

MEMORANDUM

Datum	: 13 april 2015
Van	: Arjen Jansen, doorkiesnummer: (0572) 347 819
Aan	: Inschrijvende partijen Aanbesteding Nieuw-Tijenraan
Onderwerp	: Stedenbouwkundige uitgangspunten Nieuw-Tijenraan

Inhoudsopgave

- A. Inleiding
- B. Stedenbouw en architectuur
- C. Landschap
- D. Parkeren en verkeer
- E. Civieltechnische uitgangspunten
- F. Demarcatie van de opdracht

A. Inleiding

Het sportcomplex Nieuw Tijenraan wordt gerealiseerd in de noordwesthoek van het sportpark, tussen de N348 en de Zwolsestraat. De Zwolsestraat is de belangrijkste structuurdrager van het gebied: een oude laan vanuit het centrum met aan weerszijden van de weg laanbeplanting. Door de bouw van het nieuwe sportcomplex komt de huidige locatie vrij. De wens van zowel voetbalvereniging Rohda Raalte als de gemeenteraad is dat het 'gat' dat het huidige Tijenraan achterlaat, wordt benut voor een nieuwe club- en kleedaccommodatie voor Rohda. Het verplaatsen van de kantine en kleedkamers en, als onderdeel van het nieuwe sportcomplex, het afbreken van de Rohda-hal, betekent dat deze locatie ook vrijkomt. De herschikking van het totale sportpark moet zorgen voor een logischere verdeling van de sport- en parkeerfuncties in het gebied en een verhoging van de ruimtelijke kwaliteit. Het grote voordeel van het verplaatsen van de Rohda-accommodatie naar de plek van het huidige Tijenraan is dat deze plek een waardevolle stedenbouwkundige invulling krijgt. Het voordeel voor Rohda is dat zij 'smoel' krijgen naar de openbare ruimte. Voor een verdere toelichting op de keuze om het sportpark Tijenraan te herschikken verwijzen we u naar het raadsvoorstel van 4 december 2014.

Gezien bovenstaande context zijn er 6 fasen te onderscheiden in de transformatie van het gehele sportpark (ook wel 'De Driehoek' genoemd):

- Fase 1: bouw Nieuw-Tijenraan + [verantwoordelijkheid gemeente] inrichten buitenruimte projectgebied
- Fase 2: (tijdelijk) herinrichten parkeerterrein Rohda in anticipatie op verplaatsing Rohda-clubgebouw
- Fase 3: sloop Rohda-hal en huidige Tijenraan
- Fase 4: het (tijdelijk) inrichten van de vrijgekomen locatie van het huidige Tijenraan
- Fase 5: verplaatsen kantine en kleedkamers Rohda
- Fase 6: inrichten vrijgekomen ruimte Rohda¹

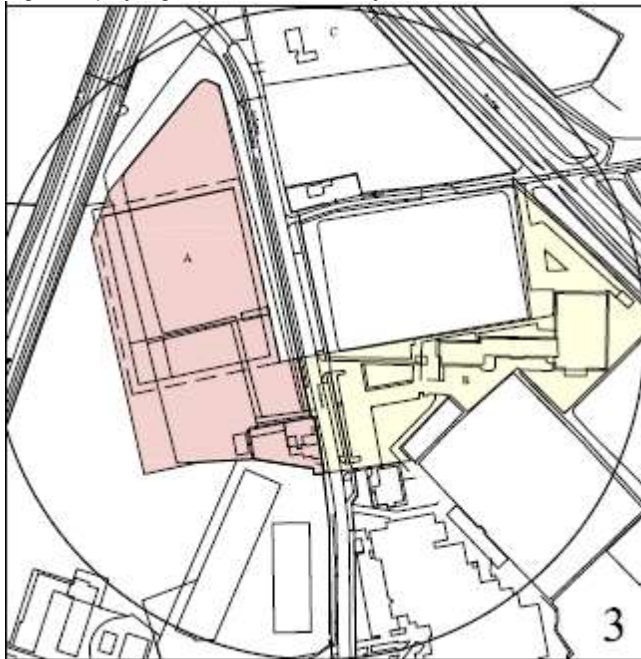
¹ Omdat dit een smal langgerekt gebied is tussen de voetbalvelden is de vraag of hier een nieuwe functie aan kan worden toegekend.

