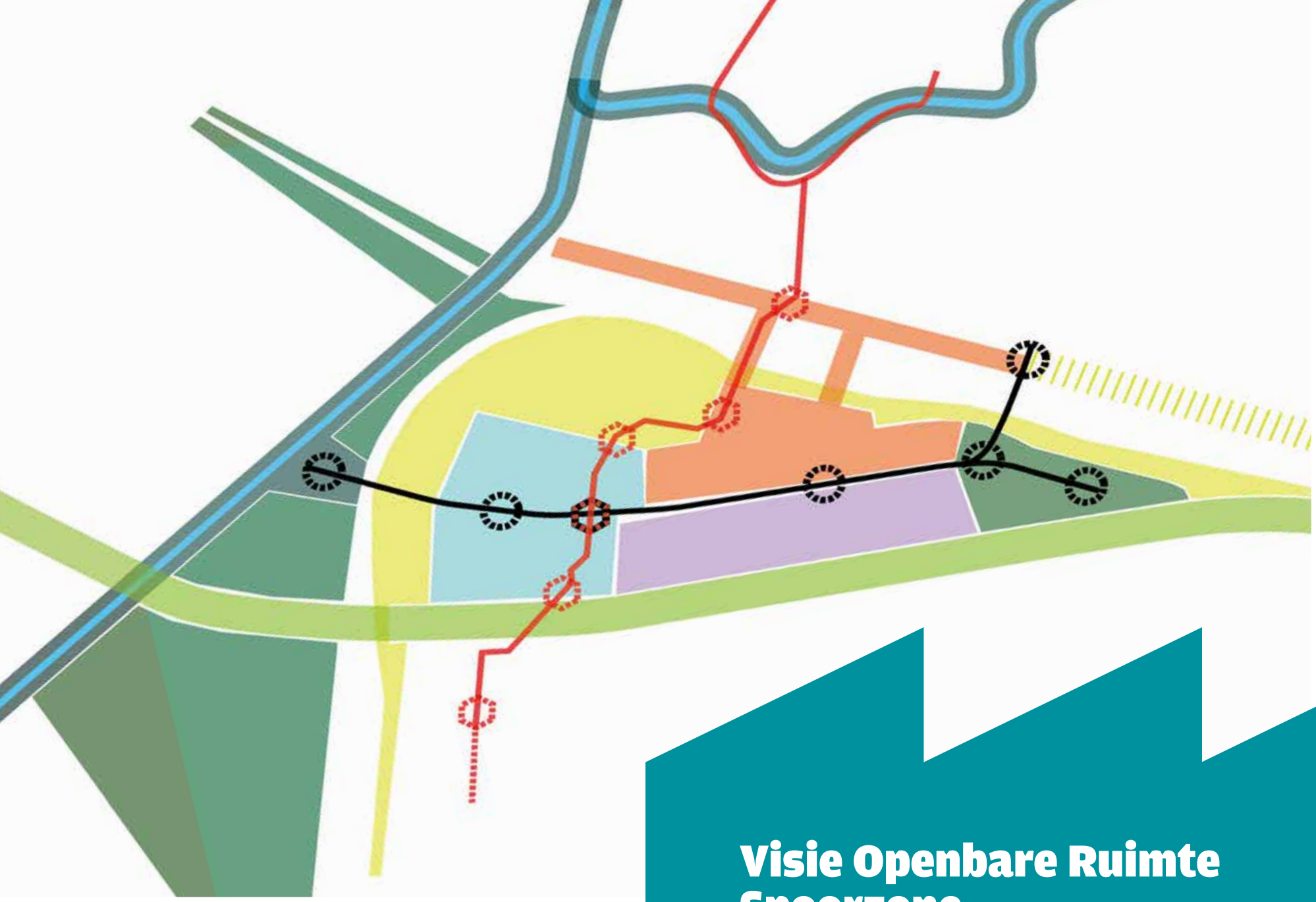


Visie Openbare Ruimte Spoorzone

definitief, 28 augustus 2024

Spoorzone Zwolle

INHOUDSOPGAVE

DEEL I: VISIE

1. Waarom een visie openbare ruimte? 7
1.1 Het belang van openbare ruimte
1.2 Openbare ruimte in de Spoorzone
1.3 Doelstelling
1.4 Status
1.5 Samenwerking

2. Identiteit en samenhang 9
2.1 Spoorzone: 100 ha voor mens, dier en plant
2.2 Verankerd in het verleden
2.3 Verbonden met het landschap
2,4 Het innovatiedistrict van de regio
2.5 Negen sferen in de Spoorzone
2.6 Verbeelding

DEEL II: OVERKOEPELENDE THEMA'S

3. Leidende principes 19

4. Bodemleven en bodemgebruik 20
4.1 Bodemopbouw
4.2 Grondwater
4.3 Groen tenzij
4.4 Onderaan beginnen: bodemleven en groeiplaatsen
4.5 Ondergrondse infrastructuur

INTERMEZZO: Groene bodemsanering 23

5. Klimaatadaptatie 24
5.1 Regenwater
5.2 Droogte
5.3 Hittestress
5.4 Wind in de stad
5.5 Overstromingsrisico

INTERMEZZO: De Spoorzone als proeftuin 29

6. Biodiversiteit 30
6.1 Wat te doen voor een betere biodiversiteit?
6.2 Doelsoorten als leidraad
6.3 Het verticale stadslandschap
6.4 Beplanting

INTERMEZZO: Circulair groen, struikroven 35

7. Gezondheid 36

7.1 Basisvoorwaarden
7.2 Spelen
7.3 Sport en beweging
7.4 De eetbare stad

INTERMEZZO: Een buitenruimte voor iedereen 41

8. Ontmoeting 44
8.1 Veiligheid, comfort en plezier
8.2 Herbergzaamheid: de menselijke maat
8.3 Sociale veiligheid, voor iedereen!
8.4 Comfort, voor alle doelgroepen
8.5 Progammering van rust en reuring
8.6 Prikkel de zintuigen
8.7 Participatie en placemaking
8.8 De rol van beeldende kunst
8.9 Aandacht voor het nachtbeeld

INTERMEZZO: Quartier des Spectacles 53

9. Duurzaamheid en materiaalkeuze 54
9.1 Circulaire basisprincipes
9.2 Hergebruik van verhardingsmaterialen
9.3 Duurzaamheid en de 'Zwolse standaard'
9.4 Kwaliteit- en investeringsniveau
9.5 Materialenpalet verhardingen
9.6 Materialenpalet verlichting
9.7 Inpassing functionele voorzieningen
9.8 Inpassing erfafscheidingen

DEEL III: SFEREN

10. Spoorpark, Lurelui, Werkplaatsen 63

11. Willemsvaart 67

12. Hanzesingels 71

13. Koggepark 75

14. Engelenpad 79

15. Stat.carré, Lübeckplein, Distr. Z, Hanzehoven 83

16. Hanzekwartier 87

17. Willemskwartier, Hanze-Oost 91

18. IJsselallee 95

STAPPENPLAN

1. Lees de visie en de leidende principes voor de openbare ruimte in de spoorzone. Op welke manier draagt jouw gebied daaraan bij?

2. Bepaal op welke plek je zit. Welke thema's en sferen zijn daar leidend? Wat zijn specifieke ontweropgaves?

3. Voor wie maak je de openbare ruimte? Betrek je doelgroep en toekomstige gebruikers. Denk ook aan mensen die afwijken van de 'standaard reference man'.

4. Kijk op welke manier je de thematische doelstellingen in het ontwerp voor de openbare ruimte kunt verwerken. Vaak lukt het om in een ontwerp verschillende doelstellingen te verknopen: win-win

5. Ontwerp gebouwen en openbare ruimte vanaf het begin in samenhang.

6. Begin bij de bodem en het watersysteem en bouw daarop voort met passende beplanting en bomen.

7. Houd in een vroeg stadium rekening met de ondergrondse infrastructuur en de bestaande bomen

8. Check ook het mobiliteits-systeem van de spoorzone als geheel: past alles?

9. Stem af met andere coalities en gemeente welke functies er in de openbare ruimte komen voor sport, spel, ontmoeting, voedsel etc.

10. Houd rekening met de eisen die vanuit beheer worden gesteld aan het ontwerp en de detaillering van de openbare ruimte.

11. Organiseer en faseer je proces volgens de eisen uit het procesdocument van het SNOER.

12. Laat je inspireren door anderen in de Spoorzone die al een stapje verder zijn.

13. Kom je er niet uit of loop je tegen dillemma's aan? Ga het gesprek aan met de gemeente en vraag advies aan het Kwaliteitsteam Spoorzone.

I: VISIE

De ontwikkeling van de Spoorzone van Zwolle komt op stoom! Na jaren van plannen wordt sinds 2023 toegewerkt naar de realisatie van de eerste ontwikkelprojecten. Daar hoort ook een geleidelijke transformatie van de openbare ruimte bij. In het Ontwikkelkader zijn daar een aantal richtinggevende uitspraken over gedaan. Nu is het tijd die te concretiseren in toetsbare doelstellingen die de basis vormen voor inrichtingsplannen voor de buitenruimte. In dit eerste deel gaan we daarom kort in op:

- Het belang van openbare ruimte en specifiek die in de Spoorzone.
- De essentie van de identiteit van de openbare ruimte in het gebied.
- De leidende principes die we hanteren als vertrekpunt.
- De manier hoe we samenwerken bij het ontwerp van de openbare ruimte.

1. Waarom een visie openbare ruimte?

1.1 Het belang van openbare ruimte

In Nederland (en wereldwijd) is een afname te zien van biodiversiteit en staan ecosystemen onder druk. Het weer wordt extremer door klimaatverandering en in de westerse wereld is er een toename van eenzaamheid, overgewicht en sociale fragmentatie. De urgentie om deze problemen aan te pakken is groot en complex.

In al die opgaves speelt de openbare ruimte van onze steden een belangrijke rol. Dat schept verantwoordelijkheid voor alle partijen die betrokken zijn bij de programmering, inrichting en het beheer ervan maar biedt ook kansen. Kansen om door het slim verknopen van ambities te zorgen voor een leefbare, adaptieve omgeving voor mens en dier. Het vraagt van ons allemaal een fundamenteel andere manier van kijken naar stedelijke ontwikkeling; niet los van, maar als onderdeel van onze natuurlijke systemen. Een robuuste groenblauwe structuur en een uitnodigende, herbergzame en gezonde buitenruimte kunnen daar de dragers voor zijn.

1.2 Openbare ruimte in de Spoorzone

De ontwikkeling van de spoorzone begint op stoom te komen. Na afronding van het Ontwikkelkader in 2021 zijn er voor verschillende delen stedenbouwkundige uitwerkingen (NVU's) gemaakt. De Passerelle slaat binnenkort letterlijk een brug over het spoor en de transformatie rondom de oude NS-werkplaatsen staat op het punt van beginnen.

De openbare ruimte vormt binnen de totale gebiedsontwikkeling van de Spoorzone het cement dat al die deelgebieden verbindt. Letterlijk doordat mensen, dieren en planten zich via die openbare ruimte kunnen verplaatsen. Maar ook figuurlijk doordat een samenhangende openbare ruimte bijdraagt aan het laten ontstaan van de gewenste gebiedsidentiteit (zie ontwikkelkader Spoorzone).

1.3 Doelstelling

Voorliggende 'visie openbare ruimte Spoorzone' heeft tot doel de samenhang, het functioneren en de identiteit van de toekomstige openbare ruimte binnen de Spoorzone te bewaken. Om dit goed te kunnen doen vertalen wij in deze nota de abstracte ambities uit de NvU's en het Ontwikkelkader naar concrete ontwerpuitgangspunten. Deze zijn concreet en dwingend waar het moet en open en uitnodigend waar het kan. De visie openbare ruimte bevat daarom onderdelen die:

- Bindend zijn. Dit zijn de 'must haves'. Dit zijn de harde kaders waar bij de uitwerking van de visie tot inrichtingsplannen aan moet worden voldaan. We noemen dit ontwerpuitgangspunten. Deze staan in deel I en II van deze visie.
- Inspirerend zijn. Dit zijn de 'nice to haves'. Deze onderdelen zijn bedoeld om alle spelers uit te dagen om net dat stukje verder te gaan. Het gaat daarbij concreet om de voorbeelden die in de intermezzo's van deel II zijn benoemd en de uitwerking van de sferen in deel III.

Doelen moeten integraal worden afgewogen in de uitwerking tot inrichtingsplannen. We leggen binnen de Spoorzone de lat hoog, maar je kunt niet op alle punten een 10 halen. Onderbouwd kan van ontwerpuitgangspunten en eisen afgeweken worden.

1.4 Status

De visie openbare ruimte Spoorzone is onderdeel van de SNOER (**S**poorzone **N**ota van uitgangspunten **O**penbar**E** **R**uimte). Het SNOER dient als toetsingskader voor de uitwerking van de NvU's in Ruimtelijke Ontwikkelplannen (ROP's) en/of tenders. Het bestaat uit vier verschillende documenten:

1. Visie Openbare Ruimte Spoorzone: voorliggend document. Bevat eisen en ambitie op het niveau van doelstellingen waar inhoudelijk op wordt getoetst.
2. Eisenset: bevat eisen op het niveau van resultaten waar inhoudelijk op wordt getoetst.
3. Matenplan: tekening met o.a. grenzen (demarcatie), structuren en ruimtereserveringen.
4. Procesdocument: omschrijft de afstemming tussen Ontwikkelaar en gemeente Zwolle en wordt vastgesteld na het sluiten van de Anterieure Overeenkomst (AOK).

Een nadere toelichting op deze documenten en de relatie met het BLVC-kader is opgenomen in het SNOER Procesdocument. Van de vier documenten wordt alleen de Visie Openbare Ruimte vooraf vastgesteld door de raad als overkoepelend toetsingskader. De overige documenten worden vervolgens voor elk project binnen de kaders van de visie openbare ruimte voor de Spoorzone uitgewerkt als onderdeel van diverse AOK's.

1.5 Samenwerking

De visie openbare ruimte is zowel toetsingskader (deel I en II) als inspiratiebron (deel III). Dat onderscheid is bewust gemaakt omdat we niet alleen de onderlat ('het zesje') willen benoemen maar alle partijen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van onze Spoorzone willen prikkelen om minstens voor 'de acht' te gaan. De gemeente stelt zich dan ook bewust niet alleen op als toetser van de ondergrens. We nemen samen met het Kwaliteitsteam een coachende en stimulerende rol in om uiteindelijk voor elk deelgebied te komen tot de meest optimale invulling. Daar staat tegenover dat we van alle andere betrokken partijen verwachten dat ze zich ook inspannen om die ambities waar te maken. Plannen worden daarom niet alleen beoordeeld op het toetsingskader (de ondergrens) maar ook bevraagd op welke wijze er invulling is gegeven aan de ambitie om te komen tot dat optimum ('de acht'). We realiseren ons dat er in die uitwerking soms keuzes gemaakt moeten worden welke ambities waar prevaleren. Ook kan het zijn dat er in de loop der tijd tegenstrijdigheden blijken te zijn tussen de eisenset vanuit het SNOER en de ambities vanuit deze visie. De projectorganisatie Spoorzone (zie procesdocument SNOER) voorziet in een structuur waarin afwegingen en keuzes op projectniveau gemaakt worden.

Werkplaatsen, Spoorpark







District Z - Stationscarré







Lurelui

Hanzekwartier








Hanze-Oost




Willemskwartier








2. Identiteit en samenhang

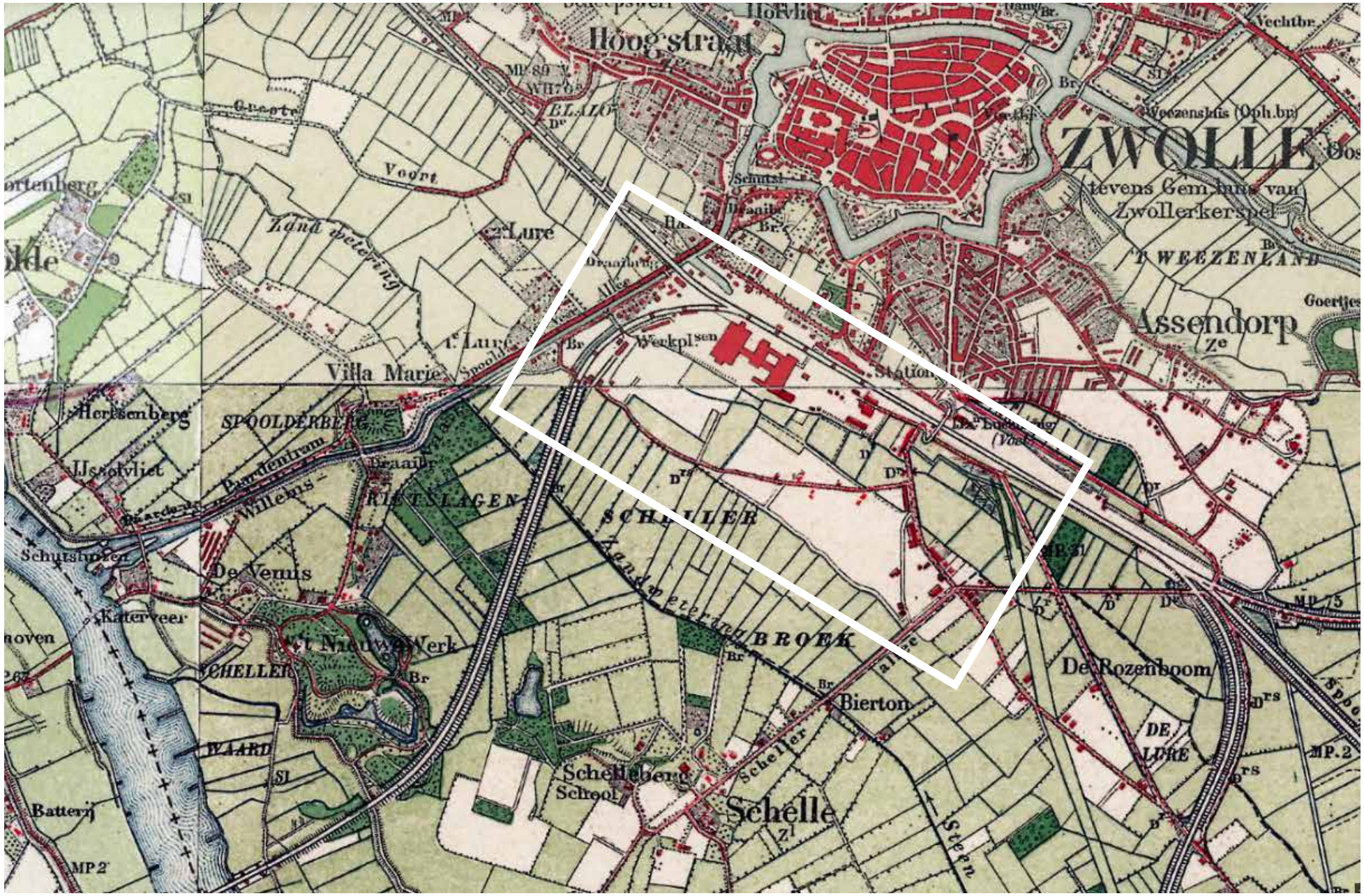
Zwolle is een deltastad. Een groene, historische stad omringd door water. Door de snelheid van de klimaatverandering loopt de delta tegen zijn grenzen aan. De kans op overstroming neemt toe, het wordt natter, warmer en droger. De Spoorzone moet verzachten en vergroenen. Voor de Spoorzone is de ligging naast de IJsselvallei een prachtige kans. In de Spoorzone moet je de kwaliteit van de IJsselvallei voelen. Een gebied van 100 hectare voor mens, dier en plant. En dat toont zich niet enkel bij de inrichting van de openbare ruimte maar ook in de architectuur van de gebouwen, oud en nieuw.
(uit: Ontwikkelkader Spoorzone, 2020)

2.1 Spoorzone: 100 ha voor mens, dier en plant

De Spoorzone vormt de brug tussen twee landschappen. Aan de ene kant de IJssel met haar overweldigende natuur en aan de andere kant het stedelijke landschap; de historische binnenstad. De Spoorzone voegt hier een eigenzinnige mix aan toen van natuur en cultuur, levendigheid en experiment, rust en reuring. Het gebied als innovatiedistrict is gebaat bij ruimte voor experiment, ontmoeting en verrassing. Het gebied als aangename verblijfsplek voor mens en dier vraagt een robuuste groenblauwe structuur. Deze tweeledigheid zien wij niet als een onverenigbare tegenstelling, maar juist als de sleutel voor het definiëren van de identiteit van de openbare ruimte van de Spoorzone.



**De Spoorzone wordt een nieuw stuk stad dat samen met de oude binnenstad het nieuwe centrumgebied definieert. En waar het landschap van de IJssel voelbaar en bereikbaar is.
Een innovatiedistrict en creatieve broedplaats waarmee Regio Zwolle zich landelijk positioneert.
Een woon-werk- en leeromgeving gericht op de toekomst.**


Hoog straat
Vechtbr.
ZWOLLE
tevens Gem. huis van Zwollerkerspel
't WEEZENLAND
Weezenshuis (Oph.br.)
Assendorp
Goertjes
Voort
Zand verbetering
2e Lure
1e Lure
Villa Marie
Werkpl.sen
Station
Herfsenberg
SPOOLDERBERG
IJssolvliet
Paardentram
Willems
RIETSLAGEN
SCHELLER
Aandijkje
BROEK
Schutsluizen
De Vennis
Katerveer
't Nieuwe Werk
SCHELLER
WAARD
Batterij
MP 2
Bierton
De Rozenboom
DE LURE
Schelleberg
School
Schelle
Steen
MP 31
MP 75
MP 2

2.2 Verankerd in het verleden

Bodem en water

De basis van de nieuwe identiteit van de Spoorzone ligt in het verleden van het gebied en de vele lagen die de tijd heeft toegevoegd. Dat verhaal begint bij de bodemopbouw. De Spoorzone ligt in een complex gebied van iets verhoogde dekzandruggen in de natte veen- en kleigronden van het stroomgebied van de IJssel en het Zwarte Water. Veel van die verschillen zijn tegen het einde van de vorige eeuw letterlijk uitgevlakt. Maar nog steeds zijn er in de Spoorzone duidelijke gradiënten te vinden tussen hoog en laag, droog en nat, zand en veen.

Die bodemkundige verschillen waren tot in de twintigste eeuw de basis voor het grondgebruik. Het gebied ten zuiden van de Westerlaan heette tot ver in de 19de eeuw bijvoorbeeld nog “Landen achter de Hoven”. Vanwege de lage ligging bevonden zich hier uitsluitend weilanden. De stad Zwolle had er veel bezit, maar ook diverse Zwolse burgers en boeren bezaten hier percelen grond. Langs de oude landwegen en in de omgeving van de Luurderschans (bij de Assendorperlure) intensiveerde de bebouwing. Buurtjes met kleine boerderijen en landarbeiderswoningen bepaalden hier samen met de weilanden en akkers tot in de jaren tachtig het beeld. Van een heel andere orde is de Willemsvaart die in het begin van de negentiende eeuw werd gegraven om de stad met de IJssel te verbinden. Tussen singel en sluis ontstond een levendig woon- werkgebied dat deels nog intact is.

Tuinbouw identiteit

Langs de Assendorperlure, die zich in het westelijke deel van de huidige Spoorzone bevond, waren in de 19e en de 20e eeuw vooral kleine tuinbouwbedrijfjes gevestigd. In totaal was er 7 hectare tuinbouwgrond in gebruik. In de tweede helft van de 20e eeuw ontwikkelde de tuinbouw zich van opengrondteelt naar bloementeelt onder glas. Ook werd een tuincentrum voor de verkoop van allerhande agrarische producten geopend. Rond de eeuwwisseling is Hanzeland ontwikkeld en werd het agrarische verleden van het gebied volledig uitgewist.

Industrieel DNA

Naast een kwekerijverleden kent de Spoorzone direct langs het spoor een rijk industrieel verleden dat nog steeds goed beleefbaar is. De enorme Wärtsilä-hal, de werkplaatsen, de Hoge spoorbrug en een aantal individuele panden langs de Willemsvaart en de Westerlaan laten zien dat stoerheid diep verankerd zit in het DNA van de Spoorzone.

Ontwerpuitgangspunten

Juist in een gebied waar de connectie met het verleden relatief zwak is koesteren we de elementen die helpen om die verbinding te versterken. Dat leidt tot de volgende uitgangspunten:

- Reageer op de nog aanwezige verschillen in bodem- en waterhuishouding.
- Behoud elementen en materialen die verwijzen naar het verleden en geef ze een tweede leven.
- Gebruik de historie als industrie-, landbouw- en kwekerijgebied als inspiratiebron voor de inrichting van de openbare ruimte.
- Koester de bestaande bomen. Volwassen bomen zijn bepalend voor de beleving van een ‘volwassen’ openbare ruimte en een gevoel van historische continuïteit. Geef ze de ruimte en voorkom dat we weer vijftig jaar moeten wachten tot nieuwe bomen groot zijn geworden.



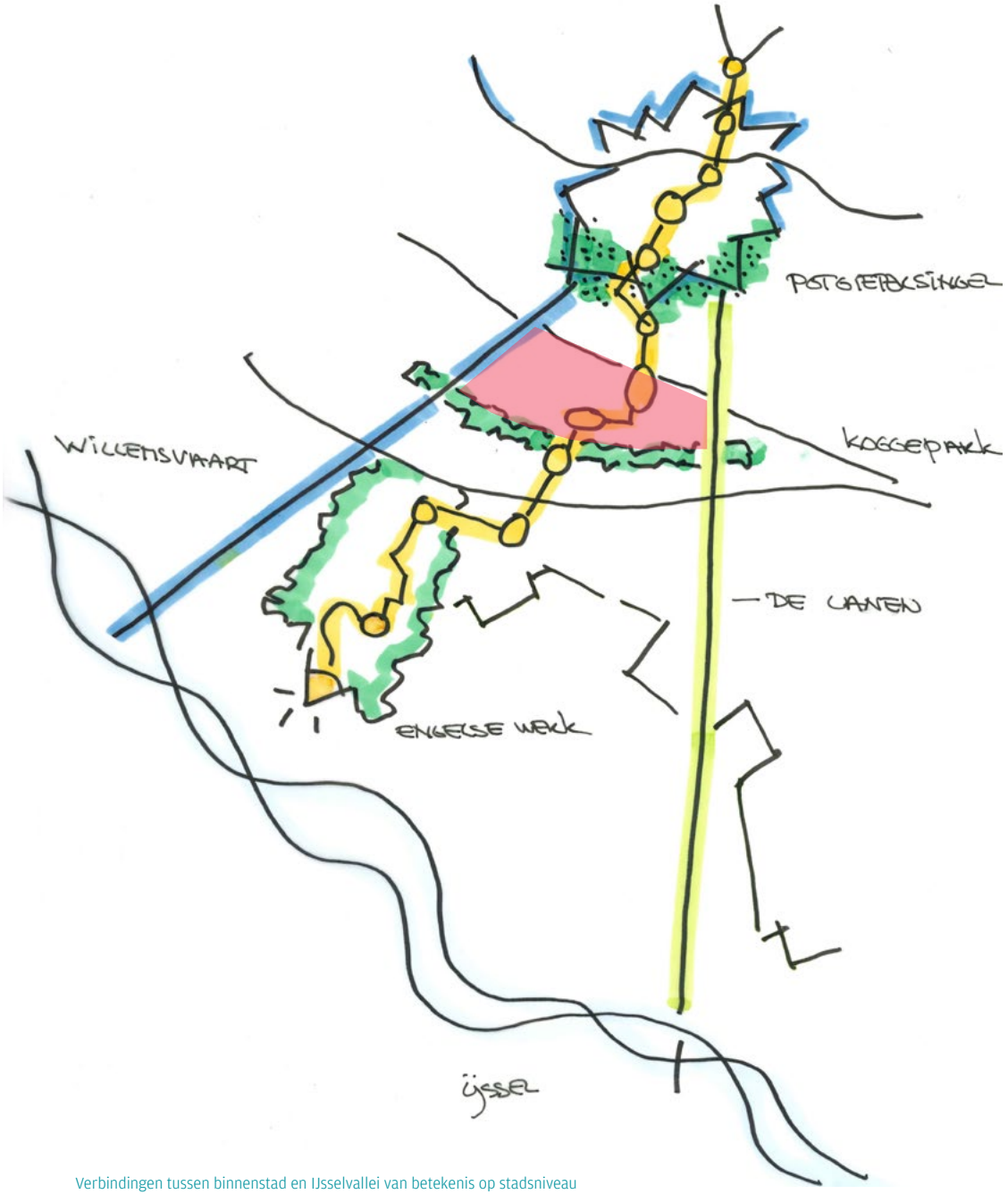
Zacht en landschappelijk: het tuinbouw verleden van de spoorzone



Stoer en stevig: het industrieel DNA rondom de werkplaatsen van NS



De link met de IJssel: de Willemsvaart als verbinding tussen singel en sluis









Verbindingen tussen binnenstad en IJsselvallei van betekenis op stadsniveau

bron: visie Engelenpad (Zwolle 2023).

Vl.nr. De Willemsvaart (blauw), het Engelenpad (geel bolletjes) en de Schellerallee (geel)

2.3 Verbonden met het landschap

De Spoorzone vormt de stapsteen tussen de binnenstad en het landschap van de IJsselvallei. Die verbinding met 'buiten' vindt op verschillende schaalniveaus plaats en komt tot uiting in de stedenbouwkundige opzet van het gebied en de inrichting van de openbare ruimte.

Stadsschaal: Willemsvaart en Engelenpad

De Spoorzone is op de schaal van de stad op twee manieren verknoopt met de binnenstad en de IJsselvallei. De eerste verbinding vormt de groen-blauwe scheg langs de Willemsvaart. Sinds 1819 vormt de vaart de verbinding tussen stad en rivier en de ruggegraat van een robuust ecologisch, recreatief en cultuurhistorisch netwerk van verbindingen. Het Willemskwartier en de Willemsvaart vormen binnen dat netwerk een cruciale schakel.

De tweede verbinding tussen binnenstad en IJsselvallei die op stadsschaal betekenis heeft is het Engelenpad. In tegenstelling tot de rust en ruimte langs de Willemsvaart is het Engelenpad juist het condensatiepunt voor reuring; een intensieve programmering, veel sferen en contrastrijke belevenissen. Juist daarin zijn beide routes complementair.

Gebiedsniveau: meekleuren met de omgeving

De verbinding met zowel de binnenstad als het landschap beperkt zich niet tot de grotere structuren maar vormt ook een inspiratiebron voor de aanliggende ontwikkelgebieden. Op die manier voorkomen we versnippering en bouwen we aan een (beperkt) palet van robuuste gebiedsidentiteiten.

