



Rapport

# Noordentree Zwolle

Motivering BOPA

Versie: 1.3

Status: Definitief

Datum: 19-03-2026

Kenmerk: IN-25013769



# Autorisatieblad

## Noordentree Zwolle

Motivering BOPA

|                    | Naam           | Akkoord | Datum      |
|--------------------|----------------|---------|------------|
| Opgesteld door     | 5.1.2e, 5.1.2e | Ja      | 19-03-2026 |
| Gecontroleerd door | 5.1.2e, 5.1.2e | Ja      | 19-03-2026 |
| Vrijgegeven door   | 5.1.2e         | Ja      | 19-03-2026 |

## Versiehistorie

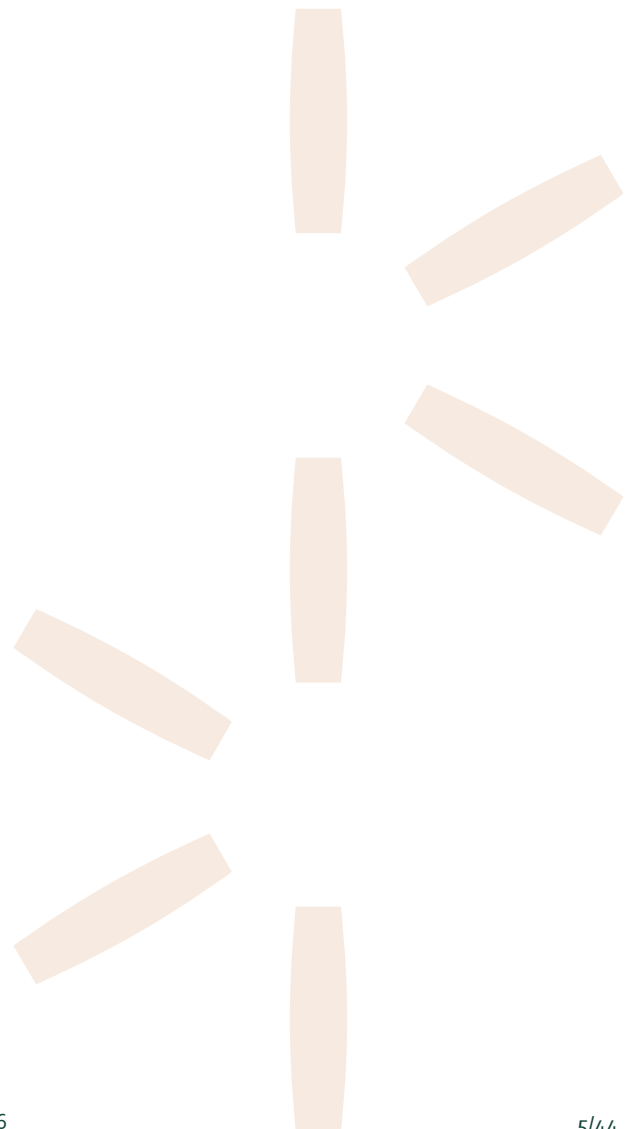
| Versie | Naam               | Datum      | Korte toelichting   |
|--------|--------------------|------------|---|
| 0.1    | Concept            | 3-12-2025  | Concept voor eerste review Prorail  |
| 0.2    | Concept            | 11-12-2025 | Concept voor review Prorail en gemeente Zwolle                                  |
| 0.9    | Definitief concept | 30-1-2026  | Afgerond concept exclusief paragraaf Stikstof                                   |
| 1.0    | Definitief         | 06-03-2026 | Definitief inclusief toevoegingen mbt brandveiligheid, stikstof en participatie |
| 1.1    | Definitief         | 12-03-2026 | Kleine aanpassingen in tekst en afbeeldingen                                    |
| 1.2    | Definitief         | 16-03-2026 | Doorsnede toegevoegd  |
| 1.3    | Definitief         | 19-03-2026 | Aanpassing H6   |

# Inhoudsopgave

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Inleiding</b>                              | <b>6</b>  |
| 1.1 Aanleiding                                   | 6         |
| 1.2 Projectgebied                                | 6         |
| 1.3 Leeswijzer                                   | 7         |
| <b>2 Toelichting op de aanvraag</b>              | <b>8</b>  |
| 2.1 Beschrijving huidige situatie                | 8         |
| 2.2 Beschrijving nieuwe situatie                 | 9         |
| 2.3 Planologisch-juridisch kader                 | 11        |
| 2.4 Te doorlopen vergunningprocedure             | 12        |
| 2.5 Conclusie                                    | 13        |
| <b>3 Toetsing aan beleid</b>                     | <b>14</b> |
| 3.1 Toetsing aan rijksbeleid                     | 14        |
| 3.1.1 De Nationale Omgevingsvisie                | 14        |
| 3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking       | 14        |
| 3.1.3 Conclusie rijksbeleid                      | 15        |
| 3.2 Toetsing provinciaal beleid                  | 15        |
| 3.2.1 Omgevingsvisie Overijssel                  | 15        |
| 3.2.2 Omgevingsverordening Overijssel            | 16        |
| 3.2.3 Conclusie provinciaal beleid               | 16        |
| 3.3 Toetsing beleid Waterschap                   | 16        |
| 3.4 Toetsing gemeentelijk beleid                 | 16        |
| 3.4.1 Ons Zwolle van Morgen 2030                 | 16        |
| 3.4.2 Conclusie gemeentelijk beleid              | 17        |
| <b>4 Aspecten fysieke leefomgeving en milieu</b> | <b>18</b> |
| 4.1 Milieueffectrapportage                       | 18        |
| 4.1.1 Toetsingskader                             | 18        |
| 4.1.2 Motivering                                 | 18        |
| 4.1.3 Conclusie                                  | 18        |
| 4.2 Duurzaamheid en klimaatadaptatie             | 19        |
| 4.2.1 Toetsingskader                             | 19        |
| 4.2.2 Motivering                                 | 19        |
| 4.2.3 Conclusie                                  | 21        |
| 4.3 Natuur                                       | 21        |
| 4.3.1 Toetsingskader                             | 21        |
| 4.3.2 Motivering                                 | 22        |
| 4.3.3 Conclusie                                  | 26        |
| 4.4 Archeologie en cultuurhistorie               | 26        |
| 4.4.1 Toetsingskader                             | 26        |

|        |   |    |
|--------|---|----|
| 4.4.2  | Motivering                                  | 26 |
| 4.4.3  | Conclusie                                   | 28 |
| 4.5    | Verkeersgeneratie, -afwikkeling en parkeren | 28 |
| 4.5.1  | Toetsingskader                              | 28 |
| 4.5.2  | Motivering                                  | 28 |
| 4.5.3  | Conclusie                                   | 29 |
| 4.6    | Bodem                                       | 29 |
| 4.6.1  | Toetsingskader                              | 29 |
| 4.6.2  | Motivering                                  | 29 |
| 4.6.3  | Conclusie                                   | 30 |
| 4.7    | Activiteiten en milieuzonering              | 30 |
| 4.7.1  | Toetsingskader                              | 30 |
| 4.7.2  | Motivering                                  | 31 |
| 4.7.3  | Conclusie                                   | 31 |
| 4.8    | Luchtkwaliteit                              | 31 |
| 4.8.1  | Toetsingskader                              | 31 |
| 4.8.2  | Motivering                                  | 32 |
| 4.8.3  | Conclusie                                   | 32 |
| 4.9    | Geluid                                      | 32 |
| 4.9.1  | Toetsingskader                              | 32 |
| 4.9.2  | Motivering                                  | 33 |
| 4.9.3  | Conclusie                                   | 33 |
| 4.10   | Trillingen                                  | 33 |
| 4.10.1 | Toetsingskader                              | 33 |
| 4.10.2 | Motivering                                  | 33 |
| 4.10.3 | Conclusie                                   | 34 |
| 4.11   | Omgevingsveiligheid                         | 34 |
| 4.11.1 | Toetsingskader                              | 34 |
| 4.11.2 | Motivering                                  | 35 |
| 4.11.3 | Conclusie                                   | 37 |
| 4.12   | Gezondheid                                  | 37 |
| 4.12.1 | Toetsingskader                              | 37 |
| 4.12.2 | Motivering                                  | 37 |
| 4.12.3 | Conclusie                                   | 37 |
| 4.13   | Weging van het waterbelang                  | 37 |
| 4.13.1 | Toetsingskader                              | 37 |
| 4.13.2 | Motivering                                  | 37 |
| 4.13.3 | Conclusie                                   | 38 |
| 4.14   | Ontploffbare oorlogsresten                  | 38 |
| 4.14.1 | Toetsingskader                              | 38 |
| 4.14.2 | Motivering                                  | 39 |
| 4.14.3 | Conclusie                                   | 39 |

|                |   |           |
|----------------|---|-----------|
| 4.15           | Kabels en leidingen derden                        | 39        |
| 4.15.1         | Toetsingskader                                    | 39        |
| 4.15.2         | Motivering  | 39        |
| 4.15.3         | Conclusie   | 39        |
| <b>5</b>       | <b>Participatie</b>                               | <b>40</b> |
| 5.1            | Participatie en omgeving                          | 40        |
| <b>6</b>       | <b>Financiële haalbaarheid en uitvoerbaarheid</b> | <b>41</b> |
| <b>7</b>       | <b>Conclusie</b>                                  | <b>42</b> |
| 7.1            | Evenwichtige toedeling van functies aan locaties  | 42        |
| <b>Colofon</b> |   | <b>43</b> |



# 1. Inleiding

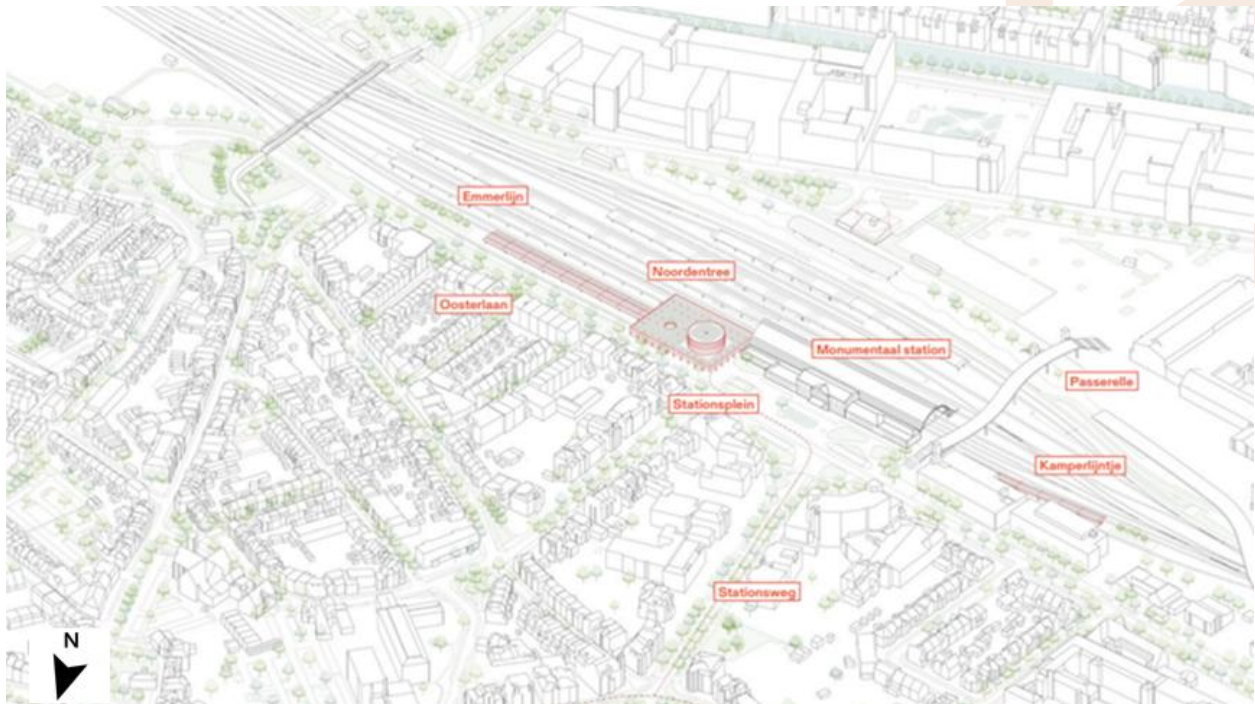
## 1.1 Aanleiding

De gemeente Zwolle, provincie Overijssel, NS Stations en ProRail hebben gezamenlijk het initiatief genomen om de Noordentree van Station Zwolle te verbeteren. Achterliggend doel is om het station toekomstbestendig te maken en aan te laten sluiten bij de groeiende reizigersaantallen en stedelijke ambities. Via een MIRT-aanvraag is gedeeltelijke rijks financiering verkregen, aangevuld met bijdragen van NS Stations, Provincie en ProRail.

ProRail zal dit project als regie voerende en aanbestedende partij uitvoeren. Gemeente Zwolle en NS Stations hebben een nadrukkelijke rol in de planvorming, het ontwerp en de financiering. De huidige entrees en ontvangstdomeinen hebben nog een tijdelijk karakter en ogen rommelig. De nieuwe Noordentree moet hier verandering in brengen door een hoogwaardige en goed functionerende toegang tot het station te realiseren, met logische looproutes en een uitstraling die past bij de gestelde ambities. Daarnaast worden ook de perrons van de regionale vervoerders meegenomen in de planvorming. Deze perrons zijn eerder buiten beschouwing gelaten en beschikken nog niet over beschutting. De nieuwe Noordentree zal invulling geven aan de functies die horen bij een modern ontvangstdomein, zoals commercie, verblijf en transfer, en maakt station Zwolle klaar voor de toekomst. Omdat de bouwhoogte van het nieuwe stationsgebouw voor een klein deel van het oppervlak in strijd is met het omgevingsplan dient een buitenplanse omgevingsplanactiviteit aangevraagd te worden bij de gemeente. Om te onderbouwen dat de ondergeschikte afwijking van het omgevingsplan alsnog toelaatbaar is, is deze motivering voor de BOPA opgesteld om de nieuwe Noordentree van station Zwolle mogelijk te maken.

## 1.2 Projectgebied

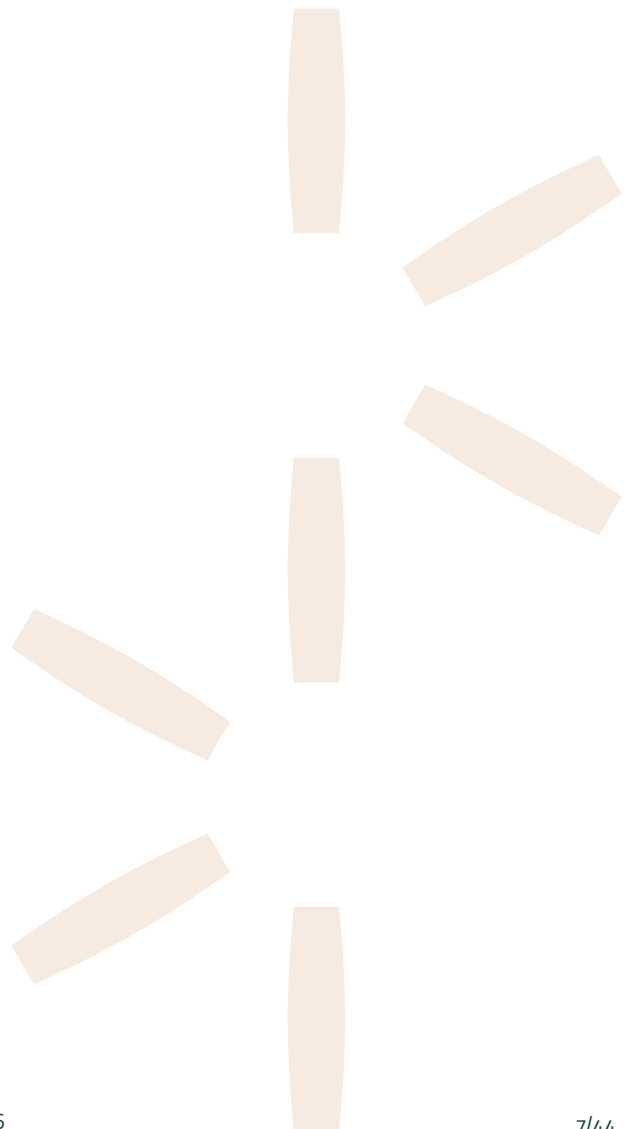
Het project voor de Noordentree ligt in Zwolle, gemeente Zwolle in de provincie Overijssel. De Noordentree ligt tussen de Emmerlijn en het monumentaal station in. De noordentree grenst ten zuiden aan het stationsplein en de Oosterlaan. De entree grenst dus enerzijds aan het spoor en anderzijds aan het stationsplein en de Oosterlaan. Op figuur 1 is het projectgebied weergegeven.



Figuur 1. Projectgebied Bron: Studio Nauta & Movares, 2025

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 is een inleiding op het plan gegeven. In hoofdstuk 2 wordt er een beschrijving van het project en de vergunningaanvraag gegeven. Eerst wordt de huidige situatie beschreven, en daarna de nieuwe situatie. Ook gaat dit hoofdstuk in op de strijdigheden met het omgevingsplan. In hoofdstuk 3 wordt het voorgestelde plan getoetst aan relevant beleid, van zowel het Rijk, de provincie en de gemeente. In hoofdstuk 4 komen diverse aspecten aan de orde die een sturende of belemmerende werking kunnen hebben op functies of ontwikkelingen binnen het omgevingsplangebied, zoals cultuurhistorie en archeologie, flora en fauna. Voor alle aspecten wordt gemotiveerd of er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. In hoofdstuk 5 wordt de participatie beschreven en in hoofdstuk 6 wordt de financiële haalbaarheid en uitvoerbaarheid behandeld. In hoofdstuk 7 volgt de conclusie.