De opdracht om Nieuw-Tijenraan te ontwerpen en te bouwen heeft alleen betrekking op fase 1. Het is de opgave om deze fase zodanig vorm te geven dat fases 2 tot en met 6 in samenhang met fase 1 kunnen worden ontwikkeld. De visualisatie van het wensbeeld na fase 6 is verwerkt in een visiekaart en als bijlage 1 bijgesloten. Dit is geen blauwdruk; Rohda moet zijn plannen nog concreet maken. In het inschrijvingsontwerp voor Nieuw-Tijenraan verwachten wij daarom niet dat u een compleet plan presenteert voor de gehele Driehoek maar een concreet voorstel voor fase 1, waarbij het gebied ten westen van de Zwolsestraat volwaardig onderdeel is van het ontwerp. Fase 1 is daarmee het projectgebied (zone A op onderstaande kaart).

Voor het gebied ten oosten van de Zwolsestraat en het gebied tussen het gebouw en de N348 kunt u volstaan met een globale impressie met een hoger abstractieniveau (schets). Het ontwerpkader is dus groter dan het projectgebied, waarbij met name de vrijkomende zone van Rohda nog een witte vlek is. Deze vrijkomende zone betreft zone B in onderstaand kaartje. U mag in uw schets deze vrijkomende ruimte 'benutten' voor de functies die in dit document zijn beschreven.

De tekeningen die u vervaardigt, zijn op maat en schaal.

Figuur 1: projectgebied is zone A en vrijkomende ruimte is zone B²



Voorbeeld: u ontwerpt Nieuw Tijenraan met voldoende parkeerruimte en doet een voorstel voor de landschappelijke inpassing van het complex. U hebt de vrijheid om de te realiseren beachvelden in uw ontwerp aan de westzijde van de Zwolsestraat een plaats te geven. In dat geval is dit volwaardig onderdeel van uw ontwerp. Indien naar uw mening de beachvelden beter op zijn plaats zijn ten oosten van de Zwolsestraat dan geeft u in uw schets voor dat deel van de driehoek aan waar deze voorziening gerealiseerd zou moeten/kunnen worden (via het aangeven van een vlek/zone en rekening houdend met de uitgangspunten in deze notitie).

Essentieel is dat uit het totale plan blijkt dat het wensbeeld voor de totale driehoek uitvoerbaar blijft. In dit document zijn de uitgangspunten opgenomen waaraan uw ontwerp zal moeten voldoen.

² Deze tekening is ook in de bijlage opgenomen en als dwg-bestand beschikbaar

B. Stedenbouw en architectuur

Situering

Het perceel vormt een apart 'erf' aan de Zwolsestraat. Om afstand te creëren tot Landstede wordt het parkeren aan de zuidzijde gesitueerd. Het gebouw staat op minimaal 15 meter van de rand van de Zwolsestraat. De minimale afstand tot de N348 is 25 meter.

De afstand van het nieuwe Tijenraan tot de omliggende gebouwen moet passen bij de maat en schaal van de desbetreffende bebouwing: hoe hoger, hoe meer afstand bewaren.

Het bouwvlak en de N348 naderen elkaar in de noordwesthoek. Om te voorkomen dat het gebouw in de N348 'prijkt' volgt het gebouw hier (deels) een richting evenwijdig aan de N348. Deze 'hoek' vraagt om een expliciete ontwerpopgave.

Het bouwvlak dat is opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan is te vinden in bijlage 2.

Entree/oriëntatie

De Zwolsestraat is de ader van het gebied waaraan de verschillende sportfuncties en parkeerterreinen liggen. Het is niet de bedoeling om een nieuwe secundaire structuur hieraan toe te voegen. U dient uit te gaan van de huidige wegenstructuur en ontsluiting van het sportcomplex en de daarbij horende voorzieningen op de Zwolsestraat.

