

Mobiliteitshub Weezenlanden Noord Zwolle

ontwerpstudie & vormgeving

9 oktober 2024

Zwolle

BARCODE ARCHITECTS

Marseille buiten
ruimtelijk ontwerp

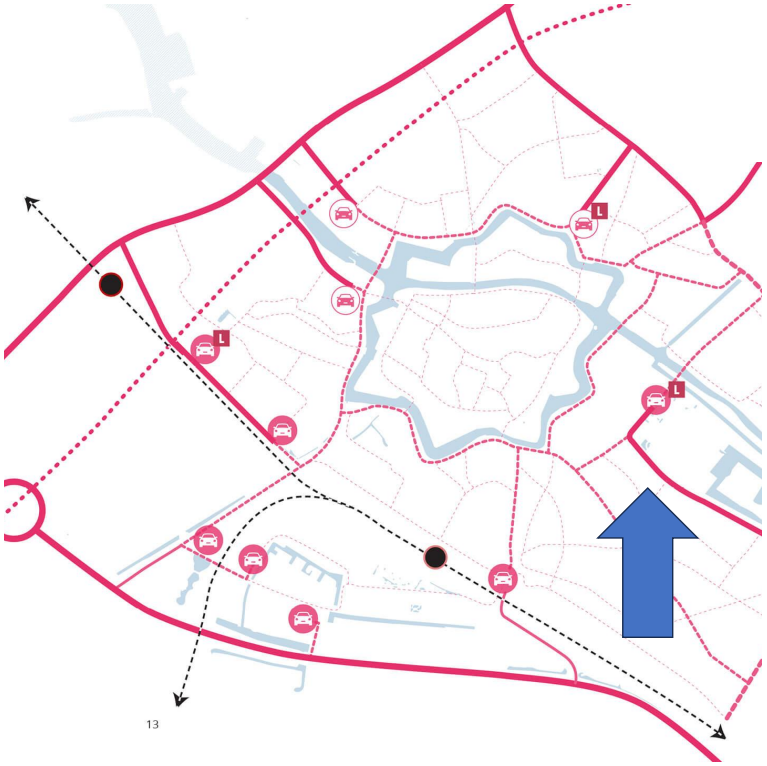
inhoud

inleiding 3
context 4
groene as: Almelose Kanaal 5
rode as: Schuurmanstraat 7
ambitie van de opgave: Mobiliteitshub 9
programma en voorzieningen 10
aansluiting Weezenlanden Noord 12
drie varianten 18
ambitie per onderdeel 26
aansluiting op omgeving 28
eisen en kansen 32
colofon 34

bijlage ontwerpstudie Mobiliteitshub 36
bijlage ontwerpstudie maaiveld 42

inleiding

De gemeente Zwolle maakt stappen in het bereikbaar houden van de stad. Het college van B&W heeft op 21 november 2023 de parkeerstrategie vastgesteld. Onderdeel hiervan is het realiseren van verschillende typen mobiliteitshubs die een gezamenlijk netwerk vormen in de stad en regio. De gemeente Zwolle onderscheidt verschillende typen mobiliteitshub, afhankelijk van de functie en locatie: Centrumhubs, Buurthubs, OV-hubs en Stadsrandhubs.



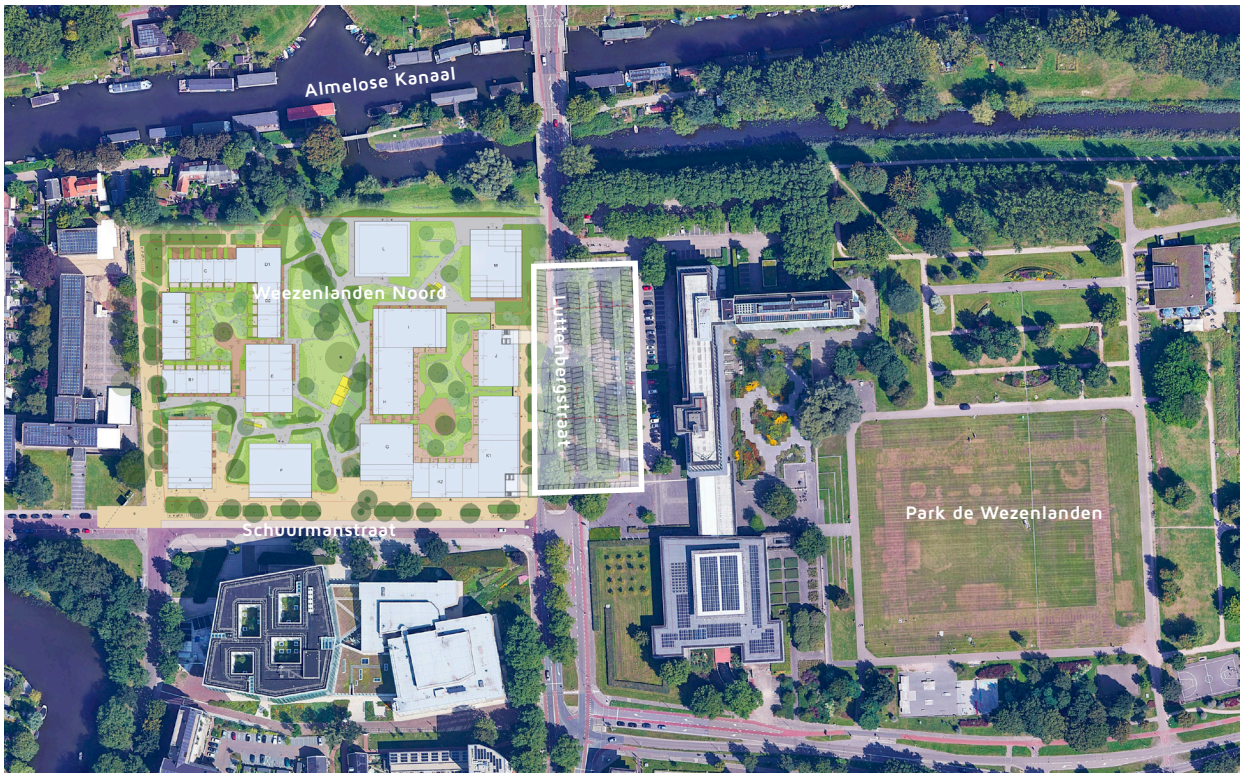
kaartje met de Mobiliteitshubs

Op basis van een haalbaarheidsonderzoek is in juli 2023 besloten om in de gebiedsontwikkeling Weezenlanden-Noord (WZN) de Mobiliteitshub te realiseren. Deze Centrumhub ligt langs een ontsluitingsweg naar het Stadshart (een inprikker), vangt verkeer buiten de Singel af en draagt daarmee bij aan de ambitie voor een gastvrije en bereikbare stad met een autoluwe binnenstad. De Mobiliteitshub is zowel een opstap- als overstapplaats op andere mobiliteitsopties en kent een relatief hoog voorzieningenniveau. Daarmee onderscheidt de Mobiliteitshub zich van reguliere parkeeraccommodaties.

Na besluitvorming heeft intern een verdieping van het haalbaarheidsonderzoek plaatsgevonden. De resultaten van deze verdieping waren aanleiding om te zoeken naar andere, passende varianten. Dit heeft geleid tot een variantenonderzoek, wat uiteindelijk heeft geresulteerd in een nieuwe locatie voor de Mobiliteitshub WZN. De Mobiliteitshub op de nieuwe locatie is verder uitgediept met een eerste opzet van het voorliggend document, de kostenraming en een risicodossier. In mei 2024 heeft het college van B&W van de gemeente Zwolle en de Gedeputeerde Staten van de Provincie Overijssel positief besloten over de locatiewijziging, namelijk de realisatie van de Mobiliteitshub onder de Luttenbergstraat en een deel van het parkeerterrein van de Provincie Overijssel.

Barcode Architects en Marseille Buiten beschrijven in dit document welke uitgangspunten gelden voor verdere uitwerking van de Mobiliteitshub en het maaiveld.

context



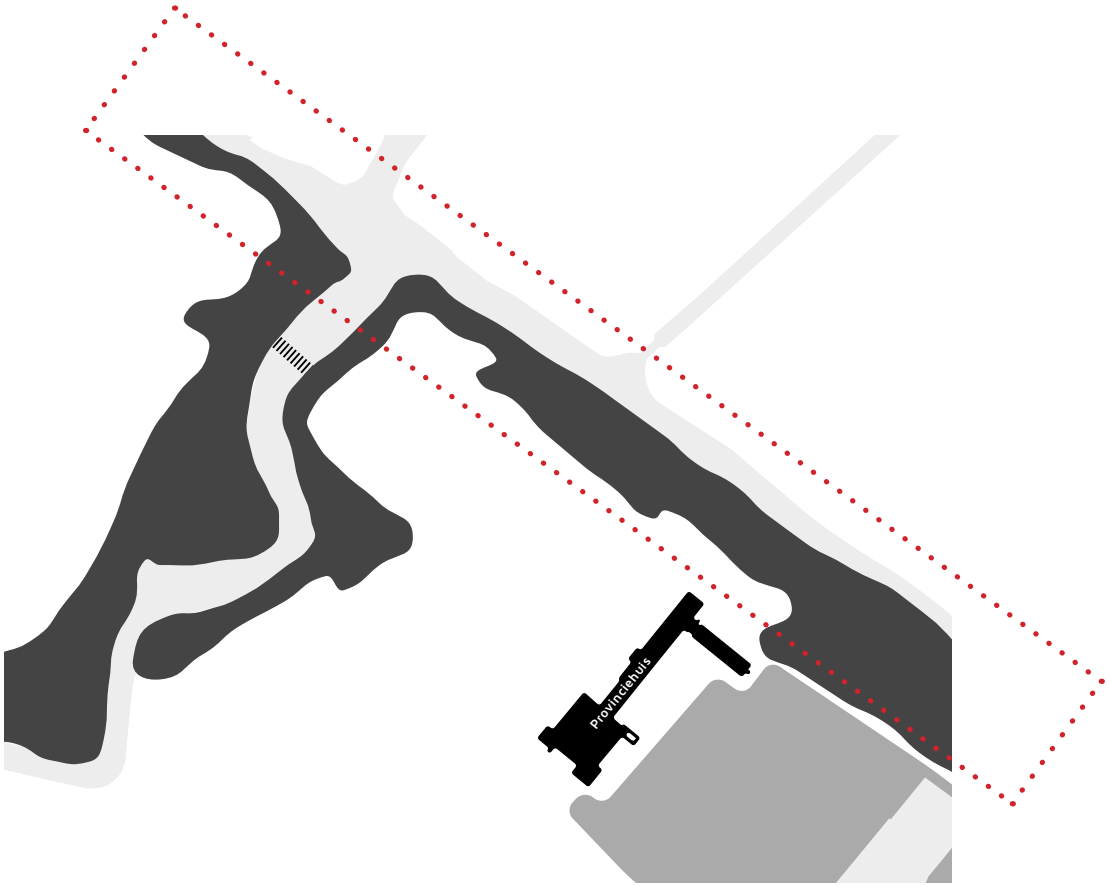
plangebied in zijn context

Een moderne mobiliteitshub is niet alleen een utilitair functioneel gebouw, maar een uitnodigend en gastvrij beginpunt van het bezoek aan Zwolle. Een plek waar het prettig aankomen en verblijven is. Een plek die voorziet in alle gemakken om het bezoek aan Zwolle te faciliteren. Het zorgen voor een sociaal veilig omgeving, het samenvallen van looproutes en het organiseren van toevallige ontmoetingen zijn daarbij essentieel. De voorzieningen in of nabij de Mobiliteitshub, zoals deelmobiliteit, horeca, supermarkt en/of openbare toiletten dragen hieraan bij.

De Mobiliteitshub Weezenlanden-Noord (WZN) wordt gerealiseerd aan de oostzijde van de binnenstad. Het is een grootschalige centrumhub (circa 500 parkeerplekken) op ongeveer 10 minuten lopen van de Grote Markt. Bewoners en bezoekers van het gebied of de stad kunnen er hun auto parkeren (evenals medewerkers van de Provincie).
Gebruik van de hub voor medewerkers van de Provincie dient nog verder onderzocht te worden.

De ondergrondse Mobiliteitshub WZN wordt gerealiseerd naast de gebiedsontwikkeling Weezenlanden-Noord en onder een deel van de Luttenbergstraat en de parkeerplaats van de Provincie Overijssel. In de afbeelding hiernaast is de beoogde situering met de witte lijn weergegeven.

groene as: Almelose Kanaal



De opgave gaat verder dan alleen het bouwen van een nieuwe mobiliteitshub en een nieuw maaiveld. Hier ligt in de later beschreven tussen- en kansenvariant een mogelijkheid om de context aan te raken en er met het project voor te zorgen dat twee aangrenzende stedenbouwkundige eenheden versterkt worden: het Almelose Kanaal en de Schuurmanstraat.

Door het maaiveld aan de noordzijde (grotendeels) vrij te spelen van parkeerplaatsen ontstaat langs het Kanaal een groene verbinding met de bestaande waterkant. In de schaal van de stad vormt het Kanaal een 'groene vinger' die het stedelijk gebied inprikt. Het is de ambitie in onze planvorming om die kwaliteiten te adopteren en te versterken. Middelen daarvoor zijn voetgangerspaden, recreatieve voorzieningen, aanplant van bomen en extensieve inheemse mengsels en extra voorzieningen voor aanwezige fauna.

Met het waarderen van deze verbinding wordt een belangrijke stap gezet in het herstellen en versterken van deze belangrijke groene vinger.



