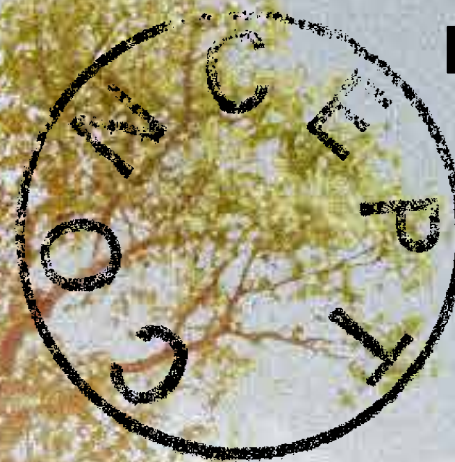


NOTA VAN UITGANGSPUNTEN

District Z | Werkplaatsen | Lurelui
Zwolle



versie 28 oktober 2021

UrbanXchange BGSV

bureau voor stedenbouw en landschap



Zwolle

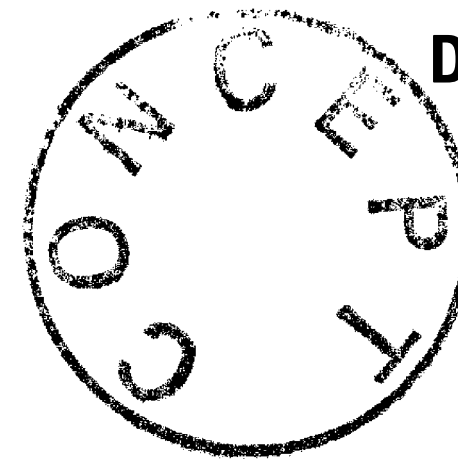


Colofon

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

Rotterdam, 28 oktober 2021

NOTA VAN UITGANGPUNTEN



District Z | Werkplaatsen | Lurelui
Zwolle



INHOUD

OPGAVE

1. Een schitterende erfenis

2. Het ontwikkelkader

- 2.1 Principes voor de gehele Spoorzone
- 2.2 Gewenste typering van het plangebied
- 2.3 Opgaven voor het plangebied

3. Het plangebied

- 3.1 Historie plangebied
- 3.2 Karakterschets
- 3.3 Context
- 3.4 SWOT-analyse

VISIE

4. Identiteit

Het verhaal van de Spoorzone in 2030

- 4.1 Een nieuwe richting
- 4.2 Thema's en waarden van de nieuwe identiteit
- 4.3 Positionering
- 4.4 In de tussentijd
- 4.5 Uitwerking van de identiteit

5. Duurzaamheid/ circulariteit

- 5.1 Duurzame principes
- 5.2 Energie
- 5.3 Circulair ontwikkelen
- 5.4 Ruimtelijke verdichting
- 5.5 Mobiliteit
- 5.6 Groene, gezonde en klimaatadaptieve leefomgeving

6. Programma

- 6.1 Het programmatische concept
- 6.2 Het programma in cijfers
- 6.3 Wonen
- 6.4 Werken
- 6.5 Voorzieningen
- 6.6 Gebruik van de buitenruimte en tijdelijke functies

7. Ruimtelijk raamwerk

- 7.1 Naar een nieuwe ruimtelijke inrichting
- 7.2 Stedelijke hotspot - verbonden met de binnenstad
- 7.2 Gezonde leefomgeving - robuust groen raamwerk
- 7.3 Verwonderen - plekken voor ontmoeting
- 7.4 Communities - crossovers
- 7.5 Innoveren - maatschappelijke impact

8. Mobiliteit

- 8.1 Naar een nieuw mobiliteitsconcept
- 8.2 Voetgangersverkeer
- 8.3 Fietsverkeer
- 8.4 Openbaar vervoer
- 8.5 Mobility as a Service
- 8.6 Autoverkeer en parkeren

UITWERKING

9. District Z

- 9.1 District Z in het kort
- 9.2 Duurzaamheidsambities
- 9.3 Programma
- 9.4 Buitenruimte
- 9.5 Bebouwing
- 9.6 Ruimtelijke randvoorwaarden

10. Werkplaatsen

- 10.1 Werkplaatsen in het kort
- 10.2 Duurzaamheidsambities
- 10.3 Programma
- 10.4 Buitenruimte
- 10.5 Bebouwing
- 10.6 Ruimtelijke randvoorwaarden

11. Lurelui

- 11.1 Lurelui in het kort
- 11.2 Duurzaamheidsambities
- 11.3 Programma
- 11.4 Buitenruimte
- 11.5 Bebouwing
- 11.6 Ruimtelijke randvoorwaarden

12. Ontwikkelstrategie

- 12.1 Duurzaam transformeren
- 12.2 NvU als kaderstellend document
- 12.3 Ontwikkelen in de tijd – fasegewijze transformatie
- 12.4 Selectie van marktpartijen – NvU als richtinggevend kader
- 12.5 Placemaking in de tussentijd – bezieling van onderop
- 12.6 Uitvoerbaarheid
- 12.7 Organisatie
- 12.8 Financiële kaders

13. Participatie

- 13.1 Participatietraject
- 13.2 Resultaten



entree richting hallen



watergang tussen parkeerterrein en Hanzekwartier



Kattegat



parkeerterrein voor hallen



tussen busbaan en Perron038



rode hal en warmtekrachtcentrale



Hanzelaan



zicht op spoor



Lubeckplein

1. EEN SCHITTERENDE ERFENIS

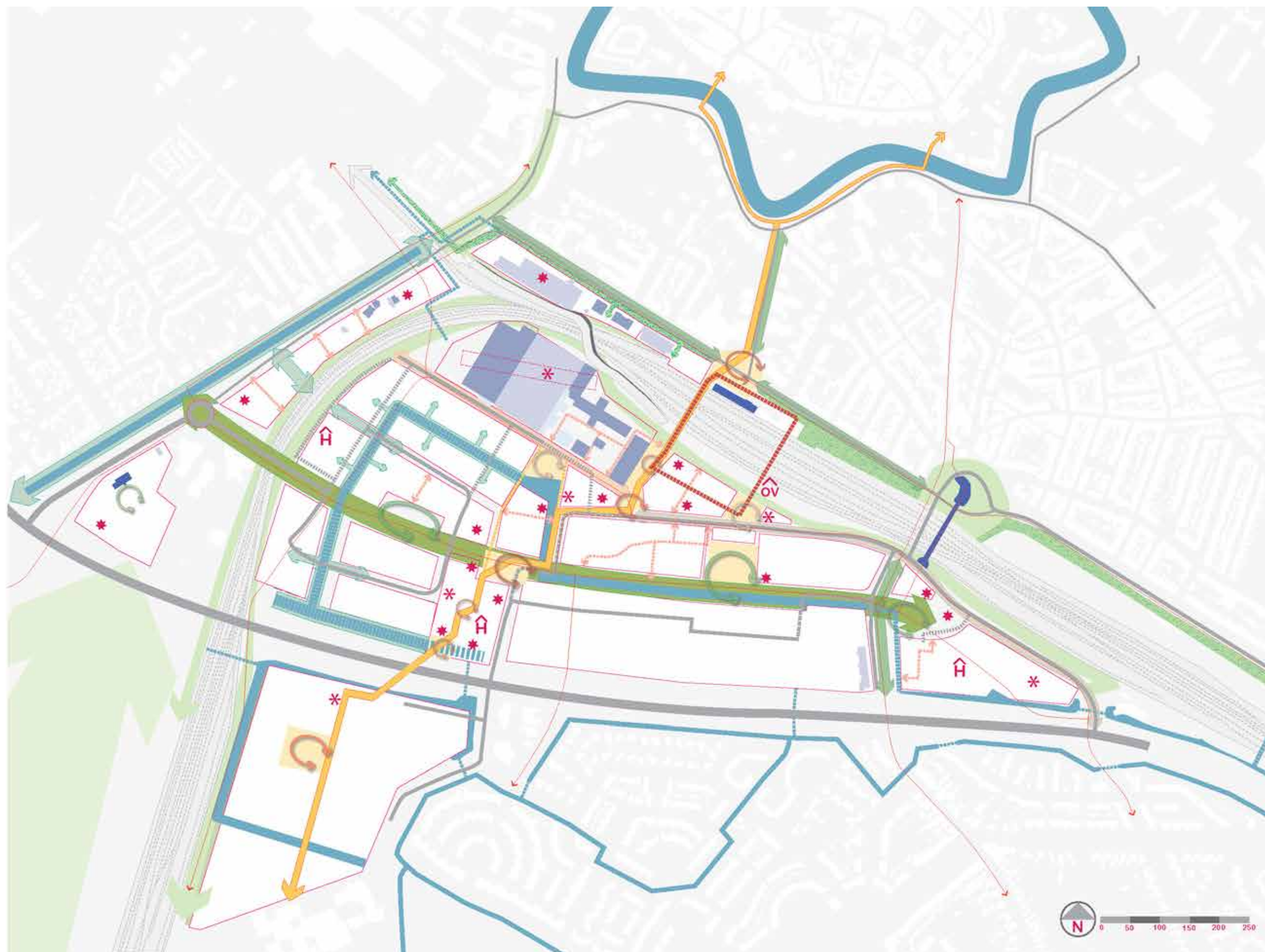
Zwolle zet vol in op de Spoorzone. De gemeenteraad heeft op 26 oktober 2020 unaniem ingestemd met het Ontwikkeldkader Spoorzone. Hierin worden de kaders uitgezet voor een grootschalige gebiedstransformatie. Het gebied van 100 hectare rondom het station en het spoor belooft een bruisende en hoogstedelijke omgeving te worden. Door nieuwe stedelijkheid te ontwikkelen en aangename verblijfsplekken te maken zal de Spoorzone een geheel nieuwe identiteit in de stad krijgen. De Spoorzone vormt straks samen met de historische binnenstad het centrum van Zwolle. De focus komt hierbij te liggen op vernieuwing: Zwolle wil de kans benutten om in de Spoorzone het innovatiedistrict van de stad te realiseren.

Een prominent deel van de Spoorzone is in eigendom van de Nederlandse Spoorwegen. Hieronder vallen de aaneengesloten delen van District Z, Werkplaatsen en Lurelui die als een soort schil langs de zuidzijde van het station en het spoor liggen. Deze schil vormt een plangebied van in totaal ruim 16 hectare. Naast het eigendom van NS bevinden zich ook enkele percelen van de gemeente binnen dit plangebied. Het plangebied ligt zeer strategisch in de stad en heeft veel ontwikkelpotentie. Het omvat onder meer de zuidelijke stationsentree en het reusachtige industriële hallencomplex. Desondanks is het een nagenoeg onbekende plek in Zwolle door het besloten en introverte karakter achter de sporen, en het ontbreken van een directe verbinding met de overzijde van het spoor. Het industrieterrein met de hallen is zelfs letterlijk afgesloten voor het publiek.

Het is ongekend dat deze dermate veelbelovende stationslocatie nog beschikbaar is voor een nieuwe toekomst. Het hallencomplex vormt daarbij een unieke kwaliteit. Het openstellen en herinrichten van dit complex voor nieuwe gebruiksfuncties biedt de kans om hier een volstrekt nieuw type stedelijke omgeving te creëren. Daarmee krijgt Zwolle een schitterende erfenis om de toekomst van de stad richting te geven.

De uiteindelijke invulling van District Z, Werkplaatsen en Lurelui is dus van grote betekenis. Daarom hebben NS Stations en gemeente Zwolle in samenspraak met belanghebbenden een gezamenlijke Nota van Uitgangspunten gemaakt voor deze drie deelgebieden. Deze NvU biedt een nieuwe toekomstvisie voor dit deel van de Spoorzone en vormt een uitwerking van het Ontwikkeldkader. Het doel van de NvU is om kaders en richtlijnen te geven aan marktpartijen die te zijner tijd geselecteerd gaan worden om (in gefaseerde deelprojecten) het gebied tot ontwikkeling te brengen. De plannen van marktpartijen zullen aan deze NvU worden getoetst. Daarnaast zal de NvU de basis vormen voor het juridisch-planologische vergunningentraject.

Dit bijzondere stuk Zwolle wacht een prachtige toekomst. Het gebied krijgt een volledig nieuwe identiteit met de karakteristieke hallen als beeldbepalende dragers. Deze NvU beschrijft de gewenste programmatische mix en het ruimtelijke raamwerk, en geeft kaders voor duurzaamheid, mobiliteit, beeldkwaliteit en ontwikkelstrategie.



- GROENE DRAGERS**
- Koggepark: hoofdgroenstructuur
 - Laanprofiel (oosterlaan/westerlaan)
 - Willemsvaart
 - Spoorpark
 - Groen-blauw carré
 - Laanprofiel (stockholmstraat)
 - Groene verbindingen
- STEDELIJKE DRAGERS**
- Engelenpad
 - Hallenplein
 - Hanzelaan
- WATERSYSTEEM**
- watgang
 - watgang/ natuuroevers
 - waterrasco Westerlaan/Oosterlaan
- VERBINDINGEN**
- stationscarré
 - voetgangers (engelennetwerk)
 - voetgangers (plek ntb)
 - voetgangers (in gebouw)
 - fietsroute
 - hoofdwegen
 - Auto te gast
 - Verloop nader te bepalen
- VERBLIJFSPLEKKEN**
- verblijfsplek engelenpad
 - stedelijke verblijfsplek / hof
 - groene verblijfsplek / hof
 - stadsplein
- BEBOUWING**
- Hoogte-accnt <30m
 - Zwolsse prominent <55m
 - Ontwikkelvlek
 - monument
 - positieve (monument)waarde
 - attentiewaarde
 - industriële restanten met beeldwaarde



Ontwikkeld Spoorzone

2. HET ONTWIKKELKADER

De stad heeft al ambitieuze voornemens gelanceerd voor de invulling van de deelgebieden District Z, Werkplaatsen en Lurelui. Deze zijn verwoord in het Ontwikkelkader Spoorzone. Daarin wordt het nieuwe toekomstperspectief voor de Spoorzone gepresenteerd met onder meer een beschrijving van de algemene principes voor de gewenste gebiedsontwikkeling. Daarnaast wordt per deelgebied een gewenste karakterschets gegeven. Voor dit plangebied kan het Ontwikkelkader beschouwd worden als een beschrijving van de opgaven.

2.1 Principes voor de gehele Spoorzone

Het Ontwikkelkader biedt in de eerste plaats een toekomstvisie voor de gehele Spoorzone van 100 hectare. Het is geen vastomlijnd masterplan maar een raamwerk met belangrijke principes en kaders voor de gewenste ontwikkelrichting. Het Ontwikkelkader wordt gezien als een inspirerende uitnodiging aan grondeigenaren, bewoners, ondernemers, kennisinstellingen, ontwikkelaars en anderen om samen met de gemeente invulling te geven aan het raamwerk en daarmee aan de toekomst van de Spoorzone.

Zwolle wil de Spoorzone transformeren tot een nieuw stuk stad dat samen met de oude binnenstad het nieuwe centrumgebied van Zwolle definieert. En waarbij het landschap van de IJsselvallei voelbaar en bereikbaar is. De ambitie is om hier een hoogstedelijk stationsgebied te maken waar de focus ligt op innovatie. De Spoorzone wordt een levendig en toekomstgericht innovatiedistrict en creatieve broedplaats waarmee Regio Zwolle zich landelijk positioneert.

Om koers te kunnen houden in de tijd zijn in het Ontwikkelkader zes leidende principes benoemd die voor alle ontwikkelingen in de Spoorzone van toepassing zijn:

Principes en de betekenis voor de ontwikkelgebieden

- 1 We maken volop ruimte voor interactie**
De mens staat centraal; Levendige mix van functies; Engelenpad als intensieve route met publieksfuncties; Koggepark als groene route voor rust en ontspanning; Cultuur en creativiteit als drager;
- 2 We zorgen voor blijvende vernieuwing**
Dynamische omgeving; Werken in een ecoysteem; Ruimte voor innovatieve maakindustrie en creatieve industrie; Culturele functies; Experiment en cross-overs; Diverse stedelijke woonvormen;
- 3 We geven voorrang aan schone mobiliteit**
Volop ruimte voor fietsers en voetgangers; Deze staan in de planvorming bovenaan; Voorts is OV van groot belang; Station vervult centrale rol; Stimulering deelmobiliteit; Autogebruik wordt ontmoedigd; Autoparkeren in publieke hub's;
- 4 We richten ons vizier op de toekomst**
Energieneutrale toekomst; Gebiedsbreed duurzaam systeem voor warmte en elektriciteit; Klimaatadaptatie, duurzaam waterbeheer, circulaire systemen en natuurinclusief bouwen zijn leidende principes;
- 5 We gaan voor kwaliteit van leven**
Gezonde leefomgeving; Fijnmazig netwerk van groene verblijfsplekken; Menselijke maat; Levendige plinten en transparante gevels die zich openen naar de openbare ruimte; Uitnodiging om te bewegen;

6 We bouwen samen aan de Spoorzone

Samenwerkende coalities; Ruimte voor experiment in ontwikkeling zoals coöperatieve initiatieven; Actieve participatie; Delen van succesverhalen.

2.2 Gewenste typering van het plangebied

De Spoorzone is in het Ontwikkelkader opgedeeld in verschillende deelgebieden met een eigen karakter en ontwikkelopgave. Het plangebied in deze NvU betreft de deelgebieden District Z, Werkplaatsen en Lurelui ten zuiden en oosten van het spoor. De grenzen van het plangebied sluiten overigens niet één op één aan op de deelgebieden in het Ontwikkelkader. Daar zijn ze over het spoor getekend om de samenhang te onderstrepen.

In het Ontwikkelkader is voorzien dat het bouwvolume in de gehele Spoorzone ruim wordt verdubbeld. Dit betekent een sterke verdichting en een efficiënter gebruik van de ruimte. Tegelijkertijd wordt ingezet om ook de identiteit van de Spoorzone volledig te vernieuwen. Het gefragmenteerde, stenige en zielloze karakter moet worden omgevormd naar een aantrekkelijk en inspirerend centrumgebied. Hoogstedelijkheid en functiemenging (mix to the max) gaan samen met een menselijke maat, veel groen, klimaatadaptatie, duurzaamheid en alle ruimte voor voetgangers en fietsers. Als het Zwolse innovatiedistrict komt hier de focus te liggen op vernieuwing, creativiteit, cross-overs, interactie en levendigheid. Deze karakterschets geldt voor de hele Spoorzone en dus ook voor het plangebied. Daarbinnen hebben de deelgebieden eigen karakters en ontwikkelopgaven.

Opgaven District Z vanuit het Ontwikkelkader

District Z is de directe stationsomgeving. Als grootste OV-hub van Noordoost-Nederland is dit gebied één van de belangrijkste entrees van de stad. De zuidzijde wordt de tweede voorkant van het station en de etalage van de nieuwe Zwolse stedelijkheid. Het Stationscarré met de reizigerstunnel en de nieuwe Passerelle over het spoor verbindt het gebied met de binnenstad. District Z krijgt een hoge dichtheid en ruimte voor hoogbouw. In sfeer wordt het zichtbaar levendig met plintfuncties en een aantrekkelijk en groen verblijfsgebied dat is ingericht voor voetgangers. De klimaatadaptieve wateropgave wordt zichtbaar en maakt onderdeel uit van de kwaliteit. Vanzelfsprekend hebben ook stationsfuncties als P+R, taxi's, deelfietsen en fietsparkeren hier een plek. De nieuwbouw loopt aan de westzijde over in de sfeer van de kleinere hallen met onder meer culturele voorzieningen.

Er is volop ruimte voor nieuw programma. Het doel is een mix van wonen, werken en voorzieningen bestaande uit horeca, congres, hotel, cultuur, onderwijs en stationsgerelateerde retail. Het deel van District Z ten zuiden van het spoor valt binnen het plangebied van deze NvU.

Opgaven Werkplaatsen vanuit het Ontwikkelkader

Het omvangrijke industriële hallencomplex en de directe omgeving zijn de Werkplaatsen. In het Ontwikkelkader wordt het rauwe karakter van de werkplaatsen gezien als een aantrekkelijke plek voor creatieve makers, culturele ondernemers en aanverwant onderwijs. De grote hallen blijven gehandhaafd en worden ingezet voor economische activiteiten die rauw, avontuurlijk, innovatief en experimenteel zijn. Er is ruimte voor iconische nieuwbouw. De focus ligt op alzijdige oriëntatie en zichtbare levendigheid. Het doel is een mix te creëren van werken, wonen, onderwijs en voorzieningen als horeca, cultuur en kleine retail passend bij het industriële en rauwe karakter. Het deel van Werkplaatsen ten zuiden van het spoor valt binnen het plangebied van deze NvU.



Ontwikkeldkader Spoorzone

Opgaven Lurelui vanuit het Ontwikkeldkader

Lurelui is het gebied aan weerszijden van het spoor tussen de Veerallee en het Hanzekwartier. De groenstructuur is hier heel bepalend voor de opgaven, met het Spoorpark, groene hoven en groene oevers aan de singel. Dit gebied wordt een nieuw stedelijk woongebied waar verschillende doelgroepen samenleven. Stadswoningen, appartementen voor gezinnen, kleine appartementen en coöperatieve woonvormen vormen het gebied. Ingezet wordt op nieuwe woonvormen en verschillende vormen van opdrachtgeverschap. Kleinschalige werkfuncties en voorzieningen (zoals buurt- en maatschappelijke voorzieningen) zorgen voor levendigheid en comfort. Het deel van Lurelui ten oosten van het spoor valt binnen het plangebied van deze NvU.

2.3 Opgaven voor het plangebied

Het Ontwikkeldkader legt de lat hoog voor de transformatie van de Spoorzone. De hoge ambities betreffen onder meer de invulling van het programma, de ruimte, het groenblauwe raamwerk, het mobiliteitsconcept en de verschillende duurzaamheidsaspecten. Deze richtlijnen vormen als het ware het vertrekpunt voor de verdere planuitwerkingen. We beschrijven ze hier kort.

Economisch programma

Als innovatiedistrict wordt de Spoorzone dé plek in de stad waar innovatieve ecosystemen vorm kunnen krijgen. Zwolle zet in op drie kansrijke groeithema's waar de Spoorzone in kan excelleren: klimaatadaptatie, innovatieve maakbedrijven en creatieve industrie. Voor de laatste twee ziet het Ontwikkeldkader de werkplaatsen als een cruciale asset. De hallen bieden volop ruimte en de juiste omstandigheden voor clustervorming, cross-overs en groei. De alternatieve industriële sfeer nodigt uit om te experimenteren. Bij de innovatieve maakbedrijven gaat het om enkele clusters van verschillende bedrijven die een community vormen rondom bepaalde technologische innovaties. Denk aan start-ups, scaleups, professionals en R&D afdelingen van grotere bedrijven, aangevuld met onderzoekers van een kennisinstelling. Ook onderwijs kan hier deel van uitmaken. Perron038 is natuurlijk het succesvolle voorbeeld. Het opbouwen van zo'n cluster is een geleidelijk proces waarbij vele actoren betrokken zijn. Belangrijk is dat er aandacht komt voor flexibiliteit voor verdere groei van activiteiten. Zichtbaarheid en dus een grote mate van openheid van de activiteiten staat centraal. Cross-overs en een uitwisseling met publieke functies draagt bij aan de gewenste stedelijke mix. Hier is geen ruimte voor gesloten single-tenant gebouwen en ook niet voor grootschalige productie. Bij de creatieve industrie gaat het om het inzetten van de werkplaatsen als vestigingsplek voor culturele voorzieningen, (kunst)onderwijs en een mix aan autonome ondernemers zoals kunstenaars, designers, productontwerpers en media. Het doel is dat er sterke onderlinge relaties liggen en er een actief programma komt voor horeca, culturele activiteiten, evenementen en cross-overs. Zichtbaarheid, openheid en interactie met publiek is een belangrijke voorwaarde.

Woonprogramma

De Spoorzone wordt voor Zwolle een nieuw type woonomgeving. Hier ontstaat een gemengd woon-werkmilieu voor mensen die een stedelijke en experimentele woonomgeving waarderen en houden van de dynamiek en de levendigheid van andere stedelijke functies in de woonomgeving. In totaal is er ruimte voor ca. 3000 a 4.000 woningen in de Spoorzone. Het ontwikkeldkader stuurt niet aan op een specifieke doelgroep, als inclusieve omgeving zijn alle doelgroepen hier welkom. In de Spoorzone geldt een differentiatie naar 30% goedkope, 40% middeldure en 30% dure woningen. Verder wil Zwolle ruimte voor experimentele vormen van wonen, zoals innovatieve nieuwe woonconcepten en collectief en coöperatief opdrachtgeverschap. Volgens de Woonvisie 2017-2027 groeit Zwolle de komende jaren in alle typen huishoudens met een binnenstedelijke vraag naar 3000 woningen. De sterkste groei wordt voorzien in eenpersoonshuishoudens. In leeftijdscategorieën zal de groep 65-plussers het hardste groeien. Zwolle wil daarnaast studenten en afgestudeerden binden en behouden op de woningmarkt. Hiervoor moet het een aantrekkelijke stad zijn met voldoende woningen en voorzieningen. De nieuwe Spoorzone biedt voor deze groepen een uitstekend perspectief.

Voorzieningen

Met de Spoorzone wordt een nieuw stuk centrumgebied toegevoegd aan de historische binnenstad. Het nieuwe centrumgebied is als innovatiedistrict complementair aan de binnenstad en zal geen kopie of concurrent zijn. Op het vlak van winkels zal hier alleen detailhandel ter ondersteuning aan het dagelijkse gebruik en het innovatiedistrict komen. Daar staat tegenover dat er ruimte komt voor kwalitatief goede horeca die in het teken staat van ontmoeting op strategische plekken, een hotel (in District Z), culturele voorzieningen, congresfaciliteiten, basisonderwijs en kdv, middelbaar en hoger onderwijs met een relatie met het innovatiedistrict, en kleinschalige wellness-, sport- en zorgvoorzieningen. Door de aanzienlijke verdichting wordt een groei in maatschappelijke voorzieningen verwacht.

In het Ontwikkeldkader is het Engelenpad benoemd als intensieve route waarlangs publieke voorzieningen in de plinten van gebouwen een plek krijgen. Daarnaast zullen ook in District Z en de Werkplaatsen voorzieningen komen ten behoeve van de gewenste synergie en kruisbestuiving in het innovatiedistrict. In het bijzonder gaat het daarbij om culturele voorzieningen (bijvoorbeeld de uitbreiding van Museum De Fundatie en ruimtes voor creatief ondernemerschap, culturele uitingen, podiumkunsten en evenementen) en onderwijs (bijvoorbeeld ArtEZ, Cibap en dependances van andere onderwijs- en kennisinstellingen).

Ruimte

De kwaliteit van de verblijfsruimte en de bebouwing is nu één van de grootste problemen in de Spoorzone. Dat moet radicaal veranderen. De Spoorzone moet een levendig stuk stad worden waar de menselijke maat leidend is. In de opzet van de openbare ruimte en de gebouwen is er zorg voor veiligheid, comfort en plezier. Het gebied krijgt een gezamenlijke publieke laag met verschillende bepalende verblijfsruimtes. Het stedelijke intensieve Engelenpad en het rustige groene Koggepark vormen de belangrijkste dragers in dat raamwerk. In de openbare ruimte wordt het overheersende beton en asfalt vervangen door groen behoudens op aangewezen plekken waar het rauwe karakter wordt behouden. Klimaatadaptatie, duurzaam waterbeheer, circulaire systemen en natuurinclusief bouwen zijn leidende principes. Het Ontwikkeldkader pleit verder voor een transitie naar een circulaire bouwwijze die met hout en andere biobased materialen zichtbaar een andere uitstraling geeft aan het gebied. Flexibele plinten krijgen publiekswaarde met een open karakter zodat de bijzonderheden in de gebouwen zichtbaar worden en er een wisselwerking ontstaat tussen binnen en buiten, de activiteiten en het publiek. In de bebouwingsstructuur wordt aangesloten bij de huidige bebouwingshoogte van 4 tot 6 verdiepingen, waarbij hoogteaccenten tot ca. 10 lagen mogelijk zijn. Aan de zuidzijde van het station (District Z) en langs het Engelenpad is ruimte voor hoogbouwaccenten tot 55 meter. Markante bestaande bouw (waaronder de hallen) blijven zoveel mogelijk behouden. Om aan te sluiten bij de menselijke maat en de gewenste afwisseling zullen bouwblokken gaan bestaan uit afzonderlijke gebouwen die in grootte, hoogte, typologie en architectuur van elkaar verschillen.

Mobiliteitsconcept

Het Ontwikkeldkader stelt hoge ambities aan de mobiliteit in de Spoorzone. Het gebied is uitstekend bereikbaar, maar niet goed verbonden met de rest van Zwolle. Ondanks de aanwezigheid van het station is het ingericht als een autolocatie. Met de gebiedstransformatie moet er een nieuwe balans ontstaan waarbij de nadruk ligt op voetgangers en fietsers. Heel bepalend voor de uitwerking daarbij is de aanwezigheid van het station. Zonder station geen Spoorzone. Ruim 60.000 reizigers per dag maken gebruik van de OV-hub (gezamenlijke trein- en busstation), waaronder een grote stroom studenten en scholieren. Dit vraagt om bijzondere keuzes en maatwerk.

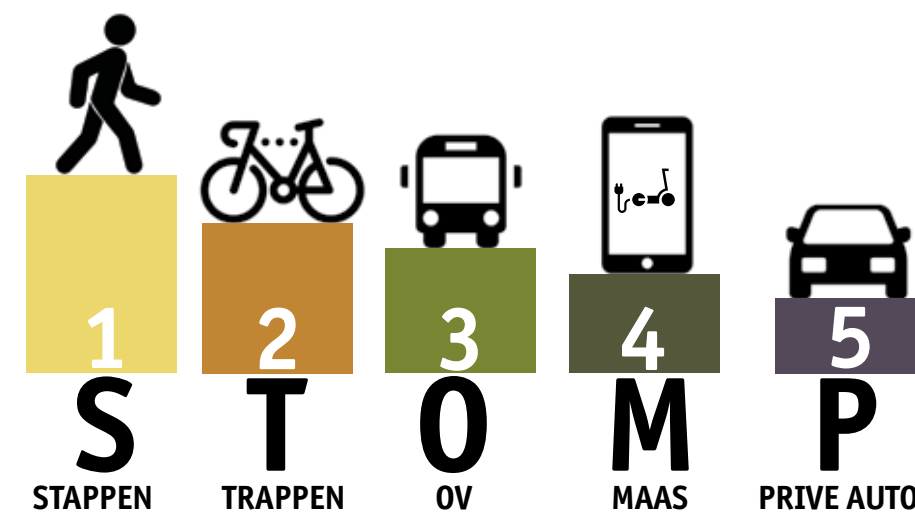
De nieuwe ruimtelijke kwaliteit leidt tot een fijnmaziger netwerk waarbij het langzame verkeer de prioriteit krijgt. De auto's worden minder dominant in het straatbeeld, ze worden aan de randen in mobiliteitshubs opgevangen. STOMP wordt het leidende principe in de mobiliteitsinrichting, wat inhoudt dat de volgende prioriteitsvolgorde gaat gelden: 'stappen, trappen, openbaar vervoer, mobiliteitsdiensten en private automobilititeit'. Met andere woorden: er komt volop ruimte voor de voetganger en de fietser met nieuwe routes door de Spoorzone en verbindingen over en onder het spoor.

Duurzaamheid

De Spoorzone moet als innovatiedistrict een toonbeeld van duurzaamheid zijn. Het Ontwikkeldkader gaat specifiek in op energie, klimaatadaptatie, natuurinclusiviteit, circulaire systemen en circulair bouwen. Op energiegebied is een systemsprong nodig. De Spoorzone moet uiterlijk 2030 volledig fossielvrij zijn, maar ziet tegelijkertijd de energievraag fors toenemen door de vele ontwikkelingen. Het doel daarbij is om in 2050 energieneutraal te zijn. Nieuwe energiesystemen voor warmte en elektriciteit zijn nodig op het schaalniveau van de gehele Spoorzone. De optimale invulling daarvan wordt in samenspraak met de stakeholders in het gebied uitgewerkt. Het is de ambitie om de Spoorzone te positioneren als een proeftuin voor innovaties en het testen van energie(mix)systemen. Voor (markt)partijen biedt dit kansen tot participeren en experimenteren.

Op het vlak van klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit zijn grote stappen te maken door fors te vergroenen en het watersysteem te vergroten. Momenteel is de Spoorzone een gebied met veel verharding in bebouwing en openbare ruimte. Met een natuurinclusieve (groene) aanleg van verblijfsruimten, bebouwing en verbindingen wordt veel meerwaarde gecreëerd in ecologische waarde, leefkwaliteit en verkoeling. Met het uitbreiden van het watersysteem kan meer water worden vastgehouden in het gebied – zowel in de bodem (sponswerking) als in het oppervlaktewater (berging en afvoer). Het zichtbaar maken van het water geeft kwaliteit in de openbare ruimte en eveneens verkoeling.

De transformatie van de Spoorzone staat ook in het teken van de omvorming naar een circulaire economie met volledig hergebruik van grondstoffen. Een circulaire gebiedsontwikkeling betekent dat rekening wordt gehouden met een reeks van ambities op het vlak van bouwen, energie, water, afval en mobiliteit. Bij circulair bouwen gaat het om een visie op de gehele levenscyclus van gebouwen met aandacht voor reductie, levensduur, milieu-impact en herbruikbaarheid van materialen. Het innovatiedistrict moet als experimenteel gebied aanjager zijn van het circulaire gedachtegoed.





3. HET PLANGEBIED

Op een van de meest strategische plekken in Zwolle ligt een besloten bedrijventerrein met een groot industrieel hallencomplex. Het oogt als een rauwe industriële randzone, aan de achterzijde overlopend in onbebouwde ruigheid langs de sporen. Een haast vergeten stuk stad, maar wel op een geweldige locatie in de Spoorzone, pal naast de zuidelijke stationsentree. De huidige situatie vormt het vertrekpunt voor het ontwikkelperspectief. Veel van wat er nu aanwezig is zal behouden blijven, met uiteraard een volstrekt nieuwe invulling en betekenis. In dit hoofdstuk beschrijven we dit vertrekpunt.

3.1 Historie plangebied

De stad Zwolle is in de middeleeuwen ontstaan. Zwolle is altijd een belangrijke handelsstad geweest en kreeg in de Franse tijd ook de status van hoofdstad van Overijssel. De komst van de trein bracht grote veranderingen met zich mee, waaronder een snelle bevolkingsgroei. Tussen 1864 en 1903 werden naar alle zijden spoorlijnen aangelegd.

Het station zoals wij het kennen is in neoclassicistische stijl gebouwd en in 1868 in gebruik genomen. Het lag destijds buiten de stad, in de eerste jaren lagen er tussen het station en de stad Zwolle voornamelijk nog weilanden. Door de gunstige ligging met treinverbindingen naar alle richtingen werd Station Zwolle al snel een van de belangrijkste spoorwegknooppunten van Nederland. Mede daarom werd naast het station in 1870 door de Staatsspoorwegen een Centrale Werkplaats ingericht. Hier vond al het onderhoud van locomotieven en rijtuigen plaats voor het noordelijke deel van Nederland. Er werden ook kleine stoomlocomotieven en diesellocomotieven gebouwd.

De Centrale Werkplaats, in de volksmond Constructiewinkel genoemd, was in het begin van de vorige eeuw de belangrijkste industriële vestiging en de grootste werkgever van de regio Zwolle. Rond 1900 werkten hier 600 mensen, rond 1920 zelfs 1100. Door de toename van arbeiders was er ook behoefte aan geschikte goedkope woningen. De wijk Assendorp die vanaf 1860 tussen het station en de oude binnenstad ontstond, werd al snel volgebouwd tot een wijk voor spoormensen. In 1919 werden de diverse spoorwegmaatschappijen samengevoegd tot de Nederlandse Spoorwegen. In 1939 werd de Centrale Werkplaats voor het noordernet in Zwolle gesloten omdat de werkzaamheden geconcentreerd werden in de Centrale Werkplaats voor het zuidernet in Tilburg. In mei 1940 werden grote vernielingen aangericht en locomotiefloodsen in brand gezet. Tijdens en direct na de oorlog is de werkplaats tijdelijk weer in gebruik geweest.

Na de oorlog ontstond met de overgang naar diesel en elektrisch materieel een ander onderhoudsregime. In 1954 werd door NS op de oude locatie in Zwolle een Lijnwerkplaats geopend voor het onderhoud aan treinstellen en locomotieven. Dit gebeurde op een klein deel van de oorspronkelijke werkplaats. In de loop der jaren werd de werkplaats uitgebreid en verbouwd. Begin jaren '90 werkten er 250 mensen. Na de privatisering van NS liep het werk van het onderhoudsbedrijf terug, waarna de activiteiten in Zwolle vanaf 2004 werden afgebouwd. Modern spoorwegmaterieel heeft minder onderhoud nodig. In 2010 zijn de laatste werkzaamheden van NS hier beëindigd.

Intussen was wel een andere grote speler actief geworden die medebepalend is geweest voor de huidige configuratie van de hallen. Vanaf 1947 huurde Stork Werkspoor Diesel een deel van de werkplaats voor de productie van dieselmotoren. De activiteiten groeiden gestaag. Na een overname door Wärtsilä werd in de jaren '90 de productie opgevoerd, en is het middendeel van de historische hallen vervangen door een opvallend nieuwe hal met een golvend dak. In 2001 is de productie van dieselmotoren op deze locatie beëindigd, waarna de locatie in gebruik is genomen als onderdelenmagazijn van Wärtsilä QuantiParts.

Het hallencomplex is waardevol industrieel erfgoed voor de stad Zwolle, maar heeft geen gemeentelijke of rijksmonumentale status. De enorme hallen zijn echter beeldbepalend voor de Spoorzone en hebben gedeeltelijk cultuurhistorische en architectonische waarde.

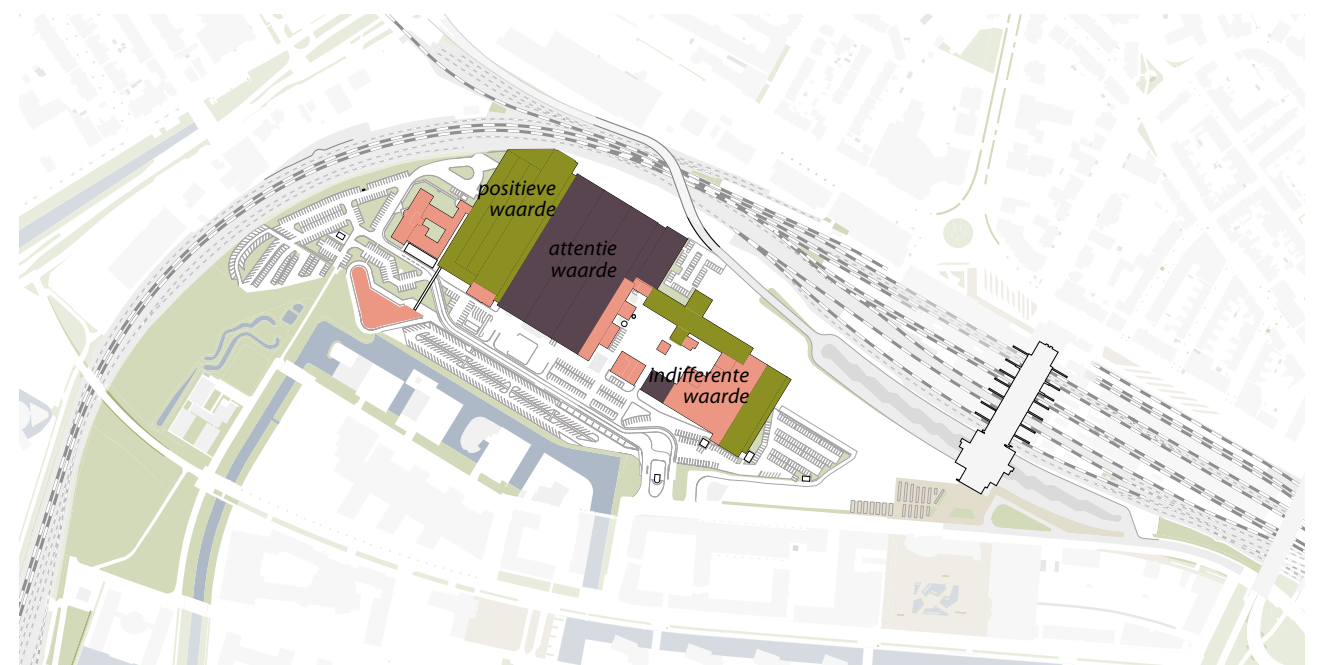
3.2 Karakterschets

Spoorzone

De huidige Spoorzone aan de zuidzijde van het spoor is een functioneel stuk stad met veel dagelijkse gebruikers. Het gebied is gefragmenteerd ingedeeld met deelgebieden die los van elkaar bestaan. De aanwezigheid van het station met 60.000 reizigers per dag, het grootste OV-knooppunt van Noordoost-Nederland, heeft grote impact. Er zijn veel verkeersbewegingen. Kenmerkend is bijvoorbeeld de stroom van ruim 25.000 studenten en scholieren die zich dagelijks een weg banen tussen het station en Windesheim, Greijdanus College en Zone College.

De Spoorzone is een van de belangrijkste werklocaties in Zwolle. Vanaf 1990 is hier de kantorenwijk Hanzeland ontwikkeld met veel kantoorgebruikers in Hanzehoven (rondom het Lübeckplein) en het Hanzekwartier. Het gebied met de oude werkplaatsen is een afgesloten bedrijventerrein. Tussen de Koggelaan en de IJsselallee is in de jaren '90 de woonbuurt Hanzeland ontwikkeld. Het gebied telt 636 woningen en er wonen 1140 mensen (2019).

De Spoorzone is door de sporen en de IJsselallee omsloten. De losse deelgebieden hebben elk een eigen reden van bestaan, met eigen gebruikers, functies en ruimtelijke invulling. Kenmerkend is de geslotenheid van het gebied, met op straatniveau dichte plinten en afgesloten hekken. Tussen de aanwezige functies bestaat nagenoeg geen samenhang. Activiteiten vinden plaats binnen de gebouwen of de kavels en daarmee zijn er weinig tot geen onderlinge interacties. Het overgrote deel van de bedrijfsgebouwen en de kantoren bestaat uit op zichzelf staande gebouwen die nauwelijks een relatie hebben met de omgeving. Daarnaast zijn er losse woonbuurten, onderwijsinstellingen en enkele voorzieningen te vinden. Ook de openbare ruimte is van matige kwaliteit, nodigt niet uit tot verblijven, is georiënteerd op autogebruik en kent geen heldere routes



waardestelling hallen



2

Wärtsilä hal
centrale werkplaats

Perron038

rode hal

1

zuidelijke
stationsentree

Hanzelaan

Lubeckplein

Hanzesingel

3

Kattegat

Hanzesingel

Koggetunnel

voor voetgangers en fietsers. Door de geslotenheid, het gebrek aan publieke functies en de povere ruimtelijke kwaliteit is het een weinig geliefde plek.

Ondanks het station voelt de Spoorzone als een autoplek. Het vele parkeren op maaiveld en in bovengrondse garages geven het gebied de uitstraling van een functioneel kantorengedrag langs de snelweg. Het introverte karakter maakt dat het leeg en desolaat voelt in delen van de Spoorzone, en langs de randen ontstaat verrommeling. De optelsom is dat de Spoorzone een gebied is zonder een duidelijke identiteit.

Plangebied

Het plangebied bestaat momenteel net als de rest van de Spoorzone uit gefragmenteerde delen die los van elkaar functioneren en elk een eigen sfeer en gebruik hebben. Het omvat de zuidelijke stationsentree, het afgesloten bedrijventerrein met de hallen en de grotendeels onbebouwde zone tussen de sporen en de Oostzeelaan. Op enkele percelen van de gemeente na is het plangebied volledig in eigendom van NS. Uitzondering hierop vormt het driehoekige kantoorgebouw aan de Hanzelaan dat eigendom is van Persan Vastgoed. Dit pand maakt onderdeel uit van het plangebied maar niet van het exploitatiegebied van NS. Een herontwikkeling van dit pand naar bijvoorbeeld een mix van wonen en werken is hier dus afhankelijk van de eigenaar.

1. DISTRICT Z | District Z bestaat uit de zuidelijke stationsentree en het oostelijke deel van de werkplaatsen. De zuidelijke stationsentree is in de huidige situatie een onbebouwd voorterrein en staat volledig in het teken van alle verkeersstromen van en naar het station. Het is een driehoekvormig perceel tussen de sporen en het nieuwe busstation, de Hanzelaan en de rode hal. Visueel wordt dit entreegebied aan de zuidzijde afgezoomd door de kantoren en parkeergarages van Hanzehoven. Tot voor kort was dit terrein nog ingericht met een spooremlacement. Met de verbouwing van het station en de aanleg van het busstation is dit emplacement opgeheven en het terrein heringericht met een tijdelijke inrichting van de openbare ruimte (waaronder een tijdelijke P+R). De ingang van het station bestaat uit een opening naar de tunnelpassage. Al met al is het momenteel vooral een functioneel gebied zonder franje dat ligt te wachten op toekomstige ontwikkelingen. Binnen District Z valt ook het meest oostelijke deel van de werkplaatsen waar onder meer Perron038 en Van Halteren gevestigd zijn. Dit deel maakt op dit moment nog deel uit van het afgesloten bedrijventerrein. De samenvoeging in één deelgebied is zo gemaakt om de gewenste toekomstige samenhang te benadrukken. In de planvorming is de Passerelle van wezenlijk belang voor de Spoorzone. Deze nieuwe voetgangersverbinding over het spoor maakt onderdeel uit van het Engelenpad. De Passerelle landt aan de zuidzijde in District Z en aan de noordzijde naast de bestaande parkeergarage Stationsplein aan de Westerlaan.

2. WERKPLAATSEN | Het deelgebied Werkplaatsen is in de huidige situatie het westelijke deel van het afgesloten bedrijventerrein. Het grote complex bestaat uit een cluster van industriële hallen en bedrijfsgebouwen uit verschillende bouwperiodes. Het terrein is al 150 jaar in gebruik als industriegebied, met een continue dynamiek van aanpassingen, verbouwingen en modernisering. Oude bakstenen hallen, moderne hallen, machinegebouwen en aanbouwen staan naast en door elkaar als een bonte en ruige verzameling. In het tegenwoordige complex resteren interessante onderdelen van de oorspronkelijke bebouwing uit de tweede helft van de 19de eeuw en begin van de 20ste eeuw, zoals enkele bakstenen loodsen met zadeldaken, lichtstraten en rondboogvensters. Ook in de jaren '30-'50 zijn onderdelen vernieuwd of toegevoegd, zoals aan de zuidoostzijde. Een aanzienlijk deel van het complex is in de afgelopen decennia ingrijpend vernieuwd.

Grotendeels zijn de hallen en gebouwen in gebruik, een deel staat leeg. De veroudering staat in wisselend maar de panden zijn wel goed onderhouden. Aan de oostzijde worden de Werkplaatsen geflankeerd door de opvallende rode hal. Tezamen met belendende bedrijfsgebouwen wordt deze verhuurd aan Van Halteren Special Products. Aansluitend bevindt zich een bakstenen hal die verhuurd wordt aan Perron038, een open innovatiecentrum voor hightech maakindustrie. Op deze plek werken hightech bedrijven en onderwijs- en onderzoekinstellingen samen op het vlak van robotica, vision technologie en sensing. Perron038 is in korte tijd heel succesvol gebleken als innovatief ecosysteem, en voor Zwolle een toonaangevend voorbeeld voor

de gewenste economische richting van de Spoorzone. De grote moderne hal met het golvende dak en de aanpalende bedrijfsgebouwen is in gebruik door Wärsila Quantiparts. Het totaalcomplex van de werkplaatsen wordt omgeven door een uitgestrekte open ruimte dat vooral in gebruik is als een groot eigen parkeerterrein. Het merendeel van deze open ruimte is verhard. De sfeer van het geheel is rauw, industrieel en eclectisch, maar ook verouderd, desolaat en onderbenut. De oude ziel is er grotendeels uit, maar tegelijkertijd voelt het geheel als een ongeslepen diamant met bijzonder veel potentie.

3. LURELUI | De zone tussen het spoor en de Oostzeelaan (tot aan de Zuiderzeelaan) betreft het oostelijke deel van Lurelui. Aan de noordzijde van het Koggepad (de fietstunnel onder het spoor) bevindt zich de woongemeenschap Kattegat, een tijdelijk bewonersinitiatief. De woongemeenschap richt zich voor de nabije toekomst op een duurzame ontwikkeling in het plangebied waar wonen en werken wordt gecombineerd. Het overige deel van dit deelgebied is momenteel grotendeels ontoegankelijk voor het publiek en in gebruik als hydrofytenfilter (groene waterzuivering), parkeerplaats en bouwplaats.

