

Beschrijving gevolgd proces en opbrengst Hanzebadlocatie

Versie 30 juni 2020.

Stap 1 September 2017

Voor de ontwikkeling van de Hanzebadlocatie is een drietal scenario's opgesteld.

Deze scenario's zijn besproken met diverse belanghebbenden.

Doel:

- Inventariseren wat belanghebbenden belangrijk vinden bij de ontwikkelingen.
- Wat zijn de voor- en nadelen van de verschillende scenario's.

Scenario's

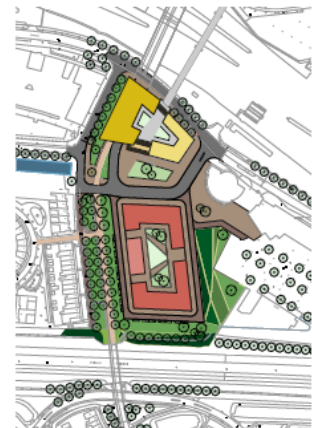
groene verbinding



verbinding centraal



stedelijke verbinding



Besproken met

- Bewoners Stockholmstraat
- Vrienden van Hanzeland
- Spoorcafé
- SWZ en Openbaar Belang

Reacties bewoners Stockholmstraat:

- Met hoogbouw is de spoorbrug straks niet meer zichtbaar. Dat is wel belangrijk. Ook zicht op het talud van de spoorbrug is belangrijk.
- Groen is heel belangrijk. Vroeger was het hier een weiland. Van dat groene karakter is door alle nieuwbouw niets meer over.
- Houdt voldoende afstand aan van de bebouwing tot het fietspad
- Niet te hoog bouwen aan het fietspad.
- Veel bewoners geven aan geen behoefte te hebben aan extra voorzieningen. Die zijn er voldoende in de buurt. Bovendien twijfelen de bewoners of voorzieningen wel exploitabel te maken zijn. Op het Lubeckplein is ook al bijna niets. Sommige bewoners geven aan juist wel behoefte te hebben aan voorzieningen.

- Hoge eisen aan architectuur, passend bij de bestaande woningen. Aandacht voor de geschiedenis van de plek. Authentiek karakter, als voorbeeld wordt genoemd Assendorperlure, spoorwegarchitectuur. Of huizen die samen boerderij vormen (vb Winterswijk). Ook nieuwbouw Weezenlanden is genoemd. Geen nieuwe blokkendozen.
- Grasveldje zoveel mogelijk openhouden, evt met kunst en dan elders wat hoger bouwen
- Voorziening maken voor uitlaten honden. Hondenpoep geeft nu al overlast.
- Spoorbrug minder glad maken
- Spoorbrug alleen voor voetgangers toegankelijk
- Rotonde fietsers is goed, veel veiliger
- Fietsers en auto's gescheiden houden
- Geen extra verkeer over Stockholmstraat
- Doodlopende karakter Stockholmstraat behouden.
- Parkeren goed oplossen; eerst nieuwe en vervangende plekken maken, dan pas woningen bouwen
- Extra autoverkeer via tunnel is niet gewenst; er komen nu al extra bussen
- Zo laag mogelijk, zo min mogelijk huizen en bebouwing, zo groen mogelijk.

Reactie bezoekers Spoorcafé

- Maak een doorgaande verbinding voor voetgangers vanaf het zuiden
- Gebouw RGD is een mooie woningbouwlocatie; gebouw sluit gebied nu af en veroorzaakt dood eind.
- A is de mooiste oplossing; geeft het meeste levendigheid; nodigt uit tot medegebruik plint.
- C is niet mooi in combinatie met de brug
- Fietsrotonde is een goed idee
- Bussen belemmeren woongenot in toren; leiden tot geluidsoverlast voor bewoners
- Zorgen over geluidshinder voor hoogbouw langs IJsselallee
- Koggelaan is best smal omdat fietsers nu 3 breed rijden.
- Kan er rekening worden gehouden met de overkant van het spoor?
- Kan de tunnel open blijven?
- Groen en water is sterk; leuk met een bruggetje
- C Opening in gebouw naar lensbrug sterk. Dan wel voldoende ruimte geven
- C Auto's door gebied heen is jammer
- Houdt rekening met parkeren bestaand en voor nieuwe bewoners/gebruikers
- Zorg voor goede stallingen in openbare ruimte; ook voor moderne fietsen
- Fietsroute over parkeerterrein is onprettig; dan combineren met nieuwbouw langs pad
- Horeca is RGD-toren is prima
- Oppervlaktewater heeft matige kwaliteit; er zitten wel vissen in
- Een goed stedelijk blok tussen Koggelaan en RGD is goed; zorgt ook voor geluidsreductie
- Geen supermarkt in gebied; Forelkolk is dichtbij
- Wel meer behoefte aan levendigheid in weekend.

