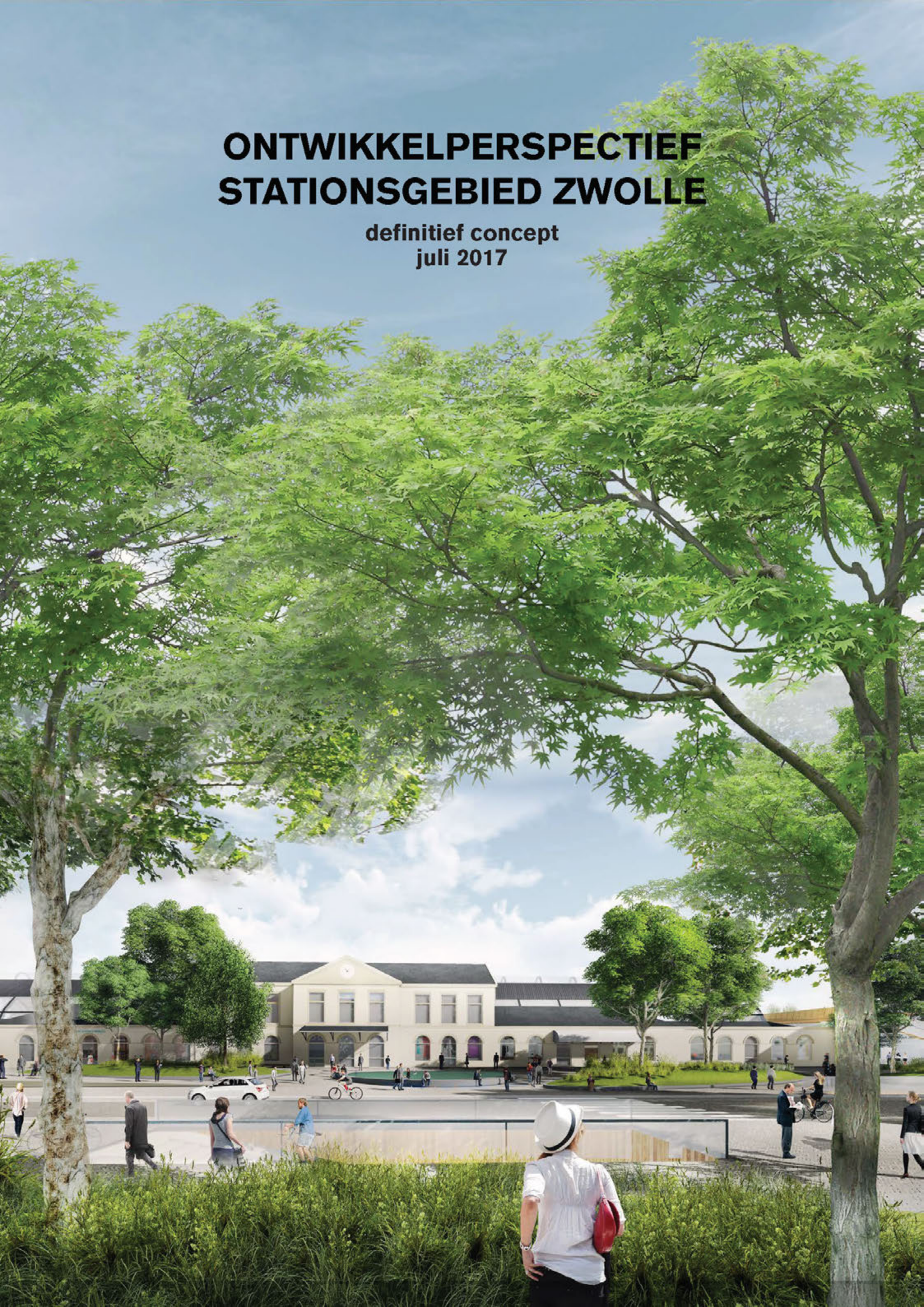


# ONTWIKKELPERSPECTIEF STATIONSGBIED ZWOLLE

definitief concept  
juli 2017







# **ONTWIKKELPERSPECTIEF STATIONSGEBIED ZWOLLE**



**definitief concept  
juli 2017**

## Voorwoord

---

### Het station dat Zwolle verdient

Een station is altijd een bijzondere plek in de stad, dat geldt zeker ook voor station Zwolle. Toen ik net wethouder was en me de Spoorzone eigen maakte, ben ik een paar keer ´s morgens op het Stationsplein gaan staan om te zien en te ervaren hoe het hier werkt. Ik zag al snel dat er veel werk aan de winkel is. Oké, het functioneert maar op drukke momenten van de dag is het wel noodzakelijk dat verkeersregelaars de boel in goede banen leiden. Als je er een tijdje staat, valt ook op hoe verouderd en schraal het er uit ziet. Het gebrek aan allure dringt zich op. Niet echt een plek om trots op te zijn en bepaald geen visitekaartje voor onze mooie regio en stad. Een regio die al jarenlang in de top 3 staat van de economische lijstjes. Het 2e spoorwegenknooppunt van Nederland dat in de top 10 staat van aantallen reizigers. Hoe krijgen we het station Zwolle minstens op het niveau van de andere stations in Nederland die een kwaliteitssprong hebben gemaakt? Dat verdienen we.

Een aantal belangrijke deelprojecten zijn al uitgevoerd of in voorbereiding. Denk aan de brede reizigerspassage, het mooie ontwerp van de busbrug en het busplatform aan de zuidzijde. Eind 2016 is geld beschikbaar gekomen voor een grote fietsenstalling onder het Stationsplein aan de noordzijde. Dat zijn mooie volgende stappen van dit omvangrijke stedelijke project. Want dat is het. Een stedelijk project. Waarbij het station transformeert van een perifere ligging naar een volwaardige positie in het Zwolse stedelijke gebied. Waar mensen graag aankomen en gastvrij kennis maken met Zwolle. Een plek om elkaar te ontmoeten en te verblijven. Waar je je verbonden voelt met de historie en een beeld krijgt van de toekomst van Zwolle. Ingericht vanuit de menselijke maat, verzacht en vriendelijk gemaakt door gras en bomen. En met zichtbare en onzichtbare maatregelen om voorbereid te zijn op klimaatveranderingen.

We hebben al een budget maar duidelijk is ook dat het eindbeeld in dit Ontwikkelperspectief om extra geld vraagt. En we weten dat het nog een tijd zal duren voordat alles klaar is. Het is een spel met onzekerheden. Goede timing, flexibiliteit en fasering zijn dan essentieel. Helder zijn in onze ambities en dat zelfverzekerd uitdragen. Onze insteek is het organisch te laten groeien. Dat vraagt om scherpe keuzes te maken op het juiste moment.

Dit project slaagt wanneer de vier partners, Provincie Overijssel, NS, ProRail en de gemeente Zwolle, hun positieve samenwerking continueren en ook in de toekomst hun krachten blijven bundelen. En met de vele constructieve bijdragen uit de stad weet ik zeker dat het een succes wordt.

Ik ben blij met en trots op dit Ontwikkelperspectief Spoorzone. Het positioneert het station stevig en samenhangend in de stad, de regio en het land. De beelden maken me enthousiast. De kappen maken van het station een Zwolse Prominent. Ik kan niet wachten om weer op het voorplein te staan en te genieten van alle plannen die gerealiseerd zijn.

Ed Anker  
wethouder gemeente Zwolle







## Inhoud

Voorwoord	4
Managementsamenvatting	8
<b>1 Inleiding</b>	
1.1 Aanleiding	10
1.2 Analyse	11
1.3 Doel	12
1.4 Scope	12
1.5 Tijdshorizons (2017/2021/2025)	13
1.6 Relatie met overige kaders	13
1.7 Proces	14
1.8 Uitwerkingsniveaus	15
1.9 Status	15
1.10 Leeswijzer	15

---

## Deel 1 Visie

<b>2 Opgave</b>	<b>18</b>
2.1 Naar een hogere integrale kwaliteit	18
2.2 Opgaves	18
<b>3 Visie: het stationscarré</b>	<b>30</b>
3.1 Van overstapmachine naar verblijfsplek	30
3.2 Het stationscarré, functioneel ordenend en verbindend	30
<b>4 Strategie</b>	<b>38</b>
4.1 Procesbeschrijving	38
4.2 Investeringsvolgorde	39
4.3 Gebiedsontwikkeling	41
4.4 Samenwerkingsovereenkomst NS, ProRail, Provincie en gemeente Zwolle	41
4.5 Lobby	41



---

## Deel 2 Uitvoering

<b>5 Fasering</b>	<b>44</b>
5.1 Huidige situatie 2017	46
5.2 Situatie 2021 (bouwopgaven)	54
5.3 Wenkend perspectief 2025	62
<b>6 Deelprojecten</b>	<b>70</b>
Fase 1: Uitvoering gereed 2021	72
Stationsplein noord	74
Fietsenkelder	81
Herinrichting stationsstraten	82
Herontwikkeling stationsgebouw	88
Passerelle	88
Stationsplein zuid tijdelijke inrichting	92
Busstation, inclusief Hanzelaan oost	94
Hanzelaan	98
Fase 2: Ambitie 2025	100
Stationskappen noord en zuid	102
Ontvangstdomein zuid	108
Ontvangstdomein noord	110
Kappen perrons 15/16 en 12/13	110
Fietsparkeren zuid	114
Autoparkeren	114
Lübeckplein en Hanzeland	116



## Managementsamenvatting Ontwikkelperspectief Stationsgebied

---

### Aanleiding

Zwolle wil haar strategische positie als uitstekend bereikbaar schakelpunt tussen de Randstad en het Noorden nog beter uitnutten. Dit geldt ook voor station Zwolle als het belangrijkste spoorwegknooppunt van Noordoost-Nederland met lijnen in 8 richtingen. Samen met het busknooppunt met 24 haltes is het station het centrum van het regionale openbaar vervoernetwerk.

Bij het opstellen van de Omgevingsvisie (de toekomstvisie op de stad) is op stedelijk niveau de ambitie uitgesproken dat de historische binnenstad, de stationsomgeving en Hanzeland als één samenhangend nieuw centrumgebied gaan functioneren.

Met deze stedelijke ambities en de sterker dan verwachte reizigerstoename groeide bij het uitwerken van plannen voor de Spoorzone het besef, dat een ambitieus integraal eindbeeld noodzakelijk is voor het stationsgebied. Dit Ontwikkelperspectief voorziet in die behoefte. Het Ontwikkelperspectief bestaat uit een visiedeel (opgave, visie en strategie) en een uitvoeringsdeel (fasering en deelprojecten).

### Kwaliteitssprong

Uit analyses blijkt dat de ambities voor het station en haar directe omgeving om een bijstelling naar boven vragen. Deze kwaliteitssprong is nodig om te voldoen aan de wensen en eisen van de reiziger (veiligheid, gemak, oriëntatie, beleving) maar ook om optimaal economisch rendement te halen uit de grote investeringen vanuit rijk, provincie en gemeente. Het station is nu niet zo ingericht dat de reiziger gemakkelijk en comfortabel de weg vindt naar de binnenstad en Hanzeland. Ook het vervolgvervoer is niet compact en optimaal georganiseerd. Het totaalbeeld is dat het station niet de uitstraling en de verblijfswaarde heeft die past bij een moderne en toekomstgerichte OV-knoop.

De essentie van de opgave is het station en de bijbehorende infrastructuur op een kwalitatief en kwantitatief hoger niveau te krijgen, dat stadsdelen verbindt en versterkt, veel verblijfs- en belevingswaarde in zichzelf heeft en tegelijkertijd niet wordt ervaren als een barrière.

### Stationscarré

Het Ontwikkelperspectief gaat over het stationsgebied (OV-knoop en directe omgeving) als prominent deelgebied binnen de Spoorzone (van BAM tot Boni). Het 'stationscarré' ordent en verbindt het stationsgebied en de omgeving. Van alle kanten kan het gebied worden betreden of verlaten. Iedere zijde vormt een verbinding en vertegenwoordigt een functie met toegevoegde waarde voor het geheel. Aan de oostzijde geeft de stationstunnel samen met de entrees de toegang tot het trein- en busstation (OV-functie). Aan de westzijde zorgt de passerelle voor de poortjesvrije passage tussen binnenstad en Hanzeland. Het verbindt twee verschillende stedelijke gebieden van zeer uiteenlopend karakter met elkaar. De zuidzijde van het stationscarré is 'van het vervoer'. Het is de plek waar de stads- en streekbussen aankomen en vertrekken. Hier zijn de standplaatsen voor touringcars en taxi's, en de benodigde voorzieningen voor auto- en fietsparkeren. De noordzijde van het stationscarré koppelt het station aan de historische binnenstad. Het nieuwe stationsplein heeft nadrukkelijk ook een verblijfsfunctie. De essentiekaart laat de kern van het concept zien.

Het Ontwikkelperspectief brengt naast de al bestaande bouwopgaven in beeld welke ambities er nog zijn om het stationsgebied werkelijk op een hoog niveau te brengen. De projecten in het stationsgebied geven ook uitgelezen kansen om de opgaven en ambities voor wat betreft klimaatadaptatie en energietransitie in de praktijk te realiseren.

### Fasering

De nieuwe inzichten van het Ontwikkelperspectief geven aanleiding het Investeringsbesluit 2013 te actualiseren en de fasering te herijken. Bouwopgaven volgen elkaar in de tijd op vanwege afhankelijkheden maar ook omdat deze slagader van Zwolle tijdens de verbouwing open moet blijven. Bovendien is er nog onvoldoende financiële dekking voor alle ambities. Daarom is de opgave in de tijd om onderscheid te maken tussen projecten, die rond 2021 gerealiseerd moeten zijn – de bouwopgaven – en de projecten, die nu nog ambitie zijn, maar in 2025 gerealiseerd zouden moeten zijn.



## 2021 (bouwopgaven)

Binnen de hoofdstructuur van het stationscarré worden de lopende bouwprojecten in samenhang gebracht. De fietsenkelder, busbrug, busstation, herinrichting Stationsplein, Oosterlaan, Westerlaan en Stationsweg, Hanzelaan, passerelle en verbreding van de perrons worden in één samenhangend ruimtelijk kader gevat.

Een aantal projecten wordt naar voren gehaald ten opzichte van het Investeringsbesluit 2013, omdat deze een essentiële functie vervullen in het functioneren van het stationscarré. De passerelle is daarvan een sprekend voorbeeld. Dit geldt ook voor het tijdelijk evenemententerrein.

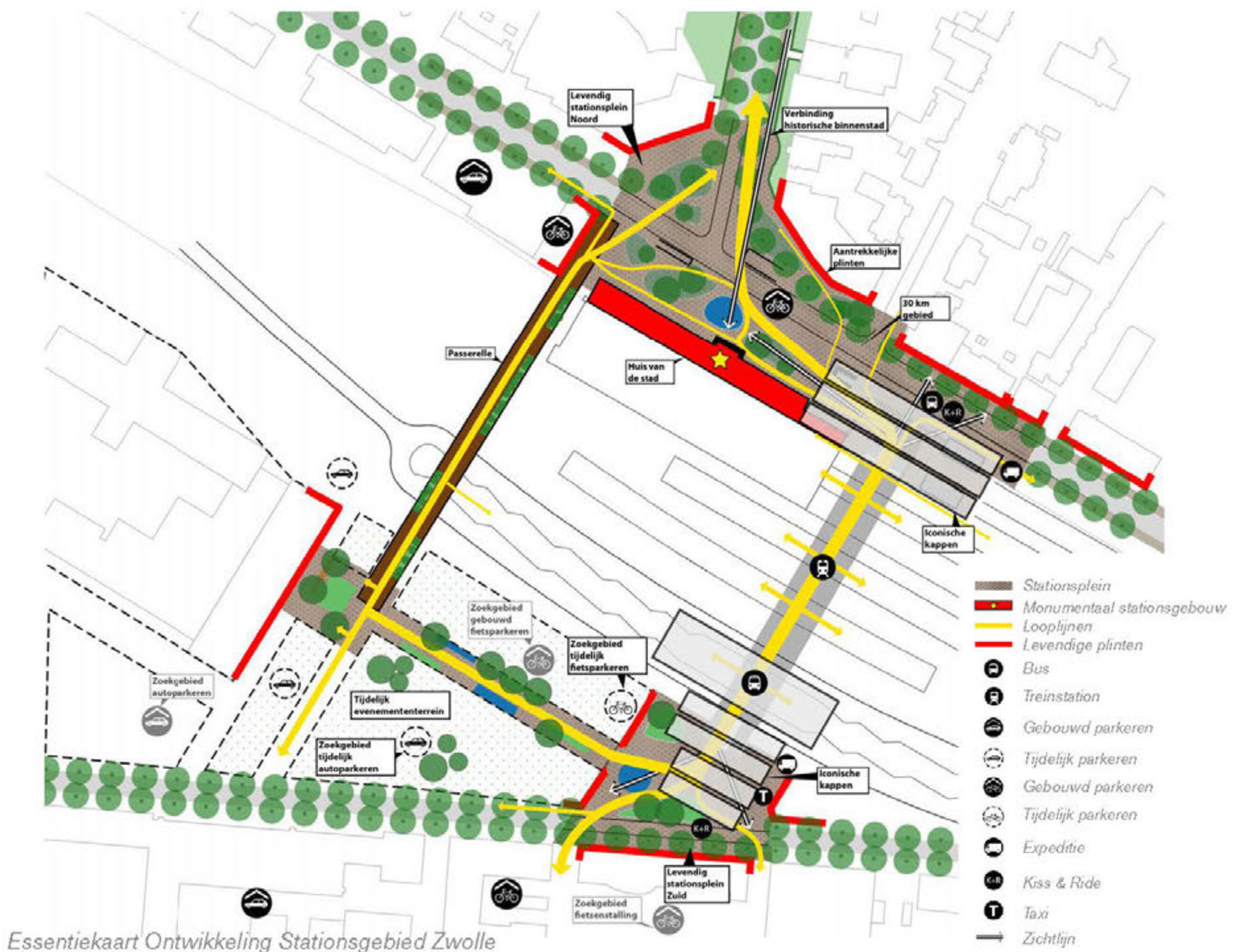
## 2025 Wenkend perspectief

Tegelijkertijd volgen uit dit Ontwikkelperspectief nieuwe ambities die tezamen met de huidige bouwopgaven toewerken naar het wenkend perspectief. In de kern focust deze ambitie zich op het 'afmaken' van het station door de entreegebieden (ontvangstdomeinen) en de overkappingen

(stationskappen en buskap) op een hoogstedelijk niveau te brengen. Ook voor fietsparkeren ligt er nog een opgave aan de zuidzijde.

## Gebiedsontwikkeling doorlopend

Het Ontwikkelperspectief bevat ook (programmatische) ambities waaronder: autoparkeren, Lübeckplein, herontwikkeling bedrijventerrein Hanzelaan. Insteek is bij de uitwerking een directe relatie te leggen met de visie op de gebiedsontwikkeling van de Vrienden van Hanzeland en met de opgaven voor de transformatie van Hanzeland (verstedelijking, mobiliteit- en parkeren, klimaatadaptatie & energietransitie en nieuwe economie). In Hanzeland is op dit moment veel energie en bereidheid om samen te werken. Dat geldt in veel mindere mate voor de noordzijde. Zodra partijen aan de noordzijde aangeven behoefte te hebben aan nauwere samenwerking wordt daarop ingespeeld. Het opwaarderen van het stationsgebied vormt een essentiële katalysator in het proces van gebiedsontwikkeling.





# 1. INLEIDING

---

## 1.1 Aanleiding voor het Ontwikkelperspectief

Station Zwolle is het belangrijkste spoorwegknooppunt van Noordoost-Nederland, met lijnen in 8 richtingen (Amersfoort, Groningen, Leeuwarden, Emmen, Enschede, Deventer, Kampen en Lelystad). Het station is daarmee ook een belangrijk overstapstation. Samen met het busknooppunt met 24 haltes is het station het centrum van het regionale openbaar vervoernetwerk. Gelegen tussen Hanzeland en binnenstad fungeert het station als een scharnierpunt in de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Zwolle.

ProRail, NS, provincie Overijssel en gemeente Zwolle werken aan diverse projecten en plannen die dit gebied geschikt moeten maken voor de toekomst.

De investeringen in de Spoorzone Zwolle zijn in volle gang. Er wordt fors geïnvesteerd in de spoorse infrastructuur (opstelreinen, spoorverdubbeling, perronverbreding), de busbrug en het busplatform en in de openbare ruimte. Voor de ondergrondse fietsenkelder onder het Stationsplein is geld beschikbaar gekomen en dit werk wordt nu voorbereid. Voor het monumentale stationsgebouw heeft NS onderzoek gedaan naar herbestemming zodat het meer een gebouw van de stad wordt. Met het verder uitwerken van alle plannen, de voorbereidingen van de Omgevingsvisie (de toekomstvisie op de stad) en de sterker dan verwachte reizigerstoename groeit het besef, dat een ambitieus integraal eindbeeld noodzakelijk is voor het stationsgebied. De tijd is er rijp voor en de ontwikkelingen vragen er nu om. Dit Ontwikkelperspectief voorziet in die behoefte.

## 1.2 Analyse

Uit de analyse van de plannen die zijn vastgesteld bij het Investeringsbesluit Spoorzone in 2013 blijkt dat de ambities voor het station en haar directe omgeving om een bijstelling naar boven vragen. Deze kwaliteitssprong is nodig om te voldoen aan de wensen en eisen van de reiziger maar ook om optimaal economisch rendement te halen uit de grote investeringen vanuit rijk, provincie en gemeente. Het station is nu niet zo ingericht dat de reiziger gemakkelijk en comfortabel de weg vindt. Ook het vervolgvervoer is niet compact en optimaal georganiseerd.

Het huidige station heeft aan de centrumzijde drie soorten overkappingen en een winkelstrip die het zicht op de stad blokkeert maar ook een obstakel zal gaan worden in de groeiende reizigersstroom. Bovendien is de routing vanuit de reizigerspassage naar de binnenstad onduidelijk. Kortom, te kleine reis- en ontvangstdomeinen, gekoppeld aan een niet eenduidige architectuur zorgen voor een weinig indrukwekkende binnenkomst in Zwolle.

Aan de zuidzijde staat een tijdelijke luifel zonder verdere voorzieningen. De reiziger komt uit op een eenvoudig plein en kijkt aan tegen de achterkant van een kantoorgebouw. Al met al geen gastvrij ontvangst- en verblijfsgebied. Op de perrons naar Kampen en op de perrons van de Vechtdallijnen (waar een substantieel aantal reizigers vertrekt en aankomt) zijn geen kappen. De reizigers moeten onbeschut wachten in de volle zon of in regen en wind.

Het totaalbeeld is dat het station niet de uitstraling en de verblijfswaarde heeft die past bij een moderne en toekomstgerichte OV-knoop, die bovendien niet aansluit bij de wensen van de reiziger op het gebied van veiligheid en gemak. Bijzondere aandacht verdient het bestaande monumentale stationsgebouw. Verplaatsing van het huidige busstation en de aanleg van een ondergrondse fietsenstalling maken het mogelijk dit gebouw toekomstwaarde te geven met aansprekende publieksfuncties.







De fietsopgave voor Zwolle is immens. In totaal moeten er 12.000 fietsenstallingen komen. Deze dienen verspreid te worden over de noord- en zuidzijde met respectievelijk 8.400 en 3.600 fietsplekken. De huidige situatie is vele fietsenstallingen op maaiveld en op relatief grote afstand van de feitelijke entrees van het station. Analyse van de plannen voor de Spoorzone (met behulp van het O-team van het Ministerie van I en M) laat zien dat verdere ingrepen in de directe omgeving noodzakelijk zijn om noord- en zuidzijde van het station daadwerkelijk met elkaar te verbinden. De transformatie van het werksporenterrein is een vraagstuk op de langere termijn. De toekomstperspectieven daarbij zijn uitdagend, met bijvoorbeeld kansen voor de ontwikkeling van moderne stedelijke woon- en werkmilieus. Nu al speelt de transformatie van Hanzeland. Daarbij wordt ingezet op toekomstbestendigheid als het gaat om klimaat (wateroverlast, droogte en hitte) en energie.

### 1.3 Doel

#### Wat willen we bereiken?

Het Ontwikkelperspectief is primair ontstaan uit de behoefte aan een overall ontwerp waarbinnen de in 2013 besloten te bouwen objecten in onderlinge samenhang 'passen'.

Dit passingsvraagstuk doet zich bijvoorbeeld voor bij de vraag waar de fietsenkelder precies ruimtelijk moet komen en of er wel een verbinding met het Combgebouw gewenst is. Direct daarmee samenhangend spelen de vragen hoe het Stationsplein boven de kelder er uit moet zien, waar de ingang van de fietsenkelder moet komen en waar een eventuele passerelle komt. Ook de vraag hoe de diverse verkeerssoorten langs het Stationsplein en over de Ooster- en Westerlaan en Stationsweg kunnen worden geleid is aan de orde.

Het zoeken naar de onderlinge samenhang leidt tevens tot de vraag wat het station moet betekenen voor de directe omgeving. De bussen gaan naar de zuidzijde, waardoor het zwaartepunt van de vervoersdrukke naar de zuidzijde wordt verplaatst.

Wat betekent deze beweging voor de directe stationsomgeving in Hanzeland? Hoe kan dat gebied daarvan profiteren? Bij het investeringsbesluit in 2013 was de precieze puzzel nog niet gelegd.

Het Ontwikkelperspectief geeft daarom inzicht en ambitie op verschillende schaalniveaus. Het Ontwikkelperspectief:

- geeft een wenkend perspectief op het niveau van de relatie tussen Hanzeland, stationsgebied en de binnenstad (Centrumgebied);
- geeft impulsen voor en richting aan de gebiedsontwikkeling van Hanzeland;
- vormt de basis voor een integrale aanpak van alle vervoerwijzen (trein, bus, fiets, auto, voetganger);
- bevat voorstellen voor een prachtig 'Zwols' stationsgebouw, met uitnodigende overkapte toegangen;
- geeft voor de stationsentree en -plein aan de zuidzijde een schetsontwerp met uitnodigende kappen.
- En, van groot belang voor het tijdig realiseren van de bouwopgaven uit het investeringsbesluit van 2013, het bevat voor de noordzijde en voor het busstation het voorlopig ontwerp.

Het Ontwikkelperspectief is ook de basis voor

- Het verkrijgen van extra budget ten opzichte van de bij het Investeringsbesluit 2013 verstrekte financiële middelen. Daarvoor zijn de kosten van het Ontwikkelperspectief doorgerekend.
- De verdere samenwerking van spoorse partijen, gemeente, provincie en rijk bij de uitvoering van de plannen.

### 1.4 Scope

Het Ontwikkelperspectief gaat over het Stationsgebied (OV-knoop en directe omgeving) als prominent deelgebied binnen de Spoorzone (van Bam tot Boni). De gebiedsontwikkeling in de Spoorzone concentreert zich vooralsnog op Hanzeland. De ontwikkeling van het stationsgebied werkt als katalysator voor dit gebied. De grens om Hanzeland is niet hard en vloeit uit naar Hogeschool Windesheim en de omgeving van spoor en station.



## **1.5 Tijdshorizons (2017/2021/2025)**

Het project wordt in fasen uitgevoerd. Per fase wordt beschreven hoe de Spoorzone er uit ziet aan het eind van elke fase. Achtereenvolgens zijn dit de huidige situatie (2017), de situatie in 2021 en het wenkende perspectief voor 2025.

Per fase wordt de (verwachte) situatie verbeeld in een plattegrondtekening, een sfeerbeeld in vogelvluchtperspectief en een schema waarin de verkeersstromen worden verbeeld.

Daarnaast zijn er programmatische ambities die een relatie hebben met de opgaven in het kader van de gebiedsontwikkeling Hanzeland (verstedelijking, mobiliteit- en parkeeropgave, klimaatadaptatie & energietransitie, nieuwe economie).

Het Ontwikkelperspectief geeft ook duidelijkheid over welke noodzakelijke voorzieningen tijdens de transformatie van het stationsgebied (o.a. voor de fietsparkeeropgave, aanlandingen passerelle) een tijdelijk karakter hebben

## **1.6 Relatie met overige kaders**

### **Investeringsbesluit Spoorzone 2013**

In 2013 hebben provincie en gemeente het Investeringsbesluit voor de Spoorzone genomen. Met de besluiten van provinciale staten en gemeenteraad is geld beschikbaar gesteld voor de busbrug, het busstation aan de zuidzijde, het fietsparkeren, de herinrichting van de openbare ruimte noord en zuid (pleinen en lanen), de passerelle en het autoparkeren.

De afspraken tussen de provincie en gemeente zijn vastgelegd in de op 18 december 2013 gesloten bestuursovereenkomst Spoorzone Zwolle.

Het Ontwikkelperspectief levert nieuwe inzichten op die aanleiding geven het Investeringsbesluit 2013 te actualiseren.

## **Kwaliteitsboek**

Met het vaststellen van het Kwaliteitsboek Spoorzone heeft de raad in 2015 een inspiratiedocument en richtinggevend ruimtelijk kader vastgelegd voor de concrete uitwerkingen van projecten in de Spoorzone. Het vastgestelde kwaliteitsboek blijft als onderdeel van de gemeentelijke Welstandsnota fungeren als inspiratiebron en toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen.

## **Omgevingsvisie (in voorbereiding)**

De gemeente werkt op dit moment aan het opstellen van een nieuwe Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie beschrijft in strategische termen de gewenste ontwikkeling van Zwolle. De groei van Zwolle zet de komende decennia door tot een stad van 140.000 inwoners in 2040. Dat biedt kansen om te verstedelijken, de diversiteit te vergroten en te vernieuwen. Zwolle wil haar toppositie in Noord- en Oost-Nederland pakken en behouden. Voor het flexibel kunnen inspelen op veranderende maatschappelijke en economische behoeftes is een grotere mate van stedelijkheid in en rondom het centrumgebied (binnenstad en Spoorzone) voorwaarde.

## **Project Zwolle Spoort**

Als onderdeel van het project Zwolle Spoort zijn inmiddels het vierde perron, de verbrede spoortunnel met winkelvoorzieningen en een nieuwe entree naar maaiveld aan de zuidzijde gerealiseerd.

De voorbereidingen voor de vergroting van het opstel terrein voor treinen, maatregelen aan de spoorinfra om treinen sneller het station in- en uit te laten gaan (kortere overstaptijden), de verdubbeling van het spoor van station naar Herfte en bijbehorende dive-under (treinen naar Noord en Oost kruisen onafhankelijk van elkaar) en de verbreding van het perron van de Vechtdallijnen zijn in volle gang en gaan binnenkort in uitvoering.



## 1.7 Proces

### Hoe is het OP tot stand gekomen, wie hebben we geraadpleegd, wat is er met reacties gedaan?

Voorafgaand aan het Ontwikkelperspectief is door de vier partijen een Brede Behoeftenanalyse opgesteld, een uitvoerige inventarisatie van wensen en eisen van zo veel mogelijk stakeholders (rapport Programma van Eisen OV-knoop, IXin, 2016). De behoeften zijn op algemeen niveau geformuleerd en tevens per deelgebied, zodat nu een uitvoerig toetsingskader beschikbaar is. Tijdens het werk is deze analyse gebruikt, waarin de belangrijkste ruimtelijke vraagstukken zijn geformuleerd.

Voor het opstellen van het Ontwikkelperspectief is een ontwerpsteam onder leiding van Karres + Brands geformeerd, bestaande uit gemeentelijke ontwerpers en verkeerskundigen, aangevuld met externe ontwerpers op een specifieke expertise: Movares voor fietskelder, passerelle en kappen, Team V voor stationsentrees inclusief kappen, Poelmans Reesink voor de openbare ruimten. Dit team heeft intensief aan de verschillende opgaven gewerkt en daarbij frequent met NS, ProRail, en provincie de plannen doorgesproken en getoetst. Zo is dit plan in interactie tot stand gekomen. Kostenramingen zijn ook in dit ontwerpsteam opgesteld.

Tijdens de voortgang zijn de diverse tussenresultaten gedeeld met een breder publiek, zoals met bewoners, ondernemers en belangenorganisaties tijdens de Spoorcafés, het Kwaliteitsteam van de Spoorzone en met de opdrachtgevende overleggen van de Spoorzone. Daarbij zijn veel waardevolle opmerkingen gemaakt en aandachtspunten benoemd die zijn meegenomen in de reviewronde. Om te komen tot besluitvorming over dit plan, is een brede consultatieronde ingezet binnen alle partijen en in de stad. De ontvangen reacties zijn voor zover relevant verwerkt.

## Animatie

Van het wenkend perspectief is een animatie gemaakt. Deze animatie fungeerde gedurende het proces als middel om het perspectief te bespreken. In de animatie worden de ambities getoond. Niet alles zal precies zo gerealiseerd worden als in deze animatie, het is een impressie van de kwaliteit die we willen bereiken.



<https://vimeo.com/212569316>

[Concept animatie Ontwikkelperspectief Publieksversie](#)



## 1.8 Uitwerkingsniveaus

Het Ontwikkelperspectief is een document op Visieniveau. Uitwerking van de deelprojecten (bouwopgaven) gebeurt op twee niveaus: schetsontwerp (SO) en voorlopig ontwerp (VO). In een SO worden alleen de hoofdlijnen, principes en contouren geschetst. Een VO is al verder uitgewerkt, zo zijn maten en materialen al beschreven. Een VO is de basis voor een Definitief Ontwerp, waarin alle keuzen definitief worden gemaakt en in detail zijn uitgewerkt.

De uitwerking rond het stationsgebied heeft een niveau van een stedenbouwkundig SO op basis waarvan gerekend kan worden. De openbare ruimte van het Stationsplein is uitgewerkt tot een VO op basis waarvan een kostenraming is gemaakt. Dit in samenhang met het SO voor de fietsenkelder en een getekende ambitie voor de stationskappen en de aansluiting op het Stationsplein. Het nieuwe busplatform met de aansluiting op de Hanzelaan, is uitgewerkt tot een VO. De aanbesteding van dit deelproject is in voorbereiding.

## 1.9 Status

### **Ontwikkelperspectief: wat is het wel/wat is het niet?**

Het Ontwikkelperspectief wordt na consultatie en instemming van alle stakeholders door de gemeenteraad vastgesteld. De vier partners, te weten provincie Overijssel, NS, ProRail en de gemeente Zwolle, bepalen gezamenlijk de marsroute. Dit wordt vervolgens vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) met als doel te komen tot aanvullende financiering en gefaseerde uitvoering.

Het Ontwikkelperspectief behelst meer dan een beschrijving van de ruimtelijke kwaliteit. Het schetst ook een marsroute op weg naar de toekomst en beschrijft de effecten van faseringen en prioriteringen. In juridisch-planologische zin wordt dit Ontwikkelperspectief betiteld als een zogeheten 'niet-wettelijk geregeld' instrument, zijnde een ontwikkelprogramma om het gewenste eindbeeld te realiseren.

## 1.10 Leeswijzer

### **Voor wie is het Ontwikkelperspectief en hoe moet het worden gelezen?**

Het Ontwikkelperspectief bestaat uit een visiedeel (hoofdstukken 2 t/m 4) en een uitvoeringsdeel (hoofdstukken 5 en 6).

Hoofdstuk 2 beschrijft de opgave vanuit verschillende schaalniveaus: landelijk, de regio, de stad en de OV-knoop. De opgave wordt in hoofdstuk 3 vertaald in een ruimtelijke visie voor het stationsgebied. Daarbij worden verschillende aspecten als het functioneren, duurzaamheid en beeldkwaliteit besproken. De visie resulteert in een organiserend ruimtelijk concept, het stationscarré waarbinnen de verschillende bouwopgaven een plek vinden. Hoofdstuk 4 gaat over de strategie om tot een mogelijk eindbeeld te komen.

Hoofdstuk 5 geeft de fasering weer en hoofdstuk 6 beschrijft de deelprojecten.







Deel 1

# VISIE





# 2. OPGAVE

---

## 2.1 Naar een hogere integrale kwaliteit

De essentie van de opgave is om het station, stationsomgeving en de bijbehorende infrastructuur op een hoger, integraal niveau te krijgen. Een stationsgebied dat stadsdelen verbindt en versterkt, een unieke 'Zwolse' verblijfs- en belevingswaarde kent en tegelijkertijd een optimaal functionerend stationsdomein kent. Stad en station vormen een samenhangend geheel.

### Schaalsprong

Station Zwolle is een belangrijk OV-knooppunt op nationale, regionale en stedelijke schaal. De sneller dan verwacht groeiende reizigersaantallen versterken deze functie alleen nog maar. Het station is echter nog niet klaar voor deze schaa sprong, ook niet nadat de nu voorgenomen projecten zijn uitgevoerd. De verblijfskwaliteit, beleving, levendigheid, comfort en veiligheid dienen te worden vergroot, de voorzieningen voor alle verkeerssoorten moeten beter. Het station heeft nu nog niet de uitstraling die past bij de betekenis die het heeft voor stad en regio.

### Ambitie

Zwolle wil haar strategische positie als uitstekend bereikbaar schakelpunt tussen de Randstad en het Noorden nog beter uitnutten. Zakelijke, kennis- en ontmoetingsnetwerken concentreren zich steeds meer op Zwolle als plaats van samenkomst voor ontmoetingen, zakelijke afspraken, conferenties maar ook als vestigingsplaats voor bedrijven en instellingen. Dat leidt tot de komst van meer arbeidsplaatsen, inwoners, studenten en bezoekers. Dit biedt enorme kansen voor de verdere ontwikkeling van de stad. De ontwikkeling van het station en omgeving speelt hierin een cruciale rol.

## 2.2 Opgaves

Om de volgende stap in de ontwikkeling van het stationsgebied te realiseren is in het iXin rapport (Brede Behoeftenanalyse) de overkoepelende ambitie uitgesproken dat Station Zwolle voor alle bezoekers en reizigers een uitstekend toegankelijke en duurzame OV-knoop in een groene omgeving is. Als leidraad om deze ambitie te realiseren benoemt het rapport drie kernwaarden: Verbinden, Beleven en Ontmoeten. Een uitstekend functionerend netwerk van autowegen, spoorwegen en langzaam verkeersverbindingen is noodzakelijk. Op stedelijk niveau is het gewenst dat de historische binnenstad, de stationsomgeving en Hanzeland als één samenhangend nieuw centrumgebied gaan werken; een optimaal functionerend multimodaal knooppunt dat goed en fijnmazig verbonden is met de stad. Die gebieden zijn nog onvoldoende met elkaar verbonden en teveel gesloten. Het stationsgebied fungeert niet alleen als scharnier tussen beide gebieden, maar moet ook een belangrijke katalysator zijn voor een duurzame verstedelijking rond de OV-knoop. Tegelijkertijd vraagt het stationsdomein en haar stationspleinen om een kwalitatieve impuls.

In de volgende hoofdstukken worden de belangrijkste ruimtelijke opgaves die in deze drie kernwaarden liggen verscholen uiteengezet en wordt de basis gelegd voor de visie, om van stad en station één samenhangend integraal geheel te maken.





## Overkoepelende ambitie; Station Zwolle 2025

*“Station Zwolle is voor alle bezoekers en reizigers een uitstekend toegankelijke en duurzame OV-knoop in een groene omgeving. Het station laat een samenhangende ruimtelijke kwaliteit zien en is de katalysator voor de gebiedsontwikkeling van een prominent stadsdeel. Het station en de stationsomgeving zijn gebieden waar mensen elkaar graag ontmoeten, waar wat te beleven is en waar je je verbonden voelt met de mensen om je heen, met de stad en met de rest van Nederland. Het ontwerp geeft de mensen een gevoel van een samenhangend geheel, waarin de verschillende functies zijn verweven”.*



### Verbinden

**Opgave 1: Optimaal functionerend multimodaal knooppunt dat goed en fijnmazig verbonden is met de stad.**



### Beleven

**Opgave 2: Een goed bereikbaar gebied, dat aantrekkelijk is en uitnodigt om er te zijn en te komen. Het vergroten van dynamiek, bedrijvigheid en levendigheid.**



### Ontmoeten

**Opgave 3: Optimaal functionerend stationsdomein en uitnodigend omgevingsdomein met hoge verblijfskwaliteit.**





## Verbinden

**Opgave 1: Optimaal functionerend multimodaal knooppunt dat goed en fijnmazig verbonden is met de stad.**

### Station Zwolle en Nederland

De stad en de regio Zwolle onderscheiden zich in Nederland door haar sterke economische positie. Het in 2016 uitgevoerde onderzoek 'de kracht van Oost' door de provincies Overijssel en Gelderland heeft de agglomeratiekracht van deze regio in het landelijk netwerk bevestigd. Ruimtelijk is bijzonder dat Zwolle de enige grotere stad is tussen 19 kleinere gemeenten. Door deze sterke positie is Zwolle in staat haar eigen toekomst vorm te geven.

Het station van Zwolle is in het spoorweganetwerk van Nederland het tweede knooppunt. Vanuit Zwolle kan de reiziger kiezen uit acht richtingen. Binnen iets meer dan een uur zijn steden als Amsterdam, Amersfoort, Arnhem, Groningen en Leeuwarden bereikbaar. De geplande uitbreiding van het vliegveld Lelystad zal naar verwachting nog een extra impuls geven. Tellingen op het station Zwolle laten zien dat de groei van het aantal reizigers inmiddels boven de hoogste vervoerprognose voor 2025 ligt. Naar verwachting zal dit aantal nog verder stijgen na elektrificatie van de lijnen Zwolle – Kampen en Zwolle – Almelo en het toevoegen van een extra intercity-dienst naar Enschede. In vergelijking met andere steden is het station ook heel goed bereikbaar met de auto, gelegen op een steenworp afstand van de A28. De kernpositie van Zwolle in de nationale infrastructuurnetwerken geeft Zwolle een schakelpositie tussen de Randstad en het noorden van Nederland.

Zakelijke, kennis- en ontmoetingsnetwerken concentreren zich steeds meer op Zwolle als plaats van samenkomst voor ontmoetingen, zakelijke afspraken, conferenties maar ook als vestigingsplaats voor bedrijven en instellingen en als woonplaats voor steeds meer inwoners. Dat vraagt om een uitstekend, voor alle verkeerssoorten bereikbaar en uitnodigend stationsgebied, voorzien van alle gemakken en voorzieningen.

### Station Zwolle en de regio

De regio van Zwolle telt 20 gemeenten en strekt zich uit over 4 provincies. Voor de 650.000 mensen in de regio is Zwolle onbetwistbaar de centrale stad. 11 van die 20 gemeentes zijn aangesloten op het spoorweganetwerk. Meerdere regionale buslijnen completeren het openbaar vervoernetwerk. Het aandeel HBO- en MBO-studenten dat gebruikt maakt van het regionale openbaar vervoer is groot. Het station Zwolle is daarmee niet alleen een spin in het landelijke netwerk maar is ook de logistieke OV-knoop van de regio. De omklap van het busknooppunt naar de zuidzijde door de aanleg van de busbrug en een geheel nieuw busstation zijn essentiële ingrepen voor deze spelfunctie, maar ook de grootschalige ingrepen in de spoorse infrastructuur. De dagelijkse concentratie van mensen kan van het station de generator maken van een gebiedsontwikkeling van (boven-)regionale betekenis. Zwolle wordt stedelijker en bevestigt zo haar toppositie in Noord-Oost Nederland als stad met kwaliteit en optimale bereikbaarheid. Deze groei in stedelijkheid heeft een positief effect op de regio: in de nabijheid zijn er functies, die in kleinere gemeenten niet aanwezig zijn.

Echter het stationsgebied is een treffend voorbeeld van een bereikbaarheidsparadox: het gebied is goed bereikbaar via de nabijgelegen bovenlokale spoor- en weginfrastructuur, maar tegelijkertijd vormen spoor en hoofdwegen barrières die zorgen voor een beperkte verbinding met de direct aanliggende wijken. Alle functionaliteiten rondom het station hebben een plek gekregen maar de samenhang ontbreekt en de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte is ondermaats.

#### Hoofdopgaven Verbinden:

- Het realiseren van een fijnmazig netwerk van verbindingen over en onder het spoor
- Het vergroten van de bereikbaarheid, toegankelijkheid en kwaliteit van alle voorzieningen





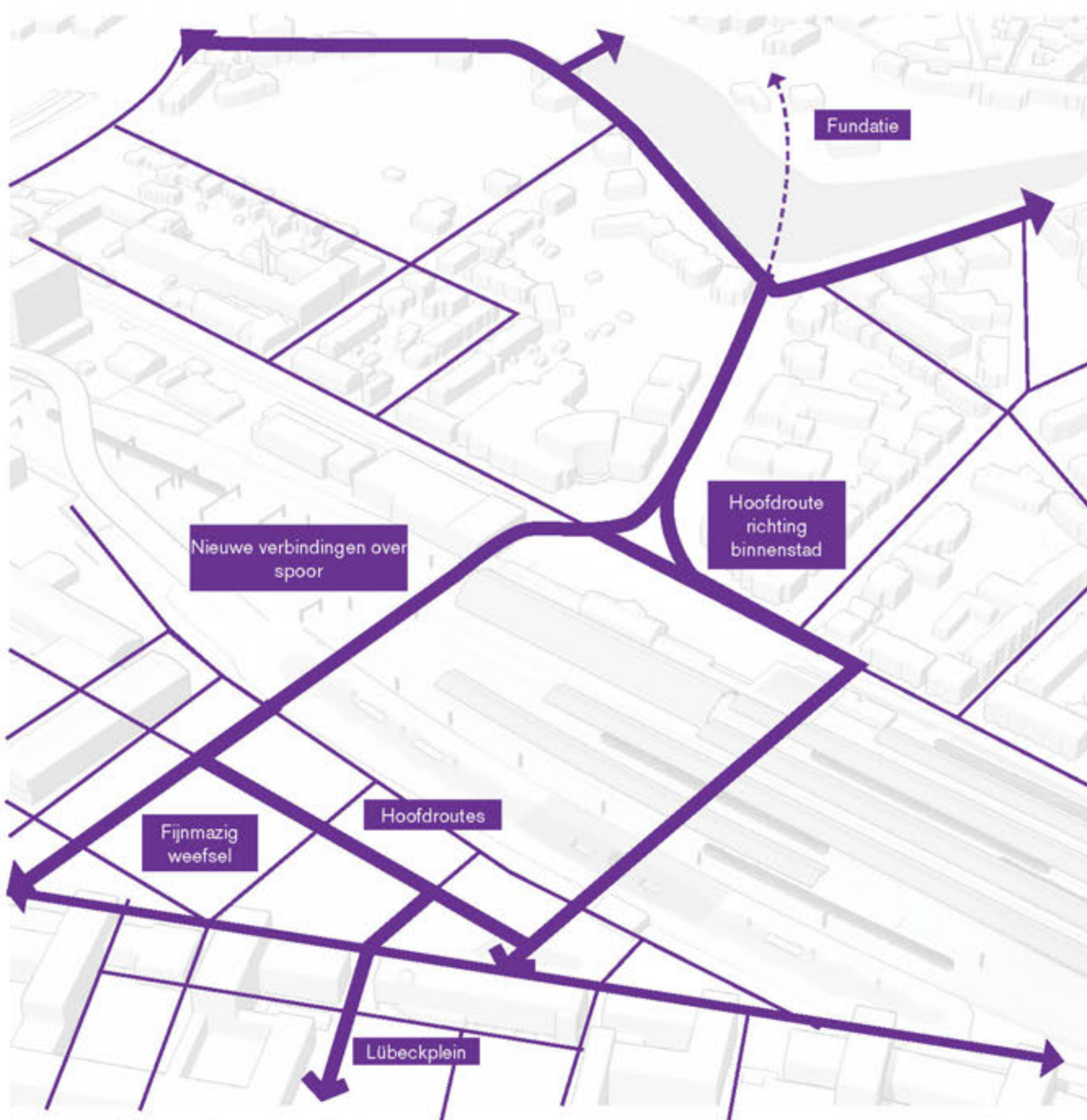
Bovenregionaal  
knooppunt Spoorzone  
Zwolle Startdocument (2011)



Hanzeland als enclave tussen  
spoor en weg



Ambitie om veel  
verbindingen tussen  
stadsdelen te realiseren



Opgave: Fijnmazig netwerk





## Beleven

**Opgave 2: Een goed bereikbaar gebied, dat aantrekkelijk is en uitnodigt om te zijn en te komen. Het vergroten van dynamiek, bedrijvigheid en levendigheid.**

### Station Zwolle en het nieuwe centrumgebied

De binnenstad, het station en Hanzeland zijn op dit moment nog gescheiden gebieden met beperkte samenhang. Uit analyses blijkt de stedelijke druk in de zone van de binnenstad tot Hanzeland te liggen (figuren blz 25). Hoe dichter het stratenpatroon, hoe meer diversiteit aan activiteiten op korte afstand te vinden is. In de Spoorzone bevinden en bewegen zich 1.000 inwoners, 8.000 arbeidsplaatsen en 20.000 studenten. En op vrij korte termijn 60.000 reizigers per dag door het stationsgebied.

Deze concentratie van activiteiten leidt tot uitwisseling van ideeën, creativiteit, ontmoeting, specialisatie, diversiteit en innovatie. Dit leidt ook tot nieuwe vormen van samenwerking en het aanboren van nieuwe marktsegmenten. Economische trends ondersteunen deze ontwikkeling: van corporate business en grote instituties naar kleinschaligheid, zzp-ers, start-ups. Ook maak-industrie kan steeds meer ondergebracht worden in de stedelijke omgeving.

De plek voor stedelijkheid is vaak het centrum, want daar is de menging van activiteiten al groot, denk aan detailhandel, horeca en cultuur. Een fijnmazig netwerk van openbare ruimtes ondersteunt de uitwisseling en ontmoeting. Een stedelijker en dichter bebouwd centrumgebied wordt voor mensen aantrekkelijker als de omliggende, groenere landschappen lopend en met de fiets goed en comfortabel bereikbaar zijn.

Het station neemt in deze ontwikkeling een strategisch uiterst belangrijke positie in. Als entree van de stad en als verbindende schakel tussen noord en zuid; het contrast tussen de allure van de 19e eeuw en de dynamiek van 21e eeuw als kwaliteit. Meer en betere verbindingen zijn cruciaal voor het tot leven komen van het centrumgebied.

Het verkleuren van Spoorzone/Hanzeland tot gemengd stedelijk gebied vraagt om een fijnmazig netwerk van verbindingen over en onder het spoor door. Daarom is de passerelle een volwaardig en onmisbaar element binnen de gehele logistiek om noord en zuid via een openbaar toegankelijke route met elkaar te verbinden en het gebied aan de zuidkant te openen voor de stad. Een groter coherent centrumgebied maakt de overgang naar de stad, komend van buiten, eerder herkenbaar als 'ik ben er'. Het station wordt meer dan het nu is een stadsentree.

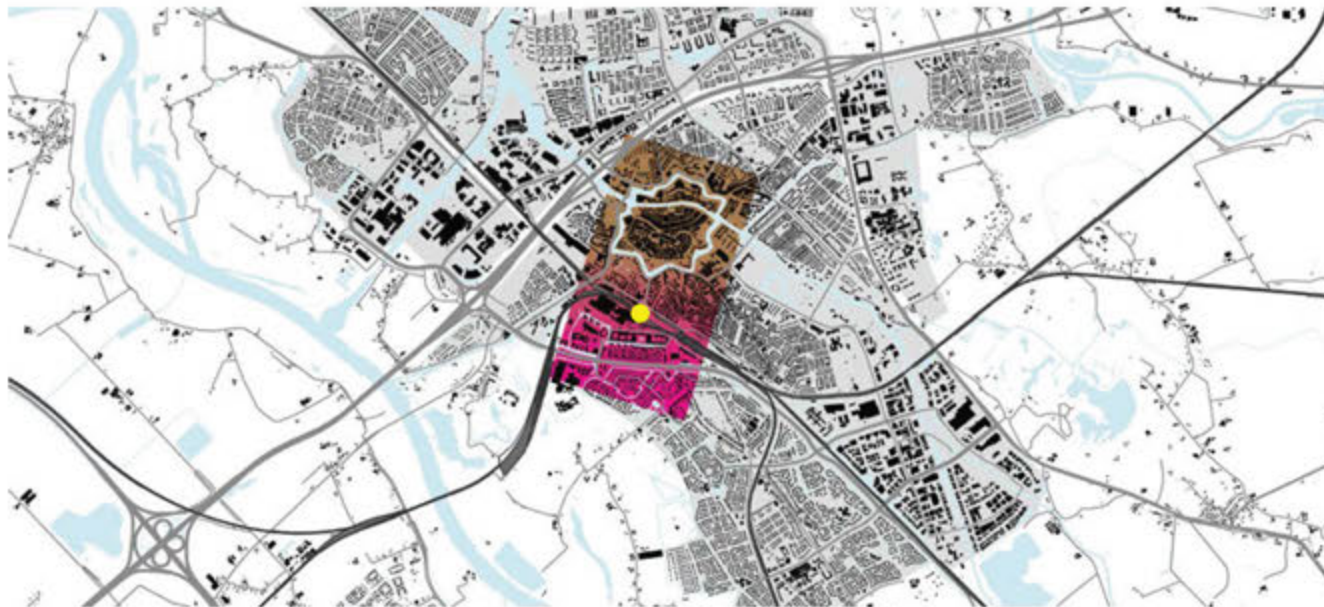
De toegankelijkheid van de centrumzone wordt door verschillende ingrepen in het verkeersysteem versterkt, zowel voor auto, bus, fiets en voetganger.

De opgave is dat de binnenstad, de stadsdelen daaromheen en Spoorzone/Hanzeland in 2025 als vanzelfsprekend worden gezien en beleefd als het nieuwe centrumgebied van de stad. Daar wordt gewoond, gewerkt en ontmoet men elkaar. Het is een voortzetting van de ontwikkelingen gedurende het afgelopen decennium. Een veelkleurig palet aan stedelijke sferen die elkaar overlappen en met elkaar

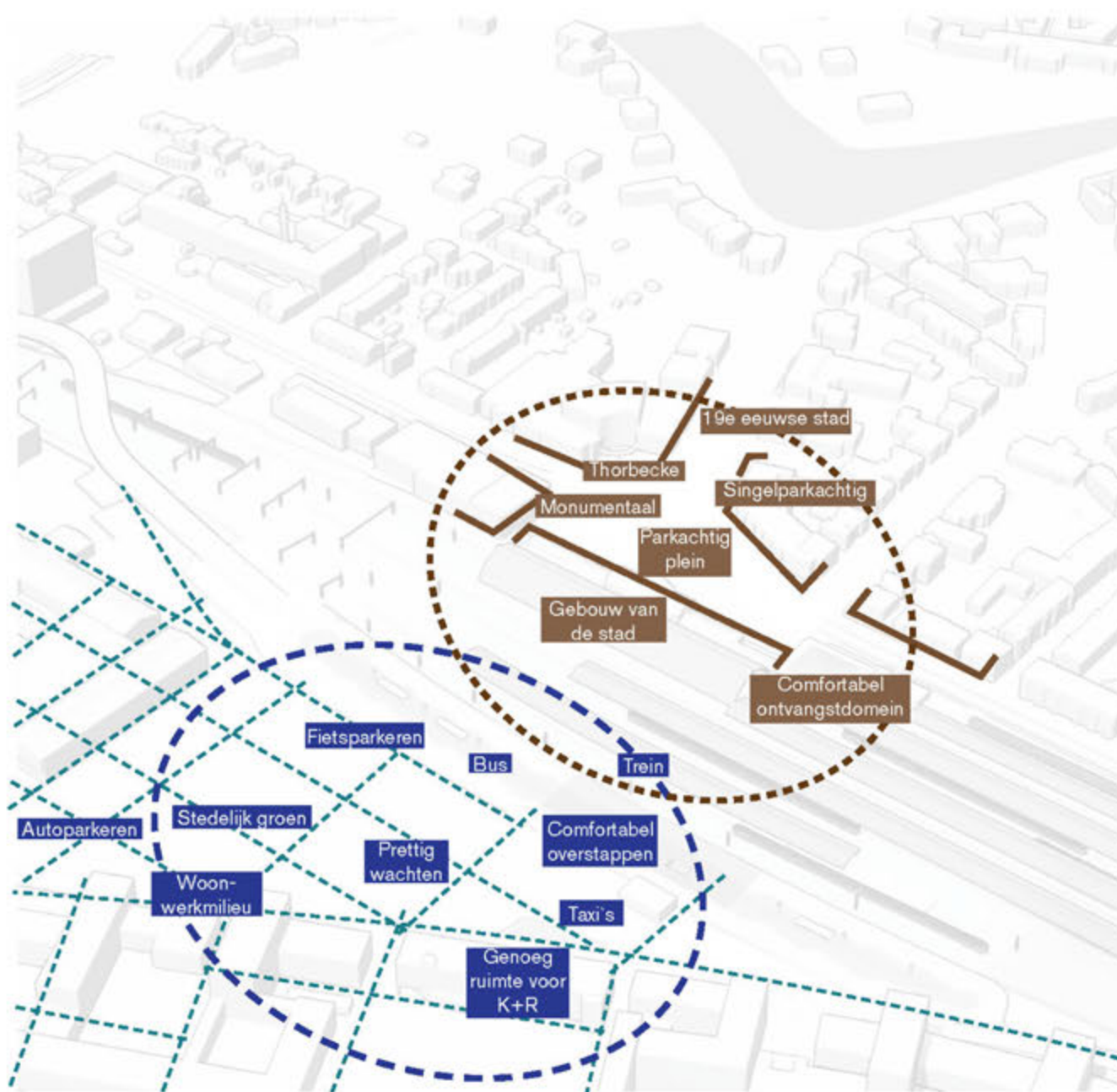
#### Hoofdopgaven beleven:

- **Stedelijke ontwikkeling die de zuidkant een voorkant naar het spoor geven**
- **Ontwikkelpotentie stationsstraten**
- **Hanzeland en Lübeckplein onderdeel van stedelijk gebied**
- **Creatief woon-werkmilieu op zuid.**
- **Het bijdragen aan opgaven voor klimaatadaptatie en energietransitie in het gebied**





Stedelijke ontwikkeling Zuidzijde station (Hanzeland) complementair aan binnenstad en 19<sup>de</sup> eeuwse stad



Opgave: uitgesproken identiteit en functionaliteit Station Noord- en Zuidzijde



een samenhangend stedelijk systeem vormt. Het karakter van de oude, historische binnenstad en de innovatieve omgeving van de Spoorzone/Hanzeland versterken elkaar en vullen elkaar aan.

De opgave volgens de Omgevingsvisie 1.0 is:

*‘De stad nodigt uit en is zo ingericht dat overheid, ondernemen, onderwijs en onderzoek in het stedelijk en regionaal netwerk maximaal kunnen excelleren. In samenspraak met haar regio specialiseert Zwolle zich vanuit haar stedelijke kracht en centrale positie in het landelijke netwerk. De ontwikkeling van het station en de gebiedsontwikkeling van Hanzeland/Spoorzone dragen bij aan het realiseren van deze ambities.’*

### **Duurzaamheid/klimaatadaptatie en energietransitie**

De Spoorzone en het stationsgebied geven uitgelezen kansen om de opgaven en ambities voor wat betreft klimaatadaptatie en energietransitie in de praktijk te realiseren. Niet alleen omdat hier concrete problemen op het gebied van hitte en water moeten worden opgelost (een groot, stenig gebied, op delen laag gelegen), ook omdat hier mogelijkheden bestaan juist gebruik te maken van de vele bouwopgaves: er kan toegevoegde waarde worden gecreëerd bij de bouw van straten, pleinen en iconische objecten als stationskappen. Zwolle kan daadwerkelijk laten zien aan de vele bezoekers van het gebied dat het haar ernst is met de klimaatopgaven. Er kan een aansprekende mix van demonstratieprojecten (ter illustratie en inspiratie en schaalbaar), inrichtingsprojecten (meervoudige waardecreatie) en ontwikkelprojecten (thematische benadering).

Ambities zijn:

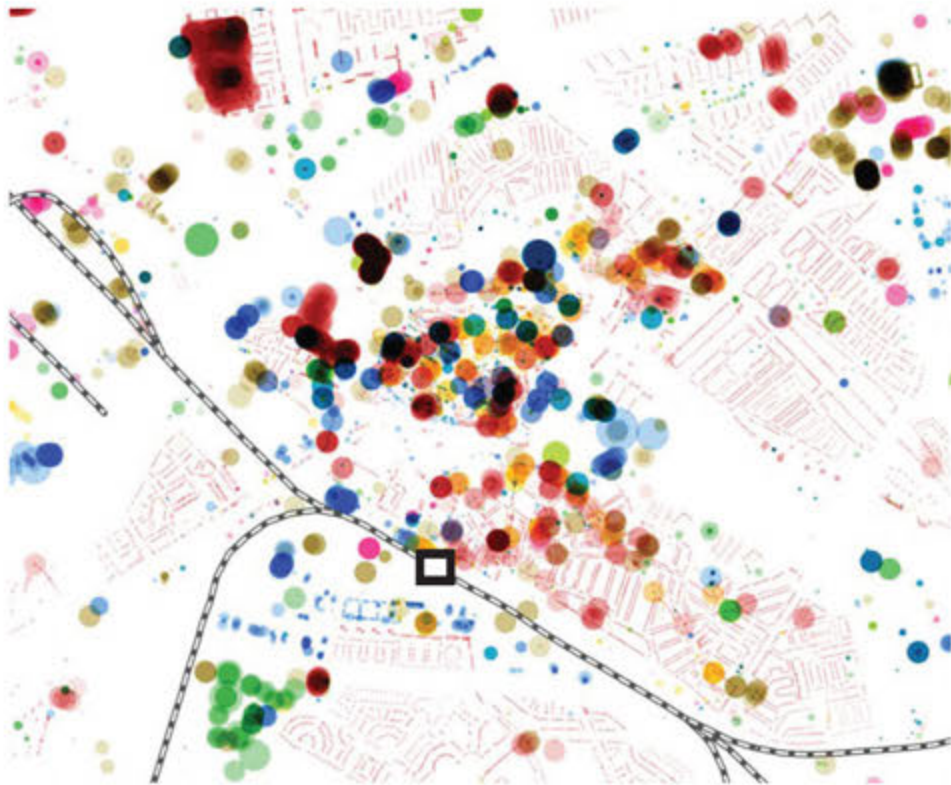
- **Hitte:** hitteniveau gelijk aan het comfortabele niveau van de binnenstad
- **Energie:** Lokaal energieneutraal als uitgangspunt. Wat lokaal niet lukt, zo nabij mogelijk opwekken.
- **Water:** Spoorzone is water-robust en helpt omliggende gebieden hun water kwijt te raken. Het gebied is verweven met het groen/blauwe netwerk
- **Klimaat- en energiematregelen** zijn zichtbaar en dragen ook daarmee bij aan een prettig leefklimaat.

### **Verstedelijking**

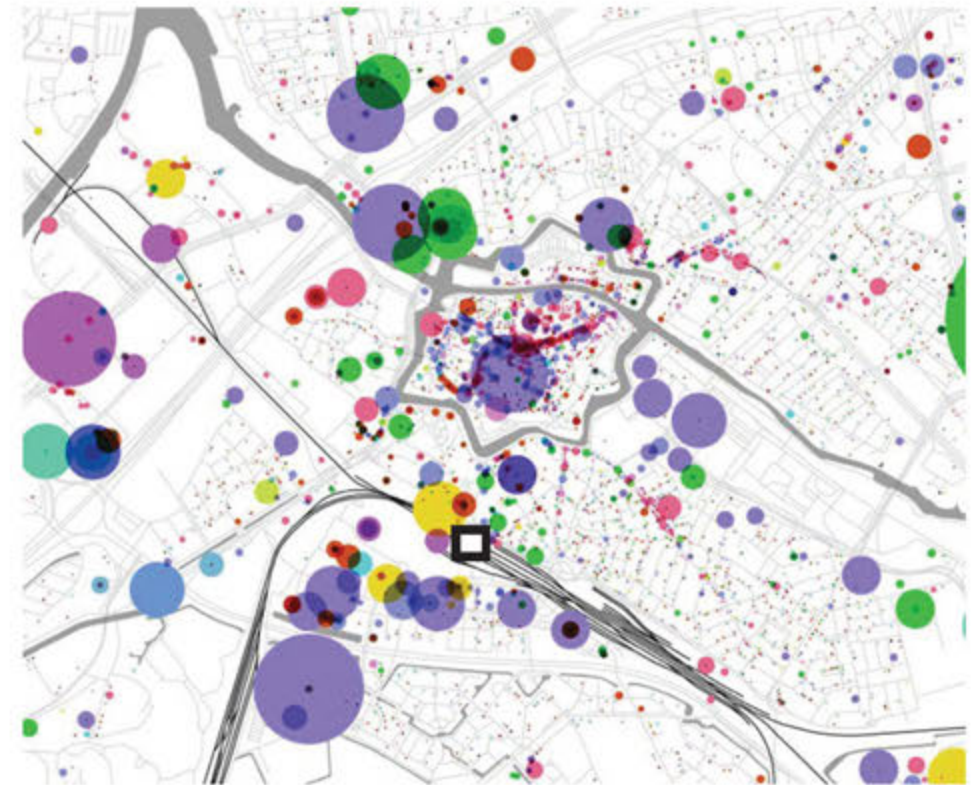
De groei van Zwolle brengt met zich mee, dat er nog forse opgaven liggen voor meer woningbouw, kantoren, voorzieningen. Op zo’n strategisch gelegen locatie is veel belangstelling en ruimte voor programma-ontwikkeling. Dat moet goed afgewogen gebeuren, om kansen te bieden aan geleidelijke ontwikkeling door initiatieven en experimenten, maar ook de groenblauwe structuur voldoende ruimte te bieden. Zwolle kiest niet voor traditionele programmatische ontwikkeling in dit gebied, maar het is wel zaak om de stedelijke condities voor verdichting scherp te krijgen. Wat is de opgave voor de diverse programma’s, welke mate van verdichting wordt nagestreefd, welke bouwhoogtes, welke gebouwtypologie, welke maaswijdte van het netwerk is gewenst?

Er is behoefte aan een wenkend perspectief voor het stationsgebied dat de gewenste kwaliteitsimpuls weergeeft voor deze knoop. Dat geeft Zwolle niet alleen een station, dat het verdient, daarmee wordt ook een stevige stimulans gegeven aan gebiedsontwikkeling.





**Analyse functies**  
 Hoe groter het bolletje, hoe meer bruto vloeroppervlak het gebouw geeft. Bron: BAG (2015), GIS analyse karres+brands



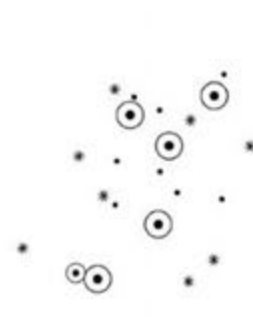
**Werkgelegenheid**  
 Hoe groter het bolletje, hoe meer werknemers per pand. Bron: (Gemeente Zwolle), GIS analyse karres+brands



STEDLIJKE  
MILIEUS



NETWERK



GEBIEDS-  
GENERATOREN



STEDLIJKE  
SYNTHESE

Omgevingsvisie 1.0: Vergroten stedelijk gebied





## Ontmoeten

### Opgave 3: Optimaal functionerend stationsdomein en uitnodigend omgevingsdomein met hoge verblijfskwaliteit.

Het huidige stationsplein aan de noordzijde is feitelijk geen plein om te verblijven, maar een verkeersknooppunt. Het is geen welkome entree in de stad, maar een onoverzichtelijk en intensief gebruikte barrière tussen station en binnenstad. Dit heeft een negatieve impact op de gastvrijheid en de verblijfskwaliteit van de stationsomgeving. Het grote aantal geparkeerde fietsen op maaiveld langs de Ooster- en Westerlaan versterkt dit rommelige beeld. De zuidzijde kenmerkt zich door enerzijds leegte: een kaal stationsplein en omringende braakliggende terreinen, anderzijds door verstening: komend uit het station doemen vrij massieve kantoorwanden op met nauwe doorsteken en weinig voorzieningen. In de spits stromen grote groepen studenten en werknemers door en langs deze ruimten, terwijl ook veel fietsen en auto's een plek zoeken. Ook hier is verbetering van de verblijfskwaliteit de opgave, en tevens het faciliteren van verkeersvoorzieningen. De aanleg van het nieuwe busstation en de busbrug over de sporen bieden grote kansen voor een impuls in andere verkeersvoorzieningen en openbare ruimte: nieuwe en uitnodigende pleinen, ruim voldoende en gebruiksvriendelijke fietsenstallingen, veilige ontmoetingen tussen snel en langzaam verkeer en goede verbindingen. Het station kan uitgroeien tot een plek waar het prettig ontmoeten, verblijven en reizen is, in een groene en duurzame en ook dynamische omgeving.

In het Stationsconcept (zie tekening blz. 35) wordt onderscheid gemaakt tussen vier domeinen met specifieke kenmerken: (1) het reisdomein, (2) het ontvangstdomein, (3) het verblijfsdomein en (4) het omgevingsdomein. Het reisdomein maakt het

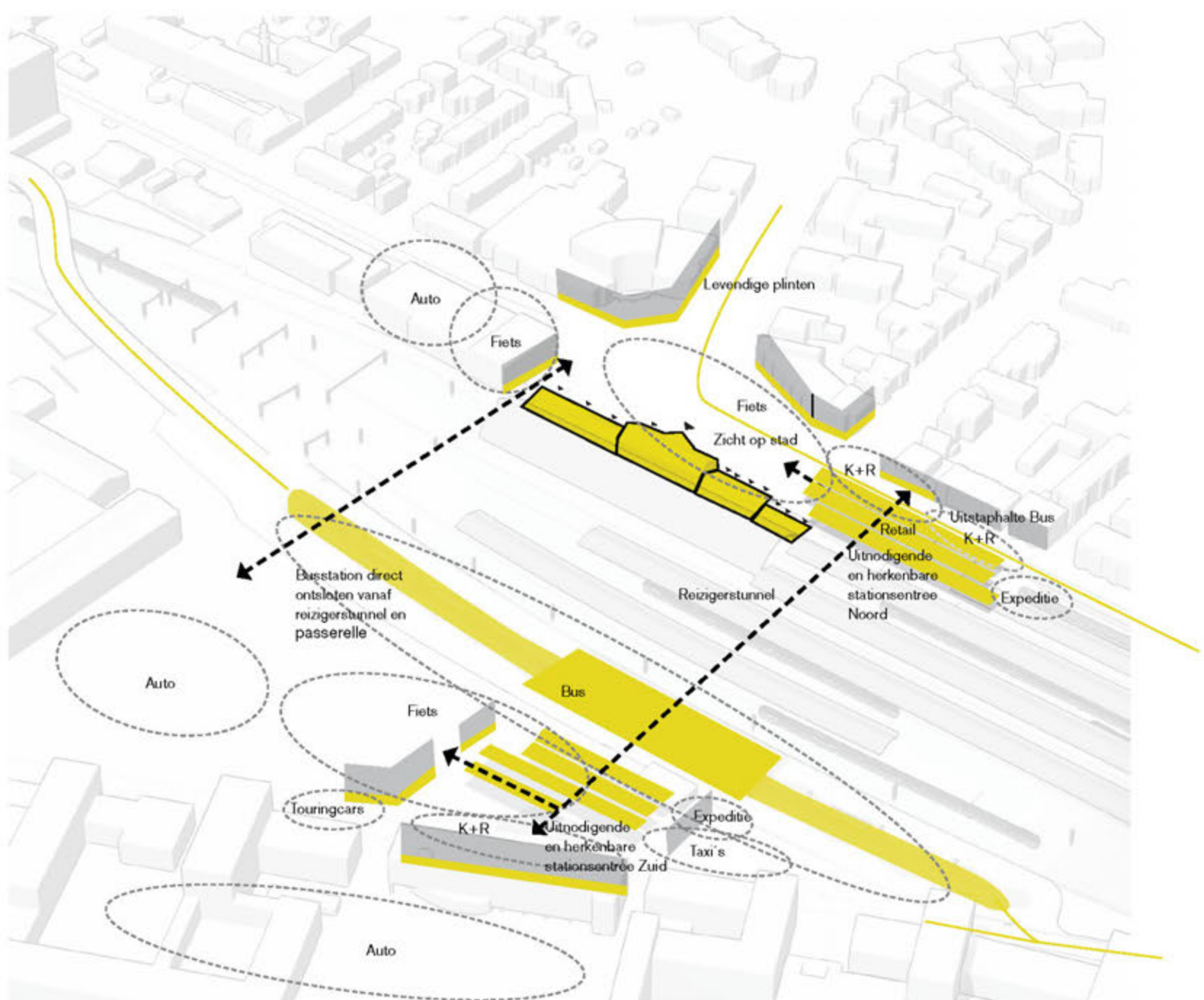
gemakkelijk en efficiënt verplaatsen van en naar de trein mogelijk. Het Waardebod van NS aan de reiziger impliceert voor Zwolle een passend aanbod van stations gerelateerde retail, een servicebalie, aanspreekbare servicemedewerkers, de aanwezigheid van toiletten en bagagekluisjes, comfortabele wachtruimtes met gratis wifi en actuele reisinformatie, gebouwde fietsparkeer-voorzieningen en voldoende ruimte om de auto te parkeren.

De aanpassing van de OV-knoop geeft tegelijkertijd aanleiding om de openbare ruimte in de stationsomgeving te verbeteren en interessante stedelijke functies toe te voegen. Ook het voormalige stationsgebouw, voor velen nog steeds de representatie van het station, kan een gebouw van de stad worden met nieuwe functies als een brasserie, bezoekersinformatiepunt of flexwerkplekken. Een station met de allure van Zwolle verdient een huiskamerfunctie; herinrichting van het monument biedt de reiziger een prettige en comfortabele wachtruimte.

#### Hoofdopgaven Ontmoeten:

- **Logische en optimale positionering ketenvoorzieningen**
- **Het verbeteren van de verblijfskwaliteit, het gemak voor de reiziger en de veiligheid;**
- **Het vormgeven aan goed zichtbare, heldere en uitnodigende stationsentrees, passend bij de allure en betekenis van dit station;**
- **Het verbeteren van de busroutes en het realiseren van een uitnodigend, hoogwaardig en comfortabel busstation;**
- **Het verbeteren van het fietsparkeren, zowel in kwaliteit als in capaciteit;**
- **Het opwaarderen van het monumentale stationsgebouw**





Opgave: Logische en optimale positionering ketenvoorzieningen



---

### **Ruimtelijke kwaliteit**

Aan de noordzijde domineren busverkeer en geparkeerde fietsen op maaiveld het karakter van stationsplein en lanen. De stationsomgeving straalt geen gastvrijheid uit; er is veel verharding, een rommelig beeld en een slechte oriëntatie. Het gebied aan de zuidzijde staat voornamelijk in de hekken en is niet toegankelijk. Ook aan deze zijde is er veel verharding. De inrichting van de Hanzelaan is sober en draagt niet bij aan een levendige stadsstraat. Gesloten plinten van gebouwen aan de Hanzelaan versterken deze sombere uitstraling. Op en rond het Lübeckplein kan de wind verblijven onaangenaam maken. Op warme dagen is hittestress een probleem op het Lübeckplein. De stenige en rechthoekige uitstraling van dit plein geven het een ongenaakbaar en weinig uitnodigend karakter.

### **Comfort en veiligheid**

De kernwaarden voor het stationsgebied – ontmoeten, beleven en verbinden – worden gedragen door het zo veel mogelijk bieden van veiligheid, gemak en comfort. Aan de basisvoorwaarden moet worden voldaan. Dat begint met het bieden van voldoende veiligheid: zien en gezien worden. Daar waar veel mensen zijn, voelt men zich veilig. Overzicht en oriëntatie zijn essentieel: waar ben ik, waar moet ik naar toe? Heldere routes, weinig obstakels, zichtlijnen helpen daarbij.

Maar waar veel mensen zijn, is het ook druk. Zeker op piektijden, met veel aankomende en vertrekkende treinen en bussen, loopt de reizigerstunnel behoorlijk vol. Er moet bij stijgpunten en de OVCP-poortjes altijd voldoende ruimte zijn, ook om even stil te staan om de weg te zoeken. Ruim voldoende capaciteit voor loopstromen en wachtruimte moet uitgangspunt zijn, in de tunnel, maar ook bij de stijgpunten en in de ontvangstdomeinen.

De verschillende verkeersstromen ontmoeten elkaar buiten het station. Voetgangers lopen het plein over op weg naar de binnenstad en moeten veilig kunnen oversteken over de drukke Oosterlaan naar de Stationsweg, die voorlopig nog een belangrijke ontsluitende functie vervullen. Gehaaste fietsers snellen naar de kelderstalling om hun trein te halen, ook die stromen moeten veilig worden geleid. Helderheid, overzicht en snelheidsremmende maatregelen dragen bij aan een veilig Stationsplein. Aan de zuidzijde lopen grote drommen studenten vanuit trein en bus naar Windesheim; de oversteek over de Hanzelaan moet dus zonder gevaarlijke situaties geregeld worden.

Als mensen zich veilig voelen, voelen ze ook de tijd en rust om ergens te gaan zitten, iets te drinken of eten en het gevoel te krijgen bij het station: ik ben er!





*Eerste blik op Zwolle. Onoverzichtelijke situatie ontvangstdomein, retail blokkeert oriëntatie op stad en vervolgvervoer.*



*Rommelig, onveilig stationsplein met onduidelijke oriëntatie naar historische binnenstad. Onaantrekkelijke plinten aan plein.*



*Monumentaal stationsgebouw verliest functie, waardoor onduidelijk is wat entree station is.*



*Ontvangstdomein zuidzijde, fietsen op maaiveld, onduidelijke entree, ontbreken duidelijke kiss en ride zone, geen kwaliteit openbare ruimte. bron: Stentor 12 mei 2017*



*Kansen voor gebiedsontwikkeling. Terrein geen onderdeel van mental map Zwollenaren*



*Eerste blik op Zwolle vanuit reizigerstunnel. Achterkant van kantoorgebouw en functioneel ingerichte tussenruimte*



# 3. VISIE

## HET STATIONSCARRÉ

---

### 3.1 Van overstapmachine naar verblijfsplek

Het reizen is de afgelopen twintig jaar sterk veranderd. Het loket maakte plaats voor de kaartjesautomaat, daarna kwam de OV-chipkaart met bijbehorende poortjes. Treinen rijden steeds sneller, en het aantal reizigers groeit, wat stationsgebieden tot aantrekkelijke vestigingslocaties voor bedrijven en winkels maakt. Ook is er steeds meer behoefte om er te wonen en te recreëren. Van overstapmachines veranderen stations steeds meer in verblijfsplekken. Station en stationsomgeving zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. De belangrijkste ontwerpogave in Zwolle is dan ook om station en stationsomgeving tot een samenhangend geheel te maken.

### 3.2 Het stationscarré, functioneel ordenend en verbindend.

De samenhang wordt bewerkstelligd door de introductie van het 'stationscarré'. Dit vierkant ordent en verbindt het stationsgebied en de omgeving. Van alle kanten kan het gebied worden betreden of verlaten. Iedere zijde vormt een verbinding en vertegenwoordigt een functie die toevoegt aan het geheel:

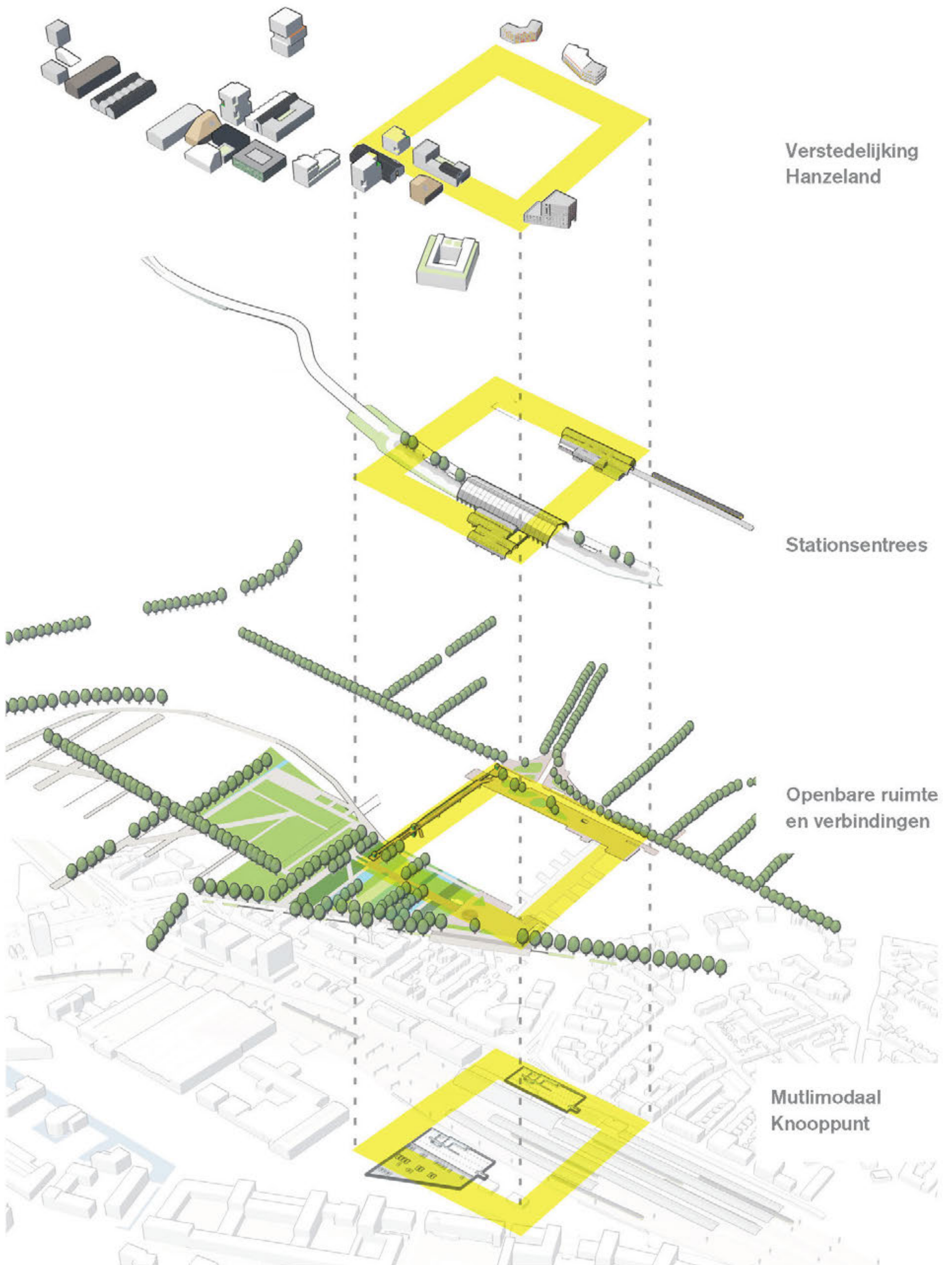
- \* Oost; de reizigerstunnel die samen met de entrees de toegang tot het trein- en busstation geeft;
- \* West; de passerelle die de poortjesvrije passage vormt tussen de historische binnenstad en Hanzeland en dus twee verschillende stedelijke gebieden met elkaar verbindt. Ook kan vanaf de passerelle een verbinding met het busstation worden gemaakt.
- \* Zuid; de zijde waar het streek- en stadsvervoer aantakken aan het treinstation, met standplaatsen voor touringcars, taxistandplaatsen en de benodigde voorzieningen voor auto- en fietsparkeren. Deze zijde van het stationscarré is 'van het vervoer', een verlengstuk van het reisdomein van het treinstation.

\* Noord; de noordzijde van het stationsgebied koppelt het station aan de stad, en huisvest het ontvangst- en omgevingsdomein. Het stationsplein heeft hier evenwel ook een verblijfsfunctie met daar waar mogelijk plekken voor recreëren in aanvulling op de toekomstige bestemming.

Een reiziger die aan deze zijde het station uit komt loopt of fietst naar zijn bestemming. Een enkele bus zet zijn passagiers af, maar verder zal dit gebied met zijn 30 km/uurweg en de toegang tot de fietskelder vooral het domein worden van de forens die in de binnenstad werkt, de toerist, of de bezoeker die via de passerelle de faciliteiten aan het plein bezoekt, er zijn lunch nuttigt, er zijn afspraak heeft. Of gewoon op een zonnig terras zit met een blik op het monumentale station en de lommerrijke lanen.

Deze ordening van het carré duidt de verdere inrichting van het stationsgebied en de aanpalende gebieden. Aan de noordzijde ontwikkelt zich stedelijkheid op basis van de sfeer die het nieuwe stationsplein meebrengt: 19<sup>e</sup>-eeuws met een lommerrijke kwaliteit. Met deze keuze wordt aandacht gevraagd voor de gewenste kwaliteit van de noordkant van het stationsplein: het ABN/AMRO gebouw en de Buitensociëteit. Idealiter maakt bestaande bebouwing plaats voor nieuwbouw, met architectuur en functionaliteit passend bij beoogd beeld van een plein met verblijfskwaliteit. Aan de zuidzijde kan zich - via de passerelle in verbinding met het oude stadscentrum - een heel ander soort stedelijkheid ontwikkelen: onrustig, dynamisch, cool, hoog stedelijk wonen, werken, leren; de creatieve industrie in nauwe relatie met het nieuwe onderwijs. Dit alles gefundeerd op de aanwezigheid van een moderne OV-knoop met grote diversiteit van vervoerswijzen: collectief bus en trein, individueel fiets en auto en met innovatieve deelsystemen.





*Verbeelding concept Stationscarré op verschillende onderdelen.*





## Opgave 1: Optimaal functionerend multimodaal knooppunt dat goed en fijnmazig verbonden is met de stad.

De opgave is om het multimodale knooppunt Zwolle te versterken en de OV-knoop naadloos en fijnmazig met de stad te verweven. In het stationscarré ligt het primaat bij de bereikbaarheid en toegankelijkheid van fietsers en voetgangers. Gebouwde fietsenstallingen direct bij de entrees zorgen voor een comfortabele overstap. Tegelijkertijd is het station perfect ontsloten voor auto, taxi, bus en trein. Het busstation wordt met het treinstation geïntegreerd en als een extra perron vormgegeven, waarbij prettig wachten op het perron centraal staat. Een groene inrichting geeft hier invulling aan. Aanlopende stationsstraten als de Ooster- en Westerlaan, Stationsweg en de Hanzelaan, worden getransformeerd tot aantrekkelijke stadsstraten met continue bomenrijen, levendige plinten en voldoende ruimte voor K+R.

De westelijke zijde van het stationscarré wordt gevormd door een nieuwe verbinding over het spoor. Deze is toegankelijk voor voetgangers, reizigers vanaf het busstation, fietsers en rolstoelers en kan uitgroeien tot een nieuw Zwols icoon. De passerelle doorbreekt, samen met de reizigerstunnel, de barrière van het spoor en vormt een katalysator voor de gebiedsontwikkeling in Hanzeland. In de toekomst kan verder gezocht worden naar nieuwe verbindingen over of onder het spoor om Hanzeland verder te integreren in het stedelijk weefsel.

Tussen de passerelle en reizigerstunnel worden duidelijke oost-west verbindingen gevormd. De noordelijke zijde van het stationscarré, het Stationsplein, vormt de entree naar de historische binnenstad. Een nieuwe fietsenkelder met 4800 plaatsen direct bij de entree zorgt voor een comfortabele overstap. Fietsers hebben vanaf zowel de Wester- als Oosterlaan een entree naar de fietsenkelder. Met die twee ingangen anticipeert de stalling op de meest logische routes van het fietsverkeer.

## Visie

**Het Stationscarré als samenhangend stationsgebied waar barrières tussen stad en spoor worden doorbroken.**

Door direct bij de uitgang van de tunnelmond aan de zuidzijde een uitnodigend stationsplein te creëren met herkenbare kappen wordt de functie en het beeld daadwerkelijk samengevoegd. Het station krijgt een duidelijk adres.

Vanuit het stationscarré wordt een nieuwe fietsroute gelegd langs bedrijventerrein Hanzeland richting de IJssel en in de toekomst een verbinding legt met de andere zijde van het spoor. Zo ontstaat er dwars door Zwolle, van Zwolle-Zuid naar Stadshagen, een nieuwe regionale fietsroute.

### Hoofdingrepen:

- Busstation als extra perron integreren met het treinstation
- Herinrichting stationsstraten met aantrekkelijke plinten en voldoende ruimte voor K+R
- Aanleg passerelle als verbinding voor langzaam verkeer tussen binnenstad en Hanzeland
- Station is knooppunt van fiets- en autoroutes met comfortabele aansluitingen op gebouwde en bewaakte parkeervoorzieningen dicht bij entrees
- Keuze voor stationsplein Zuid tussen tunnelmond en Schellepoortgebouw.





**Opgave 2: Een goed bereikbaar gebied, dat aantrekkelijk is en uitnodigt om te zijn en te komen. Het vergroten van dynamiek, bedrijvigheid en levendigheid.**

Zwolle heeft een sterke regionale functie, als knooppunt van weg, spoor en water. De huidige bouwopgaven leggen de prioriteit sterk op de ontwikkeling van een efficiënte en toekomstbestendige OV-knoop. Rond het station liggen echter grote kansen voor verdere duurzame verstedelijking om de sterke positie van Zwolle verder uit te bouwen. Hierdoor vertalen publieke investeringen zich ook in een bijdrage aan de lokale en regionale economie. Vanaf de start van de ontwikkeling worden klimaatadaptatie, energieopwekking en een robuuste waterhuishouding integraal meegenomen. Duurzame verstedelijking vertrekt vanuit de huidige kwaliteiten aan beide kanten van het spoor. Beide zijden van het spoor hebben namelijk een eigen identiteit waarop kan worden voortgeborduurd. De noordzijde is de entree naar de historische binnenstad, de zuidzijde het perfecte multimodale knooppunt, waar comfortabel overstappen en prettig wachten centraal staan. Bij de ontwikkeling van de noordzijde ontmoeten de Zwolse historie en moderne reisfuncties elkaar. Door de aanleg van een comfortabele fietsenkelder en verplaatsing van het busstation ontstaat ruimte voor een nieuw stationsplein. De beleving van de Zwolse historie en de verbinding met de binnenstad komt tot uiting door een parkachtig stationsplein voor het monumentale stationsgebouw met 19<sup>e</sup>-eeuwse allure. In de dynamiek van de verbindingen heeft het langzaam verkeer hier dan ook prioriteit.

Op de zuidzijde staat het multimodaal knooppunt centraal en worden de verschillende bewegingen en modaliteiten comfortabel gefaciliteerd. Gebouwde fiets- en parkeeroplossingen (bij voorkeur ondergronds of in een gebouw geïntegreerd) geven meer ruimte en een autovrij maaiveld. In Hanzeland zijn momenteel veel verharde oppervlaktes en open ruimtes. Deze worden waar mogelijk vergroend en bebouwd. Zo kan op het grote Lübeckplein een nieuw gebouw met de juiste schaal een menselijke maat teruggeven. Een minder ingrijpende ingreep kan

## Visie

**Entree naar de historische stad aan de noordzijde en het multimodaal knooppunt op de zuidzijde als katalysator voor een creatief woon-werkmilieu, met eigen unieke (openbare) functies.**

vergroening van het plein zijn. Het gebied tussen het bedrijventerrein en stationsentree vormt een cruciaal onderdeel in het vervolmaken van het stationscarré. Het terrein, de komende tijd in gebruik als bouwterrein, wordt geleidelijk opengesteld, vergroend en onderdeel van de stad gemaakt. Al op korte termijn kan gezocht worden naar een tijdelijk stationspark met ruimte voor experiment en tijdelijke functies, zonder dat de bouwactiviteiten in het gedrang komen. Op deze manier wordt het terrein geleidelijk onderdeel van de 'mental map' van Zwollenaren. Het tijdelijk park wordt stapsgewijs getransformeerd naar een hoogwaardig stedelijk gebied met bestaande industriële hallen, straatjes, pleintjes, binnenplaatsen, water en groen. Een ontwikkelingsas van stationsplein zuid tot aan de aanlanding van de passerelle geeft richting aan duurzame verstedelijking. Er is ruimte voor nieuwe werkfuncties, hoogwaardige bedrijvigheid, onderwijsvoorzieningen, scholingsinstituten, overheidsdiensten. Aangevuld met woon-en werkfuncties. Dit voegt zo een vernieuwend creatief, innovatief woon-werk milieu met unieke openbare functies aan de stad toe.

### Hoofdingrepen:

- **Stedelijke verdichting rondom OV-knoop met wonen, werken en openbare functies**
- **Ontwikkelingsas tussen passerelle en stationsplein zuid**
- **Menselijke maat Lübeckplein door toevoeging bebouwing met de juiste schaal en/of vergroening**
- **Parkachtig stationsplein dat een voorportaal is voor de historische binnenstad**
- **Kantoorgebouwen Hanzeland transformeren naar andere functies als wonen en onderwijs**
- **Tijdelijk evenemententerrein met interessante tijdelijke functies als activator voor verstedelijking.**
- **Zo veel mogelijke vergroening van verhard oppervlak, zoals parkeerterreinen**
- **Duurzame maatregelen vanaf begin ontwikkeling.**





## Ontmoeten

### Opgave 3: Optimaal functionerend stationsdomein en uitnodigend omgevingsdomein met hoge verblijfskwaliteit.

Een goed functionerende OV-knoop is dan ook het fundament onder de ontwikkeling van de stationsomgeving. In een optimaal functionerende OV-knoop staat het belang van de reiziger voorop. Deze heeft belang bij een comfortabele, veilige, overzichtelijke en uitnodigende inbedding van het station en ketenvoorzieningen in de stad. Door het reizen te combineren met dagelijkse activiteiten, wordt het station een multifunctionele reis- en verblijfplaats; een 'Third Place'; een plek om te verblijven naast huis en werk. Zwolle heeft nog veel te winnen in een kwalitatieve impuls voor het ontvangstdomein; De vernieuwing van beide stationsentrees, het verbeteren van de aansluiting op de ketenvoorzieningen en een upgrade van de station gerelateerde voorzieningen (Waardebod aan de reiziger) zijn hierin van belang.

Daarom worden open en in architectonische verwantschap ontworpen stationskappen voorgesteld die een relatie aangaan met de stedelijke context. De bestrating van het omgevingsdomein loopt onder de kappen door. De kappen dragen bij aan de herkenbaarheid van station Zwolle. Door de open kappen ontstaat aan de noordzijde direct zicht op de 19<sup>e</sup>-eeuwse bebouwing en lommerrijke lanen. De richting van de kappen begeleidt de hoofdstroom richting het centrum. Komend vanaf de stad geven iconische kappen een duidelijk adres aan het station. Aan de zuidzijde wordt de hoofdstroom voetgangers het nieuwe te ontwikkelen stedelijk gebied in geleid. Het ontvangst- en omgevingsdomein zijn zo logisch verbonden met de openbare ruimtes van de stad. Deze overgang wordt verder versterkt door aan de noordzijde de retail uit de zichtlijn vanuit de tunnel te leggen en zo transparant mogelijk uit te voeren. Er ontstaat meer ruimte en overzicht in het reis- en

## Visie

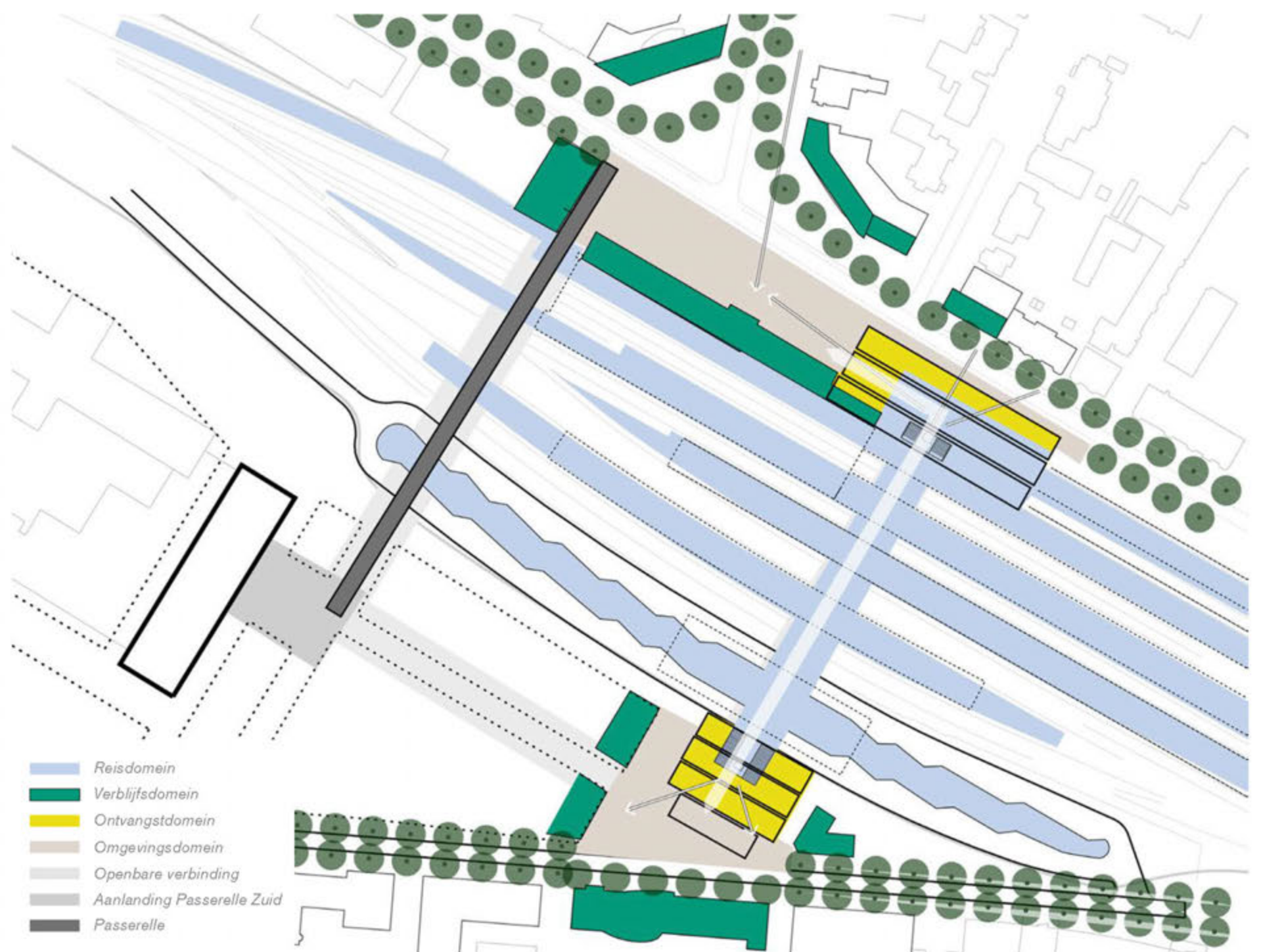
### **Stationscarré als organiserend principe voor optimaal functionerend stationsdomeinen, stationsgebouw, ketenvoorzieningen, omgevingsdomeinen en logistiek.**

ontvangstdomein. Dit draagt bij aan ruimte geven aan piekmomenten van reizigersaanbod. De K&R en een uitstaphalte van de bus komen zo direct in het zicht. De uitgang van de fietsenstalling kan in een toekomstige situatie direct onder de stationskap worden geplaatst, waardoor deze droog bereikt kan worden. Het Stationsplein wordt als voorplein voor het monumentale stationsgebouw ontworpen met ruimte voor terrassen in de zon, water, kunst, groen en zitgelegenheden. Door zorgvuldige plaatsing van bomen en groen worden loopstromen op een natuurlijke wijze begeleidt. In het monumentale stationsgebouw komen zowel reis- als stadsfuncties samen, zoals horeca, winkels, servicebalie en stadsinformatie. De gebouwen rond het plein zijn geschikt voor herontwikkeling, zodat een sterke verbinding tussen gebouwen en plein kan worden aangegaan.

#### **Hoofdingrepen:**

- **Stationscarré organiseert ketenvoorzieningen, logistiek, stations- en omgevingsdomein**
- **Fietsparkeren van maaiveld door bouw ondergrondse fietsenstallingen dicht bij entrees**
- **Uitnodigende stationspleinen met Zwolse inrichtingselementen en veel zitgelegenheden**
- **Monumentaal stationsgebouw als 'gebouw van de stad' met huiskamerfunctie en horeca**
- **Uitnodigende, comfortabele en herkenbare stationsentrees met iconische open kappen die reizigersstromen natuurlijk begeleiden**
- **Relatie omgevingsdomein en reisdomein verbeteren door retail op noordzijde te herpositioneren en transparant te maken.**
- **Bestrating van het omgevingsdomein loopt onder de stationskappen door.**








Domeinenkaart



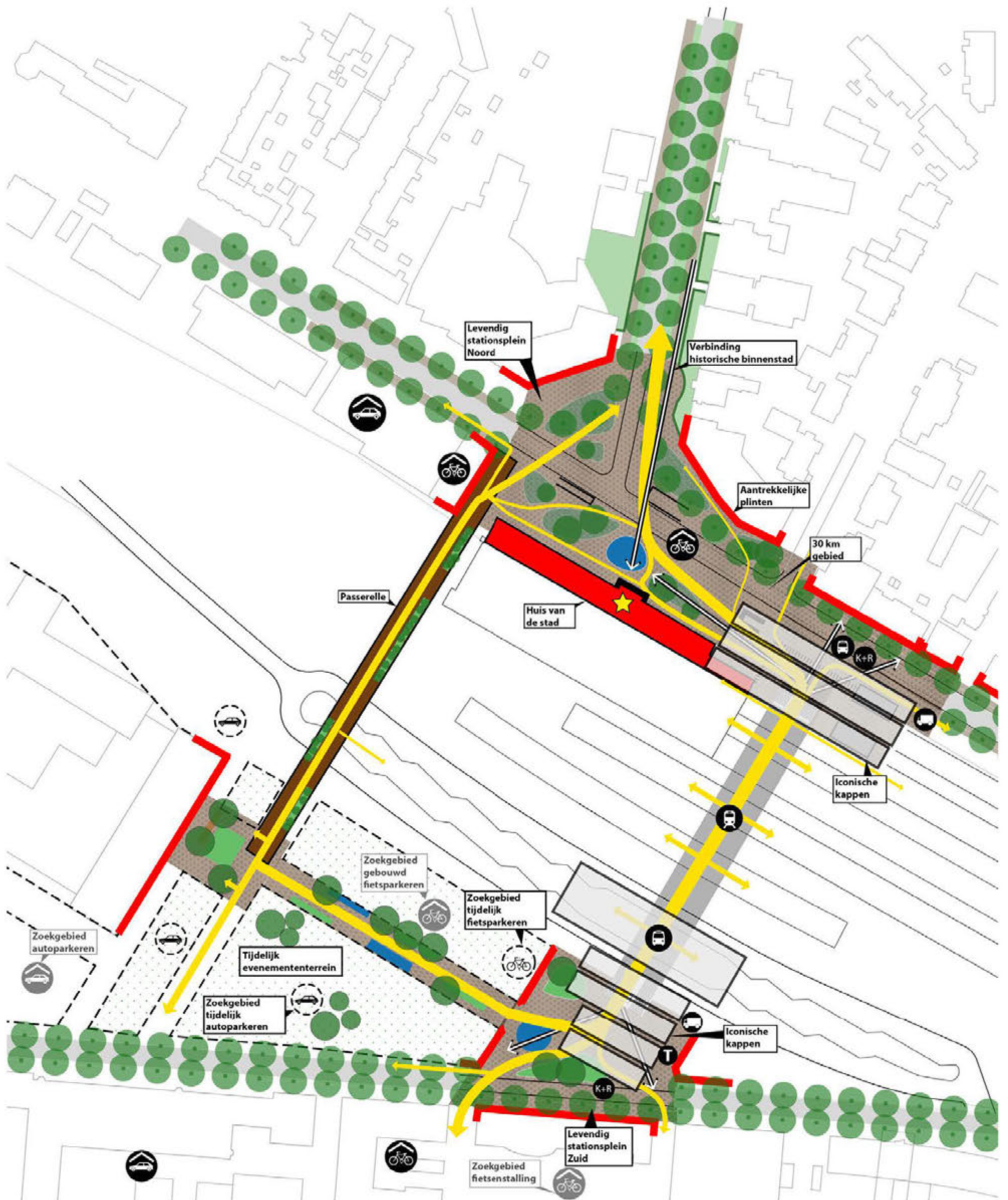
De kern van het Ontwikkelperspectief en de achterliggende visie kan in één essentie worden verbeeld.

De stationsentrees, de primaire looplijnen, de karakteristiek van de pleinen, de ruimten voor voorzieningen, de kracht van de gebouwen en plinten, de toegangen tot het stationscarré en de verbindingen daartussen maken van het stationsgebied een samenhangend geheel.

#### Essentiekaart

-  Stationsplein
-  Monumentaal stationsgebouw
-  Looplijnen
-  Levendige plinten
-  Bus
-  Treinstation
-  Gebouwd parkeren
-  Tijdelijk parkeren
-  Gebouwd parkeren
-  Tijdelijk parkeren
-  Expeditie
-  Kiss & Ride
-  Taxi
-  Zichtlijn







# 4. STRATEGIE

---

Het vertalen van de visie in een te realiseren programma is een complexe en langjarige opgave. De noodzakelijke en gewenste bouwstenen moeten goed worden gedefinieerd en geordend naar hun toegevoegde waarde aan het wenkend perspectief. Ook moeten deze bouwstenen in een logische volgorde worden uitgevoerd. Tenslotte dient dit alles te gebeuren binnen de financiële mogelijkheden, waarbij mogelijk in de toekomst nog aanvullende middelen beschikbaar komen. In dit hoofdstuk wordt deze ordenings- en prioriteringsopgave beschreven.

## 4.1 Procesbeschrijving

Deze mix van afwegingen over alle bouwopgaven en ambities wordt niet op één moment in de tijd vastgesteld, voorbereid en uitgevoerd. In een meerjarige programma-aanpak worden besluiten genomen over de diverse deelprojecten. Een belangrijk uitgangspunt vormt voor de gemeente het nakomen van de afspraken met de provincie uit de Bestuursovereenkomst 2013.

De insteek, die daarbij gehanteerd wordt, is een indeling naar gebied en periode. Dit leidt tot drie pakketten:

- Openbare ruimte en infrastructuur stationsgebied, gereed rond 2021: uitvoering van het geactualiseerde Investeringsbesluit 2017. Dit volgt in grote lijnen het Investeringsbesluit uit 2013.
- Kwaliteit station op orde: het geheel afmaken van het station op het niveau dat de stad verdient. Richtjaar is 2025. Het gaat hier vooral over de ambities voor de entreekappen, de ontvangstdomeinen en het realiseren van een gebouwde fietsvoorziening aan de zuidzijde.
- Ontwikkeling van het grotere gebied van de Spoorzone, niet behorend tot het directe

invloedsgebied van het station. Deze ingrepen en ambities vallen buiten de scope van het Ontwikkelperspectief, maar kunnen wel raakvlakken hebben.

De pakketten worden volgens een aantal stappen vastgesteld en jaarlijks geactualiseerd. Basis hiervoor vormt een actualisering van het beschikbare budget op grond van indexering, het reeds uitgegeven budget, het reeds verplichte budget en plankosten. Vervolgens wordt vastgesteld welke ambities kunnen worden meegenomen uit het Ontwikkelperspectief en tot welke prioriteitsstelling dit leidt: wat kan worden uitgevoerd, wat is noodzakelijk voor het direct beter laten functioneren van het stationscarré én betaalbaar. Telkens wordt daarbij gerefereerd aan de stappen uitvoeren, besluiten, willen en voorkomen. Bij deze stappen hoort ook het proces van gezamenlijk zoeken naar nieuwe financiële middelen, of het temporiseren van bepaalde maatregelen.



---

## 4.2 Investeringsvolgorde

Het Ontwikkelperspectief is geen stedenbouwkundige blauwdruk voor het stationsgebied en Hanzeland; het is een inspirerende impuls voor de revitalisering van dat gebied, voorzien van een duiding van de belangrijkste dragers voor beoogde kwaliteit en verandering. Het Ontwikkelperspectief geeft evenwel inzicht in de voorgenomen ontwikkeling van het stationsgebied. De volgende uitgangspunten (feiten) zijn daarbij gehanteerd die sturend zijn voor de volgorde van de ontwikkeling. Dat zijn:

1. Voor het stationsplein Noord, de fietsenkelder en de Oosterlaan, Westerlaan en Stationsweg bevat het Ontwikkelperspectief het VO.

2. Het busstation en de busbrug zijn uitgewerkt tot DO-Bestek-niveau.

3. Voor de stationsentrees is een uitwerkingsstudie gewenst naar de inrichting en de architectonische vormgeving van de bijbehorende overkappingen. Dat geldt ook de buskap. Daarom wordt er op korte termijn voorzien in een tijdelijke buskap.

4. NS Stations heeft een verbeterplan opgesteld voor haar monumentale station waarbij ook ruimte wordt geboden aan stedelijke functies die zich kunnen presenteren aan het nieuwe stationsplein, opgespannen tussen de nieuwe entrees naar de reizigerstunnel en passerelle.

5. De gebouwen en openbare ruimtes, paden en fietsroutes die aan de zuidzijde zijn ingetekend zijn slechts ideeën en beelden.

6. De visie op Hanzeland is, parallel en aangejaagd

door het Ontwikkelperspectief, in volle ontwikkeling. Onderdelen van die ontwikkeling zijn visies op bereikbaarheid en mobiliteit, parkeren, wonen en werken, de economie van Hanzeland, de mate van stedelijkheid, etc.

7. Het O-team heeft geadviseerd tot enerzijds het aanjagen van het transformatieproces van de zuidzijde het versneld aanleggen van de passerelle. Anderzijds tot het bedwingen van de wens tot snelle verstedelijking rondom het station. Dus ook ruimte creëren voor het tijdelijke en onverwachtse. Bijvoorbeeld door ruimte te vinden een tijdelijk vergroend evenemententerrein met ruimte voor evenementen, experimenteren, campagnes. Het gebruik van (een deel van) het gebied als evenemententerrein is slechts tijdelijk en is niet richtingbepalend voor de definitieve inrichting.

8. Aan de zuidzijde van het station en bij de herstructurering van Hanzeland wordt een duurzame ontwikkeling nagestreefd met een hoog stedelijke inrichting en sterk groene uitstraling. Hier is geen ruimte voor maaiveld fiets- en autoparkeren. Oplossing fietsparkeren wordt in gebouwde vorm gevonden (bv een fietsflat) of in de Lübeckgarage. De autoparkeervraag voor OV-gebruikers, bezoekers en werknemers in het gebied, wordt opgevangen in een centraal gelegen parkeergarage.

De opgave is financieel deels voorzien van budget, maar voor een belangrijk deel moet er nog geld worden gezocht. Het budget dat in 2013 gekoppeld is aan investering in een reeks benoemde bouwopgaven zal voor een relatief klein deel anders worden besteed. Dit wordt financieel uitgewerkt naar aanleiding van het Ontwikkelperspectief.



Gegeven dit alles, wat is dan de volgorde van investeringen? Hoe verandert het stationsgebied van kleur 'in de tijd'? en met welke uitgangspunten wordt dat vraagstuk benaderd?

1. In het geactualiseerde investeringsbesluit 2017 wordt prioriteit gelegd bij reconstrueren van de Oosterlaan, Westerlaan en de Stationsweg aansluitend op de bouw van de fietsenkelder. Ook wordt gevraagd het versneld aanleggen van de passerelle, het fiets- en autoparkeren en eventueel een vergroening en/of een tijdelijke evenementenpark aan de zuidzijde

2. Daarbij wordt, vanaf het moment dat de bussen naar de zuidzijde gaan, voorzien in alle functies die te maken hebben met het goede functioneren van de OV-knoop: een tijdelijke fietsstalling, touringcarplaatsen, taxistandplaatsen, Kiss & Ride, laden en lossen, calamiteitenbussen.

3. Behoeft aan fiets- en autoparkeren dienend aan functioneren van de OV-knoop zal in een tijdelijke situatie aan de zuidzijde worden gerealiseerd. Binnen een structuur waarbij aanzetten worden gegeven voor beoogde groene opzet van het gebied. En ruimte vrij blijft voor tijdelijkheid. De nieuwe verbindingsas, groen omzoomd, vanaf het stationsplein naar de oude bedrijfsgebouwen- biedt een eerste blik op deze nieuwe structuur.

4. In alle gevallen moeten goede en veilige loop- en fietsstromen en ketenvoorzieningen worden gewaarborgd bij de inpassing van andere functies. Het functioneren van het stationscarré en het station zijn prioritair. Het uitgangspunt van de aanpassingen aan de zuidzijde is dat elke verandering een verbetering dient te zijn een impuls moeten geven aan het beoogde eindbeeld.

5. De omgevingsdomeinen aan de noord- en zuidzijde worden in hun definitieve vorm gelijktijdig met de stationsentrees met bijbehorende overkapping aangelegd. Omdat voor dit laatste nog geen budget is, is het ook onzeker wanneer de inrichting van openbare ruimte in zijn geheel zal plaatsvinden. Vanzelfsprekend zal na de verplaatsing van de bussen wel zorg worden gedragen voor een kwalitatieve (deel)inrichting, passend bij en stimulerend ten aanzien van beoogde eindbeeld. En zal ook aan de zuidzijde aan kwalitatief passende inrichting plaatsvinden.

6. Als er duidelijkheid is over de visie op bereikbaarheid, parkeren en mobiliteit voor stationsgebied en Hanzeland zal met de partners, gebruikers en vastgoedeigenaren worden overlegd over gebouwd autoparkeren strategisch gelegen in het gebied zodat deze meerdere doelgroepen kan bedienen en dubbel(deel)gebruik wordt gestimuleerd.



### **4.3 Gebiedsontwikkeling**

De achterliggende filosofie bij deze indeling is gebaseerd op de wens om een lange termijn-gebiedsontwikkeling in de Spoorzone tot stand te brengen. Het gebied `van BAM tot Boni´ vraagt om opwaardering en programmering, maar kansen dienen zich niet overal tegelijk aan. Het Ontwikkelperspectief geeft een impuls aan het denken over de OV-knoop en kan, samen met het kwaliteitsboek, dienen als inspiratie voor de overige gebieden. Hanzeland is een gebied waar momenteel veel energie gegenereerd wordt voor een gebiedsmatige aanpak, de deelgebieden van BAM tot aan het station aan de noordzijde en van het station tot aan Boni kennen op dit moment nog minder ontwikkelenergie.

De Spoorzone-ontwikkeling wordt dus in een lange termijnperspectief gezien, behalve voor die bouwopgaven die de kwaliteit van het station direct beïnvloeden. De realisatie van deze bouwopgaven werkt als een katalysator op de gebiedsontwikkeling. Vanuit de opgave voor de stationsomgeving en aanpak voor de gebiedsontwikkeling worden mogelijke deelprojecten geïnitieerd, die niet tot de directe opgave voor het functioneren van het station behoren. Wel is er sprake van veel raakvlakken en interactie tussen beide pakketten. De gemeente werkt daarom aan een ontwikkelstrategie voor gebiedsontwikkeling om haar rol en positie scherper te krijgen. In hoofdstukken 5 en 6 wordt een aantal van deze bouwopgaven en ambities verder uiteengezet.

### **4.4 Samenwerkingsovereenkomst NS ProRail Provincie Gemeente**

Voor het uitvoeren van het Ontwikkelperspectief en de vastgestelde deelprojecten wordt gestreefd naar een Samenwerkingsovereenkomst tussen partijen. Hierin wordt vastgelegd dat het Ontwikkelperspectief als koersdocument wordt onderschreven en worden verdere uitwerkingsafspraken gemaakt over het proces van samenwerking, verkrijgen van extra middelen en realisatie van deelprojecten en tijdelijke maatregelen.

### **4.5 Lobby**

Om de ambities te kunnen verwerkelijken, zal extra geld gevonden dienen te worden. Het Ontwikkelperspectief is een belangrijk visiedocument om gezamenlijk de visie en boodschap te kunnen uitstralen dat Zwolle een station van allure verdient, waar nog een extra impuls voor nodig is. Samenwerking maakt het overbrengen van de boodschap aanzienlijk krachtiger.







Deel 2

# UITVOERING





# 5. FASERING

## 5 Fasering

In deel 1 van het Ontwikkelperspectief is een wenkend perspectief beschreven voor het gebied Spoorzone. In dit deel 2 wordt toegelicht hoe wordt gewerkt aan de realisatie van dit wenkend perspectief.

Hoofdstuk 5 beschrijft in welke fasen het werk wordt uitgevoerd en hoe de Spoorzone er uit ziet aan het eind van elke fase. Achtereenvolgens zijn dit de huidige situatie (2017), de situatie in 2021 en het wenkende perspectief voor 2025.

Per fase wordt de (verwachte) situatie verbeeld in een plattegrondtekening, een sfeerbeeld in vogelvluchtperspectief en een schema waarin de verkeersstromen worden verbeeld. In hoofdstuk 6 worden de verschillende deelprojecten nader beschreven.

### Huidige situatie





**De bouwopgaven voor 2021**



**Wenkend perspectief 2025**





# Huidige situatie 2017

---

## 5.1 Huidige situatie

De Spoorzone is een treffend voorbeeld van een bereikbaarheidsparadox: het gebied is goed bereikbaar via de nabijgelegen bovenlokale spoor- en weginfrastructuur en tegelijkertijd vormen spoor en hoofdwegen barrières die zorgen voor een beperkte verbinding met de direct aanliggende wijken. Alle functionaliteiten rondom het station hebben een plek gekregen maar de samenhang ontbreekt en de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte is ronduit slecht.

In de tekening op de pagina hiernaast wordt de huidige situatie weergegeven.





Huidige situatie

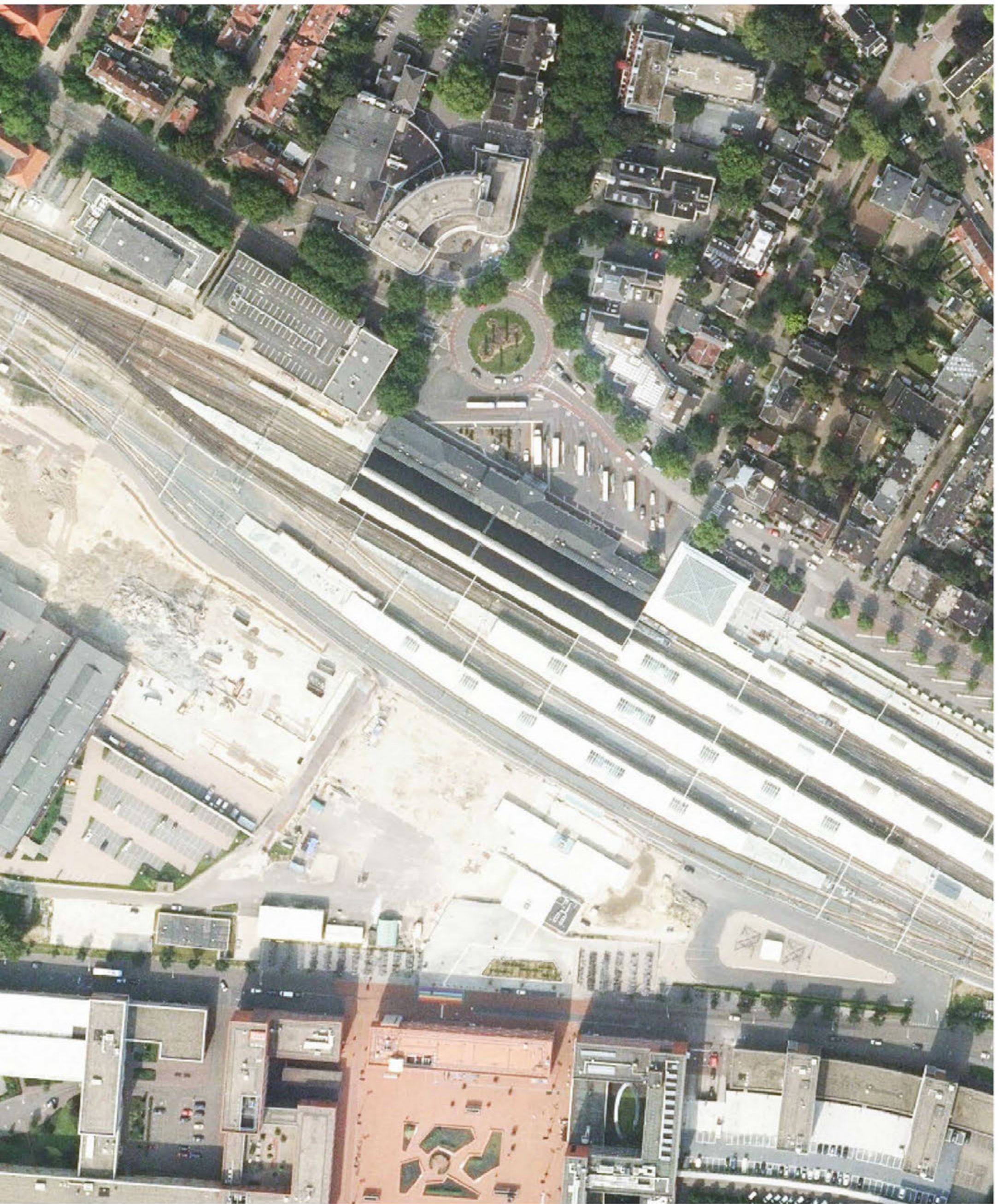


# Huidige situatie 2017



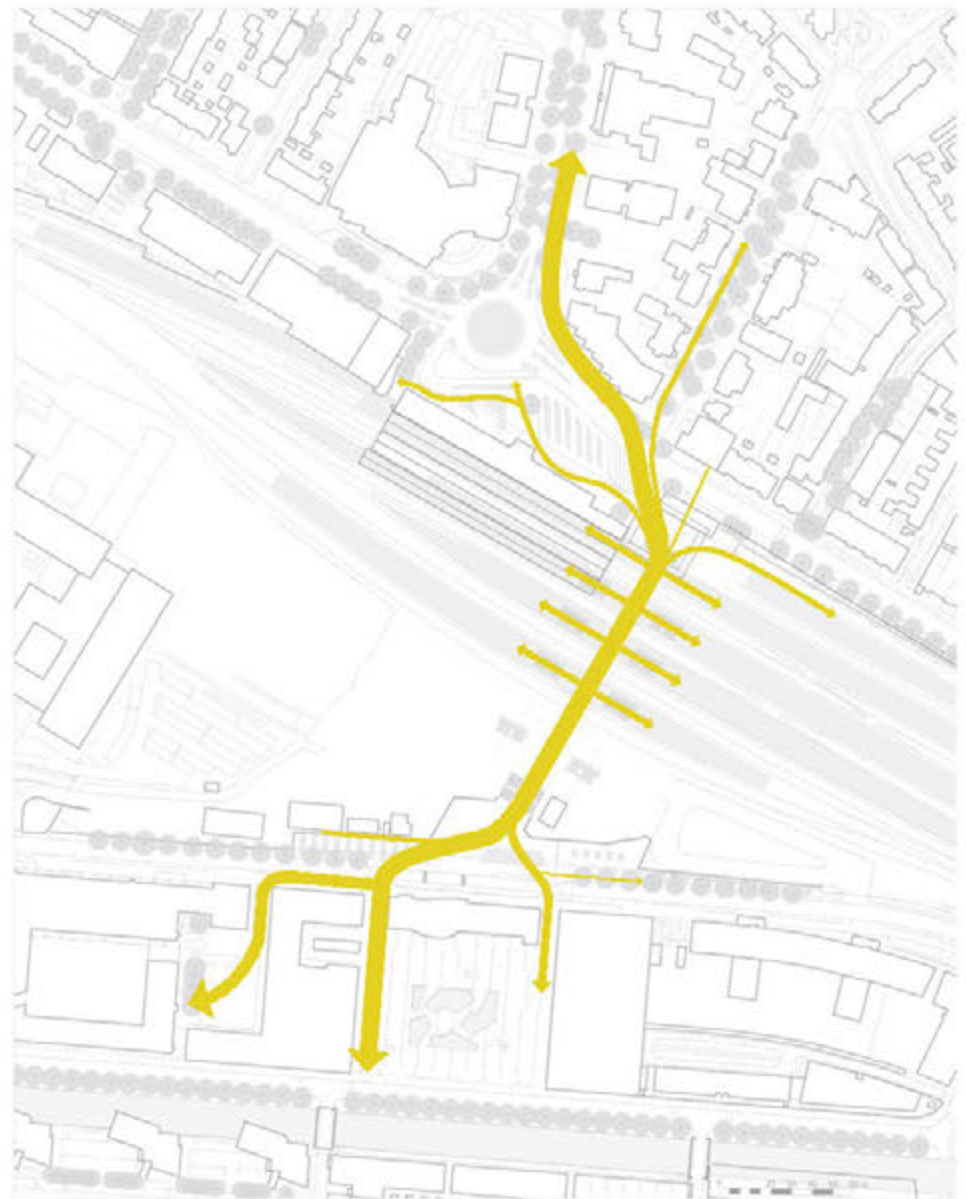
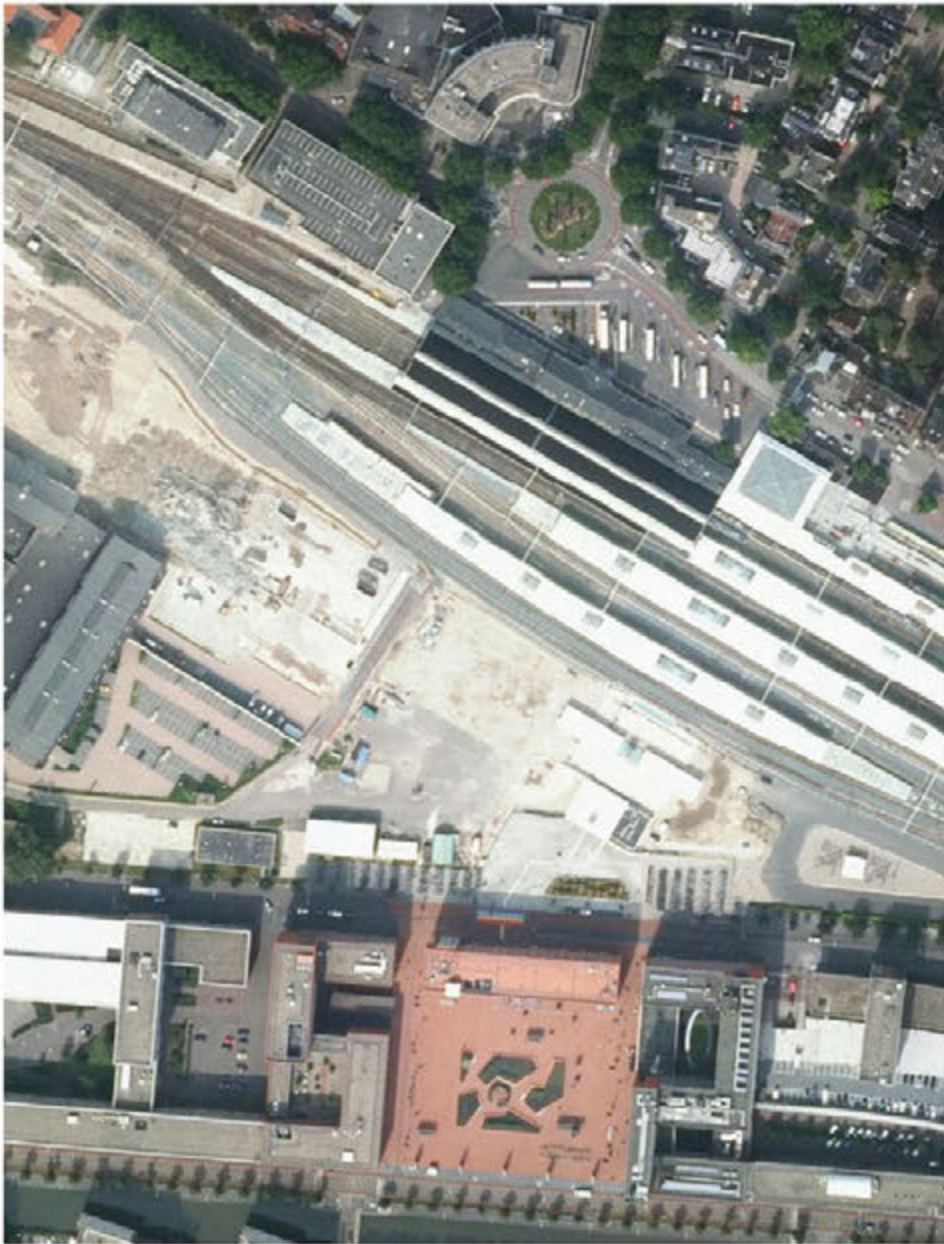
Luchtfoto huidige situatie







# Huidige situatie 2017



## