

## Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team: Projecten, Realisatie en Ontwikkeling

Onderwerp:

Handelingsperspectief (Nota van Uitgangspunten) tbv eigenaar/ontwikkelaar POST NL locatie

### Notagegevens

Bestuursorgaan	: B-en-W 4-07-2023
Notanummer	: 2023-260
Datum	: 4-07-2023
Programma	: 05 - Ruimtelijke ontwikkeling
Portefeuillehouder	: Wethouder Grijzen,
Bijlage(n)	:

### Parafering

<li>28-06-2023: Wethouder</li><li>28-06-2023: Programmamanager Ruimtelijke Ontwikkeling</li>

### Agendering

\* 30-06-2023: Teammanager Concernstaf en Adjunct-secretaris

\* 29-06-2023: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

### Definitieve akkoord

5-07-2023

B & W d.d.: 4-07-2023

### Besluit

1. Het handelingsperspectief met de uitgangspunten voor de PostNL-locatie aan de Diepenveenseweg vast te stellen
2. De raadsmededeling vast te stellen en aan te bieden aan de raad

De nota en het besluit openbaar te maken Let op, gelijktijdig of op het moment dat de bewonersbrief wordt ontvangen. (op de dag dat de brief wordt bezorgd).

### Inleiding

In december 2021 is het Ontwikkelperspectief de Kien vastgesteld. Daarin worden ruimtelijke ontwikkelingen voorzien in het gebied de stadscampus, gelegen tussen het spoor en de historische binnenstad. Deze ontwikkelingen sluiten aan op de in de Omgevingsvisie benoemde Deventer Stedelijkheid en dragen bij aan de transformatie naar een levendig, multifunctioneel gebied, waar wonen, werken, leren en ontmoeten centraal staan.

NS Vastgoed BV is een van de eigenaren van gronden in het gebied en wil vanuit haar landelijke doelstelling bijdragen aan de woningbouwopgave op duurzame, goed te ontsluiten locaties bij OV-knooppunten.

Gemeente Deventer en NS Vastgoed BV hebben op 3 februari 2023 hun intenties hieromtrent vastgelegd in een getekende samenwerkingsovereenkomst. Ook is er een raadsmededeling verstuurd na ondertekening van deze Samenwerkingsovereenkomst. De overeenkomst ziet toe op drie locaties; de PostNL-locatie, grenzend aan de noordzijde van het Station aan de Diepenveenseweg, is een van deze locaties. De kaders waarbinnen de ontwikkelaar gevraagd wordt een plan te ontwikkelen voor deze locatie zijn vastgelegd in een

Handelingsperspectief. Na vaststelling door B&W wordt dit formeel aan NS Vastgoed BV aangeboden.

### **Beoogd maatschappelijk resultaat**

De transformatie van het leegstaande PostNL-gebied en mogelijk een deel van het stationsgebied naar een levendig, multifunctioneel gebied, waar wonen, werken, leren en ontmoeten centraal staan en kansen gecreëerd kunnen worden om de verbinding tussen Voorstad en de binnenstad te verbeteren.

### **Kader**

\* Omgevingsvisie Deventer 2019

\* Ontwikkelperspectief de Kien, vastgesteld door de gemeenteraad, december 2021

\* Getekende samenwerkingsovereenkomst: NS - Gemeente Deventer, d.d. 3 februari 2023

### **Betrokken partijen en participatie**

In het handelingsperspectief wordt aandacht gevraagd voor een constructieve samenwerking tussen NS, gemeente, maar ook ProRail en andere belanghebbenden. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het opstellen van een participatieplan conform de gemeentelijke werkwijze, die op onze gemeentelijke website en in het Handelingsperspectief wordt toegelicht. In het participatieplan moet tot uitdrukking komen welke belanghebbenden op welke wijze betrokken worden bij de planvorming en wat er wel en niet gedaan is met de ingebrachte aandachtspunten. Bij de vaststelling van het Masterplan wordt hier door de ontwikkelaar schriftelijk verslag van gedaan aan de gemeenteraad. Gezien het belang en de risico's die de activiteiten op en rond het spoor met zich meebrengen, is ProRail reeds vroegtijdig betrokken bij de fase van het Handelingsperspectief.

### **Argumenten voor en tegen**

Argumenten voor het vaststellen van het handelingsperspectief:

1. We kunnen na jaren van teloorgang uitzien op een ontwikkeling van het voormalige PostNL-terrein, waarbij wordt bijgedragen aan de benodigde woningbouwopgave voor de stad
2. In samenhang met het gewenste vierde perron biedt het kansen om de noordelijke zijde van het stationsgebied te verbeteren.
3. In samenhang met de toegekende Versnellingsgelden biedt het mogelijkheden om Voorstad met de binnenstad te verbinden door een nieuwe fiets/voetgangersverbinding.
4. In het kader van een multifunctioneel woonprogramma willen we initiatieven op het gebied van beschermd wonen kunnen toestaan, mits dit inpasbaar is met richtlijnen vanuit de zelfredzaamheid van kwetsbare doelgroepen in relatie tot het spoor. De mogelijke wens van Tactus Woonzorg voor een voorziening voor 24-uursopvang verslavingszorg kan hier onderdeel van zijn.

Argumenten tegen het vaststellen van het handelingsperspectief:

1. Veilig wonen en werken vlakbij het spoor blijft een groot aandachtspunt en vraagt tijdige afstemming met Omgevingsdienst en Veiligheidsregio en mogelijke vroegtijdige uitwerking van maatregelen in het stedenbouwkundige plan.

2. Het project kan voor extra belasting zorgen op de bestaande wijk, het omliggende gebied; gezien de aanzuigende werking met name op het gebied van (auto)mobiliteit en parkeren. Het is goed om dit ook in samenhang met de ontwikkeling van de Geurtsen/Smyrna locatie te bezien.
3. Het eventueel inpassen van een beschermd-wonenfunctie kan gevoelig liggen in de omgeving.
4. De ontwikkelaar heeft een voorkeur voor een lagere parkeernorm gezien de hoge kosten van een gebouwde parkeervoorziening en de nabijheid van het NS Station en voorzieningen; hier kan, mits aantoonbaar en zorgvuldig onderbouwd in het Masterplan coulant mee omgegaan worden
5. ProRail heeft een plek nodig voor de realisatie van een nieuwe GSM-R mast en heeft een verzoek gedaan bij de NS om een deel van het perceel hiervoor aan te wenden. Dit kan leiden tot een aangepast (lager) woningaantal. Bij de uitwerking van het Masterplan zullen partijen zoeken naar een alternatief voor deze zendmast. Het plaatsen van zendmasten is mogelijk ook onderhevig aan weerstand door direct omwonenden.

### **Financiële consequenties en dekking**

Op basis van de getekende SOK (feb 2023) wordt kostenverhaal toegepast. De ontwikkeling is voor rekening en risico van de ontwikkelende partij. Kosten die gemaakt worden ten behoeve van de inpassing van de gewenste fiets/voetgangerstunnel onder het spoor komen voor rekening van de Gemeente. Hiervoor is dekking vanuit de Versnellingsgelden beschikbaar. Hiervoor volgt te zijner tijd een apart voorstel.

### **Openbaarmaking en communicatie**

Het B&W besluit, het Handelingsperspectief + bijlagen en de raadsmededeling zijn openbaar na besluitvorming. Het volgt op eerdere berichtgeving en betrokkenheid bij het Ontwikkelperspectief de Kien en de ondertekening van de Samenwerkingsovereenkomst met NS Vastgoed begin februari 2023. Uit eerdere participatietrajecten zijn betrokken partijen en namen/adressen van diverse omwonenden bekend. Aan hen zal het persbericht actief worden toegezonden

### **Aanpak en uitvoering**

1. Versturen Raadsmededeling en persbericht.
2. Presentatie Handelingsperspectief aan NS Vastgoed en betrokken stakeholder ProRail ( reeds geweest op donderdag 11 mei 2023 jongstleden)
3. Nadere uitwerking participatie-aanpak onder leiding van NS Vastgoed richting Masterplan
4. Uitwerking Handelingsperspectief naar Masterplan onder leiding van NS Vastgoed; bij voorkeur af te ronden einde kwartaal 1 - 2024

## RAADSMEDEDELING

<b>Onderwerp</b>	Handelingsperspectief (Nota van Uitgangspunten) tbv eigenaar/ontwikkelaar POST NL locatie		
<b>Nummer</b>	2023-260	<b>Portefeuillehouder</b>	Wethouder Grijsen,
<b>Team</b>	DEV-PRO	<b>Datum</b>	4-07-2023

### Inleiding

In december 2021 is het Ontwikkelperspectief de Kien vastgesteld. Daarin worden ruimtelijke ontwikkelingen voorzien in het gebied de stadscampus, gelegen tussen het spoor en de historische binnenstad. Deze ontwikkelingen sluiten aan op de in de Omgevingsvisie benoemde Deventer Stedelijkheid. NS Vastgoed BV is een van de eigenaren van gronden in het gebied rondom het spoor en wil vanuit haar landelijke doelstelling bijdragen aan de woningbouwopgave en multifunctionele gebiedsontwikkeling op duurzame goed te ontsluiten locaties nabij OV-knooppunten.

De Gemeente Deventer en NS Vastgoed BV hebben op 3 februari 2023 hun intenties hieromtrent vastgelegd in een getekende samenwerkingsovereenkomst.

Inmiddels heeft de Gemeente het handelingsperspectief gereed specifiek voor de locatie 'PostNL' aan de noordzijde van het Station. Binnen de kaders van dit handelingsperspectief kan NS Vastgoed BV een plan ontwikkelen.

### Kader

- \* Omgevingsvisie Deventer 2019
- \* Ontwikkelperspectief de Kien, vastgesteld door de gemeenteraad, december 2021
- \* Getekende samenwerkingsovereenkomst: NS - Gemeente Deventer, d.d. 3 februari 2023.

### Kern van de boodschap

NS Vastgoed BV en de Gemeente Deventer hebben op 3 februari 2023 een samenwerkingsovereenkomst getekend en hebben daarin afspraken vastgelegd om binnen de eerder gestelde kaders van het Ontwikkelperspectief de Kien de uitgangspunten voor herontwikkeling van de circa 6 hectare grond rondom het spoor nader uit te werken en op haalbaarheid voor woningbouw en andere functies te onderzoeken.

In navolging van deze samenwerkingsovereenkomst is nu het Handelingsperspectief voor het braakliggende PostNL-terrein aan de noordzijde van het station gereed.

NS Vastgoed BV. kan dit, samen met betrokkenen rondom deze locatie, nu verder uit gaan werken.

### Nadere toelichting

Het handelingsperspectief heeft als basis het eerder door de Raad vastgestelde Ontwikkelperspectief de Kien en is aangevuld met vigerend beleid en uitgangspunten vanuit het perspectief van Deventer breed; de wijk en het spoor. NS Vastgoed zal gaan werken aan een Masterplan. Hierbij zullen zij op zoek gaan naar optimalisaties om tot een haalbaar en gewenst plan te komen. De ontwikkelende partij betreft hierbij alle belanghebbenden en legt dat ook vast

in een participatieplan conform de werkwijze Samen maken we Deventer. Samen maken we Deventer | Gemeente Deventer [<https://www.deventer.nl/participatie>]

Bij het uitwerken van het woningaanbod wordt aansluiting gezocht bij de bestaande omgeving van Voorstad. Van de woningen moet 30% sociale huur en 40% midden huur/betaalbare koop zijn, zo staat in het Handelsperspectief. Het Handelingsperspectief gaat uit van een basishoogte van 3 à 4 lagen, en enkele hogere gebouwen van maximaal 45 meter.

Naar verwachting zullen er uitdagingen liggen op het vlak van de automobilititeit en vigerende parkeernorm. Binnen de kaders van het huidige beleid kan hier, mits goed onderbouwd, maatwerk op plaatsvinden. Andere uitdagingen op deze locatie zijn de activiteiten op en rond het spoor, en de daarvoor aanwezige en te reserveren voorzieningen door ProRail. Zo ligt er een opgave voor een aanvullende zendmast voor het GSM-R netwerk. Dit kan belemmerend werken op de haalbaarheid van met name woon en/of maatschappelijke voorzieningen. Tot slot staat B&W niet afwijzend tegenover de mogelijkheid om een deel van het woonprogramma onder beschermd wonen te laten vallen (bijvoorbeeld Tactus Verslavingszorg met 24-uursbegeleiding). Het is aan de instellingen zelf om hier met de eigenaar van de grond afspraken over te maken. De richtlijnen vanuit de zelfredzaamheid van kwetsbare doelgroepen in relatie tot het spoor spelen hierbij wel een rol.

De gemeente wenst binnen deze ontwikkeling betaalbare woningen en daarom is in dit handelingsperspectief nu de NHG Grens van 2022 opgenomen (355K\*)

\* Er is een koppeling van het te realiseren betaalbare woonprogramma met de woningbouwimpuls (WBI) en Versnellingsgelden en de hoogte van de toe te passen NHG grens staat op het moment van vaststellen van dit handelingsperspectief nog ter discussie, er is voor nu uitgegaan van het niveau van 2022, dit kan echter gedurende de looptijd van het proces en totstandkoming van het Masterplan mogelijk wijzigen.

## RAADSMEDEDELING

<b>Onderwerp</b>	Handelingsperspectief (Nota van Uitgangspunten) tbv eigenaar/ontwikkelaar POST NL locatie		
<b>Nummer</b>	2023-260	<b>Portefeuillehouder</b>	Wethouder Grijsen,
<b>Team</b>	DEV-PRO	<b>Datum</b>	4-07-2023

### Inleiding

In december 2021 is het Ontwikkelperspectief de Kien vastgesteld. Daarin worden ruimtelijke ontwikkelingen voorzien in het gebied de stadscampus, gelegen tussen het spoor en de historische binnenstad. Deze ontwikkelingen sluiten aan op de in de Omgevingsvisie benoemde Deventer Stedelijkheid. NS Vastgoed BV is een van de eigenaren van gronden in het gebied rondom het spoor en wil vanuit haar landelijke doelstelling bijdragen aan de woningbouwopgave en multifunctionele gebiedsontwikkeling op duurzame goed te ontsluiten locaties nabij OV-knooppunten.

De Gemeente Deventer en NS Vastgoed BV hebben op 3 februari 2023 hun intenties hieromtrent vastgelegd in een getekende samenwerkingsovereenkomst.

Inmiddels heeft de Gemeente het handelingsperspectief gereed specifiek voor de locatie 'PostNL' aan de noordzijde van het Station. Binnen de kaders van dit handelingsperspectief kan NS Vastgoed BV een plan ontwikkelen.

### Kader

- \* Omgevingsvisie Deventer 2019
- \* Ontwikkelperspectief de Kien, vastgesteld door de gemeenteraad, december 2021
- \* Getekende samenwerkingsovereenkomst: NS - Gemeente Deventer, d.d. 3 februari 2023.

### Kern van de boodschap

NS Vastgoed BV en de Gemeente Deventer hebben op 3 februari 2023 een samenwerkingsovereenkomst getekend en hebben daarin afspraken vastgelegd om binnen de eerder gestelde kaders van het Ontwikkelperspectief de Kien de uitgangspunten voor herontwikkeling van de circa 6 hectare grond rondom het spoor nader uit te werken en op haalbaarheid voor woningbouw en andere functies te onderzoeken.

In navolging van deze samenwerkingsovereenkomst is nu het Handelingsperspectief voor het braakliggende PostNL-terrein aan de noordzijde van het station gereed.

NS Vastgoed BV. kan dit, samen met betrokkenen rondom deze locatie, nu verder uit gaan werken.

### Nadere toelichting

Het handelingsperspectief heeft als basis het eerder door de Raad vastgestelde Ontwikkelperspectief de Kien en is aangevuld met vigerend beleid en uitgangspunten vanuit het perspectief van Deventer breed; de wijk en het spoor. NS Vastgoed zal gaan werken aan een Masterplan. Hierbij zullen zij op zoek gaan naar optimalisaties om tot een haalbaar en gewenst plan te komen. De ontwikkelende partij betreft hierbij alle belanghebbenden en legt dat ook vast

in een participatieplan conform de werkwijze Samen maken we Deventer. Samen maken we Deventer | Gemeente Deventer [<https://www.deventer.nl/participatie>]

Bij het uitwerken van het woningaanbod wordt aansluiting gezocht bij de bestaande omgeving van Voorstad. Van de woningen moet 30% sociale huur en 40% midden huur/betaalbare koop zijn, zo staat in het Handelsperspectief. Het Handelingsperspectief gaat uit van een basishoogte van 3 à 4 lagen, en enkele hogere gebouwen van maximaal 45 meter.

Naar verwachting zullen er uitdagingen liggen op het vlak van de automobilititeit en vigerende parkeernorm. Binnen de kaders van het huidige beleid kan hier, mits goed onderbouwd, maatwerk op plaatsvinden. Andere uitdagingen op deze locatie zijn de activiteiten op en rond het spoor, en de daarvoor aanwezige en te reserveren voorzieningen door ProRail. Zo ligt er een opgave voor een aanvullende zendmast voor het GSM-R netwerk. Dit kan belemmerend werken op de haalbaarheid van met name woon en/of maatschappelijke voorzieningen. Tot slot staat B&W niet afwijzend tegenover de mogelijkheid om een deel van het woonprogramma onder beschermd wonen te laten vallen (bijvoorbeeld Tactus Verslavingszorg met 24-uursbegeleiding). Het is aan de instellingen zelf om hier met de eigenaar van de grond afspraken over te maken. De richtlijnen vanuit de zelfredzaamheid van kwetsbare doelgroepen in relatie tot het spoor spelen hierbij wel een rol.

De gemeente wenst binnen deze ontwikkeling betaalbare woningen en daarom is in dit handelingsperspectief nu de NHG Grens van 2022 opgenomen (355K\*)

\* Er is een koppeling van het te realiseren betaalbare woonprogramma met de woningbouwimpuls (WBI) en Versnellingsgelden en de hoogte van de toe te passen NHG grens staat op het moment van vaststellen van dit handelingsperspectief nog ter discussie, er is voor nu uitgegaan van het niveau van 2022, dit kan echter gedurende de looptijd van het proces en totstandkoming van het Masterplan mogelijk wijzigen.



# Handelingsperspectief

“Nota van Uitgangspunten”

## PostNL locatie

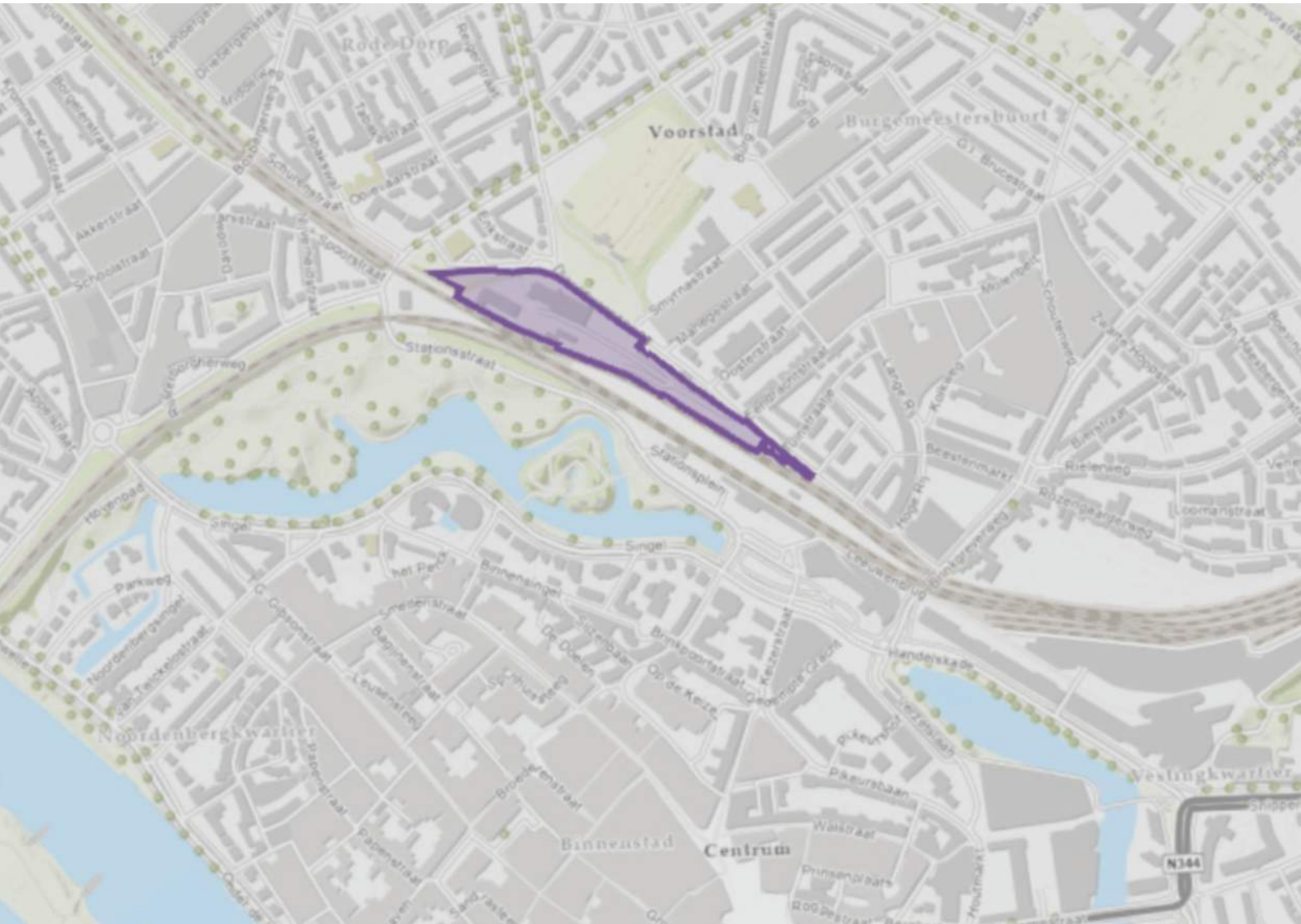
Definitief - juni 2023





# Inhoudsopgave

<b>Het Handelingsperspectief</b>	<b>5</b>
<b>Context</b>	<b>6</b>
Historische context	9
Ruimtelijke context	11
<b>Ambities</b>	<b>13</b>
Een plek in het park	16
Verbonden met Voorstad	18
Vernieuwende woonomgeving aan het spoor	22
<b>Bouwstenen</b>	<b>25</b>
Een klimaatadaptieve ontwikkeling	26
Functioneel aansluiten bij Voorstad	28
Routes maken/Plekken versterken	30
Samenhang bebouwing en buitenruimte	32
<b>Proces</b>	<b>36</b>
<b>Bijlagen</b>	<b>39</b>



# Het Handelingsperspectief

## Aanleiding

Op 1 december 2021 heeft de Raad het Ontwikkelperspectief 'De Kien, Stadscampus Deventer' vastgesteld. Het Ontwikkelperspectief is gebaseerd op de Omgevingsvisie Deventer. De Kien, Stadscampus Deventer heeft ook betrekking op het gebied gelegen langs het spoor aan de Diepenveenseweg. Hier liggen gronden die in eigendom zijn van NS Vastgoed. De gemeente streeft er naar dat De Kien in de komende jaren uitgegroeit naar een nieuw gebied met ruimte voor werken, wonen, leren en ontspannen. Daartoe zijn bovenstaande partijen een samenwerking aangegaan om de mogelijkheden te verkennen om bij te dragen aan de doelstellingen van het Ontwikkelperspectief. Daarnaast sluit dit initiatief ook bij aan de doelstelling voor de woningbouwopgave op goed door openbaar vervoer ontsloten locaties.