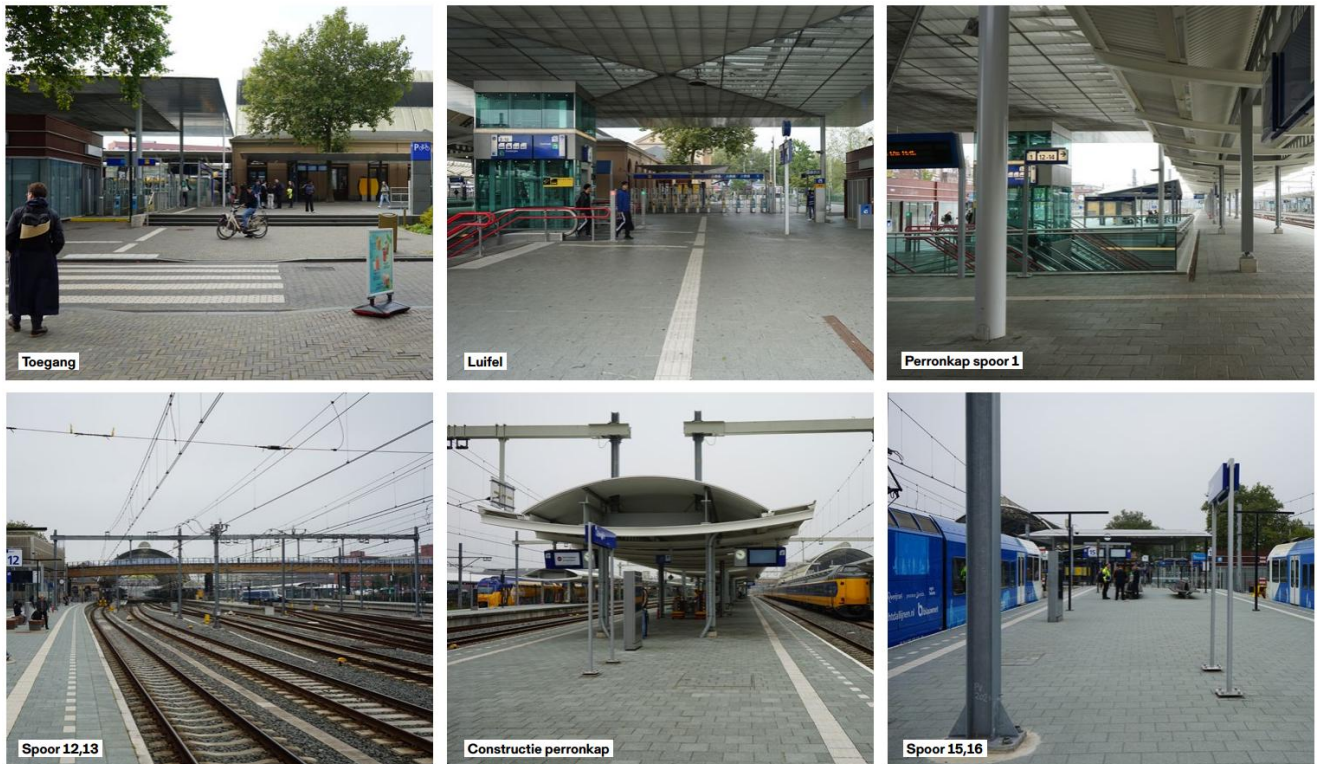
## 2 Toelichting op de aanvraag

### 2.1 Beschrijving huidige situatie

De huidige noordentree van station Zwolle grenst aan het stationsplein en ten noordoosten aan de Oosterlaan. Ten noordwesten van de noordentree ligt de Westerlaan. Het Stationsplein is een belangrijke ruimte in de stad. Voor veel bezoekers aan Zwolle het eerste wat zij van Zwolle ervaren. De openbare ruimte van het Stationsplein, Stationsweg, Westerlaan en Oosterlaan is heringericht en heeft daarmee een grote kwaliteitsimpuls gekregen. Hierbij is veel aandacht besteed aan waterberging en is veel groen toegevoegd wat bijdraagt aan de ambitie voor het groenste binnenstedelijke station van Nederland. Ook verbindt het Stationsplein het Stadshart en de Spoorzone, het is een schakel waar de passerelle aanlandt en routes samenkomen. Ten noorden van het stationsplein ligt bebouwing.



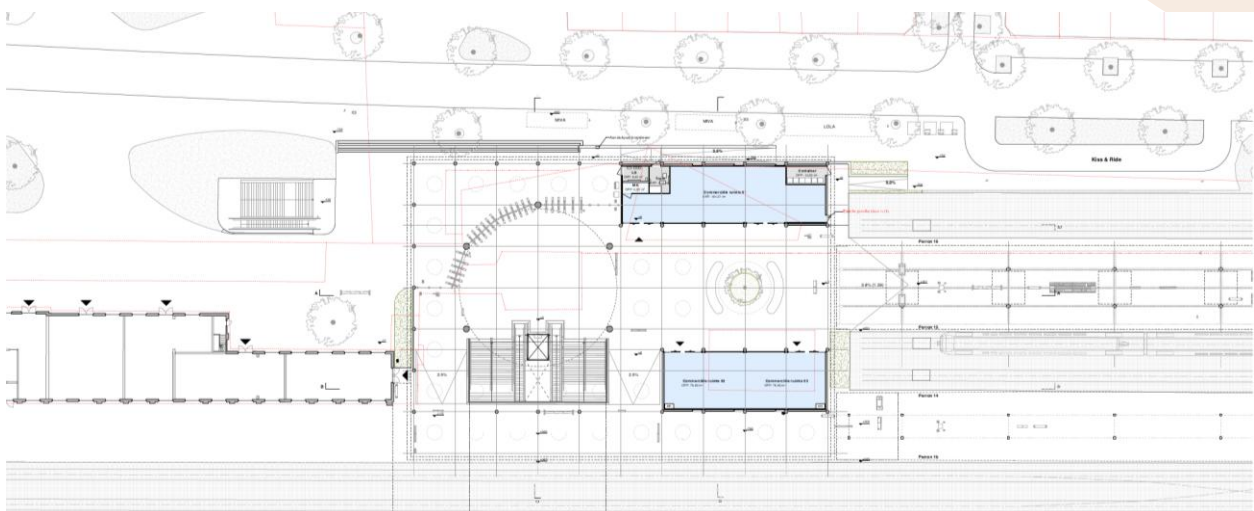
Figuur 2. Bestaande situatie. Bron: Studio Nauta & Movares, 2025



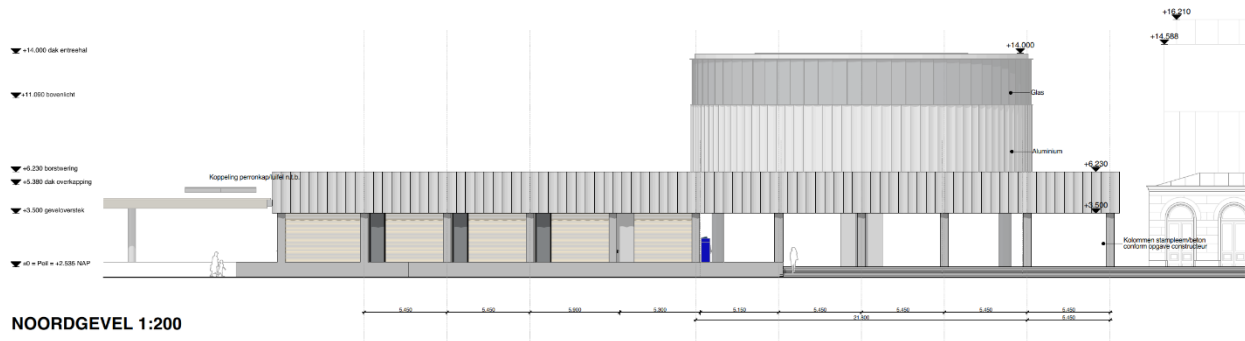
Figuur 3. Bestaande situatie Bron: Studio Nauta & Movares, 2025

## 2.2 Beschrijving nieuwe situatie

In de nieuwe situatie wordt de noordentree van Station Zwolle vernieuwd met een open stadslantaarnhal, logische looproutes en hoogwaardige voorzieningen voor commercie, verblijf en transfer. Het ontwerp sluit aan bij het monumentale stationsgebouw en zet in op hergebruik van materialen, biobased constructies (hout), zonnepanelen en vegetatie voor een duurzame en groene uitstraling. Naast de entree worden ook perrons van regionale vervoerders verbeterd: perrons 12 en 13 krijgen hergebruikte kappen met een groen dak, terwijl perrons 15 en 16 een nieuwe houten perronoverkapping krijgen met daglichttoetreding en zonnepanelen. Het geheel vormt een toekomstbestendig, ruimtelijk helder en klimaatadaptief stationsgebied dat de Zwolse identiteit en stedelijke ambities weerspiegelt.



Figuur 4. Situatietekening nieuwe situatie Bron: Studio Nauta & Movares, 2025



NOORDGEVEL 1:200

Figuur 5. Doorsnede nieuwe situatie met bouwhoogtes t.o.v. peil (NAP +2,535). Bron: Studio Nauta



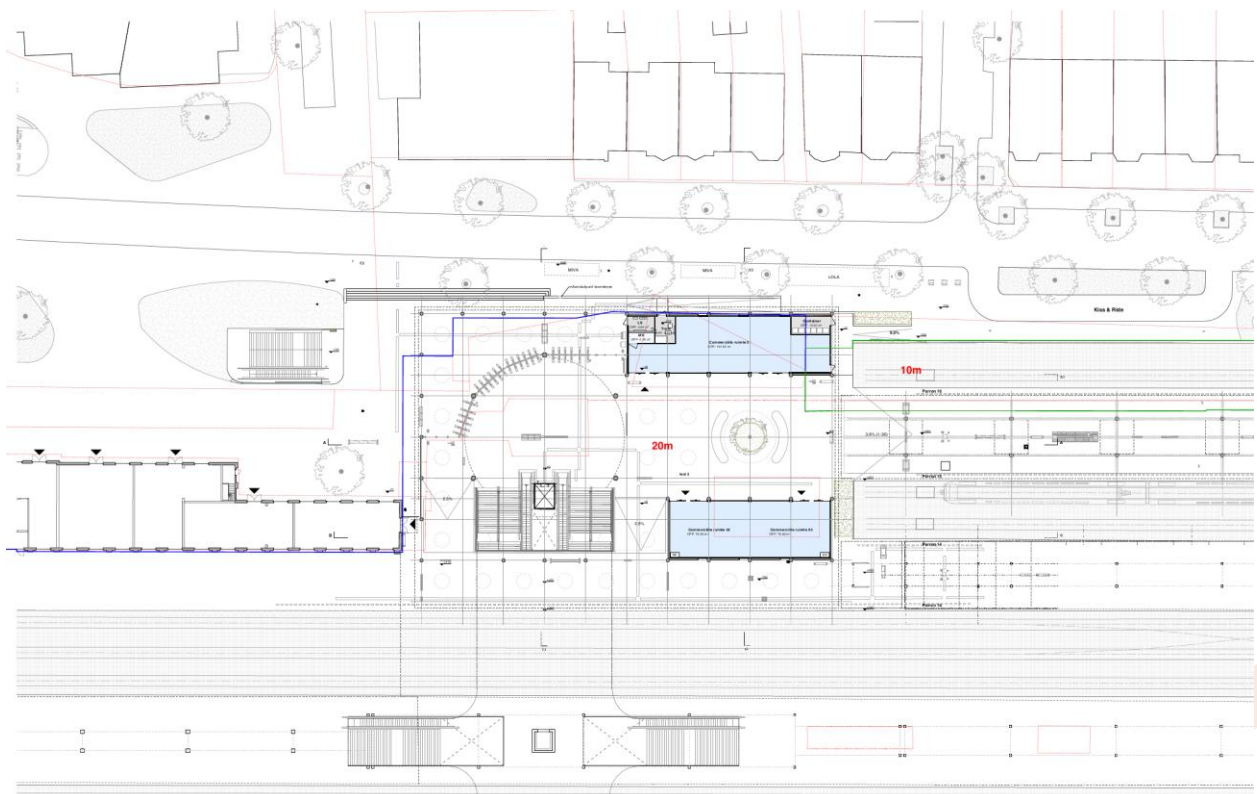
Figuur 6. Nieuwe situatie Bron: Studio Nauta & Movares, 2025



Figuur 7. Nieuwe situatie Beeldkwaliteit Bron: Studio Nauta & Movares, 2025

### 2.3 Planologisch-juridisch kader

Ter plaatse van de nieuwe Noordentree geldt het omgevingsplan van de gemeente Zwolle. Sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 maken alle voormalige bestemmingsplannen onderdeel uit van het tijdelijk deel van het omgevingsplan. De locatie van de nieuwe Noordentree van het station in relatie tot de grenzen van de voormalige bestemmingsplannen is weergegeven in figuur 8.



Figuur 8. Situatietekening toekomstige situatie Noordentree; strijdigheid met omgevingsplan (Bron: Studio Nauta)

De contour van de Noordentree ligt in het bestemmingsplan Spoorzone, met de bestemming 'Verkeer' en 'Verkeer – Railverkeer', en het bestemmingsplan Spoorzone Passerelle, met de bestemmingen 'Verkeer' en 'Verkeer – Railverkeer':

- binnen de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' is bebouwing mogelijk tot een hoogte van 20 meter (Spoorzone, binnen de blauwe lijn) en 10 meter (Spoorzone Passerelle, binnen de groene lijn).
- Voor beide bestemmingsplannen geldt dat binnen de bestemming 'Verkeer' een bouwhoogte van een gebouw van maximaal 6 meter is toegestaan (buiten de blauwe en groene lijn)

#### Strijdigheid omgevingsplan

Ten eerste is voorgenomen ontwikkeling strijdig met de toegestane bouwhoogtes in het omgevingsplan (zie figuur 5 voor een doorsnede van de noordentree met bouwhoogtes). De bouwhoogte van de Noordentree wordt hoger dan de in de bestemming 'Verkeer' toegestane bouwhoogte. De centrale kolom wordt 14 meter hoog en het omliggende gedeelte van het bouwwerk wordt 6,23 meter hoog (bouwhoogte t.o.v. peil). In figuur 8 is te zien dat de noordwestelijke en noordoostelijke gedeeltes van het bouwwerk (bouwhoogte 6,23m), buiten de blauwe en groene lijn liggen, waar een bouwhoogte van 6 meter geldt. Het gebouw is daarmee aan de noordwest- en noordoostzijde in strijd met het omgevingsplan, aangezien in de bestemming 'Verkeer' een bouwhoogte (t.o.v. peil) van 6 meter is toegestaan.

Daarnaast is ook de commerciële ruimte strijdig met het omgevingsplan. In het noordoostelijke gedeelte van het gebouw ligt namelijk een commerciële ruimte, bedoeld voor detailhandel. Deze activiteit is niet toegestaan binnen de bestemming 'Verkeer' en daarmee in strijd met het omgevingsplan.

Het oppervlak van zowel de overschrijding van de bouwhoogte als het strijdig gebruik is beperkt. In de huidige bestemming 'Verkeer – railverkeer' zijn alle activiteiten horeca en detailhandel reeds toegestaan. De oppervlakte van de detailhandel bedraagt 139 m<sup>2</sup> en de horeca bedraagt 140 m<sup>2</sup>. Door de nieuwe positionering van het gebouw van de Noordentree, komt een deel van de geplande detailhandel buiten de bestemmingsgrens te liggen.

Ongeacht de omvang van de overschrijding geldt dat, omdat de ontwikkeling in strijd is met het omgevingsplan, sprake is van een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA). Daarom moet worden gemotiveerd waarom de activiteit toch voldoet aan de eis uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl), namelijk dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

De nieuwe entree wordt breder, maar komt niet dichterbij de tegenoverliggende percelen te liggen. Het ontwerp voor de entreehal en perronoverkappingen bouwt voort op en met het bestaande. Het ontwerp voor de open entreehal en de twee perronoverkappingen sluit nauw aan op het bestaande stationscomplex. De nieuwe stadslantaarn en de perronoverkapping bij de Emmerlijn zetten de schaal, ritmiek en structuur van het monumentale station voort. Door terugliggende gevelvlakken en hoge, smalle openingen ontstaat een gelaagd beeld dat verwijst naar de historische architectuur. Het project bouwt daarnaast letterlijk voort op het bestaande: onderdelen van de huidige overkapping worden herplaatst, en vrijgekomen materialen worden in veredelde vorm hergebruikt. Nieuwe bouwdelen worden gerealiseerd met materialen met een lage milieubelasting, waaronder hout. De daarvoor geschikte daken worden voorzien van zonnepanelen en beplanting, terwijl inheemse bomen en beplanting zowel op de perrons als in de entreehal en op het stationsplein worden toegevoegd, waardoor een toekomstbestendig, duurzaam en ensemblewaardig geheel ontstaat.

#### **2.4 Te doorlopen vergunningprocedure**

In deze paragraaf wordt ingegaan op de vergunningprocedure van de buitenplanse omgevingsplanactiviteit.. Onder de Omgevingswet is in beginsel de reguliere procedure van toepassing.

Op basis van artikel 5.1.1a van de Omgevingswet (Ow) is een omgevingsvergunning vereist voor het uitvoeren van een activiteit waarvoor in het omgevingsplan is bepaald dat het is verboden deze zonder omgevingsvergunning te verrichten en die in strijd is met het omgevingsplan.

De beoogde bouwactiviteit is op grond van artikel 22.26 van de regels van het omgevingsplan vergunningsplichtig. De geplande bouw van de Noordentree is in strijd met het omgevingsplan. Voor de bestemming 'Verkeer' zijn in het omgevingsplan geen binnenplanse afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Voor de realisatie van de Noordentree is daarom een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) noodzakelijk.

Een omgevingsvergunning voor een BOPA wordt alleen verleend met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (Artikel 8.0a, tweede lid Bkl). Daarnaast gelden (voor zover van toepassing) de beoordelingsregels uit artikel 8.0b t/m 8.0 e van het Bkl. Hiermee wordt gerefereerd aan de instructieregels voor het omgevingsplan, de instructieregels van de provincie en het Rijk, de voorbeschermingsregels in het omgevingsplan en regels die gelden voor het stellen van maatwerkregels.

Deze motivering voor de buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) is opgesteld om aan te tonen dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, om de bouw van de nieuwe Noordentree van station Zwolle mogelijk te maken.

### *Opvolgende aanvraag omgevingsvergunning*

Op grond van artikel 12.27a Bkl is het mogelijk om een omgevingsvergunning voor een BOPA gefaseerd aan te vragen. Dit houdt in dat voor verschillende activiteiten een afzonderlijke aanvraag kan worden gedaan.

Voor de bouw van de Noordentree is sprake van drie afzonderlijke activiteiten, waarvoor vergunning verleend moet worden:

- Activiteit afwijken van regels in het omgevingsplan
- Activiteit bouwactiviteit omgevingsplan
- Bouwactiviteit (technisch).

Er kan voor gekozen worden om eerst een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de activiteit afwijken van regels in het omgevingsplan in te dienen. Dit maakt het mogelijk om eerst een 'planologisch' basisbesluit te nemen in de vorm van een omgevingsvergunning voor een BOPA. De gemeente Zwolle als bevoegd gezag geeft dan eerst toestemming voor de ligging van het bouwvlak, de bouwhoogte en het bouwvolume, als er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies. Het feitelijk verrichten van de bouwactiviteit is met deze vergunning dan nog niet toegestaan.

