AANVULLING NOTA VAN UITGANGSPUNTEN

District Z | Werkplaatsen | Lurelui

Zwolle

versie 17 september 2024

BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap

Zwolle

AANVULLING NOTA VAN UITGANGPUNTEN

District Z | Werkplaatsen | Lurelui
Zwolle

Colofon

Deze aanvulling op de Nota van Uitgangspunten is tot stand gekomen in opdracht van
NS Stations en in samenwerking met de gemeente Zwolle.

17 september 2024

AANPASSINGEN RUIMTELIJK RAAMWERK

AANPASSINGEN RUIMTELIJK RAAMWERK
Na vaststelling van de Nota van Uitgangspunten District Z | Werkplaatsen | Lurelui zijn er door voortschrijdend inzicht, nadere onderzoeken en afstemming met stakeholders en omliggende deelplannen kleine wijzigingen opgenomen in het ruimtelijk raamwerk. Lurelui Zuid maakt geen onderdeel meer uit van de NvU District Z | Werkplaatsen | Lurelui en volgt een eigen proces.

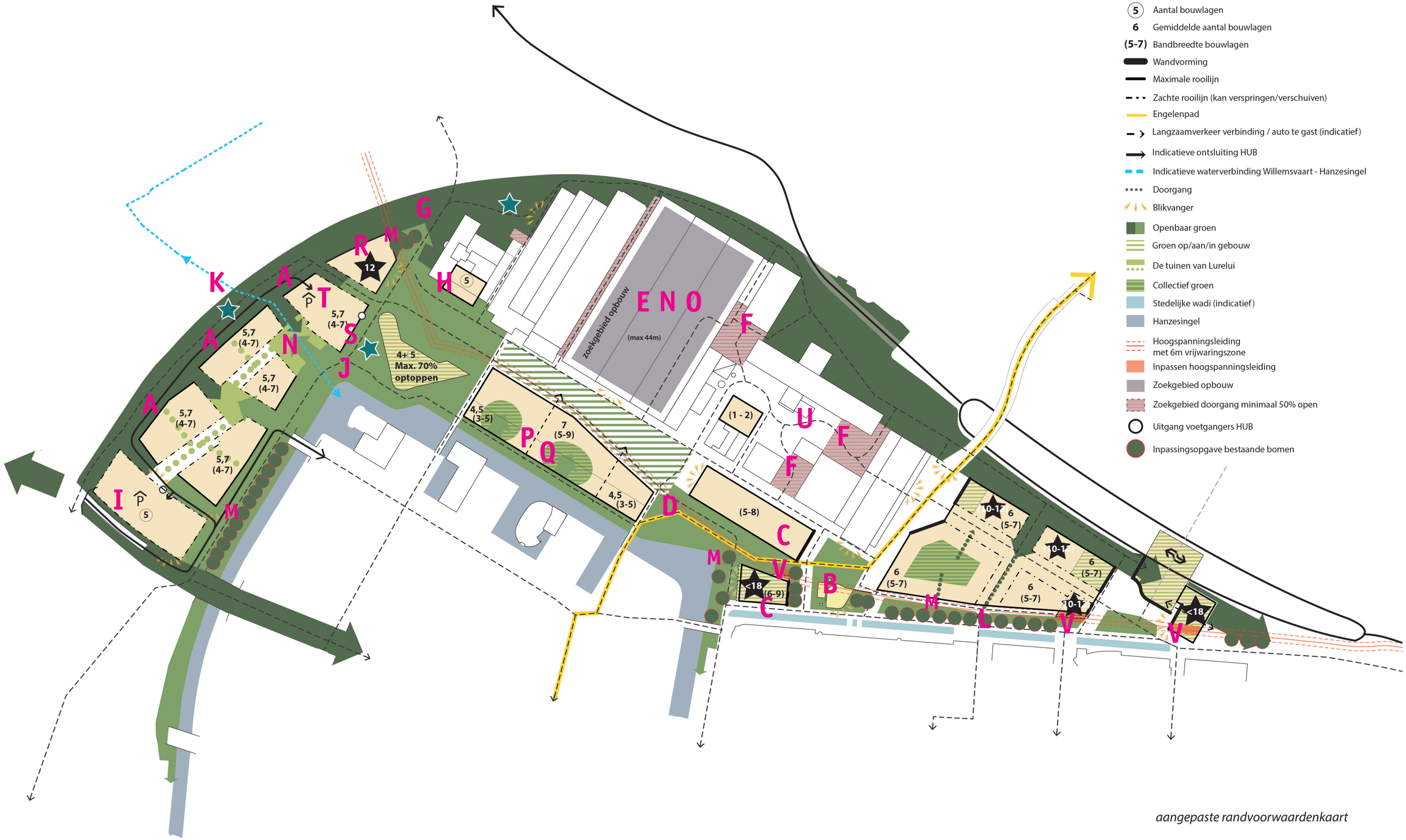
Voor de planvorming binnen District Z | Werkplaatsen | Lurelui zijn het Ontwikkelkader Spoorzone en de NvU District Z | Werkplaatsen | Lurelui leidend. Deze aanvulling geeft alleen de afwijkingen en aanvullingen op de Nota van Uitgangpunten weer.

