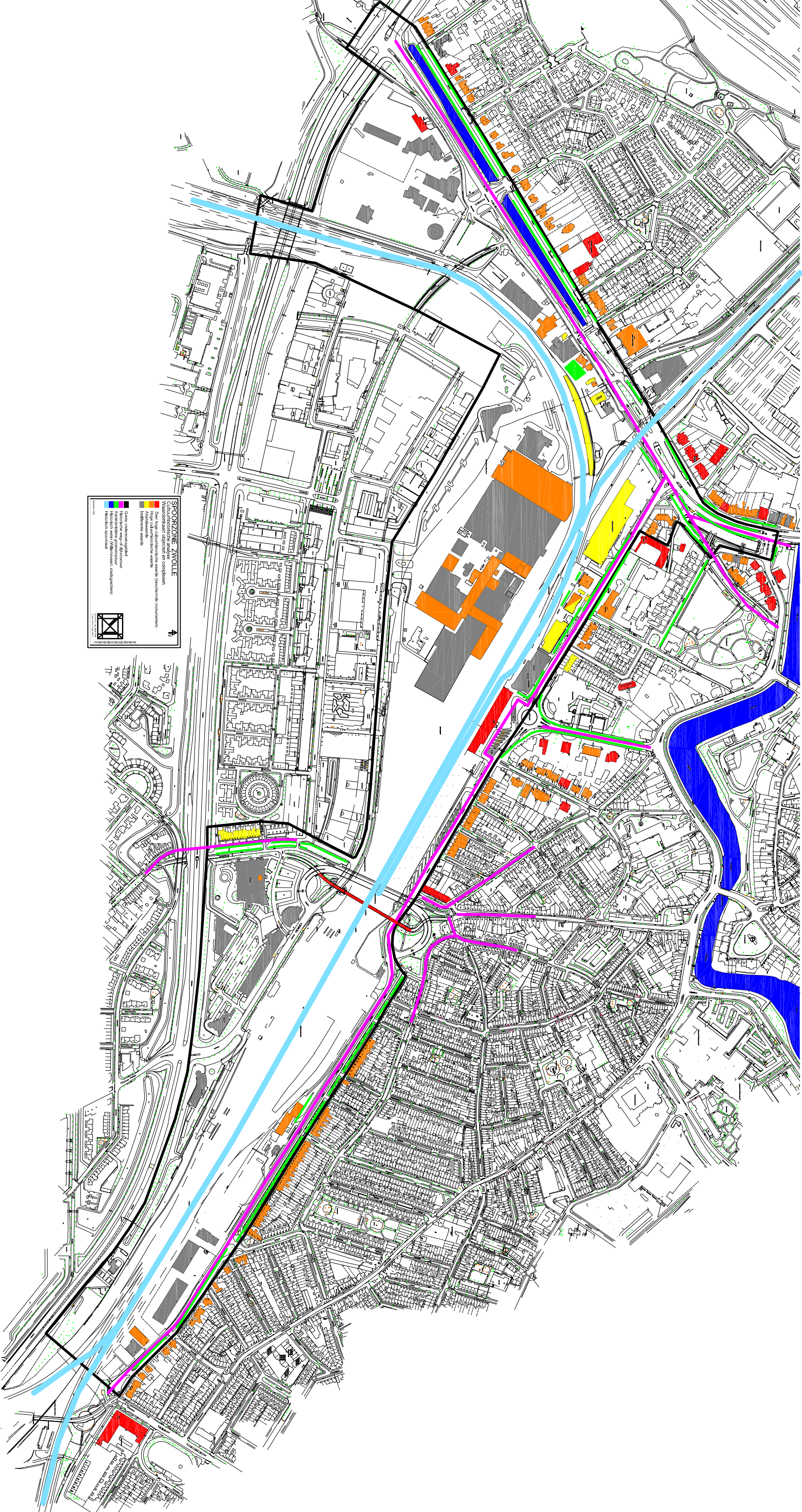
	<p>Willemsvaart</p>	<p>25</p>	<p>Kantoorgebouw, in 1957 door architect G.Th. Rietveld ontworpen voor de firma Schrale's Beton- en Aannemingsmaatschappij, die het werk zelf uitvoerde. Het oorspronkelijke gebouw, dat is voltooid in 1959, werd in 1965 uitgebreid met een vleugel aan de zuid-westzijde, eveneens naar ontwerp van Rietveld. Goed en gaaf voorbeeld van moderne kantoorbouw uit de vroeg Naoorlogse periode en zeldzaam in het oeuvre van Rietveld. Hoge cultuurhistorische waarde.</p>	
---	---------------------	-----------	---	---



18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

Bijlage 3 Waardenkaart objecten en complexen



18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

REGELS

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1.1 plan:

het bestemmingsplan Spoorzone met identificatienummer NL.IMRO.0193.BP12005-0004 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 ambachtelijk bedrijf:

een bedrijf dat is gericht op het geheel of overwegend door middel van handwerk vervaardigen, bewerken of herstellen en het installeren van goederen alsook het verkopen en/of leveren als ondergeschikte activiteit van goederen die verband houden met het ambacht;

1.6 amusementshal:

gebouw of ruimte bestemd voor recreatie door middel van het gebruik van speelautomaten, behendigheidsautomaten en kansspelautomaten als bedoeld in de Verordening inzake speelautomatenhallen;

1.7 andere gezondheidszorggebouwen:

- a. verzorgingstehuizen;
- b. psychiatrische inrichtingen;
- c. medische centra;
- d. poliklinieken;
- e. medische kleuterdagverblijven;

1.8 archeologische monumenten:

terreinen die van algemeen belang zijn wegens daar aanwezige vóór tenminste 50 jaar vervaardigde zaken, welke van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarden;

1.9 archeologische waarden:

de aan een gebied toegekende waarden, gekenmerkt door het belang voor de archeologie en de kennis van de beschavingsgeschiedenis;

1.10 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde;

1.11 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;

1.12 bed & breakfast:

ruimte in of direct bij de hoofdwooning, waar gasten voor een beperkte periode verblijven en het ontbijt wordt geserveerd door de hoofdbewoner en/of leden van zijn gezin;

1.13 bedrijf:

het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten;

1.14 bedrijf aan huis:

een dienstverlenend bedrijf of ambachtelijk bedrijf, dat in of bij een woning wordt uitgeoefend, waarbij de woning in overwegende mate de woonfunctie behoudt en dat een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is;

1.15 bedrijfsgebouw:

een gebouw, dat dient voor de uitoefening van een bedrijf;

1.16 bedrijfsplan:

een weergave van de huidige en toekomstige situatie van een bedrijf en haar omgeving waarin de doelstellingen op korte en lange termijn zijn weergegeven en waarin tevens richtlijnen zijn opgenomen om de doelstellingen te realiseren.

1.17 bedrijfswoning:

een woning in of bij een gebouw of op een terrein, kennelijk slechts bedoeld voor (het huishouden van) een persoon, wiens huisvesting daar gelet op de bestemming van het gebouw of het terrein noodzakelijk is;

1.18 beroep aan huis:

een dienstverlenend beroep, dat in of bij een woning wordt uitgeoefend, waarbij de woning in overwegende mate de woonfunctie behoudt en dat een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is;

1.19 beroeps- c.q. bedrijfsvloeroppervlakte:

de totale vloeroppervlakte van de ruimte die wordt gebruikt voor beroep aan huis c.q. een (dienstverlenend) bedrijf of een dienstverlenende instelling, inclusief opslag- en administratieruimten en dergelijke; een daaraan vastgebouwde of er deel van uitmakende woning wordt niet meegeteld;

1.20 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak;

1.21 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.22 bijbehorend bouwwerk:

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd en met de aarde verbonden bouwwerk met een dak;

1.23 bijzondere woonvorm:

een gebouw of gedeelte van een gebouw dat blijkens aard, indeling en inrichting geschikt is voor de huisvesting van specifieke doelgroepen;

1.24 bouwen:

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

1.25 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak;

1.26 bouwlaag:

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw en zolder;

1.27 bouwperceel:

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

1.28 bouwperceelgrens:

de grens van een bouwperceel;

1.29 bouwvlak:

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

1.30 bouwwerk:

een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden;

1.31 café-restaurant:

een bedrijf, waar dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt, één en ander al dan niet in combinatie met een vermaaksfunctie, met uitzondering van een erotisch getinte vermaaksfunctie;

1.32 caravan:

een al dan niet uitklapbare aanhangwagen ingericht voor dag- en nachtverblijf van personen, welke met een normale snelheid over de weg mag worden voortbewogen;

1.33 carport:

een overdekt bouwwerk, geen gebouw zijnde, dat blijkens zijn aard kennelijk is bestemd voor het stallen van een motorvoertuig;

1.34 cultuur en ontspanning:

het bedrijfsmatig verrichten van activiteiten gericht op cultuur en ontspanning, zoals een atelier, attractiepark, bioscoop, bowlingbaan, casino, creativiteitscentrum, dansschool, dierentuin, evenemententerrein, kinderboerderij, museum, muziekschool, muziektheater, sauna, speeltuin, theater en wellness alsook ondergeschikte detailhandel en ondergeschikte horeca ten dienste van deze activiteiten evenwel met uitzondering van een seksinrichting;

1.35 cultuurhistorische waarden:

de aan een gebied toegekende waarden, gekenmerkt door de ten gevolge van een vroeger cultuur- of levenspatroon ontstane in het terrein waarneembare vormen van landschap en bebouwing, welke hetzij van waarde zijn voor de wetenschap, hetzij een zodanige historische waarde bezitten dat het behoud van belang is te achten;

1.36 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;

1.37 dienstverlenend bedrijf of dienstverlenende instelling:

bedrijf of instelling waarvan de werkzaamheden bestaan uit het verlenen van diensten, waarbij, het publiek rechtstreeks al dan niet via een balie te woord wordt gestaan en geholpen, waaronder zijn begrepen belwinkels, 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;

1.38 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 belwinkels, 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;

1.39 eengezinshuis:

een gebouw, dat één woning omvat;

1.40 eerste bouwlaag:

de bouwlaag op de begane grond;

1.41 erf:

al dan niet bebouwd perceel, of een gedeelte daarvan, dat direct gelegen is bij een hoofdgebouw;

1.42 erftoegangsweg:

een straat of weg waar de doorgaande functie van het verkeer niet meer primair is en waar aandacht kan worden gegeven aan snelheidsreducerende maatregelen;

1.43 erotisch getinte vermaaksfunctie:

een vermaaksfunctie, welke is gericht op het doen plaatsvinden van voorstellingen en/of vertoningen van porno-erotische aard, waaronder begrepen een seksbioscoop, een seksclub en een seksautomatenhal;

1.44 garagebedrijf:

een bedrijf, waarvan de werkzaamheden bestaan uit het verrichten van onderhoud en de verkoop van auto's, motorfietsen, bromfietsen, snorfietsen en fietsen alsmede de verkoop van bijbehorende accessoires;

1.45 garagebox:

een gebouw dat blijkens zijn aard kennelijk is bestemd voor het stallen van een motorvoertuig;

1.46 gebiedsontsluitingsweg:

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

1.47 gebouw:

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

1.48 geluidsbelasting:

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

1.49 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;

1.50 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;

1.51 geluidszoneringsplichtige inrichting:

een inrichting, bij welke ingevolge de Wet geluidhinder rondom het terrein van vestiging in een bestemmingsplan een zone moet worden vastgesteld;

1.52 grondgebonden agrarische bedrijfsvoering:

een agrarische bedrijfsvoering die hoofdzakelijk niet in gebouwen plaatsvindt;

1.53 groothandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen, het verhuren en/of het leveren van goederen aan wederverkopers dan wel aan instellingen of personen ter aanwending in een andere bedrijfsactiviteit;

1.54 groothandelgebonden detailhandel:

detailhandel, welke een geïntegreerd en ondergeschikt deel uitmaakt van een groothandelsbedrijf;

1.55 hogere grenswaarde:

een maximum waarde voor de geluidsbelasting, die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en die in een concreet geval kan worden vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder en/of het Besluit geluidhinder;

1.56 hoofdgebouw:

een of meer panden, of een gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer panden of bouwwerken op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is;

1.57 hoofdwoning:

de woning, waar de hoofdbewoner van de woning woont en verblijft;

1.58 horeca:

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

1.59 horecabedrijf:

een bedrijf, waar ter plaatse te nuttigen voedsel en dranken worden verstrekt, zaalaccommodatie wordt geëxploiteerd en waarin nachtverblijf wordt verstrekt, 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;

1.60 inpandige statische opslag:

het in een gebouw opslaan van goederen, die geen regelmatige verplaatsing behoeven, zoals (antieke) auto's, boten en caravans. De opslag mag niet bestemd zijn voor de handel danwel worden opgeslagen voor een elders gevestigd bedrijf;

1.61 kampeerauto:

een voertuig ingericht voor het dag- en nachtverblijf van personen;

1.62 kampeermiddel:

- a. een tent, een tentwagen, een kampeerauto of een caravan;
- b. enig ander onderkomen of enig ander voertuig of gewezen voertuig of gedeelte daarvan, voor zover geen bouwwerk zijnde, één en ander voor zover deze onderkomens of voertuigen of gewezen voertuigen geheel of ten dele blijvend zijn bestemd of opgericht dan wel worden of kunnen worden gebruikt voor recreatief nachtverblijf;

1.63 kantoor:

een ruimte of complex van ruimten, welke dient voor het bedrijfsmatig verlenen van diensten, waarbij het publiek niet of slechts in ondergeschikte mate rechtstreeks te woord wordt gestaan en geholpen, waaronder is begrepen congres- en vergaderaccommodatie;

1.64 kantoorgebouw:

een gebouw, dat dient voor het bedrijfsmatig verlenen van diensten, waarbij het publiek niet of slechts in ondergeschikte mate rechtstreeks te woord wordt gestaan en geholpen, waaronder is begrepen congres- en vergaderaccommodatie;

1.65 kelder:

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat wordt afgedekt door een vloer, waarvan de onderkant niet boven peil is gelegen;

1.66 kleinschalige bedrijfsmatige activiteit:

dienstverlenende bedrijvigheid of ambachtelijke bedrijvigheid dan wel naar de aard en de invloed op de omgeving daarmee gelijk te stellen bedrijvigheid, die door zijn beperkte omvang in of bij een woning met behoud van de woonfunctie kan worden uitgeoefend en welke een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is;

1.67 kunstnijverheidbedrijf:

een bedrijf dat is gericht op het geheel of overwegend door middel van handwerk vervaardigen van gebruiks- en siervoorwerpen alsmede in rechtstreeks verband daarmee en als ondergeschikte nevenactiviteit detailhandel;

1.68 kwetsbaar object:

een object als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen;

1.69 landschapswaarden:

de aan een gebied toegekende waarden, gekenmerkt door het waarneembare deel van het aardoppervlak, dat wordt bepaald door de onderlinge samenhang en beïnvloeding van niet-levende en levende natuur;

1.70 maatschappelijke voorzieningen:

educatieve, sociaal-medische, sociaal-culturele en levensbeschouwelijke voorzieningen en voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening, alsook ondergeschikte detailhandel en ondergeschikte horeca ten dienste van deze voorzieningen;

1.71 meergezinshuis:

een gebouw, dat meerdere naast elkaar en/of geheel of gedeeltelijk boven elkaar gelegen woningen omvat en dat qua uiterlijke verschijningsvorm als een eenheid beschouwd kan worden;

1.72 monumenten:

alle vóór tenminste 50 jaar vervaardigde zaken, welke van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarden;

1.73 naar de weg toegekeerde gevel van een hoofdgebouw:

de naar de weg toegekeerde gevel van het hoofdgebouw, waar de hoofdtoegang van het hoofdgebouw is gelegen;

1.74 naar de weg toegekeerde grens van een bouwvlak:

de naar de weg toegekeerde grens van een bouwvlak, waar de hoofdtoegang van het op dat bouwvlak gelegen hoofdgebouw is gelegen;

1.75 normaal onderhoud:

werkzaamheden die regelmatig nodig zijn voor een goed beheer van de gronden;

1.76 onderbouw:

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat wordt afgedekt door een vloer, waarvan de bovenkant minder dan 1,50 meter boven peil is gelegen;

1.77 onderkomen:

een voor dag- en nachtverblijf van personen of dieren geschikte constructie;

1.78 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;

1.79 openbare nutsvoorzieningen:

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

1.80 opslag:

het bewaren van goederen, materialen en stoffen zonder dat ter plaatse sprake is van productie, bewerking, verwerking, handel en/of activiteiten van administratieve aard;

1.81 overig bouwwerk:

een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden;

1.82 pand:

de kleinste bij de totstandkoming functioneel en bouwkundig-constructief zelfstandige eenheid die direct en duurzaam met de aarde is verbonden en betreedbaar en afsluitbaar is;

1.83 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);

