

STEDENBOUWKUNDIGE INPASSING TERMINAL LELYSTAD AIRPORT

Project: Terminal Lelystad Airport
Werknummer: 1523 – fase BA
Datum: 19-12-2016
Betreft: Onderbouwing stedenbouwkundige inpassing t.b.v. uitgebreide procedure Wabo

Inhoud

Inleiding.....	1
Ruimtelijk kader	2
Situatie	2
Bestemmingsplannen.....	2
Afwijkingen van het bestemmingsplan	3
Stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit	4
Stedenbouwkundige uitgangspunten	4
1a Gevellijn plaza.....	4
1b Luifels	5
2a Raamopeningen boven 4m.....	6
2b Dakterras	6
Conclusie	6
Bijlagen.....	6

Inleiding

Ten zuiden van Lelystad ligt Lelystad Airport, onderdeel van de Schiphol Group. Het vliegveld wil uitbreiden tot een moderne regionale luchthaven, waar benodigde opvang van vluchten van Schiphol plaats kan vinden. De bouw van de nieuwe passagiersterminal voor Lelystad Airport voorziet in een actuele regionale behoefte. Zoals uiteengezet in de Luchtvaartnota, zijn luchthavens en de ontwikkeling daarvan middelen om de economische ambities en bereikbaarheidsambities van Nederland waar te maken. Daarbij geldt dat de luchtvaart niet alleen faciliterend is voor de economische ontwikkeling; het stimuleert deze ontwikkeling ook. De bedrijvigheid in het gebied rondom een luchthaven is sterk verbonden met de luchtvaart. Niet alleen vanwege het aantal vluchten op een luchthaven, maar ook door de kwaliteit van het verbindingennetwerk waar een luchthaven een belangrijke rol in vervult.

Bij de ambities voor Lelystad Airport hoort een passende passagiersterminal voor de afwikkeling van de vluchten. Om de bouw van deze terminal en de aanleg van verlenging van start- en landingsbaan mogelijk te maken is een specifiek bestemmingsplan opgesteld dat hiervoor zones aangeeft. Tijdens het ontwerptraject aan de terminal is gebleken dat een optimaal terminalontwerp op enkele punten afwijkt van het opgestelde bestemmingsplan. Middels deze stedenbouwkundige onderbouwing wordt duidelijk gemaakt dat deze afwijkingen van beperkte aard zijn en dat het in belang van de huidige en toekomstige terminalontwikkelingen is dat er op deze punten afgeweken kan worden.

Voor de duidelijkheid dient hierbij opgemerkt te worden dat deze aanvraag alléén het terminalgebouw (en bijgebouw) betreft, en niet de luchtzijde of landzijdige infrastructuur (terreininrichting). Het ontwerp voor de infrastructuur is wel nauwkeurig afgestemd op het terminalontwerp, zodat deze optimaal functioneren in de huidige en toekomstige fasen van ontwikkeling.

Ruimtelijk kader

Situatie

Het terrein dat beschikbaar is voor de terminal is op dit moment onbebouwd. Op afbeelding 1 is aangegeven hoe de locatie ligt ten opzichte van de bestaande luchthaven en het naastgelegen RDW terrein. De locatie ligt gezien vanaf de huidige bebouwing t.b.v. de luchthaven aan de overzijde van de start- en landingsbaan. Het terrein voor de nieuwe terminal en de landzijdige infrastructuur ligt ingekaderd tussen de Larserweg N302 in het noordoosten (links op de foto), de luchtzijdige infrastructuur in het zuidoosten (boven het gestippelde vlak), het RDW-terrein in het zuidwesten (rechts op de foto) en de huidige Meerkoetentocht waar de ontsluitingsweg voor het terminalterrein gesitueerd wordt.



afbeelding 1 - luchtfoto van de bestaande situatie op Lelystad Airport, waarop globaal de ligging van de nieuwe passagiersterminal is aangegeven.