3.3 Context

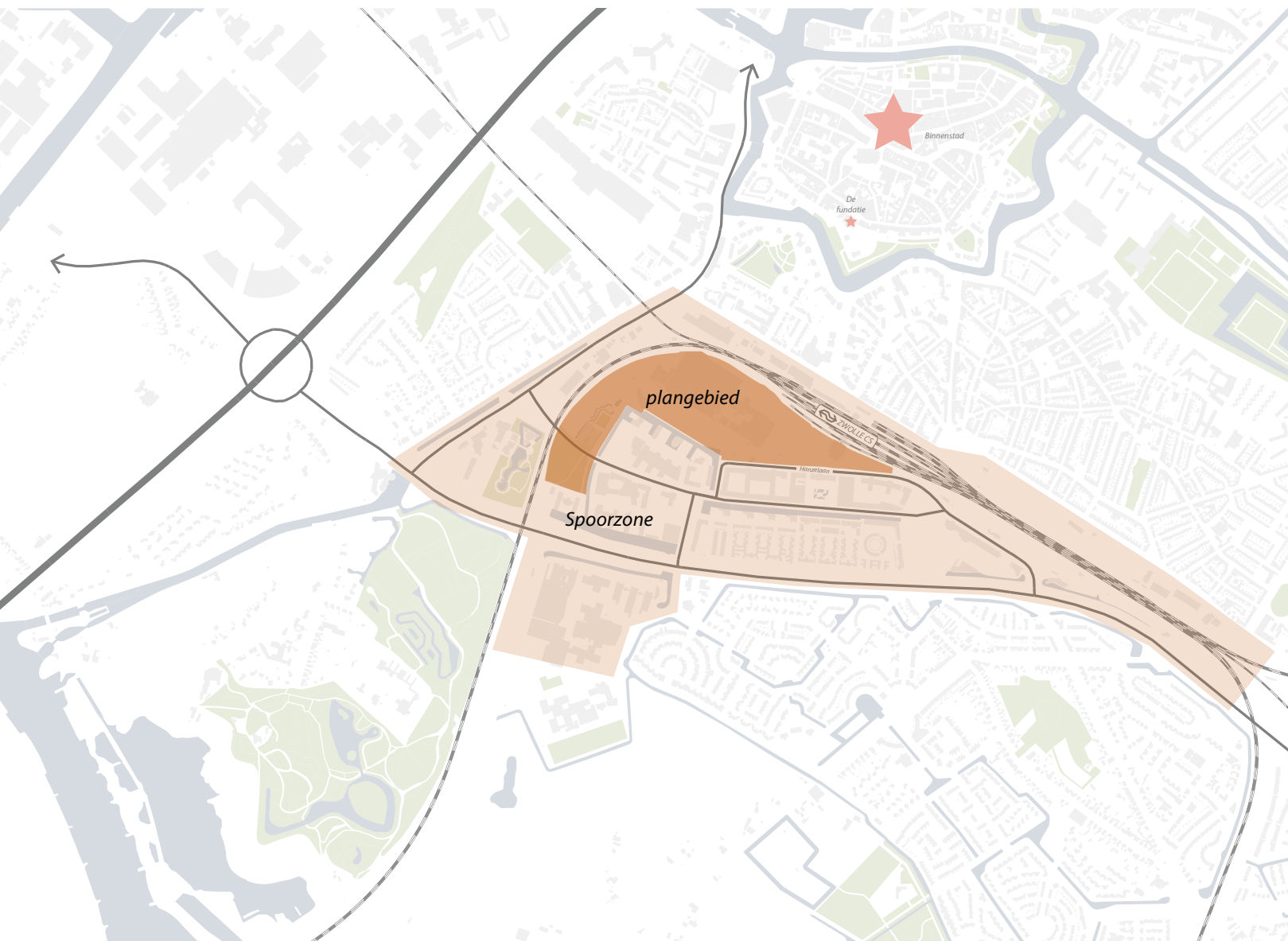
Stedelijke schaal

Zwolle is de hoofdstad van de provincie Overijssel en telt ruim 130.000 inwoners. Daarmee is het de 19e gemeente van Nederland. Zwolle heeft een belangrijke regionale centrumfunctie met een strategische ligging als poort tussen de Randstad en noordoost Nederland. Bijzonder is dat Zwolle een relatief groot verzorgingsgebied kent omdat er geen andere grote stad in de omgeving is. Juist hierdoor zijn er veel culturele en commerciële voorzieningen. De stad kent weinig grootstedelijke problematiek. Zwolle wordt ervaren als een stad die wel de lusten heeft van een grote stad maar niet de lasten. De inwoners omschrijven Zwolle als een dorpse, gemoedelijke, relaxte en ontspannen stad.

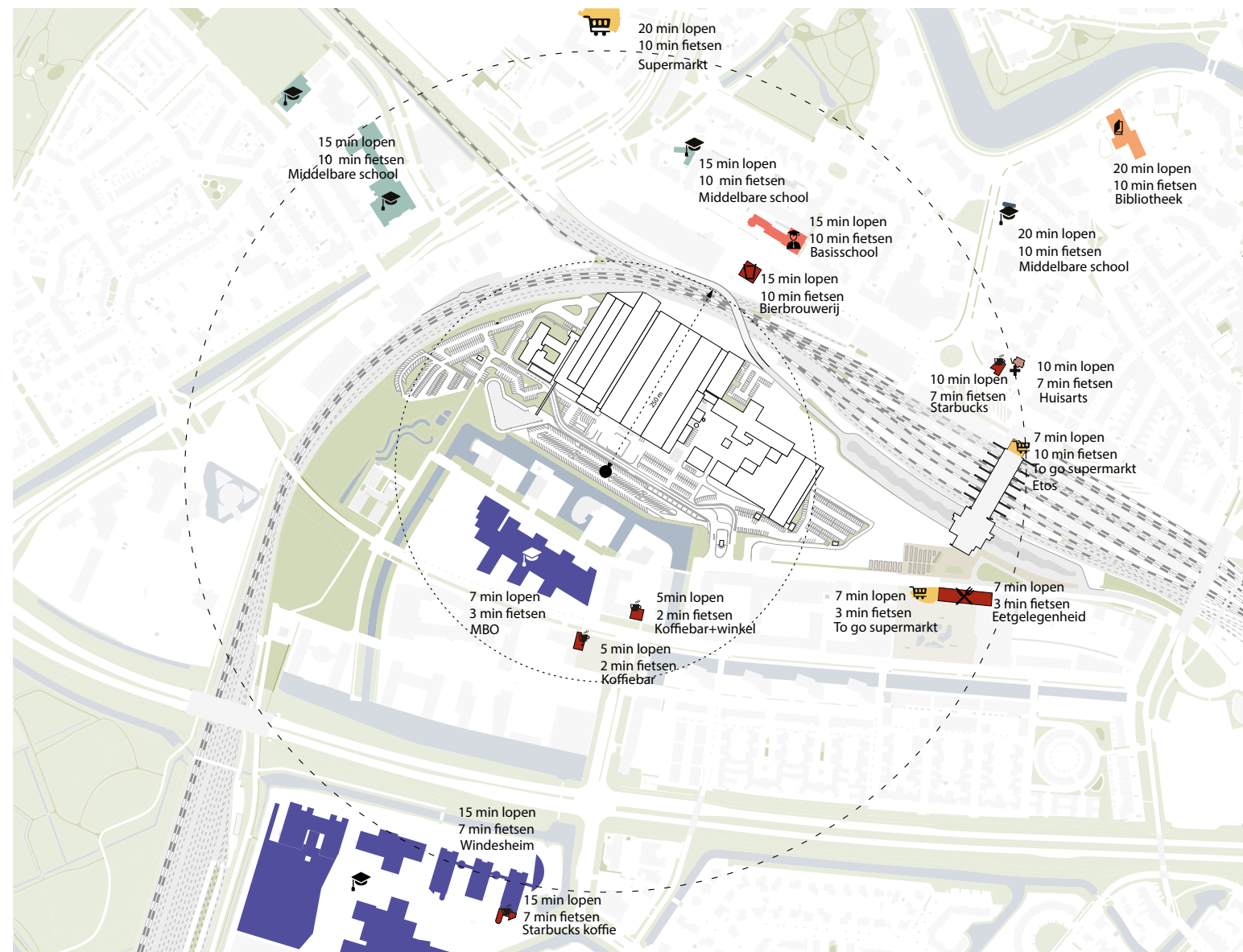
Zwolle wil haar sterke regiofunctie behouden en zich als centrumstad van noordoost Nederland verder ontwikkelen. De verwachting is dat Zwolle de komende decennia sterk zal groeien. Volgens de prognose van het CBS zal Zwolle in 2040 ruim 142.000 inwoners tellen. De afgelopen jaren heeft Zwolle geprofiteerd van de schaalvergroting en concentratie in het hoger beroepsonderwijs. De stad is hierdoor een belangrijke onderwijsstad voor de regio, maar nog geen echte 'studentenstad'. Voor een toekomstbestendige stad met een grote diversiteit aan HBO en MBO vestigingen wil de stad zich inzetten op het behouden en binden van studenten en afgestudeerden. Momenteel is het aantal studenten dat in de stad woont nog beperkt met circa 4.800 studenten. Zwolle wil voor deze starters op de woningmarkt, hoogopgeleide kenniswerkers en goed opgeleide vakmensen een aantrekkelijke stad zijn met voldoende woningen en centrumstedelijke voorzieningen. Het betekent dat Zwolle zich opmaakt voor een verdere schaa sprong waarbij de transformatie van de Spoorzone van grote betekenis is.

Beeldbepalend voor Zwolle is de karakteristieke historische binnenstad. Hier bevindt zich het kernwinkel- en uitgaansgebied. Met het oog op de verdere groei van de stad wil Zwolle het centrumgebied vergroten met de nieuwe Spoorzone, waarbij het nieuwe centrumdeel een eigen invulling krijgt als innovatiedistrict. Het doorontwikkelen van de Spoorzone moet bijdragen aan de gewenste aanhechting van noord met zuid in de stad. De komst van de Passerelle over het spoor is een belangrijke voorwaarde voor deze aanhechting en daarmee voor de verdere transformatie.

Aan de zuidzijde van het spoor is tussen 1979 en 2000 het stadsdeel Zwolle-Zuid gebouwd. Vanwege de scheiding met de binnenstad door het spoor kwam dit gebied lange tijd niet in aanmerking om ontwikkeld te worden. Het gebied is in fasen gebouwd rondom twee oude buurtschappen. In Zwolle-Zuid wonen 32.000 mensen, een kwart van de Zwolse bevolking. Voor de bereikbaarheid is de IJsselallee aangelegd en er zijn tunnels onder het spoor gekomen. De IJsselallee en het spoor vormen echter een harde scheiding waardoor gevoelsmatig Zwolle-Zuid op afstand ligt. Tussen de bebouwing en de IJssel ligt nog een groen buitengebied met boerderijen, akkers, weilanden en uiterwaarden.



ligging in de stad



voorzieningen in de omgeving

Economie

Vanuit economisch perspectief is vooral de regionale schaal van belang. De regio is hier bovendien omvangrijk, juist omdat Zwolle de enige grote stad in de omgeving is. De Zwolse regio strekt zich uit van Dronten tot Hardenberg en van Steenwijk tot Raalte. De regio Zwolle heeft een sterke en diverse economie met belangrijke pijlers in overheidsbestuur, zakelijke dienstverlening, health, agri-food, logistiek en vrijetijdseconomie. Regio Zwolle blinkt uit in een hechte samenwerking tussen ondernemers, overheden, onderwijs en onderzoeksorganisaties. Onder de naam Economic Board Regio Zwolle worden sinds 2013 in triple helix verband de krachten gebundeld. De focus voor de toekomst ligt naast de bewezen sectoren op veelbelovende sectoren als kunststoffen, e-commerce, hightech maakbedrijven en creatieve industrie.

Voor de stedelijke en regionale economie is de Spoorzone van groot belang. Alle betrokken partijen zetten in op het opbouwen van het Zwolse innovatiedistrict op deze plek. Als een verborgen diamant heeft de Spoorzone een strategische ligging midden in de stad met veel ruimte voor ontwikkeling en groei en een uitstekende bereikbaarheid per OV. De rauwe en industriële sfeer van de werkplaatsen biedt een gedroomde omgeving voor innovatieve pioniers. Daarnaast is er veel animo vanuit Hogeschool Windesheim, Artez en Cibap om juist op deze plek verbindingen aan te gaan met ondernemers en voorzieningen. Ten behoeve van het Ontwikkelkader Spoorzone heeft de gemeente economische profielen voor het innovatiedistrict uitgewerkt. Uitgangspunt is dat hier groeithema's een plek krijgen die juist op deze plek goed kunnen floreren, en waarbij de Spoorzone haar innovatieve centrumfunctie voor de regio kan invullen. Gekozen is voor slimme maakindustrie en technologie, creatieve industrie en cultuur, en klimaatadaptatie. De ontwikkeling van deze groeithema's vraagt om een dynamisch groeiproces gericht op het opzetten en uitbouwen van netwerken (kennis- en samenwerkingsverbanden) en concrete innovatiehubs. Perron038 is een succesvol voorbeeld van zo'n innovatiehub op het vlak van slimme maakindustrie. Het gewenste innovatiedistrict bestaat uit een mix van innovatiehubs in een bruisende creatieve omgeving met ook onderwijsfuncties, culturele voorzieningen en horeca. Voor het ontwikkelperspectief van de innovatiehubs is het belangrijk dat gedacht wordt vanuit de gehele innovatieketen met ruimte voor opleiden, onderzoek, start-ups en scale-ups.



Bereikbaarheid en toegankelijkheid

Vanaf buiten Zwolle is de Spoorzone uitstekend bereikbaar met OV en auto. Hier ligt een van de grootste OV knooppunten van Nederland en de A28 ligt op enkele minuten via de IJsselallee. Het OV knooppunt is focuspunt voor verkeersstromen van meerdere modaliteiten. Tegelijkertijd is het gebied slecht verbonden met zijn directe omgeving. Ingeklemd tussen spoor- en weginfrastructuur is de binnenstad slecht bereikbaar. In aanvulling op de reizigerstunnel van het station wordt met de Passerelle een nieuwe looproute aangelegd die de verbinding tussen de noord- en zuidzijde van de stad moet versterken. Binnen de huidige Spoorzone kent de openbare ruimte geen heldere routes voor voetgangers en fietsers, waardoor mensen te voet bij het verlaten van het station niet uitgenodigd worden om het gebied te ontdekken. Opvallend in het gebied is de geslotenheid, met dichte plinten, afrasteringen en slagbomen. Het gebied is bovenal een kantorenlocatie en een bedrijventerrein met een wegenstructuur die voornamelijk het autoverkeer dient. De Hanzeallee en de Hanzenlaan zijn belangrijke ontsluitingswegen voor de verschillende bedrijven en het station. Er wordt veel geparkeerd op maaiveld of in bovengrondse garages. De parkeergarages Lübeckplein en Pas de Deux zijn beide te bereiken vanaf de Hanzelaan. Het Lübeckplein heeft tevens een ondergrondse fietsenstalling. De transformatie van de Spoorzone zal leiden tot een veel intensiever gebruik, maar ook een meer stedelijker gebruik. In het Ontwikkelkader wordt ingezet op een mobiliteitsconcept waarbij het primaat ligt bij fietsers en voetgangers (zie ook 2.3).

Groen en water

Zwolle is ontstaan op een dekzandrug tussen de IJssel en de Vecht langs het riviertje de Aa. Water is een belangrijk thema voor de gemeente als stedelijke agglomeratie in de IJssel-Vechtdelta, met water vanaf de hoger gelegen gebieden in het oosten en zuiden en de directe verbinding met het IJsselmeer. De omgevingsagenda Oost NL (2018) ziet een belangrijke opgave voor Regio Zwolle om de groei op een klimaatadaptieve manier te accommoderen. Door klimaatverandering neemt de kans toe op extreme natte periodes met bijbehorende hoogwatersituaties, en op langdurige droge periodes met een tekort aan water. In geval van zomerse piekbuien bij hoge waterstanden van het Zwarte Water of opstuwingen van het IJsselmeer, en bij hitte en droogte moet de stad ook in de toekomst leefbaar blijven. Zwolle staat verder bekend als een groene gemeente met maar liefst 33 parken. Daarentegen kent de Spoorzone weinig tot geen groen en heeft het geen publieke groenvoorziening. Het gebied is voornamelijk verhard, waardoor de temperaturen in de zomer hoog kunnen oplopen (hittestress). Het Ontwikkelkader gaat juist uit van een sterke vergroening waaronder de aanleg van het Koggepark. Groen zorgt voor biodiversiteit, neemt CO2 op, produceert zuurstof en dempt de temperatuurstijging. Het reguleert de waterhuishouding en drukt de kosten voor (piek)afvoer en wateroverlast. Bovendien is groen belangrijk voor een gezonde leefomgeving vanwege de ruimte voor bewegen en ontspannen. In Lurelui zuivert het bestaande helofytenfilter het grondwater ter bescherming van de grondwaterwinning in het Engelse Werk. Het grondwater wordt opgepompt, gezuiverd en weer geïnfilteerd in de bodem met een overstort op het oppervlaktewater langs de Oostzeelaan. Verplaatsing van het filter is mogelijk mits aan de functionaliteit van de zuiverende werking (kwantiteit en kwaliteit) voldaan wordt.

Archeologie

Binnen de locatie ligt een zone met een archeologische verwachting van 50%. Hier moet bij bodemingrepen rekening gehouden worden met archeologisch onderzoek. De rest van het gebied is reeds verstoord of opgegraven.

Milieu aspecten

Ingenieursbureau Movares heeft de omgevingsfactoren in de toekomstige situatie in kaart gebracht. In dat rapport wordt op quick scan niveau ingegaan op geluid, bodem, archeologie, kabels en leidingen, lucht, ecologie, externe veiligheid, vergunningen, asbest en trillingen. De maatregelen die genomen worden in het kader van het Tracébesluit Zwolle Spoort zijn meegenomen in de berekeningen. De belangrijkste conclusies uit de quick scan worden hieronder weergegeven.

Geluid

In de Spoorzone wordt er geluid gegenereerd door het railverkeer op de doorgaande sporen. Langs het spoor overschrijden de geluidniveaus de voorkeursgrenswaarde. Om daar toch woningen te kunnen realiseren dienen er geluidmaatregelen in de vorm van geluidschermen getroffen te worden. Verder dient een ontheffingsprocedure gevolgd te worden, zodat hogere grenswaarden kunnen worden toegestaan. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden, gelet op de positie van de bouwblokken en hun afstand tot het spoor en de plaatsing van een geluidsscherm. Indien uit nadere studie blijkt dat de ontheffingswaarde van 68 dB toch overschreden wordt zal gewerkt moeten worden met 'dove gevels' langs het spoor.

Naast geluid van railverkeer is er ook geluid van het emplacement ten zuiden van de IJsselallee. Het spoor van station Zwolle naar het emplacement hoort bij het emplacement.

Onder de activiteiten op het emplacement vallen o.a. het warmdraaien, wassen en stallen van treinen in de nacht en het rijden van en naar deze overstandlocaties. Voor het emplacement is in 2016 een Omgevingsvergunning afgegeven. Bij die vergunning horen vaste toetspunten direct nabij de inrichting waarop maximale geluidsbelastingen (tot 50 dB(A)) zijn vergund. De geluidsbelastingen vanwege het emplacement op toekomstige woningen mogen deze maximale waarden niet overschrijden. De geluidsbelasting van het emplacement is een belangrijk gegeven waar rekening mee moet worden gehouden. Het realiseren van geluidsgevoelige objecten zoals woningen is mogelijk wanneer afschermende maatregelen worden genomen. Daarbij valt te denken aan geluidschermen, raildempers, maar ook aan 'dove gevels' bij nieuwbouw.

Bodem en saneringen

De omgeving van de Werkplaatsen is sterk verontreinigd met o.a. olieproducten, VOCI, lood en chroom, zowel in grond als grondwater. Er zijn al veel saneringen uitgevoerd, maar er resteert ook nog veel. Bij toekomstige ontwikkelingen zal in ieder geval bekeken moeten worden in hoeverre de bodem in de huidige staat geschikt is voor de beoogde functies. Een en ander bepaalt dus mede of en tot hoever er (aanvullend) gesaneerd dient te worden. Daarnaast moet er bij de herinrichting van het terrein rekening worden gehouden met bestaande saneringsinstallaties en -voorzieningen.



geluid emplacement

Kabels en leidingen

Over de parkeerplaats voor de hallen loopt een oliegekoelde 110 kV leiding van TenneT. Deze leiding is een oud exemplaar wat betekent dat het graven/heien/bouwen rondom deze leiding precair is. De leiding heeft een zakelijk rechtstrook van 3,5 m uit de leiding. Vanwege het toegepaste koelingsprincipe (met olie) is omleggen of vervangen van (een deel van) de kabel kostbaar. In de plannen is daarom zoveel mogelijk rekening gehouden met de 110 kV leiding. Op twee plekken wordt de leiding ten behoeve van de ruimtelijke opzet gedeeltelijk verlegd. Dit is ter hoogte van het stationsplein en net ten westen van de warmtekrachtcentrale. Afstemming met TenneT is essentieel.

Daarnaast moet in het ontwerp rekening gehouden worden met elektromagnetische straling vanaf de leiding: RIVM richtlijnen geven aan dat er in de 0,4 µT zone rondom hoogspanningsleidingen geen woningbouw dient plaats te vinden. De zone is in de praktijk 5 of 10 m breed, afhankelijk van het aantal gebundelde kabels in de strook. Op plekken waar begane grond binnen de kritieke waarde valt, moet deze bestemd worden als kortdurende verblijfsruimte.

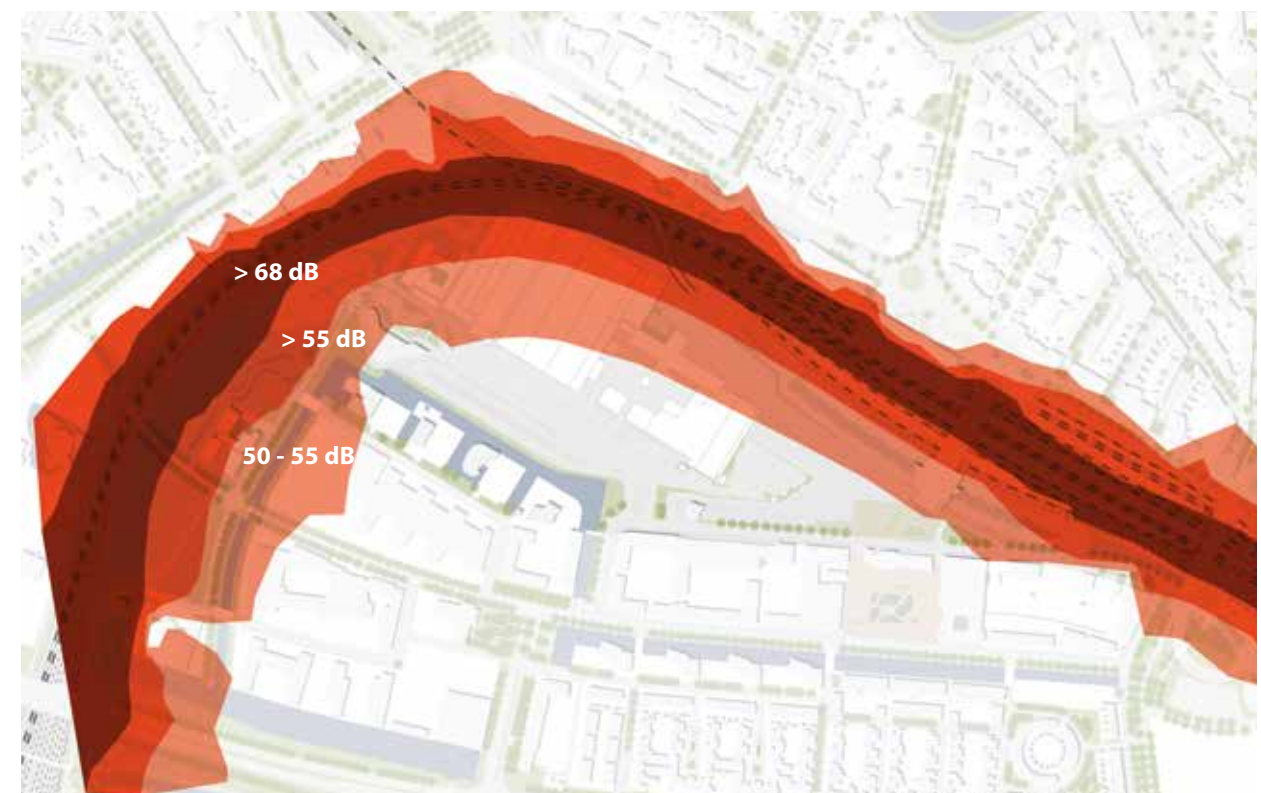
Trillingen

Trillingen zijn berekend voor laag- en hoogbouw woningen. Binnen een zone van < 20 meter uit het spoor wordt niet voldaan aan de eisen voor trillingen in hoogbouw zonder dat er maatregelen getroffen worden. Die maatregelen kunnen bestaan uit dempers in de fundering of een trillingsscherm tussen het spoor en de bebouwing.

In een zone van 20 - 50 meter moet er middels nader onderzoek aangetoond worden of de bebouwing voldoet aan de trillingsnormen uit de richtlijnen. Een parkeergarage hoeft niet getoetst te worden op trillingshinder.

Externe veiligheid

Externe veiligheid speelt een belangrijke rol in de Spoorzone omdat de spoorlijn tot het Basisnet gevaarlijke stoffen behoort. Over de sporen worden significante hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd. Langs het spoor dient een veiligheidszone van 6 meter vanuit de buitenste spoorstaaf aangehouden te worden waarin niet mag worden gebouwd. Op grond van het basisnet spoorweg geldt een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf. Gevels die binnen het invloed gebied van een



geluid railverkeer

plasbrand liggen (30m) moeten beschermd worden tegen hitte door bijvoorbeeld een brandwerende muur, een sprinklerinstallatie aan de buitenzijde en thermisch gehard glas. Gelet op de afstand van de geplande bebouwing tot het spoor zijn dergelijke brandwerende maatregelen hier niet aan de orde.

Binnen een zone van 250m moet het groepsrisico berekend worden. Afhankelijk van de uitkomst moeten er voldoende vluchtroutes aanwezig zijn van het spoor af.

Zodra er in de nabijheid van het emplacement een toename in bevolkingsdichtheid optreedt zal berekend moeten worden wat een en ander betekent voor het groepsrisico. Uitbreiding van de populatie kan betekenen dat er op het emplacement minder vaak risicodragende activiteiten kunnen plaatsvinden, aangezien de milieuvergunning voorschrijft dat aan de normen voor Plaatsgebonden en Groepsrisico voldaan dient te worden.

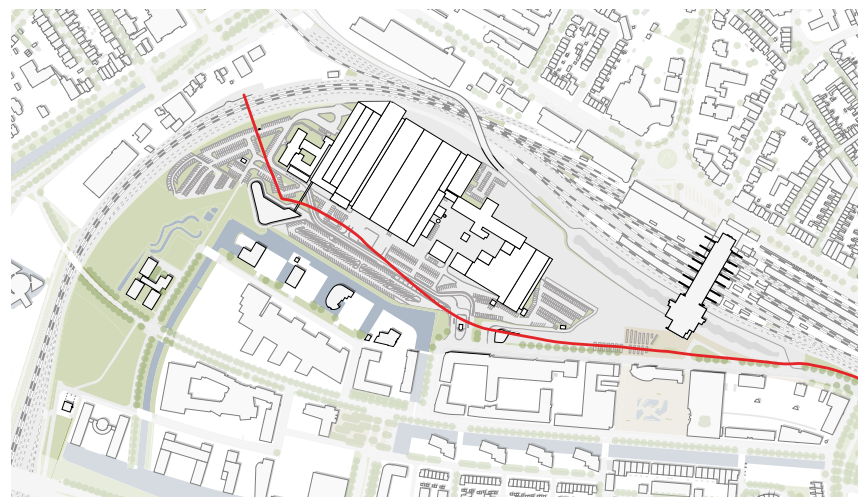
Op het emplacement vinden geen activiteiten plaats van goederentreinen met gevaarlijke stoffen die voor het externe veiligheidsrisico van belang zijn.

Luchtkwaliteit

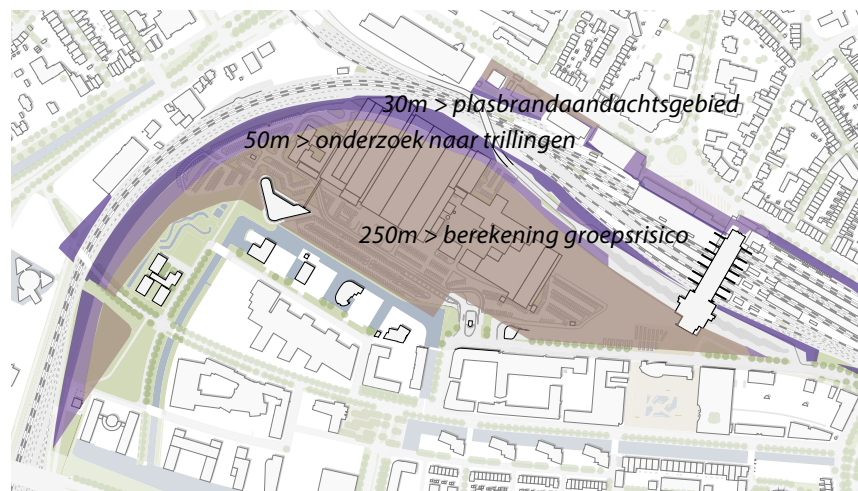
De luchtkwaliteit binnen de Spoorzone zal ook in de toekomst beneden de normen blijven. Immers, de vervuulende industrie wordt vervangen door 'schonere' bedrijven en woningbouw, en ook de auto's zullen in de toekomst alleen maar schoner worden.

Natura 2000 gebied

De uiterwaarden van de IJssel zijn een Natura 2000-gebied op circa 900m afstand van de Spoorzone. Het gebied kan indirect beïnvloed worden door emissies van stikstof tijdens de bouw en in de eindsituatie. Het Natura 2000 gebied ligt buiten een zone 500 m waardoor er geen sprake is van andere verstoringen door bijvoorbeeld licht, geluid, beweging en areaalverlies.



110 kV leiding



trillingen en plasbrandaandachtsgebied
*is alleen berekend voor NS eigendom

SWOT-analyse

Op weg naar een nieuw toekomstperspectief is het goed om de sterke en zwakte punten, en de kansen en bedreigingen van het plangebied te benoemen.

Sterktes

- Direct naast OV-knooppunt Zwolle
- Nabij binnenstad en Zwolle-Zuid
- Veel ruimte voor ontwikkeling
- Handelingssnelheid (NS is enige eigenaar)
- Monumentale waarde en grote aantrekkingskracht van de Werkplaatsen
- Pioniersgevoel (oa aanwezigheid Perron038)
- Nieuwe verbinding met binnenstad (Passerelle)

Zwaktes

- Omsloten door sporen – geen directe verbinding naar binnenstad
- Grotendeels ontoegankelijk voor publiek
- Werkplaatsen is altijd een afgesloten gebied en onbekend stuk stad geweest (achter hekken en toegangspoort)
- Milieuhinder (ontwikkelbeperkingen)
- Ingericht op autoverkeer
- Veel verharding, hittestress
- Niet klimaatbestendig
- Geen menselijke maat

Kansen

- Zwolle groeit qua inwoners en economie
- Spoorzone in zijn geheel (directe omgeving) krijgt een metamorfose
- Doorontwikkeling station
- Directe verbinding met binnenstad door komst Passerelle
- De oude fabriekshallen hebben de potentie als identiteitsdrager / ontmoetingsplek / nieuw icoon voor Zwolle
- Werkplaatsen bieden veel potentie voor transformatie naar innovatiedistrict en alternatief centrumgebied
- Veel animo vanuit diverse ondernemers en voorzieningen om zich hier te vestigen / mee te doen
- Veel vraag naar binnenstedelijk wonen
- Kans om samenhangende stedelijke mix te maken van wonen, werken, cultuur, onderwijs en horeca
- Ruimte voor festivals, publieke activiteiten en tijdelijke ontwikkelingen (placemaking)
- Veel ruimte om groene en klimaatadaptieve openbare ruimte te maken

Bedreigingen

- Marktrisico, mogelijke economische crisis
- Onzekerheid of de directe omgeving ook daadwerkelijk tot ontwikkeling komt (andere eigenaren)
- Omzetten van huidige onbezielde / monofunctionele situatie Hanzeland vergt lange adem
- Onzekerheid en hoge kosten infrastructurele maatregelen (o.a. fietstunnel, mobiliteitshubs)
- Autobeperkende maatregelen kunnen een negatief effect hebben op de vraag van bepaalde doelgroepen
- Geluidshinder sporen mogelijk beletsel om aangename omgeving te creëren
- Bodemverontreiniging
- Inpasbaarheid van bestaande bedrijven
- Haalbaarheid business cases werkplaatsen; onzeker of opbrengsten uit functies als onderwijs, cultuur en maakbedrijven voldoende zijn om de hoge kosten van de transformatie van de hallen te dekken
- Te weinig ruimte voor functioneel groen reserveren

DISTRICT Z | DE WERKPLAATSEN | LURELUI IN 2030

Daar loop ik dan, verwachtingsvol. De zon schijnt in Zwolle. Vanaf de binnenstad over het Engelenpad is het niet ver naar de Spoorzone. De Passerelle nodigt uit, een nieuwe wereld lonkt daar aan de overzijde van het spoor. Op de loopbrug houd ik mijn pas in, want wat ik zie overtreft nu al mijn verwachtingen. Voor me ontvouwt zich het kleurrijke palet van een hoogstedelijke en industriële wereld. Maar dan in een groene oase. Het groen is echt overal waar je kijkt! Natuurlijk vallen de Werkplaatsen gelijk op, met die iconische nieuwbouw erboven. Dit moet op de foto. Dit is zo volstrekt anders dan wat ik ken. Het spreekt nu al tot de verbeelding, en ik moet nog de trappen afdalen.

Rechts voor me ligt de Rode Hal. Vandaag kan ik naar twee exposities. Ik verheug me nu al op de spraakmakende performance art waar de krant zo lovend over was. Het schijnt dat het museum mensen van heinde en ver naar Zwolle verleidt. Dat gaan we vanmiddag wel doen. Eerst naar links, verder District Z in, want de verbazing slaat toe bij het zien van het groenste station van Nederland. Van Europa misschien? Er staan echt bomen op het dak van de stationsentree! En ook de toren ernaast is helemaal groen. Daarboven moet je toch echt een geweldig uitzicht hebben. Op het plein is het druk. Een stroom mensen loopt in en uit het station. Ik zie veel jonge mensen, studenten zo te zien.

Van hier kan ik zo het Spoorpark in. Daar is het rustiger, al zie ik verderop mensen in de zon zitten en kinderen aan het spelen. Ik loop langs het terras van het hotel en onder de Passerelle door. Nu lonken toch echt die indrukwekkende Werkplaatsen, dat reusachtige hallencomplex waar vroeger werd gewerkt aan locomotieven en treinstellen. Nu vind je hier een levendige omgeving vol innovatie, creativiteit en ontmoetingsplekken. Ik betreed een onverwachte wereld van hallen, binnenruimtes, bedrijfsgebouwen en pleintjes. Je kunt er doorheen dwalen, je verwonderen aan de slimme maakbedrijven en de creatieve communities. Eerst maar een kop koffie op het terras. Dit binnenpleintje bruist van de energie. Een poster kondigt een muziekvoorstelling aan voor komend weekend.

Ik raak aan de praat met een groepje jongeren. Ze vragen of ik die opvallende houten nieuwbouw heb gezien aan de Hanzelaan. Daar wonen ze in een nieuw woonconcept waarbij ze van alles delen met hun vrienden. Het dakterras is waar ze samen komen. Twee van hen zijn net afgestudeerd. Ze wijzen naar de grote hal waar kunstonderwijs is gevestigd. Een is nu animation designer bij een startend bedrijfje in de game-industrie. Haar atelier zit aan de overkant van het plein. De ander is interieurarchitect en heeft meegeholpen om de crossover community van een nieuw cluster maakbedrijven te ontwerpen. Dat moet ik echt zien zegt hij, ze maken er fijnmechanische meetinstrumenten, en in de crossover ruimte is het publiek van harte welkom.

Wat is deze erfenis toch een cadeau voor Zwolle, bedenk ik me. Hier heeft innovatie een nieuwe betekenis gekregen. Deze plek leeft en spreekt tot de verbeelding, een stoere plek. Hier wil je echt bij horen. Ik zie een eigenzinnige stadscultuur waar alles op een prettige manier samenvalt. Ik loop verder over het grote hallenplein. Vorige week was hier nog een festival. Nu valt de grootsheid van de Werkplaatsen pas echt op. Links van mij staat stoere nieuwbouw. Zijn die gebouwen nu ook van hout? Wat een gave plek om te wonen. Dan pas realiseer ik me dat ik geen auto's zie. Het grote plein is groen en stedelijk tegelijk. In de hallen zie ik de foodmarkt, dé nieuwe hotspot van Zwolle heb ik me horen vertellen. Vanavond zit ik daar aan de lange tafel, gegarandeerd!

Waar de Werkplaatsen overgaan in het groene Spoorpark zie ik mensen sporten. Ik loop door het park naar Lurelui. Wat een oase! Hier woon je in stedelijke appartementen, vlakbij al die levendigheid, maar dan toch middenin het weelderige groen. De gebouwen hebben zelfs groene gevels. Wie hier woont heeft werkelijk alles bij de hand. Ook hier zie ik weer nergens auto's. Mensen lopen of fietsen. Zelf loop ik nog een stukje verder, voorbij de Koggetunnel waar het Spoorpark het Koggepark kruist. Ook hier zie ik weer een innovatief woonconcept, met weer een heel ander gedurfd karakter. We hebben een gezamenlijk eigendom, zegt een jonge vrouw. Dat maakt voor ons het wonen hier betaalbaar. Ze wijst me op de pluktuin. Bij een picknicktafel neem ik alles eens in mij op. Een groep kinderen zit in een boomhut. Een oudere heer geeft me een knipoog en een handvol frambozen. Hij vertelt dat hij vroeger bij Stork Wartsila heeft gewerkt, dieselmotoren. En nu woont hij hier.

Al mijmerend loop ik langs het water van de Hanzesingel terug. Ga ik nu die expositie doen of trakteer ik mezelf toch eerst op zo'n Zwols biertje van de stadsbrouwerij. Tijd genoeg voor allebei. Ik kijk omhoog, de zon schijnt in Zwolle. Dit is met recht een gebied om trots op te zijn.

4. IDENTITEIT

District Z, de Werkplaatsen en Lurelui staan aan het begin van een mooie toekomst. Dit bijzondere stuk stad krijgt een geheel nieuwe identiteit. In dit hoofdstuk wordt de nieuwe gebiedsidentiteit onder woorden gebracht. De identiteit gaat over de essentie van wat het gebied straks gaat 'zijn'. Ze geeft een wenkend toekomstperspectief dat als een kompas zal werken voor de verdere invulling en vormgeving van het plangebied.

4.1 Een nieuwe richting

De opgave is om voor het plangebied een nieuw toekomstperspectief te creëren dat met respect voor het erfgoed en de directe omgeving voldoet aan de hoge stedelijke ambities. Het plangebied maakt prominent deel uit van de Spoorzone en ligt in het hart van Zwolle. Door de centrale ligging pal naast het station, de erfenis van de Werkplaatsen en de grote betrokkenheid in de stad vormt het gebied een fascinerende maar ook complexe gebiedsontwikkeling. De transformatie zal een langjarig traject met geleidelijke stappen gaan zijn. Bepaalde delen van het plangebied zullen in een planmatig ontwikkeltraject gerealiseerd kunnen worden, maar andere delen zullen naar de toekomst met meer flexibiliteit rekening moeten houden. Onvoorspelbaarheid en afhankelijkheid van onzekere gebeurtenissen is hierbij de praktijk. Het betekent dat er ruimte moet zijn voor adaptatie en nieuwe initiatieven. Een gefixeerd eindbeeld voldoet daarbij dus niet.

Om goed richting te kunnen geven aan de ontwikkeling van het gebied is de Spoorzone gebaat bij een helder toekomstperspectief en een overtuigend geformuleerde en gedragen identiteit. De praktijk leert dat gebieden met een sterke identiteit in staat zijn betekenis te geven aan gebruikers, en mee kunnen bewegen met de toekomst. Een gemeenschappelijk gedragen gebiedsidentiteit werkt als een kompas voor de gewenste ontwikkelrichting. Met het vizier op dat kompas kunnen nieuwe ontwikkelingen de ruimte krijgen – zolang ze passen bij de gewenste identiteit en deze gaan versterken.

Een nieuwe identiteit is dus 'kiezen voor een richting', en gaat over de essentie van het gebied.

Deze komt echter niet 'zomaar' uit de lucht vallen, en is ook niet 'zomaar' op de tekentafel bedacht. Een nieuwe gebiedsidentiteit bouwt in de eerste plaats voort op wat er al is – fysiek natuurlijk, maar ook in de beleving van betrokkenen. Vanzelfsprekend is op deze plek de industriële geschiedenis en het aanwezige erfgoed van groot belang. De iconische Werkplaatsen zijn een geschenk voor de stad en zullen altijd een bepalende identiteitsdrager van de nieuwe Spoorzone zijn. Net als uiteraard het station, dat ook een grote impact heeft op de essentie van deze plek. Daarnaast is het belangrijk wat in de directe omgeving gebeurt, en ook de beeldvorming in de stad heeft invloed. Diverse Zwolse organisaties (uit bedrijfsleven, bewoners, cultuur en onderwijs) zien de potentie van het plangebied als nieuwe hotspot en willen graag meedoen. Het enthousiasme draagt bij aan de verbeelding van de sfeer en het karakter.

In de tweede plaats wordt de identiteit bepaald door keuzes over de toekomstrichting. Een deel van die keuzes is al gemaakt op stadsniveau, verwoord in het Ontwikkelkader Spoorzone. De principes en kaders die daarin zijn verwoord (zie ook H2) zijn richtinggevend. Denk hierbij aan de ambitie om de Spoorzone om te vormen tot levendig centrumstedelijk gebied en innovatiedistrict. Ook thema's als een groene en duurzame verstedelijking, een nieuw mobiliteitsconcept en een gevarieerd woonprogramma zijn bepalend. Andere keuzes komen voort uit het participatietraject met betrokken organisaties en bewonersgroepen. De gesprekken met hen gingen over passende gebiedsthema's en kernwaarden, maar ook heel concreet over het toekomstige gebruik en de toekomstige ruimtelijke inrichting.

Belangrijke keuzes die de basis vormen voor de identiteit van het plangebied zijn:

1. Ontwikkelen van een levendig stationsgebied met volwaardige stationsentree en stadsentree;
2. Hergebruiken van het erfgoed van de Werkplaatsen voor uiteenlopende gebruikers en functies;
3. Behouden van het industriële karakter: rauw, stoer en ongepolijst;
4. Creëren van een gevarieerde en inclusieve mix aan functies met een centrumstedelijk karakter;
5. Opbouwen van het regionale innovatiedistrict;
6. Tijd en ruimte geven aan startups, ondernemerschap, onderwijs en cultuur;
7. Creëren van een stelsel van plekken voor ontmoetingen en interactie, zowel in de buitenruimte als in gebouwen en binnentuinen;
8. Bieden van een alternatieve bestemming ten opzichte van de binnenstad, met passende stadscultuur, horeca en publieksevenementen;
9. Creëren van een gezonde, groene, natuurinclusieve en duurzame leefomgeving en bijpassend mobiliteitsconcept;
10. Verbinden van het plangebied met de rest van de Spoorzone en de binnenstad.

De nieuwe identiteit van het plangebied wordt hierna beschreven.

4.2 Thema's en waarden van de nieuwe identiteit

Om de essentie van het plangebied te vangen in woorden zijn thema's en waarden benoemd. Thema's gaan over de tastbare inhoud in het gebied: wat gaat het plangebied bieden? Waarden gaan over de niet-tastbare inhoud waarmee betekenis en gewicht wordt gegeven aan de thema's: wat wil het plangebied vertellen?

Met vijf gebiedsthema's wordt richting gegeven aan de toekomstige invulling van het plangebied.

1. **Stedelijke hotspot.** Het gebied wordt een nieuwe ontmoetingsplek in Zwolle, met een mix aan functies en een stadscultuur die aanvullend is op de binnenstad.
2. **Innoveren.** Het gebied is onderdeel van het nieuwe innovatiedistrict en richt zich op maken. Daarbij biedt het plek aan maakindustrie, creatieve ondernemers, culturele voorzieningen en onderwijs. Belangrijk daarbij is het zelf-doen en het bieden van maatschappelijke impact.
3. **Community.** Het gebied biedt ruimte aan een aantal communities die zijn vormgegeven als een samenhangende leefwereld met een eigen identiteit. Onderlinge verbanden en kruisbestuiving komt tot uiting in samenwerking en delen.
4. **Verwonderen.** Het gebied wordt een publieksbestemming met een nieuwe, verrassende en onverwachte omgeving. Het publiek raakt hier verwonderd.
5. **Gezonde leefomgeving.** Het gebied krijgt over de volle breedte een groene inrichting waar alle ruimte is voor ontspanning, bewegen en sport, en waar voetgangers en fietsers voorrang hebben. Aandacht is er voor het klimaat en ecologie.

Deze thematiek krijgt verdere betekenis met de volgende vijf kernwaarden:

1. **Industrieel.** Het industriële karakter is een kernwaarde. De bestaande rauwe omgeving blijft en krijgt een nieuwe ambachtelijke en artistieke invulling.
2. **Vernieuwend.** In alle opzichten wordt het een innoverende omgeving. Qua invulling en uitstraling is het gebied experimenteel, eigenwijs en toekomstgericht.
3. **Uitnodigend.** Het wordt bij uitstek een uitnodigende omgeving waar iedereen zich welkom voelt. Het gebied is open en gemakkelijk doorwaadbaar. Tussen functies zijn er cross-overs waardoor het voor het publiek laagdrempelig is en ontmoetingen worden gestimuleerd.
4. **Avontuurlijk.** Het gebied krijgt een avontuurlijke invulling en inrichting. Verrassend, kleurrijk en levendig.
5. **Groen.** Overal in het gebied wordt het groen. Het groene en buitengewoon duurzame karakter zorgt voor een gezonde leefomgeving en draagt bij aan klimaatadaptatie en biodiversiteit.

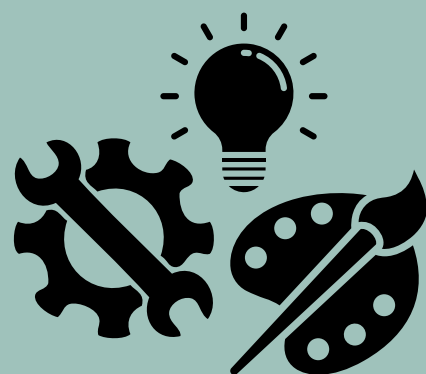
stedelijke hotspot

stedelijke mix
toevoeging aan binnenstad
alternatieve ontmoetingsplek
stadscultuur
hoge dichtheid



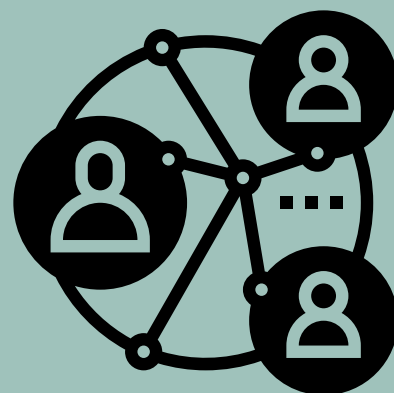
innoveren

synergetische omgeving voor
innovaties in de maakindustrie
creatieve sector
cultuur
onderwijs
zelf-doen
maatschappelijke impact



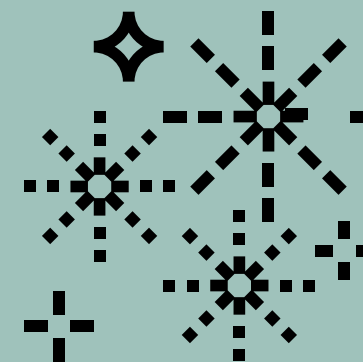
community

samenhangende leefwereld
eigen identiteit
delen
crossovers



verwonderen

nieuwe, verrassende en
onverwachte wereld
publieksbestemming



gezonde leefomgeving

groene inrichting
ontspannen
bewegen en sporten
voetgangers en fietsers
vriendelijk voor klimaat en ecologie



industrieel

ambachtelijk
artistiek
rauw

eigenwijs
experimenteel
toekomstgericht

vernieuwend

uitnodigend

laagdrempelig
doorwaadbaar
open

kleurrijk
levendig
verrassend

avontuurlijk

groen

klimaatadaptief
duurzaam
gezond

De invulling van de thema's en de kernwaarden moeten natuurlijk groeien in de tijd. Waarden worden sterker wanneer ze door meer mensen worden gevoeld en gedeeld. District Z, de Werkplaatsen en Lurelui zullen ook meer relevantie krijgen wanneer meer mensen zich er mee gaan identificeren: bewoners en ondernemers die trots zijn op hun plek, en bezoekers die er ook graag deel van uitmaken. De gebruikers in het gebied zijn dus belangrijk bij het uitbouwen van de identiteit. Of ze nu dagelijks aanwezig zijn of sporadisch op bezoek komen. Zij zijn immers degenen die de waarden uitdragen en zorgen voor vertelkracht.

Binnen de overall-identiteit van het plangebied krijgen de deelgebieden District Z, de Werkplaatsen en Lurelui natuurlijk ook elk een eigen karakter en invulling. Alleen al de historische bebouwing van de Werkplaatsen geeft een heel andere beleving. Maar juist om de samenhang en de verbinding tussen de deelgebieden te benadrukken is ervoor gekozen om de overkoepelende thema's en waarden uit te dragen. Daarbinnen krijgen de deelgebieden een eigen deelidentiteit.

4.3 Positionering

Bij de gebiedsidentiteit is het ook belangrijk hoe District Z, de Werkplaatsen en Lurelui zich positioneren en onderscheiden ten opzichte van andere gebieden. Het gaat daarbij om verschillende schaalniveaus.

De ambitie is dat het gehele plangebied zich op de stedelijke en regionale schaal positioneert als een prominent onderdeel van de nieuwe Spoorzone: het nieuwe centrumgebied van Zwolle met de focus op innovatie. Het plangebied omvat straks een volwaardig stationsgebied, een nieuwe stedelijke hotspot en een nieuwe stedelijke woonbuurt. De aanwezigheid van de grootste OV-terminal van Noordoost Nederland zorgt natuurlijk voor een optimale bereikbaarheid, en vormt een belangrijke motor voor het bereiken van de gewenste schaalprong van de Spoorzone. De Werkplaatsen zijn hierbij van de buitencategorie omdat de hallen en de bijbehorende sfeer volstrekt uniek zijn in de stad. Zwolle krijgt hier een bijzondere omgeving met vernieuwende functies en publieksactiviteiten. Deze plek vormt straks het iconische visitekaartje van het innovatiedistrict en zal nadrukkelijk het gezicht naar buiten richten. De ambitie is dat er een kleurrijk palet ontstaat met o.a. organisaties in maakindustrie, creatieve industrie, cultuur, onderwijs en horeca die zich met hun activiteiten gaan richten op een breed spectrum aan doelgroepen. Van Zwollenaren tot internationale bezoekers.

Binnen het centrumstedelijke karakter positioneert de Spoorzone (en dus ook het plangebied) zich als innovatiedistrict. Dit geeft een eigen kleuring binnen de regio Zwolle op economische thema's, met voor het plangebied het profiel van 'hightech maakindustrie' en 'creatieve industrie & cultuur'. Maar ook onderstreept dit het belang van thema's als vergroening, klimaatadaptatie, circulariteit, nieuwe mobiliteit en gezonde verstedelijking. Hiermee profileert de Spoorzone zich nadrukkelijk als pionier en gids naar een betere toekomst waarbij leven in de stad goed samen gaat met duurzaamheid en gezondheid.

De ligging van het plangebied is heel strategisch, pal naast het station en op loopafstand van de binnenstad. In de huidige situatie zijn hier nog weinig functies die te maken hebben met deze specifieke ligging. Sterker nog, de afgesloten zone doet op dit moment vrijwel niet mee in het stedelijke weefsel. Maar in de nieuwe situatie wordt dit volledig anders. Met nieuwe activiteiten moet het een betekenisvol onderdeel worden van het centrum van Zwolle. Het gebied zal dus binnen de stad een nieuwe positie innemen. Het is daarom essentieel om het gebied met het Engelenpad als ruggengraat goed te verbinden met andere brandpunten in Zwolle zoals de binnenstad, de IJsselhallen, Hogeschool Windesheim en het Spoolderbos / het Engelse Werk. Met name voor voetgangers en fietsers is het weefsel op stedelijke schaal belangrijk voor het functioneren van de stad van morgen.

Naast deze nieuwe positie op stedelijke schaal is het tevens relevant oog te houden voor de situering in de bestaande context. Het is de planning dat de directe omgeving met het Lübeckplein en het kantorengedebied Hanzekwartier eveneens op de schop gaat en wordt omgevormd tot een veel levendiger stedelijke mix. Goede aansluitingen zijn over en weer belangrijk. Daarnaast is het belangrijk om rekening te houden met de komst van veel nieuwe bewoners. In de Spoorzone en ook in ons plangebied zal een groot

aantal woningen worden gerealiseerd. Daarmee wordt dit gebied ook een nieuwe Zwolse woonlocatie met een ander profiel dan de bestaande woonbuurt in Hanzeland met voornamelijk eengezinswoningen. Stedelijk wonen voegt echt iets toe aan de regio Zwolle. Maar daarbij is het wel belangrijk om oog te houden voor de balans tussen het wonen en de stedenbouwkundige schaalprong met evenementen en grootstedelijke functies (met name wanneer geluidsoverlast wordt verwacht).

De nadruk op een sterke vergroening van het plangebied waarbij volop wordt ingezet op een klimaatadaptieve en natuurinclusieve groenstructuur past goed bij de ambities voor de gehele Spoorzone. De nieuwe groen-blauwe structuur van het plangebied zal integraal onderdeel uitmaken van de nieuwe groen-blauwe structuur van de Spoorzone, en legt dus ook de verbindingen met onder meer het Koggepark.

Met de ontwikkeling van het plangebied en de Spoorzone als geheel krijgt Zwolle de kans om zich als stad te vernieuwen en te versterken. Met de gewenste identiteit van het plangebied (en de eigen deelidentiteiten van District Z, de Werkplaatsen en Lurelui) wordt een nieuwe hotspot met een nieuw type stedelijke cultuur toegevoegd aan de stad, waar straks hopelijk met trots over wordt gesproken. Dit verandert de kaart van de stad en daarmee zal het flink kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van Zwolle.

4.4 In de tussentijd

Het 'verhaal' geeft een beeld van de identiteit van het plangebied in 2030. Dat is een stip op de horizon waar naartoe wordt gekoerst. Het koersen zelf gebeurt in de tussentijd. Die tussentijd is dus minstens zo belangrijk in het realiseren van de nieuwe identiteit als die stip op de horizon. Het plangebied is een 'levend gebied' waar al van alles gebeurt en in beweging is. Er zijn pioniers zoals Perron038 en het Kattégat, er zijn ondernemers en instellingen die zich hier graag willen vestigen, er zijn ideeën en plannen, er zijn tijdelijke en permanente ontwikkelingen in infrastructuur, en ga zo maar door. Met het oog op het 'verhaal' is het belangrijk na te denken over de tussentijd en hoe bestaande 'spelers' en nieuwe initiatiefnemers een rol krijgen in het verwezenlijken van de gewenste identiteit. Ook placemaking maakt hier onderdeel van uit. Met placemaking wordt bedoeld op tijdelijke publieksactiviteiten op locatie die het gebied op de kaart zetten en in de harten en hoofden van mensen doet nestelen. Wanneer de activiteiten passend zijn bij de (gewenste) identiteit kan het flink bijdragen aan het omarmen ervan. In de hoofdstukken over het programma en de ontwikkelstrategie wordt verder ingegaan op de invulling van de tussentijd.

4.5 Uitwerking van de identiteit

In dit hoofdstuk is de nieuwe identiteit voor het plangebied beschreven. Deze identiteit vormt de stip op de horizon, een belofte die de stad maakt voor de toekomst op de lange termijn. Zo'n belofte heeft uiteraard vergaande consequenties voor de verdere invulling en inrichting van het gebied. Keuzes voor doelgroepen, programma, hergebruik van het erfgoed, ruimtelijke principes, openbare ruimte, verkeersstructuur, duurzaamheid en ontwikkelstrategie starten bij de nieuwe identiteit. In feite gaat het bij al deze onderwerpen om een uitwerking daarvan. Tezamen vormen ze de 'pijlers' die de identiteit gaan dragen.

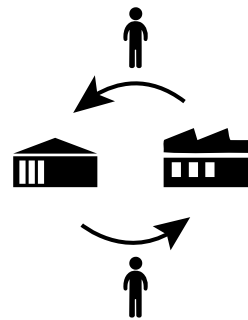
Waar nodig gebeurt dit in de nakomende hoofdstukken al behoorlijk precies, zoals in het ruimtelijke raamwerk en de mobiliteitsstructuur. Deze moeten nu al worden vastgelegd omdat veel andere uitwerkingen daarop gebaseerd zullen zijn. Daarnaast geldt het besef dat de transformatie vele jaren gaat duren. Bepaalde ontwikkelingen zullen op korte termijn al kunnen starten maar andere zullen nog jaren op zich laten wachten. Het vraagt dus ook om een bepaalde mate van flexibiliteit en aanpasbaarheid. Met name wanneer ontwikkelingen verder in de tijd liggen is het niet verstandig om ze nu al volledig te fixeren. In een tijdspanne van een aantal jaren kan er immers veel veranderen in de omgevingsfactoren, behoeften van de stad en marktomstandigheden. Het komt dus aan op een goed evenwicht – de Nota van Uitgangspunten biedt als richtinggevend kompas de essentiële principes, en daarbinnen is er vrijheid voor de verdere invulling. In de navolgende hoofdstukken wordt de identiteit per onderwerp verder uitgewerkt. In de navolgende hoofdstukken worden de principes van de identiteit per onderwerp uitgewerkt – waar nodig precies, en waar mogelijk globaal.

duurzaamheidsambities



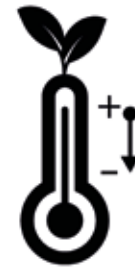
human impact

bewust leven
een leven lang leren
onderwijs toevoegen
innovatie
uitnodigen tot ontmoeten
co-creatie



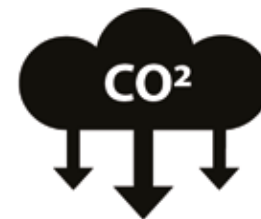
crossovers

programmamix
programma stimuleert ontmoeting
samenwerken
kruisbestuivingen
interactie
publieke activiteiten
experimenten



klimaatadaptatie

robuust watersysteem
toevoegen waterelementen
minimaliseren verharding
waterbuffering door retentiedaken
hergebruik grijs water
groene daken
koele plekken aan water(element)
routes afwisselend in zon en schaduw



circulariteit

klimaatneutraal bouwen
circulaire bouwsystemen
energievraag verminderen
benutten duurzame energiebronnen
gebruik zonnepanelen
benutten oriëntatie zon



natuurinclusief & biodiversiteit

robuuste groenstructuur
biodiversiteit vergroten
gebiedseigen klimaatbestendige beplanting
toevoegen bomen
leefgebied voor planten en dieren vergroten
groene gevels met natuurwaarde
groene daken met natuurwaarde
natuurinclusief bouwen
bio sequestration



gezond

inrichting daagt uit tot bewegen
aangename verblijfsgebieden in de buitenlucht
plekken in de zon en schaduw
veilige routes voor langzaam verkeer
beperken automobiliteit
lage parkeernorm
stimuleren fietsen en lopen

5. DUURZAAMHEID

Als prominent onderdeel van het Zwolse innovatiedistrict wil het plangebied het paradepaardje van duurzaamheid zijn. Juist vanwege de grootschalige transformatie kan hier nog het verschil worden gemaakt. De lat wordt hoog gelegd op thema's als energie, circulariteit, mobiliteit, groen, gezonde leefomgeving en klimaatadaptatie.

5.1 Duurzame principes

Voor het bereiken van een duurzame transitie is een integrale benadering vereist. Duurzaamheid heeft immers betrekking op een breed palet aan vraagstukken. Voor het plangebied wordt gestreefd naar een meetbaar duurzame leefomgeving gedurende het ontwikkelproces en het gebruik. Het betekent dat voor alle relevante aspecten van duurzaamheid op verschillende momenten wordt gekeken of vooraf vastgestelde doelen worden behaald. De precieze beoordelingsmethodiek voor de bouwontwikkelingen en de buitenruimte wordt gedurende de procesfasering in de tendervoorwaarden vastgesteld per deelgebied. Veel ambities zijn in deze NvU al uitgewerkt. Maar op andere vlakken zal nadere uitwerking in de tenders plaatsvinden. Marktpartijen worden hierop uitgedaagd. Het doel is om via de tenders de meest innovatieve oplossingen uit de markt te halen. De tendervoorwaarden vormen de basis voor toetsing en beoordeling van ingediende plannen van de marktpartijen. Nieuw beleid van de gemeente Zwolle zal ook aan de tenderprocedures worden toegevoegd. Zo kan ervoor worden gezorgd dat nu nog onbekende mogelijkheden straks toch terecht gaan komen in de Spoorzone.

Voor de ontwikkelplannen en de buitenruimte worden (waarschijnlijk) de principes van Well Community Standard of een vergelijkbaar label gehanteerd. Well is een instrument om een gezonde en duurzame leefomgeving te realiseren. Het geeft richtlijnen voor tien thema's: lucht, water, voeding, licht, beweging, temperatuur comfort, geluid, materialen, mentale welzijn en community. Marktpartijen worden uitgedaagd om een zo hoog mogelijke score na te streven, waarbij met name de integrale sturing op welzijn relevant wordt geacht en niet bijvoorbeeld economische groei. Partijen zullen worden uitgedaagd aan te tonen hoe er wordt bijgedragen aan het algemeen welzijn op langere termijn. Dit geldt niet alleen voor de nieuwbouwplannen maar ook voor de partijen die zich hier gaan vestigen.

Ontwerp en aanleg van de buitenruimte worden meegenomen in de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden. Na oplevering wordt de openbare ruimte overgedragen aan de gemeente. De eisen ten aanzien van het beheer door de gemeente moeten dus ook worden verwerkt. Aanvullend op deze eisen is het gewenst dat het cultuurhistorische en rauwe karakter van het gebied wordt gewaarborgd en ondersteund, waardoor op bepaalde plekken een afwijkende inrichting de voorkeur heeft.

Aandachtspunt bij de uitwerking is dat waar mogelijk passieve duurzaamheid wordt toegepast. Daarmee wordt bedoeld op de optimale mogelijkheden die vanuit het ontwerp te realiseren zijn en waarbij de natuurlijke omstandigheden worden benut. Voorbeelden zijn onder meer het voorkomen van energieverlies, het benutten van warmte en licht van de zon, het koelen door wind, schaduw, groen en water, het ventileren door buitenlucht en het benutten van hoogteverschil voor waterstromen. Investeren in passieve systemen is eenmalig. Pas daarna volgen toepassingen van actieve duurzaamheid met installatietechnische oplossingen. Investeren in actieve systemen is blijvend want ze vragen onderhoud en moeten na een bepaalde periode vervangen worden.

5.2 Energie

Het plangebied sluit aan bij de energiedoelstellingen voor de gehele Spoorzone. Het betekent dat het plangebied in 2030 volledig fossielvrij en in 2050 energieneutraal zal moeten zijn. Om dit te bereiken is op energiegebied een systeemsprong nodig met nieuwe energiesystemen voor warmte en elektriciteit op het schaalniveau van de gehele Spoorzone. Energieneutraal betekent een hoge mate van energiezuinigheid en een energievoorziening met 100% duurzaam opgewekte energie. Vanuit circulariteit bezien is het de ambitie van de gemeente om met een smart energy grid zoveel mogelijk een efficiënt gesloten energiesysteem op het gebiedsniveau van de Spoorzone te realiseren. De optimale invulling daarvan wordt momenteel uitgezocht, en zal de komende tijd in samenspraak met de stakeholders van de diverse deelgebieden worden onderzocht. Ons plangebied zal dus meegaan met de gehele Spoorzone. In deze Nota van Uitgangspunten wordt dit thema derhalve niet verder uitgewerkt.

Aandachtspunt is dat het niet bekend is wanneer het duurzame energiesysteem er daadwerkelijk zal zijn. Een eventuele lange aanloopfase moet niet de ontwikkeling van het plangebied gaan vertragen. In dat geval zal wel een energiestrategie voor het plangebied worden opgesteld dat zo veel mogelijk rekening houdt met toekomstige integratie met de rest van de Spoorzone.

Belangrijk is te beseffen dat in het plangebied veel ruimte is voor nieuwbouw en hier dus voor Zwolle grote stappen kunnen worden gemaakt. Daarbij kan het gebied zich profileren als een proeftuin voor innovaties en het testen van energie(mix)systemen. Voor (markt)partijen biedt dit kansen tot participeren en experimenteren.

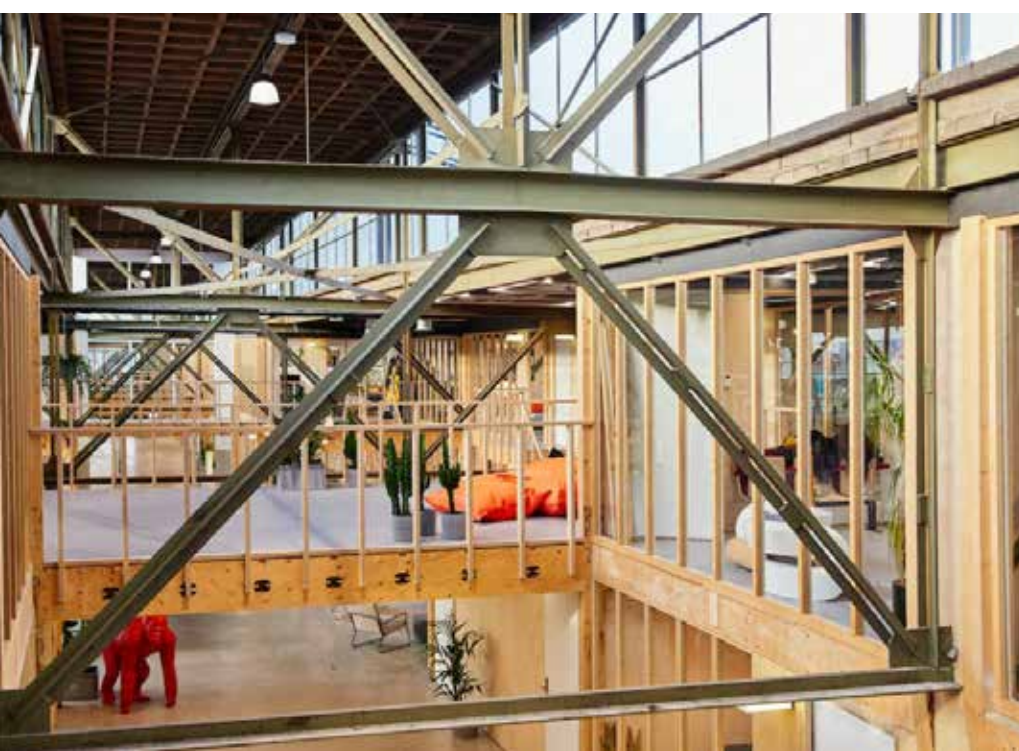
5.3 Circulair ontwikkelen

Een duurzame transitie houdt in dat bij de gebiedsontwikkeling wordt uitgegaan van de principes van een circulaire economie. Het plangebied als onderdeel van het Zwolse Innovatiedistrict kan als experimenteel gebied aanjager zijn van het circulaire gedachtegoed. Het gaat hierbij om gesloten kringlopen in het hele (economische) systeem zodat producten en materialen hun waarde behouden en er geen afval wordt gegenereerd. Bij een gebiedsontwikkeling betreft dit zowel de bouwcyclus als de gebruikscyclus.

Bij circulair ontwikkelen gaat het om een visie op de gehele levenscyclus van gebouwen met aandacht voor reductie, levensduur, milieu-impact en herbruikbaarheid van materialen. De bijbehorende strategie moet al vanaf het eerste ontwerp worden toegepast. Die strategie moet zich richten op het voorkomen van afvalstromen, het reduceren van grondstoffen, het hergebruiken van bestaande materialen, het gebruiken van biobased materialen, en het zodanig toepassen dat gebouwen flexibel en materialen demontabel en remontabel zijn. De principes voor circulair ontwikkelen gelden voor zowel de nieuwbouw als de bestaande bouw.

Het behouden van de bestaande gebouwen past bij het circulaire gedachtegoed. Alle gebouwen van de Werkplaatsen worden daarom hergebruikt met uitzondering van het aanbrengen van een aantal doorsteken die nodig zijn om verbindingen te maken in de ruimtelijke structuur. De bestaande gebouwen zullen worden aangepast aan nieuw gebruik. Waar mogelijk dienen materialen die vrijkomen bij de verbouw te worden hergebruikt.

Voorts is het belangrijk om bij zowel nieuwbouw als verbouw rekening te houden met een lage milieu-impact en met een lage CO2 footprint (zoals biobased materialen) en met wat er gebeurt met bouwmaterialen na de eerste functionele levenscyclus. Naast een materiaalpaspoort kan gewerkt worden met slimme tools om



het aanbod van materialen te matchen met de vraag. Daarnaast is het belangrijk om adaptieve gebouwen te ontwerpen. Daarmee wordt bedoeld op het bewust van tevoren bepalen welke delen van de gebouwen robuust (levensduur langer dan 50 jaar) en welke delen flexibel, demontabel en losmaakbaar moeten zijn. Materialen maar ook verdiepingshoogten, stramienmaten en ontsluitingsprincipes dienen daarop te worden afgestemd. Deze denkwijze geldt ook voor de publieke ruimte.

De historische bedrijfsactiviteiten hebben tot verontreinigingen in bodem en grondwater geleid. Waar mogelijk wordt vervuilde grond niet afgevoerd maar via low tech gesaneerd met planten, schimmels en bacteriën.

Tijdens de gebruikscyclus gaat het over energie, water, afval en lokale economie. Het mogelijk maken van circulaire systemen begint echter al bij het ontwerp van gebouwen en publieke ruimtes. Voor een circulair energiesysteem zal worden aangesloten bij de invulling voor de gehele Spoorzone (zie 5.2). Voor het bepalen van energieprestaties op gebouwniveau wordt gebruik gemaakt van BENG. BENG staat voor Bijna Energie Neutrale Gebouwen en is als indicator voor energiezuinigheid sinds 1 januari 2021 de opvolger van de energieprestatiecoëfficiënt EPC. Individuele energietoepassingen zoals houtkachels worden hier niet toegestaan wanneer ze een negatieve milieu-impact hebben. Houtkachels veroorzaken veel fijnstof. Voor een circulair watersysteem is het momenteel nog niet mogelijk om op gebiedsniveau een volledig gesloten watersysteem te realiseren. Daarbij wordt drinkwater, regenwater en afvalwater vanuit één systeem benaderd. Het opvangen en reinigen van afvalwater op gebiedsniveau is wettelijk nog niet mogelijk. Voor het regenwater geldt echter de ambitie om op gebouwniveau zoveel mogelijk water op te vangen op groene daken en gevels, en voorts te bufferen in de openbare ruimte. Regenwater wordt dus gescheiden van afvalwater. Bij de afvalstromen gaat het in de eerste plaats om het stimuleren van gescheiden inzameling door het efficiënt en zichtbaar te maken. Mogelijk kan organisch afval worden gecomposteerd binnen het gebied. Aan te bevelen is verder om één efficiënt ophaalsysteem te organiseren waarin transportbewegingen worden gereduceerd. Voorkeur wordt gegeven aan ondergrondse systemen waarbij bewoners én bedrijven zoveel mogelijk van hetzelfde systeem gebruik maken. Men kan dan 24/7 afval aanbieden en er hoeven geen aparte containerruimten in gebouwen of in de openbare ruimte gemaakt te worden. Ook het aantal voertuigbewegingen kan zo beperkt worden. Belangrijke aandachtspunten zijn het ruimtebeslag van de ondergrondse containers in de openbare ruimte en het beheer van de directe omgeving rond deze inzamelpunten. Tenslotte geldt de ambitie om de lokale (deel)economie te stimuleren. Dit kan o.a. door ruimte te reserveren voor reparatiecafés en kringloop- en deelwinkels, en voor moestuinen in combinatie met lokale restaurants en winkels

5.4 Ruimtelijke verdichting

Met een hoge bebouwingsdichtheid en meervoudige functies wordt het plangebied bij uitstek een voorbeeld van duurzaam ruimtegebruik. De huidige extensieve bebouwing maakt plaats voor een intensieve stedelijke inbreiding. De bestaande waardevolle gebouwen in de Werkplaatsen worden hergebruikt, en veel van de bestaande structuren (wegen en leidingen) kunnen worden herbenut.

5.5 Mobiliteit

In lijn met de gehele Spoorzone wordt het plangebied volledig ingericht op een duurzaam en gezond mobiliteitsconcept. Uitgangspunt is dat voorrang wordt gegeven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer. In het plangebied wordt autoverkeer ontmoedigd. Het verminderen van autobezit en autogebruik betekent voor veel mensen een gedragsverandering, en kan vaak alleen wanneer er goede alternatieven voorhanden zijn. En die zijn hier. Geen andere plek in Zwolle heeft zo'n gunstige Ausgangssituatie voor veranderend mobiliteitsgebruik als de Spoorzone. In hoofdstuk 8 wordt het mobiliteitsconcept verder uitgewerkt.

5.6 Groene, gezonde en klimaatadaptieve leefomgeving

Momenteel is de Spoorzone een gebied met veel verharding in bebouwing en openbare ruimte. Het uitgangspunt is dat de openbare ruimte zo veel mogelijk groen wordt aangelegd. Hierbij zal het principe gelden dat alles groen wordt tenzij het geen optie is. Het betekent concreet dat minimaal 30% van het totale grondoppervlak in het plangebied groen gaat worden. Door sterk te vergroenen kunnen grote stappen worden gezet in het verbeteren van de gezondheid, de biodiversiteit en klimaatadaptatie.

Een gezonde leefomgeving betekent gezond buiten leven. Een groene omgeving stimuleert lopen en fietsen (en ontmoedigt autogebruik), zet aan tot sporten, spelen en bewegen in de buitenlucht, zorgt voor ontspanning en bevordert sociale cohesie en ontmoetingen. Daarnaast wordt ingezet op een zo schoon mogelijke omgeving (bodem en oppervlakte), schone lucht, weinig geluidsbelasting, natuurlijke materialen en (sociale) veiligheid. Een groene parkachtige inrichting is eigenlijk voor al deze facetten het sleutelwoord. Bij de inrichting dient hier dus ook nadrukkelijk rekening mee te worden gehouden.

Bij het vergroenen is het verder belangrijk dat de buitenruimte ook natuurinclusief wordt ingericht. Dit houdt in dat met de groene inrichting ook een ecologische meerwaarde wordt gecreëerd. Dit vraagt specifieke kennis over het bevorderen van de biodiversiteit, het aansluiten bij de lokale natuur, het leggen van ecologische verbindingen met andere groene gebieden, en het zorgen voor zoveel mogelijk gezonde bodem en waterkwaliteit. Bij de beplanting hebben planten die veel CO₂ opnemen de voorkeur. Naast een groene buitenruimte spelen groene gebouwen (groene daken en gevels) hier ook een belangrijke rol in. Het bepalen van beplanting en doelsoorten dient te gebeuren in overleg met de stadsecoloog.

Vergroenen staat tenslotte ook in het teken van klimaatbestendigheid. De gemeente Zwolle heeft vastgesteld dat de Spoorzone met veel verharding in bebouwing en buitenruimte kwetsbaar is voor klimaatverandering. Er kunnen hier snel problemen als wateroverlast, overstromingen, droogte en hittestress ontstaan. Om zowel wateroverlast bij hoosbuiten als droogte tegen te gaan is het belangrijk om het overtollige regenwater langer vast te houden binnen het plangebied en 50% daarvan binnen het plangebied te infiltreren. De insteek daarbij is om sponswerking van de bodem te vergroten waarbij waterafvoer wordt vertraagd en binnen het gebied wordt geborgen. Naast vergroening en waterdoorlatende openbare ruimte wordt ingezet op verdichting en uitbreiding van het watersysteem in de Spoorzone (groenblauwe netwerk). Naast wateroverlast en droogte helpt vergroenen in combinatie met een verbeterd watersysteem voor verkoeling (tegengaan van hittestress). Zo zullen er binnen een straal van 300 a 500 meter loopafstand koelteplekken worden gerealiseerd door bijvoorbeeld aanplant van bomen in clusters, ophangen van schaduwdoeken en uitbreiding van het watersysteem. Hiermee zal zo snel mogelijk worden gestart. Het vastgehouden water kan daarbij ook toegankelijk worden gemaakt. Dit geeft kwaliteit in de openbare ruimte en kan letterlijk zorgen voor verkoeling op warme dagen. Ook voor wateropvang en verkoeling kunnen groene gebouwen (daken en gevels) een rol spelen. In de Spoorzone geldt een taakstelling om een bui van T=100 (70 mm/uur) te kunnen bergen.



6. PROGRAMMA

Het gebied krijgt een stedelijke mix aan functies waarbij elk deelgebied weer anders kleurt. De ambitie is dat er in hoge dichtheden verrassende en onverwachte programma's gaan ontstaan waarbij op de verschillende plekken in het gebied samenhang en kruisbestuiving worden gevormd. Zo kan er een bijzondere stadscultuur worden opgebouwd met innovatieve economische activiteiten, voorzieningen, publieksbestemmingen, ontmoetingsplekken en woonomgevingen. In gezamenlijkheid gaat het programma bijdragen aan de totstandkoming van de gewenste gebiedsidentiteit.

6.1 Het programmatische concept

Met 'programma' wordt hier bedoeld op al datgene wat hier een functie heeft voor de (toekomstige) gebruikers. Dat gaat dus over de functionele invulling van de bestaande gebouwen, nieuwe ontwikkelingen, tijdelijke functies en de gebruikersfuncties van de openbare ruimte. Het is essentieel dat alle ontwikkelingen conceptueel onderdeel uitmaken van het grotere geheel. Het programmatische concept is immers een belangrijke bouwsteen van de nieuwe gebiedsidentiteit.

Hoog ambitieniveau: het innovatieve hart van de regio

Het programmatische concept heeft een hoog ambitieniveau. Hier wordt het innovatieve hart van de regio gerealiseerd met een focus op nieuwe economie, talenten, crossovers en ontmoeten. Als centrumgebied en innovatiedistrict ontstaat hier een unieke omgeving voor Zwolle: aantrekkelijk, uitdagend en prikkelend met een internationale allure.

Het programma bestaat uit een stedelijke en samenhangende mix van wonen, werken, onderwijs, cultuur, horeca en andere voorzieningen. Hierbij is per deelgebied gezocht naar de juiste mix om te komen tot het gewenste karakter. Een beschrijving van de deelgebieden wordt in de hoofdstukken 9, 10 en 11 gedaan. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het overall concept, de aantallen en de ambities voor wonen, werken en voorzieningen.

In lijn met het Ontwikkelkader zal de focus in de Werkplaatsen en District Z liggen op slimme maakindustrie en creatieve industrie & cultuur. Door deze focus ontstaat magneetwerking voor andere organisaties en bedrijven om te participeren en ontstaat een integrale impact. Alle functies die zich hier gaan vestigen zullen getoetst worden aan hun bijdrage aan de vijf thema's van de gebiedsidentiteit. Voor de programmatische invulling is het thema 'innoveren' cruciaal. Belangrijke notie daarbij is dat innovatie altijd dynamisch is, en dus continu in ontwikkeling. Het gebied zal dan ook nooit echt af zijn. Kortom: er ontstaat hier een echt innovatiedistrict waarbij het rauwe karakter een blijvend onderdeel is van de identiteit (en het dus niet een aangeharkt geheel gaat worden).

Hoge dichtheid

Bepalend voor de ambities is onder meer de aanwezigheid van het station als mobiliteitsknooppunt. Dit geeft de ideale omstandigheid voor het realiseren van een hoge ruimtelijke dichtheid. Door te intensiveren in de Spoorzone kan relatief veel programma gerealiseerd worden op een beperkte hoeveelheid ruimte waardoor onder meer het autogebruik fors kan worden ingeperkt. Met het intensieve ontwikkelprogramma zal het gebied een complete gedaanteverwisseling ondergaan. Het betekent dat naast de bestaande bouw veel nieuwbouw wordt toegevoegd in verschillende deelontwikkelingen. Deze krijgen elk een eigen mix van functies, toegespitst op de specifieke locatie.

Stedelijk en groen wonen

Het woonprogramma bestaat uit een diverse mix van woonappartementen die verspreid liggen over de drie deelgebieden. De deelgebieden hebben elk een eigen karakter en bieden daarmee dus ook andere

woonomgevingen. Het overall kenmerk is dat hier een stoere stedelijke en groene omgeving ontstaat waar het wonen gemengd is met andere functies. De hoge dichtheid, de mix van functies, de groene omgeving en het vooruitstrevende mobiliteitsconcept creëren een voor Zwolle uniek type woonomgeving. Gestreefd wordt naar een diverse mix van doelgroepen. Zie verder hiervoor 6.3.

Economische impuls

De Werkplaatsen vormen een belangrijke troef in de strategie om de innovatieketens van slimme maakindustrie en creatieve industrie en cultuur tot wasdom te laten komen. Idealiter gebeurt dit in een mix van werken, onderwijs, cultuur en horeca waarbij focus ligt op innovatie, ontmoetingen en kruisbestuivingen. Daarmee krijgt het hallencomplex nieuwe betekenissen. De groei van de innovatieketens vraagt om tijd, en dus om flexibiliteit in de gebouwen. Het betekent ook dat de Werkplaatsen qua programma niet statisch zullen zijn maar in de toekomst weer verder van kleur kunnen veranderen. Zie verder hiervoor 6.4.

Centrumstedelijke voorzieningen

Het voorzieningenprogramma ligt in het verlengde van de ambitie om de Spoorzone te transformeren naar centrumgebied met een focus op innovatie en experimenten. Dit vraagt om een eigen mix van culturele, educatieve en commerciële voorzieningen. Passend bij de identiteit zijn voorzieningen met alternatieve formules en cross-over concepten op het vlak van cultuur, onderwijs, vernieuwende horeca concepten en urban sports. Daarmee kan het gebied zich onderscheiden. Om dit te bereiken heeft het gebied een aantal prominente trekkers nodig. Dit zijn partijen met een publieksaantrekkende functie die vanwege hun omvang en uitstraling het gebied op de kaart kunnen zetten. Voorbeelden zijn Museum de Fundatie, Cibap en ArtEZ. De aanwezigheid van dergelijke centrumstedelijke voorzieningen zal ook een magneetwerking hebben naar andere partijen om zich in dit gebied te gaan vestigen. Zie verder hiervoor 6.5.

Samenhangend stelsel van plekken

Het programmatische concept is gekoppeld aan de ambitie om binnen het plangebied een samenhangend stelsel van plekken te realiseren. Deze plekken krijgen elk een eigen karakter en zullen variëren in omvang, ruimtelijke invulling, doelgroepen en programmatische samenstelling. De onderlinge verwevenheid en doorwaadbaarheid is belangrijk en richt zich bovenal op voetgangers. De variatie in plekken maakt het een verrassend gebied waar bezoekers zich kunnen verwonderen. De plekken zelf bestaan weer uit samenhangende ontwikkelingen in wisselwerking met openbare buitenruimten. De wisselwerking is er vooral met de begane grond van gebouwen (de plinten). De samenhang in het gebied wordt immers vooral ondervonden vanuit de beleving van de buitenruimte en de plinten van gebouwen (de stad op ooghoogte). Dit is niet alleen een kwestie van goed ontwerp maar ook van de juiste functie op de juiste plek. Het is dus belangrijk waar in het gebied het programma gaat landen. Een aantal van die plekken is in ruimtelijke zin al gevormd binnen de structuur van de Werkplaatsen of volgt logisch uit de ruimtelijke verwevenheid met de omgeving. Deze ruimtelijke situering heeft een sterke impact op de gewenste invulling met bepaalde functies: rondom de stationsentree is een ander programma gewenst dan op de noordwestelijke kop van de Werkplaatsen of binnen Lurelui. Zie verder de hoofdstukken 9, 10 en 11 over de drie deelgebieden.

Ontwikkelen in de tijd

De precieze programmatische invulling is ook een kwestie van vraag en aanbod. Bepaalde deelgebieden zullen al op korte termijn tot ontwikkeling kunnen komen waarbij de puzzel van de juiste functie op de juiste plek de huidige realiteit is. Andere deelgebieden zullen pas later in de tijd aan bod komen waardoor het lastig is om nu de exacte functies voor te gaan schrijven (al dan niet in de plinten). Wel is het daarbij belangrijk om de gewenste programmatische sfeer en mix te benoemen. Zie verder hoofdstuk 12 over de ontwikkelstrategie.

Crossovers

Een belangrijk element van de gebiedsidentiteit is dat er op allerlei manieren interactie en ontmoetingen gaan plaatsvinden tussen de verschillende functies en gebruikers. Dit wordt maximaal gestimuleerd door gezamenlijke crossovers te maken in de verschillende ontwikkelingen. Met crossovers wordt hier bedoeld op specifieke functies of ruimtes binnen een (samenhangende) ontwikkeling die ingericht zijn op onderlinge interactie of uitwisselingen met publiek. Initiatiefnemers of bewoners kunnen zelf invulling geven aan de crossover. Voorbeelden zijn caféachtige settings voor ondernemers, een buurthuis voor bewoners, een pluktuin of moestuin, interactieruimtes tussen onderwijs en maakindustrie of een publiekelijke samenwerking tussen museum en kunstenaars. Ook tijdelijke publieksactiviteiten vanuit de diverse programma's kunnen crossovers zijn. Het doel is dat er, naast een betere samenhang, onverwachte innovaties en interessante kruisbestuivingen gaan ontstaan. Daarbij is ook het figuurlijke 'eigenaarschap' essentieel. Om betrokkenheid, ontmoetingen en sociale veiligheid te verkrijgen binnen dat stelsel van plekken is het onmisbaar dat er door de bewoners en andere gebruikers een 'gevoel van eigenaarschap' ontstaat over de buitenruimte tussen de gebouwen.

6.2 Het programma in cijfers

De samenstelling van het programma is na gedegen afweging tot stand gekomen. Bepalend hierbij zijn de richtlijnen uit het Ontwikkeldkader Spoorzone en de gewenste identiteit zoals beschreven in hoofdstuk 4 van deze NvU. Gewenste en passende functies zijn daarin meegegeven in ook gewenste verhoudingen. Vervolgens is in wisselwerking met de mogelijkheden vanuit het ruimtelijke ontwerp, de feitelijke marktsituatie (behoefteramingen) en de specifieke vestigingswensen van verschillende (Zwolse) organisaties het programma aangescherpt.

Daarbij hoort wel de notie dat rekening wordt gehouden met een bepaalde mate van flexibiliteit in het ontwikkelprogramma onder meer vanwege de fluctuerende marktomstandigheden. Vooral bedrijfsfuncties en voorzieningen hebben daarmee te maken. Door in de deelontwikkelingen met bandbreedtes te werken kan hierop worden ingespeeld.

In onderstaande tabel staat indicatief het totaaloverzicht van het ontwikkelprogramma in het plangebied. In totaal gaat het om ruim 240.000 m2.

	Wonen	Werken	Voorzieningen
District Z	ca. 350 - 400 wo	ca. 38.000m² bvo	ca. 18.000m² bvo
Werkplaatsen	ca. 350 - 400 wo	ca. 40.000m² bvo	ca. 28.000m² bvo
Lurelui	ca. 500 - 600 wo	ca. 4.500m² bvo	ca. 5.200 m² bvo
Totaal	ca. 1.200 - 1.500 wo	ca. 82.500m² bvo	ca. 51.200m² bvo

6.3 Wonen

District Z, de Werkplaatsen en Lurelui zijn voor uiteenlopende doelgroepen geweldige plekken om te wonen. In totaal worden hier circa 1.200 a 1.500 woningen (afhankelijk van de uiteindelijke verdeling en de grootte van de uiteindelijke woningen) toegevoegd. In de stedelijke en groene setting worden verschillende aantrekkelijke woonmilieus ontwikkeld. Stedelijk wonen is in trek waarbij de vraag komt vanuit verschillende doelgroepen en leefstijlen. Dit zijn vooral jongeren, starters en senioren. Het is dus belangrijk dat er variatie in woonmilieus aangeboden wordt. Het gebied is ook groot genoeg om verschillende samenhangende woonomgevingen en woontypen te maken. Daarbij is het creëren van deelgebieden met een eigen sfeer ook essentieel. Hierbij wordt gekoerst op het creëren van een stedelijke omgeving waar het wonen gemengd is met andere functies.

Het betekent dat er een mix van woningen nodig is die varieert naar uiterlijk, inhoud, omvang en karakter. Deze mix past ook bij het gemeentelijke beleid om te streven naar een ongedeelde stad waarbij verschillende doelgroepen en leefstijlen met elkaar samenleven. In Zwolle geldt een differentiatie naar 30% goedkope, 40% middeldure en 30% dure woningen. Dit geldt dus ook voor het plangebied, conform het Ontwikkeldkader. In het sociale segment wordt 20% in de huur gerealiseerd. Differentiatie vindt in principe plaats over alle ontwikkelingen heen zodat in alle deelgebieden gemengde woonmilieus ontstaan. Uitzondering op dit principe is wanneer er voor een bepaalde doelgroep een specifiek woonconcept wordt ontwikkeld in een eigen gebouw of deel van een gebouw met een eigen entree.

In Zwolle bestaat een grote vraag naar betaalbare woningen voor jongeren. De wachtlijsten voor sociale huurwoningen zijn lang en het beschikbare aanbod sluit vaak niet aan op hun wensen. In het plangebied zal daarom zoals hiervoor is aangegeven 30% van het totale aantal woningen als sociale woningbouw worden gerealiseerd. Passend bij de gebiedsidentiteit wordt hier vooral ingezet op kleine, goedkope huurwoningen voor eenpersoonshuishoudens (tot aan de eerste aftoppingsgrens). Dit zullen met name studenten en starterswoningen zijn met bijbehorende voorzieningen. Voor studenten en starters zijn co-living concepten gericht op de behoeften van de community ideaal. Vooral District Z biedt hiervoor optimale omstandigheden.

Randvoorwaarde is dat de concepten moeten blijven voldoen aan de reguliere eisen voor sociale woningbouw. Dit betekent onder meer dat huurprijzen onder de wettelijk vastgestelde liberalisatiegrens moeten liggen. Het programma sociale huurwoningen bestaat voor maximaal 50% uit studentenwoningen. Studentenwoningen worden zoveel mogelijk als onzelfstandige studentenwoningen gerealiseerd. Voor de onzelfstandige studentenwoningen geldt een ondergrens van 18m² GBO incl. gemeenschappelijke ruimtes, en 12 m² GBO, excl. gemeenschappelijke ruimtes. In het geval van zelfstandige studentenwoningen bedraagt de ondergrens minimaal 20 m² GBO per woning. Om te borgen dat de onzelfstandig studentenwoningen betaalbaar zijn (en blijven) voor de doelgroep mag de huurprijs maximaal € 432,51 per maand (prijsspeil 1-1-2020) bedragen. Voor de overige starterswoningen voor eenpersoonshuishoudens in dit segment bedraagt de ondergrens van het woonoppervlak gemiddeld 35 m² GBO.

Daarnaast bestaat in Zwolle een grote vraag naar middenhuur en 'betaalbare koopwoningen' d.w.z. met een VON-prijs tot de NHG-grens. Bij de categorie 'betaalbare koopwoning' wordt een antispeculatiebeding en een zelfbewoningsplicht gebruikt. Het plangebied biedt een ideale stedelijke omgeving voor één en twee persoonshuishoudens (jongeren en ouderen) die graag willen wonen in een comfortabel appartement. Dit soort appartementen zullen verspreid over het plangebied ontwikkeld worden zodat in meerdere ontwikkelfasen betaalbare woningen worden aangeboden. Voor deze woningen geldt een ondergrens van het woonoppervlak van gemiddeld 45 m² GBO.

Ook bestaat in Zwolle een grote vraag naar woonappartementen in de vrije sector. Het plangebied biedt een ideale woonomgeving voor doelgroepen die houden van het stedelijke leven zoals de jonge stedeling (25-35 jaar), de zelfstandige en creatieve werker (25-50 jaar) en de empty nester (55+). Ook deze woonappartementen zullen verspreid over het plangebied ontwikkeld worden.

Een belangrijke doelgroep voor het wonen bestaat uit (jonge) mensen die hier ook (willen) werken. Het werkprogramma is hier heel specifiek, en richt zich op de ontwikkeling van de ecosystemen van de slimme maakindustrie en creatieve industrie & cultuur (zie 6.4). Ook het onderwijs legt de relatie met die ecosystemen. Voor het uitbouwen van de ecosystemen en het binden van talent is het belangrijk dat de bijbehorende communities hier ook woonruimte kan vinden. Zo kan er een veel stevigere basis voor het innovatiedistrict gaan ontstaan.

Ruimte zal worden geboden aan wonen met een toenemende zorgvraag. Vanuit het principe van de ongedeelde samenleving wordt gestreefd naar een mix van uiteenlopende doelgroepen voor alle leeftijden. De ambitie is om gemengde communities te vormen van studenten, werkende jongeren, ouderen, maar ook statushouders en uitstroom uit beschermd-wonen en de maatschappelijke opvang. Het betekent verder dat er ruimte is voor levensloopbestendig wonen waarbij (vitale) ouderen lang zelfstandig kunnen blijven wonen, al dan niet in een community of tussenvorm met basiszorg. Ook rolstoeltoegankelijk wonen is belangrijk. Maatschappelijke voorzieningen en ontmoetingsfuncties in de directe omgeving zijn essentieel. Gelet op de specifieke behoeften in de regio zouden mogelijkwerwijs de volgende woonvormen kunnen worden gerealiseerd:

- Door bijvoorbeeld de toename van ouderen groeit ook de groep dementerenden. Hiervoor moeten locaties komen waarbinnen kleinschalige opvang gerealiseerd kan worden. Daarnaast is behoefte aan 'beschutte' woonvormen waarbij ouderen zelfstandig wonen maar wel met elkaar in contact zijn.
- Gemengd wonen is een voorbeeld van een woonconcept als onderdeel van de sociale huur, waarbij dragende en vragende bewoners samenleven. Ze wonen ieder in een eigen kamer of studio. Ze delen een gezamenlijke ruimte, zoals een grote woonkeuken of een gezamenlijke binnentuin. Van dragende bewoners wordt verwacht dat zij een trekkersrol op zich nemen om activiteiten te organiseren en daarmee een actieve woongemeenschap creëren. De vragende bewoners krijgen vaak hulp aan huis van het buurtteam of een ambulante begeleider van een zorginstelling.
- Betaalbare huisvesting voor niet-studerende jongeren met een psychische kwetsbaarheid (studio's) waarbij er ruimte is voor de bewoners om te werken in ateliers, werkplaatsen of een gezamenlijke moestuin.

Verder zal in het plangebied (zuidelijke deel van Lurelui) ruimte worden vrijgemaakt voor nieuwe vormen van wonen, zoals wooncoöperaties en andere innovatieve woonvormen en ontwikkelwijzen. Nieuwe woonvormen kunnen helpen om betaalbare huisvesting mogelijk te maken voor bepaalde doelgroepen. Bij wooncoöperaties gaat het om een woonvorm waarbij bewoners huren van het collectieve eigendom. Ook andere alternatieve woonvormen zijn denkbaar zoals co-living concepten met woonstudio's en gemeenschappelijke ruimtes en voorzieningen. Daarmee kunnen heel specifieke groepen bediend worden zoals afgestudeerde jongeren, senioren, kunstenaars en expats.

Een bijzonder kenmerk is dat vrijwel het gehele plangebied autovrij is. Het mobiliteitsconcept geeft alle ruimte aan voetgangers en fietsers terwijl autogebruik en autobezit wordt ontmoedigd. Auto's van bewoners en bezoekers staan op afstand in mobiliteitshubs (collectieve parkeergarages met voorzieningen). Alleen voor hulpdiensten en het laden en lossen zijn woningen te bereiken.

District Z

District Z krijgt een hoogstedelijk binnenstadsmilieu. Woonappartementen maken onderdeel uit van gemengde ontwikkelingen van het stationsgebied, met voorzieningen en levendige publieksfuncties in de plinten en een duidelijke wisselwerking met de openbare ruimte. Hier komen stadsappartementen pal naast het station, voor doelgroepen zonder eigen autobezit. Onderdeel van het woonprogramma in District Z vormen twee specifieke woonconcepten. De eerste richt zich op studenten en bestaat uit betaalbare zelfstandige of onzelfstandige studentenkamers, en een georganiseerde community. De tweede richt zich op startende jongeren en is bedoeld als springplank in woon- en werkcarrière. Het concept biedt betaalbare woonunits en een community van gelijkgestemde jongeren met wie ze samen wonen. Het aanbod bestaat uit zelfstandige units met eigen keuken en sanitair, en/of een 'friends-concept' waarbij woonkamer en keuken worden gedeeld met een huisgenoot. De locatie vlakbij de Werkplaatsen biedt kansen voor jongeren met een directe relatie met het onderwijs (zoals Cibap en ArtEZ) en met de werkruimtes. De Werkplaatsen bieden voor startende ondernemers de ideale omgeving. Het full service concept biedt naast een community manager ook andere voorzieningen zoals een lounge om te relaxen of te werken, een wasserette en gemeenschappelijk dakterras en moestuin.

Werkplaatsen

In de Werkplaatsen krijgt het hallencomplex een nieuwe invulling met vooral werkfuncties, onderwijs en publieksvoorzieningen. Op beperkte schaal is er ruimte voor (tijdelijke) atelierwoningen (cascowoningen) voor kunstenaars en creatieve ondernemers die wonen en werken willen combineren.

Tegenover het hallencomplex komen nieuwe relatief grote stedelijke gebouwen aan het water. Het zijn gemengde ontwikkelingen met een fors woonprogramma. Hier komt een diversiteit aan woningen gericht op doelgroepen die zich thuis voelen in een levendige stadswijk. Aan de zuidzijde liggen ze georiënteerd op het water en aan de noordzijde op het brede plein langs de Werkplaatsen. Op de begane grond met hoge gebouwplinten komen werkruimtes of publieksvoorzieningen.

Lurelui

Lurelui tenslotte wordt ontwikkeld als een kwalitatief hoogwaardige woonomgeving met appartementencomplexen in een groene openbare ruimte. Het wonen wordt in de gebouwen gecombineerd met werkruimtes en voorzieningen in de gebouwplinten. De hoge dichtheid gaat samen met veel groene buitenruimte. Binnen de verschillende ontwikkelingen is er veel variatie aan woontypen, afgestemd op huishoudensamenstelling, inkomens en leefstijl. Hier zullen de woningen dan ook levensloopbestendig worden gerealiseerd.

Momenteel bewoont de woongemeenschap Kattegat het tijdelijke containerdorp aan de Oostzeelaan, een initiatief van onderop voor gemeenschappelijk wonen. Kattegat Wonen wil graag doorgroeien naar een permanente duurzame ontwikkeling in het plangebied vanuit een collectieve eigendomsvorm (coöperatie). De community richt zich op een gemengde doelgroep van jongeren en empty-nesters. In het zuidelijke deel van Lurelui is hier ruimte voor gereserveerd.

6.4 Werken

Zwolle wil de Spoorzone omvormen tot innovatiedistrict: de innovatieve, culturele en kennis hotspot van Regio Zwolle. Het doel is om vanuit de kracht van de regio de Spoorzone te laten excelleren in slimme klimaatadaptatie, slimme maakindustrie en creatieve industrie & cultuur. Met name voor 'maken' en 'creativiteit' zijn de Werkplaatsen een ideale werkomgeving. De hallen bieden volop ruimte en een perfecte sfeer voor verbeelding, interactie, clustervorming, experimenten, cross-overs en business groei. Juist hier kunnen deze ecosystemen zich ontwikkelen en daarmee van grote waarde zijn voor de Zwolse regio. Daarbij is zichtbaarheid erg belangrijk. De zichtbare aanwezigheid van werkruimtes voor MKB-ers in deze sectoren zal als een magneet werken voor de Spoorzone en de gehele Zwolse regio.

In totaal is in het plangebied ruimte voor een werkprogramma van circa 82.500 m² bvo. In het plangebied wordt ruimte gegeven aan een aantal innovatieve ecosystemen die naar verwachting een grote betekenis gaan hebben voor de regionale economie. Heel gericht zullen daartoe innovatiehubs worden opgestart rondom nog nader te bepalen technologische en creatieve thema's met maatschappelijke impact. In een innovatiehub vormen verschillende organisaties een community waarin tezamen wordt gewerkt aan bepaalde vernieuwingen. Het doel is om een gehele innovatieketen met startups, scaleups, professionals, R&D afdelingen van grotere bedrijven en onderwijs- en kennisinstellingen te laten landen in het gebied. Belangrijk daarbij is het roltrap-model waarbij startende bedrijven met faciliteiten, services en support de ruimte krijgen om uit te groeien tot volwaardige bedrijven.

Een belangrijke rol is weggelegd voor het ECO-team. Het ECO-team is een team van ondernemers, overheden en onderwijs; investeerders, ambassadeurs, specialisten en kwartiermakers die er samen voor zorgen dat dit een top innovatiedistrict van Nederland wordt. Het ECO-team ontwikkelt en bewaakt het economisch, cultureel en onderwijsprofiel van het innovatiedistrict, en geeft uitvoering aan de ontwikkeling van economische en culturele clusters en samenwerkingsverbanden. Daarbij gaat het ECO-team proactief op zoek naar interessante initiatieven, geldstromen, bedrijven en instellingen die passen bij het profiel.

Programma



wonen

stedelijk wonen
gemengd
alle doelgroepen
alternatieve woonvormen
auto's in parkeerhubs

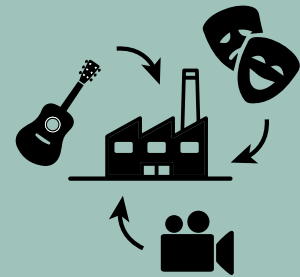


innovatieve maakbedrijven creatieve maakindustrie

hightech
ecosysteem
innovatieketen
groeimodel
innovatiehub

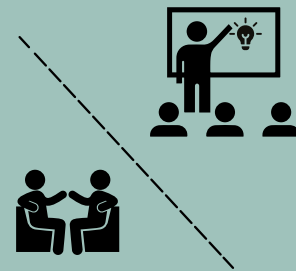


autonome ondernemers
broedplaatsen
cross-overs
uitnodigend
publieksactiviteiten



kunst en cultuur

grootstedelijk
Bottom-up
eigenzinnig, alternatief
experiment
avontuur
benutten publiek domein



onderwijs

in kunst en cultuur
in innovatief maken
kruisbestuiving
onderzoek en ondernemerschap
studentenleven



horeca

alternatieve hotspot
authentiek en duurzaam
divers en verspreid
foodmarkt
lokaal geproduceerd



voorzieningen

urban sports
kleinschalige retail
bijzondere concepten
buurtvoorzieningen
hotel en boutique-hotel



buitenruimte

placemaking en tijdelijkheid
evenementen
groene leefruimte
sport, spel, bewegen
kunst en cultuur

De hallen en de bijgebouwen in de Werkplaatsen hebben veel ruimte. Het idee is dat hier plek is voor verschillende ecosystemen in slimme maakindustrie en creatieve industrie & cultuur. Extra ruimte wordt gecreëerd door de hallen te verdichten door middel van het toevoegen van vloeren. Tevens krijgt de centrale hal een iconische opbouw.