1.84 perifere detailhandel:

detailhandel, welke ruimtelijk minder goed past in een stadscentrum of in woonwijken, waaronder verstaan wordt detailhandel in:

meubels, woninginrichtingsartikelen, keukens met bijbehorende artikelen, sanitair met bijbehorende artikelen, caravans, kampeerauto's, tenten, motorboten, zeilboten, roeiboten, kano's, planten, andere tuinartikelen, doe-het-zelf-artikelen en bouwmaterialen;

1.85 productiegebonden detailhandel:

detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd, gerepareerd en/of toegepast in het productieproces, waarbij de detailhandelsfunctie ondergeschikt is aan de productiefunctie;

1.86 prostitutie:

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

1.87 ruimtelijke kwaliteit:

de kwaliteit gevormd door de evenwichtige samenhang tussen (openbare) ruimte en gebouwde elementen;

1.88 seksinrichting:

een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden;

onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan:

een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar;

1.89 sociale veiligheid:

de mogelijkheid om zich in een omgeving te kunnen bevinden zonder bedreigd te worden of het gevoel te hebben persoonlijk lastig te worden gevallen;

1.90 sportieve dagrecreatie:

vormen van dagrecreatie met een sportief karakter, zoals veldsport, tennis en midgetgolf en zaalsport;

1.91 sportschool:

een gebouw of ruimte bestemd voor het op commerciële basis geven van onderricht in sport al dan niet met (para)medische begeleiding;

1.92 stacaravan:

een caravan, die als een gebouw valt aan te merken;

1.93 standplaats:

het vanaf een vaste plaats op of aan de weg of op een andere voor het publiek toegankelijke en in de openlucht gelegen plaats te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen of het anderszins aanbieden van goederen of diensten, al dan niet gebruikmakend van fysieke middelen, zoals een kraam, een wagen of een tafel, waarbij onder een standplaats niet worden verstaan vaste plaatsen op jaarmarkten of markten, vaste plaatsen op evenementen en vaste plaatsen op snuffelmarkten;

1.94 stedenbouwkundig beeld:

het beeld dat wordt opgeroepen door het samengaan van gebouwde elementen, beplantingselementen en onbebouwde ruimten;

1.95 stroomweg:

een straat of weg waar de doorgaande functie van het verkeer primair is en welke geschikt is voor snelle verplaatsingen over grotere afstanden;

1.96 tent:

een in hoofdzaak van textiel of andere daarmee vergelijkbare materialen vervaardigd onderkomen voor dagen nachtverblijf dat gemakkelijk is op te bouwen en in te pakken;

1.97 terugliggende bouwlaag:

gedeelte van een gebouw in de vorm van een bouwlaag voorzien van een plat dak en/ of een kap en waarvan het straatgerichte voorgevelvlak een afstand van ten minste 1 meter heeft ten opzichte van het daarmee corresponderende straatgerichte voorgevelvlak van de lager gelegen bouwlaag;

1.98 verkoopvloeroppervlakte:

de voor het publiek zichtbare en toegankelijke (besloten) winkelruimte ten behoeve van de detailhandel;

1.99 verzorgend bedrijf:

het verrichten van activiteiten welke bestaan uit het verlenen van diensten aan derden met of zonder rechtstreeks contact met het publiek en/of het te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen, het verhuren en/of het leveren van goederen aan wederverkopers dan wel aan instellingen of personen ter aanwending in een andere bedrijfsactiviteit;

1.100 voorgevel:

de naar de weg toegekeerde gevel;

1.101 voorkeursgrenswaarde:

de maximum waarde voor de geluidsbelasting, zoals deze rechtstreeks kan worden afgeleid uit de Wet geluidhinder en/of het Besluit geluidhinder;

1.102 windbelemmering:

het geheel of gedeeltelijk verstoken zijn van toetreding van wind;

1.103 windturbine:

een bouwwerk ter opwekking van energie door benutting van windkracht, met uitzondering van bemalingsinstallaties ten behoeve van de waterhuishouding;

1.104 winkel:

een gebouw, dat een ruimte omvat, welke door zijn indeling kennelijk bedoeld is te worden gebruikt voor de detailhandel;

1.105 woning:

een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden;

1.106 wooneenheid:

elke ruimte of als eenheid samengesteld aantal ruimten, welke geschikt en bestemd is voor bewoning, zoals eengezinshuizen, bejaardenwoningen, woningen voor 1 en/of 2 persoonshuishoudens en meergezinshuizen;

1.107 zolder:

een gedeelte van een gebouw dat door schuine dakschilden is afgedekt en waarvan de borstwering niet hoger is dan 1 meter;

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 gebouw of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

2.4 de hoogte van een windmolen:

vanaf het peil tot aan de as van de windmolen;

2.5 de hoogte van een windturbine:

vanaf het peil tot aan de as van de windturbine;

2.6 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;

2.7 de vloeroppervlakte van een woning:

binnenwerks op de vloer van de ruimten die worden of kunnen worden gebruikt voor wonen;

2.8 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;

2.9 de horizontale bouwdiepte van een gebouw:

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

2.10 de verticale bouwdiepte van een gebouw:

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

2.11 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 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

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

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 $\frac{3}{5}$ deel van de betreffende gevel.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebouwen ten behoeve van bedrijven voor zover aangeduid als toelaatbaar binnen deze bestemming in de staat van bedrijfsactiviteiten bij functiemenging, welke als een bijlage bij deze regels is opgenomen;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - afwijkend gebruik' mede voor gebouwen ten behoeve van aannemersbedrijven met werkplaats met een een bedrijfsoppervlak van 1.000 m² of meer;
- c. bedrijfswoningen;
- d. bijbehorende bouwwerken bij bedrijfswoningen;

met daaraan ondergeschikt:

- e. wegen en paden;
- f. parkeervoorzieningen;
- g. geluidwerende voorzieningen;
- h. openbare nutsvoorzieningen;
- i. infrastructurele voorzieningen;
- j. groenvoorzieningen;
- k. water;

met de daarbij behorende:

- l. tuinen, erven en terreinen;
- m. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3.2 Bouwregels

3.2.1 *Gebouwen*

Voor het bouwen van de in artikel 3.1 onder a en b genoemde gebouwen gelden de volgende regels:

- a. de gebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' mag de bouwhoogte in meters van een gebouw niet meer dan de aangegeven bouwhoogte bedragen.

3.2.2 *Bedrijfswoningen*

Voor het bouwen van bedrijfswoningen gelden de volgende regels:

- a. bedrijfswoningen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning';
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' mag de bouwhoogte in meters van een gebouw niet meer dan de aangegeven bouwhoogte bedragen;
- c. het aantal bedrijfswoningen mag niet meer dan 1 per bedrijf bedragen.

3.2.3 *Bijbehorende bouwwerken bij bedrijfswoningen*

Voor het bouwen van bijbehorende bouwwerken bij bedrijfswoningen gelden de volgende regels:

- a. bijbehorende bouwwerken dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning';
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' mag de bouwhoogte in meters van een

- gebouw niet meer dan de aangegeven bouwhoogte bedragen;
- c. een bijbehorende bouwwerk mag uitsluitend worden gebouwd bij niet inpandige bedrijfswoningen;
 - d. de gezamenlijke oppervlakte van de bijbehorende bouwwerken mag per bedrijfswoning niet meer bedragen dan de oppervlakte van de bedrijfswoning;
 - e. de goothoogte van een bijbehorend bouwwerk mag:
 - 1. indien aangebouwd niet meer bedragen dan 0,30 meter boven de bovenkant van de scheidingsconstructie met de tweede bouwlaag van de bedrijfswoning;
 - 2. indien vrijstaand niet meer dan 3 meter bedragen;
 - f. de bouwhoogte van een bijbehorend bouwwerk mag niet meer dan 6 meter bedragen.

3.2.4 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zonder dak bij bedrijfswoningen

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zonder dak bij bedrijfswoningen gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 2 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van niet inpandige bedrijfswoningen mag niet meer dan 3 meter bedragen;
- c. de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die niet genoemd zijn 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 Afwijken van de bouwregels

3.4.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

- a. het bepaalde in artikel 3.2.1 onder a om toe te staan dat een gebouw gedeeltelijk buiten het bouwvlak wordt gebouwd, mits de gezamenlijke oppervlakte van de gebouwen buiten het bouwvlak niet meer bedraagt dan 25 m²;
- b. het bepaalde in artikel 3.2.1 onder b om toe te staan dat de bouwhoogte van een gebouw wordt vergroot met niet meer dan 1 meter;
- c. het bepaalde in artikel 3.2.2 onder a om toe te staan dat een bedrijfswoning gedeeltelijk buiten het bouwvlak wordt gebouwd, mits de gezamenlijke oppervlakte van de gebouwen buiten het bouwvlak niet meer bedraagt dan 25 m²;
- d. het bepaalde in artikel 3.2.2 onder a om toe te staan dat een bedrijfswoning wordt gebouwd binnen een bouwvlak dat niet is voorzien van de aanduiding 'bedrijfswoning';
- e. het bepaalde in artikel 3.2.2 onder b om toe te staan dat de bouwhoogte van een bedrijfswoning wordt vergroot met niet meer dan 1 meter;
- f. het bepaalde in artikel 3.2.3 onder a om toe te staan dat een bijbehorend bouwwerk buiten het

bouwvlak wordt gebouwd, mits de gezamenlijke oppervlakte van de bouwwerken buiten het bouwvlak niet meer bedraagt dan 25 m²;

- g. het bepaalde in artikel 3.2.3 onder e2 om toe te staan dat de goothoogte van een vrijstaand bijbehorend bouwwerk wordt vergroot tot niet meer dan 4 meter;
- h. het bepaalde in artikel 3.2.3 onder f om toe te staan dat de bouwhoogte van een bijbehorend bouwwerk wordt vergroot tot niet meer dan 7 meter;
- i. het bepaalde in artikel 3.2.4 onder c om toe te staan dat de bouwhoogte van een daar genoemd bouwwerk, geen gebouw zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 15 meter.

3.4.2 Voorwaarden

De in artikel 3.4.1 genoemde afwijkingen kunnen slechts worden toegestaan, mits geen onevenredige 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.

3.5 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:

- a. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van andere functies dan die zijn aangeduid als toelaatbaar in de staat van bedrijfsactiviteiten bij functiemenging, welke als een bijlage bij deze regels is opgenomen;
- b. het gebruik van vrijstaande bijbehorende bouwwerken als zelfstandige woning;
- c. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting.

3.6 Afwijken van de gebruiksregels

3.6.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

- a. het verbod als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en het bepaalde in artikel 3.5 onder a om functies toe te staan die in de staat van bedrijfsactiviteiten bij functiemenging niet zijn vermeld dan wel niet als toelaatbaar zijn aangeduid, mits deze functies wat betreft milieuhinder kunnen worden gelijkgesteld met de functies die wel als toelaatbaar zijn aangeduid;
- b. het verbod als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en het bepaalde in artikel 3.5 onder a ten behoeve van detailhandel in:
 - 1. caravans, kampeerauto's, tenten, motorboten, zeilboten, roeiboten en kano's op een vloeroppervlakte van ten minste 1.000 m², waarbij de verkoop van aanverwante droge en natte recreatiegoederen is toegestaan op een vloeroppervlakte van niet meer dan 100 m²;
 - 2. motorvoertuigen alsmede autobanden, uitlaten, schokbrekers en accu's in garage- en montagebedrijven;
 - 3. landbouwwerktuigen, landbouwmachines alsmede meststoffen in groothandelsverpakking;
 - 4. goederen die wegens brand-, explosie- of milieugevaar niet in woon- of winkelconcentraties thuishoren;

5. goederen voor zover het productiegebonden en/of groothandelgebonden detailhandel betreft in of vanuit een verkoopruimte met een vloeroppervlakte van ten hoogste 10 % van de bedrijfsvloeroppervlakte met een maximum van 100 m², waarbij als uitgangspunt geldt dat:
 - de bedrijfsvoering zodanig dient te zijn opgezet dat aannemelijk kan worden gemaakt dat het bedrijf zich uitsluitend richt op zakelijke cliënten, waarbij met name zal worden gelet op het assortiment, de promotiestrategie en het toegangsbeleid;
 - het feitelijk aandeel van de detailhandelsverkopen in de totale omzet van het bedrijf zo beperkt dient te zijn dat dit kan worden aangemerkt als een onvermijdelijk neveneffect van de bedrijfsactiviteiten;

3.6.2 Voorwaarden

De in artikel 3.6.1 genoemde afwijkingen kunnen slechts worden toegestaan, mits geen onevenredige 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 4 Bedrijf - Verkoop punt motorbrandstoffen zonder lpg

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - Verkoop punt motorbrandstoffen zonder lpg' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebouwen ten behoeve van:
 - 1. de verkoop van motorbrandstoffen met uitzondering van lpg;
 - 2. de verstrekking van water en lucht;
 - 3. het wassen, doorspuiten en doorsmeren van motorvoertuigen;
 - 4. aan een verkooppunt voor motorbrandstoffen ondergeschikte detailhandel en horeca;
 - b. de ondergrondse en bovengrondse opslag van motorbrandstoffen met uitzondering van lpg; met daaraan ondergeschikt:
 - c. wegen en paden;
 - d. parkeervoorzieningen;
 - e. geluidwerende voorzieningen;
 - f. openbare nutsvoorzieningen;
 - g. infrastructurele voorzieningen;
 - h. groenvoorzieningen;
- met de daarbij behorende:
- i. terreinen;
 - j. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. de gebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding maximum bouwhoogte (m)' mag bouwhoogte in meters niet meer dan de aangegeven bouwhoogte bedragen.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 1 meter bedragen, maar de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 2 meter bedragen, indien:
 - 1. op het erf of perceel al een gebouw staat, waarmee de erf- of perceelafscheiding in functionele relatie staat;
 - 2. gebouwd wordt achter de naar de weg toegekeerde gevel van het hoofdgebouw of het verlengde daarvan;
 - 3. gebouwd wordt op een afstand van meer dan 1 meter van openbaar toegankelijk gebied;
- b. de bouwhoogte van een overkapping mag niet meer dan 7 meter bedragen;
- c. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, 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. 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.

4.4 Afwijken van de bouwregels

4.4.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

- a. het bepaalde in artikel 4.2.1 onder a om toe te staan dat een gebouw gedeeltelijk buiten het bouwvlak wordt gebouwd, mits de gezamenlijke oppervlakte van de gebouwen buiten het bouwvlak niet meer bedraagt dan 25 m²;
- b. het bepaalde in artikel 4.2.1 onder b om toe te staan dat de bouwhoogte van een gebouw wordt vergroot tot niet meer dan 7 meter.

4.4.2 Voorwaarden

De in artikel 4.4.1 genoemde afwijkingen kunnen slechts worden toegestaan, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

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

4.5 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:

- a. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van detailhandel of horeca, welke niet meer als ondergeschikt aan de verkoop van motorbrandstoffen kan worden beschouwd;
- b. de ondergrondse en bovengrondse opslag van lpg;
- c. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting.

Artikel 5 Bedrijventerrein

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebouwen ten behoeve van bedrijven die in de staat van bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen, welke als een bijlage bij deze regels is opgenomen, zijn aangeduid als toelaatbaar; met uitzondering van:
 1. zelfstandige kantoren, waarbij de bruto vloeroppervlakte van onzelfstandige kantoren niet meer dan 500 m² per bedrijf mag bedragen;
 2. meer dan 2 bedrijfswoningen per bedrijf;

met daaraan ondergeschikt:

- b. wegen en paden met een inrichting hoofdzakelijk gericht op gemengd verkeer in een 50 kilometer gebied, waarbij kruisingen en T-aansluitingen van wegen niet minder dan 50 meter uit elkaar mogen liggen;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. geluidwerende voorzieningen;
- e. openbare nutsvoorzieningen;
- f. infrastructurele voorzieningen;
- g. groenvoorzieningen;
- h. voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding;
- i. voorzieningen ten behoeve van de waterzuivering; met de daarbij behorende:
- j. terreinen;
- k. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m), maximum bebouwingspercentage (%)' mag de bouwhoogte in meters van een gebouw niet meer dan de aangegeven bouwhoogte bedragen en mag het bebouwingspercentage per perceel niet meer dan het aangegeven percentage bedragen;
- b. de afstand van een gebouw tot de zijdelingse of de van een weg afgekeerde perceelsgrens mag niet minder dan 3 meter bedragen;
- c. de onderlinge afstand tussen vrijstaande gebouwen mag niet minder dan 3 meter bedragen.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 2 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 15 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 Afwijken van de bouwregels

5.4.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

- a. het bepaalde in artikel 5.2.1 onder a om toe te staan dat de bouwhoogte van een gebouw wordt vergroot met niet meer dan 2 meter;
- b. het bepaalde in artikel 5.2.1 onder b om toe te staan dat gebouwen op 2 aan elkaar grenzende percelen aaneen worden gebouwd;
- c. het bepaalde in artikel 5.2.1 onder c om toe te staan dat de onderlinge afstand tussen vrijstaande gebouwen wordt verkleind tot niet minder dan 2 meter;
- d. het bepaalde in artikel 5.2.2 onder b om toe te staan dat de bouwhoogte van een daar genoemd bouwwerk, geen gebouw zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 20 meter.