De aangepaste raamwerktekening is de ondergrond voor het bestemmingsplan.
De verschillenlijst tov de Nota van Uitgangspunten (NvU) is hieronder weergegeven. De verschillen in de bouwhoogtes zijn op pagina 5 weergegeven.

Door de ruimtereservering voor ProRail moet er een zone langs het spoor vrij gehouden worden van bebouwing en zijn de noordelijke bouwvlakken binnen Lurelui aangepast. Het noordelijke bouwveld in Lurelui is verkleind. De noordelijke parkeerhub is opgeschoven richting het zuiden omdat een parkeergarage niet meer past binnen het kleinere bouwveld. Op de oorspronkelijke plek van de noordelijke parkeerhub is een gemengde bestemming mogelijk.

Verschillenlijst tekeningen (zie randvoorwaardenkaart):

- **A** Aanpassingen rooilijnen bebouwing langs spoor in Lurelui zodat de groenzone langs het spoor circa 25m breed blijft.
- **B** Aanpassing ter hoogte van het gele gebouw van Ennatuurlijk.
- **C** Aanpassing aan de vorm van bouwvelden ten westen van het plein onder de rode hal.
- **D** Aanpassing route Engelenpad via brug naar Hanzekwartier en Noordzeelaan en vervallen van paviljoen. Publieke functie in de kop van de nieuwbouw.
- **E** De positie van de opbouw op de Wartsilahal is nader gespecifieerd door het aanwijzen van een zoekgebied voor de opbouw.
- **F** Er zijn zoekgebieden aangewezen om doorgangen te maken tussen de bestaande hallen. Exacte afmetingen van de doorgangen kunnen nader uitgewerkt worden. Van een zoekgebied mag maximaal 50% bebouwd blijven.
- **G** Kleine aanpassing ligging fietstunnel in de bocht van het spoor, exacte ligging moet nog uitgewerkt worden.
- **H** Aanpassingen aan de rooilijn van gebouw tegenover Hanzelaan 93.
- **I** Aanpassing van de positie en afmeting van de Hub bij de Koggetunnel en de mogelijkheid toegevoegd voor een ondergronds deel in de Lurelui tbv parkeren. Woonbestemming wordt mogelijk in de Hub en afmeting Hub is vergroot ten behoeve van parkeren.
- **J** Zoeklocaties helofytenfilter aangegeven. Bestaand helofytenfilter moet opnieuw worden ingepast.
- **K** Indicatieve (ondergrondse) waterverbinding tussen de Willemsvaart en de Hanzesingel is aangegeven ivm een robuust watersyteem. Onder de sporen is al een bestaande duiker aanwezig waar op aangesloten moet worden.
- **L** Toegang garages Hanzelaan via route langs het Stationsplein.
- **M** Inpassingsopgave voor bestaande bomen. Inspanningsverplichting om bomen te behouden of te verplaatsen in relatie tot de ontwikkeling.
- **N** De hoogte van de Wartsilahal is inclusief de opbouw van de Wartsilahal maximaal 44m. Er is ruimte voor 19.000 m2 BVO extra wonen in de opbouw.
- **O** De 400 m2 horeca van hal 23 mag gedeeltelijk in de Wartsilahal worden ingezet;150m2 mag ook in de Wartsilahal gerealiseerd worden.
- **P** De hoogtescheidingslijn voor de nieuwbouw van de Werkplaatsen is opgeschoven richting het water.
- **Q** Het bouwvlak van de nieuwbouw in de Werkplaatsen moet 30% onbebouwd zijn in de vorm van doorgangen of binnentuinen.
- **R** Aanpassingen bouwvlak thv noordelijke hub Lurelui nav de ruimtereservering voor ProRail.
- **S** Aanpassing van het bouwvlak ten behoeve van de nieuwe plek van de noordelijke hub.
- **T** Aangepaste bestemming parkeren en gemengd gebied (omgedraaid).
- **U** Bebouwing Perron 038 is aangepast, de berging wordt niet gesloopt.
- **V** Hoogspanningsleiding kan niet worden verlegd, ter plaatse van overbouwingen bij de gebouwen wordt de hoogspanningleiding ingepast.