Voorop staat dat bezoekers het gebouw eenvoudig kunnen herkennen, de parkeerplaats makkelijk kunnen vinden en vanuit de parkeerplaats of al wandelend naar de entree van het gebouw toe worden 'getrokken'. Parkeerplaatsen worden zo dicht mogelijk bij het gebouw Nieuw-Tijenraan gepositioneerd.

Een duidelijke en uitnodigende entree bevindt zich in de zuidgevel aan het parkeerterrein. Een entree in de zuidoosthoek is ook mogelijk, mits de ingang ook echt in de 'hoek' is gelegen, dus geen ingang die louter in de oostelijke gevel is gesitueerd.

De kwaliteit van de verblijfsruimte voor de entree is belangrijk: mensen moeten het aantrekkelijk vinden er te 'zijn'. Dit wordt mede vormgegeven door straatmeubilair en verlichting. De representatieve functies bevinden zich nabij de entree.

Massa

Voor het nieuwe sportcomplex is een maximale hoogte van 10,5 meter noodzakelijk en aanvaardbaar. Aan de zuidzijde (entree/parkeerterrein) is de maximale hoogte 13 meter, zodat functies eventueel gestapeld kunnen worden (en de footprint verkleind). Deze hoogte geldt voor de hele breedte van de zuidzijde van het bouwvlak met een maximale 'diepte' van 1/3 van het bouwvlak. Voor de precieze begrenzing van deze zone met grotere bouwhoogte verwijzen wij naar de plankaart van het ontwerpbestemmingsplan. NB: voor de glijbaan is een grotere hoogte dan 13 meter toegestaan.

Voor de ventilatie is een aparte regeling in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. Bij de aanzuiging van verse lucht dient rekening te worden gehouden met de geur die de RWZI verspreidt. De RWZI is eigendom van Waterschap Groot Salland en aan de overzijde van de N348 gelegen.

Beeldkwaliteit

Architectonische context

In de huidige situatie wordt het beeld bepaald door drie complexen:

1. Hotel en motormuseum plus Tivoli: historiserend (steen, vakwerk, kappen)
2. Landstede: modern (horizontale geleding, drie lagen plat, wit stuc op donkere plint)
3. Huidige Tijenraan: traditioneel utilitair/ jaren '70/'80/ (baksteen, sporthal met gevelbeplating).

De overige bebouwing bestaat uit de functionele bebouwing van muziekvereniging Sint Caecilia, voetbalvereniging Rohda Raalte en de twee woonhuizen aan het 'einde' van de Zwolsestraat.

Uitgangspunten beeldkwaliteit

Het nieuwe Tijenraan kenmerkt zich door eenduidigheid in vorm en uitstraling. Het profileert zich als een sportcomplex dat naar zijn omgeving uitnodigend is. Het gebouw is dus een herkenbaar object in zijn omgeving, waarbinnen de zelfstandige functies zoals horeca, fitness, zwembad en sporthallen ook herkenbaar zijn. Het gebouw is geen optelsom van de functies. Daarmee is het de uitdaging binnen deze variatie in functies en schaal het vormconcept sterk te positioneren. De functies mogen zichtbaar zijn in de compositie van het gebouw. De glijbaan kan een blikvanger zijn aan de zijde van de N348.

Het gebouw opent zich en zoekt de relatie in zijn omgeving. Het gebouw heeft een aantrekkelijke uitstraling en versterkt het imago van het gebied als sport- en onderwijscluster. Het gebouw is één gebouw/totaalconcept. Binnen dit concept moet rekening worden gehouden met eventuele uitbreidingen in de toekomst (flexibiliteit). De bebouwingsrichting sluit aan op bestaande bebouwing, wegenstructuur en landschappelijke elementen.

De architectonische beeldkwaliteit dient representatief te zijn. Het gebouw heeft een vriendelijke en eigentijdse uitstraling. Het programma voor Nieuw Tijenraan heeft een risico op gevelvlakken die gesloten en massaal overkomen. Dit risico moet worden voorkomen: het gebouw dient een menselijke maat te krijgen. De gevelvlakken moeten daarom onderdeel uitmaken van het gevelconcept. Tevens kunnen materialisatie en detaillering bijdragen aan de menselijke maat, bijvoorbeeld:

- Gebruik duurzame materialen in de gevel, materialen die 'mooi oud' worden;
- Gebruik maken van kleuraccenten, geleding in de gevels van het gebouw en andere ontwerpprincipes die het aanzicht op het gebouw een gevoel van menselijke maat geven;
- Zonwering, reclame-uitingen en belettering zijn mee-ontworpen in de gevel.