5.4.2 Voorwaarden

De in artikel 5.4.1 genoemde afwijkingen kunnen slechts worden toegestaan, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

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

5.5 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:

- a. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van andere bedrijven dan de bedrijven die zijn aangeduid als toelaatbaar in de staat van bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen, welke als een bijlage bij deze regels is opgenomen;
- b. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van detailhandel of horeca;
- c. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van zelfstandige kantoren;
- d. het gebruik van gronden en bouwwerken voor onzelfstandige kantoren met een grotere bruto vloeroppervlakte dan 500 m² per bedrijf;
- e. het gebruik van bouwwerken voor meer dan 2 bedrijfswoningen per bedrijf;
- f. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting.

5.6 Afwijken van de gebruiksregels

5.6.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

- a. het verbod als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c, van de Wet algemene bepalingen

omgevingsrecht en het bepaalde in artikel 5.5 onder a om bedrijven toe te staan die in de staat van bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen niet zijn vermeld dan wel niet als toelaatbaar zijn aangeduid, mits deze bedrijven wat betreft milieuhinder kunnen worden gelijkgesteld met de bedrijven die wel als toelaatbaar zijn aangeduid;

- b. het verbod als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en het bepaalde in artikel 5.5 onder b ten behoeve van detailhandel in:
 1. caravans, kampeerauto's, tenten, motorboten, zeilboten, roeiboten en kano's op een vloeroppervlakte van ten minste 1.000 m², waarbij de verkoop van aanverwante droge en natte recreatiegoederen is toegestaan op een vloeroppervlakte van niet meer dan 100 m²;
 2. motorvoertuigen alsmede autobanden, uitlaten, schokbrekers en accu's in garage- en montagebedrijven;
 3. landbouwwerktuigen, landbouwmachines alsmede meststoffen in groothandelsverpakking;
 4. goederen die wegens brand-, explosie- of milieugevaar niet in woon- of winkelconcentraties thuishoren;
 5. goederen voor zover het productiegebonden en/of groothandelgebonden detailhandel betreft in of vanuit een verkoopruimte met een vloeroppervlakte van ten hoogste 10 % van de bedrijfsvloeroppervlakte met een maximum van 100 m², waarbij als uitgangspunt geldt dat:
 - de bedrijfsvoering zodanig dient te zijn opgezet dat aannemelijk kan worden gemaakt dat het bedrijf zich uitsluitend richt op zakelijke cliënten, waarbij met name zal worden gelet op het assortiment, de promotiestrategie en het toegangsbeleid;
 - het feitelijk aandeel van de detailhandelsverkopen in de totale omzet van het bedrijf zo beperkt dient te zijn dat dit kan worden aangemerkt als een onvermijdelijk neveneffect van de bedrijfsactiviteiten;
- c. het verbod als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en het bepaalde in artikel 3.5 onder d om voor onzelfstandige kantoren een grotere bruto vloeroppervlakte per bedrijf toe te staan, mits de noodzaak voor het betreffende bedrijf voldoende aannemelijk kan worden gemaakt.

5.6.2 Voorwaarden

De in artikel 5.6.1 genoemde afwijkingen kunnen slechts worden toegestaan, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

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

Artikel 6 Cultuur en ontspanning

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Cultuur en ontspanning' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebouwen ten behoeve van cultuur en ontspanning;

met daaraan ondergeschikt:

- b. wegen en paden;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. voorzieningen ten behoeve van beeldende kunst;
- e. geluidwerende voorzieningen;
- f. openbare nutsvoorzieningen;
- g. infrastructurele voorzieningen;
- h. groenvoorzieningen;
- i. speelvoorzieningen;
- j. water;

met de daarbij behorende:

- k. tuinen, erven en terreinen;
- l. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. de gebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m), maximum bebouwingspercentage (%)' mag de bouwhoogte in meters van een gebouw niet meer dan de aangegeven bouwhoogte bedragen en mag het bebouwingspercentage per perceel niet meer dan het aangegeven percentage bedragen.

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 2 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 10 meter bedragen.

6.3 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.

6.4 Afwijken van de bouwregels

6.4.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

- a. het bepaalde in artikel 6.2.1 onder a om toe te staan dat een gebouw gedeeltelijk buiten het bouwvlak wordt gebouwd, mits de gezamenlijke oppervlakte van de gebouwen buiten het bouwvlak niet meer bedraagt dan 25 m²;
- b. het bepaalde in artikel 6.2.1 onder b om toe te staan dat de bouwhoogte van een gebouw wordt vergroot met niet meer dan 1 meter.

6.4.2 Voorwaarden

De in artikel 6.4.1 genoemde afwijkingen kunnen slechts worden toegestaan, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

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

6.5 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:

- a. het gebruik van gronden en bouwwerken voor groothandel, detailhandel of horeca met uitzondering van het gebruik voor ondergeschikte detailhandel of ondergeschikte horeca ten behoeve van cultuur en ontspanning op de gronden en in de bouwwerken, welke voor cultuur en ontspanning worden gebruikt;
- b. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting.

Artikel 7 Dienstverlening

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Dienstverlening' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. gebouwen ten behoeve van dienstverlenende bedrijven en dienstverlenende instellingen;
met daaraan ondergeschikt:

- b. wegen en paden;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. voorzieningen ten behoeve van beeldende kunst;
- e. geluidwerende voorzieningen;
- f. openbare nutsvoorzieningen;
- g. infrastructurele voorzieningen;
- h. groenvoorzieningen;
- i. water;

met de daarbij behorende:

- j. tuinen, erven en terreinen;
- k. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. de gebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)', mag de bouwhoogte in meters van een gebouw niet meer dan de aangegeven bouwhoogte bedragen.

7.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 1 meter bedragen, maar de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 2 meter bedragen, indien:
 - 1. op het erf of perceel al een gebouw staat, waarmee de erf- of perceelafscheiding in functionele relatie staat;
 - 2. gebouwd wordt achter de naar de weg toegekeerde gevel van het hoofdgebouw of het verlengde daarvan;
 - 3. gebouwd wordt op een afstand van meer dan 1 meter van openbaar toegankelijk gebied;
- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 10 meter bedragen.

7.3 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.

7.4 Afwijken van de bouwregels

7.4.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

- a. het bepaalde in artikel 7.2.1 onder a om toe te staan dat een gebouw gedeeltelijk buiten het bouwvlak wordt gebouwd, mits de gezamenlijke oppervlakte van de gebouwen buiten het bouwvlak niet meer bedraagt dan 25 m²;
- b. het bepaalde in artikel 7.2.1 onder b om toe te staan dat de bouwhoogte van een gebouw wordt vergroot met niet meer dan 1 meter.

7.4.2 Voorwaarden

De in artikel 7.4.1 genoemde afwijkingen kunnen slechts worden toegestaan, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

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

7.5 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.

Artikel 8 Gemengd - 1

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Gemengd - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebouwen ten behoeve van:
 1. kantoren;
 2. ambachtelijke en overige technische dienstverlening met uitzondering van de fabricage van producten;
 3. groothandel met uitzondering van de opslag van te verhandelen producten;
 4. onderzoeksinstellingen voor kennisoverdracht;
 5. showrooms;
 6. dienstverlening op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, cosmetisch, kunstzinnig of hiermee gelijk te stellen gebied met uitzondering van geluidsgevoelige functies;
 7. maatschappelijke voorzieningen met uitzondering van geluidsgevoelige functies;

met daaraan ondergeschikt:

- b. wegen en paden;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. voorzieningen ten behoeve van beeldende kunst;
- e. geluidwerende voorzieningen;
- f. openbare nutsvoorzieningen;
- g. infrastructurele voorzieningen;
- h. groenvoorzieningen;
- i. speelvoorzieningen;
- j. water;

met de daarbij behorende:

- k. tuinen, erven en terreinen;
- l. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. de gebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' mag de bouwhoogte in meters van een gebouw niet meer dan de aangegeven bouwhoogte bedragen;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'maximum vloeroppervlakte; bruto (m²)' mag de bruto vloeroppervlakte in m² per bestemmingsvlak niet meer dan de aangegeven vloeroppervlakte bedragen.

8.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 1 meter bedragen, maar de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 2 meter bedragen, indien:
 1. op het erf of perceel al een gebouw staat, waarmee de erf- of perceelafscheiding in functionele relatie staat;
 2. gebouwd wordt achter de naar de weg toegekeerde gevel van het hoofdgebouw of het verlengde daarvan;
 3. gebouwd wordt op een afstand van meer dan 1 meter van openbaar toegankelijk gebied;

- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 10 meter bedragen.

8.2.3 Parkeernorm

Als parkeernorm geldt een maximum van 1 autoparkeerplaats per 65 m² brutovloeroppervlakte.

8.3 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.

8.4 Afwijken van de bouwregels

8.4.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

- a. het bepaalde in artikel 8.2.1 onder a om toe te staan dat een gebouw gedeeltelijk buiten het bouwvlak wordt gebouwd, mits de gezamenlijke oppervlakte van de gebouwen buiten het bouwvlak niet meer bedraagt dan 25 m²;
- b. het bepaalde in artikel 8.2.1 onder b om toe te staan dat de bouwhoogte van een gebouw wordt vergroot met niet meer dan 1 meter.

8.4.2 Voorwaarden

De in artikel 8.4.1 genoemde afwijkingen kunnen slechts worden toegestaan, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

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

8.5 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:

- a. het gebruik van gronden en bouwwerken voor detailhandel of horeca met uitzondering van het gebruik voor ondergeschikte detailhandel of ondergeschikte horeca ten behoeve van toegestane voorzieningen op de gronden en in de bouwwerken, welke voor deze voorzieningen worden gebruikt;
- b. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting.

Artikel 9 Gemengd - 2

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Gemengd - 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebouwen ten behoeve van:
 - 1. spoorwegen;
 - 2. posterijen;
 - 3. koeriersdiensten;
 - 4. telecommunicatiebedrijven;
 - 5. kantoren ten behoeve van vervoersbedrijven;

met daaraan ondergeschikt:

- b. wegen en paden;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. voorzieningen ten behoeve van beeldende kunst;
- e. geluidwerende voorzieningen;
- f. openbare nutsvoorzieningen;
- g. infrastructurele voorzieningen;
- h. groenvoorzieningen;
- i. speelvoorzieningen;
- j. water;

met de daarbij behorende:

- k. tuinen, erven en terreinen;
- l. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. de gebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' mag de bouwhoogte in meters van een gebouw niet meer dan de aangegeven bouwhoogte bedragen.

9.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 1 meter bedragen, maar de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 2 meter bedragen, indien:
 - 1. op het erf of perceel al een gebouw staat, waarmee de erf- of perceelafscheiding in functionele relatie staat;
 - 2. gebouwd wordt achter de naar de weg toegekeerde gevel van het hoofdgebouw of het verlengde daarvan;
 - 3. gebouwd wordt op een afstand van meer dan 1 meter van openbaar toegankelijk gebied;
- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 10 meter bedragen.

9.3 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.

9.4 Afwijken van de bouwregels

9.4.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

- a. het bepaalde in artikel 9.2.1 onder a om toe te staan dat een gebouw gedeeltelijk buiten het bouwvlak wordt gebouwd, mits de gezamenlijke oppervlakte van de gebouwen buiten het bouwvlak niet meer bedraagt dan 25 m²;
- b. het bepaalde in artikel 9.2.1 onder b om toe te staan dat de bouwhoogte van een gebouw wordt vergroot met niet meer dan 1 meter.

9.4.2 Voorwaarden

De in artikel 9.4.1 genoemde afwijkingen kunnen slechts worden toegestaan, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

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

9.5 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:

- a. het gebruik van gronden en bouwwerken voor horeca met uitzondering van het gebruik voor ondergeschikte horeca ten behoeve van toegestane voorzieningen op de gronden en in de bouwwerken, welke voor deze voorzieningen worden gebruikt;
- b. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting.

Artikel 10 Groen

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. voetpaden, fietspaden en fiets/bromfietspaden;
- c. speelvoorzieningen;
- d. water;

met daaraan ondergeschikt:

- e. maatschappelijke voorzieningen;
- f. sport;
- g. recreatief medegebruik in de vorm van dagrecreatie
- h. educatief gebruik;
- i. nutstuinen;
- j. voorzieningen ten behoeve van beeldende kunst;
- k. geluidwerende voorzieningen;
- l. openbare nutsvoorzieningen;
- m. infrastructurele voorzieningen;

met de daarbij behorende:

- n. bebouwing.

10.2 Bouwregels

10.2.1 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.

10.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 1 meter bedragen, maar de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 2 meter bedragen, indien:
 1. op het erf of perceel al een gebouw staat, waarmee de erf- of perceelafscheiding in functionele relatie staat;
 2. gebouwd wordt achter de naar de weg toegekeerde gevel van het hoofdgebouw of het verlengde daarvan;
 3. gebouwd wordt op een afstand van meer dan 1 meter van openbaar toegankelijk gebied;
- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 10 meter bedragen.

10.3 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;

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. een goede milieusituatie;
- f. de bescherming van de groenstructuur;
- g. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

10.4 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.

Artikel 11 Kantoor

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Kantoor' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. kantoorgebouwen;

met daaraan ondergeschikt:

b. wegen en paden;

c. parkeervoorzieningen;

d. voorzieningen ten behoeve van beeldende kunst;

e. geluidwerende voorzieningen;

f. openbare nutsvoorzieningen;

g. infrastructurele voorzieningen;

h. groenvoorzieningen;

i. water;

met de daarbij behorende:

j. tuinen, erven en terreinen;

k. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

11.2 Bouwregels

11.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

a. de gebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd;

b. buiten de bouwvlakken mag een overdekte loopbrug voor voetgangers worden gebouwd ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - overbouw' met een bouwhoogte van niet meer dan 18 meter;

c. buiten de bouwvlakken mogen een portiersloge, een noodstroomaggregaat en een gasreducerstation worden gebouwd met een bouwhoogte van niet meer dan 6 meter en een bebouwde oppervlakte van elk niet meer dan 50 m²;

d. ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' mag de bouwhoogte in meters van een gebouw niet meer dan de aangegeven bouwhoogte bedragen.

11.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

a. de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 2 meter bedragen;

b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 10 meter bedragen.

11.3 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.

11.4 Afwijken van de bouwregels

11.4.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

- a. het bepaalde artikel 11.2.1 onder a om toe te staan dat een gebouw gedeeltelijk buiten het bouwvlak wordt gebouwd, mits de gezamenlijke oppervlakte van de gebouwen buiten het bouwvlak niet meer bedraagt dan 25 m²;
- b. het bepaalde in artikel 11.2.1 onder b, c en d om toe te staan dat de bouwhoogte van een gebouw wordt vergroot met niet meer dan 1 meter.

11.4.2 Voorwaarden

De in artikel 11.4.1 genoemde afwijkingen kunnen slechts worden toegestaan, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

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

11.5 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:

- a. het gebruik van een groter aantal autoparkeerplaatsen dan ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' staat aangegeven;
- b. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting.

Artikel 12 Tuin

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Tuin' aangewezen gronden zijn bestemd voor tuinen behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen hoofdgebouwen;

met daaraan ondergeschikt:

a. opritten, parkeervoorzieningen en paden;

met de daarbij behorende:

b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde met uitzondering van carports.

12.2 Bouwregels

12.2.1 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

12.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 1 meter bedragen, maar de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 2 meter bedragen, indien:
 1. op het erf of perceel al een gebouw staat, waarmee de erf- of perceelafscheiding in functionele relatie staat;
 2. gebouwd wordt achter de naar de weg toegekeerde gevel van het hoofdgebouw of het verlengde daarvan;
 3. gebouwd wordt op een afstand van meer dan 1 meter van openbaar toegankelijk gebied;
- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen.

12.3 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.

12.4 Afwijken van de bouwregels

12.4.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 12.1 onder b en artikel 12.2.1 om toe te staan dat een bijbehorend bouwwerk behorende bij een hoofdgebouw, dat gelegen is op een aangrenzende bestemming, geheel of gedeeltelijk binnen de bestemming 'Tuin' wordt gebouwd, mits de geluidsbelasting van geluidsgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een verkregen hogere grenswaarde.

12.4.2 Voorwaarden

De in artikel 12.4.1 genoemde afwijking kan slechts worden toegestaan, mits geen onevenredige 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.

12.5 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:

- a. het gebruik van gronden ten behoeve van een seksinrichting;
- b. het gebruik van gronden als opslagplaats anders dan voor opslag ten behoeve van normaal tuinonderhoud;
- c. het gebruik van gronden als stallingsplaats of standplaats van kampeermiddelen.

Artikel 13 Verkeer

13.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebiedsontsluitingswegen;
- b. voetpaden, fietspaden en fiets/bromfietspaden;
- c. een spoorbrug ten behoeve van het langzaam verkeer ter plaatse van de aanduiding 'brug'; met een inrichting hoofdzakelijk gericht op de afwikkeling van het doorgaande verkeer met:
- d. 2 rijbanen met 1 rijstrook met waar nodig in- en uitvoegstroken op de Nieuwe Veerallee;
- e. 1 rijbaan met 2 rijstroken met waar nodig in- en uitvoegstroken op de overige wegen;

met daaraan ondergeschikt:

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

met de daarbij behorende:

- m. bebouwing.