aantrekkelijke paden in het groen



verblijfsplekken in het groen



sportroute

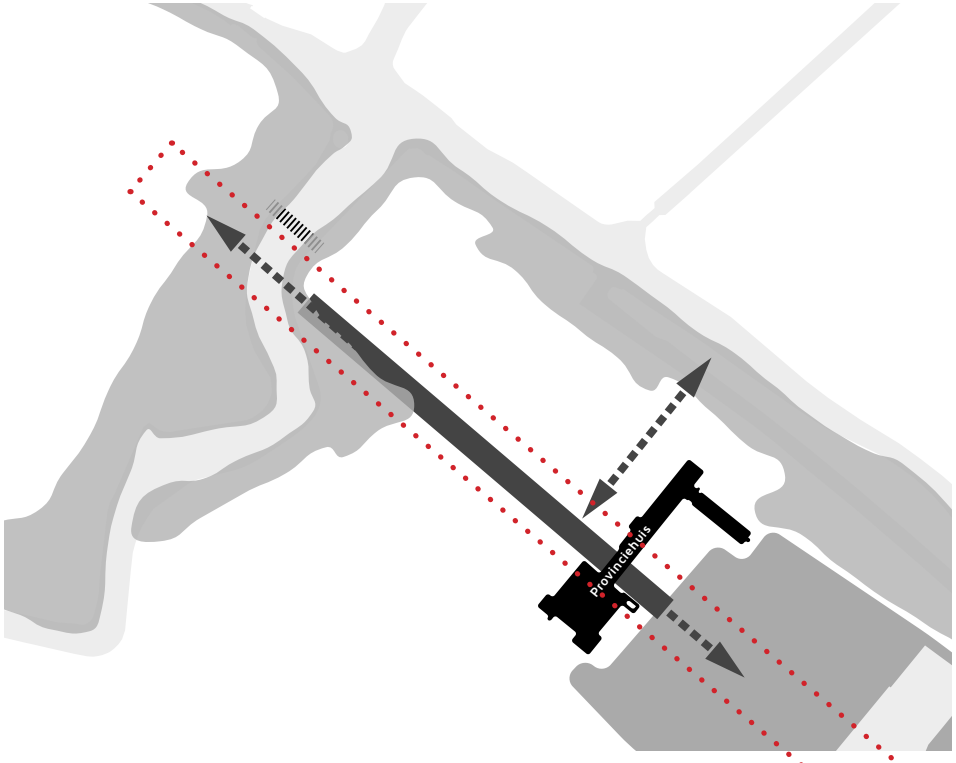


fauna-voorzieningen

groene as: Almelose Kanaal



rode as: Schuurmanstraat





zitranden en groene eilanden



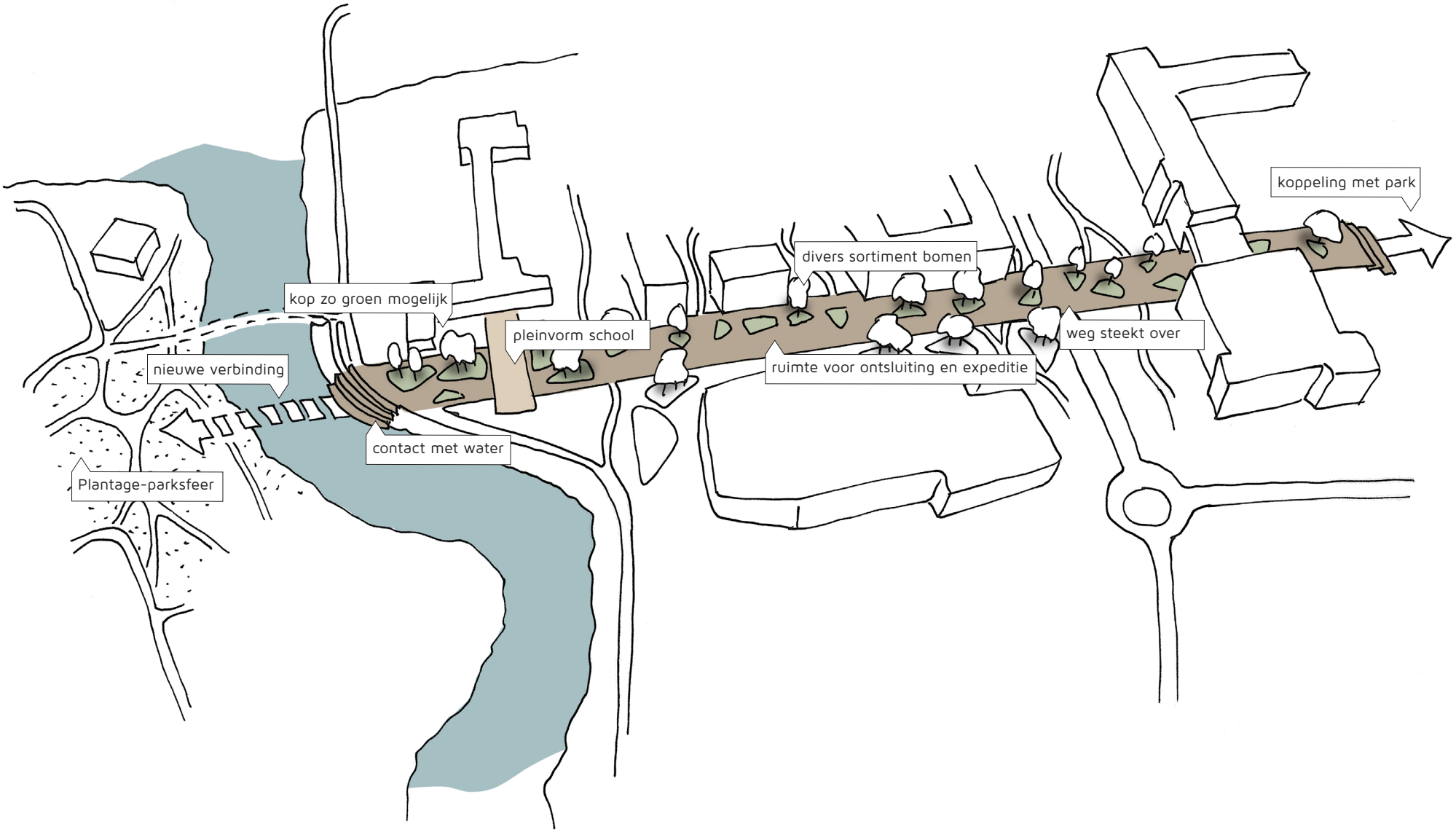
verblijfsplekken

De Schuurmanstraat kent twee gezichten: de zuidzijde grenst aan de Rechtbank en toont grootschalig, gericht op één functie. De noordzijde zal met de bouw van Weezenlanden-Noord gericht zijn op wonen, en is kleinschaliger vanwege verschillende functies in de plint, verschillende groene doorsteekjes het gebied in en vanwege een kleinere stedenbouwkundige korrel.

De Schuurmanstraat vormt ook de directe verbinding tussen de binnenstad en Park de Wezenlanden, met de Mobiliteitshub halverwege. Aangezien de hub een nieuw soort stadspoort wordt, en een bronpunt voor bezoekers aan de stad, loont het de moeite om te kijken hoe de Schuurmanstraat deze gebieden beter aan elkaar kan rijgen.
In onze visie transformeert de Schuurmanstraat naar een loper voor voetgangers, in de maat van het entreeplein van het Provinciehuis. Met groen-elementen, zitgelegenheid en ruimte voor expeditieverkeer/nood- en hulpdiensten. Auto-verkeer is bestemmingsverkeer en rijdt niet over een rijbaan. In de loper is uiteraard wel de benodigde ruimte voor voertuigen beschikbaar.

Zo ontstaan ten noorden en ten zuiden de Mobiliteitshub twee krachtige lijnen die benadrukken waar het project om draait: verbinding met het groenblauwe buitengebied en verbinding met de historische binnenstad.

rode as: Schuurmanstraat



ambitie van de opgave: Mobiliteitshub

Het ontwerp van de parkeervoorziening als onderdeel van de Mobiliteitshub is gebaseerd op een functionele opzet. Binnen die opzet is een aantal varianten en/of optimalisaties denkbaar die leiden tot een beter functionerende parkeergarage. Hierin staat de ruimtelijke kwaliteit van de ondergrondse garage centraal.

De ruimtelijke kwaliteit van het ondergrondse gebouw toont vooral in de raakpunten met de bovengrond. De stijgpunten en de hellingbaan zijn zorgvuldig ontworpen en vormen de verbindende elementen tussen de parkeerlagen, maaiveld en de op maaiveld gelegen mobiliteitsvoorzieningen.
Deze elementen dienen in samenhang met beide raakvlakken te worden vormgegeven en ingepast.

Voor de bezoekers zijn de stijgpunten en de hellingbaan van belang om zich goed te kunnen orienteren, zowel binnen als buiten.

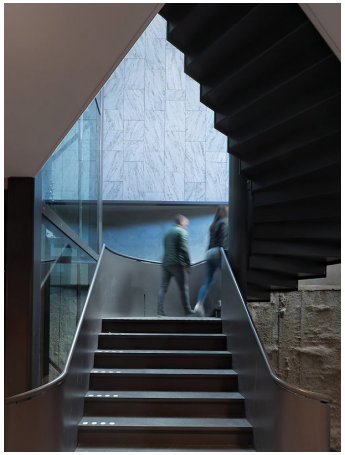
De stijgpunten hebben een aantrekkelijke ruimtelijkheid en afwerking. Ze dragen ze bij aan een natuurlijke routing naar de binnenstad en een gevoel van sociale veiligheid, zijn niet alleen functioneel maar ook architectonisch en ze zijn vormgegeven als geheel. Benodigde (installatie)technische voorzieningen zijn zorgvuldig mee-ontworpen en zoveel mogelijk aan het zicht onttrokken. Dit betreft o.a. traforuimte en ventilatievoorzienigen.

In de architectuur wordt rekening gehouden met signing en bewegwijzering, waardoor er een logisch en overzichtelijk onderscheid is in de verschillende verkeersstromen. Hierin ligt een kans om een relatie aan te gaan met de stad Zwolle en de Mobiliteitshub contextueel te maken met een Zwolse identiteit.

De hellingbaan snijdt in in het landschap en heeft dus ook een sterke landschappelijke inslag. Te denken valt aan groen dat meeloopt naar een lager niveau, een combinatie met afwatering en/of een wadi rondom de hellingbaan, etc.

Daglicht speelt in zowel bij de hellingbaan als de stijgpunten een belangrijk rol.







programma en voorzieningen

Op basis van de mobiliteitsambities, het parkeeronderzoek en de beschikbare ruimte wordt uitgegaan van minimaal 450 tot maximaal 600 parkeerplaatsen voor (deel)auto's van bezoekers van de binnenstad, werknemers in het gebied en bewoners van de wijk. De parkeerplaatsen worden als volgt toegewezen aan de verschillende soorten gebruikers:

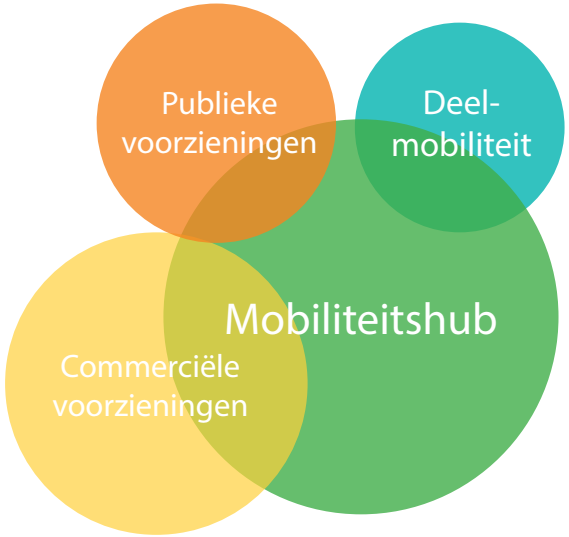
- circa 100 parkeerplaatsen voor bewoners;
- circa 350 parkeerplaatsen voor bezoekers;
- circa 12 parkeerplaatsen voor deelauto's.

Bewoners en bezoekers maken gebruik van dezelfde parkeerplaatsen. Daardoor wordt efficiënt gebruik gemaakt van de volledige parkeercapaciteit van de Mobiliteitshub. Bewoners krijgen geen eigen parkeerplaats, maar een abonnement voor een 'willekeurige' parkeerplaats in de Mobiliteitshub. Een slim toegangssysteem waarborgt dat parkeerrechten van abonnementhouders niet in de knel komen op dagen van hoge parkeerdruk.

Naast de parkeervoorzieningen dient de Mobiliteitshub WZN minimaal over de volgende voorzieningen te beschikken:

- Openbare fietsenstalling, voor deelmobiliteit;
- Fietsreparatiepaal;
- Ruimte waar men kort kan verblijven en elkaar kan ontmoeten;
- Openbare en toegankelijke toiletten incl. verschoonplank;
- Commerciele functies;
- Whitelabel pakketkluis;
- Kiss and Ride-strook;
- AED/EHBO voorziening;
- Herkenbare en overzichtelijke huisstijl en bewegwijzering.

Deze functies worden gekoppeld aan de Mobiliteitshub of bevinden zich in de directe omgeving in de commerciële plint van de gebiedsontwikkeling WZN. Deze aanvullende functies moeten de Mobiliteitshub WZN als geheel versterken en van meerwaarde zijn voor de gebruiker. Ze moeten voorzien in de behoefte van de gebruiker en aanvullend zijn op wat er in de buurt al aan functies aanwezig is, of is voorzien.



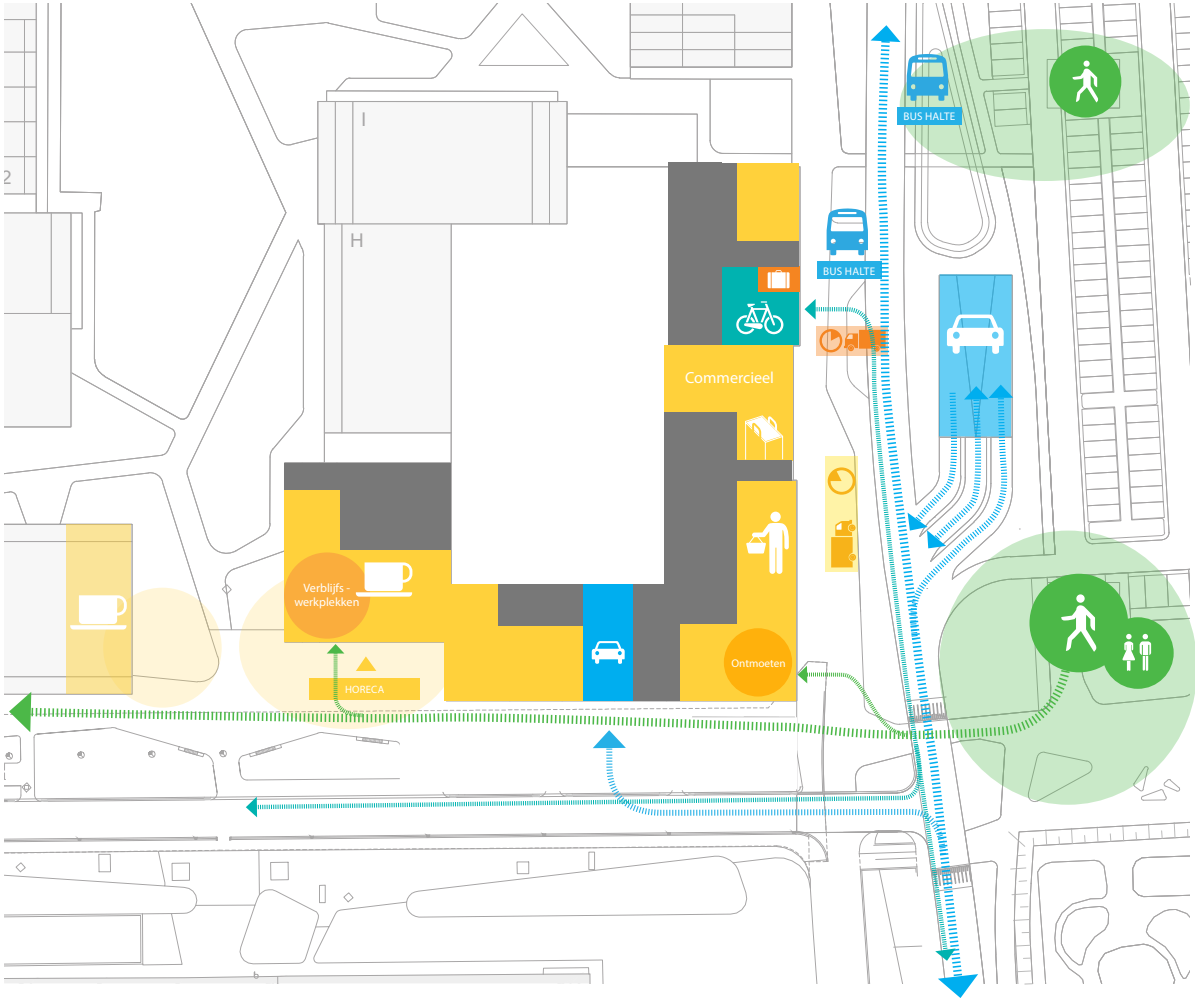
De doelgroep van de Mobiliteitshub WZN is groot en zeer gevarieerd binnen het invloedgebied van 5 en 10 minuten lopen. De Mobiliteitshub bedient bezoekers van de historische binnenstad, bewoners en hun bezoekers, werknemers en scholieren van verschillende werkgevers en onderwijsinstellingen in de nabije omgeving.