Aangezien het ontwerp van de Noordentree nog niet is afgerond, kan op dit moment nog niet een aanvraag worden ingediend voor de 'activiteit bouwactiviteit omgevingsplan' en voor de 'bouwactiviteit (technisch)'. Het is op grond van artikel 12.27a van het Bkl mogelijk om de omgevingsvergunning voor een BOPA gefaseerd aan te vragen. Waarbij in eerste instantie alleen de ligging van het bouwvlak, de bouwhoogte en de toekomstige functies worden aangevraagd.

Zodra het definitief ontwerp is afgerond kan voor deze twee activiteiten een opvolgende aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een BOPA worden ingediend. Daarbij geldt dat voor de onderdelen die bij de eerste vergunning al uitdrukkelijk zijn toegestaan niet nogmaals hoeven te worden beoordeeld.

Bij de beoordeling van een opvolgende aanvraag vergunning omgevingsplanactiviteit, beoordeelt het bevoegd gezag alleen de onderdelen van het bouwplan waarin de eerdere vergunning niet voorziet. Onder anderen de beoordeling van de stedenbouwkundig-architectonische detaillering en de toets aan redelijke eisen van welstand zullen in de opvolgende aanvraag worden meegenomen.

## **2.5 Conclusie**

Zoals in paragraaf 2.3 beschreven is de bouw van een nieuwe Noordentree op grond van het omgevingsplan (artikel 22.26) vergunningsplichtig. Ook is gebleken dat het plan in strijd is met de geldende regels van het omgevingsplan. Om die reden moet een omgevingsvergunning voor een BOPA aangevraagd worden.

Omdat voor het plan nog geen definitief ontwerp is vastgesteld, is ervoor gekozen om de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor een BOPA gefaseerd aan te vragen.

In eerste instantie wordt alleen de activiteit afwijken van regels van het omgevingsplan aangevraagd, waarna in een later stadium de activiteiten bouwactiviteit omgevingsplan en bouwactiviteit (technisch) zullen worden aangevraagd.

## 3 Toetsing aan beleid

Dit hoofdstuk gaat in op het relevante geldende beleid dat van toepassing is op de locatie van het beoogde project. Het hoofdstuk gaat in op rijksbeleid, provinciaal beleid en het gemeentelijk beleid.

### 3.1 Toetsing aan rijksbeleid

#### 3.1.1 De Nationale Omgevingsvisie

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI beschrijft vier hoofdprioriteiten. Dit zijn 'ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie', 'duurzaam economisch groeipotentieel', 'sterke en gezonde steden en regio's' en 'toekomstbestendige ontwikkelingen van het landelijke gebied'. De NOVI beschrijft dat als ons aandeel duurzame energie toeneemt, er veel meer aanpassingen aan de infrastructuur voor energie nodig zijn. In de NOVI geeft het Rijk daarom richtingen mee die bij inpassing van energie-infrastructureur aandacht vragen voor de kwaliteit van de leefomgeving.

De NOVI benadrukt het belang van duurzame en efficiënte mobiliteit om steden en regio's goed met elkaar te verbinden. Het spoor speelt hierbij een cruciale rol vanwege de hoge capaciteit en lage milieubelasting. Er wordt ingezet op verbetering en uitbreiding van het spoorwegennetwerk om stedelijke regio's beter bereikbaar te maken. Dit omvat investeringen in nieuwe stations en verbeterde spoorverbindingen om de bereikbaarheid en doorstroming te optimaliseren.

Op het gebied van energie is de overgang naar duurzame energiebronnen een speerpunt. De NOVI streeft naar een volledig duurzame energievoorziening tegen 2050.

Door deze integrale aanpak van mobiliteit en energie streeft de NOVI naar een toekomstbestendige en duurzame inrichting van Nederland, waarbij de balans tussen economische ontwikkeling, natuurbehoud en leefbaarheid centraal staat.

De NOVI benadrukt het belang van duurzame en efficiënte mobiliteit en de inzet op de verbetering en uitbreiding van het spoorwegennetwerk. Door de noordertree op te waarden wordt de toegankelijkheid van het station verbeterd. Dit stimuleert reizigers om gebruik te maken van de trein in plaats van de auto, wat bijdraagt aan duurzamere mobiliteit. Dit draagt daarmee ook bij aan het NOVI principe van een toekomstbestendige inrichting van Nederland.

#### 3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder voor duurzame verstedelijking is een instructieregel voor zorgvuldig ruimtegebruik en tegengaan van leegstand. De instructieregel in artikel 5.129g Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) regelt dat bij een wijziging van het omgevingsplan voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling toepassing van de ladder is vereist. Artikel 8.ob Bkl regelt dat deze instructieregel ook geldt voor een omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

Artikel 5.129g (zorgvuldig ruimtegebruik en tegengaan van leegstand):

1. Dit artikel is van toepassing op een stedelijke ontwikkeling die bestaat uit de ontwikkeling of uitbreiding van een bedrijventerrein, een zeehaventerrein, een woningbouwlocatie, kantoren, een detailhandelvoorziening of een andere stedelijke voorziening en die voldoende substantieel is.
2. Voor zover een omgevingsplan voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling, wordt met het oog op het belang van zorgvuldig ruimtegebruik en het tegengaan van leegstand in het omgevingsplan rekening gehouden met:
  - a. de behoefte aan die stedelijke ontwikkeling; en

- b. als die stedelijke ontwikkeling is voorzien buiten het stedelijk gebied of buiten het stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van stedelijk gebied: de mogelijkheden om binnen dat stedelijk gebied of binnen dat stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van stedelijk gebied in die behoefte te voorzien.
3. Voor de toepassing van het tweede lid, onder b, wordt tot het stedelijk gebied niet gerekend een stedelijke ontwikkeling waarvoor:
  - a. op grond van het omgevingsplan een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit is vereist; en
  - b. nog geen toepassing is gegeven aan het tweede lid.
4. Als een omgevingsplan voorziet in de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en de beoordeling van de behoefte aan een stedelijke ontwikkeling betrekking heeft op de economische behoefte, de markt vraag of de mogelijke of actuele economische gevolgen van die vestiging, heeft die beoordeling alleen tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

De nieuwe Noordentree van station Zwolle voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Het betreft een nieuwe stedelijke ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied. Er is behoefte aan een opwaardering van de Noordentree van station Zwolle. De ontwikkeling draagt bij aan zorgvuldig ruimtegebruik en duurzame mobiliteit.

### 3.1.3 Conclusie rijksbeleid

De nieuwe Noordentree past binnen de NOVI, waarin staat dat er ruimte moet zijn voor verbetering en uitbreiding van het spoorwegennetwerk. Daarnaast voldoet de ontwikkeling aan de ladder van duurzame verstedelijking.

## 3.2 Toetsing provinciaal beleid

### 3.2.1 Omgevingsvisie Overijssel

In de Provinciale omgevingsvisie (POVI) geeft de provincie een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkelingen van de leefomgeving in de provincie Overijssel. De Provinciale Omgevingsvisie Overijssel Beken Kleur is op 12 april 2017 vastgesteld door de gedeputeerde staten. De omgevingsvisie is daarna jaarlijks geactualiseerd en uiteindelijk geconsolideerd in 2023. De nieuwe omgevingsvisie 'Overijssel voor en met elkaar' ligt momenteel ter inzage als ontwerp. De omgevingsvisie is dynamisch en flexibel, aangezien dit mogelijkheden biedt om de visie te actualiseren met het oog op toekomstige veranderingen.

In de POVI zijn een aantal hoofdpogaven te onderscheiden, namelijk:

- Klimaatverandering en energietransitie
- Landbouw en natuur
- Verstedelijking en mobiliteit

Deze opgaven, die Overijssel-breed spelen, dienen met inachtneming van de specifieke eigenschappen die Overijssel bezit op een integrale en toekomstbestendige manier te worden geïmplementeerd. Participatie tussen de overheid, de markt en de inwoners van Overijssel is hierbij een belangrijk uitgangspunt. In de Provinciale omgevingsvisie Overijssel wordt daarnaast een toekomstbeeld voor het jaar 2050 geschetst.

Voor onderhavig project zijn de opgaven klimaatverandering en energietransitie en verstedelijking en mobiliteit van toepassing. De provincie Overijssel wil bijdragen aan een klimaatneutraal Nederland in 2050. Daarnaast heeft de provincie de ambitie voor een duurzaam en betaalbaar openbaar vervoer (ov)-systeem. Onderdeel hiervan is de transitie naar elektrisch (schoner) rijden. De provincie is opdrachtgever voor het personenvervoer en zet in op het elektrificeren van de dieselspoorlijnen in Overijssel. Het realiseren van een nieuw onderstation is hiervoor noodzakelijk.

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de Provinciale omgevingsvisie Overijssel. Door de verbetering van de OV-infrastructuur wordt invulling gegeven aan de provinciale ambitie voor een duurzaam en toekomstbestendig openbaar vervoerssysteem.

### 3.2.2 Omgevingsverordening Overijssel

Met de komst van de Omgevingswet is een omgevingsverordening nodig die past binnen de kaders en het instrumentarium van de Omgevingswet. De Provinciale Staten hebben op 1 mei 2025 de nieuwe omgevingsverordening van de provincie vastgesteld.

Er zijn in de omgevingsverordening geen relevante gebiedsaanduidingen opgenomen voor onderhavig projectgebied. In afdeling 4.2 wordt de Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking behandeld. De ontwikkeling van de Noordentree vindt plaats binnen het bestaand bebouwd gebied. In paragraaf 3.1.2 is de ladder voor duurzame verstedelijking behandeld.

In de omgevingsverordening zijn instructieregels opgenomen over mobiliteit. Artikel 4.93 bepaalt dat nieuwe grootschalige ontwikkelingen die bovenlokale verkeersbewegingen veroorzaken of invloed hebben op de verkeersafwikkeling op de hoofdinfrastructuur, geprojecteerd moeten worden nabij aansluitingen op deze hoofdinfrastructuur. De hoofdinfrastructuur bestaat uit weg-, vaarweg- en spoorverbindingen van en naar stedelijke centra en multimodale knooppunten.

De ontwikkeling van de noordentree van station Zwolle voldoet aan dit uitgangspunt. Het project ligt direct aan een multimodaal knooppunt en versterkt de bundeling van verkeersstromen op de hoofdinfrastructuur, terwijl de kwaliteit van de leefomgeving behouden blijft. Hiermee wordt invulling gegeven aan de provinciale instructieregel mobiliteit.

### 3.2.3 Conclusie provinciaal beleid

De ontwikkeling van de nieuwe Noordentree past binnen het provinciaal beleid uit de provinciale Omgevingsvisie en Omgevingsverordening.

## 3.3 Toetsing beleid Waterschap

Onder de Omgevingswet heeft elk waterschap een waterschapsverordening. In de waterschapsverordening zijn de regels vastgelegd voor activiteiten bij het water. De verordening bevat de regels die een waterschap hanteert bij de bescherming van waterkeringen (objecten die oppervlaktewater tegenhouden), watergangen (bijvoorbeeld beken, sloten, kanalen) en bijbehorende kunstwerken (bijvoorbeeld stuwten, gemalen, bruggen). Op grond van de Waterschapsverordening kan voor bepaalde activiteiten en werkzaamheden in of langs het water een vergunning worden verleend.

In paragraaf 4.14 wordt ingegaan op de weging van het waterbelang en daarmee of er op basis van de waterschapsverordening vergunningen benodigd zijn.

## 3.4 Toetsing gemeentelijk beleid

### 3.4.1 Ons Zwolle van Morgen 2030

De Omgevingsvisie schetst de koers voor een leefbare, duurzame en economisch sterke gemeente. De visie speelt in op actuele en toekomstige uitdagingen zoals klimaatverandering, verstedelijking, digitalisering en nieuwe vormen van mobiliteit. Zwolle wil een aantrekkelijke stad blijven om te wonen, werken en recreëren, met aandacht voor groen, klimaatbestendigheid en een gezonde leefomgeving. De ambities richten zich op een stad die functioneert als leefgemeente, klimaatbestendige en duurzame gemeente, werkgemeente, goed verbonden mobiliteitsgemeente en als onderdeel van Nederland en de regio.

De nieuwe Noordentree van station Zwolle draagt direct bij aan de ambities van de Omgevingsvisie. Het project versterkt Zwolle als goed verbonden mobiliteitsgemeente door de bereikbaarheid van het station te verbeteren

en duurzame vervoerskeuzes te stimuleren. Daarmee ondersteunt het een leefbare stad, het bevordert duurzame mobiliteit en draagt bij aan een sterke economische positie door betere verbindingen. Daarnaast zorgt het voor duurzame mobiliteit en het verminderen van emissies.

#### 3.4.2 Conclusie gemeentelijk beleid

De nieuwe Noordentree van station Zwolle voldoet aan de ambities van de omgevingsvisie.



## 4 Aspecten fysieke leefomgeving en milieu

De gevolgen voor het milieu en de omgeving vormen een belangrijke afweging voor het toelaten van ruimtelijke ontwikkelingen die in strijd met het omgevingsplan zijn. Het volgende hoofdstuk gaat in op de relevante aspecten van de fysieke leefomgeving en het milieu, en de te verwachten effecten van het beoogde project, waarmee wordt onderbouwd dat de activiteit in overeenstemming met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties is. Een plan voldoet niet aan de vereisten van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties ingeval van strijd met instructie(regel)s, met rechtstreeks werkende (Europese) regels, als geen aanvaardbaar woon-, leef- of ondernemersklimaat kan worden bereikt en indien het plan in strijd is met gemeentelijke beleidsdoelstellingen in een omgevingsvisie, programma of beleidsregels.

### 4.1 Milieueffectrapportage

#### 4.1.1 Toetsingskader

Bijlage V bij het Omgevingsbesluit in samenhang met de artikelen 11.6 en 11.8 van het Omgevingsbesluit bepalen of een besluit project mer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig is. Bijlage V bij het Omgevingsbesluit heeft als ingang (eerste kolom) de omschrijving van projecten waarvoor een mer-(beoordelings)plicht geldt. In kolom 4 zijn de besluiten opgenomen die betrekking hebben op projecten waarvoor de mer-(beoordelings)plicht geldt. Of er voor het besluit een mer-plicht of een mer-beoordelingsplicht geldt, volgt uit de tweede en derde kolom. Als het project voldoet aan de voorwaarden van kolom 2, geldt een mer-plicht. Anders geldt een mer-beoordelingsplicht, tenzij ook in kolom 3 nog voorwaarden staan.

Of een project, dat voorkomt in Bijlage V bij het Omgevingsbesluit, aanzienlijke milieueffecten heeft, wordt beoordeeld door het bevoegd gezag. Bij de beoordeling houdt het bevoegd gezag rekening met:

- a. de relevante criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn;
- b. voor zover relevant: de resultaten van eerder uitgevoerde controles of andere beoordelingen van milieueffecten die op grond van verordeningen, richtlijnen en besluiten als bedoeld in artikel 288 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie zijn verkregen.

#### 4.1.2 Motivering

Er wordt een nieuwe Noordentree voor station Zwolle gerealiseerd, waarbij de nieuwe bouwhoogte van de noordentree afwijkt van de regels van het omgevingsplan. Het project leidt niet tot een toename van milieueffecten ten opzichte van de maximale planologische mogelijkheden. Binnen het geldende omgevingsplan is al een bouwvlak aanwezig dat ruimte biedt voor stationsgerelateerde functies. De toekomstige situatie betreft een nieuwe Noordentree, waarbij geen uitbreiding van spoorinfrastructuur plaats vindt en geen sprake is van het toevoegen van grootschalige stedelijke functies of een significante toename van verharding. Het gebruik blijft stationsgerelateerd en de ruimtelijke impact is beperkt. Het project valt niet onder categorie J<sub>2</sub> van bijlage V van het Omgevingsbesluit, omdat geen sprake is van aanleg, wijziging of uitbreiding van spoorwegen of overslagfaciliteiten. Ook categorie J<sub>11</sub> is niet van toepassing, aangezien het geen stedelijk ontwikkelingsproject betreft. Stationstoegangen worden niet beschouwd als stedelijke functies, maar als verkeers- en vervoersvoorzieningen. Het project is daarom niet project-mer-plichtig en er is geen project-mer-beoordelingsplicht.

#### 4.1.3 Conclusie

Er geldt voor dit project geen project-mer-plicht of project-mer-beoordelingsplicht.

## 4.2 Duurzaamheid en klimaatadaptatie

### 4.2.1 Toetsingskader

Ten aanzien van duurzaamheid en klimaatadaptatie is op verschillende niveaus beleid en wet- en regelgeving vastgelegd. In het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) zijn duurzaamheidseisen voor gebouwen opgenomen, het nationaal programma circulaire economie beleid bevat beleid voor circulariteit.

Zowel in de Nationale klimaatadaptatiestrategie (NAS) als in het Deltaprogramma zijn afspraken gemaakt over de doelen van klimaatadaptatie. Klimaatadaptatie is slechts voor een deel wettelijk vastgelegd. Dat deel betreft het Deltaprogramma, dat in de Deltawet is verankerd, en gaat over water gerelateerde opgaven die in paragraaf 4.16 worden behandeld. Veel aanpassing aan klimaatverandering vindt daarom (nog) plaats via beleidsprogramma's en instrumenten. De NAS geeft inzicht in wat Nederland op dit moment doet op het gebied van klimaatadaptatie, wat er nog met gebeuren en wat nodig is om te versnellen. Het document laat daarmee de aanpak zien van de uitvoering van de NAS. In de NAS wordt ingegaan op de locatiekeuze. Om ervoor te zorgen dat de activiteit toekomstbestendig gebouwd gaat worden moet er rekening gehouden worden met een paar aspecten. Ten eerste moet er gekeken worden of de activiteit bijdraagt aan de vermindering van de hittestress. Anders moeten er verkoelende maatregelen genomen worden. Verder moet er bij de locatiekeuze gekeken worden of er rekening is gehouden met klimaatverandering. Als laatste moet er gekeken worden naar de klimaatbestendigheid van de infrastructuur.

Voor de totstandkoming van duurzame maatregelen binnen dit project is in het proces de Aanpak Duurzaam GWW 2.0 toegepast. Deze methodiek ondersteunt een integrale en structurele verankering van duurzaamheid in de projectontwikkeling. Via de beschikbare instrumenten worden kansen en ambities vertaald naar concrete duurzaamheidsmaatregelen, die in de verschillende projectfasen worden toegepast en geborgd.