13.2 Bouwregels

13.2.1 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.

13.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidingsmuren mag niet meer dan 1 meter bedragen, maar de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidingsmuren mag niet meer dan 2 meter bedragen, indien:
 1. op het erf of perceel al een gebouw staat, waarmee de erf- of perceelafscheiding in functionele relatie staat;
 2. gebouwd wordt achter de naar de weg toegekeerde gevel van het hoofdgebouw of het verlengde daarvan;
 3. gebouwd wordt op een afstand van meer dan 1 meter van openbaar toegankelijk gebied;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'brug' mag de bouwhoogte niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' staat aangegeven;
- c. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 10 meter bedragen.

13.3 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.

13.4 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.

Artikel 14 Verkeer - Erftoegangsweg

14.1 Bestemmingsomschrijving

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

- a. erftoegangswegen;
- b. voetpaden, fietspaden en fiets/bromfietspaden;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. groenvoorzieningen;
- e. speelvoorzieningen;

met een inrichting gericht op gemengd verkeer in een 30 kilometer gebied;

met daaraan ondergeschikt:

- f. maatschappelijke voorzieningen;
- g. sport;
- h. voorzieningen ten behoeve van beeldende kunst;
- i. geluidwerende voorzieningen;
- j. openbare nutsvoorzieningen;
- k. infrastructurele voorzieningen;
- l. water;

met de daarbij behorende:

- m. bebouwing.

14.2 Bouwregels

14.2.1 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.

14.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 1 meter bedragen, maar de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 2 meter bedragen, indien:
 1. op het erf of perceel al een gebouw staat, waarmee de erf- of perceelafscheiding in functionele relatie staat;
 2. gebouwd wordt achter de naar de weg toegekeerde gevel van het hoofdgebouw of het verlengde daarvan;
 3. gebouwd wordt op een afstand van meer dan 1 meter van openbaar toegankelijk gebied;
- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 10 meter bedragen.

14.3 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;

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

- 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.

14.4 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.

Artikel 15 Verkeer - Openbaar vervoer

15.1 Bestemmingsomschrijving

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

- a. rijbanen voor het openbaar vervoer;
- b. busstations met busperrons al dan niet met bijbehorende overkappingen;
- c. opstel terreinen voor bussen;
- d. taxistandplaatsen;
- e. rijbanen voor hulpdiensten;
- f. voetpaden, fietspaden en fiets/bromfietspaden met een inrichting gericht op de afwikkeling van het doorgaande langzaam verkeer;
- g. een reizigerstunnel ten behoeve van de ontsluiting van het station;
- h. fietsenstallingen;

met daaraan ondergeschikt:

- i. 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 een bijlage bij deze regels is opgenomen;
- j. voorzieningen ten behoeve van beeldende kunst;
- k. geluidwerende voorzieningen;
- l. openbare nutsvoorzieningen;
- m. infrastructurele voorzieningen;
- n. groenvoorzieningen;
- o. water;

met de daarbij behorende:

- p. bebouwing.

15.2 Bouwregels

15.2.1 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.

15.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 2 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan de maximale bouwhoogte van de gebouwen bedragen.

15.3 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;

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

- d. de sociale veiligheid;
- e. een goede milieusituatie;
- f. de bescherming van de groenstructuur;
- g. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

15.4 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.

Artikel 16 Verkeer - Parkeergarage

16.1 Bestemmingsomschrijving

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

- a. gebouwen ten behoeve van parkeervoorzieningen voor auto's en motoren en stallingsruimte voor fietsen;
- b. gebouwen ten behoeve van dienstverlening ter plaatse van de aanduiding 'dienstverlening';

met daaraan ondergeschikt:

- c. wegen en paden;
- d. parkeerterreinen;
- e. voorzieningen ten behoeve van beeldende kunst;
- f. geluidwerende voorzieningen;
- g. openbare nutsvoorzieningen;
- h. infrastructurele voorzieningen;
- i. groenvoorzieningen;
- j. water;

met de daarbij behorende:

- k. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

16.2 Bouwregels

16.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' mag de bouwhoogte in meters van een gebouw niet meer dan de aangegeven bouwhoogte bedragen;
- b. het aantal lagen ten behoeve van parkeervoorzieningen en stallingsruimte mag niet meer dan 3 bedragen.

16.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 1 meter bedragen, maar de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 2 meter bedragen, indien:
 - 1. op het erf of perceel al een gebouw staat, waarmee de erf- of perceelafscheiding in functionele relatie staat;
 - 2. gebouwd wordt achter de naar de weg toegekeerde gevel van het hoofdgebouw of het verlengde daarvan;
 - 3. gebouwd wordt op een afstand van meer dan 1 meter van openbaar toegankelijk gebied;
- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 10 meter bedragen.

16.3 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 buiten de gebouwen te kunnen parkeren;
- d. de sociale veiligheid;

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

- e. een goede milieusituatie;
- f. de bescherming van de groenstructuur;
- g. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

16.4 Afwijken van de bouwregels

16.4.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 16.2.1 onder a om toe te staan dat de bouwhoogte van een gebouw wordt vergroot met niet meer dan 1 meter.

16.4.2 Voorwaarden

De in artikel 16.4.1 genoemde afwijkingen kunnen slechts worden toegestaan, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

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

16.5 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.

Artikel 17 Verkeer - Railverkeer

17.1 Bestemmingsomschrijving

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

- a. spoorwegvoorzieningen voor de gehele bestemming;
 - b. een openbaar vervoerstation ter plaatse van de aanduiding 'openbaar vervoerstation';
met daaraan ondergeschikt:
 - c. 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 een bijlage bij deze regels is opgenomen;
 - d. een reizigerstunnel ten behoeve van de ontsluiting van het station ter plaatse van de aanduiding 'openbaar vervoerstation';
 - e. spoorwegperrons al dan niet met bijbehorende overkappingen;
 - f. bruggen en tunnels voor het openbaar vervoer en het langzaam verkeer;
 - g. een spoorbrug ten behoeve van het langzaam verkeer ter plaatse van de aanduiding 'brug';
 - h. overwegen;
 - i. paden;
 - j. bedrijven ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf' voor zover aangeduid als toelaatbaar binnen deze bestemming in de staat van bedrijfsactiviteiten bij functiemenging, welke als een bijlage bij deze regels is opgenomen;
 - k. detailhandel ter plaatse van de aanduiding 'detailhandel';
 - l. sport ter plaatse van de aanduiding 'sport';
 - m. parkeervoorzieningen;
 - n. voorzieningen ten behoeve van beeldende kunst;
 - o. geluidwerende voorzieningen;
 - p. openbare nutsvoorzieningen;
 - q. infrastructurele voorzieningen;
 - r. groenvoorzieningen;
 - s. bermstroken;
 - t. taluds;
 - u. water;
- met de daarbij behorende:
- v. bebouwing.

17.2 Bouwregels

17.2.1 Gebouwen binnen een bouwvlak

Voor het bouwen van gebouwen binnen een bouwvlak geldt dat ter plaatse van de aanduiding 'maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)' de goothoogte en bouwhoogte in meters niet meer dan de aangegeven goothoogte en bouwhoogte mag bedragen;

17.2.2 Andere gebouwen dan tunnels buiten een bouwvlak

Voor het bouwen van andere gebouwen dan tunnels buiten een bouwvlak 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.

17.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van portaalconstructies, bovenleidingen, overwegvoorzieningen en masten mag niet meer dan 10 meter bedragen gemeten vanaf de bovenkant van de spoorstaaf;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'brug' mag de bouwhoogte niet meer bedragen dat ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' staat aangegeven;
- c. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan de maximale bouwhoogte van de gebouwen bedragen.

17.3 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.

17.4 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

- a. het gebruik van gronden en bouwwerken ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf' ten behoeve van andere functies dan die zijn aangeduid als toelaatbaar binnen deze bestemming in de staat van bedrijfsactiviteiten bij functiemenging, welke als een bijlage bij deze regels is opgenomen;
- b. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting.

17.5 Afwijken van de gebruiksregels

17.5.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

- a. het verbod als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en het bepaalde in artikel 17.4 onder a om functies toe te staan die in de staat van bedrijfsactiviteiten bij functiemenging niet zijn vermeld dan wel niet als toelaatbaar zijn aangeduid binnen deze bestemming, mits deze functies wat betreft milieuhinder kunnen worden gelijkgesteld met de functies die wel als toelaatbaar zijn aangeduid binnen deze bestemming;
- b. het verbod als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en het bepaalde in artikel 17.4 onder a ten behoeve van detailhandel in:
 1. caravans, kampeerauto's, tenten, motorboten, zeilboten, roeiboten en kano's op een vloeroppervlakte van ten minste 1.000 m², waarbij de verkoop van aanverwante droge en natte recreatiegoederen is toegestaan op een vloeroppervlakte van niet meer dan 100 m²;
 2. motorvoertuigen alsmede autobanden, uitlaten, schokbrekers en accu's in garage- en montagebedrijven;
 3. landbouwwerktuigen, landbouwmachines alsmede meststoffen in groothandelsverpakking;
 4. goederen voor zover het productiegebonden en/of groothandelgebonden detailhandel betreft in of vanuit een verkoopruimte met een vloeroppervlakte van ten hoogste 10 % van de

bedrijfsvloeroppervlakte met een maximum van 100 m², waarbij als uitgangspunt geldt dat:

- de bedrijfsvoering zodanig dient te zijn opgezet dat aannemelijk kan worden gemaakt dat het bedrijf zich uitsluitend richt op zakelijke cliënten, waarbij met name zal worden gelet op het assortiment, de promotiestrategie en het toegangsbeleid;
- het feitelijk aandeel van de detailhandelsverkopen in de totale omzet van het bedrijf zo beperkt dient te zijn dat dit kan worden aangemerkt als een onvermijdelijk neveneffect van de bedrijfsactiviteiten.

17.5.2 Voorwaarden

De in artikel 17.5.1 genoemde afwijkingen kunnen slechts worden toegestaan, mits geen onevenredige 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 18 Wonen

18.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. eengezinshuizen al dan niet in combinatie met ruimte voor beroep aan huis;
- b. bijbehorende bouwwerken;

met daaraan ondergeschikt:

- c. opritten, parkeervoorzieningen en paden;

met de daarbij behorende:

- d. tuinen en erven;
- e. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zonder dak.

18.2 Bouwregels

18.2.1 Hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken binnen het bouwvlak

Voor het bouwen van hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken binnen het bouwvlak gelden de volgende regels:

- a. er mogen hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)' mag de goothoogte en bouwhoogte in meters niet meer dan de aangegeven goothoogte en bouwhoogte bedragen.

18.2.2 hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken buiten het bouwvlak

Voor het bouwen van hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken buiten het bouwvlak gelden de volgende regels:

- a. er mogen bijbehorende bouwwerken worden gebouwd, maar er mogen geen zelfstandige hoofdgebouwen worden gebouwd;
- b. de gezamenlijke oppervlakte van de bijbehorende bouwwerken, welke gelegen zijn op het erf dat zich bevindt:
 1. binnen deze bestemming;
 2. buiten het bouwvlak;
 3. achter de naar de weg toegekeerde grens van het bouwvlak en het verlengde daarvan; mag niet meer bedragen dan 50% van de oppervlakte van dat gedeelte van het erf tot een maximum van 100 m²;
- c. de goothoogte van een een bijbehorend bouwwerk mag:
 1. indien aangebouwd niet meer bedragen dan 0,30 meter boven de bovenkant van de scheidingsconstructie met de tweede bouwlaag van het hoofdgebouw;
 2. indien vrijstaand niet meer dan 3 meter bedragen;
- d. de bouwhoogte van een bijbehorend bouwwerk mag niet meer dan 6 meter bedragen.

18.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zonder dak

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zonder dak gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 1 meter bedragen, maar de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 2 meter bedragen, indien:
 1. op het erf of perceel al een gebouw staat, waarmee de erf- of perceelafscheiding in functionele relatie staat;
 2. gebouwd wordt achter de naar de weg toegekeerde gevel van het hoofdgebouw of het verlengde

daarvan;

3. gebouwd wordt op een afstand van meer dan 1 meter van openbaar toegankelijk gebied;
- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen.

18.3 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.

18.4 Afwijken van de bouwregels

18.4.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

- a. het bepaalde in de aanhef van artikel 18.2.1 om toe te staan dat een bouwvlak wordt vergroot, mits daardoor de geluidsbelasting van geluidsgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een verkregen hogere grenswaarde;
- b. het bepaalde in artikel 18.2.1 onder b om toe te staan dat de goothoogte en/of bouwhoogte van een bouwwerk wordt vergroot met niet meer dan 1 meter;
- c. het bepaalde in artikel 18.2.2 onder c2 om toe te staan dat de goothoogte van een vrijstaand bouwwerk wordt vergroot tot niet meer dan 4 meter;
- d. het bepaalde in artikel 18.2.2 onder d om toe te staan dat de bouwhoogte van een bouwwerk wordt vergroot tot niet meer dan 7 meter.

18.4.2 Voorwaarden

De in artikel 18.4.1 genoemde afwijkingen kunnen slechts worden toegestaan, mits geen onevenredige 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.

18.5 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:

- a. het gebruik van gebouwen op een perceel voor meer dan 1 woning;
- b. het gebruik van vrijstaande gebouwen buiten het bouwvlak als zelfstandige woning;

- c. het gebruik van gebouwen voor beroep aan huis, tenzij het gedeelte dat voor beroep aan huis wordt gebruikt, niet groter is dan 30% van de vloeroppervlakte van de gebouwen op het perceel tot een maximum van 50 m²;
- d. het gebruik van bouwwerken en het bijbehorende erf voor de uitoefening van een bedrijf;
- e. het verhuren of anderszins beschikbaar stellen van woonruimte aan derden ten behoeve van de uitoefening van een beroep hoe gering ook van omvang;
- f. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting;
- g. het gebruik van onbebouwde gronden als opslagplaats anders dan voor opslag ten behoeve van normaal tuinonderhoud;
- h. het gebruik van onbebouwde gronden als stallingsplaats of standplaats van kampeermiddelen.

18.6 Afwijken van de gebruiksregels

18.6.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het verbod als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en het bepaalde in artikel 18.5 onder a om meerdere woningen op een perceel toe te staan.

18.6.2 Voorwaarden

De in artikel 18.6.1 genoemde afwijking kan slechts worden toegestaan, mits geen onevenredige 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 19 Wonen - Meergezinshuis

19.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen - Meergezinshuis' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. meergezinshuizen al dan niet in combinatie met ruimte voor beroep aan huis;
- b. bijbehorende bouwwerken;

met daaraan ondergeschikt:

- c. opritten, parkeervoorzieningen en paden;

met de daarbij behorende:

- d. tuinen en erven;
- e. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zonder dak.

19.2 Bouwregels

19.2.1 Hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken binnen het bouwvlak

Voor het bouwen van hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken binnen het bouwvlak gelden de volgende regels:

- a. er mogen hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)' mag de goothoogte en bouwhoogte in meters niet meer dan de aangegeven goothoogte en bouwhoogte bedragen.

19.2.2 Hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken buiten het bouwvlak

Voor het bouwen van hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken buiten het bouwvlak gelden de volgende regels:

- a. er mogen bijbehorende bouwwerken worden gebouwd, maar er mogen geen zelfstandige hoofdgebouwen worden gebouwd;
- b. elk aaneengesloten deel van het buiten het bouwvlak gelegen gedeelte van een bestemmingsvlak mag tot niet meer dan 50% per perceel worden bebouwd;
- c. de gezamenlijke oppervlakte van de bijbehorende bouwwerken ten behoeve van een afzonderlijke woning mag niet meer bedragen dan 25 m² per woning;
- d. de goothoogte van een bijbehorend bouwwerk mag:
 1. indien aangebouwd niet meer bedragen dan 0,30 meter boven de bovenkant van de scheidingsconstructie met de tweede bouwlaag van het hoofdgebouw;
 2. indien vrijstaand niet meer dan 3 meter bedragen;
- e. de bouwhoogte van een bijbehorend bouwwerk mag niet meer dan 6 meter bedragen.

19.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zonder dak

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zonder dak gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 1 meter bedragen, maar de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 2 meter bedragen, indien:
 1. op het erf of perceel al een gebouw staat, waarmee de erf- of perceelafscheiding in functionele relatie staat;
 2. gebouwd wordt achter de naar de weg toegekeerde gevel van het hoofdgebouw of het verlengde daarvan;
 3. gebouwd wordt op een afstand van meer dan 1 meter van openbaar toegankelijk gebied;
- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter

bedragen.

19.3 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.