aangepaste randvoorwaardenkaart

AANPASSINGEN BOUWHOOGTES
Hieronder zijn de aanpassingen aan de bouwhoogtes weergegeven.

Berekening bouwhoogtes
De bouwhoogtes zijn bepaald door het aantal bouwlagen maal 3m per bouwlaag en 4m voor de begane grond te rekenen. De gemiddelde bouwhoogte in Lurelui wordt berekend door de footprints van de woonbebouwing in Lurelui bij elkaar op te tellen en te vermenigvuldigen met 5,7 bouwlagen. Dit geeft het maximale aantal m^2 bvo, die vervolgens met afwisselende bouwhoogtes verdeeld kunnen worden over diezelfde woonbebouwing. Bij de berekening van de gemiddelde bouwhoogte tellen het zuidelijke en noordelijke plot niet mee. Deze plots hebben een eigen maximale hoogte van respectievelijk 18m en 37m.

De gemiddelde bouwhoogte is verhoogd van 5,5 naar 5,7 bouwlagen voor het midden deel van Lurelui, doordat het noordelijke bouwvlak verkleind is en zodat er op 1 plek binnen Lurelui een gebouw met 8 bouwlagen gerealiseerd kan worden. Zo komen er meer afwisselende bouwhoogtes en een betere stedenbouwkundige inpassing, terwijl de footprint beperkt blijft.

Biobased bouwen
Er wordt belang gehecht aan biobased bouwen. Houtbouw heeft een hogere constructiehoogte, voor een verdiepingshoogte wordt dan uitgegaan van maximaal 3,5m ipv 3m. Daarom wordt een hogere verdiepingshoogte bij biobased bouwen toegestaan. Hiervoor wordt een afwijkingsbevoegheid opgenomen ten behoeve van een biobased constructie (de bouwhoogtes zijn niet aangepast op de constructiehoogte voor biobased bouwen).
De afwijkingsbevoegheid is mogelijk tot en met 9 bouwlagen. In de hoogbouw effect rapportage (HER) is op hoofdlijnen in beeld gebracht wat de gevolgen zijn voor de bezonning, wind en ruimtelijke inpassing. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is de extra bouwhoogte als gevolg van biobased bouwen aanvaardbaar.

Noordelijk bouwveld
Door de ruimtereservering voor ProRail moet er een zone langs het spoor vrij gehouden worden van bebouwing en zijn de noordelijke bouwvlakken binnen Lurelui aangepast. Het noordelijke bouwveld in Lurelui is verkleind. De noordelijke parkeerhub is opgeschoven richting het zuiden omdat een parkeergarage niet meer past binnen het kleinere bouwveld. In het noordelijke bouwveld is een gemengde bestemming mogelijk. Het noordelijke bouwveld heeft een kleinere footprint en daardoor een hogere bouwhoogte. Stedenbouwkundig is de hogere bouwhoogte goed inpasbaar doordat het noordelijke bouwveld de kop van het Hallenplein accentueert.

LURELUI
I Zuidelijk deel ter hoogte van de parkeerhub
- Maximale hoogte **18m**.

II Midden deel
- Maximale hoogte **22m** en gemiddeld **5,7** bouwlagen (tussen de 4 en 7 bouwlagen). Bij de berekening van de gemiddelde bouwhoogte tellen het zuidelijke en noordelijke plot niet mee.
- Binnen het midden deel is de mogelijkheid om 1 gebouw van 8 lagen te bouwen met een maximale footprint van 1000m2.