Het doel is dat hier een zinderende hotspot gaat ontstaan met ruimte voor flexibiliteit, experiment, kruisbestuivingen, netwerkvorming en bijbehorende events. Directe relaties met MBO-, HBO- en WO-onderwijs en kennisinstellingen zijn hier zeer belangrijk.

Bij de innovatieve maakbedrijven gaat het naar verwachting om enkele clusters die met name in de grote hallen terecht kunnen. Perron038 is natuurlijk het voorbeeld. In korte tijd is Perron038 uitgegroeid tot een succesvol innovatiecentrum waar hightech maakbedrijven en onderwijs- en kennisinstellingen samen werken aan innovaties in robotics, vision en sensing technologie. Met Perron038 als voorbeeld is de ambitie om meer ecosystemen hier te laten landen. Het opstarten en verder tot ontwikkeling brengen van dit soort ecosystemen gaat uit van een groeimodel met meerdere actoren (roltrap). Dit vraagt tijd en flexibiliteit. Het ECO-team heeft een belangrijke taak bij de business development, community building, acquisitie en conceptbewaking.

Bij de creatieve industrie gaat het ook om het inzetten van bestaande panden als vestigingsplek voor culturele voorzieningen, (kunst)onderwijs en een mix aan autonome ondernemers. Voorbeelden van bedrijven zijn kunstenaars, culturele makers, productiebedrijven van de creatieve en culturele sector, vormgevers, designers, productontwerpers, web- en ict-developers en media. Het gaat onder andere om beeldende kunst, ambachten, muziek, reclame, vormgeving en softwareontwikkeling. Het doel is dat er sterke onderlinge relaties liggen en er een actief programma komt voor horeca, culturele activiteiten, evenementen en cross-overs. Vanwege deze publieke interactie liggen de meest interessante omgevingen voor creatieve communities aan de westelijke en oostelijke randen van de Werkplaatsen. Zichtbaarheid van de creatieve ondernemers is erg belangrijk, de aanwezigheid werkt als een magneet op het plangebied.

Om geen gesloten werelden te krijgen is het belangrijk dat de verschillende innovatiehubs zichtbaar en open toegankelijk zijn, passend bij de gewenste doorwaadbaarheid van het gebied. Transparantie, zichtbaarheid en dus een grote mate van openheid van de activiteiten is een belangrijk uitgangspunt. Zo kan er uitwisseling ontstaan tussen subculturen en met het publiek, waardoor ook beter begrip ontstaat voor wat er zich binnen afspeelt. Cross-overs en een uitwisseling met publieke functies draagt bij aan de gewenste stedelijke mix. Hier is geen ruimte voor gesloten single-tenant gebouwen en ook niet voor grootschalige productie.

Voor de genoemde werkfuncties is veel ruimte gereserveerd. Zo kan het innovatiedistrict hier ook daadwerkelijk tot wasdom komen. Het werken zal gaan landen in zowel de bestaande bouw als de nieuwbouw. In het bestaande hallencomplex gaat het om een variatie aan ruimtes; hallen, industriële bijgebouwen en kantoren. Deze zullen ook een variatie aan werkfuncties gaan bieden. Bij de nieuwbouw (verdeeld over de drie deelgebieden) worden eveneens kantoren en werkruimtes gecreëerd in een deel van de plinten van de gemengde ontwikkelingen. Dit kan gaan om ateliers, flex-office concepten en baliekantoren. Bij die plintinvullingen is vooral ook weer de openheid en het publieke karakter van belang.

6.5 Voorzieningen

Juist de voorzieningen zullen gaan zorgen voor de gewenste sfeer en beleving van het gebied. Zwolle wil de Spoorzone transformeren als het vernieuwende zusje van de binnenstad. Hier komt de focus te liggen op het innovatieve, het experimentele en het avontuurlijke karakter. Dit houdt in dat in het plangebied een eigen mix gaat komen van culturele, educatieve en commerciële voorzieningen die tezamen de nieuwe plek gaan maken. In totaal is er ruimte voor een voorzieningenprogramma van circa 51.200 m2 bvo. Passend bij de gewenste identiteit zijn voorzieningen met alternatieve formules en cross-over concepten op het vlak van cultuur, onderwijs, horeca en urban sports. Daarmee kan het gebied zich onderscheiden. Het gaat daarbij om een mengeling van kleinschalig ondernemerschap en grootstedelijke voorzieningen.

Ook voor cultuur, onderwijs en horeca zijn de Werkplaatsen een geschenk voor de stad. Het doel is onder meer om veel wisselwerking te laten ontstaan met het economische profiel van ‘maken’ en ‘creativiteit’. Maar voor de beleving en voor de wisselwerking met het wonen is het belangrijk dat er meer is, en er verspreid over het plangebied een gevarieerd programma ontstaat. Het gaat daarbij om verschillende sferen, om bepaalde levendigheid en (ook) om het activeren van de ruimten tussen de gebouwen. Het type voorziening bepaalt immers in sterke mate de ‘kleur’ van het gebruik, en daarmee het karakter en de beleving van de pleinen en andere buitenruimten.

Cultuur

Culturele functies zullen heel bepalend gaan zijn voor de nieuwe gebiedsidentiteit. Het gaat daarbij om een mix van culturele publieksfuncties in de vorm van podia, expositieruimtes, kunstmuseum e.d. Met name het industriële hallencomplex biedt de perfecte omgeving voor verbeelding, creativiteit en kruisbestuiving. Het is een kans voor de regio Zwolle om hier de interactie te zoeken tussen culturele functies en de innovatiehubs rondom ‘maken’ en ‘creativiteit’.

Het doel is dat de culturele activiteiten zich gaan richten op meerdere doelgroepen. Soms zal het aansprekend zijn voor enkele subculturen en op andere momenten voor het grote publiek; het doel is in ieder geval dat er een informele en uitnodigende ontmoetingsplek ontstaat. Het karakter van de plek leent zich voor een eigenzinnig en alternatief profiel, met ruimte voor experiment en avontuur. Zo kan hier een onconventionele nieuwe plek in het sociaal-culturele weefsel van Zwolle ontstaan.

Binnen de Werkplaatsen zal ruimte komen voor creatieve en culturele initiatieven van onderop. Met dergelijke (kleinschalige) initiatieven kan binnen het industriële karakter de broedplaatssfeer worden versterkt rondom de innovatiehubs. Bij het ontwikkelen van de hallen is het belangrijk dat bepaalde ruimtes betaalbaar blijven voor de doelgroep. Ook pop-up initiatieven en culturele evenementen zijn belangrijk om de juiste sfeer te zetten. Vooral in de eerste fase moet het gebied nog op de kaart worden gezet en kunnen pioniers bepalend zijn voor het aantrekken van publiek. Met het verder ontwikkelen van het plangebied is het doel om hier blijvend een bestendige groep van creatievelingen te huisvesten.

In de rode hal – dus op een prominente plek in de Spoorzone – wordt ruimte geboden aan de komst van een grootstedelijke culturele publieksvoorziening. Een mogelijke invulling hiervan is een uitbreiding van Museum De Fundatie. Het hergebruiken van een industriële hal voor een dergelijke voorziening heeft iconische waarde. Een prominente culturele bestemmingsfunctie kan het gebied voor de regio Zwolle en ver daar buiten definitief op de kaart zetten.

Naast het gebruik van de hallen voor cultuurevenementen is er ook volop ruimte om ook de openbare ruimte rondom de hallen te benutten voor kunst en cultuur. Door het actief programmeren van kunst en cultuur in het publieke domein kan voor gebruikers meer betekenis worden gegeven aan het plangebied. Zo kan met bijvoorbeeld streetart de connectie met de eigentijdse urban culture worden gemaakt. Kunst en cultuur in het publieke domein dragen ook bij aan de (visuele) kwaliteit van de buitenruimte, en kunnen verbindingen versterken tussen de Spoorzone en bijvoorbeeld de binnenstad. Bij het verder ontwikkelen is het belangrijk om dit doelgericht te organiseren vanuit de gemeente, NS, betrokken marktpartijen en culturele organisaties. Een integrale benadering is hierbij relevant om vanuit dit thema ook bij te dragen aan de aspecten ‘brede welvaart’ en ‘leefbaarheid’ in de Spoorzone. Daarvoor is het goed om trekkers als Museum de Fundatie, Poppodium Hedon, ArtEZ, Cibap en Zwolse kunstenaars aan het gebied te committeren.

Aandachtspunt is de eventuele overlast vanuit een intensief gebruik van de openbare ruimte op de omwonenden. Hiermee dient in de uitwerking van de plannen rekening te worden gehouden. Bij de woningtypologieën en doelgroepen is daar in deze NvU op voorgesorteerd en zijn de woningen in District Z en de Werkplaatsen met name gericht op doelgroepen als jongeren en studenten die passen in een dergelijke binnenstedelijke setting. Daarnaast zullen de buitenruimtes die ingezet kunnen worden voor actieve programmering zoveel mogelijk aan de spoorzijde en rondom de Passerelle worden geplaatst zodat overlast op woongebieden wordt beperkt.

Onderwijs

Onderwijsfuncties zijn eveneens een belangrijke drager voor de nieuwe gebiedsidentiteit. Zwolle is een belangrijk regionaal centrum voor (beroeps)onderwijs met een groot aanbod in MBO en HBO. De diverse onderwijsinstellingen groeien en daarmee ook het aantal studenten in de stad. De impact is groot op de economie, de cultuur in de stad, de beleving, de bevolkingsamenstelling (jonge mensen) en de verstedelijking (wanneer studenten blijven wonen in Zwolle). Voor de toekomst van de regio Zwolle is er ook veel aan gelegen om het onderwijs te versterken en verder te verbinden met de stedelijke economie. Het is een bewuste keuze om de bijzondere kwaliteiten van de Spoorzone hiervoor in te zetten.

In de grote centrale hal krijgt onderwijs een dragende functie. Het gaat daarbij om onderwijsfuncties die de relatie gaan leggen met de ecosystemen rondom ‘maken’ en ‘creativiteit’. Onderwijs in kunst & cultuur en slimme maakindustrie is natuurlijk heel passend. Naast de vestiging van onderwijsinstellingen (vakschool, hogeschool) kan het in het verdere plangebied ook gaan om crossover initiatieven gericht op kruisbestuiving van onderwijs, onderzoek en ondernemerschap. Naast MBO en HBO is daarbij ook de verbinding met een universiteit denkbaar. Steeds meer zoeken universiteiten ook in andere steden nieuwe partnerschappen.

Horeca en verblijfsaccommodaties

Voor de nieuwe gebiedsidentiteit zijn horecavoorzieningen onmisbaar. Het zijn bij uitstek publieke functies met aantrekkingskracht. Een diversiteit aan horeca draagt bij aan de gewenste levendige sfeer en de toegankelijkheid voor een breed publiek. Horeca wordt verspreid over het gebied. Zo kunnen uiteenlopende doelgroepen worden bediend en kan levendigheid worden gecreëerd op de verschillende plekken. Het doel is dat met name District Z en de Werkplaatsen gaan ‘leven’ en zich ontwikkelen tot een alternatief centrumstedelijk milieu.

Specifieke plekken die zich lenen voor cafés en restaurants zijn onder meer de plinten in District Z (bij de stationsentree en langs het Engelenpad) en in wisselwerking met de creatieve hubs binnen de Werkplaatsen. Authentieke, vernieuwende en duurzame formules hebben de voorkeur omdat deze eigen verhalen creëren die weer iets toevoegen aan de gebiedsidentiteit. Dat geldt zeker ook voor lokaal geproduceerd voedsel zoals een restaurant met eigen groente, een lokale bierbrouwer en een kleine koffiebrander.

Een mogelijke bijzondere horecabestemming die het gebied op de kaart kan zetten is een foodhall. In de regio Zwolle is nog geen foodhall en met name het hallencomplex leent zich hier uitstekend voor. Een foodhall is een levendige ontmoetingsplek waar verschillende keukens vers bereide gerechten serveren, soms ook aangevuld met verkooppunten van voedsel en aanverwante producten. Voorbeelden zijn Foodhall Arnhem, Fenix Foodhall Rotterdam en Down Town Gourmet Market Eindhoven.

Naast cafés en restaurants is er (vanuit de stedelijke behoefteramingen) ruimte voor één of twee hotels. De voorkeurslocatie voor een groter stadshotel is in de directe nabijheid van het station (tussen stationsentree en Passerelle). Aanvullend is ook shortstay voor expats goed denkbaar. Daarnaast is er in de Werkplaatsen ruimte voor een kleinere accommodatie zoals een boutique-hotel of hostel.

Sport

Het plangebied biedt ruimte voor kleinschalige indoorsport zoals fitness, yoga en wellness. Naast de Werkplaatsen zijn de gebouwplinten van de nieuwbouw hier geschikte ruimtes voor. Onderdeel van de gebiedsidentiteit is dat het een groene en gezonde leefomgeving gaat zijn. Dat betekent onder meer dat er aandacht is voor bewegen in de buitenruimte. Nadrukkelijk zal de groene buitenruimte worden ingezet voor outdoor-activiteiten. Passend bij het stoere karakter van de plek zijn urban sports zoals freerunning, bmx, skaten, stuntsteps, klimmen en straatvoetbal.

Detailhandel

In District Z en de Werkplaatsen is ruimte voor detailhandel op beperkte schaal. Naast dat het belangrijk is om goede voorzieningen voor bewoners te bieden zal detailhandel ook bijdragen aan het verlevendigen van de gebouwplinten. De Spoorzone wordt geen kernwinkelgebied waardoor hier geen ruimte is voor de bekende en grootschalige winkelformules. In District Z gaat het om kleine winkels gericht op dagelijkse levensbehoeften. In de Werkplaatsen is ruimte voor afwijkende en vernieuwende initiatieven die de gebiedsidentiteit gaan versterken. Het gaat dan om kleinschalige winkeltjes in bijvoorbeeld voeding, culinair, sport, wellness, fietsen, design en creatieve ambachten. Een kleine buurtgerichte (en mogelijk biologische) supermarkt is optioneel.

Buurtvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen

In de mobiliteitshubs en plinten van de nieuwbouw in Lurelui en de Werkplaatsen komen ook buurtvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen. Met de komst van veel nieuwe woningen zijn hier ook veel nieuwe bewoners. Voor de leefbaarheid is een spreiding van voorzieningen over de wijken belangrijk. Voorbeelden van commerciële buurtvoorzieningen zijn een kapsalon, yoga, stomerij en pakketophaalservice. Voorbeelden van maatschappelijke voorzieningen zijn eerstelijns zorgfuncties (huisarts, fysio, tandarts e.d.), GGZ voorzieningen, kinderopvang, basisschool en buurtcentrum. Bij de daadwerkelijke ontwikkeling van de deelgebieden zal de gemeente aangeven welke specifieke voorzieningen gewenst zijn.

Mobiliteitshubs

De mobiliteitshubs hebben een belangrijke functie in het organiseren van de verschillende verkeerstromen in en door het gebied. In de eerste plaats als voorziening voor het auto-parkeren waarmee wordt bereikt dat het gebied grotendeels autovrij is. Buiten de 'eigen' auto's zijn dit ook de locaties waar laadpalen en (elektrische) deelauto's staan. Naast het centraliseren van het 'stallen' van de auto's is de hub ook een overstapvoorziening voor mobiliteit. Met andere woorden: de mobiliteitshubs zijn ook publieke plekken voor fiets-parkeren, deelfietsen en dergelijke.

Tenslotte zullen de mobiliteitshubs ook gecombineerd worden met andere voorzieningen zoals bijvoorbeeld een fietsenmaker, supermarkt of sportschool. Door voorzieningen te huisvesten in de plinten van de hubs wordt in de beleving op straatniveau het auto-parkeren zo veel mogelijk aan het oog onttrokken.

6.6 Gebruik van de buitenruimte en tijdelijke functies

De groene buitenruimte is in het hele plangebied nadrukkelijk ook leefruimte en draagt daarmee bij aan het buitengeluk. Het plangebied kent een grote variatie aan plekken met elk een eigen omvang, openheid, toegankelijkheid en karakter. Voor de invulling en het gebruik van de buitenruimte is het natuurlijk belangrijk welke directe relatie er is met de functies die er aan geschakeerd liggen.

Het groene spoorpark omzoomd het plangebied en heeft een belangrijke functie voor de klimaatadaptatie en de biodiversiteit. Daarnaast zal dit park ook worden benut voor sport en spel.

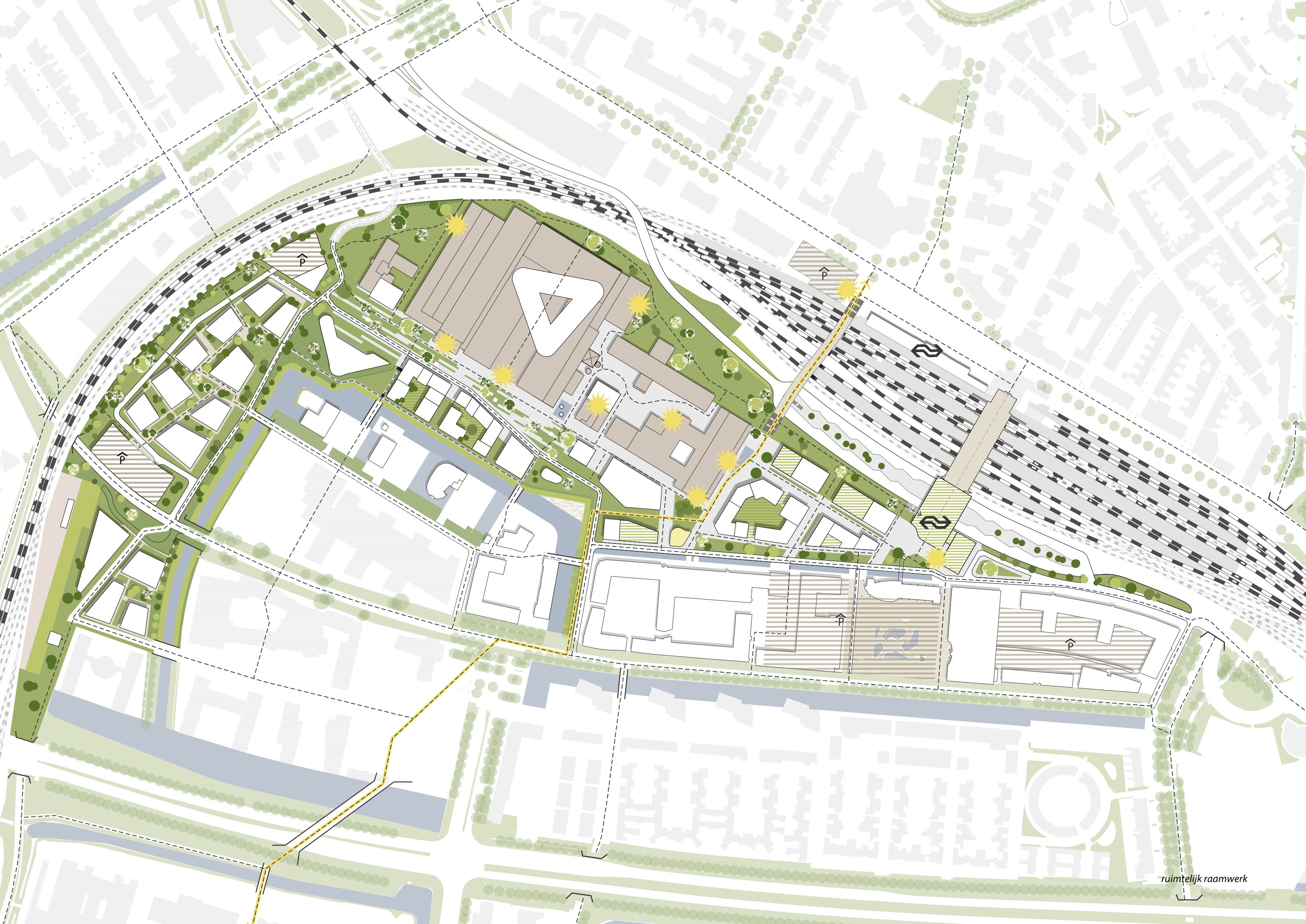
In District Z is veel van de buitenruimte belangrijke verkeersruimte. De pleinen voor het station en voor en naast de Rode Hal zijn ook verblijfsruimten. Waar horeca is gevestigd kan ook terrasruimte ontstaan.

Rondom de Werkplaatsen bestaat een stoere buitenruimte met plek voor andersoortig gebruik. Op de meer besloten plekken zal de buitenruimte worden ingevuld met activiteiten van de toekomstige gebruikers. Het is de ambitie dat gebruikers in crossover verbanden de ontmoetingsfunctie gaan bevorderen. De buitenruimte kan daarbij een rol spelen, bijvoorbeeld met terrassen, kunstuitingen en met tijdelijke manifestaties en evenementen.

Op het grote plein tussen de hallen en de nieuwbouw aan het water kunnen grootschalige evenementen plaatsvinden zoals festivals, markten, kunstmanifestaties en sportevenementen. Met een dergelijk evenementenplein (waarbij mogelijk ook de hallen zelf kunnen worden benut) krijgt de regio Zwolle er een nieuwe publieksplek bij. Evenementen passen goed bij het karakter als 'centrumstedelijk gebied'. Bovendien is het gebied zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer.

Binnen Lurelui is de buitenruimte vooral bedoeld als groene leefruimte voor de bewoners en omwonenden. Eventuele gebruiksfunctie van de openbare buitenruimte moet daarbij passen.

Bij tijdelijkheid gaat het naast de genoemde invullingen ook over placemaking. Voordat het gebied helemaal is uitontwikkeld zijn we jaren verder. Vooral in de beginjaren zal het gebied aanvoelen als een pioniersplek, en dan met name in en rondom de hallen. Spannende en creatieve uitingen van pionierende ondernemers zullen flink gaan bijdragen aan de nieuwe sfeer en het gebied op de kaart zetten in de regio Zwolle. Het is daarom belangrijk dat placemaking activiteiten in lijn liggen met het gewenste karakter.



7. RUIMTELIJK RAAMWERK

Het plangebied heeft letterlijk de ruimte om een prachtig nieuw stuk stad te worden. Om het nieuwe toekomstperspectief vorm te geven en tot ontwikkeling te laten komen is een nieuwe ruimtelijke structuur nodig. Een ruimtelijk raamwerk waarbinnen de transformatie kan plaatsvinden. Wat waardevol is blijft en gaat aangevuld worden met nieuwe kwaliteiten. Zo blijven de karakteristieke hallen behouden als belangrijke structuren waar vervolgens nieuwe invullingen aan worden gegeven. Tegelijkertijd krijgt het gebied verschillende nieuwe ontwikkelingen en een ongekend groene buitenruimte. In dit hoofdstuk wordt het ruimtelijk raamwerk beschreven als uitwerking van de nieuwe identiteit.

7.1 Naar een nieuwe ruimtelijke inrichting

In hoofdstuk 4 zijn de thema's van de nieuwe gebiedsidentiteit benoemd: stedelijke hotspot, gezonde leefomgeving, verwonderen, community en maken. In dit hoofdstuk wordt de ruimtelijke weerslag hiervan uitgewerkt naar een raamwerk. In dit ruimtelijk raamwerk worden de structurerende kwaliteiten van het plangebied vastgelegd zodat er een kader ontstaat waarbinnen nieuwe ontwikkelingen (gefaseerd) plaats kunnen vinden. In deze Nota van Uitgangspunten wordt dus het kader vastgelegd – daarbinnen is straks alle ruimte voor flexibiliteit in de verdere invulling.

Het ruimtelijk raamwerk is een uitwerking van het Ontwikkelkader voor dit plangebied. Het Ontwikkelkader heeft de overkoepelende structuren en kaders vastgelegd en zorgt onder meer voor de samenhang tussen de verschillende plangebieden. Binnen die kaders wordt nu verder verfijnd.

Dit ruimtelijk raamwerk wordt in de eerste plaats gevormd door een aantal bepalende structuren: de bestaande hallenstructuur, de groenstructuur en de ontsluitingstructuur. Het raamwerk zorgt voor de verbinding en onderlinge samenhang tussen de deelgebieden District Z, Werkplaatsen en Lurelui, en met de directe omgeving zoals het Hanzekwartier en de Hanzelaan. Tegelijk vormt het ook de basis voor de gewenste diversiteit in het gebied. Binnen het raamwerk zijn ontwikkellocaties vastgelegd, als bouwvelden waarbinnen toekomstige nieuwbouw kan plaatsvinden. Om een soepele transformatie mogelijk te maken wordt in het raamwerk zoveel mogelijk rekening gehouden met aanwezige kabels en leidingen, milieubeperkingen, bestaande verhuisingen en dergelijke.

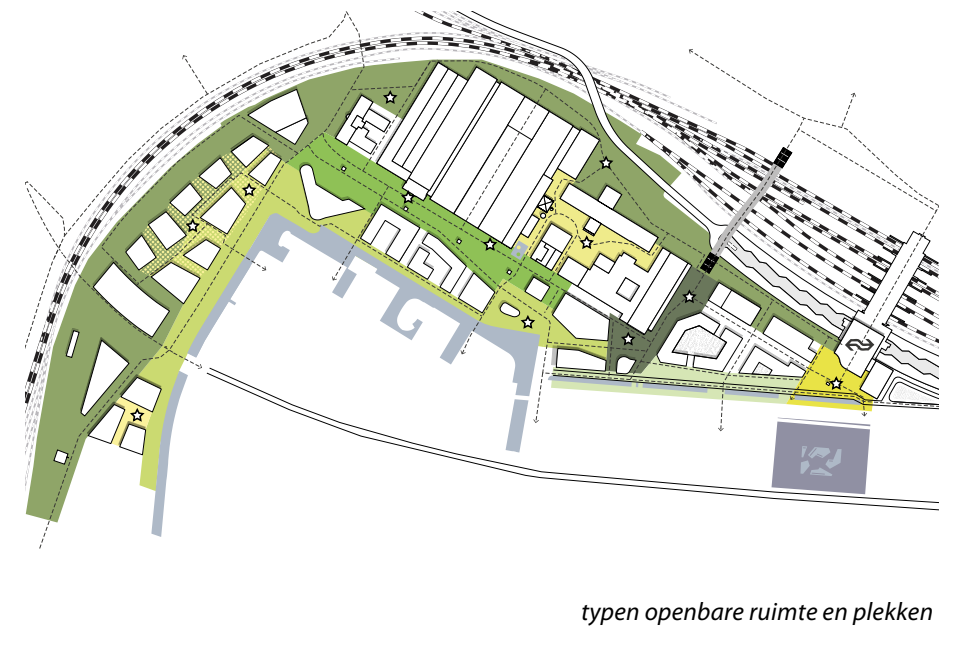
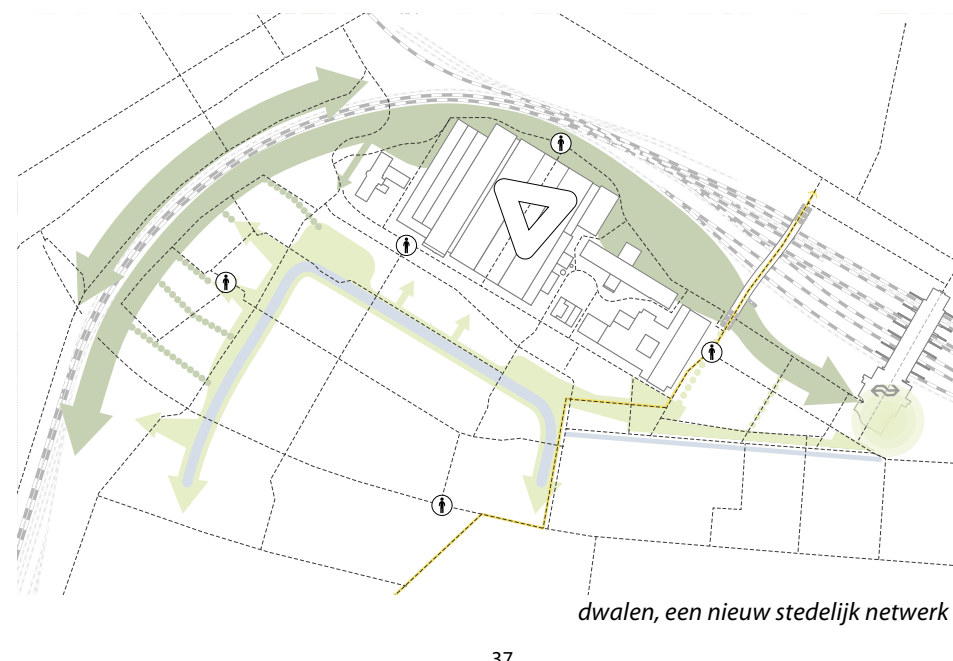
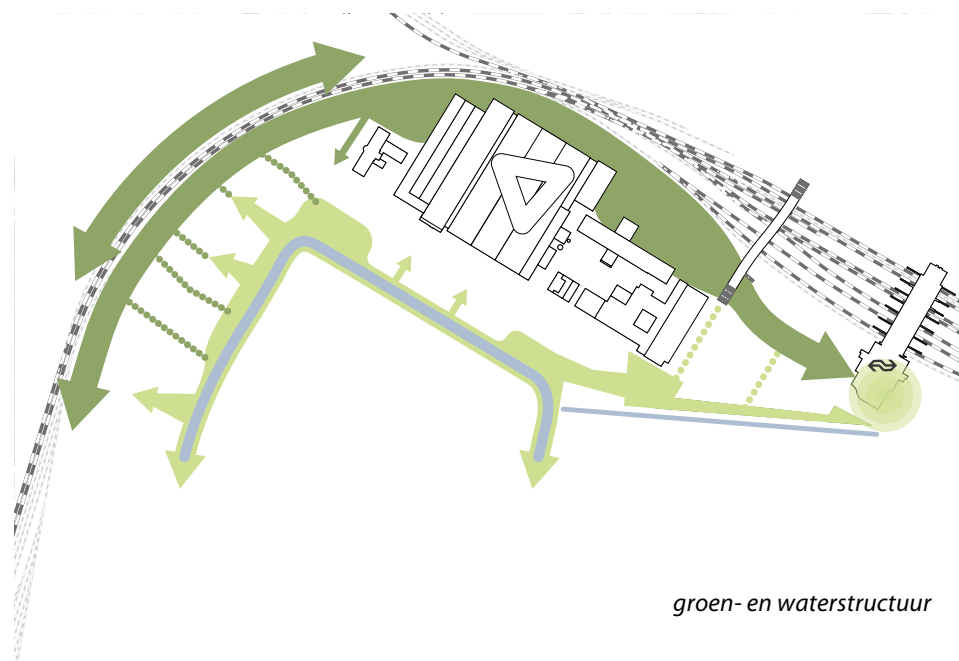
7.2 Stedelijke hotspot - verbonden met de binnenstad

Het gebied gaat een nieuwe stedelijke hotspot in de regio Zwolle worden. Het betekent dat hier een levendige ontmoetingsplek wordt ontwikkeld met een mix aan functies en een stadscultuur die aanvullend is op de binnenstad. De stationsentree wordt aan deze zijde ontwikkeld tot een levendige en volwaardige stationsentree. De verbinding met de binnenstad wordt verbeterd door een nieuwe Passerelle over de sporen. De Passerelle is onderdeel van het Engelenpad en verbindt het Stationsplein met het plein voor de rode hal. Zo ontstaat er in aanvulling op de stationstunnel een 'stationscarré' voor een optimaal functionerende OV-hub. Het Engelenpad verbindt niet alleen de Spoorzone met de binnenstad maar verbindt ook District Z en de Werkplaatsen met het Hanzekwartier en Windesheim campus. Tussen het Hanzekwartier en de Werkplaatsen worden twee bruggen voor voetgangers en fietsers over het water gemaakt.

Conform de stedelijke ambities in het Ontwikkelkader is er een wens om in de bocht van het spoor een nieuwe fietsers- en voetgangersverbinding richting de Veerallee te maken. Vanuit ontwerpoptimalisatie en gebruikscomfort is hier gekozen voor een tunnel in plaats van een brug. Met deze nieuwe tunnel wordt ook het westelijk deel van de bestaande hallen integraal onderdeel van de stad. Door deze nieuwe uitstekende verbindingen met de binnenstad liggen vrijwel alle voorzieningen voor fietsers en voetgangers binnen handbereik.

Nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer richting de omgeving maken het mogelijk om een gezonde, duurzame en stedelijke leefomgeving te creëren waarbij zo min mogelijk wordt ingezet op gebruik en bezit van een auto door maximaal gebruik te maken van andere modaliteiten.

De bestaande hallen zijn een cadeau voor de stad. De hallen hebben een rauwe en industriële uitstraling die het gebied een geheel eigen karakter geeft ten opzichte van de binnenstad. Hiermee vormen de markante hallen de basis voor een nieuwe alternatieve bestemming met een stadscultuur, horeca en publieksevenementen. Voor alle inwoners van de regio Zwolle en daarbuiten moet het gebied een aantrekkingskracht hebben, het erfgoed van de Werkplaatsen moet voor uiteenlopende gebruikers en functies worden hergebruikt. Het dichte karakter van de hallen wordt getransformeerd naar uitnodigende en meer open gebouwen.





steigers aan de Hanzesingel en het Engelenpad



Spoorpark



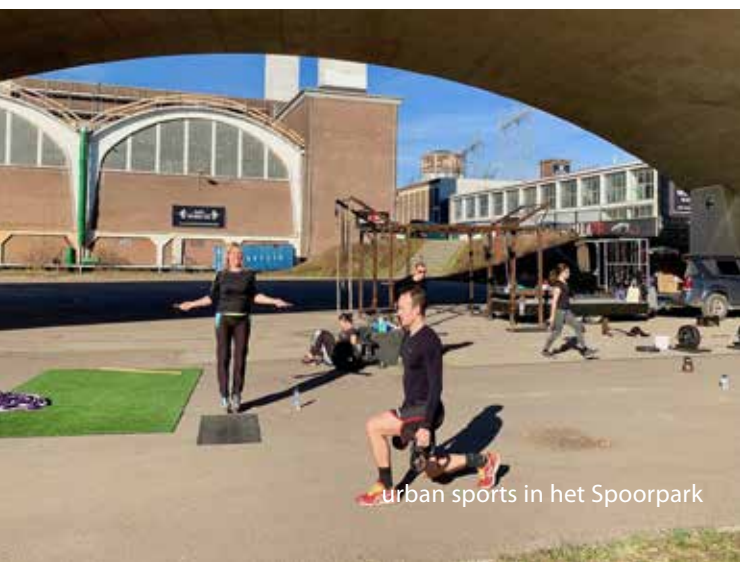
ruig groen Spoorpark



Spoorpark



ruig groen Spoorpark



urban sports in het Spoorpark



groene gevel hub

Aan de markante hallen van de werkplaatsen wordt in District Z, de Werkplaatsen en de Lurelui in een hoge dichtheid nieuwbouw toegevoegd. In de nieuwbouw wordt een mix aan functies gerealiseerd. Er is ruimte voor bijzondere functies en werken, maar daarnaast worden er in nieuwbouw veel woningen gerealiseerd zodat er een gemengd stedelijk gebied ontstaat. De plinten van de nieuwbouw begeleiden de openbare ruimte en hebben open karakter met zichtbare publieke voorzieningen, werkruimtes, bedrijfsruimten en woningen. De verhouding tussen de verschillende functies verschilt per deelgebied. In de Werkplaatsen is veel ruimte voor werken, onderwijs, cultuur en publiekvoorzieningen. In District Z wordt ingezet op een mix aan functies in ieder gebouw, en in de Lurelui ligt de nadruk meer op een stedelijk woongebied.

Binnen het ruimtelijk raamwerk zijn bouwvelden gesitueerd die gefaseerd ontwikkeld kunnen worden. De bouwvelden krijgen een stedelijke invulling met een bouwhoogte tussen de 4 en 10 lagen. Aan het stationsplein en langs het Engelenpad komen twee hoogteaccenten van maximaal 70 meter. Op de hal van de centrale werkplaats wordt een spectaculaire opbouw gerealiseerd als eyecatcher langs het spoor.

7.3 Gezonde leefomgeving - robuust groen raamwerk

Het nu bijna geheel verharde plangebied wordt omgezet naar een groene leefomgeving. Waar mogelijk wordt in de buitenruimte groen gerealiseerd volgens het principe: groen, tenzij. Uiteindelijk zal minimaal 30% van het grondoppervlak in het plangebied groen gaan zijn. Daarbij wordt een autoluwe omgeving gecreëerd waardoor een ongekend groene ruimte gaat ontstaan voor de voetganger en de fietser. Onder meer worden de aanwezige groenstructuren in het gebied en in de omgeving sterker aangezet.

Het groene raamwerk bestaat uit twee hoofddraggers; het spoorpark en de Hanzesingel. Het spoorpark ontstaat door de groene verbinding vanaf de IJssel via het Engelse Werk door te trekken tot in de Spoorzone. Het nieuwe spoorpark loopt langs het spoor tot aan het station, en omarmt zo het plangebied aan één zijde. Dit park ademt één sfeer uit en verbindt alle ontwikkelingen langs het spoorpark; via Lurelui naar de Werkplaatsen, om vervolgens uit te komen op het groenste stationsplein van Nederland. Het spoorpark staat in het teken van urban sports. Jong en oud kan hier (ongeorganiseerd) sporten en wordt uitgedaagd tot bewegen.

De Hanzesingel, de Oostzeelaan en de Hanzelaan begrenzen het plangebied aan de andere zijde. De Hanzesingel wordt vergroend door het maken van natuurvriendelijke oevers langs het water. Langs en aan het water komt een steigerpad. De beleving van het aanwezige water in het gebied wordt zo optimaal benut. Een nieuw profiel van de Hanzelaan, met groen en een stedelijke wadi, verbindt het spoorpark via het groene stationsplein met de Hanzesingel.

Deze nieuwe groenstructuur zorgt ervoor dat het grootste deel van het plangebied een groene inrichting krijgt. De robuuste groenstructuur zorgt voor samenhang qua sfeer, identiteit en routes in het hele plangebied. Naast de groene openbare ruimte worden ook groene collectieve ruimtes gerealiseerd binnen de bouwvelden. De nieuwe bebouwing draagt met groene terrassen, binnentuinen en groene daken en gevels bij aan de groene sfeer van het ruimtelijk raamwerk.

Het robuuste groene raamwerk zorgt voor een klimaatadaptieve omgeving met minder verharding en meer verkoeling in de openbare ruimte. Door veel van het huidige verharde oppervlak te vergroenen wordt er meer water geïnfiltreerd in de bodem. Door het toevoegen van bomen wordt CO2 opgenomen en zuurstof geproduceerd. Door het sterk vergroenen van de openbare en collectieve ruimtes komt er ruimte voor biodiversiteit en natuurinclusiviteit. De stedelijke wadi in de Hanzelaan reduceert de wateroverlast bij piekbuien. Het water wordt vastgehouden in de wadi en vertraagd afgevoerd naar de Hanzesingel. Veel ruimte voor groen betekent ook een gezonde leefomgeving met veel ruimte voor bewegen en ontspannen. In het spoorpark wordt de infiltratiecapaciteit vergroot door het maaiveld plaatselijk te verlagen.

7.4 Verwonderen – plekken voor ontmoeting

Het gebied wordt naast een plek om te wonen en te werken ook een nieuwe publieksbestemming in Zwolle. Met een verrassende en onverwachte omgeving wordt dit een plek om je te verwonderen. In de eerste plaats door het rauwe, stoere en ongepolijste karakter van de hallen beleefbaar te maken. Door het openen van de aaneengesloten en dichte hallen ontstaat een nieuwe maar toegankelijke wereld. Maar er is meer dan de hallen. Het publiek raakt hier ook verwonderd door de opvallende groene buitenruimte, de creatieve en innovatieve functies, en de onalledaagse crossovers (onderlinge kruisbestuivingen tussen de gebruikers van het gebied).

Het aaneengesloten en dichte en aan elkaar gebouwde hallencomplex van de Werkplaatsen wordt op cruciale plekken geopend en doorgebroken zodat er een gebied ontstaat waarbinnen je kan dwalen zoals in een historische binnenstad. Over het gehele plangebied (District Z, Werkplaatsen en Lurelui) wordt een stelsel van plekken voor ontmoeting en interactie gemaakt, zowel in de buitenruimte als in de oude gebouwen en binnentuinen. De ruimte tussen de hallen en de sporen wordt zo ook onderdeel van de dwaalroutes. In de Centrale Werkplaats wordt in het middelste deel een publieke hal gemaakt die eveneens onderdeel wordt van de routes in het gebied. Je wordt hier uitgenodigd om de industriële hallen van binnenuit te bekijken. Het open en doorwaadbare gebied rondom de hallen zorgt voor verrassende en levendige routes door en rondom de Werkplaatsen.

In de hallen komen naast het werk- en onderwijsprogramma ook publieksfuncties zodat een laagdrempelig en gemengd stedelijk gebied ontstaat. De situering van deze publieksfuncties is daarbij essentieel. Door ze te koppelen aan de plekken waar het belangrijk is om de buitenruimte te activeren kunnen ze bijdragen aan het stelsel van nieuwe ontmoetingsplekken.

De combinatie van de oude hallen en de nieuwbouw levert onverwachte en spannende confrontaties op. De nieuwbouw gaat zorgen voor een nieuwe sfeer in dit gebied met onder meer aandacht voor herbergzame besloten ruimtes en veel groen. De nieuwbouw in de Werkplaatsen draagt ook bij aan het intiemer maken van de openbare ruimte. De grote maat van de buitenruimte voor de hallen blijft beleefbaar, maar de ruimte wordt ingekaderd door nieuwe bebouwing.

7.5 Communities - crossovers

District Z, de Werkplaatsen en Lurelui bieden ruimte voor het ontstaan van diverse communities die zijn vormgegeven als een samenhangende leefwereld met een eigen identiteit. Zowel in de hallen als in de nieuwbouw komt er op elk blokniveau een gemeenschappelijke ruimte waar de verschillende gebruikers iets met elkaar delen. Deze crossover ruimten zullen uiteindelijk door de gebruikers worden ingevuld. De gebruikers worden daarbij uitgedaagd om zich in gezamenlijkheid in te zetten voor hun werkomgeving, onderwijsomgeving of woonomgeving. Iedereen die zich hier vestigt wordt gevraagd een bijdrage te leveren aan de community en het grotere geheel door een deel van zijn ruimte of activiteiten te delen met andere gebruikers in het gebied.

De Werkplaatsen bieden ruimte aan verschillende ecosystemen rondom slimme maakindustrie, creatieve industrie en cultuur, en onderwijs. In het werkprogramma is een divers aanbod aan grote en kleine ruimtes voor start-ups en scale-ups. De crossovers die ontstaan maken het een experimenteel en toekomstgericht gebied waar altijd iets nieuws te beleven is.

In District Z worden gebouwen gerealiseerd die een mix aan functies hebben binnen één gebouw. Nieuwe combinaties aan functies versterken elkaar en leiden tot nieuwe invullingen en vormen van gebruik. Mix to the max binnen één gebouw.

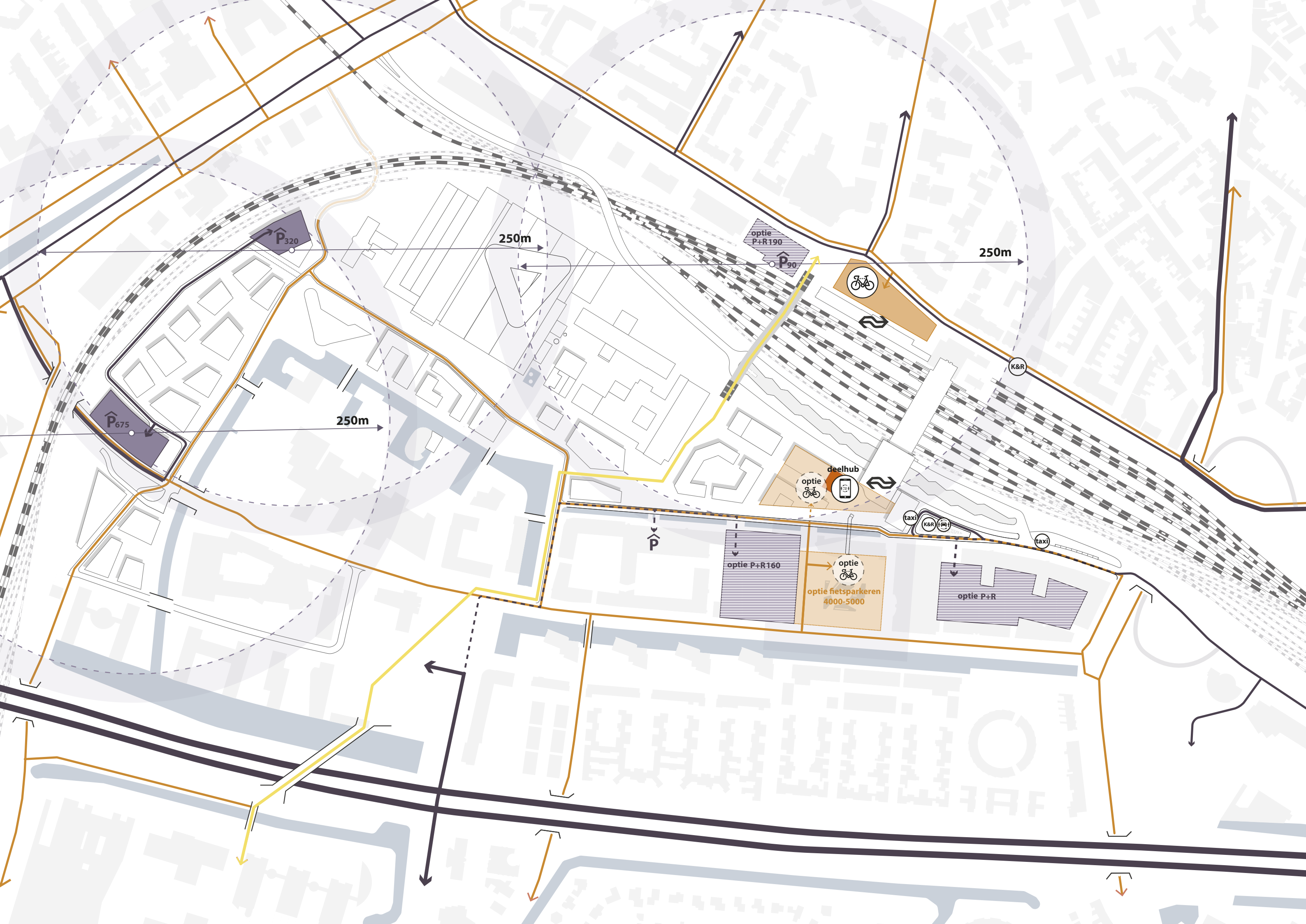
In Lurelui ligt de nadruk meer op wonen, waarbij ruimte is voor nieuwe woon communities en bijzondere woonvormen. Mogelijke crossovers zijn bijvoorbeeld gedeelde moestuinen/pluktuinen, gezamenlijke atelierruimtes of dakterrassen.

7.6 Innoveren - maatschappelijke impact

Het plangebied is een integraal onderdeel van het nieuwe innovatiedistrict van de Spoorzone, en richt zich op maakindustrie, creatieve ondernemers, culturele voorzieningen en onderwijs. Belangrijk daarbij is het zelf-doen en het realiseren van maatschappelijke impact.

De hallen van de Werkplaatsen nemen een bijzondere positie in binnen het innovatiedistrict. De bijzondere gebouwen lenen zich voor een inspirerende werk- en leeromgeving. Er is volop ruimte voor start-ups, ondernemerschap, onderwijs en cultuur. Er is ruimte om zowel de ecosystemen rondom slimme maakindustrie en creatieve industrie te faciliteren in de hallen als ook onderwijsfuncties.

De uitwisseling tussen kennisontwikkeling en kennistoepassing draagt bij aan de maatschappelijke impact door een klimaat te creëren waarbij 'een leven lang leren' centraal staat. Een leeromgeving wordt mogelijk gemaakt door zowel de technologische condities als door de fysieke omgeving. De Werkplaatsen zijn een leeromgeving waarin mensen in staat zijn zich verder te ontwikkelen met en door anderen. Doordat studenten, docenten, ondernemers en werknemers programmatisch met elkaar verbonden zijn profiteren ze van elkaars nabijheid en activiteiten.



8. MOBILITEIT

Belangrijke onderlegger van de nieuwe Spoorzone is een nieuw mobiliteitsconcept. De huidige dominantie van auto's zal worden omgevormd naar een nieuwe ruimtelijke kwaliteit gericht op voetgangers en fietsers. De aanwezigheid van het station is daar natuurlijk uiterst bepalend in. Geen andere plek in de regio Zwolle heeft zo'n gunstige uitgangssituatie voor veranderend mobiliteitsgebruik als de Spoorzone. Deze NvU omarmt de ambities en vertaalt ze naar concrete uitwerkingen voor het plangebied.

8.1 Naar een nieuw mobiliteitsconcept

Vanuit het Ontwikkeld kader Spoorzone worden hoge ambities gesteld aan de mobiliteit. Met de aanwezigheid van het tweede stationsknooppunt van Nederland liggen hier volop kansen. In 2040 maken naar schatting dagelijks gemiddeld zo'n 100.000 in- en uitstappende trein- en busreizigers gebruik van deze OV-hub, waaronder een grote stroom studenten en scholieren. De transformatie van de Spoorzone richt zich doelbewust op grote veranderingen in mobiliteitsgebruik. Dit gebeurt met een doordacht mobiliteitsconcept dat past bij een stationslocatie, bij de nieuwe doelgroepen en bij een groene en gezonde stad. Dit mobiliteitsconcept steunt op een drietal pijlers.

De eerste pijler is het principe waarbij voor de inrichting van de openbare ruimte een hiërarchie is aangebracht in de wijze van verplaatsing. Dit wordt het STOMP principe genoemd (zie H2). In het plangebied staan de voetgangers voorop, dan de fietsers en het OV, vervolgens deelauto's en pas als laatste de privé auto. De verblijfskwaliteit is leidend waarbij voetgangers volop de ruimte krijgen. Het plangebied krijgt zoveel mogelijk een autovrij binnenstedelijk milieu.

De tweede pijler is de luxe van de aanwezigheid van de OV-hub. Om optimaal gebruik te maken van de vervoerswaarde van de OV-hub wordt rondom het station in hoge dichtheden gebouwd met lage parkeernormen. Het plangebied zet sterk in op een gezonde verstedelijking met de ambitie om wandelen, fietsen en openbaar vervoer zoveel mogelijk te stimuleren, en het autogebruik zo laag mogelijk te houden.

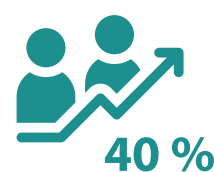
De derde pijler zijn de mobiliteitshubs. Het Ontwikkeld kader schrijft voor dat al het autoverkeer aan de randen van de Spoorzone wordt ondergebracht in mobiliteitshubs, zodat een groot aaneengesloten autovrij gebied ontstaat. Ook bewoners en werknemers parkeren hun auto in de mobiliteitshubs. Er worden verspreid over het plangebied drie of vier mobiliteitshubs gerealiseerd. Bij de situering van de hubs is rekening gehouden met een maximale loopafstand van 250 meter tot de eindbestemming. Daarnaast kunnen mobiliteitshubs in aangrenzende deelgebieden worden benut. Alleen voor de hulpdiensten en voor laden en lossen zijn individuele gebouwen bereikbaar.

