

Gebiedsvisie Hofkwartier
Zuidwestelijk kwadrant, Zwolle

Opdrachtgever: Gemeente Zwolle
Datum: Juli 2024

Gebiedsvisie Hofkwartier
Zuidwestelijk kwadrant Zwolle
is een product van:
Bureau B+B Stedebouw en
Landschapsarchitectuur

In samenwerking met:
Goudappel

In opdracht van:
Gemeente Zwolle

Bureau B+B
Stedebouw en
Landschapsarchitectuur

Kraanspoor 1
1033 SC Amsterdam

+31 (0)20 62 39 801
www.bplusb.nl

Inhoudsopgave

1 Inleiding

2 Overkoepelend beleid

3 Analyse

4 Gebiedsvisie

5 Schetsuitwerkingen deelgebieden

6 Participatietraject

7 Vervolgtraject



Gebiedsvisie Hofkwartier, Zuidwestelijk kwadrant

< Referentie Singelpark Leiden

> referenties beoogde kwaliteit

Aanleiding & Doel

De gemeente Zwolle heeft met het ontwikkelprogramma “Ons Stadshart van morgen” haar ambitie vastgesteld voor het realiseren van een toekomstbestendig stadshart. Een stadshart dat hoort bij de top 5 van de beste binnensteden van Nederland. Een Stadshart dat in balans is; dat talent aantrekt, een gevarieerd woningaanbod heeft en waar zowel overdag als ’s avonds altijd iets te beleven valt, maar waarin ook aandacht is voor gezondheid, leefruimte en groen. Een Stadshart dat groeit naar een nieuwe vorm van stedelijkheid, met behoud van de belangrijkste kenmerken en kernwaarden van Zwolle: een historische stad, een groene deltastad, een ondernemende stad, een culturele stad, een compacte, gastvrije en bereikbare stad, die toegankelijk is voor iedereen.

Op basis van het ontwikkelprogramma is een uitvoeringsagenda opgesteld. Hierin is de binnenstad onderverdeeld in verschillende kwadranten. Voor u ligt de gebiedsvisie voor het Zuidwestelijk kwadrant. De gebiedsvisie geeft uitvoering aan de ambities uit het ontwikkelprogramma. Deze gebiedsvisie zal de komende jaren uitgevoerd worden in verschillende deelgebieden.















Ontwikkelprogramma

In het ontwikkelprogramma “Ons Stadshart van morgen” zijn de ambities van het ontwikkelprogramma omgezet in concrete projecten en acties. De ambitie om de uitgangssituatie van compacte en bereikbare stad verder uit te breiden en daarmee de bereikbaarheid te versterken in combinatie met leefbaarheid en gezondheid wordt gerealiseerd door meer ruimte maken voor voetgangers en fietsers. Er wordt geïnvesteerd in comfortabele looplijnen (ook voor mindervaliden) en in extra loop- en fietsroutes. Goede fietsparkeervoorzieningen zijn daarbij belangrijk. Het gaat dan om het vergoten van de hoeveelheid plekken, het concentreren ervan op een aantal gerichte locaties en het zo comfortabel mogelijk inrichten van de voorzieningen.

Om deze doelen te verwezenlijken wordt het autoluw maken van de binnenstad en singel verder doorgezet. Voor de historische binnenstad betekent dit dat parkeerplaatsen op maaiveld worden verwijderd.

Parkeergarages rondom de binnenstad vormen het alternatief voor bewoners, ondernemers en bezoekers om te kunnen blijven parkeren. Voor mensen met een fysieke beperking blijft de binnenstad toegankelijk. Om de parkeerbehoefte van bezoekers aan het Stadshart op te vangen wordt een HUB-strategie ontwikkeld. Per initiatief en project onderzoeken we de opties en gaan we gefaseerd aan de slag. Voor de openbare ruimte van het projectgebied Zuidwestelijke kwadrant wordt specifiek een transformatie voorgesteld met als doel om een samenhangend en uitnodigend, groen verblijfsgebied te creëren met aantrekkingskracht voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Er liggen grote kansen.
Deze visie is de eerste stap van deze aanpak voor het hele plangebied Zuidwestelijk kwadrant. Met deze aanpak wordt een bijdrage geleverd aan het tegengaan van hittestress; verminderen van fijnstof; het verbeteren van woon- en leefklimaat; versterken van de verkeersveiligheid en versterken van de culturele sector.



< beeld uit ontwikkelprogramma, Thorbeckegracht.

> ontwikkelprogramma 'Ons Stadshart'



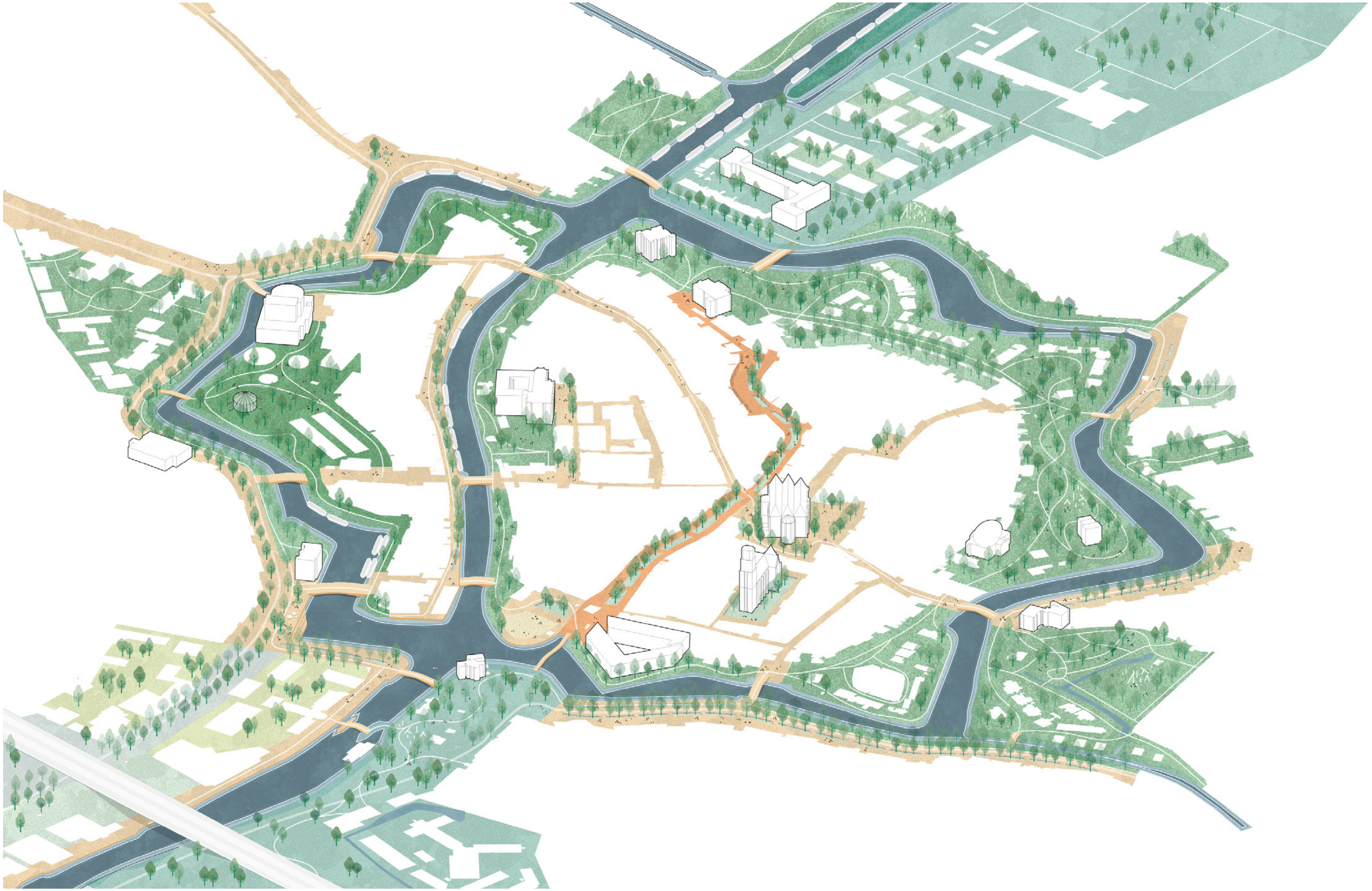
De Gezonde, Groene en Waterrobuuste Deltastad

De Duurzame en Circulaire Stad

De Ondernemende en Creatieve Stad

De Stad met de Menselijke Maat

De Bereikbare Stad



Uitvoeringsagenda en samenhang stadsdelen

< Beeld uit ontwikkelprogramma

> deelgebieden ontwikkelprogramma >> kaart ontwikkelprogramma

Zwolle kiest er voor om met name binnenstedelijk te groeien, dat wil zeggen dat we meer gaan wonen, werken en recreëren in hetzelfde stuk stad. Dat vraagt om een integrale aanpak en om meer groen. Groen zorgt voor frisse lucht in een drukke stad, zorgt voor biodiversiteit, draagt bij aan een aantrekkelijke woonomgeving en nodigt uit om naar buiten te gaan, te bewegen en te ontmoeten.

De Singel heeft hier een bijzondere positie in, de Singelzone draagt bij aan het buitengeluk van Zwollenaren, door de leefbaarheid in de stad te vergroten met ruimte voor meer groen, toevoegen van parkruimte, een aantrekkelijke verblijfskwaliteit waarin voetgangers en fietsers centraal staan en bij te dragen aan een ecologisch netwerk op stedelijk niveau.

De historische binnenstad is in het ontwikkelprogramma naast het Noordereiland ingedeeld in vier kwadranten.
Voor de Zuidwestelijke kwadrant begrensd door Melkmarkt, Luttekestraat en een deel van de Singel zijn een aantal specifieke ambities geformuleerd;

- De Ossenmarkt transformeren naar een koele, groene oase in de stenige binnenstad. Het krijgt een uitgesproken sfeer en karakter dat past bij de iconische status van de Peperbus.

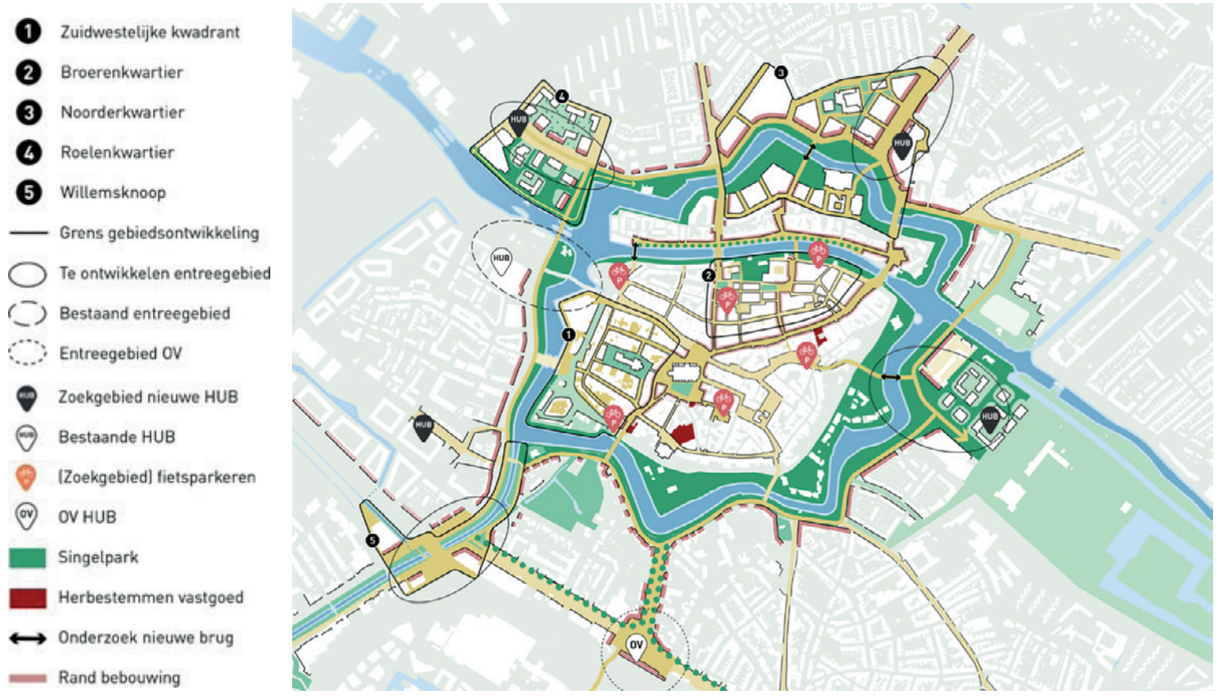
- Het historische karakter van de Kamperstraat wordt versterkt waarbij de straat beter toegankelijk wordt gemaakt voor voetgangers en fietsers o.a. door trottoirs te verbreden en het gemotoriseerd verkeer te ontmoedigen. Het maakt onderdeel uit van de hoofdfietsroute Koestraat-Blijmarkt-Kamperstraat-Jufferenwal.

- De Eekwal krijgt een veel groenere uitstraling, zodat het bolwerk beter aansluit op de ruimtelijke structuur van de Potgietersingel en bijdraagt aan de ontwikkeling van de Singelzone.

Op de Jufferenwal wordt meer verblijfsruimte voor voetgangers gecreëerd door de rijbaan te versmallen. Het is ook een doorgaande fietsroute.

Als onderdeel van het verlichtingsplan voor het Stadshart worden een aantal gebouwen en/of plekken in het Stadshart uitgelicht. De Peperbus heeft een prominente positie in het verlichtingsplan en zal op een bijzondere wijze uitgelicht worden.






Groote merct
De Kraen
N

Cultuurhistorische analyse

De historische binnenstad van Zwolle heeft een rijke geschiedenis gekend. Zwolle ligt aan het Zwarte Water en de Overijsselse Vecht en is via het Zwolle-IJsselkanaal (vroeger de WIllemsvaart) verbonden met de IJssel. Als Hanzestad onderhield het levendige handelscontacten als lid van het Hanzeverbond.

Zwolle is in de middeleeuwen ontstaan op een dekzandrug tussen de IJssel en de Overijsselse Vecht aan het riviertje de Aa. Dit was een hoger gelegen en bewoonbare plek in het verder moerassige landschap. Veel herkenbare plekken in de stad vinden hun oorsprong in deze tijd. Op de plek waar nu de Grote Kerk staat, stond in die tijd al een vroegere kerk. De Peperbus staat op de plek waar vroeger het Hof te Zwolle en later de Ossenmarkt waren gevestigd.

In 1230 ontving de stad haar stadsrechten. De verdediging van de stad was eerst georganiseerd middels een stadsmuur met poorten en vervolgens door middel van vestingwerken. Verschillende delen van de stadsmuur en de stadspoorten zijn nog altijd terug te vinden in de stad. De vestingswerken transformeerden in de 19e eeuw tot een romantisch wandelpark.

Op de volgende pagina worden de verschillende cultuurhistorische episodes uit de ontwikkeling van Zwolle in beeld gebracht. Daarnaast worden de belangrijkste cultuurhistorische structuren voor het Zuidwestelijk Kwadrant geduid om zodoende als inspiratie te kunnen dienen voor de herinrichting van de openbare ruimte.

< historische kaart Zwolle (Blaeu 1649)

> historische foto's Zwolle



Ossenmarkt



Jufferenwal



Kamperstraat



Eekwal

Historische episodes



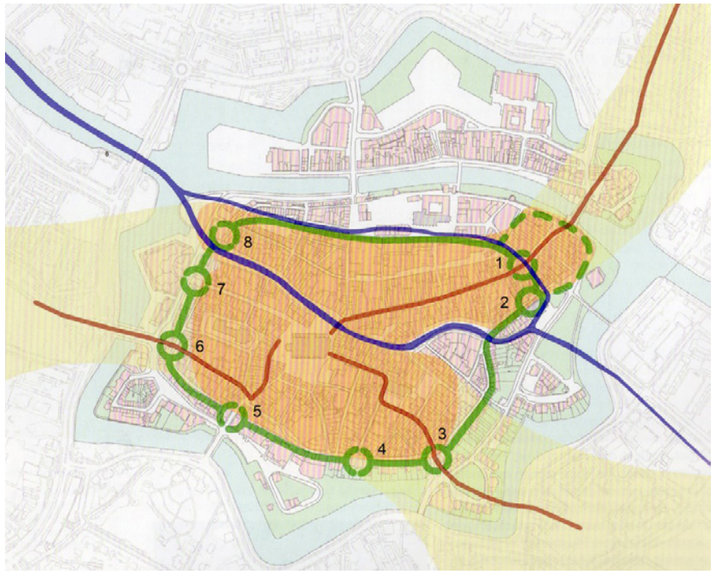
Karolingische periode - 750-950

- Zwolle is ontstaan op een dekzandrug tussen de IJssel en de Overijsselse Vecht aan het riviertje de Aa.



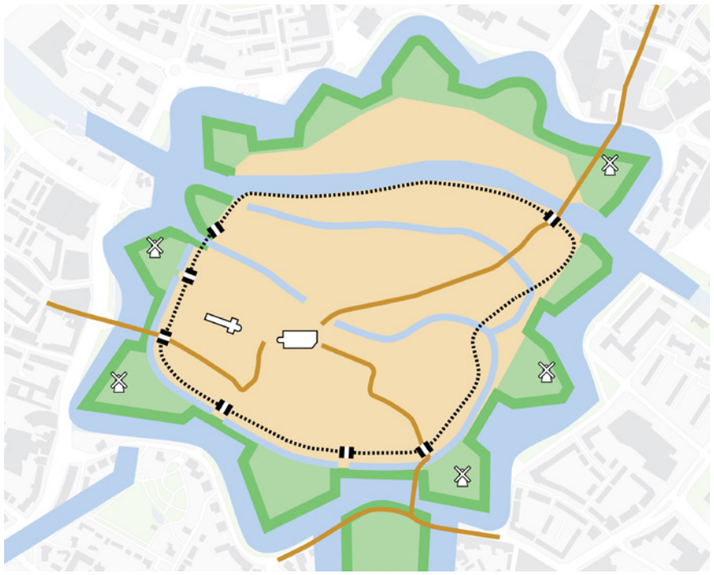
Vroege Middeleeuwen - 900- 1200 (voor het stadsrecht)

- Op de plek van Ossenmarkt was de Hof van Zwolle waar mogelijk tiendschuren hebben gestaan. Hier werd de belasting van pachters en boeren aan een kasteelheer of een klooster opgeslagen.