De vormgeving van hotel/museum/Tivoli is zo specifiek dat voor de architectuur beter kan worden aangesloten bij de vormgeving van Landstede, zodat er nog enige 'rust' in dit gebied aanwezig blijft (er mag geen kakofonie van gebouwen ontstaan).

Het gebouw moet landschappelijk aanvaardbaar worden ingepast. Het is niet de bedoeling het gebouw compleet af te schermen met groen. Een goed zicht op het gebouw is belangrijk voor de bekendheid en het imago van Tijenraan. Dit geldt in het bijzonder voor het zicht vanaf de N348. Een goede inpassing in het landschap moet daarom in evenwicht zijn met voldoende zicht / transparantie. Gezien de diverse zichtrelaties van het gebouw met zijn omgeving dient een 'achterkantsituatie' te worden voorkomen. Ook is het van belang dat het zicht vanaf de (belangrijke) N348 aantrekkelijk is.

Situering handbalvelden en beachvelden

In het gebied moet één afzonderlijk handbalveld (asfalt) en twee volleybal beachvelden worden gerealiseerd ter vervanging van deze voorzieningen op de bouwlocatie.

Omdat de handbalvereniging gebruik maakt van kleedruimtes in het nieuwe sportcomplex moeten de handbalvelden op loopafstand hiervan worden gerealiseerd. De afmeting van een handbalveld is 40x20 meter met een vrije loopruimte van minimaal 2 meter om het handbalveld heen.

De twee volleybal beachvelden zijn multifunctioneel: beachhandbal en beachvoetbal zijn ook mogelijk. Hiervoor dient minimaal een vlak van 44x36 meter beschikbaar te zijn, bestaande uit:

- 2 Volleybal beachvelden van elk 8 x 16 meter met aan alle zijden uitloop van 5 meter, waardoor bruto afmeting 18x26 meter is (2 velden is dus 36x26 meter);
- 1 beachvoetbalveld is 36 x 28 meter met aan alle zijden een uitloopruimte van 4 meter, waardoor bruto afmeting 44x36 meter ontstaat (NB: deze kun je prima opdelen in twee kleinere beachvelden voor voetbal);
- 1 beachhandbalveld is 27x12 meter met aan alle zijden 3 meter uitloop, waardoor een bruto afmeting van 33x18 meter ontstaat (dit past dus in de ruimte die nodig is voor een volwaardig beachvoetbalveld).

De beachvelden en het handbalveld liggen bij elkaar en kunnen zowel aan de oost- als de westzijde van de Zwolsestraat worden gerealiseerd, mits aan de westzijde van de Zwolsestraat genoeg ruimte is voor het parkeerprogramma (zie onderdeel D) en er genoeg ruimte is voor een verantwoorde landschappelijke inpassing (zie onderdeel C). De gemeente geeft bij het optreden van ruimtegebrek de voorkeur aan een duidelijk parkeerprogramma aan de westzijde van de Zwolsestraat, dus in het projectgebied Nieuw-Tijenraan. Parkeren dicht bij de entree van het nieuwe Tijenraan is dus belangrijker dan een beachveld of handbalveld dicht bij de deur.

Na de bouw van het nieuwe Tijenraan en de sloop van het huidige Tijenraan is het de wens dat de gebouwde voorzieningen van Rohda worden afgebroken en worden ondergebracht in een nieuw complex aan de achterzijde van de huidige hoofdtribune van Rohda (ter hoogte van het huidige Tijenraan). Aan de voorzijde van de te realiseren club- en kleedaccommodatie wordt het parkeren gerealiseerd. Ook Rohda presenteert zich dan nadrukkelijk aan de Zwolsestraat. Op de huidige locatie van de bebouwing van Rohda (fase 3 en 6 in de visiekaart) ontstaat dan ruimte voor herinvulling, bijvoorbeeld de beachvelden/handbalvelden, speelweide voor kinderen, etc. Dit is onderdeel van de vrijkomende ruimte zoals gedefinieerd als zone B in figuur 1 van dit document. In de visiekaart is deze zone gearceerd aangegeven.