- Als Koggelaan wordt ingericht als fietsstraat, kan ik dan nog wel bij mijn woning komen?
- Verkeersstromen scheiden; er zijn veel knelpunten

Reactie Vrienden van Hanzeland

- Hoe zit klimaatadaptatie in de modellen
- Parkeren moet binnen het plan worden opgelost
- Stedelijkheid modellen is goed
- Verbinding realiseren is goed; fietsverbinding is het belangrijkste
- Bebouwing gebruiken om verbinding te maken
- Knooppunt als kracht
- Durf te kiezen voor nieuwe stedelijkheid en massa
- Gebruik parkeerplaatsen voor uitwisseling
- Fietsverbinding heeft prioriteit; loskoppelen van autoverbinding; auto mag er nog zijn
- A lijkt een beetje geforceerd
- Plinten invullen door combinatie wonen en werken; voorzieningen liever elders op de Koggelaan en Lübeckplein
- C is sterk afhankelijk van programma in de plint
- Niet 3 plekken maken in Hanzeland met magneetfuncties

Stap 2 November 2017

Op basis van de reacties en inzichten is een concept-voorkeursmodel opgesteld. Dit model bevat elementen uit de verschillende scenario's. Uit model A de groen-blauwe verbinding. Uit model B de fietsrotonde en infrastructuur. Uit model C het stedelijk blok. Voorts is het woonblok getekend als een woonhof en is de autostructuur gewijzigd.

Het conceptvoorkeursmodel is gebaseerd op 8 stedenbouwkundige principes.
Voorkeursvariant



Het concept-voorkeursmodel is besproken met dezelfde partijen

Reacties bewoners Stockholmstraat

- Komt er een geluidsscherm langs de IJsselallee?
- Bewoners hebben last van fijn stof; veel stof of ramen en vensterbanken.
- Knelpunt fiets zit meer bij het zijstraatje dan bij de Koggelaan. Graag dat zijstraatje afsluiten. Dat is ook veiliger voor de kinderen die op de twee speelplaatsjes achter de woningen spelen.
- Voorstel om Stockholmstraat voor alle verkeer af te sluiten heeft geen draagvlak.
- In gepresenteerde model is geen zicht vanuit woningen op spoorbrug en groene talud meer. Dat is wel gewenst.
- Stedelijke toren is ongewenst, dat schrikt echt af.
- De stedelijke toren komt heel dicht bij de appartementen van de Stockholmstraat en sluit zicht op licht en lucht af. Geeft daardoor een opgesloten gevoel.
- De zichtlijn vanuit de flat wordt door de stedelijke toren geblokkeerd.
- Niemand wil die stedelijke toren.
- Kan de linker toren lager worden dan de rechter?
- Oude straatje is straks niet meer verbonden met de brug.
- Vier lagen tegenover de Stockholmstraat is hoger dan de bebouwing aan de Stockholmstraat en daarom te hoog.
- Hoe verhoudt vier lagen zich tot de hoogte van het voormalige zwembad?
- Kan woonhof worden omgedraaid, zodat je vanuit de Stockholmstraat ook kunt genieten van het binnenhof?
- Wat betekent het woonhof voor de ochtendzon op de woningen van de Stockholmstraat?
- 6 lagen is hoogbouw.
- Liever stadswoningen dan appartementenblokken.
- Waarom worden er meer woningen gerealiseerd dan 100. Als je 100 tot 120 woningen kunt realiseren in het woonhof, waarom zou je dan nog de stedelijke toren realiseren?
- Voor wie wil je bouwen? kleine appartementengezinnen (1-2pp)? exclusieve lofts? gezinnen? maar dan ook betaalbaar & voldoende speelplekken (ook voor tieners)
- Waar komt de ruimte om te spelen?
- Waar komt de ruimte om honden uit te laten?
- Fouten uit het verleden niet herhalen: Hoogbouw, Lelijke architectuur, Weinig speelplekken
- De bewoners van de Stockholmstraat zijn in het verleden al zo vaak benadeeld.
- Nieuwbouw locatie Weezenland is een voorbeeld van goede architectuur.
- Dit model komt op geen enkele manier tegemoet aan datgene wat de bewoners belangrijk vinden en bij de vorige sessie hebben aangegeven.
- Neem ook de bewoners van de flat aan de Koggelaan mee als belanghebbenden. Zij kijken ook uit op de stedelijke toren.