## Doel

Het Handelingsperspectief/Nota van Uitgangspunten dat hier voor u ligt geeft inzicht in de ambities die de gemeente heeft met betrekking tot de herontwikkeling van de locatie Diepenveenseweg 1. De ambities geven een door de gemeente gewenste ontwikkelingsrichting aan waarbinnen de herontwikkeling voor de locatie kan plaatsvinden. Met het Handelingsperspectief geeft de gemeente Deventer de ontwikkelende partijen enerzijds inzicht in de speelruimte en anderzijds probeert zij hen te inspireren en te verleiden tot het maken van plannen met een meerwaarde voor de stad, wijk én buurt. Daarnaast zal het Handelingsperspectief door de gemeente als toetsingskader (ook wel omschreven als Nota van Uitgangspunten in de samenwerkingsovereenkomst met NS) bij de verdere planuitwerking worden gebruikt.

De gemeente Deventer ziet in de herontwikkeling een prachtkans om van deze locatie iets moois te maken. De intentie is uitgesproken om zich in te spannen voor een ruimtelijke en programmatische samenhang binnen het plangebied en de mogelijkheden te onderzoeken naar de haalbaarheid van de ontwikkeling. Afspraken zijn vastgelegd in een getekende Samenwerkingsovereenkomst in februari 2023.

Deze unieke plek op loopafstand van het station en grenzend aan de wijk Voorstad Deventer biedt vele kansen voor een ontwikkeling naar een vernieuwende woonomgeving die voor (toekomstige) Deventenaren hun nieuwe thuis kan zijn.

## Leeswijzer

Dit document beschrijft de context van de locatie PostNL en vervolgens worden de ambities voor deze locatie verwoord. De bouwstenen beschrijven hoe de ambities kunnen worden vertaald in concrete uitgangspunten. Participatie krijgt een belangrijke plek in het proces en wordt in een apart hoofdstuk benoemd. Uiteindelijk zijn de algemene beleidskaders opgenomen in de bijlagen evenals overige adviezen en onderzoeken.

# Context

**Een beschrijving van de context op hoofdlijnen biedt inzicht in de achtergrond van de locatie, ruimtelijke en historische kwaliteiten en overige ontwikkelingen.**

## **Ruimtelijke schets van de locatie**

De locatie bevindt zich in de vooroorlogse wijk Voorstad en is gelegen direct langs het spoor nabij het station Deventer (2 min lopen). De locatie is ingevuld met een kantoorgebouw met de entree aan de Diepenveenseweg. De rest van de locatie bestaat uit een werkplaats en een oud perron omringd met veel verharding. Toch heeft de locatie een groene kwaliteit door de aanwezigheid van bomen en struiken langs de randen. Het terrein loopt omhoog naar het niveau van het spoor en kent een hoogteverschil dat duidelijk zichtbaar is. De hogere gronden liggen uit het zicht en maken een verlaten indruk. Hier bevinden zich ook transformator gebouwen ten behoeve van het spoor.

De straat aan de voorzijde is een directe route van de achterzijde van het station richting Diepenveen. Hierop sluiten smalle woonstraten aan die kenmerkend zijn voor dit gedeelte van Voorstad. Of woningen hebben een kleine voortuin met gemetselde afscheiding of woningen staan direct aan de stoep. Aan de overzijde van de locatie ligt de begraafplaats, een rijksmonument en niet meer in gebruik maar prachtig om te bezoeken. Door de hogere ligging is er ook vanuit het Rijsterborgherpark een duidelijke zichtrelatie met de locatie.

Kwaliteiten:

**Nabijheid OV knooppunt  
Gevormd door de spoorgeschiedenis  
Tussen park en groene begraafplaats**

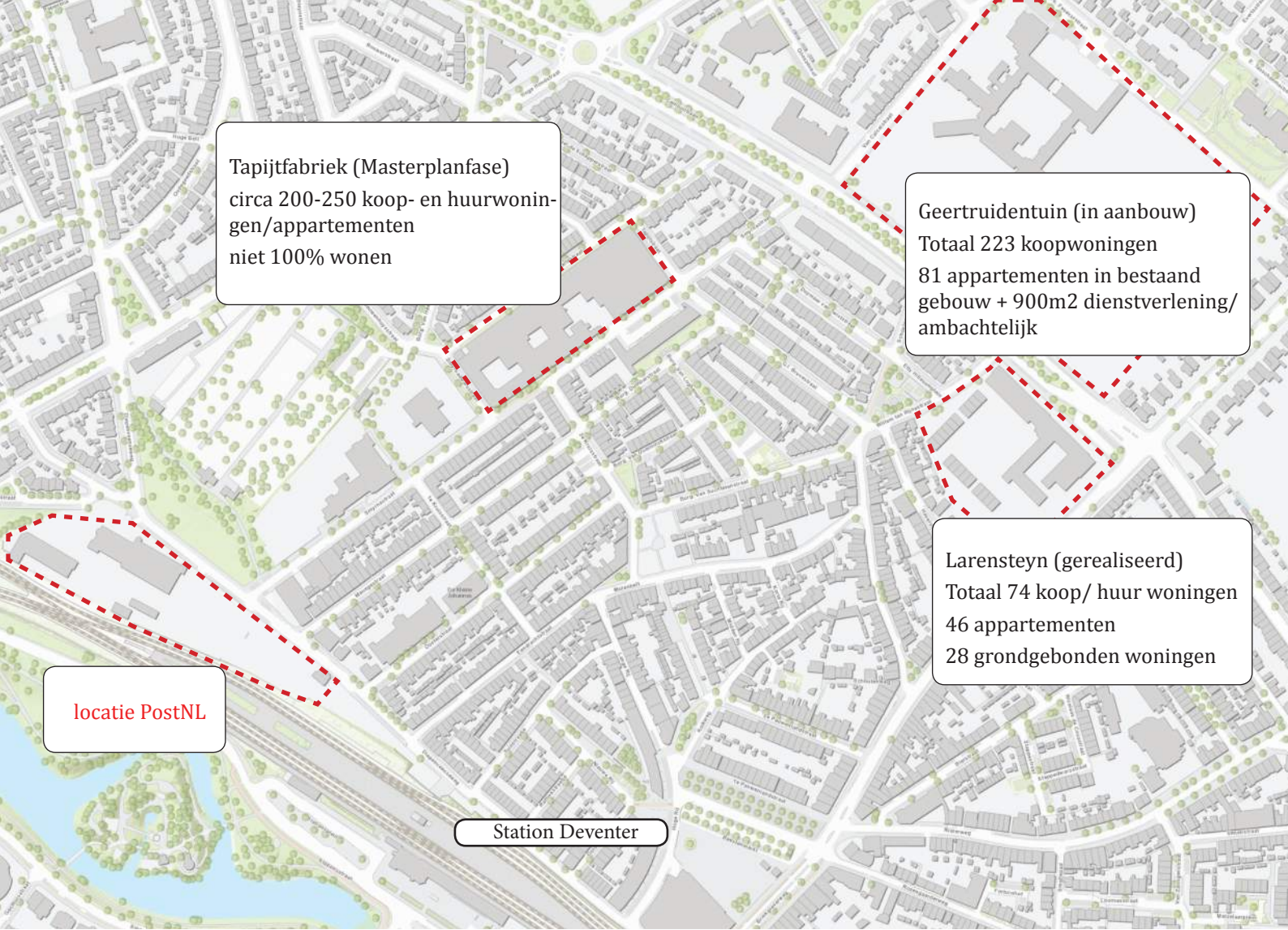
## **Functionele schets**

De wijk kenmerkt zich door een gemengd woonmilieu. Direct in de buurt van de locatie bevindt zich een divers aanbod van woningen aangevuld met wijkfuncties (tankstation, huisarts/ apotheek, school, speeltuinvereniging, moskee, fitnesscentrum, cafetaria e.d.) Op de locatie is nu een fysiotherapeut gevestigd. De locatie is echt de schakel tussen de buurten Rode Dorp en Oosterstraat. Dit gedeelte van de wijk Voorstad, bestaat uit een bijna gelijke verdeling van koop- en huurwoningen. Het overgrote deel zijn grondgebonden woningen met kleine tuinen. In Voorstad is 34% van de woningen kleiner dan 80m<sup>2</sup>. en 20% van de woningen is een etagewoning.

De huurwoningen in de omgeving zijn hoofdzakelijk in het bezit van woonstichting Rentree en Woonbedrijf Ieder1.

## **Historische ontwikkeling**

De locatie is gevormd door de geschiedenis van het spoor dat, na 1874, buiten de vestingwerken is gelegd. Allereerst een spoorverbinding naar Zwolle en later met een ruime bocht, om de oversteek naar de IJsselspoorbrug te maken, naar Apeldoorn. Zowel ruimtelijk als programmatisch had de locatie een verbinding met het spoor. Overblijfselen uit die spoorgeschiedenis zijn ook het oude perron (1981) en het kantoorgebouw (1979) waar de post werd overgeslagen. Een uitgebreide geschiedenis wordt verteld in het hoofdstuk Historische context.



Tapijtfabriek (Masterplanfase)  
circa 200-250 koop- en huurwoningen/appartementen  
niet 100% wonen

Geertruidentuin (in aanbouw)  
Totaal 223 koopwoningen  
81 appartementen in bestaand gebouw + 900m2 dienstverlening/ambachtelijk

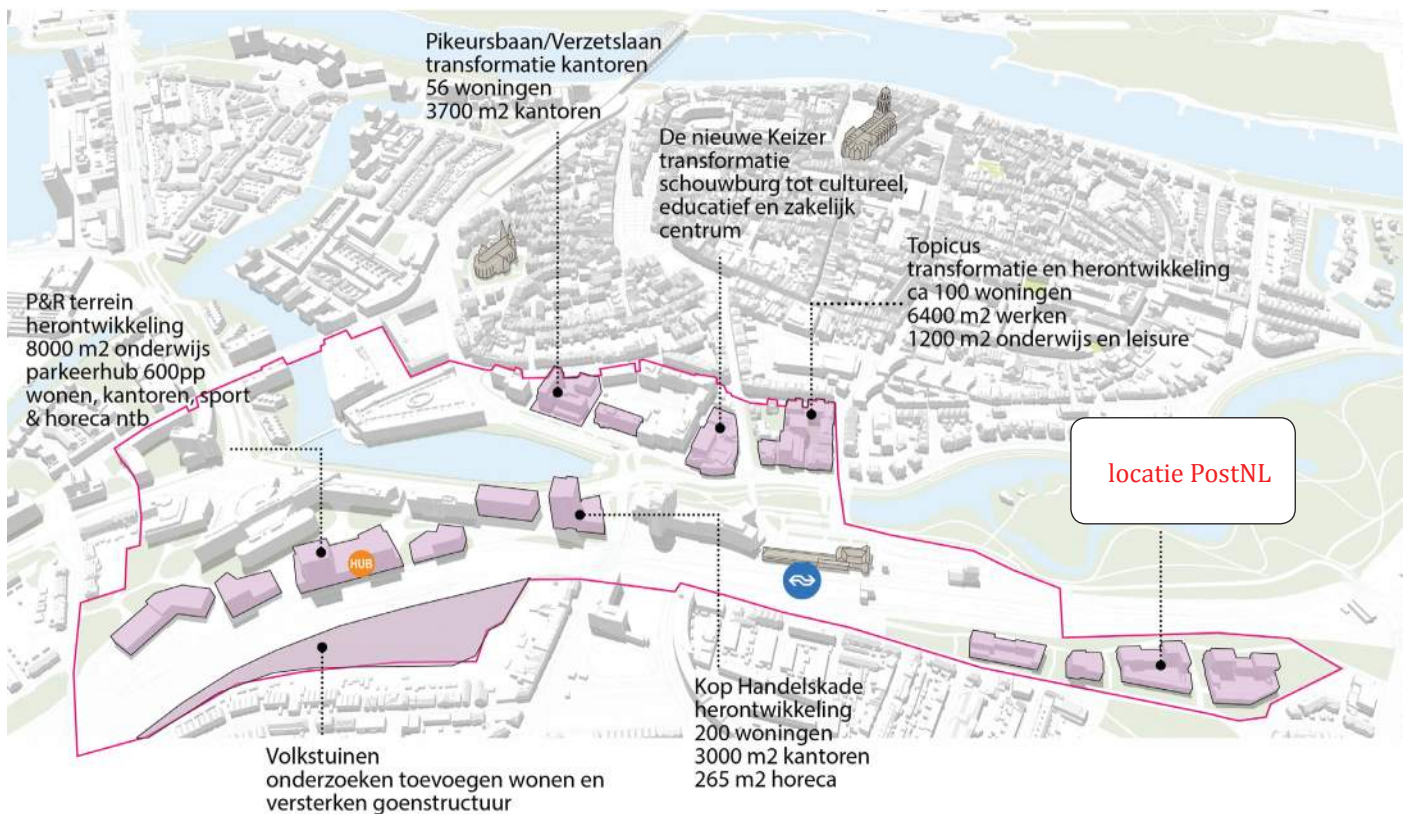
Larensteyn (gerealiseerd)  
Totaal 74 koop/ huur woningen  
46 appartementen  
28 grondgebonden woningen

locatie PostNL

Station Deventer

**Overige ontwikkelingen**

In de nabijheid van de locatie zijn, in Voorstad, een aantal woningbouw en herontwikkelingslocaties aanwezig die zich in verschillende fases bevinden.



Pikeursbaan/Verzetslaan  
transformatie kantoren  
56 woningen  
3700 m2 kantoren

De nieuwe Keizer  
transformatie  
schouwburg tot cultureel,  
educatief en zakelijk  
centrum

Topicus  
transformatie en herontwikkeling  
ca 100 woningen  
6400 m2 werken  
1200 m2 onderwijs en leisure

locatie PostNL

P&R terrein  
herontwikkeling  
8000 m2 onderwijs  
parkeerhub 600pp  
wonen, kantoren, sport  
& horeca ntb

Volkstuinen  
onderzoeken toevoegen wonen en  
versterken goenstructuur

Kop Handelskade  
herontwikkeling  
200 woningen  
3000 m2 kantoren  
265 m2 horeca

# Historische cont

Park en begraafplaats zijn beide monumentaal

Rijsterborgherpark ontstaan op de voormalige vestingwerken -  
Rijsterborgherpad was een wandeling op de vestingwal

Locatie ontstaan tussen de Diepenveenseweg en het eerste spoor naar Zwolle

Door verhoging van het spoor ligt een gedeelte van de locatie op spoorniveau

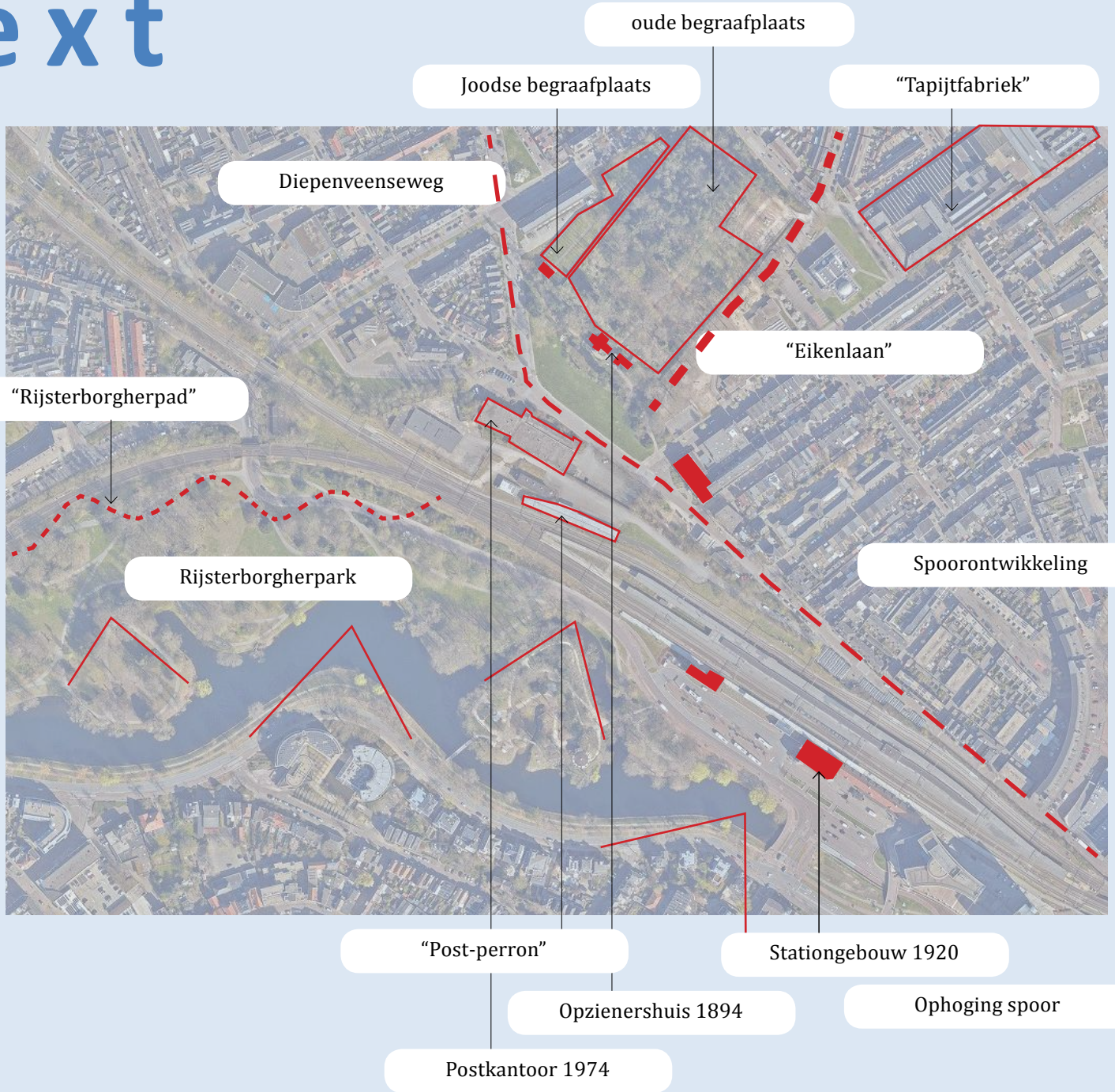
Monumentale panden

Kenmerkende gebouwen voor de spoor en postfunctie - karakteristiek voor de functie en periode

Functie voormalig Verenigingshuis - uitvaartcentrum



# Context



- Kaart 1925
- Begraafplaats met voorveld
- Spoorbocht richting Apledoorn
- Locatie voormalig station Staatsp
- Huidig Vogeleiland

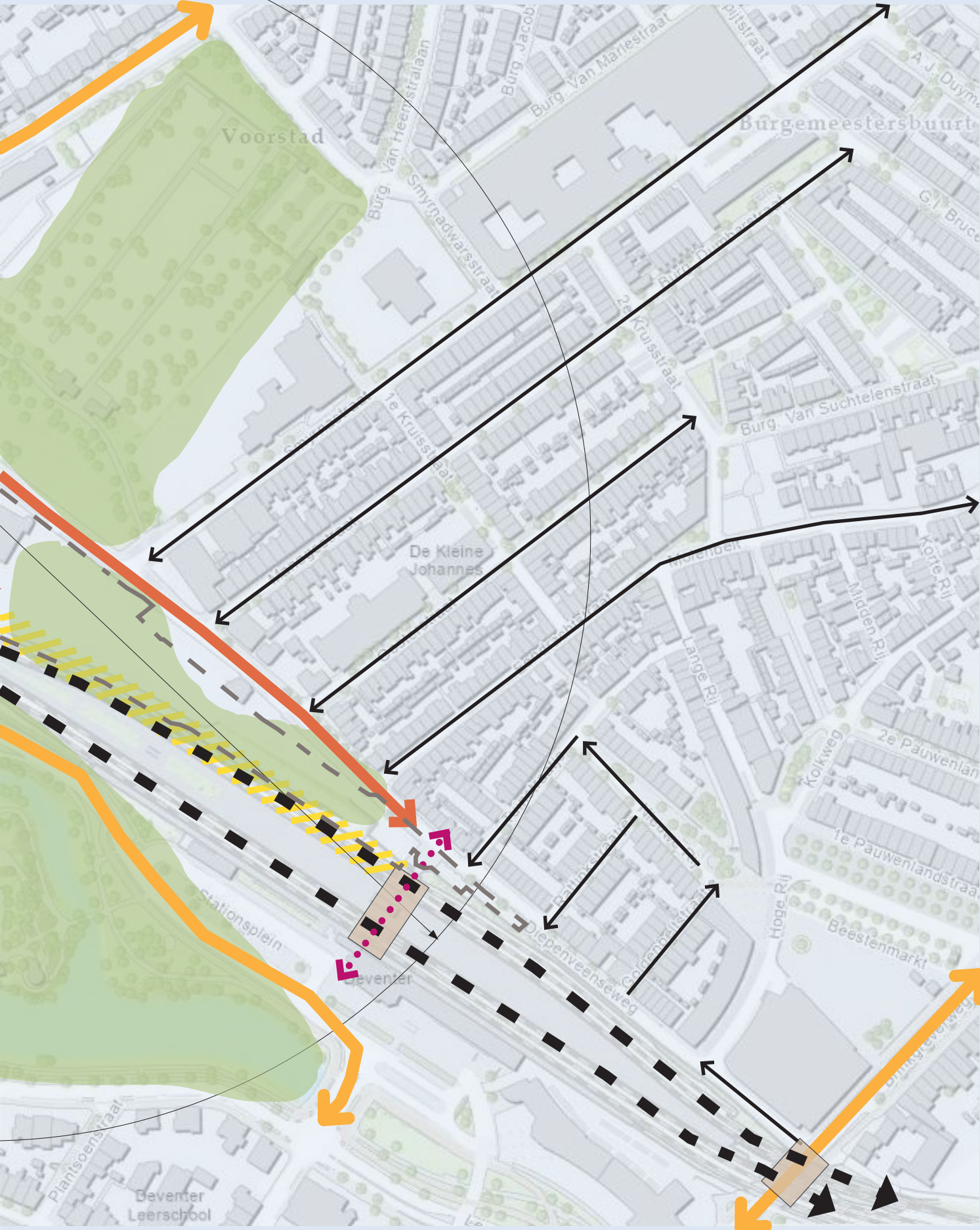


# Ruimtelijke cont

- **Onderdeel van de wijk Voorstad**
- **Nabijheid station en overige voorzieningen**
- **Zeer groene context**
- **Verbinding door multimodale tunnels en door stationshal**
- **Geluidsgevoelige locatie**
- **Onderstations tbv spoor - eigendom en beheer ProRail**