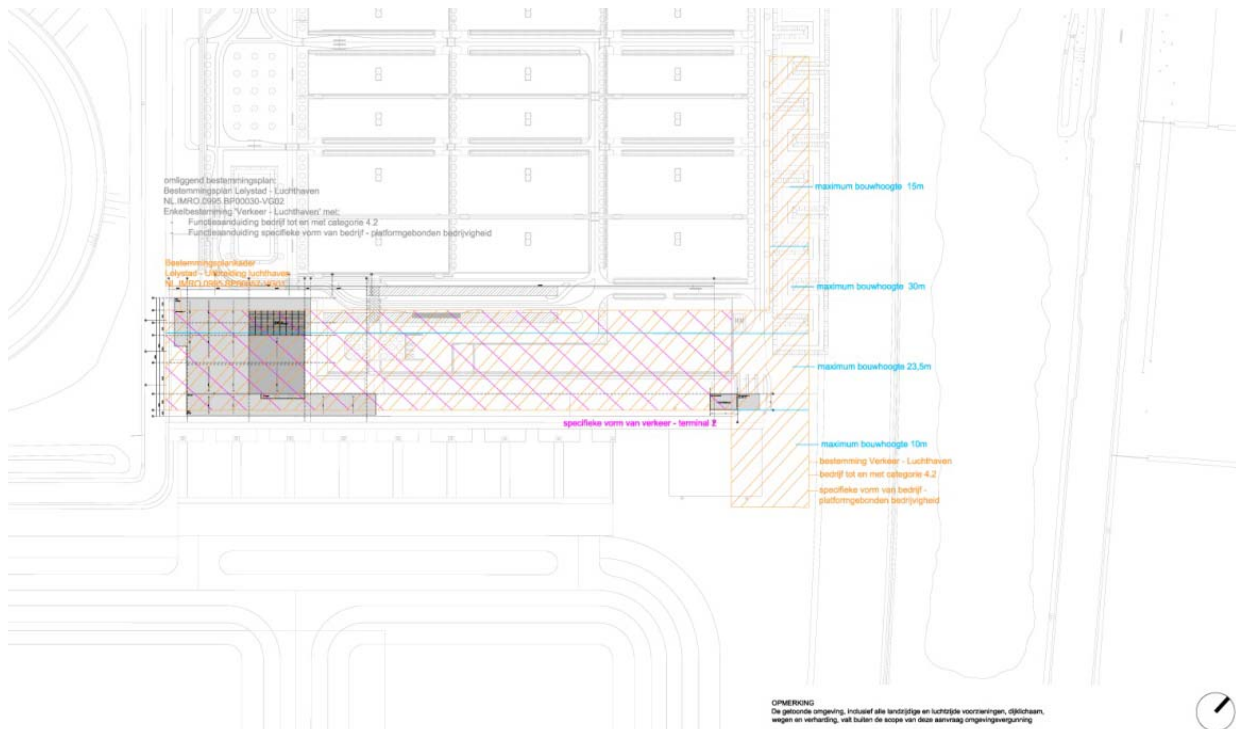
Bestemmingsplannen

Op de beoogde locatie voor de terminal zijn twee bestemmingsplannen actief, één algemeen bestemmingsplan voor de luchthaven ("Bestemmingsplan Lelystad – Luchthaven"), en één specifiek voor de uitbreiding c.q. nieuw te bouwen terminal ("Lelystad – Uitbreiding luchthaven").

Bestemmingsplan 1 (algemeen): NL.IMRO.0995.BP00030-VG02 – Bestemmingsplan Lelystad – Luchthaven

Bestemmingsplan 2 (specifiek): NL.IMRO.0995.BP00057-VG01 – Lelystad – Uitbreiding luchthaven

In het algemene bestemmingsplan (1) is op de beoogde locatie van de terminal een enkelbestemming 'Verkeer – Luchthaven' actief, met functieaanduidingen 'bedrijf t/m cat. 4.2' en 'specifieke vorm van bedrijf – platformgebonden bedrijvigheid'. Het specifieke bestemmingsplan (2) geeft daarnaast een zone van 457 x 80m aan met bestemming 'specifieke vorm van verkeer – terminal 2'.



afbeelding 2 – situatietekening van de nieuwe terminal en bijgebouw in de nieuwe context van land- en luchtzijdige infrastructuur, met markering van het bestemmingsplan “Lelystad – Uitbreiding Luchthaven”. Deze tekening is ook apart als bijlage 1 bijgevoegd.

Afwijkingen van het bestemmingsplan

Met het voorliggende ontwerp voor de Terminal Lelystad Airport wordt op de volgende punten afgeweken van het vigerende bestemmingsplan.