C. Landschap

Groen en landschap vanuit stedenbouw

Vanuit het LOP en het groenbeleidsplan (kaart in bijlage 3) van de gemeente Raalte wordt aangegeven dat een laanstructuur langs de N348 wenselijk is. (NB: deze beplanting bevindt zich deels buiten het projectgebied). Anderzijds is het gewenst vanaf de N348 zicht te houden op het sportcomplex, Landstede en het Westcord Hotel. De ontwerpopgave vanuit groen is daarom ook om inzichtelijk te maken hoe deze laanbomenstructuur en de maximale exposure van het sportcomplex met elkaar samen gaan. Architectonisch en landschappelijk ontwerp dienen in samenhang met elkaar ontworpen te worden. Juist de afwisseling van groen en zicht op het gebouw kan prikkelend zijn en blijven. Gebouw en omgeving dienen een relatie aan te gaan, waarbij geldt dat een wadi ook landschappelijk logisch moet worden ingepast.

Adequate inpassing in het landschap:

Vanuit het aspect landschap en groen gelden de volgende uitgangspunten, gericht op een zorgvuldige inpassing van het nieuwe Tijenraan in de dorpsrand van Raalte:

- Het gebouw moet worden ingepast met respect voor behoud en waar mogelijk versterking van de groenhoofdstructuur van Raalte. Deze structuur wordt primair gevormd door de bomen langs de Zwolsestraat (bomenhoofdstructuur).
- Uit de inmeting van de huidige bomen blijkt dat de bomen van de bomenhoofdstructuur aan de Zwolsestraat behouden kunnen blijven.
- Indien het noodzakelijk is om in het projectgebied een boom te kappen of een houtopstand te verwijderen die een onderdeel vormt van de groenhoofdstructuur, dan moet dit elders in of direct nabij het plangebied binnen de groenhoofdstructuur gecompenseerd worden (via herplant).
- Uitgangspunt is om ook bomen en groenopstanden die buiten de groenhoofdstructuur vallen, zoveel mogelijk te behouden. Eventueel te kappen bomen dienen zo mogelijk elders in het plangebied te worden gecompenseerd. De houtopstand in de noordwestelijke hoek van het bouwvlak (zie punt 'H' in bijlage 1) verdient in dit kader bijzondere aandacht, maar hoeft niet ten koste van 'alles' gehandhaafd te blijven. Binnen deze houtopstand is de waarde van de beplanting verschillend. Ook hier is zicht en exposure van het nieuwe gebouw essentieel.
- parkeerterreinen inpassen met groen (bijv. beukenhagen) om daarmee het zicht vanaf met name de N348 landschappelijk aantrekkelijk te houden. Het parkeerterrein mag geen hagendoelhof worden: het zicht c.q. veiligheid op het parkeerterrein moet gewaarborgd zijn.
- Boombeplanting op het terrein is toegestaan en zelfs wenselijk, maar dient binnen het gekozen landschapsconcept wel aan te sluiten op het karakter van de bomen in de groene hoofdstructuur (Zwolsestraat, laanbeplanting N348).

Bestaande bouwobjecten

Ten aanzien van de inpassing in het gebied zijn de volgende zaken relevant:

- Het gebouw van Kwiek en de woningen Zwolsestraat 65 en 67 worden gesloopt. Het vrijkomende terrein als gevolg van deze sloop is beschikbaar voor de bij het gebouw van Nieuw-Tijenraan behorende voorzieningen zoals parkeerplaatsen.
- Het gebouw 'De Klanken' (Zwolsestraat 70) is gelegen naast het huidige Tijenraan. Dit gebouw is eigendom van muziekvereniging Sint Caecilia. Het uitgangspunt is dat dit gebouw gehandhaafd blijft. Aandachtspunt: als het huidige Tijenraan wordt gesloopt, komt het gebouw 'De Klanken' veel prominenter in beeld. Het gebouw van De Klanken is in bijlage 1 weergegeven met de letter 'K'.