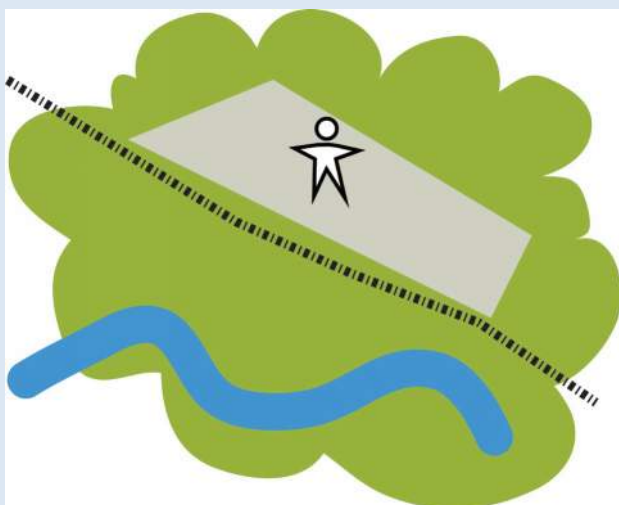


# text

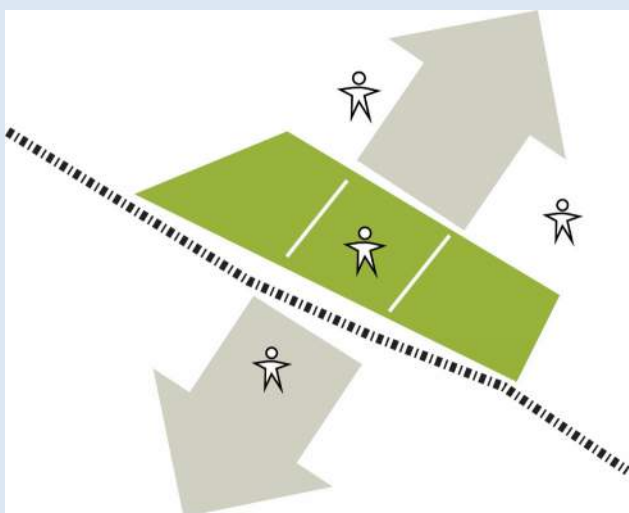


2

A m b i t i e s



- Een plek in het park



- Verbonden met Voorstad



- Een vernieuwende woonomgeving aan het spoor



# Ambities Deventer

## Omgevingsvisie

De grote aantrekkingskracht van de binnenstad en haar directe omgeving zorgt voor een veelheid aan ontwikkelingen in en rondom het kloppend hart van de stad Deventer. De aantrekkingskracht maakt dit gebied, meer specifiek de PostNL locatie, een ontwikkelgebied waar meerdere ambities samenkomen die in de Omgevingsvisie zijn vastgelegd:

- Een kwaliteitsimpuls voor duurzame mobiliteit op de Deventer schaal
- Meer Deventer stedelijkheid en het meer met elkaar verweven raken van wonen, werken en vrije tijd
- Waardevast ondernemen binnen flexibiliteit (functiemenging) en duurzaamheid
- Veiliger en gezonder leven
- Een duurzame toekomst, met extra aandacht voor klimaatadaptatie, energietransitie en circulaire economie
- Meer cultuurhistorische gelaagdheid aanbrengen

## Stadscampus de Kien

Ook is in de Omgevingsvisie het gebied rondom de stationsomgeving en de Buitengracht aangemerkt om door te ontwikkelen tot een Stadscampus. Op basis van een gebiedsgerichte aanpak worden zowel ruimtelijk als programmatisch stevige verbindingen gelegd tussen binnenstad en de Stadscampus. De ambities voor de Stadscampus zijn geformuleerd in het Ontwikkelperspectief Stadscampus De Kien, in 2020 vastgesteld door de Raad.

De PostNL locatie is onderdeel van De Kien, maar door haar ligging ten noorden van de spoorlijn

zal het zich ook ontwikkelen tot een volwaardig en natuurlijk onderdeel van Voorstad. In deze vooroorlogse wijk willen we de bestaande woningvoorraad en de woonomgeving aanpassen aan de hedendaagse woonwensen. We maken het gebied aantrekkelijk voor creatieve stedelingen door een mix van functies te stimuleren. We hebben deze doelgroep hard nodig om de door ons gewenste open informatiestad te worden, maar op dit moment vinden ze weinig geschikte woonruimte. Het opwaarderen en versterken van het gemengde woonmilieu biedt Deventer kansen om zich met een bijzonder woon/vestigingsmilieu nabij een belangrijk openbaar vervoersknooppunt in de regio te profileren. Door het versterken van het gemengde woonmilieu dragen we tevens bij aan het (sociaal) verduurzamen van de vooroorlogse wijken.

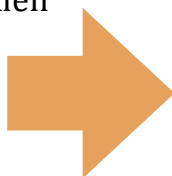
## Deventer groeit

Deventer wordt steeds aantrekkelijker om te wonen en te werken, dit leidt tot nieuwe inzichten en ambities. Deventer staat momenteel ook voor een grote woningbouwopgave; de gemeenteraad heeft bepaald dat er 11.000 woningen gebouwd moeten worden tot 2035. Hiervan zijn 7.000 woningen nodig om de autonome groei van Deventer op te vangen, 4.000 woningen worden extra toegevoegd om jongeren aan te trekken en de arbeidsmarkt te versterken.

We willen tegelijkertijd de stad ook duurzamer, gezonder, aantrekkelijker en beter bereikbaar maken. Deventer kiest daarom zoveel mogelijk voor inbreiding in de bestaande stad, waarbij binnenstedelijke verdichting wordt beschouwd als een middel en niet als doel op zich. De PostNL locatie is een binnenstedelijke inbreidingslocatie.

### Ambities voor Stadscampus De Kien

- Groen, slim en gezond
- Ontmoeting
- Functionele gelaagdheid



### Ambities PostNL

- Een plek in het park
- Verbonden met Voorstad
- Een vernieuwende woonomgeving aan het spoor

# Een plek in het park





- **culuurhistorische landschappelijke waarde zichtbaar en voelbaar**
- **een echt groene leefomgeving maken (Groen tenzij...)**
- **wonen en werken in een groene parkachtige omgeving**



De ambitie is om met de ontwikkeling van de PostNL locatie bij te dragen aan een gezonde fysieke leefomgeving.

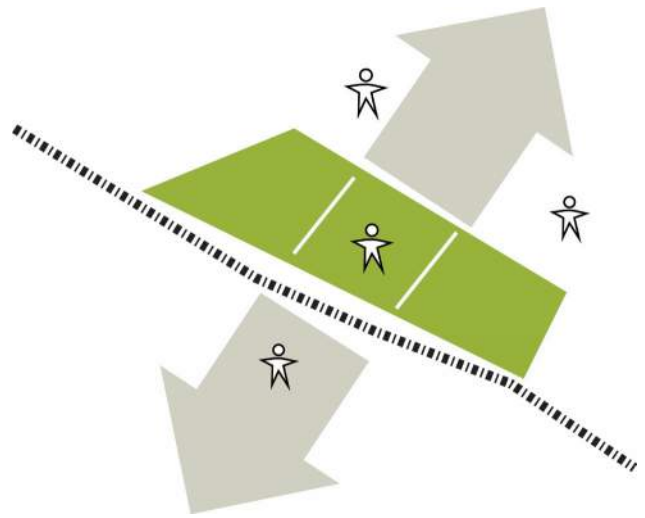
De ambitie is om de locatie onderdeel te maken van de sterke groenstructuur en een verbinding te maken met de monumentale groene elementen, de oude begraafplaats en het Rijsterborgherpark. De ontwikkeling van de locatie wordt een plek in het groen waarbij de historische context voelbaar is. Een plek die onderdeel uitmaakt van de groene parkachtige omgeving en die gevormd is door de aanleg en het gebruik van het spoor. Het hoogteverschil en de verschillende zichtlijnen zijn allerlei aanleidingen om het gebied een parkachtig groen karakter te geven.



# Verbonden met Voorstad

# 2





De ambitie is om de locatie te verbinden met de wijk Voorstad en meer specifiek met de Burgemeestersbuurt, het Rode dorp en de omgeving Oosterstraat en Oudegoedstraat, de direct aangrenzende buurten. Zowel programmatisch, een aanvullend woon- en werkprogramma, als ruimtelijk, verblijfsplekken maken en verbeterde routes, zoekt de herontwikkeling een verbinding met de Voorstad.

### Aansluiten bij gemengd woonmilieu

Met de herontwikkeling en de invulling van het programma wordt aangesloten op de Woonvisie en de in 2023 gesloten Woondeal met Provincie en het Rijk.

Het accent ligt op wonen (75%) waarbij werken (25%) ook onderdeel is van het plan. Hierbij kan gedacht worden aan werkplaatsen en ateliers, maatschappelijke functies als een huisartsenpraktijk, of andere buurt gerelateerde functies die bijdragen aan de levendigheid van de plek.

De locatie heeft de potentie om een plek te worden waar mensen uit de buurt naar kunnen “doorstromen”. Een nieuwe stap in hun wooncarriere in dezelfde buurt.

### Benut kennis in de buurt

Het betrekken van stakeholders met kennis over de buurt is een meerwaarde voor het ontwikkelproces en om te komen tot een juiste versterking van het gemengde woonmilieu. Het levert ook een inzicht op in de wensen en kansen die spelen in de buurt.

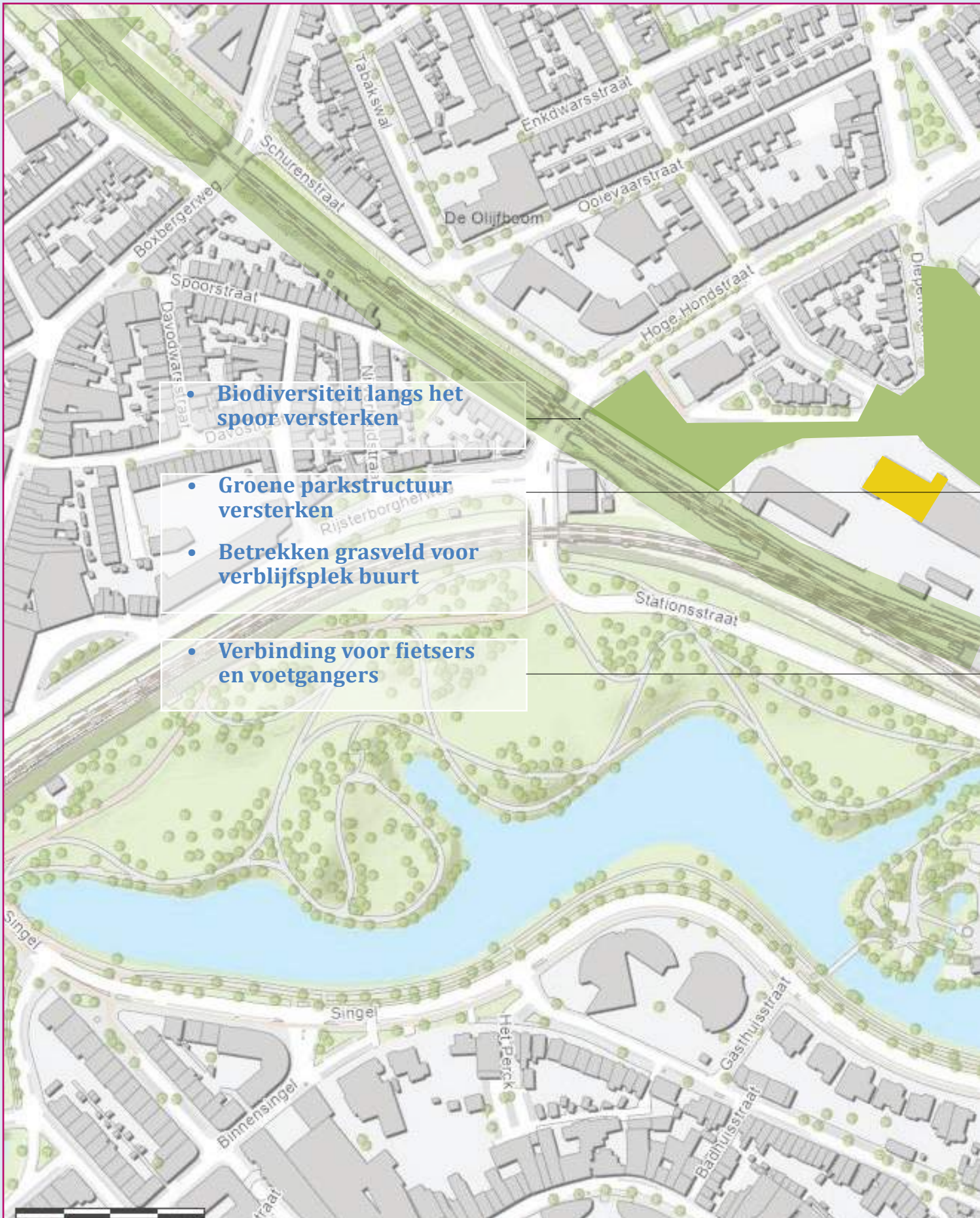
### Aandacht voor betaalbare woningen

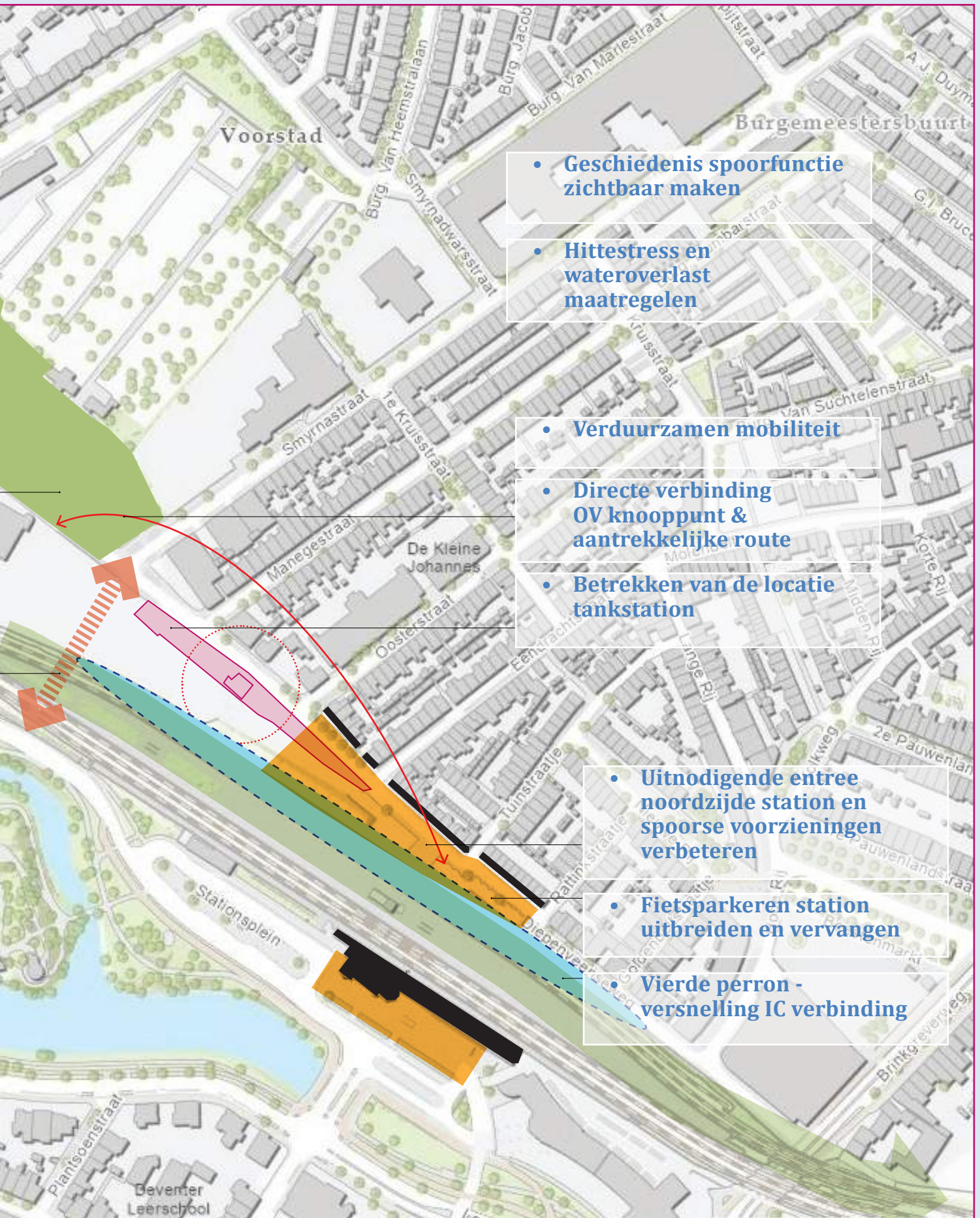
Er is specifieke aandacht voor het realiseren van betaalbare woningen voor zowel huurders als starters op de woningmarkt.

Doelgroepen die aansluiten bij de campusgedachte en bij Voorstad: young professionals, creatieve stedelingen\* (gezinnen en kleine huishoudens) en mogelijk ook voor ouderen.

Het is een uitdaging om innovatieve manieren te zoeken om betaalbare woningen te realiseren. Vernieuwende ideeën worden gestimuleerd om betaalbare woningen te maken. Experimenteer bijvoorbeeld met de woonvorm, met kaal opleveren en kopers laten afbouwen, met prefab woningen en dergelijke.

# Kansen





- **Geschiedenis spoorfunctie zichtbaar maken**

- **Hittestress en wateroverlast maatregelen**

- **Verduurzamen mobiliteit**

- **Directe verbinding OV knooppunt & aantrekkelijke route**

- **Betrekken van de locatie tankstation**

- **Uitnodigende entree noordzijde station en spoorse voorzieningen verbeteren**

- **Fietsparkeren station uitbreiden en vervangen**

- **Vierde perron - versnelling IC verbinding**

*1 plus 1 is 3*  
*slim koppelen van de opgave*

# Vernieuwende woonomgeving aan h



# 3 net spoor



De ambitie is om een vernieuwende en gemengde woonomgeving te maken. De locatie ligt zo dicht op een openbaar vervoersknooppunt dat hier slim en innovatief omgegaan kan worden met het mobiliteitsvraagstuk. Daarnaast is de locatie onderdeel van de stadscampus De Kien. De campus mengt zich op deze locatie met de wijk Voorstad. Het heeft de potentie zich te ontwikkelen tot een inspirerende en energievolle plek dat een (t) huis biedt voor verschillende doelgroepen. Juist op deze plek kan gezocht worden naar slimme en vernieuwende oplossingen om de ambities en opgave vorm te geven.

## Duurzame mobiliteit

De gemeente heeft een raads kader voor mobiliteitsbeleid, inclusief autoparkeren. We streven naar zoveel mogelijk gebruik van alternatieven. De ligging bovenop het station biedt daarvoor een goede optie. Afhankelijk van de opzet, kan binnen het raads kader hiermee rekening worden gehouden. Dit vraagt in de volgende (masterplan-)fase nader onderzoek om passende keuzes te maken op basis van de ambities voor duurzame mobiliteit. In het Bestuursakkoord 2022-2026 'Dichtbij, Betrokken & Bevlogen' wordt stevig ingezet op de verduurzaming van verkeer en infrastructuur om de leefomgeving veiliger en gezonder te maken. Vanuit deze ambitie en de wens om de verkeersdruk op de omgeving in ieder geval niet te vergroten moet het bij de ontwikkeling van de Post NL locatie – een locatie met prima Openbaar Vervoer om de hoek- de ambitie zijn om op alternatieve mobiliteitsconcepten in te zetten. Inzetten op het stimuleren van lopen en fietsen, het netwerk en routes versterken die daarbij kunnen helpen en realiseer aantrekkelijk en gebruiksvriendelijk fietsparkeren.

Onderzoek deelmobiliteit om vooral de mobiliteitsvraag en het gebruik te faciliteren. (Zie ook de checklist mobiliteit)

Uitgangspunt bij de ontwikkeling is een integrale mobiliteitsoplossing die aansluit bij de ambitie van de NS, de Stadscampus en de gemeente. Deze ambities, geformuleerd in het ontwikkelperspectief en de Omgevingsvisie, overstijgen de locatie Post NL waarbij ook toekomstige ontwikkelingen in de omgeving meespelen. Ook de ambitie om ruimte te reserveren voor een vierde perron ten behoeve van regionaal en IC personenvervoer, is van belang. Gezien alle ruimtevragen wordt dit nog een grote uitdaging. De opgave dient integraal benaderd te worden. De initiatiefnemer is aan zet.

## Multi-functioneel en flexibel

Toekomstige bebouwing dient flexibel en multi-functioneel te zijn. Veranderende vragen en gebruik in de tijd kunnen dan binnen de bebouwingstructuur worden opgevangen zonder sloop.