De combinatie parkeervoorziening met een levendige (commerciële) levendige plint met een diverse mix aan maatschappelijke en commerciële functies in een groen ingerichte omgeving zijn het visitekaartje voor de historische binnenstad en biedt meerwaarde voor de directe omgeving.

programma en voorzieningen

Programma Mobiliteitshub WZN									
					Positie			Eigenaar	
		aantal	opp. (m^2 NVO)	totaal (m^2 NVO)	In de Mobiliteitshub	in de commerciele plint	ntb	OCNE	Gemeente Zwolle
MOBILITEIT									
deelmobiliteit	e-bike	20	1,6	**32**			x		x
	e-bakfiets	5	3,2	**16**			x		x
	scooters	10	2,3	**23**			x		x
fietsreparatiepaal	bij stalling	2	1,0	**2**			x		x
fietsservice	in plint	1	70,0	**70**			x		x
oplaadpunten fiets							x		x
PUBLIEKE VOORZIENINGEN									
pakketkluis white label		1	20,0	**20**		x			x
openbare toiletten		4	5,0	**20**	x				x
integraal toegankelijk toilet		1	10,0	**10**	x				x
watertappunt		0	0,0		x				x
hoofd voetgangers in-/uitgang		1	20,0	**20**	x				x
bagagekluis		10	2,0	**20**			x		x
FACALITAIR - CIRCULATIE									
lift / trappenhuis		2	23,0	**46**	x				x
AED /EHBO		2	0,0	**0**	x				x
trafo		1	21,0	**21**	x				x
wifi		1	1,8	**2**	x				x
COMMERCIEIE VOORZIENINGEN									
ntb commerciele functie		1	150,0	**150**		x		x	
verblijfsruimte / wachtruimte met werkplek		10	6,0	**60**		x			x
ontmoetingsplekken		1	40,0	**40**		x			x
buurtinitiatief indien van toepassing		0	0,0	**?**			x	x	
minisupermarkt 'to go'		1	150	**150**		x		x	
TOTAAL				**701 m2 NVO**					

aansluiting Weezenlanden Noord



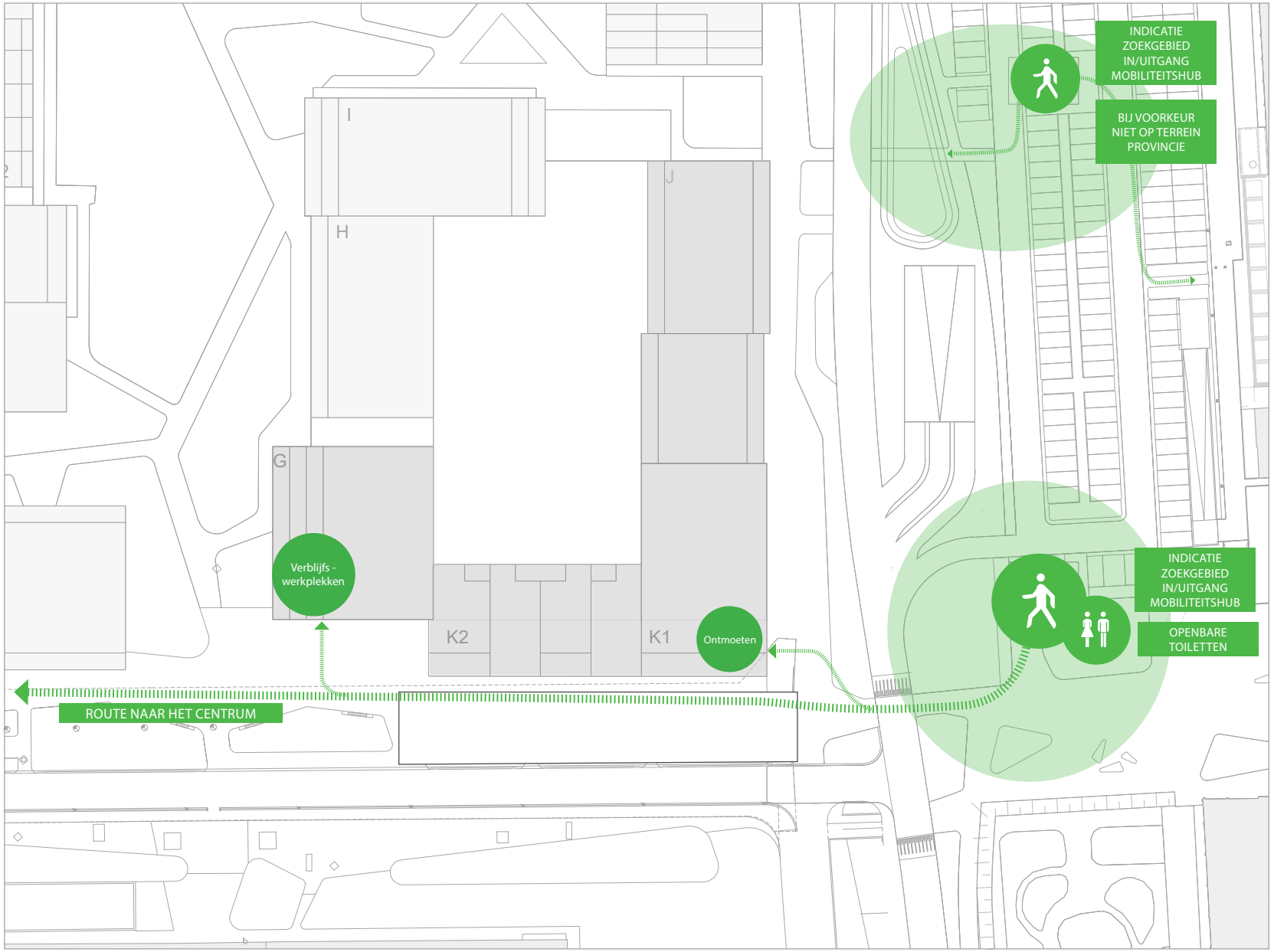
De Mobiliteitshub heeft een centrale positie tussen Weezenlanden Noord en het Provinciehuis. De Luttenbergstraat en Schuurmanstraat vervullen een belangrijke rol als entree van de stad en de routing richting het centrum.
In Weezenlanden Noord wordt in de plint een divers programma ondergebracht dat voor een groot deel onderdeel van de Mobiliteitshub is, maar juist ook voor direct omwonenden een meerwaarde zal zijn.

Belangrijk in de positionering van de functies is de onderlinge zichtbaarheid en het verbinden van logische looplijnen.
De stijgpunten van de Mobiliteitshub zijn hierin belangrijke vertrekpunten. Het zuidelijke stijgpunt is het meest dominant en huist aanvullend programma zoals openbare toiletten. Dit stijgpunt toont zich als een markant en herkenbaar paviljoen in haar omgeving. Een visuele verbinging met de stad is gewenst om een natuurlijke looproute te bewerkstelligen. Bij voorkeur worden de stijgpunten niet op het terrein van de Provincie gesitueerd.

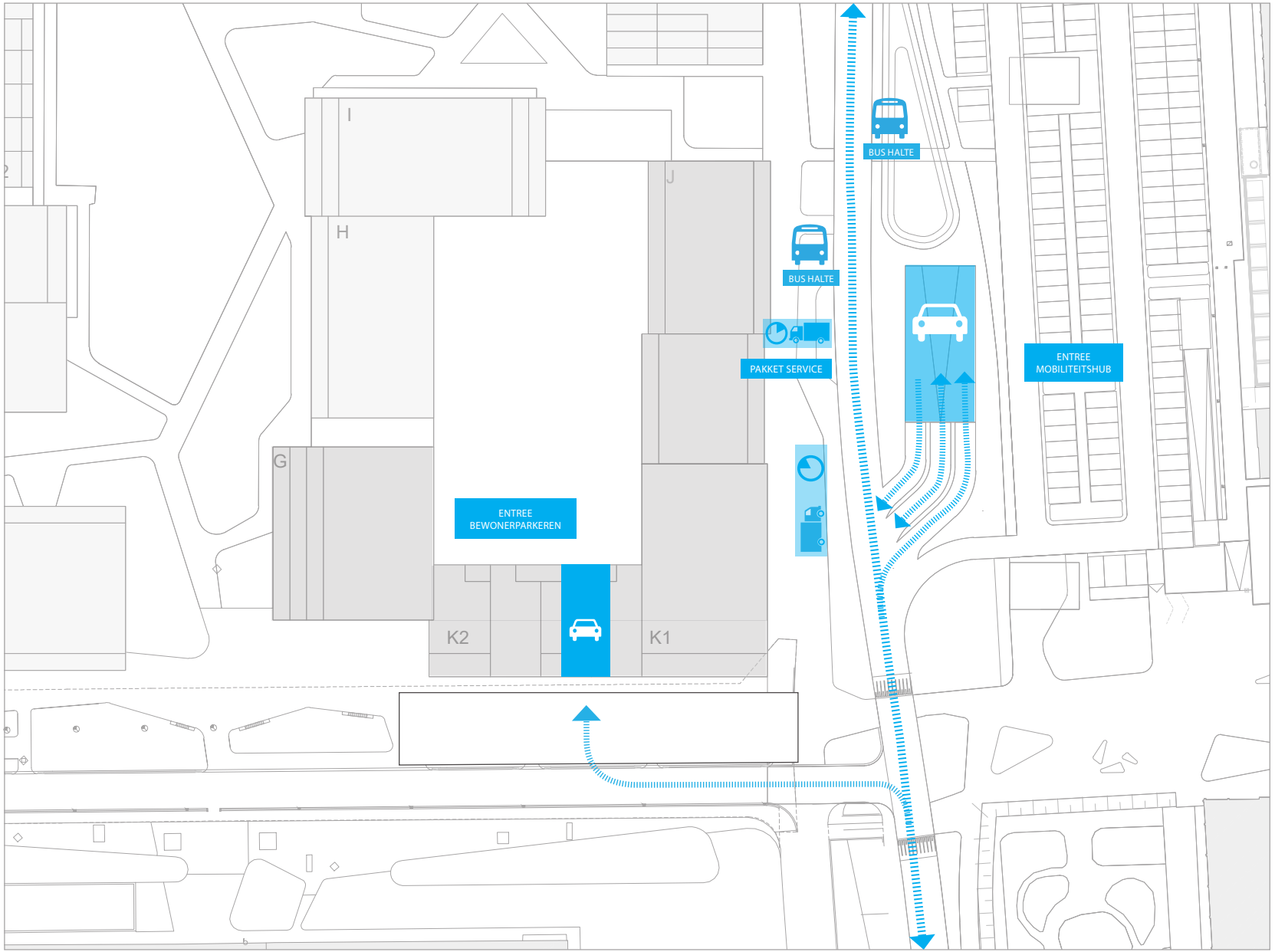
De supermarkt is gecombineerd met een ontmoetingsplek, en op de hoek aan de Luttenbergstraat en Schuurmanstraat gepositioneerd. Hier kunnen bezoekers bij aankomst en vertrek even verblijven en een boodschap doen.
Andere plekken, meer richting het park van WLN, geven ruimte voor langer verblijf en/of werkplekken.
Deelmobiliteit is dichter tegen de parkeervoorziening geplaatst en laat zich goed combineren met pakket- en bagagekluizen voor zowel bewoners als gebruikers van de Mobiliteitshub.

Een combinatie van deelmobiliteit met de fietsenstalling van het Provinciehuis is voorstelbaar, maar vormt niet de basis van het voorliggende functieschema.

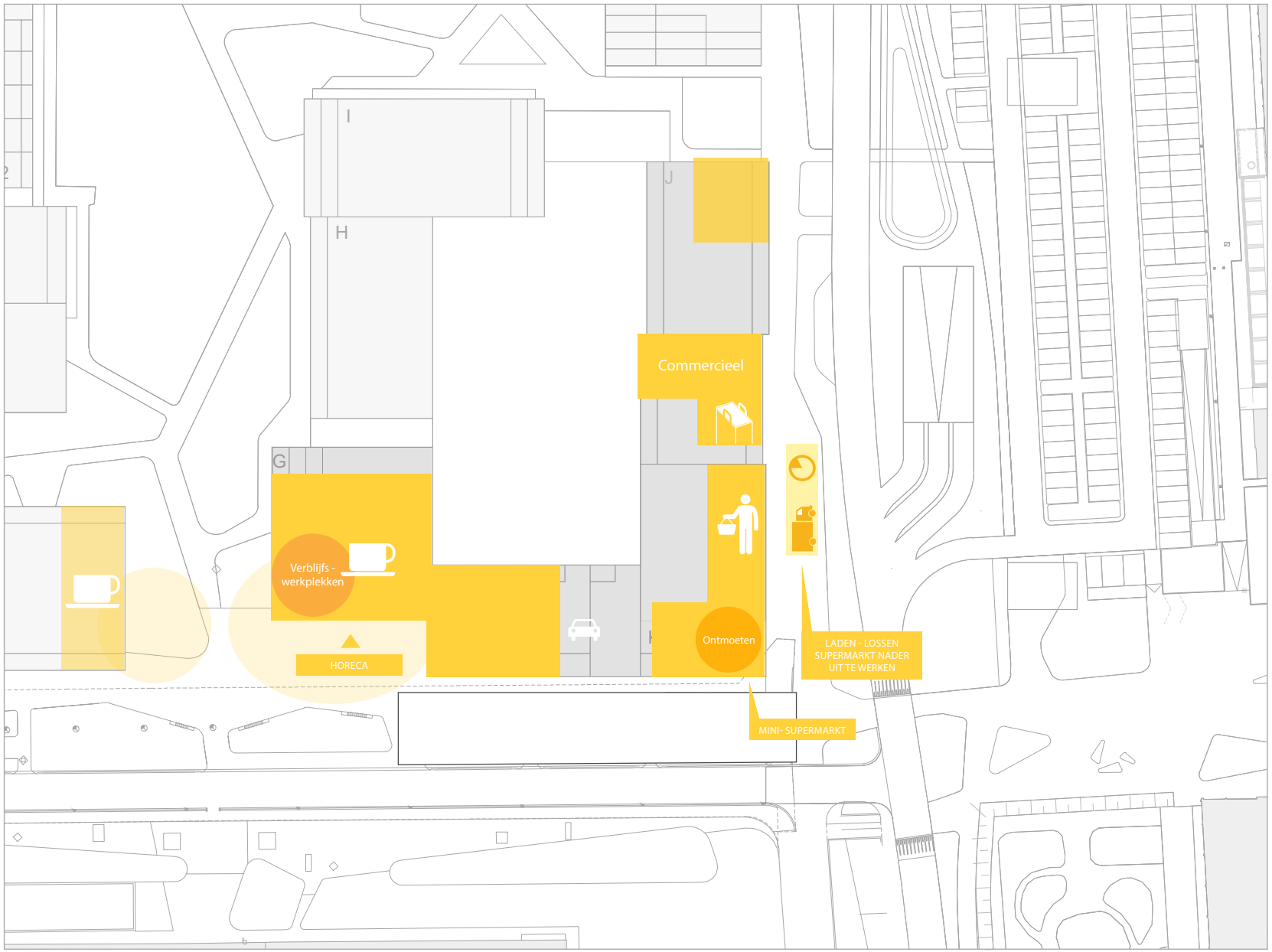
aansluiting Weezenlanden Noord
voetgangers



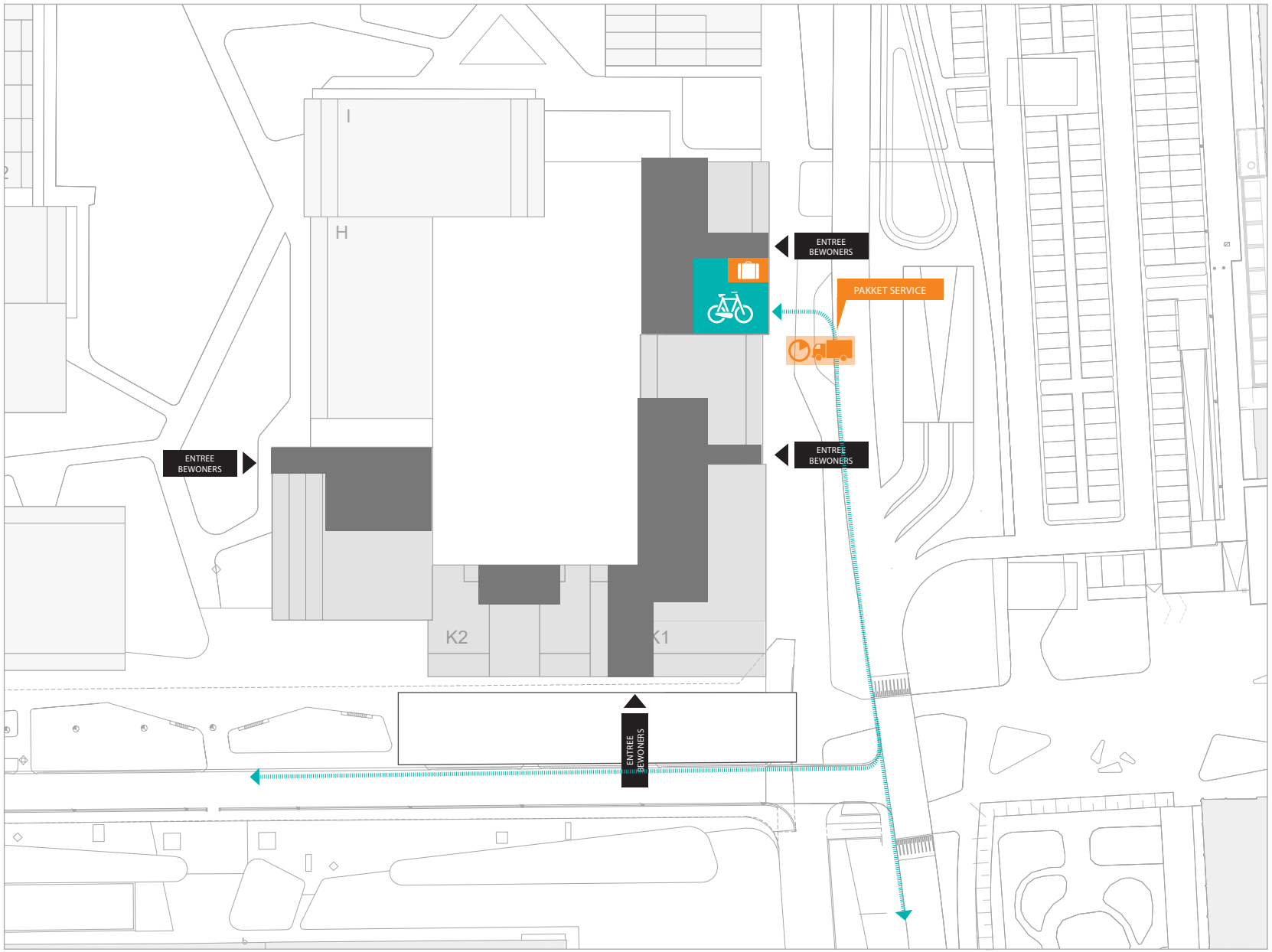
aansluiting Weezenlanden Noord
wegverkeer