De vestingsmuur, Late Middeleeuwen - 1350- 1450

- Bouw stadsmuur met stadspoorten



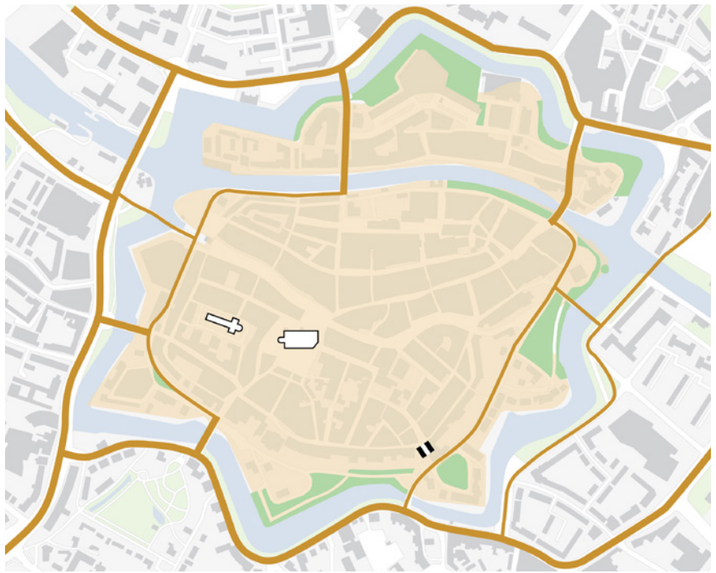
Bolwerk - 16e tot 18e eeuw

- 1619 - Realisatie bolwerken
- Realisatie nieuw kroonwerk met 5 bastions (Nu bekend als het Noordereiland
- 1789 - Verdedigfuctie van bolwerken verloren



Bolwerk wordt gedeeltelijk park - 19 eeuw

- 1828 - Aanleg park Engelse Werk
- 1845 - Aanleg Luttekebrug
- 1875 - Aanleg Havenbrug (draaibrug)
- Verdwijnen van leerindustrie
- Eerste bebouwing Eekwal



Moderne tijd - 20-21 eeuw

- 1916 - Molen Eekwal bovenbouw van de molen gesloop
- 1939 - Aanleg Nieuwe Havenbrug (vast)

Cultuurhistorische analyse

De ontwikkeling van de stad is vandaag de dag op veel plekken nog goed te zien in de stedenbouwkundige structuur. De oudste delen van de stad, de Melkmarkt en de Grote Markt vormen het centrum van de stad. De oude landroutes; de Kamperstraat - Blijmarkt - Koestraat en de Luttekestraat - Diezerstraat vormen nog steeds de entrees naar het stadshart en belangrijke straten in het centrum.

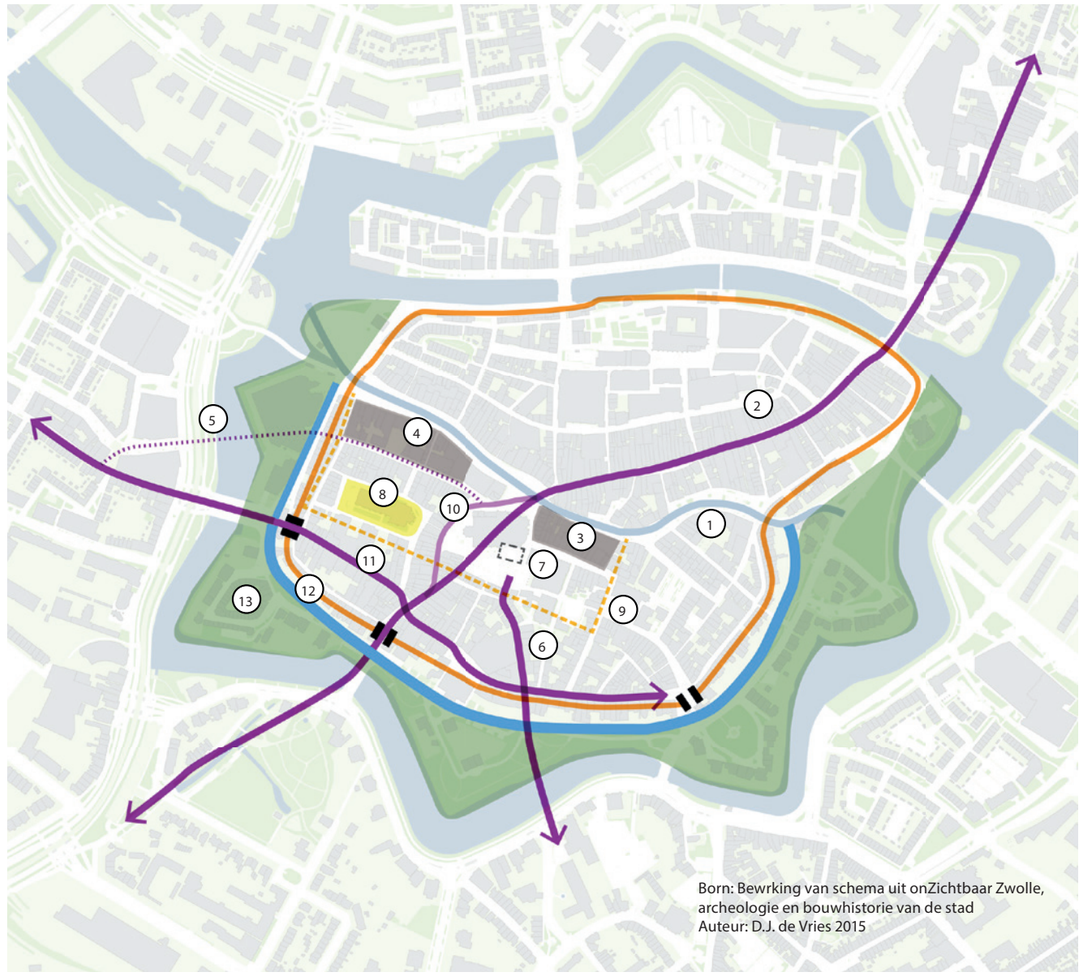
Het voormalige Hof te Zwolle (8) is momenteel met de Ossenmarkt, de Onze Lieve Vrouwe Basiliek en de Peperbus een belangrijk herkenningspunt in de stad.

Ook de stadsmuur en de vestingswerken zijn vandaag de dag herkenbare structuren in de binnenstad. De muur en de stadspoorten zijn op sommige plekken nog fysiek aanwezig maar zijn in de rest van de stad nog steeds afleesbaar door het stratenverloop van bijvoorbeeld de Kalverstraat - Korte Kamperstraat en Waterstraat. De vestingwerken, hoewel niet meer van defensief karakter, omsluiten nog altijd de binnenstad met een beschermende groene kraag en zorgen zodoende voor heldere entrees over het water en door het groen op de plekken waar voorheen de stadspoorten stonden.

Door deze historische structuren te gebruiken als inspiratiebron voor de herinrichting van de openbare ruimte wordt de oorspronkelijke indeling van de stad en haar openbare ruimte hersteld en wint de stad aan authenticiteit, herkenbaarheid en oriëntatie.

< Cultuurhistorische episodes, bron; Onzichtbaar Zwolle, Archeologie en bouwhistorie van de stad (D. J. de Vries en H. Kranenborg, 2015)

> overzicht cultuurhistorische waardes Zuidwestelijk Kwadrant



Born: Bewrking van schema uit onZichtbaar Zwolle, archeologie en bouwhistorie van de stad
Auteur: D.J. de Vries 2015

1. De Grote Aa.
2. De oude landroute van Utrecht naar het noorden van het land.
3. De oudste bewoningskern tussen Sassenstraat en Grote Aa.
4. De iets jongere bewoningskern tussen Voorstraat en Grote Aa
5. Oude landroute door de Voorstraat
6. De oude route van Deventer door de Praubstraat (Prooststraat).
7. De plaats van de oorspronkelijke Michaelskerk.
8. Hof te Zwolle
9. Het tracé van de oudste stadsmuur, aangelegd na 1230
10. De Luttekestraat, een omleiding uit de 14de eeuw.
11. De oude Schouwroute van de marke Middeldijk en Assendorp, over de Blijmarkt en door de Kamperstraat
12. Nieuwe stadsmuur met gracht
13. Bolwerk


1
2
3
4
5
6
7
8
9
plangebied
N

Huidige situatie

< plangebied

> foto's huidige situatie

Het Zuidwestelijk kwadrant bestaat uit de (1) Ossenmarkt, (2) Voorstraat, (3) Drostenstraat, (4) Korte Kamperstraat, (5) Jufferenwal, (6) Kamperstraat, (7) Kalverstraat, (8) Eekwal en (9) Van Hattumstraat. Een kwaliteit in het gebied zijn de historische gevels van de binnenstad met de Peperbus en de Onze Lieve Vrouwe Basiliek als middelpunt. De straten in het gebied zijn vrij verkeerskundig ingericht met brede rijbanen en smalle stoepen. Samen met geparkeerde auto's en fietsen zorgt dit voor obstakels voor voetgangers. Bovendien is de openbare ruimte op veel plekken sterk versteend en is er relatief weinig groen aanwezig. Verschillende delen rondom het plangebied zijn reeds heringericht en zetten de toon voor wat betreft de kwaliteit van de openbare ruimte.

Het gebied is dicht bij de Grote Markt, Melkmarkt en de Luttekestraat gelegen maar heeft over het algemeen een rustig en luw karakter. De Ossenmarkt is gelegen binnen een bouwblok. Anders dan de Grote Markt en het Grote Kerkplein lopen er geen straten direct op de Ossenmarkt aan. Ondanks dat de Peperbus al van verre zichtbaar is zorgt deze ligging ervoor dat de Ossenmarkt op straatniveau wat verscholen ligt. Een van de opgaven van deze gebiedsvisie is dan ook het verbeteren van de vindbaarheid en orientatie van ondermeer de Ossenmarkt.

De Kamperstraat vormt samen met de Koestraat een belangrijke structuur in de stad. Door het doorgaande karakter is deze route aangewezen als belangrijke fietsroute.

De Eekwal is onderdeel van de Singelstructuur van Zwolle maar doet momenteel niet zo aan, ondanks het volwassen bomenbestand en de aanwezigheid van groen. Hier ligt een grote kans voor vergroening.

Op verschillende plekken zijn muren en achterkanten aanwezig in het gebied. Dit is historische zo gegroeid. Achterkanten zorgen op verschillende plekken voor gebrekkige sociale controle en verloedering.



kwaliteit: historische gevels binnenstad



kwaliteit: hoge kwaliteit openbare ruimte in de omgeving van het plangebied



kans: aanwezigheid volwassen bomen op de Eekwal



kans: vergroening van de openbare ruimte



knelpunt: achterkanten zorgen voor gebrekkige sociale controle en verloedering



knelpunt: te smalle stoepen en geparkeerde auto's en fietsen vormen een barrière voor voetgangers


N

Gebiedsvisie Zuidwestelijk Kwadrant; het Hofkwartier

De ambities uit het Ontwikkelprogramma Stadshart vormen de basis voor deze gebiedsvisie. Het doel van deze gebiedsvisie is de transformatie van het Zuidwestelijke kwadrant naar een samenhangend en uitnodigend, groen verblijfsgebied met aantrekkingskracht voor bewoners en bezoekers. We noemen het gebied vanaf nu: het Hofkwartier.

Hof staat hierbij voor de luwe en groene kwaliteiten die het kwartier te bieden heeft. Het onderscheid zich bijvoorbeeld met het groene stadshof, de Ossenmarkt, van de overige kwartieren in de stad. Ook de straatjes rondom de Ossenmarkt worden vergroend waardoor de hofsfeer doorsijpeld tot in het hele kwadrant. De singelstructuur wordt over de Eekwal en de Jufferenwal doorgetrokken waardoor het Singelpark ook in het Hofkwartier vervolmaakt wordt. Op de Kamperpoortenbrug en de Nieuwe Havenbrug ontstaan op de plekken waar ze het Singelpark doorsnijden nieuwe stadsentrees met allure. De Kamperstraat wordt als onderdeel van de zuidelijke fietsroute, een toegankelijke, comfortabele wandel- en fietsroute waar verblijven en fietsen hand in hand gaan. Met de realisatie van het Hofkwartier worden de vijf ontwikkelprincipes uit het Ontwikkelprogramma op de volgende manier verwezenlijkt:

< Visualisatie gebiedsvisie Zuidwestelijk Kwadrant

> Doelen gebiedsvisie

De gezonde, groene en waterrobuuste Deltastad;

- Verbeteren van de kwaliteit en uitbreiding oppervlakte groen.
- Versterken groenstructuur.
- Tegengaan van hittestress

Het doortrekken van de singelstructuur over de Eekwal en de Jufferenwal en de vergroening van de Ossenmarkt e.o. bieden veel kansen voor het vergroenen van de binnenstad. Daarnaast liggen er kansen in het vergroenen van de overige straten in het Hofkwartier. Deze gecombineerde maatregelen versterken de groenstructuren, de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte en wapenen de binnenstad tegen wateroverlast en hittestress.

De duurzame en circulaire stad;

- Inzetten op verminderen van verhardingsmaterialen en zo veel mogelijk gebruik maken van hergebruikte materialen.

Het verhardingsoppervlak in het Hofkwartier wordt verkleind . Het gebruik van de openbare ruimte in de binnenstad is intensief, bij eventuele vervanging van materiaal is duurzaamheid een belangrijk onderdeel van de afweging. Daar waar nieuwe materialen benodigd zijn kiezen we voor materialen die een lange levensduur hebben en die goed hergebruikt kunnen worden. Het vergroenen en daarmee ontharden van de straten en pleinen in de binnenstad dragen bij aan het verminderen van benodigde verhardingsmaterialen.

De ondernemende en creatieve stad;

- Versterken van het karakter van het gebied.
- Versterken van het cultureel programma en economische ontwikkeling door stimulans in de openbare ruimte.

Het Zuidwestelijk Kwadrant dopen we om tot het Hofkwartier. Het groene en luwe karakter van de Ossenmarkt en de omliggende straatjes geeft het Hofkwartier kleur en herkenbaarheid. Door de transformatie van de openbare ruimte ontstaat meer ruimte voor ontmoetings- en verblijfsplekken en terrassen. Kwaliteitsverbetering in de openbare ruimte heeft positieve invloed op vastgoed en programmering.

De herinrichting vormt een voedingsbodem voor nieuwe ontwikkelingen in het gebied.

De stad met de menselijke maat;

- Versterken van de verblijfskwaliteit volgens het STOMP principe.
- Vergroten van oriëntatie en vindbaarheid van onder andere de Ossenmarkt en de Peperbus.

De inrichting van de binnenstad volgt in de toekomst het STOMP-principe. Eerst zorgen we dat de openbare ruimte geschikt is voor veilig en comfortabel gebruik door voetgangers en fietsers. Het voetgangersgebied wordt uitgebreid en er worden duidelijk fietsroutes aangegeven in de binnenstad. We delen de openbare ruimte in in heldere zones met een sterke eigen signatuur; de singelstructuur, het groene hof, de muurroute en het dwaalmillieu. Door deze inrichting worden routes en plekken in de stad 'leesbaar' en verbeterd de oriëntatie.

De bereikbare stad;

- Inrichten van de openbare ruimte naar mobiliteitsbehoefte.
- Versterken van het netwerk van voet- en fietsverbindingen in de binnenstad.

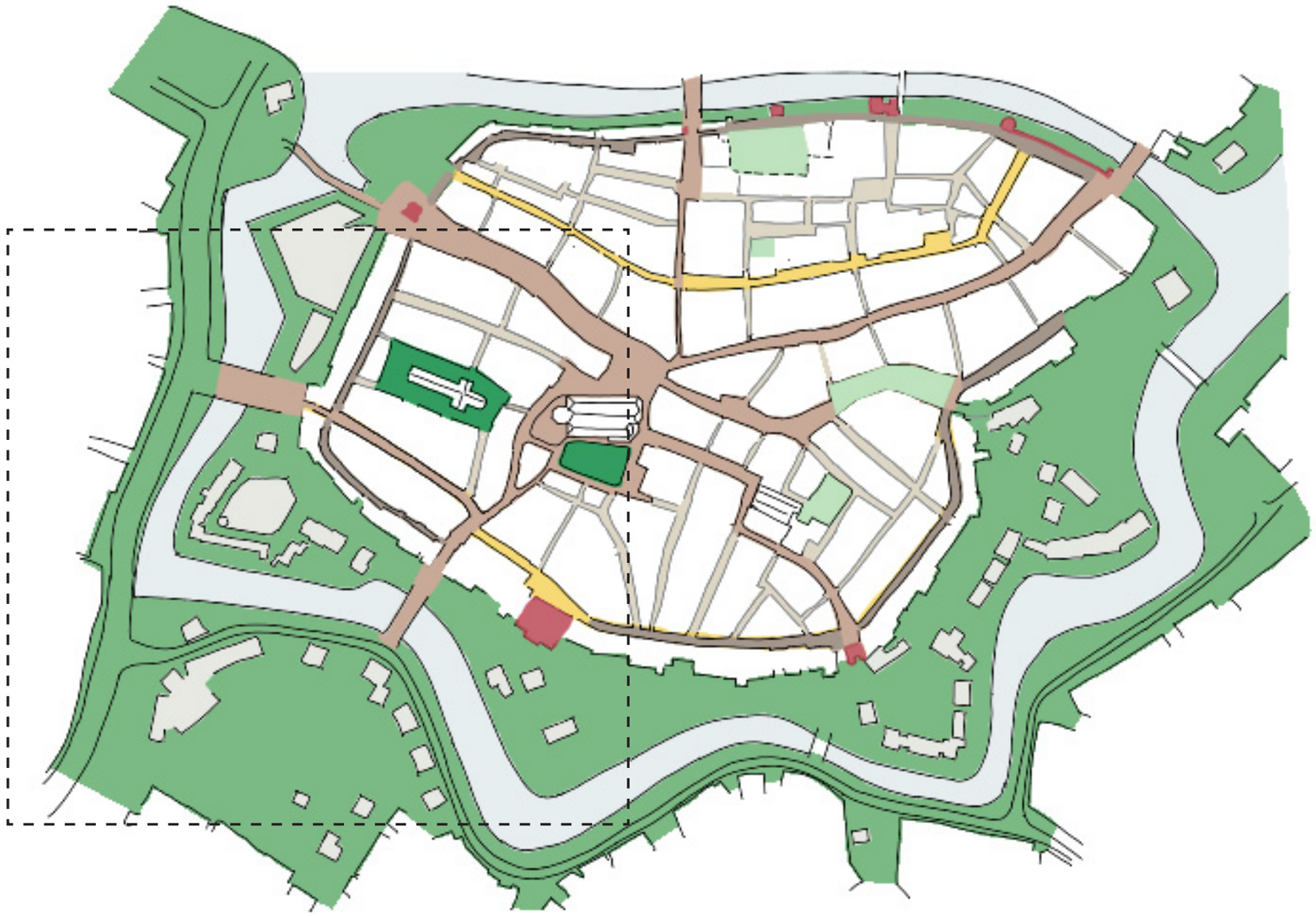
Bij de inrichting van de openbare ruimte worden keuzes gemaakt op basis van het STOMP-principe. De voetganger en fietser staan centraal. Gemotoriseerd verkeer is te gast en houdt rekening met de overige gebruikers.

4. Gebiedsvisie

Ruimtelijke structuur binnenstad

Door de historische structuur van de binnenstad in kaart te brengen ontstaat een goed begrip van de opbouw van de stedenbouwkundige structuur en daarmee de logica en betekenis van de verschillende straten, stegen en pleinen. Daarbij gebruiken we de cultuurhistorische waarde als inspiratiebron voor de toekomstige herinrichting van het Zuidwestelijk Kwadrant. Hierdoor wint de stad aan authenticiteit, herkenbaarheid en oriëntatie.

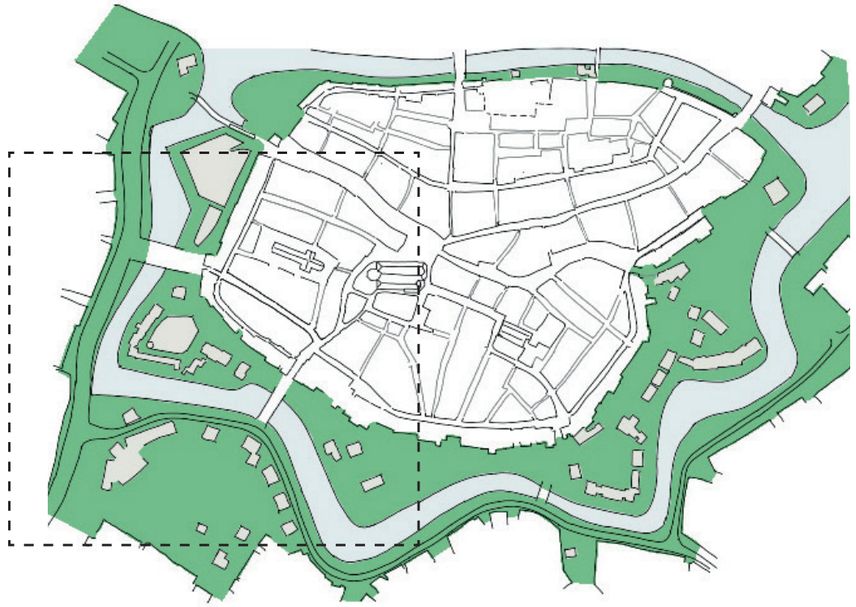
In de volgende afbeelding zijn de historische ruimtelijke dragers van de binnenstad in beeld gebracht. Op de volgende pagina's worden de verschillende lagen uiteengerafeld en toegelicht.