## Innovatief en slim

Slimme en innovatieve technieken helpen bewoners in hun dagelijks leven. In huis met het regelen van energie en wateropvang en hergebruik, met vervoer en afval, met een deeeconomie van spullen.

3

Bouwstenen

# en

**De ruimtelijke vertaling van de gestelde ambities komt tot stand door de uitwerking in vier bouwstenen. Deze bouwstenen beschrijven de uitgangspunten die worden meegegeven voor de ontwikkeling om te komen tot de ambities.**

**Ze zorgen er voor dat er een samenhang is met de verschillende opgaves, de omgeving en de ruimtelijke inpassing.**

**Daarnaast is er ruimte om onderscheidende kwaliteiten toe te voegen die een bijdrage zullen leveren aan de identiteit en herkenbaarheid van het gebied.**

De bouwstenen zijn:

- Een klimaatadaptieve ontwikkeling
- Functioneel aansluiten bij Voorstad
- Plekken en routes versterken
- Samenhang in bebouwing en buitenruimte



# 1 Een klimaatadaptieve ontwikkeling

Maak gebruik van de landelijke maatlat klimaatadaptieve gebouwde omgeving.

## Groenstructuren versterken

- Gelaagdheid in het groen, hoogteverschil in het terrein en de ecologische spoorzone benutten.
- Zet in op diversiteit in het groen om gebiedseigen biodiversiteit te versterken.
- Natuurinclusief Bouwen is een eis. Een checklist in de Masterplan fase zal worden opgesteld waarbij een groot aantal punten behaald zou moeten worden.
- Maak onderscheid in zichtgroen, verblijfsgroen en straat groen. Groen om naar te kijken maar niet door heen te lopen. Groen om te recreëren, doorheen te lopen en/of te beleven. Groen dat de wandel en fietsroutes begeleidt en van schaduw en koelte voorziet op hete dagen.
- Ontwerp de locatie ook vanuit het perspectief vanuit het Rijsterborgherpark en vanaf het spoor.

## Hittestress maatregelen

- Tref hittestress maatregelen aan gebouwen én in de buitenruimte/ openbare ruimte. Dat betekent zo min mogelijk verharding, zoveel mogelijk groenoppervlak, en inzetten op fiets en voetgangers. Dit draagt ook bij aan akoestische optimalisatie en een gezonde leefomgeving.

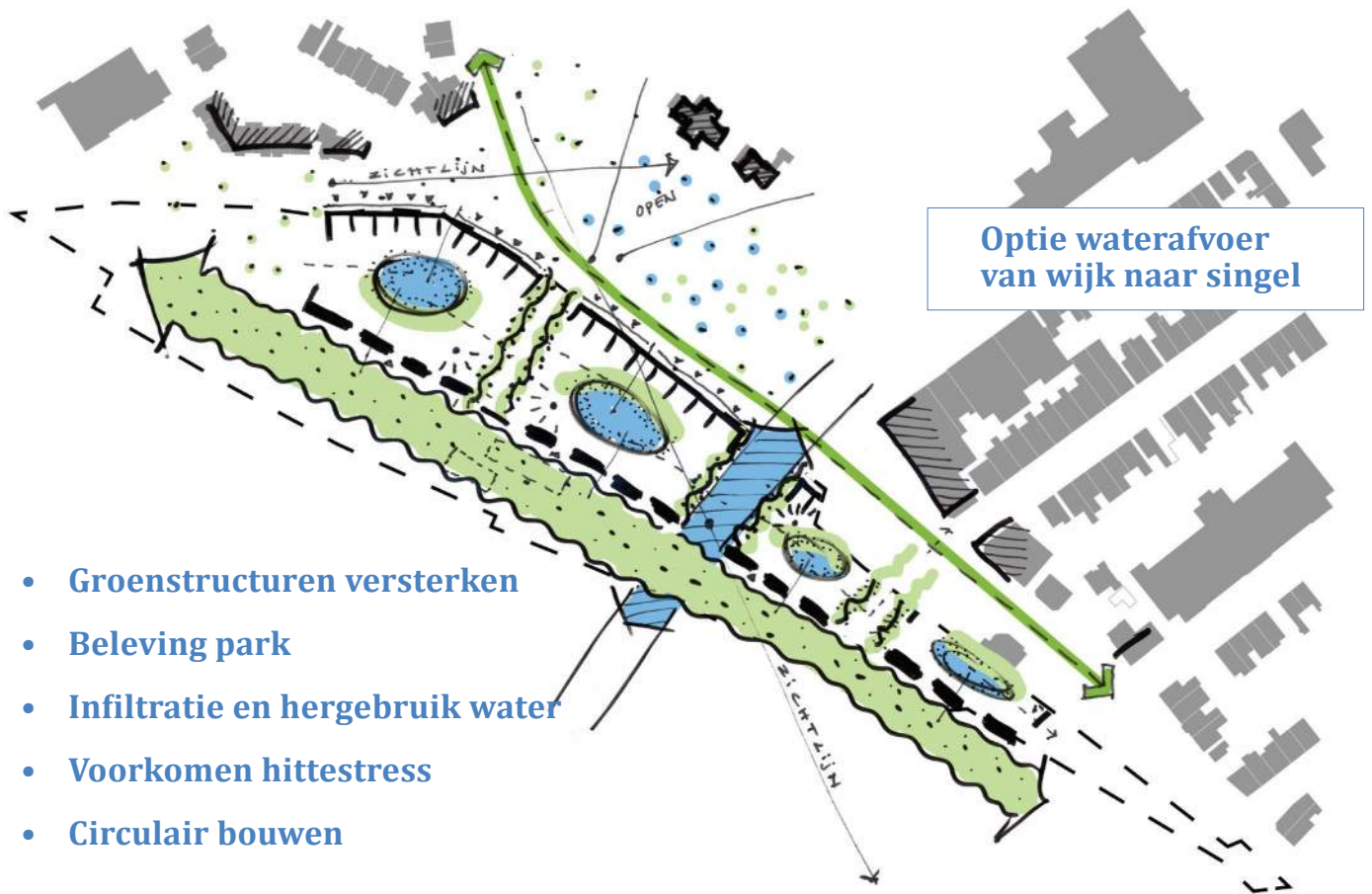
## Water

- Vang regenwater op en hergebruik het water in het plan in de gebouwen én de buitenruimte.
- Houd water vast en laat het water infiltreren in de bodem om droogte te voorkomen.
- Experimenteer met half-verharding zodat water de bodem in kan
- De eerste 20 mm van een regenbui moet op eigen terrein geborgen kunnen worden in een wadi of een infiltratievoorziening zonder dat dit afstroomt naar openbaar terrein.

## Circulair bouwen

We spreken van circulair bouwen als bij de totstandkoming of renovatie van gebouwen zo min mogelijk nieuwe grondstoffen worden gebruikt en zo min mogelijk vervuiling plaatsvindt. We kijken hierbij naar de gehele keten en dus niet alleen naar de materialen die gebruikt worden. Van ontwerp, tot bouw, tot exploitatie van het gebouw.

- Hergebruik van materialen,
- Pas herbruikbare materialen toe.
- Pas 'biobased' materialen toe.



- Groenstructuren versterken
- Beleving park
- Infiltratie en hergebruik water
- Voorkomen hittestress
- Circulair bouwen



# 2 Functioneel aansluiten bij Voorstad

## Een voet- en fietsverbinding

- Onderdeel van de ontwikkeling wordt een verbinding tussen de Voorstad en de binnenstad. Onderzoek in de masterplanfase zal de voorkeur voor een verbinding over óf onder het spoor aangeven. Op deze manier zal het langzaam verkeer vanuit de wijk Voorstad een snelle, veilige en makkelijke verbinding krijgen met het centrum van Deventer.
- Deze verbinding kan ook bijdrage aan meerdere opgave rondom de locatie zoals mogelijk toegang tot de perrons, de aanleg van een vierde perron en het stimuleren van het OV gebruik. Bij een tunnel variant kan een koppeling gemaakt worden met het afvoeren van teveel water in de wijk richting de singel.
- De verbinding is ruim en toegankelijk en heeft een uitnodigende uitstraling. Niet smal en donker. Ruime maat voor groen en voordeuren.

## Voorstad

- Het is noodzakelijk om de verschillende doelgroepen te betrekken bij de planvorming. Voorstad kent veel grondgebonden huurwoningen. De mensen die in koopwoningen wonen zijn het meest actief in de wijk. Er is behoefte vanuit de buurt om de achterzijde van het station, in combinatie met de 'sluiproute' Diepenveenseweg, te verbeteren.
- Een aanvullend woonprogramma voor de buurt is op deze pagina weergegeven. De buurt kent een aantal wijkvoorzieningen. Er zal in de volgende fase een onderzoek moeten komen die duidelijkheid geeft over welke functies hierbij goed aansluiten. In de planontwikkeling wordt hiermee rekening gehouden.

## Ontmoeten

Het stimuleren van ontmoeting in de wijk draagt bij aan een gezonde en sociale leefomgeving. Maak plekken om uit te rusten. Plekken om de koelte en schaduw op te zoeken. Een plek binnen (Third Place)

die niet thuis is en ook niet werk, waar men elkaar kan ontmoeten en een praatje kan maken.

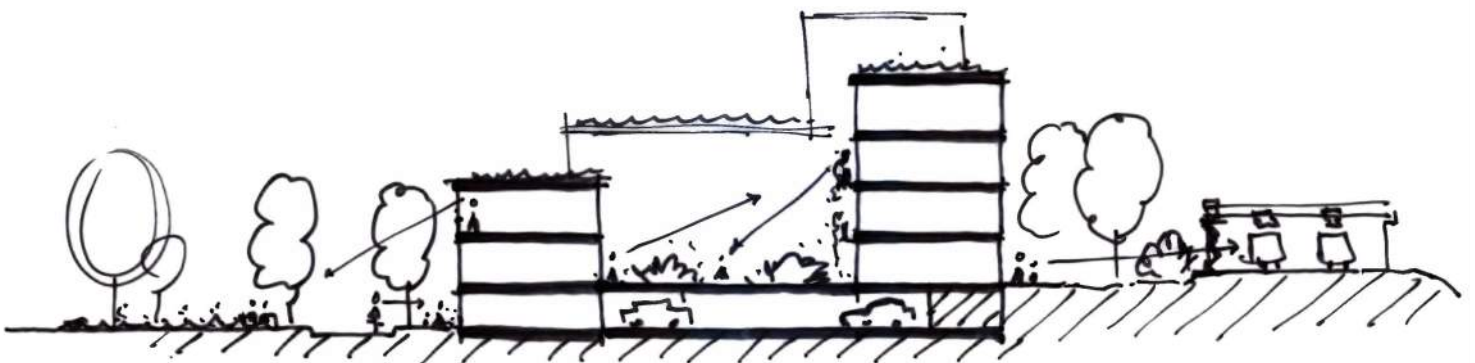
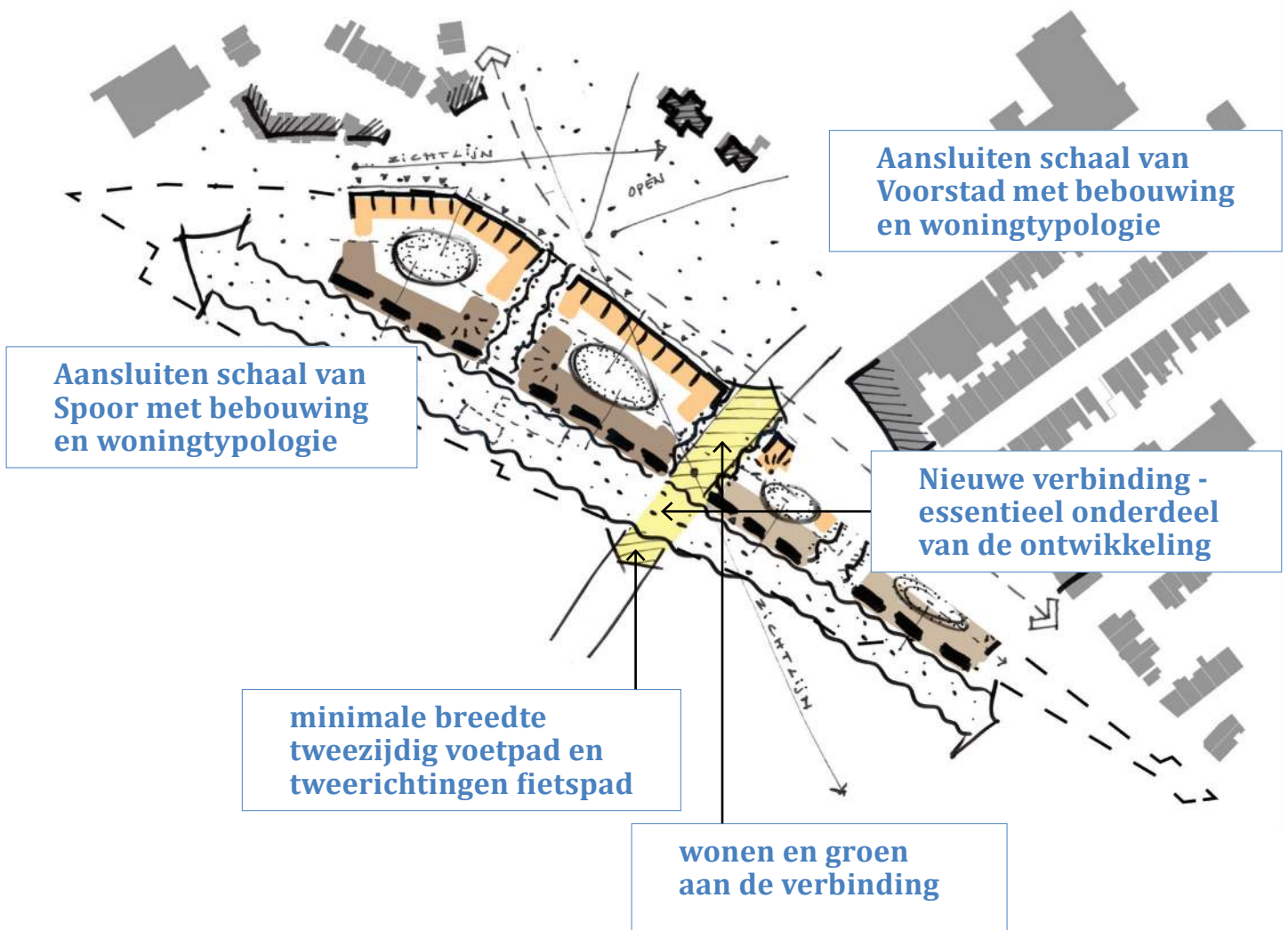
## Programma

Voor de ontwikkeling wordt ingezet op 25% werkgerelateerd programma en 75% wonen. Het beoogd woonprogramma voor de PostNL locatie, in relatie tot de Stadscampus de Kien en de ontwikkelingen in Voorstad, is samengesteld vanuit de onlangs gesloten Woondeal. De volgende programmatische verdeling wordt meegegeven voor het woonprogramma:

- 30% sociale huur
- 40% middenhuur / betaalbare koop
  - 5-10% middeldure huur
  - +/- 5% sociale koop
  - +/- 10% koop 250.000 – 300.000
  - +/- 10% koop 300.000 – 355.000
- 30% dure koop (>355.000,-)\*

## 75% wonen en 25% werken

- Er wordt gezocht naar aanvullende programma voor deze locatie. Aan het wonen gerelateerde functies, zoals kleine daghoreca, fysiotherapeut of huisarts, werkplekken of ateliers.
- Het parkeren voor voertuigen en fietsen dient volgens het parkeerbeleid uitgevoerd te worden. Gebouwd parkeren is het uitgangspunt om zoveel mogelijk ruimte open te houden voor een groene inrichting met zo min mogelijk verharding. De huidig geldende parkeernormen zijn uitgangspunt voor de ontwikkeling.
- De huidige situatie kent een parkeerregime met vergunningen voor een deel van de buurt. Het doel is om de parkeerdruk in de buurt niet te vergroten. Het is daarom het onderzoeken waard om dit regime in combinatie met de ontwikkeling te vergroten/ te verbreden.



\*Er is een koppeling van het te realiseren betaalbare woonprogramma met de woningbouwimpuls (WBI) en Versnellingsgelden en de hoogte van de toe te passen NHG grens staat op het moment van vaststellen van dit handelingsperspectief nog ter discussie, er is voor nu uitgegaan van het niveau van 2022, dit kan echter gedurende de looptijd van het proces en totstandkoming van het Masterplan mogelijk wijzigen.

# 3 Routes maken/Plekken versterken

## Geschiedenis van de plek herkenbaar

- De oude route van Diepenveenseweg versterken door zichtlijnen in tact te houden en de lange lijnen te benadrukken.
- Gebruik het hoogteverschil in het terrein ten behoeve van de ontwikkeling en laat het terugkomen als herkenbaar element dat herinnert aan het vroegere gebruik.
- Breng de relatie met het spoor terug in de ontwikkeling door het maken van wandelroutes en/of zichtlijnen.
- Maak de spoorgeschiedenis herkenbaar.
- De bestaande groene structuren versterken en verbinden. Het park aan beide zijden van het spoor samen laten komen in een integraal ontwerp waar de ontwikkeling een onderdeel van is.

## Verblijven

- Plekken maken waar men kan verblijven in het groen.
- Een plek in het park.
- Er is weinig groen in de rest van de buurt. Gebruik het aanwezige groen rondom de locatie om hier aantrekkelijk te verblijven zodat dit niet alleen een plek wordt waar vooral doorheen gegaan wordt.
- Draag bij aan groene verblijfsplekken voor de nieuwe en bestaande bewoners; draag bij aan een groene stadstraat Diepenveenseweg; draag bij aan de kans om de stationszijde als entreeplein in te richting.
- Bij de inrichting en aansluiting op de openbare ruimte dient men te voldoen aan het PVE: Programma van Eisen Openbare Ruimte. Zie ook de gemeentelijke website voor de meest recente informatie.

## Fietsen en lopen stimuleren

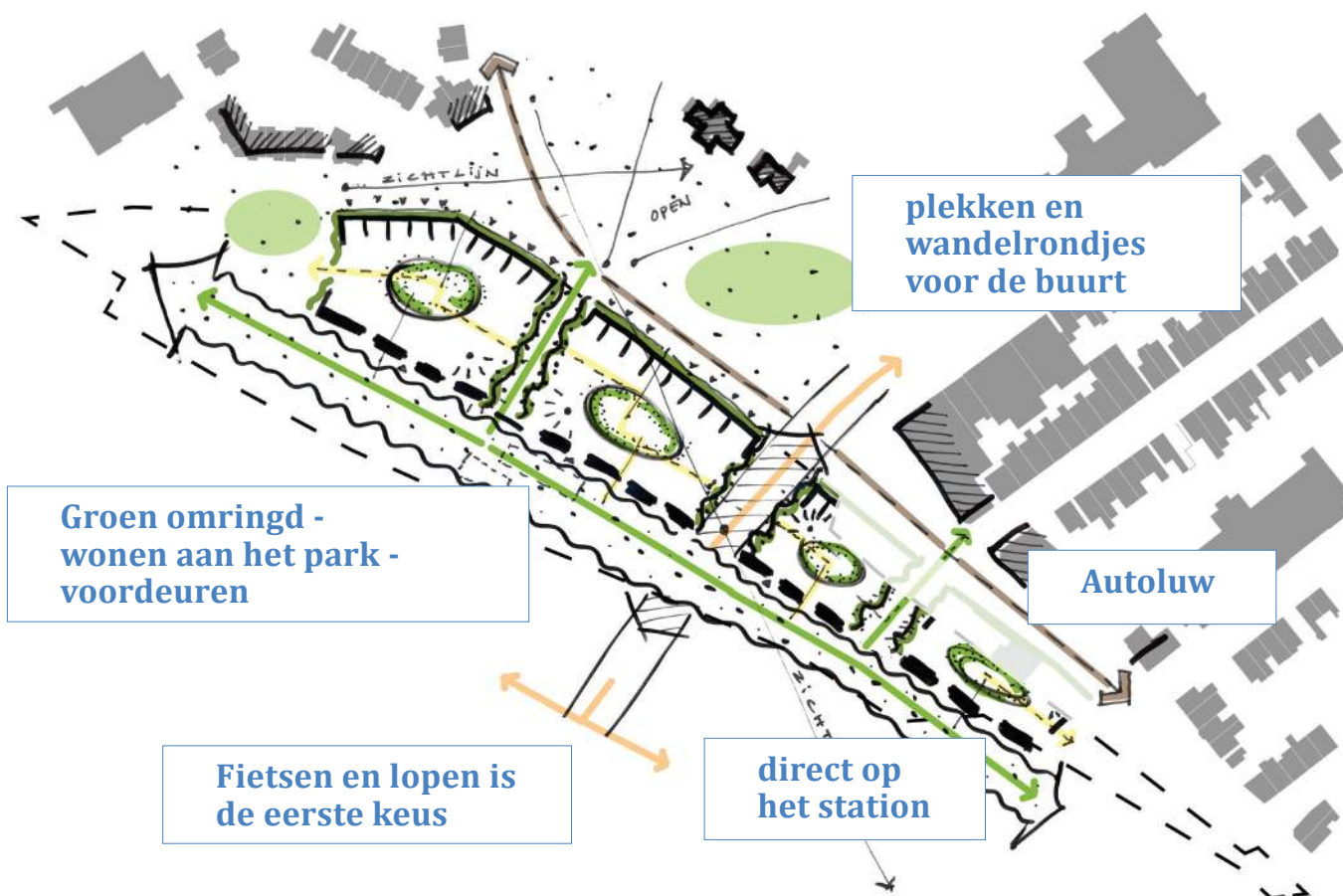
- Een directe en aantrekkelijke verbinding tussen de ene en andere zijde van het spoor die dag en nacht voor fietsers en voetgangers te gebruiken is levert een aanwinst voor de stad.
- Maak van het fiets parkeren een excellente ervaring en maak het gebruik van de fiets de eerste keus. Goede zichtbare en comfortabele fietsenstallingen maken aan directe fietsroutes helpt daarbij.
- Maak verschillende routes om lopen te stimuleren. Een rondje langs het spoor, bijvoorbeeld, en het aansluiten op bestaande wandelpaden en structuren helpt hierbij.