D. Parkeren en verkeer

Verkeer vanuit stedenbouw

De herkenbaarheid van de Zwolsestraat als oude, historische weg is belangrijk bij de herinrichting van het sportpark. Laanboombeplanting en ononderbroken bestrating zijn daarbij essentieel. Voor het aangenaam maken van de Zwolsestraat als fietsroute kan er worden gekozen voor een combinatie van gebakken klinkers (in het midden van de weg) en asfalt fietsstroken aan de zijkant.

Er is nu een grote spreiding van parkeervoorzieningen. In de toekomst worden deze meer geclusterd: een parkeervoorziening voor Rohda, een parkeervoorziening voor het nieuwe Tijenraan aan de westzijde van de Zwolsestraat in combinatie met een parkeervoorziening aan de oostzijde (huidig parkeerterrein Rohda).

De parkeerbehoefte in de toekomst

De huidige parkeervoorzieningen in het gebied zijn versnipperd en liggen deels op onveilige of onaantrekkelijke plekken. Het is de wens van de gemeente om de structuur van de parkeerlocaties te verbeteren en daarbij ook de verkeersafwikkeling veiliger en sneller te maken.

In de gehele Driehoek zijn nu 211 parkeerplaatsen aanwezig, verdeeld over 8 locaties (zie bijlage 4). De parkeerlocaties A en B gaan verdwijnen als de club- en kleedaccommodatie van Rohda verhuist naar de plek van het huidige Tijenraan en alle fases van de gewenste gebiedsinrichting worden gerealiseerd (het wensbeeld). Het gaat in totaal om 71 autoparkeerplaatsen en 2 busparkeerplaatsen. Deze parkeerplekken zijn nu hoofdzakelijk bedoeld voor Rohda. Op het nieuwe parkeerterrein aan de voorzijde van de nieuwe clubaccommodatie van Rohda (plek huidige Tijenraan) kunnen meer dan 100 parkeerplaatsen worden teruggebracht. Voor Rohda zijn dus voldoende parkeerplaatsen verzekerd. Landstede kan hier overdag gebruik van maken, zoals in de huidige situatie ook gebeurt.

De vastgestelde parkeerbehoefte voor Nieuw-Tijenraan is gesteld op 186 parkeerplekken. De minimale parkeernorm voor het nieuwe Tijenraan is 177. Vanwege de mogelijkheden voor dubbelgebruik c.q. de aanwezigheid van omliggende parkeerlocaties en gezien het feit dat er ten opzichte van de huidige situatie ruim 100 parkeerplaatsen bijkomen, is de gemeente van mening dat een parkeervoorziening van 177 plekken voor Nieuw-Tijenraan ruim voldoende moet zijn. In het projectgebied zijn daarnaast 9 parkeerplaatsen gevestigd (locatie D). Deze worden aan het aantal van 177 toegevoegd vanwege de aantrekkelijke werking van de beach/handbalvelden. De totale parkeerbehoefte voor Nieuw-Tijenraan is daarmee bepaald op 186.

Aan de overzijde van de Zwolsestraat (huidig parkeerterrein Rohda, locatie C) liggen nu 53 parkeerplaatsen. Na de verhuizing van Rohda en de herinrichting van het sportpark heeft Rohda deze voorziening niet primair nodig, omdat het parkeren van Rohda dan op de locatie van het huidige Tijenraan wordt opgevangen. Bovendien is er alsdan op deze plek ruimte voor veel meer parkeerplaatsen (fietsenstalling ruimte komt vrij, waardoor betere inrichting mogelijk is). Als uitgangspunt geldt daarom dat van de 186 parkeerplaatsen er tenminste 130 aan de westzijde van de Zwolsestraat gerealiseerd moeten worden en dat de overige 56 parkeerplaatsen op de huidige parkeerlocatie D van Rohda kunnen worden gerealiseerd. Dit houdt in dat de huidige parkeervoorziening van Rohda gehandhaafd zou kunnen worden, maar het wensbeeld is wel dat de ruimtelijke kwaliteit van deze zone (fase 2) wordt verhoogd in samenhang met de ontwikkeling van Nieuw-Tijenraan en de verplaatsing van het Rohda-clubgebouw naar de plek van huidig Tijenraan. NB: gaat de verhuizing van het Rohda-clubgebouw om een of andere reden niet door, dan kunnen op de plek van het huidige Tijenraan voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd om de gewenste verwijdering van de parkeerlocaties A en B te compenseren en aldus voldoende parkeercapaciteit