19.4 Afwijken van de bouwregels

19.4.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

- a. het bepaalde in de aanhef van artikel 19.2.1 om toe te staan dat een bouwvlak wordt vergroot, mits daardoor de geluidsbelasting van geluidsgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een verkregen hogere grenswaarde;
- b. het bepaalde in artikel 19.2.1 onder b om toe te staan dat de goothoogte en/of bouwhoogte van een bouwwerk wordt vergroot met niet meer dan 1 meter;
- c. het bepaalde in artikel 19.2.2 onder d2 om toe te staan dat de goothoogte van een vrijstaand bouwwerk wordt vergroot tot niet meer dan 4 meter;
- d. het bepaalde in artikel 19.2.2 onder e om toe te staan dat de bouwhoogte van een bouwwerk wordt vergroot tot niet meer dan 7 meter.

19.4.2 Voorwaarden

De in artikel 19.4.1 genoemde afwijkingen kunnen slechts worden toegestaan, mits geen onevenredige 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.

19.5 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:

- a. het gebruik van vrijstaande gebouwen buiten het bouwvlak als zelfstandige woning;
- b. het gebruik van gebouwen voor beroep aan huis, tenzij het betreft een gedeelte van een woning met inbegrip van de bijbehorende bouwwerken behorende bij die woning en de vloeroppervlakte die voor beroep aan huis wordt gebruikt niet groter is dan 30% van de vloeroppervlakte van de genoemde bouwwerken tot een maximum van 50 m²;

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

- c. het gebruik van bouwwerken en het bijbehorende erf voor de uitoefening van een bedrijf;
- d. het verhuren of anderszins beschikbaar stellen van woonruimte aan derden ten behoeve van de uitoefening van een beroep hoe gering ook van omvang;
- e. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting;
- f. het gebruik van onbebouwde gronden als opslagplaats anders dan voor opslag ten behoeve van normaal tuinonderhoud;
- g. het gebruik van onbebouwde gronden als stallingsplaats of standplaats van kampeermiddelen.

Artikel 20 Leiding - Hoogspanning

20.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Hoogspanning' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor:

- a. het ondergrondse transport van elektrische energie door een hoogspanningsgasdrukpijkabelverbinding; met de daarbij behorende:
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

20.2 Bouwregels

20.2.1 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag op of in deze gronden niet anders worden gebouwd dan ten behoeve van de dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanning'.

20.2.2 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen ten behoeve van de dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanning' worden gebouwd.

20.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanning' mag niet meer dan 2 meter bedragen.

20.3 Afwijken van de bouwregels

20.3.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning wordt afgeweken van het bepaalde in artikel 20.2.1 om toe te staan dat bouwwerken worden gebouwd, welke toelaatbaar zijn op grond van het bepaalde in de andere bestemmingen.

20.3.2 Voorwaarden

De in artikel 20.3.1 genoemde afwijking wordt toegestaan, mits:

- a. geen aantasting plaatsvindt van het doelmatig en veilig functioneren van de ondergrondse hoogspanningsgasdrukpijkabelverbinding;
- b. de veiligheid van mens, dier en goederen niet in gevaar wordt gebracht;
- c. vooraf advies is ingewonnen van de betrokken leidingbeheerder.

20.4 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:

- a. een gebruik dat geen rekening houdt met de goede werking van de ondergrondse hoogspanningsgasdrukpijkabelverbinding en de risico's die ermee verbonden zijn;
- b. de permanente opslag van goederen.

20.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

20.5.1 Verboden werkzaamheden

Het is verboden zonder omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanbrengen of verwijderen van bomen of andere beplantingen, welke diep wortelen;
- b. het afgraven of ophogen van gronden;
- c. het uitvoeren van heiverken of het anderszins in de bodem drijven van voorwerpen;
- d. het aanbrengen van een gesloten verharding.

20.5.2 Toegestane werkzaamheden

Het in artikel 20.5.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

- a. het normale onderhoud betreffen;
- b. mechanisch worden uitgevoerd en daarmee vallen onder de werking van de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

20.5.3 Voorwaarden

De in artikel 20.5.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend, mits:

- a. geen afbreuk wordt gedaan aan het doelmatig en veilig functioneren van de ondergrondse hoogspanningsgasdrukpijkabelverbinding;
- b. de veiligheid van mens, dier en goederen niet in gevaar wordt gebracht;
- c. vooraf advies is ingewonnen van de betrokken leidingbeheerder.

Artikel 21 Leiding - Riool

21.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Riool' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor:

- a. het ondergrondse transport van afvalwater door een rioolwaterpersleiding; met de daarbij behorende:
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

21.2 Bouwregels

21.2.1 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag op of in deze gronden niet anders worden gebouwd dan ten behoeve van de dubbelbestemming 'Leiding - Riool'.

21.2.2 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen ten behoeve van de dubbelbestemming 'Leiding - Riool' worden gebouwd.

21.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de dubbelbestemming 'Leiding - Riool' mag niet meer dan 2 meter bedragen.

21.3 Afwijken van de bouwregels

21.3.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning wordt afgeweken van het bepaalde in artikel 21.2.1 om toe te staan dat bouwwerken worden gebouwd, welke toelaatbaar zijn op grond van het bepaalde in de andere bestemmingen.

21.3.2 Voorwaarden

De in artikel 21.3.1 genoemde afwijking wordt toegestaan, mits:

- a. geen aantasting plaatsvindt van het doelmatig en veilig functioneren van de ondergrondse rioolwaterpersleiding;
- b. de veiligheid van mens, dier en goederen niet in gevaar wordt gebracht;
- c. vooraf advies is ingewonnen van de betrokken leidingbeheerder.

21.4 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:

- a. een gebruik dat geen rekening houdt met de goede werking van de ondergrondse rioolwaterpersleiding en de risico's die ermee verbonden zijn;
- b. de permanente opslag van goederen.

21.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

21.5.1 Verboden werkzaamheden

Het is verboden zonder omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanbrengen of verwijderen van bomen of andere beplantingen, welke diep wortelen;
- b. het afgraven of ophogen van gronden;
- c. het uitvoeren van heiverken of het anderszins in de bodem drijven van voorwerpen;
- d. het aanbrengen van een gesloten verharding.

21.5.2 Toegestane werkzaamheden

Het in artikel 21.5.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

- a. het normale onderhoud betreffen;
- b. mechanisch worden uitgevoerd en daarmee vallen onder de werking van de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

21.5.3 Voorwaarden

De in artikel 21.5.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend, mits:

- a. geen afbreuk wordt gedaan aan het doelmatig en veilig functioneren van de ondergrondse rioolwaterpersleiding;
- b. de veiligheid van mens, dier en goederen niet in gevaar wordt gebracht;
- c. vooraf advies is ingewonnen van de betrokken leidingbeheerder.

Artikel 22 Leiding - Water

22.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Water' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor:

- a. het ondergrondse transport van water door een hoofdwaterveding;
met de daarbij behorende:
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

22.2 Bouwregels

22.2.1 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag op of in deze gronden niet anders worden gebouwd dan ten behoeve van de dubbelbestemming 'Leiding - Water'.

22.2.2 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen ten behoeve van de dubbelbestemming 'Leiding - Water' worden gebouwd.

22.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de dubbelbestemming 'Leiding - Water' mag niet meer dan 2 meter bedragen.

22.3 Afwijken van de bouwregels

22.3.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning wordt afgeweken van het bepaalde in artikel 22.2.1 om toe te staan dat bouwwerken worden gebouwd, welke toelaatbaar zijn op grond van het bepaalde in de andere bestemmingen.

22.3.2 Voorwaarden

De in artikel 22.3.1 genoemde afwijking wordt toegestaan, mits:

- a. geen aantasting plaatsvindt van het doelmatig en veilig functioneren van de ondergrondse waterveding;
- b. de veiligheid van mens, dier en goederen niet in gevaar wordt gebracht;
- c. vooraf advies is ingewonnen van de betrokken leidingbeheerder.

22.4 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:

- a. een gebruik dat geen rekening houdt met de goede werking van de ondergrondse waterveding en de risico's die ermee verbonden zijn;
- b. de permanente opslag van goederen.

22.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

22.5.1 Verboden werkzaamheden

Het is verboden zonder omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanbrengen of verwijderen van bomen of andere beplantingen, welke diep wortelen;
- b. het afgraven of ophogen van gronden;
- c. het uitvoeren van heiverken of het anderszins in de bodem drijven van voorwerpen;
- d. het aanbrengen van een gesloten verharding.

22.5.2 Toegestane werkzaamheden

Het in artikel 22.5.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

- a. het normale onderhoud betreffen;
- b. mechanisch worden uitgevoerd en daarmee vallen onder de werking van de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- d. noodzakelijk zijn in verband met het beheer van de gronden ten behoeve van de drinkwatervoorziening.

22.5.3 Voorwaarden

De in artikel 22.5.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend, mits:

- a. geen afbreuk wordt gedaan aan het doelmatig en veilig functioneren van de ondergrondse waterleiding;
- b. de veiligheid van mens, dier en goederen niet in gevaar wordt gebracht;
- c. vooraf advies is ingewonnen van de betrokken leidingbeheerder.

Artikel 23 Waarde - Archeologie

23.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor:

- a. het behoud van de archeologische monumenten die ter plaatse aanwezig zijn;
- b. het behoud van de archeologische monumenten, waarvan de aanwezigheid redelijkerwijs vermoed wordt.

23.2 Bouwregels

23.2.1 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag op of in deze gronden niet anders worden gebouwd ten behoeve van deze bestemmingen dan overeenkomstig de volgende regels, indien door de bouw de bodem op een grotere diepte dan 0,5 meter en over een grotere oppervlakte dan 100 m² zal kunnen worden verstoord:

- a. de aanvrager van een omgevingsvergunning dient in het belang van de archeologische monumentenzorg een rapport over te leggen waarin de archeologische waarden van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgesteld;
- b. aan een omgevingsvergunning kunnen in het belang van de archeologische monumentenzorg in ieder geval de volgende regels worden verbonden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 3. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan bij de vergunning te stellen kwalificaties.

23.2.2 Bouwwerken

Op of in deze gronden mogen geen bouwwerken ten behoeve van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' worden gebouwd.

23.3 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 een gebruik ten behoeve van een andere bestemming waardoor een onevenredige afbreuk aan het belang van de archeologische monumentenzorg wordt gedaan.

23.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

23.4.1 Verboden werkzaamheden

Het is verboden zonder omgevingsvergunning een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden uit te voeren, welke kunnen leiden tot het verstoren van de bodem op een grotere diepte dan 0,5 meter en over een grotere oppervlakte dan 100 m².

23.4.2 Toegestane werkzaamheden

Het in artikel 23.4.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

23.4.3 Voorwaarden

De in artikel 23.4.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het belang van de archeologische monumentenzorg op grond waarvan de volgende regels van toepassing zijn:

- a. de aanvrager van een omgevingsvergunning dient in het belang van de archeologische monumentenzorg een rapport over te leggen waarin de archeologische waarden van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgesteld;
- b. aan een omgevingsvergunning kunnen in het belang van de archeologische monumentenzorg in ieder geval de volgende regels worden verbonden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 3. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan bij de vergunning te stellen kwalificaties.

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 24 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 25 Algemene bouwregels

25.1 Parkeren

- a. Onverminderd het bepaalde in de overige artikelen van deze regels mag uitsluitend worden gebouwd, indien in, op of onder het bouwwerk, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het bouwwerk behoort, voorzien wordt in voldoende parkeerruimte ten behoeve van het parkeren of stallen van motorvoertuigen.
- b. De onder a bedoelde ruimten voor het parkeren van personenauto's moeten afmetingen hebben die afgestemd zijn op gangbare personenauto's.

25.2 Laden of lossen

Indien de bestemming van een bouwwerk aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen mag onverminderd het bepaalde in de overige artikelen van deze regels uitsluitend worden gebouwd, indien in, op of onder het bouwwerk, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het bouwwerk behoort, voorzien wordt in voldoende ruimte voor het laden of lossen van goederen.

25.3 Afwijken van de bouwregels

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

- a. het bepaalde in artikel 25.1 en 25.2 voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.
- a. het bepaalde in artikel 25.1 en 25.2 voor zover het voldoen aan die regels door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

Artikel 26 Algemene aanduidingsregels geluidzone - industrie

26.1 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 27 Algemene aanduidingsregels milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied

27.1 Aanduidingsomschrijving

Ter plaatse van de aanduiding 'Algemene aanduidingsregels milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied' zijn de gronden, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede aangewezen voor:

- a. het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de kwaliteit van het grondwater ten behoeve van de drinkwatervoorziening in het waterwingebied 'Engelse Werk';

met de daarbij behorende:

- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

27.2 Bouwregels

27.2.1 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de binnen deze gebiedsaanduiding voorkomende bestemmingen mag op deze gronden niet anders worden gebouwd dan ten behoeve van het grondwaterbeschermingsgebied.

27.2.2 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen ten behoeve van het grondwaterbeschermingsgebied worden gebouwd.

27.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van het grondwaterbeschermingsgebied gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 1 meter bedragen, maar de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidings mag niet meer dan 2 meter bedragen, indien:
 1. op het erf of perceel al een gebouw staat, waarmee de erf- of perceelafscheiding in functionele relatie staat;
 2. gebouwd wordt achter de naar de weg toegekeerde gevel van het hoofdgebouw of het verlengde daarvan;
 3. gebouwd wordt op een afstand van meer dan 1 meter van openbaar toegankelijk gebied;
- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen.

27.3 Afwijken van de bouwregels

27.3.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning wordt afgeweken van het bepaalde artikel 27.2.1 om toe te staan dat bouwwerken worden gebouwd, welke toelaatbaar zijn op grond van het bepaalde in de binnen deze gebiedsaanduiding voorkomende bestemmingen.

27.3.2 Voorwaarden

De in artikel 27.3.1 genoemde afwijking wordt toegestaan, mits:

- a. geen gevaar of nadeel ontstaat voor het belang van de bescherming van de drinkwatervoorziening;
- b. vooraf advies is ingewonnen van gedeputeerde staten van Overijssel en de betrokken beheerder van de

drinkwatervoorziening.

27.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik strijdig met deze gebiedsaanduiding als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in ieder geval gerekend:

- a. een gebruik ten behoeve van een binnen deze gebiedsaanduiding voorkomende bestemming, waardoor een onevenredige afbreuk aan het belang van de bescherming van de drinkwatervoorziening wordt gedaan;
- b. het gebruik als opslag-, stort-, lozings-, of bergplaats van afvalstoffen.

27.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

27.5.1 Verboden werkzaamheden

Het is verboden zonder omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het afgraven van gronden tot een grotere diepte dan 0,5 meter beneden het maaiveld en met een oppervlakte van meer dan 10 m²;
- b. het verrichten van grondboringen dieper dan 0,5 meter beneden het maaiveld;
- c. het uitvoeren van grondverbeteringswerkzaamheden of andere grondbewerkingen dieper dan 0,5 meter beneden het maaiveld;
- d. het graven, vergraven of dempen, verdiepen of verbreden van watergangen, vijvers en poelen;
- e. het aanbrengen van drainage;
- f. het ophogen of egaliseren van gronden met een oppervlakte van meer dan 10 m²;
- g. het aanbrengen van oppervlakteverhardingen met een oppervlakte van meer dan 10 m²;
- h. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

27.5.2 Toegestane werkzaamheden

Het in artikel 27.5.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

- a. het normale onderhoud betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- c. het aanbrengen van leidingen uitsluitend ten behoeve van de aansluiting van percelen op het openbare voorzieningennet betreffen;
- d. noodzakelijk zijn in verband met het beheer van de gronden ten behoeve van de drinkwatervoorziening.

27.5.3 Voorwaarden

De in artikel 27.5.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend, mits:

- a. geen gevaar of nadeel ontstaat voor het belang van de bescherming van de drinkwatervoorziening;
- b. vooraf advies is ingewonnen van gedeputeerde staten van Overijssel en de betrokken beheerder van de drinkwatervoorziening.

Artikel 28 Algemene afwijkingsregels

28.1 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.

28.2 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 bouwwerken, geen gebouwen zijnde, om toe te staan dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, 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 bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die niet genoemd zijn onder d en e om toe te staan dat de bouwhoogte van deze bouwwerken, geen gebouwen zijnde, 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;
- i. de bestemmingsregels, voor zover deze een woning toestaan, ten behoeve van bed & breakfast, mits:
 1. degene die de bed & breakfastactiviteiten uitvoert, tevens de hoofdbewoner van de woning is of een lid van zijn gezin;
 2. er voor de bed & breakfastactiviteiten niet meer dan 30% van de bruto vloeroppervlakte van de woning met bijbehorende bouwwerken wordt gebruikt met een maximum oppervlakte van 75 m²;
 3. er geen zelfstandige keuken in een door gasten gebruikte kamer of in een zelfstandig gastenverblijf

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

aanwezig is.

