

Inhoudsopgave

Inleiding	03
Projectgrens	04
Landschappelijke context	05
Landschappelijke principes	06
Boomsoorten	09
Ontwerp maaiveld opties	10
Ontwerp garage	13
Toegang parkeergarage	20
Luttenbergstraat	22
Principe scheg	23
Bronnen	25

Inleiding

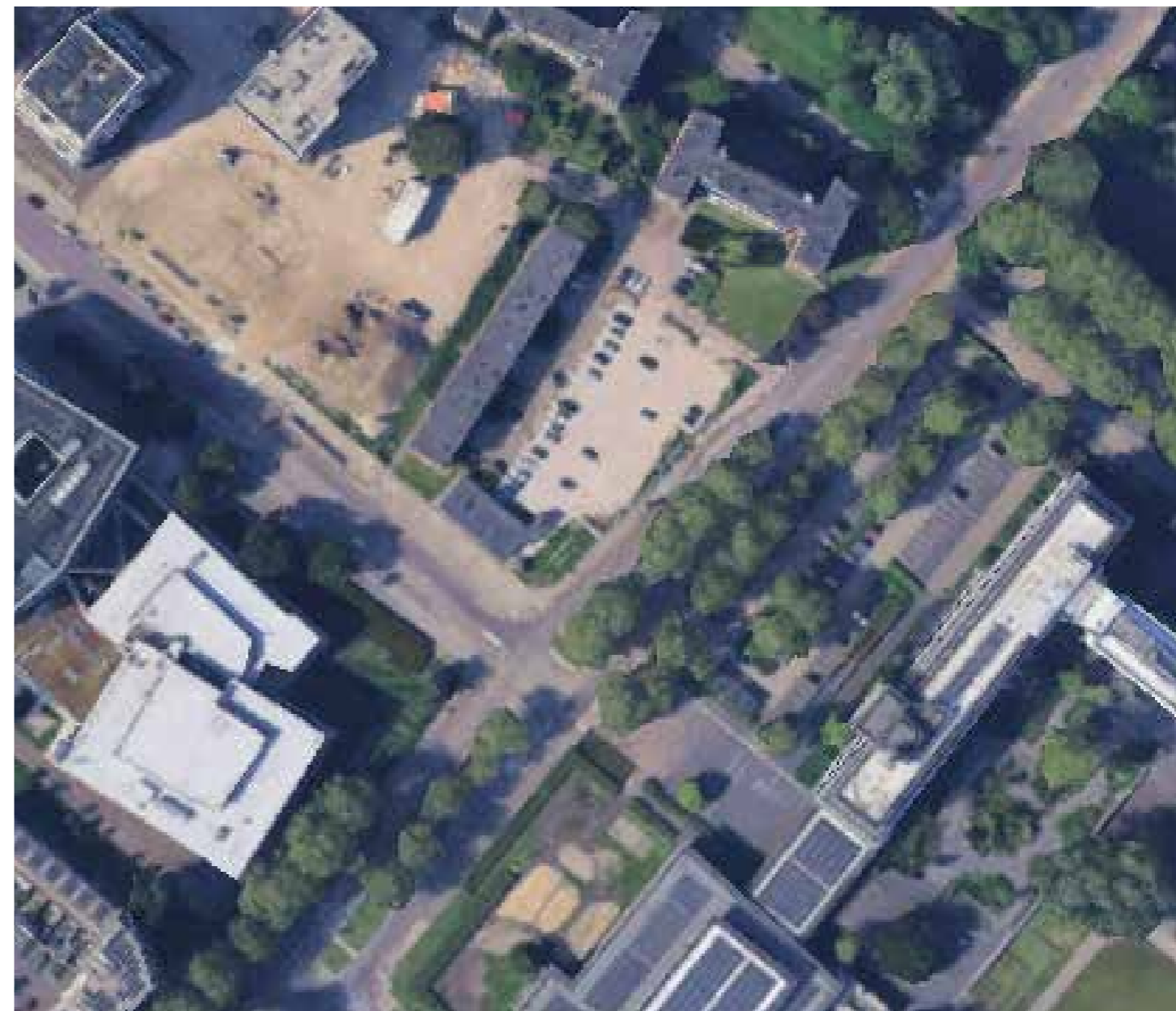
In de schetsontwerpfase voor het project Mobiliteitshub Weezenlanden Noord te Zwolle heeft de combinatie Witteveen en Bos / Cross architecture ontwerpopties voor de ontwikkeling van een ondergrondse mobiliteitshub getoetst aan het budget, het programma van eisen en de kaders waarbinnen het project kan worden verwezenlijkt.

In de Initiatief- en Definitiefase zijn deze uitgangspunten vastgelegd.

Vanuit technische onderzoeken naar de constructieve uitwerking van een ondergrondse garage in relatie tot de omliggende bebouwing en met name de dijk langs het kanaal zijn de bouwgrenzen bepaald op RD coördinaten waarbinnen het project gerealiseerd kan worden.

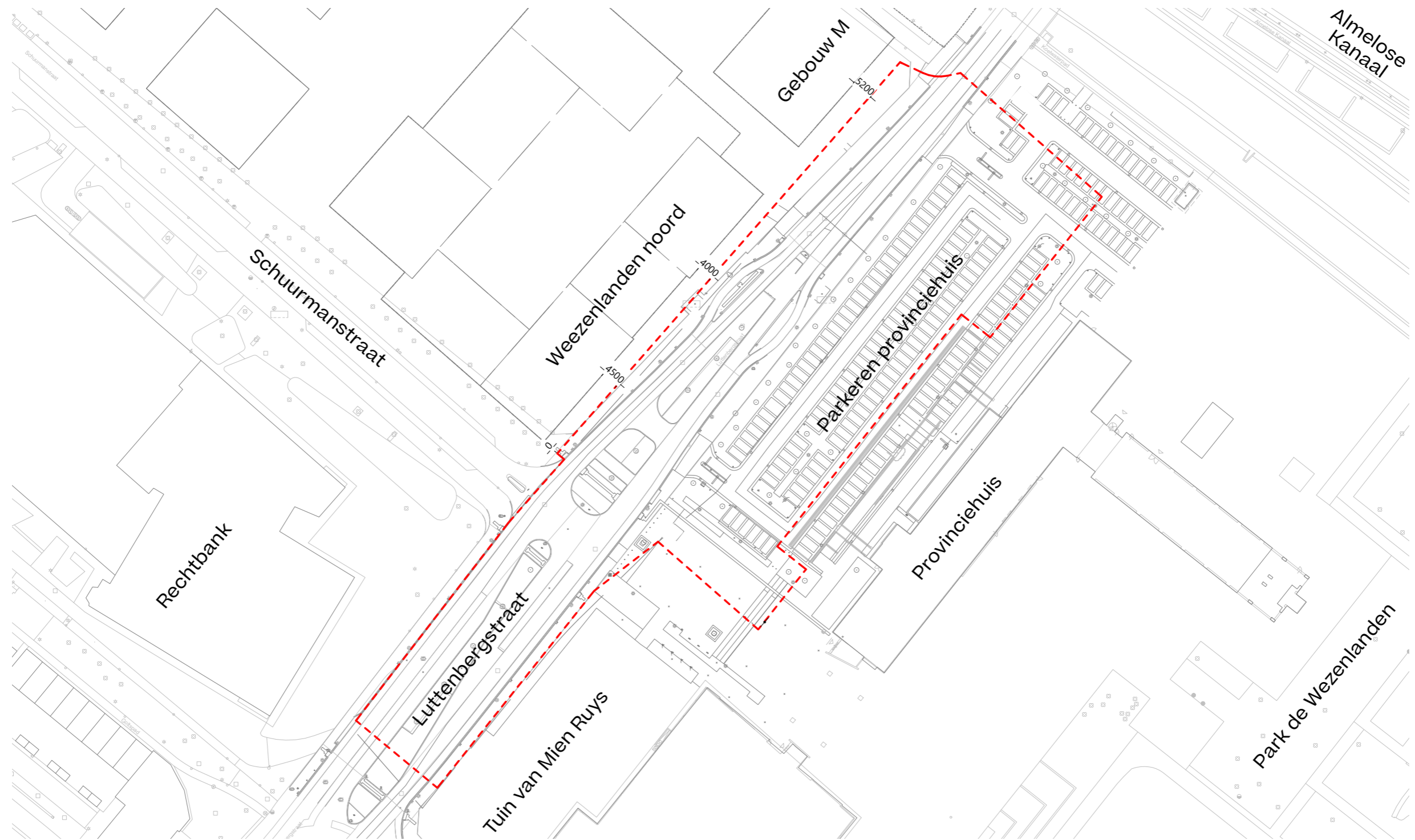
Voor de eisen aan de garage is de ESPA gold standaard aangevuld met de NEN9120 en het toegankelijkheidsbeleid van de gemeente Zwolle als uitgangspunt genomen. Er worden minimaal 450 parkeerplaatsen gevraagd en de parkeervoorziening voor de Provincie wordt op maaiveld teruggebracht.

In dit document worden naast de ontwerpopties voor de uitwerking van de ondergrondse garage ook de invloed van deze opties op de bovengrondse maaiveldinrichting gepresenteerd.



Projectgrens

In bestaande situatie met nieuwbouw Weezenlanden Noord



Landschappelijke context



Onderdeel van een groter groen/blauw netwerk

De mobiliteitshub wordt omringd door verschillende stedelijke en landschappelijke elementen waar met het ontwerp op aanhaakt. Aan de zuidzijde van het plan ligt park Weezenlanden die samen met het Almelose kanaal via de natuurlijke scheg de mobiliteitshub verbindt met het buitengebied. De ecologische en klimaatadaptieve waarde van deze scheg worden via de mobiliteitshub voortgezet in de stad. Aan de noordkant van de ontwikkeling komt gebiedsontwikkeling Weezenlanden Noord. De levendigheid van deze stedelijke ontwikkeling vormt de rand van het plangebied. De Schuurmanstraat is de verbinding tussen park Weezenlanden, de mobiliteitshub, Weezenlanden Noord en het historisch centrum van Zwolle voor de voetganger.