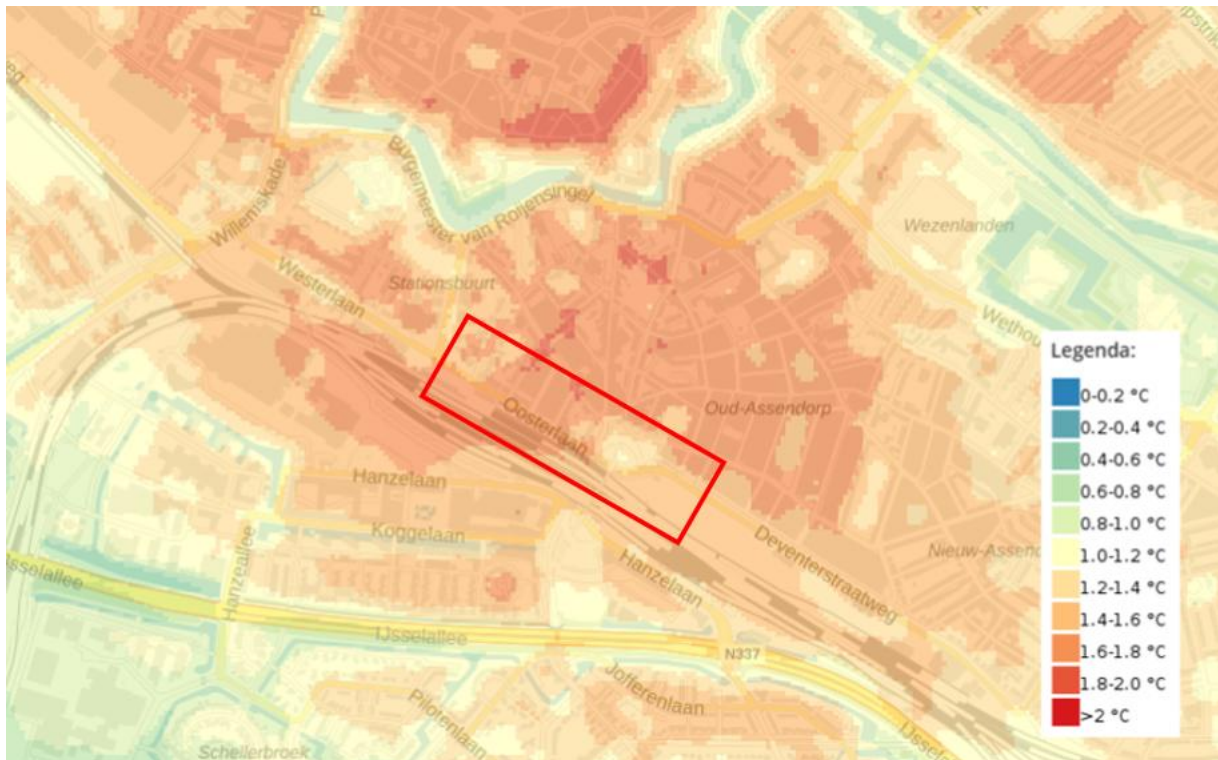
### 4.2.2 Motivering

#### Duurzaamheid

Op basis van het door Movares opgestelde duurzaamheidsrapport (zie bijlagen) zijn diverse aanbevelingen gedaan om de duurzaamheid van het project te versterken. In de VO-fase wordt geadviseerd te onderzoeken hoe duurzame funderingsoplossingen, zoals palen en balken met een lagere milieubelasting, kunnen worden toegepast voor de perronkappen en de Noordentree, met als doel de MKI-waarde en de netto CO<sub>2</sub>-uitstoot te verlagen. Ook wordt voorgesteld om biobased materialen toe te passen om de CO<sub>2</sub>-opslag te vergroten. Sloop, hergebruik en bouw vinden plaats op een zo duurzaam mogelijke wijze, met minimale materiaalverspilling, een laag energiegebruik en een beperkte uitstoot van broeikasgassen. Dankzij de zonnepanelen en het isolerende groene dak wordt de stadslantaarnhal energiepositief, terwijl de lichte en aangename ruimtelijke kwaliteit het gebruik van het openbaar vervoer verder kan stimuleren. De modulaire constructie maakt het bovendien mogelijk om toekomstige aanpassingen eenvoudig door te voeren zonder de hoofdropzet te wijzigen.

#### Hittestress

Met behulp van de klimaat effectatlas is het stedelijk hitte eiland effect in het plangebied bepaald. In het plangebied is het stedelijk hitte eiland effect ongeveer 1.4-1.8 graden. Het is gemiddeld 1.4-1.8 graden warmer dan in omliggende niet verstedelijkte omgeving. De nieuwe Noordentree heeft slechts beperkte invloed op hittestress, omdat de ingreep vooral bestaat uit herinrichting van een relatief klein gebied en geen significante toename van verharding veroorzaakt; eventuele toevoeging van groene daken of schaduw kan de situatie zelfs licht verbeteren.



Figuur 9. Stedelijk hitte eiland effect Bron: Klimateffectatlas

### Overstromingen

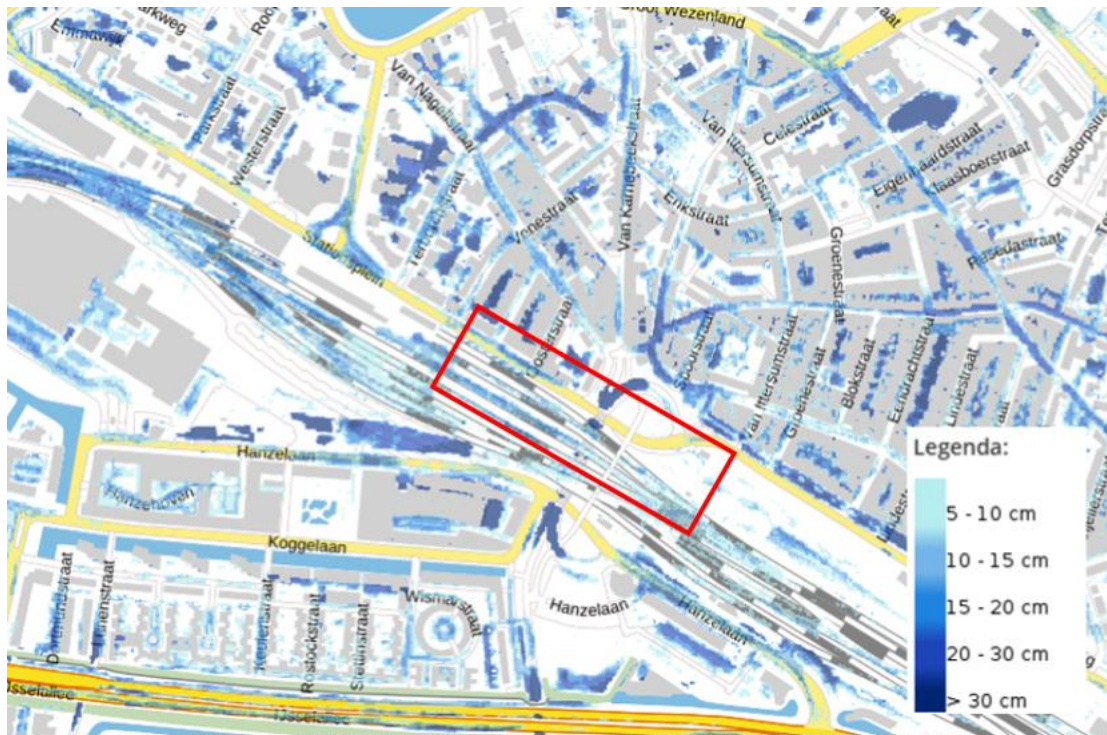
Er is onderzocht hoe groot de kans is dat het gebied te maken krijgt met een overstroming en hoe diep de waterlaag kan zijn. De gronden in het plangebied kennen een zeer kleine kans op overstroming. Er is een zeer kleine kans op overstroming, maar als het overstroomt kan het water dieper dan 2 meter worden. De aanpassing van het station heeft geen invloed op de overstromingskans, omdat het projectgebied niet in een overstromingsgevoelig deel ligt en de ingreep de regionale waterkeringen niet beïnvloedt.



Figuur 10. Plaatsgebonden overstromingskans > 200 cm Bron: Klimateffectatlas

## Wateroverlast

Voor eventuele wateroverlast wordt gekeken naar de kaart 'waterdiepte bij kortdurende hevige neerslag'. Deze kaart geeft de maximale waterdiepte als gevolg van een bui van 70 mm in 2 uur weer. In het projectgebied is bij extreme neerslag bij kortdurende buien alleen aan de randen van het gebied sprake van een waterdiepte. Deze waterdiepte bedraagt maximaal 30 cm. De aanleg van de nieuwe Noordentree veroorzaakt geen extra wateroverlast, omdat het verhard oppervlak niet substantieel toeneemt en door de toevoeging van groen op de daarvoor geschikte daken nemen de infiltratiemogelijkheden toe.



Figuur 11. Waterdiepte bij hevige bui 70 mm / 2 uur Bron: Klimateffectatlas

### 4.2.3 Conclusie

Er is geen sprake van een grote negatieve invloed t.a.v. klimaatadaptatie. De aspecten hittestress, overstromingen en wateroverlast vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Voor duurzaamheid zijn er in het duurzaamheidsrapport aanbevelingen gedaan.

## 4.3 Natuur

### 4.3.1 Toetsingskader

Ter bescherming van de natuur zijn onder de Ow, in het Bkl en de provinciale omgevingsverordening diverse regels opgenomen. Het gaat hierbij in de eerste plaats om regels voor de gebiedsbescherming van aangewezen Natura 2000-gebieden en gebieden in het Natuurnetwerk Nederland (NNN), regels voor de soortenbescherming van te beschermen planten diersoorten (waaronder vogels) en regels ter bescherming van houtopstanden. Het gebieds- en soortenbeschermingsregime vloeit voor een belangrijk deel voort uit twee Europese richtlijnen, te weten de Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en de Habitatrichtlijn (92/43/EEG).

#### Gebiedsbescherming

De Europese Vogel- en Habitatrichtlijn beschermen Natura 2000-gebieden. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, mogelijkerwijs significante effecten optreden, dienen deze bij de voorbereiding van een omgevingsplan in kaart te worden gebracht en

beoordeeld. Natura 2000-gebieden zijn ook beschermd tegen ingrepen buiten de begrenzing van de gebieden die verstoring in het gebied kunnen veroorzaken (externe werking). De afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Rijntakken is ongeveer 2 kilometer.

In Nederland zijn daarnaast gebieden aangewezen onder het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De Omgevingswet en de provinciale omgevingsverordening bevatten regels ter bescherming van deze gebieden. De projectlocatie ligt op 1 kilometer van het dichtstbijzijnde NNN-gebied.

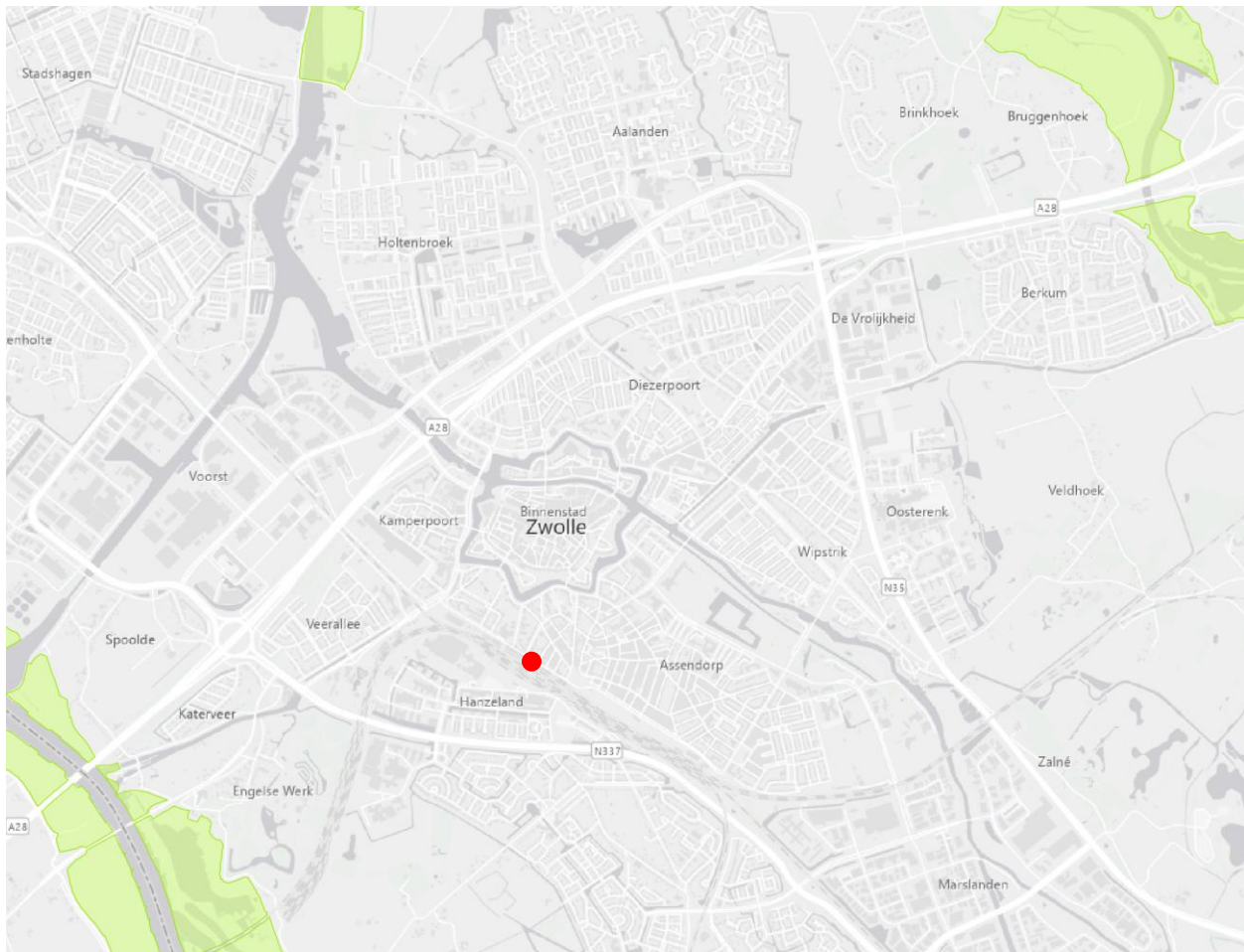
#### Soortenbescherming

Onder de Ow zijn veel dier- en plantsoorten beschermd. De bescherming richt zich op soorten van Europees belang, die onder de reikwijdte van de Vogel- en Habitatrichtlijn vallen, als om bepaalde soorten van nationaal belang. Soortenbescherming vindt plaats binnen en buiten het natuurnetwerk Nederland. Het kan de vorm hebben van wet- en regelgeving, maar ook van fysieke maatregelen die bescherming, vestiging of uitbreiding van een soortenpopulatie stimuleren. Op grond van artikel 2.18 lid 1 sub f Ow zijn in beginsel de provincies hiervoor verantwoordelijk. Echter, ook decentrale overheden kunnen hierover actief beleid voeren. Hierbij kan worden gedacht aan het vaststellen van bijvoorbeeld een programma voor soortenbescherming. Bij vrijwel alle activiteiten in de fysieke leefomgeving moet worden nagegaan worden of er op de beoogde locatie of in de directe nabijheid beschermde soorten aanwezig zijn. In het geval dat er beschermde soorten aanwezig zijn en deze negatieve gevolgen kunnen ondervinden van de voorgenomen activiteit, moeten maatregelen worden getroffen om die gevolgen te voorkomen. In hoofdstuk 11 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) wordt bepaald wanneer een vergunning nodig is.

#### 4.3.2 Motivering

##### Gebiedsbescherming

De werkzaamheden leiden niet tot ruimtebeslag op het Natura 2000-netwerk. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Rijntakken ligt op een afstand van ongeveer 2,2 kilometer. Directe negatieve effecten als gevolg van oppervlakteverlies zijn daarmee uitgesloten. Ook kan voor alle nabijgelegen natura 2000-gebieden verstoring als gevolg van storingsfactoren zoals geluid, trillingen, licht en optische verstoring worden uitgesloten. De werkzaamheden leiden niet tot ruimtebeslag op het NNN. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt op 1 kilometer afstand van de projectlocatie. Gezien de aard van de werkzaamheden kunnen negatieve effecten op de doelstellingen voor het Natuurnetwerk Nederland van de Provincie als gevolg van de werkzaamheden worden uitgesloten. Daarnaast leiden de voorgenomen werkzaamheden niet tot een aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN en is er geen wijziging nodig van het omgevingsplan. Er is daarom geen nadere NNN-toetsing benodigd.



Figuur 12. Afstand van plangebied tot omliggende Natura 2000-gebieden.

### Stikstofdepositie

Voor voorliggend project dient een project specifieke AERIUS-berekening uitgevoerd te worden voor de realisatie- en gebruiksfase waarin alle stikstof emissiebronnen opgenomen worden en berekend wordt of deze emissiebronnen leiden tot stikstofdepositie in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Voor de bouwfase is versie 2025.0.1 (op datum 02-01-2026 en 05-01-2026) van de AERIUS-calculator gehanteerd en voor de gebruiksfase is versie 2025.2 (op datum 05-03-2026) gehanteerd. De resultaten van de AERIUS-berekeningen zijn als bijlage opgenomen in de stikstof rapportage.

De AERIUS-berekening laat zien dat tijdens de bouw van de Noordentree van station Zwolle een stikstofdepositie van 0,03 mol N/ha/jr optreedt in Natura 2000-gebied Rijntakken, een toename van 0,01 mol N/ha/jr in Natura 2000-gebied Veluwe en een toename van 0,01 mol N/ha/jr in Natura 2000-gebied Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht. Om een significant negatief effect met betrekking tot stikstof op stikstofgevoelige habitats uit te sluiten dient een voortoets te worden uitgevoerd. De gemeente Zwolle hanteert hiervoor een ecologisch brondocument, dat de status heeft van ecologische voortoets, om aan te tonen of de berekende depositie zorgt voor een significant effect.

Als de berekende depositietoenames plaatsvinden op natuurtypen in Natura 2000-gebieden in het brondocument, en niet groter zijn dan de in het brondocument beoordeelde stikstofdeposities, dan zijn significante gevolgen tijdens de aanlegfase en gebruiksfase op grond van de objectieve gegevens en informatie in het brondocument op voorhand uitgesloten. In tabel 2-1 van het brondocument zijn de maximale waarden opgenomen van tijdelijke en permanente toenames van stikstofdepositie waarbij significant negatieve gevolgen

zijn uit te sluiten. Voor alle drie de Natura 2000-gebieden (Rijntakken, Veluwe en Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht) waar depositietoenames plaatsvinden geldt dat de tijdelijke toename (respectievelijk 0,03, 0,01 en 0,01 mol N/ha/jr) kleiner is dan de maximale waarden in het brondocument (laagste maximale waarde voor elk Natura 2000-gebied: 0,1). Op grond van de objectieve gegevens en informatie in het brondocument zijn significante negatieve gevolgen daarmee op voorhand uitgesloten.