Singelpark

De Singel, de voormalige vestingwerken, omsluit de volledige binnenstad met een doorlopende groen-blauwe ring. Hierbij beschouwen we het water en de groene ruimte aan weerszijde van gevel tot gevel. De gemeente Zwolle is voornemens om deze groen-blauwe structuur te ontwikkelen tot een volwaardig Singelpark. Hiervoor wordt de visie Singel van Zwolle opgesteld.

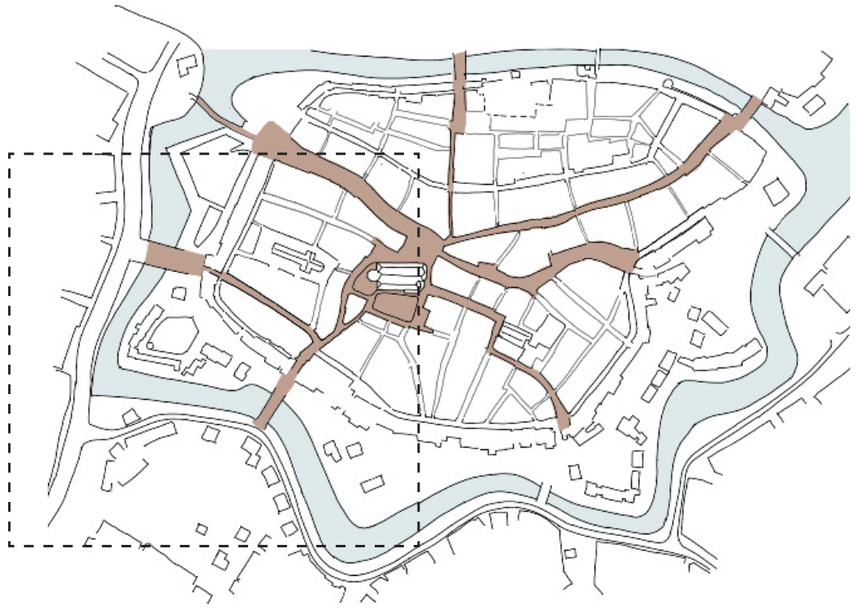
Binnen het Zuidwestelijk Kwadrant vormen de Eekwal en de Jufferenwal onderdeel van de singelstructuur. Door ze sterk te vergoenen wordt de Singelstructuur ook aan deze zijde versterkt.





Historische ruimtelijke hoofdstructuur

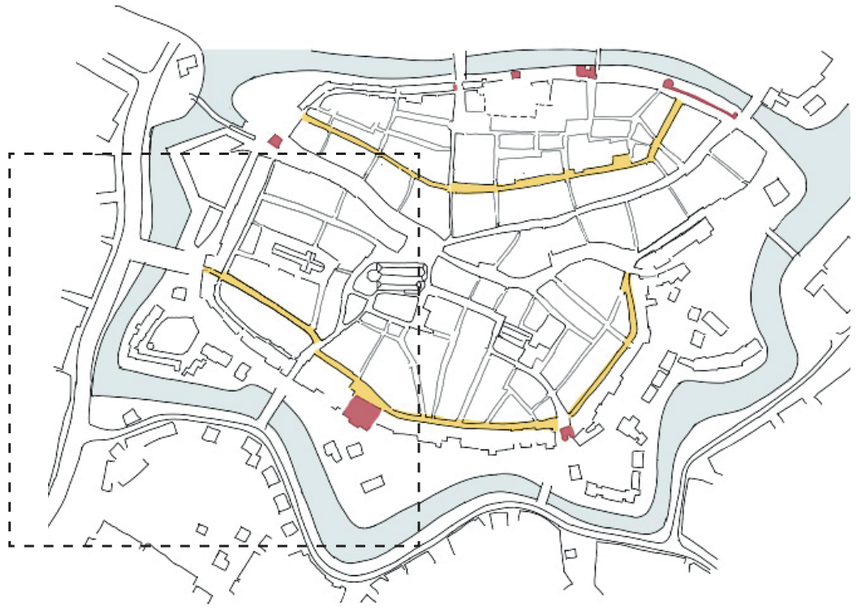
Oorspronkelijk had Zwolle een stadsmuur met stadspoorten. De stadspoorten vormden de enige entrees tot de binnenstad en de straten die de stad binnenliepen kwamen bijna allemaal uit in het stadshart. Ook vandaag de dag vormen deze straten de ruimtelijke dragers. Ze verwelkomen bezoekers en Zwollenaren in de binnenstad. Daarnaast hebben deze straten ook bijna aaneengesloten publieke plinten met detailhandel, voorzieningen en horeca.





Parallellen (fietsroutes)

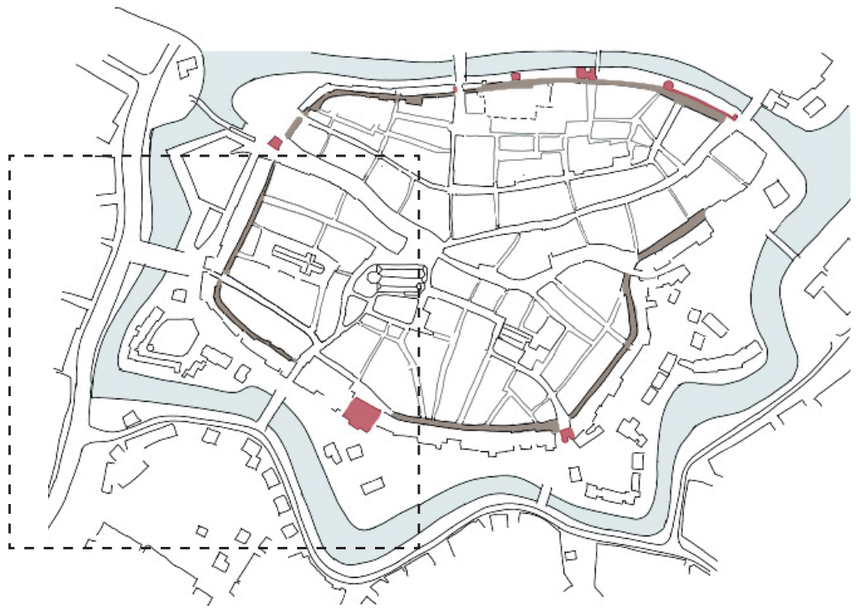
Dwars op de ruimtelijke hoofdstructuur ontstond een parallelle structuur die juist in een omtrekkende beweging langs het centrum liep. In het zuiden volgt deze structuur grotendeels het verloop van de voormalige stadsmuur. Doordat deze structuren een sterk doorgand karakter hebben en de drukte van het stadshart ontwijken zijn deze structuren momenteel aangewezen als belangrijke fietsroutes in de stad. Door de inrichting van de rijloper in samenhang te ontwikkelen wordt de zichtbaarheid van de fietsroute vergroot.





Muurroute

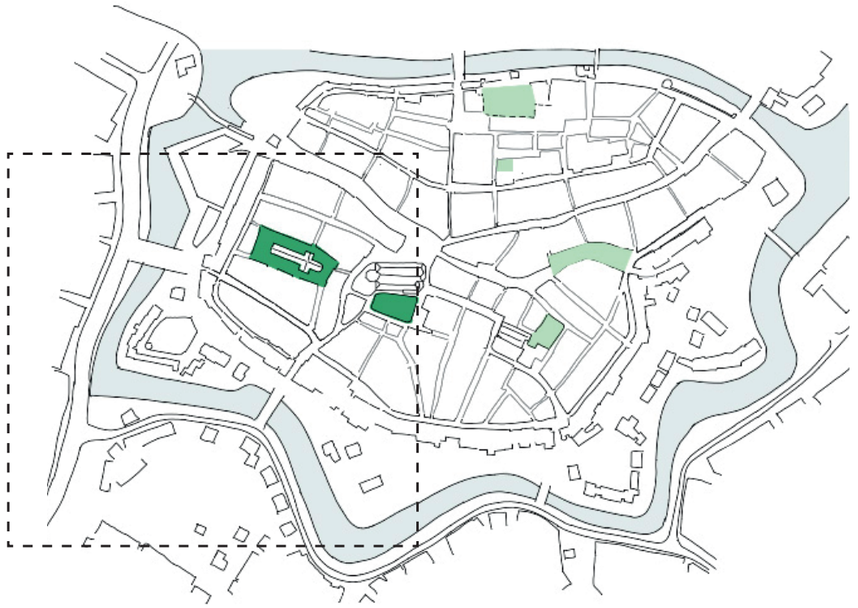
Hoewel de oorspronkelijke stadsmuur met de stadspoorten nog maar op een paar plekken fysiek aanwezig is, is het verloop van de stadsmuur nog goed zichtbaar in het stratenpatroon van Zwolle. Zo volgt bijvoorbeeld de route Kalverstraat - Korte Kamperstraat - Waterstraat het verloop van de muur. Omdat de straat vroeger aan een zijde werd geflankeerd door de stadsmuur zijn deze straten vaak ook asymmetrisch van profiel. Dit is in de Kalverstraat nog goed te zien. Door in deze straten een verwijzing naar de voormalige muur te maken wordt het verloop van de stadsmuur weer leesbaar en ontstaat een 'muurroute' die de gehele binnenstad van Zwolle omsluit.





Groene pleinen en hoven

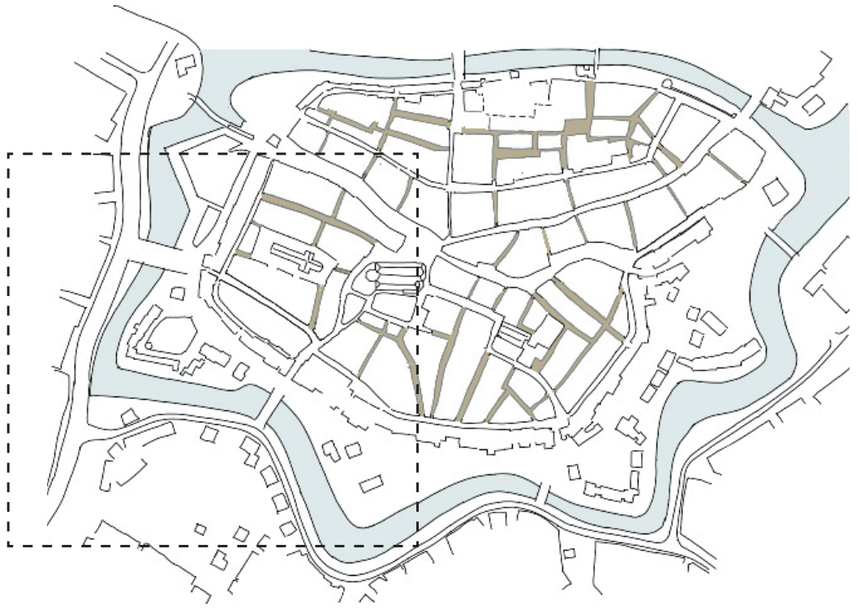
Binnen de hoofdstructuur van de binnenstad liggen verschillende plekken en pleinen. Verschillende van deze plekken lenen zich voor het toevoegen van groen in de binnenstad. De Ossenmarkt is hier een goed voorbeeld van. Samen met de luwe ligging zal vergroening van de Ossenmarkt ervoor zorgen dat de Ossenmarkt transformeerd naar een rustig groen stadshof als tegenhanger voor de reuring op de Grote Markt.





Dwaalmillieu

Opgespannen tussen de straten van de ruimtelijke hoofdstructuur ligt een netwerk van straten en stegen. Aangezien de grootste gebruiksdruk rust op de hoofdstraten en pleinen vormt dit 'dwaalmillieu' een rustigere alternatieve route waarin bezoekers en bewoners kunnen ronddwalen en zich kunnen laten verrassen. Ook ontstaat hier relatief veel ruimte voor het toevoegen van vergroening door middel van bijvoorbeeld geveltuinen, plantvakken en bomen. Daarnaast wordt er relatief veel gewoond in de straatjes van het 'dwaalmillieu' waardoor leefbaarheid hier nadrukkelijk een belangrijk thema is.





Groen Singelpark



Straten en stegen



Groen stadshof



4 Gebiedsvisie

Structuurkaart Hofkwartier

De hoofdstructuur van het Hofkwartier bestaat uit drie zones; de Singel, de Straten en Stegen en het Groene Hof Ossenmarkt.

De Eekwal en de Jufferenwal worden heringericht passend bij de sfeer en inrichting van het Singelpark. Op de Eekwal wordt het romantische wandelpark in Engelse landschapsstijl van de Potgietersingel doorgezet. De Jufferenwal en het gebied rondom het Maagjesbolwerk zijn stedelijker van karakter. De Singelstructuur vraagt hier om een andere uitwerking met meer groen en bomen ingepast in de straat- en pleinruimtes. Op de Kamperpoortenbrug en Nieuwe Havenbrug komt een royale stadsentree met allure.

De Luttekestraat en de Kamperstraat vormen de historisch ruimtelijke hoofdstructuur en begeleiden bezoekers en bewoners op een comfortabele wijze de stad in. De Kamperstraat wordt bovendien een royale fiets-wandel route waar fietsen en verblijven hand in hand gaan.

De Ossenmarkt wordt een rustig groen hof met kansen voor verblijven en verwondering. De Peperbus en Onze Lieve Vrouwe Basiliek staat hier pontificaal in het groen.

In de straatjes en stegen rondom het groene hof ontstaat een 'dwaalmillieu' van rustigere alternatieve route waarin bezoekers en bewoners kunnen ronddwalen en zich kunnen laten verrassen. De Muurroute is in de Kalverstraat en Korte Kamperstraat herkenbaar door een bijzondere markering in bestrating en verlichting, aansluitend op de lichtvisie.

Legenda
1. Singelstructuur
2. Historische ruimtelijke hoofdstructuur
3. Fietsroute Kamperstraat
4. Groen stadshof Ossenmarkt
5. Dwaalmillieu
6. Muurroute

<
beoogde sferen in het Hofkwartier

>
structuurkaart Zuidwestelijk Kwadrant



Mobiliteitsbehoefte

Mobiliteitsbehoefte Zwolle is een compacte stad: alles is dichtbij en de dagelijkse voorzieningen zijn te vinden op wandel- en fietsafstand. Het Ontwikkelprogramma Stadshart heeft de ambitie de binnenstad verder te versterken om daarmee enerzijds de verblijfskwaliteit, leefbaarheid en gezondheid te versterken, en anderzijds de bereikbaarheid te waarborgen. De openbare ruimte in de binnenstad is echter schaars en wordt door veel verschillende gebruikers benut. Dat betekent dat er slim met de ruimte moet worden omgegaan om alle ambities te kunnen realiseren. Het doel voor de inrichting van de openbare ruimte is om een samenhangend en uitnodigend, groen verblijfsgebied te creëren met aantrekkingskracht voor bewoners, ondernemers en bezoekers.
Een openbare ruimte die ruimte geeft aan de mobiliteitsbehoefte van die locatie

Het Ontwikkelprogramma Stadshart zet het STOMP-principe leidend voor de inrichting van de openbare ruimte: de volgorde is stappen, trappen, OV, (deel-)mobiliteit en privéauto. Door in te zetten op meer verblijfsgebieden voor voetgangers en fietsers ontstaat ook meer ruimte voor ambities als vergroening, verblijfsgebied, verduurzaming en de realisatie van een leefbare en gezonde woonomgeving. De binnenstad blijft bereikbaar voor auto's en het parkeren zal zoveel als mogelijk plaatsvinden aan de randen van het centrum in geclusterde parkeervoorzieningen, de mobiliteitshubs. Voor mensen met een fysieke beperking blijft de binnenstad vanzelfsprekend toegankelijk.

Als bouwsteen voor de gebiedsvisie is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar het toekomstig functioneren van het Hofkwartier. Hierin is het gebied verkeerskundig in beeld gebracht aan de hand van zes thema's:

- Routering / bereikbaarheid: hierbij draait het om de routes die verschillende gebruikers kunnen nemen om ergens te komen, oftewel de bereikbaarheid van het Hofkwartier.

- Intensiteit/kwaliteit: geeft inzicht in het gebruik van de routes, en de bijbehorende kwaliteit van de desbetreffende route.

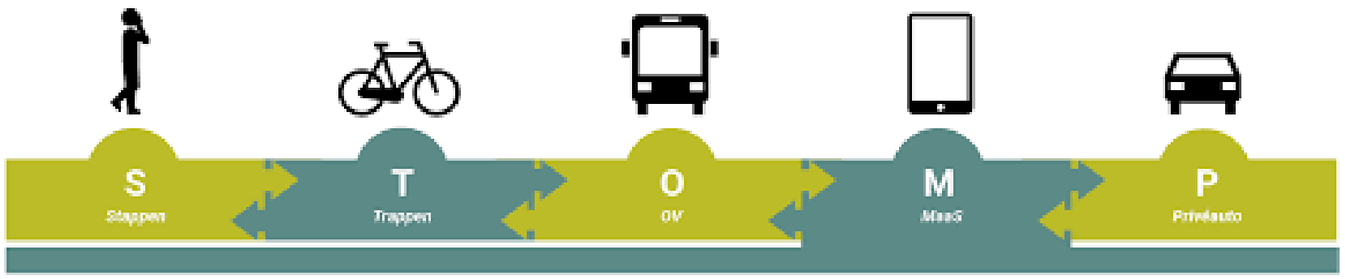
- Verkeersveiligheid: bij dit aspect wordt ingezoomd op de wisselwerking tussen de verschillende modaliteiten in het gebied, de focus ligt hierbij op de kruispunten.

- Omgevingskwaliteit: naast een verkeerskundige functie wordt er met name gewoond, gewerkt en verbleven in het Hofkwartier. De verkeerskundige inrichting moet daarom passend zijn bij de ambities die er zijn voor de omgevingskwaliteit.

- Parkeren: bezoekers en bewoners parkeren in de huidige situatie op straat of op eigen terrein. Om ruimte te maken voor onze ambities is het verplaatsen van het straatparkeren noodzakelijk.

- Logistieke routes: goede mogelijkheid voor toeleveringen en afvalinzameling is cruciaal voor het functioneren van het gebied.

Hieronder wordt de mobiliteitsbehoefte voor het Hofkwartier in kaart gebracht aan de hand van vier beschreven thema's. Daarnaast heeft het verkeersonderzoek specifieke aandacht voor de Ossenmarkt, Kamperstraat en Eekwal.