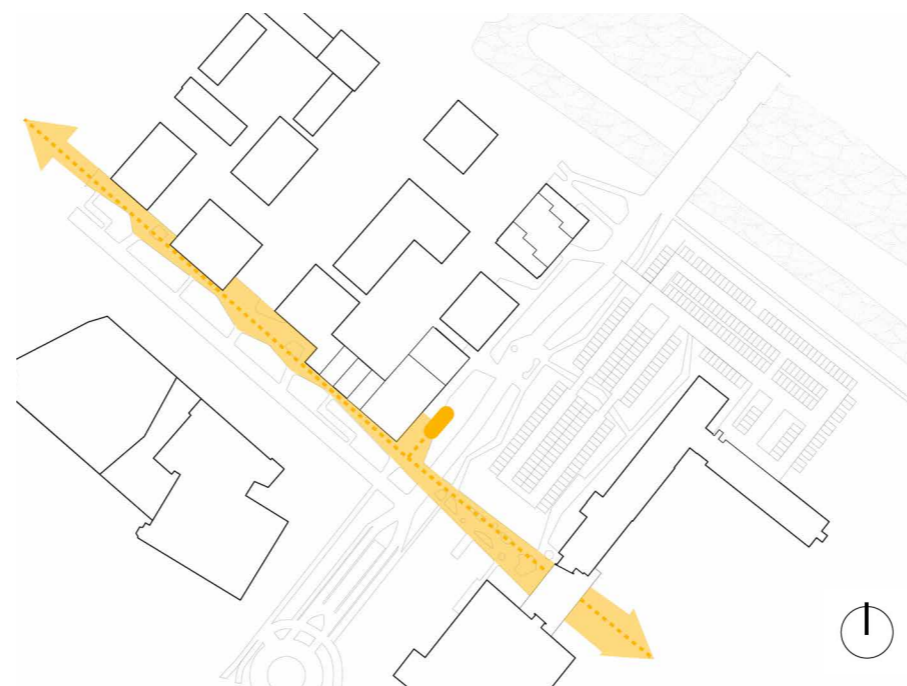
Landschappelijke principes

in beeld



Groene rand

Het schetsontwerp sluit aan bij de groene ambities van de gemeente. De randen rondom het parkeerterrein van de Provincie worden stevig aangezet met een groene rand. Dit maakt het plan flexibel voor aanpassingen in de onvoorziene toekomst. Wanneer de behoefte voor parkeren afneemt kan het omgetoverd worden tot groene oase waarbij de randen massa en volume hebben.



Verbinding met de binnenstad en het buitengebied

Vanuit het oogpunt van bereikbaarheid voor de voetganger en aansluiting op de omgeving is het van belang om een stijgpunt te realiseren op de kruising Luttenbergstraat - Schuurmanstraat. De bereikbaarheidsanalyse van de ambitiesituatie laat zien dat de Schuurmanstraat een belangrijke verbinding gaat worden naar de oude binnenstad van Zwolle. Voetgangers zullen zonder over te steken vanaf de Mobiliteitshub richting de Luttenbergstraat en de Schuurmanstraat moeten kunnen lopen, zonder te kruisen met het gemotoriseerd verkeer op de Luttenbergstraat.



Natuurlijke scheg komt de stad in

Langs het gebied bevindt zich het Almelose kanaal die de scheg met de binnenstad van Zwolle verbindt. Het maaiveld boven de mobiliteitshub brengt via verschillende aaneengesloten structuren van vegetatie de natuur verder de stad in. Organismen gebruiken het als snelweg. De Luttenbergstraat krijgt hierdoor een grotere rol dan dat het al had voor de ecologische structuur van Zwolle.

Waterberging beleefbaar in de openbare ruimte

Water wordt gebruikt als structurelement om de laan nadruk te geven. Wanneer het veel heeft geregend is de waterberging in het gebied zichtbaar en zorgt het voor een scheiding tussen voetganger en auto.

Aanzetten hoofdgroenstructuur gemeente Zwolle

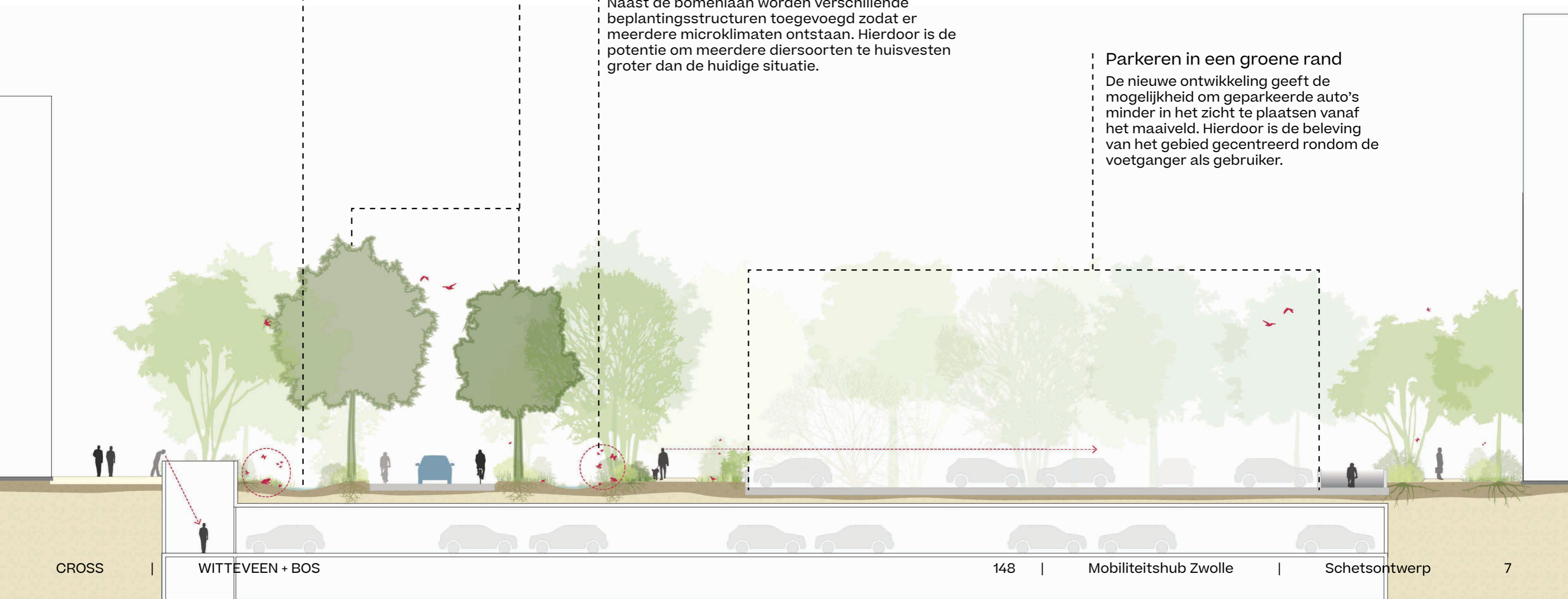
De aaneengeschakelde bomen zorgen voor een consistente bomenstructuur. Deze wordt met andere soorten aangevuld.

Vergroten ecologisch potentieel

Naast de bomenlaan worden verschillende beplantingsstructuren toegevoegd zodat er meerdere microklimaten ontstaan. Hierdoor is de potentie om meerdere diersoorten te huisvesten groter dan de huidige situatie.

Parkeren in een groene rand

De nieuwe ontwikkeling geeft de mogelijkheid om geparkeerde auto's minder in het zicht te plaatsen vanaf het maaiveld. Hierdoor is de beleving van het gebied gecentreerd rondom de voetganger als gebruiker.



Landschappelijke principes

in tekst

De ontwikkeling van de mobiliteitshub Weezenlanden Noord is de aanleiding om ook het maaiveld herin te richten. In deze herinrichting kan het maaiveld een eigentijdse update krijgen en ingericht worden op de vraagstukken van morgen. Gemeente Zwolle heeft Cross architecture en Witteveen+Bos gevraagd om ontwerp te maken voor de buitenruimte. Het schetsontwerp heeft onderdelen waar nog een keuze gemaakt moet worden. Voor de lezer zijn de verschillende onderdelen in kaart gebracht met een variantenstudie. Aan de hand van de reactie van de gemeente kunnen er keuzes gemaakt worden om in het voorlopig ontwerp verder uit te werken. Binnen alle varianten zijn in ieder geval de volgende uitgangspunten gebruikt:

Externe inrit

De inrit van de parkeergarage wordt verder terug geplaatst de Luttenbergstraat in. Hierdoor neemt de verkeerslast op het kruispunt Luttenbergstraat - Schuurmanstraat en de verdere straat boven de parkeerbak af. De leefbaarheid op het maaiveld wordt verbeterd omdat de prioriteit bij de voetganger ligt, het STOMP-principe. Het maaiveld wordt op deze manier een verblijfplaats en biedt een overzichtelijk verbinding naar het centrum en park Weezenlanden.

Ruimte voor groen

Het SO wil de ruimte nemen om zoveel mogelijk doorwortelbare ruimte te realiseren. In variant 1 en 2 (p.10 & 11) is er rekening gehouden met 1,5 meter grondpakket boven op de parkeergarage. Variant 3 (p.12) kan dit niet waarborgen omdat de inrit van de parkeergarage anders niet realiseerbaar is.

Het advies van Ecogroen (Onderbouwing kap en verplanten bomen bij aanleg Mobiliteitshub Weezenlanden Noord te Zwolle en bepalen compensatieopgave, d.d. 20 jan. 2025) aan de gemeente Zwolle benoemd dat er bomen van gelijke grootte als de huidige situatie terug geplant dienen te worden. Daarnaast worden twee bestaande platanen herplant op het maaiveld. Het aanbrengen van 1.5 meter doorwortelbare ruimte garandeert de beste groei van de bomen. Een vuistregel voor een boom is als volgt; het volume wat de boom ondergronds krijgt komt in de kroon terug. Waarbij elke kuub doorwortelbare ruimte gelijk staat aan een jaar groei voor de boom.

Luttenbergstraat als hedendaagse parklaan

De Luttenbergstraat verbindt de Assendorperstraat met de Hanekamp. Ten zuiden van de Wethouder Alferinkweg krijgt deze weg een profiel van 6,5 meter breed. Dit profiel nemen we zoveel mogelijk over en vullen we aan waar nodig. De locatie bevindt zich in de hoofdgroenstructuur van gemeente Zwolle. Met dit in gedachte is de hedendaagse parklaan ontworpen. De hedendaagse parklaan bestaat uit geschakelde bomen langs de laan met een rijk assortiment aan boomsoorten. Hierdoor ontstaat er een spel tussen een open en besloten ervaring waar men doorheen rijdt terwijl het de ecologische potentie en de waterbergende capaciteit van het gebied vergroot.