Station Zwolle 2020

 **ca. 47.500 in/uitstappers**

 **+ ca. 16.000 overstappers**

 **ca. 25.000 in/uitstappers**



Station Zwolle 2040

ca. 66.500 in/uitstappers 

+ ca. 22.400 overstappers 

ca. 35.000 in/uitstappers 

8.2 Voetgangersverkeer

De structuur van het plangebied is ideaal voor de voetganger. Het gebied is nagenoeg autovrij waarbij de auto's aan de randen worden afgevangen. Binnen de nieuwe stedelijke inrichting van de Spoorzone liggen de voorzieningen voor dagelijks gebruik op loopafstand. Voorzieningen in de nabije omgeving worden ook beter bereikbaar. Naar de binnenstad vormt de nieuwe Passerelle als onderdeel van het Engelenpad de belangrijkste wandelroute. Het Engelenpad is de nieuwe doorlopende voetgangersverbinding van de binnenstad via de Spoorzone richting de Windesheim campus, het Engelse werk en de IJssel. Het plangebied met het hallencomplex ligt prominent aan dit pad. Daarnaast is aan de noordwestzijde van de Werkplaatsen een nieuwe langzaam verkeerstunnel voorgesteld richting de Veerallee. Tenslotte voegt de alom aanwezige groene buitenruimte voor de voetganger een nieuwe dimensie toe.

8.3 Fietsverkeer

Fietsgebruik is een essentieel onderdeel van het mobiliteitsconcept. Door de centrale ligging binnen Zwolle zijn veel voorzieningen goed te bereiken per fiets. Fietsen past bij de ambities van een gezonde stad; de fiets als duurzame vervoerswijze krijgt dan ook ruim baan. Met excellente verbindingen en voorzieningen voor het fietsgebruik hebben mensen voor korte ritten een goed alternatief voor de auto. Daarnaast wordt door het stimuleren van fietsgebruik de drempel voor OV-gebruik verlaagd omdat het voor- en natransport wordt verbeterd.

Fietsverbindingen

De Spoorzone (en daarmee het plangebied) krijgt een betere verweving met het fietsnetwerk van Zwolle. Zo wordt een nieuw paradigma gerealiseerd met het omvormen van de Koggelaan van een autoweg naar een parkzone met fietspad. In oost-west richting wordt een tweede fietsverbinding gerealiseerd over de Hanzelaan, langs de hallen, via een nieuwe langzaam verkeerstunnel richting de Veerallee. Het fietspad op de Veerallee sluit goed aan op fietspaden richting de binnenstad en Stadshagen. Het fietspad vanaf de Veerallee krijgt in noord-zuid richting een vervolg langs de Hanzesingel richting de IJssel.

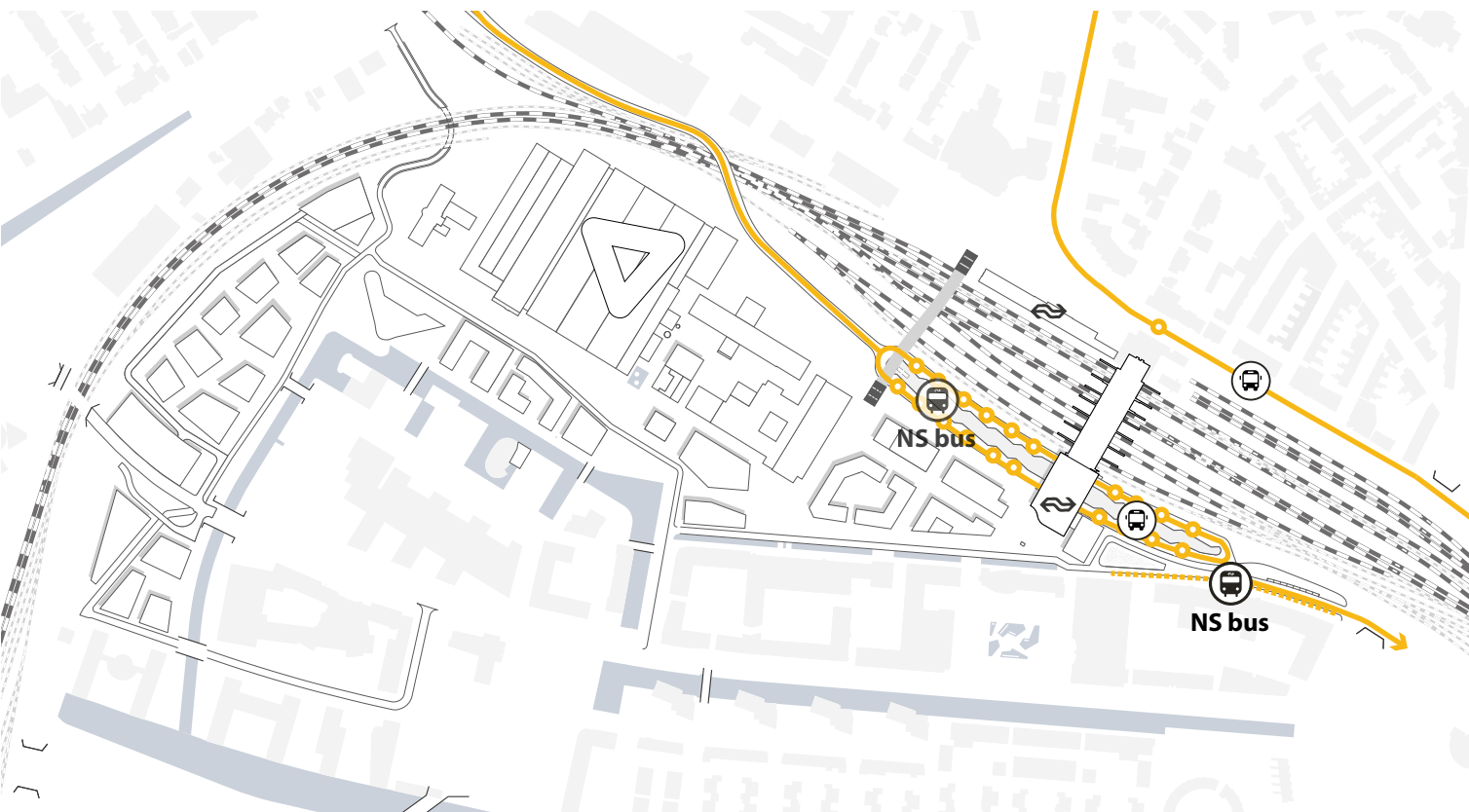
Naast een goed netwerk is het ook belangrijk om de fietsroutes kwalitatief te optimaliseren. Daarbij is de verdere inrichting (bestrating, verlichting, plinten etc.) belangrijk.

Fietsenstallingen

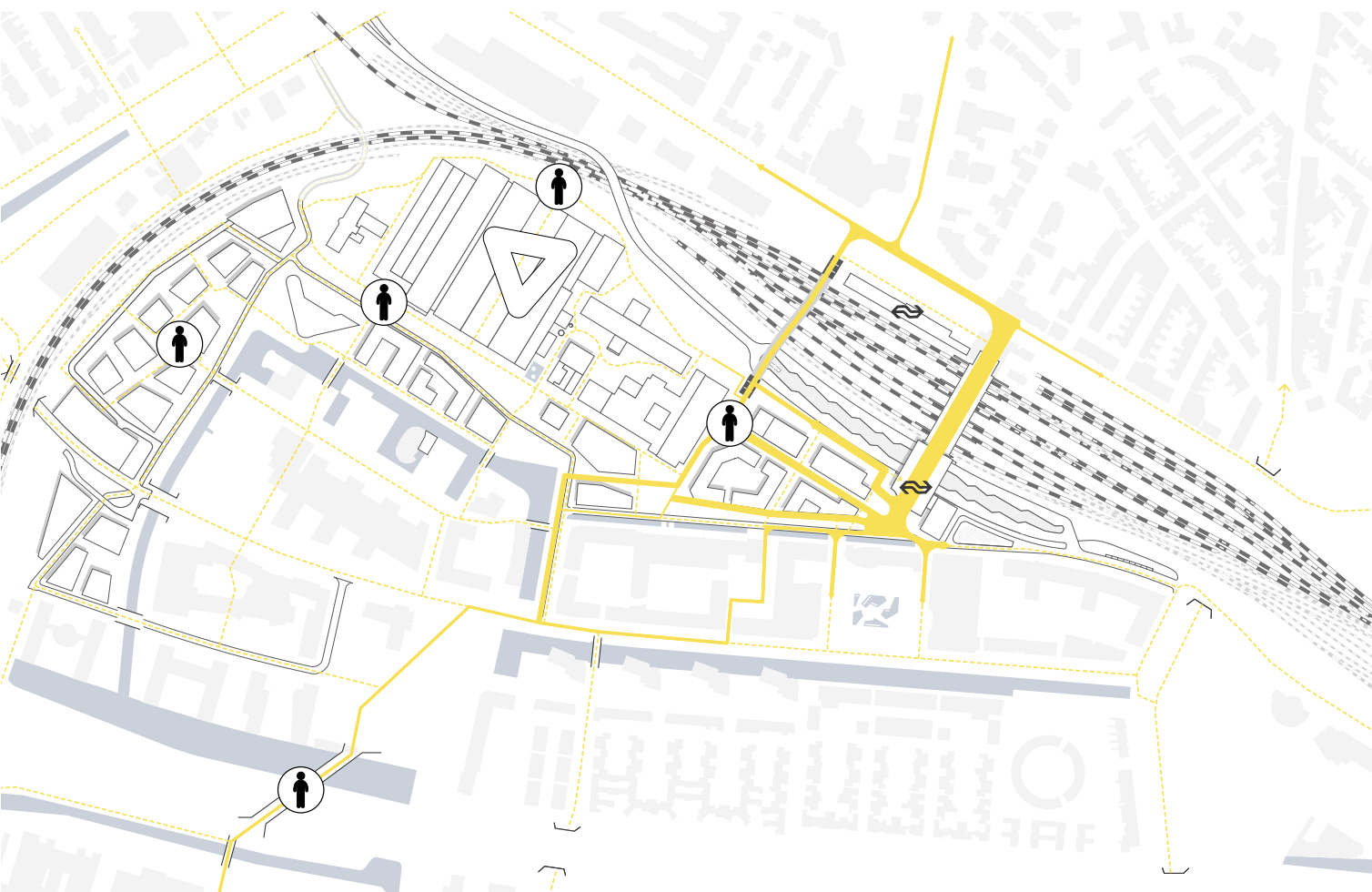
Naast goede fietsverbindingen is het minstens zo belangrijk om goede en veilige fietsenstallingen te realiseren. Het basisprincipe is dat dit decentraal, comfortabel en inpassend gebeurt.

Aan de zuidzijde van het station moet worden voorzien in een openbare fietsenstalling van circa 4.000 à 5.000 plekken. De opties hiervoor worden de komende tijd nog nader onderzocht. Een van de opties is om de huidige Lübeckgarage gedeeltelijk om te bouwen tot een fietsenstalling. Een andere optie is een ondergrondse fietsenstalling onder de bebouwing aan het stationsplein.

Onderdeel van de opgave is de OV-fiets in een deelhub. Hier zal in de toekomst geëxperimenteerd worden met ook andere (elektrische) vervoermiddelen zoals een OV-scooter en OV-step.



bussen en NS vervangend busvervoer



wandelroutes

Naast de openbare fietsenstalling en de deelhub gaat het ook om privé fietsenstallingen. Voor alle gebouwen binnen het plangebied geldt dat het stallen van de fiets uiterst comfortabel en zonder belemmeringen moet zijn voor bewoners en andere gebruikers van het gebouw. In de nieuwbouw moet dit inpandig worden opgelost. Een specifieke uitwerking daarvan zal gemaakt worden in de ontwikkelopgaven.

Aanbevelingen voor de uitwerking van fietsenstallingen zijn:

- Overdekt, goed verlicht en een logische plek in het gebouw
- Geen steile hellingen
- Geen onnodige belemmeringen en deuren
- Afstandsbediening voor de buitendeur
- Ruime plaatsen voor buitenmodel fietsen (zoals bakfietsen) en scooters
- Laadpalen voor elektrische fietsen
- Voldoende fietsparkeerplaatsen voor bezoekers.

Fietsvoorzieningen

Aanvullende fietsvoorzieningen zijn belangrijk om het gebruik van de fiets gemakkelijk, zorgvrij en aantrekkelijk te maken. Ideeën zijn bijvoorbeeld: een fietsservice voor reparatie en onderhoud, deelfietsen (ook voor bakfietsen, elektrische fietsen en steps) en lease fietsen inclusief onderhoud en verzekering. Specifiek voor elektrische fietsen is het belangrijk dat er oplaadstations komen op plekken als fietsenstallingen en fietsdeelplekken. De elektrische fiets is sterk in opkomst en kan ook voor langere afstanden de auto vervangen.

8.4 Openbaar vervoer

Het plangebied ligt pal naast de grootste OV-hub van noordoost Nederland, waardoor verbindingen op alle schaalniveaus eenvoudig te maken zijn met het openbaar vervoer. Het biedt grote kansen om in de Spoorzone de gewenste verandering in gang te zetten naar een groene en gezonde mobiliteit.

Voor de spoorwegen is Zwolle het tweede knooppunt in Nederland. De centrale ligging in noordoost Nederland en de directe verbinding met de Randstad zorgen voor een unieke positie. Zo ligt Amsterdam met de Hanzelijn op slechts een uur en vijf minuten reistijd van Zwolle. Station Zwolle is tevens een belangrijk knooppunt voor de stad- en streekbussen. In 2019 is aan de zuidzijde van het treinstation een nieuw busstation gerealiseerd, direct toegankelijk vanuit de stationstunnel. Hiermee is een comfortabele en efficiënte overstap tussen de trein en de bus ontstaan. Dagelijks ziet station Zwolle gemiddeld zo'n 72.500 trein- en busreizigers in- en uitstappen voor werk, opleiding of vrije tijdsbesteding. Naar verwachting zal dit aantal tot 2040 doorgroeien naar circa 100.000. Opmerkelijk is het grote aandeel scholieren en studenten. Met 46% van de in- en uitstappers is dit hoger dan in andere studentensteden.

Optimale stationsomgeving

Een groot deel van de reizigers neemt de zuidelijke stationsentree. Al deze mensen zijn (potentiële) gebruikers en bezoekers van het gebied. Naast een optimaal station is dus ook een optimale stationsomgeving nodig waarbij vooral de voetganger volop de ruimte krijgt. Daarom wordt het voetgangersgebied rondom het station vergroot tot de gehele stationscarré. De stationscarré is het rechthoekige gebied dat wordt gevormd door de stationstunnel en de nieuwe Passerelle over het spoor. De ambities hiervoor zijn in 2017 vastgesteld in het Ontwikkelperspectief Stationsgebied Zwolle. Voor een optimale stationsomgeving is het voorts belangrijk dat wordt voldaan aan de criteria voor het omgevingsdomein, het ontvangstdomein en de route naar de ketenvoorzieningen. Het omgevingsdomein zorgt dat vertrekkende reizigers het station veilig kunnen vinden en arriverende reizigers gemakkelijk hun reis kunnen vervolgen. In het ontvangstdomein worden de reizigers in het station ontvangen en verwelkomd. Het hele stationsgebied krijgt een optimale verblijfskwaliteit waarbij voetgangers zoveel mogelijk de vrije ruimte hebben. Er wordt onderzocht of er een knip kan komen aan de Hanzelaan Oost of Hanzelaan West.

De kiss&ride en taxistandplaatsen zijn aan de oostzijde van het stationsplein gelegen en bereikbaar via het oostelijke deel van de Hanzelaan. Een aantal deelauto's en kiss&ride plekken zijn voorzien op een kiss&ride eiland aan de binnenzijde van de autolus in de Oostelijke Hanzelaan. Aan de autolus zijn daarnaast vier taxi standplaatsen gepland. Iets oostelijker is in de groene berm van de Hanzelaan een groot aantal taxi bufferplekken voorzien.

Treinvervangend vervoer

Bij calamiteiten en buitendienststellingen rijdt de NS met bussen in plaats van treinen. Voor treinvervangend vervoer is ruimte gereserveerd op een brede stoep in het oostelijk deel van de Hanzelaan. Bij de inzet van treinvervangend vervoer in het weekend is er op het busstation de mogelijkheid om een dynamisch busstation in te zetten volgens draaiboek, zodat er tijdelijk meer capaciteit ontstaat op het huidige busstation. Bij de incidentele inzet van vervangend vervoer op de Hanzelaan rijden deze via de oostelijke Hanzelaan naar de busplekken aldaar. Via het westelijk deel van de Hanzelaan verlaten de bussen het gebied.

8.5 Mobility as a Service

Voor veel mensen is bij gelegenheid geen alternatief voor de auto. In met name hoogstedelijke gebieden is het delen van auto's een serieuze trend en daarmee een serieus alternatief voor het terugdringen van autobezit.

Mobility as a Service (MaaS) staat voor een transitie in mobiliteit waarbij de consument mobiliteit inkoopt in plaats van investeert in vervoermiddelen. Het vervoermiddel is dan geen eigendom meer van de gebruiker; er wordt alleen voor het gebruik ervan betaald. Doordat hierbij vervoermiddelen worden gedeeld kunnen meerdere personen gebruik maken van dezelfde auto, fiets of scooter. Met het reduceren van het eigen autobezit wordt dus per saldo het aantal auto's verminderd. Maar met autodelen blijkt ook het gebruik af te nemen. Mensen worden bewuster wanneer ze betalen voor het gebruik.

Het aantal autodelers groeit hard in Nederland. Uit onderzoek van het PBL blijkt dat autodelers 15 tot 20 procent minder kilometers rijden dan vóórdat zij een auto deelden. De CO₂-uitstoot door autogebruik en -bezit is bij de autodelers met 8 tot 13 procent gedaald. Voor een deel komt dit doordat zij minder kilometers rijden; voor een deel doordat er minder nieuwe auto's hoeven te worden geproduceerd. Het aantal aanbieders groeit snel. Voorbeelden van aanbieders zijn Greenwheels, SnappCar, MyWheels, ConnectCar, Sixt Share en Car2go.

Er zijn diverse concepten denkbaar bij autodelen. In principe kan onderscheid worden gemaakt naar autodelen op het niveau van het plangebied en op het niveau van wooncomplexen. In de Spoorzone wordt het parkeren voor bewoners en bezoekers volledig gesitueerd in een aantal mobiliteitshubs aan de randen van het gebied. In de hubs en op strategische plekken in de openbare ruimte staan deelauto's. Het gaat daarbij om een aantal vaste parkeerplaatsen binnen de hubs. In de afweging van gebruikers om zelf geen auto meer te bezitten is het veelal gewenst dat er wel 'elk moment' een auto ter beschikking is. Het betekent dat het aantal beschikbare deelauto's moet zijn afgestemd op de behoeften. Gemeente Zwolle en NS stellen hiervoor kaders op die vervolgens door marktpartijen bij de verdere ontwikkeling van het gebied worden ingevuld. Vanzelfsprekend wordt ingezet op elektrische deelauto's.

Mobility as a Service kan ook verder gaan dan alleen autodelen. Een totaalconcept combineert vervoersmogelijkheden. De NS Business Card bijvoorbeeld biedt gebruikers toegang tot al het openbaar vervoer en 'deur-tot-deurdiensten' zoals Greenwheels, taxi, parkeren met korting en OV-fiets. Mobility Mixx is een vergelijkbaar concept. Een dergelijke card ontzorgt door met name het voor- en natransport bij OV-gebruik gemakkelijk te maken. Net als bij het autodelen passen dit soort slimme concepten goed bij de ambities van de Spoorzone. Het uiteindelijke initiatief daartoe wordt overgelaten aan de marktpartijen tijdens de ontwikkelplannen.

8.6 Autoverkeer en parkeren

Het mobiliteitsconcept van de Spoorzone gaat uit van een aanzienlijk lager autobezit en autogebruik dan gebruikelijk. Juist hier kan dit omdat er voldoende alternatieven zijn voor veel verplaatsingen. Niettemin blijft de privé auto voor een deel van de bewoners en andere gebruikers onmisbaar. Ook de bedrijven zullen deels gebruik blijven maken van autotransport.

In het plangebied worden alle auto's aan de randen geparkeerd in een mobiliteitshub (parkeergarage met diverse voorzieningen), ook die van bewoners en werknemers. Hierdoor kan het volledige middengebied autoluw worden gemaakt. Door dit principe zijn auto's grotendeels uit het zicht. Ten behoeve van de parkeerbehoefte in het plangebied worden drie of vier mobiliteitshubs gerealiseerd. Bij de situering van de hubs is rekening gehouden met een maximale loopafstand van 250 meter tot de eindbestemming. Daarnaast kunnen mobiliteitshubs in aangrenzende deelgebieden worden benut.

Voor autotoegankelijkheid zijn twee uitzonderingen. Voor laden en lossen zijn alle gebouwen (woningen, bedrijven, voorzieningen) in het plangebied wel bereikbaar. Dat geldt ook voor de hulpdiensten en de toegankelijkheid voor invaliden.

In Lurelui komen twee mobiliteitshubs: één naast de Koggetunnel en één op de kop van het grote plein tussen Lurelui en de Werkplaatsen. Met name de hub naast de Koggetunnel geeft nog een ontwerpopgave waarbij de exacte positie en omvang nog moet worden bepaald in relatie tot Lurelui-West. Ook aan die zijde van de tunnel wordt een hub gerealiseerd. De ambitie is dat Lurelui als één doorlopend gebied wordt beleefd. Daartoe zullen de hubs aan weerszijden van de Koggetunnel qua maat en schaal op elkaar moeten worden afgestemd. In deze NvU wordt ervan uitgegaan dat de Koggetunnel toegankelijk wordt gemaakt voor autoverkeer. Via deze tunnel zijn de twee mobiliteitshubs direct bereikbaar van buiten de Spoorzone. Het laden en lossen van vrachtverkeer in Lurelui en De Werkplaatsen gaat niet via de Koggetunnel maar via de route over het stationsplein middels venstertijden.

Als derde of vierde mobiliteitshub voor het plangebied en/of voor P&R en spoorgerelateerd parkeren worden mogelijk de parkeergarages Stationsplein aan de Westerlaan (eigendom van NS) of Pas de Deux aan de Hanzelaan ingezet. Deze zijn nu nog niet beschikbaar. Onderzocht wordt of en wanneer deze kunnen worden ingezet. De parkeergarage Stationsplein aan de Westerlaan ligt weliswaar aan de noordzijde van het spoor maar is voor voetgangers via de nieuwe Passerelle direct verbonden met het plangebied.

Naast de beschreven mobiliteitshubs is het plangebied ook op loopafstand bereikbaar vanaf hubs in de aangrenzende deelgebieden. Ten oosten van ons plangebied is een nieuwe hub gesitueerd bij de Hanzebadlocatie, en vanaf de oostelijke Hanzelaan is de bestaande Pas de Deux parkeergarage bereikbaar. De bestaande Lübeckgarage heeft een functie voor Hanzehoven. De Lübeckgarage blijft in eerste instantie bereikbaar (auto te gast) voor auto's via de route over de Hanzeallee en Hanzelaan. Het gebied blijft toegankelijk voor veiligheidsdiensten, treinvervangend vervoer en vrachtverkeer met bestemming in het plangebied. We onderzoeken hoe in de definitieve situatie het optimum wordt gevonden om de verkeersstromen vanuit het station en over het Engelenpad door het gebied goed te begeleiden.

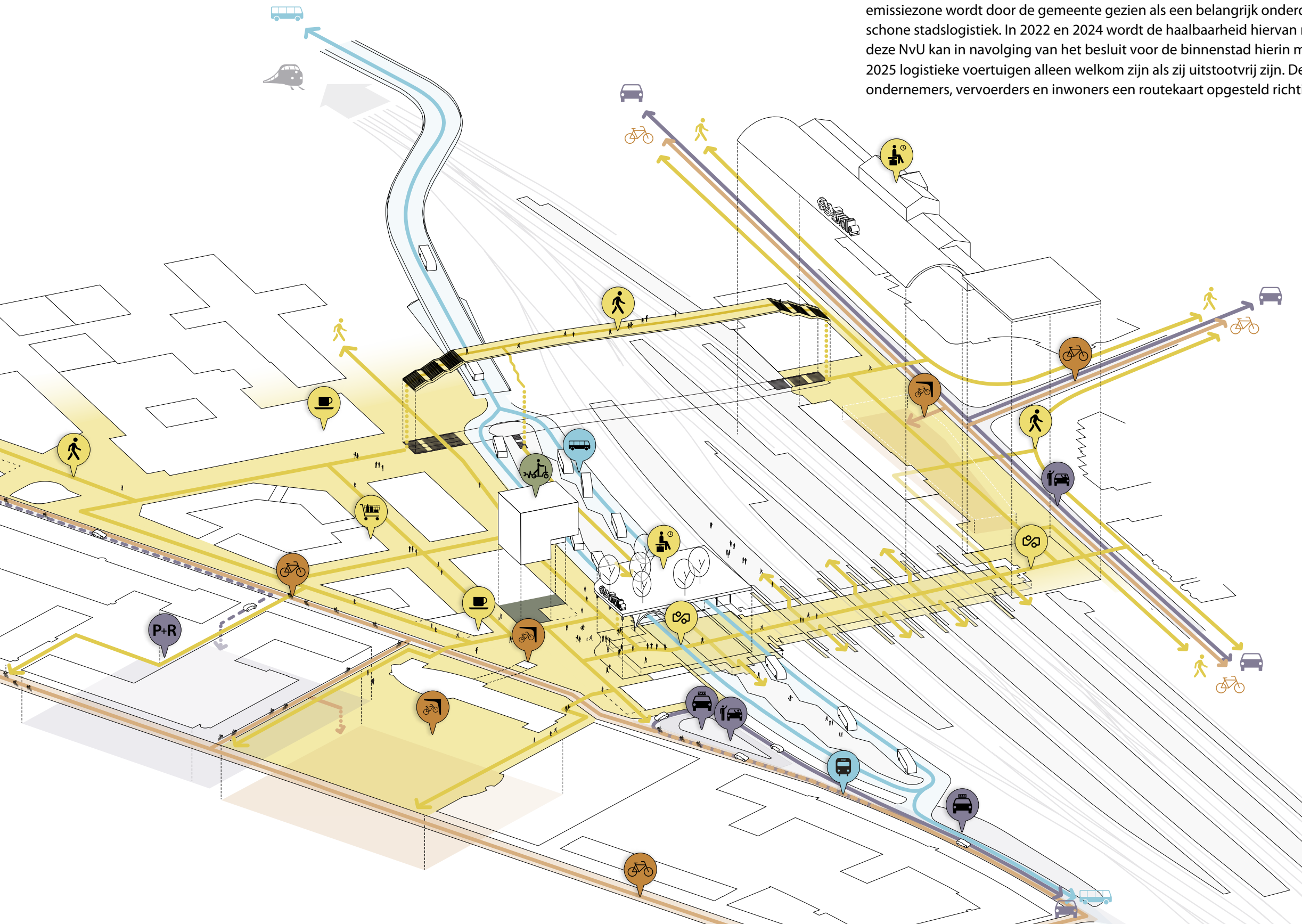
In het plangebied wordt gewerkt met lage autoparkeernormen. Dit betekent dat per huishouden of per bedrijf minder (tot in het uiterste geval geen) parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Het beperkte aantal parkeerplaatsen is onderdeel van het groene en gezonde gebiedskarakter en dient duidelijk gecommuniceerd te worden naar potentiële kopers/huurders, zodat ook zij zich ervan bewust zijn wat voor mobiliteitsgedrag van hen wordt verwacht. Bij de berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen in het plangebied is rekening gehouden met dubbelgebruik.

P+R

P+R parkeervoorzieningen voor het station zijn deels gesitueerd in de parkeergarage Stationsplein aan de Westerlaan en in een gedeelte van de Lübeckgarage. De exacte verdeling over de twee garages of keuze voor één van de garages, al dan niet in combinatie met de Pas de Deux garage als alternatief, wordt nog onderzocht.

Zero-emissie stadslogistiek

In navolging van de ambitie van de gemeente om de Zwolse binnenstad in 2025 te benoemen tot emissievrije zone voor bestel- en vrachtverkeer wordt deze ambitie hier ook overgenomen. Het invoeren van een zero-emissiezone wordt door de gemeente gezien als een belangrijk onderdeel in de omslag naar slimme en schone stadslogistiek. In 2022 en 2024 wordt de haalbaarheid hiervan nader onderzocht. Het plangebied van deze NvU kan in navolging van het besluit voor de binnenstad hierin meegaan. Het zou betekenen dat vanaf 2025 logistieke voertuigen alleen welkom zijn als zij uitstootvrij zijn. De gemeente heeft in samenwerking met ondernemers, vervoerders en inwoners een routekaart opgesteld richting de duurzame bevoorrading.





Stationsplein



9. DISTRICT Z

In dit hoofdstuk wordt de beeldkwaliteit van District Z beschreven. In dit beeldkwaliteitplan wordt het toekomstperspectief van District Z nader uitgewerkt tot concrete kaders, richtlijnen en ruimtelijke randvoorwaarden. De verdere uitwerkingen voor de ontwikkeling van dit deelgebied zullen hieraan worden getoetst. Specifiek worden de ambities voor duurzaamheid, het programma, de buitenruimte en de bebouwing concreet gemaakt. Voor de buitenruimte en de bebouwing worden onder meer richtlijnen voor de beeldkwaliteit opgetekend en beschreven. De keuzes die zijn gemaakt voor de beeldkwaliteit komen vanzelfsprekend voort uit de ambities die eerder in deze NvU zijn beschreven.

9.1 District Z in het kort

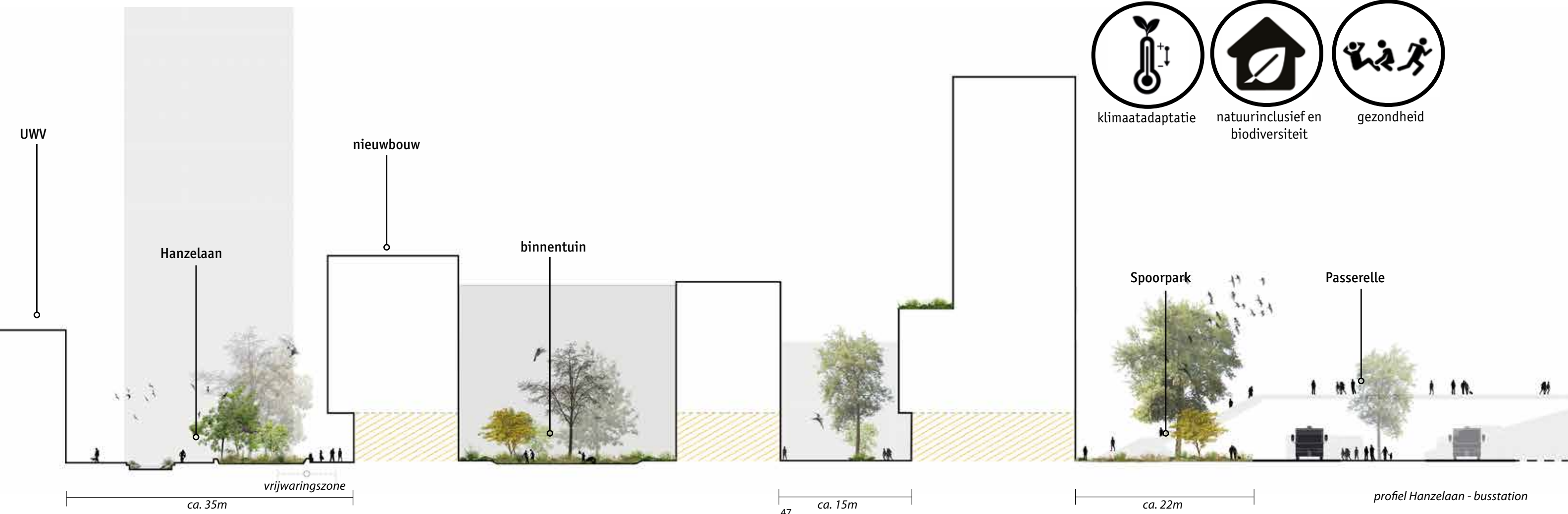
District Z bestaat aan deze zijde van het spoor uit een volledig nieuwe ontwikkeling van het open terrein tussen het station en de Hanzelaan, en uit de transformatie van het oostelijke deel van het hallencomplex. Dit is de plek waar het station zich opent naar de Spoorzone, en waar de verbinding met de binnenstad (het Engelenpad) via de Passerelle landt in de Spoorzone. Het wordt een levendige omgeving met een gemengd programma van voorzieningen, wonen en werken. District Z is ook de plek waar het groenste station van Nederland wordt gerealiseerd. De nieuwe stationsentree bestaat uit een groene overkapping met bomen op het dak (dakpark) en uit de naastgelegen groene toren (verticaal bos). Samen vormen ze een ware eyecatcher voor de Spoorzone. Met de nieuwe stationsentree krijgt het Spoorpark een spectaculaire beëindiging. Het groenste station van Nederland bestaat uit een autovrij stationsgebied dat optimaal is ingericht voor de voetganger.

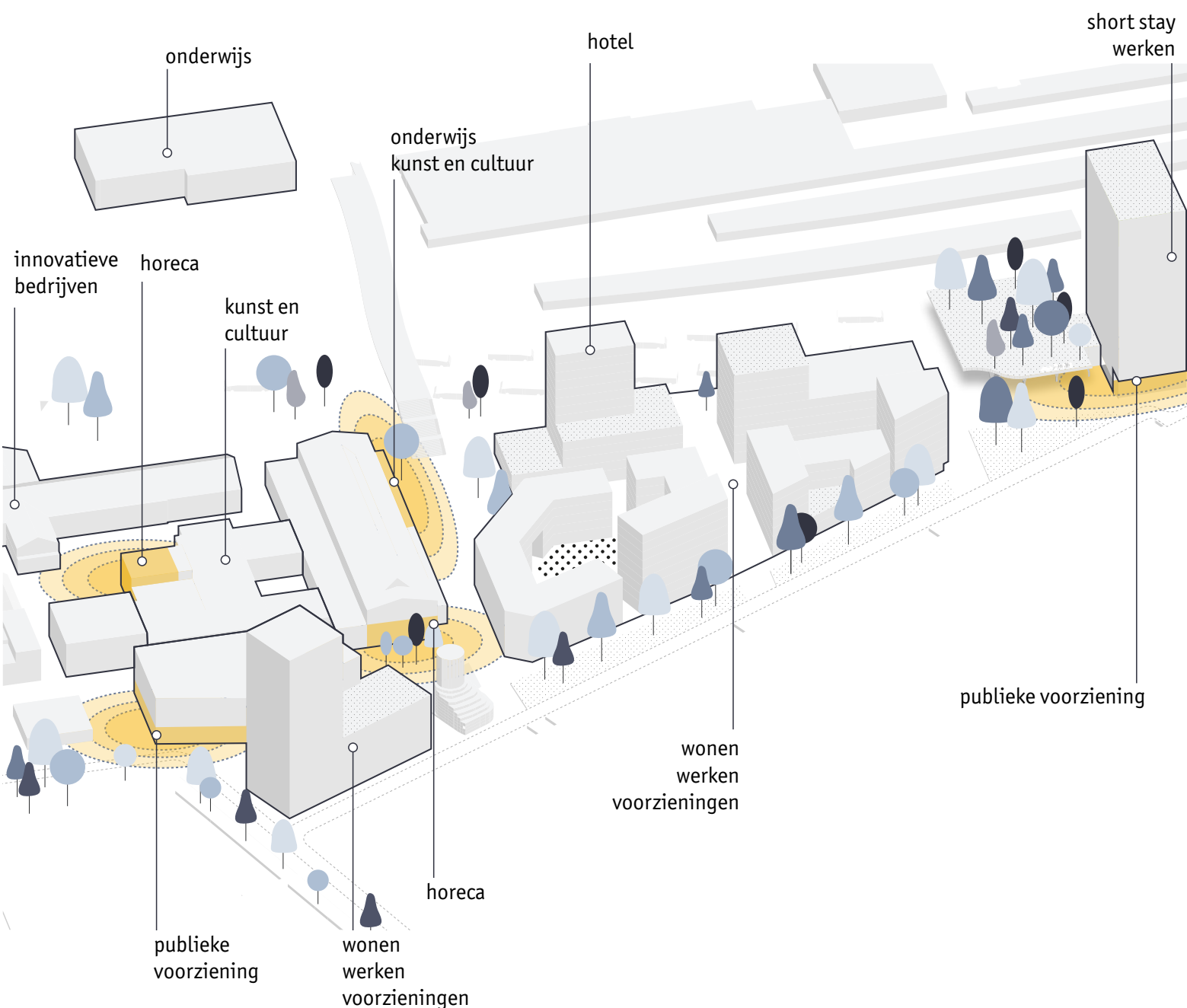
District Z is ook de plek van een andere icoon van de Spoorzone: de rode hal. De rode hal wordt getransformeerd en krijgt met cultuur, onderwijs en/of horeca een nieuwe stedelijke bestemming. De rode hal staat via de Passerelle in directe relatie met de binnenstad. Samen met de ontwikkelingen aan de Westerlaan krijgt het gebied rondom de Passerelle daarmee een belangrijke nieuwe impuls. De rode hal opent zich richting de pleinen rondom de hal waar (culturele) evenementen georganiseerd kunnen worden. De pleinen rondom de rode hal zijn verbonden met de passerelle en onderdeel van het Engelenpad.

9.2 Duurzaamheidsambities

In hoofdstuk 5 zijn de duurzaamheidsambities voor het gehele plangebied benoemd. In District Z wordt specifiek ingezet op natuurinclusiviteit en biodiversiteit, klimaatadaptatie en gezondheid.

In District Z wordt de groen- en waterstructuur gevormd door het Spoorpark en de Hanzelaan. In het Spoorpark wordt de biodiversiteit vergroot door het toevoegen van klimaatbestendige gebiedseigen beplanting met struweel (vegetatie van struiken van 1 tot 5 meter hoog). Onder andere klimop, vuurdoorn, liguster, meidoorn of sleedoorn dienen als schuilplaats voor bijvoorbeeld huismussen. In het Spoorpark is naast het groen ook ruimte voor waterberging en infiltratie van regenwater. Het Spoorpark wordt met zo min mogelijk verharding ingericht, alleen de wandelroutes zijn verhard of half verhard. Nieuwe klimaatbestendige pleinen vormen aangename verblijfsplekken met zowel zon als schaduwplekken. De pleinen worden klimaatbestendig ingericht met groen en waterelementen. Door het strategisch plaatsen van volwassen bomen op de pleinen wordt optimaal gebruik gemaakt van zon en schaduw.





In de Hanzelaan maken de nieuwe groenzone en de stedelijke wadi onderdeel uit van de groen- en waterstructuur die het Spoorpark via het stationsplein verbindt met de Hanzesingel. De wadi houdt het regenwater langer vast en is verbonden met de Hanzesingel. Met de wadi wordt de stedelijke ruimte voorzien van koele plekken.

Aan de Hanzesingel worden groene en natuurvriendelijke oevers toegevoegd die kansen bieden voor waterhoen, meerkoet, fuut en vissoorten.

Ook de bebouwing in District Z draagt bij aan de robuuste groenstructuur door natuurinclusief te bouwen. Ieder gebouw draagt hier op zijn eigen manier aan bij, door bijvoorbeeld een groen dak of dakterras, een weelderige binnentuin of groene gevel met natuurwaarde. In de bebouwing worden in elk geval natuurinclusieve inbouwvoorzieningen aangebracht voor doelsoorten als de huismus, gierzwaluw, zwarte roodstaart en vleermuissoorten. Zo wordt het leefgebied voor planten en dieren vergroot.

9.3 Programma

In nieuwbouw en bestaande bouw is in totaal ruimte voor circa 400 a 500 woningen, circa 38.000 m² werken en circa 18.000 m² voorzieningen (zoals horeca, retail, cultuur, onderwijs en hotel).

District Z bestaat uit de directe omgeving van Station Zwolle. Een deel van het gebied maakt onderdeel uit van het Stationscarré; het voetgangersgebied dat het omgevingsdomein vormt van de OV-hub. Het Stationscarré ligt tussen de stationstunnel en de Passerelle. De situering bepaalt ook de programmatische invulling van het gebied. In het stationsgebied past een uitnodigend gemengd stedelijk programma met een aantrekkelijk en groen verblijfsklimaat. Het gebied kent hoge dichtheden. De nieuwbouw bestaat uit gemengde ontwikkelingen met levendige plinten (invulling met retail, horeca en baliefuncties) en op de verdiepingen wonen, werken en een hotel. De oostelijke hallen maken onderdeel uit van District Z. De karakteristieke rode hal ligt prominent aan het Engelenpad en verdient een iconische functie (cultuur, onderwijs en/of horeca). De andere bestaande bedrijfsgebouwen krijgen een mix van werkfuncties (slimme maakindustrie en creatieve industrie), cultuur en horeca. Belangrijk hierbij is dat met de functies en de ondernemers die hier gaan landen een passende invulling wordt gegeven aan de bestaande gebouwen en het alternatieve industriële karakter. Het rauwe randje geeft kansen voor vernieuwende en experimentele concepten in werken, cultuur en horeca die in een meer gepolijste omgeving minder zouden passen. Daarnaast is het belangrijk dat er met crossovers (samenwerkingen tussen functies) een levendige uitwisseling met het publiek ontstaat.

Het woonprogramma biedt een variatie aan woonappartementen voor verschillende doelgroepen. Voor het totale plangebied geldt de Zwolse differentiatie naar 30% goedkope, 40% middeldure en 30% dure woningen, per deelgebied kunnen de verhoudingen verschillen. In principe kent elke woonontwikkeling een differentiatie naar doelgroepen maar er kunnen variaties bestaan tussen de gebouwen. Twee specifieke woonconcepten zijn hier voorzien; voor studenten en voor starters (zie H6 over het programma). Gelet op de ligging pal naast het station en de beperkte aanwezigheid van parkeerfaciliteiten worden hier doelgroepen bediend zonder autobezit.

Het werkprogramma geeft invulling aan de ecosystemen rondom slimme maakindustrie en creatieve industrie & cultuur. Het werkprogramma wordt zowel in de bestaande bouw als de nieuwbouw gerealiseerd en bestaat uit een variatie aan ruimtes: hallen, bedrijfsgebouwen, werkateliers en kantoren. In de nieuwbouw wordt ruimte geboden aan co-work en flex-office concepten. Via de Passerelle is er een directe relatie met de Westerlaan met onder meer kantoorachtige functies.

Het voorzieningenprogramma draagt bij aan het gewenste levendige centrumstedelijke karakter. In de plinten komen retail, horeca en baliefuncties. De retail is gericht op dagelijks gebruik en OV-reizigers. De rode hal krijgt een bestemming in cultuur, onderwijs en horeca. Kleinschalige culturele functies passen ook in de oostelijke hallen, in combinatie met de werkfuncties. Ook de logistieke stationsvoorzieningen vinden hier een plek waarbij de P+R, het fietsparkeren en de deelfietsen in gebouwen of ondergronds worden opgelost. Via de Passerelle is er een directe relatie met de Westerlaan met onder meer het Perrontheater en het Zwols Brouwtheater (brouwerij Bohemean).

9.4 Buitenruimte

De buitenruimte van District Z bestaat uit zes onderdelen: het stationsplein, het Engelenpad met de pleinen rondom de rode hal, het Spoorpark, de Hanzelaan, het binnenplein bij de hallen en de plek aan het water. Op verschillende wijzen komt het groene en klimaatbestendige karakter van District Z tot uiting. Door de toevoeging van nieuwbouw krijgt de buitenruimte een meer besloten karakter met een stelsel van kleinschalige ruimtes. Goed geprogrammeerde plinten zorgen voor levendigheid en verblijfskwaliteit op maaiveld. Ook het groen draagt bij aan de intieme sfeer door het gebruik van veel opgaand en weelderig groen.

Stationsplein en omgevingsdomein

Het stationsplein in District Z bestaat zoveel als mogelijk uit voetgangersgebied. Als onderdeel van het stationscarré is dit plein verbonden met de stationstunnel en de Passerelle. Het plein heeft voor het functioneren van het station een specifieke functie: het vormt het omgevingsdomein van het station. Reizigers en andere bezoekers oriënteren zich hier. De reiziger vindt hier informatie over de omgeving en de overstap op ketenvoorzieningen (trein, bus, taxi, fiets en auto). Het omgevingsdomein heeft een overzichtelijke ruimtelijke organisatie waarbij het primaat ligt bij de voetganger.

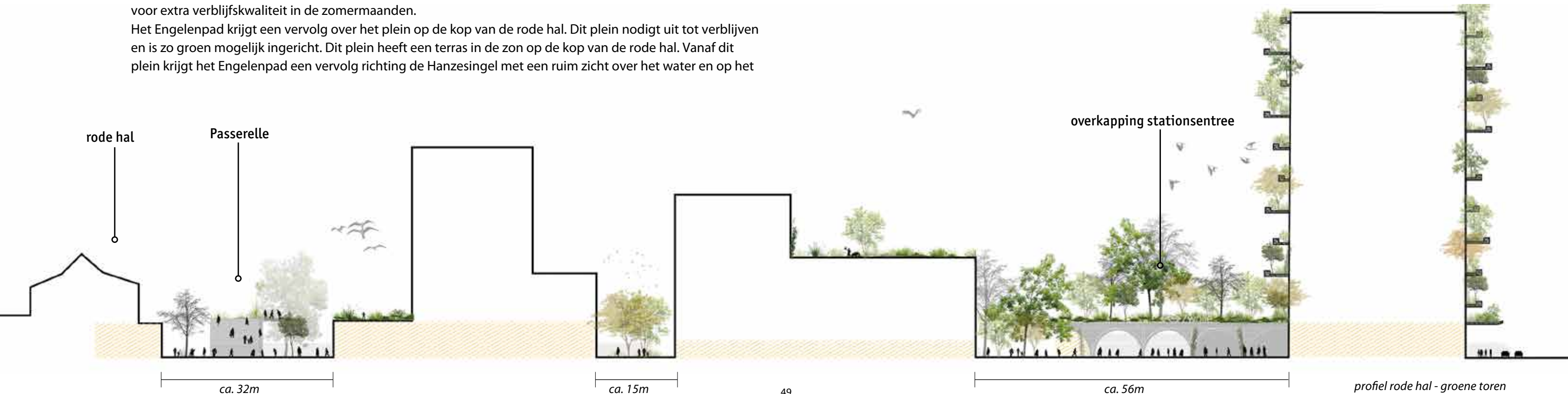
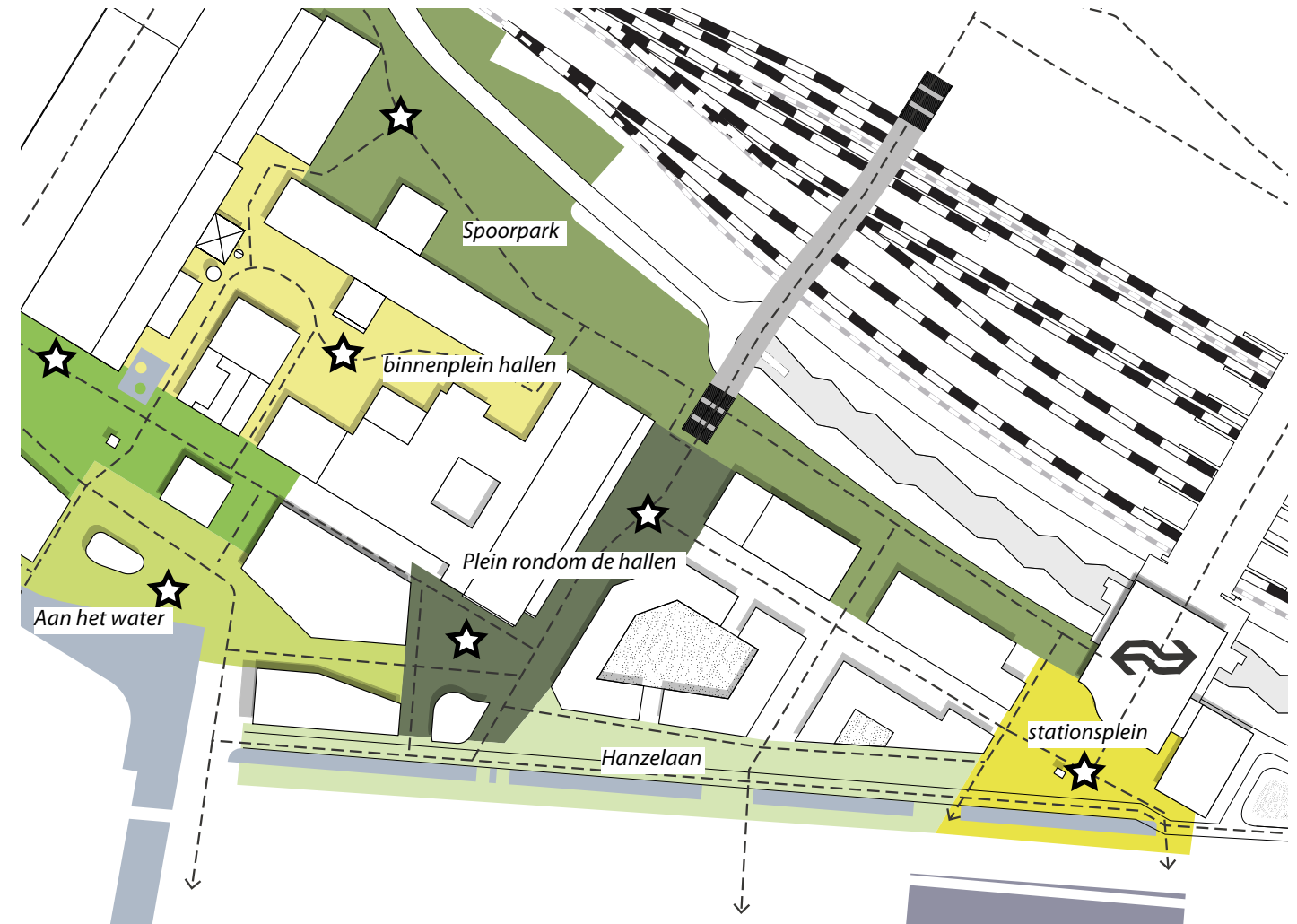
De stationsentree wordt gevormd door een groene overkapping, waar de reiziger in een groene oase kan wachten op de trein. De aangrenzende groene toren vormt een wand aan het stationsplein. Aan de andere zijde vormt de nieuwbouw eveneens een wand aan het plein. Het stationsplein is groen ingericht en nodigt uit om te verblijven of aangenaam te kunnen wachten op de trein of de bus.