De AERIUS-berekening voor de gebruiksfase stelt de stikstofuitstoot in deze fase vast op 0,00 mol N/ha/jr in Natura 2000-gebieden. De aanpassingen van de noordentree op station Zwolle hebben ook in de gebruiksfase geen significant nadelig effect op instandhoudingsdoelstellingen van de stikstofgevoelige habitattypen van Natura 2000-gebieden.

## Soortenbescherming

### Planten

In het plangebied zijn geen (beschermd) plantensoorten aangetroffen. Deze kunnen op basis van het aanwezige biotoop worden uitgesloten, waardoor geen sprake is van negatieve effecten op beschermd plantensoorten. Nader onderzoek of een omgevingsvergunning flora- en fauna-activiteit is niet aan de orde voor beschermd plantensoorten.

### Zoogdieren

- Vleermuizen  
Binnen het plangebied zijn geen vleermuisverblijfplaatsen, foerageergebieden en vliegroutes aanwezig. Nader onderzoek en een vergunningsaanvraag is daarom niet aan de orde.
- Grondgebonden zoogdieren
  - *Soorten waarvoor een vrijstelling geldt*  
De ingreep heeft geen invloed op de gunstige Staat van Instandhouding van deze soorten omdat er sprake is van een tijdelijke, en plaatselijke verstoring, voldoende alternatieven in de omgeving aanwezig zijn en het relatief algemene soorten betreft.
  - *Soorten waarvoor geen vrijstelling geldt*  
Het plangebied vormt geen essentieel leefgebied voor beschermd grondgebonden zoogdieren. Het fungeert uitsluitend als foerageergebied en/of als migratieroute. Nader onderzoek en een vergunningsaanvraag voor beschermd grondgebonden zoogdieren is daarom niet noodzakelijk.

### Vogels

#### *met jaarrond beschermde nesten*

Van enkele vogelsoorten zijn de nesten het gehele jaar door beschermd, evenals hun functionele leefomgeving. Wanneer de nestlocatie en/of de functionele leefomgeving worden aangetast, is een omgevingsvergunning voor flora- en fauna-activiteiten vereist. Nestlocaties en functioneel leefgebied van vogels behorende tot deze categorie ontbreken binnen het plangebied. Negatieve effecten zijn daarom uitgesloten. Nader onderzoek en het aanvragen van een omgevingsvergunning voor vogels met jaarrond beschermde nesten is niet aan de orde.

#### *Vogels met jaarrond beschermde functionele leefomgeving*

Van enkele vogelsoorten is de functionele leefomgeving het gehele jaar door beschermd. Wanneer de functionele leefomgeving wordt aangetast, is een omgevingsvergunning voor flora- en fauna-activiteiten vereist. Nestlocaties en functioneel leefgebied van vogels behorende tot deze categorie ontbreken binnen het plangebied. Negatieve effecten zijn daarom uitgesloten. Nader onderzoek en het aanvragen van een omgevingsvergunning voor vogels met jaarrond beschermde functionele leefomgeving is niet aan de orde.

#### *Overige (broed)vogels*

Alle vogelsoorten in Nederland zijn beschermd onder de Omgevingswet. Voor alle beschermd inheemse (ook algemeen voorkomende) vogelsoorten geldt een verbod op handelingen die opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren vernielen of beschadigen, alsook op het wegnemen van nesten van vogels. Daarnaast is het verboden vogels opzettelijk te storen, tenzij de verstoring niet van wezenlijke invloed is op de Staat van Instandhouding van de desbetreffende vogelsoort. Door versturende werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren kan in veel situaties worden voorkomen dat schadelijke handelingen worden uitgevoerd waar een vergunning voor nodig is (artikel 11.37, lid 2 onder a t/m d van het Besluit activiteiten leefomgeving). De periode van 1 maart tot 15 juli wordt over het algemeen beschouwd als broedseizoen<sup>1</sup>. Werkzaamheden binnen het broedseizoen zijn

mogelijk indien door een ecologisch deskundige, middels een broedvogelinspectie, voorafgaand aan de werkzaamheden is vastgesteld dat er met deze werkzaamheden geen nesten van broedvogels worden verstoord. Voor de Omgevingswet zijn echter alle bewoonde vogelnesten beschermd, ongeacht het tijdstip van het jaar en ongeacht de zeldzaamheid van de soort.

Indien gedurende de werkzaamheden binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden een in gebruik zijnde nest wordt aangetroffen dient, ongeacht het tijdstip van het jaar en de soort, gewacht te worden met de werkzaamheden tot de jongen het nest op eigen kracht hebben verlaten. Vangen en doden van vogels en vernielen, beschadigen of wegnemen van nesten, rustplaatsen en eieren betreffen een overtreding van respectievelijk art. 11.37 lid 1 a en lid 1 b van het Bal (zie bijlage 1). Verstoren van het nest is eveneens strafbaar, indien er sprake is van een negatief effect op de gunstige Staat van Instandhouding van de soort (art. 11.37 lid 1 d van het Bal). Zodra een nest verlaten wordt als gevolg van verstoring wordt dit als vernielen van een nest beschouwd (overtreding artikel 11.37 lid 1 b van het Bal). De begeleidende ecoloog kan bepalen of er sprake is van overtreding van de voorgenoemde verboden handelingen. Tot die tijd dienen de werkzaamheden rondom het nest te worden gestaakt.

#### Reptielen

Aangezien geschikt habitat ontbreekt en er geen waarnemingen bekend zijn is nader onderzoek of het aanvragen van een omgevingsvergunning flora- en fauna-activiteit voor reptielen niet noodzakelijk.

#### Amfibieën

##### *Soorten waarvoor een vrijstelling geldt*

De ingreep zal niet leiden tot een verlies van land- en voortplantingsbiotoop van de genoemde (algemeen) voorkomende amfibieën met het beschermingsregime "andere soorten". Voor deze beschermde soorten is bij een ruimtelijke inrichting door de provincie Overijssel een vrijstelling van de vergunningplicht opgesteld.

##### *Soorten waarvoor geen vrijstelling geldt*

Beschermde amfibieën waarvoor geen vrijstelling geldt kunnen op basis van het aanwezige biotoop worden uitgesloten. Er is geen sprake van negatieve effecten. Nader onderzoek of het aanvragen van een omgevingsvergunning flora- en fauna-activiteit is voor amfibieën niet noodzakelijk.

#### Vissen

Beschermde vissen zijn niet in het plangebied aanwezig. Negatieve effecten op beschermde vissen zijn daarmee uitgesloten. Nader onderzoek of het aanvragen van een omgevingsvergunning flora- en fauna-activiteit voor vissen is derhalve niet aan de orde.

#### Ongewervelden

In het plangebied zijn geen beschermde ongewervelden aanwezig of te verwachten. Negatieve effecten op beschermde ongewervelden zijn daarmee uitgesloten. Nader onderzoek of het aanvragen van een omgevingsvergunning flora- en fauna-activiteit is voor ongewervelden niet noodzakelijk.

#### *Rode lijst soorten*

In het plangebied zijn geen beschermde ongewervelden aanwezig of te verwachten. Negatieve effecten op beschermde ongewervelden zijn daarmee uitgesloten. Nader onderzoek of het aanvragen van een omgevingsvergunning flora- en fauna-activiteit is voor ongewervelden niet noodzakelijk.

#### *Invasieve exoten*

Aangezien invasieve exoten van de Unie-lijst ontbreken binnen het plangebied zijn effecten in relatie tot de voorgenomen werkzaamheden uitgesloten.

Er wordt geen aanwezigheid van beschermde soorten verwacht in het plangebied. Voor vogels moeten werkzaamheden bij voorkeur buiten het broedseizoen (1 maart tot 15 juli) plaats vinden. Indien werkzaamheden in deze periode toch plaatsvinden, moet vooraf een broedvogelinspectie door een ecologisch deskundige aantonen dat er geen nesten worden verstoord. Volgens de Omgevingswet zijn echter alle bewoonde

vogelnesten beschermd, ongeacht het tijdstip van het jaar en de zeldzaamheid van de soort (zie bijlage QuickScan Flora en Fauna).

### Houtopstanden

De locatie bevindt zich binnen de bebouwingscontour houtkap. Er dient daarom te worden voldaan aan het gemeentelijk beleid en de APV. Aangezien er binnen het plangebied geen bomen aanwezig zijn is een nadere toetsing van houtopstanden niet noodzakelijk (zie bijlage QuickScan Flora en Fauna).

#### 4.3.3 Conclusie

De werkzaamheden veroorzaken geen ruimtebeslag op Natura 2000-gebieden of het Natuurnetwerk Nederland en leiden niet tot verstoring van natuurwaarden. Op basis van de AERIUS-berekeningen en voortoets (op basis van ecologisch brondocument gemeente Zwolle) is uit te sluiten dat tijdens de bouw- en gebruiksfase significante negatieve gevolgen optreden in Natura 2000-gebieden. Voor soortenbescherming moeten werkzaamheden vermeden worden in het broedseizoen. Daarmee is sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

## 4.4 Archeologie en cultuurhistorie

### 4.4.1 Toetsingskader

#### Nationaal beleid

Naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten moeten ook cultuurhistorische waarden worden meegewogen bij het vaststellen van Omgevingsplannen.

Wat onder cultureel erfgoed wordt verstaan is opgenomen in bijlage A (begrippen) van de Ow. Het gaat hierbij om monumenten, archeologische monumenten, stads- en dorpsgezichten, cultuurlandschappen en, voor zover dat voorwerp is of kan zijn van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties in het omgevingsplan, ander cultureel erfgoed als bedoeld in artikel 1.1 van de Erfgoedwet. De Erfgoedwet bevat de wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed en archeologie in Nederland. Het is op basis hiervan verplicht om de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie mee te nemen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

Voor de bescherming van het landschap geldt voor Nederland het Europees landschapsverdrag. Dit verdrag erkent dat landschappen een onderdeel zijn van de fysieke leefomgeving. In artikel 1.2 lid 1 sub g Ow worden 'landschappen' als onderdeel van de fysieke leefomgeving aangemerkt. Het landschapsbeleid kan door Rijk, provincie of gemeente in een omgevingsvisie zijn vastgelegd. Deels zijn landschapswaarden in instructieregels van het Bkl verankerd. Artikel 5.129 Bkl bevat bijvoorbeeld een instructieregel over het behoud van uitzicht op de vrije horizon van de zee. Een ander voorbeeld is de instructieregel over het cultureel erfgoed over onder andere bescherming van cultuurlandschappen.

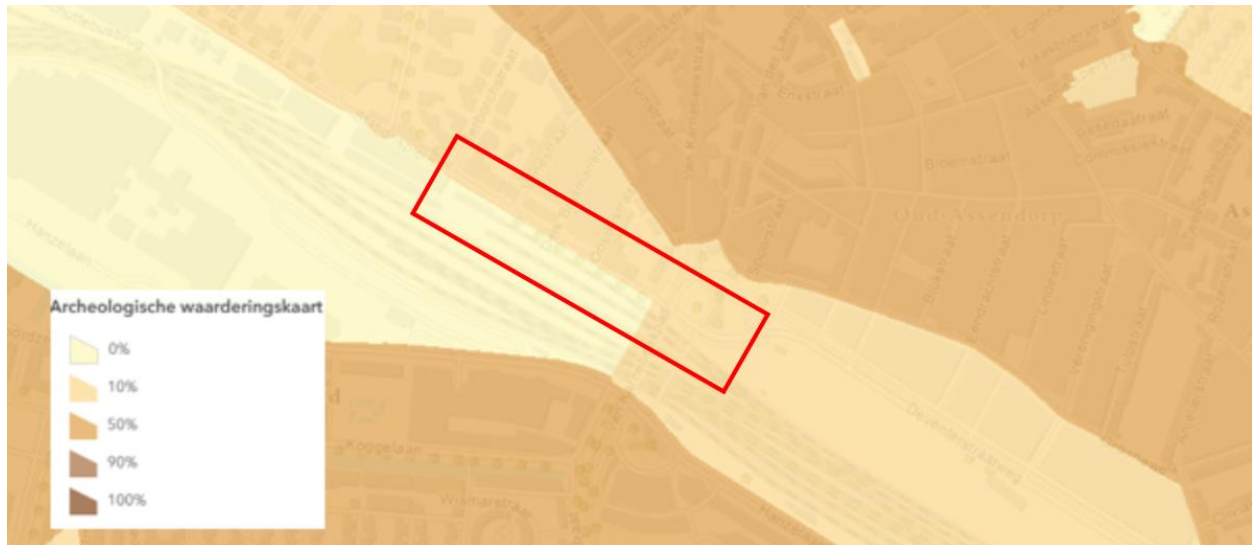
#### Gemeentelijk beleid

De gemeente Zwolle heeft de bescherming van archeologische waarden verankerd in het omgevingsplan. Als basis voor deze bescherming zijn de gemeentelijke archeologische waardenkaart, aardkundige waardenkaart en cultuurhistorische waardenkaart gebruikt.

### 4.4.2 Motivering

Op de archeologische waardenkaart van de gemeente Zwolle ligt het plangebied in een gebied met het kans op aantreffen van archeologie van 0% en 10%. Deze percentages geven weer hoe groot de vondstkans is voor een gebied. Gebieden met een vondstkans van 50% of hoger worden in het bestemmingsplan tot archeologisch

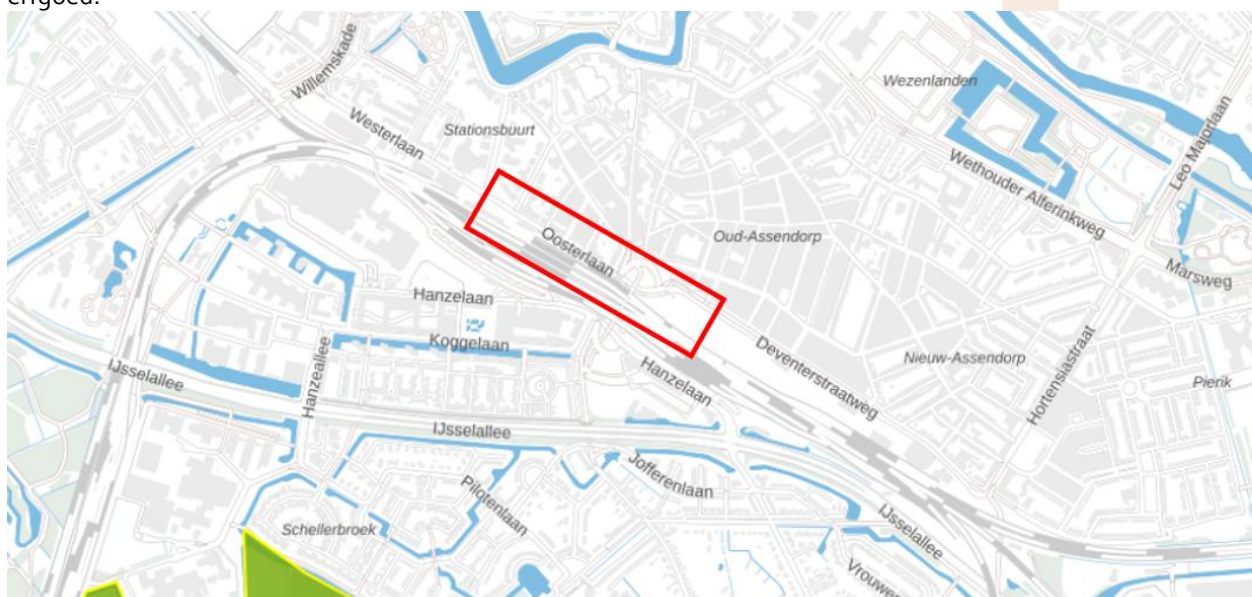
waardevol gebied bestemd. Bij een verwachting van 50% moet er in ieder geval inventariserend veldonderzoek uitgevoerd worden. In dit geval is er dus geen inventariserend veldonderzoek nodig.



Figuur 13. Archeologische Waardenkaart Bron: Rijksdienst van cultureel erfgoed

### Aardkundige waarden

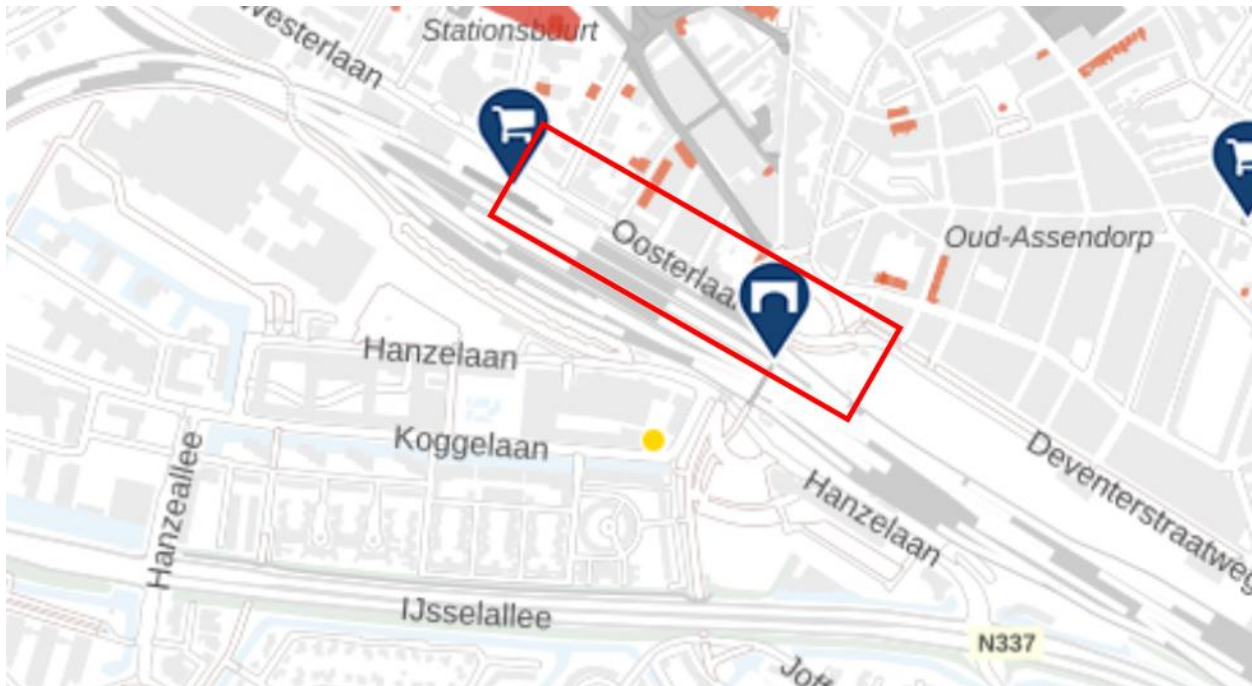
Het plangebied maakt voor de realisatie van de nieuwe noordentree geen onderdeel uit van aardkundige waardevolle gebieden of monumenten. Dit blijkt uit de kaart Aardkundig erfgoed van de rijksdienst van cultureel erfgoed.