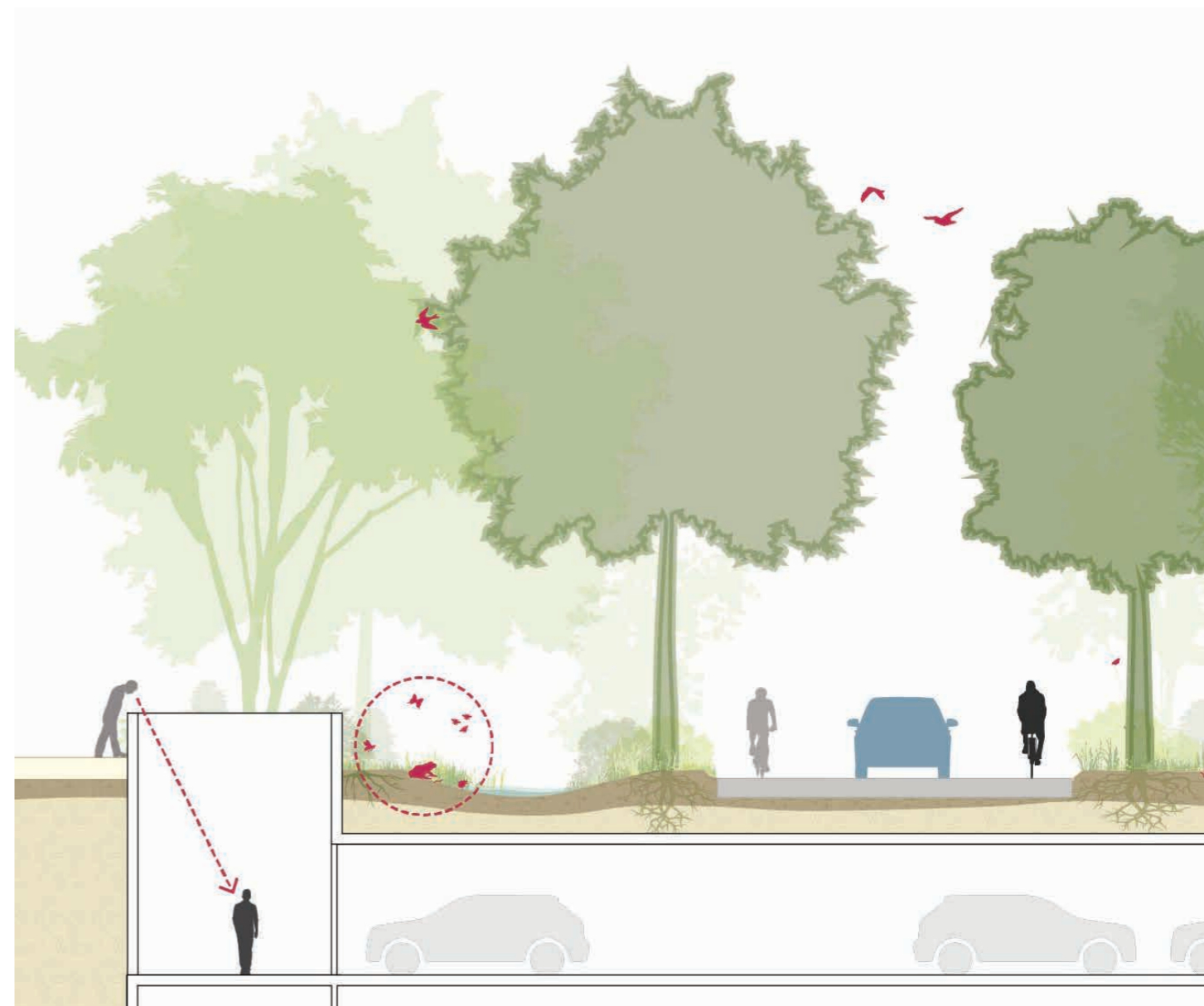
Actieve stedelijke rand

Weezenland Noord in combinatie met de mobiliteitshub vergroot de levendigheid van het gebied. De stedelijke randen van Weezenland Noord zijn ontworpen voor activiteit en het maaiveld boven de mobiliteitshub sluit hier op aan. Zo is het stijppunt voor voetgangers uit de bouwlijn van de Schuurmanstraat gezet. Er ontstaat ruimte voor een terras of verblijfsruimte langs een route die de

natuurlijke scheg verbindt met het centrum van Zwolle. Bezoekers van de mobiliteitshub krijgen de ruimte om zich te oriënteren in het gebied om vervolgens hun gewenste route te kiezen.

Herkenning in de openbare ruimte

Een parkeergarage maakt gebruik van verschillende installaties die reiken tot aan het maaiveld. Daarnaast zijn er gebouwde elementen (lichtpunten, bankjes, abri's etc.) die op het maaiveld terugkomen. Om herkenning te stimuleren in de openbare ruimte stelt het SO voor om een familie aan elementen en meubilair te ontwerpen. Zodat nu maar vooral in een later stadium aansluit bij de levendige, groen omgeving. Het uitgangspunt is om dit te doen met de beschikbare materialen uit de omgeving.



Boomsoorten

Het huidige straatbeeld wordt gedomineerd door de plataan. Dit zijn uitstekende stadsbomen en met hun kroon dragen ze bij aan het voorkomen van hittestress op deze locatie. Helaas trekken ze niet veel diersoorten aan. Om meerwaarde te bieden aan de ontwikkeling wordt er gekozen voor een sortiment dat klimaat adaptief en inheems is.

Het adviesrapport van Ecogroen heeft een voorzet gedaan voor verschillende soorten. De overige nieuw aan te planten bomen zullen bestaan uit een ander sortiment om zo een divers pallet aan te bieden. De soorten uit het advies van Ecogroen zijn als volgt:

- Ulmus laevis 10x
- Betula pendula 10x
- Tilia platyphyllos 10x
- Quercus robur 10x

Daarnaast dienen er twee bestaande platanen teruggeplaatst te worden in de nieuwe situatie.



De volgende soorten zijn ter aanvulling van de eerder genoemde soorten:



Acer campestre



Betula nigra



Quercus cerris



Fraxinus excelsior



Salix alba

Openbare ruimte als park

Variant 1

Uitgangspunten ontwerp

Er zijn verschillende uitgangspunten gebruikt, zodat stakeholders hun voorkeur kunnen uiten voor de VO fase:

- erftoegangsweg met snelheid van 30km/u
- waterberging wordt collectief opgelost
- dubbele vertakking van rotonde op Luttenbergstraat
- er wordt gebruik gemaakt van gelede bus
- 1,5 meter grondpakket

Parkeren op maaiveld

Huidig aantal parkeerplekken:

300

Toekomstig aantal parkeerplekken:

274

Bomencompensatie

Aantal te compenseren bomen:

40

Nieuwe bomen in variant:

83

Waterbergingsopgave

Oppervlakte verharding:

9.680 m²

Vereiste waterberging:

580 m³

Oppervlakte Wadi in variant:

1250 m²

Diepte Wadi in variant:

0,5 m

Inhoud Wadi:

625 m³

Balans:

+ 45 m³ extra waterberging



--- Zoekgebied mobiliteitshub
--- Scope maaiveld
--- Mobiliteitshub

Wegen
Parkeerplaats
Fietspad
Voetpad

Plantvak ongedefinieerd
Wadi
Haag
Bestaande bomen
Nieuw te planten bomen

Gebouwen
Lichtpunten

Vergroening provinciehuis

Variant 2

Uitgangspunten ontwerp

Er zijn verschillende uitgangspunten gebruikt, zodat stakeholders hun voorkeur kunnen uiten voor de VO fase:

- gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 30 km/u
- waterberging wordt op ieder perceel individueel opgelost
- een dubbele vertakking vanaf de rotonde aan de Luttenbergstraat
- er wordt gebruik gemaakt van een gelede bus
- 1,5 meter grondpakket op de parkeergarage

Parkeren op maaiveld

Huidig aantal parkeerplekken:

300

Toekomstig aantal parkeerplekken:

300

Bomencompensatie

Aantal te compenseren bomen:

40

Nieuwe bomen in variant:

77

Waterbergingsopgave

Oppervlakte verharding:

10.157 m²

Vereiste waterberging:

610 m³

Oppervlakte Wadi in variant:

1.220 m²

Diepte Wadi in variant:

0,5 m

Inhoud Wadi:

610 m³

Balans:

0 m³



Terugbrengen zoals het nu is

Variant 3

Uitgangspunten ontwerp

Er zijn verschillende uitgangspunten gebruikt, zodat stakeholders hun voorkeur kunnen uiten voor de VO fase:

- gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 30 km/u
- opgave van de waterberging kan alleen in de openbare ruimte
- een enkele vertakking vanaf de rotonde aan de Luttenbergstraat
- er wordt geen gebruik gemaakt van een gelede bus
- 1 meter grondpakket op de parkeergarage

Parkeren op maaiveld

Huidig aantal parkeerplekken:

300

Toekomstig aantal parkeerplekken:

298

Bomencompensatie

Aantal te compenseren bomen:

40

Nieuwe bomen in variant:

56

Waterbergingsopgave

Oppervlakte verharding:

10.400 m²

Vereiste waterberging:

642 m³

Oppervlakte Wadi in variant:

700 m²

Diepte Wadi in variant:

0,5 m

Inhoud Wadi:

350 m³

Balans:

-292 m³ tekort aan waterberging

Dit wordt met retentiekragen opgelost. Locatie nader te bepalen in het VO.



--- Zoekgebied mobiliteitshub
- - - Scope maaiveld
--- Mobiliteitshub

Wegen
Parkeerplaats
Fietspad
Voetpad

Plantvak ongedefinieerd
Wadi
Haag
Bestaande bomen
Nieuw te planten bomen

Gebouwen
Lichtpunten

Ontwerp garage

Inpassing ondergrondse garage in stedelijke structuur

Vanuit de stedenbouwkundige benadering dat in de toekomst de nieuw aan te leggen openbare ruimte onderdeel uitmaakt van de totale groen structuur waar het provincie huis een prominente richting inneemt, lijkt het ons zinvol om de garage parallel aan het provinciehuis te plaatsen. Het huidige parkeerterrein kent dezelfde richtingen waardoor maaiveld aansluitingen vanuit de garage ook makkelijker inpasbaar zullen zijn. Daarmee ontstaat er een eenvoudiger constructieve aansluiting die meer garantie op waterdichting geeft aan de zijde van het provincie huis.

Ruimtelijke kwaliteit

Vanuit de beleving en de sociale veiligheid voor de voetganger is al in de tenderfase een alternatief voorkeursmodel geïntroduceerd. In dit model bieden lange zichtlijnen en korte looplijnen voor gebruikers van publieke ruimten de basis om tot een comfortabele en sociaal veilige parkeergarage te komen. Door de ontsluiting van de garage voor voertuigen buiten en aan de randen van de garage te plaatsen, bereiken we voor de voetgangersstromen optimaal overzicht voor een goede oriëntatie binnen de garage.

Een externe in- en uitrit

De auto in- en uitrit naar de garage vanaf maaiveld koppelen we middels een wisselstrook en plaatsen we buiten de garagecontouren. Hiermee bereiken we een efficiënte parkeer indeling, meer flexibiliteit, een eenduidige routing voor auto's met zo min mogelijk rijbewegingen en zo min mogelijk confrontatie met de voetganger. Deze in- en uitrit kan direct aansluiten op de nieuw te maken rotonde waardoor autoverkeer van en naar de garage de kruising met de Schuurmanstraat niet meer hoeft te belasten. Dit zal de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied ten goede komen. Daarnaast wordt ook de bovengrondse parkeervoorziening van de provincie niet belast met uitgangen vanuit de ondergrond.

Deze stap maakt het mogelijk om ook vrijer over de positie van de voetgangers entree na te denken. Wanneer de in- en uitrit buiten de parkeer vloeren wordt geplaatst en de hellingbanen tussen de benodigde twee parkeerlagen aan de zijde van het provincie huis, ontstaan er voor de voetgangers entrees vrijheid om deze zowel centraal als aan de zijde van de woningbouw te positioneren. Deze twee opties zijn als suboptie van toepassing. Wanneer de entrees centraal liggen zullen er kortere looplijnen voor voetgangers ontstaan. Daarentegen vormt de entree zowel bovengronds als ondergronds een obstakel dat zichtlijnen blokkeert en parkeerplaatsen vermindert. Deze entrees liggen midden op het parkeerterrein van de provincie en zijn minder zichtbaar en herkenbaar vanaf de nieuw te ontwikkelen promenade tussen park en binnenstad.