Reacties bezoekers Spoorcafé

- Nav het perspectief vanuit de Koggelaan > ik wil de lucht, de ruimte zien & deze niet dichtzetten met bebouwing
- De ruimte verbindt juist > en niet de gebouwen
- Bebouwing aan het spoor is wel erg hoog
- Stadblok geeft juist identiteit aan de plek > het is nu leeg, er is niks te zien
- Hanzestad is perfecte woonlocatie > wie wil daar nu niet wonen, zo dicht bij de stad
- Er is behoefte aan veel meer speelvoorzieningen in de wijk voor jong & puber
- Behoudt het zicht op de lensbrug
- Irt de verstedelijkingsopgave Zwolle breed (plus 15.000 inwoners) > houdt de IJsselzone vrij!
- Een toren aan zuidzijde spoor betekent zeker ook een toren aan Assendorp zijde > dat willen we niet
- We hebben sterke behoefte aan perspectieven op ooghoogte
- Een hoog gebouw betekent meer ruimte voor groen
- Spoorbrug gebruiken om een rondje door Hanzeland (en Assendorp) te wandelen
- Er moet ook een toegankelijke verbinding voor de Spoorbrug komen, dat hoeft niet per se een fietsverbinding te zijn.
- Hellingbaan fietstunnel moet niet steiler worden dan nu.
- Kunnen fietsers niet beter laag blijven in de tunnel, in plaats van naar maaiveld te moeten stijgen?
- Van Karnebeektunnel in een rijrichting openstellen.
- Zijn er al concrete plannen om de tunnel open te stellen voor alle verkeer?
- Hoogte stedelijk blok is vergelijkbaar met gebouw RGD (12 verdiepingen)
- Stedelijk blok is te hoog, behoefte aan meer geleidelijke overgang
- RGD lijkt niet erg hoog, dat komt omdat het gebouw in de vrije ruimte staat
- Hoogte geeft te veel stenigheid, doet denken aan Amersfoort, geen goed gevoel bij.
- Water kan bijdragen aan verkoeling wijk
- Probeer ook wat ronde vormen te maken, niet alleen rechthoekig
- Hoe wordt parkeren opgelost?
- Bereikbaarheid voor hulpdiensten
- Zicht langs Koggelaan: met stedelijk blok is geen licht en lucht meer langs die zichtlijn.
- Is er een verplichting dat er zoveel mogelijk woningen gebouwd moeten worden
- Is deze plek aangewezen voor woningen
- Om de monumentale brug moet ruimte zijn, zodat hij beter tot zijn recht komt.
- Gebruik meer 3D en maaiveldperspectieven bij de presentatie.

Reacties Vrienden van Hanzeland

- Hele mooie stappen, Gaat goede kant op
- Stedenbouwkundige uitgangspunten zijn herkenbaar.
- Belangrijk dat RGD meedoet; ruimte en gebouw gaan er echt bijhoren
- Vooral op kwaliteit beoordelen; is goed voor markttuitvraag.

Stap 3: presentatie 6 maart 2018

Op basis van de gemaakte opmerkingen is een aantal varianten voor het stadsblok ruimtelijk verder onderzocht. En zijn aanpassingen gedaan aan het woonhof.

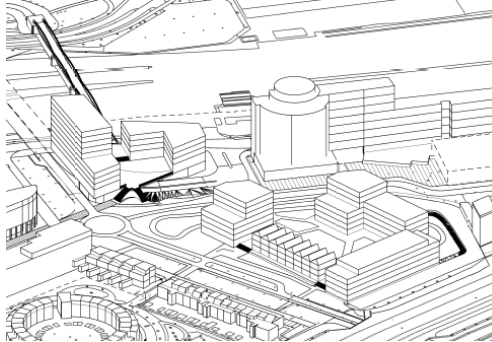
In onderstaande afbeeldingen is onderzocht hoe het voorkeursmodel zo aangepast kan worden dat tegemoet kan worden gekomen aan de belangrijkste bezwaren van de bewoners.