1. Het plan treedt buiten de kaders voor ‘specifieke vorm van verkeer – terminal 2’ door:
 - a. een deel van de publiekshal aan de noordwestzijde, en door
 - b. overstekken van luifels aan de zuidoost- en noordwestzijde.
2. Het plan wijkt af van artikel 3.2.1, bouwregels Gebouwen, lid e en f, betreffende de relatie met het RDW-terrein:
 - a. Er zijn doorzichtige gevelopeningen voorzien in de zuidwestgevel van de terminal, op de verdieping (vloerpeil 4.65m boven peil). Dit wijkt af van artikel 3.2.1, bouwregels Gebouwen, lid e: “gebouwen op bouwpercelen gelegen aan de oostzijde van het RDW-terrein worden niet voorzien van doorzichtige gevelopeningen boven een hoogte van 4 m.”
 - b. Er is een dakterras voorzien aan de zuidoostgevel van de terminal, op de verdieping (vloerpeil 4.65m boven peil). Dit wijkt af van artikel 3.2.1, bouwregels Gebouwen, lid f: “gebouwen op bouwpercelen gelegen aan de oostzijde van het RDW-terrein worden niet voorzien van een dakterras.”

Ten aanzien van punt 1 kan worden opgemerkt dat is gebleken dat een optimaal terminalontwerp niet past binnen de diepte van de zone van 80m die is aangegeven in het bestemmingsplan. In de lengterichting is geen overschrijding van de bestemmingsplangrenzen. NB: het bijgebouw wordt daarbij gezien als onderdeel van platformgebonden bedrijvigheid die buiten het vlak aangegeven voor terminal 2 gerealiseerd kan worden.

Ten aanzien van punt 2 kan worden opgemerkt dat deze regels tot stand zijn gekomen na inspraak in het ontwerpbestemmingsplan door de RDW, en dat de *intentie* van deze bouwregels is dat er vanuit de nieuwe terminal geen *zicht* is op het RDW-terrein. Dit is echter niet als zodanig geformuleerd in het bestemmingsplan.

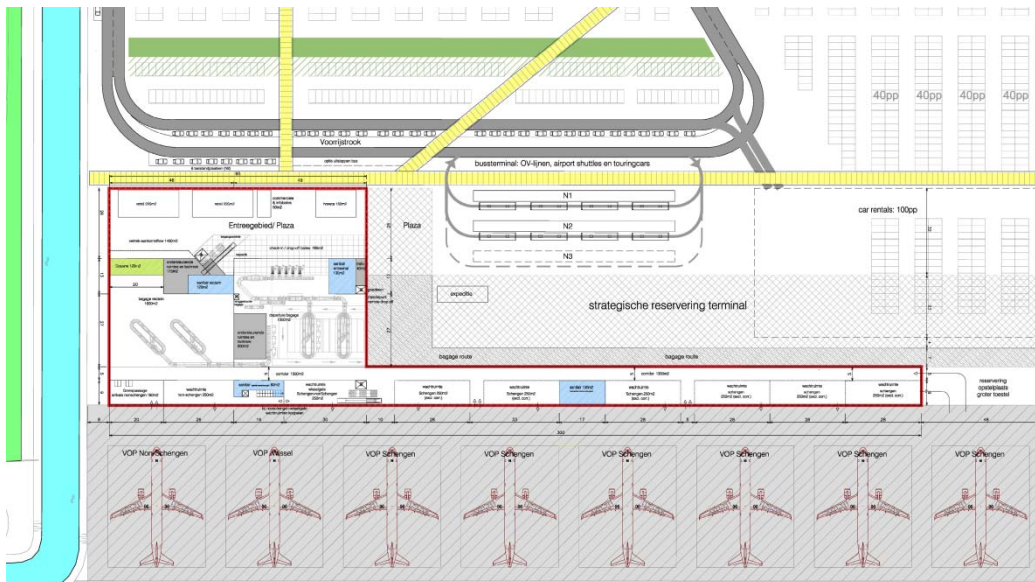
In de volgende paragraaf wordt toegelicht om welke redenen wordt afgeweken van het bestemmingsplan, welke voordelen dit biedt, en/of hoe dit te verenigen is met de stedenbouwkundige uitgangspunten in het vigerende bestemmingsplan.

Stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit

Stedenbouwkundige uitgangspunten

De nieuwe terminal wordt in de zuidwestelijke hoek van het beschikbare bouwvlak gesitueerd, zoals ook te zien is op afbeelding 2. De huidige vergunningsaanvraag betreft fase 'N1' van de terminal, waarin de terminal is voorbereid op een passagierscapaciteit behorende bij vier vliegtuigopstelplaatsen. Er zijn in de toekomst twee verdere uitbreidingen voorzien, 'N2' en 'N3'. Uitbreiding voor fase N2 is voorzien in noordoostelijke richting, waarbij de terminal geschikt is voor acht vliegtuigopstelplaatsen. In fase 'N3' wordt verwacht dat het terrein van de RDW beschikbaar komt voor verdere uitbreiding in zuidwestelijke richting. De huidige fase N1 ligt dus centraal ten opzichte van de toekomstige uitbreidingen. Dit is een optimale positie voor passagiersstromen tussen de parkeerplaats en de vliegtuigen en de luchthavenlogistiek.