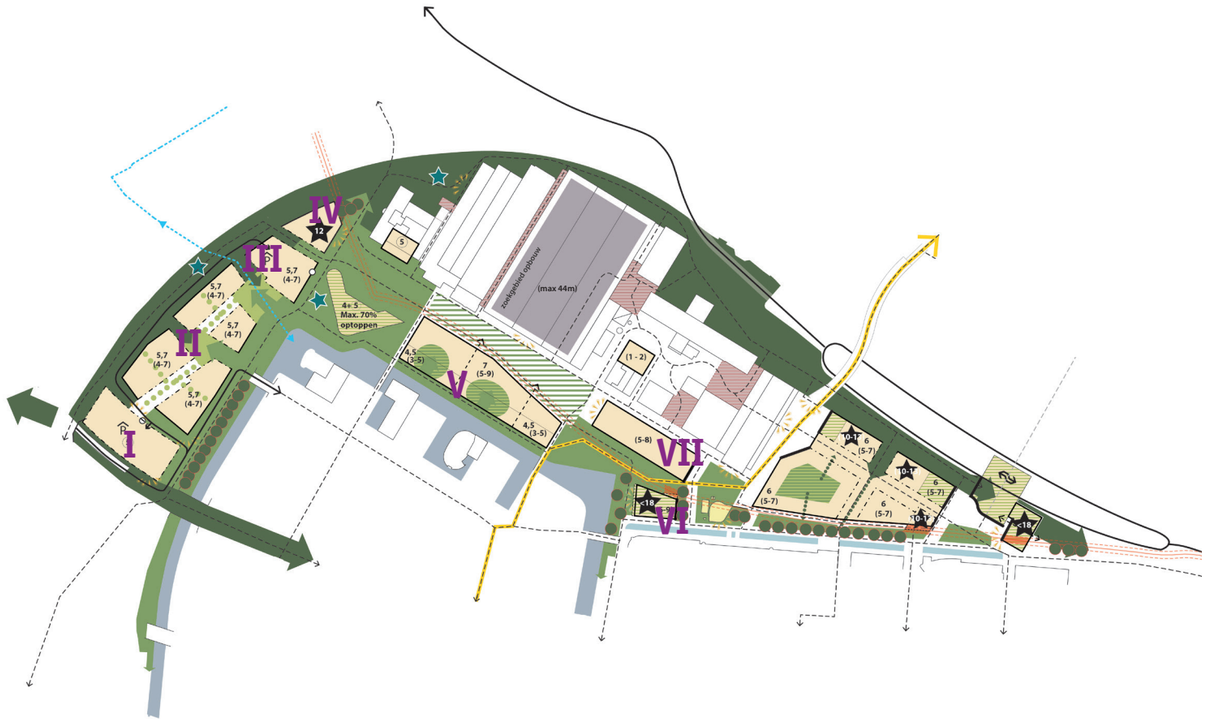
III
- Parkeren en gemengde bestemming (waaronder wonen) mogelijk.

IV Noordelijk bouwveld aan het Hallenplein
- Gemengde bestemming (waaronder wonen) is hier mogelijk en parkeren is hier niet meer mogelijk.
- Maximale hoogte **37m** en maximaal **12** bouwlagen.

NIEUWBOUW WERKPLAATSEN
V Zijde aan het water
- Maximale hoogte **16m** en gemiddeld **4,5** bouwlaag (ipv 4 bouwlagen) (tussen de **3** en 5 bouwlagen).

VI Bouwveld aan Hanzelaan (gebouw 6)
100% van de footprint bebouwen t/m 24m, maximaal 6 bouwlagen
75% van de footprint bebouwen t/m 33m, maximaal 9 bouwlagen
60% van de footprint bebouwen t/m 60m, maximaal 18 bouwlagen
- Maximaal 9.900m2 bvo
- Aan de westzijde is het mogelijk om te overbouwen t.b.v. een betere inpassing in de stedenbouwkundige omgeving vanaf 4,5m hoogte tot maximaal 24m en 6 bouwlagen met een maximale diepte van 2m.