De volgende wijzigingen in het voorkeursmodel zijn doorgevoerd:

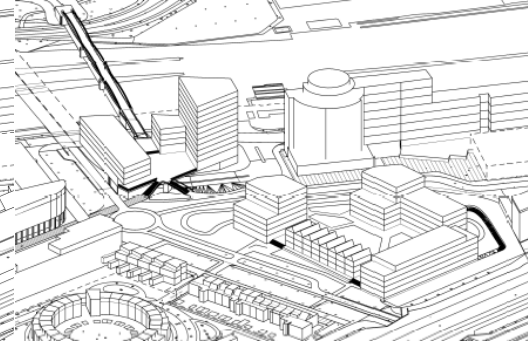
Stedelijk blok:

- 4 modellen zijn uitgewerkt. Model A is een verfijning van het eerder gepresenteerde model. In model B is de linker toren laag en de rechter toren hoog. In model C is er alleen een rechter toren. In model D is het stedelijk blok geschrapt.

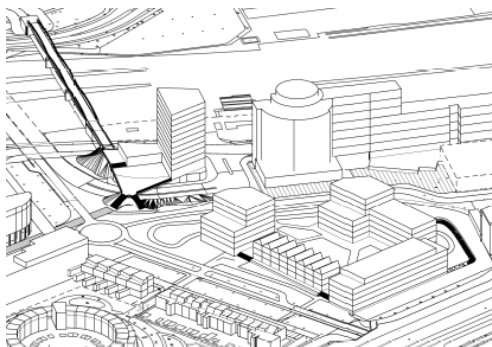
Model A



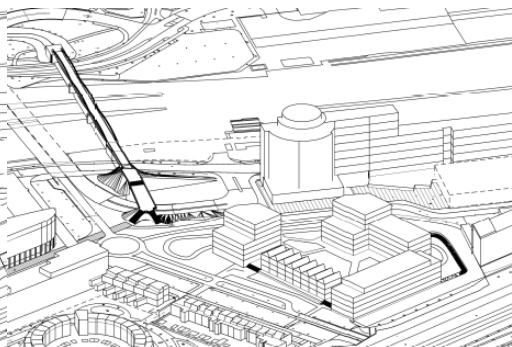
Model B



Model C



Model D



Woonhof:

- Bebouwing tegenover Stockholmstraat wordt 3 lagen met of zonder kap
- Bebouwingsgrens verloopt: aan zijde IJsselallee is de afstand tot woningen Stockholmstraat 40 meter; verderop wordt dit langzaam meer (60 meter)
- Meer geleding aanbrengen (in bouwmassa en ruimtes tussen blokken)
- Referenties voor architectuur die passend is bij locatie en het verleden
- Bij de verdere uitwerking is het verstandig ook de kwaliteit van de openbare ruimte verder uit te werken

- Gekozen wordt voor een aanbestedingsvorm waarbij de beeldkwaliteit kan worden bewaakt.



- Bij de presentatie van de modellen wordt gewerkt aan heldere 3D-plaatjes om inzicht te geven in de toekomstige aanzichten vanuit de woningen, vanaf de Koggelaan, vanuit Assendorp en vanaf de Spoorbrug. En een enkele compositietekening.

Het aangepaste stedenbouwkundig model is op 6 maart 2018 gepresenteerd aan alle belanghebbenden en geïnteresseerden. Dat zijn onder andere bewoners van de Stockholmstraat en Koggelaan, bewoners Assendorp, eigenaren en gebruikers van omliggende gebouwen, belangenorganisaties en projectontwikkelaars. In totaal waren ongeveer 100 personen aanwezig.

Reactie bezoekers informatiebijeenkomst 6 maart 2018

- Aandacht voor spelen
- Breedte van de fietspaden?
- Veiligheid in de Van Karnebeek tunnel..
- Wat is de ambitie op het gebied van energie?
- Blijft het fietspad aangesloten op de Stockholmstraat/Wismarstraat? De mogelijkheid om hier af te slaan kan tot gevaarlijke situatie leiden op de kruising en in de achterliggende straat bij de speelplekken.
- Discussie over de toren aan het spoor. Waarom is het nodig een toren te bouwen naast het bestaande gebouw van de RGD, die net zo hoog (40 meter) wordt? Die toren is volgens sommige bezoekers heel verschrikkelijk en zorgt voor een opgesloten gevoel. Er is angst voor aanzicht op een betonnen muur.
- Waarom is er geen aanzicht geschetst van de nieuwe toren vanuit de Koggelaan?
- Waarom is het nodig een toren zo dicht op de spoorbrug te plaatsen? Daardoor wordt de spoorbrug toch aangetast? Zo verdwijnt ook het zicht op de spoorbrug.