Wanneer de voetgangers entree aan de woningbouw zijde wordt geplaatst krijgt de voetganger een duidelijke entree aan de stadse kant, een bufferzone in een scheg tussen garage en woningbouw voordat de garage wordt betreden en een herkenbare eigen sfeer waarbij daglicht de ondergrondse garage kan binnen treden.



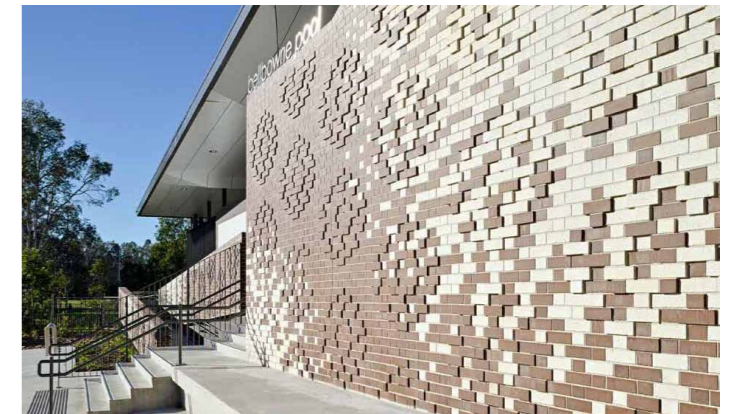
Sfeerbeeld Scheg



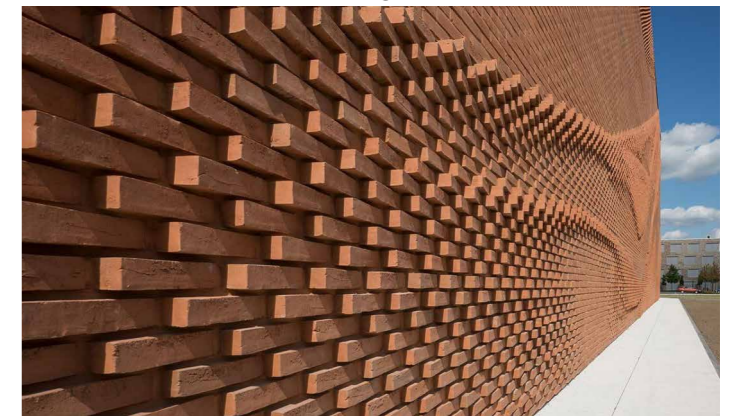
Referentie parkeergarage Jaarbeurs Utrecht



Referentie materialisering



Referentie materialisering



Referentie materialisering

Ontwerp garage

Deze scheg vormt door vormgeving de ruimtelijke connectie van de onderwereld met het maaiveld en het park. Door de scheg is het mogelijk om toe en uitgangen voor voetgangers aan de stadszijde van de Luttenbergstraat op het trottoir te laten uitkomen en zelfs direct aan te laten sluiten op de promenade. Daarmee wordt ook direct een connectie gemaakt met de voorzieningen in de plint van de nieuwe bebouwing. De sfeer van de scheg wordt bepaald door een in roodgele baksteen (IJsselformaat) gemetselde iets schuin staande wand waarin groen wordt opgenomen. De wand refereert aan een kade muur en geeft reliëf aan de ruimte geaccentueerd door het zonlicht. De rode metselsteen wordt doorgezet in de vloer afwerking waarmee het ondergrondse karakter van een kelder wordt versterkt. Het metselwerk wordt op maaiveld zichtbaar in de dichte delen van de voetgangers entree en in de plinten van de daglicht openingen. Houten plafonds in de scheg worden vervaardigd vanuit de te kappen platanen uit de omgeving.

De positie van de toegangen hebben invloed op de positie van de technische en beheerders ruimten. In het referentiemodel liggen deze onder de hellingbanen van de in-en uitrit waarmee zij de zichtlijnen verder blokkeren. Wanneer de in- en uitrit buiten de garage ligt kunnen deze ruimten hetzij aan de randen van de garage bij de auto entree liggen of op -2 niveau in de scheg.

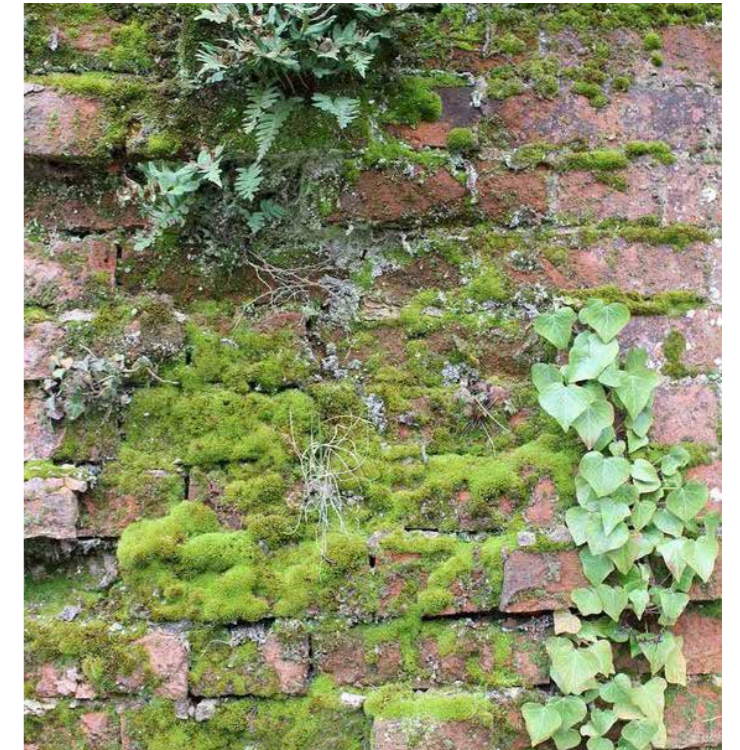
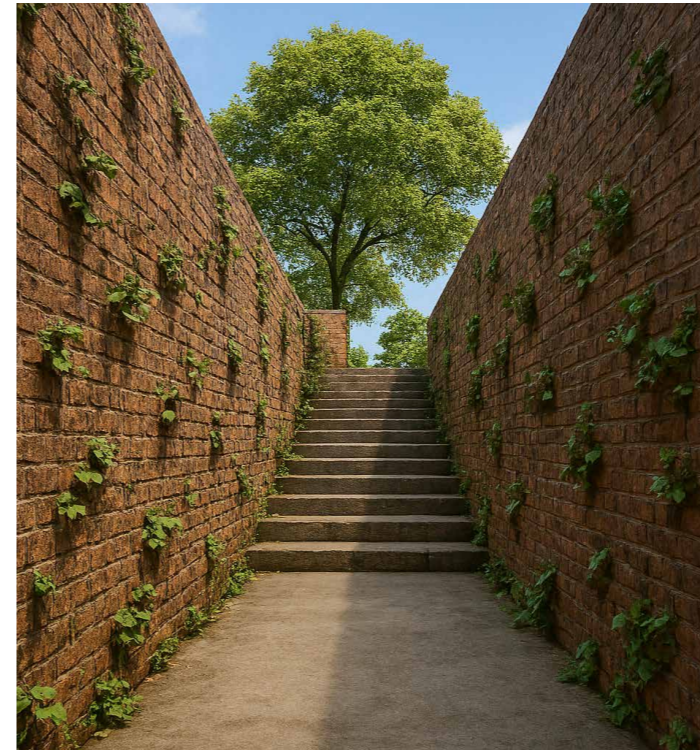
Voor alle modellen geldt dat de diepte ligging van met name het -1 niveau invloed heeft op de inpasbaarheid van de in -en uitrit van de garage. Dit is geen onderscheidend punt tussen de modellen maar wel voor alle modellen een afweging voor veiligheid van de aansluiting van de in- en uitrit op de openbare weg en een budgettaire overweging. Zowel een dikkere grondlaag als een hogere verdiepingshoogte op -1 niveau leveren daarentegen flexibiliteit op in de toekomst.

De in- en uitritten voor de auto en de toegangen voor de voetgangers worden op een hoogte van 2300+ NAP (200-300 mm boven maaiveld) aangebracht om hevige regenbuien te kunnen trotseren. Dit betekent dat de voetgangers entrees middels een helling verbonden worden met maaiveld.

De technische mogelijkheden voor bouwen tegen de dijk van het Almelose kanaal beperken de afmetingen van de ondergrondse garage aan de noordzijde.

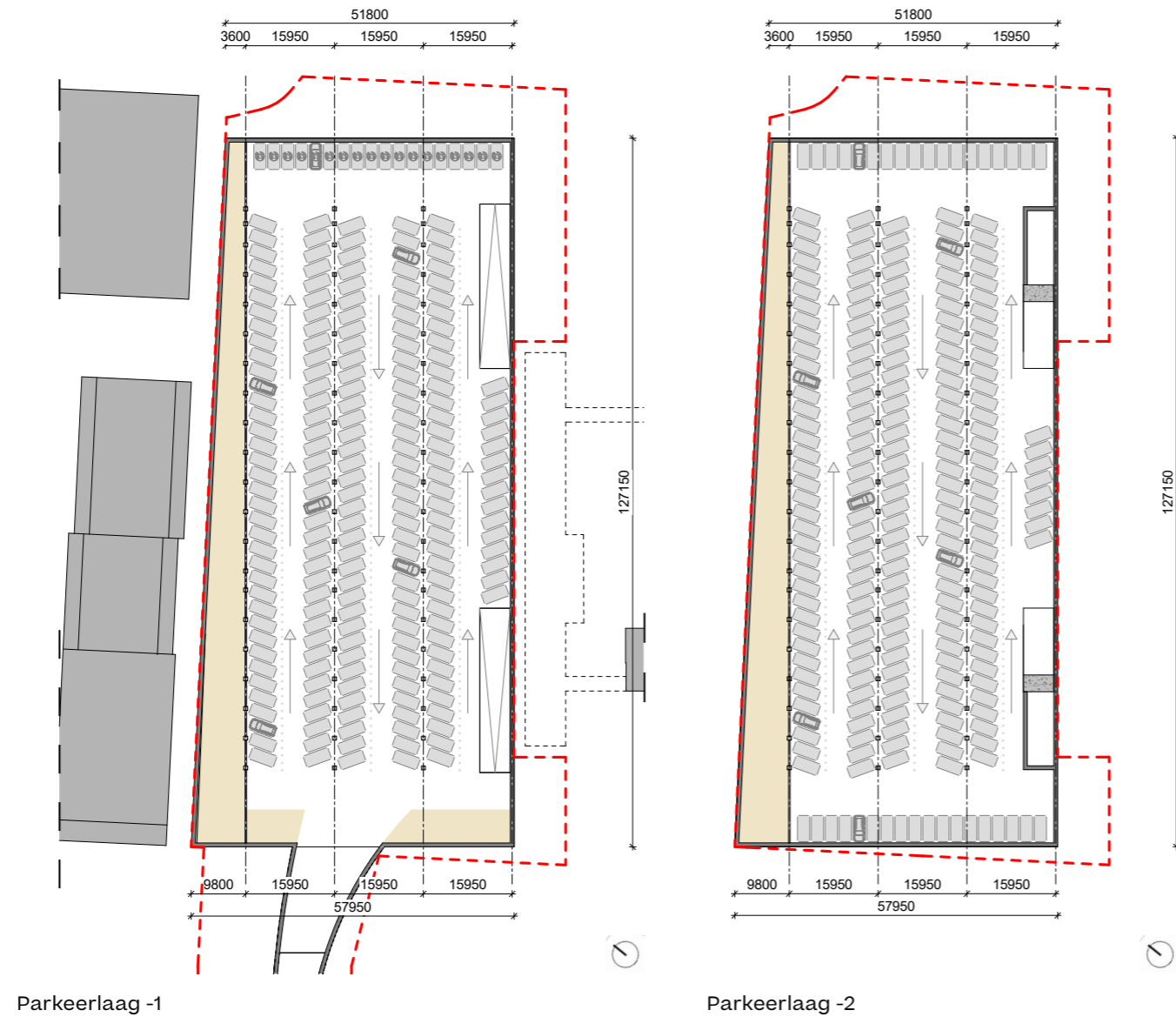
De sfeer op de parkeerlagen wordt bepaald door een vlak betonnen plafond. Leidingen zijn in het beton van de vloeren opgenomen. Naast doorlopende lichtlijnen in de rijrichtingen en boven de autos ter plaatse van de in en uitstap worden in de zichtbare wanden ritmische lichtbronnen op bumpniveau opgenomen. Aan de einden van de lange rijstraten krijgen de garage wanden grote grafische symbolen die de rijroute begeleiden. Parkeervakken zijn als vlekken gemarkeerd. Looproutes worden op de vloeren gemarkeerd.