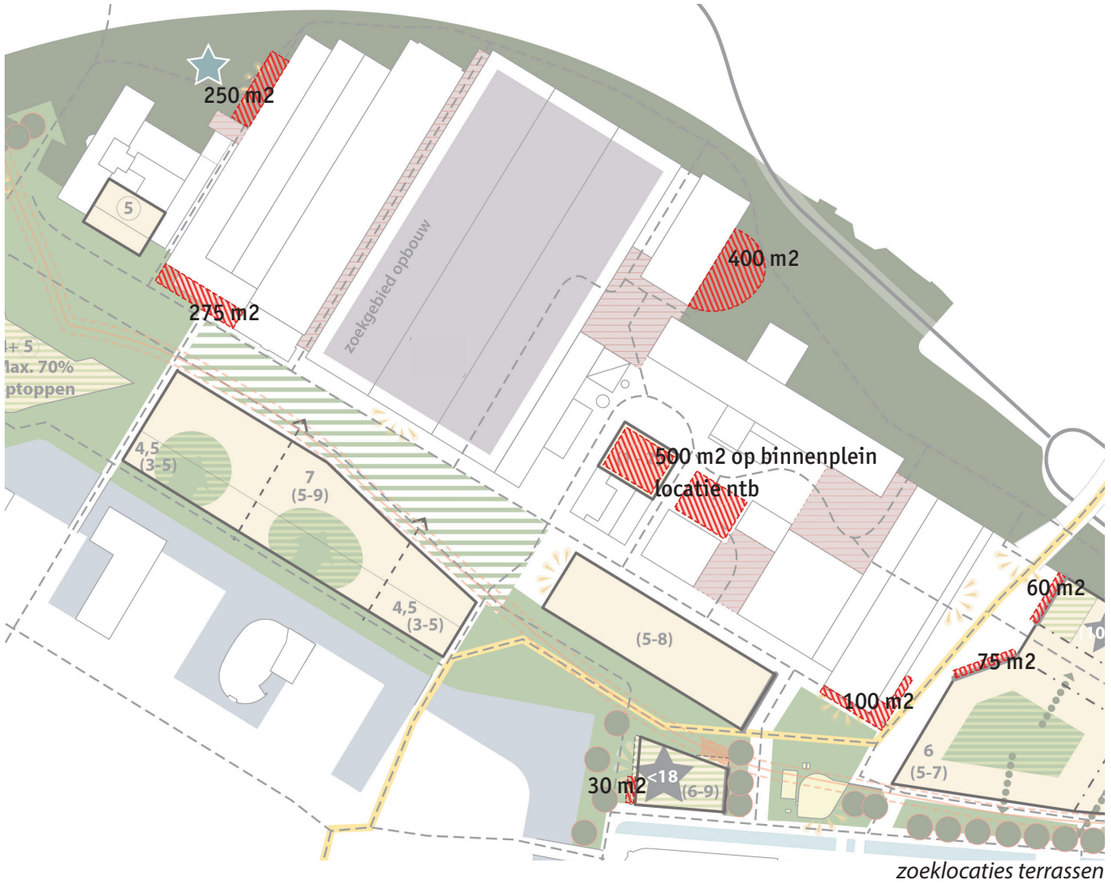
VII Bouwveld aan Hallenplein en plein aan de rode hal (gebouw 7)
Bouwhoogtes zijn 4m per laag ivm onderwijsfunctie.
25% van de footprint maximale hoogte 33m (8 bouwlagen)
50% van de footprint maximale hoogte 29m (7 bouwlagen)
25% van de footprint maximale hoogte 21m (5 bouwlagen)
- Maximaal 10.750 m2 bvo onderwijs en max 4500 m2 bvo creatieve bedrijvigheid.
  Afwijkingsbevoegdheid om creatieve bedrijvigheid om te zetten in onderwijs, mits passend in innovatiedistrict.
- Aan de zuid- en westgevel is een afwijkingsbevoegdheid mogelijk voor overkragingen en overstekken t.b.v. een betere inpassing in de stedenbouwkundige omgeving en het mogelijk maken van een parkachtige inpassing in de groene corridor aan de zuidzijde t.b.v. natuurinclusief bouwen en klimaatadaptief bouwen (groene gevelconstructie). De overkragingen en overstekken zijn mogelijk over de gehele gevel vanaf 4,5m hoogte met een maximale diepte van 3m.