De omliggende bebouwing en bomen op het plein zorgen voor een afwisseling van zon en schaduw. Aan de oostzijde van het stationsplein zijn de taxi's en K&R gesitueerd. Vanaf het stationsplein is er door het tussenstraatje goed zicht op de rode hal. Het tussenstraatje is een smalle verbinding in het stationsgebied waar het groen van het Spoorpark zichtbaar en voelbaar aanwezig is.

Engelenpad en pleinen rondom de rode hal

Het Engelenpad is de belangrijkste verbinding met de binnenstad van Zwolle en valt in District Z samen met twee pleinruimtes rondom de rode hal; een plein voor de rode hal en een plein op de kop van de rode hal. De Passerelle landt aan in het Spoorpark op de rand van het plein voor de rode hal. De rode hal krijgt een levendige nieuwe bestemming met cultuur, onderwijs en/of horeca. Op het plein voor de rode hal moeten evenementen georganiseerd kunnen worden voor de cultuur en onderwijsfuncties in de hal. Een open plint in de rode hal zorgt voor levendigheid op het plein. Het plein wordt klimaatbestendig ingericht met een paar grote bomen zodat er ook nog voldoende ruimte overblijft voor evenementen. Een speels waterelement zorgt voor extra verblijfskwaliteit in de zomermaanden.

Het Engelenpad krijgt een vervolg over het plein op de kop van de rode hal. Dit plein nodigt uit tot verblijven en is zo groen mogelijk ingericht. Dit plein heeft een terras in de zon op de kop van de rode hal. Vanaf dit plein krijgt het Engelenpad een vervolg richting de Hanzesingel met een ruim zicht over het water en op het





plinten aan de Hanzelaan



groene zone Hanzelaan



stedelijke wadi



groene en besloten openbare ruimte



overkapping stationsentree met bomen



plein voor de rode hal



besloten en kleinschalige openbare ruimte



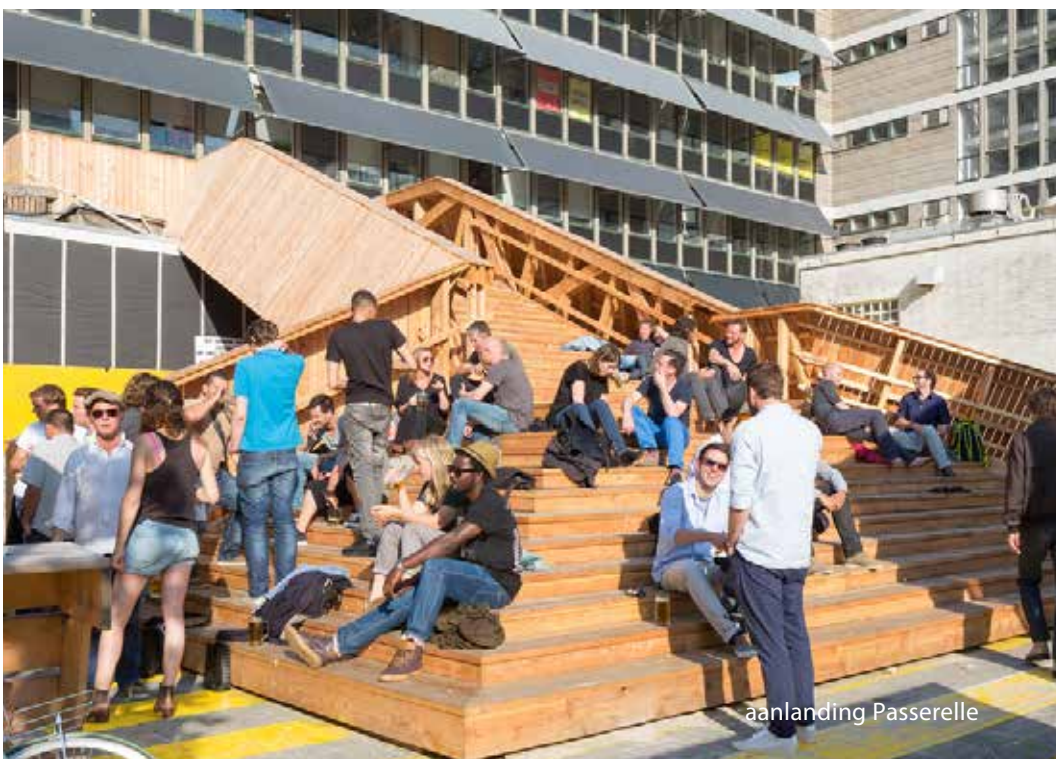
groene luifels



ontmoeting langs de plint



groene toren als stationsentree



aanlanding Passerelle



klimaatadaptief plein bij de rode hal

Hanzekwartier. Aan de Hanzesingel wordt op de kop van het hallenplein een groene en goed bezonde plek aan het water gerealiseerd. De schanierpunten in het Engelenpad worden gemarkeerd door kunst. Er wordt onderzocht of aan het gele gebouw van de energiecentrale (met behoud van functie) een kunstuiting kan worden toegevoegd. Op het schanierpunt aan het water markeert een kunstobject het Engelenpad.

Spoorpark

Het Spoorpark is gesitueerd langs het spoor en loopt vanaf Lurelui via de Werkplaatsen tot en met District Z. Deze parkzone heeft een ruige en natuurlijke uitstraling. Na de aanlandig van de Passerelle wordt het groen iets gecultiveerder ingericht, meer passend bij de stationsomgeving.

Het Spoorpark is een gecultiveerde wildernis met een variatie aan kruidenruigte, (meerstammige) bomen, grassen, heesters en bloeiende planten. Smalle wandel- en struinpaden maken het Spoorpark toegankelijk. Er zijn diverse aanleidingen voor urban sports (zoals bijvoorbeeld skaten of bootcamp) en buiten spelen. Met name onder de busbrug is hier veel ruimte voor.

Het Spoorpark loopt onder de Passerelle door richting het station. De ruimte van het Spoorpark tussen het busstation en de nieuwe bebouwing wordt zorgvuldig ingericht en heeft een sterke relatie met de plinten van de nieuwbouw. Het Spoorpark dringt via openingen in de gebouwen het stationsgebied in. Het groene busstation doet mee in de beleving van het Spoorpark. Vanuit het Spoorpark is het groene dak van de stationsoverkapping via trappen bereikbaar. Bovenop de overkapping wordt het Spoorpark doorgezet met een bomendak.

Hanzelaan

De Hanzelaan krijgt een nieuwe identiteit en sfeer door het toevoegen van een groen- en waterstructuur. Een weelderige groenzone en een stedelijke wadi zorgen voor een nieuw aantrekkelijk profiel met verblijfskwaliteit. De groenzone wordt ingeplant met diverse bomen en weelderige onderbegroeiing. De stedelijke wadi bestaat uit waterbergende plantvakken die eveneens bijdragen aan de groene sfeer van de Hanzelaan.

Tussen de wadi en de groenzone is de fietsstraat gesitueerd. De fietsstraat is onderdeel van de nieuwe oost-west fietsroute. De parkeergarages aan de Hanzelaan zijn via de fietsstraat bereikbaar voor de auto.

Aan de zijde van de nieuwe bebouwing zorgt een breed trottoir voor een levendige ruimte langs de plinten van de nieuwbouw. Op het trottoir is ruimte voor een terraszone aan de zuidgevel van de nieuwe bebouwing. Aan de zijde van de Hanzehoven maakt een breed trottoir het mogelijk om de plinten hier in de toekomst te verbeteren.

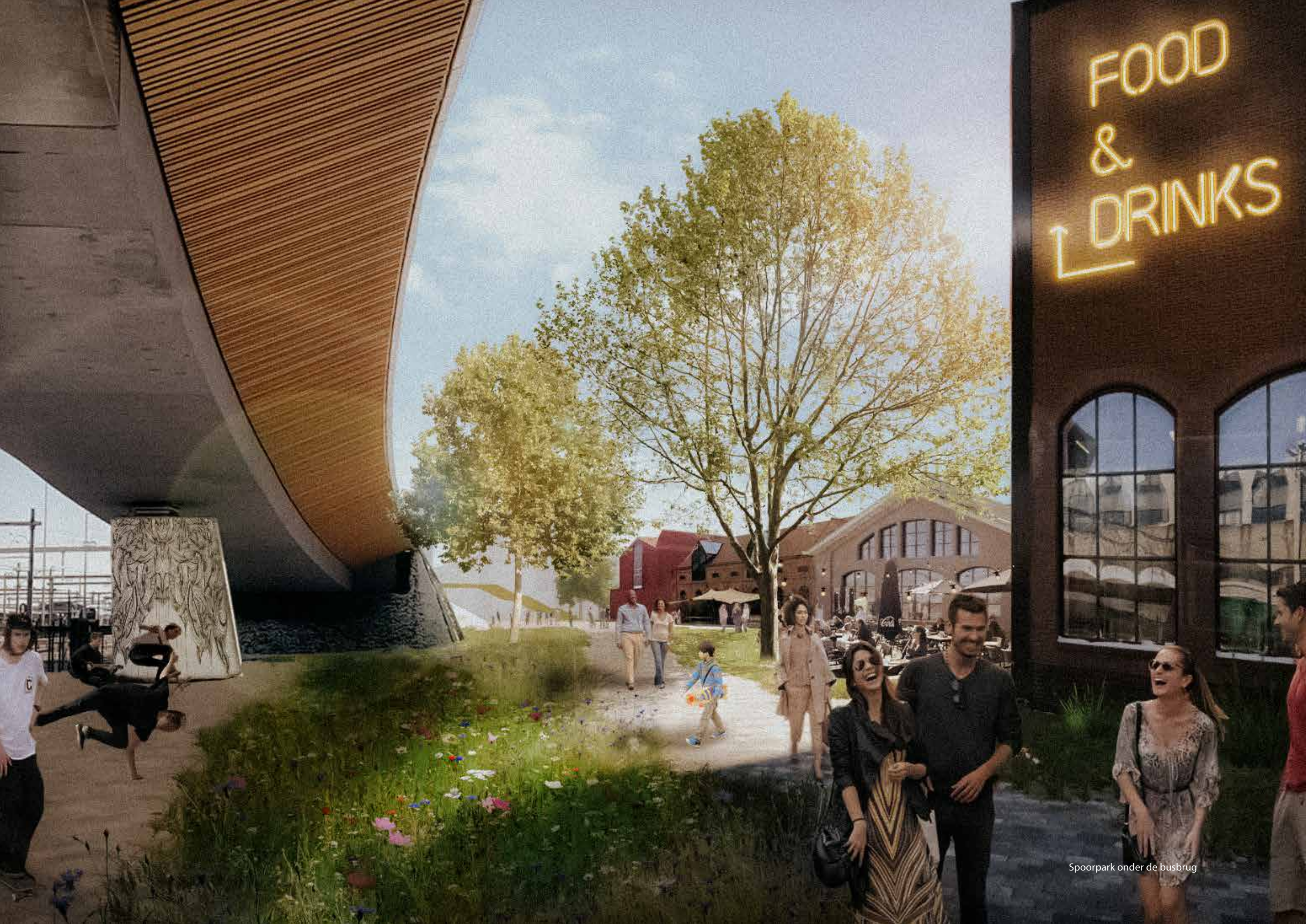
Plaatselijk zal de 110 KV buisleiding in de Hanzelaan moeten worden verlegd om ruimte te maken voor de nieuwe inrichting en de nieuwe bebouwing. Voor het autoverkeer op de Hanzelaan komt een knip zodat het stationsplein het domein van de voetganger kan blijven. De verkeerskundige knip wordt wel toegankelijk voor veiligheidsdiensten, treinvervangend vervoer en vrachtverkeer met bestemming in het plangebied. De locatie van deze knip wordt nader onderzocht.

Binnenplein hallen

Het bestaande binnenplein bij de hallen grenst aan de verschillende bestaande gebouwen. Twee nieuwe doorsteekjes verbinden het binnenplein met het Spoorpark; zo ontstaan er nieuwe dwaalroutes door het gebied. Het binnenplein heeft een intiem en informeel karakter waarbij de huidige industriële inrichting het uitgangspunt is. Het binnenplein wordt geactiveerd en ingericht door de verschillende functies die aan het binnenplein grenzen. Bomen en planten moeten het binnenplein op een informele manier een groener karakter geven.

Aan het water

Langs de Hanzesingel worden groene en toegankelijke oevers gemaakt. De groene plek aan het water is onderdeel van het Engelenpad. De oevers worden natuurvriendelijk door middel van steigers kan je dichtbij het water komen. Op de open en goed bezonde plek aan het water kunnen mensen rustig in de zon liggen. Een kleine uitspanning in het groen zorgt voor een programmatische invulling op die plek. Het oost-west fietspad is gesitueerd langs de brede groene plek aan het water en sluit aan op de fietsstraat in de Hanzelaan. Een kunstobject markeert het Engelenpad aan het water.



Spoorpark onder de busbrug





kunst langs Engelenpad



informele inrichting binnenplein



informele inrichting binnenplein

9.5 Bebouwing

In District Z krijgt elk gebouw een mix van functies. De specifieke mix is voor ieder gebouw anders. Voor de nieuwbouw kan gedacht worden aan wonen, kantoren, hotel, studenthotel en (stationsgerelateerde) voorzieningen. Het oostelijke deel van het hallencomplex biedt ruimte voor cultuur, onderwijs, creatieve industrie, innovatieve maakbedrijven, publieke voorzieningen en horeca. Tevens draagt de bebouwing altijd bij aan het groene karakter van District Z. Ieder gebouw doet dat op haar eigen manier: met bijvoorbeeld een groen dakterras, een groene binnentuin, een groene luifel, of een groene gevel met natuurwaarde.

Oostelijke Hallen

De oude hallen zijn een voorbeeld voor circulair ontwikkelen door ze te behouden en een nieuw leven in te blazen. De rode hal is prominent aan het Engelenpad gelegen en opent zich richting de twee pleinen rondom de rode hal. De verbinding tussen binnen en buiten is nadrukkelijk aanwezig.

Het hallencomplex achter de rode hal wordt hergebruikt. Er wordt een aantal doorsteekjes gemaakt op cruciale plekken zodat er nieuwe dwaalroutes ontstaan. De doorsteekjes kunnen klein zijn en mogen ook door het gebouw heen gaan, zolang de route publiekstoegankelijk is.

De hallen die aan het Spoorpark grenzen openen zich richting het park. Horeca en publieke voorzieningen richten zich op het Spoorpark en activeren hier de groene ruimte. De gebouwen aan het binnenplein openen zich richting het plein en kunnen het plein gebruiken en inrichten voor verschillende activiteiten. Op het binnenplein kan een transparante kas toegevoegd worden met een publieke voorziening of horeca.

Stationsentree

De stationsentree wordt gevormd door een nieuwe stationsoverkapping en groene toren aan het stationsplein. Samen vormen ze twee wanden aan het plein. De overkapping is een sculpturale luifel met veel bomen op het dak, zodat de bomen op hoogte één van de wanden aan het plein vormen. Het dakpark is betreedbaar vanaf het Spoorpark. In de groene toren zijn eveneens bomen en heesters over de hele gevel verspreid. De bomen en heesters in de toren kleuren mee met de seizoenen en zorgen in de zomer voor schaduw binnenshuis. De groene toren is een Zwolse prominent en maximaal 55 m hoog. De ontwerpen voor de overkapping en de toren zijn op elkaar afgestemd en vormen een geheel. Voor de hoge bebouwing moet een hoogbouweffectrapportage gemaakt worden waarin de effecten van het gebouw op de omgeving inzichtelijk gemaakt worden, zoals bijvoorbeeld wind en schaduwwerking.

De plint van de groene toren herbergt functies gerelateerd aan het station. De taxi en K&R plek naast de groene toren zijn met een publieke hal verbonden met de stationsentree. Met het oog op de overzichtelijke oriëntatie in het omgevingsdomein van het station moet de hal transparant zijn zodat er vanaf de stationsentree direct zicht is op de taxi en K&R plekken.

Nieuwbouw stationsgebied

Ieder gebouw in het stationsgebied draagt bij aan het groenste stationsgebied van Nederland met een groen (dak)terras, groene binnentuin, groen atrium, groene gevel of iets vergelijkbaars. Een dakterras bij de nieuwbouw naast de Passerelle legt een visuele verbinding met de Passerelle.

De bebouwing aan het stationsplein vormt een duidelijke wand aan het plein. Met overstekken wordt de wand aan het stationsplein vergroot. Alle bebouwing is alzijdig georiënteerd en heeft levendige plinten.

Hierbij wordt ook rekening gehouden met de levendigheid en sociale veiligheid in de avond. De plinten hebben een extra hoge verdiepingshoogte van 4,5 meter. De bebouwing aan het Spoorpark heeft een grotendeels transparante plint waardoor het Spoorpark zichtbaar is vanaf het tussenstraatje.

Aan de Hanzelaan en de pleinen rondom de rode hal heeft de nieuwbouw een terugspringende gevel zodat er een zone ontstaat die gebruikt kan worden voor ontmoeting en terrassen aan de gevel.

De bebouwing in het stationsgebied heeft wisselende bouwhoogtes van 5 a 7 bouwlagen. De gemiddelde bouwhoogte is 6 lagen. Enkele gebouwen hebben een hoogteaccent van 10 a 13 lagen. De accenten hebben een maximale diagonaal van 33m om de bebouwing slank te houden. Voor de bebouwing van 10 a 13 lagen moet een hoogbouweffectrapportage gemaakt worden waarin de effecten van het gebouw op de omgeving inzichtelijk gemaakt worden.

Binnen het stationsgebied kunnen de gebouwen nog op verschillende wijzen uitgewerkt worden. De uiterste rooilijnen zijn bepaald, daarbinnen kunnen de rooilijnen nog variëren. Kleine rooilijnsprongen binnen het bouwveld zorgen voor een afwisselend beeld. De gebouwen hebben een warme en chique uitstraling. Bijzondere en sierlijke details en texturen dragen bij aan een verfijnde architectuur. Ieder gebouw heeft een verrassende detaillering in de gevel die het gebouw van dichtbij eigenheid geeft.

Bebouwing aan het water

De nieuwe bebouwing voor de hallen ligt aan het water van de Hanzesingel. De bebouwing richt zich aan de zuidzijde op het water. Op de kop van de Hanzesingel en aan het Engelenpad staat een Zwolse prominent met een bouwhoogte van maximaal 55m.

Voor de Zwolse prominent moet een hoogbouweffectrapportage gemaakt worden waarin de effecten van het gebouw op de omgeving inzichtelijk gemaakt worden zoals bijvoorbeeld wind en schaduwwerking. Op het lagere deel van het gebouw wordt het dak gebruikt als groen dakterras. De bebouwing naast de hallen vormt aan de ene zijde een wand aan het plein bij de rode hal, en aan de andere zijde de kop van het hallenplein. Aan de zijde van het hallenplein kan de bebouwing in de loop van de jaren uitgebreid worden. De plinten van de bebouwing zijn extra hoog en hebben een goede relatie met de openbare ruimte.



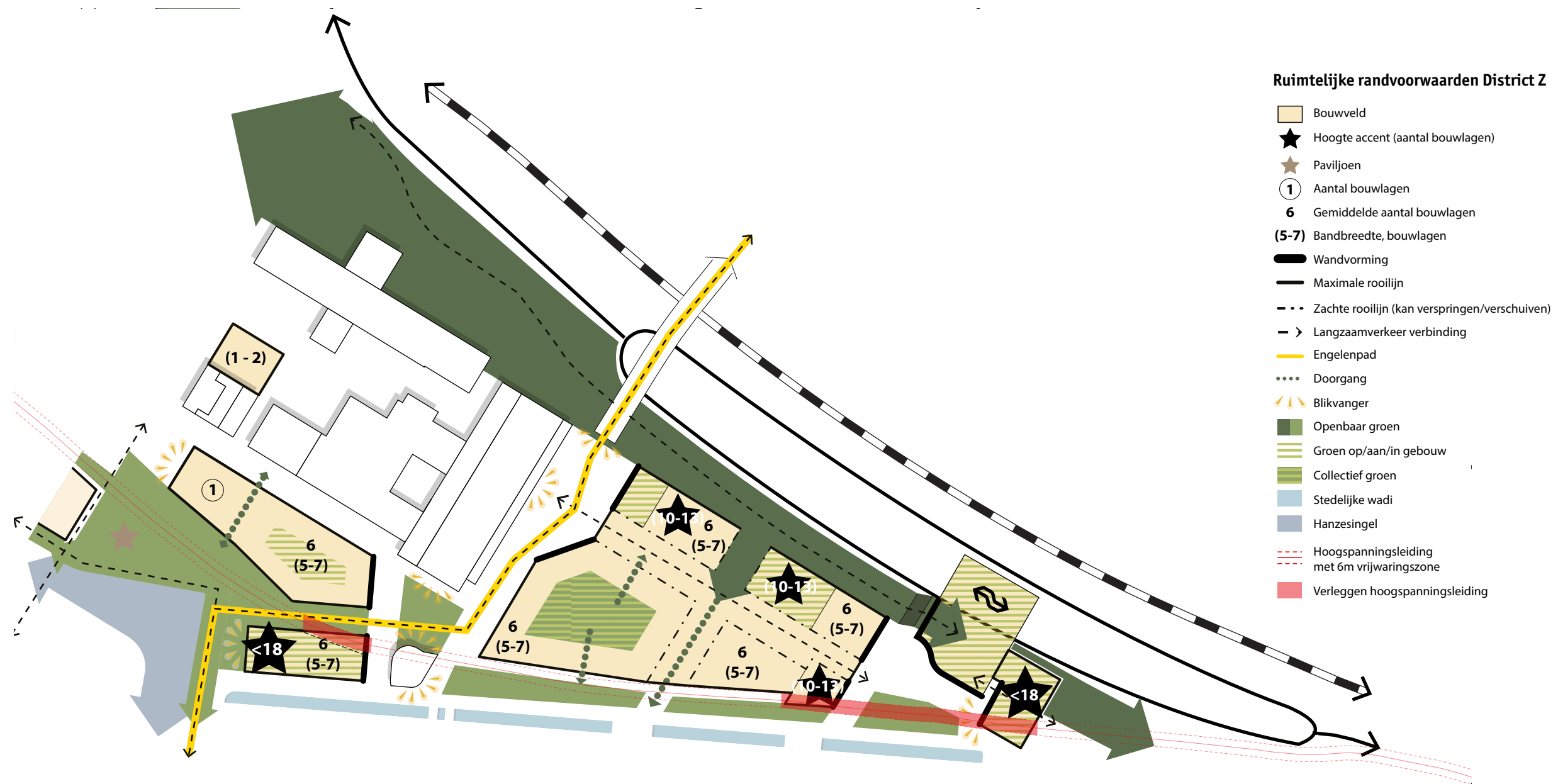
binnenplein



informele inrichting binnenplein



informele inrichting binnenplein



9.6 Ruimtelijke randvoorwaarden

De beschreven ruimtelijke ambities zijn samengevat in ruimtelijke randvoorwaarden. De randvoorwaarden zijn per deelgebied weergegeven en hebben een sterke samenhang met de andere deelgebieden. Op pagina 82 is de overzichtstekening te zien. De ruimtelijke randvoorwaarden zijn een hard toetsingskader voor de verdere ontwikkeling.

Plinten

- Alle gebouwen hebben een open en transparante plint.
- Alle plinten zijn alzijdig georiënteerd op openbaar gebied.
- Het programma in de plint draagt bij aan de levendigheid op straat.
- Kleine rooilijnsprongen zorgen voor een afwisselend beeld op maaiveld.
- De plint heeft een extra hoge verdiepingshoogte van 4,5 meter.
- Op de begane grond is plastic door bijvoorbeeld terugspringende gevels belangrijk om een zone te duiden die gebruikt kan worden voor ontmoeting (bijvoorbeeld terrassen). Daarnaast kan dit in de omgeving van hoogbouw windhinder reduceren.

Bouwhoogtes

- De stedelijke bouwhoogtes sluiten aan op de omgeving met afwisselende bouwhoogtes van 5 a 7 bouwlagen. De gemiddelde bouwhoogte is 6 lagen.
- Er moet voldoende variatie zijn binnen de aangegeven bouwhoogtes. De bouwhoogte mag niet overal de gemiddelde bouwhoogte zijn.
- Enkele gebouwen hebben een hoogteaccent van 10 a 13 lagen. De accenten hebben een maximale diagonaal van 33m om de bebouwing slank te houden.
- Van de drie hoogte accenten van 10 a 13 lagen hebben er maximaal 2 dezelfde hoogte. Setbacks worden hier ingezet om de verhouding tussen het lage deel en het hoogte accent goed aan te laten sluiten en een aangenaam verblijfsklimaat te creëren op straat.
- Naast de stationsentree komt een Zwolse prominent van maximaal 18 bouwlagen (maximaal 55 m). De stationsoverkapping vormt samen met de Zwolse prominent één geheel.
- Op het scharnierpunt aan de Hanzesingel komt een Zwolse prominent van maximaal 23 bouwlagen (maximaal 70 m). De Zwolse prominent heeft een maximale diagonaal van 33m om de bebouwing slank te houden.
- Voor de bebouwing van 10 tot 23 lagen moet een hoogbouweffectrapportage gemaakt worden waarin de effecten van het gebouw op de omgeving inzichtelijk gemaakt worden (zoals bijvoorbeeld wind en schaduwwerking).
- Plaatselijk kan de bouwhoogte lager zijn om een dakterras of groene tuin te maken.
- Setbacks worden ingezet om onderscheid te maken tussen de gebouwen en om windhinder te reduceren.

Natuurinclusieve en groene gebouwen

- Alle gebouwen bieden ruimte voor een diversiteit aan groen in binnentuinen, dakterrassen, groene gevels etc. Per gebouw wordt dit nader uitgewerkt.
- Het groen draagt bij aan de biodiversiteit, klimaatbestendigheid en heeft een grote belevingswaarde.
- De stationsentree bestaat uit een groene overkapping en Zwolse prominent, beiden met bomen.

Functionele mix

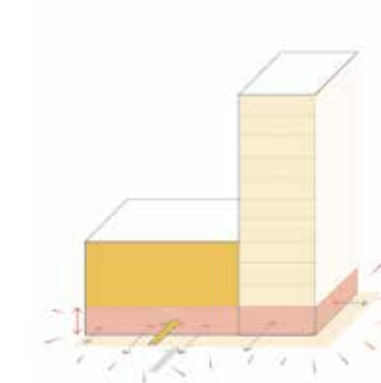
- Gebouwen worden ontworpen met een mix aan functies waarbij ontmoeting en interactie wordt gestimuleerd.
- Het programma zorgt 24/7 voor levendigheid door wonen, werken en voorzieningen te mixen.

Architectuur

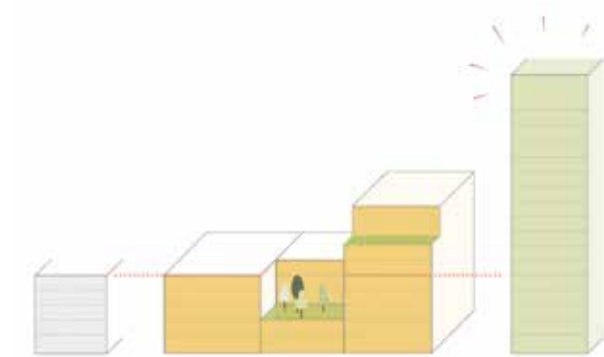
- Gebouwen zijn gevarieerd en afzonderlijk herkenbaar.
- Een gebouw heeft een heldere vormgeving en materiaalgebruik met ingetogen architectuur, maar een rijke en verfijnde detaillering.
- De architectuur heeft een warme uitstraling.
- Er wordt gebruik gemaakt van natuurlijke terughoudende kleuren en materialen.
- Uitgangspunt zijn materialen die tijdloos, hoogwaardig en bijzonder duurzaam zijn.
- Hoge mate van plastic in de gevels op niveau van het gebouw en op niveau van de detaillering.
- Private en collectieve buitenruimtes zorgen voor extra plastic in de gevels.

Gelaagdheid

- Gebouwen hebben een specifieke gelaagdheid. Bijzondere details en texturen dragen bij aan een verfijnde uitstraling.
- Sierlijke details geven de gebouwen een chique uitstraling.
- Ieder gebouw heeft een bijzondere en verrassende detaillering die het gebouw van dichtbij eigenheid geeft.



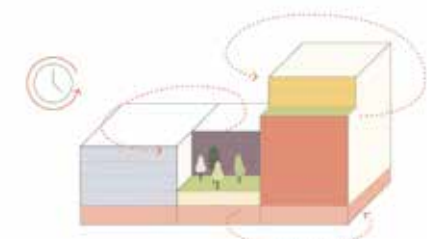
plinten



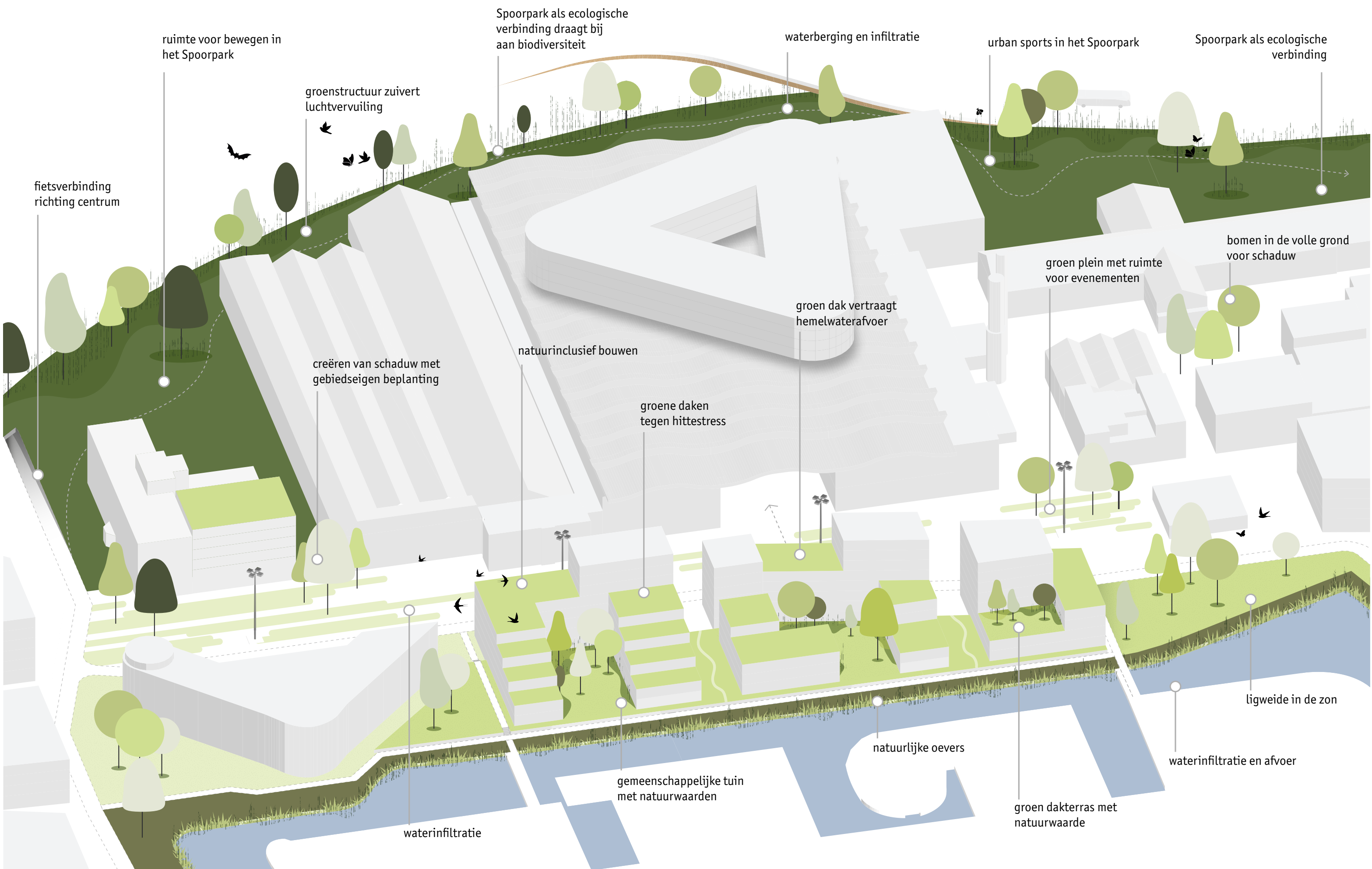
bouwhoogtes



natuurinclusieve en groene gebouwen



mix



10. WERKPLAATSEN

In dit hoofdstuk wordt de beeldkwaliteit van de Werkplaatsen beschreven. In dit beeldkwaliteitplan wordt het toekomstperspectief van de Werkplaatsen nader uitgewerkt tot concrete kaders, richtlijnen en ruimtelijke randvoorwaarden. De verdere uitwerkingen voor de ontwikkeling van dit deelgebied zullen hieraan worden getoetst. Specifiek worden de ambities voor duurzaamheid, het programma, de buitenruimte en de bebouwing concreet gemaakt. Voor de buitenruimte en de bebouwing worden onder meer richtlijnen voor de beeldkwaliteit opgetekend en beschreven. De keuzes die zijn gemaakt voor de beeldkwaliteit komen vanzelfsprekend voort uit de ambities die eerder in deze NvU zijn beschreven.

10.1 De Werkplaatsen in het kort

De Werkplaatsen maken prominent onderdeel uit van het innovatiedistrict van de Spoorzone. Ze vormen het decor voor de ecosystemen van slimme maakbedrijven en creatieve industrie & cultuur die hier gevestigd zijn in verschillende innovatiehubs. De hallen van de Werkplaatsen worden geprogrammeerd met deze bedrijvigheid aangevuld met onderwijs, publieke voorzieningen en horeca. De schaal van de enorme ruimte voor de hallen blijft behouden op het hallenplein. Op cruciale plekken worden in het hallencomplex doorsteekjes gemaakt zodat er dwaalroutes ontstaan tussen het hallenplein en het Spoorpark.

De Werkplaatsen zijn een voorbeeld voor circulair ontwikkelen door ze geheel te behouden en te hergebruiken met nieuwe functies. Bepalend voor het karakter vormen de zogenoemde crossovers. In samenwerking zorgen gebruikers binnen een bepaald ecosysteem of samenstel van functies voor een gemeenschappelijke crossover-functie waar ontmoetingen, interacties en kruisbestuiving plaatsvinden. Waar mogelijk vindt ook uitwisseling met publiek plaats. Deze crossovers zorgen voor nieuwe samenwerkingsverbanden in het gebied. Iedereen die zich hier vestigt moet op deze manier een bijdrage leveren aan het geheel. Het midden van de grote centrale werkplaats (de Wartsila-hal) wordt een publiek toegankelijke hal die verbonden is met het hallenplein en het Spoorpark. Boven deze centrale hal komt een iconische opbouw die een nieuw beeldmerk voor Zwolle wordt.

10.2 Duurzaamheidsambities

In hoofdstuk 5 zijn de duurzaamheidsambities voor het gehele plangebied benoemd. In de Werkplaatsen wordt specifiek ingezet op circulariteit, crossovers en human impact.

De principes van circulair ontwikkelen gelden voor zowel de nieuwbouw als de bestaande bouw. Bij circulair ontwikkelen gaat het om een visie op de gehele levenscyclus van gebouwen met aandacht voor reductie, levensduur, milieu-impact en herbruikbaarheid van materialen. In algemene zin zijn deze principes beschreven in 5.3.

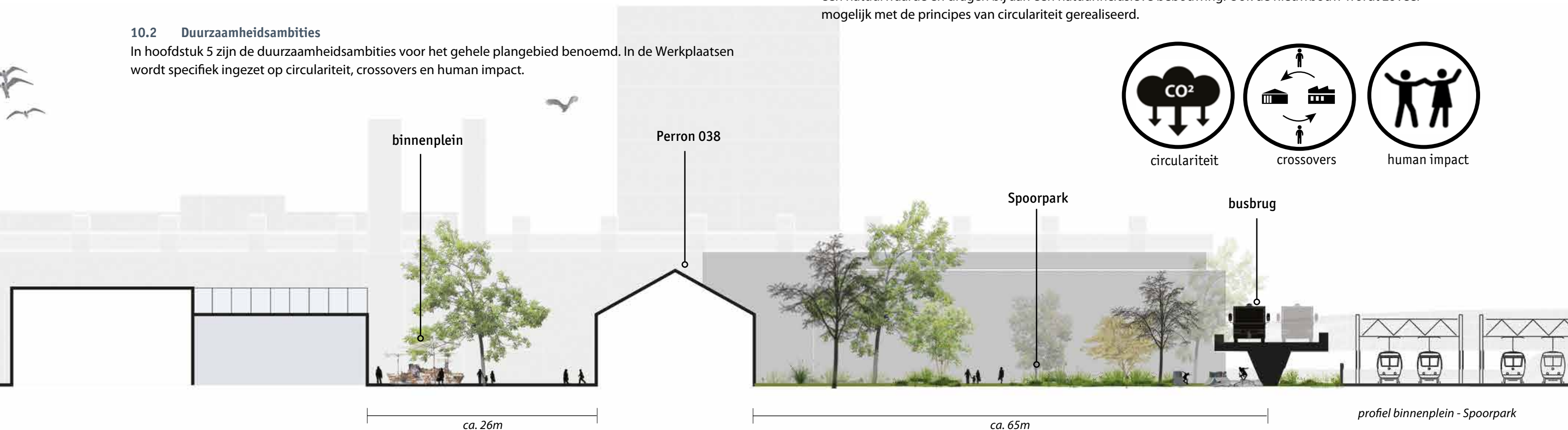
Het hergebruiken van de Werkplaatsen vormt een visitekaartje voor circulair ontwikkelen: de hallen behouden hun waarde door ze opnieuw te programmeren. De hallen in de Werkplaatsen worden volledig hergebruikt zodat de kringloop gesloten blijft. Circulair hergebruik om de uitputting van grondstoffen tegen te gaan is hier de belangrijkste ambitie. Daarnaast zal ook de nieuwbouw circulair worden ontwikkeld. Hier wordt in de tenderfase op beoordeeld. In nieuwbouw en verbouw zullen materialen derhalve zoveel mogelijk circulair dienen te zijn. Daarbij kan gewerkt worden met een materialenpaspoort, natuurlijke materialen (natuurlijke alternatieven voor purschuim etc.), aanpasbare gebouwen en plattegronden etc.

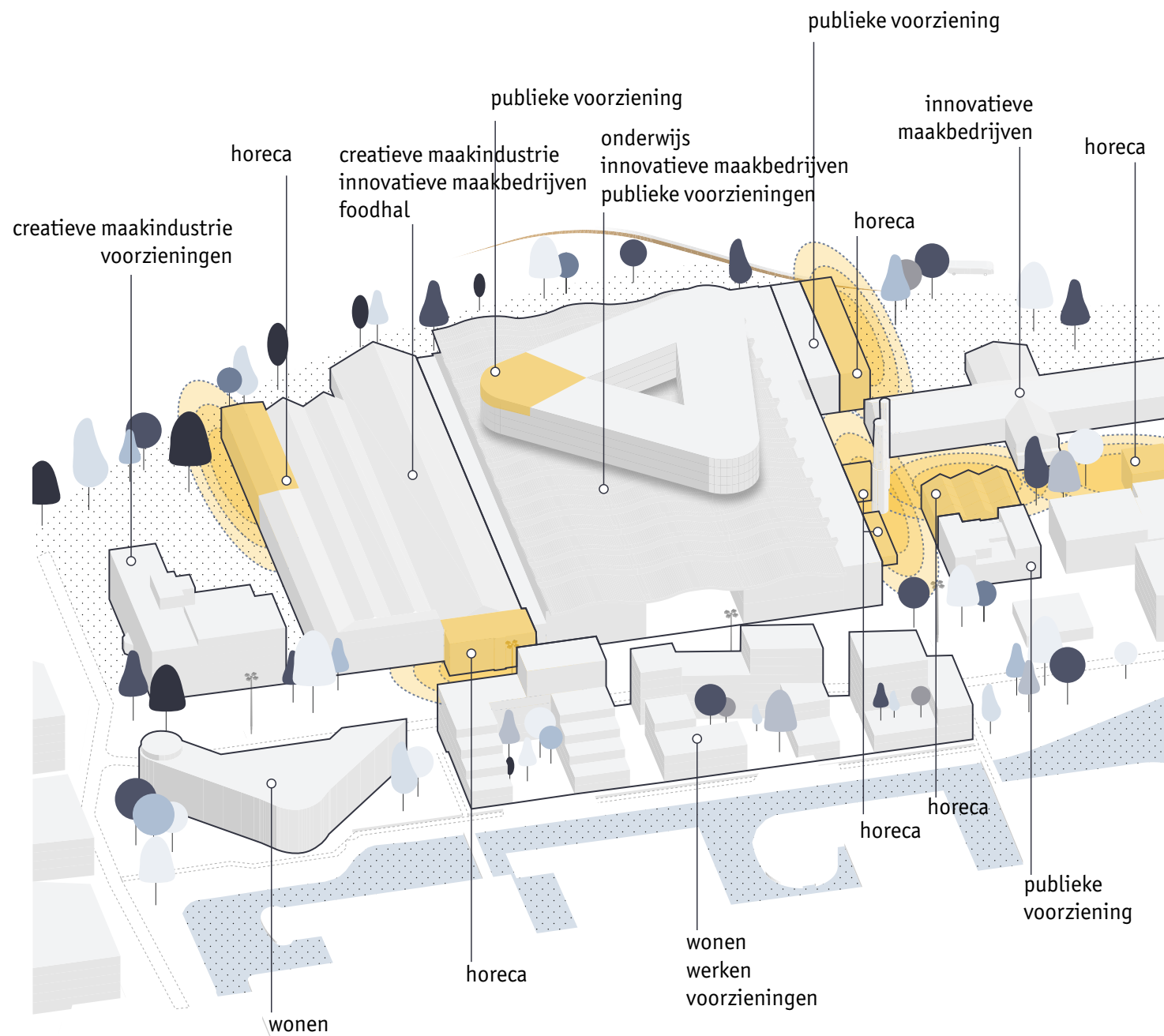
Ook in de buitenruimte dienen zoveel mogelijk inrichtingselementen hergebruikt te worden. De nu volledig stenige buitenruimte wordt klimaat adaptief gemaakt door verharding weg te halen en groen toe te voegen. Het hallenplein wordt vergroend zodat het een aangename verblijfsplek wordt. Het plein heeft zowel plekken in de zon als in de schaduw door de nieuwbouw aan het hallenplein en door de toevoeging van groen op het plein.

In het Spoorpark wordt de biodiversiteit vergroot door het toevoegen van klimaatbestendige gebiedseigen beplanting met struweel (vegetatie van struiken van 1 tot 5 meter hoog). Onder andere klimop, vuurdoorn, liguster, meidoorn of sleedoorn dienen als schuilplaats voor bijvoorbeeld huismussen. In het Spoorpark is naast het groen ook ruimte voor waterberging en infiltratie van regenwater.

Doorsteekjes naar het water aan de Hanzesingel maken de afstand tot een koele plek aan het water kleiner. Aan de Hanzesingel worden groene en natuurvriendelijke oevers toegevoegd die kansen bieden voor waterhoen, meerkoet, fuut en vissoorten.

De nieuwbouw tussen hallenplein en Hanzesingel draagt bij aan de groenstructuur door collectieve en groene binnentuinen die verbonden zijn met de groene oever langs de singel. De zongerichte dakterrassen hebben een natuurwaarde en dragen bij aan een natuurinclusieve bebouwing. Ook de nieuwbouw wordt zoveel mogelijk met de principes van circulariteit gerealiseerd.





10.3 Programma

In de Werkplaatsen is in bestaande bouw en nieuwbouw in totaal ruimte voor circa 400 a 700 woningen, circa 40.000m² werken en circa 28.000m² voorzieningen (zoals horeca, cultuur, onderwijs en hotel).

Het hallencomplex blijft behouden en vormt programmatisch het hart van het Zwolse innovatiedistrict. De hallen en bedrijfsgebouwen worden geprogrammeerd met verschillende clusters van bedrijven in slimme maakindustrie en creatieve industrie & cultuur, aangevuld met onderwijs, publieke voorzieningen en horeca. Het doel is dat elke hal een mix van functies krijgt. De specifieke mix is voor ieder gebouw anders. De kleinere bestaande gebouwen kunnen één functie huisvesten.

De grote centrale werkplaats (de Wartsila-hal) krijgt een transformatie met het inbouwen van meerdere verdiepingen en het toevoegen van een iconische opbouw tot een publiekstoegankelijke omgeving met onderwijs, werkfuncties en horeca. De opbouw (maximaal 19.000 m²) krijgt werkfuncties en zo mogelijk een publieksvoorziening zoals een rooftopbar.

De andere hallen en bedrijfsgebouwen worden hergebruikt met nieuwe invullingen die zoveel mogelijk passen bij het gebouw. Het gaat hierbij vooral om werkfuncties. In de westelijke hallen is ruimte voor een foodhal met meerdere kleine (horeca) ondernemers, een nieuwe hotspot voor Zwolle. Aan de pleinzijde van de westelijke hallen is een oude bedrijfskantine gesitueerd. Op deze plek kan horeca een nieuw leven ingeblazen worden. Mogelijk kan de invulling ervan in een crossover met omringende ondernemers ontstaan.

Tussen het hallenplein en de Hanzesingel wordt nieuwbouw toegevoegd. Deze nieuwbouw krijgt een mix van woonappartementen met (in de plinten aan het hallenplein) kleinschalige voorzieningen en/of werkfuncties.

Het bestaande kantoorgebouw van Persan Vastgoed (Hanzelaan 93) wordt mogelijk herontwikkeld tot woonappartementen. Bij het tot stand komen van deze NvU zijn de ontwikkelmogelijkheden van dit pand niet verder verkend. Passend bij het (in het Ontwikkelkader meegegeven) coalitiemodel en bij de verkaveling en ruimtelijke kaders uit deze NvU zal Persan Vastgoed de mogelijkheden hiertoe verkennen in overleg met NS en gemeente Zwolle. De wijze waarop wordt omgegaan met het bestaande gebouw en de mogelijke programma-invulling is onderdeel van deze nog uit te voeren verkenning.

Het woonprogramma in de Werkplaatsen biedt een variatie aan woonappartementen voor verschillende doelgroepen. Voor het totale plangebied geldt de Zwolse differentiatie naar 30% goedkope, 40% middeldure en 30% dure woningen, per deelgebied kunnen de verhoudingen verschillen. In principe kent elke woonontwikkeling een differentiatie naar doelgroepen maar er kunnen variaties bestaan tussen de gebouwen.

10.4 Buitenruimte

De buitenruimte van de Werkplaatsen bestaat uit drie onderdelen: het hallenplein, de Hanzesingel en het Spoorpark waarin op verschillende wijze het groene karakter van de Werkplaatsen tot uiting komt. Door de toevoeging van nieuwbouw krijgt de buitenruimte een meer besloten karakter. Het hallenplein voor de Werkplaatsen behoudt door de grote afmeting zijn uitgestrektheid. Goed geprogrammeerde plinten zorgen voor levendigheid en verblijfskwaliteit op maaiveld. Het stenige karakter van de Werkplaatsen wordt klimaatbestendig gemaakt door het toevoegen van groen.

Hallenplein

Het hallenplein behoudt de langgerekte maat en schaal van het huidige open terrein en wordt ingekaderd door bestaande en nieuwe bebouwing. Doorsteekjes richting het Spoorpark en de Hanzesingel verankeren het hallenplein met de omgeving. Daarnaast is het hallenplein via de publieke ruimte in de grote centrale werkplaats (Wartsila-hal) verbonden met het Spoorpark.

De ruimte heeft een stedelijke uitstraling door de wanden en bouwhoogtes aan het plein.

De hallen krijgen levendige nieuwe bestemmingen met een combinatie van bedrijvigheid (innovatieve

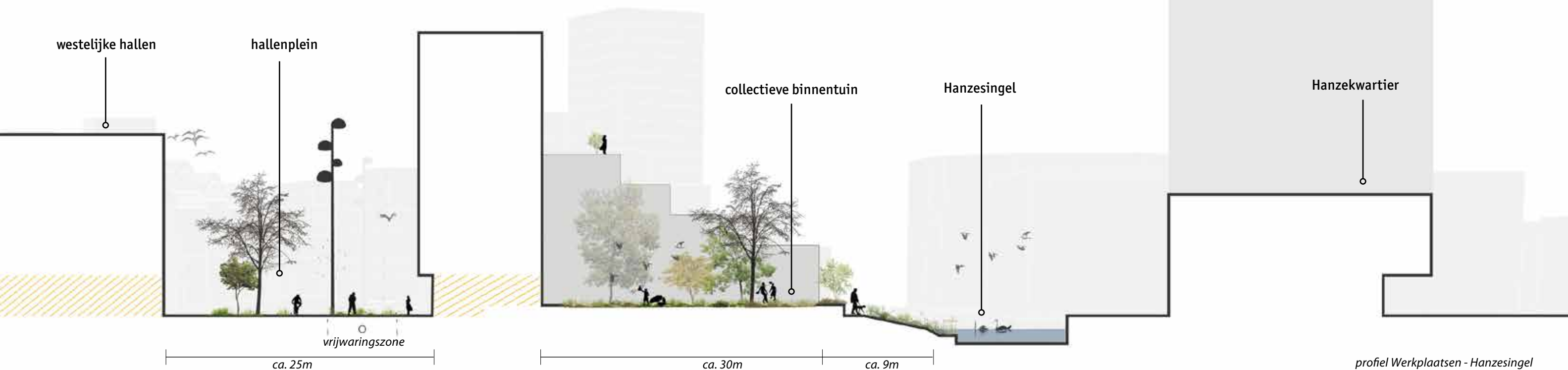
maakbedrijven en creatieve industrie), onderwijs, publieke voorzieningen en horeca. In de grote centrale werkplaats wordt de middelste hal een publieke binnenruimte die verbonden is met het hallenplein. Evenementen vinden plaats in de publieke binnenruimte. Een open plint van de grote centrale werkplaats zorgt voor levendigheid op het hallenplein. Het hallenplein kent een volledig groen deel aan de kant van Lurelui en een wat opener deel voor de hallen. De elementen waarmee het plein ingericht wordt zijn in beide delen dezelfde, de delen gaan vloeiend in elkaar over. Hoge lichtmasten benadrukken de maat en schaal van het plein. Bomen op het plein zorgen voor voldoende schaduw op zomerse dagen. Het hallenplein opent zich richting de groene plek aan het water doordat de bebouwing licht afbuigt. De oost-west fietsroute is gesitueerd aan de zijde van de nieuwbouw en valt samen met de 110 KV buisleiding die onder het gehele plein door loopt. Voor de bevoorrading van de hallen mag bestemmingsverkeer vanuit Lurelui gebruik maken van het fietspad.

Hanzesingel

Langs de Hanzesingel worden groene en toegankelijke oevers gemaakt. De natuurvriendelijke oevers krijgen een flauw talud. De route langs het water en de collectieve groene binnentuinen van de nieuwbouw ligt in het verlengde van het Engelenpad en sluit aan op de structuur van Lurelui. Op de koppen van de nieuwbouw worden nieuwe voetgangersverbindingen richting het Hanzekwartier gerealiseerd.