## Verkeer

- Routes voor het auto verkeer worden beperkt. De ontwikkellocatie worden 'beschermd' tegen parkeren van buitenaf.
- Verbindingen direct naar het station en de (bus) perrons stimuleren het gebruik van openbaar vervoer.
- Het blijft noodzakelijk om de Diepenveenseweg toegankelijk te houden voor autoverkeer.
- Onderzoek een kiss en ride plek nabij noordzijde station in combinatie met het autoluw maken van het gebied. Dit betekent dat er sprake is van relatief weinig gemotoriseerd verkeer.

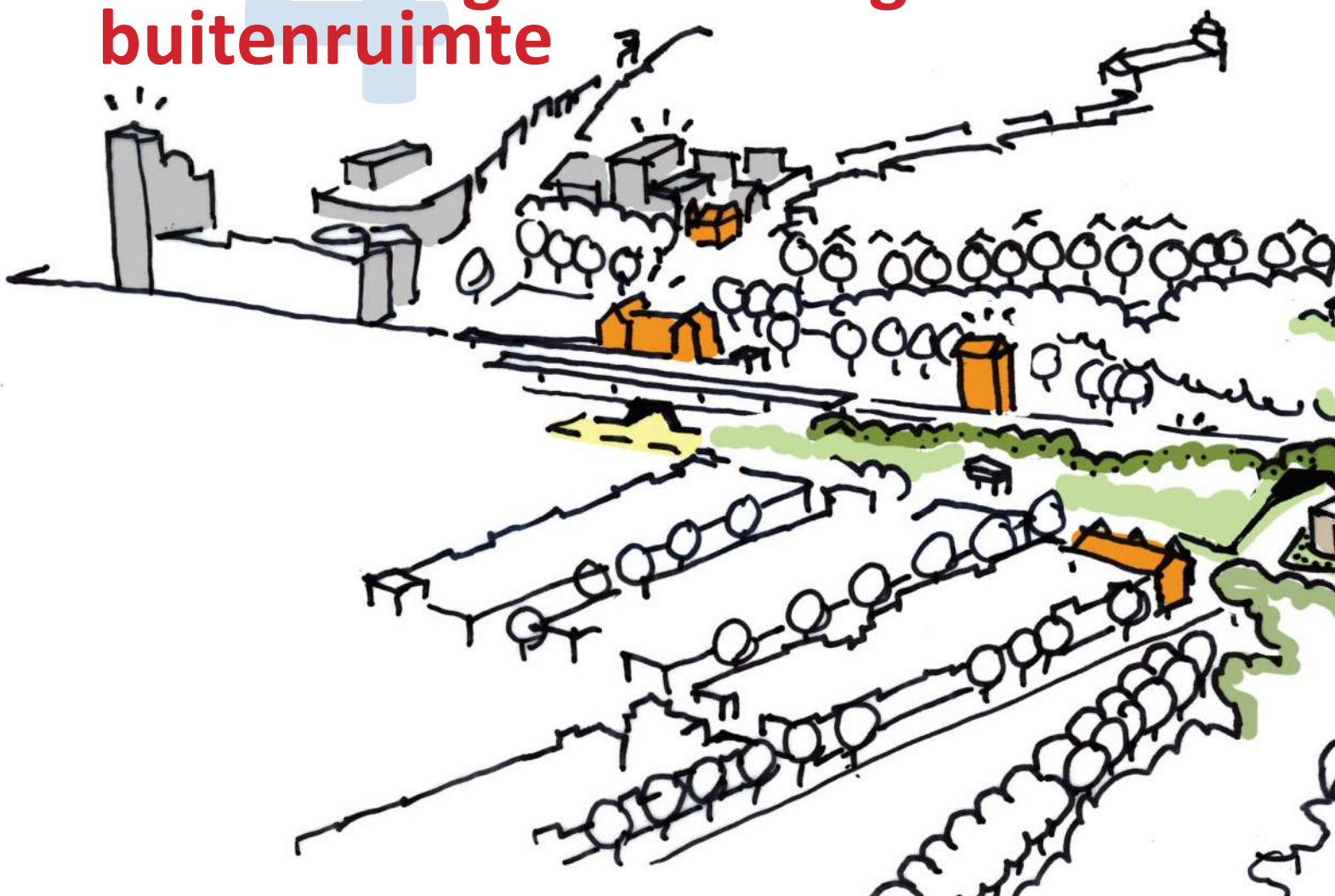
## Openbare ruimte

- Koppel de ontwikkeling aan de meerjaren onderhoudsplannen van de gemeente Deventer voor de openbare ruimte.
- Toekomstige openbare wegen, paden en parkeerplaatsen met een openbaar karakter dienen in eigendom en beheer te komen bij de gemeente Deventer. Bij uitzonderingen worden specifieke randvoorwaarden afgestemd met de gemeentelijke beheergroep.
- Houd er rekening mee dat benodigde technische ruimtes voor openbare nutswerken, zoals trafo's, bij voorkeur worden verwerkt op eigen terrein en niet in de openbare ruimte.



**de cultuurhistorische herkenbaarheid komt terug door het versterken van zichtlijnen en routes in relatie tot de monumentale panden en grote structuren als de monumentale begraafplaats en Rijsterborgherpark**

# 4 Samenhang bebouwing en buitenruimte



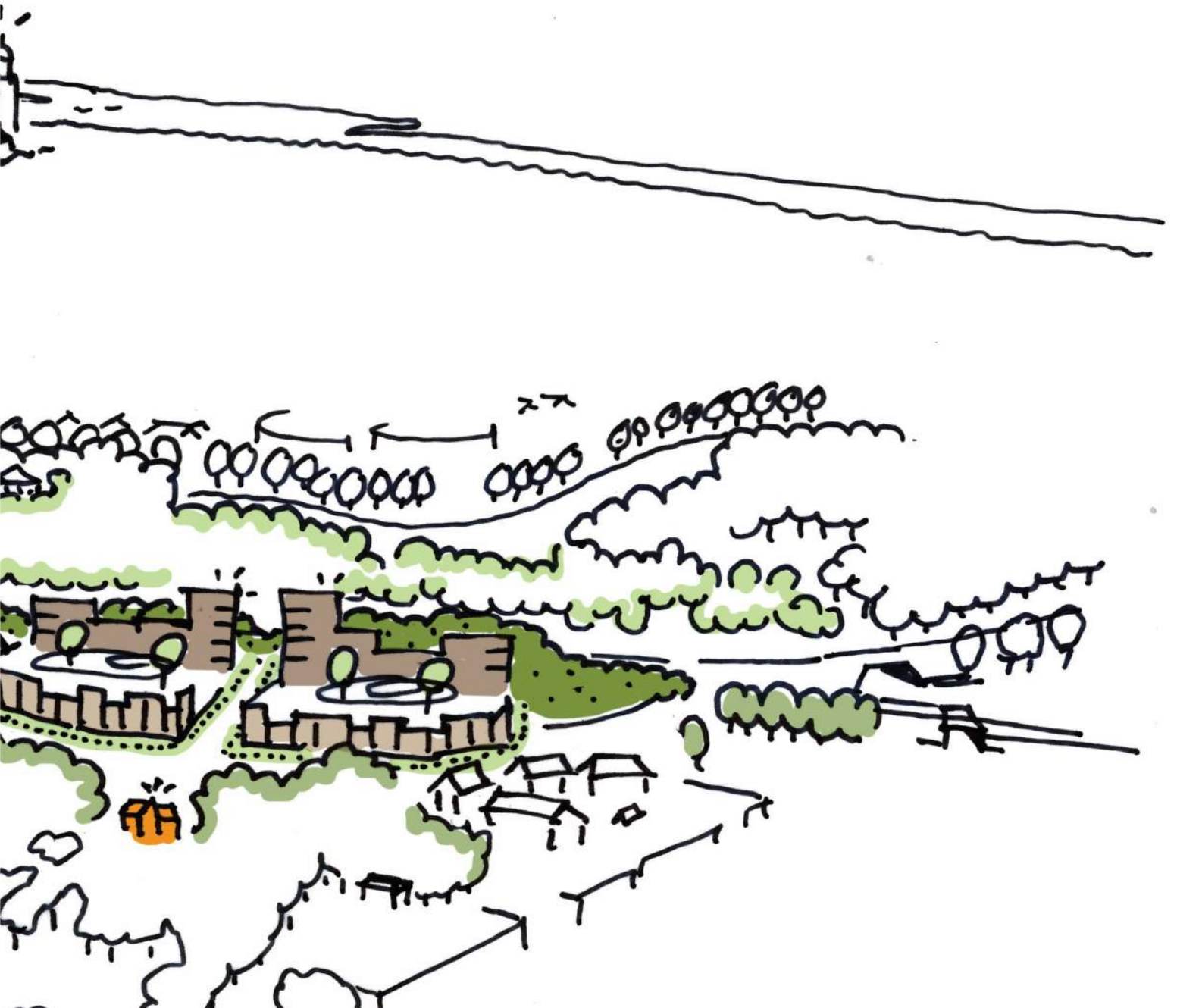
Samenhang in bebouwing en buitenruimte gaat over hoe de ruimte tussen de gebouwen wordt vormgegeven. In de planontwikkeling dient dit vorm te krijgen. De volgende uitgangspunten dienen meegenomen te worden.

## Aansluiten buurtstraten

- De bouwhoogte aan de bestaande woonstraten dient maximaal 3 á 4 lagen te zijn. Sluit aan bij de schaal van de Schurenstraat, de Enkstraat, en de Diepenveenseweg.
- In het verlengde van deze straten liggen zichtlijnen die het zicht op herkenbare bebouwing open houdt. Dit helpt bij de herkenbaarheid van het gebied en de oriëntatie in de buurt.
- Het Ontwikkelperspectief de Kien biedt de ruimte om 45m hoog te bouwen. Een verdeling van die bouwlagen langs het spoor is goed voorstelbaar.

## Compacte blok opbouw

- De verdichtingsopgave vraagt om een blok opbouw die compact is en gecombineerd wordt met gebouwd parkeren.
- De locatie vraagt om een presentatie aan de Diepenveenseweg die het voorterrein van de begraafplaats een duidelijke voorgevel wand geeft.
- Ook de zijde aan het spoor verdient dezelfde aandacht vanwege het zicht vanuit het park en vanaf het spoor. Denk daarbij aan een alzijdigheid van de gebouwen en bouwblokken die ook in het gebruik van de openbare ruimte vorm krijgt.
- Entrees, voorgevels en representatieve gevels rondom zorgen voor een actieve en levendige begane grond.



### Geluidswand spoor

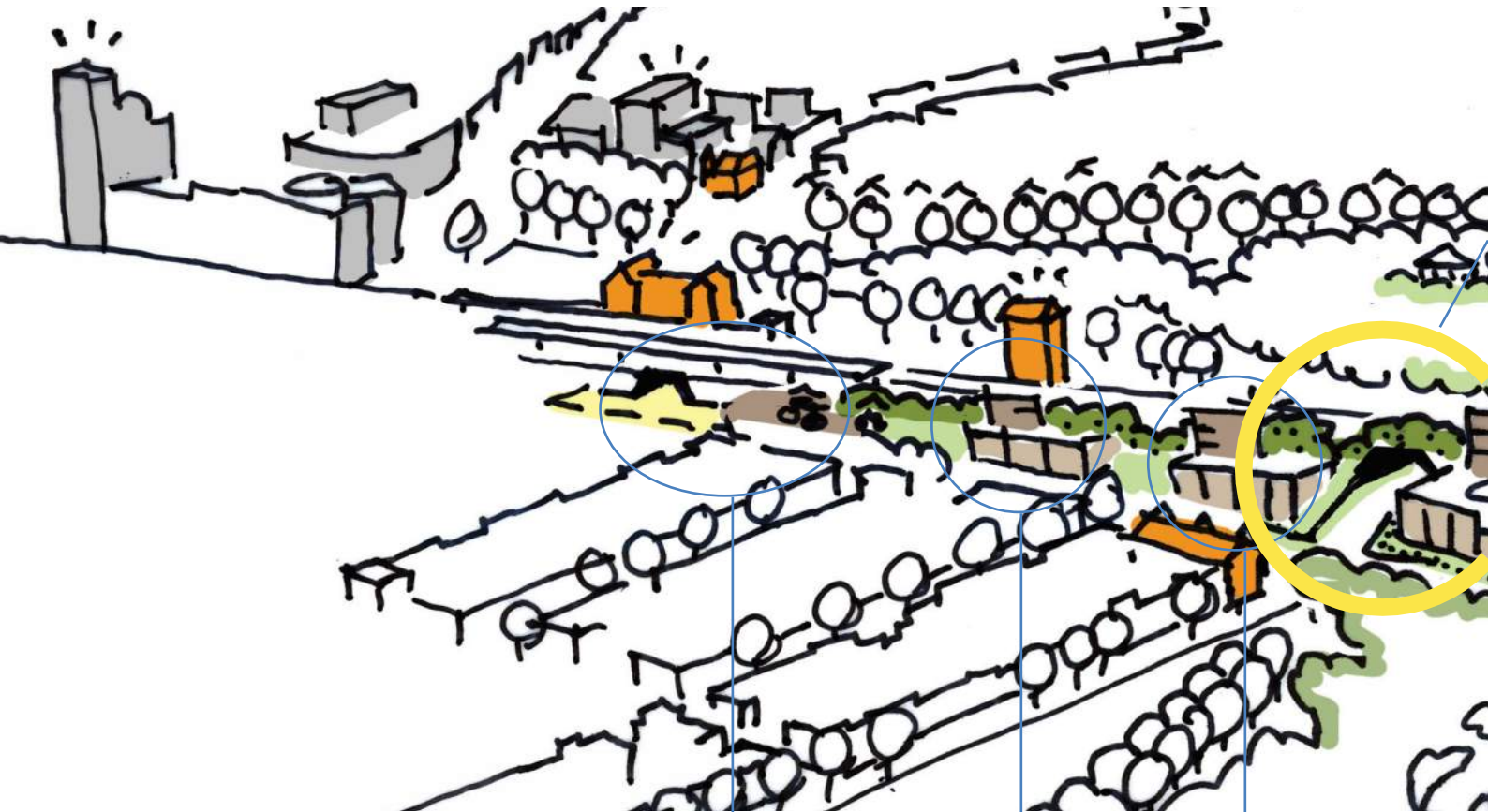
- Wandvorming langs het spoor heeft een positief effect qua geluidremmende functie op de woningen aan de Diepenveenseweg en in de rest van de buurt.
- Aan deze zijde is een wisselende hoogte van bebouwing wenselijk.
- Geluidswerende maatregelen dienen worden toegepast zowel aan de gebouwen als in de open ruimte.
- Geluidsluwe gevel en woningtypologie zijn op elkaar afgestemd. Gedacht kan worden aan een galerij-ontsluiting.

### Beeldkwaliteit

In de Masterplanfase wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Sluit aan op de ambachtelijke en karakteristieke architectuur van de wijk. Robuuste en sobere spoorarchitectuur die verwijst naar de geschiedenis van de plek. Daken worden bij voorkeur ingezet voor groen en biodiversiteit of voor zonnepanelen en het opwekken van eigen energie. Materialen zijn passend bij de sfeer van de wijk, spoorgeschiedenis en het beoogde groene karakter van wonen in het park. De begane grond draagt bij aan een levendig beeld van de openbare ruimte rondom de gebouwen.



# Doorkijkje



Werklocatie toevoegen  
Positie aan de straatzijde  
Gedeeltelijk kavel tankstation

1

Extra programma  
Afmaken straatwand  
Gehele kavel tankstation

2

Open entree Voorstadzijde  
Opgang vierde perron  
Fietsenstalling Excellent

3

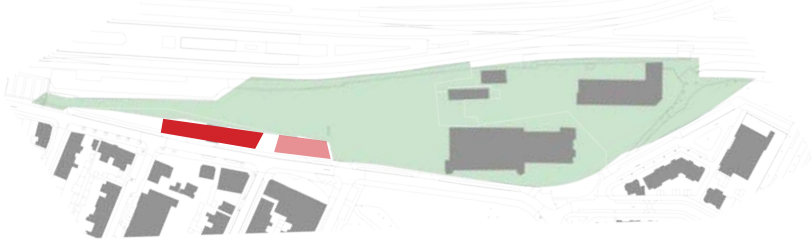
Onderzoek de verbinding  
Aantrekkelijke, uitnodigend en veilig  
Koppelkansen voor de ontwikkeling



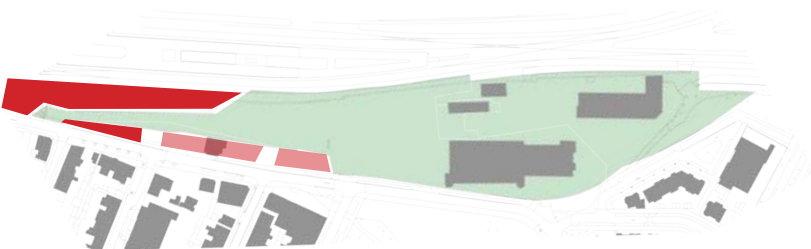
1



2



3





# Proces

## Intentiefase

In februari 2023 hebben NS Vastgoed en Gemeente een Samenwerkingsovereenkomst gesloten om de mogelijkheden van herontwikkeling van onder andere de PostNL locatie te onderzoeken.

## Handelingsperspectief

De Gemeente heeft dit handelingsperspectief opgesteld met inachtneming van het vastgestelde Ontwikkelperspectief 'De Kien, stadscampus Deventer', locatie- en omgevingskenmerken en overig vastgesteld beleid dat van toepassing is op deze ontwikkeling. Binnen de kaders van dit handelingsperspectief kan NS Vastgoed een Masterplan gaan ontwikkelen. Onderdeel van dit handelingsperspectief zijn ook aanbevelingen vanuit de Gemeente op het gebied van participatie. De initiatiefnemer van het plan is verantwoordelijk voor de participatie en moet hierover – onder de nieuwe Omgevingswet – ook schriftelijk verslag doen.

## Participatie

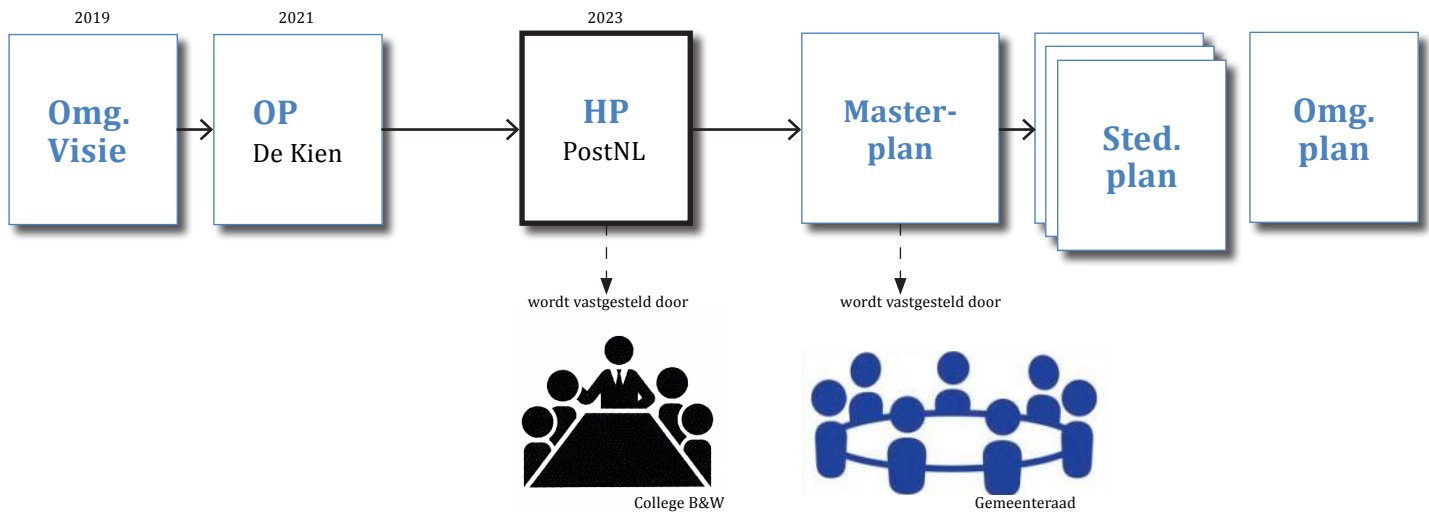
Alle aanbevelingen op het gebied van Participatie met omgeving en betrokkenen vindt u in de Wegwijzer Participatie op de gemeentelijke website. Hier kunt ook voorbeelden van participatieplannen van andere initiatieven bekijken.

In aanloop naar het Masterplan stelt de initiatiefnemer een Participatieplan op dat als bijlage wordt opgenomen bij het uiteindelijke Masterplan. In het participatieplan moet tot uitdrukking komen op welke wijze de omwonenden en andere belanghebbenden betrokken worden bij de planvorming.

## Masterplan

Het hier voorliggende handelingsperspectief is het vertrekpunt voor het opstellen van het Masterplan. De initiatiefnemer stelt een Masterplan (of ook wel een stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen) op. Tegelijkertijd start ook het participatieproces volgens het eerdergenoemde Participatieplan.

Een goed ingericht participatieproces maakt deel uit van deze Masterplanfase om te komen tot een plan op hoofdlijnen voor de locatie. Stem tijdens het ontwikkelproces met de gemeente af welke ontwikkelingen in de openbare ruimte er de komende jaren worden vormgegeven en op welk moment die gaan plaatsvinden. Op deze manier sluit de ontwikkeling van de buitenruimte van de PostNL-locatie goed aan bij de overige gemeentelijke opgaven in de openbare ruimte rondom dit plangebied.



Voor deze specifieke locatie geldt dit ook voor de ontwikkelingen in relatie tot het NS Station en het spoor. NS Stations en ProRail worden vroegtijdig als betrokken partijen aangewezen.

In het participatieproces voert de initiatiefnemer de regie en neemt de lead. De gemeente is ondersteunend en werkt samen met de initiatiefnemer. De omwonenden en andere belanghebbenden worden vroegtijdig uitgenodigd om in deze fase hun inbreng te geven. Vanuit de regulerende rol toetst de gemeente het Masterplan aan het Handelingsperspectief. Als deze ambtelijke toets én de resultaten uit het participatieproces voldoende aanleiding geven tot een positief vervolg, wordt het Masterplan ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. Hierbij wordt ook schriftelijk aangegeven welke opbrengsten de participatie heeft opgeleverd en tot welke aanpassingen dit heeft geleid.