28.3 Voorwaarden voor het toestaan van afwijkingen

De in artikel 28.2 genoemde afwijkingen kunnen slechts worden toegestaan, mits geen onevenredige 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 29 Algemene wijzigingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen met inachtneming van het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening de bestemmingen 'Tuin', 'Verkeer - Erftoegangsweg', 'Wonen' en 'Wonen - Meergezinshuis' wijzigen in die zin dat de situering en de vorm van de in het plan aangegeven bouwvlakken met bijbehorende tuinen, erven en wegen worden gewijzigd dan wel nieuwe bouwvlakken met bijbehorende tuinen, erven en wegen in het plan worden aangegeven, mits:

- a. de geluidsbelasting van geluidsgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een verkregen hogere grenswaarde;
- b. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
 1. het stedenbouwkundig beeld;
 2. de woonsituatie;
 3. de verkeersveiligheid;
 4. de parkeergelegenheid;
 5. de sociale veiligheid;
 6. de milieusituatie;
 7. de groenstructuur;
 8. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 30 Algemene procedureregels

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

- a. Het ontwerp van een besluit met bijbehorende stukken wordt langs elektronische weg gedurende 2 weken ter inzage gelegd op de website van de gemeente Zwolle, waarbij de stukken door een ieder kunnen worden geraadpleegd en voor een ieder beschikbaar worden gesteld.
- b. De verbeelding op papier van het ontwerp van een besluit met bijbehorende stukken ligt eveneens gedurende de zelfde onder a genoemde periode in het informatiecentrum in het stadskantoor van de gemeente Zwolle voor een ieder ter inzage.
- c. Burgemeester en wethouders maken de terinzagelegging van tevoren langs elektronische weg bekend op de website van de gemeente Zwolle.
- d. Burgemeester en wethouders maken de terinzagelegging eveneens van tevoren bekend in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen die in de gemeente verspreid worden.
- e. De bekendmaking houdt mededeling in van de bevoegdheid tot het naar voren brengen van zienswijzen.
- f. 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.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 31 Overgangsrecht

31.1 Overgangsrecht bouwwerken

31.1.1 *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.

31.1.2 *Afwijken*

Bij een omgevingsvergunning kan eenmalig worden afgeweken van het bepaalde in artikel 31.1.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in artikel 31.1.1 met maximaal 10%.

31.1.3 *Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken*

Artikel 31.1.1 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.

31.2 Overgangsrecht gebruik

31.2.1 *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.

31.2.2 *Verbod verandering strijdig gebruik*

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in artikel 31.2.1, 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.

31.2.3 *Verbod hervatting strijdig gebruik*

Indien het gebruik, bedoeld in artikel 31.2.1, 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.

31.2.4 *Uitzondering op het overgangsrecht gebruik*

Artikel 31.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

31.2.5 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.

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

Artikel 32 Slotregel

Het plan wordt aangehaald als:

bestemmingsplan Spoorzone.

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan 'Spoorzone'.

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

drs. H.J. Meijer, voorzitter,

drs. A.B.M. ten Have, griffier,

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

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.

Bijlage 2 Staat van bedrijfsactiviteiten bij functiemenging

2.1 Algemene verklaring

2.1.1 Bedrijfsactiviteiten en functies

Deze staat betreft een lijst van bedrijfsactiviteiten en functies gebaseerd op de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van maart 2009. Het is een algemene staat die toegepast wordt bij functiemenging in bestemmingsplannen van de gemeente Zwolle.

De in deze staat vermelde bedrijfs- en functieafdelingen en bedrijfs- en functietypen zijn gebaseerd op de 'Standaard Bedrijfsindeling' (SBI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) van 2008.

De met kleine letters aangeduide typen zijn onderdeel van met hoofdletters aangeduide **AFDELINGEN**.

2.1.2 SBI-codes

Voor de afdelingen en de typen staan in een kolom de SBI-codes en een nummer, letter of een combinatie van een letter en een nummer aangegeven.

2.1.3 Omschrijving

In de volgende kolom 'OMSCHRIJVING' worden de afdelingen en de typen omschreven.

2.1.4 Toelaatbaar

Per type wordt in de kolom 'TOELAATBAAR' met 'J' vermeld of de activiteit toelaatbaar is.

2.1.5 Niet toelaatbaar

Per type wordt in de kolom '**NIET TOELAATBAAR**' met '**N**' aangegeven dat deze activiteit niet toelaatbaar is.

2.1.6 Categorieën

Ten slotte worden in de kolom 'CATEGORIE' de milieucategorieën aangegeven. Het betreft de volgende milieucategorieën:

categorie A: voor activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het bouwbesluit voor de scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend.

categorie B: voor activiteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden.

categorie C: als categorie B, waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdverkeersinfrastructuur noodzakelijk is.

2.2 Betekenis van de gebruikte afkortingen

b.o.	bedrijfsoppervlak
cat	categorie
e.d.	en dergelijke
excl.	exclusief
grth	groothandel
inst.	installatie
kg	kilogram
KI	kunstmatische inseminatie
kW	kilowatt
m	meter
mach.	machines
MVA	megavoltampère
MW	megawatt
midd.	middelen
n.e.g.	niet elders genoemd
p.o.	productieoppervlak
SBI	Standaard Bedrijfsindeling van het Centraal Bureau voor de Statistiek van 2008
t.b.v.	ten behoeve van
v.c.	verwerkingscapaciteit
<	kleiner dan

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

2.3 Tabel van de staat van bedrijfsactiviteiten bij functiemenging

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	TOELAATBAAR IN BESTEMMING	NIET TOELAATBAAR	CATEGORIE
01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING T.B.V. DE LANDBOUW			
016	0	Dienstverlening t.b.v. de landbouw:			
016	2	- algemeen (o.a. loonbedrijven), b.o < 500 m ²		N	B
016	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m ²		N	B
0162		Kl-stations		N	B
10, 11	-				
10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN			
101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:			
101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m ²	J		B
1052	2	Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m ²	J		B
1071	1	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, charge-ovens, v.c.< 7.500 kg meel/week	J		B
10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	J		
10821	3	- Cacao- en chocoladefabrieken- vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m ²	J		B
10821	6	- Suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m ²	J		B
1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider e.d.	J		B
13	-				
13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL			
139		Vervaardiging van textielwaren	J		B
139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	J		B
14	-				
14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT			
141		Vervaardiging kleding van leer	J		B
141		Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	J		C
16	-				
16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.			
162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m ²	J		B
162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	J		B
58	-				
58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA			
581		Uitgeverijen (kantoren)	J		A
18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	J		B
1814	A	Grafische afwerking	J		A
1814	B	Binderijen	J		B
1813		Grafische reproductie en zetten	J		B
1814		Overige grafische activiteiten	J		B
182		Reproductiebedrijven opgenomen media	J		A
20	-				
20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN			
2120	0	Farmaceutische produktenfabrieken:			
2120	2	- verbandmiddelenfabrieken		N	C
23	-				
23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN			
231		Glasbewerkingsbedrijven	J		B
232, 234	0	Aardewerkfabrieken:			
232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	J		B

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	TOELAATBAAR IN BESTEMMING	NIET TOELAATBAAR	CATEGORIE
237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:			
237	2	- zonder breken, zeven en drogen p.o. < 2.000 m ²	J		B
2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	J		B
25	-				
25	-	VERVAARD. EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCL. MACH./TRANSPORTMIDD.)			
251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m ²	J		B
255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d., p.o. < 200 m ²	J		B
2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. <200m ²	J		B
259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. <200 m ²	J		B
26, 28, 33	-				
26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS			
26, 28, 33	A	Kantoomachines- en computerfabrieken incl. reparatie	J		B
26, 32, 33	-				
26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN			
26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d. incl. reparatie	J		B
31	-				
31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.			
9524	2	Meubelstofeerderijen b.o. < 200 m ²	J		A
321		Fabricage van munten, sieraden e.d.	J		B
322		Muziekinstrumentenfabrieken	J		B
32991		Sociale werkvoorziening		N	B
35	-				
35	-	PRODUKTIE EN DISTRIB. VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER			
35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:			
35	C1	- < 10 MVA	J		B
35	D0	Gasdistributiebedrijven:			
35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinst. Cat. A	J		A
35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), cat. B en C	J		B
35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:			
35	E2	- blokverwarming	J		B
36	-				
36	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER			
36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:			
36	B1	- < 1 MW	J		B
41, 42, 43	-				
41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID			
41, 42, 43	3	Aannemersbedrijven met werkplaats, b.o. < 1000 m ²	J		B
45, 47	-				
45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS			
451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	J		B
45204	B	Autobeklederijen	J		A
45205		Autowasserijen	J		B
453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	J		B
46	-				
46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING			
461		Handelsbemiddeling (kantoren)	J		A
4634		Grth in dranken		N	C

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	TOELAATBAAR IN BESTEMMING	NIET TOELAATBAAR	CATEGORIE
4635		Grth in tabaksprodukten		N	C
4636		Grth in suiker, chocolade en suikerwerk		N	C
4637		Grth in koffie, thee, cacao en specerijen		N	C
464, 46733		Grth in overige consumentenartikelen		N	C
46499	0	Grth in vuurwerk en munitie:			
46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton		N	C
4673	0	Grth in hout en bouwmaterialen:			
5153	1	- algemeen	J		C
4673	2	- indien b.o. =< 2000 m2	J		B
5153.4	4	zand en grind:			
46735	6	- indien b.o. =< 200 m²	J		B
4674	0	Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:			
5154	1	- algemeen	J		C
4674	2	- indien b.o. =<2.000 m²	J		B
4676		Grth in overige intermediaire goederen	J		C
466	2	Grth in machines en apparaten, exclusief machines voor de bouwnijverheid	J		C
466, 469		Overige grth (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.	J		C
47	-				
47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE T.B.V. PARTICULIEREN			
47	A	Detailhandel voor zover n.e.g.		N	A
471		Supermarkten, warenhuizen		N	B
4722, 4723		Detailhandel vlees, wild, gevogelte, met roken, koken, bakken		N	A
4724		Detailhandel brood en banket met bakken voor eigen winkel		N	A
4773, 4774		Apotheken en drogisterijen		N	A
4778		Detailhandel in vuurwerk tot 10 ton verpakt		N	A
952		Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	J		A
55	-				
55	-	LOGIES-, MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING			
5510		Hotels en pensions met keuken, conferentie-oorden en congrescentra		N	A
		Restaurants, cafetaria's, snackbars, ijssalons met eigen ijsbereiding, viskramen e.d.		N	A
561				N	A
563	1	Café's, bars		N	A
563	2	Discotheken, muziekcafé's		N	B
5629		Kantines	J		A
562		Cateringbedrijven	J		B
49	-				
49	-	VERVOER OVER LAND			
493		Taxibedrijven	J		B
494	1	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. =< 1.000 m²		N	C
495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	J		B
50, 51	-				
50, 51	-	VERVOER OVER WATER / DOOR DE LUCHT			
50, 51	A	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	J		A
52	-				
52	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER			
5221	1	Autoparkeerterreinen, parkeergarages	J		C
5222		Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	J		A
791		Reisorganisaties	J		A
5229		Expediteurs, cargadoors (kantoren)	J		A

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	TOELAATBAAR IN BESTEMMING	NIET TOELAATBAAR	CATEGORIE
53	-				
53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE			
531, 532		Post- en koeriersdiensten	J		C
61	A	Telecommunicatiebedrijven	J		A
61	B0	zendinstallaties:			
61	B2	- FM en TV	J		B
64, 65, 66	-				
64, 65, 66	-	FINANCIELE INSTELLINGEN EN VERZEKERINGSWEZEN			
64, 65, 66	A	Banken, verzekeringsbedrijven, beurzen	J		B
41, 68	-				
41, 68	-	VERHUUR VAN EN HANDEL IN ONROEREND GOED			
41, 68	A	Verhuur van en handel in onroerend goed	J		A
71	-				
77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN			
7711		Personenautoverhuurbedrijven	J		B
7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (excl. personenauto's)	J		C
773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	J		C
772		Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	J		C
62	-				
62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE			
62	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	J		A
58, 63	B	Datacentra	J		B
72	-				
72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK			
722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	J		A
74	-				
63, 69t/m71, 73, 74, 77, 78, 80t/m82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING			
63, 69t/m71, 73, 74, 77, 78, 80t/m82	A	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	J		A
74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	J		C
82992		Veilingen voor huisraad, kunst e.d.	J		A
84	-				
84	-	OPENBAAR BESTUUR, OVERHEIDSDIENSTEN, SOCIALE VERZEKERINGEN			
84	A	Openbaar bestuur (kantoren e.d.)	J		A
8425		Brandweerkazernes	J		C
85	-				
85	-	ONDERWIJS			
852, 8531		Scholen voor basis- en algemeen voortgezet onderwijs		N	B
8532, 854, 855		Scholen voor beroeps-, hoger en overig onderwijs		N	B
86	-				
86	-	GEZONDHEIDS- EN WELZIJNSZORG			
8621, 8622, 8623		Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven		N	A
8691, 8692		Consultatiebureaus		N	A
871	1	Verpleeghuizen		N	B
8891	2	Kinderopvang		N	B

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	TOELAATBAAR IN BESTEMMING	NIET TOELAATBAAR	CATEGORIE
37, 38, 39	-				
37, 38, 39	-	MILIEUDIENSTVERLENING			
3700	B	rioolgemalen	J		B
94	-				
94	-	DIVERSE ORGANISATIES			
941, 942		Bedrijfs- en werknemersorganisaties (kantoren)	J		A
9491		Kerkgebouwen e.d.		N	B
94991	A	Buurt- en clubhuizen		N	B
59	-				
59	-	CULTUUR, SPORT EN RECREATIE			
5914		Bioscopen		N	C
9004		Theaters, schouwburgen, concertgebouwen, evenementenhallen		N	C
8552		Muziek- en balletscholen		N	B
85521		Dansscholen		N	B
9101, 9102		Bibliotheken, musea, ateliers, e.d.		N	A
931	0	Zwembaden: overdekt		N	C
931	A	Sporthallen		N	B
931	B	Bowlingcentra		N	B
931	0	Schietinrichtingen:		N	
931	2	- binnenbanen: boogbanen		N	A
931	F	Sportscholen, gymnastiekzalen		N	B
9200		Casino's		N	C
92009		Amusementshallen		N	B
96	-				
96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING			
96013	A	Wasverzendinrichtingen	J		B
96013	B	Wasserettes, wassalons	J		A
9602		Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten		N	A
9603	0	Begrafenisondernemingen: uitvaartcentra		N	A
9313, 9604		Fitnesscentra, badhuizen en sauna-baden	J		B
9609	B	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.		N	A

Bijlage 3 Staat van bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen

3.1 Algemene verklaring

3.1.1 Bedrijfsactiviteiten, opslagen en installaties

Deze staat betreft een lijst van bedrijfsactiviteiten, opslagen en installaties gebaseerd op de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van maart 2009. Het is een algemene staat die toegepast wordt bij bestemmingsplannen voor bedrijventerreinen in de gemeente Zwolle.

De in deze staat vermelde bedrijfsafdelingen en bedrijfstypen zijn gebaseerd op de 'Standaard Bedrijfsindeling' (SBI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) van 2008.

De met kleine letters aangeduide bedrijfstypen zijn onderdeel van met hoofdletters aangeduide **BEDRIJFSAFDELINGEN**.

3.1.2 SBI-codes en nummers

Voor de bedrijfsafdelingen staan in een kolom de SBI-codes aangegeven. Voor de bedrijfstypen staan de SBI-codes en een nummer en/of letter aangegeven. De opslagen en installaties hebben geen SBI-codes, maar een nummer en een subnummer.

3.1.3 Omschrijving

In de volgende kolom 'OMSCHRIJVING' worden de bedrijfsafdelingen en de bedrijfstypen omschreven.

3.1.4 Toelaatbaar

Per bedrijfstype wordt in de kolom 'TOELAATBAAR' met 'J' vermeld of de bedrijfsactiviteit toelaatbaar is.

3.1.5 Niet toelaatbaar

Per bedrijfstype wordt in de kolom '**NIET TOELAATBAAR**' met 'N' aangegeven dat deze bedrijfsactiviteit niet toelaatbaar is.

3.1.6 Afstanden en scores milieuaspecten

Vervolgens worden in de kolom 'AFSTANDEN IN METERS' de scores van de milieuaspecten aangegeven:

- a. Eerst worden in 4 subkolommen de minimale afstanden in meters voor de 4 milieuaspecten 'GEUR', 'STOF', 'GELUID' en 'GEVAAR' per aspect aangegeven.
- b. In de subkolom 'GELUID' staat met 'C' (continu) aangegeven dat een bedrijfsactiviteit doorgaans continu (dag en nacht) verricht wordt, waardoor deze bepalend is voor het geluidsniveau.
- c. In de subkolom 'GELUID' staat met 'Z' (zonering) aangegeven dat een bedrijfsactiviteit in belangrijke mate geluidhinder kan veroorzaken in de zin van de Wet geluidhinder, hetgeen betekent dat rond het betrokken industrieterrein een geluidszone moet worden vastgesteld.
- d. In de subkolom 'GEVAAR' staat met 'R' (risico) aangegeven dat mogelijk het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing is.
- e. In de subkolom 'GEVAAR' staat met 'V' (vuurwerk) aangegeven dat het Vuurwerkbesluit van toepassing is.