AANPASSINGEN TERRASSEN

In onderstaande tekening zijn de zoeklocaties en de maximale afmetingen voor de terrassen bij horecalocaties aangegeven. Op het binnenplein zijn drie locaties aangegeven. Er mag maximaal 500m2 terras gerealiseerd worden verdeeld over deze locaties op het binnenplein.

Het terrras in het Spoorpark bij hal 4 is maximaal 250 m2, hiervan mag maximaal 100m2 verhard zijn. Het verharde deel is gesitueerd tegen de gevel aan. Maximaal 150m2 is een terras op een onverharde ondergrond in het Spoorpark. Hier mogen geen gebouwde constructies, terrasschermen, vaste parasols en dergelijke worden geplaatst, het groene karakter van het Spoorpark moet behouden blijven.



zoeklocaties terrassen

AANVULLENDE UITGANGSPUNTEN INNOVATIE, ONDERWIJS EN CULTURELE INSTELLINGEN

Door Zecc architecten is een studie gedaan hoe het innovatiedistrict aantrekkelijker gemaakt kan worden voor innovatie, onderwijs en culturele instellingen in het deelgebied Werkplaatsen-District Z. Deze studie heeft een aantal aanvullende uitgangspunten opgeleverd ten opzichte van de Nota van Uitgangspunten.
Om een hart van het innovatiedistrict te realiseren is het belangrijk dat de kans op ontmoeting vergroot wordt. De beoogde samenwerking binnen het innovatiedistrict brengt een aantal nieuwe uitgangspunten met zich mee aanvullend op de NvU. Deze aanvullend uitgangspunten zijn eveneens verwerkt in de ruimtelijk raamwerkkaart als de randvoorwaardentekening.

Aanvullende uitgangspunten:

- Extra entree Wartsilahal vanaf binnenplein, zodat er vanuit het binnenplein relaties ontstaan binnen het innovatiedistrict.
- Entree onderwijs Wartsilahal vanaf binnenplein.
- Doorgang vanuit rode hal richting binnenplein, zodat er vanuit een culturele instelling in de rode hal een verbinding wordt gemaakt met het binnenplein.
- Entree onderwijsinstelling in gebouw 6 aan plein ten zuiden van de rode hal.
- Laden en lossen rode hal moet inpandig mogelijk zijn vanaf zuidzijde.
- Laden en lossen in nieuwbouw gebouw 6 vanaf noordzijde gebouw.
- Laden en lossen in Wartsilahal vanaf binnenplein of Hallenplein.

Onderstaande uitgangspunten uit de NvU zijn belangrijk voor de verbinding tussen innovatie, onderwijs en cultuur.

- Doorgangen van Spoorpark naar binnenplein aan beide zijden langs perron038.
- Entree culturele instelling rode hal aan plein naast rode hal.
- Horeca culturele instelling rode hal aan plein ten zuiden van de rode hal.
- Doorgang door de Wartsilahal vanaf Hallenplein naar het Spoorpark (semi-publiek).