voor alle functies in het gebied te realiseren. Op deze wijze is verzekerd dat in elk scenario voldoende parkeercapaciteit kan worden gerealiseerd voor de functies in de driehoek.

Parkeren Nieuw-Tijenraan

Verder gelden de volgende concrete uitgangspunten:

- Minimaal 186 parkeerplaatsen benodigd voor personenauto's, waarvan 6 als gehandicaptenparkeerplaatsen
 - Parkeren vindt plaats op een apart ingericht parkeerterrein. Parkeervakken worden dus niet rechtstreeks ontsloten op de Zwolsestraat.
 - Haaks of gestoken parkeren (onder een hoek van 60 °)
 - Maatvoering van parkeerstroken en parkeewegen conform ASVV 2012 (15.1 parkeervoorzieningen)
 - Parkeren zoveel mogelijk geconcentreerd/geclusterd
- Tenminste 130 plekken³ waaronder de 6 gehandicaptenplaatsen moeten in het projectgebied, aan de westzijde van de Zwolsestraat worden gerealiseerd, tezamen met de onderstaande programmaonderdelen:
- Stallingsruimte voor tenminste 204 fietsen, resulterend in een ruimtebeslag van 368 m2
- Stallingsruimte voor scooters, minimaal 30 m2
- Ruimte voor twee bussen (touringcars) op korte loopafstand van de hoofdingang om op een veilige manier groepen te kunnen ophalen/afzetten. Daarbij rekening houden met:
 - Voldoende manoeuvreerruimte
 - Veiligheid voor fietsers en voetgangers
 - Mogelijkheid om op een veilige manier te keren

Routing/bereikbaarheid

- De ontsluiting van het 'hoofd' parkeerterrein vindt plaats aan de zuidzijde van het gebouw. De meest noordelijke toegang tot het gebouw en parkeerterrein bevindt zich bij de bestaande ingang ter hoogte van veld 2 (punt 'N' in bijlage 1). Vanaf dit punt is de Zwolsestraat verkeersluw en bij voorkeur niet toegankelijk voor bevoorradingsverkeer van Nieuw-Tijenraan. Een uitzondering mag eventueel gemaakt worden voor evenementen. De reden hiervoor is dat de aantasting van het woongenot van de woningen Zwolsestraat 82 en Zwolsestraat 84 (zie bijlage 1) zoveel mogelijk wordt beperkt en de groenstructuur van de Zwolsestraat zoveel mogelijk wordt gewaarborgd.
- De parkeergelegenheid (auto's, fietsen etc.) dient logisch gesitueerd te zijn t.o.v. de hoofdingang
- Loopafstand bij voorkeur maximaal 100 meter van het autoparkeren tot de hoofdingang
- Loopafstand van fietsenstalling tot hoofdingang maximaal 50 meter
- Veilige en logische loop-en fietsroutes

Verkeersafwikkeling Zwolsestraat

- De Zwolsestraat is gecategoriseerd als erftoegangsweg met een max. snelheid van 30 km/uur
- Fietsverkeer moet op een veilige wijze de verschillende voorzieningen aan de Zwolsestraat kunnen bereiken
- De Zwolsestraat is onderdeel van het fietsnetwerk en aangewezen als een primaire fietsroute.
- De Zwolsestraat is en blijft doodlopend voor gemotoriseerd verkeer. De verkeersfunctie is beperkt tot het ontsluiten van de woningen en voorzieningen (Tijenraan, Landstede, Rohda etc.) aan de Zwolsestraat.
- De inrichting (profiel) van de Zwolsestraat moet aansluiten op de functie/gebruik
- Aparte voorzieningen voor voetgangers aanwezig