## Stedenbouwkundig plan

Wat volgt is de uitwerking van het Masterplan tot een concreet ontwerp stedenbouwkundig plan met inrichtingsplan (openbare) buitenruimte, een beeldkwaliteitsplan, het woningbouwprogramma, concretisering van de duurzaamheidsambities, inzicht in de verkeersstromen, mobiliteit en parkeerbehoefte e.d.

In deze fase toetst en adviseert de gemeentelijke Beheergroep op de plannen voor de openbare ruimte. Tevens stelt de initiatiefnemer een communicatieplan op voor het vervolg. Ook hier heeft de gemeente een toetsende rol. Op dit moment moet de gemeente beoordelen of het plan voldoet aan gestelde kaders.

**4**

**Bijlagen**

**ProRail Belang in beeld**

**Beleidsmatige context**

**Advies en onderzoeken**

**Historische context**

# ProRail

## ProRail belangen

- Project versnelling IC Berlijn; realisatie van een nieuw 4e perron;
- Aanwezigheid assets (onderstations en k&l);
- Toegang tot onderstations en andere spoorse functionaliteiten.

Vanuit de railtechniek en de veiligheid zijn er diverse ruimte vragen. Er speelt ook een vraag om een GSMR mast te plaatsen in het gebied nabij het station.

Mogelijk speelt in de toekomst nog een project voor het aanbrengen van geluidsschermen.

In de plannen dienen maatregelen getroffen te worden tegen geluid en trillingen. Toekomstige bewoners komen in een gebied te wonen waarbij ze de omgevingseffecten van het spoor zullen gaan ervaren.

## Toelichting ProRail belangen

Project Versnelling IC (van belang voor NS Reizigers)

- Het project kent op dit moment geen formele status.
- De aanleg van een 4e perron (postperronzijde) is een belangrijk onderdeel van dit project.
- Een demarcatie grens is op dit moment niet te geven en aangezien het project geen formele status kent, zal deze grens ook niet op korte termijn aan te geven.
- Hier spelen ook belangen voor NSR en vraagt om verdere afstemming tussen NS Stations en NSR enerzijds en ProRail anderzijds.
- Dit vraagt om nader overleg.

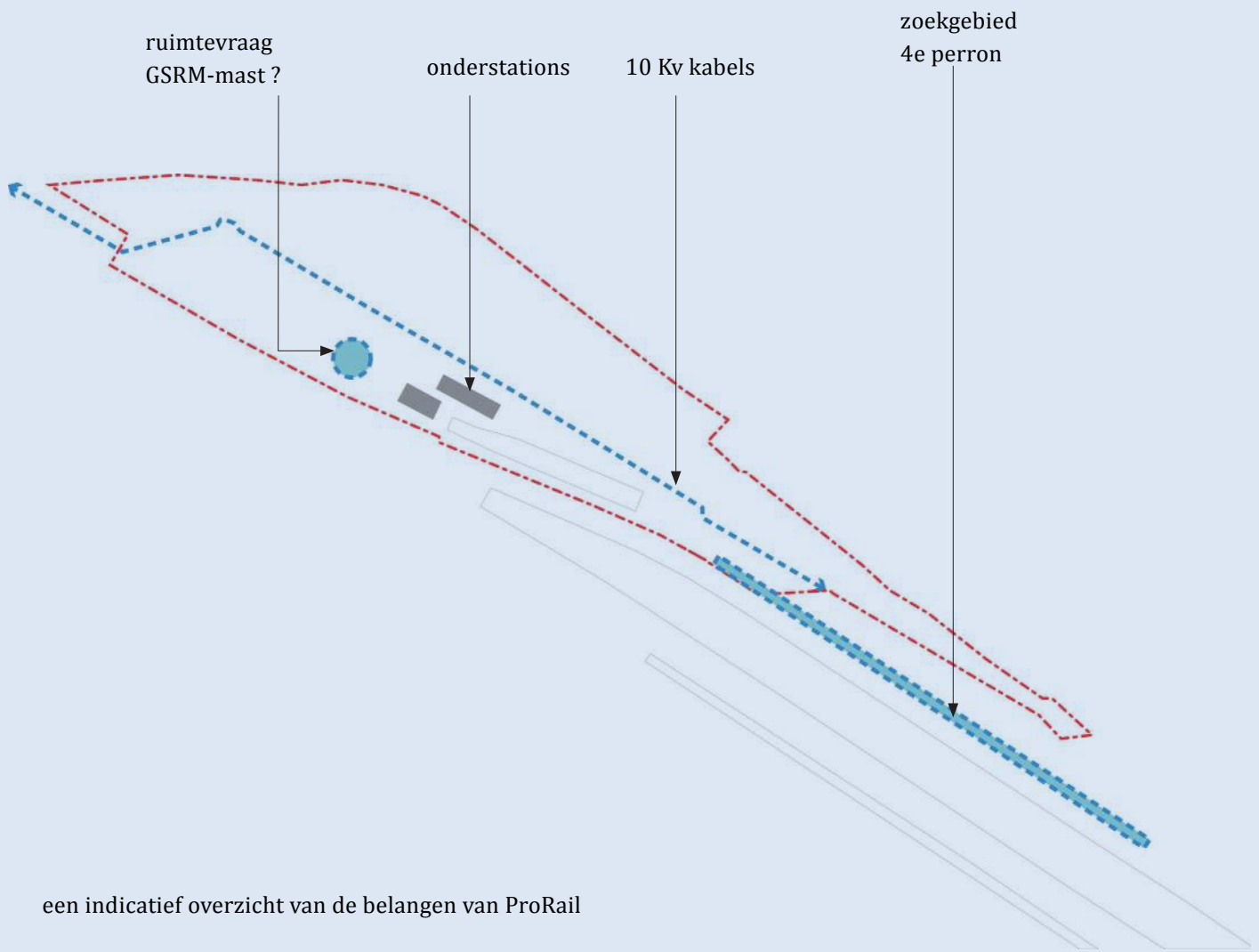
Beheersituatie K&L, onderstations

- In de directe nabijheid van het stationsgebied bevinden zich veel ProRail K&L en 2 onderstations.
- De in de NS percelen gelegen twee 10 Kv kabels kunnen in beginsel worden verlegd.
- ProRail zal hierbij betrokken moeten zijn.
- Inpassing of verplaatsing van de onderstations binnen de nieuwe situatie van de gebiedsontwikkeling kan (in opdracht van ProRail) getoetst worden.

GSM-R

Vanwege het nieuwe veiligheidssysteem ERTMS, moet het bestaande GSM-R (treincommunicatie) worden uitgebreid/ vernieuwd. Voor een goede werking van ERTMS is de dekking van het GSM-R netwerk nu op diverse locaties onvoldoende (radiodekking in bepaalde straal van masten).

Dit geldt ook voor Deventer. Daarom heeft ProRail aan NS Stations verzocht een mast te mogen laten plaatsten. Deze was voorzien midden op het PostNL terrein. Specificaties (dit kan per toren afwijken): plot van ca. 8x8m1, 35-40 meter hoog, 3 palen/paalvoeten, technische ruimte/kast, hekwerk ter beveiliging. Vanuit het onderstation zullen (voedings) kabels worden getrokken.







# Bijlage 1 - Beleidsmatige context

## Woonvisie

De Woonvisie kent 4 opgaven. Alle 4 de opgaven zijn van toepassing op de PostNL locatie, waarbij de ene wat meer dan de ander.

- Betaalbaar, compleet en divers
- Goed wonen in wijken en dorpen, met als concrete speerpunten voor deze locatie;

Uitgangspunt bij ontwikkelingen is dat bijgedragen wordt aan de leefbaarheid in de samenleving. We hanteren het principe van de ongedeelde samenleving: een gemengde bevolkingssamenstelling en gevarieerd woningaanbod op wijk- en dorpsniveau.

Om de sociale binding te versterken, zetten we bij ontwikkelingen in op het vergroten van de herkenbaarheid en identiteit van de buurt. We bouwen flexibel en voor meerdere levensfasen geschikt.

(We bieden ruimte voor maatwerk en variatie in woonvormen tussen beschermd en zelfstandig wonen.)

- Duurzaam wonen
- Vitaliteit en vernieuwing, met als concrete speerpunten voor deze locatie

We voegen aantrekkelijke, duurzame woonmilieus toe. Met name in de schil rond de binnenstad zien we kansen voor het toevoegen van stedelijke woon(werk)milieus;

We dagen de markt uit om innovatieve, duurzame woonvormen te ontwikkelen.

(We willen meer mogelijkheden bieden voor pas afgestudeerden en jongwerkenden om zich in Deventer te vestigen)

De Woonopgaven van de Woonvisie in het kort:

- Aansluiten op de kwaliteit en identiteit van de plek
- Ruimte voor bijzondere woonmilieus en ruimte voor creativiteit en innovatie
- Nieuwbouw in bestaande buurten levert een bijdrage aan de kwaliteit van de leefomgeving
- Variatie in aanbod voor diverse woonwensen, inkomens en levensfase over de wijken
- Inspelen op specifieke vraag van kleine huishoudens

- Goede spreiding van de sociale voorraad op wijk- en dorpsniveau
- Sociale voorraad op peil houden
- Toevoeging van op de sociale voorraad aansluitende segmenten (sociale koop hoog, middeldure koop en middeldure huur), om doorstroming te bevorderen.
- Energielastenreductie, o.a. door aardgasloos en duurzaam bouwen
- Flexibel en voor meerdere levensfase en geschikt bouwen
- Aandacht voor woonruimte voor pas afgestudeerden en starters op de arbeidsmarkt
- Ruimte voor (toekomstige) bewonersinitiatieven
- Zorg en begeleiding voor het zo lang mogelijk thuis kunnen wonen
- Natuurinclusief bouwen met borging ecologische kernkwaliteiten

De gemeente hanteert als kwaliteitsrichtlijn voor het toevoegen van nieuwe woningen een absolute ondergrens van ten minste 40 m<sup>2</sup> (gbo) in de sociale sector en ten minste 50 m<sup>2</sup> voor de middeldure en dure sector.

De doelgroepenverordening geldt hier. De goedkope/ betaalbare woningen (sociale huur, sociale koop en middeldure huur) worden straks geborgen via de (geactualiseerde) doelgroepenverordening.

Sociale huur en middenduur realiseren / geëxploiteerd door de lokale woningbouwcorporaties inclusief Stichting Eigenbouw.

Daarnaast geldt de zelfbewoningsplicht.

## Zelfbewoningsplicht

In Deventer geldt een zelfbewoningsplicht bij nieuwbouwkooptoningen met een VON tot de NHG-grens. Het doel is dat woningen die als koopwoning in het woningbouwprogramma zijn opgenomen, ook daadwerkelijk als koopwoning bij eigenaar-bewoners terecht komen. Het hanteren van de zelfbewoningsplicht wordt opgenomen in de anterieure overeenkomsten. De zelfbewoningsplicht wordt juridisch verankerd in de koopakte.

## Beschermd Wonen

In het kader van een multifunctioneel programma zijn initiatieven op het gebied van beschermd wonen toegestaan, mits dit inpasbaar is met richtlijnen vanuit de zelfredzaamheid van kwetsbare doelgroepen in relatie tot het spoor.

# Ontwikkelperspectief De Kien



## Ambities De Kien

- **Groen, slim en gezond**
- **Ontmoeting**
- **Functionele gelaagdheid**

## Samenhang bebouwing

De nieuwe bebouwing gaat uit van een basishoogte van 3 à 4 lagen welke de aansluiting zoekt met de omgeving zoals bijvoorbeeld huidige woningen aan de Diepenveenseweg en Schurenstraat van twee lagen met een kap.

Enkele ranke accenten in bebouwingshoogte vormen een beëindiging van zichtlijnen in de stad zoals de Smyrnastraat en de Diepenveenseweg, komend vanuit het noordwesten. De maximale accenthoogte is 45 meter.

De bebouwing staat met de voorzijde richting de Voorstad en het station en maakt middels een representatieve en groene entreezone de groene voorruimte van de oude begraafplaats 'af'.

De bebouwing draagt bij aan het beperken van de impact van treinverkeer in de openbare ruimte.

Er is speciale aandacht voor bouwen in de invloedssfeer van het spoor en het nemen van voldoende beperkende maatregelen ten aanzien van geluid en trillingshinder

## Groen, gezond en ontmoeten

Het Rijsterborgherpark heeft een groene uitloper op het Post NL terrein. Deze historische groene ader wordt versterkt, ruimer gemaakt en verbonden met het groen voor de oude begraafplaats.

De ontwikkeling van de Post NL locatie draagt bij aan kwalitatief en hoogwaardig groen door een opwaardering van het voorterrein van de oude begraafplaats, waarbij de oorspronkelijke entree van het kerkhof (nu twee palen in het gras) integraal onderdeel wordt van een nieuwe inrichting.

## Functionele gelaagdheid

De campus mengt zich op deze locatie dan ook met de wijk Voorstad. Het heeft de potentie zich te ontwikkelen tot een inspirerende en energievolle plek dat een (t)huis biedt voor verschillende doelgroepen: young professionals, creatieve stedelingen\* (gezinnen en kleine huishoudens) en mogelijk ook voor ouderen. Het aanbod aan woningen is een mix van betaalbaar en duur, huur en koop, grondgebonden en appartementen en draagt zodoende bij aan de opgave voor een ongedeelde samenleving. Ook kan hier gedacht worden aan werkruimtes, ateliers en combinaties van wonen en werken. De ontwikkeling van de Post NL locatie zal daarom voorzien in gemengd programma, waarbij de verdeling als volgt is opgebouwd; 75% wonen en minimaal 25% werken.

Gezien de ligging op korte afstand van het NS-station is dit het gebied waar we kansen willen benutten op het gebied van ondersteunende functies voor de diverse mobiliteitsvormen die dit oproept. Gedacht kan worden aan extra voorzieningen voor de fiets, autodeelplaatsen en voorzieningen voor laden van elektrische voertuigen.

Ook zijn hier mogelijkheden voor parkeerfuncties ten behoeve van het station zelf. Mogelijk ontstaan er in de toekomst nieuwe of aanvullende vormen van mobiliteit.

Om te voorkomen dat het gebied rond het station volledig wordt benut voor bebouwing wordt daarom aanvullend vereist dat een deel van het terrein wordt aangemerkt als strategische reserve t.b.v. mobiliteit en bereikbaarheid van het OV-knooppunt.

## Slimme verbinding

De ontwikkeling van Post NL draagt bij aan een veilige en snelle verbinding voor fietsers en voetgangers tussen binnenstad en Voorstad. Er kan nader verkend worden of een nieuwe fietstunnel meerwaarde biedt. Deze kan tevens functioneren als een mogelijke tweede opgang naar de perrons van het station.

## Wonen

Om een minimale woonkwaliteit te bereiken hanteren we in Deventer uitgangspunten voor de minimale woonoppervlakte (GBO). De minimale oppervlakte voor huurwoningen met een huurprijs die overeenkomt voor sociale huurwoningen is 40m<sup>2</sup>. Voor huurwoningen die vallen onder de categorie middeldure huur is de minimale oppervlakte 50m<sup>2</sup>.

Deventer heeft een Doelgroepenverordening vastgesteld. In deze verordening is een aantal voorwaarden voor de woningbouwcategorieën sociale huur, sociale koop en middeldure huur opgenomen. Voor het hele gebied geldt dat naarmate sprake is van een hoger woningsegment, de parkeerfunctie voor bewoners op eigen terrein en/of openbaar gebied moet voldoen aan de te verwachten eisen per groep.

Bovenstaande uitgangspunten en doelgroepen verordening bieden heldere kaders, maar zijn vooral bedoeld als een voorzet waar externe partijen mee worden uitgedaagd om met innovatieve, creatieve oplossingen te komen. De invulling van het definitief programma gebeurt in nauwe samenspraak met de gemeente.

## Mobiliteit

Dit is een algemene checklist voor mobiliteitsaspecten bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het is bedoeld als geheugensteuntje. Bij de beoordeling zijn de vastgestelde kaders leidend.

### Parkeerbalans

Stel een parkeerbalans op voor zowel fiets als auto. De uitgangspunten zijn te vinden op [www.deventer.nl/parkeeropgave](http://www.deventer.nl/parkeeropgave). De door de Raad vastgestelde normen en voorschriften waaraan moet worden voldaan zijn daar te vinden. De in CROW publicatie 381 vermelde kengetallen zijn mede benut om de normen en voorschriften op te stellen.

Maak in de balans duidelijk welke parkeerplekken besloten of openbaar toegankelijk zijn en geef het medegebruik per functie aan. Als er een relatie met de directe omgeving is, maak dat dan in de balans helder (dit kan bij medegebruik van het project of juist door de omgeving zijn, bijvoorbeeld een hubfunctie).

Als er gebruik wordt gemaakt van parkeren in de openbare ruimte: zorg voor onderbouwing en/of monitoring van de betreffende plaatsen en toon aan dat deze op de gebruiksuren van de betreffende functie beschikbaar zijn. Als er sprake is van afkoop: Geef aan hoe het afkoop bedrag wordt berekend.

### Autodelen in de parkeerbalans

Autodelen is in Deventer altijd maatwerk en moet op die wijze onafhankelijk onderbouwd worden. Het uitgangspunt is dat autodelen een symbolisch effect heeft op de parkeerbalans: zeker niet de 20% die in sommige steden geldt. Lever bij toepassing altijd bewijs van externe uitvoering, voordat woningen in de verkoop gaan. Bied bij toepassing een blijvend aanbod aan voor de eerste 3-5 jaar met een bindende overeenkomst met een erkende aanbieder van deelmobiliteit.

### Maatvoering Auto en Fiets

Maak de maatvoering van auto en fiets inzichtelijk. Relateer deze voor de auto aan ASVV en NEN 2443 (auto en aan/uitrijvoorzieningen) en voor fiets aan bouwbesluit (stalling) en referentie documentenfietsberaad en CROW toegankelijkheid, doelgroep en gebruik). Maak plaatsing op eigen terreinen en/of gebruik van de openbare ruimte inzichtelijk op de plantekening. Geef aan wie in de gebruikersfase eigenaar / exploitant is en hoe voorzieningen blijvend goed verdeeld worden conform de inschatting parkeerbalans.

### Amsterdamse bouwbrief

De stallings / bergingsoplossing voor fietsen wordt in Deventer in principe als maatwerk gezien en moet zo worden onderbouwd. Er mag dus niet zonder meer van gelijkwaardigheid worden uitgegaan.

In de onderbouwing zijn o.a. de volgende onderwerpen nodig: de relatie met de doelgroep, hoe wordt omgegaan met afwijkende maten fietsen en een concept-beheersing door een VVE, via bijvoorbeeld een huisreglement.

### Laadvoorzieningen

Geef de laadvoorzieningen in principe plek op eigen terrein, naar behoefte van het huidige aandeel elektrische auto's. Als de laadvoorzieningen op openbaar terrein dienen te komen, lopen aanvraag, plaatsing en kosten via de ontwikkelaar. De gemeente Deventer besluit nader over plaatsing en kosten voor het beschikbaar stellen van de grond en aanleg van toevoerkabels.

### Mindervalidenvoorzieningen

Het uitgangspunt is de 2% regeling, dus minimaal 1 MiVa plaats per 50 plaatsen in de balans. Dit kan meer zijn indien functies hierom vragen en/of restruimte dit toelaat.



## Ontsluiting omgeving

Geef de aantallen per richting, de bezettingsgraad van de wegen en het gebruik van de omgeving weer, conform CROW 381. Maak bij grotere aantallen gebruik van een modelanalyse (Bijvoorbeeld het Provinciaal Verkeersmodel). In de directe omgeving kan sprake zijn van een combinatie van vergunningenzones en betaald parkeren. Omschrijf in dat licht de effectieve afscherming van eigen parkeergelegenheid. Als het nodig openbare parkeergelegenheid toe te voegen, dan zijn vorm en kosten in principe voor de ontwikkelaar. Dit is nader te bepalen in overleg met de gemeente Deventer.

## Openbaar vervoer

Pas de wandelstructuur aan op het openbaar vervoer waar mogelijk. Geef een beeld van de huidige en toekomstige OV bediening. Besteed, vooral bij een ligging 'bovenop' station Deventer fo Colmschate en/of regionale bushaltes, specifieke aandacht aan het maximaliseren van het gebruik van alternatieven voor de privé-auto.

## Technisch ontwerp

Geef aan waar welke bebording komt. Zorg voor, eventuele afsluitingen voor verkeer (paaltjes e.d.). Voorkom olifantenpaadjes. Geef de maatvoering en de aansluiting van de omgeving van het eigen terrein op het openbaar gebied aan. Voor parkeervoorzieningen is de meest recente versie van de NEN 2443 leidend.

## Goederenlogistiek

Laat zien hoe de bevoorrading van economische functies of Retail plaatsvindt en hoe de locatie op dit punt intern en extern bereikbaar is. Zijn er openbare ruimtes die hiervoor moeten worden benut? Besteed tevens aandacht aan de retourlogistiek, zoals het plaatsen voor centraal ophalen van huisvuil, het plaatsen van afvalcontainers en de afstemming met de ophaaldiensten qua functionaliteit en draaicirkels van afvalvoertuigen, zo nodig op basis van rechtstreeks overleg met de afvaldienst.

## Mobiliteitsmanagement

Breng de mobiliteitsbehoefte van andere stakeholders in beeld, bijvoorbeeld een school. Wat doen deze stakeholders zelf aan mobiliteitsmanagement? Stem functies af op de beoogde doelgroepen: ouderen, goede deelmobiliteit, extra hangplekken voor jongeren en dergelijke. Besteed waar nodig aandacht aan overig deelgebruik: steps, fietsen en scooters.

## Uitvoering en beheerfase

Voor de bouwfasering en bouwlogistiek is een plan met alle aspecten noodzakelijk. Een doorkijk hiervan is in de ontwerpfasen al van belang. Lever een kaart van eigendomsverhoudingen in de openbare ruimte in de nieuwe, beoogde eindsituatie. Geef aan waar de grenzen tussen openbaar en eigen gebied liggen en hoe wordt omgegaan met de overgangen, met een naadloze overgang als uitgangspunt.