Ontwerpuitgangspunten

- Geef de verbindende groen-blauwe verbindende structuren de ruimte zodat ze ook daadwerkelijk kunnen functioneren en van ecologische en stedenbouwkundige betekenis zijn.
- Streef naar robuustheid en samenhang en voorkom fragmentatie en versnippering.
- Geef bij de programmering van de gebouwen en openbare ruimte met publiek programma prioriteit aan het 'laden' van de verbindende structuren van de Willemsvaart en het Engelenpad.
- Til de binnenstad het spoor over. Geef het Stationscarré vorm als onderdeel van de binnenstad: gedetailleerd en gecultiveerder dan de rest van de Spoorzone.
- Til het landschap de IJsselallee over. Sluit qua type en soort beplanting aan op de vegetatie zuidelijk van de IJsselallee zodat de Spoorzone onderdeel wordt van een groter ecologisch netwerk met verschillende gradiënten tussen de natte natuur langs de IJssel en de drogere natuur die zich meer binnenstedelijk kan ontwikkelen.

2.4 Het innovatiedistrict van de regio

De Spoorzone is het bruisende hart van Regio Zwolle en behoort tot de top vijf innovatiedistricten van Nederland. Bijzondere innovaties ontstaan hier en aanstormende talenten komen hier tot bloei. De Spoorzone is uitgegroeid tot een nieuw stuk stad in het hart van Regio Zwolle. Dankzij de unieke plek, direct aan het tweede spoorwegknooppunt van Nederland is de Spoorzone de poort naar de regio en hét kloppende, bruisende economische, creatieve en kennishart van Regio Zwolle en inmiddels ver daarbuiten. Vanuit deze strategische en centrale plek wordt de gehele regio (en Nederland) gevoed met kennis en kunde door samenwerking met de beste kennis- en onderzoeksinstellingen. Inspiratie is hier tastbaar en voelbaar. Hier wordt samen gewerkt aan toonaangevende projecten en ontwikkelingen met maatschappelijke impact.

(bron: Ontwikkelplan Spoorzone Zwolle naar een Innovatiedistrict voor Regio Zwolle, maart 2021)

De sfeer, inrichting en mogelijkheden van de openbare ruimte bepalen mede het succes van de Spoorzone als innovatiedistrict en stedelijke hotspot. De rauwheid van het gebied straalt 'mogelijkheden' uit, kansen om te experimenteren, te beleven en te ontmoeten; essentiële ingrediënten van innovatie. De inrichting van de openbare ruimte moet passen bij het nieuwe karakter van dat innovatiedistrict, waarin cultuur, ondernemerschap en experiment centraal staan. Het moet ook aansluiten bij de mensen die in het gebied gaan wonen; die met een stedelijke leefstijl, gericht op ontmoeting en cultuur en met oog voor ecologie en duurzaamheid.

Ontwerpuitgangspunten

- Koester de rauwheid en robuustheid van het gebied. Maak er geen aangeharkte tuin van maar realiseer een openbare ruimte waar letterlijk en figuurlijk ruimte is voor groei.
- De spoorzone is nooit af. Maak dat zichtbaar in de openbare ruimte en zorg dat zaken eenvoudig kunnen worden aangepast naar nieuwe wensen en ideeën.
- De openbare ruimte is de toonzaal van het innovatiedistrict. De makers, het onderwijs, bewoners en gebruikers krijgen daarbij letterlijk en figuurlijk de ruimte.
- Placemaking en participatie van de (toekomstige) gebruikers maakt vanaf het begin een essentieel onderdeel uit van elke gebiedsontwikkeling.

2.5 Negen sferen in de Spoorzone

Binnen de overkoepelende identiteit van de openbare ruimte van de Spoorzone worden er bewust verschillen ingebouwd. Juist daardoor zijn doorgaande structuren ook als dusdanig herkenbaar en wordt recht gedaan aan de verschillen die er in de stedenbouwkundige opzet van het gebied zijn aangebracht. Tegelijkertijd wordt er bewust ingezet op een beperkt palet aan sferen om versnippering te voorkomen en te zorgen dat er ook echt robuuste ecologische en ruimtelijke structuren kunnen ontstaan.

1. Spoorpark, Lurelui, Werkplaatsen, noordrand District Z

Het begrip 'Spoorpark' uit het Ontwikkelkader staat voor een sfeer die alle ontwikkelgebieden direct langs het spoor bepaald. Robuust, stoer, eigenwijs, groen en dynamisch. De sfeer wordt gedragen door de combinatie tussen het industrieel DNA van de Spoorzone en het concept van 'urban rewilding': een buitenruimte waar natuurlijke processen weer een plek krijgen. De ruimtelijke identiteit van het Spoorpark ligt daarom niet op voorhand vast maar wordt juist gekenmerkt door verandering en dynamiek. Naast de zones aan de zuidzijde van het Spoor kunnen conform het Ontwikkelkader en de Omgevingsvisie ook delen aan de noordzijde van het spoor 'meekleuren' met het Spoorpark zoals de zone langs de Deventerstraat. Deze verdere verknoping met de omgeving als lange termijnontwikkeling zal echter pas vorm krijgen na gesprekken met stakeholders zoals grondeigenaren en bewoners en is daarom geen onderdeel van de uitwerking van deze visie en het toetsingskader voor de Spoorzone.

2. Willemsvaart

De Willemsvaart vormt een historische structuurdager van formaat tussen singel en sluis met als toekomstdroom een open verbinding met de IJssel. De lineaire openbare ruimte krijgt door het afwaarderen van de Nieuwe Veerallee een meer menselijke maat. Dat biedt kansen om een lommerrijk, groene parkachtige wereld te realiseren met een grotere interactie tussen water, oevers en nieuwe bebouwing. De rijke historie van het kanaal wordt weer zichtbaar en het gebied kleurt mee met de Singelzone.

3. Koggepark

Het Koggepark kan het beste getypeerd worden als een kralensnoer. Het snoer bestaat daarbij uit de doorgaande fiets- en wandelroute van west-naar oost. De kralen bestaan uit de sfeergebieden waar het snoer door heen gaat en de bijzondere plekken die het park kent. Het sfeer van het Koggepark verschiet langs de route dan ook steeds van kleur. Het kent een afwisseling van luwere delen en hoogdynamische plekken zoals de omgeving van de Koggetunnel, het Hanzeplein, het Lübeckplein en de verknoping met de oude spoorbrug ter hoogte van Hanze-Oost.

4. Engelenpad

De sfeer van het Engelenpad ontstaat door de mix van bijzondere plekken en belevingen die zich langs de route ontvouwen. De overgang van de klassieke (binnen)stad via het nieuwe urbane karakter van de Spoorzone richting het de rivier is voelbaar. Water ('stromen en klateren') is een terugkerend element en zorgt ervoor dat het Engelenpad inspireert, verbindt, verzacht en interacteert.

5. Stationscarré / Wester- en Oosterlaan / District Z / Hanzehoven

Via de Passerelle en de stationstunnel steekt de sfeer van de binnenstad letterlijk het spoor over. Via twee pleinen en een route wordt het circuit gesloten en ontstaat er zowel een functionele als ruimtelijke samenhang tussen beide zijden van het spoor. Vanuit dit carré zijn er vertakkingen langs de Hanzelaan en richting het Koggepark via het Lübeckplein waar de hoogstedelijke sfeer van het Stationscarré wordt doorgezet. In dit deelgebied liggen ook een aantal gesloten bouwblokken (de Hanzehoven) met daarin grote binnentuinen als groene oases in de luwte.

6. Hanzekwartier

Het Hanzekwartier wordt omzoomt door water en heeft als 'eiland' een heel eigen identiteit. Het oude kwekerijverleden van de Spoorzone wordt hier weer voelbaar gemaakt door tussen, op en in de gebouwen een tuinenrijk te realiseren in de vorm van een productief, eetbaar stadslandschap. Een 'KASKO' vormt een tweede beelddrager die de eigen identiteit onderstreept en zorgt voor een gelaagde overgang tussen gebouwen en openbare ruimte.

7. Willemskwartier en Hanze-Oost

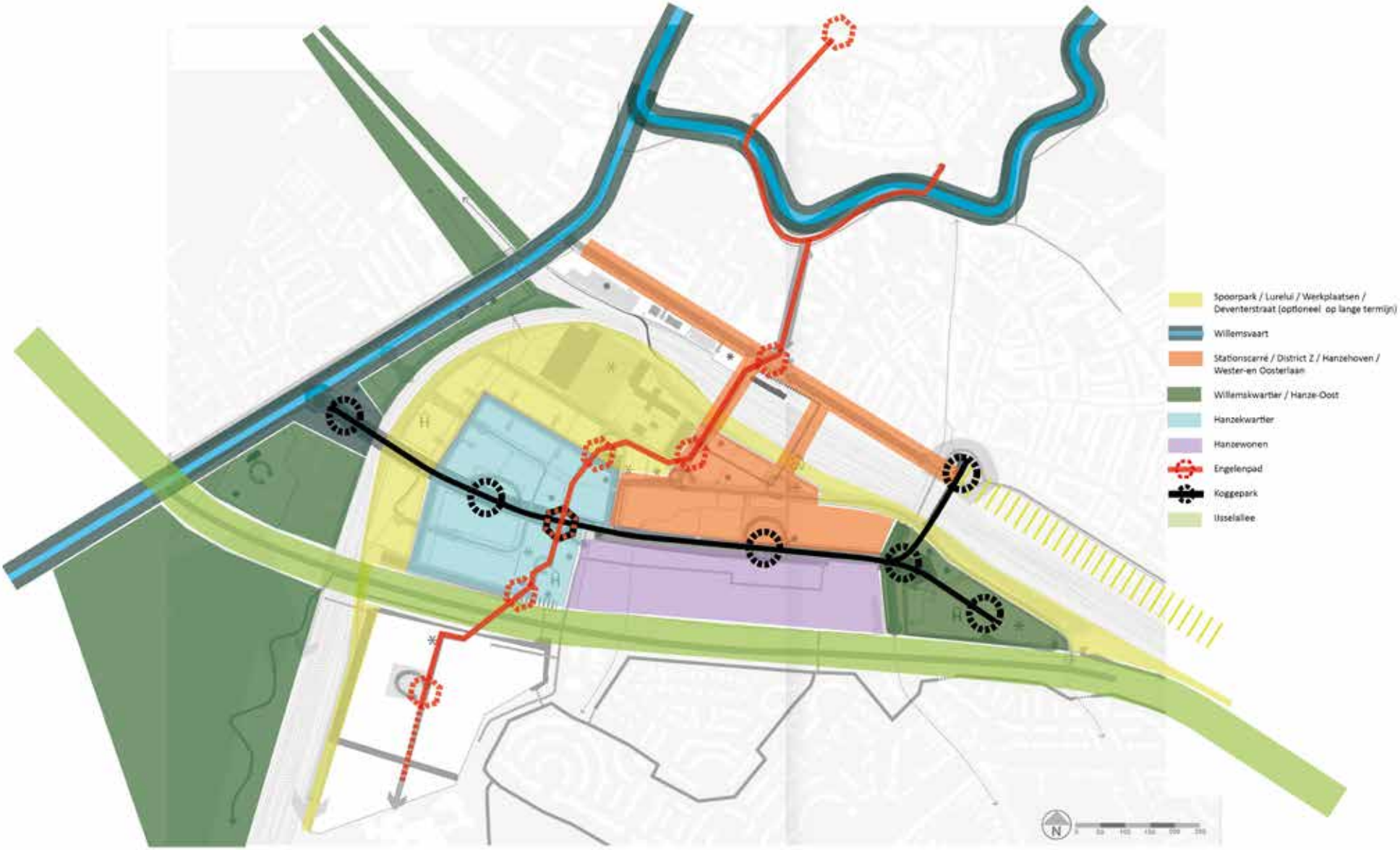
De ontwikkelgebieden Willemskwartier en Hanze-Oost hebben een stedenbouwkundige opzet van losse bouwblokken in een parkachtige setting. De sfeer van de openbare ruimte bestaat daardoor uit een meer gecultiveerde vorm van het Spoorpark. Met minder ruimte voor urban rewilding en meer regie op het eindbeeld. In het Willemskwartier wordt de sfeer van het Spoolderbos doorgezet. Bij Hanze-Oost worden de gradiënten tussen droog en nat als basis gebruikt voor een parkachtig binnengebied.

8. Hanzewonen

De openbare ruimte binnen het deelgebied Hanzewonen heeft een klassiek beeld met smalle straten, stoepen en een eigen materialenpalet. Op dit moment zijn er geen grote wijzigingen in dit beeld voorzien en wordt dit onderdeel daarom in deze visie niet verder uitgewerkt. Op het moment dat de openbare ruimte wel op grote schaal aangepakt wordt vormen de overkoepelende thema's uit deel II van deze visie het vertrekpunt. Ook dan ligt het voor de hand dit deelgebied gezien zijn afwijkende stedenbouwkundige opzet een eigen sfeer te geven ten opzichte van de omliggende gebieden.

9. IJsselallee

De IJsselallee vormt tot slot een autonome ruimtelijke structuur die niet zozeer in, maar naast de Spoorzone ligt. De sfeer wordt hier bepaald door de functie als regionale verkeersweg; afgesloten van zijn omgeving met volwassen houtwallen en bomenrijen. De Spoorzone presenteert zich in de tweede lijn met af en toe een verrassend zicht op een van de 'Zwolse prominenten', de brug van het Engelenpad en de nieuwe Willemsvaart.



Identiteit spoorzone: negen sferen als basis voor de ruimtelijke uitwerking van de openbare ruimte





2.6 Verbeelding

In de visiekaart op pagina 15 zijn de sferen voor de openbare ruimte in abstractie vastgelegd. Dit vormt het formele toetsingskader voor de uitwerking. Omdat er voor de meeste gebieden ten tijde van het opstellen van de visie openbare ruimte (voorjaar 2024) al een meer gedetailleerde stedenbouwkundige uitwerking is gemaakt is de visiekaart een slag concreter uitgewerkt met de laatste stand van zaken van die stedenbouwkundige uitwerkingen. Daardoor ontstaat een beter beeld van de gewenste samenhang tussen al die deelgebieden en de relatie met routes en de grotere omgeving. Deze verbeelding is daarmee altijd een momentopname en heeft geen status.

Versie kaart: maart 2024

Zie voor een verdere toelichting van de negen sferen en de daarbij horende specifieke ontwerpopgaves deel III: hoofdstuk 10 t/m 19.

II: THEMA'S

Zwolle koestert haar kwaliteiten en bouwt aan een klimaatadaptieve, gezonde en circulaire samenleving. Grote gebiedsontwikkelingen zoals de Spoorzone bieden kansen om forse stappen in te zetten in die ambitie. In de Omgevingsvisie en het Ontwikkelkader voor de Spoorzone zijn daar de grote lijnen voor uitgezet. In de visie openbare ruimte werken we dat uit in vijf thema's, die we los van elkaar beschrijven, maar in samenhang beschouwen:

1. Bodem en ondergrond (bodemregeneratie, inpassing kabels en leidingen).
2. Klimaatadaptatie (regenwater, hittestress en droogte).
3. Biodiversiteit (doelsoorten, beplantingsvormen).
4. Gezondheid en welzijn (spelen en bewegen).
5. Ontmoeting en levendigheid (sociale veiligheid, inspiratie, zintuigen, placemaking).
6. Duurzaamheid en circulariteit (kwaliteit, investeringsniveau en typologie materiaalgebruik).

3. Overkoepelende ontwerpuitgangspunten

In de Omgevingsvisie is de lat gelegd voor het Zwolle van morgen. Omdat de opgaves groot zijn, zijn onze ambities dat ook. In het Ontwikkelkader voor de Spoorzone is daarom ingezet op een openbare ruimte waarin duurzaamheid centraal staat.in de vorm van acht overkoepelende ontwerpuitgangspunten. In deel II worden deze verder uitgewerkt en waar nodig gespecificeerd.

1. Stimuleer natuurlijke processen

Stimuleer het herstel van natuurlijke processen zoals de spons-werking van de bodem, herstel bodemleven, natuurlijke verkoeling, passieve energieconcepten op basis van oriëntatie, groen, luchtstroming etc.

2. Groen, tenzij...

Kies voor groen, tenzij verharding nodig is om het gebied te laten functioneren. Kies inheemse beplanting met een verwijzing naar het landschap en beheer met oog voor de natuur.

3. Combineer en prioriteer

Combineer groene functies waar dat kan en kies ook duidelijk waar dat niet kan. Maak bij de keuze een logische en vruchtbare samenhang met het (gebouwde) programma en de gebruikers in het gebied.

4. Zorg voor al het leven

Ontwerp ten voordele van de natuur en doe niet alleen het minimale. Vat de zorgplicht ruim op, door niet alleen te compenseren voor verlies aan habitat of biodiversiteit, maar door toe te voegen en te verbeteren.

5. Koester het water

Bouw aan een watercascade; houd water zoveel en zo lang mogelijk vast en onderzoek opslag en hergebruik van regenwater in het gebied. Zet (zichtbare) innovatieve klimaatadaptatie in als een identiteitsbepalend thema in de Spoorzone.

6. Industrieel verleden als inspiratie voor de toekomst

Maak gebruik van het industriële verleden van het gebied. Laat het experiment in de openbare ruimte toe en regel niet alles dicht. Zet (landschaps)kunst in om de identiteit van het gebied verder vorm te geven.

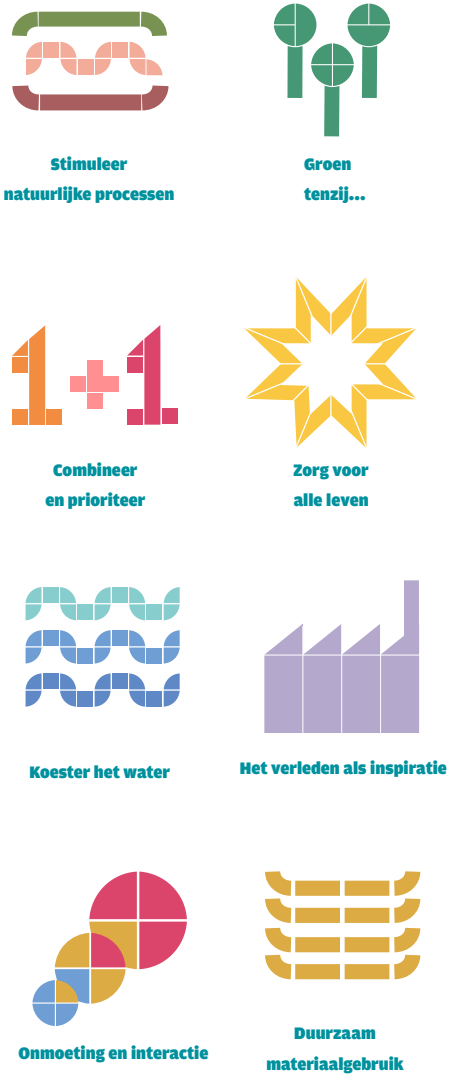
7. Stimuleer ontmoeting en interactie

De openbare ruimte is de plek waar we elkaar ontmoeten. Niet alleen mensen uit onze eigen ‘bubbel’ maar ook personen met een andere levensstijl, leeftijd en gender. Maak een openbare ruimte waar iedereen zich er welkom voelt en die basis legt voor ontmoeting en interactie.

8. Duurzaam materiaalgebruik

Kijk met een circulaire blik naar de inrichting van de openbare ruimte. Hanteer circulaire basisprincipes om te bepalen óf en welke materialen je kiest. Weeg levensduur, herbruikbaarheid en CO2-impact mee bij de keuze.

We realiseren ons daarmee dat we veel vragen. We weten ook dat niet alles altijd en overal kan en er dus op projectnivaeu soms gekozen zal moeten worden wat op welke plek prioriteit krijgt. Die prioritering leggen we bewust niet op voorhand vast om ons niet op slot te zetten. We willen in kunnen spelen op de kansen en problemen die pas duidelijk worden in het ontwerpproces zelf. Daarom is het gesprek zo belangrijk. Samen met partners kan het beste bepaald worden hoe de balans tussen al die ambities het beste uitpakt.



4. Bodemleven en bodemgebruik

De ondergrond speelt in Zwolle een belangrijke rol bij vraagstukken over duurzame ontwikkeling van de stad. De ondergrond biedt duurzame bronnen voor energiewinning, is de bron voor drinkwaterwinning en biedt ruimte voor ondergrondse infrastructuur. Maar de ondergrond is tegelijkertijd de basis voor natuurontwikkeling en heeft een belangrijke rol in het omgaan met de gevolgen van klimaatverandering.

4.1 Bodemopbouw

De spoorzone kent van oudsher een afwisselende bodemopbouw met een doorlopende dekzandrug (grofweg haaks op de Willemsvaart ter hoogte van de Koggetunnel) met ten zuiden en ten noorden daarvan klei-veenbodems. Toponiemen zoals Schellerbroek en *Zand*wetering verwijzen nog naar de afwisseling tussen iets hoger en lager gelegen delen en de noodzaak om vooral het gebied ten zuiden van de dekzandrug te ontwateren.

Met de aanleg van het spoor, het station en de werkplaatsen werd een deel van de Spoorzone al vroeg opgehoogd waardoor de natuurlijke bodemverschillen deels zijn uitgevlakt. Dit proces werd in de jaren negentig voltooid toen de IJsselallee werd aangelegd als verhoogd grondlichaam en vervolgens ook het lager gelegen gebied tussen spoor en IJsselallee werd opgehoogd ten behoeve van de bouw van het kantoren- en woongebied Hanzeland.

Binnen de Spoorzone is daardoor nauwelijks meer sprake van een herkenbaar en gedifferentieerde bodemopbouw. Alleen op lokaal niveau zijn er nog hier en daar sporen terug te vinden van de oorspronkelijke overgangen tussen zand en veen, hoog en laag, droog en nat, zoals bijvoorbeeld in het ontwikkelgebied Hanze-Oost.

4.2 Grondwater

Het grondwater is een belangrijk onderdeel van het ondergrondsysteem. Zo is het grondwater de belangrijkste bron voor drinkwaterwinning, kan het gebruikt worden voor bodemenergie en is de hoeveelheid en kwaliteit van het grondwater medebepalend voor de kwaliteit van 'groen' zoals parken en natuur. Over het algemeen stroomt het grondwater in de omgeving van Zwolle in noordwestelijke richting. Plaatselijk kunnen er echter verschillen ontstaan. Zo heeft bijvoorbeeld de drinkwaterwinning bij het Engelse Werk een grote invloed op de grondwaterstroming in de bovenste bodemlagen.

4.3 Groen tenzij

Om te komen tot een duurzame openbare ruimte met ruimte voor natuurontwikkeling is het principe 'groen tenzij' essentieel. In de huidige situatie is een groot deel van de spoorzone verhard waardoor natuurlijke processen nauwelijks een plek hebben. In alle openbare ruimte plannen wordt daarom gestreefd naar een zo maximaal mogelijke open bodem met ruimte voor waterinfiltratie en een zelfregenererend bodemleven. In het Spoorpark en omgeving gaan we een stapje verder en vormen de principes van 'urban rewilding' het vertrekpunt voor de inrichting van de openbare ruimte (zie hoofdstuk 10).

4.4 Onderaan beginnen: bodemleven en groeiplaatsen

Een divers bodemleven is een voorwaarde voor een goede bodemkwaliteit en watervasthoudend vermogen. De kwaliteit van de bodem bepaalt het leven bovengronds, is de basis voor gezonde beplanting en alles wat daarmee samenhangt. Voor iedere bodemsoort is dat weer anders. Het bodemleven is onmisbaar bij de vorming van mineralen, de samenhang van bodemdeeltjes, de bodemstructuur en daarmee de weerbaarheid van vegetatie tegen ziektes.

We gaan in de Spoorzone uit van de huidige bodemopbouw en proberen die op natuurlijke wijze te regenereren. Als voor die regeneratie een 'kickstart' nodig is dan wordt gebruik gemaakt van circulaire en natuurlijke manieren van bodemverrijking zoals *Bokashi* (gefermenteerde compostering) en niet van milieubelastende producten zoals turf(rijke) grond.

Om tot die goede bodemkwaliteit en een gezonde groeiplaats te komen wordt voor de aanleg van groeiplaatsen van bomen het Handboek Bomen van het Norminstituut Bomen als richtlijn gebruikt. Zie verder ook de technische eisen op dit punt in het SNOER.



De basis voor een duurzame en klimaatbestendige buitenruimte binnen de Spoorzone is het weer activeren en regenereren van het natuurlijke systeem van bodemleven.



Bestaande en nieuwe bomen zijn het grootste kapitaal van de openbare ruimte binnen de Spoorzone. Het realiseren en behouden van een duurzame standplaats is daarom het uitgangspunt voor alle werkzaamheden in de ondergrond rondom bomen.

De principes om hun standplaats tijdens werkzaamheden te beschermen zijn niet ingewikkeld maar worden nog te vaak genegeerd. De 'bomenposter' geeft de randvoorwaarden duidelijk weer.

4.5 Ondergrondse infrastructuur

In de Spoorzone liggen al een heleboel kabels en leidingen; data, gas, elektra, water, riolering en warmtenet. Naast K&L die bedoeld zijn om het gebied te laten functioneren, is de Spoorzone ook doorgangsgebied voor een aantal zwaardere kabels, zoals de 110KV-kabel die van west naar oost door het gebied loopt.

Bij de ontwikkeling van de Spoorzone tot stedelijk woongebied en innovatiedistrict, is het nodig om kabels en leidingen bij te leggen. Vanuit de doelstelling en noodzaak om het gebied energieneutraal te maken, is bovendien gekozen voor de aanleg van een open WKO-net, waarop diverse bronnen moeten kunnen aansluiten. Als op traditionele wijze de kabels en leidingen naast elkaar in de grond worden gelegd, heeft dit een forse impact op de mogelijkheden bovengronds. Met name bomen hebben met hun wortelstelsel een negatieve invloed op de aanleg en bereikbaarheid van kabels en leidingen. De eerste reflex is daarom de groeiplekken van bomen in te perken. De ambitie en noodzaak voor het realiseren van een robuuste groenstructuur, vanuit klimaatadaptatie, bevorderen van de biodiversiteit en het welbevinden van mensen, noopt echter tot een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag voor ondergrondse infrastructuur. Uitgangspunt is dan ook dat kabels en leidingen gebundeld worden en dat deze zich qua ligging en breedte aanpassen op de bestaande/gewenste boomstructuren en niet andersom.

Thema A: Bodemleven en bodemgebruik

Doelen	Ontwerpuitgangspunten		
A1: goed bodemleven	• Realiseer zoveel mogelijk open bodems met een groene invulling en ruimte voor waterinfiltratie. De spoorzone is 'groen tenzij'. • Bij de aanleg en het beheer van de openbare ruimte wordt het bodemleven hersteld en in stand gehouden .	• Voor bodemverbetering worden duurzame en natuurvriendelijke toepassingen gebruikt.	
A2 : sponswerking bodem versterken	• Ingrepen in de ondergrond (zoals de aanleg van WKO-systemen verstoren de grondwaterstromen niet. • Verhardingen worden tot een minimum beperkt.	• Water van verhardingen wordt lokaal geinfiltreerd of hergebruikt. • Waar nodig wordt het organisch stofgehalte van bodems vergroot.	• Bij de beplantingskeuze en de wijze van toepassing wordt rekening gehouden met de positieve invloed ervan op de sponswerking van de bodem.
A3: Een schone bodem	• Ingrepen in de ondergrond verstoren de waterwinning in het gebied van VItens niet.	• Veronreinigd grondwater wordt waar mogelijk (deels) op een natuurlijke wijze in het gebied gezuiverd met b.v. een helofytenfilter.	• Lokale bodemverontreiniging wordt zo mogelijk op natuurlijke wijze verwijderd (fytoremediatie).
A4: Ruimte voor groeiplaatsen bomen en planten	• Ondergrondse infrastructuur wordt maximaal gebundeld. • De ruimte voor wortelpakketten van bestaande en toekomstige boomstructuren bepaald de ligging van K&L-stroken. K&L volgen de bomen, niet andersom.	• Nutsvoorzieningen (trafo's e.d.) worden niet binnen de groeiruimte van boomwortels geplaatst.	

Groene bodemsanering

Vervuiling hoeft niet in alle gevallen door het afgraven van het terrein te worden aangepakt. Bij fytoremediatie gaat het om de inzet van planten om de bodem te zuiveren van giftige stoffen. Het kan gaan om olieresten die zijn gelekt uit oude olietanks bij particulieren, maar ook om koper, nikkel, zink en PAK'S die op voormalige industrieterreinen de grond vervuilen. Al langer was bekend dat boomsoorten als wilgen en populieren vervuiling als het ware 'opeten'. Niet de bomen zélf, maar de bacteriën die rond de wortels en ín de bomen leven. Uit onderzoek kwam naar voren dat de olieresten volledig worden afgebroken en niet achterblijven in de bomen. Inmiddels is bekend dat planten als varens, vlas, hennep en zonnebloemen voor hun groei behoefte hebben aan metalen als zink, nikkel en koper. Deze planten worden dan ook regelmatig ingezet om de bodembalans te herstellen. De specifieke wisselwerking tussen planten en micro-organismen zoals bacteriën en schimmels verwijderen in symbiose vervuilende stoffen en verbeteren de kwaliteit van hun omgeving.

Planten kunnen verontreinigingen vastleggen in de wortels, stengels en bladeren. In sommige gevallen worden verontreinigde delen van de planten geoogst, weggehaald en vernietigd. Planten kunnen bacteriën in de wortels aantrekken waardoor giftige stoffen in de bodem worden verminderd of vastgezet. Ook zijn er soorten die schadelijke stoffen in de lucht kunnen omzetten naar minder schadelijke gassen die ze vervolgens geleidelijk afgeven. Verder zijn er planten die schadelijke stoffen vastzetten op hun wortels en die vervolgens worden afgebroken door bacteriën. Bijzonder is ook dat bepaalde planten verontreinigd grondwater omhoogtrekken waardoor het niet dieper de aarde in sijpelt.

Ten opzichte van traditionele technieken heeft fytoremediatie heel wat voordelen. Aangezien planten de hoofdrol spelen, werkt fytoremediatie grotendeels op zonne-energie. Het heeft verder een minimale onderhoudskost en is bovendien duurzaam omdat de sanering ter plaatse gebeurt en er geen transport vereist is. Dit alles zorgt ervoor dat fytoremediatie een kleine ecologische voetafdruk heeft en bovendien goedkoper is dan de conventionele saneringstechnieken. In vergelijking met conventionele saneringstechnieken heeft de technologie een aanzienlijk positief effect op de biodiversiteit (op het land en in het water). Het extra groen heeft een positief effect op de kwaliteit van de leefomgeving.