In de scheg vormt een groene inrichting de introductie van de groene buitenruimte en komt daglicht tot op het laagste niveau. In de garage worden geen andere materialen toegevoegd dan die nodig zijn voor de constructie.



Ontwerp

Tweelaagse stalling binnen zoekgebied



Uitgangspunten ontwerp.

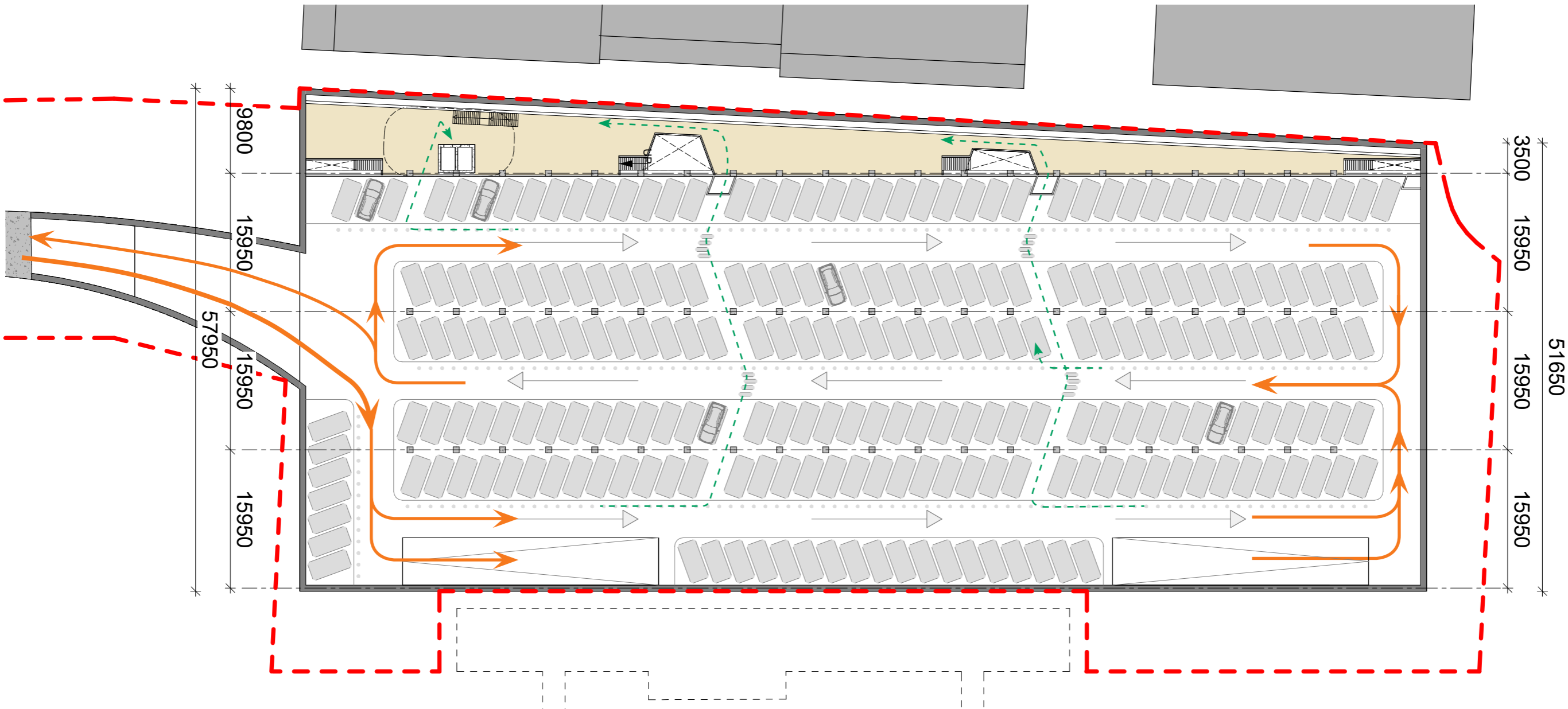
- Lange zichtlijnen
- Korte looplijnen
- Sociale veiligheid
- Optimaal overzicht voor voetgangers
- Gescheide voetgangersstroom
- Eenduidige autoroute
- Minimale rijbewegingen

Kengetallen ontwerp

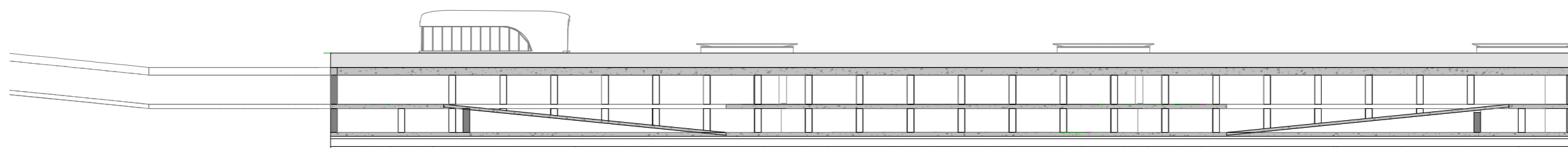
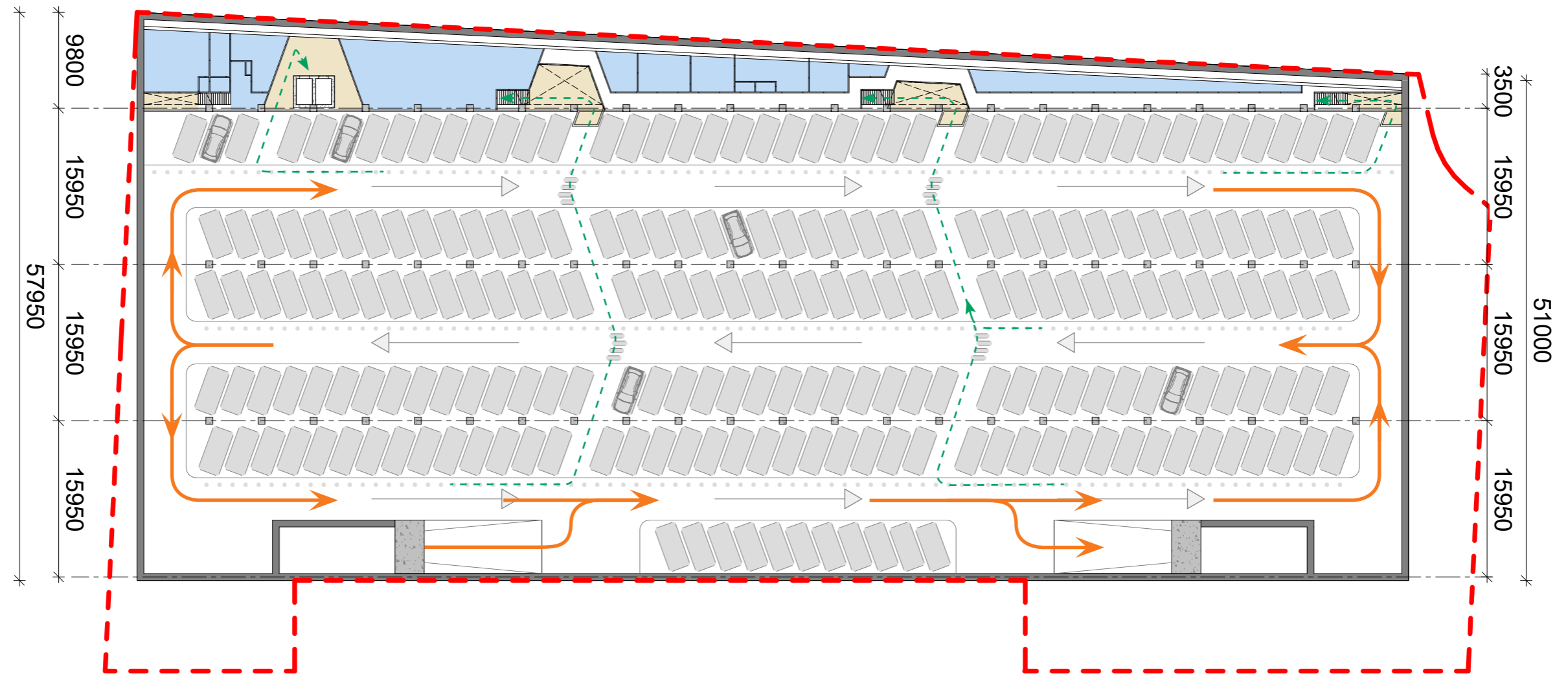
Beukmaat: 15.95 meter
Schegmaat: 3600-9800mm.
Parkeervakken in de bak: 450 plekken.
Oppervlak parkeerbak: 12350m²
 $12350/450=27.44\text{m}^2$ per vak
Entree: 400m²
Scheg: 800m² (x2=1600m²)