Figuur 14. Kaart aardkundig erfgoed. Bron: Rijksdienst van cultureel erfgoed

### Cultuurhistorische waarden

Volgens de kaart Beschermd erfgoed uit de atlas van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed ligt de locatie van het onderstation in de nabijheid van twee rijksmonumenten (het stationsplein en de hoge spoorbrug) en enkele gemeentelijke monumenten. Het Zwolse beleid, zoals vastgelegd in de beleidsnota *Dynamiek van Oud & Nieuw* (2000), richt zich op het behoud van historisch waardevolle objecten, complexen, openbare ruimten en stedenbouwkundige en landschappelijke structuren. Om zorgvuldig rekening te houden met het cultureel erfgoed zijn de cultuurhistorische waarden binnen de gemeente geïnventariseerd, beschreven en gekwalificeerd. In het ontwerp wordt er bovendien rekening mee gehouden om het monumentale stationsgebouw te behouden.



Figuur 15. Beschermd erfgoed Bron: Rijksdienst van cultureel erfgoed

#### 4.4.3 Conclusie

De aspect archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van een nieuwe noordentree.

### 4.5 Verkeersgeneratie, -afwikkeling en parkeren

#### 4.5.1 Toetsingskader

In verband met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties moet bij het toelaten van een nieuwe functie worden aangetoond of sprake is van een (extra) parkeerbehoefte voor auto's en fietsen en wat het effect is op de bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling. Er mag geen onaantvaardbaar effect op de fysieke leefomgeving optreden.

#### 4.5.2 Motivering

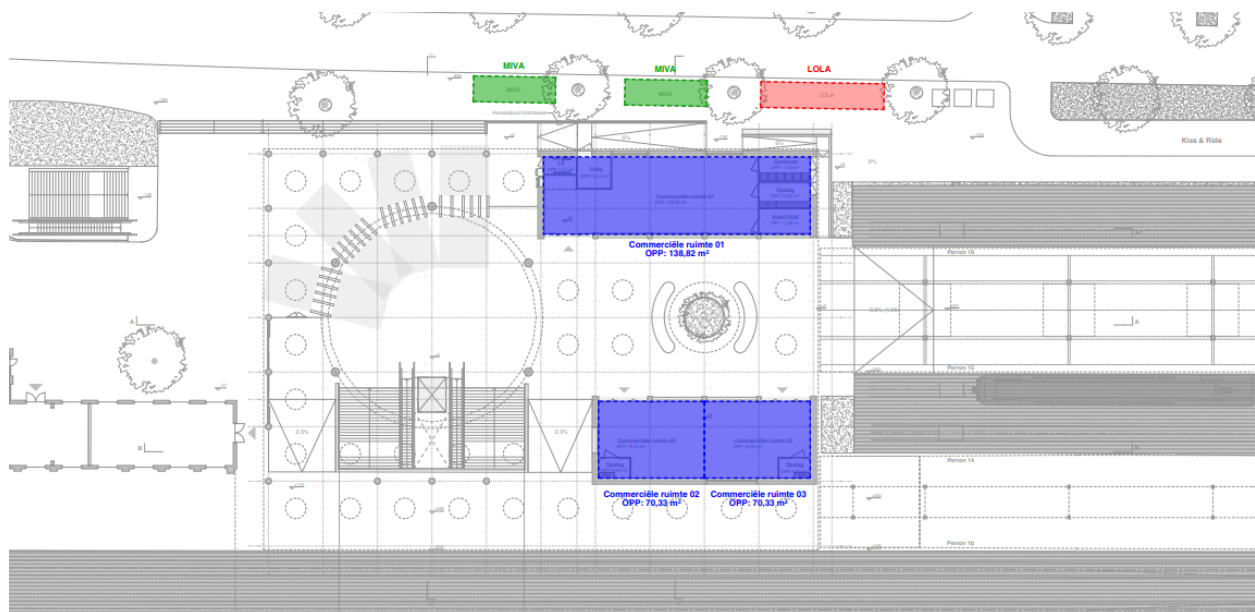
##### Verkeer

Met het onderhavige planvoornemen wordt de noordentree aangepast. Het planvoornemen geeft een impuls aan het uiterlijk en de gebruikswaarde van het station, om aan te sluiten bij de groeiende reizigersaantallen. Er wordt gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur en ontsluitingswegen. Naast reguliere verkeersstromen zal sprake zijn van incidenteel verkeer voor onderhoud, controle en beheer van de voorzieningen, wat geen significante invloed heeft op de verkeersdruk. Dit verkeer is ook al aanwezig bij de huidige entree en verandert dus niet door de aanpassing van de Noordentree. Tijdens de werkzaamheden zullen tijdelijk extra verkeersbewegingen optreden.

##### Parkeren

Het planvoornemen voorziet nu niet in een toename van verkeersgeneratie door een hogere instroom van reizigers. Daarom wordt bij de nieuwe noordentree van station Zwolle geen structurele uitbreiding van parkeerplaatsen voorzien. Eventuele parkeerbehoefte zal incidenteel zijn, bijvoorbeeld voor onderhoud of servicewerkzaamheden, en wordt binnen de bestaande mogelijkheden opgevangen. Wel vindt er een aanpassing

plaats in het aantal parkeerplaatsen de directe omgeving, specifiek voor het laden en lossen. En er wordt een parkeerplaats gerealiseerd voor mindervaliden.



Figuur 16. Commerciële ruimten, parkeerplaats laden en lossen, mindervalidenparkeerplaats. Bron: Studio Nauta & Movares, 2025

#### 4.5.3 Conclusie

Het plan maakt gebruik van de bestaande infrastructuur en leidt niet tot een structurele toename van verkeersbewegingen. Het plan voorziet in beperkte aanpassingen aan de parkeercapaciteit. De tijdelijke extra verkeersdruk tijdens de uitvoeringsfase is beperkt. De uitvoering van het plan heeft daarmee geen nadelige gevolgen voor de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid of parkeersituatie, waardoor er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

### 4.6 Bodem

#### 4.6.1 Toetsingskader

Waarden voor de toelaatbare kwaliteit van de bodem voor het bouwen van een bodemgevoelig gebouw op een bodemgevoelige locatie worden opgenomen in het definitieve omgevingsplan (art. 5.89i Bkl). Deze waarden kunnen per gebied of per gebruiksfunctie verschillen.

Bij een overschrijding van een vastgestelde waarde (zie art. 5.89i Bkl) is het bouwen van een bodemgevoelig gebouw alleen toegelaten als de in het omgevingsplan voorgeschreven sanerende of andere beschermende maatregelen worden getroffen (art. 5.89k Bkl, art. IIIa onder 2 Aanvullingsbesluit Bodem).

Daarnaast zijn er specifieke regels over bodem opgenomen in het Aanvullingsbesluit Bodem en de activiteiten zijn opgenomen in het Bal. Dit zijn regels over nazorg van de bodem na saneren, graven in de bodem, historische bodemverontreiniging zonder onaanvaardbaar risico en eventueel maatwerkregels.

#### 4.6.2 Motivering

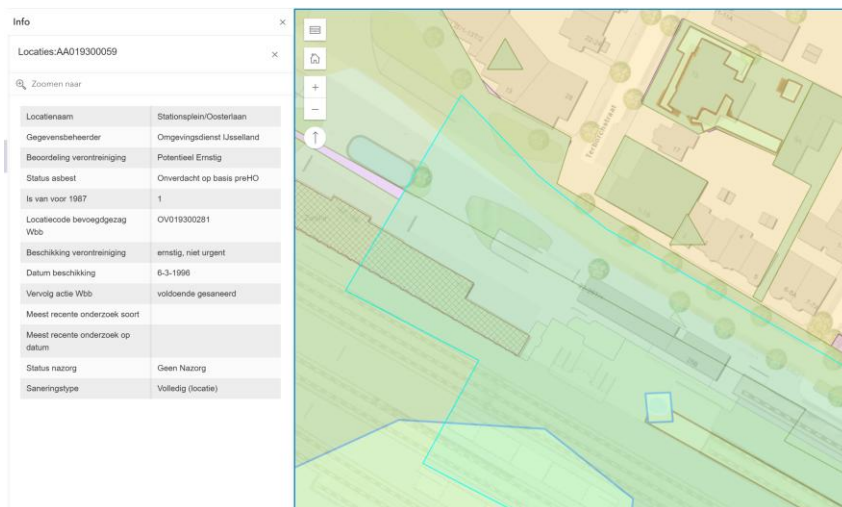
De bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Conform artikel 5.89i Bkl worden in het omgevingsplan waarden vastgelegd voor de toelaatbare bodemkwaliteit bij bodemgevoelige gebouwen. Uit geraadpleegde informatie van het bodeminformatiesysteem van de gemeente Zwolle (zie figuur 17) is gebleken dat zich op de locatie van de Noordentree zich een potentieel ernstige verontreiniging heeft bevonden. Echter is bij besluit van 6-3-1996 besloten dat de locatie voldoende gesaneerd is. Op voorhand valt dus

niet te verwachten dat de grond niet geschikt is voor de toekomstige functies in het nieuwe gebouw van de noordentree

Indien bij uitvoering blijkt dat deze waarden worden overschreden, worden op grond van artikel 5.89k Bkl en het Aanvullingsbesluit Bodem sanerende of beschermende maatregelen getroffen. Daarnaast gelden de regels uit het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) voor nazorg, graven en historische verontreiniging. Hiermee is geborgd dat de bodemkwaliteit voldoet aan de wettelijke eisen en dat geen onaanvaardbare risico's ontstaan.

### Bodeminformatiesysteem gemeente Zwolle

Voor het praktische gebruik zijn de bodemkwaliteitskaart en een selectie van gegevens uit ons bodeminformatiesysteem online te raadplegen via een [geoviewer](#). Hiermee kan op perceelsniveau een schatting van de te verwachten bodemkwaliteit worden gemaakt wanneer er grond moet worden afgevoerd en is te zien welke kwaliteit nodig is wanneer er grond moet worden aangevoerd.



Figuur 17: Uitsnede bodemkwaliteit kaart (bron bodeminformatiesysteem gemeente Zwolle)

### 4.6.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat voor de bodem er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

## 4.7 Activiteiten en milieuzonering

### 4.7.1 Toetsingskader

Het is van belang dat activiteiten met gebruiksruimte en milieugevoelige functies in evenwicht tot elkaar locaties krijgen toegedeeld in de fysieke leefomgeving. Dit kan in hoofdzaak op twee manieren:

1. Menging van milieugevoelige en milieubelastende functies waar het kan én gewenst is.
2. Scheiding van milieugevoelige en milieubelastende functies waar het moet.

Op deze manier wordt zowel voor ruimte voor bedrijvigheid gezorgd als voor het behoud van bescherming van de woon- en leefomgeving.

Daarbij moet worden voldaan aan de instructieregels uit het Bkl ten aanzien van geluid, geur en trilling door activiteiten. Met als gevolg dat milieunormering in het omgevingsplan plaatsvindt om tot een evenwichtige toedeling van milieugevoelige en milieubelastende functies te komen. Deze milieunormen voor activiteiten met gebruiksruimte (gebiedsgerichte regels) beogen de gebruiksruimte van een activiteit specifiek te begrenzen, zodat die activiteit op een specifieke locatie kan worden verricht zonder onaanvaardbare gevolgen voor een milieugevoelige functie in dat gebied. De term 'activiteiten met gebruiksruimte' kan dus ook worden gebruikt voor activiteiten die het milieu belasten, maar niet specifiek zijn aangewezen in het Bal. De term is dus ruimer dan de veelgebruikte term 'milieubelastende activiteiten'.

Het uitgangspunt is dat alle 'activiteiten met gebruiksruimte' in meer of mindere mate milieu gerelateerde gebruiksruimte nodig hebben en dus belastend kunnen zijn. Alleen het wonen is hiervan uitgezonderd. Dat betekent dat wanneer het om wonen gaat, het niet nodig is om specifiek te kijken naar de impact op het milieu bij het bepalen van de ruimte die voor deze activiteit nodig is. Wel is wonen een milieugevoelige functie, net als o.a. onderwijs en gezondheidszorg. Bij een ontwikkeling die ziet op een milieugevoelige functie is het dus noodzakelijk te bepalen of er sprake is van een aanvaardbare woon- en leefomgeving.

#### *Handreiking 'Activiteiten en milieuzonering'*

De handreiking 'Activiteiten en milieuzonering' uit 2024 van de VNG biedt onder de Ow een nieuwe systematiek van milieuzonering en vervangt daarmee de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' onder de oude wetgeving. De nieuwe systematiek omvat geen koppeling meer van activiteiten aan milieucategorieën per Standaard Bedrijfsindeling code (SBI-code) en de daarbij behorende richtafstanden. In plaats daarvan wordt getoetst aan concrete, juridisch bindende milieubaarden voor geluid en geur. De systematiek drijft op inwaartse zonering op basis van geluid en geur. Bij de meeste activiteiten is geluid het maatgevende aspect, slechts een enkele activiteit is geurrelevant. De specifieke regels voor geluid en geur in de handreiking 'Activiteiten en milieuzonering' gelden aanvullend op de standaard gebiedsgerichte regels in het omgevingsplan van gemeenten.

#### 4.7.2 Motivering

In het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties dient onderzocht te worden of er sprake is van een aanvaardbaar woon-en leefklimaat bij het projectgebied. De nieuwe Noordentree valt onder de categorie 'Spoorwegen' uit de handreiking 'activiteiten en milieuzonering'. De nieuwe Noordentree valt onder 'stations'. Voor de aspecten geluid en trillingen wordt in paragraaf 4.10 en 4.11 een afzonderlijke afweging gemaakt. Voor het aspect geur is in de handreiking opgenomen dat voor de categorie 'stations' voor geur sprake kan zijn van functiemenging (wat betekent dat de activiteit voor geur op korte afstand van andere bestaande functies kan bestaan). Binnen het gebouw van de Noordentree wordt ruimte gereserveerd voor horeca-activiteiten in de in het ontwerp opgenomen commerciële ruimten aan de spoor zijde. Deze ruimtes vallen binnen het gebied van het voormalig bestemmingsplan Spoorzone, met de bestemming 'Verkeer – Railverkeer'. Het type horeca betreft volgend de begripsomschrijving van het bestemmingsplan horeca ten behoeve van de reizigers ter plaatse van de aanduiding openbaar vervoerstation. De functie horeca op de geplande locatie is hiermee niet in strijd met de regels. Voor die delen van het gebouw van de Noordentree die in strijd zijn met de geldende regels, kan worden geconcludeerd dat de functie die in dit deel van het gebouw mogelijk wordt gemaakt detailhandel betreft. Bij deze functie zal geen geurproductie optreden en kan er daarom geen sprake zijn van geurhinder voor de omgeving.

#### 4.7.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat voor het aspect activiteiten en milieuzonering er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

## 4.8 Luchtkwaliteit

### 4.8.1 Toetsingskader

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen ter bescherming van de gezondheid staan beschreven in de instructieregels in het Bkl (paragraaf 5.1.4.1). Volgens deze regels gelden zogeheten omgevingswaarden voor onder andere de in de buitenlucht voorkomende stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>).

#### NIBM

De beoordeling van de luchtkwaliteit vindt niet overal altijd plaats. Voor een activiteit die niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging, is geen toetsing aan de rijksomgevingswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> nodig. Uit artikel 5.53 en 5.54 van het Bkl volgt dat een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit als de toename van de concentratie NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> niet hoger is dan 1,2 µg/m<sup>3</sup>. Dat is 3% van de omgevingswaarde voor de jaargemiddelde concentraties.

Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

1. Motiveren dat het project binnen de getalsmatige grenzen van een aangewezen categorie blijft. Onder deze 'standaardgevallen NIBM' vallen kantoren, woonwijken en het telen van gewassen. Dit moet wel onder een bepaalde omvang blijven conform artikel 5.54 van het Bkl. Valt een project binnen de genoemde categorie, maar niet binnen de gestelde grenzen? Het is dan mogelijk om alsnog via detailberekeningen aannemelijk te maken dat de 3%-grens niet wordt overschreden.
2. Op een andere manier aannemelijk maken dat een project de 3%-grens niet overschrijdt. Soms kan een kwalitatieve berekening voldoende zijn. Veel mensen bepalen met de NIBM-tool op een eenvoudige en snelle manier of een project in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Soms zijn detailberekeningen nodig als aanvulling op de NIBM-tool.

#### Aandachtsgebieden

De toetsing en monitoring van de luchtkwaliteit vindt plaats in de aandachtsgebieden. Aandachtsgebieden zijn locaties met hogere concentraties NO<sub>2</sub> en/of PM<sub>10</sub>. Aandachtsgebieden voor zowel NO<sub>2</sub> als PM<sub>10</sub> staan vermeld in artikel 5.51, lid 2 van het Bkl. Aandachtsgebieden voor alleen PM<sub>10</sub> zijn aangewezen in artikel 5.51, lid 3 van het Bkl. In een aandachtsgebied moet de overheid de omgevingswaarden in acht nemen (artikel 5.51 Bkl).

#### Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit

Sinds 1 januari 2023 wordt de luchtkwaliteit berekend en gemonitord via het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK).

#### 4.8.2 Motivering

##### **Aandachtsgebieden**

Het projectgebied valt buiten een NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> aandachtsgebied. Toetsing en monitoring van de luchtkwaliteit vindt daarom niet plaats.

##### **NIBM**

Middels de NIBM-tool kan in beeld worden gebracht wat de effecten van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit zijn. Voor het toepassen van de NIBM-tool is het noodzakelijk om inzicht te hebben in de verkeersgeneratie die samenhangt met de binnen de plangebieden beoogde functies. Zoals in paragraaf 4.5 is geconcludeerd heeft het planvoornemen geen significant effect op de verkeersaantrekkende werking van het station.

##### **CIMLK**

In het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties is het van belang om aan te tonen of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat met betrekking tot luchtkwaliteit. Hierover kunnen uitspraken worden gedaan aan de hand van achtergrondwaarden voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> ter plaatse van het besluitgebied. Het planvoornemen maakt echter geen functies mogelijk die geschikt zijn om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf en die daarvoor permanent of een daarmee vergelijkbare wijze van gebruik, wordt gebruikt. Het planvoornemen maakt tevens geen functies of activiteiten mogelijk welke een negatief effect hebben op de luchtkwaliteit.