## Duurzaamheid

Net als bij alle ontwikkelingen in Deventer is duurzaamheid een belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van de locatie PostNL. Het bestuursakkoord 2018-2022 geeft aan dat de gemeente Deventer een voorbeeldfunctie heeft bij het duurzaam vormgeven van de leefomgeving en dat we daarbij de balans zoeken tussen leefbaarheid en gezondheid van onze inwoners (people), de milieubelasting op de planeet en in Deventer (planet) en het verdienvermogen van de lokale economie (profit). Wij willen duurzaam en milieubewust ondernemerschap stimuleren. Dit betekent dat bij planvorming, aanbestedingen en gunningen duurzaamheid, naast prijs en kwaliteit, een belangrijk criterium is. Voor Deventer is duurzaamheid het uitgangspunt.

Welke beleidskaders zijn hier om rekening mee te houden?

- Werkwijze ecologie
- Visie duurzaam Deventer
- Bestuursakkoord 2022-2026

Gemeente Deventer is een duurzame gemeente met de ambitie om in 2030 energieneutraal te zijn. Deze ontwikkeling in Deventer is een kans om bij te dragen aan een betere leefomgeving.

## Energie

De eerste focus ligt op het besparen van energie, een zo laag mogelijk energieverbruik en het zo min mogelijk uitstoten van CO<sub>2</sub>. Hoe minder verbruik hoe minder energie moet worden opgewekt. Inzetten op het optimaal isoleren van nieuwe en bestaande bebouwing zodat het energieverbruik tot een minimum beperkt wordt.

Kansen voor het oogsten van schone duurzame energie worden optimaal benut. Voor de hand liggende methode zoals het plaatsen van zonnepanelen op daken worden toegepast. Verder wordt onderzocht in welke mate innovatieve technologie kan worden toegepast bij het opwekken van energie, waarbij de energie-opwek-opgave voor de ontwikkeling op eigen terrein moet plaatsvinden.

## Circulaire bouwen

We spreken van circulair bouwen als bij de totstandkoming of renovatie van een gebouw zo min mogelijk nieuwe grondstoffen worden gebruikt en zo min mogelijk vervuiling plaatsvindt. We kijken hierbij naar de gehele keten en dus niet alleen naar de materialen die gebruikt worden. Van ontwerp, tot bouw, tot exploitatie van het gebouw.

Het hergebruiken van materialen, het toepassen van herbruikbare materialen en het toepassen van 'biobased' materialen is een onderdeel van circulair bouwen. Hergebruik is slim en circulair en draagt bij aan de herkenbaarheid en geschiedenis van de plek.

## Natuurinclusief bouwen

Op 10 juli 2019 is door de raad de motie natuurinclusief bouwen aangenomen. Bij (nieuw) bouw en renovatie is natuurinclusief bouwen uitgangspunt. De gedachte achter natuurinclusief bouwen is dat gestreefd moet worden dat de nieuwe situatie beter is dan de oude voor wat betreft biodiversiteit. Schuil- en nestgelegenheden voor inheemse dieren en het gebruik van inheemse beplanting die kan bijdragen aan verbetering van de biodiversiteit.

In het bestemmingsplan wordt dit door een planregel geborgd. Er is een keuze uit verschillende maatregelen die getroffen kunnen worden waarbij een minimum puntenaantal gehaald behoort te worden. Over de keuzemogelijkheden kan contact opgenomen worden met de ecooloog van de gemeente, de heer Lam. E.lam@deventer.nl

Elk project verdient maatwerk met een puntensysteem (punten per type maatregel). Per project wordt een lijst van maatregelen met punten opgesteld waaruit men vervolgens kan kiezen. Er dient een minimum aantal punten gehaald te worden. In deze lijst komen aspecten aan de orde als nestkasten voor vogels en vleermuizen die in de gevels geïntegreerd kunnen worden, voorzieningen voor bijen, toepassen van streekeigen vaste planten, struiken en bomen, groene gevels en daken etc.



## Klimaatadaptatie en gezondheid

Het extreme weer is het nieuwe normaal. De bebouwing, de openbare ruimte en de private buitenruimte, kortom de leefomgeving is aangepast aan extreme regenval, langdurige droogte, tropische temperaturen en frequente stormen. Dit dient tot uiting te komen in ontwerp en de materialisatie van gebouwen en openbare ruimte en het strategisch toepassen van verschillende soorten gevel/ dak/ groen t.b.v. schaduwvorming, verdamping en het vasthouden en/of infiltreren van water. Zoals uit de hittekaart blijkt is het plangebied de warmste plek in de wijk. De herontwikkeling van dit gebied, biedt nu kansen om gerichte maatregelen te treffen die mensen beschermen tegen de gezondheidsrisico's van hittestress. Verblijfs- en ontmoetingsplekken, belangrijke doorgaande fiets en wandelroutes en plekken waar de auto geparkeerd wordt, 'koel' maken zodat de leefbaarheid omhooggaat en er een prettige leefomgeving ontstaat. Vooral voor de kwetsbare groep ouderen is dit van groot belang. Een groene omgeving heeft een positieve invloed op het welbevinden van mensen. Ook dieren en planten profiteren hiervan en meerdere doelen worden zo gediend. Door klimaatadaptief en natuurinclusief te ontwikkelen wordt gezondheid een vanzelfsprekend onderdeel van deze ontwikkeling. Gezondheid wordt niet alleen bepaald door (leefstijl) gedrag zoals voeding en bewegen, maar ook door de omgeving. Bijvoorbeeld door de afwisseling van bebouwing met groen, de aanwezigheid van plekken met rust (stilte), verkoelend water en groen en aantrekkelijke en gevarieerde openbare ruimten die uitnodigen tot bewegen.

Harde minimale eis wat betreft water:

- De eerste 20 mm van een regenbui moet op eigen terrein geborgen kunnen worden in een wadi of een infiltratievoorziening zonder dat dit afstroomt naar openbaar terrein. Voor wat betreft de bergingscapaciteit en de technische aspecten daarvan kan contact opgenomen worden met de gemeente Deventer.

## Ecologie/Natuur

Vanuit het oogpunt van natuurwetgeving is een aantal wettelijke regelingen relevant in het kader van de planuitwerking. De Wet natuurbescherming is het algehele kader voor natuurbescherming. Het gebied is niet gelegen binnen de begrenzing van een speciale beschermingszones o.b.v. deze wetgeving.

Planontwikkeling kan van invloed zijn op beschermde natuurwaarden. Middels actueel ecologisch onderzoek zal onderzocht moeten worden, om na te gaan of ontheffingen in het kader van Wet natuurbescherming. Ook zal er in dit onderzoek aandacht moeten zijn voor effecten op stikstofdepositie op nabijgelegen Natura-2000 gebieden (Rijntaken/IJsseluitwaarden). Stikstofbronnen in zowel de aanlegfase als beheerfase zullen in beeld moeten worden gebracht middels een depositiemodel-berekening. De provincie Overijssel zal dan beoordelen of voor de activiteit een 'verklaring van geen bedenkingen' of een vergunning kan worden afgegeven.

Aanbeveling: naast het uitvoeren van een ecologisch onderzoek wordt gevraagd bij de planuitwerking ook aandacht te schenken aan natuurinclusief bouwen. Dit kan verder afgestemd worden met onze stadsecoloog. Ecologie is ook één van de drie pijlers van duurzaamheid zoals dat in Deventer benaderd wordt.

## Teruglevering Geografische data

De gemeente Deventer hanteert een beschrijving van eisen en wensen waaraan geografische data moet voldoen, wanneer het wordt teruggeleverd aan de gemeente Deventer. Dit bevordert het uitwisselen van data en op deze manier kan de gemeente de geleverde data op de juiste manier in haar (GIS-) systeem zetten. De gestelde eisen verschillen voor GIS, 3D-modellen en CAD data. Per type wordt toegelicht wat wordt verwacht. Voor vragen over de teruglevering, kunt u terecht bij team Inrichting en Beheer Leefomgeving (IBL), groep geo-informatie. Te bereiken op [geoinformatie@deventer.nl](mailto:geoinformatie@deventer.nl)

Aandacht hiervoor in de uitwerkingsfase.

## Kunstwerk

Op het terrein staat een kunstwerk van Jan van Wijk, vier groepen betonnen platen. Het kunstwerk is geen eigendom van de gemeente, staat op grond van derden, en is geen onderdeel van de gemeentelijke collectie.

In zijn algemeenheid, moeten de rechthebbenden (makers of familie van het kunstwerk) op tijd in kennis worden gesteld als het kunstwerk wordt verplaatst of verwijderd.

Zie ook het PVE openbare ruimte hoofdstuk:3.6.3 Kunst in de openbare ruimte.



# Bijlage 2 - Advies en onderzoeken

De volgende milieu-/bodemaspecten vergen aandacht.

## Algemene Conclusie

In dit advies zijn per deelgebied de milieuaspecten: bedrijven en milieuzonering, geluid, bodem, geurhinder (niet) veehouderijen, externe veiligheid en luchtkwaliteit in beeld gebracht. Hieronder is aangegeven welke milieuaspecten nog verder uitgewerkt dienen te worden.

### PostNL locatie

Ten aanzien van de beoordeelde milieuaspecten: geluid, bodem, geur niet veehouderijen en externe veiligheid is aanvullend onderzoek en/of een onderbouwingen van de mogelijke impact van de omgeving op de gewenste ontwikkeling van woon- en kantoorfuncties nodig.

## Bedrijven en milieuzonering;

Bedrijven en milieuzonering vormt naar verwachting geen belemmering voor gewenste realisatie van woningen, kantoorruimte en een 4e perron. Getoetst aan de handreiking 'bedrijven en milieuzonering' is geconstateerd dat voldaan kan worden aan de voorwaarden voor goede ruimtelijke ordening. Hiermee wordt voorkomen dat milieubelastende activiteiten hinder of gevaar opleveren voor de omgeving.

### Tankstation

Gemeente Deventer heeft geen beleid om benzinestations te weren in woonomgevingen. Dit tankstation heeft uitsluitend nog vloeibare brandstoffen. In het verleden is voor dit tankstation het LPG gedeelte door de gemeente uitgekocht vanwege de risico's van aanvoer van LPG met een tankauto. Houd rekening met de volgende hindercirkels:

- 30 m (geur)
- 30 m (geluid)
- 10m (gevaar)

## Windhinder

In het kader van het hoogbouwbeleid worden richtlijnen opgesteld om ernstige windhinder bij hogere bebouwing te voorkomen. In het allereerste ontwerpstadium dient er aandacht te zijn voor mogelijke windhinder. Een eerste volume studie van bebouwing moet getest worden in een windmodel.

## Geluid en trillingen, Weg – en spoorverkeergeluid

Het spoor en de wegen in het plangebied zijn de grote geluidbronnen. De functiemenging draagt bij aan het levendige karakter van het gebied. De ambities om het gebied een hoogwaardige groene inrichting te geven biedt kansen om de belevingswaarde van het gebied te verhogen. Kansen voor akoestische optimalisatie in samenhang met een gezonde fysieke leefomgeving zijn o.a.:

- Beperken van het verhardingsoppervlak in de openbare ruimte;
- Verruimen van het groenoppervlak in de openbare ruimte;
- De openbare ruimte primair inrichten voor voetgangers en fietsers;
- Geluidsluwe buitenruimten creëren bij woningen.

### Toetsing geluidnormen Omgevingswet

De standaardwaarde voor weg- en spoorverkeergeluid wordt op diverse plaatsen overschreden. De grenswaarden voor geluid worden beperkt overschreden.

Dit betekent dat er een zorgvuldige inpassing van de nieuwe geluidgevoelige functies moet plaatsvinden. Hiervoor is nader akoestisch onderzoek noodzakelijk waarbij de volgende aspecten aan de orde zijn:

- Maatregelen aan de geluidbron (bv. wegdektype);
- Overdracht maatregelen (bv. geluidschermen);
- Toetsing aan de doelmatigheid m.b.t. maatregelen;
- Stedenbouwkundig- en gebouwwontwerp (geluidsluwe gevel);
- Vaststellen van het cumulatieve geluidniveau.

Voor de toetsing van maatregelen is een financiële doelmatigheidstoets van toepassing daarnaast mogen er ook geen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan. In beginsel is elke maatregel uitvoerbaar, maar het realiseren ervan kan technisch gezien te ingrijpend zijn. Hierover mag het bevoegd gezag, in redelijkheid, een afweging maken.

*zie ook het Milieuvadvisie omgeving spoorzone te Deventer (6 mei 2021) van de Omgevingsdienst IJsselland*

*Onder de Omgevingswet gelden voor deze situatie de instructieregels voor het toelaten van een geluidgevoelig gebouw (woningen) in een geluidaandachtsgebied (spoor). Zie ook Instructieregels toelaten geluidgevoelig gebouw in een geluidaandachtsgebied - Informatiepunt Leefomgeving (iplo.nl)*

*In het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn voor deze situatie een standaardwaarde opgenomen van 55 Lden en een grenswaarde van 65 Lden. Voldoen aan de standaardwaarde is de hoofdregel (artikel 5.78t Bkl). Als het geluid op een geluidgevoelig gebouw voldoet aan de standaardwaarde, is het geluid in ieder geval aanvaardbaar en de kans op gezondheidsschade klein. Het bevoegd gezag mag meer geluid dan de standaardwaarde als aanvaardbaar beoordelen. Het besluit moet dan voldoen aan de eisen uit de instructieregels (artikelen 5.78u tot en met 5.78ad Bkl).*

*Bij functiewijziging (artikel 5.78w Bkl): toelaten geluidgevoelig gebouw door wijziging van een gebruiksfunctie van een bestaand gebouw dat geen geluidgevoelig gebouw is, is onder voorwaarden een overschrijding van de grenswaarde toegelaten. Hierbij geldt de voorwaarde dat het geluid niet meer dan 5 dB boven de grenswaarde ligt. In dit geval zou dat dan 70 Lden zijn.*

*Toelaten van een geluidgevoelig gebouw in deze specifieke situatie kan alleen als het bevoegd gezag:*

- 1. geen geluidbeperkende maatregelen kan treffen om aan de grenswaarde te voldoen (artikel 5.78z, lid 1 onder a Bkl)*
- 2. de overschrijding van de grenswaarde zoveel mogelijk heeft beperkt door het treffen van geluidbeperkende maatregelen (artikel 5.78z, lid 1 onder b Bkl). Het betrokken bestuursorgaan voorkomt een toename van het geluid zoveel mogelijk (inspanningsverplichting).*
- 3. bij voorwaarde 1 en 2 geluidbeperkende maatregelen overweegt die financieel doelmatig zijn en tegen het treffen geen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan. (artikel 5.78z, lid 2 Bkl)*
- 4. rekening houdt met het belang van het beschermen van de gezondheid door een geluidluwe gevel (5.78ab lid 2 ).*
- 5. het gecumuleerd geluid beoordeelt (artikel 5.78ac Bkl)*
- 6. het gezamenlijk geluid bepaalt (artikel 5.78ad Bkl).*

## Trillingen

Door de nabijheid van het spoor is er een quickscan trillingen noodzakelijk om het mogelijke trillingshinder in kaart te brengen. De quickscan kan aanleiding geven tot nader onderzoek en aanbevelingen geven met betrekking tot de stedenbouwkundige invulling en technische uitvoering van gebouwen. In het Omgevingsplan kan een gebiedsaanduiding ‘milieuzone - trillingshinder spoor’ (of ‘overige zone - trillingshinder spoor’) worden opgenomen met specifieke regels ter voorkoming of beperking van trillingshinder door het spoor.

## Bodem

De PostNL locatie maakt onderdeel uit van het NS-complex. Voor de locatie is in 2010 een historisch onderzoek uitgevoerd. Op basis van het historisch onderzoek is op de locatie een sterke verontreiniging met PAK aanwezig. De verontreiniging heeft een beperkte omvang (niet ernstig). Het historisch onderzoek is bijgevoegd als bijlage bij het Milieuadvies van de OD.

De actuele situatie is niet bekend.

De locatie is in gebruik geweest bij PostNL en cambio (o.a. fietsherstelwerkplaats).

### Conclusie

Bij wijziging gebruik bodemonderzoek nodig. De locatie is, gelet op voorgaand onderzoek en (gedeeltelijke) ligging binnen emplacement, verdacht voor de aanwezigheid van een verontreiniging. Voor de geplande ontwikkeling is een verkennend bodem- en/of asbestonderzoek volgens de NEN5740/ NEN5707 nodig.

## Externe veiligheid

Voor het aspect externe veiligheid is advies gevraagd bij de vakgroep externe veiligheid. Het volledig advies is als bijlage 5 toegevoegd aan het Milieuadvies van de OD.

### Conclusie

Externe veiligheid speelt een rol bij de ontwikkelingen rond de PostNL locatie.

Door de aanwezigheid van het spoor (basisnet route voor vervoer van gevaarlijk stoffen) zal de invloed van de gewenste ontwikkelingen nader onderbouwd moeten worden. Externe veiligheid vormt geen formele belemmering voor de uitvoering van de plannen. Bij het concreter worden van de ontwikkelingen zal de Veiligheidsregio IJsselland gevraagd moeten worden om een definitief advies uit te brengen betreft zelfredzaamheid, bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van een ramp/ongeval. Tijdens de verdere ontwikkeling van de PostNL locatie kan alvast rekening worden gehouden met het voorlopige advies van de Veiligheidsregio IJsselland.

## Archeologie

Archeologie speelt in dit plangebied geen grote rol. Verreweg het grootste deel van het plangebied kent beleidswaarde archeologie 1 (groen). Dit betekent dat pas bij ingrepen boven 10.000 m<sup>2</sup> voorwaarden aan een ingreep kunnen worden gesteld. In dat geval is ook nog eens alleen een meldingsplicht van toepassing waarbij de gelegenheid moet worden geboden om tijdens de werkzaamheden een archeologische waarneming uit te voeren. De kosten van de waarneming zijn voor rekening gemeente Deventer maar er mogen geen stilstandskosten in rekening worden gebracht.

Aan de randen van het plangebied bevinden zich gebieden met beleidswaarde 3 (roze) en afhankelijk van de grenzen beleidswaarde 2 (geel). Bij beleidswaarde 3 zijn ingrepen tot 200 m<sup>2</sup> dieper dan 0,5 m vrijgesteld van onderzoek en geldt tussen 200-500m<sup>2</sup> en dieper dan 0,5 m een meldingsplicht. Boven 500 m<sup>2</sup> en dieper dan 0,5 m is onderzoek nodig. Bij beleidswaarde 2 zijn deze grenzen respectievelijk 1000, 1000-2500 en meer dan 2500m<sup>2</sup> en dieper dan 0,5m.

Er wordt geadviseerd werkzaamheden in gebieden met beleidswaarde 3 zoveel mogelijk te beperken. Is dit niet mogelijk dan kan archeologisch onderzoek worden uitgevoerd. Dit onderzoek is naar verwachting niet zeer complex en daarmee ook niet bijzonder kostbaar. Archeologie speelt bij het in hoofdlijnen uitwerken van de plannen dan ook een volgende rol.



# Historische context

## De ontwikkeling van het spoortracé

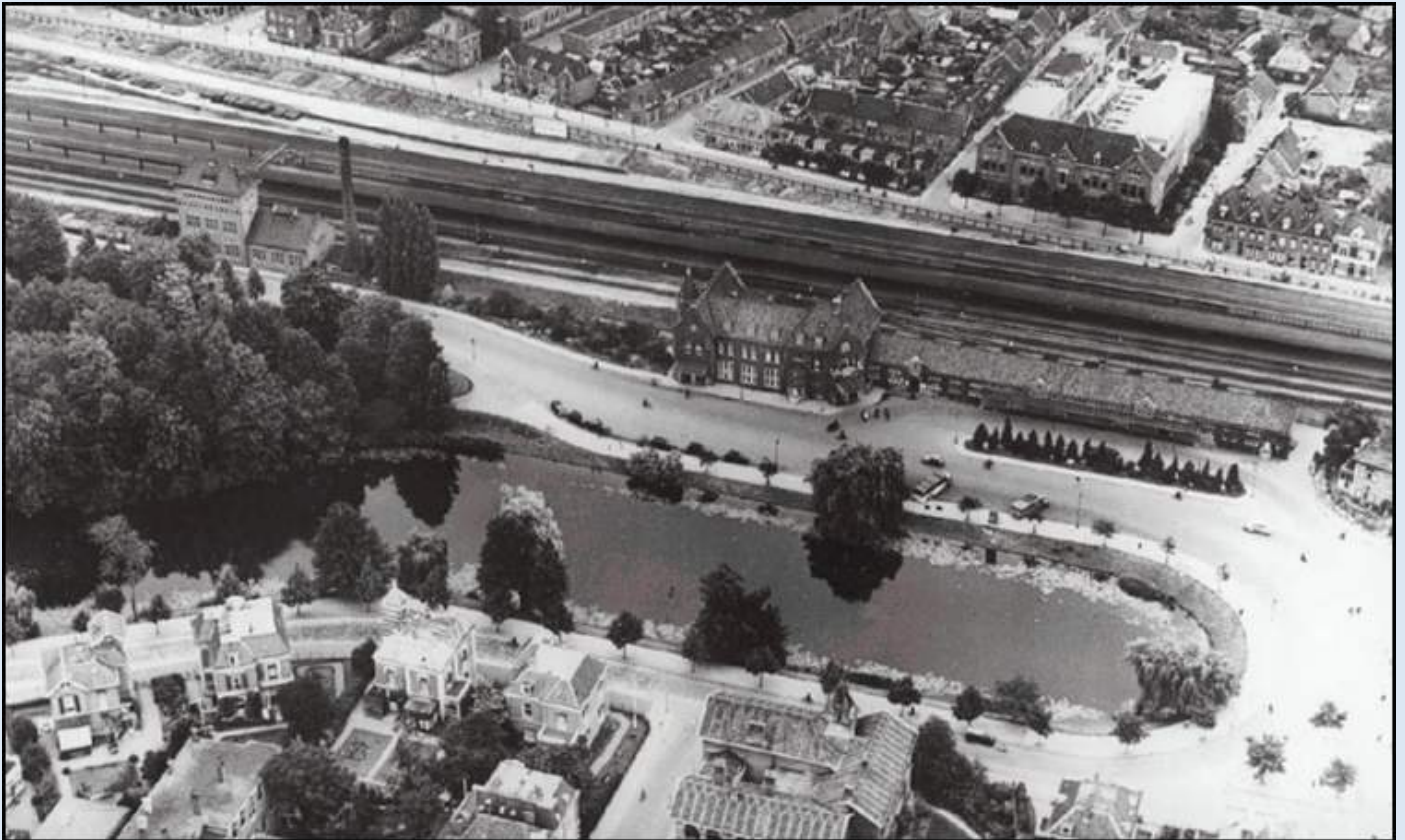
De geschiedenis van de Post-NL locatie hangt onlosmakelijk samen met de geschiedenis van het spoorwegennetwerk in Deventer. Met de aanleg van de in 1866 geopende "Staatslijn A", werd in 1864 in Deventer een station gebouwd. Dit station behoorde echter niet tot de bekende "standaard types" die bij de staatsaanleg veelal werden toegepast. De reden hiervoor lag in het feit dat Deventer tot de vestingwet van 1874 nog onder de kringenwet viel. Deze wet bepaalde dat in het gebied rond de stadsvesting restricties golden voor, onder meer, de bouw van volledig stenen gebouwen. Het station werd daartoe opgetrokken met een houten stijl-en-regelwerk met een vulling van gepleisterde baksteen. Vergelijkbare, semipermanente stations werden ook gebouwd in Breda, Bergen op Zoom, Maastricht, Venlo, Groningen en 's-Hertogenbosch.