Routering en bereikbaarheid

Goede bereikbaarheid voor alle gebruikers staat centraal in het gebied. Voor de gehele binnenstad geldt het uitgangspunt dat er voor voetgangers altijd voldoende ruimte is en dat deze ruimte veilig, comfortabel en toegankelijk is. Voetgangersvriendelijke gebieden zijn te vinden in het hart van de binnenstad en waar voetgangers ongestoord wandelen en struinen. Dit geldt ook voor bezoekers met bijvoorbeeld een rolstoel, een kinderwagen of visueel gehandicapten. De inrichting van de openbare ruimte is volledig gericht op de voetganger. Voor het Hofkwartier betekent dit concreet trottoirs van voldoende breedte en veilige plekken om over te steken.

Naast ruimte voor de voetganger is Zwolle een fietsstad. Veel bewoners en bezoekers aan de stad maken gebruik van de fiets. Dit fietsgebruik wordt gekoesterd en waar het mogelijk is, wil de gemeente Zwolle dit nog beter stimuleren en ondersteunen. De Singel zal opnieuw worden ingericht en vooral benut worden als doorgaande fietsroute. In het Hofkwartier wordt fietsen zoveel als mogelijk gefaciliteerd, door de inrichting en het aanbieden van voldoende fietsparkeerplekken. Daarnaast realiseren we in de Kamperstraat een stadsfietsroute, aansluitend op de Koestraat. Meer hierover bij de paragraaf ‘Inrichting Kamperstraat’.

Ook de toegankelijkheid van het OV speelt een belangrijke rol. In het Ontwikkelprogramma Stadshart is beschreven dat de huidige vorm van openbaar vervoer binnen de Singel op termijn verdwijnt. In overleg met de OV-maatschappijen worden nieuwe locaties voor haltes bepaald. Hierbij wordt geïnvesteerd in doorgaande, comfortabele looproutes (ook voor mindervaliden) van en naar de haltes. In het Hofkwartier wordt op dit moment nog door buslijnen 2 en 10 gebruik gemaakt van Jufferenwal, met een halte op het Rodetorenplein. Door een verplaatsing van deze buslijnen naar de Singel ontstaat de mogelijkheid om de Jufferenwal in te richten met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en een grote impuls in de verblijfskwaliteit zonder dat de loopafstand (via de Rodetorenbrug) tot de haltes te groot wordt.

Het Hofkwartier is een gebied waar mensen wonen, werken en verblijven. Het gebied moet daarom bereikbaar blijven met de auto, zonder dat deze een groot deel van de openbare ruimte inneemt. Gemotoriseerd verkeer is te gast in het gebied en houdt rekening met overige weggebruikers. In het gebied worden een aantal aanpassingen voor de auto gedaan. Hiermee willen we het aantal verkeersbewegingen beperken, maar houden we de bereikbaarheid van het gebied zo veel mogelijk in stand. Inwoners en werknemers kunnen altijd bij hun woning of pand komen voor parkeerplaatsen op eigen terrein. Door op een nieuwe maar logische wijze te sturen met verkeersroutering verbeteren we de leefbaarheid en wordt de openbare ruimte gebruikt naar mobiliteitsbehoefte:

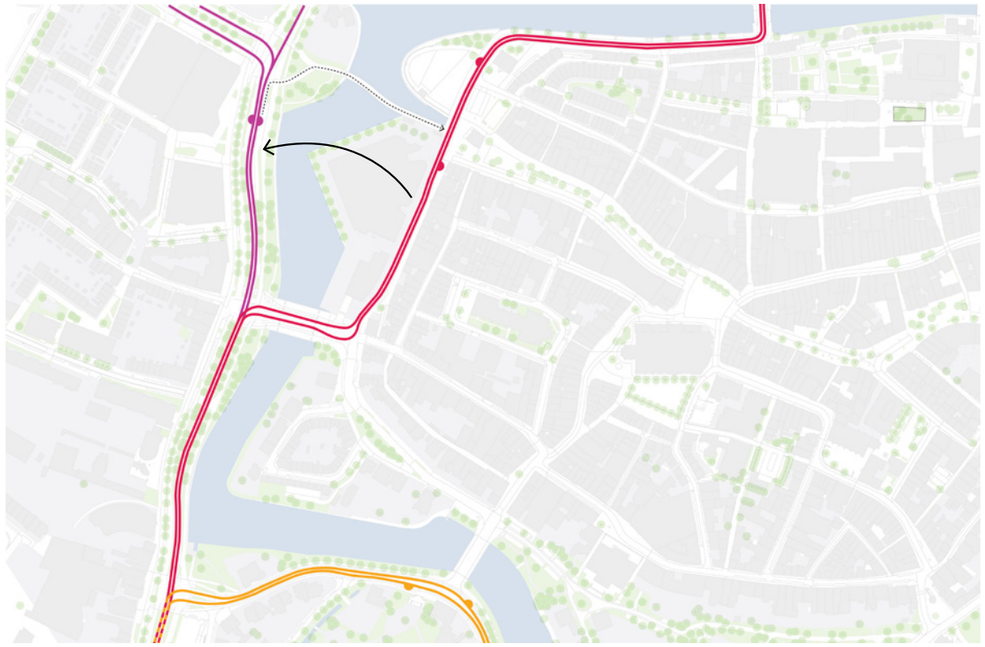
• De rijrichting in de Voorstraat, Korte Kamperstraat, Drostenstraat en Halvemaansteeg wordt omgedraaid. Bestemmingsverkeer van en naar deze straten rijdt vanaf de Nieuwe Havenbrug het gebied in en verlaat het gebied via de Kamperpoortenbrug. Door deze wijziging is het niet meer mogelijk om vanaf de Kamperpoortenbrug via de Ossenmarkt de Blijmarkt te bereiken. Conform het Ontwikkelprogramma zal dit bestemmingsverkeer via de Singel rijden om hun bestemming te bereiken;

• De Van Hattumstraat en het westelijke deel van de Kamperstraat worden éénrichtingswegen. Hiermee wordt voorkomen dat verkeer een ronde om de Peperbus gaat rijden.

Alle gebouwen en objecten in het Hofkwartier blijven uiteraard bereikbaar voor nood- en hulpdiensten. Dat betekent dat we in de inrichting rekening houden met draaicirkels, opstelplaatsen en maximale blusafstanden. Voor hulpdiensten wordt overal rekening gehouden met een obstakelvrije ruimte van minimaal 3.50 meter breedte.



Fietsroutes en fietsparkeren binnenstad



Openbaar vervoer

Intensiteit/kwaliteit

In de huidige situatie rijdt er veel doorgaand verkeer over de Eekwal. Deze voertuigen hebben geen herkomst of bestemming in het Stadshart. Dit is ongewenst en willen we tegengaan. Bij de herinrichting van de Eekwal nemen we daarom maatregelen om de route minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer. Meer hierover bij de paragraaf ‘Inrichting Eekwal’. De overige intensiteiten in het gebied zijn en moeten passend blijven bij het karakter van de wegen. Door de inrichting en routering voorkomen we zoveel als mogelijk ongewenste verkeersbewegingen in het gebied.

Verkeersveiligheid

De Kamperpoortenbrug en Nieuwe Havenbrug zijn de entrees van het Hofkwartier. De omliggende kruispunten zijn groot opgezet, de (vroegere) aanwezigheid van een busroute speelt hier een belangrijke rol in. Omdat de bus via de Singel gaat rijden en de verkeersstructuur vereenvoudigd wordt is het de ambitie om de kruispunten veel compacter en vriendelijker in te richten. Daarmee wordt ruimte vrijgemaakt voor bredere trottoirs en het toevoegen van groen. Tegelijkertijd wordt met deze herinrichting de voorrangssituatie op het kruispunt van de Nieuwe Havenbrug en de Eekwal logischer en veiliger ingericht. Op de Kamperpoortenbrug zorgt het compacter inrichten voor lagere snelheden en daarmee een veiliger kruispunt.

Het kruispunt Luttekestraat – Kamperstraat – Blijmarkt is complex vanwege kruisende verkeersstromen van diverse modaliteiten en de aanwezigheid van logistiek verkeer. De stromen op het kruispunt vereenvoudigen we door van de Van Hattumstraat éénrichtingsverkeer te maken en alleen voor echt bestemmingsverkeer. Ook laden en lossen rondom het kruispunt willen we faciliteren met minder overlast en risico’s voor de verkeersveiligheid. Daarnaast is het wenselijk om de dominante voetgangersstroom vanaf het station naar het centrum via de Luttekestraat beter te geleiden.

Het gemotoriseerd verkeer op de Eekwal rijdt in de huidige situatie gemiddeld te hard. De inrichting van de weg (brede rijbaan) nodigt uit tot overschrijding van de toegestane snelheid van 30 km/u. Dit pakken we aan door de Eekwal te transformeren waardoor de inrichting weer aansluit bij de functie van de weg. Voor deze herinrichting zijn drie varianten mogelijk, deze worden in de paragraaf ‘Deelgebied Eekwal’ toegelicht.

Omgevingskwaliteit

Het Hofkwartier biedt uitstekende kansen voor vergroening en het versterken van een gezonde woonomgeving. Op diverse plekken realiseren we meer ruimte voor de voetganger en fietser en is de auto te gast. Met name op de Eekwal en rond de Ossenmarkt vindt een transformatie plaats, deze gebieden zijn in de huidige situatie vrij stenig. Bij de Eekwal wordt zoveel mogelijk aangesloten op de ruimtelijke structuur van de Potgietersingel.

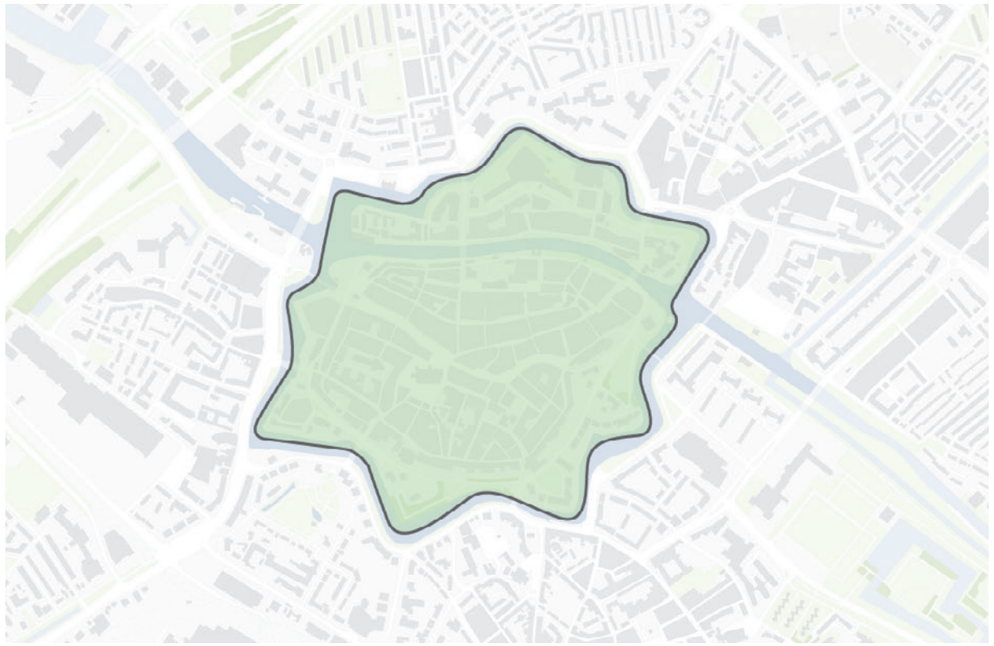


kansen voor verbeteren omgevingskwaliteit

Parkeren

We kunnen onze ambities en doelen uit het Ontwikkelprogramma Stadshart alleen realiseren als we daar ruimte voor vrijmaken. De ruimte die vrijkomt wordt heringericht voor het verbeteren van de leefbaarheid en verblijfskwaliteit in het centrum. Zo wordt er meer vergroend. Voorbeelden hiervan zijn de route Koestraat-Kamperstraat en de omgeving van de Ossenmarkt. In het Ontwikkelprogramma Stadshart en de Parkeerstrategie is vastgesteld dat op termijn het straatparkeren in de binnenstad gefaseerd verplaatst wordt naar gecentraliseerde parkeerlocaties, ofwel mobiliteitshubs. We starten daarbij op plekken waar dit nodig is om ruimte te maken voor groen, leefbaarheid, voetgangers en fietsers. Uitgangspunt daarbij is dat het alternatief op orde is. De uitwerking hiervan vindt in samenwerking met het platform van stakeholders uit de binnenstad plaats in de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad.

De uitwerking van het verplaatsen van het straatparkeren, zowel voor betalende bezoekers als voor vergunninghouders zal per deelgebied worden opgepakt. Bezoekers aan de stad kunnen parkeren in de daarvoor bestemde centrumhubs. Bewoners kunnen straks op loopafstand van hun woning de auto veilig parkeren in buurthubs in en rond het centrum. Huidige vergunninghouders kunnen blijven parkeren in de parkeersector of een abonnement afsluiten in een van de gemeentelijke parkeerlocaties. Bewoners hebben daarbij zelf de keuze in welke accommodatie zij hun auto willen parkeren. Voor het Hofkwartier zijn op dit moment de Burgemeester Rooijensingel, het Emmadek en/of het Katwolderplein het meest logische gemeentelijke alternatief. Parkeerplaatsen op eigen terrein blijven bestaan en bereikbaar. Voor mindervaliden blijven voldoende parkeerplaatsen op logische locaties in het Hofkwartier aanwezig. Dit wordt meegenomen in de uitwerking van de ruimtelijke ontwikkelplannen per deelgebied.

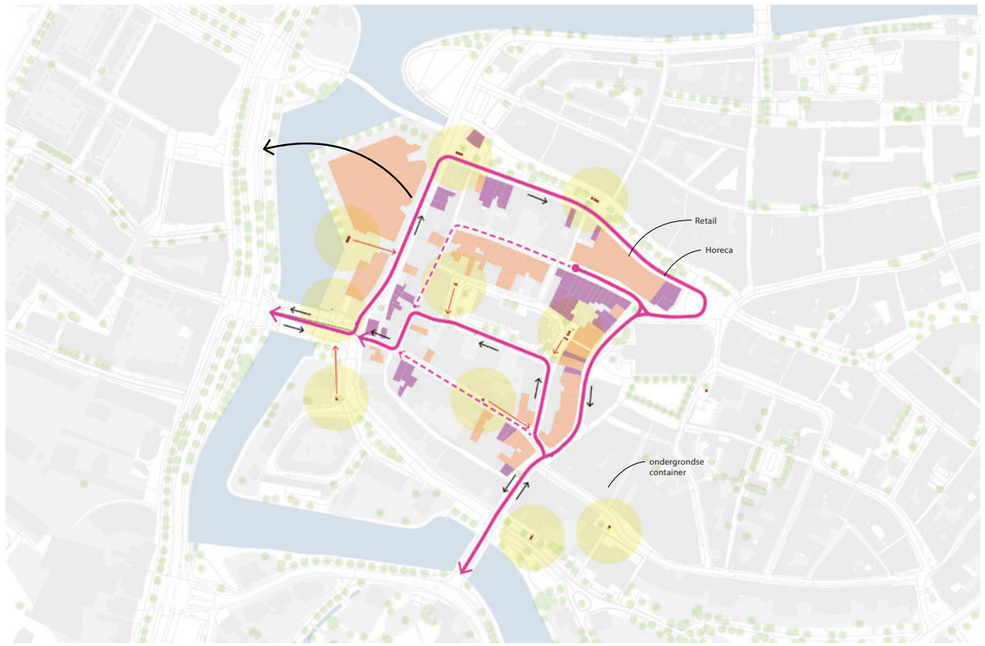


Parkeren; straatparkeren wordt in de binnenstad geaseerd verplaatst naar gecentraliseerde parkeerlocaties

Logistieke routes

Laden en lossen van toeleveringen voor detailhandel en horeca gebeurt momenteel naar behoefte binnen venstertijden verspreid door het gebied. Om de impact van laden en lossen in de toekomst zo veel mogelijk te beperken wordt laden en lossen georganiseerd via een lus door het Hofkwartier. Vanaf deze lus kunnen zo veel mogelijk panden bediend worden.

Voor de inzameling van afval en reststoffen wordt gestreefd naar een concentratie van afvalcontainers op een beperkt aantal locaties. De beschikbaarheid van een “obstakelvrije” ondergrond is daarbij leidend. De route voor deze inzameling wordt gecombineerd met de nieuwe routering voor het laden en lossen. Hiermee is de impact op het gebied zo beperkt mogelijk. Het exact bepalen van de locaties en inrichting vindt plaats tijdens het maken van de ruimtelijke ontwikkelplannen per deelgebied.



logistieke routes

Deelgebieden

Deelgebied Ossenmarkt

De gebiedsvisie geeft de Ossenmarkt (en omgeving) een groene transformatie met een uitgesproken sfeer die past bij de iconische status van de Peperbus. De hoofdgebruiker van het gebied worden de voetganger. Fietsers en auto's zijn te gast in het gebied. De inrichting van de openbare ruimte is op deze mobiliteitsbehoefte ingericht. Vanzelfsprekend blijft de Onze Lieve Vrouwe Basiliek voor diensten bereikbaar met de auto. We houden in de inrichting van de openbare ruimte rekening met het parkeren van bijzondere voertuigen ten behoeve van rouw en trouw. Ook privé parkeerterreinen en -garages blijven bereikbaar voor auto's.

Deelgebied Kamperstraat

Door het uitbreiden en realiseren van voetgangersvriendelijke gebieden (o.a. Melkmarkt) is de fietser op steeds meer plekken in de historische binnenstad te gast. Als alternatief zijn in het Stadshart een aantal routes aangewezen waar, naast de voetganger, vooral ruimte is voor fietsers. Deze vooral oost-west georiënteerde routes leiden fietsers om de voetgangersvriendelijke gebieden heen. De routes zijn bedoeld voor de bezoekers aan de stad en leiden naar de fietsparkeerlocaties. Daarnaast gebruiken bewoners deze routes bij voorkeur om zich door het Stadshart per fiets te bewegen.

Op deze routes zal een andere inrichting van de openbare ruimte zorgen voor een veilige straat voor voetgangers en fietsers. Het soms noodzakelijk afstappen van fietsers bij tegemoetkomende auto's behoort dan tot het verleden. De Kamperstraat is één van deze routes die wordt getransformeerd tot een toegankelijke, comfortabele stadsfietsroute. Deze verbinding sluit goed aan op de zuidelijke stadsfietsroute vanaf de Koestraat.

Deelgebied Eekwal

Het functioneren van de Eekwal verdient specifieke aandacht in deze gebiedsvisie. De huidige inrichting van de Eekwal komt voort uit de situatie dat het OV nog gebruik maakte van de Eekwal, inclusief centrumhalte. Daarnaast is op de Eekwal sprake van veel doorgaand verkeer, wat de Eekwal gebruikt als alternatief voor de route via de Singel.
In het participatieproces rondom deze gebiedsvisie is specifieke aandacht voor de Eekwal gevraagd, dat mede haar ontstaan heeft in en langjarig overleg over de oplossingsrichtingen.
Uit nadere analyse van het verkeerskundig adviesbureau, blijkt dat de verkeersveiligheid op de Eekwal door de huidige inrichting en het gebruik ervan in het gedrang begint te komen. Naast de ruimtelijke kwaliteit is op de Eekwal ook vanuit verkeerskundig oogpunt aanpassingen nodig.