AANPASSINGEN MOBILITEIT

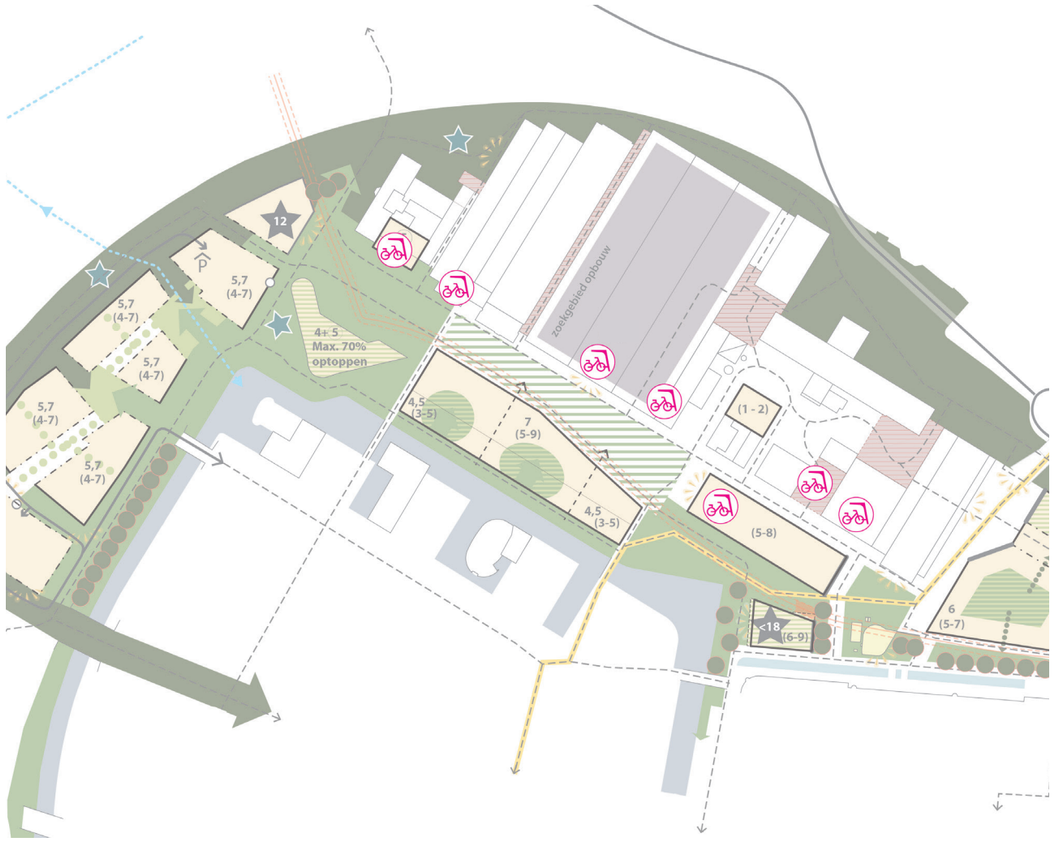
Omwille van de ontsluiting van de hub in het Hanzekwartier zijn de groene zone in de Lurelui langs de Hanzesingel auto's te gast, fietsers en voetgangers hebben voorrang. Zo blijft de beleving van de ruimte aan het water voor de bewoners van de Lurelui zo groen mogelijk, met mogelijkheden om daar tevens te verblijven en te recreëren. De vormgeving van de ontsluiting langs de Hanzesingel wordt nader uitgewerkt in de planvorming van de Lurelui, bijvoorbeeld in de vorm van een fietsstraat.

Uitgangspunten fietsparkeren hallen

- Fietsparkeren inpandig organiseren. Meerdere varianten kunnen onderdeel zijn van de oplossing voor de fietsenstallingen. De zoeklocaties zijn aangeduid op de tekening.
- Maak meerdere kleine stallingen zodat de fietsen dichtbij onderwijsinstelling of cultuurinstelling gesitueerd zijn. Deze kleinere stallingen zijn ook gemakkelijker in te passen in het stedelijk weefsel.
- Plekken van de entrees van de stallingen (en de uitgangen) op logische plekken situeren, nabij de bestemmingen, zodat het gebruik van de stallingen zo natuurlijk mogelijk aanvoelt.
- De stallingen moeten makkelijk zijn in het gebruik.
- Het fietsparkeren in de Wartsilahal zal altijd ingepast moeten worden in een vorm die het gebruik van de hal stimuleert; bijvoorbeeld stallen onder een podium/tribune, werkplekken op het dak van de stalling etc.
- Het fietsparkeren in de Van Halterenhal kan mogelijk gecombineerd worden met een 'werkplaats' op de verdieping, als de stallingscapaciteit van de begane grond dat toelaat. Deze ruimte kan dienen als een ventiel om in de toekomst meer fietsenplekken te maken als dat nodig is.
- Bij de fietsenstallingen moet rekening gehouden worden met de eisen ten aanzien van toegankelijkheid.
- De fietsenstallingen moeten aantrekkelijk en gebruiksvriendelijk worden vormgegeven met herkenbare en aantrekkelijke entrees.

Toegang spoor ProRail

Ter hoogte van Lurelui is in de huidige situatie een toegang tot het spoor in het verlengde van de Noordzeelaan. Het spoor moet in de Lurelui toegankelijk blijven voor ProRail, de huidige toegang kan in overleg met ProRail wel binnen Lurelui verplaatst worden.



indicatieve zoeklocaties inpandig fietsparkeren tbv niet-woonpogrammma