In het bestemmingsplan is een zone aangegeven met een diepte van 80m waar de terminal gebouwd kan worden. Deze maatvoering is (mede) gebaseerd op een eerdere studie naar de mogelijke inpassing van de terminal (zie bijlage 2, schetsontwerp terminal Lelystad Airport). In dit ontwerp (voor fase N2) is een hoofdvorm van 80 x 95 m ontworpen, met een langwerpige strook langs luchtzijde voor de gates van de luchthaven, zie onderstaande afbeelding. Hoewel dit niet expliciet in het vigerende bestemmingsplan is vermeld, is het duidelijk dat de maat van 80m overgenomen is uit dit schetsontwerp.



afbeelding 3 - plattegrond begane grond uit het schetsontwerp Terminal Lelystad Airport. Zie ook bijlage 2.

1a Geveelijn plaza

Gemeten van noord- tot zuidgevel heeft het huidige ontwerp een diepte-afmeting van 87,5m (luifels niet meegerekend). De overschrijding van het bouwvlak bevindt zich aan de noordzijde. De hier geplande ruimte betreft de 'plaza' van de terminal, een overdekte buitenruimte waar ook commerciële of horecafuncties een plek kunnen krijgen. Er zijn twee redenen voor deze afwijking. Ten eerste is er een belangrijke stedenbouwkundige route *in* het gebouw opgenomen, waarvoor ruimte nodig is. Ten tweede is ten gunste van optimale passagiersstromen door de terminal afgeweken van de ruimtelijke organisatie van het referentieontwerp, waardoor ook de diepte van het gebouw van dat referentieontwerp afwijkt.

In het schetsontwerp (afb. 3) zijn voetgangersroutes aangeduid in het geel. Er loopt een voetgangersroute voorlangs de terminal. In fase N3 kan deze voetgangersroute naar het zuidwesten (links op de tekening) worden verlengd en zo een doorgaande stedenbouwkundige as vormen. In het huidige ontwerp loopt deze voetgangersroute niet alleen voorlangs maar ook *door* de publieke plaza (een overdekte buitenruimte van het gebouw). Er is zowel in het terreinontwerp als in het gebouwentwerp rekening gehouden met een brede doorgaande strook van 10m breed. Zo is het zwaartepunt van de voetgangersrouting verplaatst naar *binnen* het gebouw. Op deze manier wordt bereikt dat, ook in toekomstige uitbreidingen, de passagier binnen het gebouw kan circuleren met meer beschutting dan enkel een luifel. Er wordt meer comfort geboden, en een sterkere verbinding tussen de routing binnen de overdekte buitenruimte van de terminal en routes door het terrein. Om deze belangrijke stedenbouwkundige route op te nemen in het gebouw, is

Een tweede aspect van het ontwerp dat invloed heeft gehad op de diepte van het gebouw is de relatie tussen de bagageafhandeling en de passagiersstromen. In het referentieontwerp (bijlage 2) is ervan uitgegaan dat de bagageafhandeling en bagage-reclaimbanden naast elkaar gesitueerd zouden worden, waardoor uitgaande passagiers gedwongen worden om boven deze bagagefuncties langs via een eerste verdieping richting de vliegtuigen te bewegen. In het huidige ontwerp is deze ongewenste verticale verplaatsing vermeden door bagagehal en reclaimhal in de diepte naast elkaar te leggen, in plaats van in de breedte. Zodoende kunnen passagiersstromen gelijkvloers *langs* de bagagehal lopen, wat de doorstroom en veiligheid ten goede komt. Voor deze bagage-oplossing is in de diepte echter een grotere maat nodig dan is aangehouden in het referentieontwerp.