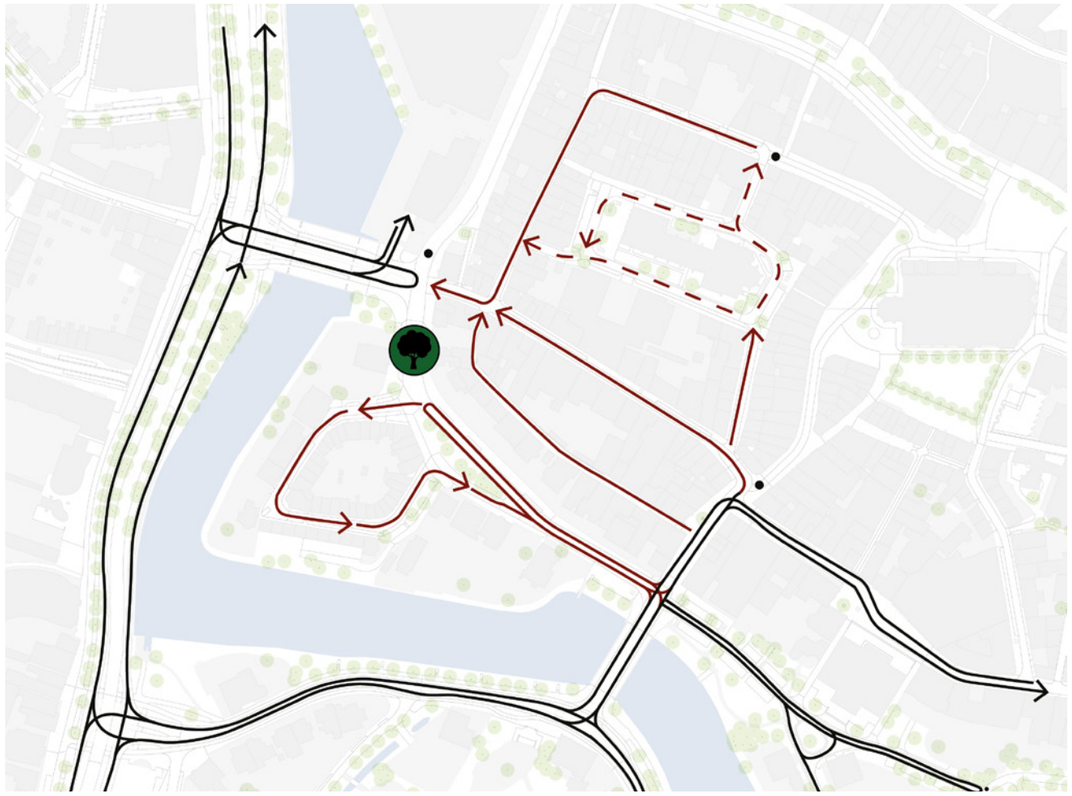
Om de ambities voor het Hofkwartier te realiseren en het ongewenste gebruik tegen te gaan, is het noodzakelijk dat inrichting van de openbare ruimte en de verkeersstructuur passend is bij de functie en karakter van de Eekwal. Om dit te bereiken zijn voor de Eekwal een drietal inrichtingsvarianten uitgewerkt. Hieronder worden deze toegelicht:



Inrichtingsvariant 0

In de huidige situatie nodigt de inrichting van de Eekwal uit tot (te) hard rijden. de uitgevoerde verkeersanalyse bevestigt dat de snelheidslimiet op de Eekwal vaak ruim overschreden wordt. Daarom gaat de eerste variant uit van een herinrichting van de Eekwal waarbij de rijbaan smaller wordt met behoud van de bestaande tweerichtingsstructuur. Hiermee komt er ruimte vrij voor het realiseren van andere ambities, bijvoorbeeld het toevoegen van groen. Doordat minder verkeersruimte beschikbaar is zal de snelheid gedrukt worden, wat de route ook minder aantrekkelijk maakt voor doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer blijft echter nog steeds mogelijk in deze variant. De daadwerkelijke inrichting betreft nadere uitwerking, de Stationsstraat kan hierbij als voorbeeld dienen.

Deelgebieden



Inrichtingsvariant 1

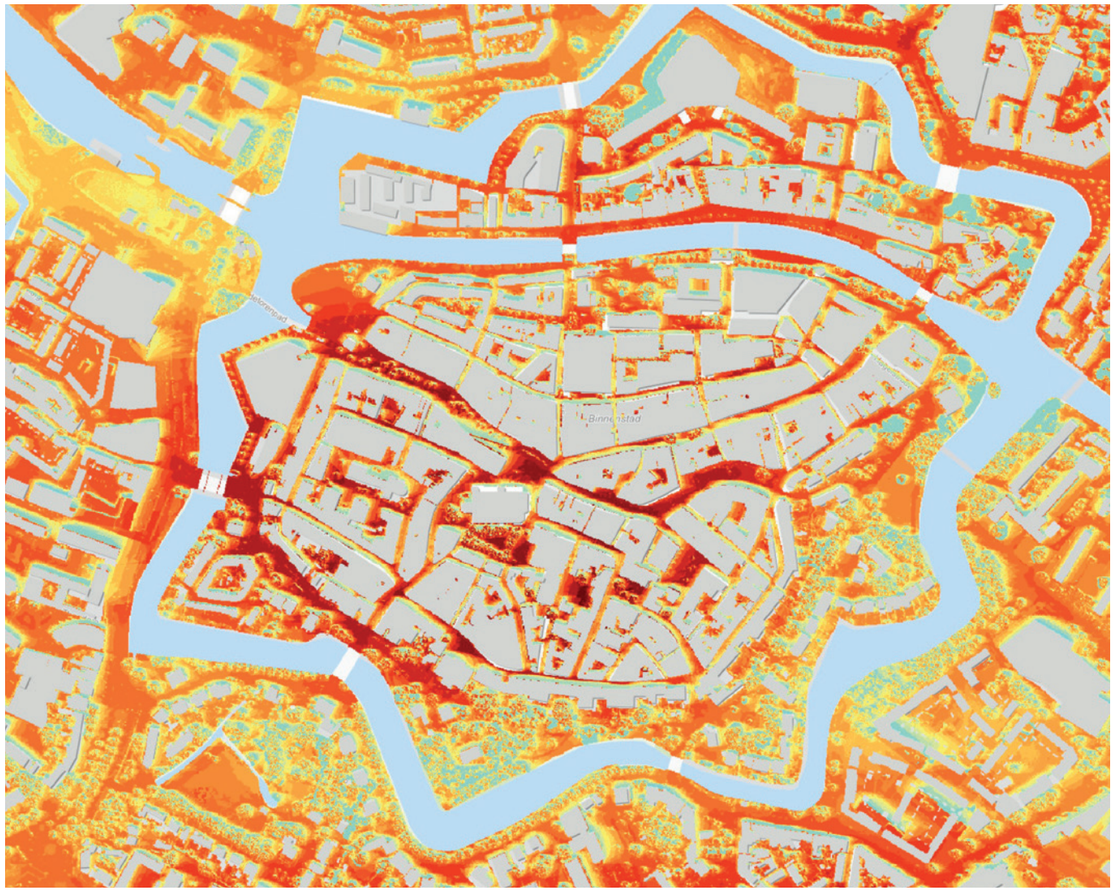
Het is onze ambitie om de Eekwal integraal onderdeel te laten zijn van de singelstructuur van Zwolle en het sluipverkeer wat nu dagelijks gebruikt maakt van de Eekwal te weren. Dit is mogelijk door de doorgaande autoroute over de Eekwal te laten vervallen. De bedrijven en woningen op de Eekwal blijven bereikbaar, in deze variant via de Nieuwe Havenbrug. De Eekwal blijft wel vanuit twee richtingen bereikbaar voor voetgangers, fietsers en nood- en hulpdiensten. Deze variant biedt veel kansen voor het toevoegen van groen aan de zijde van de Kamperpoortenbrug. Deze entree kan tevens veel compacter en veiliger worden ingericht.

Het ontsluiten van de Eekwal via de Nieuwe Havenbrug sluit niet aan bij de preferente ontsluitingsroutes (A28, Zwartewaterallee) en zorgt voor extra verkeer op de Singel. Hierdoor bestaat het risico dat verkeer vanaf de Eekwal via de Kamperstraat het gebied verlaat en voor meer verkeer door het Zuidwestelijk kwadrant zorgt.



Inrichtingsvariant 2

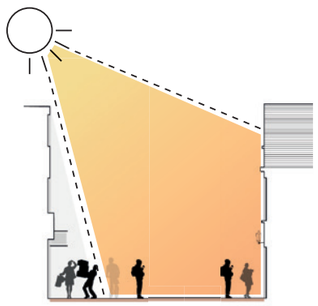
In de 2de variant wordt het doorgaand verkeer op de Eekwal ook volledig geweerd. De ontsluiting van de bestemmingen op de Eekwal vindt plaats via de Kamperpoortenbrug. Wel blijft de Eekwal vanuit twee richtingen toegankelijk voor voetgangers, fietsers en nood- en hulpdiensten. Aan de oostzijde van de Eekwal is relatief veel verkeersruimte nodig voor de bereikbaarheid van parkeren op eigen terrein. Daarmee zijn er beperktere mogelijkheden voor vergroening dan bij variant 1. De ontsluiting van de bestemmingen op de Eekwal en het bolwerk sluit wel goed aan bij de preferente routes (A28, Zwartewaterallee) en zorgt niet voor extra verkeer op de Singel. Tevens kan het kruispunt bij de Nieuwe Havenbrug compacter worden ingericht.





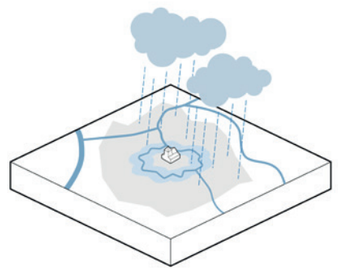
Hittestress

Hittestress treedt voornamelijk op op plekken waar grote oppervlaktes verharding en gevels bestraald worden door de zon. Hierdoor wordt de zonnewarmte opgevangen en uitgestraald in de openbare ruimte. Grote open ruimtes en brede oost-west georiënteerde straten vangen veel zonnewarmte waardoor dit de plekken zijn waar de meeste hittestress optreedt. In het Zuidwestelijk kwadrant zijn dit voornamelijk de Eekwal en de Jufferenwal, de Nieuwe Havenbrug en de Kamperpoortenbrug, de Luttekestraat en de Ossenmarkt. Het vergroenen van de Singelstructuur en de Ossenmarkt zorgen voor de meeste reductie van hittestress in het plangebied.



Stedelijk waterbeheer

De binnenstad is gelegen op van nature hoger gelegen terrein. Hierdoor ontstaat er natuurlijke afstroming van hemelwater richting de Singel nabij de voormalige stadspoorten. De bolwerken zijn ook hoger gelegen en dragen bij aan deze natuurlijke afstroom. Voor waterbeheer zijn er kansen voor het zo veel mogelijk bovengronds laten afstromen van hemelwater richting de Singel. Er is ruimte voor hemelwaterberging in de openbare ruimte op bijvoorbeeld de Ossenmarkt en de Eekwal. Infiltratie van hemelwater wordt niet aanbevolen in de historische binnenstad in verband met kwetsbare funderingen.



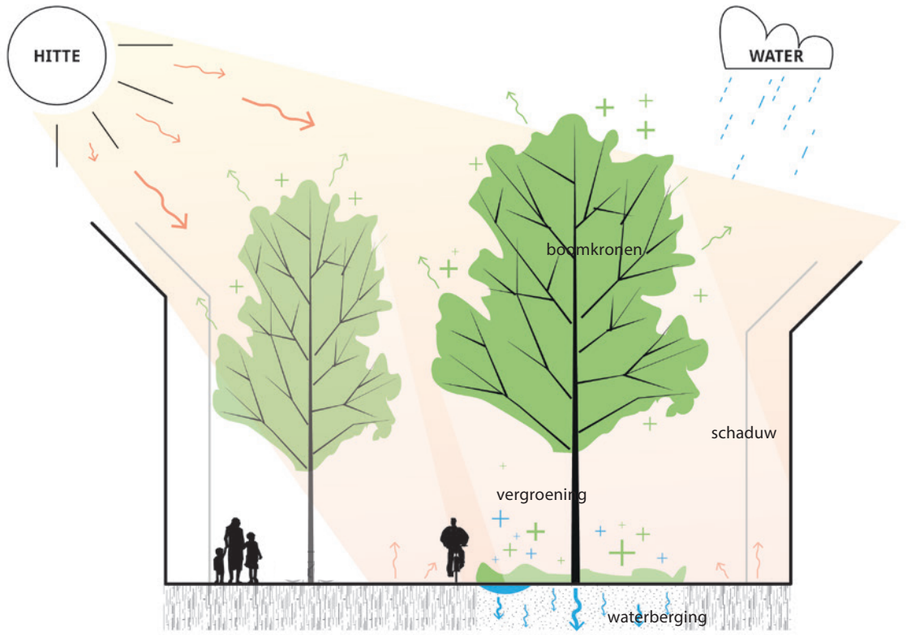
Klimaat en water

< Hittestress en waterbeheer

> principes klimaatrobuuste inrichting

Het Hofkwartier wordt klimaatadaptief ingericht. Zo wordt hittestress tegengegaan door de openbare ruimte waar mogelijk te ontharden, te vergroenen en door bomen toe te voegen. Ontharden en vergroenen zorgt ervoor dat er minder grote oppervlaktes verharding aanwezig zijn waar warmte in wordt opgeslagen. Bovendien zorgen beplanting en bomen voor verdamping waardoor verkoeling optreed. Boomkronen zorgen daarnaast voor schaduw waardoor hittestress wordt tegengegaan. Bij de keuze voor beplanting wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met het stimuleren van biodiversiteit.

Hemelwater wordt zo veel mogelijk bovengronds afgevoerd richting oppervlakte water waardoor het rioolsysteem niet wordt overbelast. Boom- en beplantingsvakken houden hemelwater langer vast waardoor het vertraagd wordt afgevoerd en ten goede komt aan de beplanting. Hemelwater bovengronds af laten stromen in open goten zorgt bovendien voor een verkoelend effect en nodigt uit tot spelen.



principes voor klimaatrobuuste inrichting openbare ruimte



afkoppeling regenpijpen in de openbare ruimte



afkoppeling hemelwater in groenvakken





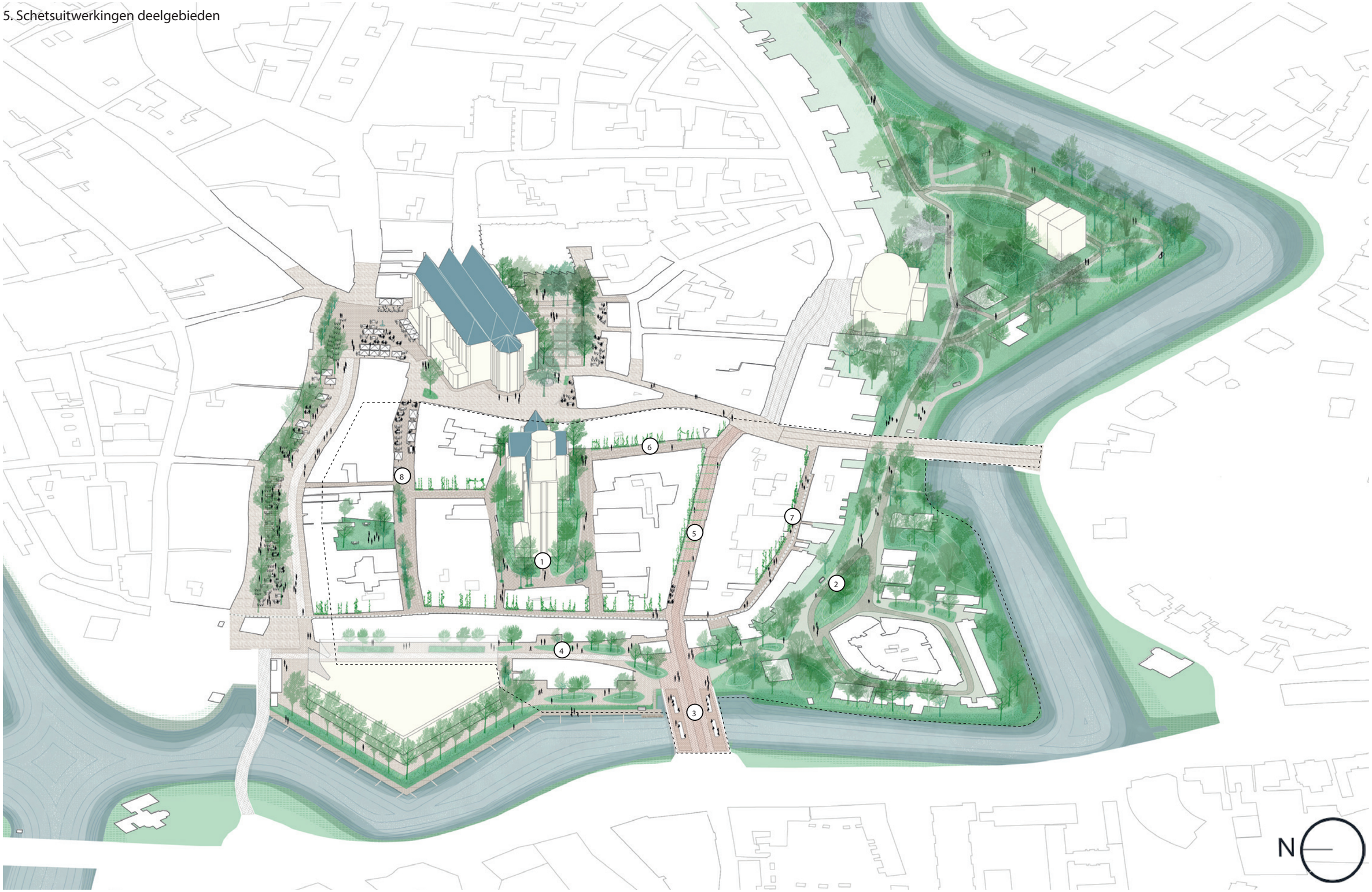
hemelwater in de openbare ruimte d.m.v. open goten



vergroening van de openbare ruimte



water als speelaanleiding


1
2
3
4
5
6
7
8
N

Deelgebieden

Binnen de gebiedsvisie Zuidwestelijk kwadrant; Hofkwartier zijn schetsuitwerkingen opgesteld per deelgebied. Deze schetsuiterkingen dienen als input voor de verdere uitwerking van de deelontwerpen en hebben een schetsmatig karakter.

< Deelgebieden Hofkwartier

De deelgebieden zijn;

1. Stadshof Ossenmarkt
2. Singelpark Eekwal
3. Kamperpoortenbrug
4. Singelpark Jufferenwal
5. Kamperstraat
6. Van Hattumstraat
7. Muurroute Kalverstraat/Korte Kamperstraat
8. Voorstraat


Korte Kamperstraat
Drostenstraat
Ossenmark
Van Hattumstraat

Stadshof Ossenmarkt

< locatie Ossenmarkt

> Foto's huidige situatie

De Ossenmarkt is gelegen binnen een bouwblok welke wordt geflankeerd door de Kamperstraat, Korte Kamperstraat, Voorstraat en de Luttekestraat. Anders dan de Grote Markt en het Grote Kerkplein lopen er geen straten direct op de Ossenmarkt aan. Ondanks dat de Peperbus al van verre zichtbaar is zorgt deze ligging ervoor dat de Ossenmarkt op straatniveau wat verscholen ligt. Een van de opgaven van deze gebiedsvisie is dan ook het verbeteren van de vindbaarheid en oriëntatie van de Ossenmarkt. De besloten ligging van de Ossenmarkt heeft ook als voordeel dat het een rustige plek is in de stad met kansen voor vergroening, ontspanning en verwondering. De Ossenmarkt onderscheid zich hiermee sterk ten opzichte van ondermeer de Grote Markt.

De Onze Lieve Vrouwe Basiliek en toren de Peperbus staan pontificaal op de Ossenmarkt. Doordat de kerk en kerktuin worden afgeschermd met een muurtje en door de straatprofielen rondom doet de Ossenmarkt momenteel aan als vier straten rondom een kerk. Daarnaast schermt het muurtje de kerktuin en kerk af, maakt het afstandelijk en zorgt ervoor dat het groen alleen kijkgroen is. Door het muurtje te verwijderen ontstaat interactie. Dit geeft mogelijkheid om de ruimte informeler in te richten en om er meer gebruik van te maken. Door de Ossenmarkt als een ruimte te behandelen komt de kerk op het plein te staan. Daarbij is er op de Ossenmarkt veel ruimte voor vergroening.

Met het herorganiseren van het mobiliteitssysteem ontstaat er aan de noordzijde ruimte om de Ossenmarkt sterk autoluw in te richten. Voor rouw- en bruidsauto die de Onze Lieve Vrouwe Basiliek aandoet wordt ruimte gereserveerd. Daarnaast zullen ook naar behoefte parkeerplaatsen voor mindervaliden worden ingepast.



Verharde ruimte rondom de kerk, bomen staan aan de kerkzijde



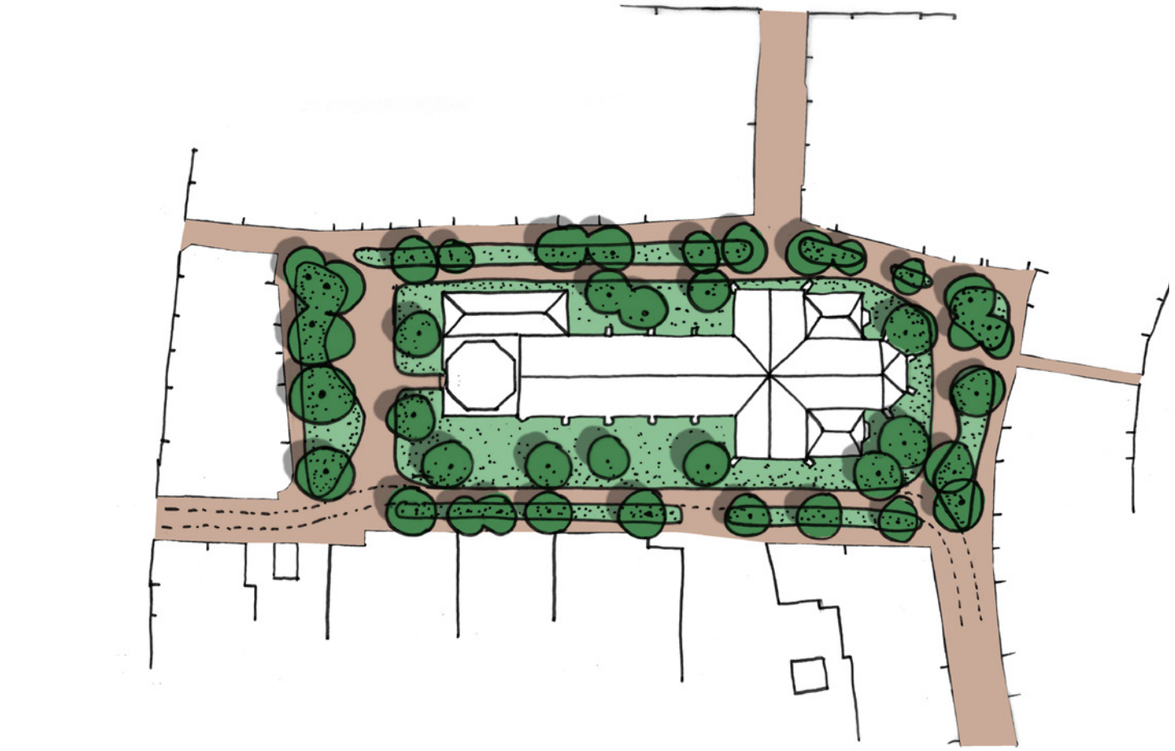
Parkeren aan de noordzijde van de kerk



Entree Peperbus wordt ontsierd door parkeerplaatsen en containers



beperkte groeiruimte voor bomen



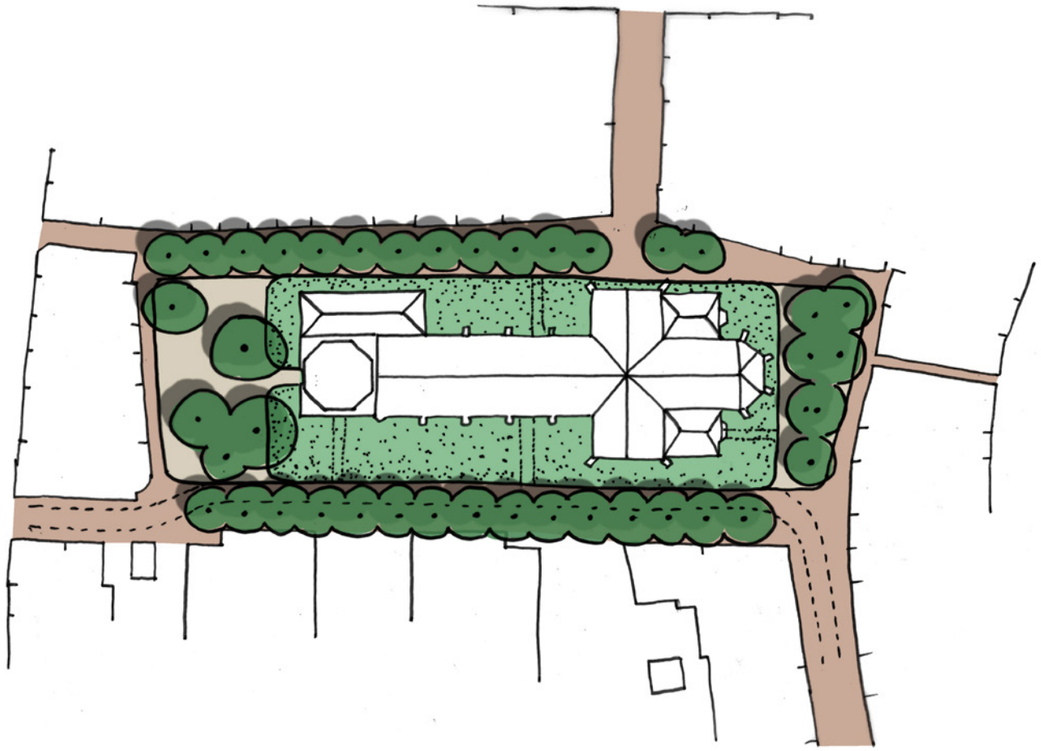
Model 'tussen het groen'



plantvakken met weelderige beplanting aan weerzijden



Brede zitranden markeren ontmoetingsplekken



Model 'groen carree'



Kerk wordt omkaderd door een kader van gazon



Een pleintje met bomen in halfverharding markeert plekken

Stadshof Ossenmarkt

Voor het Groene stadshof Ossenmarkt zijn drie schetsuitwerkingen gemaakt. In model 'tussen het groen' komt de kerk temidden tussen verschillende groenvakken te staan met weelderige beplanting en bomen. Deze inrichting zorgt ervoor dat je je op het plein altijd tussen het groen bevindt. Dit model heeft daardoor op ooghoogte de meest groene uitstraling. Brede zitranden langs de plantvakken markeren plekken voor ontmoeten en verblijven. Het inpassen van de gewenste mobiliteit is een uitdaging in dit model.

In model 'groen carree' komt de kerk in een carree van bomen te staan. Binnen het carree vormt een formeel kader van gazon de voet van de kerk. Aan de voor- en achterzijde vormen pleintjes met bomen in halfverharding de koppen van het plein, markeren de entree van de kerk en bieden ruimte voor terrassen en verblijfsplekken.

In model 'groen eiland' wordt de kerk omgeven door een royale groene tuin met weelderige beplanting en een plein in halfverharding in een vrije vorm. Op plekken die daar aanleiding toe geven verbreedt de pleinruimte zich en ontstaat ruimte voor terrassen en ontmoetingsplekken. Bomen staan vrij gepositioneerd in de ruimte en geven het hof een groen en ontspannen karakter. Het ontspannen en herkenbare karakter samen met de flexibiliteit van inrichting en gebruik die dit model biedt maken dit model tot voorkeursmodel.



Model 'groen eiland' - Voorkeursmodel



Onze Lieve Vrouwe Basiliek in een groene tuin



Plein in halfverharding rondom de kerk, ruimte voor terrassen


Kamperpoortenbrug
Bolwerk
Eekwal
Nieuwe Havenbrug

Singelpark Eekwal

De Eekwal is onderdeel van de Singelstructuur van Zwolle maar doet momenteel niet zo aan, ondanks het volwassen bomenbestand en de aanwezigheid van groen. Met het verdwijnen van de busroutes over de Eekwal zijn er kansen om de Eekwal als volwaardig onderdeel van de Singelstructuur in te richten.

Op de Eekwal en het Bolwerk zijn de voor de Singel kenmerkende hoogteverschillen, grote bomen en groene inrichting aanwezig. De verkeersruimte heeft momenteel echter nog de overhand door de breedte van de rijbanen, de parkeerplaaten en geparkeerde auto's op eigen terrein.

Het gebied bestaat uit twee delen; de Eekwal en het Bolwerk. De Eekwal ligt in het verlengde van de naastgelegen Potgietersingel. Aan de Eekwal staan aan de stadszijde statige panden en op verschillende plekken 19e eeuwse singelpanden vrijstaand in de Singelstructuur. Het Bolwerk is hoger gelegen op het voormalige bolwerk en is bebouwd met woonbebouwing en enkele karakteristieke panden zoals de voormalige molen. De Eekwal dankt zijn naam aan de Leerlooierijen en productie van eek, een grondstof voor het proces van leerlooien. Op het Bolwerk is het straatje smal en staat de bebouwing direct aan de straat.

De Eekwal volgt de kenmerkende Singelstructuur; een doorlopende groene ruimte langs het water rondom de stad met dwars daarop de bruggen en stadsentrees op de plekken waar voorheen de stadspoorten staan.

< Gebiedsvisie Eekwal

> Foto's huidige situatie



Verharde ruimte en parkeren op de Eekwal



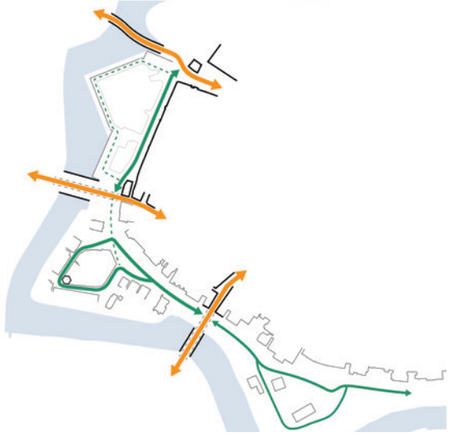
Inrichting doet verkeerskundig aan en herinnert aan halteplaatsen bus



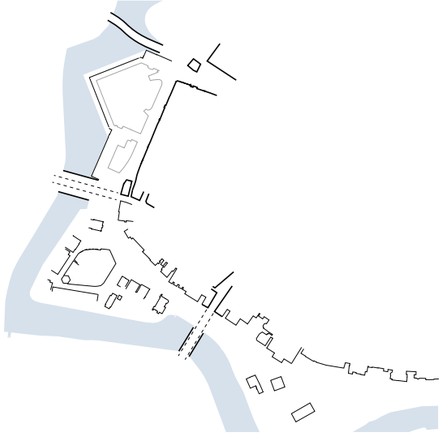
Hoogteverschillen, groen en bomen op de Eekwal



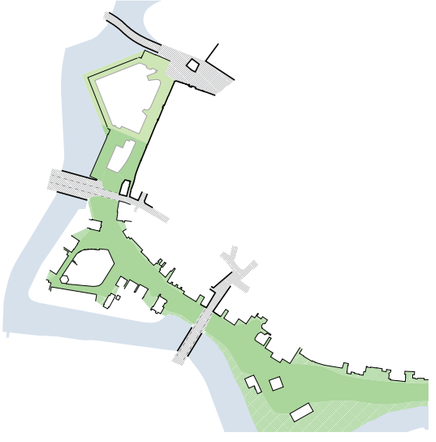
smal straatje op het Bolwerk



Twee richtingen; langs de singel en de stad in



Verschillende typen gevels; stadsgevels en parkpanden



Opbouw Singelstructuur, groene doorlopende ruimte en stadsentrees



Variant 0 - Tweerichtingsverkeer
variant behorende bij het raadsbesluit van februari 2022

- Enige kansen voor verbeteren ruimtelijke kwaliteit door ruimtewinst en vergroening ten opzichte van de huidige situatie.

- Beperkte kansen voor een overtuigende voortzetting van de parkinrichting vanaf de Potgietersingel over de Eekwal door beperkte ruimtewinst rondom de beide bruggen.

- Zeer beperkte kansen voor ruimtewinst om het kruispunt bij de Kamperpoortenbrug compacter en overzichtelijker te kunnen maken.



Variant 1 - Enkel auto-toegankelijk vanaf de Nieuwe Havenbrug - Voorkeursmodel vanuit ruimtelijk perspectief

- Veel ruimtewinst voor verbeteren ruimtelijke kwaliteit en vergroening, vooral bij de Kamperpoortenbrug

- Veel kansen voor een overtuigende voortzetting van de parkinrichting vanaf de Potgietersingel over de Eekwal.

- Kansen voor een nagenoeg ononderbroken parkroute aan de zuidzijde. Fiets- en wandelroute tussen Kamperpoortenbrug en Eekwal blijven gehandhaafd in parkinrichting.

-Deze variant werd als voorkeursoptie verkozen door de werkgroep en tijdens de informatieavond op 10 april 2024.



Variant 2 - Enkel auto-toegankelijk vanaf de Kamperpoortenbrug

- Relatief beperkte ruimtewinst voor verbeteren ruimtelijke kwaliteit en vergroening nabij de Nieuwe Havenbrug.

- Beperkte kansen voor een overtuigende voortzetting van de parkinrichting vanaf de Potgietersingel over de Eekwal door beperkte ruimtewinst rondom de beide bruggen.

- Relatief beperkte ruimtewinst om het kruispunt bij de Kamperpoortenbrug compacter en overzichtelijker te kunnen maken.

- De beëindiging van autotoegankelijkheid via de Nieuwe Havenbrug kan beperkter groen en ruimtelijk worden vormgegeven door o.a. weinig ruimte door de blijvende toegankelijkheid van de kantoren.

Singelpark Eekwal

< schetsuitwerkingen Singelpark Eekwal

> referenties beoogde kwaliteit

Voor de Eekwal zijn drie schetsuitwerkingen gemaakt. Deze schetsuitwerkingen brengen de ruimtelijke consequenties in beeld van de drie verkeerskundige varianten. In een variant blijft tweerichtingsverkeer over de Eekwal gehandhaafd. In twee van de varianten is geen doorgaand autoverkeer over de Eekwal meer mogelijk. Hierdoor wordt sluipverkeer voorkomen en wordt de Eekwal enkel bereikbaar voor bestemmingsverkeer. Voor fietsers en voetgangers blijft de verbinding over Eekwal tussen de beide bruggen bestaan.

In variant 0 blijft tweerichtingsverkeer gehandhaafd en wordt het profiel geoptimaliseerd binnen de beperkt beschikbare ruimte. In variant 1 is de Eekwal enkel auto-toegankelijk vanaf de Nieuwe havenbrug en ontstaat ruimte voor een parkachtige inrichting nabij de Kamperpoortenbrug. In variant 2 is de Eekwal enkel auto-toegankelijk vanaf de Kamperpoortenbrug. In deze laatste variant komt slechts beperkte extra ruimte beschikbaar voor een groene inrichting nabij de Nieuwe Havenbrug.

De inrichting van de Eekwal wordt zo veel mogelijk afgestemd op de Engelse Landschapsstijl zoals aanwezig op ondermeer de Potgietersingel. De basis wordt gevormd door een parkruimte van gevel tot gevel met royale ruimte voor gras, bomen en heesters. De parkpaden bestaan uit een hoofdpad, met een zwart geasfalteerde rijloper en molgoten in gebakken klinkers en voetpaden in halfverharding.

De vormgeving is vloeiend en reageert op de aanwezige hoogteverschillen. De voortuinen van de aanliggende bebouwing zijn bereikbaar middels gecombineerde opritten waardoor het aandeel verharding wordt teruggedrongen. Het aandeel groene ruimte wordt sterk vergroot. Het meubilair en verlichting is passend bij het parkachtige karakter van het Singelpark.

Ook de smalle straten op het Bolwerk worden vergroend in de vorm van plantvakken en bomen in de verharding. Het meubilair en verlichting is passend bij het parkachtige karakter van het Singelpark.



inrichting aansluiten bij de Engelse Landschapsstijl (referentie Singelpark Leiden)



woonbebouwing aan het singelpark, referentie Utrecht



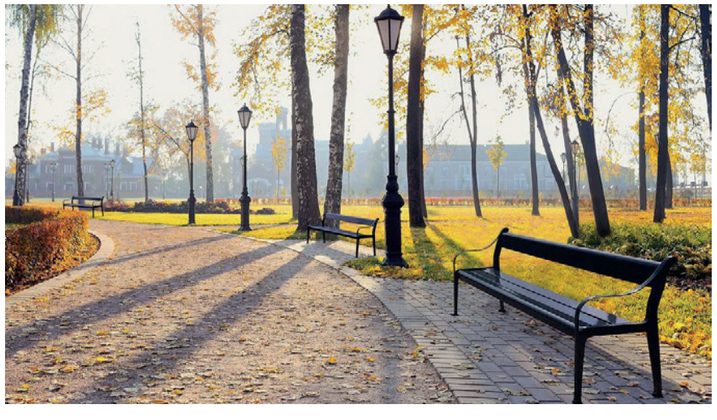
beoogde inrichting parkpaden; rijloper in asfalt en voetpaden in halfverharding



vergroening Bolwerk



vergroenen van autluw Bolwerk



passend parkmeubilair


Pannekoekendijk
Maagjesbolwerk
Jufferenwal
Kamperpoortenbrug
Harm Smeengekade
Kamperstraat
Eekwal

Kamperpoortenbrug en Jufferenwal

< Gebiedsvisie Kamperpoortenbrug

> Foto's huidige situatie

De Kamperpoortenbrug ontsluit de binnenstad vanuit het westen. De brug is zeer breed en heeft een verkeerskundige en ontvlochten inrichting. De parkeergarage Maagjesbolwerk wordt via de brug ontsloten. Daarnaast is vormt de brug een belangrijke entree naar de binnenstad voor fietsverkeer, bevoorradend verkeer en bestemmingsverkeer.

Door de verkeerskundige inrichting, beperkte ruimte voor voetgangers en een gebrek aan ruimtelijke kwaliteit wordt de Kamperpoortenbrug momenteel niet als volwaardige entree voor de binnenstad gezien.

De oorspronkelijke entree naar de binnenstad, ter plaatse van de oorspronkelijke Kamperpoort, is tegenwoordig de aansluiting van de Kamperstraat op de Kamperpoortenbrug. De weginrichting leidt bezoekers juist weg van de Kamperstraat door middel van een inritconstructie. Hierdoor is de oorspronkelijke loop richting de stad verstoord geraakt.



verkeerskundige en ontvlochten inrichting Kamperpoortenbrug



'entree naar de stad' via de Kamperstraat niet aangeduid als logische route



entree parkeergarage Maagjesbolwerk via Kamperpoortenbrug



fietsroute Kamperstraat - Kamperpoortenbrug



Variant 0 - Tweerichtingsverkeer

- Enige kansen voor verbeteren ruimtelijke kwaliteit door ruimtewinst en vergroening ten opzichte van de huidige situatie.

- Beperkte kansen voor een overtuigende voortzetting van de parkinrichting vanaf de Potgietersingel over de Eekwal door beperkte ruimtewinst rondom de beide bruggen.

- Zeer beperkte kansen voor ruimtewinst om het kruispunt bij de Kamperpoortenbrug compacter en overzichtelijker te kunnen maken.



Variant 1 - Geen autotoegankelijkheid tussen Kamperpoortenbrug en Eekwal

- Ruime kansen op de Kamperpoortenbrug voor een compactere en overzichtelijkere inrichting.Kansen voor extra ruimtelijke kwaliteit op de brug.

- De entree naar de binnenstad via de Kamperstraat wordt aangenamer voor fietsers en voetgangers.

- Fiets- en wandelroute tussen Kamperpoortenbrug en Eekwal blijven gehandhaafd in parkinrichting.



Variant 2 - Autotoegankelijkheid in twee richtingen tussen Kamperpoortenbrug en Eekwal

- Relatief beperkte ruimtewinst om het kruispunt bij de Kamperpoortenbrug compacter en overzichtelijker te kunnen maken.

Kamperpoortenbrug en Jufferenwal

< schetsuitwerking Kamperpoortenbrug en Jufferenwal

> referenties beoogde kwaliteit

De drie verkeerskundige varianten hebben ook consequenties voor de mogelijkheden voor herinrichting van de Kamperpoortenbrug. In drie schetsuitwerkingen zijn de consequenties van de varianten in beeld gebracht.

In variant 0 blijven de verkeersbewegingen over het kruispunt gelijk en kan slechts beperkt geoptimaliseerd worden.

In Variant 1 ontstaat ruime mogelijkheid om het kruispunt van de Kamperpoortenbrug compacter en overzichtelijker te maken doordat de afslaande beweging van en naar de Eekwal komt te vervallen. Door de breedte van de Kamperpoortenbrug in te zetten door royale flaneerzones toe te voegen transformeert de Kamperpoortenbrug tot een volwaardige stadsentree. Bestemmingsverkeer wordt gebundeld in het midden van de brug. De (fiets) route vanuit de Kamperstraat wordt op logische wijze aangesloten op de brug.

Door de parkachtige inrichting aan de zije van de Eekwal wordt de Singelstructuur zo ver mogelijk het entreeplein opgetrokken. Door de inrichting van de Singelstructuur over te laten steken en voort te zetten rondom het Maagjesbolwerk en in de Jufferenwal wordt de Singelstructuur ook aan de westzijde van de binnenstad voortgezet en worden de wandelroutes over de singel aangesloten.

In Variant 2 blijft de afslaande beweging van en naar de Eekwal behouden maar wordt deze in een smaller profiel vormgegeven. Hierdoor onstaat relatief beperkte ruimtewinst om het kruispunt Kamperpoortenbrug compacter en overzichtelijker in te kunnen richten.

In beide varianten ontstaan op de Jufferenwal kansen voor een sterke vergroening van het profiel door het verplaatsen van de busroute over de buitenzijde van de singel. Door de toevoeging van royale plantvakken met bomen ontstaat een groene Singelstraat met verblijfsplekken en terrassen tussen het groen.



stadsentree met allure



brug in relatie tot singelpark



flaneer- en verblijfsruimte op de Kamperpoortenbrug, referentie Breda



zitgelegenheid met uitzicht op de singel, referentie Breda



groene inrichting Jufferenwal als Singelstraat, referentie Alkmaar



groene inrichting Jufferenwal, referentie Assen


Jufferenwal
Voorstraat
Korte Kamperstraat
Drostenstraat
Kamperstraat
Van Hattumstraat
Kalverstraat
Luttekestraat

Straten en Stegen

< Gebiedsvisie Straten en Stegen

> Referenties beoogde kwaliteit

De straten in het gebied zijn vrij verkeerskundig ingericht met brede rijbanen en smalle stoepen. Samen met geparkeerde auto's en fietsen zorgt dit voor invaliden veelal onoverwinnelijke barrières. Bovendien is de openbare ruimte op veel plekken sterk versteend en is er relatief weinig groen.

In de straten en stegen liggen kansen voor vergroening door middel van geveltuinen, klimplanten, regentuinen en het toevoegen van bomen.

Voor bestemmingsverkeer kan de rijbaan subtiel aangeduid worden in de verharding zonder trottoirbanden en stoepen.



vergroening door middel van geveltuinen en bomen



autoluwe straat met vollop ruimte voor spelen en verblijven



parkeerplaatsen vervangen voor regentuinen



weelderige geveltuinen



rijloper subtiel gemarkeerd in de verharding, referentie Breda



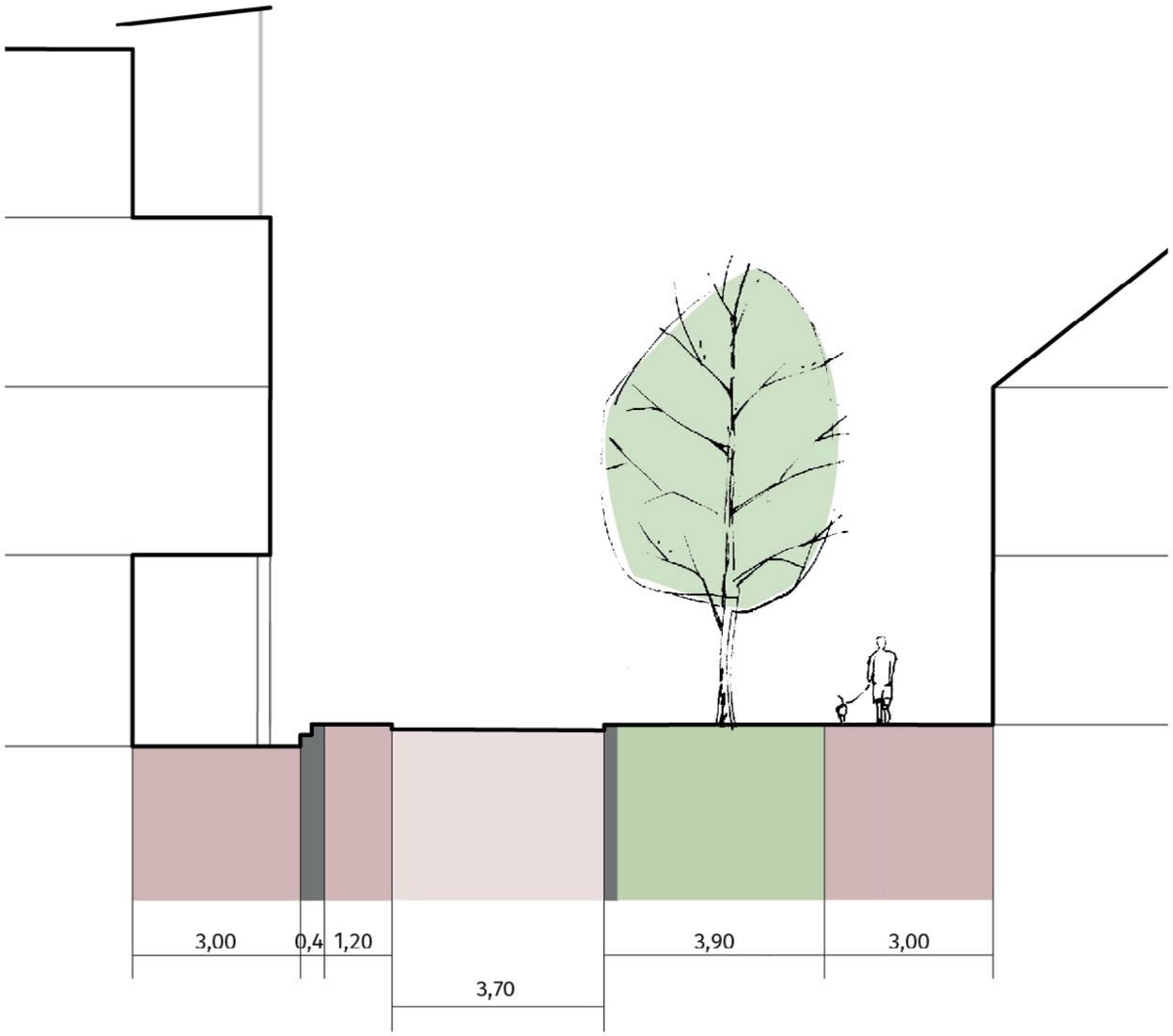
klimplanten en 'hemelbed' constructies

Profielen
1. Jufferenwal
2. Kamperstraat
3. Van Hattumstraat
4. Muurroute Kalverstraat/Korte Kamperstraat
5. Voorstraat



Profiel Jufferenwal

- Versmalling van het profiel
- Toevoegen van plantvakken met bomen aan de oostzijde van het profiel.
- Ruimte voor terrassen en verblijfsplekken tussen het groen





terrassen en verblijfsplekken tussen het groen



groene inrichting Jufferenwal als Singelstraat, referentie Nijverdal

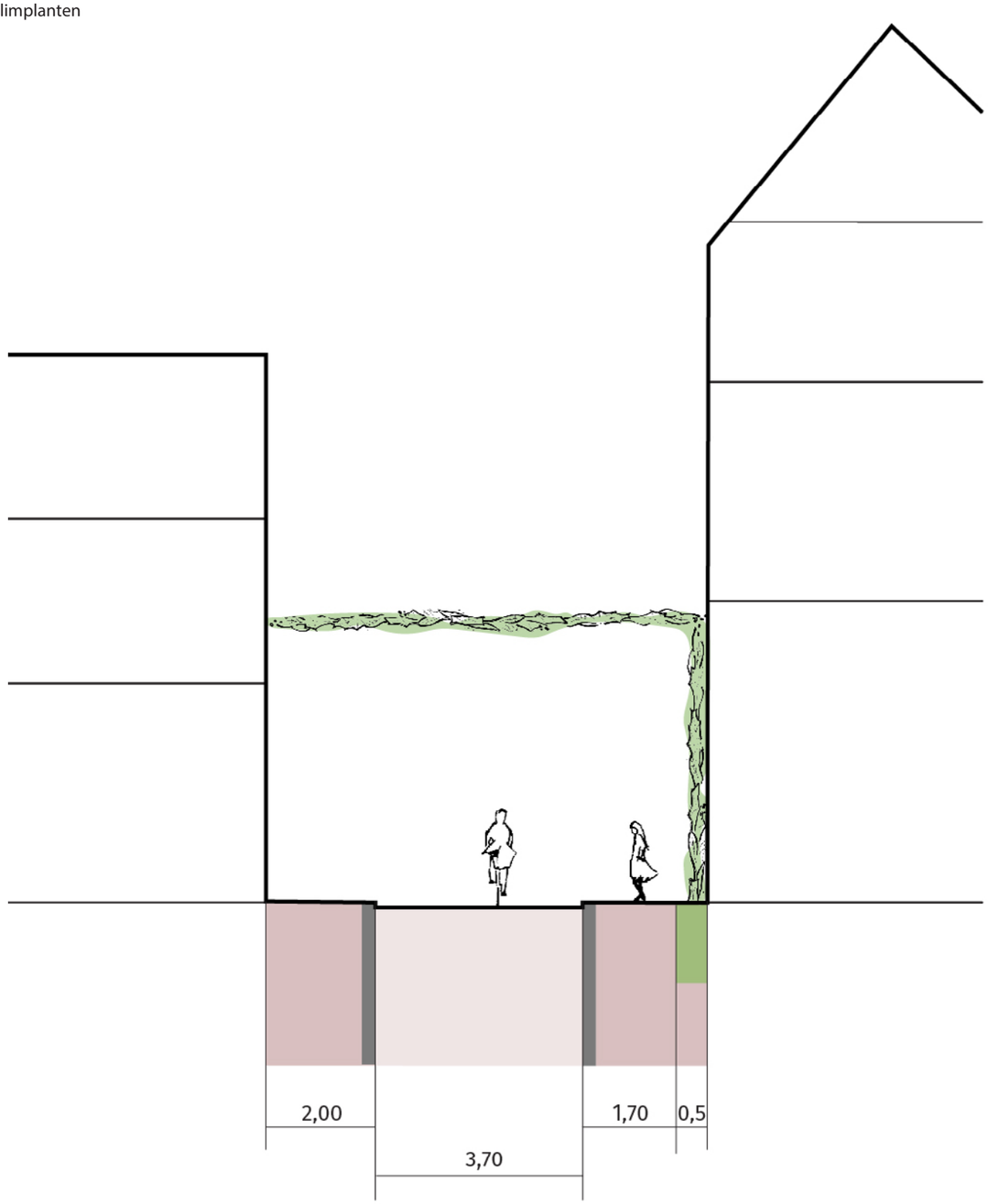


regentuinen met weelderige beplanting

Profiel Kamperstraat

- Fietsroute helder gemarkeerd à niveau

- Vergroenen d.m.v. geveltuinen en klimplanten





vergroening boven je hoofd



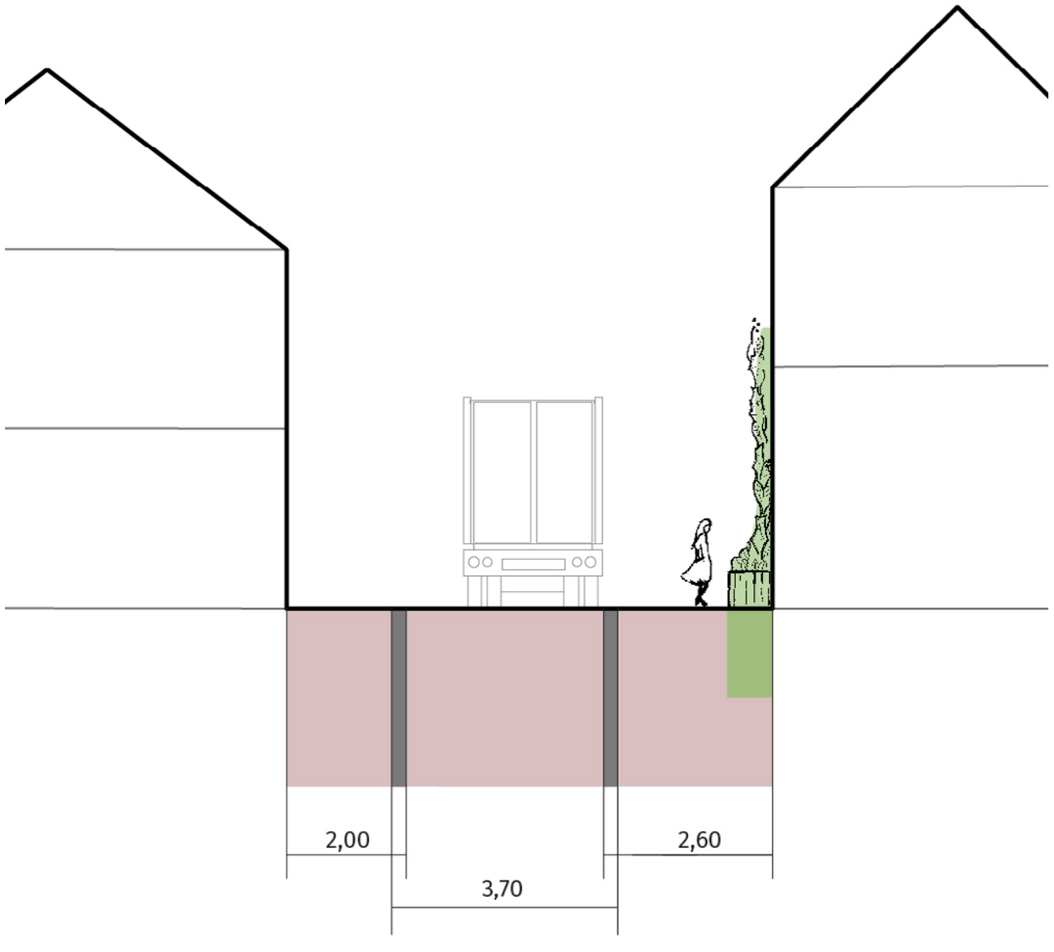
klimplanten en 'hemelbed' constructies

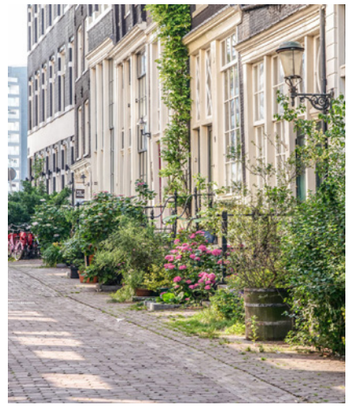


helder aangeduide fietsroute met royale ruimte voor voetgangers

Profiel Van Hattumstraat

- Versmalling van het profiel
- Subtiele geleding van het profiel in de verharding
- Vergroenen d.m.v. geveltuinen







geveltuinen en klimplanten zorgen voor een groen beeld



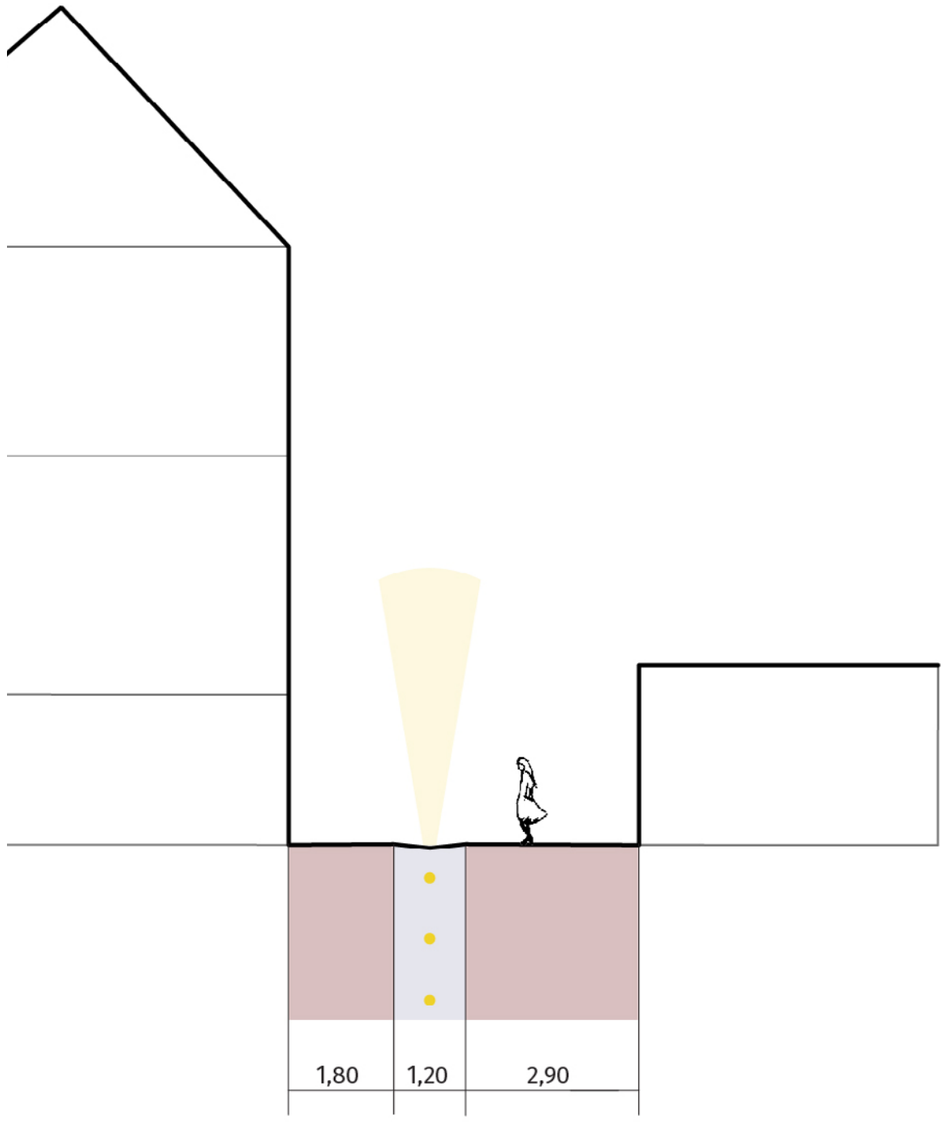
weelderige geveltuinen



subtiele geleding van het profiel in de verharding

Profiel Kalverstraat toekomst

- Aanduiding muurroute in de verharding
- Shared space inrichting van gevel tot gevel
- Vergroening op markante plekken