Spoorpark

Het Spoorpark is gesitueerd langs het spoor en loopt vanaf Lurelui via de Werkplaatsen tot en met District Z. Deze parkzone heeft een ruige en natuurlijke uitstraling. Het Spoorpark is een gecultiveerde wildernis met een variatie aan kruidenruigte, (meerstammige) bomen, grassen, heesters en bloeiende planten. Smalle wandel- en struinpaden maken het Spoorpark toegankelijk en er zijn diverse aanleidingen voor bewegen en sporten. De ruimte achter de hallen is krap, maar ook hier wordt het Spoorpark toegankelijk gemaakt zodat de routes door het Spoorpark alle delen met elkaar verbinden. Ter hoogte van de grote centrale werkplaats (Wartsila-hal) is het mogelijk om vanuit het Spoorpark de middelste publieke hal te betreden. De grotere ruimtes in het Spoorpark op de kop van de hallen worden geactiveerd door een passende programmering in de hallen met horeca of publieke voorzieningen. Aan de oostzijde bij de busbrug is ruimte voor urban sports zoals een skatebaan en bootcamp. Aan de westzijde, naast de fietsverbinding richting de Veerallée en in het verlengde van Lurelui, worden de hallen op de begane grond geopend en verbonden met het Spoorpark.





opbouw op de centrale werkplaats



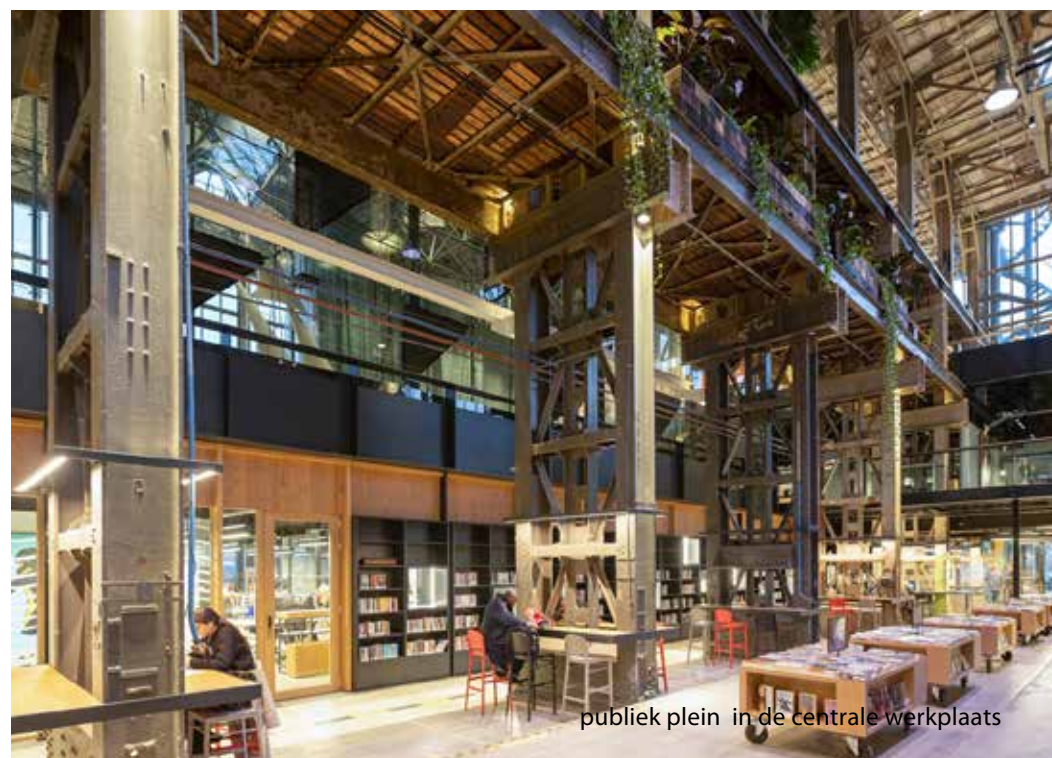
Hallenplein met groen op de kop



circulaire woonbebouwing



opbouw op de centrale werkplaats



publiek plein in de centrale werkplaats



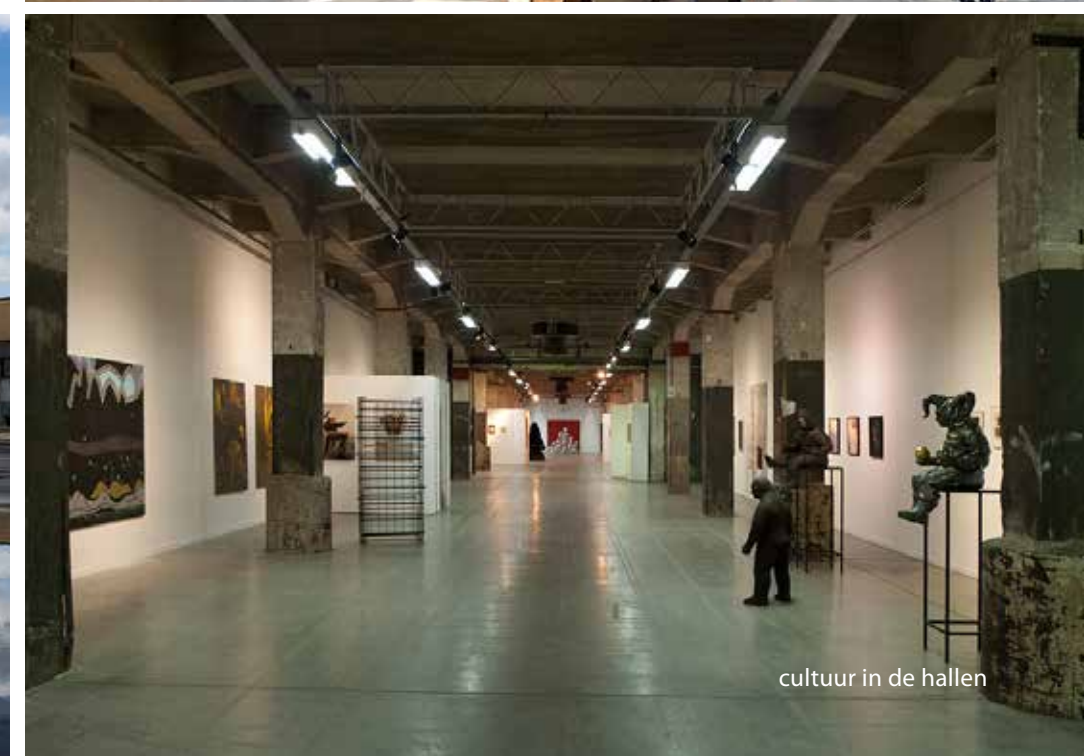
hallen



ateliers



graffiti op hallen



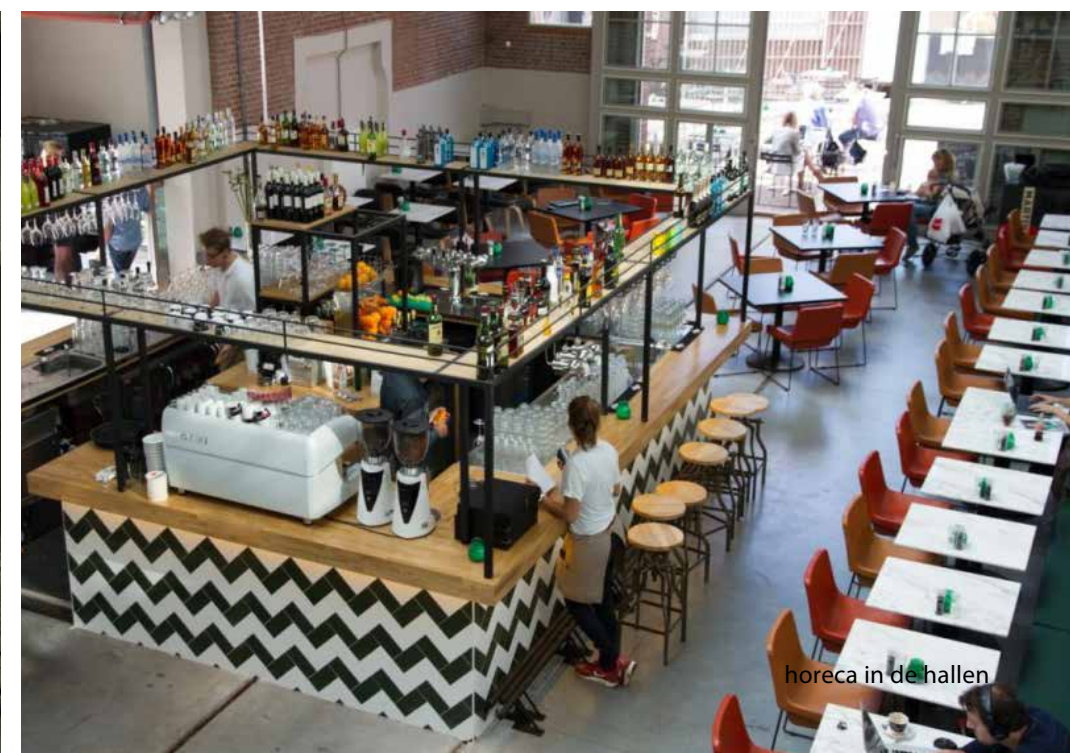
cultuur in de hallen



publiek plein in de centrale werkplaats



werkplekken in de hallen



horeca in de hallen

Zo kan hier een verblijfsplek ontstaan in de luwte van de Werkplaatsen. Om ook akoestisch een aangenaam verblijfsklimaat te maken is een geluidsscherm nodig. Het geluidsscherm wordt geïntegreerd in het groen van het Spoorpark d.m.v een talud. Dit maakt medegebruik voor biodiversiteit (en mogelijk ook sport) mogelijk. Aandachtspunt is de wens om op een aantal plekken de visuele relatie met Lurelui-West te behouden.

10.5 Bebouwing

Hallen

De grote centrale werkplaats (Wartsila-hal) bestaat uit drie grote hallen naast elkaar met het kenmerkende golvende dak. De hal wordt als geheel herontwikkeld, waarbij het middelste deel een publieke en open hal wordt van waaruit de twee naastgelegen hallen worden ontsloten. In de linker- en rechterhal worden extra verdiepingvloeren aangebracht om een mix aan programma te kunnen huisvesten. Aandachtspunt daarbij is dat de constructie van de inbouwvloeren qua draagkracht en installatietechniek in de toekomst ook weer functieverandering mogelijk maakt (flexibiliteit). De publieke hal is verbonden met het hallenplein en het Spoorpark en wordt gebruikt om gezamenlijke activiteiten en evenementen te organiseren.

De andere hallen en bedrijfsgebouwen worden hergebruikt met functies die zoveel mogelijk bij het gebouw passen. Hier vindt geen grootschalige nieuwbouw plaats. In een aantal gebouwen is het mogelijk en gewenst om een extra verdiepingslaag toe te voegen. Belangrijk aandachtspunt bij het geschikt maken van de bebouwing voor nieuwe functies is daglichttoetreding.

Aan de westzijde van de westelijke hal opent de hal zich richting het Spoorpark zodat hier een verblijfsplek kan ontstaan in de luwte van de Werkplaatsen.

Opbouw hallen

Boven het dak van de grote centrale werkplaats (Wartsila-hal) zweeft als het ware een nieuw beeldmerk voor Zwolle. Hier wordt de centrale werkplaats uitgebreid met een spectaculaire toevoeging d.m.v. een opbouw. Het karakteristieke golvende dak van de centrale werkplaats blijft behouden, de nieuwe opbouw wordt hier zwevend boven geplaatst. Het lijnenspel van het golvende dak moet vanuit de hal en vanaf de straat goed beleefbaar blijven. De constructie van de opbouw zorgt voor een minimale aantasting van het golvende dak. Het dak mag wel aangepast worden om meer daglicht in de hallen te brengen. De opbouw heeft een bijzondere iconische waarde vergelijkbaar met de opbouw op het Museum de Fundatie. De opbouw biedt een panorama op de binnenstad en de IJssel en is zichtbaar vanaf het hallenplein en de busbrug. De opbouw is maximaal 19.000 m² bvo en de toegankelijkheid van de opbouw is voorzien vanuit de hallen.

Bebouwing hallenplein-Hanzesingel

Tussen het hallenplein en de Hanzesingel wordt nieuwbouw toegevoegd. Aan de kant van het hallenplein vormt de nieuwbouw een gevarieerde wand aan het plein. De bebouwing heeft wisselende bouwhoogtes van 5 a 9 bouwlagen met een afwisselende architectonische korrel die in breedte varieert. De gemiddelde bouwhoogte is 7 lagen. De plint aan het hallenplein is extra hoog en is geprogrammeerd met werken en voorzieningen. Daarboven komen voornamelijk woningen. Optioneel zijn aan de hallenzijde boven de plint de woonappartementen op de eerste en tweede verdieping om te zetten naar werkfuncties. Dit geeft flexibiliteit wanneer de marktsituatie verandert.

Aan de Hanzesingel richten de gebouwen zich op de zonnige zijde van de groene singel. De groenzone langs de singel wordt doorgetrokken in de binnentuinen van de bebouwing. De gebouwen zijn gesitueerd op een deels hoger gelegen maaiveld waardoor de binnentuin ongeveer één meter hoger ligt dan de openbare groenzone. Dit hoogteverschil is tevens de overgang tussen openbaar gebied en de collectieve tuinen. De woningen aan de Hanzesingel richten zich op het groen en de zon, met terrassen aflopend richting het water. De bouwhoogte aan de zijde van de Hanzesingel varieert tussen de 2 a 5 lagen. De gemiddelde bouwhoogte is 4 lagen. De bebouwing wordt twee keer onderbroken voor een verbinding tussen de singel en het hallenplein.

De gebouwen kunnen nog op verschillende wijzen uitgewerkt worden. De uiterste rooilijn is bepaald, daarbinnen kunnen de rooilijnen nog variëren. Kleine rooilijnsprongen binnen het bouwveld zorgen voor een afwisselend beeld. Gebouwen hebben een ruig en industrieel karakter passend bij de hallen.

Driehoekig gebouw

Aan de westelijke zijde van het hallenplein staat het bestaande driehoekige kantoorpand van Persan Vastgoed. Er wordt sloop-nieuwbouw onderzocht door Persan Vastgoed.

10.6 Ruimtelijke randvoorwaarden

De beschreven ruimtelijke ambities zijn samengevat in ruimtelijke randvoorwaarden. De randvoorwaarden zijn per deelgebied weergegeven en hebben een sterke samenhang met de andere deelgebieden. Op pagina 82 is de overzichtstekening te zien. De ruimtelijke randvoorwaarden zijn een hard toetsingskader voor de verdere ontwikkeling.

Korrel

- Gebouwen sluiten qua maat en schaal aan op de industriële bestaande bebouwing.
- De wand langs het Hallenplein is opgebouwd uit afzonderlijke grote korrel, die zichtbaar in breedte verschillen.
- Gebouwen zijn gevarieerd en afzonderlijk herkenbaar, de architectonische korrel kent variatie in grootte, hoogte, materiaal en beeldtaal.

Plinten

- Gebouwen worden ontworpen met een mix aan functies in de plint.
- Alle gebouwen hebben een open en transparante plint aan het plein.
- Het programma in de plint aan het plein draagt bij aan de levendigheid.
- De plint aan het plein heeft een extra hoge verdiepingshoogte van 4,5 meter.
- Alle plinten zijn georiënteerd op openbaar gebied.
- Kleine rooilijnsprongen zorgen voor een afwisselend beeld op maaiveld.

Bouwhoogtes

- De bouwhoogtes aan het hallenplein hebben een afwisselende bouwhoogte van 5 a 9 bouwlagen. De gemiddelde bouwhoogte is 7 lagen.
- Er moet voldoende variatie zijn binnen de aangegeven bouwhoogtes. De bouwhoogte mag niet overal de gemiddelde bouwhoogte zijn.
- De bouwhoogtes aan de zijde van de Hanzesingel hebben een afwisselende bouwhoogte van 2 a 5 lagen. De gemiddelde bouwhoogte is 4 lagen.
- De bouwhoogte aan de zijde van de Hanzesingel loopt af richting het water. De trapsgewijze bouwvorm wordt ingezet voor zongerichte dakterrassen.
- Op de kop van de bebouwing richting de groene plek aan het water is de bouwhoogte 4 lagen (om de schaduwwerking te beperken).
- Setbacks worden ingezet om onderscheid te maken tussen de gebouwen.

Collectieve tuinen

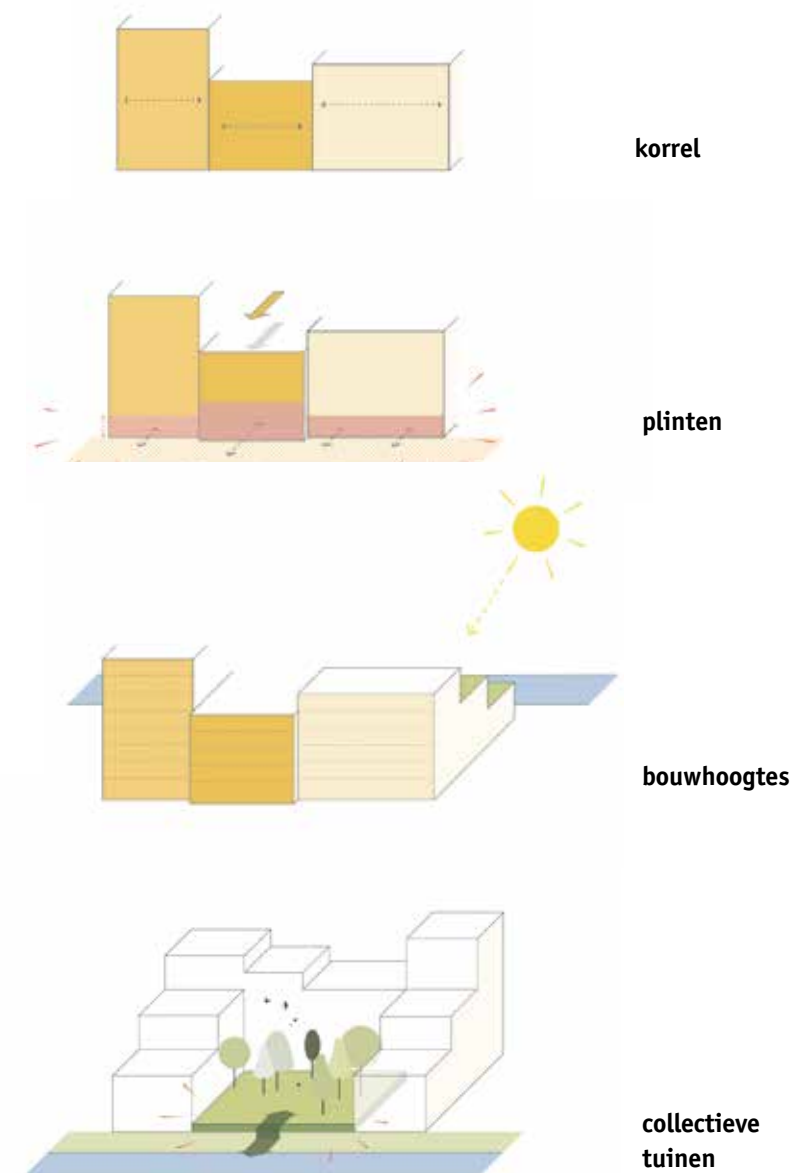
- De gebouwen hebben collectieve groene tuinen die verbonden zijn met het water.
- De collectieve tuinen hebben een verhoogd maaiveld.
- De collectieve tuinen dragen bij aan de biodiversiteit, klimaatbestendigheid en hebben een grote belevingswaarde vanaf de waterzijde.

Programmamix

- Het programma heeft een centrumstedelijk en gevarieerd karakter en zorgt de hele dag rond voor levendigheid.
- De bestaande hallen en bedrijfsgebouwen worden hergebruikt met nieuwe werkfuncties, aangevuld met onderwijs, horeca en publieksfuncties waarbij ontmoeting en interactie wordt gestimuleerd. Het driehoekige kantoorpand van Persan Vastgoed wordt getransformeerd naar een wooncomplex.
- De nieuwbouw bestaat uit gemengde gebouwen met woonappartementen en in de plinten aan het hallenplein kleinschalige voorzieningen en werkfuncties.

Architectuur nieuwbouw

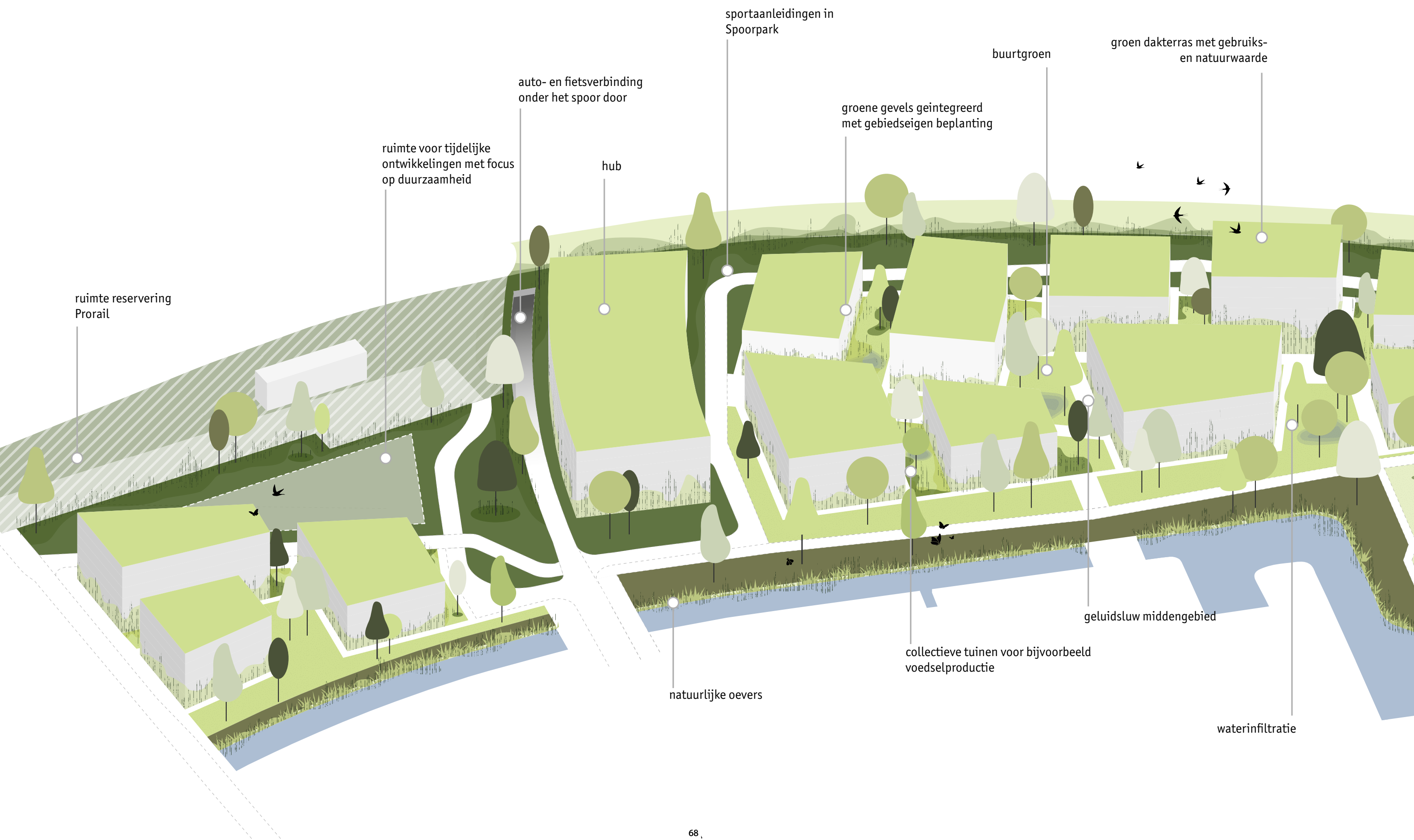
- Gebouwen hebben een ruig en industrieel karakter passend bij de hallen.
- Gebouwen hebben een heldere vormgeving en materiaalgebruik.
- Er wordt gebruik gemaakt van biobased materialen of andere materialen met een lage CO2 impact.
- Uitgangspunt zijn materialen die tijdloos, hoogwaardig en bijzonder duurzaam zijn.
- Hoge mate van plastic in de gevels op niveau van het gebouw en op niveau van de detaillering.
- Buitenruimtes zorgen voor extra plastic in de gevels.



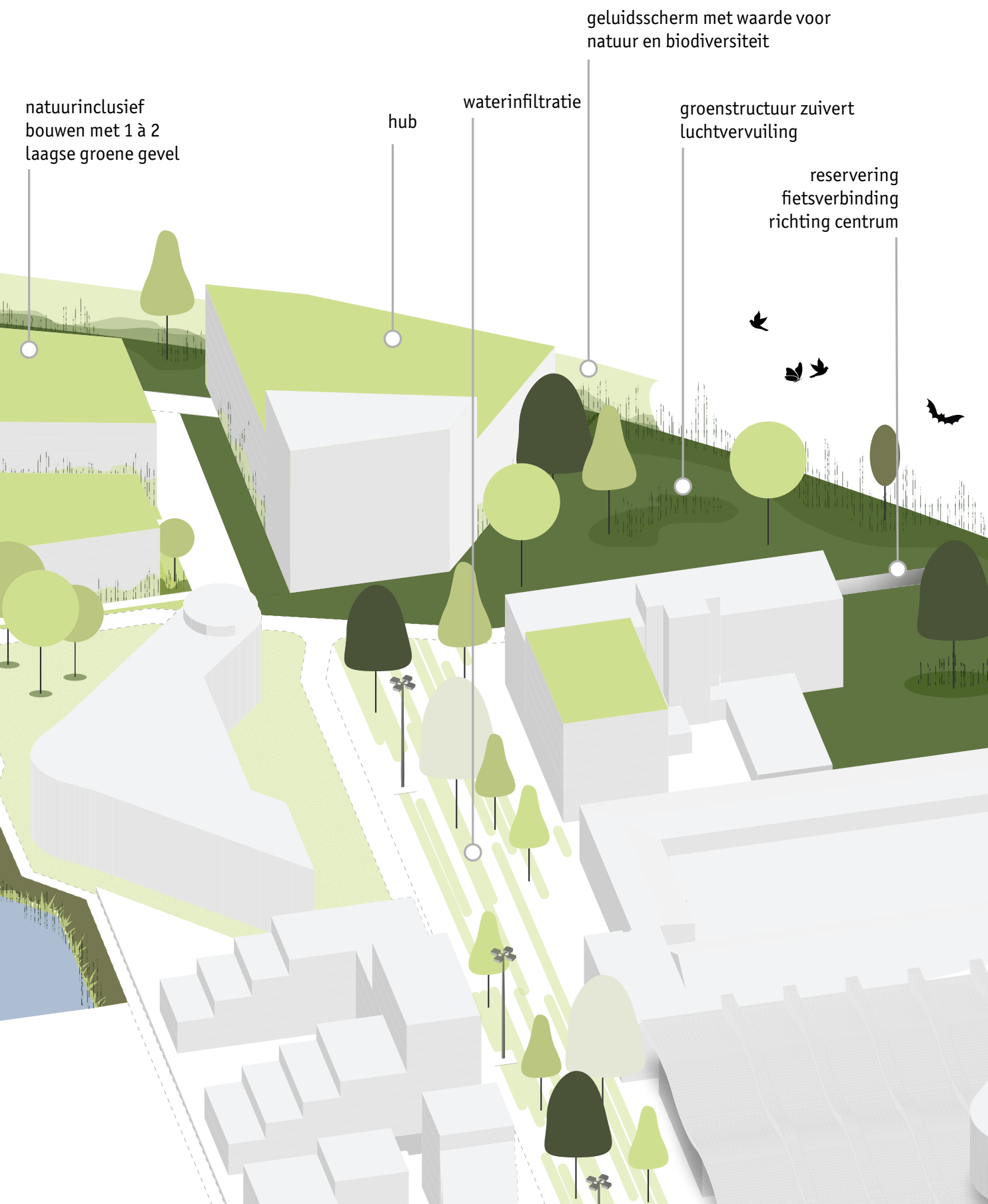




Hallenplein



11. LURELUI



In dit hoofdstuk wordt de beeldkwaliteit van Lurelui beschreven. In dit beeldkwaliteitplan wordt het toekomstperspectief van Lurelui nader uitgewerkt tot concrete kaders, richtlijnen en ruimtelijke randvoorwaarden. De verdere uitwerkingen voor de ontwikkeling van dit deelgebied zullen hieraan worden getoetst. Specifiek worden de ambities voor duurzaamheid, het programma, de buitenruimte en de bebouwing concreet gemaakt. Voor de buitenruimte en de bebouwing worden onder meer richtlijnen voor de beeldkwaliteit opgetekend en beschreven. De keuzes die zijn gemaakt voor de beeldkwaliteit komen vanzelfsprekend voort uit de ambities die eerder in deze NvU zijn beschreven.

11.1 Lurelui in het kort

Lurelui is gelegen in de luwte van de meer stedelijke deelgebieden District Z en de Werkplaatsen. De naam Lurelui verwijst naar het voormalige tuinbouwgebied De Lure. Dit deelgebied is voornamelijk een woongebied. De woningen krijgen een grote mate van diversiteit zodat diverse doelgroepen hier kunnen wonen. Ook is er ruimte voor alternatieve woonvormen en ontwikkelwijken. Lurelui is opgespannen tussen het Spoorpark en de Hanzesingel en heeft een interieur met hoogwaardige en groene tuinen. De tuinen van Lurelui verbinden het Spoorpark met de Hanzesingel. De tuinen van Lurelui en de Hanzesingel zijn volledig autovrij. Zo kan je vanuit Lurelui naar de Werkplaatsen, het Hanzekwartier of District Z wandelen en fietsen zonder een auto tegen te komen. De tuinen van Lurelui hebben een groene inrichting die doorgezet wordt in de gevels van de bebouwing. Auto's worden net als in de rest van de Spoorzone op afstand geparkeerd in hubs. In Lurelui zijn twee hubs gesitueerd waar naast autoparkeren ook andere functies een plek krijgen. De hubs worden ontsloten via een smalle rijbaan in de zone van het Spoorpark. In het deel van Lurelui ten zuiden van de Koggetunnel is ten westen van het fietspad een reservering gemaakt voor tijdelijke invullingen met bijvoorbeeld circulair werken, flex wonen of tijdelijk parkeren.

11.2 Duurzaamheidsambities

In hoofdstuk 5 zijn de duurzaamheidsambities voor het gehele plangebied benoemd. In Lurelui wordt specifiek ingezet op natuurinclusiviteit en biodiversiteit, gezondheid en crossovers.

In Lurelui wordt de groen- en waterstructuur gevormd door het Spoorpark en de Hanzelaan. In het Spoorpark wordt de biodiversiteit vergroot door het toevoegen van klimaatbestendige gebiedseigen beplanting met struweel (vegetatie van struiken van 1 tot 5 meter hoog). Onder andere klimop, vuurdoorn, liguster, meidoorn of sleedoorn dienen als schuilplaats voor bijvoorbeeld huismussen. In het Spoorpark is naast het groen ook ruimte voor waterberging en infiltratie van regenwater. Het Spoorpark wordt met zo min mogelijk verharding ingericht, alleen de wandelroutes en de smalle rijbaan zijn verhard of halfverhard. De Hanzesingel is onderdeel van de groenstructuur in de Spoorzone. Aan de Hanzesingel worden groene en natuurvriendelijke oevers toegevoegd die kansen bieden voor waterhoen, meerkoet, fuut en vissoorten. In het gebied tussen de Hanzesingel en het Spoorpark ontstaan de tuinen van Lurelui. De tuinen bieden veel ruimte aan een groene invulling (waaronder ook moestuinen) die in samenspraak met bewoners wordt ontworpen. De tuinen van Lurelui dragen bij aan de biodiversiteit, klimaatbestendigheid en hebben een grote belevingswaarde.



Ook de bebouwing in Lurelui draagt bij de robuuste groenstructuur door natuurinclusief te bouwen. Alle gebouwen hebben een deels groene gevel waarbij het groene maaiveld doorgezet wordt in de bebouwing. De plinten worden begroeid met klimplanten vanuit de volle grond. In de gebouwen worden tevens diervriendelijke voorzieningen opgenomen voor doelsoorten als de huismus, gierzwaluw, zwarte roodstaart en vleermuissoorten. Zo wordt het leefgebied voor planten en dieren vergroot.

Het bestaande helofytenfilter in Lurelui moet op een andere plek worden ingepast, bijvoorbeeld in Lurelui zuid, ten westen van het driehoekige gebouw of ten noorden van de noordelijke mobiliteitshub.

11.3 Programma

In Lurelui is in totaal ruimte voor circa 500 a 600 woningen, 4500 m2 werken en 5200 m2 voorzieningen. In Lurelui wordt hoofdzakelijk gewoond. De (kleinschalige) werkruimtes en voorzieningen bevinden zich op de begane grond van de gebouwen en in de mobiliteitshubs.

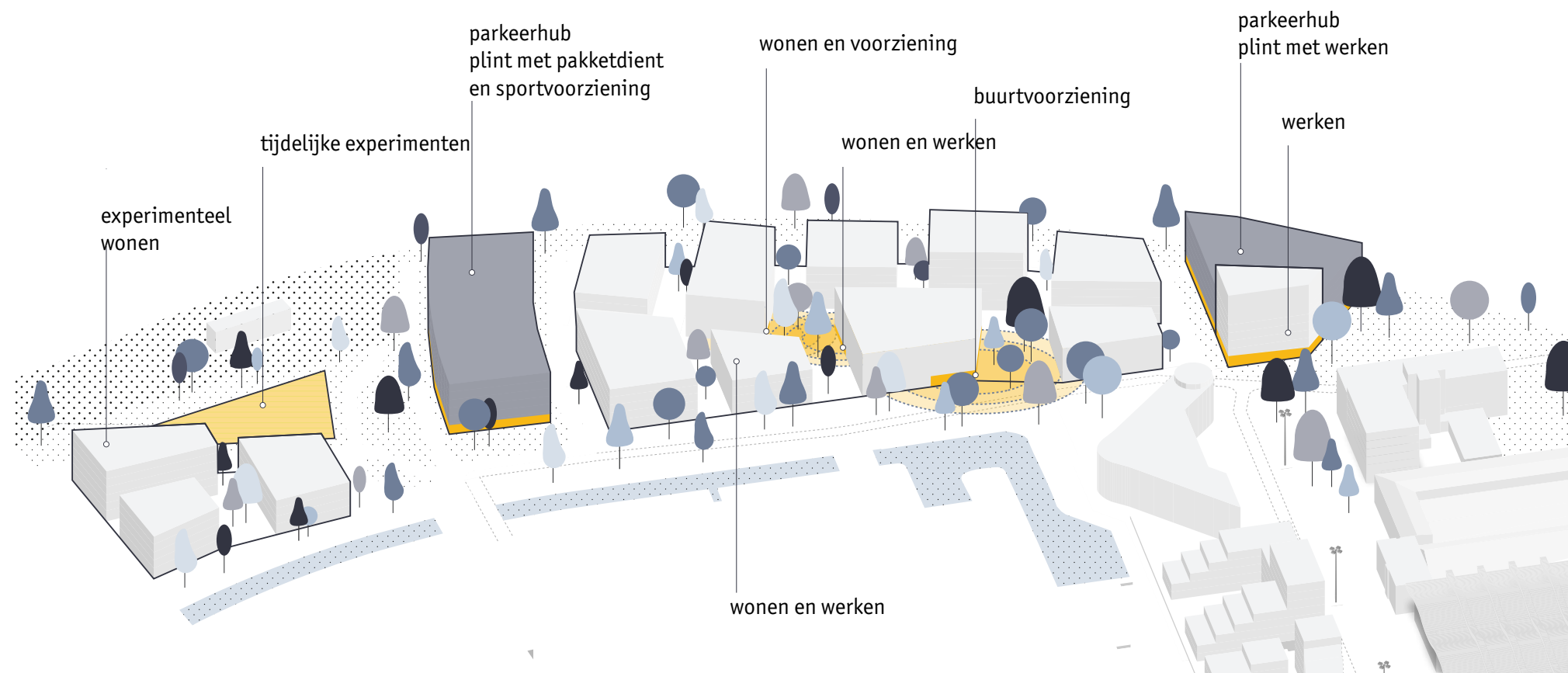
Het woonprogramma in Lurelui biedt een variatie aan woonappartementen voor verschillende doelgroepen. Voor het totale plangebied geldt de Zwolse differentiatie naar 30% goedkope, 40% middeldure en 30% dure woningen, per deelgebied kunnen de verhoudingen verschillen. In principe kent elke woonontwikkeling een differentiatie naar doelgroepen zodat er inclusieve woongemeenschappen ontstaan; maar er kunnen variaties bestaan tussen de gebouwen.

In Lurelui is ruimte voor woon-zorg vormen en alternatieve woonvormen. Het collectieve wooninitiatief Kattegat Wonen krijgt een permanente plek aan de Hanzesingel in het deel ten zuiden van de Koggetunnel. Hier kunnen zij hun eigen woonvorm ontwikkelen.

Op de begane grond is ruimte voor werkfuncties (kantoren, atelierruimtes) en/of voorzieningen (buurtvoorzieningen, maatschappelijke voorzieningen). Het precieze programma voor maatschappelijke voorzieningen (zoals eerstelijnszorg, kinderopvang, basisonderwijs, GGZ) wordt door de gemeente en NS nader bepaald voorafgaand aan de ontwikkeltenders.

Verder hebben de gebouwen allemaal een gemeenschappelijke crossover ruimte die een bijdrage levert aan de sociale cohesie in de buurt. De ruimte kan zowel binnen als buiten worden gesitueerd. Te denken valt aan een werkplek voor ZZP'ers, een atelierruimte, een dakterras, een dakakker, een moestuin of een galerie of woonkamer voor de buurt.

In Lurelui zijn twee van de mobiliteitshubs die bij het plangebied horen gesitueerd. In deze hubs dient iedere gebruiker (bewoner, werknemer, bezoeker) de auto te parkeren. Maar het is tevens de plek waar elektrische deelauto's, deelfietsen, deelsteps en deelscooters te vinden zijn. Een hub is een levendige plek waar naast mobiliteitsvoorzieningen ook werkfuncties en/of buurtvoorzieningen gesitueerd zijn. Bij werkfuncties gaat het dan bijvoorbeeld om een bedrijfsverzamelgebouw of ateliers. De hub op de kop van het hallenplein is daar een goede plek voor. Bij buurtvoorzieningen gaat het bijvoorbeeld om een pakketpunt, fitness, apotheek, huisarts, fietsenmaker, buurtcentrum of iets vergelijkbaars zijn.



11.4 Buitenruimte

De buitenruimte van Lurelui bestaat uit drie onderdelen: het Spoorpark, de Hanzesingel en de tuinen van Lurelui waarin op verschillende wijze het groene karakter van Lurelui tot uiting komt. In de tuinen van Lurelui, tussen het Spoorpark en de Hanzesingel, ontstaat een interieur met kleinschalige groene ruimtes die door de bewoners zelf ingevuld kunnen worden. Het groen draagt bij aan de intieme sfeer door het gebruik van veel opgaand en weelderig groen.

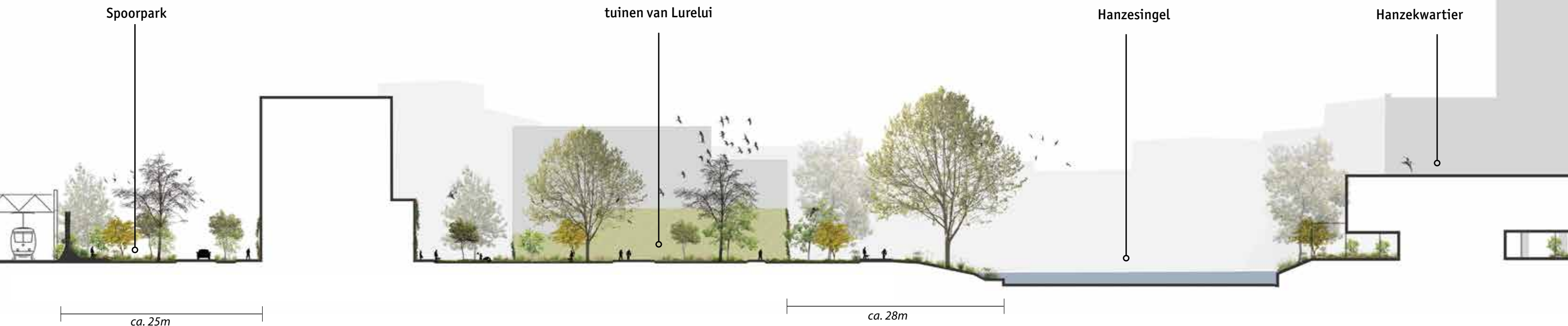
Spoorpark

Het Spoorpark is gesitueerd langs het spoor en loopt vanaf Lurelui via de Werkplaatsen tot en met District Z. Deze parkzone heeft een ruige en natuurlijke uitstraling. Het Spoorpark is een gecultiveerde wildernis met een variatie aan kruidenruigte, (meerstammige) bomen, grassen, heesters en bloeiende planten. Een smal wandelpad maakt het Spoorpark toegankelijk en er zijn aanleidingen aanwezig om te bewegen en te sporten. In de bocht van het spoor komt een nieuwe fiets- en voetgangerstunnel richting de Veerallee. Via de nieuwe tunnel en de Koggetunnel wordt het Spoorpark verbonden met het Spoorpark in het deelgebied Lurelui ten westen van het spoor. De fiets- en voetgangerstunnel moet een aantrekkelijke en sociaal veilige route worden tussen de Spoorzone en de binnenstad, de IJsselhallen en verder. Aan het ontwerp van de tunnel worden nog nadere eisen gesteld ten aanzien van de breedte, de verlichting en de beeldkwaliteit. De exacte ligging van de tunnel moet nog nader onderzocht worden.

Ter hoogte van Lurelui is er een geluidscherm nodig in het Spoorpark. Het geluidscherm moet een vanzelfsprekend onderdeel worden van het Spoorpark waarbij het groen begroeide scherm een verticale doorzetting is van het Spoorpark. Het geluidscherm kan aanleiding zijn om sportelementen zoals een klimmuur of halfpipe toe te voegen. De hubs in Lurelui sluiten met groene gevels aan op het Spoorpark.

Hanzesingel

Langs de Hanzesingel worden groene en toegankelijke oevers gemaakt. De natuurvriendelijke oevers krijgen een flauw talud. Langs de brede Hanzesingel is in de noord-zuid richting een fietspad gesitueerd die de IJssel verbindt met de Spoorzone en de fietstunnel richting de Veerallee. In het zuidelijke deel van Lurelui buigt het fietspad af van de Hanzesingel en ligt er alleen een wandelroute langs de singel. De woningen langs de Hanzesingel geven de singel een informeel karakter.





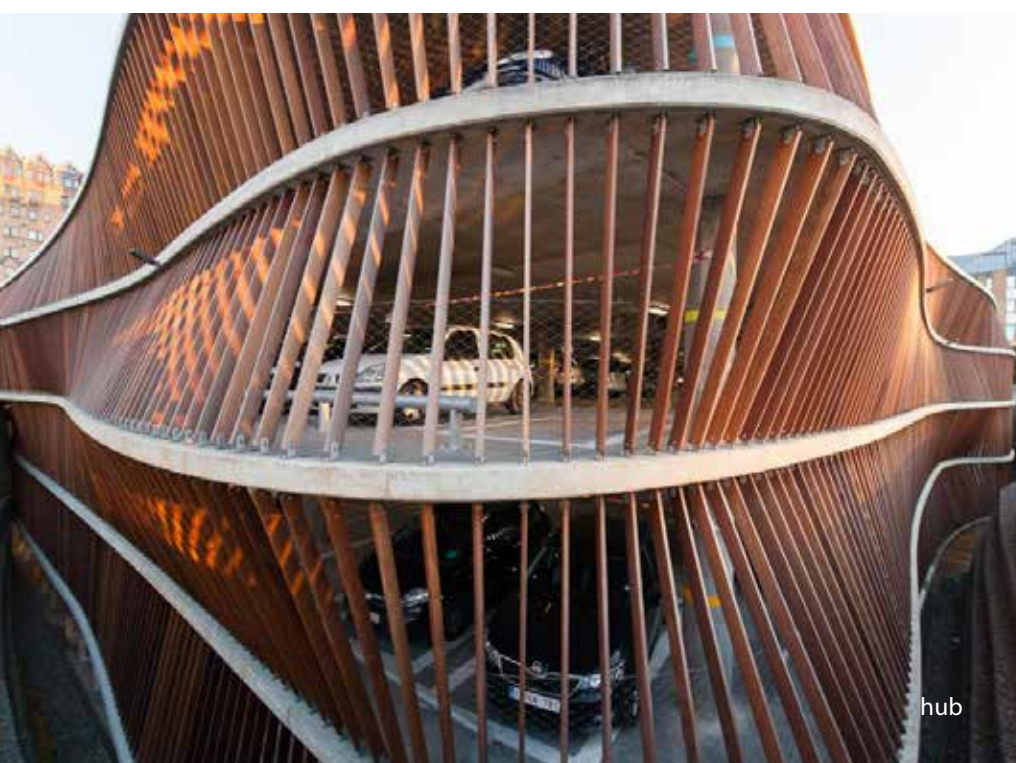
tuinen van Lurelui



buurtplein



buurtplein



hub



groene gevel



tuinen van Lurelui



tuinen van Lurelui



groene gevel vanaf maaiveld





groene gevel vanaf maaiveld



moestuin



pluktuin

De tuinen van Lurelui

De tuinen van Lurelui zijn opgespannen tussen de Hanzesingel en het Spoorpark. Een dubbele rij bebouwing maakt het mogelijk om een interieur te maken met een eigen sfeer. Vanuit de twee hubs is er een directe verbinding met het binnengebied van Lurelui. Aan de verbinding tussen de hubs zijn twee groene pleinen gelegen. De pleinen hebben een betekenis voor de buurt en worden vormgegeven in co-creatie met de bewoners. De ruimtes tussen de bebouwing hebben een relatie met het Spoorpark en de Hanzesingel en worden betrokken bij de aangrenzende woningen door het maken van gemeenschappelijke tuinen, die ingericht kunnen worden als bijvoorbeeld moestuin, pluktuin of speeltuin.

11.5 Bebouwing

Gemengde woongebouwen

De gebouwen sluiten aan op de omgeving met afwisselende bouwhoogtes van 4 a 7 bouwlagen. De gemiddelde bouwhoogte is 5 lagen.

Alle gebouwen hebben een deels groene gevel waarbij het groene maaiveld doorgezet wordt in de bebouwing met klimplanten. Een gebouw heeft of een geheel groene plint van 1 a 2 bouwlagen of rondom groene elementen over een deel van de gevel. Daarbij wordt rekening gehouden met de bezonning. Het beplantingsplan voor de begroeiing van de gevels wordt mee ontworpen met de bebouwing en er wordt rekening gehouden met een afwisselend zomer- en winterbeeld.

De gemengde woongebouwen in Lurelui staan aan het Spoorpark of aan de Hanzesingel. De gebouwen langs het Spoorpark hebben een verspringende rooilijn. Tussen de locaties ten noorden en ten zuiden van de Koggetunnel kunnen de gebouwen nog op verschillende wijzen uitgewerkt worden. De uiterste rooilijn is bepaald, daarbinnen kunnen de rooilijnen nog variëren. Kleine rooilijnsprongen binnen het bouwveld zorgen voor een afwisselend beeld.

Gebouwen zijn gevarieerd en variëren in beeldtaal. Er wordt gebruik gemaakt van natuurlijke terughoudende kleuren en materialen. De plint van de gevels is begroeid en de gevels onder de groene begroeiing zijn zo ontworpen dat ze ook zonder begroeiing, bijvoorbeeld in de beginjaren en in de winter, een fraaie gevel opleveren.

Reservering tijdelijkheid Lurelui-zuid

In het deel ten zuiden van de Koggetunnel (Lurelui-zuid) is ten westen van het fietspad een reservering voor tijdelijke initiatieven gemaakt. De initiatieven moeten een bijdrage leveren aan circulariteit. Te denken valt aan flex wonen, flex werken of circulair werken. De tijdelijke functies moeten bijdragen aan het groene beeld van Lurelui door een groene inrichting van het terrein.

Mobiliteitshubs

De hub naast de Koggetunnel vormt qua exacte locatie en omvang nog een uit te werken ontwerpogave. Deze ontwerpogave heeft een relatie met de opgave voor een hub in Lurelui-west aan de andere zijde van de Koggetunnel. Beide hubs dienen in maat en schaal op elkaar te zijn afgestemd. Voor de hubs wordt onderzocht in hoeverre deze bij kunnen dragen aan energieopwekking door middel van zonnepanelen, en welke functie de hub kan vervullen als bufferbatterij door energie van de zonnepanelen in de hele buurt op te slaan in de elektrische auto's en grote batterijen. De gevels van de hubs sluiten aan op het groene Spoorpark.



profiel Koggetunnel

11.6 Ruimtelijke randvoorwaarden

De beschreven ruimtelijke ambities zijn samengevat in ruimtelijke randvoorwaarden. De randvoorwaarden zijn per deelgebied weergegeven en hebben een sterke samenhang met de andere deelgebieden. Op pagina 82 is de overzichtstekening te zien. De ruimtelijke randvoorwaarden zijn een hard toetsingskader voor de verdere ontwikkeling.

Natuurinclusieve en groene gebouwen

- Alle gebouwen hebben een deels groene gevel waarbij het groene maaiveld doorgezet wordt in de bebouwing.
- Het groen draagt bij aan de biodiversiteit, klimaatbestendigheid en heeft een grote belevingswaarde.
- In de gebouwen worden diervriendelijke voorzieningen opgenomen zoals bijvoorbeeld zwaluwkasten.
- Een gebouw heeft of een geheel groene plint van 1 a 2 bouwlagen of rondom groene elementen over de gehele gevel.
- Alleen de open transparante delen zijn een uitzondering bij de gebouwen met een geheel groene plint.
- De plinten worden begroeid door klimplanten vanuit de volle grond op maaiveld.
- Het beplantingsplan voor de begroeiing van de gevels wordt mee ontworpen met de bebouwing. Er wordt rekening gehouden met een afwisselend zomer- en winterbeeld, en met het beheer.

Plinten

- Gebouwen hebben een groene en transparante gevel als plint.
- De groene plinten zijn afwisselend 1 a 2 lagen hoog.
- Alle plinten zijn alzijdig georiënteerd op openbaar gebied.
- De plint heeft een extra hoge verdiepingshoogte van minimaal 3,5 meter.
- Ieder gebouw heeft een werk- of voorzieningenprogramma in de plint en draagt bij aan de levendigheid op straat.