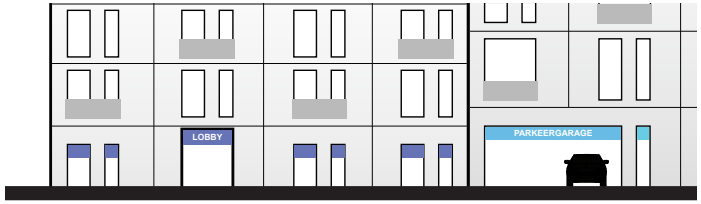
aansluiting Weezenlanden Noord
commercieel

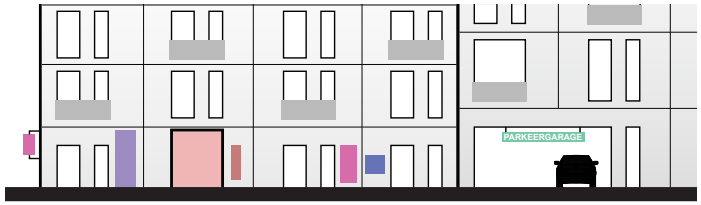


aansluiting Weezenlanden Noord
diversen



aansluiting Weezenlanden Noord
plintfuncties





In de plint van de nieuwe ontwikkeling Weezenlanden Noord is een deel van de aanpalende functies van de Mobiliteitshub gesitueerd. De functies zijn niet fysiek verbonden met parkeervoorziening maar zijn uitnodigend en zichtbaar vanaf de stijgpunten.

Deze commerciële plint van 4,5m hoog is zorgvuldig vormgegeven in de architectuur van het betreffende bouwblok, conform het BKP van Weezenlanden Noord.

De functies hebben een uitnodigend karakter, maar zijn subtiel ingepast en overschreeuwen niet met verlichting of contrastkleuren.

De ontmoetingsplekken zijn gekoppeld aan de supermarkt, en hebben een open uitstraling. Puien zijn niet afgeplakt of dichtgezet maar gaan een relatie aan met de straat.

Laden lossen voor commerciële ruimtes en de supermarkt dient zowel in het landschap als de plint zorgvuldig ingepast te worden. Hierbij zal zowel het beeld als de akoestische voorzieningen in ogenschouw genomen moeten worden.







drie varianten



huidige situatie

De maaiveldinrichting koppelt met de hiervoor beschreven ambities de onderwereld aan de bovenwereld. Hierbij bestaan op dit moment drie varianten:

basisvariant
720 parkeerplekken:
450 in hub (waarvan 28 van de Provincie)
270 op maaiveld (toegewezen aan de Provincie)

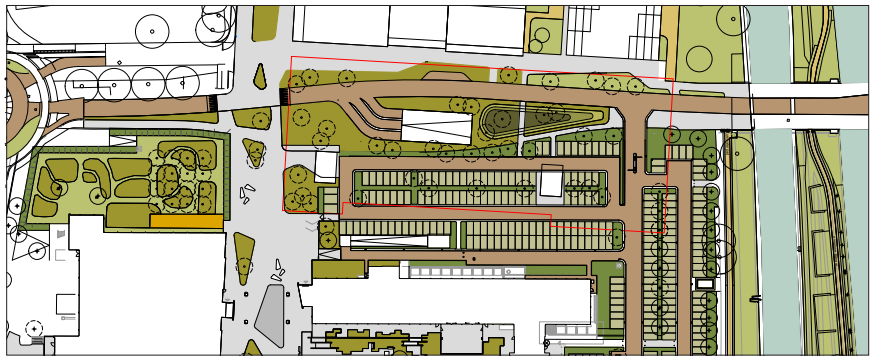
tussenvariant
525 parkeerplekken:
450 in hub (waarvan 144 van de Provincie)
75 op maaiveld (toegewezen aan de Provincie)

kansenvariant
615 parkeerplekken:
600 in hub (waarvan 200 van de Provincie)
15 op maaiveld (mindervaliden, hoog bezoek etc.)

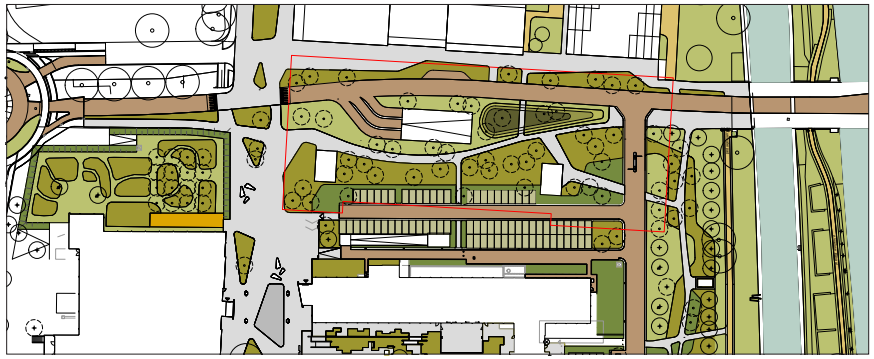
Voor elk van deze varianten is in dit document een ambitieschets gemaakt van het maaiveld. Opgemerkt wordt dat het aantal parkeerplekken in de hub als een minimum wordt beschouwd. Dit wordt geoptimaliseerd binnen de beschikbare ruimte en budget.

drie varianten

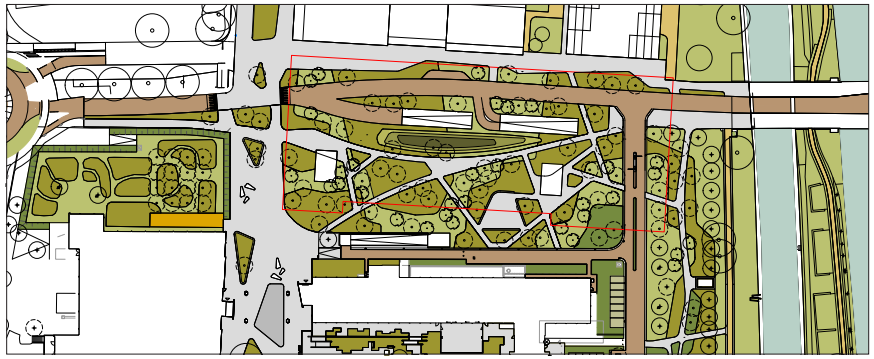
basisvariant



tussenvariant



kansenvariant



Dit document beschrijft de gewenste kwaliteit van het maaiveld op de Mobiliteitshub. Op basis van het nog te kiezen aantal parkeerplaatsen op maaiveld zijn voor die maaiveldinrichting drie varianten getekend. Deze dienen per variant als ontwerpstudie en zijn uitgewerkt tot het niveau van Schetsontwerp (SO).

In alledrie de varianten is de gewenste kwaliteit voor de inrichting gelijk.

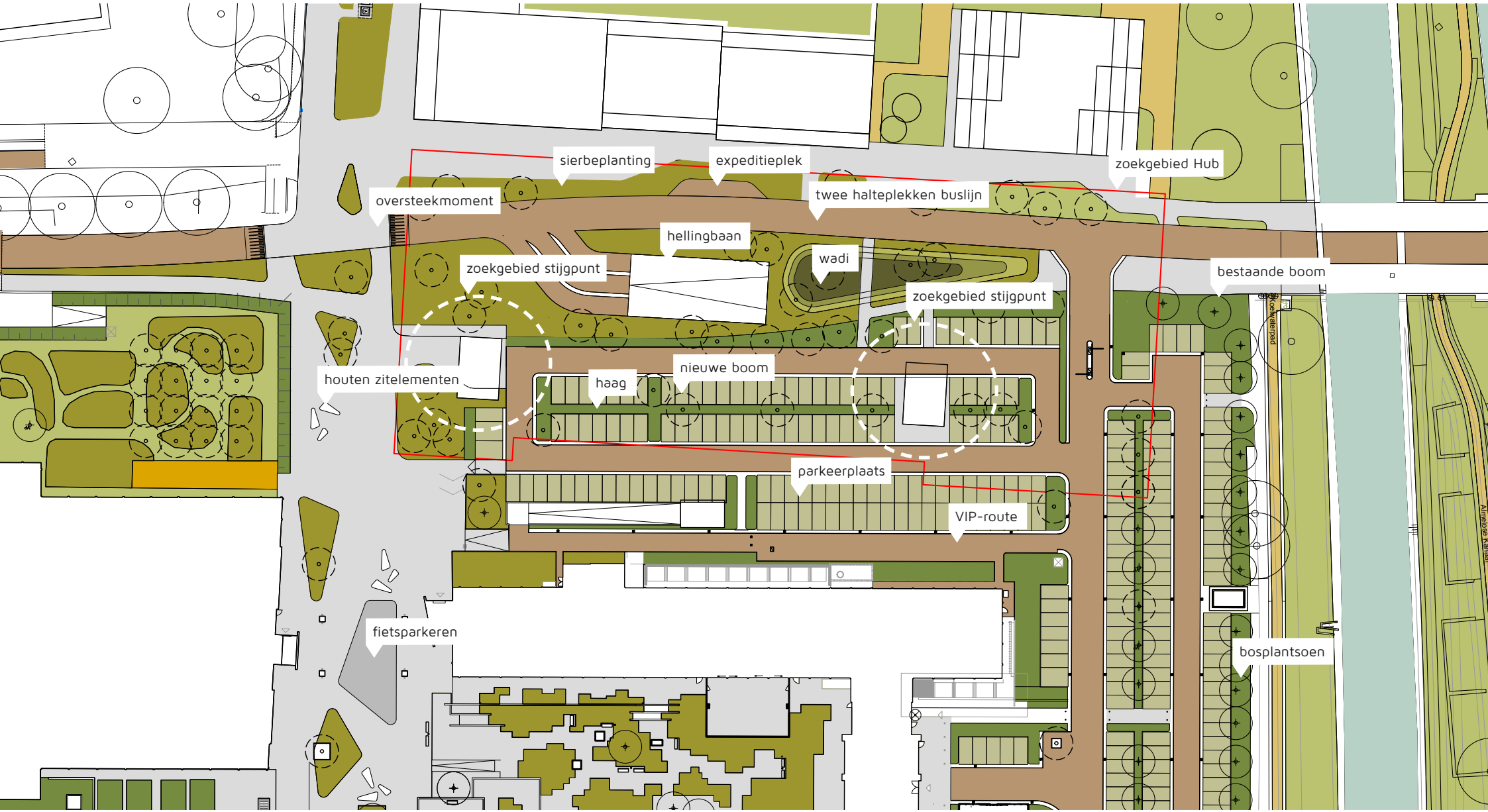
- Mooie, goed verouderende materialen die passen bij Zwolle.
- Een stevige laag biodiverse beplanting.
- Veel nieuwe bomen, in een afwisseling van aanplantmaten maar tenminste 20/25, streekeigen soorten en met een rijke verschijningsvorm.
- Vormgeving van klimaatadaptieve maatregelen.
- Veel ruimte voor verblijven en ontmoeten.
- De rode en groene assen zijn nadrukkelijk aanwezig en leesbaar in het landschap.
- Logische routing passend in omgeving.

In de **basisvariant** ligt de nadruk van het plan op het welslagen van de pleinvorm Provinciehuis-Schuurmanstraat. De parkeervakken worden zorgvuldig vormgegeven, gematerialiseerd en groen ingepakt.

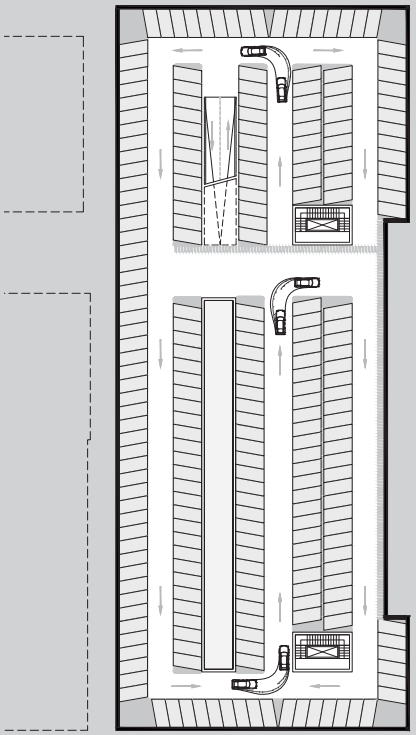
De **tussenvariant** biedt meer ruimte op maaiveld en zoekt de relatie met het Almelose Kanaal. Zo ontstaat een groen antwoord op de stevige stedenbouwkundige as van de Schuurmanstraat. Tussen de parkeervakken en de Luttenbergstraat ligt een groene buffer met een extensief karakter.

In de **kansenvariant** ontstaat een optimale vergroening. Natuursteen zitranden verbinden het plein met het Kanaal en bieden bezoekers, werknemers en bewoners een prachtig buurtpark. Het groen trekt vanuit de Kanaalzone de stad in en verleid tot gebruik, bewegen en ontspanning.