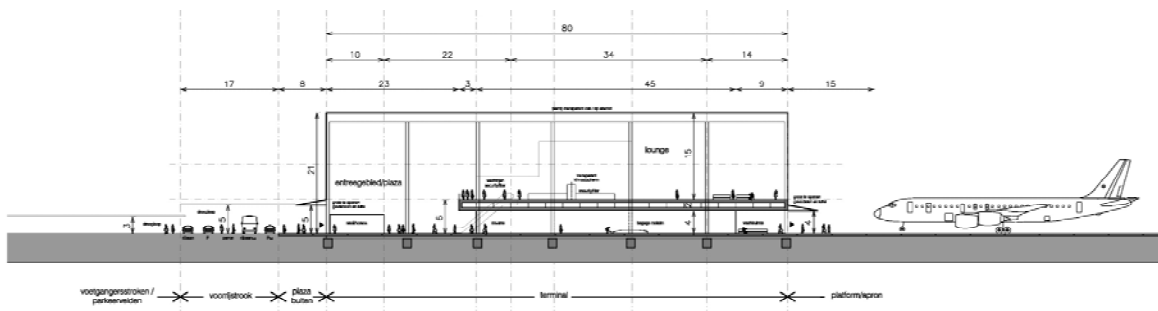
Qua bouwvolume is de gevellijn die uitsteekt buiten de kaders van het bestemmingsplan in het huidige ontwerp een onderdeel van de uitstekende luifel aan de landzijde. Het totale volume van de terminal zoals die zich aftekent in het landschap wijkt niet af van het beoogde beeld van de terminal conform het beeldregieplan, waar de luifels een belangrijk onderdeel van vormen.

Concluderend kan worden gesteld dat de uitbreiding van het gebouw buiten de kaders van het bestemmingsplan van ondergeschikte aard is binnen de totale stedenbouwkundige opzet, en enkele voordelen oplevert voor passagiersstromen en aansluiting op toekomstige uitbreidingen.

1b Luifels

In het voorliggend ontwerp voor de terminal bevinden zich aan zowel de landzijdige als luchtzijdige entrees van het gebouw luifels. Dit komt geheel overeen met de gestelde ambities voor de terminal.

In het schetsontwerp (bijlage 2) zijn twee varianten voor de terminal uitgewerkt, model 'doos' en model 'boog'. In beide varianten bevinden zich aan zowel aan de landzijde als aan de luchtzijde luifels als droogloop voor de passagiers *buiten het kader van 80m*. Voorts is in het beeldregieplan (bijlage 3), dat fungeert als welstandsnota, op p.13 aangegeven: *"Het hoofdvolume en pieren dienen binnen de gestelde gebouwcontour gerealiseerd te worden [...] Dakoverstekken en luifels mogen hiervan afwijken."*



afbeelding 4 - doorsnede model 'doos' uit het schetsontwerp voor de terminal, zie ook bijlage 2, pagina 19. Aan beide zijden van de terminal bevinden zich luifels die buiten de hoofdmaat van 80m treden.

De luifel aan de noordwestkant van de terminal (landside) heeft een belangrijke functie met betrekking tot het ontvangen van passagiers, zoals ook uiteengezet in het beeldregieplan (bijlage 3). De luifels vormen een essentieel onderdeel van een vloeiende overgang van buiten naar de plaza, een overdekte buitenruimte. Dit wordt ook expliciet gevraagd in het beeldregieplan: *"Aan de landzijde een met de terminal geïntegreerde luifel of dakoverstek die de passagiers begeleidt tussen taxistandplaatsen en terminal en tussen de terminal en busterminal."* (p.13 beeldregieplan).

Hetzelfde geldt voor de luifel aan de luchtzijde: *"Aan de luchtzijde een met de terminal geïntegreerde luifel of dakoverstek die passagiers zo dicht mogelijk tot op het vliegtuig begeleidt."* (p.13 beeldregieplan). De luifel aan deze zuidoostkant heeft naast begeleiding van de passagiers ook een belangrijke functie met betrekking tot de duurzaamheidsambities, omdat deze ervoor zorgt dat zonnewarmte uit het gebouw wordt geweerd bij hoge zonnestand tijdens de warme zomermaanden, en enigszins wordt toegelaten bij lage zonnestand tijdens wintermaanden. De luifel draagt zodoende bij aan een optimale warmtehuishouding.

Concluderend wordt gesteld dat het huidige ontwerp voor de terminal volledig aansluit bij de uitgangspunten voor het ontwerp die ook ten grondslag hebben gelegen aan het beeldregieplan en het bestemmingsplan. De aanwezigheid van luifels is dus niet afwijkend van de ambities die aan het ontwerp ten grondslag liggen. Ook de positie van de luifels buiten het aangenomen bouwvlak is niet afwijkend van de wijze waarop dit in de uitgangspunten voor het ontwerp is omschreven.