- De spoorbrug is een rijksmonument en heeft ruimte nodig.
- Is er ook gedacht aan studentenfuncties?
- Blijft de hoogte van de woningen tegenover de Stockholmstraat gelijk in de plannen, als er minder woningen in de toren bij de spoorbrug zouden komen?
- Het water aan de Koggelaan loopt nu dood en er verzamelt zich veel rotzooi.
- Het plan is erg ambitieus en het kost de ontwikkelaar veel geld om die ambities te betalen. Het is daarom belangrijk dat de aan de ontwikkelaars gevraagde grondprijs daar rekening mee houdt.
- Hoe wordt het parkeren opgelost?
- Met hoeveel woningen wordt rekening gehouden?
- Hoe zorgen we voor verbinding met Assendorp?
- Is er rekening gehouden met leegstand van kantoren?
- Hoe wordt de brug toegankelijk voor mindervaliden?

De gemeente zegt toe met de opmerkingen aan de slag te gaan. Ook wordt toegezegd hier op een later moment bij de geïnteresseerden op terug te komen. Hiervoor kan nog geen concrete datum aangegeven worden.

Stap 4: juni 2020

De gemeente heeft de reacties verwerkt in een ambitiesdocument. En een lijst met beoordelingscriteria is opgesteld.

De aanbestedingsstukken zijn extern beoordeeld en becommentarieerd. Op basis van deze externe beoordeling is het stedenbouwkundige model vertaald in een globale essentiekaart met principes. De afgesproken maximale hoogtes en rooilijnen naar de Stockholmstraat zijn daarbij gehandhaafd. De rooilijnen aan de binnenzijde en naast de groenstructuur (verlengd Koggepark) zijn echter vervangen door de verplichting rekening te houden met zichtlijnen van bewoners.

Voor alle belanghebbenden is een informatiefolder opgesteld en verspreid onder alle belangstellenden en de direct aanwonenden en aanliggende bedrijven. De informatie is ook op de gemeentelijke website gepubliceerd. Belanghebbenden zijn bijvoorbeeld de bewoners van Hanzeland en Assendorp, toekomstige bewoners, belangenorganisaties die eerder aangegeven hebben op de hoogte te willen blijven van de ontwikkelingen op de locatie. De mogelijkheid is geboden met de projectgroep over de stukken van gedachten te wisselen. In totaal 10 personen hebben van die mogelijkheid gebruik gemaakt.

Uit die gesprekken is gebleken dat er veel draagvlak is voor de ontwikkeling. En dat de eerder gemaakte opmerkingen goed zijn verwerkt. De volgende aandachtspunten zijn benoemd:

- Wat zijn de wijzigingen in de huidige randvoorwaarden ten opzichte van het eerder opgestelde Stedenbouwkundig model?
De rooilijnen aan de zijde van de Stockholmstraat zijn ongewijzigd; net als de maximale bouwhoogte van de bouwblokken. Wel zijn de harde grenzen van de bouwblokken losgelaten. In plaats daarvan zijn zichtlijnen van de bestaande woningen en de Koggelaan gedefinieerd.
- De fietsverbinding naar de Stockholmstraat opheffen.

- Parkeren; hoe wordt dat opgelost; hoe wordt parkeeroverlast voorkomen?
- Is er vanuit de woningen nog zicht op de Spoorbrug?
- Welke rol krijgen de bewoners in het vervolg.
- Hoe wordt schade aan de woningen voorkomen en hoe worden schademeldingen opgelost?
- Ook worden zorgen geuit over het autoluw of autovrijmaken van de Koggelaan (geen onderdeel van dit project).
- De suggestie wordt gedaan goede stallingsvoorzieningen te maken voor de fiets, en in het bijzonder voor afwijkende fietsen zoals bakfietsen.
- De Fietzersbond is blij met de nieuwe routes voor de fiets. Maar spreekt zijn zorg uit over de capaciteit en de veiligheid van de fietspaden en de tunnels.
- De Bond Heemschut spreekt zijn zorg uit over de effecten van de bebouwing nabij de monumentale spoorbrug. De bond heeft de voorkeur om van bebouwing op deze plaats af te zien.

De gemaakte opmerkingen hebben geleid tot een aantal aanpassingen en verduidelijkingen in de ambities en de essentiekaarten.

Ook met omliggende bedrijven en eigenaren is gesproken. Ook daar is veel draagvlak voor de manier waarop de locatie ontwikkeld wordt. Partijen willen in het najaar graag verder praten over de gezamenlijke aanpak van parkeren, de warmtevoorziening en de inrichting van de openbare ruimte.