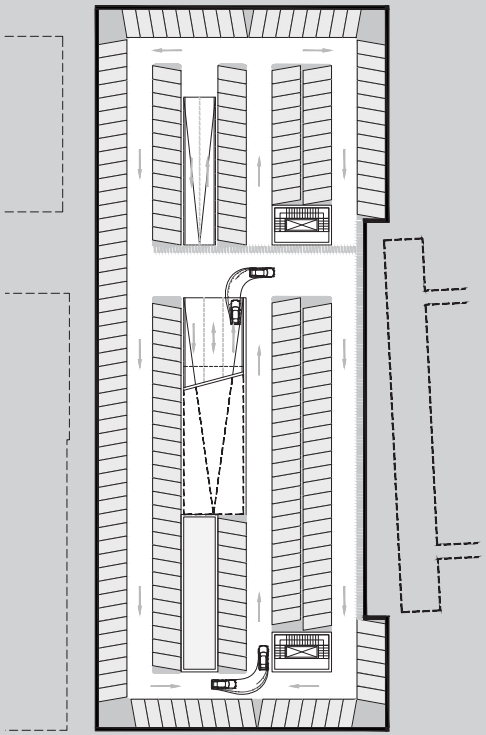
drie varianten
basisvariant



drie varianten
basisvariant

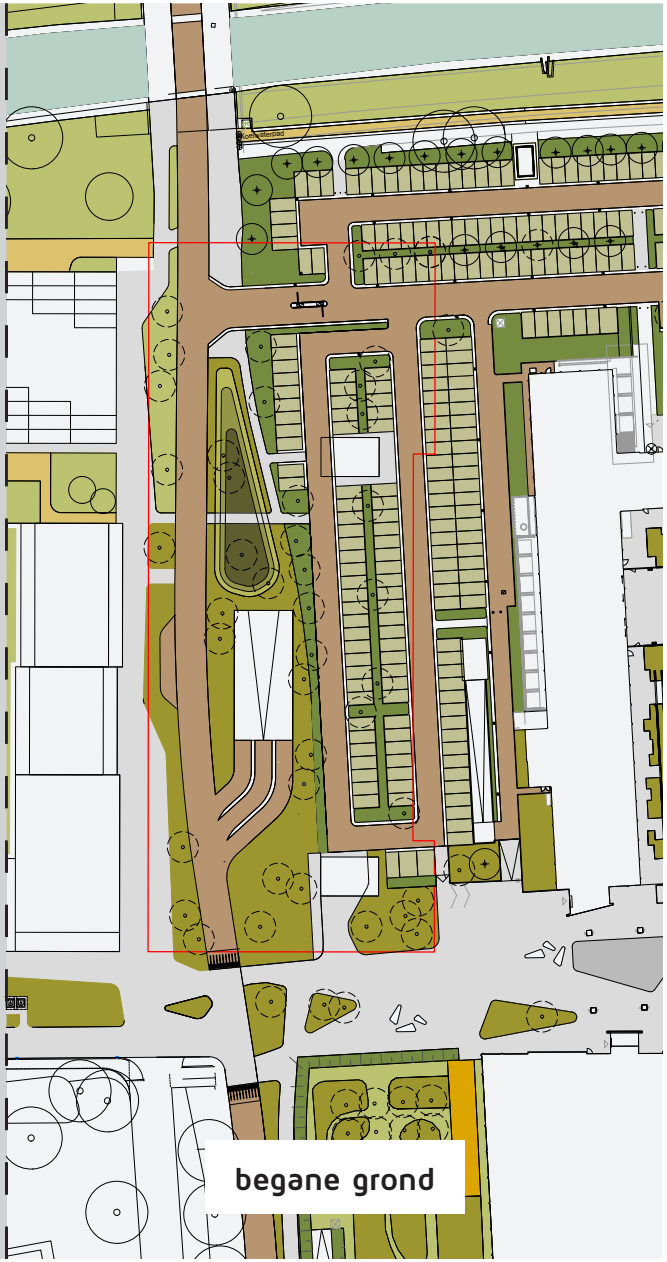


verdieping -2
249pp



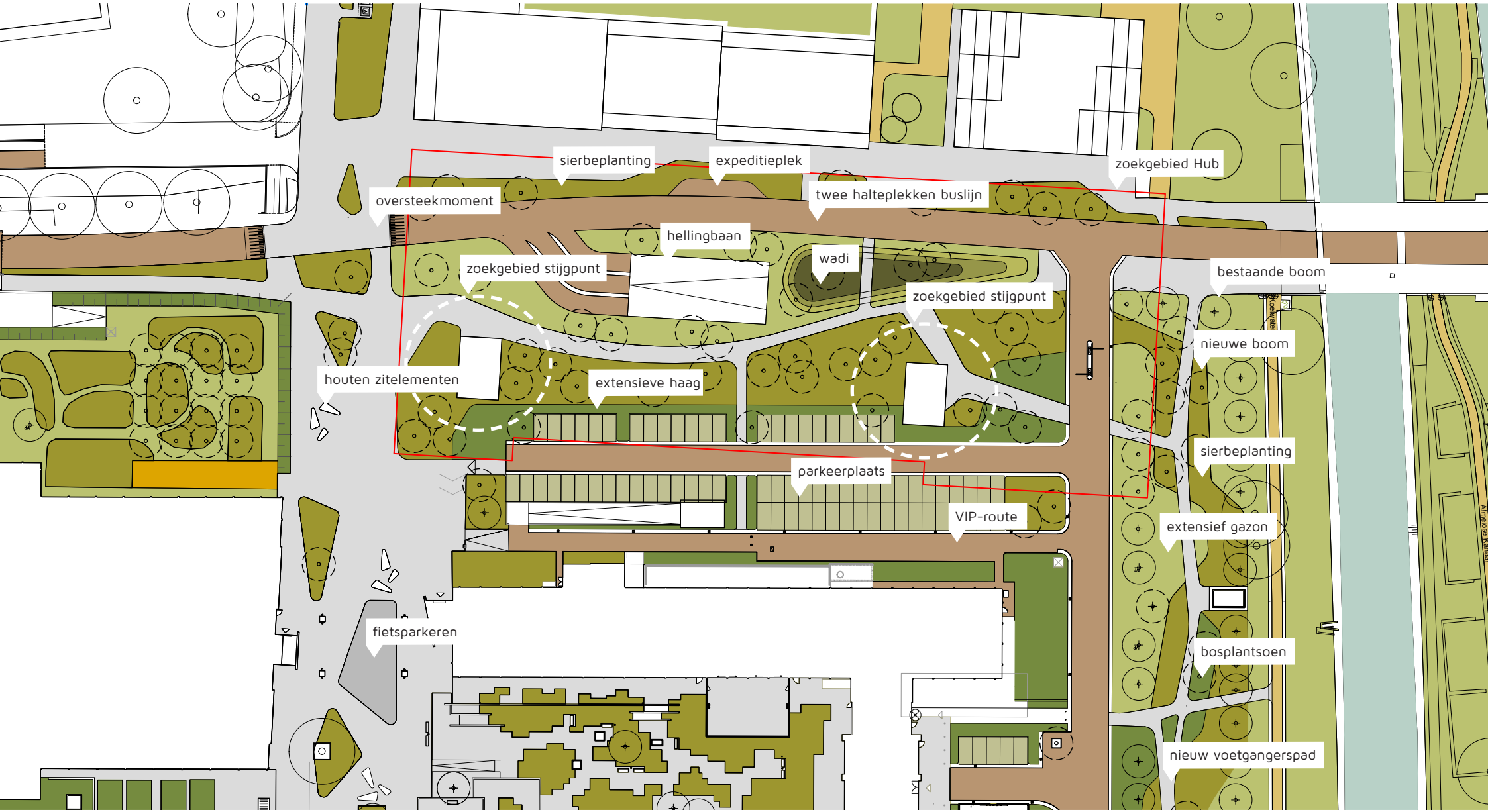
verdieping -1
233pp

totaal
482pp

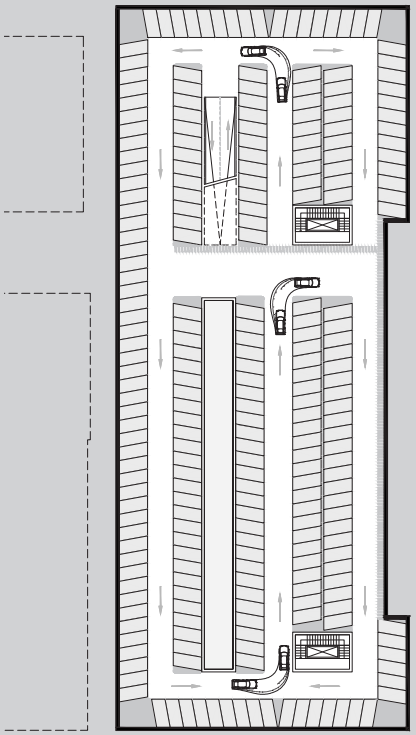


begane grond

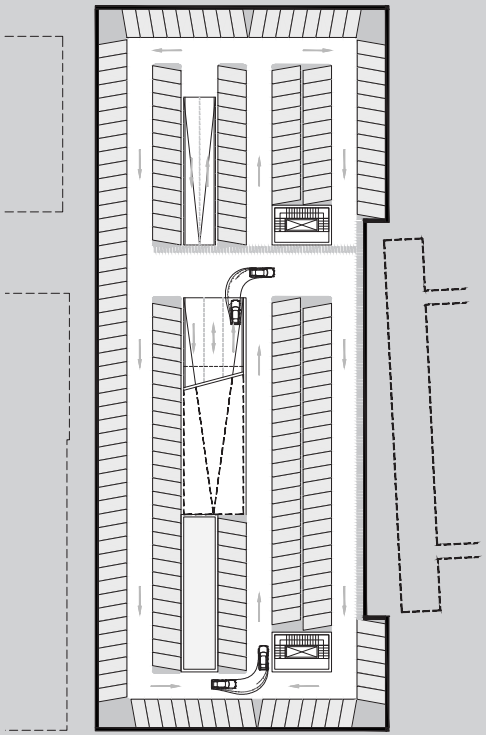
drie varianten
tussenvariant



drie varianten
tussenvariant



verdieping -2
249pp



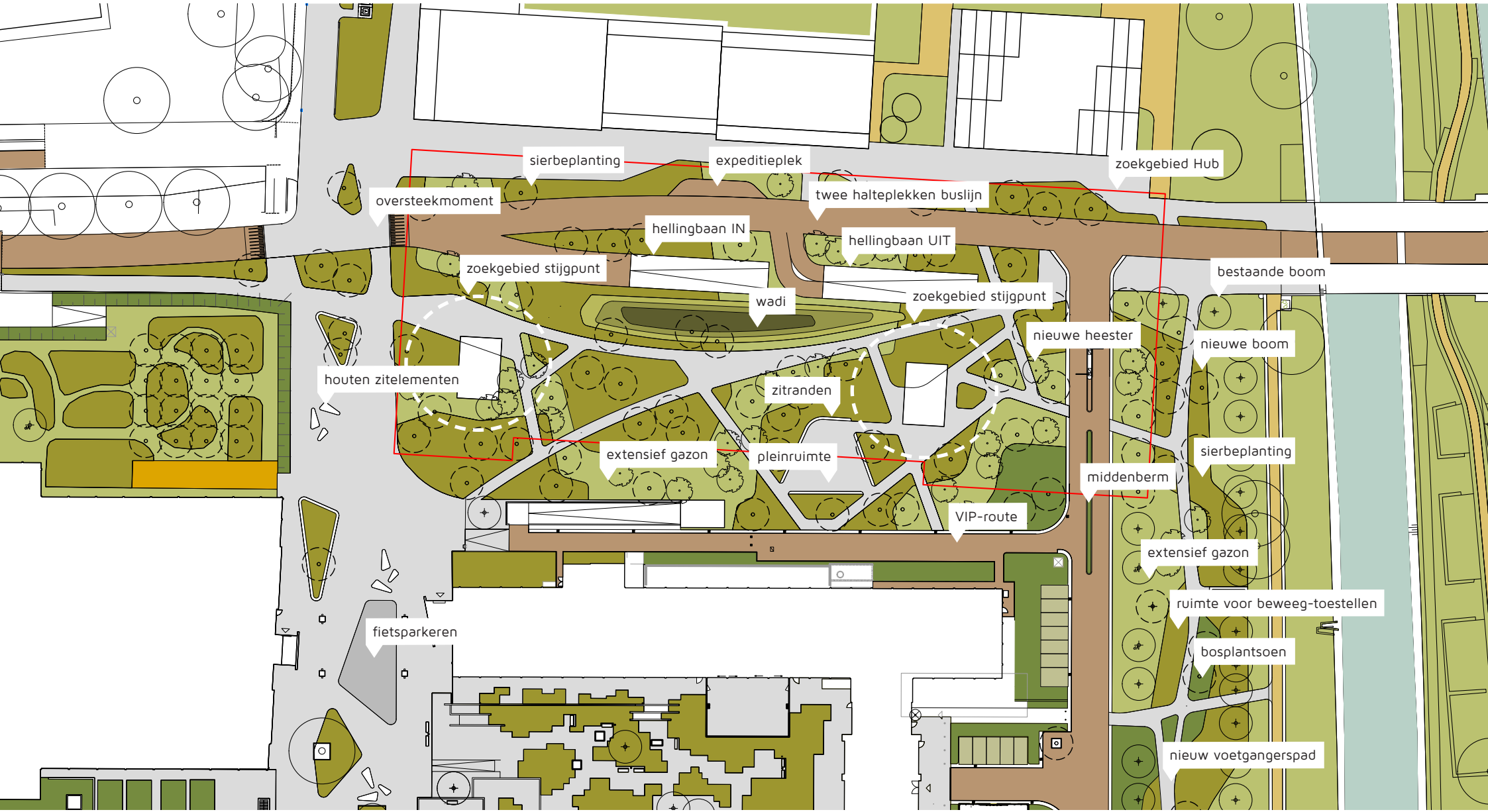
verdieping -1
233pp

totaal
482pp

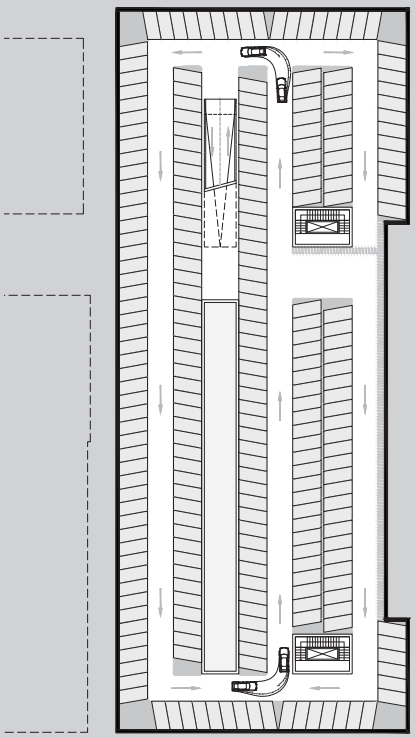


begane grond

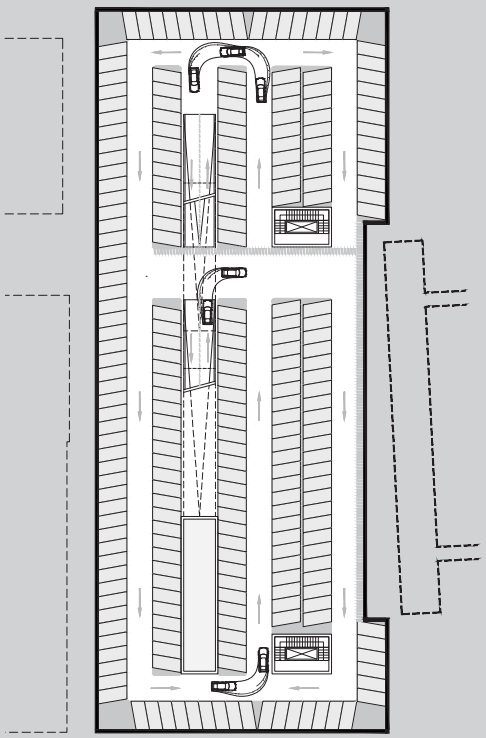
drie varianten
kansenvariant



drie varianten
kansenvariant



verdieping -2
257pp



verdieping -1
249pp

totaal
506pp



begane grond

ambitie per onderdeel
Mobiliteitshub

De gemeente wordt eigenaar, beheerder en exploitant van de Mobiliteitshub. De gemeente stelt hoge eisen aan het ontwerp, uitstraling, gebruik en beheer van de hub. Ook heeft de gemeente hoge duurzaamheidsambities op het gebied van biodiversiteit, energie, circulariteit en klimaatadaptatie. De Mobiliteitshub dient te voldoen aan de ESPA Gold Award.

De Mobiliteitshub WZN dient uitnodigend, overzichtelijk, eenvoudig, plezierig en functioneel in gebruik te zijn. De nieuwe ontmoetingsplek in het gebied ontstaat door de openheid en de groene inrichting van de openbare ruimte en de commerciële plint in de gebiedsontwikkeling Weezenlanden-Noord. Door de keuze van materialen en kleurgebruik is de Mobiliteitshub uitnodigend, wat bijdraagt aan een gevoel van sociale veiligheid en een levendig gebied (24/7). De routing van de verschillende klantreizen (automobilisten, gebruikers deelmobiliteit, bezoekers, fietsers etc.) is vanaf de entree tot aan de eindbestemming zorgvuldig en met aandacht voor de menselijke maat en een aangename beleving vormgegeven. Dit geldt ook voor alle stijgpunten, zoals trappenhuizen en liften. De toevoeging van kunst draagt hieraan bij.

De tijdloze architectuur dient een duurzame uitstraling te hebben. De gekozen materialen moeten (deels) biobased en/of circulair zijn. Ook dient aandacht besteed te worden aan biodiversiteit, energieverbruik (opwekking van energie, opslag van energie, smartgrid etc.) en dient klimaatadaptief ontworpen te worden waarbij gezorgd wordt voor voldoende waterberging.

De ruimten in de Mobiliteitshub moeten worden ervaren als overzichtelijk en licht, met ruime zichtlijnen. De akoestiek in alle ruimten is daarbij aangenaam, waarbij aandacht is voor akoestische maatregelen en het tegengaan van bandengeluid. Installaties zijn beperkt tot enkel de randen van de ruimten, zodat sprake is van lege plafonds.

Het Katwolderplein is een referentie voor de inrichting en (esthetische) kwaliteit van de parkeervoorzieningen.