vergroening van profiel door bomen op markante plekken



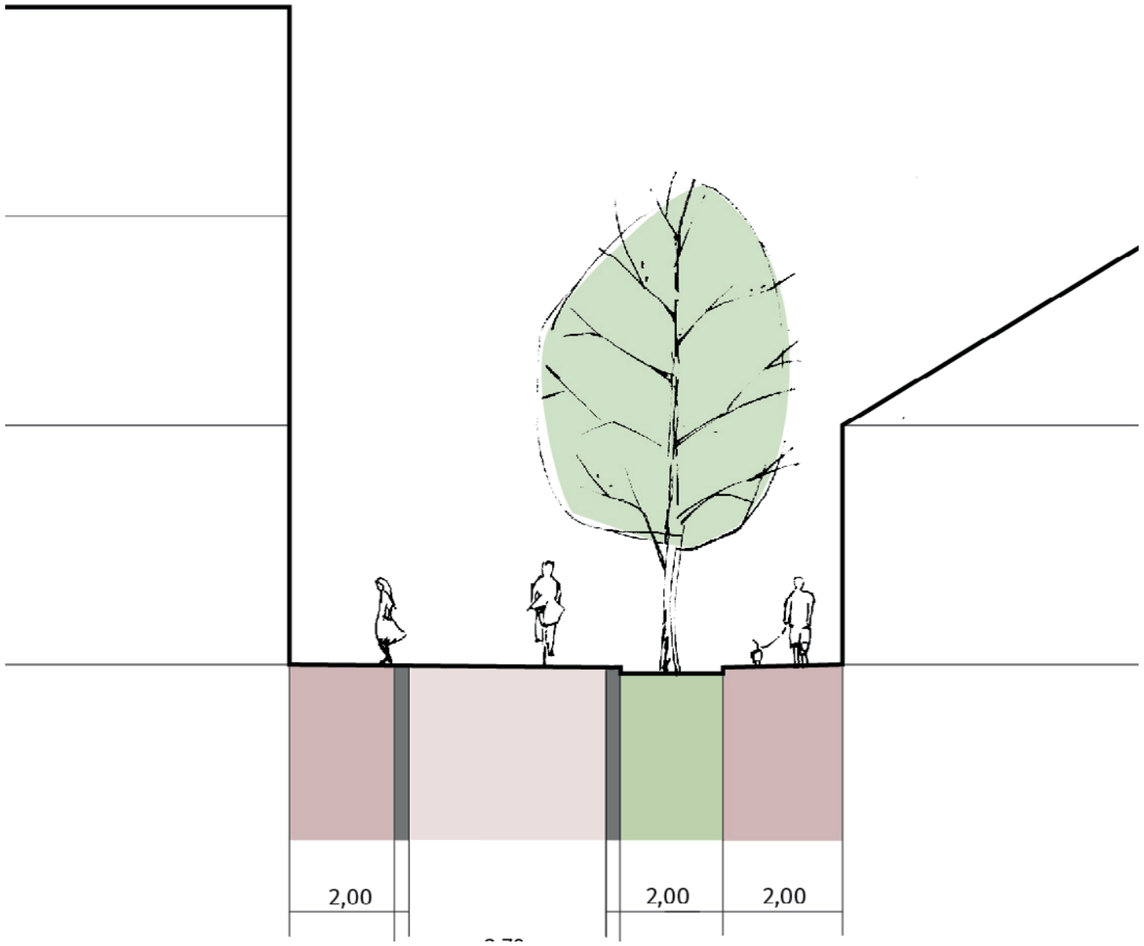
shared space inrichting met molgoot in natuursteen als geleding in het profiel



lichtlijn in de verharding markeert de muurroute

Profiel Voorstraat toekomst

- Versmalling van het profiel
- Subtiele geleding van het profiel in de verharding - voortzetting van inrichting eerste deel Voorstraat
- Parkeervakken vervangen voor regentuinen





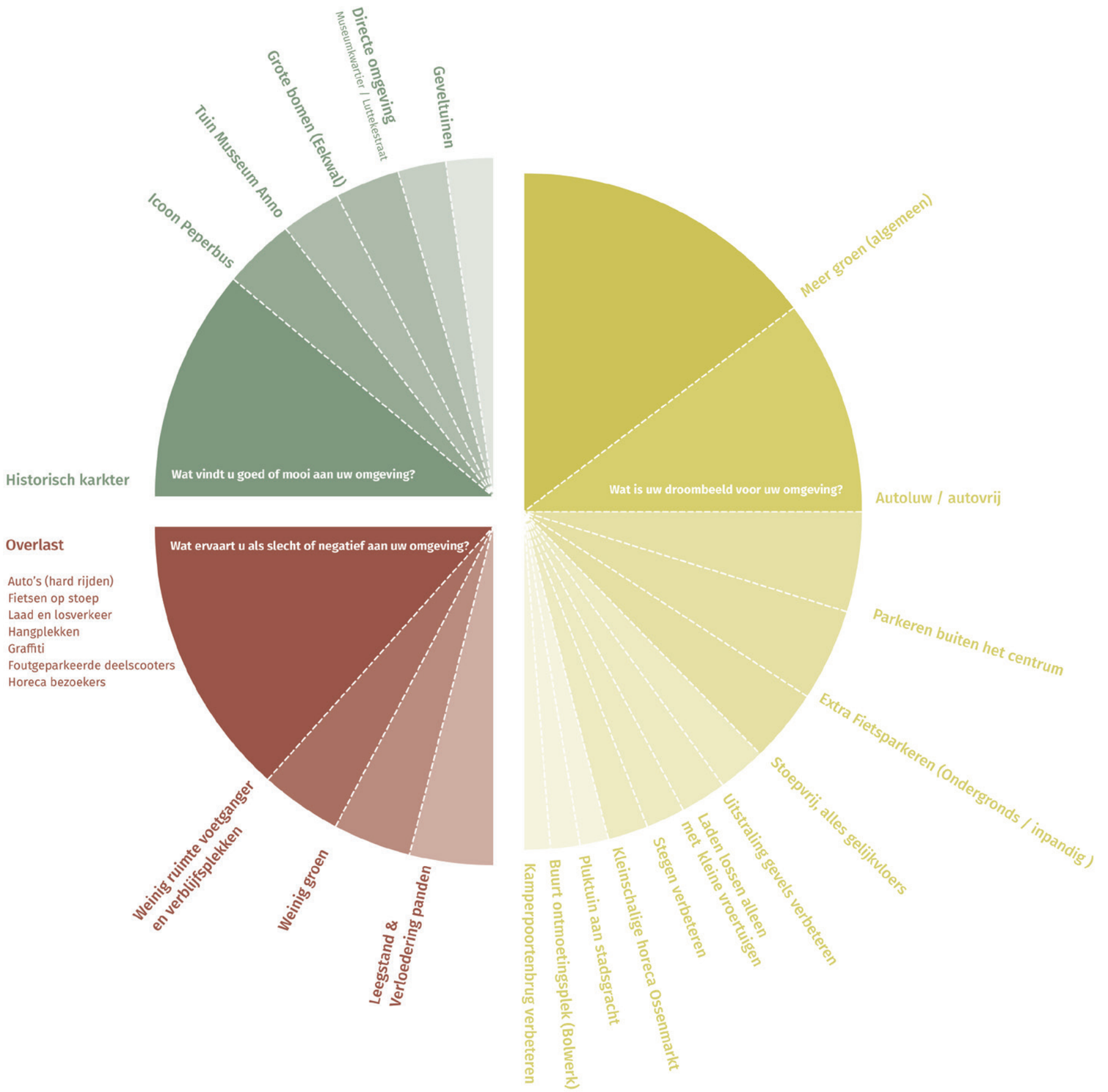
voortzetting van inrichting eerste deel Voorstraat qua materialisering en bandenlijn



weelderige regentuinen



parkeerplaatsen worden ingewisseld voor regentuinen en bomen


Wat vindt u goed of mooi aan uw omgeving?
Historisch karkter
Icoon Peperbus
Tuin Musseum Anno
Grote bomen (Eekwal)
Directe omgeving
Museumkwartier / Luttekestraat
Geveltuinen
Wat ervaart u als slecht of negatief aan uw omgeving?
Overlast
Auto's (hard rijden)
Fietsen op stoep
Laad en losverkeer
Hangplekken
Graffiti
Foutgeparkeerde deelscooters
Horeca bezoekers
Weinig ruimte voetganger en verblijfsplekken
Weinig groen
Leegstand & Verloedering panden
Wat is uw droombeeld voor uw omgeving?
Meer groen (algemeen)
Autoluw / autovrij
Parkeren buiten het centrum
Extra Fietsparkeren (Ondergronds / inpandig)
Stoepvrij, alles gelijkvloers
Uitstraling gevels verbeteren
Laden lossen alleen met kleine vroertuigen
Stegen verbeteren
Kleinschalige horeca Ossenmarkt
Pluktuin aan stadsgracht
Buurt ontmoetingsplek (Bolwerk)
Kamperpoortenbrug verbeteren

Uitkomsten participatie

< uitkomsten inloopavond 10 januari 2023

v tijdslijn participatie traject

> sfeerimpressie participatie

Bij de totstandkoming van deze gebiedsvisie is steeds overleg en afstemming geweest met de ondernemers en inwoners van het ZW-kwadrant. Vanaf november 2022 is er gezocht naar deelnemers voor een representatieve klankbordgroep, met van elke straat/buurt ongeveer 2 vertegenwoordigers.

De participatie is begin januari breed gestart met een inloopbijeenkomst om de hoofdzaken van het Ontwikkelprogramma en de Uitvoeringsagenda Stadshart van Morgen toe te lichten.

Bezoekers konden daar voor het Zuidwestelijk kwadrant wensen en aandachtspunten kwijt. Tijdens deze bijeenkomst heeft elke bezoeker haar reactie kunnen delen met bureau B+B en gemeente Zwolle. De inventarisatie hiervan is opgenomen in hoofdstuk 3.

Op verzoek van bewoners en ondernemers zijn er ook individuele gesprekken geweest met als doel enkele specifieke aandachtspunten te bespreken.

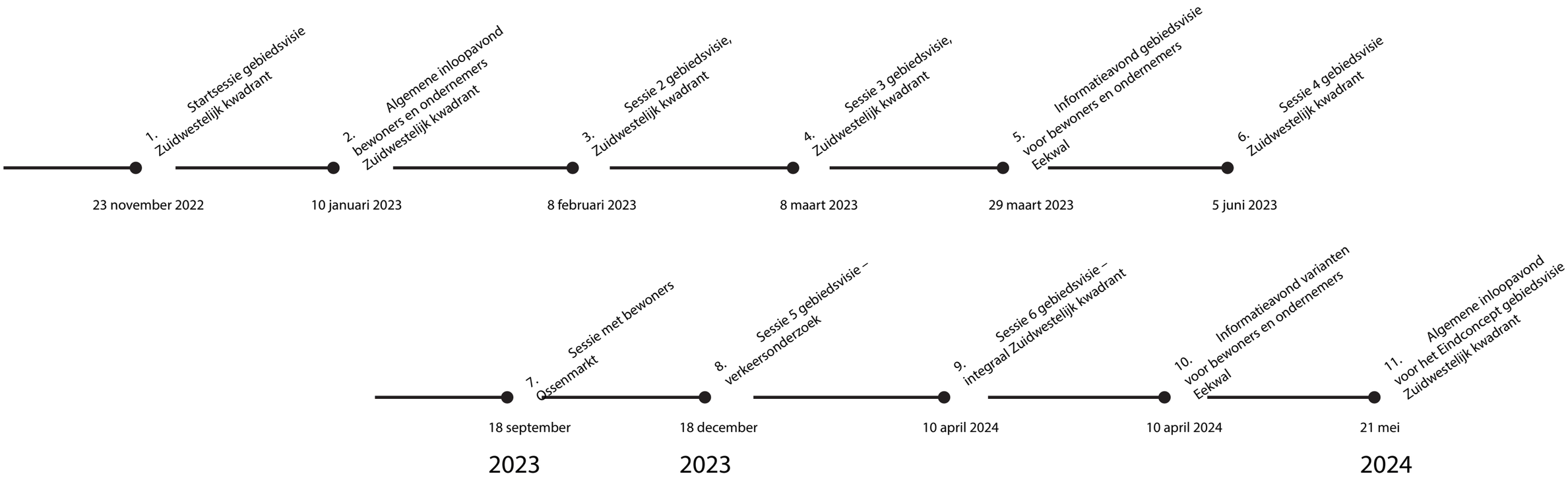
Met de bewoners van de Eekwal is in april 2024 vooruitlopend op een brede inloopavond ter afsluiting van het proces gebiedsvisie een speciale avond georganiseerd. De aanleiding hiervan is dat er in de afgelopen jaren gesprekken zijn geweest alsook een besluit over de herinrichting. De Eekwal is nu onderdeel van de gebiedsvisie waardoor elke straat/buurt in het zuidwestelijk kwadrant vanaf hetzelfde punt start.



inloopavond januari 2023

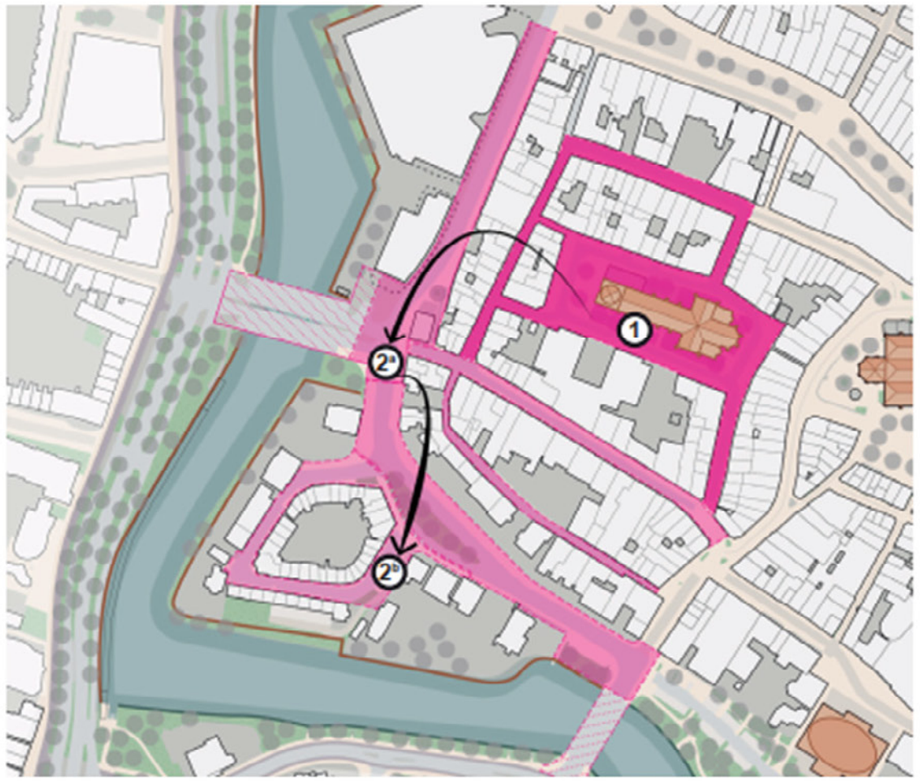


Gebiedsatelier met klankbordgroep

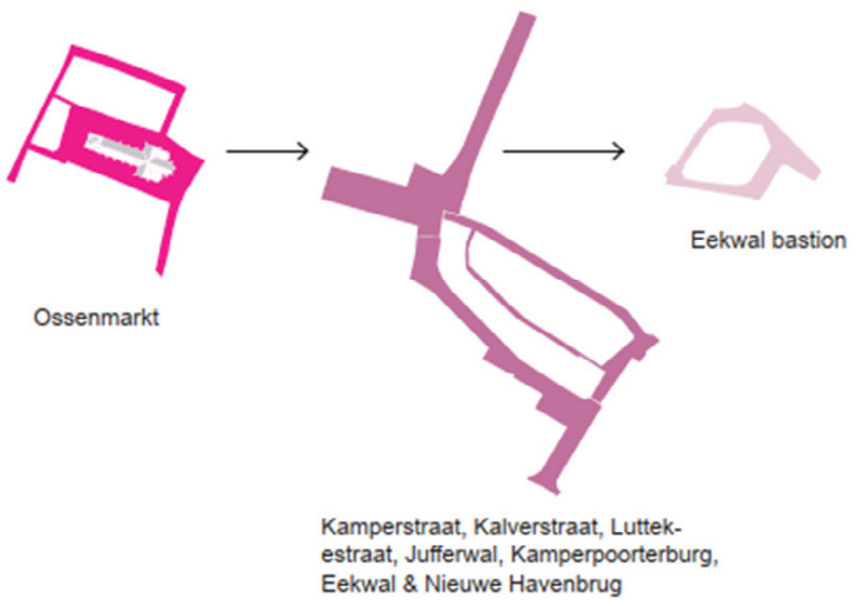


SCENARIO 7

OVERZICHT SCENARIO 7

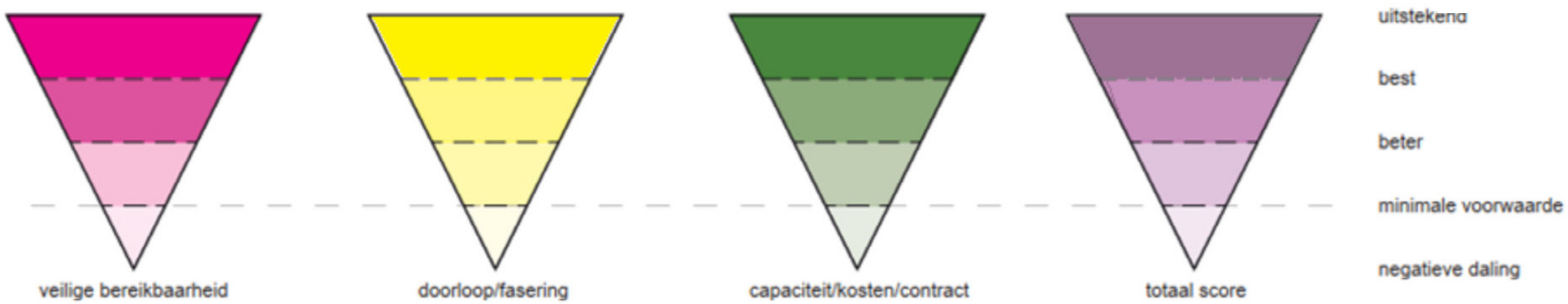


UITVOERINGSSEQUENTIE SCENARIO 7





TOETSINGSKADER



Bureau B+B
Stedebouw en
Landschapsarchitectuur

Kraanspoor 1
1033 SC Amsterdam

+31 (0)20 62 39 801
www.bplusb.nl