#### 4.8.3 Conclusie

Vanuit het aspect luchtkwaliteit is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

## 4.9 Geluid

#### 4.9.1 Toetsingskader

De aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting onder de Ow is vooral een decentrale afweging. Gemeenten geven met het omgevingsplan voor elke locatie in de gemeente de gewenste geluidskwaliteit vorm.

Geluid kan van grote invloed zijn op het woon- en leefklimaat van mensen en op hun gezondheid. Het Bkl bevat geluidsregels die via het omgevingsplan zullen gelden voor individuele bedrijven die geluid voortbrengen. Voor de

andere belangrijke geluidsbronnen zoals industrieterreinen, wegen en spoorwegen worden via de Aanvullingswet geluid en het Aanvullingsbesluit geluid regels toegevoegd aan de Ow en het Bkl. De regels voor geluid hebben een tweezijdige werking om de bescherming tegen geluidsbelasting vorm te geven. Enerzijds bij de aanleg of aanpassing van een geluidsbron, zoals spoorwegen of industrieterreinen en anderzijds bij het mogelijk maken van nieuwe geluidgevoelige gebouwen en locaties nabij een geluidsbron.

#### Geluidproductieplafonds

Een geluidproductieplafond geeft de maximale toegestane productie weer op een vast fictief punt, het referentiepunt, op korte afstand van de geluidsbron. Daarnaast voorziet afdeling 3.5 Bkl in het wettelijk kader omtrent de beheersing van het geluid afkomstig van wegen, spoorwegen en industrieterreinen. In Bijlage XXII Bkl zijn activiteiten aangewezen die in aanzienlijke mate geluid kunnen veroorzaken.

#### Geluidgevoelige gebouwen

De geluidgevoelige gebouwen worden aangewezen in artikel 3.20 Bkl. Het betreft gebouwen, waaronder een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat een woonfunctie heeft. De geluidsnormen hebben betrekking op het geluid op de gevel van een geluidgevoelig gebouw en hebben primair als doel het beschermen van de gezondheid door het stellen van eisen aan het geluid op en rond woningen, waar mensen langdurig verblijven en slapen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de voorgevel, zijgevel en achtergevel.

#### 4.9.2 Motivering

Een geluidsonderzoek is verplicht wanneer nieuwe geluidgevoelige gebouwen worden gerealiseerd of wanneer sprake is van een reconstructie van bestaande infrastructuur die leidt tot een relevante wijziging in geluidbelasting. Voor de realisatie van de Noordentree geldt dat er geen aanpassingen plaatsvinden aan het bestaande spoorwegtracé en dat er geen reconstructie van omliggende infrastructuur, zoals wegen of fietspaden, plaatsvindt. Daarnaast wordt er geen nieuw geluidgevoelig gebouw gerealiseerd, aangezien een stationsentree niet wordt aangemerkt als geluidgevoelig gebouw. Het planvoornemen brengt wel een uitbreiding van het bouwvlak met zich mee. In dit geval blijft de functie van de gronden, een stations entree en daarmee niet geluidgevoelig, ongewijzigd. De bouwvlakuitbreiding leidt niet tot een intensivering van geluid producerende activiteiten of toename van verkeersbewegingen of andere relevante geluid functies. Het planvoornemen ziet toe op het mogelijk maken van de stations entree en niet op andere activiteiten die extra geluid produceren. Er is geen sprake van een relevante wijziging van de geluidbelasting. Om deze redenen is het uitvoeren van een geluidsonderzoek in het kader van de aanleg van de noordentree niet noodzakelijk.

#### 4.9.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van de nieuwe Noordentree.

### 4.10 Trillingen

#### 4.10.1 Toetsingskader

Trilling kan nadelige gevolgen hebben voor de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. De Ow beschermt (delen van) trillingsgevoelige gebouwen en de mensen die daarin verblijven tegen trillingen van activiteiten (art. 5.80 Bkl). Hieronder vallen gebouwen met een woonfunctie, onderwijsfunctie, gezondheidszorgfunctie, bijeenkomstfunctie voor kinderopvang met bedgebied en de bijbehorende nevengebruiksfuncties.

#### 4.10.2 Motivering

Volgens artikel 5.80 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) vallen onder trillingsgevoelige gebouwen uitsluitend gebouwen met een woonfunctie, onderwijsfunctie of gezondheidsfunctie. Een station heeft een verkeersfunctie en behoort niet tot deze categorieën. Het station wordt daarom niet aangemerkt als trillingsgevoelig gebouw.

#### 4.10.3 Conclusie

Voor wat betreft het aspect trillingen is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

### 4.11 Omgevingsveiligheid

#### 4.11.1 Toetsingskader

Omgevingsveiligheid (voorheen: externe veiligheid) heeft betrekking op de mogelijkheden een brand, ramp of crisis te voorkomen, te beperken en te bestrijden. Het beschermen van personen in gebouwen en op locaties in de omgeving van risicovolle activiteiten is cruciaal. Daarnaast is het beperken van schade aan de fysieke leefomgeving bij een ongeval van een risicovolle activiteit van groot belang. De instructieregels van het Rijk hiervoor zijn vastgelegd in het Bkl en het Bal.

#### Kwetsbare gebouwen en locaties

In het Bkl is onderscheid gemaakt in 3 categorieën 'gebouwen en locaties' waarvoor de regels bescherming bieden:

1. Zeer kwetsbaar (alleen gebouwen)
2. Kwetsbaar (gebouwen en locaties)
3. Beperkt kwetsbaar (gebouwen en locaties)

Bij het bepalen van de kwetsbaarheid wordt gekeken naar het aantal personen dat gelijktijdig aanwezig is, de duur van hun aanwezigheid, en in hoeverre zij zichzelf in veiligheid kunnen brengen bij een incident. De aanwijzing van bovenstaande categorieën 'gebouwen en locaties' staat in bijlage VI van het Bkl.

#### Risicobronnen

Risicobronnen zijn activiteiten met externe veiligheidsrisico's. In bijlage VII van het Bkl zijn activiteiten aangewezen die risicobronnen vormen. Het gaat om de volgende soorten activiteiten:

- activiteiten met gevaarlijke stoffen bij bedrijven. Dit zijn verschillende milieubelastende activiteiten uit het Bal;
- het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor;
- buisleidingen met gevaarlijke stoffen die zijn aangewezen als milieubelastende activiteit in het Bal;
- windturbines die zijn aangewezen als milieubelastende activiteit in het Bal.

#### Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeluk met een gevaarlijke stof. De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico moet in acht genomen worden. De grenswaarden voor het plaatsgebonden risico zijn ruimtelijk vertaald naar afstanden tot gebouwen en locaties. Gebouwen en locaties die als (zeer) kwetsbaar worden beschouwd mogen niet binnen de plaatsgebonden risicocontour  $10^{-6}$ -contour van een activiteit vallen.

#### Groepsrisico, aandachtsgebieden en voorschriftengebieden

Het groepsrisico is een concretisering van de wettelijke verplichting dat het omgevingsplan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties moet inhouden ook met het oog op het waarborgen van de veiligheid. Het groepsrisico gaat over de kans per jaar dat tien of meer personen overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen een aandachtsgebied (artikel 5.15, lid 1 Bkl). Er zijn drie typen aandachtsgebieden (artikel 5.12 Bkl):

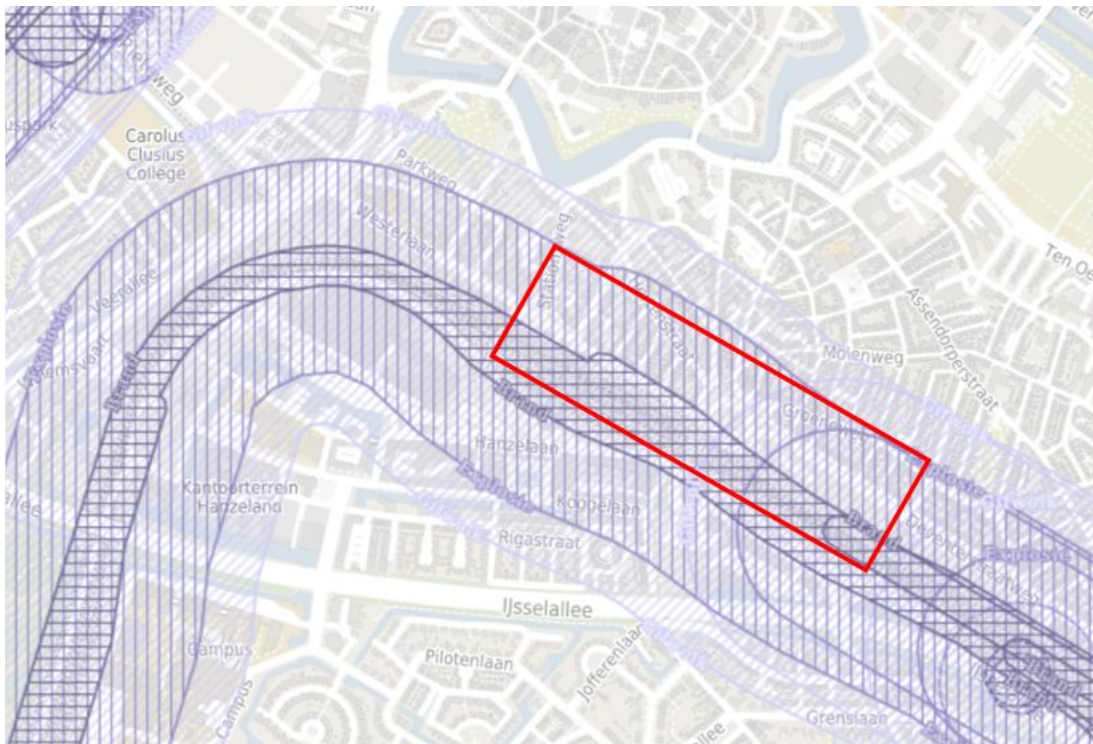
1. brandaandachtsgebied;
2. explosieaandachtsgebied;
3. gifwolkaandachtsgebied.

Voor beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties binnen een aandachtsgebied moet het bevoegd gezag het groepsrisico verantwoorden en moet advies bij de Veiligheidsregio worden ingewonnen (artikel 5.2 Bkl). De veiligheidsregio is vroegtijdig meegenomen bij de ontwikkeling van de plannen voor de noordentree van station Zwolle.

#### 4.11.2 Motivering

Voor de motivering van het aspect omgevingsveiligheid zijn naast bovenstaand toetsingskader de kaarten 'Externe veiligheid' van de Atlas leefomgeving geraadpleegd en hebben er overleggen plaatsgevonden met de veiligheidsregio IJsselland en de gemeente Zwolle.

Conform de kaarten 'Externe veiligheid' van de Atlas leefomgeving is het plangebied (gedeeltelijk) gelegen binnen een brandaandachtsgebied (een PR  $10^{-8}$  contour), een explosieaandachtsgebied en gifwolkaandachtsgebied. (Figuur 18). De stationsentree maakt onderdeel uit van het landelijke spoorwegnet en vervult een cruciale rol in de bereikbaarheid van Noord- en Oost-Nederland. Station Zwolle is een belangrijk knooppunt voor treinverkeer en openbaar vervoer. Een calamiteit die de Noordentree treft, kan leiden tot verstoringen in de reizigersstromen en de bereikbaarheid van het station.



Figuur 18: Externe veiligheid Bron: Atlas Leefomgeving

Er wordt met onderhavige ontwikkeling geen kwetsbaar of zeer kwetsbaar gebouw gerealiseerd, zoals bedoeld in bijlage VI van het Bkl. Als gevolg van de ontwikkeling vindt geen toename van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico plaats. Er worden wel beperkt kwetsbare gebouwen gerealiseerd, zoals bedoeld in bijlage VI van het Bkl. Het realiseren van Horeca en commerciële ruimten valt onder een beperkt kwetsbaar gebouw. Deze gebouwen mogen binnen het aandachtsgebied gerealiseerd worden, maar maatregelen zijn nodig. In de overleggen met de gemeente en veiligheidsregio is per type aandachtsgebied besproken wat de aandachtspunten zijn, welke eisen er gelden en welke aanvullende maatregelen (o.a. ten aanzien van compartimentering en brandklasse van toegepaste materialen) genomen dienen te worden. Dit is reeds toegepast in het ontwerp of dient als input voor de nadere ontwerpuitwerking. De belangrijkste overwegingen worden hieronder toegelicht.

#### Brandaandachtsgebied (BAG)

Het kernprincipe van een brandaandachtsgebied (BAG) is het beschermen van mensen binnen het gebouw tegen warmte van buitenaf (bij een brand op het spoor). Concrete eisen m.b.t. het BAG zijn vastgelegd in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (artikelen 4.90 t/m 4.95); dit gaat om een aanvullende eis ten aanzien van

compartimentering (60 minuten WDBDO<sup>1</sup> i.p.v. 30 minuten WDBDO) en brandklasse van toegepaste materialen (minimaal Eurobrandklasse A2). Vanuit het brandaandachtsgebied geldt hier de eis om te beschermen tegen brandoverslag van buiten → binnen en vanuit de brandcompartimentering geldt eveneens de eis om te beschermen tegen brandoverslag van binnen → buiten. Voor de commerciële ruimten (incl. traforuimte) geldt daarom dat de WDBDO-eis van 60 minuten geldt voor beide richtingen: *binnen* → *buiten* & *buiten* → *binnen*.

De vluchtweg dient te worden toegepast aan de noordzijde van de commerciële volumes. Er dienen geen toegangsdeuren aan de spoorzijde opgenomen te worden voor het aan het perron gelegen volume. Een extra nooddeur naar de expeditie zijde (straatkant) is nodig voor het andere volume.

#### *Gelijkwaardigheid*

In het kader van de ontwikkeling van de nieuwbouw van de noordentree wordt beroep gedaan op gelijkwaardigheid conform artikel 4.7 van het BBL. Dit is noodzakelijk om een entreekap te kunnen realiseren met voorgestelde afmeting (>1000m<sup>2</sup>). Hierover is vroegtijdig in het ontwerpproces overleg gevoerd met de veiligheidsregio. Hierbij is overeengekomen dat het realiseren van de kap conform het ontwerp mogelijk is mits:

- Beide commerciële ruimten als brandcompartiment á 60 minuten WDBDO worden beschouwd;
- Er een weerstand van 60 minuten ten aanzien van brandoverslag wordt gewaarborgd tussen de nieuwe entreekap en het bestaand monumentaal stationsgebouw;
- De transferruimte onder de kap wordt ingericht met een lage variabele vuurlast;
- Er geen tijdelijke objecten met een hoge variabele vuurlast onder de kap worden opgesteld (voorbeeld: foodtrucks, etc).

Deze uitgangspunten worden in de verdere uitwerking van het ontwerp meegenomen.

#### Gifwolkaandachtsgebied

Het kernprincipe van een gifwolkaandachtsgebied is het beschermen van mensen binnen het gebouw bij het ontstaan van een gifwolk (bij een calamiteit op het spoor). Ook voor het gifwolkaandachtsgebied zijn concrete eisen vastgelegd in het Bbl, dit gaat om de verplichte mogelijkheid tot het uitschakelen van de mechanische ventilatie/luchtbehandeling. Het uitschakelen van deze installaties dient eenvoudig te kunnen gebeuren door middel van eenknop/schakelaar en deze dient aanwezig te zijn op een goed bereikbare plaats.

#### Explosieaandachtsgebied

Het kernprincipe van een explosieaandachtsgebied is het beschermen van mensen binnen zeer kwetsbare gebouwen bij een explosie (bij een calamiteit op het spoor). Het projectgebied heeft geen aanwijzing als voorschriftengebied voor het explosieaandachtsgebied. Er is dus sprake van een maatwerkoplossing op basis van onderbouwing, waarbij wordt ingezet op een goede onderbouwing van de personendichtheid, waarbij de maximale bezetting van het station maatgevend uitgangspunt is. De veiligheidsregio adviseert om primair te sturen op snelle ontruiming (<20 min.) en niet op extreem zware constructieve/bouwkundige maatregelen. Bij de nadere ontwerpuitwerking wordt dit onderbouwd met een berekening, welke ter toetsing aan de veiligheidsregio wordt aangeboden.

#### Overig

Naast de WDBDO-eisen aan de commerciële ruimten (WDBDO 60 min.) wordt formeel ook een eis gesteld aan de nieuwe kap met gelamineerde houten liggers/CLT á 30 minuten brandwerendheid (weerstand tegen constructief bezwijken. Dit creëert een technisch conflict: als de kap na 30 minuten bezwijkt, wordt de 60-minuten-eis behorend bij de commerciële ruimtes onder de kap zinloos. Hiervoor zijn verschillende oplossingsrichtingen denkbaar, maar de veiligheidsregio adviseert om alle waarden gelijk te trekken naar de maatgevende waarde á 60 minuten. Dit zou betekenen dat de volledige kap moet worden opgewaarderd naar 60 minuten weerstand tegen constructief bezwijken. Dit vormt een belangrijk ontwerpvragestuk in de nadere ontwerpuitwerking.

---

<sup>1</sup> WDBDO staat voor 'weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag' en de WDBDO-eis betreft de tijd dat een brandcompartiment bestand is tegen branddoorslag en brandoverslag naar een ander compartiment

Tevens brengt onderhavig planvoornemen geen externe veiligheidsrisico's met zich mee voor gevoelige functies die zich in de nabijheid van het plangebied bevinden. Een station wordt in het Bal namelijk niet aangeduid als een risicovolle milieubelastende activiteit waar maatregelen voor nodig zijn.

#### 4.11.3 Conclusie

Het aspect omgevingsveiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. In het huidige ontwerp is reeds rekening gehouden met de eisen omtrent omgevingsveiligheid en openstaande aandachtspunten worden meegenomen in de nadere ontwerputwerking. In dit opzicht is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

### 4.12 Gezondheid

#### 4.12.1 Toetsingskader

Conform artikel 1.3 sub a Ow is het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit een belangrijk maatschappelijk doel van de Ow. Er dient rekening gehouden te worden met het aspect gezondheid met het oog op het beschermen van de gezondheid (leidt de activiteit mogelijk tot nadelige gevolgen voor de gezondheid) en het bevorderen van de gezondheid. Het Bkl bevat een aantal instructieregels die specifiek de bescherming van de gezondheid en het milieu tot doel hebben. De instructieregels hebben onder andere betrekking tot de aspecten geluid, geur, trillingen, luchtkwaliteit en bodem.

#### 4.12.2 Motivering

De voorgenomen activiteit kent een aantal aspecten die betrekking hebben tot het beschermen van de gezondheid. Dit zijn de aspecten geluid, elektromagnetische straling en omgevingsveiligheid. Vanwege het belang van het aspect gezondheid en de meerdere aspecten die hier betrekking op hebben, worden deze in aparte paragrafen behandeld. De overige aspecten hebben geen betrekking tot het beschermen van de gezondheid.