Crossovers

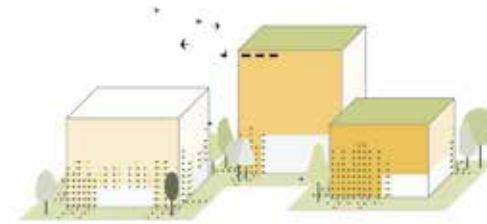
- Gebouwen hebben allemaal een gemeenschappelijke crossover ruimte die een bijdrage levert aan de sociale cohesie in de buurt.
- De crossover functie kan binnen of buiten worden gesitueerd.
- Het doel is dat er een variatie in crossovers ontstaat op gebiedsniveau.

Bouwhoogtes

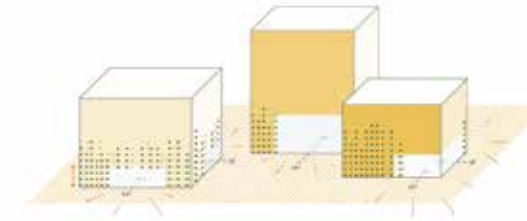
- De stedelijke bouwhoogtes sluiten aan op de omgeving met afwisselende bouwhoogtes van 4 a 7 bouwlagen. De gemiddelde bouwhoogte is 5 lagen.
- Er moet voldoende variatie zijn binnen de aangegeven bouwhoogtes. De bouwhoogte mag niet overal de gemiddelde bouwhoogte zijn.
- Bij het bepalen van de bouwhoogtes wordt rekening gehouden met de bezonning/schaduw in de collectieve tuinen.
- Setbacks worden ingezet om dakterrassen te maken.

Architectuur

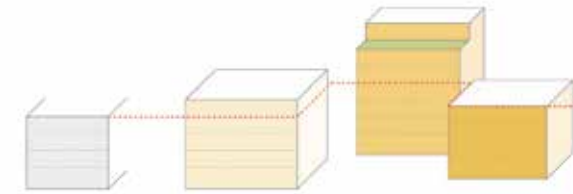
- Gebouwen zijn gevarieerd en afzonderlijk herkenbaar en variëren in grootte, hoogte, materiaal en beeldtaal.
- Er wordt gebruik gemaakt van natuurlijke terughoudende kleuren en materialen.
- Uitgangspunt zijn materialen die tijdloos, hoogwaardig en bijzonder duurzaam zijn.
- De gevels onder de groene begroeiing zijn zo ontworpen dat ze ook zonder begroeiing, bijvoorbeeld in de beginjaren en in de winter, een fraaie gevel opleveren.
- Er wordt zoveel mogelijk circulair en met biobased materialen gebouwd.
- Private of collectieve buitenruimtes zorgen voor extra plastic in de gevels.



natuurinclusieve en groene gebouwen



plinten



bouwhoogtes







1

2

1

2

2-3

2-3

1

2

12. ONTWIKKELSTRATEGIE

In dit hoofdstuk wordt de ontwikkelstrategie beschreven. De ontwikkelstrategie gaat over de wijze waarop alle ambities voor het plangebied (District Z, Werkplaatsen en Lurelui) gerealiseerd gaan worden. Als prominent onderdeel van de nieuwe Spoorzone maakt het deel uit van het nieuwe centrumgebied van Zwolle met de focus op innovatie. Het plangebied omvat straks een volwaardig stationsgebied, een nieuwe stedelijke hotspot en een nieuwe stedelijke woonbuurt.

12.1 Duurzaam transformeren

De ontwikkelstrategie gaat in de eerste plaats over de organisatie ervan – over rollen en verantwoordelijkheden. Natuurlijk van NS als grondeigenaar en van de gemeente als regisseur van stadsontwikkelingen. Maar ook over de inbreng van kennis en expertise van investeerders, bewoners, ondernemers en andere betrokkenen. Daarnaast komt in de ontwikkelstrategie het tijdsaspect (planning en fasering), de financiële dimensie en het bewaken van de gewenste kwaliteit aan bod.

Het begint allemaal bij het vaststellen van deze Nota van Uitgangspunten (NvU) door de gemeenteraad van Zwolle en de directie van NS. Dat betekent dat gemeente en NS inzetten op een duurzame transformatie van een verouderd en extensief gebruikt terrein naar een nieuw stuk stad waar op een eigentijdse manier wordt gewoond, geleefd en gewerkt. Bij dat bewuste kiezen gaat het om het omarmen van de hoge ambities op het gebied van een nieuwe identiteit, een hoogstedelijke verdichting en verlevendiging van het gebied, hergebruik van het hallencomplex, gezonde verstedelijking, klimaatvriendelijkheid en een vernieuwend mobiliteitsconcept.

De opgave voor de ontwikkelstrategie is om deze hoge ambities tot rendabele business cases te brengen. De uitdagingen zijn groot. Het plan moet dusdanig flexibel zijn om door meerdere economische cycli heen te kunnen ontwikkelen. Het innovatieve werkprogramma is omvangrijk maar gaat wel uit van een onzeker groeiscenario. Het parkeren op afstand is ambitieus maar vraagt ook om flexibiliteit in het maken van teveel of te weinig parkeerplaatsen. Programmaonderdelen van derden waar de gemeente en NS afhankelijk van zijn moeten toch gerealiseerd worden. Huurstromen moeten overeind blijven want de kosten zijn hoog. Nieuwbouw moet tegelijkertijd gerealiseerd worden zonder dat de milieucontouren van de huidige huurders dit frustreren.

12.2 NvU als kaderstellend document

Het Ontwikkelkader Spoorzone stelt de kaders voor de ontwikkeling van de gehele Spoorzone. Deze NvU is een nadere uitwerking van het Ontwikkelkader voor de deelgebieden District Z, Werkplaatsen en Lurelui (aan de zuid- en oostzijde van het spoor). De NvU is opgesteld binnen de richtlijnen van het Ontwikkelkader en geeft een nadere detaillering op alle relevante thema's.

Van belang is dat de NvU gedragen wordt door NS als grondeigenaar en de gemeente als hoeder van het publieke belang (en mede-grondeigenaar). De NvU schetst het gezamenlijke toekomstbeeld voor het plangebied en biedt ruimtelijke en functionele kaders waarbinnen initiatieven en ontwikkelingen plaats dienen te vinden. Het benoemt daarbij de structurerende elementen voor openbare ruimte, bebouwing, mobiliteit en duurzaamheid. De NvU geeft richtlijnen voor de na te streven beeldkwaliteit van architectuur en openbare ruimte op straat- en bouwblokniveau in de betreffende deelgebieden.

De NvU zal na vaststelling door NS en gemeente worden gebruikt als het toetsingskader voor initiatieven vanuit de markt (naast overige voorwaarden zoals het Ontwikkelkader Spoorzone en de tenderrichtlijnen).

Daarnaast zal de NvU de onderlegger zijn voor de te volgen ruimtelijke ordeningsprocedures. Hierbij is sprake van een iteratief proces waarbij de uitontwikkeling van (een) deelgebied van invloed zal zijn op de ontwikkeling van het naastgelegen deelgebied. Dit betekent dus ook dat het bewaken van de NvU een taak is die blijft en behoort bij NS als grondeigenaar. NS doet dit in overleg met de gemeente. Daartoe zal NS samen met de gemeente een anterieure werkingsovereenkomst afsluiten die toeziet op handhaving en uitvoering van de integraliteit van deze NvU.

12.3 Ontwikkelen in de tijd – fasegewijze transformatie

Het uitvoeren van deze NvU vraagt om een ontwikkelproces van vele jaren: een tijdsspanne waarin zich ongetwijfeld nog onbekende marktontwikkelingen zullen voordoen die vragen om een bepaalde mate van flexibiliteit. Naast de economische conjunctuur kunnen we ook te maken krijgen met nieuwe doelgroepen en innovaties in concepten, mobiliteitstoepassingen, circulaire systemen en duurzame energie. Het programma is nog niet omgezet naar concrete invullingen en sommige onderdelen (zoals het innovatieve werkprogramma en bepaalde voorzieningen) zijn afhankelijk van derden. Dit vraagt om een fasegewijze transformatie en een ontwikkelstrategie die kan meebewegen in de tijd.

Gekozen is voor een heldere fasering in tijd en een flexibele gebiedsontwikkeling binnen de gestelde kaders van de NvU. De huidige bebouwing blijft behouden. Om te kunnen ontwikkelen in de tijd is gekozen voor een stedenbouwkundige opzet met een heldere structuur – een ruimtelijk raamwerk – waarbinnen ruime samenhangende ontwikkelvlekken zijn benoemd. Het ruimtelijke raamwerk wordt met deze NvU vastgelegd, evenals de beeldkwaliteit. Maar de verdere invulling en uitwerking is flexibel. De indeling van het gebied is dusdanig dat de aanleg van de openbare groenstructuur en de infrastructuur eenvoudig kan meelopen met de ontwikkeling van de deelgebieden.

Er lijken in het gebied weinig belemmeringen te bestaan voor een voortvarend ontwikkelproces. Vanzelfsprekend heeft NS te maken met lopende huurcontracten van zittende bedrijven waardoor niet alle kavels per direct in te zetten zijn voor herontwikkeling. De situering van beschikbare kavels is echter zodanig dat de fasering goed in samenhangende ontwikkelomgevingen van ruime omvang te realiseren valt.

In kaart staat de mogelijke fasering weergegeven. Grofweg wordt uitgegaan van drie ontwikkelfasen. Daarbinnen vindt natuurlijk verdere fasering plaats.

1. Waar mogelijk zal NS het terrein van de Werkplaatsen openstellen en de eerste aanzetten doen in de ontwikkeling van de groenstructuur. NS zet in op een zo spoedig mogelijke nieuwe invulling van de bestaande gebouwen – passend bij de gewenste identiteit. In geval van de gewenste hotspots (ontmoetingsfuncties) betreft dit vanaf het begin een meer publieksgerichte invulling. Uiteindelijk wordt voor alle bestaande bouw gezocht naar (bij de gewenste identiteit passende) initiatiefnemers die hierbij – in samenspraak met eigenaar NS – ook een bepaalde mate van bottom-up ontwikkeling kunnen bewerkstelligen.

De inzet is om daarnaast voor een aantal hierna te noemen ontwikkellocaties marktpartijen te selecteren voor het uitwerken en realiseren van ontwikkelplannen. Het gaat hierbij om ontwikkelaars, aannemers en/of investeerders die hier woningen, woonwerk combinaties, bedrijven en voorzieningen in een eindoplossing gaan realiseren.

2. Het deelgebied Lurelui en de ontwikkellocatie Werkplaatsen-midden (het deel met de grote hal) zullen naar alle waarschijnlijkheid het eerste tot ontwikkeling worden gebracht. Lurelui is in deze NvU bestemd als

ontwikkellocatie voor woningbouw met een beperkte hoeveelheid werkfuncties en voorzieningen, en per direct in zijn geheel beschikbaar. Met de grote behoefte aan geschikte woningen in Zwolle is dit deelgebied markttechnisch zeer kansrijk. De ontwikkellocatie Werkplaatsen-midden met de grote hal komt in 2025 vrij met het geplande vertrek van Wartsila. Deze hal is dusdanig groot en complex (onder meer door de geplande opbouw) dat hiervoor een marktpartij zal worden geselecteerd. Om leegstand in het gebied zoveel te mogelijk te voorkomen, en de partijen die dit pand willen betrekken niet te verliezen, is het belangrijk in te zetten op de snelle transformatie van dit deelgebied.

3. De nieuwbouw in District Z en Werkplaatsen-zuid volgen daarna. Oorspronkelijk was de wens om het stationsgebied (District Z) eerst af te maken. Door de coronapandemie is er op dit moment echter minder animo voor een deel van het hier gewenste programma. Daarom is deze ontwikkellocatie in de fasering naar achteren geschoven zodat er niet wordt ingeboet op de hoge ambities voor dit gebied. Wanneer de markt toch eerder blijkt aan te trekken kan District Z alsnog gelijk met de andere deelgebieden ontwikkeld worden.

Voor de deelgebieden met een nieuwbouwprogramma die pas later in de tijd gepland staan, zal worden gezocht naar tijdelijke invullingen. Hiermee wordt voorkomen dat er desolate situaties ontstaan met een negatief effect op de sociale veiligheid. Ook de tijdelijke situatie moet bijgedragen aan de totstandkoming van de gewenste identiteit. Hiervoor is een werkwijze opgesteld. Tijdelijk gebruik zal steeds een aantoonbare bijdrage moeten leveren aan het actuele functioneren en/of de doorontwikkeling van het gebied. Naast tijdelijke bebouwing kan de transformatie worden ondersteund door publieksactiviteiten en culturele evenementen toe te staan. Hierbij kan worden gedacht aan foodmarkten, festivals, circussen, tentoonstellingen, culturele voorstellingen en kunstmanifestaties. De open terreinen lenen zich uitstekend voor dit soort projecten.

In deze NvU zijn voor complexe onderwerpen als mobiliteit en energie de vergaande ambities uit het Ontwikkelkader Spoorzone vastgelegd. De oplossingsrichtingen en de haalbaarheid zijn ook op het niveau van de gehele Spoorzone onderzocht, met natuurlijk vergaande effecten voor het plangebied. Maar binnenstedelijk bouwen vraagt om zorgvuldigheid, en dat betekent dat voor dit soort kwesties bepaalde uitwerkingen en definitieve oplossingen pas echt goed te maken zijn in samenhang met de uiteindelijke ontwikkelplannen. Door het uitvragen van de prijsvragen kan sturing worden gegeven om de meest innovatieve en passende oplossingen voor bijvoorbeeld duurzaamheid, programma, mobiliteit en energie uit de markt te halen.

Het precieze tijdspad voor de fasering van de ontwikkellocaties wordt in deze NvU nog niet vastgelegd. Dit is omdat marktomstandigheden kunnen vragen om versnelling of vertraging van ontwikkelingen. In ruimtelijke zin is het wel van belang om aansluitend op de eerste ontwikkelingen verder te kunnen bouwen. Op die manier wordt vanaf het begin samenhang gecreëerd tussen de ontwikkelingen en ontstaat er al snel een kritische massa om de nieuwe identiteit ook echt ‘body’ te geven.

12.4 Selectie van marktpartijen – NvU als richtinggevend kader

De inzet van NS is om hier niet zelf nieuwe gebouwen te gaan ontwikkelen maar om de grond uit te geven aan nader te selecteren marktpartijen. Van belang is dat de NvU de gezamenlijke visie is van NS en gemeente Zwolle. Samen hechten zij grote waarde aan een zorgvuldige transformatie van het plangebied passend bij de gewenste ontwikkelrichting van de Spoorzone en de grote maatschappelijke opgaven van deze tijd.

Met het oog op het verkrijgen van het gewenste hoge ambitieniveau zullen voor verschillende deelontwikkelingen in het plangebied prijsvragen (tenders) worden georganiseerd. Door middel van prijsvragen worden marktpartijen uitgedaagd en kunnen de meest geschikte marktpartijen worden geselecteerd. Het vervaardigen van de uiteindelijke ontwikkelplannen, inclusief het ontwerp van gebouwen en openbare ruimte, zal derhalve worden overgelaten aan de toekomstige investeerders in het gebied. De tendervoorwaarden vormen de basis voor toetsing en beoordeling van ingediende plannen van de

marktpartijen. De precieze beoordelingsmethodiek voor de bouwontwikkelingen en de buitenruimte wordt per deelgebied in tendervoorwaarden vastgesteld. Marktpartijen zullen in de tenderprocedures worden uitgedaagd om voor o.a. duurzaamheidsaspecten de meest innovatieve oplossingen uit de markt te halen. Nieuw beleid van de gemeente Zwolle zal ook aan de tenderprocedures kunnen worden toegevoegd. Zo kan ervoor worden gezorgd dat nu nog onbekende mogelijkheden straks toch terecht gaan komen in de Spoorzone. De realisatie wordt geborgd in contracten.

Selectie vindt plaats op basis van kwaliteit en prijs. De NvU (waaronder de beeldkwaliteit) zal hierbij dienen als toetsingskader. Marktpartijen kunnen een ‘plus’ scoren wanneer goede prestaties worden geleverd op duurzaamheid – duurzaam bouwen, duurzame energie, lage milieubelasting van het materiaalgebruik, gezondheid/binnenmilieu en gebruikskwaliteit. NS en gemeente zijn in ieder geval vertegenwoordigd in de selectiecommissie om de kwaliteit van de ingediende plannen te beoordelen. De uiteindelijke keuze voor een marktpartij is aan NS als grondeigenaar – of in geval gemeente mede-eigenaar is van de kavel – gezamenlijk.

Op dit moment zijn drie deelgebieden benoemd die door middel van een prijsvraag in de markt zullen worden gezet, namelijk Lurelui-noord, Werkplaatsen-midden en de nieuwbouw in District Z. Indien mogelijk en wenselijk zullen deze deelgebieden gelijktijdig in de prijsvraag worden aangeboden zodat marktpartijen op delen of op het geheel kunnen inschrijven. Op die manier kunnen er meerdere partijen aan bod komen om delen van het gebied te realiseren en kan toch de gewenste snelheid optimaal worden benut.

In de prijsvragen (waar een selectieprocedure voor zal plaatsvinden) zal ook het ontwerp van de openbare ruimte worden meegenomen. Omdat de openbare ruimte heel belangrijk wordt geacht, zal in de tender worden gevraagd het ontwerp hiervan voor het gehele deelgebied op te maken. De gewenste beeldkwaliteit vormt hierbij het uitgangspunt. De realisatie ervan zal overigens gefaseerd kunnen plaatsvinden, tegelijk met de realisatie van de opvolgende ontwikkelplannen. Beoogd wordt dat de openbare ruimte (groenstructuur en infrastructuur) na realisatie wordt overgedragen aan de gemeente. Bij het vaststellen van het ontwerp zal de gemeente vanzelfsprekend nauw worden betrokken.

Een aantal Zwolse instellingen in onderwijs en cultuur heeft laten weten geïnteresseerd te zijn in het plangebied, waaronder Cibap, ArtEZ en Museum De Fundatie. De programma’s die deze voorzieningen voorstaan passen goed bij het gewenste toekomstperspectief in de NvU. Na vaststelling van de NvU zal samen met deze partijen worden onderzocht of en op welke wijze zij in het gebied kunnen landen.

Het deel van de Werkplaatsen waar geen ingrijpende verbouwingen nodig zijn, zal waarschijnlijk in eigendom blijven van NS en verhuurd worden aan bedrijven die passen binnen de NvU.

12.5 Placemaking in de tussentijd – bezieling van onderop

Zoals gezegd zullen de ontwikkelfasen elkaar waarschijnlijk relatief snel kunnen opvolgen. In de jaren tot volledige realisatie is sprake van een ‘tussentijd’. De tussentijd gaat ook en vooral over een mentale transformatie. Met alleen fysieke ontwikkeling creëer je geen gedragen of gedeelde identiteit. Afgezien van de Werkplaatsen en woongemeenschap Kattegat mist het gebied nog bezieling. In de tijd tussen ‘nu’ en ‘straks’ is een soort placemaking proces gericht op de identiteitsvorming daarom waardevol.

Daarmee wordt bedoeld op het faciliteren van initiatieven van betrokken bewoners of ondernemers bij het uitbouwen en versterken van de identiteit in het gebied. Het gaat hierbij om het creëren van binding, betrokkenheid, eigenaarschap en bezieling van ‘onderop’. Wanneer betrokkenen zelf kunnen “schuren”, en er zo geleidelijk plekken ontstaan “die van ons zijn”, ontstaat er als vanzelf een gevoelsband met het gebied. Concreet valt te denken aan evenementen die het gebied en de gewenste koers bekendheid geven en zichtbaar maken (zie ook 12.3). Mensen worden erdoor uitgenodigd om de nieuwe Spoorzone mee op te bouwen. Vooral activiteiten die gericht zijn op het aantrekken van publiek dragen bij aan het creëren van binding en bezieling. Bij tijdelijkheid valt ook te denken aan tijdelijke bouwprojecten op vrije kavels en een tijdelijk hergebruik van leegstaande loodsen (zie eveneens 12.3).

Belangrijk voor zo'n placemaking proces is in ieder geval dat de activiteiten bijdragen aan de uiteindelijke identiteit: de thema's (stedelijke hotspot, maken, community, verwonderen en gezonde leefomgeving) en de kernwaarden (industriële, avontuurlijk, uitnodigend, groen en innoverend). Dat houdt in dat we bijvoorbeeld geen activiteiten faciliteren die veel autoverkeer trekken.

12.6 Uitvoerbaarheid

Financiële en planologische uitvoerbaarheid

De NvU stelt hoge ambities aan de uiteindelijke ontwikkelingen in het plangebied. Voorwaarde hiervoor is dat de diverse ontwikkelprojecten rendabel en uitvoerbaar zijn. Juist om die reden wordt (in prijsvragen) gezocht naar marktpartijen die garant kunnen staan om de ontwikkelplannen die zij vervaardigen ook te kunnen realiseren. NS of de betreffende marktpartij draagt zorg voor het bouw- en woonrijp maken van het te ontwikkelen terrein.

De gemeente heeft conform de WRO de mogelijkheid om de gemeentelijke planontwikkelingskosten en een (proportioneel) gedeelte van de bovenwijkse plankosten te verhalen door het sluiten van een anterieure exploitatieovereenkomst met NS of de betreffende marktpartij. De gemeente heeft in deze overeenkomst tevens de mogelijkheid om afspraken te maken over het verhaal van eventuele planschadekosten op NS. Bij de planontwikkeling is ruimtelijk rekening gehouden met de aanlanding van de Koggetunnel, de Passerelle en de fietstunnel naar de Veerallee. De verbindingen over en onder het spoor zijn ambities op stedelijke schaal zoals verwoord in het Ontwikkeldkader, zijn zeer gewenst, maar vloeien niet noodzakelijkerwijs voort uit de ontwikkelingen in het plangebied.

Voor de deelgebieden met een nieuwbouwpoging zal een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk zijn. Indien het kostenverhaal is geregeld via de anterieure overeenkomst, is een exploitatieplan voor dit bestemmingsplan niet nodig.

Voor de deelgebieden met bestaande gebouwen die een functiewijziging ondergaan zal een omgevingsvergunning worden aangevraagd. De gemeentelijke kosten voor de begeleiding en toetsing van deze aanvragen worden door leges gedekt.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het opstellen van deze NvU is gebeurd in participatie met allerlei betrokken organisaties. NS en gemeente hebben hierbij samen het voortouw genomen. Dit is gebeurd met een grote hoeveelheid individuele interviewgesprekken en een drietal zogenoemde inspiratiebijeenkomsten waarbij de betrokkenen actief konden meepraten over de planontwikkeling.

Voor de uitwerking van de ontwikkelplannen zal aan de marktpartijen worden verlangd om een eigen participatieplan op te stellen.

Co-creatie zal in ieder geval plaatsvinden voor invulling van de volgende locaties: het Spoorpark, de nieuwe ontwikkeling van Kattégat Wonen en de openbare ruimte in Lurelui.

Met de coalities voor naastgelegen plangebieden is zorgvuldig afgestemd voor de planontwikkeling in deze NvU. Dit betreft onder meer de ruimtelijke en programmatische verwevenheid en het mobiliteitsconcept. Ook in de uitvoering zal de afstemming met deze coalities onderdeel blijven van de planontwikkeling. Hierbij zijn in ieder geval onderwerpen als bouwverkeer, ontsluiting en fasering van belang.

Markttechnische uitvoerbaarheid

Bij het samenstellen van het te ontwikkelen programma is vanzelfsprekend rekening gehouden met de ontwikkelingen in de markt per programmaonderdeel (wonen, werken en voorzieningen). Voor het woonprogramma is met gemeente, marktpartijen en woningcorporaties nader ingezoomd op kansrijke doelgroepen. Voor de werkfuncties en de ontwikkeling van het innovatiedistrict is in opdracht van de gemeente uitvoerig onderzoek gedaan naar de marktontwikkelingen en kansrijke sectoren. Voor de voorzieningen (waaronder culturele voorzieningen, onderwijs en horeca) zijn NS en gemeente al met diverse geïnteresseerde organisaties in gesprek.

Specifiek geldt nog de ambitie voor de invullingen van de gebouwplinten. Het waarmaken van de gestelde randvoorwaarden voor de plinten is essentieel voor het verkrijgen van de gewenste identiteit. De begane grond wordt zoveel mogelijk transparant en uitnodigend ingevuld. Het voorzieningenprogramma heeft hierin een belangrijke rol. Naast deze voorzieningen worden plinten ook ingevuld met gemeenschappelijke ruimtes en crossovers. Dit betekent bijvoorbeeld dat bedrijven hun kantine als gemeenschappelijke "horeca"-ruimte inrichten als plintinvulling in de Werkplaatsen. En dat er voor de woningen in Lurelui per woonblok een gemeenschappelijke ruimte wordt gerealiseerd op de begane grond. De plintenstrategie vormt ook in de tenders een belangrijk aandachtspunt.

Technische uitvoerbaarheid

De technische uitvoerbaarheid van het plan wordt nog verder uitgewerkt. Het plan zal in fasen worden ontwikkeld en uitgevoerd. Tijdens de bouw dient de bouwoverlast voor omwonenden en omliggende bedrijven zoveel mogelijk beperkt te worden. Voordat met de verschillende bouwprojecten wordt gestart zal een zogehete BLVC-plan worden opgesteld waarbij maatregelen, verantwoordelijkheden en afspraken rondom bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie tijdens de hele bouw worden vastgelegd. Doel van een dergelijk plan is dat tijdens de uitvoering de straat, buurt, wijk en stad maatschappelijk en economisch kan blijven functioneren, dat de overlast voor omwonenden en gebruikers zoveel mogelijk wordt beperkt en dat bij problemen duidelijk is wie hiervoor aanspreekbaar is en op welk moment.

Mogelijk kan al vanaf 2023 worden gestart met de bouw in Lurelui. De Koggetunnel zal dan echter nog niet zijn opengesteld voor autoverkeer. Totdat de Koggetunnel is geopend zal de route voor autoverkeer tijdelijk via het Hanzekwartier lopen of via de Hanzeallee en de Hanzelaan.

12.7 Organisatie

Samenwerking

Deze NvU is een coproductie van NS en de gemeente Zwolle. Beide partijen hebben belang bij een goede samenwerking om het gebied zo optimaal mogelijk te kunnen herontwikkelen. NS stuurt op het in gang zetten van een samenhangende transformatie van haar voormalige spoorwerkplaats, zodat het strategisch liggende gebied in zijn nieuwe hoedanigheid optimaal kan worden 'overgedragen' aan de stad. De gemeente stuurt op de stedelijke ambities zoals weergegeven in het Ontwikkeldkader Spoorzone en ziet hier de mogelijkheid om de stad te verrijken met een nieuw stuk stad. Er is een groot enthousiasme ontstaan bij alle betrokkenen om de visie te gaan realiseren. Het bestuurlijk vaststellen van de NvU vormt echter nog maar het begin. Ook daarna zal volop worden samengewerkt om de ontwikkeling in goede banen te leiden. De hoge ambities moeten worden vertaald naar selectiecriteria voor marktpartijen en exploitanten, en condities voor het bouwen, het gebruik en het beheer.

In dit hoofdstuk is al ingegaan op de samenwerking met betrokkenen, initiatiefnemers en professionele marktpartijen. Om de verdere samenwerking tussen de verschillende partijen in goede banen te leiden dient een proces te worden geformuleerd waarin staat hoe NS, gemeente en de overige betrokkenen naar het eindbeeld gaan toewerken. NS heeft hierin het voortouw.

Ruimtelijke randvoorwaarden

- Bouwveld
- Hoogte accent (aantal bouwlagen)
- Paviljoen
- 1 Aantal bouwlagen
- 6 Gemiddelde aantal bouwlagen
- (5-7) Bandbreedte, bouwlagen
- Wandvorming
- Maximale rooilijn
- - - Zachte rooilijn (kan verspringen/verschuiven)
- Engelenpad
- Langzaamverkeer verbinding
- Doorgang
- Blikvanger
- Openbaar groen
- Groen op/aan/in gebouw
- De tuinen van Lurelui
- Collectief groen
- Stedelijke wadi
- Hanzesingel
- Hoogspanningsleiding met 6m vrijwaringszone
- Verleggen hoogspanningsleiding



toetsingskader

Kwaliteitsbewaking en supervisie

De NvU zet in op een hoge ruimtelijke kwaliteit. Na vaststelling van het document zullen NS en gemeente gezamenlijk blijven optrekken om deze kwaliteit gerealiseerd te krijgen. NS en gemeente zullen een begeleidingsteam aanstellen. Het begeleidingsteam begeleidt de verdere planontwikkeling en de tenders van marktpartijen, en bewaakt daarmee de integrale kwaliteit en de onderlinge samenhang van de diverse ontwikkelplannen en de openbare ruimte.

Daarnaast is door de gemeente voor de Spoorzone een Q-team opgezet. Het Q-team toetst plannen aan de welstandsnota en adviseert over de plannen in wording op het gebied van architectuur, stedenbouw en landschapsontworp. In dit Q-team hebben de gemeentelijke supervisor en de secretaris van de welstandscommissie zitting, evenals een aantal externe deskundigen. Het Q-team adviseert onafhankelijk aan het College van B&W over de plannen.

In de NvU is een groot deel van het plangebied gereserveerd voor openbaar groen en infrastructuur. Bij de verdere planvorming en uitwerking van met name de openbare ruimte zullen nieuwe bewoners en andere stakeholders actief worden betrokken. Na oplevering zal het eigendom en het beheer van de openbare ruimte worden overgedragen aan de gemeente.

Voor de ontwikkelplannen en de buitenruimte worden (waarschijnlijk) de principes van Well Community Standard of een vergelijkbaar label gehanteerd. Well is een instrument om een gezonde en duurzame leefomgeving te realiseren. Het geeft richtlijnen voor tien thema's: lucht, water, voeding, licht, beweging, temperatuur comfort, geluid, materialen, mentale welzijn en community. Marktpartijen worden uitgedaagd om een zo hoog mogelijke score na te streven.

Economische opbouw innovatiedistrict

Onderdeel van de transformatie van de Spoorzone is een economische vernieuwing tot innovatiedistrict. In deze NvU staat omschreven hoe dit plangebied hier programmatisch en ruimtelijk op inspeelt. Zo wordt in de Werkplaatsen ingezet op de doorontwikkeling van innovatieve maakindustrie en creatieve sectoren. Naast de beschikbare fysieke ruimten is veel organisatiekracht nodig om deze sectoren uit te bouwen tot volwaardige economische pijlers. Hiertoe is door overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen het initiatief genomen tot de oprichting van het ECOteam Innovatiedistrict Zwolle (waarbij ECO staat voor economie, cultuur en onderwijs). Het ECOteam bouwt clusters en zoekt binnen de Spoorzone plekken waar deze kunnen worden gehuisvest. Het team zal aan eigenaren in de Spoorzone initiatieven aandragen, en gezamenlijk met coalities optrekken inzake de positionering als geheel. NS zal het ECOteam consulteren bij de invulling van de bestaande gebouwen zodat alle kansen in de Spoorzone worden benut.

12.8 Financiële kaders

NS als grondeigenaar heeft als voorwaarde dat de herontwikkeling van het plangebied leidt tot een positieve grondexploitatie waarbij de huidige exploitatie (nulsituatie) de referentie is. De betrokkenheid van NS bij de stad is groot en NS wil graag haar verantwoordelijkheid nemen door in de planvorming ook volop in te zetten op de gemeentelijke ambities zoals verwoord in het Ontwikkeld kader Spoorzone. Op hoofdlijnen heeft NS onderzoek gedaan naar de uitwerking van het beoogde programma en de kosten die gemaakt moeten worden. Dit leidt tot een voldoende positief resultaat. In de verdere uitwerking zal in het selectieproces per ontwikkelplan gestuurd worden op een positieve business case.

De te selecteren marktpartijen zijn voor de bedoelde ontwikkellocatie verantwoordelijk voor de aanleg en inrichting van de openbare ruimte. Dit zal gefaseerd gebeuren en steeds gekoppeld worden aan de verschillende bouwfasen. Alle niet-uitgeefbare ruimte en gebouwen zullen na oplevering als nieuw openbaar gebied aan de gemeente Zwolle worden overgedragen, conform te maken afspraken in de anterieure overeenkomst.

13. PARTICIPATIE

In dit hoofdstuk wordt het participatietraject en de resultaten daarvan weergegeven. Voor NS en gemeente is een actieve participatie bij een gebiedsontwikkeling als deze zeer belangrijk. Om een gebied te verkrijgen waar het prettig is om te wonen, te werken en te verblijven is de inbreng vanuit de lokale gemeenschap onmisbaar. Lokale betrokkenen kunnen veel toevoegen om het gebied ook daadwerkelijk leefbaar te maken. Wat vinden zij belangrijk? Welke ideeën leven er? Welke zorgen bestaan er? De participatie is hier op een aantal manieren vormgegeven en heeft veel opgeleverd.

13.1 Participatietraject

Bij participatie in gebiedsontwikkeling kan gekozen worden uit verschillende vormen: van informeren, raadplegen, adviseren, meebeslissen, co-producen tot faciliteren. Hier worden diverse interactieve vormen ingezet. Belangrijk is het gegeven dat al vanaf het eerste ontwerp Zwolse organisaties en betrokkenen uit de directe omgeving zijn gevraagd om te participeren. De NvU is visievormend en gaat over de hoofdlijnen: over de ambities, de gebiedsidentiteit, het vastgoedprogramma en de ruimtelijke inrichting. Gekozen is voor een vorm waarbij NS en gemeente het voortouw namen en waarbij betrokkenen actief zijn gevraagd om gedurende het planvormingstraject mee te denken over de cruciale thema's. Dit betrof het tijdig informeren over te maken keuzes, en actief raadplegen en vragen om advies.

In een later stadium, wanneer de NvU tot uitvoering wordt gebracht, zal dit worden uitgebreid naar de mogelijkheid om ook daadwerkelijk mee te produceren – met name bij de individuele ontwikkelingen in de Werkplaatsen en bij bijzondere woonvormen. Voor de grootschalige ontwikkelingen door marktpartijen zal door hen eveneens een actieve participatie worden ingericht.

Voor de participatie tijdens deze de NvU hebben NS en gemeente samen het voortouw genomen. In de eerste plaats is een grote hoeveelheid individuele interviewgesprekken gevoerd met tal van belanghebbenden. Deze gesprekken waren erop gericht om een goed beeld te krijgen van wensen, behoeften, ideeën en draagvlak voor de mogelijke invulling van het gebied.

Daarnaast zijn met een groep vertegenwoordigers van Zwolse organisaties inspiratiebijeenkomsten gehouden waarbij de betrokkenen actief konden meepraten over de planontwikkeling. De eerste bijeenkomst op 6 december 2019 was bij de start van het planproces en stond in het teken van het bepalen van ambities en de gebiedsidentiteit. De tweede bijeenkomst op 5 juni 2020 werd ingezet om de eerste contouren van de NvU te bespreken. Tijdens de gesprekken en de bijeenkomsten zijn veel ideeën en aandachtspunten naar voren gekomen. Deze reacties zijn zo goed mogelijk geadresseerd in de conceptversie van de NvU. Deze conceptversie is voorgelegd aan de inspiratiegroep en besproken op de derde en laatste bijeenkomst op 23 maart 2021. De reacties zijn verzameld.

Betrokken organisaties zijn: deltaWonen, SWZ Woningcorporatie, VanWonen, Kattegat Wonen, Economic Board Regio Zwolle, Concilium Zwolle, Climate Campus, Vrienden van Stationskwartier, Vrienden van Hanzeland, Museum de Fundatie, Cibap, ArtEZ, Zwolse 8 / Windesheim, Poppodium Hedon, Ronald A. Westerhuis, Chris Peterson, Perron038, Persan, City Developers, BPD, Aestate, RHDHV, Hanzestrohm.

13.2 Resultaten

De reacties van de inspiratiegroep en het Spoorcafé die op de conceptversie zijn gekomen zijn hierna naar thema gegroepeerd (en geanonimiseerd). Soms betreft dit een toelichtende vraag en soms betreft het een opmerking of zorg die wordt geuit.

Per reactie of vraag is een toelichting gegeven. Op een aantal onderdelen hebben reacties geleid tot aanpassing van het concept. Waar geen aanpassing kon worden doorgevoerd is aangegeven waarom niet en hoe dit thema verder wordt geadresseerd.

Reacties op de identiteit		Reacties op het programma	
Reactie	Toelichting	Reactie	Toelichting
1. Het ruwe karakter moet gehandhaafd blijven en het geheel moet niet ‘te aangeharkt’ worden. Anders verliest het gebied aantrekkingskracht voor creatieven, kunstenaars en jongeren.	Dit wordt door NS en gemeente onderschreven. De uitvoeringstrategie geeft hier ook invulling aan door (1) de openbare ruimte niet ‘te aangeharkt’ in te richten en (2) de bestaande panden te verhuren zonder grote verbouwingen. In de tekst is dit punt verder aangescherpt.	6. Het omschreven woonproduct is niet uitgewerkt.	In de NvU zijn de Zwolse richtlijnen voor sociale huur, middenhuur en vrije sector als kader vastgesteld. Verder zijn passende doelgroepen beschreven. De verdere invulling van het woonprogramma zal onderdeel uitmaken van de uitvraag aan marktpartijen (waaronder ook wooncorporaties). De uitvraag zal vervolgens beoordeeld worden door gemeente en NS.
2. Innovatie is een belangrijk thema, maar mag nog meer worden aangezet door het terug te laten komen in alle keuzes voor ontwerp en programma. Dus niet alleen in het ‘werken’ maar ook in innovatieve woonconcepten, vernieuwende horecaconcepten etc. Daarbij is het belangrijk te vermelden dat innovatie continu in ontwikkeling is. Een innovatiedistrict is dynamisch en vernieuwt telkens weer verder.	Innovatie is inderdaad een van de hoofdthema’s, het plangebied is onderdeel van het Zwolse innovatiedistrict. Wat hier gesteld is als reactie is ook de ambitie voor het plangebied. Bij verdere uitwerking en te maken keuzes zal hier dus altijd naar gekeken worden. In de tekst voor programma en ontwikkelstrategie is dit aangescherpt.	7. Waarom wordt vooral ingezet op kleine wooneenheden? Hiermee sluit je doelgroepen uit terwijl er juist behoefte is aan een mix.	Door de situering vlakbij het station en in een nieuw centrumstedelijke milieu wordt ingezet op hoogstedelijk wonen in appartementen. Doelgroepen die in of vlakbij de levendigheid in appartementen willen wonen zijn over het algemeen studenten, jongeren, starters en senioren. De vraag vanuit deze doelgroepen is groot in Zwolle en richt zich meer op kleinere woontypologieën.
3. Waarin onderscheidt dit gebied zich van andere gebiedsontwikkelingen? Hoe voorkom je dat je niet hetzelfde doet als in Amsterdam, Rotterdam of andere steden?	In de eerste plaats is de erfenis van de Werkplaatsen in combinatie met de grote beschikbaarheid van ruimte behoorlijk uniek vanwege de schaalomvang en de ligging naast het station. Er zijn meer voorbeelden van industrieel spoorerfgoed op stationslocaties (Tilburg) maar toch weer anders dan in Zwolle waar de aaneengesloten hallen een enorme omvang hebben. De keuze om hier in te zetten op innovatieve ecosystemen in slimme maakindustrie en creatieve industrie & cultuur, in een integrale centrumstedelijke omgeving (met onderwijs, horeca, wonen) is volstrekt anders. Ook het alom aanwezige groen en het toekomstgerichte mobiliteitsconcept maken het gebied heel anders dan elders.	8. Vanuit cultuurorganisaties en kunstonderwijs is de behoefte om meer integrale aandacht te geven aan onderwijs, wonen, werken en cultuur in het oude hallencomplex. Aspecten als ‘brede welvaart’ en leefbaarheid zijn daarbij belangrijk. Met de concrete belangstelling van de Fundatie, Cibap, ArtEZ, Windesheim (IPO), Perron038, creatieve bedrijven en creatieve professionals ligt er groot potentieel voor dit gebied met focus op creatieve industrie en slimme maakindustrie. Door deze focus ontstaat magneetwerking voor andere organisaties en bedrijven om te participeren en ontstaat een integrale impact. Graag explicieter benoemen.	NS en gemeente zijn zeer verheugd met het enthousiasme van Zwolse organisaties om zich te verbinden aan dit gebied. Ook de synergie van deze partijen gezamenlijk wordt volledig onderschreven en zal het gebied een geweldige boost geven. Het benadrukken van de synergie en het integrale karakter is naar aanleiding van deze reactie sterker weergegeven in de NvU. Niettemin is ervoor gekozen om partijen niet bij naam te noemen (en dus te veralgemeniseren) of in dit stadium aan een specifieke plek toe te wijzen. De NvU geeft ambities en richtlijnen voor de lange termijn. Dat perspectief strookt niet met een afhankelijkheid aan de komst van specifieke organisaties op de korte termijn.
4. De impact van de Spoorzone strekt zich uit tot de gehele regio Zwolle. Het is daarom beter om de stad Zwolle te vervangen door de regio wanneer het gaat over de betekenis van het plangebied.	Dit wordt door NS en gemeente onderschreven en is in de tekst aangepast.	9. De belangstelling van de Fundatie, Cibap, ArtEZ en een aantal creatieve bedrijven richt zich onder meer op concrete panden en ontwikkelmogelijkheden. Dit geeft ook aanleiding tot vragen over bijvoorbeeld de ruimtevraag, de logistiek of de inpassing met andere functies.	Gelet op het voorgaande is het lastig om in het kader van de NvU (lange termijn visie) in te gaan op concrete vragen over een specifiek pand. In een aantal gevallen is de tekst in de NvU echter wel verbeterd om onduidelijkheden over de mogelijkheden van bepaalde panden en locaties uit de weg te nemen.
5. De imposante Wartsilahal moet de iconische drager van het gebied zijn. De hal vraagt om een publieksbestemming. Dit moet beter worden benoemd.	De Wartsilahal kan inderdaad de waarde krijgen van een icoon. In de NvU is dit ook zo bedoeld. De hal wordt publiekstoegankelijk waarbij de enorme ruimte beleefbaar wordt gemaakt. Daarnaast krijgt de hal een levendige functiemix, met onder meer onderwijs op een vernieuwende wijze. In de tekst hebben we dit duidelijker verwoord.	10. Voor Zwolle ligt er een kans om de uiteinden van de Passerelle in te vullen met prominente functies voor kunstonderwijs en cultuur (museum). Het Engelenpad wordt daarmee ook versterkt. Verzocht wordt om dit in de NvU explicieter te benoemen.	De tekst in de NvU is hierop aangepast.

		Reacties op het verblijfsklimaat en de openbare ruimte	
Reactie	Toelichting	Reactie	Toelichting
11. Het programmeren van de bestaande hallen en bedrijfsgebouwen met cultuur, horeca e.d. verhoudt zich niet goed met wonen in District Z vanwege de mogelijke bezwaren van toekomstige bewoners tegen geluidsoverlast.	Met dit argument is al rekening gehouden in de NvU. Rondom het plein bij de Rode hal zijn geen woningen geprojecteerd. De woningen in District Z zijn bedoeld voor jonge doelgroepen (concepten gericht op starters en jongeren) die juist graag in de levendigheid willen wonen.	16. Voor het verblijfsklimaat op straatniveau is het belangrijk om bij inrichting en bebouwing rekening te houden met valwinden, stormen en windhozen door klimaatverandering. De WUR heeft hier onderzoeken naar gedaan. Hoe wordt dit hierin meegenomen?	De uiteindelijke inrichting en het ontwerp van de bebouwing vindt plaats in de uitwerking van de ontwikkelplannen. Daar worden deze aspecten in meegenomen.
12. Het programmeren van studentenwoningen naast reguliere woningen geeft risico op geluidsoverlast door studenten.	Om dit risico te beheersen (ook in de openbare ruimte) is het van belang om te sturen op de exacte positionering van studentenwoningen. District Z is het aangewezen deelgebied, vlakbij het station en in de meeste levendigheid. De precieze locatie daarbinnen wordt in de NvU niet gegeven. Het vraagstuk zal worden meegenomen in de uitvraag aan marktpartijen.	17. Studenten van diverse hogescholen doen (o.a. in Zwolle) momenteel onderzoek naar het functioneren van wadi's (hydraulisch functioneren, effect biodiversiteit, opinie bewoners) en komen met een advies over toekomstige wadi's.	In de NvU wordt expliciet ingezet op het gebruik van wadi's om hemelwater in het gebied vast te houden. NS en gemeente zijn geïnteresseerd in de uitkomsten om te zien welke lering kan worden meegenomen.
Reacties op de ontwikkelstrategie		18. Het gebied zou ook een proeftuin (Zonecollege en Windesheim IPO en IT) voor klimaatadaptatie kunnen zijn met technologische innovaties en toepassingen in openbare ruimte (groen en bestrating) en in de bouw (nieuwe producten en materialen).	Dit past zeker bij de ambities van de NvU. De suggestie is in de tekst opgenomen.
Reactie	Toelichting		
13. Het voortvarend kunnen ontwikkelen van het gebied hangt nauw samen met (het behouden van) de toegankelijkheid. Advies: ga de ontsluiting van het gebied als eerste regelen; ontwikkel in kleine stappen en houdt snelheid. meegenomen?	De ontwikkeling van het gebied neemt veel tijd in beslag en wordt in verschillende fasen uitgevoerd. Om te voorkomen dat het gebied op slot gaat en jarenlang als bouwput voelt is gekozen voor samenhangende plandelen die in de tijd opeenvolgend als een geheel ontwikkeld gaan worden. Sterker nog: het gebied van de Werkplaatsen gaat juist open voor het publiek en voor nieuwe initiatieven. De eerste stap is dat het terrein overdag toegankelijk wordt voor fietsers en voetgangers. Vanzelfsprekend is een goede ontsluiting voor bestaande bedrijven en bewoners een vereiste die wordt meegenomen in de bouwlogistiek.		
14. Kan het ECO-team een rol krijgen in het selecteren van marktpartijen voor de verdere ontwikkeling? En voor het opzetten van placemaking?	Het ECO-team is opgericht om het economisch, cultureel en onderwijsprofiel van het Innovatiedistrict Regio Zwolle (Sporzone) te realiseren en te bewaken. Dit betreft onder meer de opbouw van economische en culturele clusters en samenwerkingsverbanden (de software kant). In de gebiedsontwikkeling zullen marktpartijen deze clusters gaan vormgeven en een plek bieden. NS als grondeigenaar zal in de selectiefase voor marktpartijen het ECO-team om advies vragen over dit onderdeel van de indiening. Voorts zal het ECO-team onder meer proactief op zoek gaan naar nieuwe initiatieven. NS nodigt het ECO-team van harte uit om ook voor de placemaking op de gedefinieerde plekken initiatieven aan te dragen. Wanneer hiervoor iets in de markt wordt ugevraagd zal het ECO-team ook worden benaderd. noodzakelijk. Bij de verdere uitwerking van plannen zal de definitieve hoogte van geluidschermen worden bepaald.	19. De oplossing voor geluidsoverlast van het spoor wordt slechts summier beschreven. Hoe verhoudt zich de oplossing (geluidschermen) ten opzichte van de ambitie voor zichtbaarheid vanuit de trein en de overzijde van het spoor?	Geluidsbelasting van het spoor is een reële belemmering voor nieuwe ontwikkelingen. Ten behoeve van de NvU is onderzocht welke maatregelen genomen moeten worden om geluidsgevoelige functies (zoals woningen en onderwijs) binnen de toegestane geluidsnormen te kunnen realiseren. Het plaatsen van geluidschermen blijkt daarvoor noodzakelijk. Bij de verdere uitwerking van plannen zal de definitieve hoogte van geluidschermen worden bepaald.
15. Is er aandacht gegeven aan veiligheidsrisico's zoals trillingen en plasbranden?	De externe veiligheidsrisico's zijn op quick scan niveau onderzocht. Door onder meer rekening te houden met de voorgeschreven afstand tot het spoor zijn er geen belemmeringen voor de toekomstige ontwikkelingen.	20. Kan het water ook functioneel worden gemaakt, bijvoorbeeld met een strandje langs de Hanzesingel?	In de NvU is dit niet benoemd. Onbekend is wat de waterkwaliteit is.

Reacties op mobiliteit

Reactie

21. De locatie van een mobiliteitshub aan de Westerlaan (buiten het plangebied) is onlogisch en onpraktisch. Je moet dan buitenom met de auto om bij je bedrijf of woning in de Spoorzone te komen. Als je moet laden of lossen, en vervolgens moet parkeren, moet je met de auto onnodig grote afstanden afleggen.

Toelichting

De diverse functies in Werkplaatsen en Lurelui zijn via de Koggetunnel met de auto bereikbaar en parkeren in die hubs. De hub aan de Westerlaan is bedoeld voor District Z en is lopend eenvoudig met de Passerelle te bereiken. Het omrijden is beperkt omdat de doelgroepen voor de woningen in District Z geen eigen parkeerplaatsen hebben. Beoogd zijn doelgroepen zonder eigen autobezit. De gebouwen zijn wel allemaal bereikbaar voor hulpdiensten, verhuizingen en laden en lossen.

22. De keuze voor de drie mobiliteitshubs wordt in de NvU vanuit het plangebied gepresenteerd. Maar in de praktijk vereist dit afstemming met de directe omgeving (o.a. Hanzekwartier en Lurelui) zowel in de ontwikkelfases als in de gebruiksfase op lange termijn.

Het systeem met de mobiliteitshubs is in het Ontwikkeldkader Spoorzone vastgesteld om de mobiliteitstransitie te realiseren. Voor de uitvoering daarvan is het in de NvU belangrijk om aan te tonen dat de ‘eigen’ parkeerbehoefte in het plangebied kan worden opgevangen zonder een claim op de omgeving te leggen. Gerekend is met loopafstanden van maximaal 250 meter. Met de voorgestelde hubs is aangetoond dat dit kan. Daarnaast is het vanzelfsprekend dat er (ook na vaststelling van de NvU) te allen tijde goede afstemming met de omgeving moet zijn om het systeem verder te optimaliseren. Zeker ook geldt dit tijdens de ontwikkelfases. In de tekst wordt dit verduidelijkt.

23. Wordt er voldoende rekening gehouden met de logistiek voor bedrijven en onderwijs in de Werkplaatsen (ook voor groot transport)?

Het bestemmen van de Werkplaatsen voor bedrijven in slimme maakindustrie en creatieve industrie, voor onderwijs en andere functies houdt onder meer in dat de panden ook bereikbaar moeten blijven voor vrachtverkeer. Dit is benoemd in de NvU en zal in de programma’s van eisen voor de ontwikkelingen verder worden geëxpliciteerd.

24. De Spoorzone zet in op een forse vermindering van het autoverkeer. Waarom wordt dan ingezet op een P+R op deze locatie? Een ander station aanwijzen scheelt auto’s en parkeerplaatsen.

In de NvU is uitgegaan van de huidige situatie. NS en gemeente zullen nader onderzoek doen naar de toekomstige opties voor P+R in de regio Zwolle en het effect op de parkeervoorzieningen Lubeckplein en Westerlaan.

25. In de teksten wordt onder meer gesproken over bereikbaarheid voor pakketbezorging. Advies: betrek de fietskoerier voor duurzame logistiek.

Een goed advies, dit is in de tekst opgenomen.