Voor de locatie van Staatslijn A werd ter hoogte van Deventer gekozen voor het op dat moment nog onbebouwde gebied direct ten noorden van de vestinggracht en bijbehorende bolwerken. Het station werd ten opzichte van de belangrijkste uitvalsroute aan deze zijde van de stad, de huidige Brinkgreverweg, vrij ver in westelijke richting gesitueerd. De reden hiervoor is niet bekend. Van een aansluiting op een aanwezige wegenstructuur lijkt in ieder geval geen sprake.

Naast Staatslijn A werd in 1887-1888 door de Koninklijke Nederlandsche Locaalspoorweg Maatschappij (KNLS; opgericht in 1880) de locaalspoorlijn Apeldoorn-Deventer-Almelo aangelegd. Deze zelfstandige lijn kruiste Staatslijn A direct ten noorden van het station van de Staatslijn. De Staatslijn werd geëxploiteerd door de SS, terwijl de tweede lijn door de HIJSM werd geëxploiteerd. Al in 1892 werd de locaalspoorlijn tot hoofdspoor omgebouwd, met als belangrijk voordeel dat nu met hogere snelheden op de lijn gereden mocht worden. De tweede lijn kreeg iets ten zuidoosten van het al bestaande station van Staatslijn A een klein, weinig representatief houten stationsgebouw.

Daarmee werd afgeweken van de bij de KNLS gebruikelijke toepassing van standaard stationsgebouwen op basis van een klassensysteem. Mogelijk werd dit gebouw als "tijdelijk" gebouw gezien omdat toekomstig gebruik van het Staatsstation niet was uitgesloten en op andere trajecten ook wel plaats vond. Tot 1888 maakte de KNLS gebruik van een tijdelijke halte bij de IJsselbrug.

Met een sterk toenemende bevolking werd ook de capaciteit van de bestaande stations en met name het kleine station van de HIJSM te klein. Al in 1895 werd door de HIJSM een plan ingediend voor een gezamenlijk station, maar de SS wilde hieraan niet meewerken. Pas in 1912 werd een overeenkomst gesloten voor de aanleg van een nieuw gezamenlijk station. Naast het sterk toegenomen aantal reizigers, waardoor de situatie met twee afzonderlijke stations niet meer houdbaar was, wilde Deventer af van de gelijkvloerse kruisingen met het spoor die steeds meer een belemmering gingen vormen voor het verkeer. Hiervoor werd in combinatie met de bouw van het nieuwe station de spoorbaan ter hoogte van de Deventer binnenstad verhoogd, waarbij een vijftal viaducten een verbinding vormden tussen beide zijden van de spoorbaan. Het nieuwe stationscomplex, bestaande uit een tweelaags hoofdgebouw met diverse bijgebouwen en kunstwerken werd tussen 1914 en 1920 gebouwd naar ontwerp van Ir. H. Menalda van Schouwenburg die in dienst was bij de SS. De toenmalig "huisarchitect" van de SS, G.W. van Heukelom, werkte op dat moment aan de stationsgebouwen langs de spoorlijn Heerlen-Schin op Geul en was derhalve voor Deventer niet beschikbaar. Bij de bouw werd gekozen voor een gefaseerde aanpak, waardoor beide bestaande spoorlijnen in gebruik konden blijven terwijl de spoorzone werd verhoogd. Hierdoor en door de gevolgen van het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog besloeg de totale ombouwtijd maar liefst zes jaar.



Luchtfoto van het stationsgebied uit 1938. Ten noorden van het spoor is de Diepenveenseweg zichtbaar.



Topografisch-militaire kaart uit 1905 met goed zichtbaar de twee stations. De begraafplaats wordt voornamelijk omgeven door agrarische grond. Aan de Diepenveenseweg staan enkele burgerwoningen. Bron: Topotijdreis, Kadaster.



## De ontwikkeling van de Voorstad

Tot aan het einde van de negentiende eeuw, vormde de brede ring van vestingwerken rond Deventer een harde ruimtelijke grens tussen de stad en het platteland. Het contrast tussen de dichtbevolkte stad binnen de vesting en het landelijk gebied erbuiten was groot. In het gebied buiten de Brinkpoort, al op de achttiende-eeuwse kaarten aangegeven als voorstad, stond maar weinig bebouwing vanwege de kringenwet. Deze wet bepaalde dat in driezones rond een vesting respectievelijk niet, in hout of met stenen onderbouw gebouwd mocht worden. Hoewel deze wet in Deventer relatief soepel werd toegepast, maakte de terugkerende wateroverlast en gebrek aan stedelijke voorzieningen dat voorstad vooral geschikt was voor perifere functies en nijverheid waar vanwege het ruimtegebruik in de stad geen plaats was. In voorstad lagen een rozengard en de tuinen met theekoepels en tuinhuisjes van de gegoede Deventenaren, zoals blijkt uit een inventarisatie van bebouwing binnen de verboden kringen uit 1831, maar ook een blekerij, lijnbaan, de beestenmarkt en kleinschalige huisvesting voor arbeiders die daar werkten.

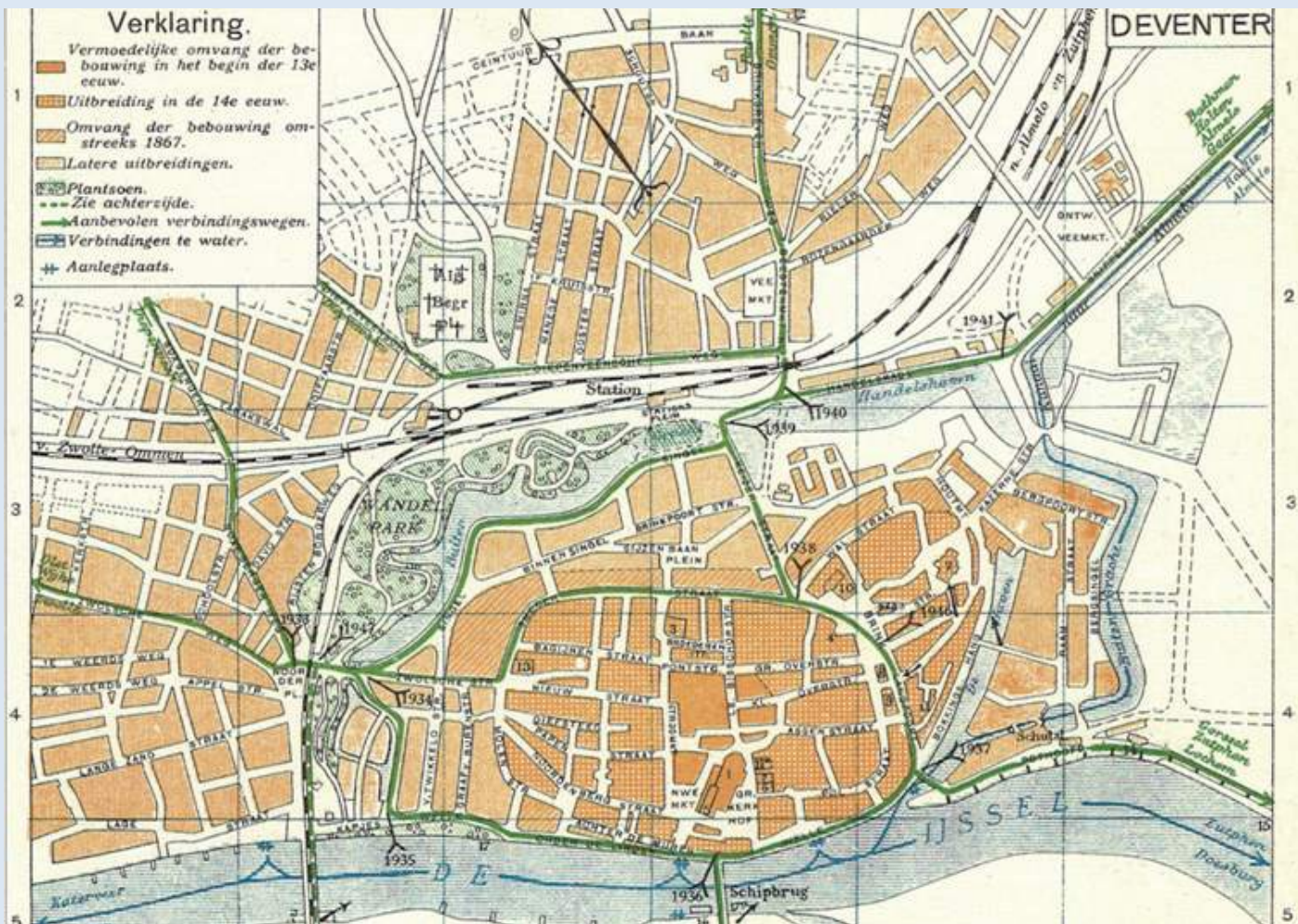
De directe omgeving van de Post NL locatie was lange tijd agrarisch, met uitzondering van de aanwezigheid van een begraafplaats. In 1829 wordt het begraven binnen de kom van steden en dorpen van meer dan 1000 inwoners verboden. Een eeuwenlang gebruik om te begraven in of bij kerken komt hiermee tot een eind. De stad Deventer koopt buiten de stadsmuren op het bouwland 'De Hoge Hond' een geschikt stuk grond voor een nieuwe buitenbegraafplaats. Het is nabij de plek die al eeuwenlang bekend staat als de 'Galgenbelt'. In 1831 wordt de begraafplaats in gebruik genomen met een apart deel voor katholieken. Er werden 3100 plaatsen uitgezet. In 1894 vond een uitbreiding plaats tot ruim 4100 plaatsen.

Links van de huidige ingang van de begraafplaats werd in datzelfde jaar, 1894, een opzienshuis gebouwd. In de lijkkamer werd de overledene enige tijd opgebaard om er zeker van te zijn dat

de dood was ingetreden. Pas in 1850 was het niet langer nodig 36 uren te wachten op de lijkklucht, omdat vanaf dat moment met de stethoscoop de hartslag beluisterd kon worden. In 1894 werd bij de uitbreiding van de begraafplaats een nieuw opzienshuis gebouwd. De situering van de ingang tussen de twee huizen met het toegangshek stamt ook uit dit jaar. Tot die tijd bevond de ingang zich meer naar het westen. De twee natuurstenen palen aan de Diepenveenseweg, thans geplaatst in een grasveld, zijn getuigen van de oude entree van de begraafplaats. Het voorterrein was oorspronkelijk onderdeel van de inrichting van de begraafplaats. Heden ten dage is dit een enigszins sleets grasveld.

De omgeving van de begraafplaats heeft tot laat in de negentiende eeuw vooral een agrarisch karakter. Met de uitbreiding van het spoorwegennet wordt de impact van het station op de directe omgeving groter. Het gebied behoudt echter vooral een agrarisch karakter. Dat verandert met de Vestingwet van 1874, die het tot dan toe verbood om de stad uit te breiden buiten de vestingwallen. De stad kon dus niet uitbreiden, terwijl de bevolking groeide en bleef groeien. De bijna twintigduizend inwoners van de stad woonden in 1870 op een oppervlakte die niet groter was dan rond 1800, toen er nog maar achtduizend mensen woonden. Als één van de laatste steden aan de IJssel mocht de stad in 1874 haar vestingstatus opgeven (op 18 april 1874), wat betekende dat men nu ook buiten de stadsmuren kon gaan bouwen. En de bevolking groeide daarna hard verder. Van ruim 19.000 inwoners in 1879, naar bijna 23.000 in 1889 en ruim 26.000 in 1900, mede ingegeven door de zich rap ontwikkelende industrieën.

Pas toen de vestingwet was opgeheven kon er gebouwd gaan worden. Er werden tussen 1874 en de eeuwwisseling meer dan duizend woningen gebouwd. Aanvankelijk ging het voornamelijk om arbeiderswoningen, maar in de loop van de tijd waren aan de grote toegangswegen naar de stad, zoals de Zwolseweg, de Diepenveenseweg, de Boxbergerweg en de Brinkgreverweg ook burgerwoningen en herenhuizen verrezen.





## De bouw van een nieuw postkantoor

In 1979 liet de postdienst een nieuw stationspostgebouw bouwen aan de Diepenveenseweg, op een tot dan toe braakliggend terrein, recht tegenover de historische begraafplaats. Het ontwerp was van ir. Johan Christian Rentjes (1916-2002) uit Hengelo. In 1981 werd hiervoor een specifiek perron aangelegd, waardoor grote postpakketten ook per trein konden worden vervoerd. Rentjes ontwierp een structuralistisch gebouw, bestaande uit verschillende kleinere eenheden die samen een geheel vormden. In 1994 werd het volume uitgebreid met een enkellaags extra vleugel naar ontwerp van architectenburo Heuvelink.

De structuralistische architectuur van het volume is een antwoord op de als onpersoonlijk en kil ogende modernistische architectuur uit de jaren '50 en '60. Kenmerken van het structuralisme zijn dat de gebouwen zijn opgebouwd uit een aantal, veelal dezelfde, kleinere eenheden. De kleinste eenheden zijn terug te voeren op de menselijke maat. De gebouwen hebben vaak een opbouw die doet denken aan een soort dorp of kleine stad. De projecten hebben meestal een decentrale opbouw, collectieve ruimtes en meerdere ingangen. Er wordt gebruik gemaakt van ruimte structurerende elementen en de constructie is vaak zichtbaar. De gebouwen zijn vaak ontworpen met het oog op toekomstige uitbreidingen. Ze konden worden uitgebreid door meer dezelfde elementen aan het gebouw te koppelen. Gebouwen werden zo ontworpen dat ontmoeting werd gestimuleerd en een gevoel van geborgenheid zouden oproepen. Dit als antwoord op de steriele 'licht, lucht en ruimte'-adagia die terugkwamen in de architectuur- en interieurfilosofie van de vroege modernistische wederopbouw. Het zijn deze ontwerpgedachten die het ruimtelijk DNA van het bestaande vastgoed bepalen.

## Diepenveenseweg 1

### Korte beschrijving

Een vrijstaand kantoorgebouw aan de Diepenveenseweg in de voorstad van Deventer. Het pand heeft een samengestelde plattegrond en een opbouw van gedeeltelijk één bouwlaag onder plat dak en gedeeltelijk twee bouwlagen onder plat dak. De gevels zijn opgebouwd uit baksteen in wildverband. De voorgevel van twee bouwlagen is 18 traveeën breed. De linker travee is een vierzijdige uitbouw. Op beide bouwlagen bevindt zich verdiept per zijde een rechthoekig raam. Achter de uitbouw loopt het dak schuin omhoog tot de hoogte van het platte dak van de hoofdmassa. De overige 17 traveeën zijn om en om voorzien van risalieten. De risalieten zijn voorzien van sierbeton met daar tussen een band van metselwerk. Zowel op de begane grond als de verdieping bevindt zich in de risalieten een venster met vast raam. Op de verdieping is daarboven een rooster aanwezig. Tussen de 1e en 3e travee is de entreepartij aanwezig met luifel. Deze is bereikbaar via vier traptreden. Het gaat om een later vernieuwde schuifdeur. Naast de entreepartij bevinden zich twee verticale smalle ramen. Boven de luifel is het Post NL logo aanwezig. Twee risalieten hebben op de begane grond nog een uitbouw onder plat dak. Rechts van de gevel bevindt zich een later toegevoegde pui voor een ander bedrijf. De overige traveeën zonder risaliet zijn voorzien van een sierbetonnen rand aan de boven- en onderzijde. Daartussen bevinden zich twee verticale vaste ramen. Het bouwdeel van één bouwlaag wordt afgesloten met een rand van sierbeton. Daaronder bevinden zich drielichten met een sierbetonnen lekdorpel. Aan de linkerzijde bevindt zich een halfronde uitbouw.





## Colofon

Handelingsperspectief Diepenveenseweg 1 -  
PostNL locatie

gemeente Deventer

Datum: juni 2023

Versienummer: 1.0

Projectverantwoordelijke: Pauline Tiecken

Projectmanager: Bjorn Hendriks

Handelingsperspectief opgesteld door:  
Arnoud van Sisseren





Memo

**NS Stations**

**Verkoop & Transformatie**

**Aan** Gemeente Deventer

**Telefoon** 06 - 22 83 84 70

**Datum** 26 juni 2023

**Kenmerk**

**Onderwerp** Reactie Handelingsperspectief PostNL-locatie

Geachte,

Met dank voor de ontvangst van het door gemeente Deventer opgestelde concept Handelingsperspectief/ Nota van Uitgangspunten d.d. mei 2023 treft u hierbij onze reactie en aanvullingen aan.

### **Het station**

Een groot aandachtspunt is hoe je dit nieuwe stukje stad koppelt aan het station. Er moet een integrale koppeling komen zodat de PostNL-locatie en het station elkaar op bepaalde onderdelen kunnen gaan versterken. Denk bijvoorbeeld aan goede loop- en fietsverbindingen van en naar het station (dit bevordert de duurzame mobiliteit), een verbeterde stations entree en goede en ruim voldoende fietsvoorzieningen met ruimte voor deelmobiliteit. Dit werken we graag nader uit in de Masterplan fase.

### **Nieuwe voet- en fietsverbinding**

Er is in het Handelingsperspectief sprake van een nieuwe doorgang over / onder de sporen (een zogeheten bovenwijkse voorziening). Optioneel is genoemd een trap naar het perron toe te voegen aan deze doorgang. NS is geen voorstander van trappen naar het perron gekoppeld aan dit soort gelijke interwijkverbindingen. Het is niet alleen de trap, maar feitelijk wordt er dan een extra stationsentree gecreëerd. Dit vraagt veel meer voorzieningen dan alleen een trap. Denk aan reisinformatie, poortjes, opwaardeerautomaten, fietsparkeren etc.). Uiteraard is de lengte van looplijnen naar de trein ook een wezenlijk element. Gezien het huidige plan is het uitgangspunt voor NS dat er via de fraaie Diepenveense weg een mooie heldere route wordt gemaakt naar de stationsentree in plaats van via de interwijkverbinding.

### **Stedelijke intensivering rond knooppunten**

Het bereikbaar houden van de stad ondanks een snelle groei (11.000 woningen toevoegen voor 2035) is een uitdaging. Door een deel van deze groei te focussen in de stationsomgeving dragen we bij aan het duurzaam bereikbaar houden van Deventer. Het uitgangspunt voor een ontwikkeling in de stationsomgeving is daarom het realiseren van "intensieve verstedelijking". Dit wil zeggen dat de doelstelling is: een hoog aantal woningen (en overige functies) per hectare te ontwikkelen → een vernieuwende, stedelijk intensieve woonomgeving aan het spoor. Dit sluit aan bij de strategie van NS: verdichten op de best bereikbare plekken.



### **Het gemengde woonmilieu en de aandacht voor betaalbare woningen**

Het niet-woonprogramma moet goed aansluiten bij het woonprogramma en is afhankelijk van zowel doelgroep van het woonprogramma als de vraag vanuit de markt. De verdeling 75% wonen vs. 25% werken is wat ons betreft nader te bepalen (zonder af te wijken van het niet 100% wonen uitgangspunt) en binnen het huidige uitgangspunt van 25% valt niet alleen werken maar ook zeker ruimte voor overige voorzieningen. Binnen het woonprogramma is er specifieke aandacht voor het realiseren van betaalbare woningen voor zowel huurders als starters op de woningmarkt. In het Handelingsperspectief wordt met verwijzing naar de Woondeal een verdeling van 30% sociale huur, 40% middenhuur/ betaalbare koop en 30% dure koop opgetekend. In combinatie met de overige ambities in het Handelingsperspectief is het bewaken van de haalbaarheid wel (groot) een aandachtspunt.

### **Bij duurzame mobiliteit hoort een duurzame parkeernorm**

Duurzame mobiliteit is slechts een onderdeel van toekomstbestendige mobiliteit. Het mobiliteitsconcept op de PostNL-locatie gaat wat ons betreft uit van veel lager autobezit en autogebruik dan waar nu van uit is gegaan. Meest voor de hand liggende maatregel om de verkeersgeneratie van de ontwikkelingen in het plangebied niet zodanig te laten toenemen is door het minder aantrekkelijk te maken voor bewoners (en tevens bezoekers en gebruikers) om een eigen auto te hebben. Het helemaal niet toestaan van autobezit biedt geen oplossing. Mensen moeten zich kunnen verplaatsen, ook naar die bestemmingen die niet of slecht bereikbaar zijn met het openbaar vervoer of de fiets. Er blijft altijd een bepaalde behoefte naar autogebruik. Door het aanbieden van bijvoorbeeld deelauto's kan hier voor een groot deel in worden voorzien. Verreweg het grootste effect op een lager autogebruik wordt behaald met het (fors) verlagen van de parkeernormen. Het verlagen van de parkeernormen zorgt ervoor dat per huishouden minder (tot in het uiterste geval geen) parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dat dient vooraf duidelijk gecommuniceerd te worden naar potentiële kopers/huurders, zodat ook zij zich ervan bewust zijn wat voor mobiliteitsgedrag van hen wordt verwacht. De ligging op een OV knooppunt en de aanwezigheid van deelmobiliteit maakt dit mogelijk en wenselijk.

Volledigheidshalve is ook de reactie van onze spoorse partner ProRail bijgevoegd als bijlage. We kijken uit naar de verdere samenwerking en om samen de volgende stap naar een haalbaar Masterplan te maken.

Met vriendelijke groet,

NS Stations  
Tjeerd Bos  
Ontwikkelmanager

Bijlage: reactie ProRail