Ontwerp

Tweelaagse stalling - niveau -1



Doorsnede over scheg



Doorsnede over hellingbanen

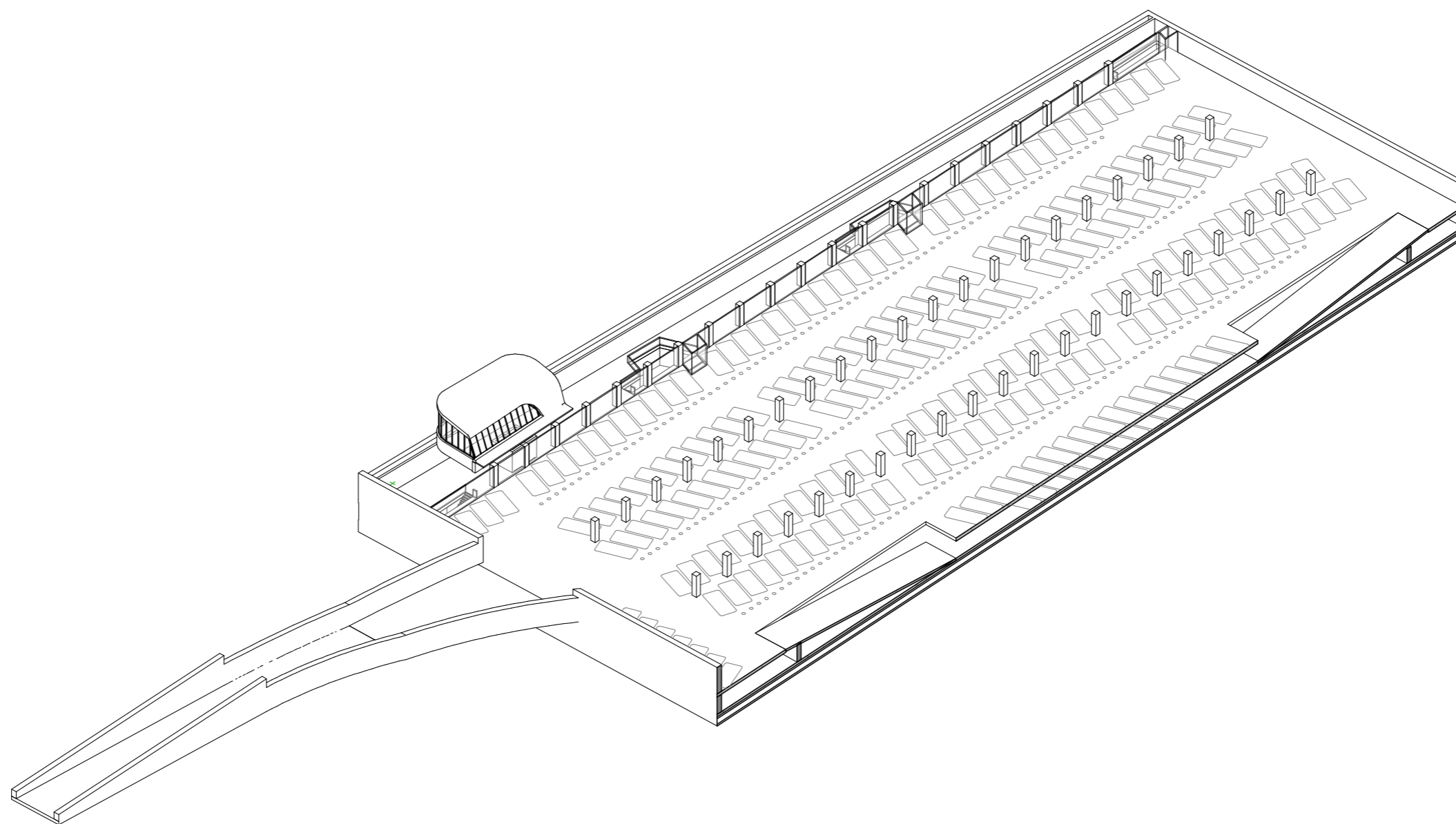
Ontwerp

Detail parkeerplaatsen

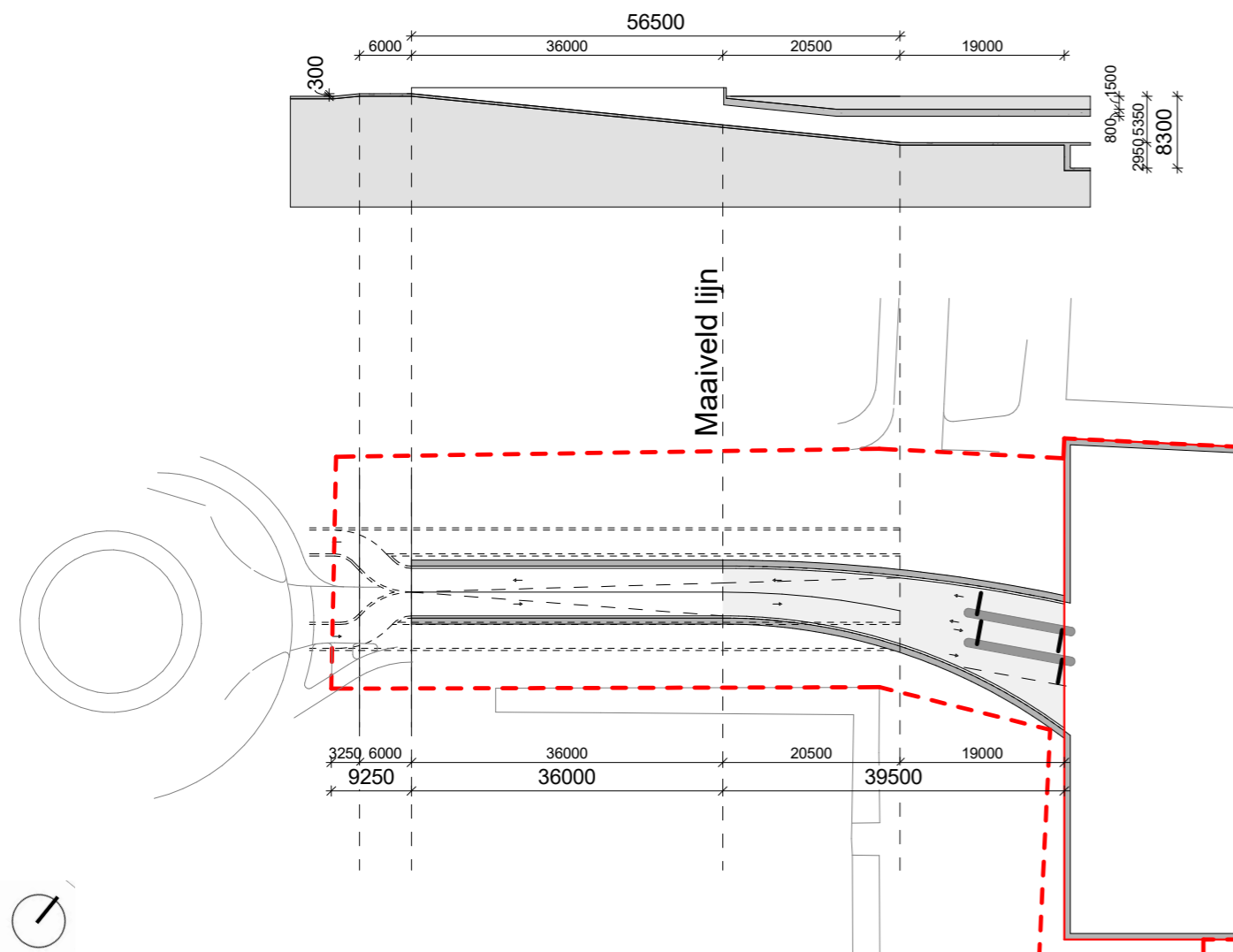


Ontwerp

3D beeld



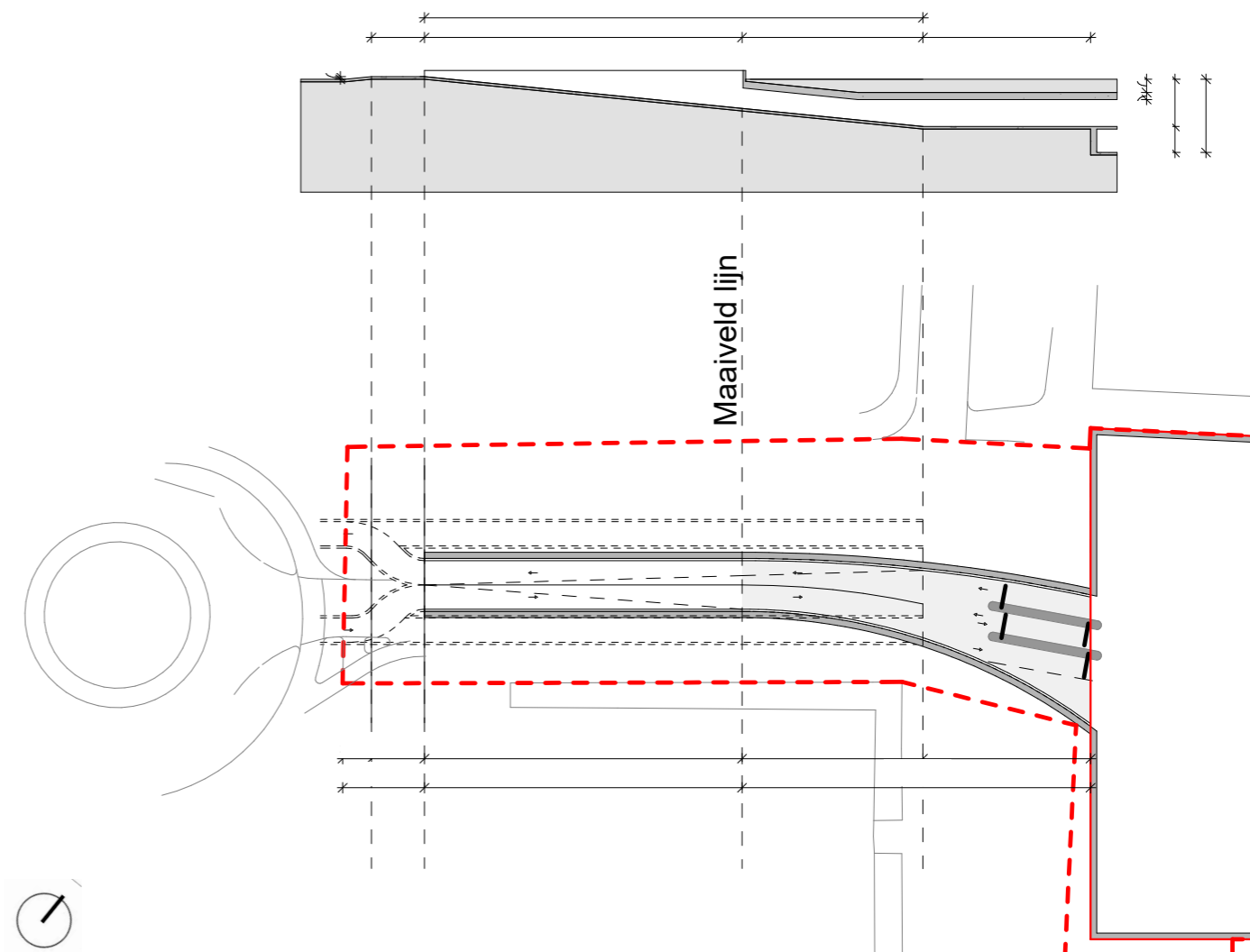
Toegang parkeergarage



Uitgangspunten ontwerp.