2a Raamopeningen boven 4m

De terminal beschikt over twee bouwlagen: een begane grond (peil=0) en een eerste verdieping (4.65m + peil) – zie de doorsneden en gevelaanzichten behorend bij bijlage 4. Op de eerste verdieping is daglichttoetreding en uitzicht vereist. Het is niet mogelijk om alle programma-onderdelen enkel op de begane grond te situeren. Het is derhalve niet mogelijk om een terminalgebouw te realiseren zonder raamopeningen boven 4m, hetgeen volgens het bestemmingsplan niet is toegestaan.

De gemeente Lelystad heeft toegelicht dat met de bouwregel in het bestemmingsplan wordt beoogd dat er geen *zicht* op het RDW terrein mogelijk is vanuit de terminal. Daaruit kan geconcludeerd worden dat de bovengenoemde regel enkel van toepassing is op gevels gericht op het RDW-terrein, of kan geconcludeerd worden dat gevelopeningen overal wel mogelijk zijn, zo lang er vanuit die gevelopeningen maar geen zicht is op het RDW-terrein. Dit laatste is te realiseren door het zicht te blokkeren.

De wens om geen zicht te geven op het RDW-terrein middels raamopeningen boven 4m is als volgt verwerkt in het ontwerp:

- er is geen gebouwdeel met gevelopening boven 4m aanwezig op de kavelgrens; de eerste gevel boven 4m hoogte bevindt zich op 65m afstand van de kavelgrens;
- zicht vanuit kantoren gelegen aan de zuidwestgevel van het verdiepingsgebouw van de terminal (richting RDW uitkijkend) wordt geblokkeerd door de aanwezigheid van een begroeid hekwerk met installaties; er is dus vanuit de kantoren geen zicht op het RDW terrein, ondanks de aanwezigheid van raamopeningen in de gevel.

Met deze uitwerking wordt voldaan aan de intentie van de bouwregel in het bestemmingsplan.

2b Dakterras

Op de eerste verdieping van de terminal bevindt zich een dakterras aan de luchtzijde, zie bijlage 4. Passagiers hebben vanaf hier uitzicht op de vliegtuigen en de start-/landingsbaan. De aanwezigheid van dit zonnige dakterras op het zuidoosten heeft een grote meerwaarde voor de beleving van de luchtvaart en de verblijfskwaliteit van de terminal. Volgens het bestemmingsplan zijn er echter geen dakterrassen toegestaan “op bouwpercelen gelegen aan de oostzijde van het RDW-terrein.” De achtergrond hiervan is wederom dat er geen zicht op het RDW terrein gewenst is. Dit is als volgt opgelost: aan de zuidwestzijde van het dakterras is een ondoorzichtige afscheiding opgenomen, zodat passagiers geen zicht kunnen hebben op het RDW-terrein.

Met deze uitwerking wordt voldaan aan de intentie van de bouwregel in het bestemmingsplan.

Conclusie

Uit bovenstaande toelichting blijkt dat met het voorliggende ontwerp voor de terminal op ondergeschikte wijze wordt afgeweken van de gestelde regels in het bestemmingsplan, dat het ontwerp stedenbouwkundig nauwkeurig is afgestemd op situatie, gebruik en toekomstige uitbreidingen, dat er wordt aangesloten bij de intenties en referentie-ontwerpen die ten grondslag liggen aan het bestemmingsplan en beeldregieplan, en dat het ontwerp een uitwerking biedt die aansluit bij de intenties die de RDW had ten aanzien van zicht op haar terrein. Daarmee kan gesteld worden dat het ontwerp op zorgvuldige wijze invulling geeft aan de stedenbouwkundige situatie.

Bijlagen

1. Situatietekening met bestemmingsplankader, tekening BA 104 door Paul de Ruiter Architects, d.d. 19.12.2016
2. Schetsontwerp Terminal Lelystad Airport, door Güller Güller architecture urbanism i.s.m. Christian Müller en ABT Delft, d.d. 06.11.2015
3. Beeldregieplan Terminal Lelystad Airport, door Güller Güller architecture urbanism i.s.m. RoyalHaskoningDHV, d.d. 26.10.2016
4. Architectonisch/bouwkundig ontwerp Terminal Lelystad Airport behorend bij de aanvraag omgevingsvergunning, door Paul de Ruiter Architects d.d. 19.12.2016