#### 4.12.3 Conclusie

Voor het aspect gezondheid is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

### 4.13 Weging van het waterbelang

#### 4.13.1 Toetsingskader

In hoofdstuk 5 van het Bkl zijn in paragraaf 5.1.3 instructieregels opgenomen voor het beschermen van de waterbelangen. Op grond van artikel 5.37 Bkl moet in het omgevingsplan rekening gehouden worden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Het wettelijk kader is gericht op het verkrijgen van inzicht in de gevolgen voor de waterhuishouding die samenhangen met de voorgenomen activiteit. Het wettelijk kader is afhankelijk van zowel gemeentelijk beleid als het beleid van het waterschap.

Ruimtelijke ontwikkelingen hebben een aanzienlijke impact op de waterhuishouding in een gebied. Ze kunnen de waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterveiligheid beïnvloeden. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor een BOPA moeten de waterbelangen worden gewaarborgd.

#### 4.13.2 Motivering

In deze paragraaf wordt de weging van het waterbelang gemotiveerd voor de aspecten grondwater, oppervlakte water, verharding en waterkwaliteit. Hiervoor is de Waterschapsverordening van de Drents Overijsselse Delta geraadpleegd.

#### Grondwater

De projectlocatie is gelegen binnen het werkingsgebied van een grondwaterlichaam, zoals vastgelegd in de waterschap verordening. Het initiatief betreft de bouw van een nieuwe stationsentree en omvat geen demping van oppervlaktewaterlichamen. Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt rekening gehouden met de bescherming van het grondwaterlichaam om negatieve effecten op grondwaterstand en -kwaliteit te voorkomen.

### Oppervlaktewater

Er zijn geen raakvlakken met verschillende onderdelen van het watersysteem.

### Hemelwater

De locatie van de nieuwe stations entree ligt in een omgeving die in de bestaande situatie geheel bebouwd en bestraat is. De uitbreiding van het oppervlak van de bebouwing in de nieuwe situatie, betekent dus alleen dat een deel van de bestaande verharding komt te vervallen. Aangezien zowel bebouwing als bestrating als verhard oppervlak worden gerekend, treedt er geen verandering op in het totale oppervlak. Het nieuwe ontwerp van de Noordentree leidt niet tot een toename van het verhard oppervlak ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast worden er in het ontwerp groene daken en extra groen op de perrons toegepast, wat zorgt voor extra infiltratiemogelijkheden.

### Waterkwaliteit

Er zal geen gebruik worden gemaakt van schadelijke materialen. Daarmee is er geen sprake van een negatief effect op de waterkwaliteit.

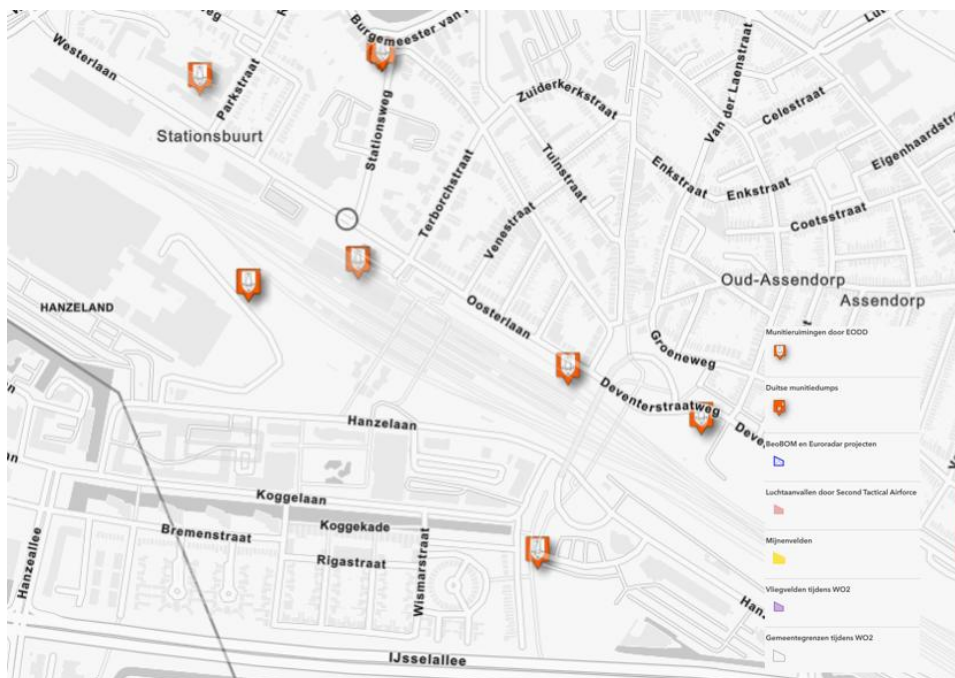
#### 4.13.3 Conclusie

Gelet op het bovenstaande is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties voor onderhavig planvoornemen gezien vanuit het milieuaspect water.

### 4.14 Ontplofbare oorlogsresten

#### 4.14.1 Toetsingskader

Niet-gesprongen explosieven zijn ontplofbare oorlogsresten, bijvoorbeeld uit de Eerste of Tweede Wereldoorlog. Ze leveren een gevaar op als ze verplaatst of aangeraakt worden bij graaf- of baggerwerkzaamheden. Een groot risico is het onverwachts aantreffen van niet-gesprongen explosieven tijdens graaf- of andere grondwerkzaamheden. Dit kan namelijk zorgen voor gevaarlijke situaties voor werknemers en omwonenden. Verder kan het zorgen voor vertraging bij het uitvoeren van de werkzaamheden. De Ow verplicht niet tot het opstellen van regels voor ontplofbare oorlogsresten. Elke gemeente maakt daarin een eigen afweging.



Figuur 19. BeoBom Ruimingskaart Bron: BeoBom

#### 4.14.2 Motivering

Om na te gaan of de locatie verdacht is voor ontplofbare oorlogsresten is de BeoBom ruimingskaart geraadpleegd (zie figuur 19). In het plangebied hebben een aantal minutieruimingen door EOD plaats gevonden. Dit duidt erop dat er in het verleden explosieven zijn aangetroffen en verwijderd, wat een verhoogde kans op resterende OO impliceert. Echter is op basis van een analyse van Prorail gebleken dat het projectgebied is aangemerkt als niet verdacht.

#### 4.14.3 Conclusie

Gebleken is dat de aanwezigheid van explosieven niet aannemelijk is. De voorgenomen werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd zonder extra maatregelen met betrekking tot explosieven.

Een toevalsvondst van een explosief kan echter nooit volledig worden uitgesloten in onverdacht gebied. Indien OO worden aangetroffen binnen het werkgebied, is dit nieuwe feitelijke informatie. Mocht er tijdens werkzaamheden onverwachts toch een explosief aangetroffen worden, dan dient het protocol 'Spontaan aantreffen Ontplofbare Oorlogsresten' aangehouden te worden. Er moet in overleg met een ter zake deskundige worden vastgesteld of sprake is van een incident of dat er aanleiding is de werkwijze aan te passen.

### 4.15 Kabels en leidingen derden

#### 4.15.1 Toetsingskader

Op veel plekken in Nederland zijn ondergrondse kabels en leidingen van derden aanwezig. Deze worden gebruikt voor transport van data, elektriciteit en bijvoorbeeld gas en water. Sommige van deze kabels en leidingen kunnen een belemmering vormen voor andere activiteiten of een risico voor de omgeving.

#### 4.15.2 Motivering

##### **Kabels en Leidingen ProRail**

Voor de genoemde verbeteringen en verbouwingen liggen er kabels en leidingen op de locatie van enkele nieuwe funderingen. Deze kabels en leidingen liggen ingegraven of in betonkokers. Voordat de funderingen gerealiseerd kunnen worden dienen deze kabels en leidingen omgelegd te zijn.

##### **Kabels en leidingen Derden**

Bij de te plaatsen funderingen van de overkapping op de fundering liggen een aantal kabels en leidingen van derden. Een waterleiding van Vitens en een aantal datakabels van KPN en BT Nederland moeten wellicht verlegd worden omdat deze te dicht bij de fundering liggen. Er worden proefsleuven gegraven om de daadwerkelijke ligging van de kabels en leidingen te controleren. Na het beoordelen van de proefsleuf resultaten wordt in overleg met de netbeheerders afgestemd of de kabels en leidingen nabij de funderingen gehandhaafd kunnen worden. Als de kabels en leidingen te dicht bij de fundering liggen moeten deze worden verlegd voordat de fundering gerealiseerd kan worden.

#### 4.15.3 Conclusie

Voor zover nodig zal tijdens de bouw van de stations-entree rekening gehouden worden met de kabels en leidingen die aanwezig zijn. Er zullen indien nodig maatregelen worden genomen om de kabels en leidingen te verleggen. Aangezien dit slechts een beperkte aanpassing betreft, vormt het aspect kabels en leidingen geen belemmering voor de ontwikkeling

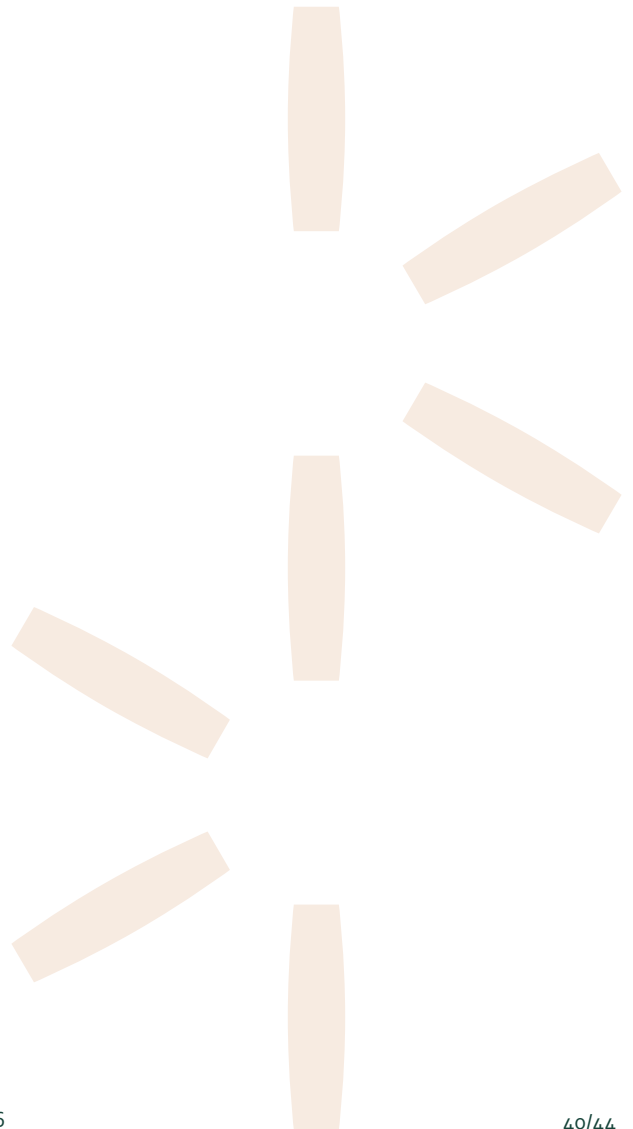
## 5 Participatie

### 5.1 Participatie en omgeving

Onder de Ow heeft participatie een belangrijke positie gekregen. In artikel 7.4 van de Omgevingsregeling is de plicht opgenomen voor de aanvrager van een omgevingsvergunning om bij de aanvraag aan te geven of aan participatie heeft gedaan, op welke wijze en wat de resultaten zijn. Daarnaast kan de gemeenteraad voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit gevallen aanwijzen waarin participatie verplicht is. De gemeente Zwolle heeft voor alle Bopa's participatie verplicht gesteld. Verder staan de eisen aan de kennisgeving over participatie staan in artikel 5.47 lid 4 van de Ow en artikel 5.3 van het Omgevingsbesluit.

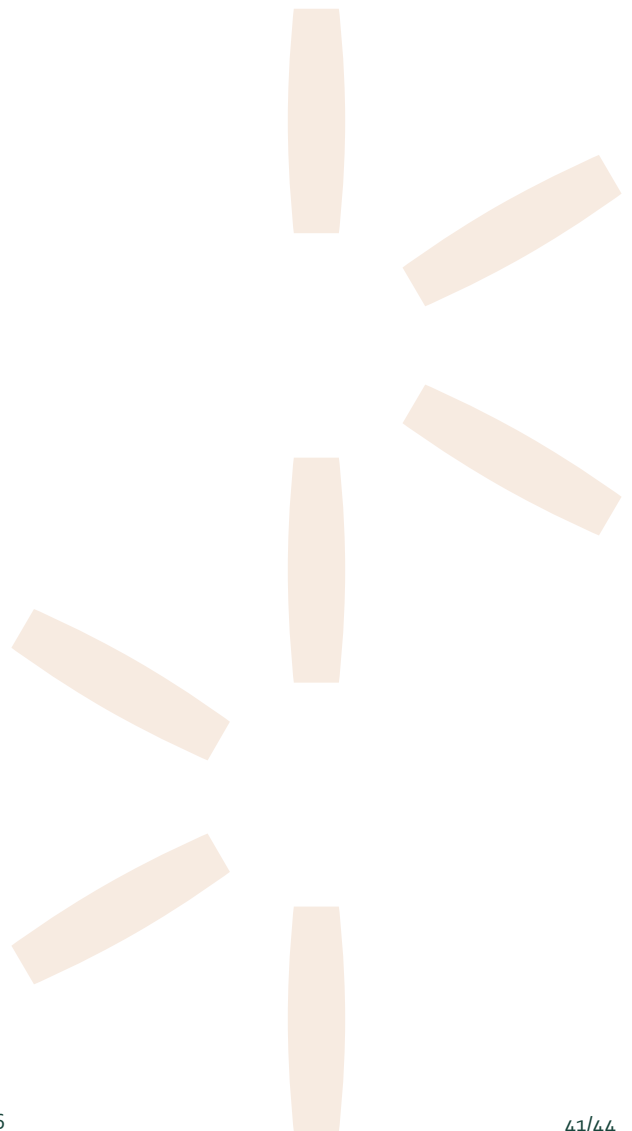
In het kader van de ontwikkeling van de Noordentree heeft de gemeente op meerdere momenten participatie georganiseerd. Op 9 november 2023, 15 januari 2024 en 11 maart 2024 zijn direct omwonenden en gebouw eigenaren van het Stationsplein geïnformeerd over de ambities voor het plein en de nieuwe toegang. Tijdens het Spoorcafé van 27 maart 2024 is de concept-Beeldambitie toegelicht en is in een bijbehorende inspiratiesessie input opgehaald. De inbreng uit deze sessie is verwerkt in het Beeldambitiedocument.

Op 12 februari 2025 heeft de architect het aanbiedingsontwerp gepresenteerd tijdens het Spoorcafé en zijn vragen van aanwezigen, waaronder omwonenden, beantwoord. Uit de reacties bleek draagvlak voor het duurzame ontwerp dat aansluit op het vernieuwde Stationsplein. Op 18 februari 2026 heeft opnieuw een Spoorcafé plaatsgevonden, waarin omwonenden en geïnteresseerden een toelichting hebben gekregen op de voortgang van het project, de planning en de BOPA-procedure.



## 6 Financiële haalbaarheid en uitvoerbaarheid

De aan te vragen omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit heeft betrekking op de realisatie van een nieuwe Noordentree van station Zwolle. De gemeente Zwolle, provincie Overijssel, NS Stations en ProRail hebben gezamenlijk het initiatief genomen om de noordentree van Station Zwolle te verbeteren. Achterliggend doel is om het station toekomstbestendig te maken en aan te laten sluiten bij de groeiende reizigersaantallen en stedelijke ambities. Via een MIRT-aanvraag is gedeeltelijke Rijksfinanciering verkregen, aangevuld met bijdragen van NS Stations, Provincie en ProRail. Daarmee is de financiële haalbaarheid geborgd. Aan het opstellen van de motivering voor de buitenplanse omgevingsplanactiviteit en de aanvraag omgevingsvergunning zijn kosten en leges verbonden. Deze worden door de initiatiefnemer bekostigd. De economische haalbaarheid van het plan kan hierdoor als aangetoond worden beschouwd.



## 7 Conclusie

### 7.1 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties

In hoofdstuk 2 is geconcludeerd dat de voorgenomen activiteit in strijd is met het omgevingsplan. Voor de realisatie van de nieuwe noordentree wordt daarom een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit ingediend.

Het is op grond van artikel 12.27a van het Bkl mogelijk om de omgevingsvergunning voor een BOPA gefaseerd aan te vragen.

Voor de aanvraag omgevingsvergunning voor de Noordentree wordt hier gebruik van gemaakt, omdat het ontwerp van het gebouw van de Noordentree nog niet is afgerond. Wel bestaat de behoefte om in eerste instantie de ruimtelijke positionering en de planologische strijdigheid door de gemeente te laten beoordelen.

Een omgevingsvergunning voor een BOPA wordt alleen verleend met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (Artikel 8.0a, tweede lid Bkl). Daarnaast gelden (indien van toepassing) de beoordelingsregels uit artikel 8.0b t/m 8.0 e van het Bkl. Hiermee wordt gerefereerd aan de instructieregels voor het omgevingsplan, de instructieregels van de provincie en het Rijk, de voorbeschermingsregels in het omgevingsplan en regels die gelden voor het stellen van maatwerkregels.

Om te kunnen beoordelen of sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties zijn alle voor de fysieke leefomgeving relevante aspecten, voor zover deze betrekking hebben op de realisatie van de Noordentree, nader onderzocht en afgewogen. Tevens is onderzocht of het initiatief in strijd is met gemeentelijk, provinciaal of rijksbeleid. Gebleken is dat het initiatief niet in strijd is met het beleid en geen nadelige effecten heeft op de voor de fysieke leefomgeving relevante aspecten. Aangevoerd is dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan de locaties.



## Colofon

### Opdrachtgever

**Uitgave** Movares Nederland B.V.  
Jaarbeursboulevard 280  
3521 BC Utrecht

**Telefoon** +31 (0)30 - 265 55 55

**Ondertekenaar**   
@movares.nl

**Projectnummer** M0007441

**Kenmerk** IN-25013769

© 2026, Movares Nederland B.V.

*Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.*

movares  smart  
urban  
engineering

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

| <b>Wet</b>        | <b>Artikel</b>       | <b>Omschrijving</b>                             | <b>Pagina's</b> |
|-------------------|----------------------|---|-----------------|
| Wet open overheid | Art. 5.1 lid 2 sub e | De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer | 2, 43           |