- Directe aansluiting op nieuw ontwerp rotonde
- Hellingbaan conform NEN/ESPA eisen
- Gronddekking 1.5 meter hoog
- Vrije constructieve hoogte verdieping -1 is 3.05 meter.

Ondergrondse opties

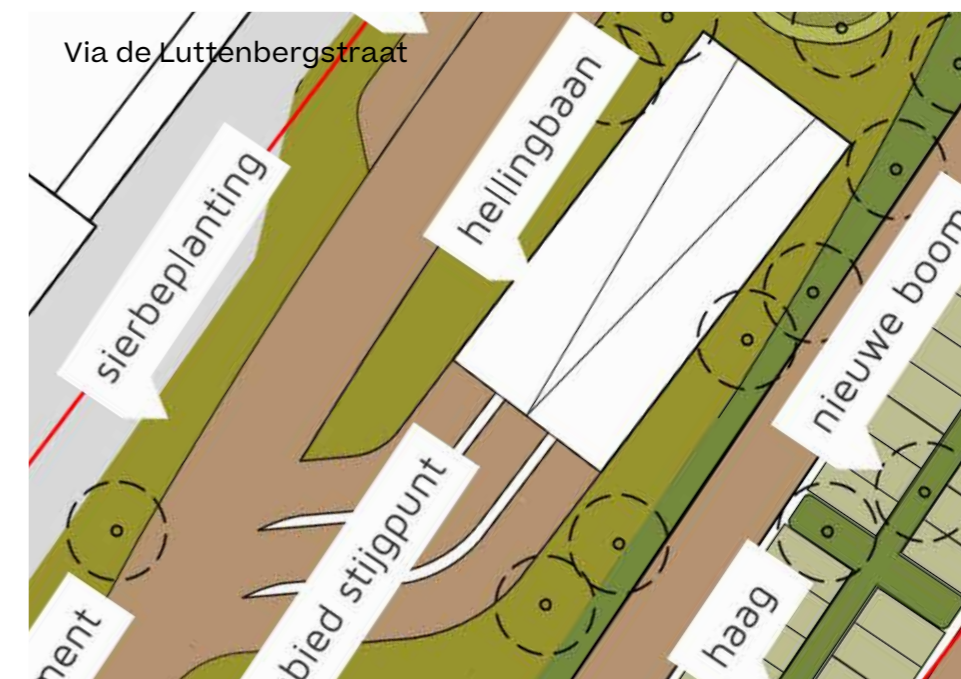
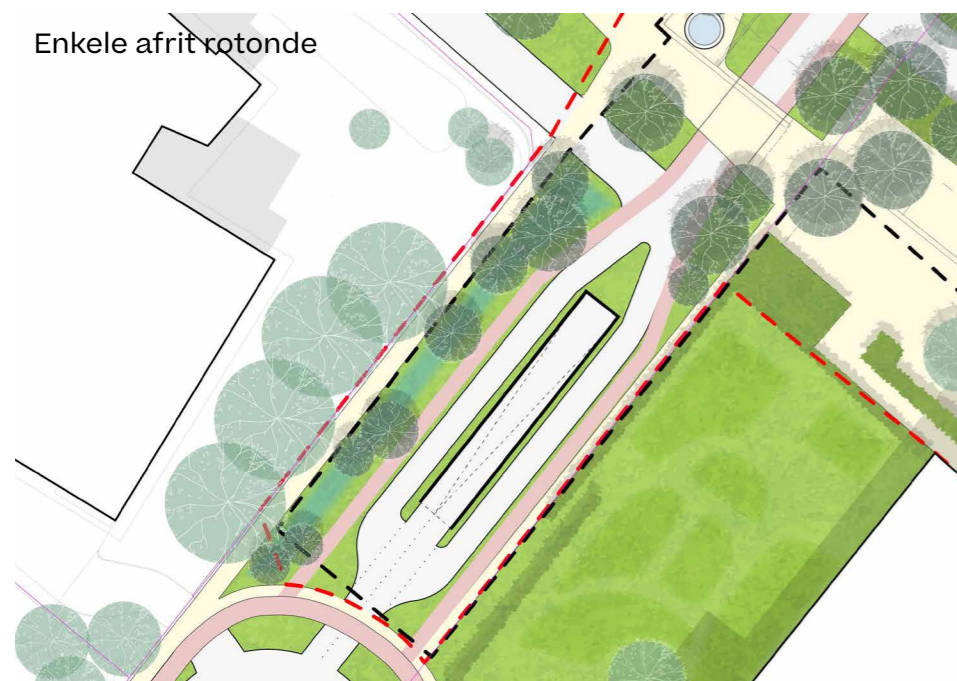


Uitgangspunten ontwerp.

- Directe aansluiting op nieuw ontwerp rotonde
- Hellingbaan conform NEN/ESPA eisen
- Gronddekking 1.0 meter hoog
- Vrije constructieve hoogte verdieping -1 is 2.5 meter.

Toegang parkeergarage

voor- en nadelen



- + overzichtelijk af-/oprit vanaf de rotonde
- + directe toegang tot de mobiliteitshub
- + kruispunt Schuurmanstraat - Luttenbergstraat wordt ontlast
- + fietsers ongehinderd door de draaibewegingen inrit mobiliteitshub
- + op het terrein van de gemeente

- geen gelede bus mogelijk
- doorwortelbare ruimte van 1,0m

- + doorwortelbare ruimte van 1,5m
- + directe toegang tot de mobiliteitshub
- + kruispunt Schuurmanstraat - Luttenbergstraat wordt ontlast
- + een gelede bus mogelijk
- + fietsers ongehinderd door draaibewegingen inrit mobiliteitshub
- + op het terrein van de gemeente

- twee af-/opritten vanaf de rotonde

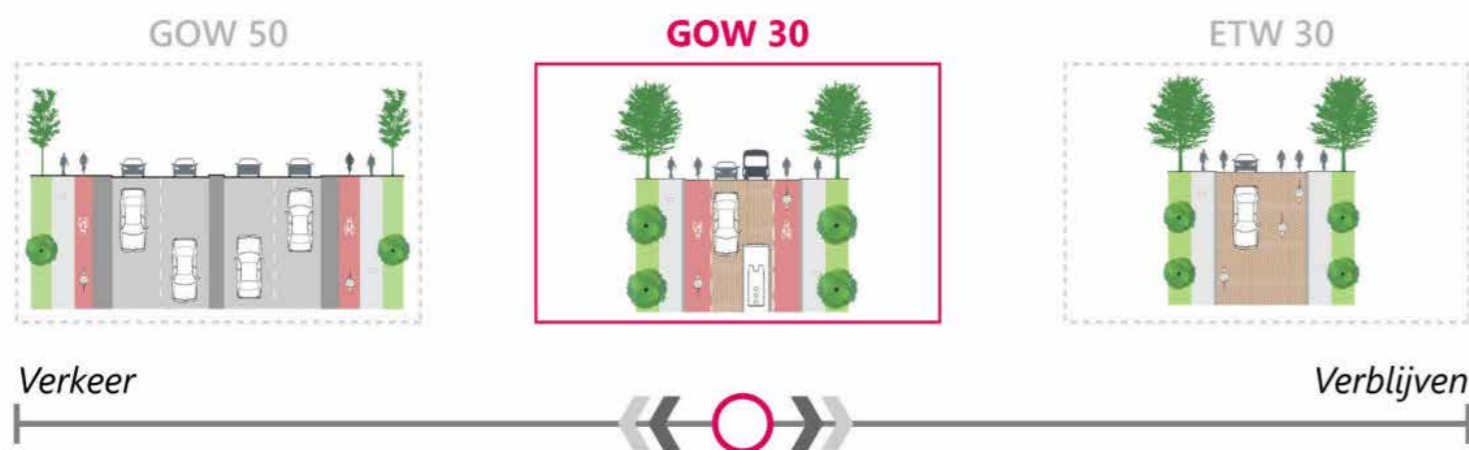
- + overzichtelijk afrit vanaf de rotonde
- + directe toegang tot de mobiliteitshub
- + gelede bus mogelijk
- + doorwortelbare ruimte van 1,5m

- kruispunt Schuurmanstraat - Luttenbergstraat behoud autoverkeer
- fietsers kruisen de draaibewegingen naar mobiliteitshub
- niet mogelijk om af te draaien naar het noorden vanuit de uitrit
- op het terrein van de provincie Overijssel

Luttenbergstraat

Het rapport van Goudappel (Het nieuwe 30 en OV; aan de slag met 30 km/u en OV, d.d. 15 apr. 2022) maakt inzichtelijk wat de eigenschappen zijn van verschillende straattypologieën. Ze hebben onderscheid gemaakt tussen een erftoegangsweg (ETW30) en een gebiedsontsluitingsweg (GOW30). Een ETW 30 draagt bij aan een betere verblijfsruimte van de openbare ruimte waar de GOW30 meer prioriteit geeft aan verkeer.

Aan de zuidkant van de rotonde wordt een profiel aangelegd vergelijkbaar met de ETW30 zoals beschreven door Goudappel. De voorkeur gaat uit naar een erftoegangsweg waar 30 km/u gereden mag worden (ETW30). Dit sluit aan bij het profiel aan de zuidkant en sluit aan bij de verblijfsfunctie van de openbare ruimte aan de noordkant.