INTERMEZZO







5. Klimaatadaptatie

Omringd door het water van IJssel, Vecht en de Sallandse Weteringen is Zwolle een deltastad. Het bracht de stad voorspoed, maar het maakt ons ook kwetsbaar. Door de snelheid van klimaatverandering met extreme regenval, droogte en hitte zijn nieuwe maatregelen nodig om onze bloeiende en veilige leefomgeving te behouden. Klimaatadaptatie is daarbij tegelijk een unieke kans om als stad te innoveren en samen te werken aan de toekomst op elk schaalniveau: van delta tot dakgoot.

5.1 Regenwater

In Zwolle komt het water van vijf kanten: uit de lucht, via het grondwater in de bodem, vanuit de IJssel, Vecht en de Sallandse Weteringen. Die combinatie maakt de stad kwetsbaar. Dit wordt versterkt door klimaatverandering met intensievere en meer zomerse hoosbuien en langere regenperioden in de winter.
Het opvangen, vasthouden en afvoeren van regenwater in gebiedsontwikkelingen is gebaseerd op onderstaande drie opbouwende principes:

1. Realiseren van voldoende 'sponswerking' door water op wijkniveau te benutten, vast te houden of te vertragen.
2. Realiseren van een groenblauwe structuur waar waterafvoer en berging plaatsvindt en waarmee de kans op hittestress afneemt.
3. Realiseren van noodventielen voor de groenblauwe structuur en overloopgebieden waar water tijdelijk heen kan in extreme situaties. Door deze gebieden aan te wijzen verkleinen we de kans op schade tijdens extreme weersituaties.

De basis: voldoende berging

Verminderen van de kans op wateroverlast begint met het realiseren van voldoende berging en infiltratie van regenwater. Uiteraard op en in gebouwen maar ook in de openbare ruimte. De eisen hiervoor zijn vastgelegd in de Hemelwaterverordening (2023) en de eisenset van het SNOER.

Vergroten oppervlaktewater (waar het kan)

Om water zoveel mogelijk vast te houden in het gebied wordt waar mogelijk de hoeveelheid oppervlaktewater vergroot. Kansen daarvoor zijn onder meer het vervangen van kades door flauwere oevers, het verbreden van de randsloot langs de IJsselallee in het Willemskwartier, wateropvangplekken in het Spoorpark en een bredere waterrand rondom Hanze-oost.

Realiseer de nog ontbrekende schakels in het watersysteem

Om de weerbaarheid van het Zwolse watersysteem te versterken en de waterkwaliteit in de Spoorzone te verbeteren moeten watergangen onderling worden verbonden en zijn waterverbindingen met de omgeving belangrijk. Te realiseren schakels zijn:

- De verbinding van Hanze Oost met de watersingel in de Spoorzone via het Koggepark.
- De verbinding tussen de Willemsvaart en de Hanzesingel. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van een bestaande duiker (Ø 1000 mm) onder het spoor. Om deze duiker geschikt te maken voor hemelwaterafvoer moet vuilwaterafvoer vanaf de omgeving werkplaatsen NS ontkoppeld worden van deze duiker.
- Doorkoppeling van de Hanzesingels. De watercirculatie en bergingscapaciteit binnen de Spoorzone is gebaat bij het doorkoppelen van de Hanzesingels met een extra verbinding langs het Univé-kantoor en de Hanzeallee richting het waterplein in het Koggepark. Dit onderdeel vraagt echter eerst een technische en ruimtelijke verkenning om te bepalen of dit kan en voldoende kwaliteit oplevert.

Nieuwe waterverbindingen worden in principe als open water uitgevoerd en gecombineerd met oeverzones zodat ook het ecologische netwerk een impuls krijgt. Combinaties met kademuren zijn mogelijk op die plekken waar geen ruimte is. In die gevallen worden de wanden natuurinclusief uitgevoerd zodat ze kansen bieden voor de ontwikkeling van vegetatie en schuil- en nestelgelegenheid voor insecten, vlinders en vogels.

Maak het systeem zichtbaar

In de Spoorzone experimenteren we met zichtbare innovatieve maatregelen voor het vasthouden van regenwater of het realiseren van noodventielen. Een van de gerealiseerde kleinschalige experimenten is de kolk op het Stationsplein. Naast een feitelijke bijdrage helpen dergelijke herkenbare ontwerpoplossingen bij het zichtbaar maken van het belang van aandacht voor opvang van regenwater. Andere oplossingen die in de Spoorzone kunnen worden toegepast zijn de introductie van wadi-systemen en 'waterpleinen', openbare ruimtes die net als bijvoorbeeld parkeergarages bij piekbuien gebruikt kunnen worden om Substantiële hoeveelheden regenwater te bufferen.

Bescherming drinkwatervoorziening Engelse werk

Om de drinkwatervoorziening in het Engelse Werk te beschermen vindt in de Spoorzone onttrekking van verontreinigd grondwater plaats. Onderdeel van dit systeem is het bestaande helofytenfilter in Lurelui Oost en een infiltratiesloot. Bij herontwikkeling van dit deelgebied moet dit systeem worden uitgebreid. Met een goede situering en vormgeving kan het helofytenfilter tevens een aantrekkelijke en beleefbare verblijfsplek zijn en onderdeel van looproutes door de Spoorzone.

5.2 Droogte

Klimaatverandering leidt tot langere periodes van droogte. Op die momenten is er weinig tot geen aanvoer van water via Vecht en de Sallandse Weteringen. Het water in Zwolle wordt dan nauwelijks ververst met gevolgen voor de waterkwaliteit. Blauwalg komt de laatste jaren steeds meer voor in de Zwolse watergangen en plassen. Een lage waterstand betekent ook daling van het grondwaterpeil. Ondanks dat de natuur veerkrachtig is moeten we daarom zoveel mogelijk water vasthouden in de stad, ook in de Spoorzone.

Vergroot de sponswerking van de bodem

Verminderen van droogteschade begint met het vergroten van de sponswerking van het gebied. Hierbij gaat het zowel om bufferen van regenwater in het gebied als vertragen van de afvoer. Dit kan onder andere door een groene inrichting, toepassen van open verharding en bergingsmogelijkheden voor regenwater. Ook het stimuleren van goed bodemleven en bio-regeneratie van het watervasthoudend vermogen van de bodem is een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking (zie hoofdstuk 4).

Realiseer droogtebestendige vegetatievormen en pas droogteresistente soorten toe

De beplantingskeuze in de spoorzone is passend bij een veranderend klimaat; beter bestand tegen langere periodes van droogte. Dit begint bij het realiseren van vegetatievormen die als eco-systeem verdamping tegengaan (gesloten bladerdak, gelaagde opbouw, nabijheid van water etc.). Vervolgens wordt bij de soortkeuze gekozen voor soorten die bestand zijn tegen langere periodes van droogte.

Zet beplanting in de volle grond

Beplanting staat altijd in de volle grond. Boom- en struikbakken worden alleen bij hoge uitzondering toegepast vanwege hun extreme gevoeligheid voor uitdroging.

Zorg voor een natuurlijke buffer van water voor bevloeiing

We willen extra water vasthouden in het gebied om beplanting in tijden van extreme droogte van water te kunnen voorzien. Het bufferen van regenwater is daarom in elk ontwikkelgebied uitgangspunt. De manier waarop is afhankelijk van de situatie en kan in de vorm van open water, maar ook ondergronds in de vorm van berging in buizen (cisternes), kelders of kratten onder plantvakken.

5.3 Hittestress

Door klimaatverandering neemt het aantal dagen met extreme hitte toe. Op deze warme dagen warmt de stad meer op dan het omliggende platteland: het hitte-eilandeffect. Overdag zorgt dit voor een hogere gevoelstemperatuur, maar vooral in de avond en 's nachts zorgt het voor hogere luchttemperaturen. Ook de Spoorzone is gevoelig voor het hitte-eilandeffect waardoor een onaangenaam verblijfsklimaat kan ontstaan. Dit kan leiden tot verminderde arbeidsomstandigheden, slechter slapen en schade aan infrastructuur.

Elke bewoner is binnen loopafstand op een koele plek

Tijdens warmere perioden zijn er voldoende koele en goed bereikbare plekken in de Spoorzone. De vuistregel daarbij is dat elke woning binnen loopstand (maximaal enkele honderden meters) een koele plek van minimaal 200m2 heeft. In de Spoorzone



Het Stationsplein is een goed voorbeeld van een klimaatadaptieve inrichting





Beplante wadi's zorgen voor zichtbare bergings- en infiltratiecapaciteit



Waterpleinen als oplossing voor de meer hoogstedelijke delen van de Spoorzone

wordt dit deels stedenbouwkundig geborgd doordat er compact wordt gebouwd met (deels) ook hogere gebouwen die schaduw werpen. Op die plekken waar aanvullende maatregelen nodig zijn wordt voorzien in andere oplossingen zoals schaduwrijke boomstructuren. Het aantonen van het voldoen aan deze regel maakt onderdeel uit van het opstellen van een VO voor de openbare ruimte.

Zorg voor voldoende schaduwplekken

Door oplopende hittestress in de stad is het bieden van voldoende schaduwrijke plekken en routes steeds belangrijker. Zorg er daarom voor dat in de stedenbouwkundige positionering van gebouwen op en rond deze routes schaduwwerking (en natuurlijke verkoeling) wordt gegenereerd. Dit kan aangevuld worden met gesloten bladerdaken van bomen die vanuit de soort voldoende schaduw geven.

De openbare ruimte is 'groen tenzij'

Het minimaliseren van de hoeveelheid verharding heeft een positief effect op het terugdringen van hittestress doordat groen minder warmte vasthoudt en stralingswarmte afgeeft in de nacht. Bovendien biedt het groeiruimte voor bodem die schaduw geven. Ook om die reden wordt ook hier het uitgangspunt 'groen tenzij' nogmaals benoemd.

Albedo-effecten worden meegewogen bij materialisatie van gebouwen en openbare ruimte

Groen koelt ook door een gunstiger albedo-effect (meer inkomende straling wordt terug de ruimte ingekaatst) en doordat het nauwelijks hitte opslaat (en 's avonds en 's nachts weer afgeeft). Het albedo-effect van verhardingen en inrichtingselementen loopt enorm uiteen en kan daarom net als beplanting een substantiële bijdrage leveren aan de reductie van hittestress. Er wordt daarom op plekken die gevoelig zijn voor hittestress extra aandacht gegeven aan het toepassen van materialen die een gunstiger albedo-effect hebben dan de huidige inrichting.

Gebouwen en installaties dragen niet bij aan de opwarming van verblijfsruimte in de directe omgeving

Bij het ontwerpen van gebouwen en de positionering van installaties wordt voorkomen dat deze een negatief effect hebben op de omgevingskwaliteit (temperatuur maar ook geluid, geur etc.) van de aangrenzende openbare ruimtes.

5.4 Wind in de stad

Windstroming in de stad wordt vooral beïnvloed door de aanwezige bebouwing en hoe de gebouwen ten opzichte van elkaar staan. Ten eerste is er op grote open ruimten, zoals grote pleinen, vaak meer wind omdat de wind de ruimte heeft om snelheid te maken. Vooral als er op zulke plekken mensen willen verblijven, is het dan wenselijk om windbescherming te bieden. Ten tweede ontstaan rondom hoge gebouwen veel windstromingen. Dit zijn enerzijds de stromen die door het hoge gebouw naar beneden worden geleid. Anderzijds ontstaan er stromen om de hoeken van grote volumes, omdat daar de lucht samen wordt geperst. Daarom valt er aan de voet van hoge gebouwen ook veel te verbeteren. De windstromen van boven kunnen door luifels of heel dichte boompakketten worden afgebogen. De windstromen aan de zijkant kunnen met verticale windschermen worden afgebogen naar plekken waar ze minder overlast veroorzaken. Maar bij wind geldt altijd: je heft wind niet op, maar je verplaatst hem. Soms kan de wind dan elders weer een probleem veroorzaken. Daarom is het voor alles wat met wind te maken heeft van belang om van tevoren goed te analyseren waar problemen kunnen ontstaan en de ontwerpen op hun effecten te analyseren. Bijvoorbeeld in de vorm van een Hoogbouw Effect Rapportage.

Met de te verwachten veranderende klimaatomstandigheden zullen met name buien frequenter en intensiever worden. De daarmee gepaarde windbelasting zal in de stad toenemen. De stroming van de wind wordt daardoor belangrijker in stedelijk gebied. Windstromingen moeten bij obstakels immers van richting veranderen. Daardoor vertraagt de wind op de ene plek er ontstaan luwteplekken, maar versnelt in vernauwde ruimtes waar de wind als het ware wordt samengeperst. Bij deze richtingsveranderingen ontstaan er soms vlagen op die steeds vaker zullen voorkomen. Bij sterkere wind zoals buien, en grotere obstakels zoals hoogbouw verhoogt dus de vlagenintensiteit.

De hinder van wind willen we beperken, zodat je prettig kan lopen, slenteren of zitten in de openbare ruimte tussen de gebouwen. Windhinder kan voor straten, pleinen, parken en andere verblijfsgebieden ongewenste situaties opleveren voor fietsers en voetgangers. Om windhinder te voorkomen zullen we in de Spoorzone toetsen en sturen op de windbelasting op maaiveld, vooral omdat er intensief verdicht wordt.

5.5 Overstromingsrisico

De inrichting van de openbare ruimte van de Spoorzone zal maar zeer beperkt van invloed kunnen zijn op het beperken van risico's van overstromingsgevaar vanuit de IJssel. Toch is dit wel een punt van bewustwording voor ontwerpers. Waar 'drempels', hogere plekken en veilige verbindingen tussen stadsdelen, gerealiseerd kunnen worden is dat wenselijk.

Zie voor de normen voor windhinder:
NEN norm windhinder informatiepunt leefomgeving
www.iplo.nl

Thema B: Klimaatadaptatie

Doelen	Ontwerpuitgangspunten		
B1: vergroten van de capaciteit van het huidige systeem	• Realiseer voldoende bergingscapaciteit conform de Zwolse richtlijnen. • Realiseer een klmaatadaptieve buitenruimte met maximale waterbergingscapaciteit.	• Realiseer de nog ontbrekende verbindingen in het watersysteem aan in de vorm van zoveel mogelijk open water. • Verbreed profielen met stenige kades waar mogelijk naar oeverzones.	• Buffer regenwater maximaal in het gebied zodat het in periodes van droogte kan worden gebruikt voor watergift. Combineer waar nodig bovengrondse oplossingen (open water) met ondergrondse voorzieningen zoals cisternes (opvang in buizen)
B2: vergroten van de sponswerking van de openbare ruimte	• Beperk de hoeveelheid verharding tot een minimum. • Werk waar mogelijk met open bestrating.	• Realiseer voldoende bergings- en infiltratiecapaciteit in de openbare ruimte in de directe nabijheid van verharde oppervlaktes.	
B3: stimuleren bewustwording	• Realiseer boven- en ondergrondse experimenten en maak deze zichtbaar voor het publiek. • Maak inzichtelijk hoe het water als (getrapt) systeem in elkaar zit.	• Gebruik water als ontwerp-element om plekken te maken voor spelen, bewegen, ontmoeten, plezier en verkoeling.	• Zet langs het Engelenpad maximaal in op water als drager van de beleving en daarmee bewustwording.
B4: verminderen droogteschade	• Realiseer vegetatietypes die uitdroging van de bodem tegengaan (schaduw op bodem, vertering van blad, lucht in bodem, schimmels en miccoriza's etc.).	• Pas droogtebestendige beplanting toe op die plekken die gevoelig zijn voor hittestress. • Zet beplanting in de volle grond en niet in bakken.	• Realiseer (ondergrondse) voorzieningen waarin water kan worden geborgen voor het bevloeien van beplanting in tijden van droogte.

Thema B: Klimaatadaptatie

Doelen	Ontwerpuitgangspunten
B5: beperk de temperatuur	• Zorg voor voldoende schaduwwerking. Neem dit aspect als ontwerpmiddel al mee op stedenbouwkundig niveau en vul het waar nodig aan met een (deels) schaduwrijke inrichting van de openbare ruimte. • Oriënteer bebouwing zodanig dat de opwarming van de zon minimaal is (zowel van de gebouwen als de aangrenzende openbare ruimte). • Geef extra aandacht aan het reduceren van albedo-effecten bij de keus en kleurstelling van materialen voor verhardingen en inrichtingselementen. • Hanteer het principe 'groen tenzij' om warmteopslag en uitstraling in de bodem te minimaliseren. • Voorkom dat installaties van gebouwen de temperatuur van de aangrenzende openbare ruimtes negatief beïnvloeden.
B6: verminder het effect van hitte	• Breng de zon en schaduwwerking van gebouwen en beplanting op routes en grote groenplekken in beeld en zorg ervoor dat hoofdroutes en de belangrijkste verblijfsplekken op zomerse dagen voldoende schaduw bevatten. • Zorg ervoor dat elke bewoner binnen 200 meter een koele plek in de buitenruimte kan bereiken. Toon al in het VO aan dat hieraan voldoen kan worden. • Zorg dat er voldoende beplanting is die op warme dagen voor verdamping kan zorgen. • Stimuleer een natuurlijke verkoeling door een aangename luchtstroming te realiseren (zie ook B7).
B7: voorkom en beperk windhinder en windgevaar	• Breng de invloed van gebouwen op het windklimaat op het maaiveld in beeld. • Neem waar nodig maatregelen om windhinder te voorkomen. • Langs hoofdroutes voor fietsers, op het Engelenpad en in het Koggepark geldt maximaal windklasse C. Op verblijfsplekken binnen deze zones is het streven naar windklasse A. • Rondom entrees van gebouwen en in binnentuinen geldt maximaal een windklasse B. • Bij gebouwen hoger dan 25 meter is een hoogebouweffectrapportage verplicht (zie omgevingsvisie / hoogbouwvisie). • Nergens treedt windgevaar op (maximaal toegestaan is windklasse D).

Groene innovaties – de Spoorzone als proeftuin

Eén van de economsiche sectoren waar de het innovatiedistrict Spoorzone zich op richt, is klimaat-adaptatie. In de openbare ruimte van de Spoorzone ligt een grote kans om praktijkgericht onderzoek te doen naar de effecten van maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie. Gedurende het ontwerp kan gebruik gemaakt worden van de laatste wetenschappelijke inzichten via het netwerk SIGS en de Climate Campus Zwolle. Door vooraf nulmetingen te doen en tijdens en na de aanleg te monitoren wat de effecten zijn van ingrepen, kan worden bijgedragen aan de verdere ontwikkelen op het gebied van klimaatadaptatie. De Spoorzone als proeftuin.

Verder gaat het als ook de natuur zelf gaan verbinden met digitale technologie. In een onderzoek naar de 'Internet of Nature' wordt de potentie van het digitaal monitoren van stedelijke ecosystemen onder-zocht. *"[We] introduceren […] het 'Internet of Nature' om de kloof tussen groenere en slimmere steden te overbruggen en om de toekomst van het beheer van stedelijke ecosystemen te verkennen in een tijdperk van snelle verstedelijking en digitalisering. (Galle et al)"*

Maar ook is er in de Spoorzone ruimte voor innovaties als Urban Reef (Urban Reef ontwerpt en creëert open leefomgevingen die de groei en diversiteit van het leven in stedelijke omgevingen zoals straten, pleinen en gebouwen stimuleren), Omlab (Omlab onderzoekt, ontwerpt en maakt voor bouw, bodem en biodiversiteit) en fieldlabs als The Green Village (fieldlab voor duurzame innovatie in de stedelijke omgeving).

Bij het ontwerp, de aanleg en het beheer willen wij in samenwerking met onderzoekspartners en on-dernemers in het innovatiedistrict onderzoeken hoe de openbare ruimte innovatie op het gebied van klimaatadaptatie, circulariteit en biodiversiteit kan helpen.

INTERMEZZO







6. Biodiversiteit

De Spoorzone moet waarde krijgen voor mens, plant én dier. Een goede groene dooradering van het plangebied is noodzakelijk zodat het voor verschillende soorten 'begaanbaar' wordt en in verbinding staat met het omliggende gebied. Biodiversiteit is daarmee een cruciale factor in de gezondheid van het gehele ecosysteem van mens, plant en dier. Hoe groter de variatie is hoe groter de capaciteit van het ecosysteem om schokken te weerstaan en leven te ondersteunen.

6.1 Wat te doen voor betere biodiversiteit?

Dieren stellen eisen aan hun leefomgeving en deze worden omschreven door de 5 V's. Essentieel is de aanwezigheid van voedsel, verblijfplaatsen en veiligheid. Daarnaast moeten leefgebieden verbonden zijn met elkaar en dient er variatie te zijn in het gebied. Het gaat bijvoorbeeld om variatie in vegetatiestructuur, beplanting, etc. Wanneer een van deze aspecten ontbreekt, heeft dit gevolgen voor de functionaliteit als leefgebied voor soorten.

Een gebied is geschikt voor een soort wanneer er aan de 5V's wordt voldaan en als het oppervlak voldoende groot is om een populatie te huisvesten met voldoende genetische variatie. Met vaak eenvoudige ingrepen in de openbare ruimte en bebouwing kan de biodiversiteit verbeterd worden en de juiste leefomstandigheden te creëren. Het experimentele stadium hiervan is voorbij en er zijn voldoende praktijkvoorbeelden die als inspiratie kunnen dienen voor het realiseren van een daadwerkelijk natuurinclusieve Spoorzone.

De 5 V's vormen daarom de basis voor de gehele Spoorzone. Het is daarom raadzaam om gedurende het gehele proces van uitwerking een ecoloog te betrekken. Door in een vroegtijdig stadium een natuurtoets voor de Wet natuurbescherming uit te voeren kan men aanwezige waarden behouden en achteraf compenseren voorkomen.

6.2 Doelsoorten als leidraad

Op basis van de NDFF-gegevens (Nationale Databank Flora en Fauna) en het toekomstige gebruik van de Spoorzone zijn doelsoorten bepaald die passen bij een hoog stedelijk gebied. In veel gevallen profiteren meerdere soorten van te nemen maatregelen voor de betreffende soorten. Het gaat daarbij om vrij generieke soorten omdat er geen aanwijzingen zijn dat de Spoorzone op dit moment specifieke soorten bevat die vragen om een specifiek ander milieu vragen. Uitzondering daarop vormen de bermen en zoom/mantelvegetatie langs de IJsselallee die van bijzondere betekenis zijn voor de Sleedoornpage (bedreigde vlindersoort op de Rode lijst).

Voor de doelsoorten van de Spoorzone zijn verschillende maatregelen te nemen. We onderscheiden hierbij maatregelen in de groene ruimte, de natte omgeving en de bebouwing. Welke maatregelen dat zijn en wat het effect is, is vastgelegd in de notitie Natuurinclusief bouwen Zwolle. De eisen waaraan bij natuurinclusief bouwen voldaan moet worden zijn vastgelegd in het bij de notitie behorende puntensysteem.

6.3 Het verticale stadslandschap

Het ecologisch landschap van de Spoorzone beperkt zich niet tot het maaiveld. Ook de wanden en daken van gebouwen maken daar een integraal onderdeel van uit. De stad is daarmee voor dieren een berglandschap met een eindeloze reeks gradiënten verspreid tussen maaiveld en maximaal 70 meter (de maximale hoogtemaat voor de 'Zwolse prominenten', de hoogste gebouwen, in de Spoorzone). Elke hoogte is daarmee voor andere dieren van betekenis Om echt te bouwen aan een ecologisch drie-dimensionaal landschap moet daar bij het ontwerp van gebouwen aandacht voor zijn. Dat vraagt kennis van ontwerpers en waar nodig de inzet van specialisten.

De vijf v's:

Voortplanting:
Geschikte plekken zijn om te nestelen.

Voedsel:
Voldoende water, wormen, insecten, zaden, bessen, noten of vruchten.

Veiligheid:
Plekken waar dieren snel naar toe kunnen vluchten.

Variatie:
Een divers palet aan beplantingstypes.

Verplaatsing:
Zorg voor een groene dooradering van een gebied zodat dieren zich kunnen verplaatsen.

Doelsoorten droge, vochtige en natte omgeving

Fauna
Zoogdieren
Eekhoorn
Vleermuis

Vogels
Huismus
Spreeuw

Insecten
Sleedoornpage

Fauna
Zoogdieren
Egel
Kleinde grondgebonden
zoogdieren

Vogels
Spreeuw
Zangvogels
Witte kwikstaart

Insecten
Sleedoornpage

Amfibieeën

Fauna
Vogels
Watervogels

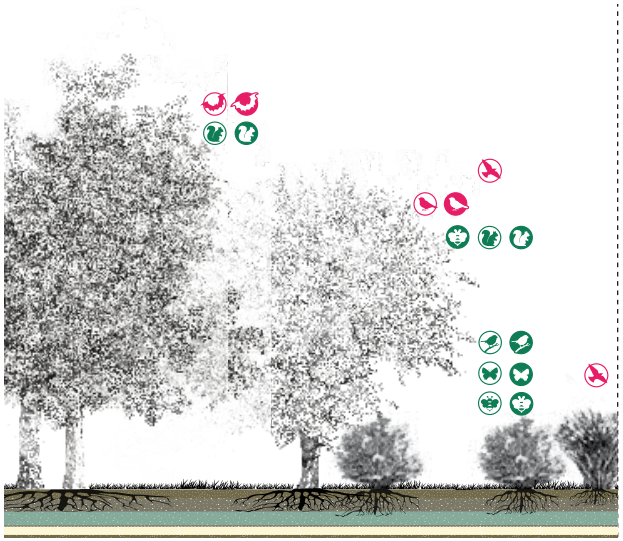
Insecten

Vissen

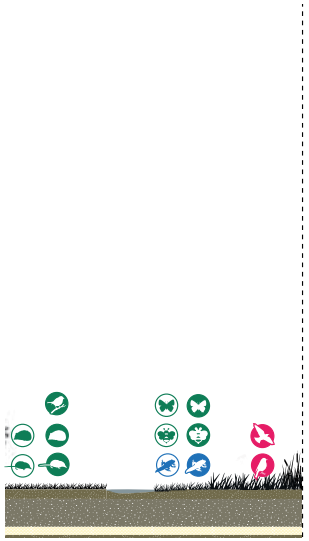
Amfibieeën

Doelsoorten groene buitenruimte:





Beheerd groen en ruig groen
Droge grond



Grasland en (riet)moeras/ Vochtige zone
grondwaterstand <40cm



Water en oever/ natte en aquatische zone
grondwaterstand <20cm

Maatregelen natuurinclusief bouwen per oriëntatie en hoogte

Doelsoorten

Eekhoorn
Egel
Kleine grondgebonden zoogdieren
Vleermuis
Huismus
Gierzwaluw

Spreeuw
Watervogel
Witte kwikstaart
Zangvogel
Zwarte roodstaart
Insecten
Sleedoornpage
Vissen
Amfibien