- f. In de subkolom 'GROOTSTE AFSTAND' wordt de grootste minimale afstand aangegeven. Onderzocht is welke minimale afstanden op basis van de 4 genoemde milieuaspecten noodzakelijk zijn tussen de bedrijfsactiviteiten en een rustige woonwijk of een rustig buitengebied om hinder uit te sluiten of tot een aanvaardbaar niveau te beperken. De grootste minimale afstand in meters, welke noodzakelijk is op grond van deze 4 milieuaspecten, is in deze subkolom vermeld.
- g. In de subkolom 'GROOTSTE AFSTAND' staat met 'D' (divers) aangegeven dat binnen de bedrijfsactiviteit een erg grote variatie in milieubelasting voorkomt, hetgeen aanleiding is de toelaatbaarheid van geval tot geval nader te bezien.

3.1.7 Categorieën

Ten slotte wordt in de kolom 'CATEGORIE' de indeling in milieucategorieën vermeld.

Deze indeling is gebaseerd op de grootste minimale afstand, welke in de subkolom 'GROOTSTE AFSTAND' staat aangegeven. Het betreft de volgende milieucategorieën:

categorie 1: minimale afstand	10 meter;
categorie 2: minimale afstand	30 meter;
categorie 3.1: minimale afstand	50 meter;
categorie 3.2: minimale afstand	100 meter;
categorie 4.1: minimale afstand	200 meter;
categorie 4.2: minimale afstand	300 meter;
categorie 5.1: minimale afstand	500 meter;
categorie 5.2: minimale afstand	700 meter;
categorie 5.3: minimale afstand	1000 meter;
categorie 6: minimale afstand	1500 meter.

3.2 Betekenis van de gebruikte afkortingen

b.o.	bedrijfsoppervlak
BRZO	Besluit risico's zware ongevallen
C	continu
cap.	capaciteit
cat.	categorie
d	dag
D	divers
e.d.	en dergelijke
excl.	exclusief
GFT	groente-, fruit- en tuinafval
grth	groothandel
i.e.	inwonersequivalenten
incl.	inclusief
j	jaar
kg	kilogram
kW	kilowatt
m	meter
mach.	machines
MVA	megavoltampère
MW	megawatt
midd.	middelen
MWe	elektrisch vermogen in megawat
n.e.g.	niet elders genoemd
NEM	netto explosieve massa
o.c.	opslagcapaciteit
opp.	oppervlak
p.c.	productiecapaciteit
p.o.	productieoppervlak
R	risico (Besluit externe veiligheid inrichtingen mogelijk van toepassing)
RWZI	rioolwaterzuiveringsinstallatie
SBI	Standaard Bedrijfsindeling van het Centraal Bureau voor de Statistiek van 2008
synth	synthetisch
t.b.v.	ten behoeve van

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

t/d	ton per dag
t/j	ton per jaar
t/u	ton per uur
u	uur
V	uurwerkbesluit (van toepassing)
v.c.	verwerkingscapaciteit
vloeropp.	vloeroppervlak
v.w.b.	voor wat betreft
<	kleiner dan
<=	kleiner dan of gelijk aan
>	groter dan
>=	groter dan of gelijk aan
-	in de kolom '(sub)nummer': geen nummer van toepassing; bij getallen in de kolom 'OMSCHRIJVING': tot
Z	zonering (in de zin van artikel 1 Wet geluidhinder)

18 februari 2013

bestemmingsplan Spoorzone

3.3 Tabel van de staat van bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen

STAAT VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN VOOR BEDRIJVENTERREINEN
ontwerp bestemmingsplan Spoorzone

SBI-CODE of NUMMER	(sub)nummer	OMSCHRIJVING	TOELAAT- BAAR IN ZONE	NIET TOELAAT- BAAR	AFSTANDEN IN METERS					CATEGORIE
					GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	
10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN								
101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:								
101, 102	1	- slachterijen en pluimveeslachterijen	J		100	0	100 C	50 R	100 D	3.2
101	3	- bewerkingsinrichting van darmen en vleesafval			300	0	100 C	50 R	300	4.2
101	4	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. > 1000 m ²	J		100	0	100 C	50 R	100	3.2
101	5	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. <= 1000 m ²	J		50	0	50 C	30	50	3.1
101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. <= 200 m ²	J		30	0	50	10	50	3.1
101, 102	7	- loonslachterijen	J		50	0	50	10	50	3.1
108	8	- vervaardiging van snacks en vervaardiging van kant-en-klaar-maaltijden met p.o. < 2.000 m ²	J		50	0	50	10	50	3.1
102	0	Visverwerkingsbedrijven:								
102	2	- conserveren	J		200	0	100 C	30	200	4.1
102	3	- roken		N	300	0	50 C	0	300	4.2
102	4	- verwerken anderszins: p.o.> 1000 m ²		N	300	10	50 C	30	300 D	4.2
102	5	- verwerken anderszins: p.o. <= 1000 m ²	J		100	10	50	30	100	3.2
102	6	- verwerken anderszins: p.o. <= 300 m ²	J		50	10	30	10	50	3.1
1031	0	Aardappelproducten fabrieken:								
1031	1	- vervaardiging van aardappelproducten		N	300	30	200 C	50 R	300	4.2
1031	2	- vervaardiging van snacks met p.o. < 2.000 m ²		N	50	10	50	50 R	50	3.1
1032, 1039	0	Groente- en fruitconservenfabrieken:								
1032, 1039	1	- jam	J		50	10	100 C	10	100	3.2
1032, 1039	2	- groente algemeen		N	50	10	100 C	10	100	3.2
1032, 1039	3	- met koolsoorten		N	100	10	100 C	10	100	3.2
1032, 1039	4	- met drogerijen		N	300	10	200 C	30	300	4.2
1032, 1039	5	- met uienconservering (zoutinleggerij)		N	300	10	100 C	10	300	4.2
104101	0	Vervaardiging van ruwe plantaardige en dierlijke oliën en vetten:		N						
104101	1	- p.c. < 250.000 t/j		N	200	30	100 C	30 R	200	4.1
104101	2	- p.c. >= 250.000 t/j		N	300	50	300 C Z	50 R	300	4.2
104102	0	Raffinage van plantaardige en dierlijke oliën en vetten:		N						
104102	1	- p.c. < 250.000 t/j		N	200	10	100 C	100 R	200	4.1
104102	2	- p.c. >= 250.000 t/j		N	300	10	300 C Z	200 R	300	4.2
1042	0	Margarinefabrieken:		N						

STAAT VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN VOOR BEDRIJVENTERREINEN
ontwerp bestemmingsplan Spoorzone

SBI-CODE of NUMMER	(sub)nummer	OMSCHRIJVING	TOELAAT- BAAR IN ZONE	NIET TOELAAT- BAAR	AFSTANDEN IN METERS					CATEGORIE
					GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	
1083	2	- theepakkerijen	J		100	10	30	10	100	3.2
108401		Vervaardiging van azijn, specerijen en kruiden		N	200	30	50	10	200	4.1
1089		Vervaardiging van overige voedingsmiddelen		N	200	30	50	30	200	D 4.1
1089		Bakkerijgrondstoffenfabrieken		N	200	50	50	50 R	200	4.1
1089	0	Soep- en soeparomafabrieken:								
1089	1	- zonder poederdrogen		N	100	10	50	10	100	3.2
1089	2	- met poederdrogen		N	300	50	50	50 R	300	4.2
1089		Bakmeel- en puddingpoederfabrieken		N	200	50	50	30	200	4.1
110101		Destilleerderijen en likeurstokerijen			300	30	200 C	30	300	4.2
110102	0	Vervaardiging van ethylalcohol door gisting:								
110102	1	- p.c. < 5.000 t/j		N	200	30	200 C	30 R	200	4.1
110102	2	- p.c. >= 5.000 t/j		N	300	50	300 C	50 R	300	4.2
1105		Bierbrouwerijen		N	300	30	100 C	50 R	300	4.2
1106		Mouterijen		N	300	50	100 C	30	300	4.2
1107		Mineraalwater- en frisdrankfabrieken	J		10	0	100	50 R	100	3.2
12	-									
12	-	VERWERKING VAN TABAK								
120		Tabakverwerkende industrie	J		200	30	50 C	30	200	4.1
13	-									
13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL								
131		Bewerken en spinnen van textielvezels	J		10	50	100	30	100	3.2
132	0	Weven van textiel:	J							
132	1	- aantal weefgetouwen < 50	J		10	10	100	0	100	3.2
132	2	- aantal weefgetouwen >= 50			10	30	300 Z	50	300	4.2
133		Textielveredelingsbedrijven	J		50	0	50	10	50	3.1
139		Vervaardiging van textielwaren	J		10	0	50	10	50	3.1
1393		Tapijt-, kokos- en vloermattenfabrieken		N	100	30	200	10	200	4.1
139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	J		0	10	50	10	50	3.1
14	-									
14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT								
141		Vervaardiging kleding van leer		N	30	0	50	0	50	3.1
142, 151		Bereiden en verven van bont; vervaardiging van artikelen van bont		N	50	10	10	10	50	3.1

STAAT VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN VOOR BEDRIJVENTERREINEN
ontwerp bestemmingsplan Spoorzone

SBI-CODE of NUMMER	(sub)nummer	OMSCHRIJVING	TOELAAT- BAAR IN ZONE	NIET TOELAAT- BAAR	AFSTANDEN IN METERS					CATEGORIE
					GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	
19	-	AARDOLIE-/STEENKOOLVERWERK. IND.; BEWERKING SPLIJT- /KWEEKSTOFFEN								
19201		Aardolieraffinaderijen		N	1500	100	1500 C Z	1500 R	1500	6
19202	A	Smeeroliën- en vettenfabrieken		N	50	0	100	30 R	100	3.2
19202	B	Recyclingbedrijven voor afgewerkte olie		N	300	0	100	50 R	300	4.2
19202	C	Aardolieproduktenfabrieken n.e.g.		N	300	0	200	50 R	300 D	4.2
201, 212, 244		Splijt- en kweekstoffenbewerkingsbedrijven		N	10	10	100	1500	1500 D	6
20	-									
20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN								
2011	0	Vervaardiging van industriële gassen:								
2012		Kleur- en verfstoffenfabrieken		N	200	0	200 C	200 R	200 D	4.1
2012	0	Anorg. chemische grondstoffenfabrieken:								
2012	1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	J		100	30	300 C	300 R	300 D	4.2
20141	A0	Organ. chemische grondstoffenfabrieken:								
20141	A1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"		N	300	10	200 C	300 R	300 D	4.2
20141	B0	Methanolfabrieken:								
20141	B1	- p.c. < 100.000 t/j		N	100	0	200 C	100 R	200	4.1
20141	B2	- p.c. >= 100.000 t/j		N	200	0	300 C Z	200 R	300	4.2
20149	0	Vetzuren en alkanolenfabrieken (niet synth.):								
20149	1	- p.c. < 50.000 t/j		N	300	0	200 C	100 R	300	4.2
202	0	Landbouwchemicaliënfabrieken:								
203		Verf, lak en vernisfabrieken	J		300	30	200 C	300 R	300 D	4.2
2120	0	Farmaceutische grondstoffenfabrieken:								
2110	1	- p.c. < 1.000 t/j		N	200	10	200 C	300 R	300	4.2
2120	0	Farmaceutische produktenfabrieken:								
2120	1	- formulering en afvullen geneesmiddelen	J		50	10	50	50 R	50	3.1
2041		Zeep-, was- en reinigingsmiddelenfabrieken		N	300	100	200 C	100 R	300	4.2
2042		Parfumerie- en cosmeticafabrieken		N	300	30	50 C	50 R	300	4.2
2052	0	Lijm- en plakmiddelenfabrieken:								
2052	1	- zonder dierlijke grondstoffen		N	100	10	100	50	100	3.2
205902		Fotochemische produktenfabrieken		N	50	10	100	50 R	100	3.2

STAAT VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN VOOR BEDRIJVENTERREINEN
ontwerp bestemmingsplan Spoorzone

SBI-CODE of NUMMER	(sub)nummer	OMSCHRIJVING	TOELAAT- BAAR IN ZONE	NIET TOELAAT- BAAR	AFSTANDEN IN METERS					CATEGORIE
					GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	
205903	A	Chemische kantoorbenodigdhedenfabrieken		N	50	10	50	50 R	50	3.1
205903	B	Overige chemische produktenfabrieken n.e.g.	J		200	30	100 C	200 R	200 D	4.1
2060		Kunstmatige synthetische garen- en vezelfabrieken		N	300	30	300 C	200 R	300	4.2
22	-									
22	-	VERVAARDIGING VAN PRODUCTEN VAN RUBBER EN KUNSTSTOF								
221101		Rubberbandenfabrieken		N	300	50	300 C	100 R	300	4.2
221102	0	Loopvlakvernieuwingsbedrijven:								
221102	1	- vloeropp. < 100 m2		N	50	10	30	30	50	3.1
221102	2	- vloeropp. >= 100 m2		N	200	50	100	50 R	200	4.1
2219		Rubber-artikelenfabrieken		N	100	10	50	50 R	100 D	3.2
222	0	Kunststofverwerkende bedrijven:								
222	1	- zonder fenolharsen	J		200	50	100	100 R	200	4.1
222	2	- met fenolharsen		N	300	50	100	200 R	300	4.2
222	3	- productie van verpakkingsmateriaal en assemblage van kunststofbouwmaterialen	J		50	30	50	30	50	3.1
23	-									
23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN								
231	0	Glasfabrieken:								
231	1	- glas en glasprodukten, p.c. < 5.000 t/j	J		30	30	100	30	100	3.2
231	2	- glas en glasprodukten, p.c. >= 5.000 t/j		N	30	100	300 C Z	50 R	300	4.2
231	3	- glaswol en glasvezels, p.c.< 5.000 t/j		N	300	100	100	30	300	4.2
231		Glasbewerkingsbedrijven		N	10	30	50	10	50	3.1
232, 234	0	Aardewerkfabrieken:								
232, 234	2	- vermogen elektrische ovens totaal >= 40 kW	J		30	50	100	30	100	3.2
233	A	Baksteen en baksteenelementenfabrieken		N	30	200	200	30	200	4.1
233	B	Dakpannenfabrieken		N	50	200	200	100 R	200	4.1
2351	0	Cementfabrieken:								
235201	0	Kalkfabrieken:								
235201	1	- p.c. < 100.000 t/j		N	30	200	200	30 R	200	4.1
235202	0	Gipsfabrieken:								
235202	1	- p.c. < 100.000 t/j		N	30	200	200	30 R	200	4.1

STAAT VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN VOOR BEDRIJVENTERREINEN
ontwerp bestemmingsplan Spoorzone

SBI-CODE of NUMMER	(sub)nummer	OMSCHRIJVING	TOELAAT- BAAR IN ZONE	NIET TOELAAT- BAAR	AFSTANDEN IN METERS					CATEGORIE
					GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	
243	1	- p.o. < 2.000 m2		N	30	30	300	30	300	4.2
244	A0	Non-ferro-metaalfabrieken:								
244	A1	- p.c. < 1.000 t/j		N	100	100	300	30 R	300	4.2
244	B0	Non-ferro-metaalwalsen, -trekkerijen e.d.:								
2451, 2452	0	IJzer- en staalgietereien/ -smelterijen:								
2451, 2452	1	- p.c. < 4.000 t/j	J		100	50	300 C	30 R	300	4.2
2453, 2454	0	Non-ferro-metaalgietereien/ -smelterijen:								
2453, 2454	1	- p.c. < 4.000 t/j	J		100	50	300 C	30 R	300	4.2
25	-									
25, 31	-	VERVAARD. EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCL. MACH./TRANSPORTMIDD.)								
251, 331	0	Constructiewerkplaatsen:								
251, 331	1	- gesloten gebouw	J		30	30	100	30	100	3.2
251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m2	J		30	30	50	10	50	3.1
251, 331	2	- in open lucht, p.o. < 2.000 m2	J		30	50	200	30	200	4.1
251, 331	3	- in open lucht, p.o. >= 2.000 m2		N	50	200	300 Z	30	300	4.2
2529, 3311	0	Tank- en reservoirbouwbedrijven:								
2529, 3311	1	- p.o. < 2.000 m2		N	30	50	300	30 R	300	4.2
2521, 2530, 3311		Vervaardiging van verwarmingsketels, radiatoren en stoomketels	J		30	30	200	30	200	4.1
255, 331	A	Stamp-, pers-, dieptrek- en forceerbedrijven	J		10	30	200	30	200	4.1
255, 331	B	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d.	J		50	30	100	30	100 D	3.2
255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d., p.o. < 200 m2	J		30	30	50	10	50 D	3.1
2561, 3311	0	Metaaloppervlaktebehandelingsbedrijven:								
2561, 3311	1	- algemeen	J		50	50	100	50	100	3.2
2561, 3311	10	- stralen	J		30	200	200	30	200 D	4.1
2561, 3311	11	- metaalharden	J		30	50	100	50	100 D	3.2
2561, 3311	12	- lakspuiten en moffelen	J		100	30	100	50 R	100 D	3.2
2561, 3311	2	- scoperen (opspuiten van zink)	J		50	50	100	30 R	100 D	3.2
2561, 3311	3	- thermisch verzinken	J		100	50	100	50	100	3.2
2561, 3311	4	- thermisch vertinnen	J		100	50	100	50	100	3.2
2561, 3311	5	- mechanische oppervlaktebehandeling (slijpen, polijsten)	J		30	50	100	30	100	3.2