³ Dit betekent dus dat maximaal 56 parkeerplekken aan de oostelijke zijde van de Zwolsestraat worden gerealiseerd

E. Civieltechnische uitgangspunten

Peil

Als onderdeel van de aanbestedingsdocumenten is een hoogtekaart bijgevoegd. Het nieuwe Tijenraan moet op een peil worden gezet dat aansluit op de omliggende bebouwing en ervoor zorgt dat het gebouw goed in het landschap wordt ingepast (behoud bomen). Hiervoor is het peil van het gebouw ter plaatse van de entree vastgesteld op **5.15+ NAP**. Hier mag van worden afgeweken, mits dit adequaat wordt gemotiveerd en onderstaande aandachtspunten worden gerespecteerd. Daarnaast is het toegestaan om met een split level te werken, mits het maaiveld direct rondom het gebouw en ter plaatse van de entree 5.15+ NAP bedraagt.

Aandachtspunten ten behoeve van peil zijn:

- Het maaiveldpeil van de te handhaven bomen dient binnen de kroonprojectie gehandhaafd te worden (zie dwg-bestand ingemeten bomen);
- Rekening houden met de mogelijkheden voor afwatering;
- Kosten van het grondwerk.

Hemelwater en vuil water

Het watersysteem dient duurzaam ingericht en beheerd te kunnen worden. Uitgangspunt is dat vuil en schoon water gescheiden worden afgevoerd.

- Het 'vrijverval' rioolstelsel voor afvalwater van de locatie dient aan te sluiten op de riolering in Zwolsestraat ter hoogte van ingang Rohda-terrein.
- Hemelwater van de daken dient binnen de plancontour te worden geborgen en geïnfilteerd (minimaal 20 mm berging per m2 dakoppervlak). Hergebruik van hemelwater (ook binnen het gebouw) is hierbij een nadrukkelijke, duurzame optie.
- Hemelwater van verhard terreinoppervlak in de openbare ruimte bergen en infiltreren in de bodem middels bovengrondse afvoer naar infiltratievoorziening uitgevoerd via een bodempassage met de voorkeur voor een wadi (minimaal 20 mm berging per m2 verhard oppervlak openbare ruimte). Het eventueel toepassen van infiltratiebestrating is toegestaan. Toepassen van infiltratieriool of infiltratiekratten is in principe niet toegestaan. Vanwege kosten en uitstraling gaat de voorkeur uit naar een wadi. Hierbij is een combinatie met de groenhoofdstructuur of het verblijfsgebied interessant. Een wadi binnen het projectgebied heeft de voorkeur. Als hiervoor onvoldoende ruimte is, mag het eventueel buiten het projectgebied worden gesitueerd. Een waterpartij is niet toegestaan.
- Eventuele noodzakelijke werkzaamheden/maatregelen buiten de plancontour (b.v. overstortvoorziening naar open water) dienen eveneens te worden gerealiseerd.
- Oplossingen met lage onderhoudskosten verdienen de voorkeur.

Grondwater

Er dient te worden voldaan aan de volgende ontwateringeisen en droogleggingseisen:

- Gebouwen (met kruipruimte) min. 0,80 m vanaf onderkant vloer
- Wegen, parkeerplaatsen en pleinen min. 0,70 m
- Groen min. 0,50 m
- Maten zijn vanaf GHG

Kabels en leidingen

Uitgangspunt is dat ondergrondse infrastructuur zoveel mogelijk intact blijft en dat kosten als gevolg van de nieuwe indeling c.q. inrichting van De Driehoek ten laste komen van het project Nieuw-Tijenraan. De klic-melding is digitaal beschikbaar.

F. Demarcatie van de opdracht

De demarcatie van de DBM-E opdracht is gedefinieerd in de Vraagspecificatie en bijbehorende demarcatielijst. Hierbij is zowel de beginsituatie als de eindsituatie van de opdracht beschreven.