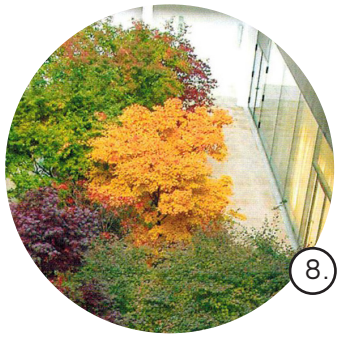










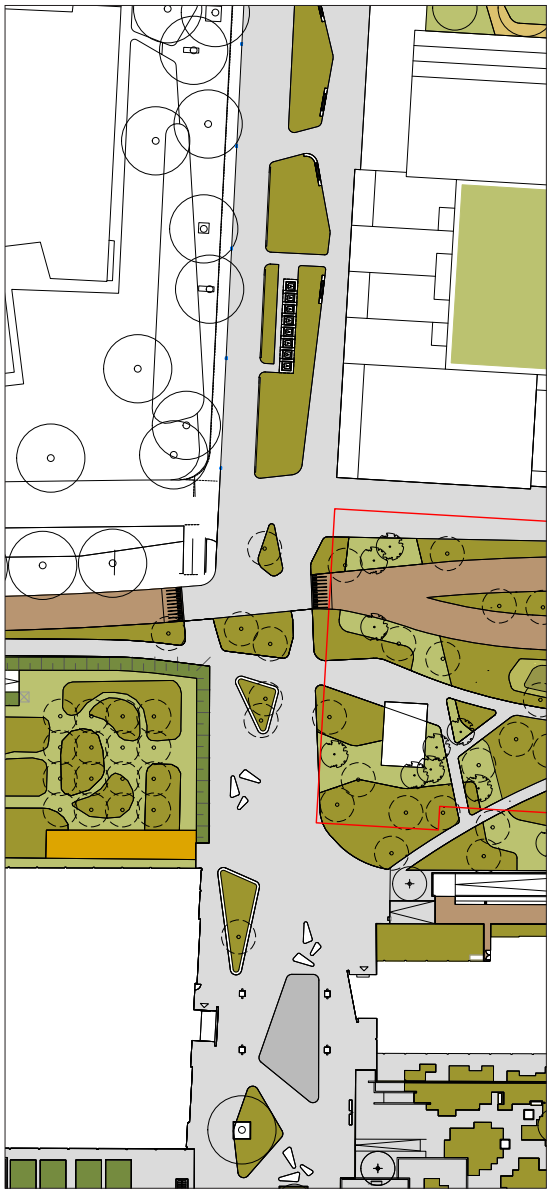


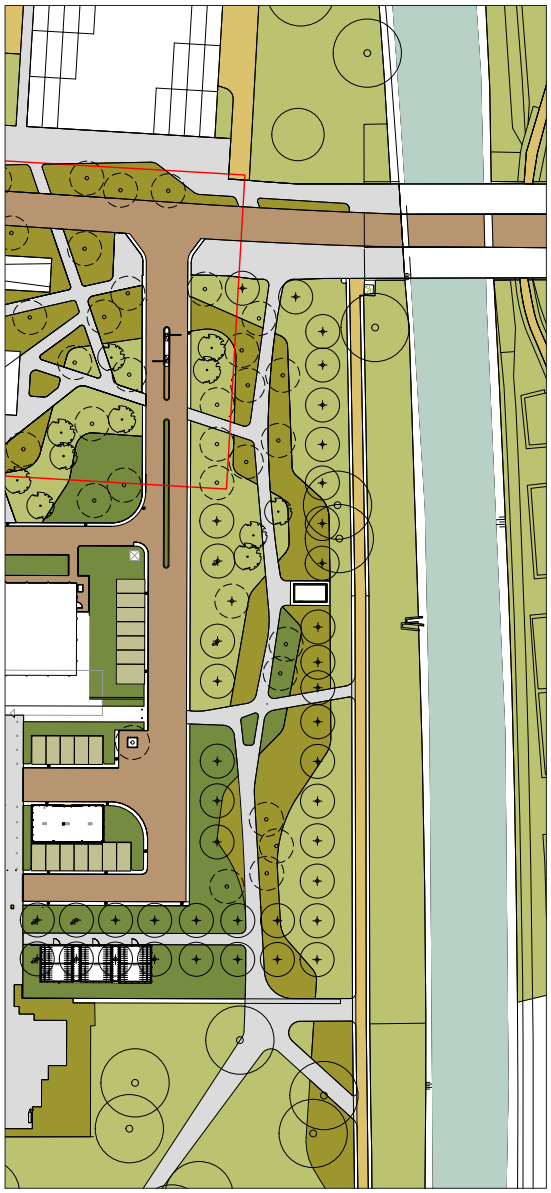
ambitie per onderdeel
maaiveld

Bij de ontwerpstudies is uitgegaan van een aantal kwaliteiten die in het plan aanwezig zijn. In dit document wordt voorgesteld uit te gaan van:

1. **openbare ruimte wordt een inclusieve plek:** Een ruimtelijk uitgangspunt dat aangeeft dat alle pleinen en paden voor iedereen toegankelijk zijn.
2. **landschappelijke inpassing hellingbaan:** De hellingbanen en hekwerken worden zorgvuldig vormgegeven en hebben een landschappelijke component. Gespeeld kan worden met vormgeving, materialisatie, hoogteverloop etc.
3. **toevoegen wandelverbindingen:** De kans om meer verbindingen te leggen is evident en dient in elk model maximaal te worden aangegrepen.
4. **groene inpassing parkeerplaatsen:** De parkeerplaatsen op maaiveld worden zo groen mogelijk ingepast.
5. **alzijdig en zorgvuldig ontworpen stijgpunten:** De stijgpunten zijn juweeltjes, alzijdig en ontworpen in relatie met het maaiveld. Technische voorzieningen worden tevens architectonisch-landschappelijk uitgewerkt.
6. **kleefkracht voor bezoekers en gebruikers:** Om mensen langer vast te houden worden in het hele plan verblijfsplekken tegevoegd. Vormgeving kan middels houten zitelementen, natuursteen randen, hoogwaardig meubilair etc. Ook valt te denken aan beweegelementen in de Kanaalstrook.
7. **duurzame materialisatie:** Gekozen materialen verouderen mooi en passen in het beheer-areaal van de gemeente. Verlichting past in de ecologische context.
8. **divers bomenbestand toevoegen:** Het plan brengt een grote verrijking aan biodiversiteit, zowel in het bomenbestand als in de groenvakken.

aansluiting op omgeving





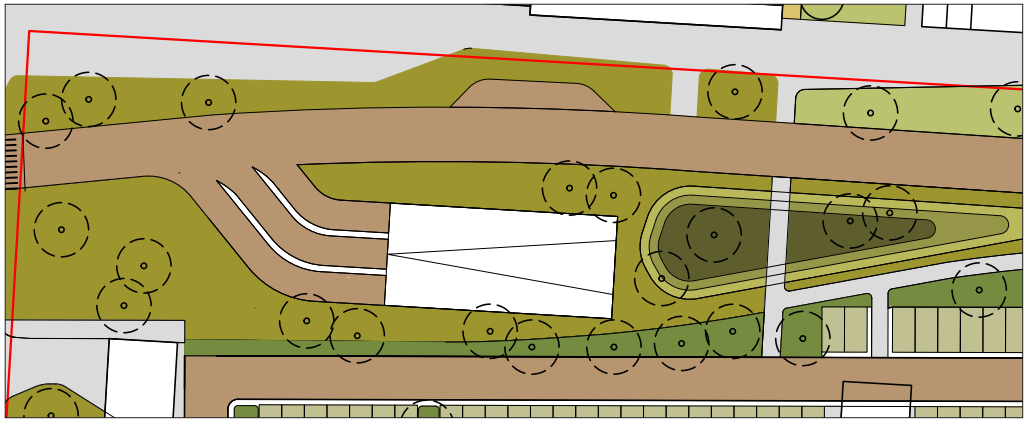
De ontwerpstudie is opgezet in drie varianten, afhankelijk van het aantal te realiseren parkeerplaatsen op maaiveld.
In alle varianten is echter de koppeling aan de Schuurmanstrook en de Kanaalstrook van essentiele waarde. De potenties in het gebruik van beide stroken zijn groot, en de maaiveldinrichting op de Mobiliteitshub zal door beide gebieden gevoed worden in het gebruik.

Schuurmanstrook
Vanuit Park de Wezenlanden steekt deze pleinvorm onder het Provinciehuis door, steekt de Luttenbergstraat over en vormt langs de Schuurmanstraat een breed trottoir. In de ontwerpstudies blijft die pleinvorm gehandhaafd, maar ontstaat er door een aantal groenvakken en zitranden orde en lijnvoering. Deze zijn gebaseerd op de voetgangersstromen die hier mogelijk moeten zijn met evenementen. De vlakken begeleiden de voetgangers naar een veilig oversteekmoment, en de taal van de inrichting continueert langs Weezenlanden-Noord richting de Stadsgracht en de binnenstad.
De inrichting van het maaiveld op de Hub sluit in alle gevallen soepel aan op deze strook.

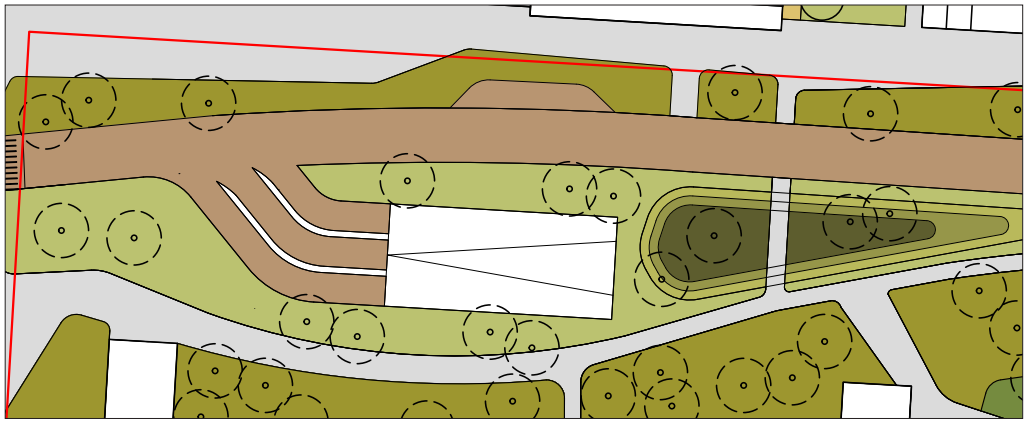
Kanaalstrook
In de tussenvariant en kansenvariant ontstaat de verplichting om langs het Almelose Kanaal te voorzien in een optimale koppeling in gebruik en vergroening. De monocultuur van hagen en platanen wordt deels vervangen en aangevuld met meer biodiverse soorten. Verblijfsfuncties worden zowel op de Hub als langs het Kanaal toegevoegd, en beweegfuncties of -aanleidingen komen ook in beide gebiede voor.
Tenslotte wordt de verbinding met de oostzijde van Park de Wezenlanden verbeterd, en het bestaande hoogteverschil verminderd.

aansluiting op omgeving
hellingbanen

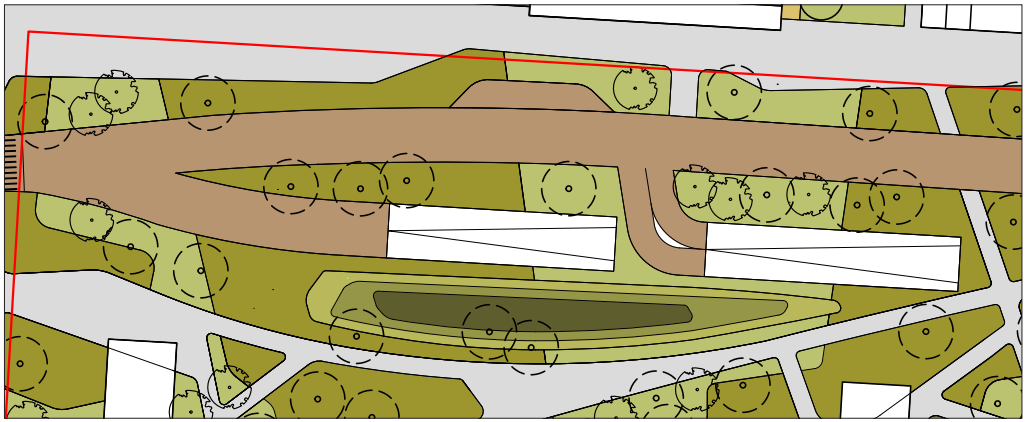
basisvariant



tussenvariant



kansenvariant



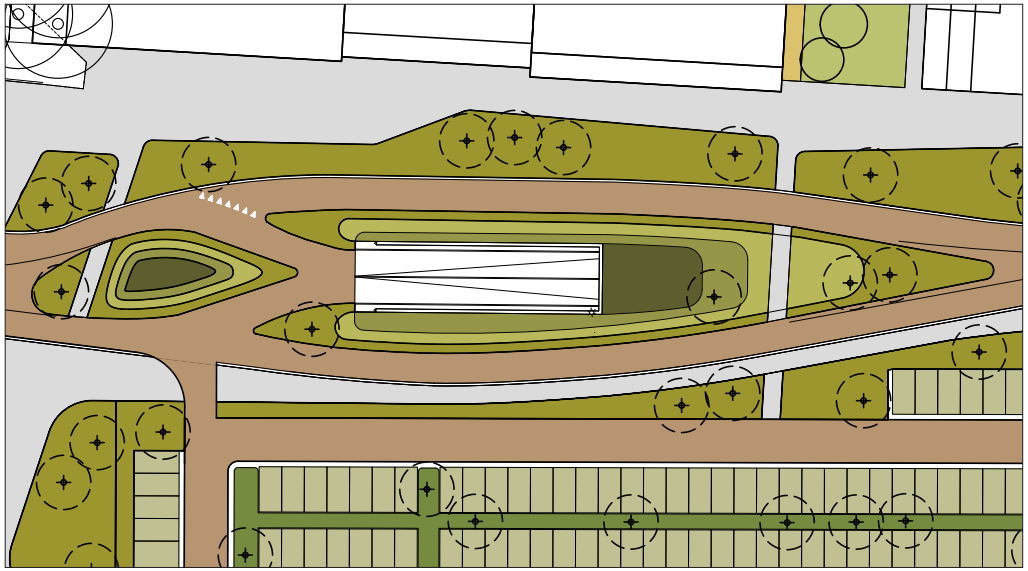
In alle varianten ligt de auto-entree naar de Mobiliteitshub in de huidige Luttenbergstraat. Afhankelijk van de maat van de Hub zijn dit drie gecombineerde rijstroken (twee vaste strook en één wisselstrook) of twee tweebaans hellingbanen achter elkaar (in en uit).

In dit document wordt de ambitie van de vormgeving beschreven, maar in de uitwerking ligt nog een aantal keuzes open. Zo is het mogelijk te onderzoeken of de Luttenbergstraat in twee enkele banen aan weerszijden van de hellingbanen kan worden gelegd. Hiervoor is op de volgende pagina een illustratie opgenomen. Uiteraard is de uiteindelijke positie van de hellingbanen ook afhankelijk van de ondergrondse indeling. Mochten daarin nog optimalisaties ontstaan dan heeft dat effect in het maaiveld.

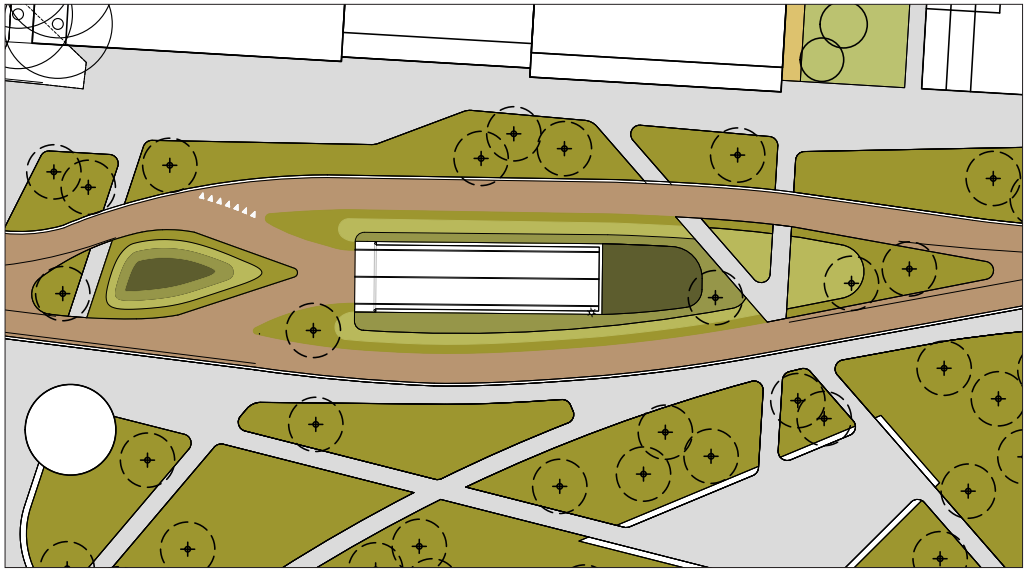
Bij alle varianten is echter wel een aantal ambities mee te geven:

- Vormgeving van de hellingbaan is onderdeel van het landschap.
- Hekwerken rondom zijn zo transparant mogelijk.
- Het pakket op het garagedak is zo'n anderhalve meter dik. Ter plaatse van de hellingbaan kan dus gespeeld worden met relief om zo het pakket dunner te kunnen uitvoeren.
- Slagbomen, toegangshekwerken en portalen staan beneden aan de hellingbaan.
- Zorgvuldig geintegreerde verlichting zorgt voor een aantrekkelijk nachtbeeld.
- Logische en natuurlijke aansluitingen van de hub op de doorgaande weg en het parkeerterrein van de Provincie.

aansluiting op omgeving
hellingbanen alternatief



basisvariant



kansenvariant

Deze varianten laten zien dat het uit elkaar leggen van de rijbanen in de nieuwe Luttenbergstraat leidt tot een grotere landschappelijkheid. De hellingbanen zijn ‘ingepakt’ in wadi’s en het oversteek-comfort voor voetgangers is hoger vanwege het tusseneiland. Tevens is de verkeersveiligheid voor uitrijdend verkeer groter.

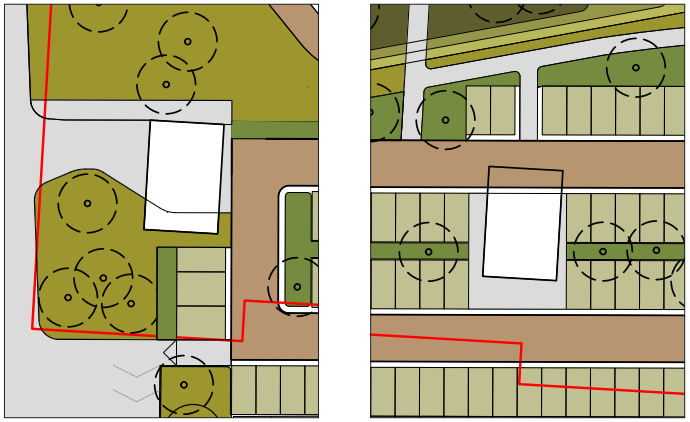
De modellen passen niet op de voorliggende garage-indeling en worden dus alleen als illustratie getoond van de op de vorige pagina genoemde ambities. In het vervolgtraject kan nader onderzocht worden of deze opzet een substantieel kwaliteitsverschil oplevert voor het maaiveld.

De afweging moet dan worden gemaakt waar de ambities het sterkst worden ingevuld en op welk vlak. Dit profiel is groener, maar neemt ook aanzienlijk meer ruimte in. Het gebied zal hierdoor meer als een sterk vergroende verkeersruimte aanvoelen dan als parkruimte.

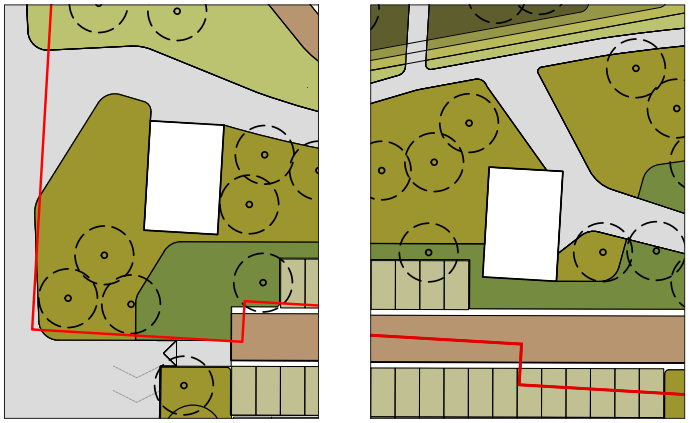
aansluiting op omgeving
stijgpunten

Wie straks in de Hub uit de auto stapt dient op een soepele en ruimtelijk kwalitatieve manier zijn/haar weg te vinden naar de bestemming. De stijgpunten vanuit de garage zijn meer dan alleen een trap en een lift; ze vormen een wezenlijke verbinding tussen boven- en ondergrond en worden architectonisch vormgegeven. Dat betekent dat de opstallen ruimtelijke kwaliteit hebben, goed zijn gematerialiseerd, landschappelijk zijn ingepast, aantrekkelijk verlicht en sociaal veilig.
In de ontwerpstudies zijn de stijgpunten getekend als rechthoeken maar dat is zeker geen voorschrift voor de uiteindelijke situatie.
Bovendien is er een onderscheid tussen het stijgpunt aan de rode loper (links op deze pagina) en het stijgpunt in het gebied (rechts). Het eerste zal als paviljoen aan het plein functioneren en kan worden opgedikt met functies zoals beschreven op pagina 12.

basisvariant



tussenvariant



kansenvariant



eisen en kansen

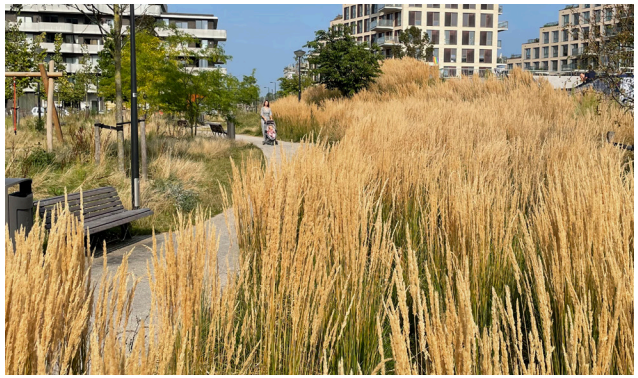
Bindende eisen aan het ontwerp van de raakvlakken maaiveld-hub
- groene inpassing hellingbaan
- transparant hekwerk rond hellingbaan
- architectonische vormgeving stijgpunten
- groen dak op stijgpunten
- daglichttoetreding in stijgpunten
- geintegreerde vormgeving zichtbare techniek
- herkenbare signing geintegreerd in architectuur
- overzichtelijke sociaal veilige inrichting
- Installaties zijn mee ontworpen en zoveel mogelijk uit het zicht ontrokken

Bindende eisen aan het ontwerp van het maaiveld
- inclusief ontwerp voor mensen en dier
- toevoegen van verblijfskwaliteit
- toevoegen van biodiversiteit
- toepassen duurzame materialisatie

Koppelkansen bij het ontwerp van de Hub
- deelmobiliteit fysiek met de Mobiliteitshub of fietsenstalling van het Provinciehuis koppelen
- de fietsenstalling van het Provinciehuis met de mobiliteitshub koppelen

Koppelkansen bij het ontwerp van het maaiveld
- positie Luttenbergstraat ten opzichte van de positie van de hellingbanen
- uitbreiden verblijfskwaliteit Kanaalzone
- openen zichtrelatie Kanaalzone
- invoegen sportaanleiding Kanaalzone
- as Schuurmanstraat benutten en uitbreiden
- verbeteren ontsluitingsmodel Hub
- optimalisatie Mobiliteitshub wat betreft omvang en aantal parkeerplaatsen









colofon

Zwolle

Renate Bosman
Jos Dijcker
Rick van Essen
Han Goodijk

BARCODE
ARCHITECTS

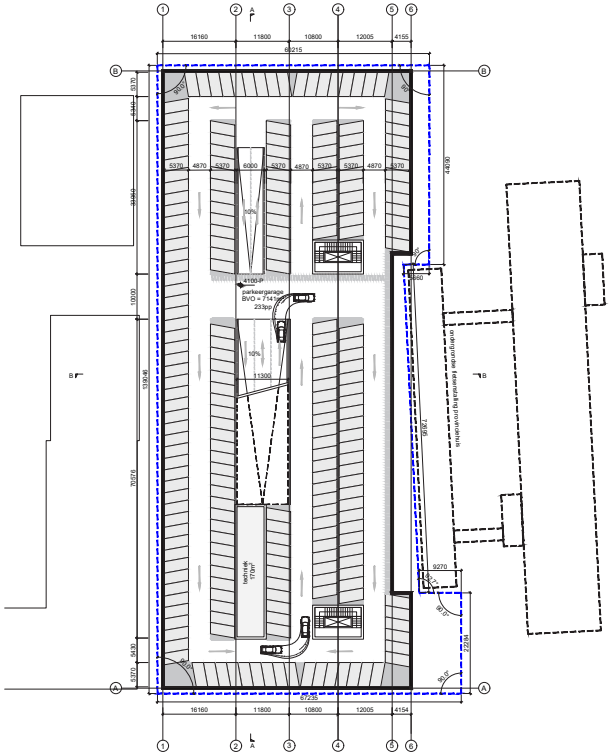
Robertus de Bruin

Marseille Buiten
ruimtelijk ontwerp

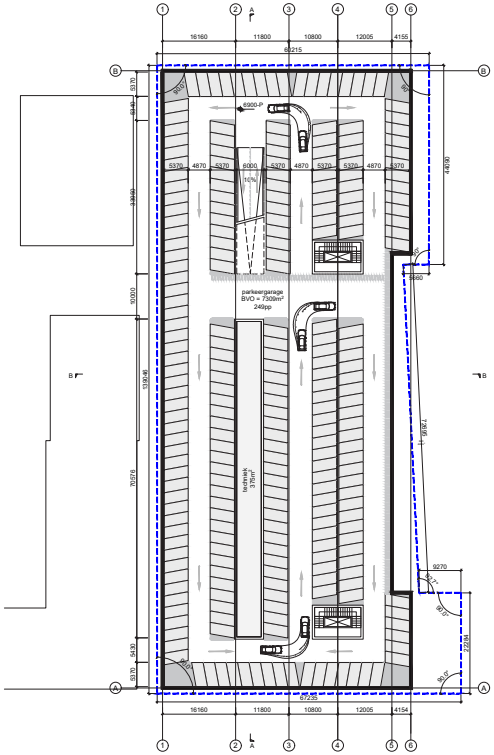
Jeroen Marseille
Vincent Quené

bijlage

ontwerpstudie Mobiliteitshub
ontwerpstudie maaiveldinrichting



Optie A - Plattegrond V-01



Optie A - Plattegrond V-02

Totaal parkeerplaatsen = 482

BARCODE ARCHITECTS

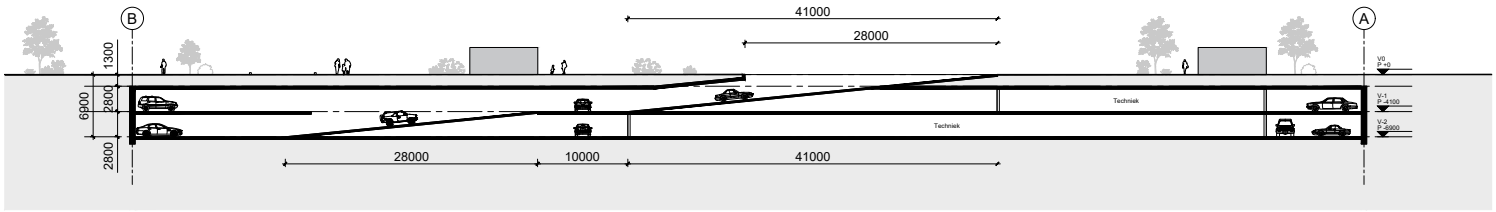
PROJECT
Weezenlanden Noord, Zwolle

ARCHITECT
BARCODE Architects
Scheepmakershaven 56
3011 VD Rotterdam
T: +31(0)10 425 66 50
E: info@barcodearchitects.com

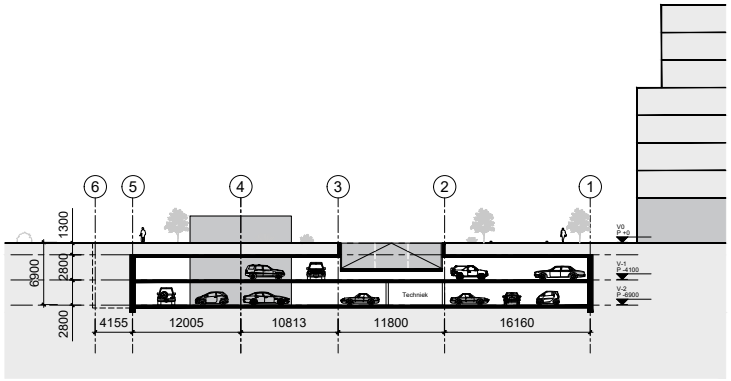
TEKENING
Plattegrond Parkeergarage - Optie A

FASE VAN PROJECT	DATUM
Studie	28/06/2024
SCHAAL	FORMAAT
1:1000	A3

TEKENINGNUMMER



Optie A - Doorsnede AA



Optie A - Doorsnede BB

BARCODE ARCHITECTS

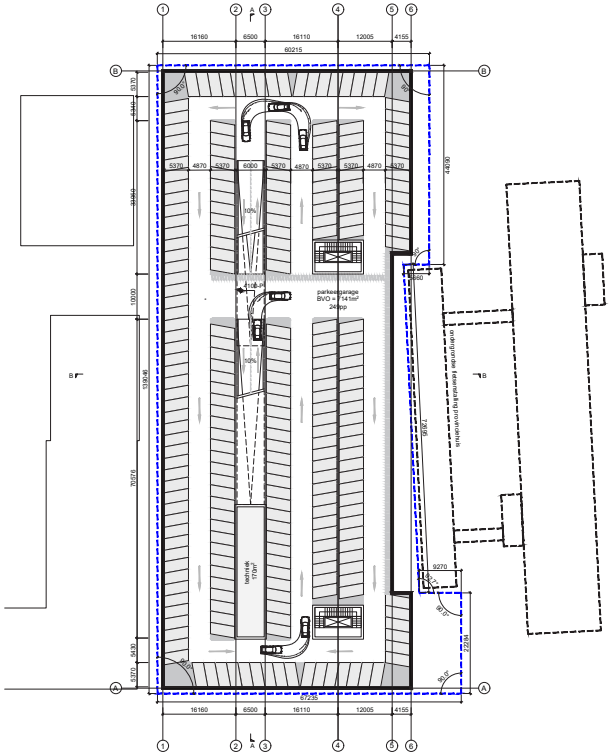
PROJECT
Weezenlanden Noord, Zwolle

ARCHITECT
BARCODE Architects
Scheepmakershaven 56
3011 VD Rotterdam
T: +31(0)10 425 66 50
E: info@barcodearchitects.com

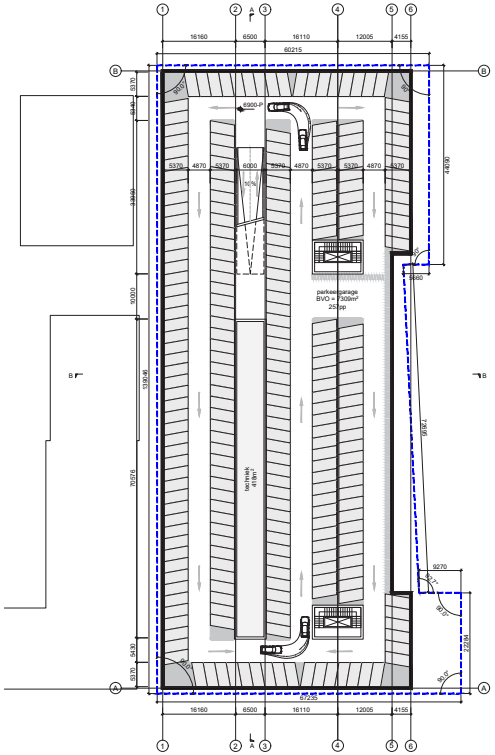
TEKENING
Doorsneden Parkeergarage - Optie A

FASE VAN PROJECT	DATUM
Studie	28/06/2024
SCHAAL	FORMAAT
1:500	A3

TEKENINGNUMMER



Optie B - Plattegrond V-01



Optie B - Plattegrond V-02

Totaal parkeerplaatsen = 506

BARCODE ARCHITECTS

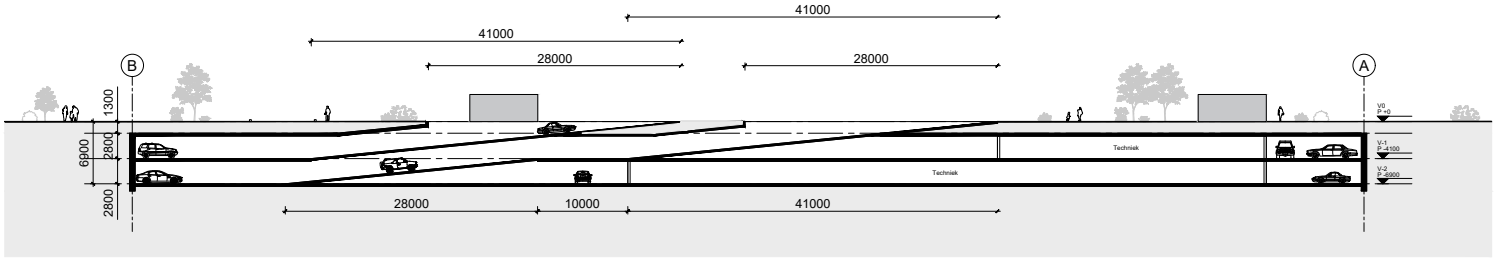
PROJECT
Weezenlanden Noord, Zwolle

ARCHITECT
BARCODE Architects
Scheepmakershaven 56
3011 VD Rotterdam
T: +31(0)10 425 66 50
E: info@barcodearchitects.com

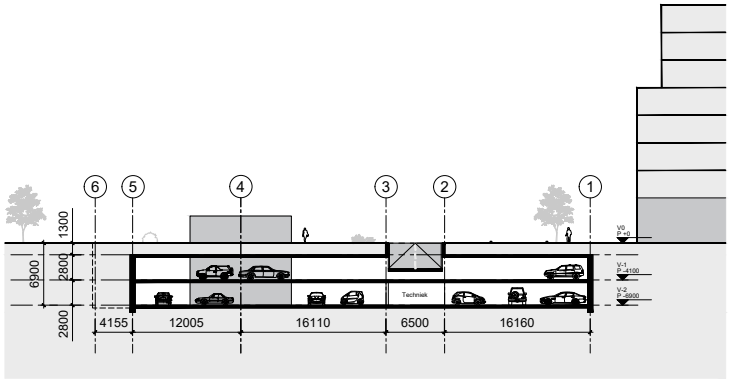
TEKENING
Plattegrond Parkeergarage - Optie B

FASE VAN PROJECT	DATUM
Studie	28/06/2024
SCHAAL	FORMAAT
1:1000	A3

TEKENINGNUMMER



Optie B - Doorsnede AA



Optie B - Doorsnede BB

BARCODE ARCHITECTS

PROJECT
Weezenlanden Noord, Zwolle

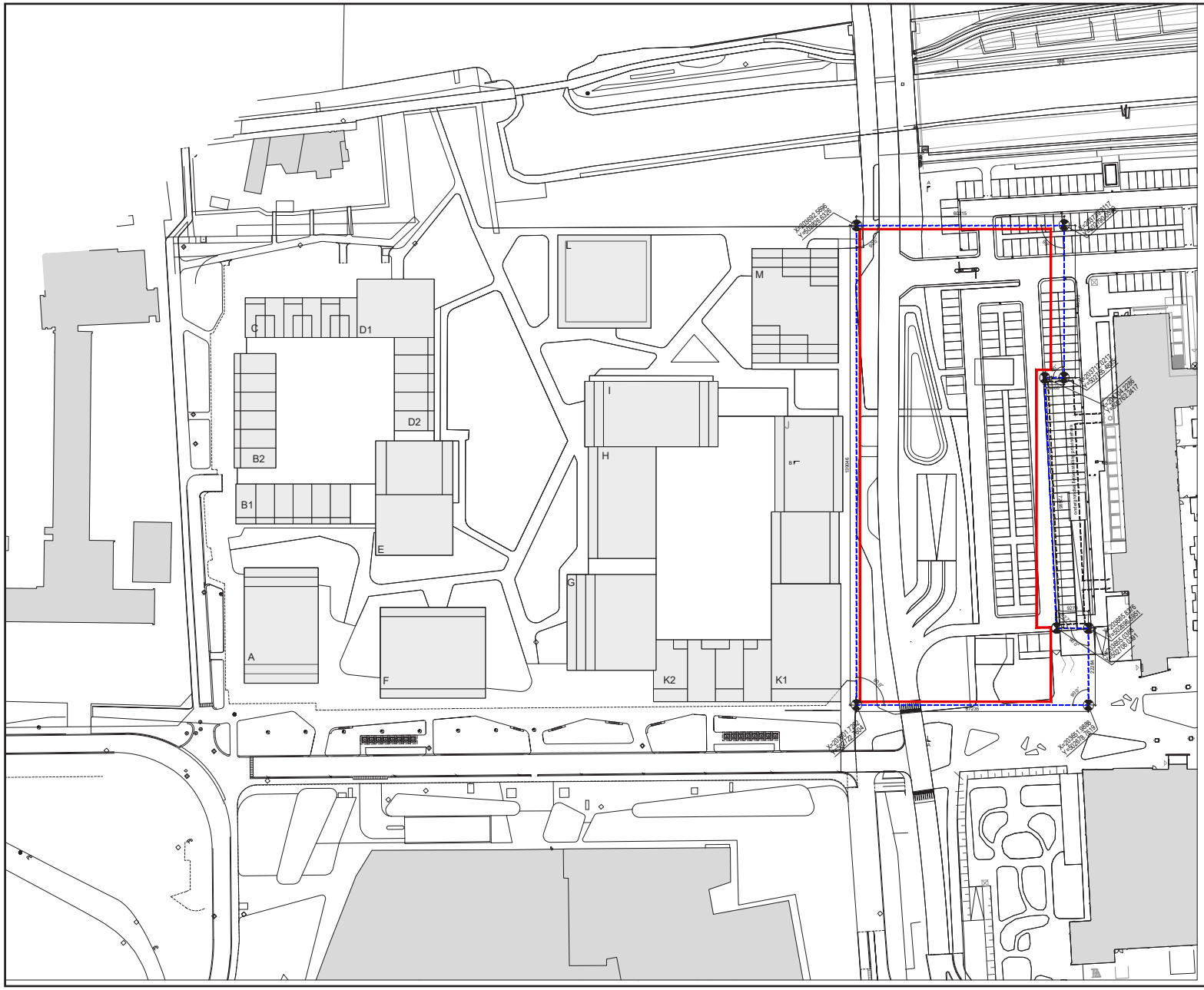
ARCHITECT
BARCODE Architects
Scheepmakershaven 56
3011 VD Rotterdam
T: +31(0)10 425 66 50
E: info@barcodearchitects.com

TEKENING
Doorsneden Parkeergarage - Optie B

FASE VAN PROJECT	DATUM
Studie	28/06/2024
SCHAAL	FORMAAT
1:500	A3

TEKENINGNUMMER

ontwerpstudie Mobiliteitshub
basisvariant & tussenvariant



BARCODE ARCHITECTS

PROJECT
Weezenlanden Noord, Zwolle

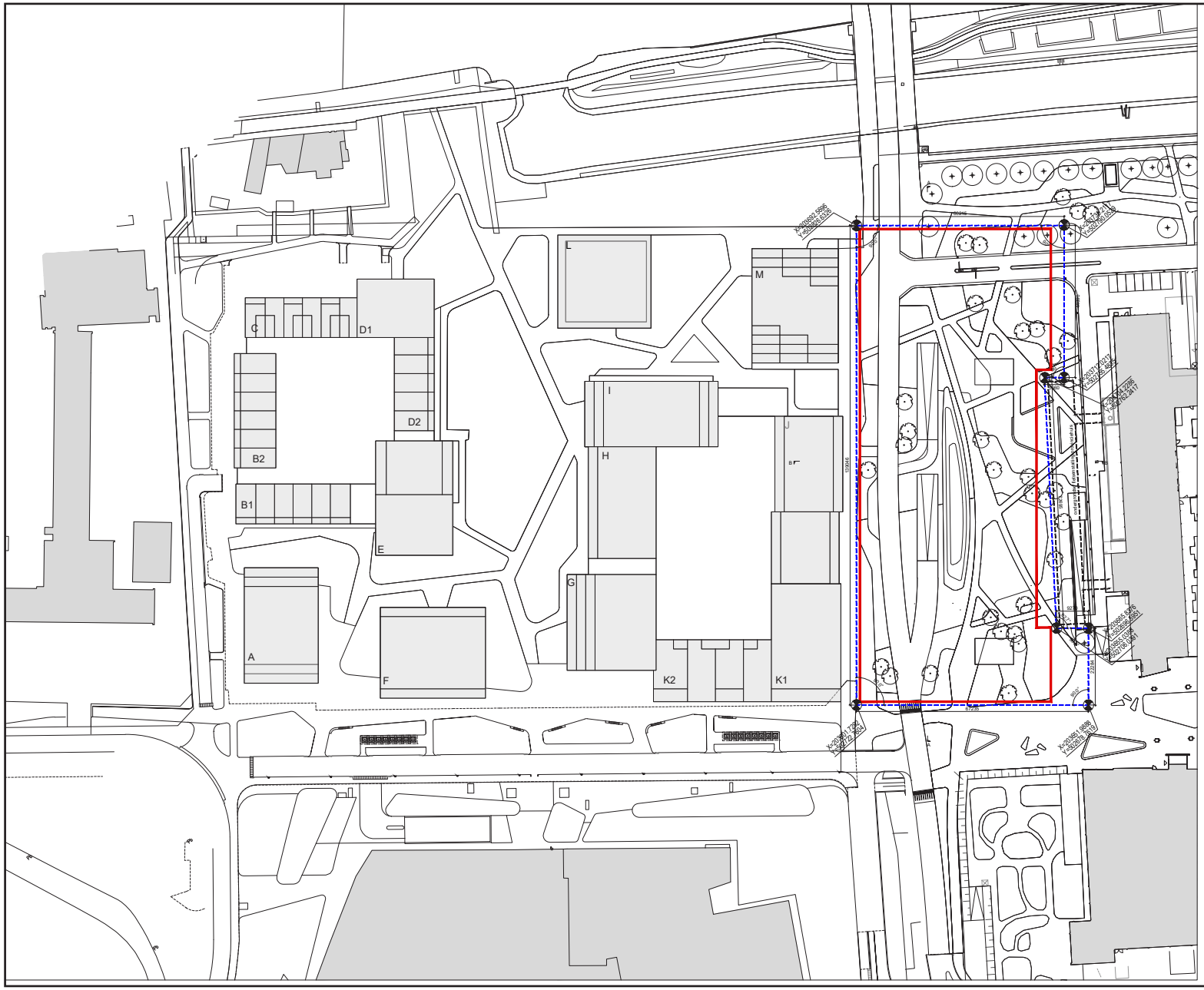
ARCHITECT
BARCODE Architects
Scheepmakershaven 56
3011 VD Rotterdam
T: +31(0)10 425 66 50
E: info@barcodearchitects.com

TEKENING
Zoekgebied HUB masterplan - Optie A

FASE VAN PROJECT	DATUM
Studie	28/06/2024
SCHAAL	FORMAAT
1:1000	A3

TEKENINGNUMMER

ontwerpstudie Mobiliteitshub
kansenvariant



BARCODE ARCHITECTS

PROJECT
Weezenlanden Noord, Zwolle

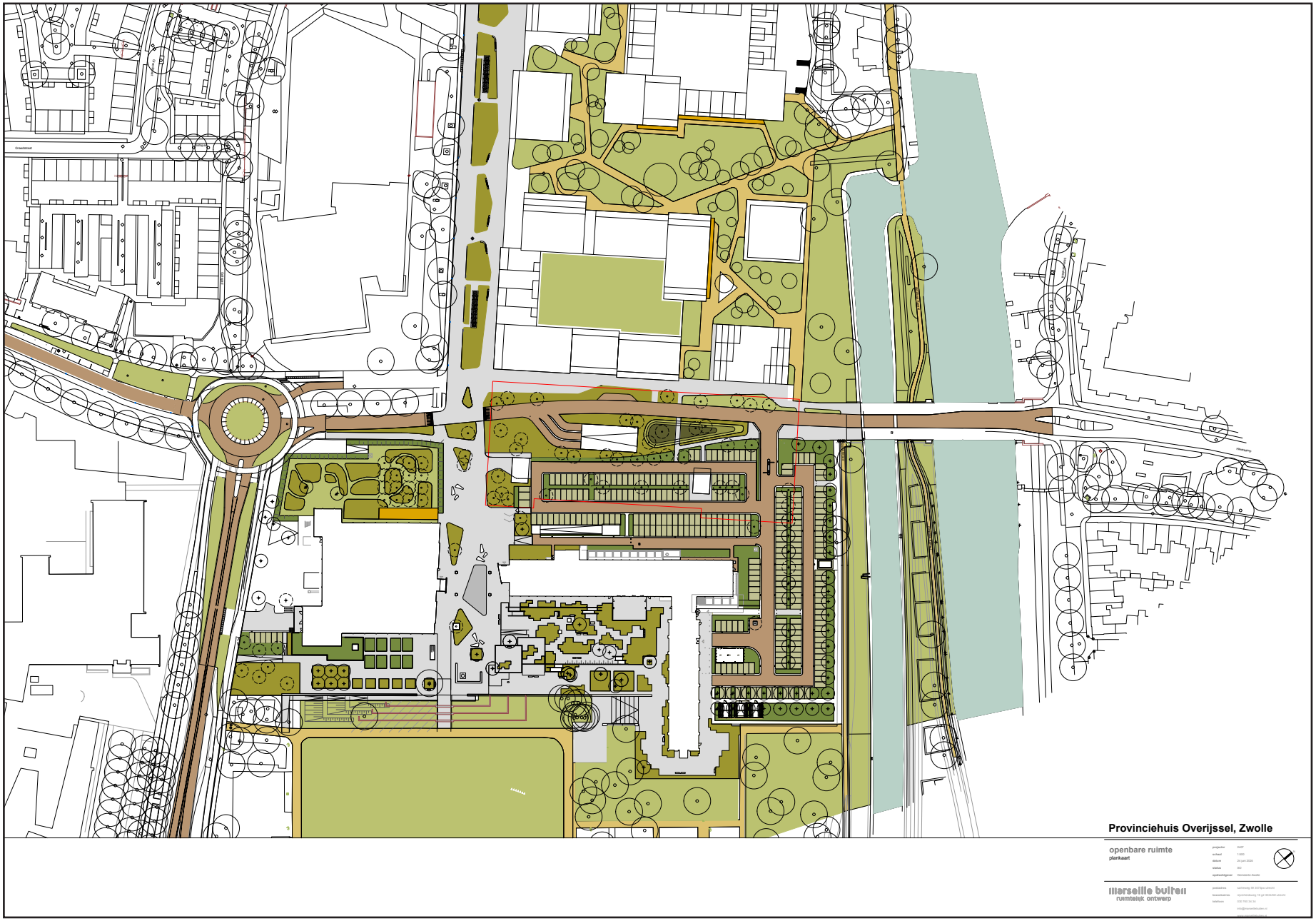
ARCHITECT
BARCODE Architects
Scheepmakershaven 56
3011 VD Rotterdam
T: +31(0)10 425 66 50
E: info@barcodearchitects.com

TEKENING
Zoekgebied HUB masterplan - Optie B

FASE VAN PROJECT	DATUM
Studie	28/06/2024
SCHAAL	FORMAAT
1:1000	A3

TEKENINGNUMMER

ontwerpstudie maaiveld
basisvariant



ontwerpstudie maaiveld
tussenvariant



ontwerpstudie maaiveld
kansenvariant