STAAT VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN VOOR BEDRIJVENTERREINEN
ontwerp bestemmingsplan Spoorzone

SBI-CODE of NUMMER	(sub)nummer	OMSCHRIJVING	TOELAAT- BAAR IN ZONE	NIET TOELAAT- BAAR	AFSTANDEN IN METERS					CATEGORIE
					GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	
35	E1	- stadsverwarming	J		30	10	100 C	50	100	3.2
36	-									
36	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER								
36	A0	Waterwinning-/ bereiding- bedrijven:								
36	A2	- bereiding met chloorbleekloog e.d. en/of straling		N	10	0	50 C	30	50	3.1
36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:								
36	B1	- < 1 MW		N	0	0	30 C	10	30	2
36	B2	- 1 - 15 MW		N	0	0	100 C	10	100	3.2
36	B3	- >= 15 MW		N	0	0	300 C	10	300	4.2
41, 42, 43	-									
41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID								
41, 42, 43	0	Bouwbedrijven algemeen: b.o. > 2.000 m ²	J		10	30	100	10	100	3.2
41, 42, 43	1	- bouwbedrijven algemeen: b.o. <= 2.000 m ²	J		10	30	50	10	50	3.1
41, 42, 43	2	Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o. > 1000 m ²	J		10	30	50	10	50	3.1
41, 42, 43	3	- aannemersbedrijven met werkplaats: b.o.< 1000 m ²	J		0	10	30	10	30	2
45, 47	-									
45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS								
451		Groothandel in vrachtauto's (incl. import)	J		10	10	100	10	100	3.2
45204	A	Autoplaatwerkerijen	J		10	30	100	10	100	3.2
45204	C	Autospuitinrichtingen	J		50	30	30	30 R	50	3.1
46	-									
46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING								
4621	0	Grth in akkerbouwproducten en veevoeders		N	30	30	50	30 R	50	3.1
4621	1	Grth in akkerbouwproducten en veevoeders met een verwerkingscapaciteit van 500 ton/uur of meer		N	100	100	300 Z	50 R	300	4.2
4622		Grth in bloemen en planten		N	10	10	30	0	30	2
4623		Grth in levende dieren		N	50	10	100 C	0	100	3.2
4624		Grth in huiden, vellen en leder		N	50	0	30	0	50	3.1
46217, 4631		Grth in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen		N	30	10	30	50 R	50	3.1
4632, 4633		Grth in vlees, vleeswaren, zuivelproducten, eieren, spijsoliën		N	10	0	30	50 R	50	3.1

STAAT VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN VOOR BEDRIJVENTERREINEN
ontwerp bestemmingsplan Spoorzone

SBI-CODE of NUMMER	(sub)nummer	OMSCHRIJVING	TOELAAT- BAAR IN ZONE	NIET TOELAAT- BAAR	AFSTANDEN IN METERS					CATEGORIE
					GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	
4634		Grth in dranken		N	0	0	30	0	30	2
4635		Grth in tabaksprodukten		N	10	0	30	0	30	2
4636		Grth in suiker, chocolade en suikerwerk		N	10	10	30	0	30	2
4637		Grth in koffie, thee, cacao en specerijen		N	30	10	30	0	30	2
4638, 4639		Grth in overige voedings- en genotmiddelen	J		10	10	30	10	30	2
464, 46733		Grth in overige consumentenartikelen		N	10	10	30	10	30	2
46499	0	Grth in vuurwerk en munitie:								
46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton		N	10	0	30	10 V	30	2
46499	2	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag 10 tot 50 ton		N	10	0	30	50 V	50	3.1
46499	5	- munitie		N	0	0	30	30	30	2
46711	0	Grth in vaste brandstoffen:								
46711	1	- klein, lokaal verzorgingsgebied		N	10	50	50	30	50	3.1
46712	0	Grth in vloeibare en gasvormige brandstoffen:								
46712	1	- vloeistoffen, o.c. < 100.000 m3		N	50	0	50	200 R	200 D	4.1
46712	3	- tot vloeistof verdichte gassen		N	50	0	50	300 R	300 D	4.2
46713		Grth minerale olieprodukten (excl. brandstoffen)		N	100	0	30	50	100	3.2
46721	0	Grth in metaalertsen:								
46721	1	- opslag opp. < 2.000 m2		N	30	300	300	10	300	4.2
46722, 46723		Grth in metalen en -halfabrikaten		N	0	10	100	10	100	3.2
4673	0	Grth in hout en bouwmaterialen:								
4673	1	- algemeen: b.o. > 2000 m²		N	0	10	50	10	50	3.1
4673	2	- algemeen: b.o. <= 2000 m²		N	0	10	30	10	30	2
46735	4	zand en grind:								
46735	5	- algemeen: b.o. > 200 m²		N	0	30	100	0	100	3.2
46735	6	- algemeen: b.o. <= 200 m²		N	0	10	30	0	30	2
4674	0	Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:								
4674	1	- algemeen: b.o. > 2.000 m²		N	0	0	50	10	50	3.1
4674	2	- algemeen: b.o. <= 2.000 m²		N	0	0	30	0	30	2
46751		Grth in chemische produkten		N	50	10	30	100 R	100 D	3.2
46752		Grth in kunstmeststoffen		N	30	30	30	30 R	30	2
4676		Grth in overige intermediaire goederen		N	10	10	30	10	30	2

STAAT VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN VOOR BEDRIJVENTERREINEN
ontwerp bestemmingsplan Spoorzone

SBI-CODE of NUMMER	(sub)nummer	OMSCHRIJVING	TOELAAT- BAAR IN ZONE	NIET TOELAAT- BAAR	AFSTANDEN IN METERS					CATEGORIE
					GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	
4677	0	Autosloperijen: b.o. > 1000 m ²		N	10	30	100	30	100	3.2
4677	1	- autosloperijen: b.o. <= 1000 m ²	J		10	10	50	10	50	3.1
4677	0	Overige groothandel in afval en schroot: b.o. > 1000 m ²	J		10	30	100	10	100	D 3.2
4677	1	- overige groothandel in afval en schroot: b.o. <= 1000 m ²	J		10	10	50	10	50	3.1
466	0	Grth in machines en apparaten:								
466	1	- machines voor de bouwnijverheid		N	0	10	100	10	100	3.2
466	2	- overige		N	0	10	50	0	50	3.1
466, 469		Overige grth (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.)		N	0	0	30	0	30	2
47	-									
49	-	VERVOER OVER LAND								
493		Bus-, tram- en metrostations en -remises		N	0	10	100 C	0	100 D	3.2
493		Touringcarbedrijven		N	10	0	100 C	0	100	3.2
494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks): b.o. > 1000 m ²		N	0	0	100 C	30	100	3.2
494	1	- Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks) b.o. <= 1000 m ²		N	0	0	50 C	30	50	3.1
495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen		N	0	0	30 C	10	30 D	2
52	-									
52	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER								
52241	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. zeeschepen:								
52241	2	- stukgoederen		N	0	30	300 C	100 R	300 D	4.2
52241	7	- tankercleaning		N	300	10	100 C	200 R	300	4.2
52242	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart:								
52241	1	- containers		N	0	10	300	50 R	300	4.2
52242	10	- tankercleaning		N	300	10	100	200 R	300	4.2
52242	2	- stukgoederen		N	0	10	100	50 R	100 D	3.2
52242	3	- ertsen, mineralen, e.d., opslagopp. < 2.000 m ²		N	30	200	300	30	300	4.2
52242	5	- granen of meelsoorten, v.c. < 500 t/u		N	50	300	200	50 R	300	4.2
52242	7	- steenkool, opslagopp. < 2.000 m ²		N	50	300	300	50	300	4.2
52102,										
52109	A	Distributiecentra, koelhuizen		N	30	10	50 C	50 R	50 D	3.1
52109	B	Opslaggebouwen (verhuur opslagruimte)		N	0	0	30 C	10	30	2
5221	2	Stalling van vrachtwagens (met koelinstallaties)		N	10	0	100 C	30	100	3.2

STAAT VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN VOOR BEDRIJVENTERREINEN
ontwerp bestemmingsplan Spoorzone

SBI-CODE of NUMMER	(sub)nummer	OMSCHRIJVING	TOELAAT- BAAR IN ZONE	NIET TOELAAT- BAAR	AFSTANDEN IN METERS					CATEGORIE
					GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	
53	-									
53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE								
531, 532		Post- en koeriersdiensten		N	0	0	30 C	0	30	2
61	A	Telecommunicatiebedrijven		N	0	0	10 C	0	10	1
77	-									
77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN								
7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (excl. personenauto's)		N	10	0	50	10	50 D	3.1
773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen		N	10	0	50	10	50 D	3.1
772		Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.		N	10	10	30	10	30 D	2
62										
62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE								
58, 63	B	Datacentra	J		0	0	30 C	0	30	2
73,74,77,78, 80tm82	-									
73,74,77,78, 80tm82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING								
812		Reinigingsbedrijven voor gebouwen		N	50	10	30	30	50 D	3.1
74203		Foto- en filmontwikkelcentrales		N	10	0	30 C	10	30	2
82991		Veilingen voor landbouw- en visserijproducten		N	50	30	200 C	50 R	200	4.1
37, 38, 39	-									
37, 38, 39	-	MILIEUDIENSTVERLENING								
3700	A0	RWZI's en gierverwerkingsinricht., met afdekking voorbezinktanks:								
3700	A1	- < 100.000 i.e.		N	200	10	100 C	10	200	4.1
3700	A2	- 100.000 - 300.000 i.e.		N	300	10	200 C Z	10	300	4.2
3700	B	rioolgemalen		N	30	0	10 C	0	30	2
381	A	Vuilophaal-, straatreinigingsbedrijven e.d.		N	50	30	50	10	50	3.1
381	B	Gemeentewerven (afval-inzameldepots)		N	30	30	50	30 R	50	3.1
381	C	Vuiloverslagstations		N	200	200	300	30	300	4.2
382	A0	Afvalverwerkingsbedrijven:								
382	A2	- kabelbranderijen		N	100	50	30	10	100	3.2
382	A3	- verwerking radio-actief afval		N	0	10	200 C	1500	1500	6

STAAT VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN VOOR BEDRIJVENTERREINEN
ontwerp bestemmingsplan Spoorzone

SBI-CODE of NUMMER	(sub)nummer	OMSCHRIJVING	TOELAAT- BAAR IN ZONE	NIET TOELAAT- BAAR	AFSTANDEN IN METERS					CATEGORIE
					GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	
4	1	- bovengronds < 10 m3 en onder drempelwaarde BRZO		N	10	-	-	10	10	1
4	2	- overige opslagen onder drempelwaarde BRZO		N	30	-	-	50	50	3.1
4	3	- opslagen in hoeveelheden boven drempelwaarde BRZO		N	30	-	-	700 R	700	5.2
5	0	Gevaarlijke stoffen (incl. bestrijdingsmiddelen) in emballage of in gasflessen:								
5	1	- kleine hoeveelheden < 10 ton		N	-	-	-	10	10	1
5	2	- beperkte hoeveelheden (< 150 ton) en hoog beschermingsniveau		N	-	-	-	30 R	30	2
5	3	- grote hoeveelheden (>150 ton) en/of laag beschermingsniveau		N	-	-	-	500 R	500	5.1
6	0	ontplobbare stoffen en munitie:								
6	1	ontplobbare stoffen <= 50 kg NEM (netto explosieve massa)		N	-	-	-	500	500	5.1
6	2	ontplobbare stoffen > 50 kg en < 6000 kg NEM (netto explosieve massa)		N	-	-	-	1000	1000	5.3
6	3	- < 250.000 patronen en < 25 kg NEM (netto explosieve massa) overig gevaarsubklasse 1.4	J		-	-	-	10	10	1
6	4	- >= 250.000 patronen en >= 25 kg NEM (netto explosieve massa) overig gevaarsubklasse 1.4	J		-	-	-	30	30	2
7	0	professioneel vuurwerk:								
7	1	- hoeveelheid netto explosieve massa < 750 kg (en > 25 kg theatervuurwerk)		N	-	-	-	500 V	500	5.1
7	2	- hoeveelheid netto explosieve massa > 750 kg en < 6000 kg		N	-	-	-	1000 V	1000	5.3
8		kunstmest, niet explosief		N	-	50	-	30	50 D	3.1
9		kuilvoer		N	50	10	-	0	50 D	3.1
10	0	gier / drijfmest (gesloten opslag):								
10	1	- oppervlakte < 350 m2		N	50	-	-	-	50	3.1
10	2	- oppervlakte 350 - 750 m2		N	100	-	-	-	100	3.2
10	3	- oppervlakte >= 750 m2		N	200	-	-	-	200	4.1
11		INSTALLATIES								
12		gasflesseninstallaties (butaan, propaan)		N	10	0	30	100 R	100	3.2
13		laadschoppen, shovels, bulldozers	J		30	30	50	10	50	3.1
14	0	laboratoria:								
14	1	- chemisch / biochemisch	J		30	0	30	10	30 D	2

STAAT VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN VOOR BEDRIJVENTERREINEN
ontwerp bestemmingsplan Spoorzone

SBI-CODE of NUMMER	(sub)nummer	OMSCHRIJVING	TOELAAT- BAAR IN ZONE	NIET TOELAAT- BAAR	AFSTANDEN IN METERS					CATEGORIE
					GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	
14	2	- medisch en hoger onderwijs	J		10	0	30	10	30	2
15		luchtbehandelingsinst. t.b.v. detailhandel		N	10	0	10 C	0	10	1
16		keukeninrichtingen		N	30	0	10 C	0	30	2
17		koelinstallaties freon ca. 300 kW	J		0	0	50 C	0	50	3.1
18		koelinstallaties ammoniak < 400 kg	J		0	0	30	10	30	2
19		koelinstallaties ammoniak > 400 kg		N	0	0	50	50 R	50	3.1
20		total energy installaties (gasmotoren) ca. 100 kW		N	10	0	50 C	10	50	3.1
21		afvalverbrandingsinstallatie, kleinschalig		N	100	50	50 C	30	100 D	3.2
22		noodaggregaten t.b.v. elektriciteitsopwekking		N	10	0	30	10	30 D	2
23		verfspuitinstallaties en moffel- en emailleerovens	J		50	30	50	30	50	3.1
24		vorkheftrucks met verbrandingsmotor		N	10	10	50	0	50	3.1
25		vorkheftrucks, elektrisch		N	0	10	30	0	30	2
26		transformatoren < 1 MVA		N	0	0	10 C	10	10	1
28		vatenspoelinstallaties	J		50	10	50	30	50	3.1
29		hydrofoorinstallaties		N	0	0	30 C	0	30	2
30	0	windmolens:		N						
31	1	- wiekdiameter 20 m		N	0	0	100 C	30	100	3.2
31	2	- wiekdiameter 30 m		N	0	0	200 C	50	200	4.1
31	3	- wiekdiameter 50 m		N	0	0	300 C	50	300	4.2
31	0	stookinstallaties > 900kW thermisch vermogen:								
32	1	- gas, < 2,5 MW		N	10	0	30 C	10	30	2
32	2	- gas, 2,5 - 75 MW		N	30	0	50 C	30	50	3.1
32	3	- gas, >= 75 MW		N	30	0	200 C Z	50	200	4.1
32	4	- olie, < 2,5 MW		N	30	0	30 C	10	30	2
32	5	- olie, 2,5 - 75 MW		N	30	10	50 C	30	50	3.1
32	6	- olie, >= 75 MW		N	50	30	200 C Z	50	200	4.1
32	7	- kolen, 2,5 - 75 MW		N	30	100	100 C	30	100	3.2
32	8	- kolen, >= 75 MW		N	50	300	300 C Z	50	300	4.2
32		stoomwerktuigen		N	0	0	50	30	50 D	3.1
33		luchtcompressoren		N	10	10	30	10	30 D	2
34		liftinstallaties	J		0	0	10 C	10	10	1
35		motorbrandstofpompen zonder LPG		N	30	0	30	10	30	2

STAAT VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN VOOR BEDRIJVENTERREINEN
ontwerp bestemmingsplan Spoorzone

SBI-CODE of NUMMER	(sub)nummer	OMSCHRIJVING	TOELAAT- BAAR IN ZONE	NIET TOELAAT- BAAR	AFSTANDEN IN METERS					CATEGORIE
					GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	
36		afvalwaterbehandelingsinstallaties < 100.000 i.e.		N	200	10	100 C	10	200 D	4.1
37		radarinstallaties		N	0	0	0 C	1500	1500 D	6