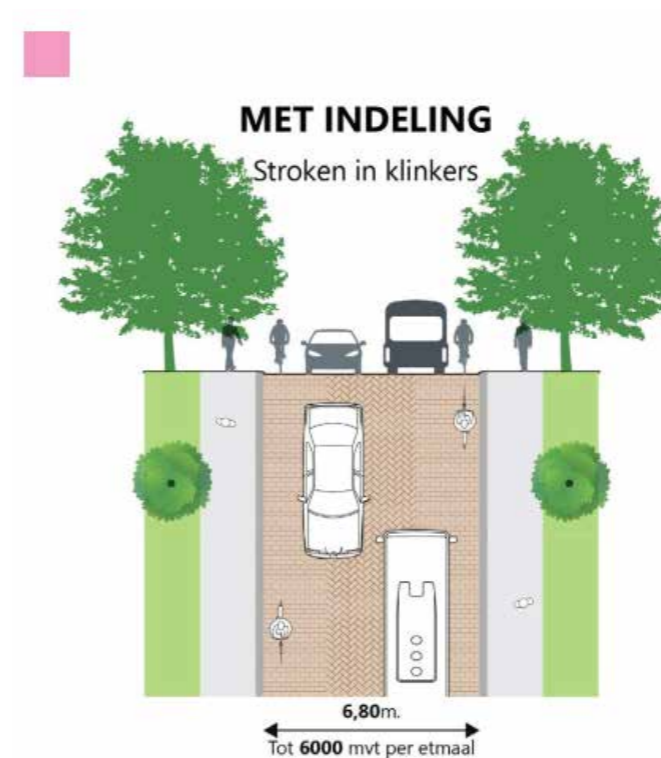


Het nieuwe 30 en OV; aan de slag met 30 km/u en OV, d.d. 15 apr. 2022

ETW 30/GOW 30

ETW 30

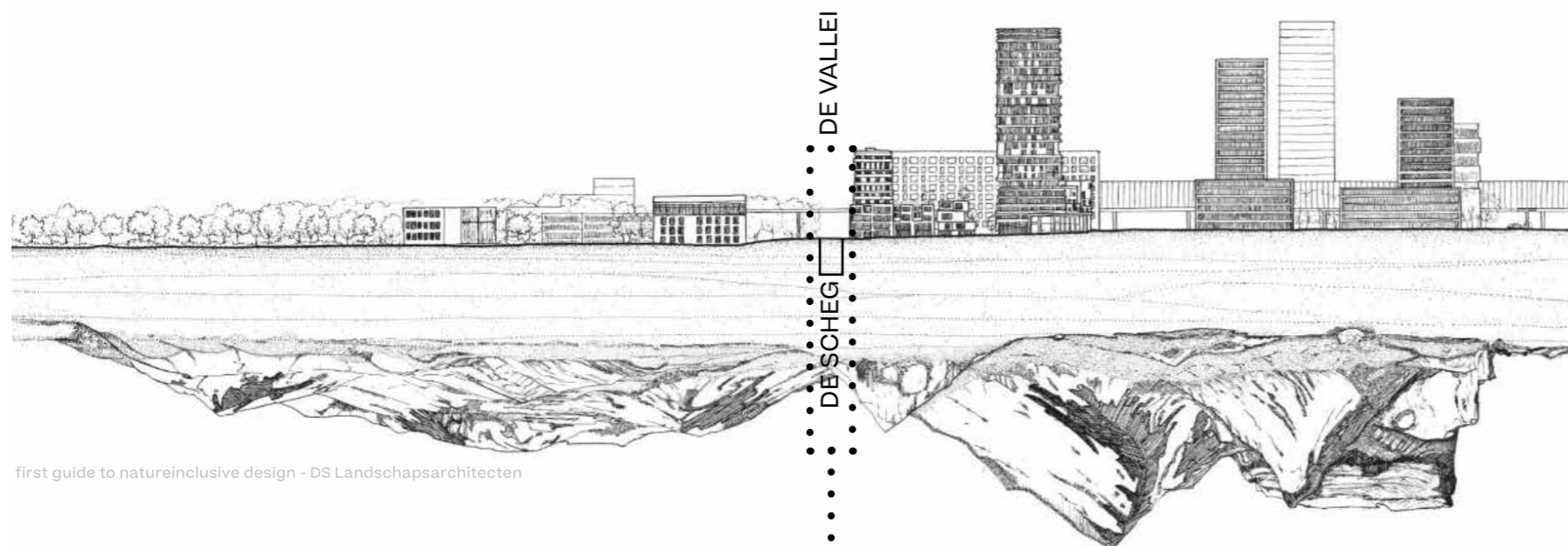
- maatvoering 6.8 meter
- gemotoriseerd verkeer en fiets maken gebruik van dezelfde ruimte. Profiel in klinker uitgevoerd
- als optie: fietssuggestiestroken uitgevoerd in ander klinkerverband ter onderscheiding van de rijloper



GOW 30

- maatvoering 7.8 meter
- gemotoriseerd verkeer en fiets maken gebruik van dezelfde ruimte. fietsstroken uitgevoerd in rood asfalt voor een duidelijke onderscheiding van de rijloper

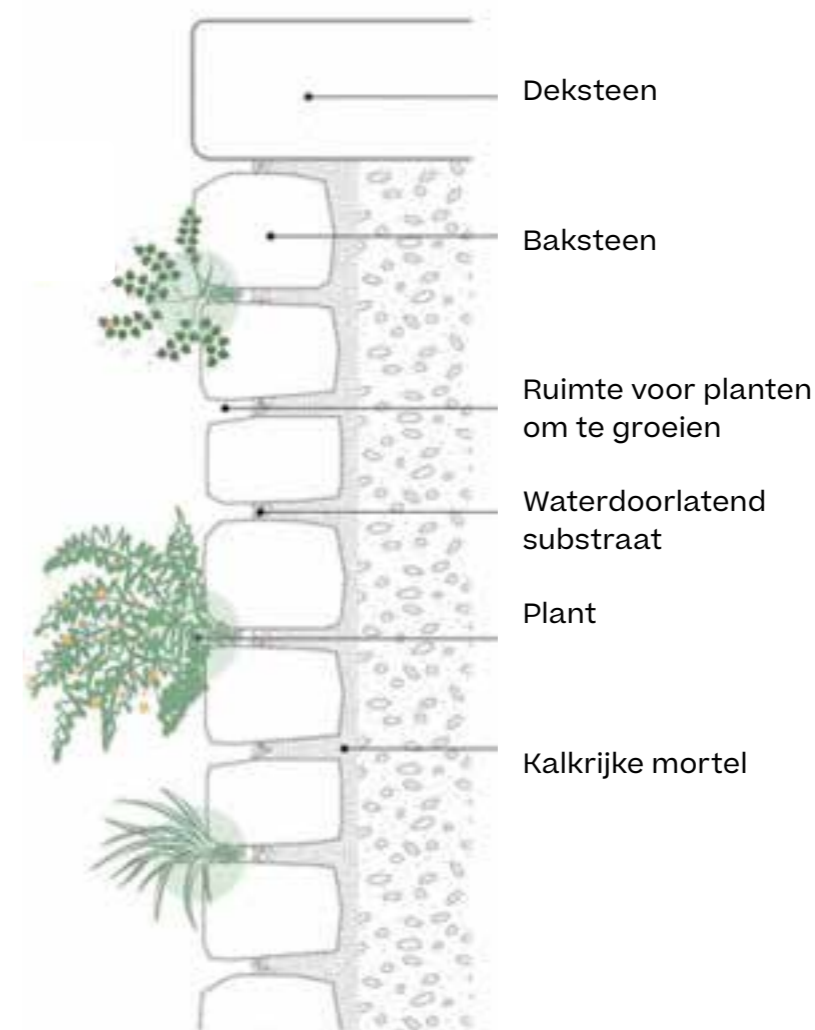
Scheg in principe



first guide to natureinclusive design - DS Landschapsarchitecten

De scheg heeft naast een sociale conectie met het maaiveld ook een groter aandeel in de natuurinclusiviteit van de stad. De scheg kan als vallei in een stenig landschap gezien worden.

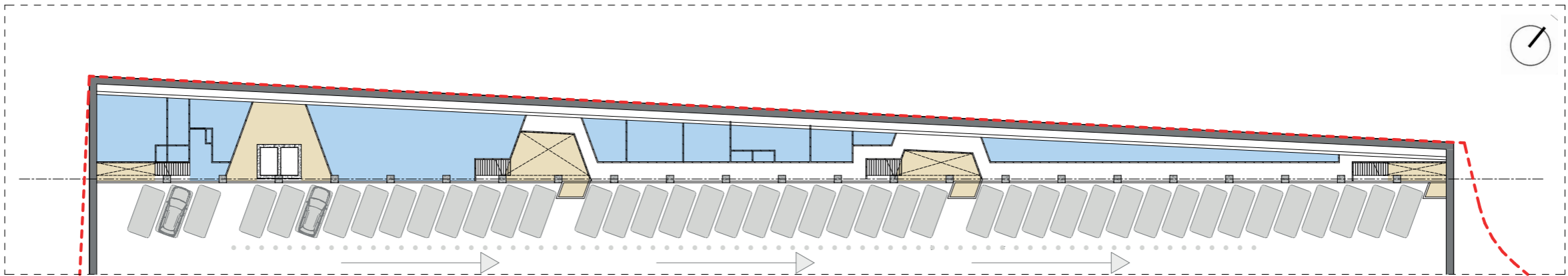
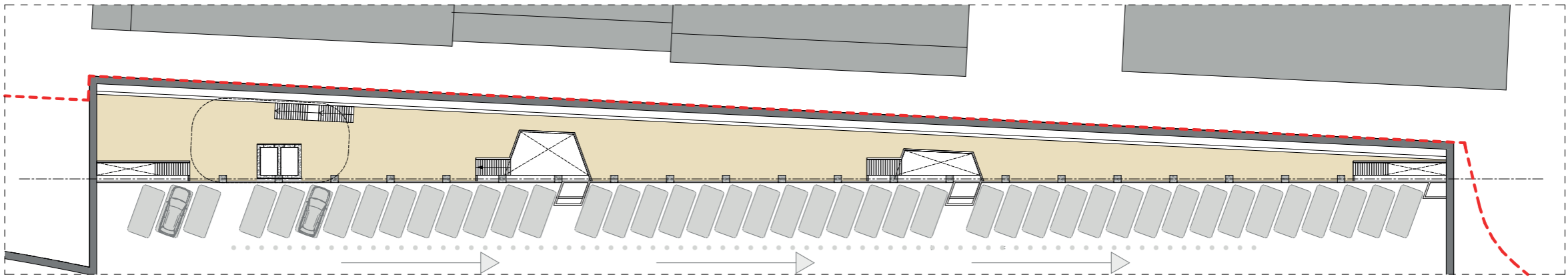
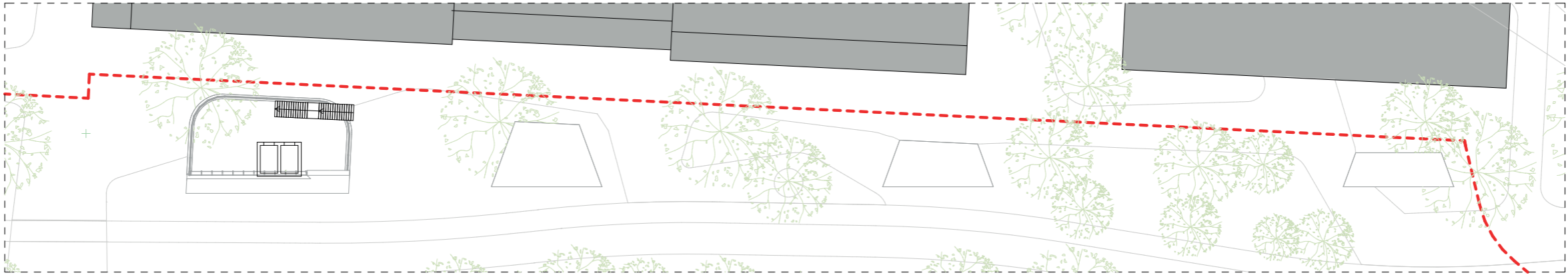
Het principe van een kademuur gebruiken om beplanting tussen de bakstenen te laten groeien



Waterplein - BOOM Landscape

Detail scheg

Invulling scheg



Bronnen

Documenten die zijn gebruikt bij het opstellen van de landschapvarianten:

- Ecogroen - Onderbouwing kap en verplanten bomen bij aanleg Mobiliteitshub Weezenlanden Noord te Zwolle en bepalen compensatieopgave, d.d. 20 jan. 2025
- Ambitiedocument vormgeving d.d. 11 jul. 2024
- Witteveen+Bos - Watertoets en geohydrologie mobiliteitshub provinciehuis, d.d. 21 jun. 2024
- Goudappel - Het nieuwe 30 en OV; aan de slag met 30 km/u en OV d.d. 15 april 2022

cross

AACHEN
KÖLN
AMSTERDAM

Witteveen + Bos