Fauna

Vogels
Dakbroeders
-Scholekster

Zoogdieren
-Vleermuis

Fauna

Zoogdieren
-Vleermuis

Fauna

Vogels
-Gierzwaluw
-Huismus
-Spreeuw
-Witte kwikstaart
-Zwarte roodstaart

Zoogdieren
-Vleermuis

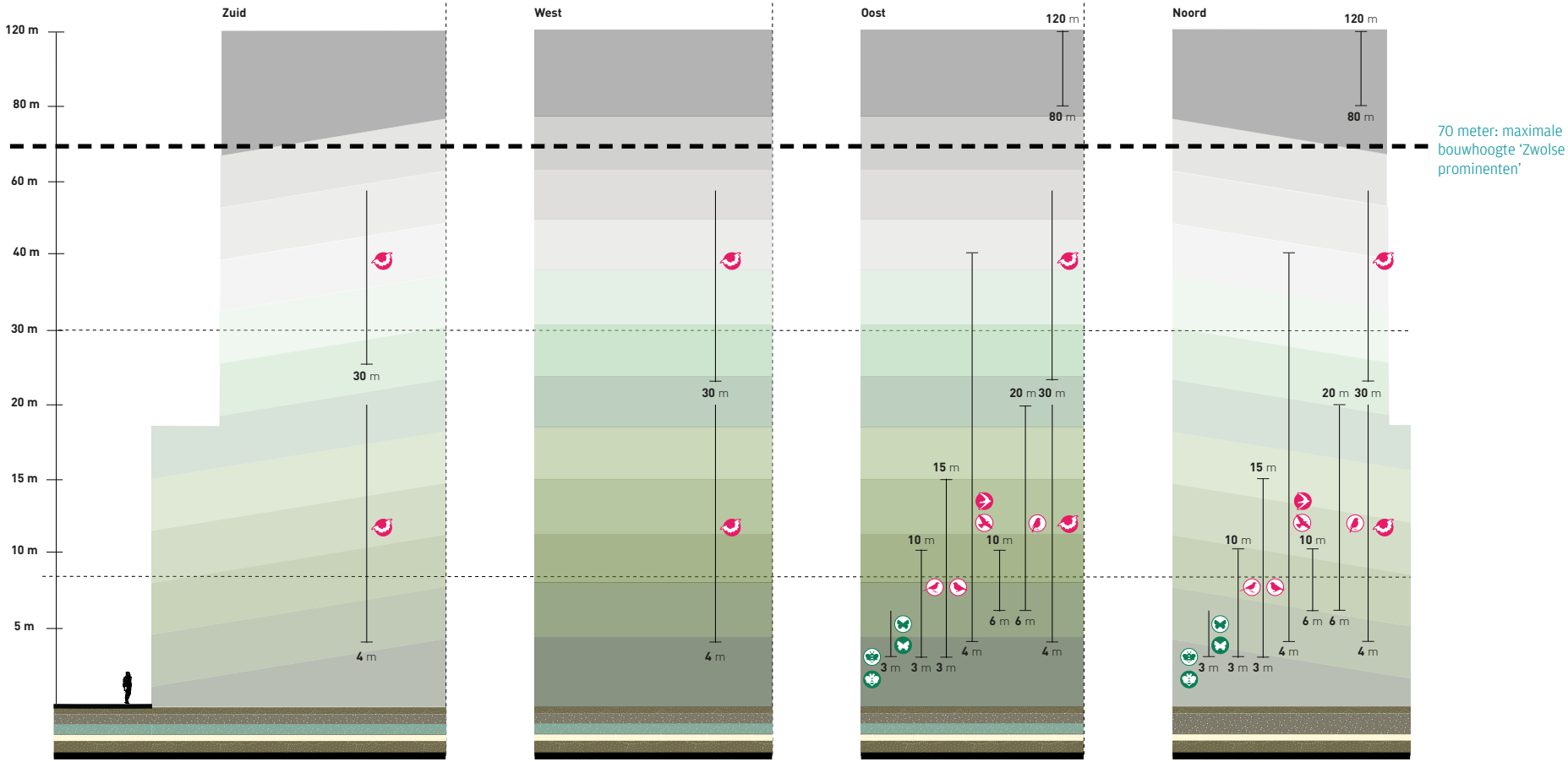
Insecten
Alg. vlinders

Fauna

Vogels
-Gierzwaluw
-Huismus
-Spreeuw
-Witte kwikstaart
-Zwarte roodstaart

Zoogdieren
-Vleermuis

Insecten
Alg. vlinders



6.4 Beplanting

Pas een biodivers en klimaatbestendig assortiment toe

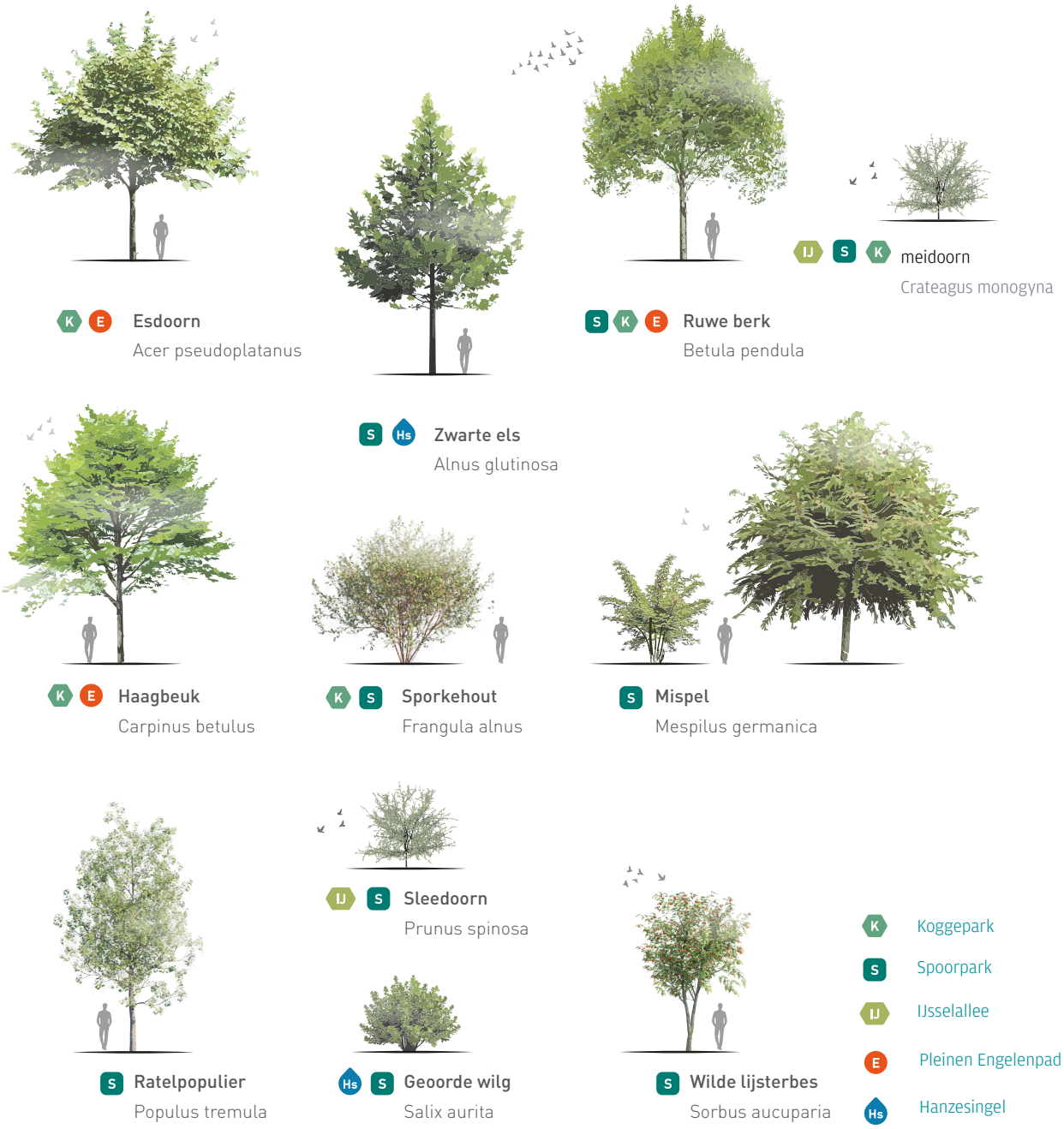
Om een bijdrage te leveren aan het vergroten van de biodiversiteit gaat de voorkeur uit naar een inheems beplantingsassortiment voor de boomlaag, heesterlaag, oeverzones en kruidenvegetaties. Uitgangspunt is daarom dat er soorten worden toegepast die goed aangepast zijn aan onze (toekomstige) klimaatomstandigheden en voldoende diversiteit in hun genetische materiaal hebben. Dat maakt ze weerbaarder. Daarnaast vergroot het de mogelijkheden dat de vegetatie ook kan functioneren als waard- of drachtbeplanting voor inheemse insecten en vlinders. Cultivars die steriele bloemen of vruchten hebben die niet bijdragen aan de biodiversiteit worden vermeden. Waar dit met inheemse soorten kan heeft dit de voorkeur. Er worden uiteraard geen invasieve exoten toegepast.

Beperkt ruimte voor uitzonderingen

Op een beperkt aantal plekken binnen de Spoorzone wordt bewust ruimte geboden om bij de soortkeuze af te wijken van bovenstaande. Het gaat daarbij om de directe omgeving van het Engelenpad waar de expressiviteit van de beplanting een factor kan zijn in het ‘laden’ van het Engelenpad. Als dat kan met inheemse soorten heeft dat de voorkeur maar in de weging kunnen hier andere prioriteiten worden gesteld. Hetzelfde geldt voor kleinere binnenhoven en de buitenruimte van het Stationscarré.

Realiseer een gevarieerd boombestand

De biodiversiteit is gebaat bij een grote(re) variatie in soorten. De boomstructuur is daarbij de ruggegraat en kent op dit moment een zeer eenzijdig assortiment van bomen die bovendien ook grotendeels dezelfde leeftijd hebben. Dat maakt ze kwetsbaar voor uitval en bovendien draagt het niet bij aan de gewenste biodiversiteit. Daarom wordt ingezet op een divers bomenbestand met een grotere menging van soorten, ook voor laanstructuren. Dat kan bijvoorbeeld door de ‘10-20-30’ regel van Santamour te hanteren als vuistregel. Er wordt dan maximaal 30 procent bomen van dezelfde familie (b.v. Fagaceaa) toegepast, 20 procent bomen van hetzelfde geslacht (b.v. eik) en 10 procent van dezelfde soort (bijvoorbeeld zomereik). We beoordelen per gebied / structuur wat de juist vorm is om hier stappen in te zetten.



Een greep uit het basisassortiment van inheemse en grotendeels droogteresistente soorten die passend zijn voor de drogere delen van de Spoorzone (het grootste deel). Waar gradiënten natter zijn kan dit worden aangevuld met andere soorten zoals schietwilg (Salix alba) en zwarte els (Alnus glutinosa). Niet inheemse soorten zijn mogelijk als aanvulling op een meer klimaatrobuust beplantingsbeeld met voldoende biodiversiteit en genetische variatie.

Thema C: biodiversiteit

Doelen	Ontwerpuitgangspunten
C1: vergroot de biodiversiteit	• Zie de spoorzone als een robuust driedimensionaal ecologisch landschap waaarbij gebouwen en openbare ruimte samenhangen als netwerk van gradiënten . • Pas de vijf V's toe als leidraad voor de vormgeving van zowel gebouwen als de openbare ruimte. • Gebruik de doelsoorten als basis voor het kiezen van de juiste inrichtingselementen en natuurinclusief bouwen. • Realiseer een gevarieerd boombestand, ook bij laanstructuren. • Realiseer een gevarieerd beplantingsassortiment dat is toegespitst op de bodem- en waterhuishouding in het gebied en toekomstige klimaatomstandigheden. Bij voorkeur inheemse soorten, aangevuld met soorten die goed toepasbaar zijn in veranderende klimaatomstandigheden. • Uitzonderingen zijn het Engelenpad, stationscarré en binnenhoven. • Maximaliseer het aantal waard- en drachtplanten. • Maak de meerwaarde van de gekozen maatregelen expliciet (voor welk dier, wat, waar en hoe).
C2 vergroot bewustzijn	• Geef natuureducatie en lokale initiatieven een plek in het ontwerp(proces) en het beheer.

Circulair groen, struikroven

In de motie ‘eetbaar groen’ van de raad wordt ook verwezen naar ‘circulair groen’. In principe is het beste voor een gebied bestaand groen zoveel mogelijk te handhaven en nieuw aan te planten groen niet te verplaatsen. Dit biedt de beste uitgangssituatie voor het ontstaan van een robuuste groenstructuur met natuurwaarde en gebruikswaarde. Bij gebieden in ontwikkeling zijn er echter vaak struiken en planten die het veld moeten ruimen. Een initiatief als ‘struikrovers’ biedt daarvoor een alternatief, door voor bouwwerkzaamheden de planten en struiken weg te halen. Deze planten krijgen dan opnieuw ergens een plek en een kans om verder te groeien. Onderdeel van deze strategie is het aanleggen van een zogenaamde ‘roverstuin’. Een Roverstuin is een logeertuin voor sloopgroen. De Roverstuin biedt een oplossing voor het verdwijnen van bestaand groen dat makkelijk een tweede leven kan krijgen. In plaats van dat het in de groenbak belandt of wordt afgevoerd naar de composteerder, wordt het beschikbaar gesteld voor de Roverstuin en daarmee voor de buurt. Hiermee wordt het niet langer meer gezien als afval, maar als waardevol materiaal.

De planten worden (tijdelijk) ingekuild in de Roverstuin, verzorgd en beheerd. Vervolgens worden de planten op een sociale manier gedistribueerd onder bewoners of bestemmingen in de regio. Een Roverstuin wordt gevuld met planten:

- die overblijven na een Struikroofactie
- die vrijkomen bij herinrichting en anders zouden worden afgevoerd door hoveniers of groenbeheerders
- uit de openbare ruimte (groenbeheer voor de gemeente)
- van particulieren die de tuin herinrichten
- van kwekers of tuincentra (kneusjes of planten die ‘uit de collectie’ gaan)

In de Spoorzone gaan we in overleg of wij een plek aan kunnen wijzen waar een dergelijke roverstuin een plek kan krijgen, zodat bestaand groen in het gebied kan blijven en beschikbaar is voor herplant. De meest aangewezen locatie daarvoor is een plek in het spoorpark, aangezien we daar een ruiger en natuurlijker beeld voorstaan.







INTERMEZZO

7. Gezondheid

De openbare ruimte heeft invloed op onze gezondheid; fysiek maar zeker ook mentaal. Het is een plek om te bewegen, in de vorm van spelen, sporten, wandelen of fietsen én het is de plek waar mensen elkaar kunnen ontmoeten of zich juist even kunnen terugtrekken in een rustige, groene omgeving. Het kan gezond voedsel produceren en een gezonde leefstijl stimuleren. Verschillende doelgroepen hebben daarbij verschillende behoeftes. Niet elke groep is daarbij even snel in beeld. Dat vraagt een open blik en waar nodig het actief op zoek gaan naar (vertegenwoordigers) van toekomstige gebruikers.

7.1 Basisvoorwaarden

Een veilige omgeving

Een basisvoorwaarde voor een gezonde leefomgeving is een veilige omgeving in termen van geluid, (externe) veiligheid, trillingen, bodemkwaliteit (verontreiniging) en uitstoot. In de ontwikkeling van plannen wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met de wettelijke vereisten ten aanzien van deze milieuaspecten.

Gezonde mobiliteit

Uitgangspunt voor een beweegvriendelijke en daarmee gezonde leefomgeving is dat mensen zoveel mogelijk lopen en fietsen. Dit wordt in de Spoorzone gedaan door in te zetten op het STOMP-principe. Hierbij wordt het autoverkeer aan de randen van het gebied opgevangen en worden aantrekkelijke, comfortabele en veilige routes voor voetgangers en fietsers gemaakt. Tel daarbij op dat de Spoorzone zeer goed ontsloten is door Openbaar Vervoer; in de Spoorzone zijn bij uitstek de randvoorwaarden voor een beweegvriendelijke stad aanwezig.

Een toegankelijke openbare ruimte

In Zwolle willen we dat iedereen de openbare ruimte op een zelfstandige, gelijkwaardige en zo onafhankelijk mogelijke manier kan gebruiken. Daarom geldt er voor de hele stad een basisniveau qua toegankelijkheid. Het basisniveau houdt in dat de ruimte zo is ingericht dat die bereikbaar, bruikbaar en begrijpelijk is voor iedereen, ook mindervaliden. In en rond voorzieningen die veel publiek trekken of waar relatief veel mensen met een beperking komen, worden hogere eisen gesteld. Dat gaat in de Spoorzone in ieder geval om het Stationscarré met de uitlopers richting Lübeckplein en het Hallenplein (Wärtsilä-hal).

Zie voor de ontwerprichtlijnen voor een toegankelijke openbare ruimte: www.zwolle.nl/toegankelijkestad

7.2 Spelen

Buitenspelen wordt meestal gekoppeld aan kinderen maar als een openbare ruimte goed wordt ingericht, kunnen ook jongeren en ouderen hiervan genieten en er aan meedoen. De grens tussen spelen en sporten is daarbij niet hard te trekken.

In de Spoorzone wordt gebouwd voor mensen met een stedelijke levensstijl, met op sommige plekken de nadruk op 1- en 2-persoons huishoudens en op andere plekken meer ruimte om ook gezinnen te huisvesten. Het is logisch om bij de inrichting en de spreiding van het aantal speelplekken extra aandacht te geven aan de behoeftes van juist deze doelgroepen.

Algemene ontwerpuitgangspunten

- Hoe jonger de gebruikers, des de kleiner de afstand tot de woning en des te meer toezicht er is gewenst.
- Natuurlijk spelen past in de groenblauwe structuur van de spoorzone beter dan artificiële objecten.
- In de ontwikkelgebieden past juist een stedelijker opzet, met mogelijk een relatie met beeldende kunst, klimaatadaptatie (waterplein) etc. De verschijningsvorm van speelvoorzieningen kleurt dus mee met de in hoofdstuk 2 onderscheiden sfeergebieden (zie ook deel III).
- Speelplekken zijn toegankelijk voor iedereen, dus ook voor kinderen met een beperking.
- Speelplekken bieden ook gebruikswaarde voor andere doelgroepen dan kinderen om zo meervoudig grondgebruik, ontmoeting, interactie en sociale veiligheid te stimuleren.
- Speelplekken liggen centraal in de woonomgeving en zijn zoveel mogelijk gekoppeld aan langzaamverkeersroutes en bereikbaar zonder barrières.
- Geeft extra aandacht aan doelgroepen die andere behoeftes hebben (b.v. meiden, zie intermezzo pagina 42-43).

Ontwerpuitgangspunten jonge kinderen (0-6 jaar)

Kinderen tot ongeveer 6 jaar spelen dichtbij de eigen woning en mogen niet (alleen) verder van huis dan 100 meter. Voor hun spel hebben ze behoefte aan zand, water en enkele speelobjecten die speciaal voor jonge kinderen zijn gemaakt. Maar ook groen, kleine spelaanleidingen en verharde ruimten (voor b.v. driewielers) zijn wenselijk. Veiligheid in al zijn facetten telt zwaar. De grootte van een dergelijke plek varieert van 100 tot 500 m^2.



baby en peuter 0-3 jaar
leren veel, vooral individueel, snelle ontwikkeling
uitdaging: beschutte plek in veilige omgeving, in zicht van volwassenen
nabijheid: dicht bij huis, bij kinderdagverblijf
veiligheid: kind afhankelijk van ouders, plekken niet groot, maar wel overzichtelijk en beschut



kleuter 4-6 jaar
Houden van uitdagingen, klimmen. kinderen zijn op elkaar gericht.
uitdaging: beschutte plek in veilige omgeving, in zicht van volwassenen, grotere plek
nabijheid: dicht bij huis, maar op eigen initiatief te bezoeken via veilige routes
veiligheid: plekken overzichtelijk en enigszins beschut, voldoende sociale controle



schoolkind 6-12 jaar
Deze kinderen zijn sterk op elkaar gericht, beginnen competitiedrang te ontwikkelen, nemen meer risico's, gericht op snelheid
uitdaging: veelzijdig bewegen, diversiteit speelplekken, op loopafstand
nabijheid: spelen met vriendjes, buiten eigen woning, goede en veilige routes naar uitdagende speelplekken in de buurt
veiligheid: kind mag en kan meer zelfstandig naar grotere plekken komen



puber 10-15 jaar
Spelen maakt plaats voor behoefte aan sportieve activiteiten en ontmoeting. Spelen wordt veel gedaan in de vorm van wedstrijd- en regelspel
uitdaging: openbare ruimte als ontmoetingsplek, plek van vrijheid, buiten bereik en zicht van ouders, afspreken met vrienden
nabijheid: veilige weg om ernaar toe te komen, sociale controle van de omgeving belangrijk
veiligheid: ligt bij puber zelf en bij de omgeving



adolescent 15-23 jaar

Deze groep heeft - net als pubers- behoefte aan plekken voor sportieve activiteiten en ontmoeting
uitdaging: openbare ruimte al sociale ontmoetingsplek, bewegen als reden om af te spreken, trainen en showen van wat ze kunnen
nabijheid: bereikbaarheid belangrijker dan nabijheid, grote actieradius, bewegen door hele stad
veiligheid: ligt bij adolescent zelf



volwassenen 23+
Jongvolwassenen zijn op de top van hun lichamelijk kunnen. Deze periode is geschikt voor topprestaties op het gebied van sport. Hierna begint het biologische verouderingsproces
uitdaging: bewegen is reden voor ontmoeting. Ontmoetingsruimten zijn makkelijk te vinden, en bieden ruimte voor spellen naar eigen inzicht
nabijheid: volwassenen hebben behoefte aan plekken die nabij zijn én goed bereikbaar. Plekken in de buurt én plekken in de stad (parken)
veiligheid: plekken moeten aangenaam en gezellig zijn

Oudere ouderen 75+
Oudere ouderen worden minder mobiel en veerkrachtig, maar regelmatig bewegen houdt ze fitter en gezonder.
uitdaging: ondanks verouderingsproes in beweging blijven en daarvan genieten
nabijheid: dicht bij huis, maar op eigen initiatief te bezoeken via veilige routes
veiligheid: overzichtelijk en enigszins beschut, voldoende sociale controle



WENSENPAKKET

Ontwerpuitgangspunten schoolkinderen (6 tot 12 jaar)

In de leeftijd van 6 tot 12 jaar wordt er veel buiten gespeeld. Het is een leeftijdscategorie die al wat verder weg kan en mag. Voor deze leeftijdscategorie geldt een actieradius van zo'n 300 à 500 meter. Deze leeftijdsgroep heeft een grote ruimtebehoefte voor bewegen, die voor een deel opgevangen kan worden met veilige straten, paden en openbaar groen. Voorts is behoefte aan een speeldomein (500 tot 2.000 m^2) met vooral ruimte voor sport en spel aangevuld met uitdagende, grote en stevige speeltoestellen.

Veel toestellen zijn aantrekkelijk voor deze groep. Een zo divers mogelijke inrichting met kwalitatief goede toestellen trekt een divers publiek, hetgeen een belangrijke voorwaarde is voor het goed functioneren van speelplekken. Ook voor deze leeftijdscategorie is een meer natuurlijke en/of avontuurlijke inrichting een mogelijkheid.

Ontwerpuitgangspunten jongeren (12 tot 18 jaar)

Als kinderen de basisschool verlaten, wordt hun actieradius opeens veel groter. Toch blijven de 12-plussers voor hun sporten, kletsen en rondhangen meestal in de eigen woonomgeving. Een hangplek en een sportvoorziening (minimaal 2.000 m^2) zijn belangrijk. Vanaf deze leeftijd zijn ook de ontwerpuitgangspunten voor sport en beweging ook zwaarwegend.

7.3 Sport en beweging

Ruimte voor georganiseerd en ongeorganiseerd sporten

Sporten kan in meer of minder georganiseerde vorm plaatsvinden. Voor georganiseerd sporten zijn er in de Spoorzone enkele sportscholen aanwezig en er liggen in de directe omgeving (Voorsterpoort, Assendorp) ook sportfaciliteiten. Windesheim voegt in potentie veel (georganiseerde) sportfaciliteiten toe (zwembad, klimmuur, sporthal) die door de realisatie van het Engelenpad zowel fysiek als mentaal beter bereikbaar worden.

Ongeorganiseerde vormen van sportbeoefening winnen aan populariteit en kunnen levendigheid aan een gebied toevoegen. Dit betekent dat de openbare ruimte (ook) fungeert als 'sportschool'. Hoe dit werkt, is al te zien op het Lübeckplein, waar de geplaatste rekken talloze mensen uitdagen om te bewegen. Ook voor andere gebieden zetten we in op het vergroten van die sportieve aanleidingen. Denk als ontwerper daarom goed na hoe de basisinrichting een gezonde en sportieve leefstijl kan stimuleren.

Urban Sports als identiteitsdrager

De Spoorzone is een gebied waar de nieuwe economie van Zwolle tot wasdom komt. Creatief, ondernemend en experimenteel zijn belangrijke waarden. Stedelijk georiënteerde doelgroepen moeten in het gebied gaan wonen, werken en recreëren. Sporten die bij een stedelijke leefstijl horen, urban sports, passen goed bij deze waarden en de beoogde doelgroepen.

Urban sports is een verzamelnaam van sporten die zich kenmerken door een vrij (over het algemeen niet of los georganiseerd), expressief en creatief karakter en die zich afspelen in een stedelijke setting. Urban sports drukken een belangrijke stempel op de leefwijze van de beoefenaars. Deze vorm van sportbeoefening past goed bij de beoogde doelgroepen én het economisch profiel van de spoorzone. Het buitenaspect maakt het sporten wel sterk seizoensgebonden. Om hun sport het hele jaar door te kunnen beoefenen, hebben urban sporters ook behoefte aan indoorvoorzieningen. Liever niet te groot, maar juist op meerdere locaties verspreid door de stad en met ruimte om meerdere sporten te combineren.

Een ommetje maken (met de hond)

Natuurlijk kun je ook gewoon een ommetje lopen in de Spoorzone. Alleen, met je vrienden of je collega's of met je hond. Dit maken we mogelijk door de routes voor voetgangers zoveel mogelijk met elkaar te verbinden, zodat je korte en lange rondjes kunt lopen en afwisselende routes kunt kiezen.

Bij het uitlaten van honden in de openbare ruimte is de eigenaar zelf verantwoordelijk voor het opruimen van uitwerpselen. Op meerdere plekken langs het Koggepark worden 'hondenhaltes' geplaatst met gratis opruimzakjes en een afvalbak. Gezien de ligging van diverse voorzieningen in de directe nabijheid en de investeringen die gedaan worden in het verbeteren van de verbindingen naar die gebieden wordt er op voorhand geen plek gereserveerd voor een honden losloopterrein in de Spoorzone.

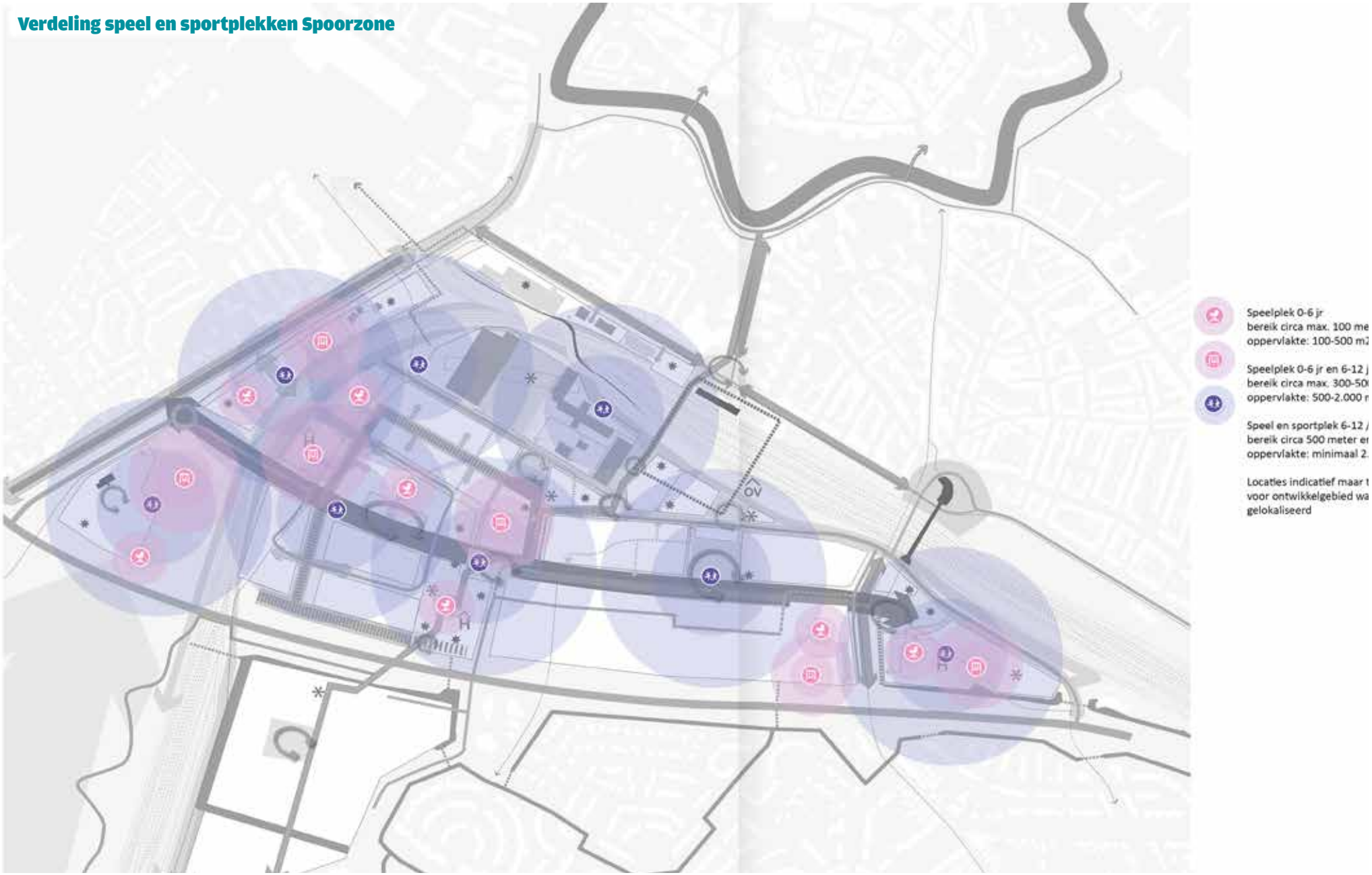
Zie voor het hondenuitlaatbeleid van Zwolle:
www.zwolle.nl/voorzieningen-voor-honden





Realiseer een openbare ruimte met aanleidingen voor urban sports zoals free-running.

Verdeling speel en sportplekken Spoorzone



7.4 De Eeetbare stad

Voedsel in de stad is een opkomend thema. Dat heeft er mee te maken dat voedsel raakvlakken heeft met vrijwel alle aspecten van de stedelijke samenleving. Of we nu de gezondheid van bewoners willen bevorderen, sociale cohesie willen stimuleren, minder afval willen produceren, kringlopen van grondstoffen willen sluiten, vervoersstromen efficiënter willen maken, of de werkgelegenheid een impuls willen geven. Voorbeelden van voedsel verbouwen in de stad zijn gemeenschapstuinen, eetbare stadsbossen en daktuinen.

Faciliteer en stimuleer

Voor het tot stand komen en onderhouden van dergelijke plekken, is actieve inzet nodig van bewoners en gebruikers of professionele betrokkenheid van ondernemers. Een grote betrokkenheid van bewoners bij hun leefomgeving, vergroot de sociale cohesie. Het verbouwen van voedsel is bij uitstek geschikt om deze betrokkenheid te stimuleren. De gemeente Zwolle kent op dit moment geen beleid voor voedsel in de stad. De rol van de gemeente bestaat er daarom uit deze initiatieven te faciliteren en op het gebied van regelgeving te ondersteunen.

Daarnaast willen we graag dat in de openbare ruimte ook meer ruimte komt voor soorten die ook een voedselcomponent hebben (voor mens maar zeker ook dier). Vooral voor het Hanzekwartier zetten we hier op in omdat dit goed aansluit op de in het NVU vastgelegde gebiedsidentiteit en de inspiratie die er daarvoor ligt in het kwekerijverleden van de Spoorzone.

Eetbaar groen en bodemkwaliteit

De Spoorzone is deel voormalig industriegebied, waardoor de bodemkwaliteit niet altijd passend is bij het nieuwe gebruik. Als er moestuinen in de volle grond gerealiseerd gaan worden, moet de grond minstens de kwaliteit wonen hebben. Voor het stimuleren van voedsel uit de stad en de gezondheid, moet de bodemkwaliteit moet passen bij het gebruik dat wordt voorgesteld.

Eetbaar groen en beheer

Het beheer van eetbaar groen in de openbare ruimte brengt vraagstukken met zich mee. Fruitbomen bijvoorbeeld, plant je met een horizon van zestig tot tachtig jaar. De vraag is hoe je daarbij zorgt voor voldoende kennis en ervaring in het beheer. Daarnaast is het zaak om die kennis door te geven aan de toekomstige beheerders en gebruikers van deze vruchtbomen.

De directe betrokkenheid van buurtbewoners blijkt vaak de sleutel te zijn voor het beheer en gebruik: het gaat om eigenaarschap, letterlijk of gevoeld, en de verantwoordelijkheid voor het voortbestaan van de bomen. Dat vertaalt zich in nuttig gebruik van de oogst, in aandacht voor goed beheer en het voorkomt dat het (val)fruit vooral als een last wordt gezien. Ook stadsmoestuinen vragen een intensiever beheer dan de gemeente kan leveren en zijn daarmee afhankelijk van het beheer door ondernemers en/of bewoners.







De meerwaarde van het terugbrengen van voedselproductie in de stad is enorm. Voor de mens, maar zeker ook onze dierlijke medebewoners.

Thema D: Gezondheid

Doelen	Ontwerpuitgangspunten
D1: buiten spelen is vanzelfsprekend en toegankelijk voor alle kinderen	• Realiseer voldoende en goed verdeelde speelomgevingen voor alle leeftijden. • Verknoop de plekken met elkaar zodat er een beweegnetwerk ontstaat. • Zorg dat de openbare ruimte ook buiten formele speelplekken voldoende spelaanleidingen bevat. • Geef speelplekken voldoende maat (0-6jr. 100 tot 500 m2, 6-12 jr. 500-2.000 m2, 12-18 jr. min. 2.000 m2). • Ontwerp speelplekken zo dat ze voor alle kinderen (ook mindervalide) bereikbaar en bruikbaar zijn en gebruikswaarde hebben voor andere leeftijdsgroepen (b.v. ouderen). • Geef bijzondere aandacht aan behoeftes van specifieke doelgroepen zoals meisjes en meiden. • Programmeer de plekken altijd in samenwerking met de gebruikers, bijv. voor urban sports, met beweegprogramma's, online trainingsschema's, bootcamproutes, sportverenigingen en onderwijs. bedrijven in het gebied. • Realiseer een uitdagende inrichting die alle speelbehoeftes aanspreekt. • Kies in de meer parkachtige delen van de Spoorzone (Spoorpark, Koggepark, ontwikkelgebieden Willemskwartier, Hanze-oost) voor natuurlijk ogende speelobjecten. • Veiligheid is vanzelsprekend (fysiek, verkeerskundig en sociaal).
D2: De openbare ruimte stimuleert een sportieve en gezonde levensstijl	• Zorg ervoor dat 'een ommetje' wandelen een laagdrempelig onderdeel wordt van de dagelijkse beweegroutine door een routenetwerk van lusjes (groot en klein) te maken. • Voeg langs routes en op de grote verblijfsplekken elementen toe die sportief gebruik stimuleren. • Zet urban sports in als onderdeel van placemaking. • Zorg voor voorzieningen voor honden en goede verbindingen richting de dichtsbijzijnde uitlaatgebieden.
D3: we maken ruimte voor eetbaar groen	• Leg een goede basis door eetbaar groen (voor mens en dier) in te passen in de grotere groenstructuren. • Geef ruimte aan initiatieven van bewoners / ondernemers voor vormen van stadslandbouw. • Geef dit thema prioriteit bij de uitwerking van het Hanzekwartier (zie ook deel III).

Een buitenruimte voor iedereen

Mensen met een beperking, vrouwen en mensen met een laag inkomen en/of laag opleidingsniveau spelen en bewegen (veel) minder. Hoe kan de buitenruimte zo ingericht worden dat zij aantrekkelijker wordt voor deze doelgroepen?

Spelen voor iedereen

De gemeente Zwolle zet al enige tijd in op het toegankelijk maken van haar speelplekken voor kinderen met een beperking. In de Spoorzone zetten we dit beleid voort.

Sporten in de buitenruimte als alternatief voor de sportclub

Uit onderzoek blijkt dat jeugd uit gezinnen met een laag gezinsinkomen minder sporten en bewegen: gemiddeld sporten zij 2,6 uur minder per week dan kinderen met een hoog gezinsinkomen. Het faciliteren van urban sports kan een geschikt middel zijn om sportparticipatie onder jongeren te verhogen. Door toegankelijke voorzieningen als skateparken, calisthenicsfaciliteiten en urban playgrounds te bouwen ‘voor sport moeilijk te bereiken jeugd’ in beweging te brengen en te houden. Hiermee worden jongeren bedoeld die zich niet (meer) willen of kunnen binden aan een vereniging en achterblijven in sportdeelnamecijfers.

Sporten en spelen voor meiden

Voor jongeren is de openbare ruimte vooral een sociale ontmoetingsplaats. Ze willen elkaar zien, gezien worden en elkaar ontmoeten. Sport- en speelmogelijkheden in het zicht van huizen of plekken waar veel mensen komen zijn daarom favoriet. Uit studies blijkt dat het aantal meisjes van 9-13 jaar in openbare parken significant kleiner is in vergelijking met jongens. Ook meiden (14 - 18 jaar) zijn minder aanwezig in bijvoorbeeld parken dan jongens van dezelfde leeftijd. De reden voor de terughoudendheid van meisjes in de toe-eigening van openbare ruimte ligt in een complex samenspel van ruimtelijk en sociale factoren.

Er is een flink verschil in de manier waarop meiden en jongens gebruik maken van de buitenruimte Zo speelt voor meiden het gevoel controle te hebben over de sociale interacties een belangrijke rol. Zij worden bijvoorbeeld minder actief wanneer er meer jongens aanwezig zijn. Tegelijkertijd neemt het sportgedrag van meiden sterk af tijdens hun tienerjaren.

Het probleem manifesteert zich met name wanneer er een gebrek aan ruimte om te spelen en te bewegen is en er daardoor een sterk verdringingsmechanisme optreedt tussen de verschillende gebruikersgroepen. In een zich verdichtende stad kan dit onbedoeld zorgen voor de afwezigheid van meisjes en meiden in de openbare parken en speel- en sportplekken. Dit heeft belangrijke implicaties voor hoe actief meisjes zijn en (daardoor) voor hun gezondheid op latere leeftijd. Ook bepaalt het hoe ze zichzelf zien als mensen die (niet) thuishoren in de openbare ruimte. Het is daarom extra belangrijk dat we de buitenruimte zo inrichten dat deze aantrekkelijk blijft voor meiden om te gebruiken.

De eerste stap is om een plek te creëren waar meiden zich sociaal veilig voelen en die aansluit bij hun wensen en behoeften. Stap twee is om op verschillende plekken ook aanbod te organiseren voor deze doelgroep. Uit een onderzoek naar een Krajicek Playground in Ede blijkt dat meiden, wanneer er specifiek activiteitenaanbod voor hen wordt georganiseerd, in de dagen daarna ook meer gebruik maken van de speelplek. Ook op Urban Dance Grounds worden activiteiten als danslessen georganiseerd om meiden bij de plek te betrekken.

INTERMEZZO

In verschillende Europese landen is onderzocht op welke manieren parken en pleinen veel aantrekkelijker gemaakt kunnen worden voor meisjes, zonder hoge kosten. De interventies omvatten:

- betere verlichting;
- bredere ingangen naar speelplaatsen;
- kleinere, onderverdeelde sportterreinen, of het toevoegen van een tweede meer open plek;
- zithoeken die in groepen in plaats van lijnen zijn opgesteld;
- cirkelvormige paden rond de omtrek van het park;
- meer schommels;
- goede kwaliteit toiletten.







Bronnen: kennisbanksportenbewegen.nl: Case Studies - Make Space for Girls; planung.rtf (wien.gv.at)
Parks - ways to implement gender mainstreaming (wien.gv.at);
https://urbact.eu/knowledge-hub/gender-equal-cities/public-spaces-foster-gender

8. Ontmoeting

De openbare ruimte is bij uitstek de plek om je medemens te ontmoeten, georganiseerd of spontaan, bekend of onbekend. Mensen trekken mensen aan, we zijn immers sociale wezens. Een goede openbare ruimte zorgt er daarom voor dat mensen ervoor kiezen er te verblijven en er activiteiten te willen ondernemen. De deense architect Jan Gehl maakte decennia lang studie van hoe de openbare ruimte het leven op straat zo goed mogelijk kan bedienen. De beste plekken voor mensen zijn veilig, gezond, duurzaam en levendig, zegt hij. Hij stelde op basis van zijn onderzoek een checklist op met twaalf criteria voor goede openbare ruimten. In de Spoorzone hanteren we zijn gedachtegoed bij het ontwerp en de inrichting van de buitenruimte.

8.1 Veiligheid, comfort en plezier

Om te komen tot een buitenruimte die uitnodigt tot ontmoeting en interactie moet er aan de volgende criteria worden voldaan:

- **Zorg voor veiligheid:** zonder basale bescherming tegen auto's, lawaai, regen en wind, zullen mensen over het algemeen vermijden tijd in een ruimte door te brengen.
- **Zorg voor comfort:** zonder elementen die het lopen, het gebruik van een rolstoel, staan, zitten, zien en praten comfortabel maken, nodigt een plek mensen niet uit om te blijven.
- **Zorg voor plezier:** aantrekkelijke openbare ruimtes bieden meestal positieve esthetische en zintuigelijke ervaringen, profiteren van het lokale klimaat en bieden elementen op menselijke schaal, zodat mensen zich niet verloren voelen in hun omgeving.

Deze criteria zijn op de volgende pagina gebundeld in een matrix met doelstellingen. Een aantal elementen die voor de Spoorzone bovengemiddeld van belang zijn worden extra toegelicht.

8.2 Herbergzaamheid: de menselijke maat

De Spoorzone moet een levendig nieuw stukje stad worden, waar mensen zich thuis voelen. Door de menselijke maat als uitgangspunt te nemen voor de opzet van de gebouwen en de openbare ruimten, maken we plekken waar mensen zich veilig voelen, die comfortabel zijn en waar iets te beleven valt. Dat vraagt op alle schaalniveaus bijzondere aandacht maar het begint al bij het stedenbouwkundig ontwerp. Daar wordt de uitgangssituatie bepaald. Gaat het daar fout dan los je dat zelden meer op in de uitwerking van de openbare ruimte.

8.3 Sociale veiligheid, voor iedereen!

Het gevoel van sociale veiligheid verschilt per individu, gebaseerd op leeftijd, gender, culturele achtergrond, de mate waarin je mobiel bent en seksuele oriëntatie. Beduidend meer vrouwen voelen zich bijvoorbeeld weleens onveilig dan mannen (42% tegen 24%). Dit geldt voor alle leeftijdsgroepen. Onder jongere vrouwen jaar zijn deze percentages het hoogst.

Het gevoel van sociale (on)veiligheid beïnvloedt de keuze voor bepaalde routes. Als mensen zich veiliger voelen in de openbare ruimte, zijn ze meer geneigd gebruik te maken van OV of te gaan lopen. Mensen voelen zich het veiligst in openbare ruimten met veel activiteiten en veel mensen in de buurt. Het is een opgave om te zorgen voor sociaal veilige routes in en naar de Spoorzone, met name van en naar de mobiliteitshubs en het station. Het betrekken van perspectieven van andere groepen (vrouwen, minderheden, minder-validen, kinderen en ouderen) is daarbij essentieel.



Herbergzame plekken met een menselijke maat, met zon, schaduw, een briesje of juist beschut. Variatie laat mensen kiezen waar ze zich op dat moment thuis voelen.

Bescherming

Bescherming tegen verkeer en ongevallen

- Bescherming voor voetgangers en fietsers
- Veilige oversteekplekken

Bescherming tegen schade door anderen

- Levendige openbare ruimte
- ‘ogen op straat’
- Diversiteit aan functies 24/7/365
- Goede verlichting op menselijke maat

Bescherming tegen onaangename zintuiglijke ervaringen

- Wind / tocht
- Regen / sneeuw
- Kou / hitte
- Vervuiling
- Stof, lawaai

Comfort

Opties om te lopen en fietsen

- Ruimte om te lopen
- Interessante gevels
- Geen obstakels
- Goede bestrating
- Toegankelijk voor iedereen

Opties om te staan en te blijven hangen

- Aantrekkelijke en functionele randen
- Plekken om te blijven
- Objecten om tegen aan te leunen of naast te staan
- Gevels met detaillering die uitnodigd om te blijven

Opties om te zitten

- Aangewezen plekken om te zitten
- Plezierige uitzichten, mensen bekijken
- Goede mix van publieke en horeca zitplekken
- Rust en wacht plekken

Opties om te zien

- Redelijke zichtafstand
- Ongehinderd zicht
- Interessant uitzicht
- Makkelijke oriëntatie
- Verlichting (als het donker is)

Opties om te praten en luisteren

- Laag geluidsniveau
- Openbare zitplekken die communiceren bevorderen

Opties om te spelen en bewegen

- Opties voor fysieke beweging, spelen en vermaak op straat
- Tijdelijke activiteiten (markt, festival, tentoonstelling, etc)
- Overdag en ‘s nachts
- In de zomer en winter

Plezier

Ontworpen op menselijke schaal

- Zijn de gebouwen en de openbare ruimte van een menselijke schaal in relatie tot zintuigen, bewegingen, grootte en gedrag.

Mogelijkheden om te genieten van de positieve aspecten van het klimaat.

- zon / schaduw
- warmte / koelte
- beschutting tegen wind

Ervaring van esthetische kwaliteiten en positieve zintuiglijke ervaringen.

- goed ontwerp en detaillering
- goede materialen
- uitzicht
- rijke zintuigelijke ervaringen: bomen, planten, water

Kwaliteitscriteria voor een geslaagde openbare ruimte volgens Jan Gehl





Het Zwolse Stationsplein: een plek die zeer goed scoort op de 12 urban quality criteria

8.4 Comfort, voor alle doelgroepen

De buitenruimte in de Spoorzone vormt de dagelijkse leefomgeving voor een breed palet aan doelgroepen. Juist daarom vragen we extra aandacht voor het realiseren van comfort voor die doelgroepen die vaak niet voldoen aan de standaard zoals mensen die minder mobiel zijn. Zorg bijvoorbeeld voor voldoende en comfortabele zitvoorzieningen langs routes zoals het Koggepark, Engelenpad waar mensen even kunnen uitrusten. Comfort en toegankelijkheid voor alle doelgroepen wordt ook expliciet meegewogen bij de keuze van verhardingsmaterialen.

8.5 Programmering van rust en reuring

Niet overal in de Spoorzone is het even druk. Dat is een kwaliteit maar alleen als er op de schaal van de gehele Spoorzone een duidelijke visie is op waar we een openbare ruimte met rust willen en waar reuring een absolute voorwaarde is om te komen tot een openbare ruimte die voldoet aan de hiervoor beschreven criteria.

Uitgangspunt is dat de programmering van rust en reuring in de openbare ruimte op een logische manier samenvalt met de programmering van de gebouwen die de ruimte vormen. Daarbij worden drie niveaus onderscheiden:

- **Druk en dynamisch:** De grootste dynamiek en reuring is gewenst in de plinten en openbare ruimte(s) langs het Engelenpad, het Stationscarré en het Lübeckplein en de ruimte voor de Wärtsilä-hal. Deze zones vormen concentratiepunten van stedelijk publiek programma waardoor er een levendig, hoogstedelijk gemengd milieu ontstaat met een grote interactie tussen gebouwen en openbare ruimte. Zowel overdag als ook in de avonduren.
- **Levendig:** De doorgaande structuren van het Koggepark en de Willemsvaart vormen belangrijke verbindingsroutes op het niveau van de Spoorzone maar ook als connectie tussen stadsdelen. De dynamiek en levendigheid is hier minder hoog. Ook in deze zones bevindt zich stedelijk publiek programma in gebouwplinten en de openbare ruimte, maar dit is meer pleksgewijs geclusterd. Naast drukte zijn er ook luwteplekken.
- **Ontspannen:** In de luwte van de doorgaande structuren liggen gebieden die (in gradaties) minder intensief zijn geprogrammeerd. Het gaat om gebieden die primair een betekenis hebben voor de directe bewoners en gebruikers. Alleen op strategische plekken wordt hier publiek programma ingepast. Volledig monofunctionele (woon- of werk-) gebieden worden echter ook hier voorkomen.





Het succes van de openbare ruimte van de Spoorzone ontstaat mede door de afwisseling tussen rust en reuring op zeer korte afstand van elkaar.

8.6 Prikkel de zintuigen

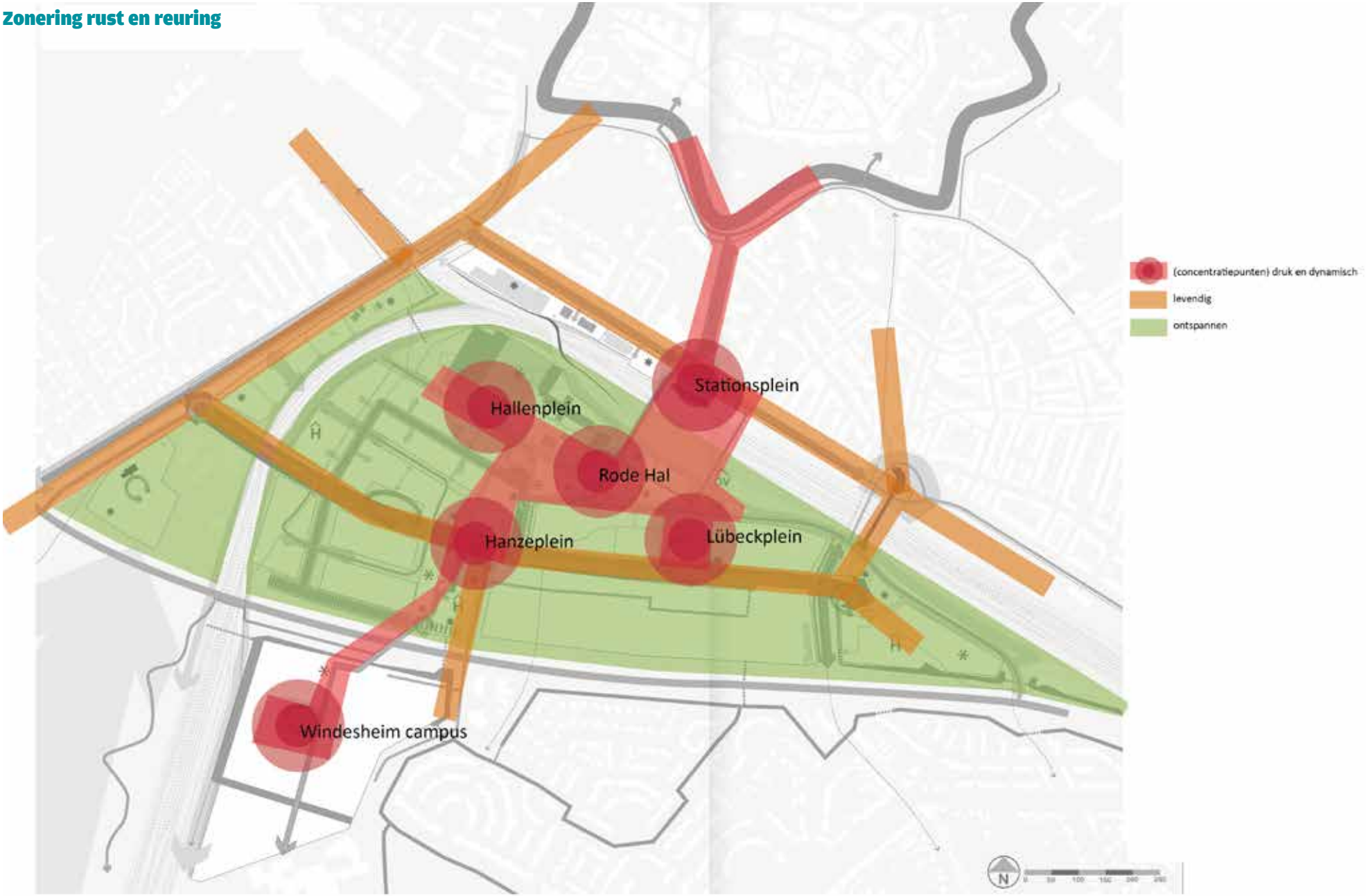
Het laatste kwaliteitscriterium van Jan Gehl (zie vorige pagina) richt zich expliciet op de zintuigelijke en esthetische ervaring van de openbare ruimte. Esthetiek is daarmee geen doel op zich maar een belangrijk middel om te komen tot een plezierige buitenruimte. Niet alleen langs de hoogstedelijke en dynamische plekken van bijvoorbeeld het Engelenpad maar tot in de haarvaten van de Spoorzone.

Veel zintuigelijke belevingen zijn gekoppeld aan specifieke momenten. We beleven de openbare ruimte immers anders in het licht of donker, in de zomer of de winter, als het zonnig is of regenachtig. Het is de kunst om ervoor te zorgen dat er op elk moment sprake is van een positieve ervaring. Dan kan door bijvoorbeeld na te denken over ‘bloeibogen’, een type beplantingsplan waarbij er bewust wordt aangestuurd om op elk moment van het jaar een (andere) belevingswaarde te realiseren.



Ontwerp de openbare ruimte zo dat alle zintuigen worden geprikkeld en esthetiek daar een rol in speelt. Dat kan gericht zijn op een afwisselende beleving over het jaar heen (‘bloei-bogen’) of juist op specifieke momenten zoals de korstondige massale bloei of herfstverkleuring van een speciale boomgroep.

Zonering rust en reuring



8.7 Participatie en placemaking

De toekomstige identiteit van de Spoorzone is niet in beton gegoten. Hij zal namelijk pas ontstaan op het moment dat het gebied in gebruik wordt genomen en letterlijk en figuurlijk wordt ingekleurd. Ontwerpers hebben daardoor op voorhand nooit de volledige scope op de behoefte van alle gebruikers. Dat hoeft ook niet, zolang ze zich ervan bewust zijn. Een goed participatieproces kan helpen om die ongeziene perspectieven wel in het ontwerpproces te krijgen. Het lastige is dat in de Spoorzone de nieuwe gebruikers er nog niet zijn; ze komen er pas wonen op het moment dat de ontwerpen voor de openbare ruimte al in grote lijnen gereed zijn. Het is daarom van belang om tijdens het ontwerpproces wel een vertegenwoordiging van de toekomstige bewoners te bevragen - het type mensen dat in de Spoorzone zal gaan wonen.

Daarnaast kan de openbare ruimte zo ontworpen worden dat er, binnen de kaders van het geheel, plekken overblijven voor nadere invulling door de gebruikers. Zo ligt het voor de hand om een skatepark te ontwerpen met de lokale skate community en een sportplek met de lokale bootcamp- en sportclubs.

De rol van placemaking

Het faciliteren van veranderlijkheid is ook een middel om experiment en creativiteit een permanente plek te geven in de openbare ruimte. Ook placemaking speelt daarin een belangrijke rol.

Placemaking inspireert mensen om openbare ruimtes samen opnieuw te verbeelden en uit te vinden als het hart van de gemeenschap. Placemaking versterkt de band tussen mensen en de plekken die ze delen. Het staat voor een vorm van samenwerken waarmee we de openbare ruimte kunnen vormgeven om zo de gedeelde (maatschappelijke) waarde ervan te maximaliseren.

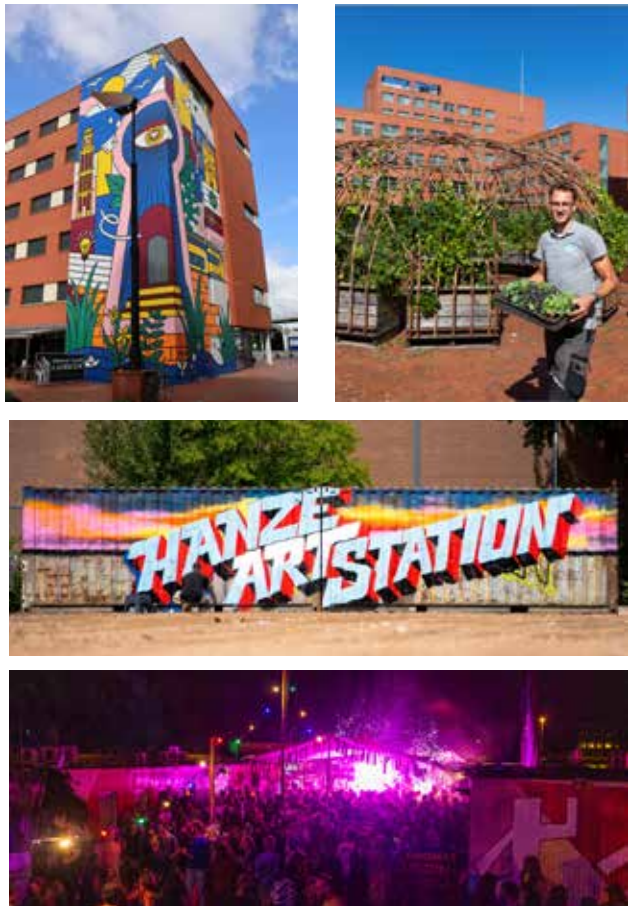
Placemaking is daarom meer dan alleen het promoten van een stedenbouwkundig ontwerp of het opstarten van een gebiedsontwikkeling. Het faciliteert creatieve gebruiksvormen, waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan de fysieke, culturele en sociale identiteiten die een plek definiëren en de voortdurende evolutie ervan ondersteunen.

De verschijningsvorm van placemaking kan zeer veelzijdig zijn. Een voorbeeld is het Wärtz-podium dat in deelgebied rond de Werkplaatsen en Lurelui specifiek voor placemaking wordt ingezet. Het kunnen ook plekken in de groenstructuur zijn waar ruimte is voor een tiny forest, voedselbos, het samenwerken met leerlingen van Zonecollege aan het onderhoud van de oevers van de Hanzesingel etc. Terugkerend principe is echter altijd dat het gebeurt in sterke samenwerking met de (toekomstige) lokale gemeenschappen die zich aan de Spoorzone willen binden. Wanneer we hier in de fase van planvorming al mee beginnen, zijn we aan het placemaken.

8.8 De rol van beeldende kunst

Kunst doet iets met de mens. Dat gegeven kun je benutten om openbare ruimte aangenamer te maken of meer karakter te geven. Het kan plekken markeren, identiteit geven en bijdragen aan de beleving van de ruimte. Daarbij is kunst in de openbare ruimte voor de meeste mensen toegankelijk, zichtbaar en vormt het zo een genereuze manier om mensen in contact te brengen met kunst.

In de Spoorzone zoeken we naar kunst die past bij het karakter van stedelijke hotspot, innovatiedistrict en de positie van het gebied als experimenteel ‘zusje’ van de binnenstad. We doen dat op die plekken waar dat het meest effectief is: langs het Engelenpad, rondom de Wärtsilä-hal (Hallenplein) en in het Koggepark.



Placemaking in de Spoorzone: mural Lübeckplein, straatboer Lübeckplein, Hanze Art Station en Kattegatfestival

(Water)kunst langs het Engelenpad

Juist langs het Engelenpad kan beeldende kunst een belangrijke toevoeging zijn om het pad te activeren en als verhaal inhoudelijk te ‘laden’. Daarom wordt ingezet op een ambitieuze reeks van spraakmakende kunstwerken langs het pad. Een relatie tussen beeldende kunst en water dat ook nog een gebruikswaarde heeft ligt daarbij voor de hand. Zo’n afbakening helpt ook om richting te geven aan de onderlinge samenhang langs het Engelenpad en tegelijkertijd voldoende ruimte te houden om uiterst locatie-specifieke kunstwerken te realiseren.

Sokkels als exporuimte en podium

In het Spoorpark, met name rondom de hallen, willen we plekken maken voor meer dynamische exposities van kunstwerken. Het idee is om hier een aantal sokkels te plaatsen voor wisselende tentoonstellingen en optredens in de openbare ruimte.
De Fundatie, ArtEZ en Cibap willen zorgdragen voor de invulling van een aantal ‘sokkels’ in de openbare ruimte in de buurt van hun toekomstige vestigingen. Hier kunnen wisselend objecten tentoongesteld kunnen worden of ‘on site’ kunstwerken gemaakt worden. De afmetingen en plaats hiervan zijn nog nader te bepalen. De sokkel moet ook een mooi object zijn als er geen kunstwerk op staat. Deze plekken zouden ook kunnen dienen als plek als podia voor buitenvoorstellingen van Artez of anderen. Ze moeten dan voorzien worden van de benodigde voorzieningen om dit mogelijk te maken.









Referentie voor een ambitieuze programmering van het Engelenpad met beeldende kunst: Vier uiteenlopende voorbeelden van het Friese fonteinenproject in het kader van de programmering van de Friese elf steden als Culturele Hoofdstad in 2018. Binnen een eenvoudig maar daardoor helder overkoepelend concept (een fontein) ontstond een reeks van hyper locatiespecifieke monumentale kunstwerken die zowel individueel als in samenhang een verhaal vertellen.

8.9 Aandacht voor het nachtbeeld

De openbare ruimte wordt ook in de avond- en nachtelijke uren gebruikt. Het nachtbeeld vormt daarom een integraal onderdeel van de ontwerpopgave van de openbare ruimte. Daarbij gaat het niet alleen om het realiseren van een functioneel gelijkmatig verlichtingsniveau maar ook om het inzetten van (kunst)licht om de sfeer en identiteit van de Spoorzone op een positieve manier te beïnvloeden.

Aandacht voor ecologie

Bij de uitwerking van verlichtingsplannen moet ook gekeken worden naar de invloed van licht op het ecologisch functioneren van de Spoorzone en dan met name de doorgaande structuren die (in potentie) van betekenis zijn als migratieroutes voor bijvoorbeeld vleermuizen. Denk daarbij aan de randen van het Spoorpark, de oeverzones en waterbegeleidende boomstructuren van het Koggepark, Hanzekwartier en de Willemsvaart. Binnen de reguliere eisen qua verlichtingsniveau willen we in die zones door middel van de keuze van armatuur, lichtkleur en de toepassing van reflectie-elementen in het armatuur ervoor zorgen dat lichtverstoring geminimaliseerd wordt.

Accentverlichting en lichtkunst

Een goed lichtplan draagt bij aan een herbergzame, comfortabele en plezierige buitenruimte. Op subtiele manier kan daarbij de beleving van (gesloten) plinten, toegangen naar binnenhoven, spooronderdoorgangen en bruggen positief worden beïnvloed. Zoek de plekken waar dit een aandachtspunt is en maak er iets bijzonders van.

Een stap verder dan accentverlichting is het realiseren van lichtkunst in de openbare ruimte dan wel gebouwen. We zijn op voorhand terughoudend in de hoeveelheid accenten die we daarmee willen realiseren. Naast licht koesteren we namelijk ook de duisternis en het contrast tussen dag- en nachtbeeld.

Om effectief te kunnen zijn kiezen we daarom op voorhand in welke zones we dergelijke elementen wel en niet passend vinden. Meer is namelijk zeker niet altijd beter. We dagen gebiedsontwikkelaars en gebruikers vervolgens uit om met voorstellen te komen hoe licht(kunst) een bijdrage kan leveren aan het accentueren van het innovatieve en creatieve karakter van de spoorzone op de volgende plekken:

- Langs het **Engelenpad** als middel om de ‘geest van het Engelenpad’ uit te dragen.
- Op de belangrijkste **pleinen** in de Spoorzone: het Lübeckplein, Hallenplein en Hanzeplein. Hier past meer spektakel of poëzie; een nachtbeeld dat past bij de stedelijke hotspot die de Spoorzone moet worden.
- Geintegreerd in de nieuwe **‘Zwolse prominenten’**: hoogbouwaccenten die bijzondere punten markeren zoals het station, de Wärtsilä-hal, de entree van de Hanzeallee en langs de rand van het Hanzekwartier. Hier streven we naar gebouwen die ook in het nachtbeeld van de stad een subtiele rol spelen. Het gaat daarbij nadrukkelijk niet om het uitlichten van gebouwen maar om het op een subtiele manier integreren van licht in de architectuur van het gebouw.







Subtiele lichtkeuzes in het nachtbeeld dragen bij aan een fijne omgeving.











Engelenpad: combinatie van water, licht en beeldende kunst door het gebied heen.



Licht(kunst) als identiteitsdrager voor het nachtbeeld van de grotere pleinen.

Thema E: ontmoeting

Doelen	Ontwerpuitgangspunten		
E1: een veilige, comfortabele en plezierige buitenruimte voor iedereen	• Hanteer de checklist van Jan Gehl als leidraad. • Zorg dat elke buitenruimte op elk van de twaalf criteria aantoonbaar een positieve bijdrage levert.	• Geef extra aandacht aan het aspect herbergzaamheid en zorg dat dit al op stedenbouwkundig niveau is geborgd.	• Wees extra alert op de verschillende eisen die verschillende soorten mensen stellen qua sociale veiligheid. Neem niet alleen de 'white adult reference man' als uitgangspunt maar ook andere genders, culturele achtergronden etc.
E2: afwisseling van rust en reuring	• Zorg voor een afwisseling tussen delen van de openbare ruimte die ontspannen en rustig zijn en delen die drukker en dynamischer zijn. Gebruik het schema van pagina 47 als basis.	• Concentreer publiek programma in gebouwen en openbare ruimte in de hoogdynamische zones.	• Zorg dat publiek programma in gebouwen altijd een directe relatie aangaat met de aangrenzende openbare ruimte. • Voorkom monofuntionele gebieden.
E3: een openbare ruimte die de zintuigen prikkelt	• Denk vanuit zintuigelijke belevingen. • Bouw wisselende ervaringen in die gekoppeld zijn aan het moment van de dag, de seizoenen, het weer etc. • Geef het nachtbeeld evenveel aandacht als het dagbeeld.	• Zet beeldende kunst in als middel om de identiteit van de Spoorzone te onderstrepen en extra gebruikswaarde te realiseren. • Pak extra uit langs het Engelenpad. Zorg dat alle principes van het pad goed naar voren komen.	• Betrek het nachtbeeld van gebouwen als onderdeel van de zintuigeljke beleving van de openbare ruimte in de avond en nacht (verlichting en inrichting interieurs op plintniveau.
E4: betrokkenheid van (toekomstige) gebruikers	• Geef placemaking een volwaardige plek in het ontwikkeltraject. • Betrek (vertegenwoordigers) van de toekomstige gebruikers bij het ontwerpproces.	• Bouw in het ontwerp ruimte in voor nadere invulling door gebruikers. • Omarm initiatieven vanuit gebruikers en partners om een rol te spelen in de (tijdelijke) programmering.	

Quartier des Spectacles

In Montréal wordt al 20 jaar gewerkt aan het Quartier des Spectacles; een gebied waarin culturele instellingen, bedrijven en overheid samen werken aan de programmering van de openbare ruimte. De openbare ruimte vormt het verlengstuk van de programma's in de gebouwen, maar wordt ook los geprogrammeerd. Om de creativiteit en het experiment in de openbare ruimte te stimuleren, worden er regelmatig prijsvragen georganiseerd. Het Quartier des Spectacles Partnership organiseert wedstrijden die lokale creativiteit en de opkomst van nieuwe artistieke praktijken in de openbare ruimte stimuleren, met name op het gebied van stedelijke installaties en digitale kunst. Hier ligt de visie aan ten grondslag dat de openbare ruimte gezien kan worden als territorium dat kan worden verkend door kunstenaars en het publiek. Er zijn de afgelopen jaren diverse 'calls for proposals' gedaan, met als doel de creatieve gemeenschap te betrekken bij de ontwikkeling van belangrijke, innovatieve en aansprekende projecten.

Zo is in de afgelopen jaren uitgevraagd:

- Voorstellen voor een participatieve installatie voor de openbare ruimte
- Voorstellen voor video=projecties op gevels van gebouwen
- Voorstellen voor het versterken verspreiden van straatkunst
- Voorstellen voor het maken van een groot publiek kunstwerk in Chinatown
- Voorstellen voor het maken van een interactief digitaal kunstwerk in de openbare ruimte
- Voorstellen in het kader van Luminothérapie: een auditieve, lichtgevende en participatieve installatie dat zowel overdag als 's nachts een gevoel van verwondering opwekt en actieve deelname van het publiek aanmoedigt, mensen aanmoedigt om te bewegen, elkaar te ontmoeten, te praten en een gedeelde ervaring op te doen in een feestelijke omgeving.

De organisatie heeft daarnaast als doelstelling jonge makers te ondersteunen bij het realiseren van hun (eerste) werken en organiseert daarom ook begeleiding bij de uitvoering van projecten. De oproepen hebben een getrapte selectie, waarbij enkele geselecteerden hun idee uitwerken en daarvoor ook betaald worden. Op deze manier draagt de programmering van de openbare ruimte bij aan het ontwikkelen van de creatieve gemeenschap in het gebied en de creatieve gemeenschap zorgt voor een dynamische en afwisselende openbare ruimte, die steeds een reden geeft om het gebied te bezoeken.







INTERMEZZO

9. Duurzaamheid en materiaalkeuze

Zwolle heeft grote ambities op het gebied van duurzaamheid en circulariteit. Voor de transformatie van een bestaand stedelijk gebied zoals de Spoorzone roept dat een aantal bijzondere vragen op. Hoe gaan we om met het (verhardings)materiaal dat er al aanwezig is? Past dat bij het kwaliteitsniveau dat we nastreven en hoe kunnen we daar op sturen.

9.1 Circulaire basisprincipes

Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt er met een circulaire blik gekeken naar de materialen in de openbare ruimte. Hiervoor hanteren we de volgende basisprincipes:

- **We weten wat we hebben.** Elk ontwerptraject begint met een gedegen inventarisatie van de materialen die er al zijn (type, omvang, verwachte levensduur, herbruikbaarheid).
- **We verminderen de hoeveelheid verharding.** Door te ontwerpen met minder materialen wordt de materiaalvraag verminderd en is er dus minder grondstof nodig.
- **We hergebruiken materialen zoveel mogelijk**, bij voorkeur binnen het gebied waar de materialen vrijkomen en pas in tweede instantie als grondstof voor nieuwe toepassingen (zie ook paragraaf 9.3).
- **We gebruiken nieuwe materialen met een lange levensduur, goede mogelijkheden voor hergebruik en een lage milieuimpact.** Bij de keus voor nieuwe verhardings materialen worden de aspecten levensduur, mogelijkheden voor hergebruik en milieuimpact expliciet meegewogen.
- **We verminderen de hoeveelheid 'virgin' minerale materialen.** We passen bij voorkeur biobased of hergebruikte alternatieven toe met minimale minerale (toeslag)materialen.
- **We staan open voor innovatieve oplossingen** voor verhardingsmaterialen of straatmeubilair met een lage milieu-impact. Als de bestaande materialen niet meer voldoen, kunnen nieuwe (innovatieve) materialen geïntroduceerd worden.
- **In het uiterste geval zetten we in op recyclen.** Het materiaal (de grondstof) wordt getransformeerd naar een andere functie of element.

Zie voor het beleidskader qua circulariteit:
Ciruclaire toekomstvisie van Zwolle (maart 2024).

Zie voor het 'nieuwe normaal' dat wordt gehanteerd:
www.hetnieuwenormaal.nl van Cirkelstad

9.2 Hergebruik van verhardingsmaterialen

Het toepassen van de circulaire basisprincipes leidt in de Spoorzone op sommige plekken tot een spanningsveld met de ambities zoals zijn vastgelegd in het Ontwikkelkader. De materialen die er nu liggen, met name asfalt en betonnen stoeptegels, passen namelijk niet (overal) bij het gewenste karakter van een centrumstedelijk verblijfsgebied. Tegelijkertijd zijn de meeste materialen nog niet zo oud en in goede staat. Er bestaat hier dus een spanningsveld tussen enerzijds het ontbreken van de noodzaak om vanuit de levensduur van de materialen iets te veranderen en anderzijds de noodzaak om met een nieuwe inrichting te communiceren dat het gebied een andere functie krijgt.

Om richting te geven aan dat dilemma zetten we in op de volgende koers:

- In het Stationscarré en de aansluitende openbare ruimtes langs de Hanzelaan en het Lübeckplein heeft de transformatie naar een nieuw beeld prioriteit. De bestaande verhardingsmaterialen zijn daar in hoofdlijnen niet passend bij en worden vervangen.
- In het Spoorpark en de aansluitende ontwikkelgebieden Lurelui, Werkplaatsen en in het Koggepark vormt hergebruik van de aanwezige materialen het uitgangspunt. Ter aanvulling kunnen materialen elders uit de Spoorzone worden geoogst, mits deze passend zijn bij de identiteit van het Spoorpark en het Koggepark. Beide gebieden zijn nadrukkelijk niet bedoeld als 'vergaarbak' voor materialen die we elders kwijt moeten.
- In de overige deelgebieden wordt binnen het project de afweging gemaakt in hoeverre hergebruik van materialen passend is. Dit heeft de voorkeur maar alleen als deze een positieve en logische bijdrage leveren aan de beoogde identiteit.
- Materiaal dat niet hergebruikt kan worden krijgt bij voorkeur een tweede leven binnen het Spoorpark of het Koggepark.
- Voor aanvullende (nieuwe) materialen worden de circulaire basisprincipes uit paragraaf 9.1 gehanteerd.
- Bij het indienen van inrichtingsplannen ter toetsing door de gemeente wordt in een toelichting expliciet gemaakt op welke manier invulling wordt gegeven aan bovenstaande doelstellingen en welke afwegingen daarbij gemaakt zijn.





Twee uitersten als polen van de identiteit van de openbare ruimte binnen de Spoorzone. Boven het ambachtelijke gedetailleerde ingetogen beeld van het Stationsplein waar met klassieke materialen is gewerkt. Onder een referentiebeeld voor het Spoorpark waar met hergebruikte industriële materialen wordt gebouwd aan een landschap waar het niet altijd even netjes en aangeharkt is.

9.3 Duurzaamheid en 'de Zwolse standaard'

Naast duurzaamheid bepaalt ook het gewenste comfort van de routes voor de fietser en voetganger de keuze voor het materiaal, met name op hoofdroutes. Het kan dus zijn dat voor de hoofdfietsroutes wordt gekozen voor beton in plaats van klinkers, omdat dit veel comfortabeler fietst. Zwolle wil als wereldfietsstad excellente routes bieden voor fietsers.

Zie voor de 'Zwolse standaard' toegankelijkheid: www.zwolle.nl/visie-toegankelijkestad

9.4 Kwaliteit- en investeringsniveau

De Spoorzone wordt onderdeel van een breder centrumgebied. Conform de omgevingsvisie wordt daarbij een 'aantrekkelijke buitenruimte en hoge ruimtelijke kwaliteit' nagestreefd ('niveau A'). Dit betekent dat gebruik wordt gemaakt van hoogwaardige materialen en dat bijzondere inrichtingselementen gebruikt kunnen worden (maatwerk) op plekken die dat nodig hebben, zoals de pleinen langs het Engelenpad.

Het beheerniveau en de daarvoor benodigde investeringen dienen afgestemd te zijn op dat hoge(re) inrichtingsniveau. Binnen de huidige Nota Beheer Kapitaalgoederen (2023-2026) wordt al ingezet op een hoger reinigingsniveau van de directe Stationsomgeving (hoogfrequenter onderhoud qua vegen, maaien, zwerfvuil verwijderen etc). Parallel aan de verdere doorontwikkeling van de Spoorzone zal het beheersgebied conform niveau A zich verder uitbreiden. De manier waarop wordt vastgelegd in de volgende Nota('s) Beheer Kapitaalgoederen.

9.5 Materialenpalet verhardingen

In de spoorzone streven we naar een gedifferentieerd palet aan verhardingsmaterialen. Op voorhand worden daarbij in deze visie alleen de hoofdlijnen vastgelegd zodat de visie ook tijdsbestendig is en kan meebewegen met innovaties en keuzes die de komende jaren in de uitwerkingen gemaakt worden.. De feitelijke keuzes en de afweging met betrekking tot hergebruik van bestaande materialen zullen daarom tijdens de ontwerpuitwerkingen per deelgebied in overleg met ontwikkelpartners worden gemaakt.

De volgende hoofdlijn vormt het vertrekpunt:

- Gebakken klinkers vormen het basismateriaal voor de inrichting van het Stations carré, Hanzehoven en de uitlopers richting waterbalkon Koggepark (het Lübeckplein) en waterplein (Hanzeplein).
- Kleinformaat betonstenen en tegels worden alleen (additioneel) toegepast in de voetgangersgebieden van de deelgebieden Spoorpark, Willemskwartier en Hanze-Oost.
- Groen doorlatende 'open' verhardingen worden toegepast op plekken die minder intensief belopen worden, extensief gebruikte parkeerplaatsen of incidenteel nodig zijn voor zwaar verkeer.
- Stelconplaten en andere grootformaat tegels worden alleen toegepast in het Spoorpark (incl. aanliggende ontwikkelgebieden).
- Natuursteen wordt terughoudend toegepast binnen het Stations carré en de uitloper richting waterbalkon Koggepark (het Lübeckplein).
- Halfverharding: wordt spaarzaam toegepast voor wandelpaden en andere niet intensief gebruikte routes in de luwere delen van het Spoorpark en het Koggepark.

- Hout: wordt spaarzaam toegepast in de vorm van vlonder(paden) en kleinschalige verblijfsplekken in de nabijheid van water zoals de oeverzone rondom het Hanzekwartier, in het Koggepark en de Willemsvaart.
- Asfalt wordt alleen toegepast in de rijbanen van autowegen (50km) en fietsstraten.
- Beton is het voorkeursmateriaal voor vrijliggende fietspaden.

9.6 Materialenpalet verlichting

De sociale veiligheid van de Spoorzone is gebaat bij een goed en gelijkmatig verlichtingsniveau. In principe wordt bij deze functionele verlichting gekozen uit de lijn standaardarmaturen die de gemeente Zwolle stadsbreed toepast. Bij de armatuurkeuze wegen duurzaamheidsaspecten als energieverbruik (zo laag mogelijk) en faunavriendelijkheid (zo min mogelijk effect op natuurlijk nachtritme) mee. Er wordt onderscheid gemaakt in:

- IJsselallee: huidige verlichtingsarmaturen handhaven
- Auto-ontsluitingen het gebied in: indien lichttechnisch mogelijk afwaarderen naar lagere masten met uithouders om het karakter van de Spoorzone als verblijfsgebied te benadrukken.
- Fietsroutes en fietsstraten door het gebied: paaltop armaturen.
- Woon-, werk- en verblijfsgebieden: paaltop armaturen of gevelarmaturen.
- Nieuwe Veerallee: versterken relatie binnenstad en singelzone versterken door qua verlichting aan te sluiten op keuzes die daar worden gemaakt.
- Stationsplein (zuid), Lübeckplein, Hanzeplein en Hallenplein: indien gewenst is een afwijkend armatuur en een andere hoogte mogelijk. Per plein kan het type armatuur verschillen.

9.7 Inpassing functionele voorzieningen

Voor een goed functionerende Spoorzone zullen diverse voorzieningen in de openbare ruimte moeten worden ingepast. Omdat het om ingrijpende ruimteclaims kan gaan krijgen deze elementen al in het Voorlopig Ontwerp van de openbare ruimte een plek. De technische eisen die aan deze voorzieningen worden gesteld zijn vastgelegd in het eisen-document van het SNOER. In dit deel worden daarom alleen die doelstellingen benoemd die te maken hebben met het effect van dergelijke voorzieningen op het functioneren van de openbare ruimte voor mens, plant en dier en de beeldkwaliteit.

Straatmeubilair

Straatmeubilair bestaat uit een brede categorie functionele voorzieningen zoals zitbanken, afvalbakken, paaltjes et cetera. Algemeen uitgangspunt is dat deze spaarzaam worden toegepast met uitzondering van zitgelegenheid. Een buitenruimte die voor iedereen toegankelijk is voorziet namelijk in voldoende zitmogelijkheden en rustmomenten voor minder mobiele gebruikers.

Het type straatmeubilair in de Spoorzone sluit in de basis aan op het standaard palet aan producten, materialen en kleurstellingen dat Zwolle elders gebruikt. Langs het Engelenpad, op het Hallenplein, Hanzeplein, Lübeckplein is ruimte voor afwijkend meubilair al is dit zeker geen doel op zich.

Nutsvoorzieningen & trafo's

In de Spoorzone zijn meerdere nieuwe nutsvoorzieningen zoals WKO-doubletten, MS-stations en trafo's nodig. Algemeen uitgangspunt is dat deze nutsvoorzieningen geen negatieve impact mogen hebben op de duurzame ontwikkeling van bestaande en nieuw te realiseren boomstructuren.

Uitgangspunt voor het inpassen van de trafo's is daarom dat zij inpandig worden opgenomen in de nieuwbouw. Bij bestaande bebouwing en alleen als dat niet inpandig kan, zullen de trafo's onderdeel moeten worden van de openbare ruimte. Trafo's, MS-stations en WKO-doubletten worden nooit in of direct grenzend aan wortelpakketten van bestaande bomen geplaatst om dit 'groen kapitaal' te beschermen tegen schade tijdens de aanleg of latere verleggingen van kabels en leidingen.

De vormgeving van dergelijke voorzieningen die los in de openbare ruimte staan moet passen bij het innovatiedistrict. Wij zien ze daarom als canvas voor streetart. Door het toepassen van kunst dragen zij bij aan het experimentele, creatieve en ruige karakter van het gebied. Deze street-art kan een dynamische toevoeging zijn in het gebied, waarbij periodiek nieuwe kunstwerken worden aangebracht op de objecten.

Indien plaatsing in groenblauwe structuren onvermijdelijk is, moeten de bouwwerken bijdragen aan de doelstellingen om de biodiversiteit te bevorderen. Bijvoorbeeld door de wanden te laten begroeien en natuurinclusieve maatregelen op te nemen in de bouwwerken.

Afvalcontainers en milieueilanden

In de Spoorzone wordt gewoond en gewerkt in een hoge dichtheid. Bij gelijkblijvende capaciteit van de vuilcontainers, betekent dit óf een hoge frequentie van het legen (meerdere keren per week) óf het verhogen van het aantal ondergrondse afvalcontainers. Het eerste voert het aantal ongewenste verkeersbewegingen op. Het tweede zet de groene inrichting van de openbare ruimte onder druk. Er wordt daarom in 2024 in een pilot in Weezenlanden Noord onderzocht of er gewerkt kan worden met perscontainers waardoor het aantal containers en de verkeersbe-

wegingen voor legen beperkt kan blijven. De uitkomsten daarvan worden meegewogen in de uiteindelijke keuze voor de Spoorzone. Net als nutsvoorzieningen worden ook containers niet in grotere groen-blauwe structuren geplaatst of in wortelpakketten van boomstructuren.

STOMP-voorzieningen en MIVA-parkeerplaatsen

STOMP-voorzieningen worden zoveel mogelijk geconcentreerd in de HUB's. Fietsvoorzieningen voor bewoners (bv. per appartementencomplex) en vanuit het project georganiseerde collectieve voorzieningen qua mobiliteit (deelauto's, scooters, fietsen) worden inpandig ingepast.

Desondanks zullen er waarschijnlijk op meerdere plekken in de Spoorzone laad- en losplekken en parkeerplaatsen voor minder validen (MIVA) moeten worden ingepast. Ook deze elementen krijgen al in het VO voor de openbare ruimte een plek zodat de inpassing kan worden beoordeeld als onderdeel van het totaalontwerp. Ook bij deze voorzieningen geldt dat ze niet in groen-blauwe structuren worden in gepast en geen negatieve impact mogen hebben op bestaande en nieuw te realiseren groenelementen.

Geluidwerende voorzieningen

Indien geluidswerende voorzieningen moeten worden opgenomen om het geluid vanuit het spoor of vanaf de IJsselallee te weren, moeten die passen bij de omgeving waar ze ingepast moeten worden. In het Spoorpark wordt een geluidsscherm/muur geïntegreerd in het groen. De geluidswerende voorziening moet een vanzelfsprekend onderdeel worden van het Spoorpark waarbij de met groen begroeide muur een verticale doorzetting is van het Spoorpark. In deze muur zijn voorzieningen opgenomen voor insecten en vogels.

Openbare toiletvoorzieningen

Een uitnodigende hoogstedelijke openbare ruimte zoals die van de Spoorzone voorziet in goed toegankelijke en schone toiletvoorzieningen. Deze voorzieningen worden net als andere collectieve mobiliteitsvoorzieningen geïntegreerd in gebouwen en niet los in de openbare ruimte geplaatst.

9.8 Inpassing erfafscheidingen

Op enkele plekken in de Spoorzone zullen private of collectieve buitenruimten (tuinen, balkons, terrassen) gerealiseerd worden die grenzen aan de openbare ruimte. Hierdoor ontstaat een natuurlijke behoefte aan privacy en afscheiding die het noodzakelijk maakt dat er al vooraf nagedacht wordt over de manier hoe hierin voorzien kan worden om allerlei ongewenste en vaak rommelige oplossingen later te voorkomen.

Uitgangspunt is dat in dergelijke situaties de overgang prive en openbaar in samenhang met de architectuur van het gebouw wordt ontworpen en als onderdeel van de bouw wordt opgeleverd (niet door bewoners zelf). Hoge erfafscheidingen (boven ooghoogte) worden in alle gevallen vermeden. Die behoefte aan afscherming ontstaat als er onvoldoende afstand is om de privacy te garanderen. De eerste stap in het ontwerp is dus een goed stedenbouwkundig ontwerp waarbij openbare ruimte, gebouw en private buitenruimte zo in samenhang zijn ontworpen dat die privacy gegarandeerd is en volstaan kan worden met lagere erfafscheidingen (onder ooghoogte).

De tweede stap in het ontwerpproces is vervolgens om de erfafscheidingen te ontwerpen als onderdeel van de architectuur. Er wordt daarbij gebruik gemaakt van duurzame materialen zoals steen en staal, of in combinatie om een vorm van transparantie te behouden. Begroeiing is optioneel maar er is in ieder geval geen sprake van oplossingen die bij oplevering nog niet de gewenste privacy bieden (gaasschermen die nog volledig moeten dichtgroeien) of afhankelijk zijn van het beheer van de bewoners (b.v. klimopschermen die wel of niet worden gesnoeid). Bij lage erfafscheidingen tot 1 meter hoog kan een haag worden toegepast mits deze voldoende robuust is (minimaal 1,5 meter breed, 4 rijen rijen).

Erfafscheidingen staan in alle gevallen op eigen grond en worden niet door de gemeente beheerd. Als er sprake is van individuele eigenaren worden er collectieve privaatrechtelijke afspraken gemaakt over de instandhouding en bij voorkeur ook het collectief organiseren van onderhoud.





Erfafscheidingen komen maar beperkt voor in de Spoorzone. Waar dat toch het geval is worden ze als onderdeel van de architectuur ontworpen en al vooraf gerealiseerd.

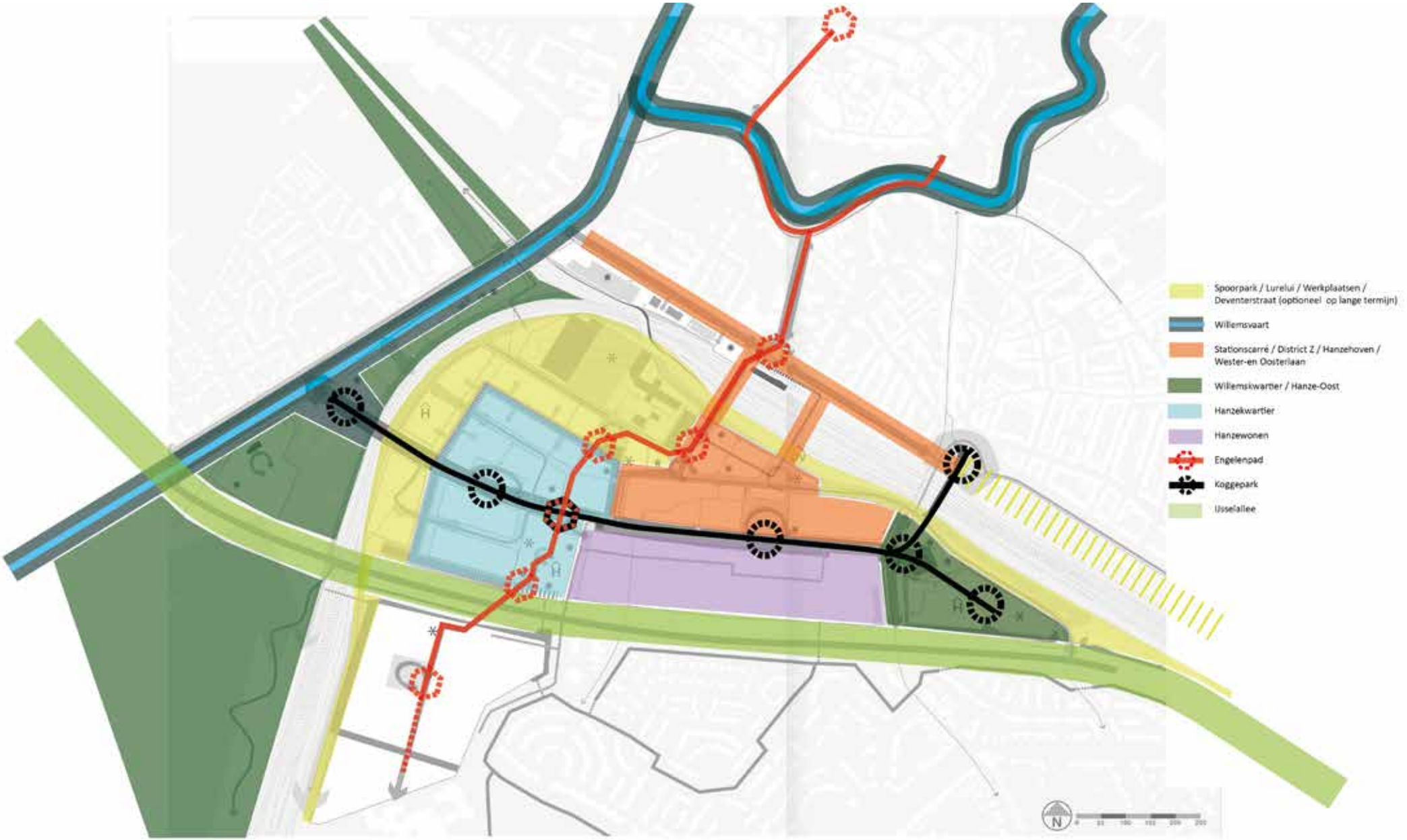
Thema F: duurzaamheid en materiaalkeuze

Doelen

F1: bevorderen circulair materiaalgebruik	• Begin elk project met een inventarisatie van de materialen die er zijn. Beschouw dit als startkapitaal. • Minimaliseer de hoeveelheid verharding. • Hanteer bij de materialisatie de circulaire basisprincipe.	• Hergebruik materialen waar dat kan. Dat kan ook in creatieve andere vormen dan de oorspronkelijke toepassing. • Ga uit van de 'Zwolse standaard' qua comfortniveau en materiaalgebruik.	• Zet in het Spoorpark, Lurelui, Werkplaatsen en Koggepark maximaal in op hergebruik als beeldrager van de identiteit. • Ga uit van de toepassing van materialen zoals is benoemd op pagina 55-56.
F2: een hoogwaardig centrumstedelijk verblijfsgebied	• De totale spoorzone wordt ontworpen en ingericht op basis van kwaliteitsniveau A.	• In het Stationscarré en de aansluitende openbare ruimtes prevaleert de beoogde kwaliteitslag qua materialen boven de ambities om materialen circulair her te gebruiken.	• Bijzondere plekken krijgen een onderscheidende inrichting ten opzichte van de basis.
F3: minimaliseren impact van functionele voorzieningen	• Functionele voorzieningen als trafo's, straatmeubilair, afvalcontainer etc. krijgen al in het VO een plek. • Inpassing van collectieve mobiliteitsvoorzieningen en trafo's vindt inpandig plaats. • Functionele voorzieningen leveren geen beperkingen op in de aanleg of het beheer van bomen. • Straatmeubilair wordt m.u.v. banken beperkt toegepast.	• Straatmeubilair wordt gekozen uit de standaard van de gemeente Zwolle. • Uitzonderingen qua meubialir kunnen in overleg worden toegepast in de directe stationsomgeving, op de drie pleinen en langs het Engelenpad. • Hoge erfafscheidingen (boven ooghoogte) worden vermeden door in stedenbouwkundig ontwerp voldoende afstand tussen buitenruimte/woning en paden etc. te garanderen.	• Erfafscheidingen worden ontworpen als onderdeel van de architectuur en gemaakt van duurzame materialen. • Erfafscheidingen worden als onderdeel van het bouwproject gerealiseerd. Duurzame instandhouding en beheer zijn vooraf gegarandeerd.

III: SFEREN

In de Spoorzone is het landschap voelbaar, net als het industrieel DNA en het eigenwijze karakter als innovatiedistrict en stedelijke hotspot . In deel I (Visie) is dat vertaalt in negen sferen. In dit deel worden die sferen uitgebreider beschreven en gevisualiseerd ter inspiratie voor de ontwerpers. We willen duidelijk maken waar we naar op zoek zijn en waar volgens ons de grootste ontwerpuitdagingen liggen. Samen met het toetsingskader van deel I en II en de eisenset uit het SNOER liggen daarmee alle ingrediënten op tafel om een prachtig plan te maken. Aan de slag!


Spoorpark / Lurelui / Werkplaatsen / Deventerstraat (optioneel op lange termijn)
Willemsvaart
Stationscarré / District Z / Hanzehoven / Wester-en Oosterlaan
Willemskwartier / Hanze-Oost
Hanzekwartier
Hanzewonen
Engelenpad
Koggepark
IJsselallee





10. Spoorpark, Lurelui, Werkplaatsen De ideale mix van industrieel erfgoed en urban rewilding

Connectie met het landschap

Het Spoorpark brengt het landschap vanuit de IJsselvallei de stad in tot aan het groenste station van Nederland. Het vormt een robuuste ecologische structuur die de Spoorzone verknoopt met de groen-blauwe scheg vanuit de uiterwaarden en de groenzone langs het spoor en de IJsselvallei richting het zuidoosten.

Identiteit

Het Spoorpark is de metafoor voor een sfeer die alle deelgebieden langs het spoor bepaald. Robuust, stoer, groen en dynamisch. Die sfeer wordt gedragen door de combinatie van het industriële DNA en het concept van 'urban rewilding': een buitenruimte waar natuurlijke processen weer de ruimte krijgen. De ruimtelijke identiteit van het Spoorpark ligt daarom niet op voorhand vast maar wordt juist gekenmerkt door verandering en dynamiek.

De ruggegraat van het Spoorpark bestaat uit de extensieve groene parkzone die direct langs het spoor wordt gerealiseerd. Om van ruimtelijke en ecologische betekenis te kunnen zijn is deze zone waar dat kan minimaal 20 meter breed en vrij van barrières in de vorm van gebouwen. Van daaruit loopt het park door tussen de woonblokken van Lurelui tot aan de Hanzesingel, omspoelt het de hallen en het Hallenplein om aan te komen op het opgetilde park boven de zuidelijke stationsentree. Daar verbindt het Spoorpark zich met de groene 'Zwolse Prominent' die aan het stationsplein staat. Van daaruit krijgt het spoorpark zijn vervolg in het profiel van de Hanzelaan die aan één en soms twee zijden bomen heeft en uiteindelijk de verbinding legt met de IJsselallee.

Ontwerpthema's en opgaves

Zonering rust en reuring

Het Spoorpark kent een zonering qua gebruiksintensiteit. Direct bij het spoor is het gebruik minimaal om zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor een robuust groenbeeld en de gewenste natuurlijke processen van het urban rewilding concept. Dieper de aansluitende ontwikkelgebieden in wordt het gebruik intensiever en diverser. Concentratiepunten daarbij zijn het Hallenplein voor de Wartsilla-hal en het Stationsplein. Met de programmering van de openbare ruimte qua routes en voorzieningen wordt hier rekening mee gehouden.

Waterinfiltratie en vervuiling

In het Spoorpark wordt water geïnfiltreerd en geborgen. Een helofytenfilter is nodig om te voorkomen dat verontreiniging in de bodem in het waterwingebied van Vitens terecht komt. Er komt een verbinding tussen de Willemsvaart en de Hanzesingel via het Spoorpark. Waar mogelijk wordt deze zichtbaar gemaakt (open water) en gebruikt als spelaanleiding en extra ecologische gradiënt.

Biodiversiteit en natuur staat centraal

Door aanplant van een mix van klimaatbestendige, liefst inheems bomen, natuurlijke hagen en struweel krijgt de biodiversiteit en de gewenste urban-rewilding in het spoorgebied een kickstart. Daarbij wordt geanticipeerd op de doelsoorten die hier kansrijk zijn (zie deel II).

Een beheer-, communicatie- en monitoringsprotocol voor Urban Rewilding

Urban rewilding is in de Spoorzone niet hetzelfde als de natuur simpelweg haar gang laten gaan. Om spontane processen daadwerkelijk van ecologische en ruimtelijke betekenis te laten zijn in de hoogstedelijke context van de Spoorzone is allereerst voldoende maat nodig. Groen wordt daarom bij voorkeur geconcentreerd in grote vakken met ruimte voor meerdere vegetatietypes (zoom-mantelvegetaties) van 20 meter of meer.

Die ruimte is niet overal voorhanden waardoor er in ontwerp goed nagedacht zal moeten worden in hoe de ambities uit het NVU waargemaakt kunnen worden. Daarnaast is het essentieel dat het concept niet alleen in het ontwerp maar ook in het beheer is verankerd. Het ontwerp van de buitenruimte wordt daarom gecombineerd met een beheerprotocol waarin concreet is vastgelegd hoe het gebied beheerd gaat worden en op welke punten de ontwikkeling van het groen wel of niet bijgestuurd wordt. Dit beheerprotocol bevat daarnaast afspraken over de ecologische monitoring van de ontwikkeling zodat er op vakkundige wijze bijgestuurd kan worden als dat nodig is.

Het protocol wordt in overleg met gebiedspartners en specialisten vooraf opgesteld voor de totale Spoorzone als onderdeel van het SNOER als aanvullend toetsingskader voor de ontwerpuitwerkingen van de openbare ruimte van het Spoorpark.

Onderdeel van het protocol dient ook een pro-actieve communicatie te zijn richting toekomstige gebruikers en bewoners. Ook zij dienen meegenomen te worden in de achtergronden en doelstellingen die worden nagestreefd zodat alle partijen eenzelfde verwachtingspatroon hebben van de soort openbare ruimte die wordt ingericht en beheerd.













Industrieel DNA

Opzet en materialisatie van de openbare ruimte is geïnspireerd op het industrieel DNA van de Spoorzone. Afhankelijk van de plek kan dat een ruiger of meer gecultiveerd beeld aannemen.

Geen park maar landschap

Het Spoorpark is een landschap waarin diverse (grote) gebouwen staan. Om die rol te kunnen spelen is maat nodig; voldoende ruimte voor water, groen, bomen maar ook paden en pleinen.

Urban Rewilding

Een dragend concept voor aanleg en beheer van het Spoorpark is de ambitie om natuurlijke processen weer de ruimte te geven in de stad. Daarmee ligt het eindbeeld van de openbare ruimte niet overal vast en krijgt de natuur letterlijk de ruimte.

Spoorpark, Lurelui, Werkplaatsen

De ideale mix van industrieel erfgoed en urban rewilding








Programmering

De programmering van het Spoorpark is extensief en geïnspireerd op het industrieel DNA van het gebied.





11. Willemsvaart

historisch lint tussen singel en sluis

Connectie met het landschap

De Willemsvaart verbond 200 jaar lang Zwolle met de IJssel. Herstel van deze verbinding tussen sluis en singel en een open verbinding met de IJssel is een belangrijke ambitie voor de Zwolle. Het versterkt het Zwolse watersysteem, de verbinding met 'buiten' en vergroot de verblijfskwaliteit voor bewoners van de aanliggende gebieden.

Identiteit

Binnen de relatief jonge stedenbouwkundige context van de Spoorzone vormt de Willemsvaart een historische structuurdrager van formaat. Daarom is het passend juist hier die historische identiteit als drager voor de stedenbouwkundige opzet en inrichting van de openbare ruimte te hanteren. Qua materiaalgebruik voor verhardingen en verlichting wordt aangesloten op het ontwikkelprogramma De Singel van Zwolle om zo maximale continuïteit langs de Vaart te realiseren.

Ontwerpthema's en opgaves

De Willemsvaart als ecologische en ruimtelijke drager

De drager van het historische lint is de Willemsvaart zelf. Waar mogelijk krijgt deze binnen de spoorzone overal dezelfde breedte. De begrenzing met lage kademuren blijft behouden maar wordt zo ingericht dat er kansen ontstaan voor de ontwikkeling van een extra ecologische gradiënt voor muurvegetatie, insecten, vlinders en (korst)mossen. De oostzijde (het voormalige schootsveld) wordt daarbij deels verlaagd uitgevoerd waardoor er ruimte ontstaat voor een gradiëntrijke oever als leefgebied voor vissen, amfibieën, insecten en watervogels.

Een robuuste klimaatadaptieve bomenstructuur

De bomen langs de vaart vormen het foerageergebied voor vleermuizen en zijn in potentie een ecologische verbinding van formaat tussen de groenzones van de singel en het Spoolderbos/IJsselvallei. Bovendien geven de bomen koelte en dragen ze sterk bij aan het karakter van de Willemsvaart. Om de kwetsbaarheid van deze belangrijke groenstructuur voor boomziektes en klimaatverandering te verkleinen wordt ingezet op een grotere menging van soorten op die plekken waar nieuwe rijen worden toegevoegd. Daarbij vormt het huidige assortiment langs de Willemsvaart en Willemskade het vertrekpunt (Plataan, Linde, Amerikaanse eik).

Een reeks van bijzondere plekken tussen singel en sluis

Langs de Willemsvaart bevinden zich allerlei historische aanleidingen die inspiratie kunnen bieden voor het op een eigentijdse manier versterken van de historische identiteit van dit deel van de Spoorzone. Het gaat bijvoorbeeld om de bruggen, de locatie van de voormalige Luurderschans en Joodse begraafplaats maar ook om jonger erfgoed zoals het kantoorgebouw van Schrale Beton uit 1957 dat door Gerrit Rietveld is ontworpen. Dit zijn logische plekken om kleinschalige verblijfsplekken in de openbare ruimte aan te koppelen en zo te bouwen aan een afwisselend kralensnoer van bijzondere plekken tussen singel en sluis.

Bewegen en ontmoeten

De Willemsvaart vormt een route vanuit de stad richting IJssel, maar ook een verbinding met het (toekomstige) Singelpark om het stadshart en met Park Eekhout. Bovendien wordt door het afwaarderen van de Nieuwe Veerallee en de ontwikkeling van het Willemskwartier de vaart en de aansluitende openbare ruimte het verblijfsgebied voor een groot aantal nieuwe bewoners. Net als in het Spoorpark wordt ook deze nieuwe verblijfsruimte zo ingericht dat het beweging en sportief gebruik van de openbare ruimte stimuleert. De oeverzone en de bruggen zijn daarnaast de logische locaties voor ontmoeting. Dit wordt gestimuleerd door juist hier kleinschalige verblijfsplekken te realiseren gekoppeld aan de doorgaande wandel- en fietsroutes.

Aansluiting op het Willemskwartier

De nieuwbouw van het noordelijk deel van het Willemskwartier vormt een doorlopende bebouwingswand en bakent daarmee het continue profiel van de Willemsvaart op een heldere manier af. De inrichting van de openbare ruimte aan de voorzijde sluit aan op het kleinschalige, meer klassieke en gedetailleerde beeld van de Willemsvaart en kent een eenduidig lineair profiel met als centrale elementen de parkachtige oeverzone, de fietsstraat en een overgangszone naar de gebouwen met ruimte voor groen en voetgangers. De achterzijde van de bebouwingswand maakt onderdeel uit van het 'stadsbos' (zie hst. 18) en kent een lossere, parkachtige inrichting en een extensieve programmering met enkele verbindende wandel/fiets-routes.

Verknoping met het Koggepark / de Koggetunnel

Het centrale 'publieke hart' binnen het Willemskwartier vormt de plek waar Willemsvaart en Koggepark zich verknopen. Ruimtelijk wordt de openbare ruimte van dit deel ontworpen als verbreding van de Willemsvaartzone. Het vormt daarmee de tegenhanger van het groene hart van Hanze-Oost. Belangrijkste ontwerpopgave daarbij is om de verkeersroutes op een zo natuurlijk mogelijke manier te integreren in een hellingenlandschap. De oude Luurderschans vormt daarbij een passende inspiratiebron voor een eigentijdse vertaling.

Zie voor de ontwikkeling van de Singelzone waar de Willemsvaart mee verknoopt is de 'startnotitie visie singel van Zwolle, gemeente Zwolle, 2024.









Willemsvaart

Een lommerrijk kanaal met groene oevers en een volwassen boomstructuur van verschillende boomsoorten. Rond bruggen en bijzondere panden wordt de connectie met het water versterkt door inpassing van kleinschalige verblijfsplekken.



Luurderschans

Reliëfrijk ‘schansenpark’ als inspiratiebron voor het landschappelijk inpassen van de nieuwe toegang naar de Koggetunnel.



Openbaar (‘trek’)pad

De oevers van de Willemsvaart zijn bereikbaar en hebben een groen karakter. Het typische ‘plintje’ met kadewanden blijft behouden.













Schrale beton

Bijzondere verblijfsplek gekoppeld aan het modernistische kantoor van Rietveld. Het vormt samen met de bruggen een kralensnoer van kleinschalige bijzondere plekken langs de vaart.

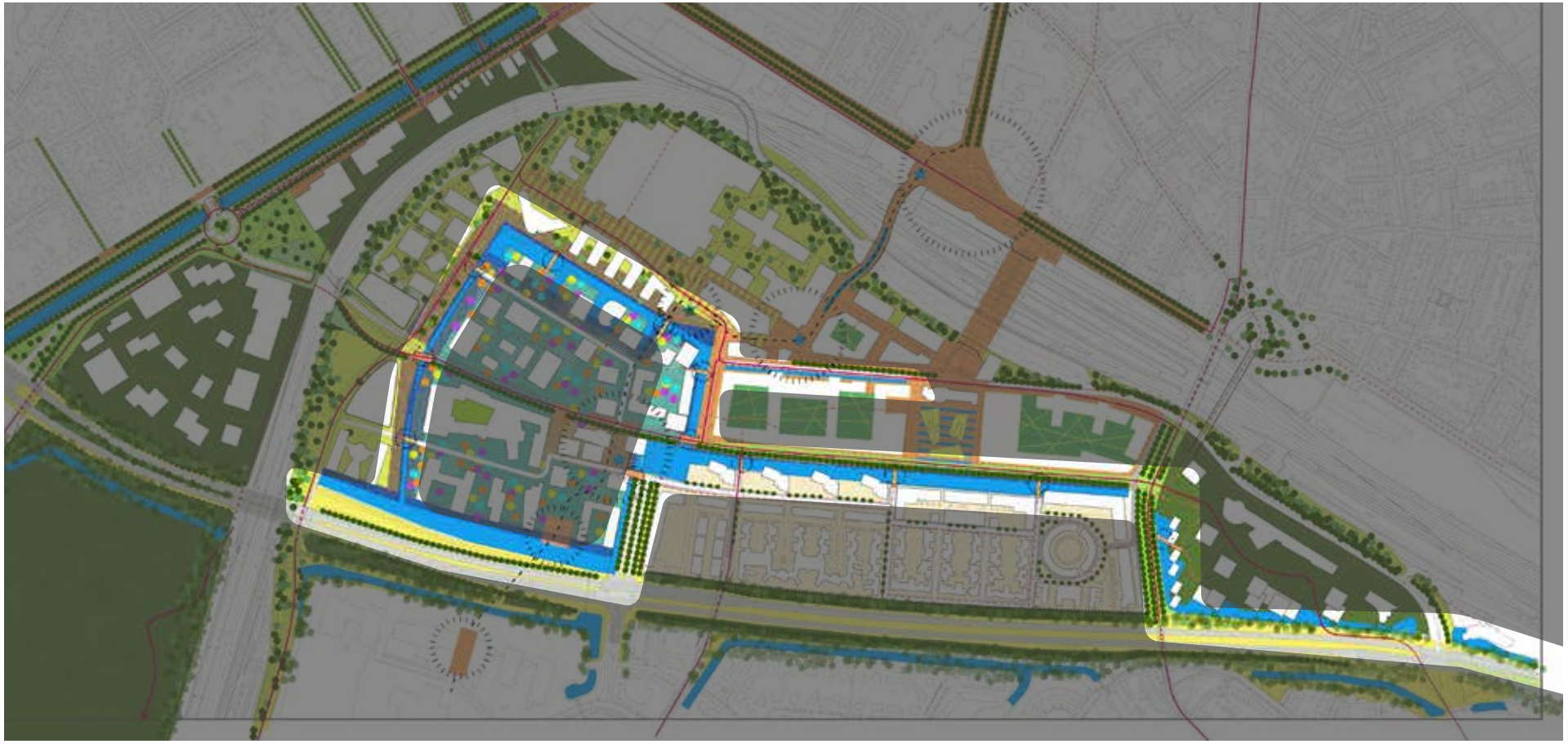
Bruggen

Bruggen vormen beelddragers in de vaart. Geinspireerd op de bestaande bruggen en de sluis wordt ingezet op monumentale, fraai gedetailleerde gemetselde bruggen met een klassieke uitstraling.

Kadewand en plint

Het harde plintje met deksloof langs de Vaart vormt een cruciaal ontwerpdetail. Bij vernieuwing van de kadewand kan een ecologische gradiënt worden toegevoegd door muurbegroeiing te stimuleren.





12. Hanzesingels

Zachte oevers met af en toe een hard randje

Connectie met het landschap

De Hanzesingels verankeren het watersysteem van de Spoorzone met dat van Zwolle Zuid, Assendorp en in de toekomst de Willemsvaart. Door nieuwe verbindingen neemt de doorstroming, waterkwaliteit, bergingscapaciteit en ecologische en ruimtelijke betekenis verder toe. Met het water en de oevers brengen we het waterrijke IJssellandschap letterlijk tot in het hart van de Spoorzone.

Identiteit

De Hanzesingel loopt om het Hanzekwartier heen en tussen de deelgebieden Hanzehoven en Hanzewonen richting Hanze-Oost. Het harde en ontoegankelijke beeld van water tussen muren wordt verzacht door waar mogelijk groene en toegankelijke oeverzones te introduceren. Afhankelijk van de plek krijgt dit een andere verschijningsvorm. Er ontstaat zo een contrast- en gradientrijke zone; zacht met af en toe een hard randje.

Ontwerpthema's en opgaves

Doorstroming vergroten

De waterkwaliteit en daarmee de potenties van de Hanzesingel voor plant, dier en mens is gebaat bij extra doorstroming. De belangrijkste opgave is dan ook het realiseren van extra verbindingen richting de Willemsvaart, Hanze-Oost en, indien mogelijk, ook in het circuit van de Hanzesingels rondom het Hanzekwartier zelf. Nieuwe verbindingen krijgen een open karakter en worden alleen ter plekke van kruisingen met spoor of wegen ondergronds gebracht.

Van harde kades naar zachte oevers

De oevers van de Hanzesingel worden minstens aan één zijde natuurvriendelijk ingericht met een volledig spectrum gradiënten van open water tot maaiveld. De focus ligt daarbij op de buitenzijde van het Hanzekwartier, de noordzijde van Hanzesingel langs het Koggepark en de binnenzijde van Hanze-Oost. Op plekken waar (hoge) kades aanwezig zijn wordt gewerkt met vooroevers of drijvende elementen die het beeld op de harde oevers verzachten en schuil- en nestelgelegenheid bieden voor watervogels, vissen en insecten.

Het water bereikbaar en beleefbaar maken

Het water langs de Hanzesingels is overal bereikbaar en beleefbaar. Oeverzones worden gecombineerd met doorgaande (vlonder)paden met kleinschalige verblijfsplekken.

Op twee plekken wordt extra uitgepakt. Gekoppeld aan het Lübeckplein wordt in het Koggepark een 'waterbalkon' gerealiseerd; een getrapte overgang naar het water met een combinatie van veel groen en verblijfsplekken. Op de kruising van de Hanzesingel met het Engelenpad wordt vervolgens het Hanzeplein gerealiseerd; een uitvergrote versie van het waterbalkon in het Koggepark met meer programma en een stedelijker uitstraling.

Aan de buitenzijde van het Hanzekwartier loopt langs de groene oever een struinpad dat via bruggetjes verbonden is met het Hanzekwartier. Hier kun je 'een blokje om' tijdens de lunch of in je vrije tijd.

Behoud van bomen

Langs de Oostzeelaan zorgen de bestaande bomen voor een verkoelend effect langs de groene oever. Aan de overzijde bieden bestaande bomen aan de westelijke oever van Hanzekwartier een goede aanleiding om een koele plek aan het water te maken. Om die kwaliteit te bewaren is behoud van de groeiplaats van de bomen letterlijk van levensbelang. Voorkom daarom vergravingen, ophogingen binnen de kroonprojectie en houdt hier bij de profilering van de oeverzone rekening mee.

Bruggen als beelddragers: een familie van Bailey-bruggen

Verbindingen over het water worden bij voorkeur uitgevoerd als brug zodat het water(beeld) en de oeverzones maximaal doorlopen. De bruggen vormen bijzondere knooppunten in het weefsel van voetgangers- en fietsroutes en daarmee herkenningspunten in de Spoorzone. Bovendien liggen ze vaak middenin lange rechte waterassen waardoor ze niet alleen haaks, maar ook overlangs beleefd worden. De bruggen lenen zich daarom bij uitstek als beelddragers en vragen in de uitwerking bijzondere aandacht.

Geïnspireerd op de al aanwezige Bailey-brug (De voetspoorbrug) wordt ingezet op het ontwerp van de bruggen als familie van nieuwe Baileybruggen. Elke brug mag daarbij een individuele uitstraling hebben qua architectuur en kleurstelling maar verwijst in zijn opbouw (vakwerk en sterk horizontaal) en materiaal (staal) naar het historische voorbeeld.













Zachte buitenranden

Singels kennen aan minstens een zijde flauwe natuurvriendelijke oevers met een compleet pallet aan gradiënen tussen open water en sturweel. Oevers zijn bereikbaar en beleefbaar voor mens en dier.

Harde binnenranden

Combinaties van natuurvriendelijke oevers met (bestaande of getransformeerde) keerwanden en trappen zorgen voor nieuwe biotopen en een ruimtelijk contrast tussen de binnen- en buitenoevers rondom het Hanzekwartier.

Drijvende (voor)oevers

Op plekken waar geen ruimte is voor flauwe oevers worden drijvende elementen toegepast die het zicht op de harde kadewanden verzachten

Hanzesingels

Zachte oevers met af en toe een hard randje









Spelen met water

Water en oevers zijn bereikbaar en vormen in de verder relatief droge Spoorzone bijzondere spelaanleidingen.

Bruggen

Een familie van eigentijdse ‘Baillybruggen’ over de Hanzesingels vormen bijzondere accenten in de vaak lange rechte watergangen.




Willemsvaart/
Schansspark
Spoorpark
Hanzekwartier
Waterplein
Koggelaan
Waterbalkon
Koggelaan
Spoorbrug knoop
Hanze-oost dakpark

13. Koggepark Kralensnoer van sferen

Connectie met het landschap

Het Koggepark verbindt de Willemsvaart met Assendorp, via de beide bruggenhoofden van de monumentale spoorbrug. De doorgaande fietsroute heeft daarmee betekenis op stadsniveau maar ruimtelijk is het Koggepark vooral van betekenis binnen de Spoorzone zelf en pas indirect (via de Willemsvaart en Spoorpark) als ecologische verbinding met het landschap.

Identiteit

Het Koggepark kan het beste getypeerd worden als een kralensnoer. Het snoer bestaat daarbij uit de continue fiets- en wandelstructuur en een begeleidende (bestaande) boomstructuur. De kralen bestaan uit de deelgebieden waar het snoer door heen gaat en de bijzondere plekken die het park kent.

Ontwerpthema's en opgaves

Samenhang versus verschillen

Het Koggepark biedt bewoners en gebruikers van de Spoorzone rust en groene beleving. Het beeld kleurt mee met de omgeving maar is overal groen van opzet. Op twee plekken kent het park een meer pleinachtige inrichting; ter hoogte van het Lübeckplein wordt een 'waterbalkon' gerealiseerd aan de Hanzesingel en op de kruising met het Engelenpad een 'waterplein' (Het Hanzeplein).

Gezien het diffuse karakter van het park is juist de continuïteit van de doorgaande fietsroute van groot belang om het park daadwerkelijk als structuur te ervaren. De fietsroute is daarom zoveel mogelijk autovrij of uitgevoerd als fietsstraat. Bovendien wordt hij zo min mogelijk gekruist door autoverkeer en/of de bevoorradingsroute door de Spoorzone. Dergelijke kruisingen worden altijd haaks uitgevoerd waarbij de fietsroute van het Koggepark verkeerskundig en ruimtelijk voorrang krijgt.

In het lineaire deel van het Koggepark (tussen de Koggetunnel en de Spoorbrug) wordt de fietsroute aan de zuidkant begeleid met een enkele bomenrij van (bestaande) lindebomen en een lossere boomstructuur van gemengde samenstelling aan de andere zijde.

Op de beide uiteinden van het Koggepark (in het Willemskwartier en de Hanze-Oost) verbreedt het park zich en versmelt het met de omgeving. Ook hier worden lindes langs de route aangeplant als beelddrager maar kan er gekozen worden voor een losser plantverband in groepen als dat beter past in het parkachtige beeld.

Een deel van de Lindes die ten noorden van de Koggelaan in het Hanzekwartier staan kunnen worden verplant naar de volledig nieuw in te richten delen van het Koggepark in het Willemskwartier en Hanze-oost. Daarmee krijgen ook deze delen al vanaf het begin een even volwassen uitstraling wat helpt in het realiseren van het Koggepark als continue structuur door de hele Spoorzone. Deze bomen zijn door hun standplaats in het trottoir van de Koggeplaan vermoedelijk nog goed verplantbaar. Bovendien wordt daarmee in het Hanzekwartier een losser plantverband gerealiseerd dat beter aansluit op het beoogde parkachtige beeld dat daar wordt nagestreefd.

Bewegen en ontmoeten

Het Koggepark is een ontspannen groene ruimte, die optimaal is ingericht voor de fietser en voetganger. Een continue wandeling door een groenblauw netwerk is mogelijk. In het park zijn beweegaanleidingen (trappen, muurtjes e.d.) die (ook) gebruikt kunnen worden om te sporten. Het water is bereikbaar en langs de oever zijn mogelijkheden om te zitten.

Cruciale knopen: Koggetunnel en spoorbrug

Voor het goed functioneren en de ruimtelijke continuïteit van het Koggepark is de landschappelijke en verkeerskundige inpassing van de spoortunnel in het westen en de spoorbrug in het oosten cruciaal. In beide gevallen loopt het park zo maximaal mogelijk door en wordt er gewerkt met glooiende groene hellingen in combinatie met hellingbanen en trappen in het groen.

Verzachten van de oevers

Het verzachten van de stenige oevers langs het Koggepark is een aparte ontwerpopgave. Er kan daarbij gedacht worden aan drijvende vooroevers of het (deels) aanpassen van kademuren zodat ze geschikt worden voor muurvegetatie. Bij voorkeur wordt dit in samenhang ontworpen met de aansluitende oeverdelen rondom het Hanzekwartier zodat er een maximale ecologische en ruimtelijke samenhang wordt bereikt.

Zie voor een verdere duiding van de doelstelling en ontwerp opgave van het Koggepark: 'Visie Koggepark: in zes stappen naar een nieuwe groenstructuur in de Spoorzone', gem. Zwolle, 2022.









Verzachten van de oevers

Voorzie de harde kades van vooroevers, cassetes met ruimte voor muurbeplanting of een bloemrijke oeverrand om het harde beeld te verzachten.



Een groene wandel- en fietsroute

Laat de doorgaande fietsroute opgaan in een landschap van vaste planten en grassen waardoor het parkbeeld de drager is van het beeld en niet het verkeer.



Twee waterpleinen

Publiek programma en de stap naar het water wordt op twee plekken geconcentreerd; het wat bescheidener ‘waterbalkon’ op de kop van het Lübeckplein en het grootse ‘waterplein’ op de kop van het Hanzekwartier

Koggepark Kralensnoer van sferen









Parkachtige inpassing knoop met de Spoorbrug

De overgang van maaiveld naar de verhoogde spoorbrug vindt plaats in het Koggepark waarbij het park op een natuurlijke manier mee omhoog loopt.



Een familie van bruggen

De bruggen in het Koggepark maken onderdeel uit van het beeldverhaal van de Hanzesingels. Een reeks autonome bruggen, geinspireerd op het stalen vakwerkbeeld van de historische Baileybrug die al aanwezig is.



Een aantrekkelijke verbinding onder het spoor door

Maak een royale, overzichtelijke en goed gedetailleerde tunnel onder het spoor door. Zorg dat het groene beeld van het Koggepark tot aan de tunnel doorloopt en dat de groene wereld aan de andere kant al zichtbaar is. Ook verticaal groen op gebouwen en tunnelwanden kan daar bij helpen





14. Engelenpad **Verbeeldt, verbindt, stroomt en klatert, verzacht, interacteert, wordt herkend en nodigt uit**

Connectie met het landschap

Het Engelenpad verbindt de binnenstad met de Spoorzone en het IJssellandschap; noord-zuid. Daarnaast is het pad bedoeld om de mentale afstand van de Windesheim campus en de (binnen)stad te verkleinen door de stedelijkheid vanuit de stationsomgeving door te zetten over de IJsselallee tot aan de campus.

Het Engelenpad is nadrukkelijk niet alleen een route. Het is een zone waarin zich allerlei bijzondere belevingen aandienen. Dat kan direct naast de feitelijke route zijn maar ook in de buurt ervan. Het Engelenpad is daarmee een route die zich vertakt, bijvoorbeeld naar het Hallenplein en de Wärtsilä-hal.

Identiteit

De ruimtelijke identiteit van het Engelenpad wordt bepaald door de combinatie van de acht principes die zijn vastgelegd in de visie voor het pad. Daarbij is bewust niet gekozen voor een vooraf duidelijk vastgelegde overkoepelend beeldmerk of een autonoom herkenbare route. Dat maakt de identiteit op voorhand lastig grijpbaar. De sturing richt zich daarom eerder op de programmering van de route, het via placemaking aanjagen van de stapsgewijze ontwikkeling van het Engelenpad en niet zozeer op het exacte ruimtelijke beeld.

Ontwerpthema's en opgaves

Kiezen: concentratie van bijzonder programma

Niet overal kan het even druk zijn. In de Spoorzone gaan we zuinig om met het 'verstrooien' van bijzonder publiek programma in gebouwen en de openbare ruimte (denk aan horeca, culturele publieksfuncties, beeldende kunst etc.). Omdat het succes van het Engelenpad valt of staat bij een levendige en bijzonder ingerichte openbare ruimte willen we bijzonder programma juist hier concentreren. Bij voorkeur verspreid langs de gehele route maar in ieder geval op de volgende bijzondere plekken:

- Aankomstplein Passerelle: ontvangstruimte (welkom in de Spoorzone), kunst, cultuur, ruig en vernieuwend, water op het plein.
- Rode halplein: plein op de kop van de Rode hal, verblijf, ontmoeting, relatie met horeca in de Rode Hal, groen plein met inpassing gele gashuisje, water op het plein.
- Oever Hanzesingel/ Strandje: zonnige verblijfsplek aan het water, stadsstrandje, buitenruimte onderwijsinstelling, relaxed, spelen en sporten, ontmoeting.
- Hanzeplein: plein aan het water als hart van de Spoorzone, kruising Koggepark en Engelenpad, reuring, ontmoeten, koele plek in het hart van de spoorzone.
- Bruggenhoofd Spoorzone: sporten, bewegen, ontmoeten op een plein op hoogte, publiek avondprogramma in aangrenzende gebouwen. Visitekaartje van de Spoorzone aan de IJsselallee. Interactie met water Hanzesingel.
- Bruggenhoofd Windesheim: Hoogteverschillen als ontwerpaanleiding. Interactie en visitekaartje van de campus aan de overzijde IJsselallee.

Stromen en klateren: water als terugkerend ontwerpelement

Water is een centraal en soms theatraal element in de inrichting en het verhaal van het Engelenpad. De manier waarop dit op elke plek vorm krijgt wordt op voorhand niet vastgelegd. Wel dat er gereageerd wordt op de verschillende aanleidingen die zich langs de route voortdoen. Water krijgt in ieder geval een prominente rol in het ontwerp van de aanlanding van de Passerelle en het aansluitende Rode halplein, het Hanzeplein en het bruggenhoofd vanuit de spoorzone aan de Hanzeallee.

Ruimte voor bijzondere bomen

In de Spoorzone wordt consequent toegewerkt naar een gevarieerder, inheems beplantingsassortiment waardoor het gebied wint aan ecologische betekenis en samenhang. Voor de zone direct langs het Engelenpad wordt echter ruimte geboden om hier (deels) van af te wijken zodat de route of specifieke plekken ook in het beplantingsbeeld verbijzonderd kunnen worden. Wel wordt ook hier gestreefd naar een maximale biodiversiteit door bij voorkeur bomen toe te passen die als waard- en drachtboom kunnen functioneren.

Verlichting en beeldende kunst

Meer dan elders in de Spoorzone vormt verlichting en beeldende kunst een essentieel onderdeel van de ontwerpopgave om de 'geest van het Engelenpad' te vangen. Dat kan in de vorm van autonome objecten die permanent of tijdelijk aan de route worden toegevoegd maar ook geïntegreerd in de architectuur en het interieur van de aangrenzende gebouwen.

Zie voor een verdere duiding van de doelstelling en ontwerp opgave van het Engelenpad: 'Het Engelenpad: levensader van nieuwe stedelijkheid', gem. Zwolle, zomer 2023









Stromen en klateren

Creëer levendigheid, interactie, verrassing met water in al zijn vormen en vertel zo het verhaal van het Engelenpad.



Wisselende beleving

Zorg ervoor dat het Engelenpad meekleurt op het ritme van dag en nacht en de seizoenen en zo steeds op een andere manier verrast.



Concentratiepunt van bijzonder programma

De plekken waar het Engelenpad zich verknoopt met de omgeving zijn de plekken waar we bijzonder (cultureel) programma concenteren. Dat kan in permanente vorm zijn maar ook in de vorm van tijdelijke installaties.

Engelenpad

Verbeeldt, verbindt, stroomt en klatert, verzacht, interacteert, wordt herkend en nodigt uit









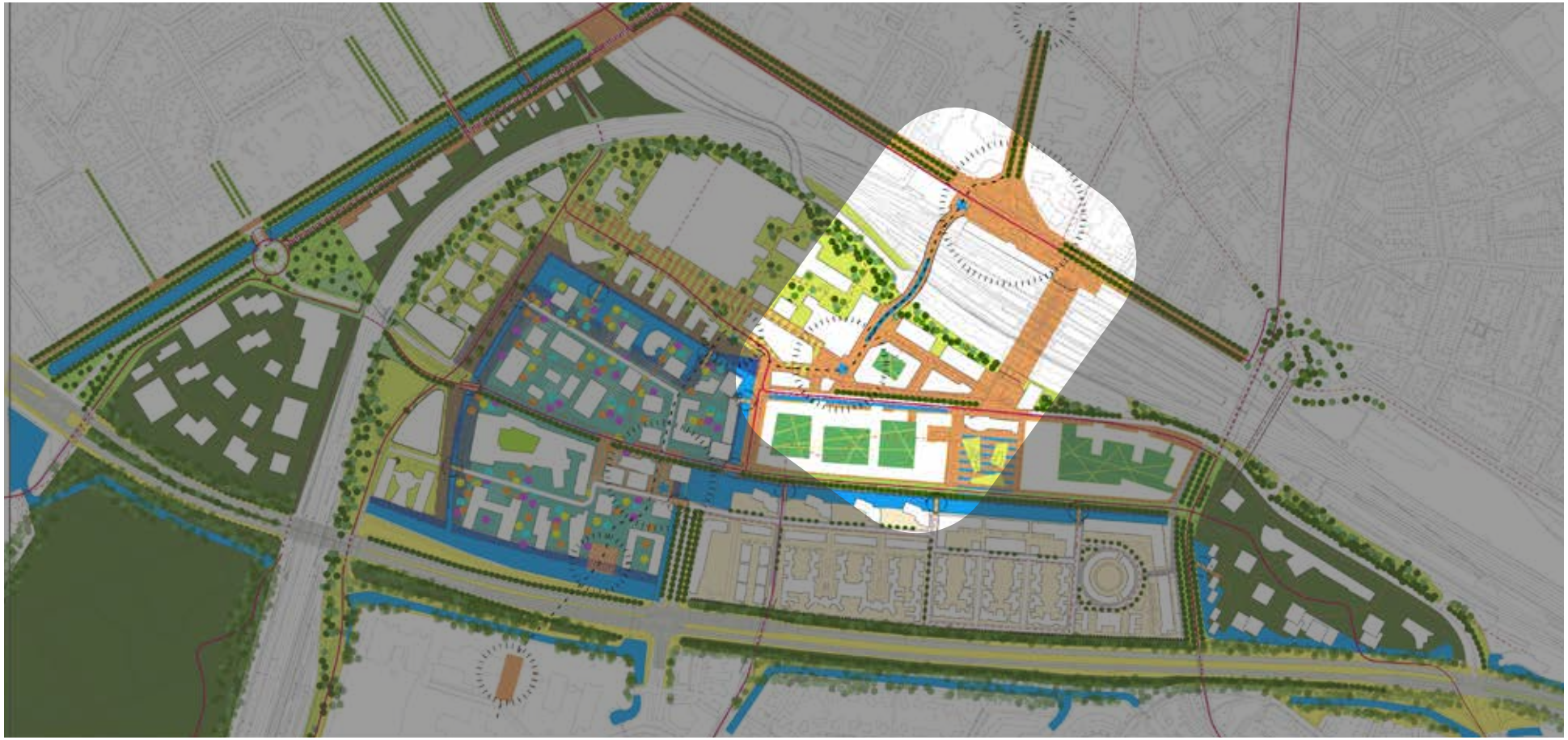
De overgang naar het landschap

De stap over de IJsselallee vormt een samenhangende ontwerpopgave waarbij de hoogstedelijke Spoorzone aan de ene zijde van de IJsselallee overgaat naar de groene ontspannen Windesheimcampus aan de andere zijde. Maak dat voelbaar in de manier hoe de brug aansluit op het maaiveld.

Brug als onderdeel van het Engelenpad

De brug over de IJsselallee is meer dan een functionele verbinding. Het laat ook iets zien van de werelden die het Engelenpad verbindt: stad en landschap. Dat wil niet zeggen dat de brug een opvallend icoon moet zijn. Wel dat de brug betekenisvol is op stadsniveau.





15. Stationscarré, Lübeckplein, District Z, Hanzehoven

Connectie met het landschap

Het Stationscarré bestaat uit de beide stationspleinen en de verbindende structuren: de Passerelle en de voetgangerstunnel. In het ontwikkelkader wordt ingezet om hier ‘District Z’ te realiseren. Het meest hoogstedelijke deel van de Spoorzone waar de bezoeker welkom wordt geheten in Zwolle en in de Spoorzone. Juist hier laat de Spoorzone zich op haar best zien en komen alle kwaliteiten van het DNA samen; groen, verbonden met het landschap, innovatief en levendig.

Identiteit

Het Stationscarré vormt samen met het aansluitende Lübeckplein en het Hallenplein en de binnenhoven in deelgebied Hanzehoven een aantrekkelijk en groen verblijfsgebied waar de voetganger centraal staat. Het is er druk en hoogstedelijk. De openbare ruimte ‘leest’ als een logisch onderdeel van het totale circuit zonder dat het daarbij een kopie is van het Stationsplein aan de andere zijde van het spoor. De binnenhoven vormen in dat geheel juist weer een groene oase die als tegenhanger fungeert met rust en stilte.

Ontwerpthema’s en opgaves

Samenhang en verschil met de overzijde van het spoor

Het Stationsplein aan de zuidzijde van het station en de verbinding richting Passerelle vormen een samenhangend circuit met de overzijde. Er is geen sprake van een ‘voor’ en ‘achter’zijde van het Station. Tegelijkertijd is het Stationsplein zuid zeker geen kopie van het noordelijk stationsplein. De Spoorzone is immers een andersoortig gebied en dat wil je voelen, ook in de inrichting van de openbare ruimte. De vraag wat voor samenhang zorgt met de overzijde van het spoor en hoe de eigenheid wordt benadrukt is daarmee een belangrijke ontwerpopgave voor de openbare ruimte van dit deel van de Spoorzone.

Bijzondere aandacht vraagt ook de vertaling van het industrieel DNA van de Spoorzone naar een manier die en recht doet aan de ruwheid en ongepolijstheid van de Spoorzone maar ook past bij de verfijndheid en gecultiveerdheid van de wereld die via de Passerelle over het spoor wordt heen getild.

Hetzelfde geldt voor het dragende concept van Urban Rewilding dat in het Spoorpark wordt toegepast. Dit Spoorpark loopt langs het spoor door richting Hanze-Oost en verknoopt zich daarom met het Stationscarré. In het ontwerp van de openbare ruimte tussen Passerelle en Stationsplein moet daarbij op een overtuigende manier een keuze worden gemaakt of die beide werelden gecombineerd kunnen worden of dat er gekozen moet worden voor één van de sferen.

De relatie met het Lübeckplein

Het Stationscarré is geen afgesloten circuit maar is op drie plekken verknoopt met andere belangrijke structuurdragers; het Engelenpad, het Hallenplein richting Wärtsilä-hal en het Lübeckplein.

De inrichting van de openbare ruimte van het Lübeckplein zien we daarbij als verlengstuk van het Stations carré en de wereld van District-Z. Het Stationsplein ‘rolt’ zich daarom letterlijk uit richting het Koggepark met meer groen, een ander soort verharding en een levendige programmering van de plinten.

Natuurinclusieve gebouwen

in District Z en Hanzehoven bepalen binnentuinen, groene gevels, daken en interieurs van gebouwen de (groen)beleving van de openbare ruimte. Integratie van groen in het gebouwontwerp is daarom al in het ontwikkelkader als leidend principe opgenomen. Vanuit de visie openbare ruimte wordt daarbij extra aandacht gevraagd voor de ecologische samenhang van dat verticale stadslandschap. het gaat niet om ‘groen behang’ maar om gebouwen die aantoonbaar een bijdrage leveren aan het stedelijk ecosysteem. Ontwerp de gevel en het dak daarom altijd vanuit doelsoorten. Verschillende hoogtes zijn daarbij voor andere diersoorten en planten van belang en er dient een logische samenhang te zijn met het soort groen dat op maaiveld in de volle grond staat. Om dat te bereiken zal er voordat kan worden begonnen met de architectonische uitwerking van de gebouwen eerst een heldere totaalvisie moeten worden opgesteld op het ecologisch functioneren van dat groene stadslandschap van maaiveld, gevels en daken. Daarin worden per gebouw, oriëntatie en hoogte concrete ontwerpuitgangspunten geformuleerd waar welk soort maatregelen zinvol zijn en hoe dit samenhangt met het ecologisch netwerk van het groene raamwerk in de Spoorzone.

Groene interieurs als visuele connectie tussen binnen en buiten

Ook het binnengroen in de gebouwen speelt een rol in de beleving van de Spoorzone. Juist in het meest intensief bebouwde deel van de Spoorzone is de ambitie dat er op maaiveldniveau altijd zicht is op levend groen dat zich in entreehallen, trappenhuizen en atria bevindt.

Groene binnenhoven en aantrekkelijke entrees

Net als buiten blijft ook in binnenhoven de verharding tot een minimum beperkt. Alle binnenhoven zijn bovendien autovrij en alleen bij uitzondering is het hof onderdeel van een fietsroute. Bomen zijn de dragers van het groene beeld en zorgen voor schaduw, schuil- en nestelgelegenheid. De kwaliteit van elke binnenhof begint al bij de entree. Deze zijn open, overzichtelijk en kwaliteitsvol gedetailleerd. Via entrees is er altijd zicht op groen. De binnenhoven worden geprogrammeerd op basis van de behoeftes van de direct omwonenden. De inrichting stimuleert ontmoeting en interactie tussen bewoners.













Samenhang met de overkant

Via de Passerelle steekt de klassieke wereld van de binnenstad het spoor over. Welke elementen zijn daarmee continue en welke elementen veranderen? Hoe komt het industrieel DNA tot uiting en is dit te combineren met een vorm van Urban Rewilding?

Een ecologisch functionerend stadslandschap

Integreer het ontwerp van gevels, daken en maaiveld binnen District Z zodat er naast een ruimtelijke samenhang ook een ecologische samenhang ontstaat.

Stationscarré, Lübeckplein, District Z, Hanzehoven













Zicht op de groene binnenwereld

Geef gebouwen een groen hart dat zichtbaar is vanuit de openbare ruimte en zo bijdraagt aan de beleving van een groene stationsomgeving.

Groene oases

RIcht binnenhoven zo groen mogelijk in als luwtegebieden binnen de Spoorzone. Zorg voor voldoende verticaal groen dat in verhouding staat tot de maat en schaal van de ruimte.

Kwaliteitsvolle entrees

Realiseer uitnodigende, mooi gedetaileerde toegangen naar binnenhoven als visitekaartje van wat er binnen aan kwaliteit aanwezig is.

Het stationsplein steekt het spoor over





16. Hanzekwartier Een collectief tuinenrijk op een eiland

Identiteit

Het Hanzekwartier vormt een ruimtelijk duidelijk afgebakend deelgebied binnen de Spoorzone. Zowel de ligging als 'eiland' binnen de Hanzesingel als de stedenbouwkundige opzet geeft aanleiding om hier de openbare ruimte vorm te geven die zich duidelijk onderscheid van de omgeving.

De inspiratie voor die eigen identiteit ligt in het kwekerijverleden van dit deel van de Spoorzone. We zetten in op de realisatie van een zo'n groot mogelijk voedselproducerend tuinenrijk waar het eetbare groen zich tussen, in en op de gebouwen bevindt. Een onderscheidende identiteit die als innovatielab en voorbeeldtuin laat zien hoe we voedselproductie weer een plek kunnen geven als onderdeel van het stedelijk ecosysteem.

Ontwerpthema's en opgaves

Collectief karakter: een doorwaadbaar tuinenrijk

Het manifest van de 'Hanze Habitat' vanuit het NVU voor het Hanzekwartier zet in op het realiseren van een samenhangend gebiedsconcept waarbij de buitenruimte bepalend is voor de identiteit. Het streven daarbij is:

- Laat terreingrenzen vervagen. Plots zijn grotendeels openbaar toegankelijk middels een dwaalnetwerk van wandelroutes.
- Plaats gebouwen met hun voeten in de volle grond en richt het maaiveld maximaal groen in.
- Als er grenzen nodig zijn doe dat dan met biodiverse natuurhagen.

Productief landschap: voedsel voor mens en dier

Het kwekerijverleden krijgt vorm en inhoud door in te zetten op een productief landschap; een buitenruimte die bijdraagt aan de productie van fruit, noten en groente voor mens en dier. De openbare ruimte bestaat daarom uit een patchwork van voedselproducerende eenheden. Het kan gaan om boomgaarden, moestuinen, voedselbosjes (tiny forests), in zowel de volle grond als in verticale zin (verweven met het KASKO) of in bakken.

Het KASKO: gelaagde overgangen tussen gebouw en openbare ruimte

In het Hanzekwartier is het KASKO geïntroduceerd als middel om de overgang tussen gebouwen en openbare ruimte vorm te geven. De principes daarvoor zijn vastgelegd in het NVU en vormen naast de identiteit van het collectieve productie landschap de drager voor de openbare ruimte identiteit. De uitwerking van het KASKO vormt een onlosmakelijk onderdeel van het gebouwontwerp. Het NVU is daarbij toetsingskader.









Voedselbos

Maak van het Hanzekwartier een groot voedselbos voor mens en dier.



Het kwekerijverleden

Maak het oude kwekerijverleden weer zichtbaar door een patchwork van tuinen te realiseren waar je tussendoor kunt dwalen.



Het KASKO

Maak het in het NVU Hanzekwartier geintroduceerde KASKO onderdeel van het landschapsbeeld en verknoop het met het kwekerijthema door er bijvoorbeeld een enorme druiven- of hopstellage van te maken.

Hanzekwartier Een collectief tuinenrijk op een eiland





Samen oogsten

Zorg dat het thema van voedselproductie zo vorm krijgt dat het een basis is voor meer collectiviteit, ontmoeting en interactie tussen bewoners.





17. Willemskwartier, Hanze-Oost

Wonen in een park

Identiteit

De ontwikkelgebieden Willemskwartier en Hanze-Oost kennen een stedenbouwkundige opzet van losse bouwblokken in een groene parkachtige setting. Deze parkachtige ruimtes zijn de gecultiveerdere tegenhangers van het Spoorpark. Met minder of geen ruimte voor urban rewilding en meer regie op het eindbeeld.

Ondanks de vergelijkbare stedenbouwkundige typologie kennen beide ontwikkelgebieden ook duidelijke verschillen qua openbare ruimte. In het Willemskwartier wordt de sfeer van het Spoolderbos doorgezet. Bij Hanze-Oost ontstaat een centraal groengebied op het dak van een parkeergarage dat tussen de gebouwen doorloopt richting natte oeverzones aan de rand van het ontwikkelgebied.

Ontwerpthema's en opgaves

Groen vraagt ruimte

Het concept van losse woonblokken in een park staat of valt bij een overtuigende uitwerking van dat parkbeeld. Dat maakt het concept kwetsbaar voor versnippering. Ruimtes tussen gebouwen hebben daarom voldoende maat nodig om ruimte te bieden aan bestaande en toekomstige volwassen bomen. De openbare ruimte tussen gebouwen is autovrij. Noodzakelijke verhardingen voor nooddiensten, verhuizingen en glazenbewassing worden op een landschappelijke manier ingepast. Het is de kunst dat niet de routes maar het groen het beeld bepaalt.

Bestaande bomen blijven behouden

In beide ontwikkelgebieden staan een aanzienlijk aantal bestaande bomen. Vanuit dit startkapitaal wordt het parkbos opgebouwd. De eerste stap bij elk plan is daarom het in kaart brengen van de exacte standplaats, kroonprojectie, levensverwachting en verplantbaarheid van elke boom. Bestaande bomen blijven uiteraard zoveel mogelijk staan en er wordt al in het stedenbouwkundig plan een duurzame standplaats gegarandeerd. Als bomen aantoonbaar niet behouden kunnen blijven worden ze verplant in het ontwikkelgebied. Op die manier kan er al bij oplevering een overtuigend groenbeeld ontstaan dat in verhouding staat tot de forse schaal en maat van de gebouwen.

Voeten in het groen

Gebouwen staan in beide gebieden altijd met hun voeten in het groen. Er zijn geen private buitenruimtes in de vorm van tuinen buiten de grenzen van het bouwblok. Paden richting gebouwen liggen op afstand gevels en vooral ramen om privacy te garanderen en te zorgen dat er voldoende groen om de gebouwen heen kan spoelen.

Beperkte programmering

Het parklandschap van zowel het Willemskwartier als Hanze-oost wordt maar beperkt geprogrammeerd. Voorzieningen in de openbare ruimte zijn gericht op de dagelijkse gebruikers en worden zo ingepast dat ze het doorlopende bosbeeld niet onderbreken. Op strategische plekken (b.v. op knooppunten van doorgaande routes, eindpunten van belangrijke zichtlijnen, entrees van het gebied) is er beperkt ruimte om een meer publiek stedelijk programma in te passen dat ook van betekenis is voor niet direct omwonenden.









Het landschap naar binnen halen

Geef het groen de ruimte en zorg dat het beeld niet door de gebouwen maar door de parksfeer bepaald wordt.



Koester de bestaande bomen

Het concept van wonen in een park kan alleen overtuigend zijn bij de gratie van volwassen groen. Een enkele volwassen boomgroep kan daarbij een hele ruimte dragen. Behoud van de bestaande bomen is daarom uitgangspunt. De bebouwing voegt zich naar het groen, niet andersom.



Voeten in het groen

Zorg dat het parklandschap tot aan de gevel doorloopt en dat gebouwen voldoende groene ruimte om zich heen hebben.

Willemskwartier, Hanze-Oost

Wonen in een park













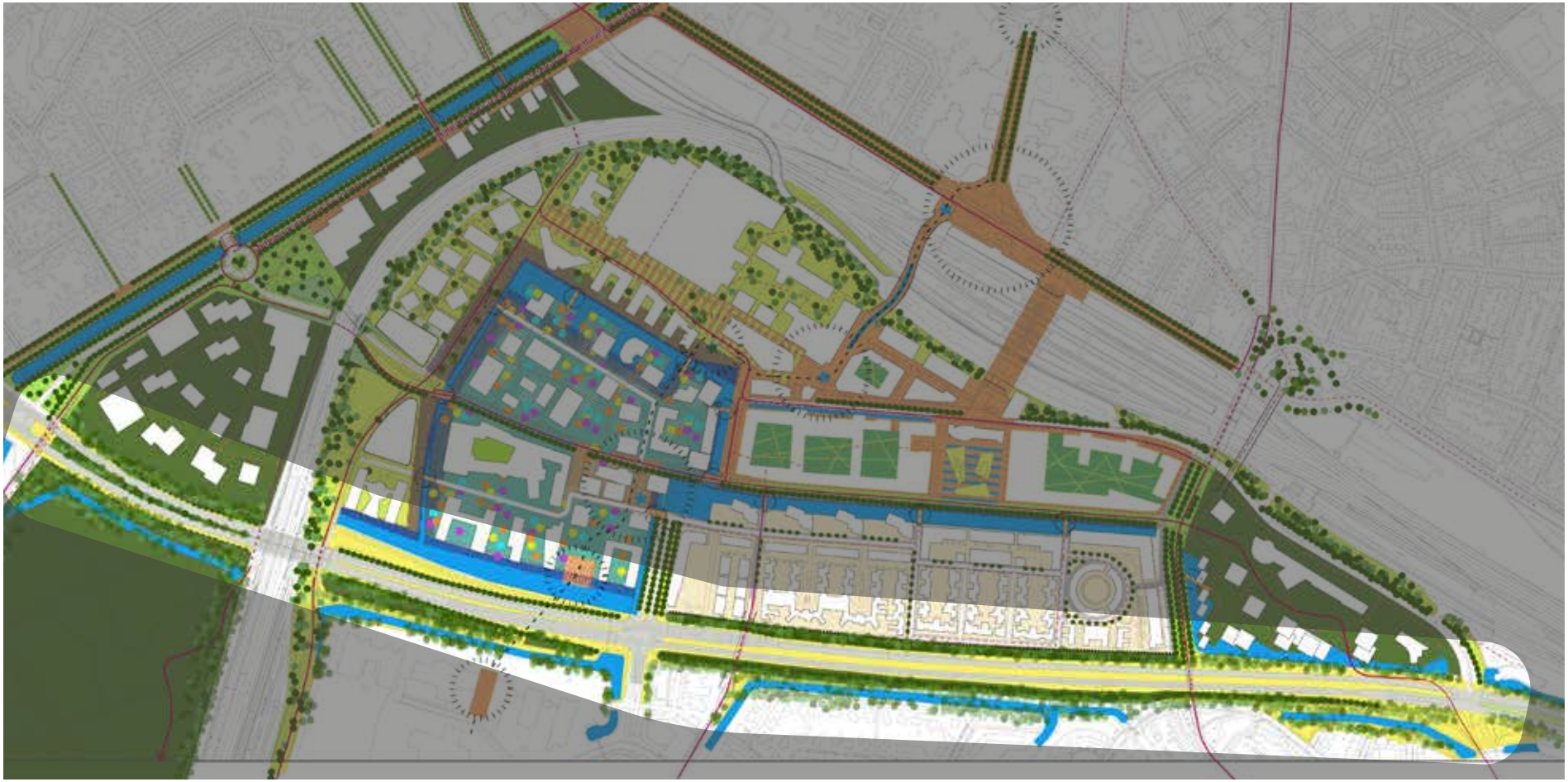
Informele inpassing van paden en voorzieningen

Pas paden en noodzakelijke verhardingen voor noodiensten, glasbewassing etc. zo onopvallend mogelijk is. Gebruik materialen die refereren naar het bos of in combinatie met verstevigd gras kunnen worden toegepast.

Beperkte programmering

De groene parksfeer van de beide deelgebieden kent een bescheiden programmering gericht op het dagelijks gebruik met alleen op een enkele strategische plek een openbare voorziening.


N337



18. IJsselallee Landschap van formaat

Connectie met het landschap

De IJsselallee was bij aanleg midden in het landschap gelegen. Aan weerzijden van de weg zijn nu geluidswallen aangelegd om achterliggende woningen af te schermen van geluid. Op twee plekken in de Spoorzone is er wat van de bebouwing te zien: aan de westzijde liggen kantoorgebouwen achter een 'kasteelmuur en slotgracht' Aan de oostzijde is het kantoor van Landal net zichtbaar achter een bomenrij.

Identiteit

De IJsselallee is een regionale route voor autoverkeer met een geheel eigen, autonome identiteit. De weg kent een heldere opbouw met brede kruidenrijke midden- en zijbermen en een omzoming van volwassen houtwallen of bomenrijen. De omgeving, inclusief de Spoorzone, blijft visueel op afstand. Alleen hogere elementen zijn in de tweede lijn zichtbaar zoals de torens in het Hanzekwartier en de hogere delen in Hanze-oost. Daarnaast vormt de aanlanding van het Engelenpad ('het balkon') een markant element als visitekaartje van de Spoorzone richting de IJsselallee.

Ontwerpthema's en opgaves

Oversteekbaarheid: twee nieuwe bruggen

De IJsselallee vormt voor fietsers en voetgangers een fysieke en mentale barrière richting de campus, de woonwijken en het IJssellandschap dat er vlak achter ligt. In het ontwikkelkader zijn daarom meerdere nieuwe verbindingen gepland. De prioriteit ligt bij de 'stap over de IJsselallee' voor fietsers en voetgangers via het Engelenpad vanuit het Hanzekwartier naar de campus en in tweede instantie vanuit het Koggepark via Hanze-Oost naar de Oude Deventerweg.

Beide bruggen vormen complexe ontwerpopgaves door de grote overspanning (circa 150 meter), het te overbruggen hoogteverschil tussen maaiveld en IJsselallee (van 5 tot 7 meter) en de aantrekkelijkheid van beide routes qua comfort en sociale veiligheid. Voor de bruggen zijn op doelstellingenniveau de volgende ontwerpuitgangspunten geformuleerd voor de beeldkwaliteit:

Engelenpad: voetgangersbrug

- Een geleidelijke overgang van maaiveld naar het hoger gelegen 'balkon' aan de Hanzesingel op een landschappelijke manier (talud, groene trap, hellingbanen).
- Een vanaf de IJsselallee duidelijk zichtbaar 'balkon' aan het water op hoogte als bijzonder punt langs het Engelenpad en als bruggenhoofd voor de voetgangersbrug.
- Een verbinding over de IJsselaallee heen die als een van de beelddragers van het Engelenpad functioneert.
- Een aanlanding op de Windesheim campus die een logisch vervolg van de route richting Campushart en verder richting IJsselvallei mogelijk maakt.

Hanze-oost: fietsbrug

- Een zorgvuldig maar minder architectonisch uitgesproken brug dan die van het Engelenpad.
- Maximaal behoud van de wegbegeleidende beplantingen door de aanlandingen / hellingsbanen 'achter' deze volwassen boomstructuren te realiseren.
- Een ruimtelijk niet dominante vorm van aanlandingen in zowel Hanze-oost als de zuidzijde van de IJsselallee (brug op palen i.p.v.) brug met taluds.

Behoud van kruidenrijke bermen en begeleidende houtwallen

Bestaande boomstructuren zorgen voor koelte, fourageerroutes voor insecten, vogels en zoogdieren. De kruidenrijke bermen en de aanliggende zoom-mantelvegetaties langs de IJsselallee met een hoog percentage sleedoorn heeft een bijzondere ecologische waarde voor o.a. de Sleedoornpage. Behoud van deze robuuste bermen en de volwassen boomstructuur is uitgangspunt.

Zichtbaarheid van de Spoorzone: het balkon van het Engelenpad

Door de aanwezigheid van geluidschermen en beplante wallen zal het autonome karakter van de IJsselallee niet veranderen. Er blijft alleen zicht op hogere bebouwingselementen binnen de spoorzone achter een 'vitrage' van bomenrijen en houtwallen.

De enige mogelijkheid om een meer direct 'adres' van de Spoorzone aan de IJsselallee te realiseren ontstaat bij het Hanzekwartier. Hier toont de Spoorzone zich aan de IJsselallee met een opgewaardeerd front met verzachte oevers en een bijzonder 'balkon' als aanlandingspunt van het Engelenpad.

Vormgeving geluidschermen

Bestaande houtwallen / bomenrijen blijven gespaard waardoor de schermen niet dicht op de IJsselallee maar achter of in de bestaande houtwallen worden gerealiseerd. Bij de vormgeving van nieuwe schermen wordt aangesloten op de bestaande. Aan de zijde van de Spoorzone (de binnenkant) wordt zorggedragen voor een zorgvuldige groene inpassing. Nieuwe schermen worden zo ontworpen dat ze een bijdrage leveren aan de biodiversiteit van de wegbegeleidende groenstructuur.



Natuurrand

Bermen en houtwallen vormen een ecologische verbinding van formaat. Versterk dat door het verrijken van de hoeveelheid gradiënten, soortenrijkdom en waar nodig het beheer.



De oversteek

Ontwerp de nieuwe brug als een bescheiden, ranke oversteek van het robuuste natuurlandschap. Integreer voorzieningen om uit te rusten en even uit te kijken over de omgeving.



Samenhang met de overkant

De nieuwe brug over de IJsselallee via het Engelenpad verbindt twee werelden. Maak dat zichtbaar in de manier hoe de brug aanlandt in twee onderscheidende landschappen.





Natuurinclusieve geluidschermen

Zet de bestaande lijn van groene en ‘onzichtbare’ groene schermen door. Vergroot de ecologische betekenis door extra aandacht te schenken aan kansen van de schermen als nestel- en schuilgelegenheid voor insecten en dieren door te kiezen voor deels open constructies en begroeiing.

Spoorzone Zwolle

Zwolle

Colofon

Visie Openbare Ruimte Spoorzone

Samenstelling Ruimtelijke Planvorming, gemeente Zwolle i.s.m. bureau TIJDLAAG
definitieve versie, 28 augustus 2024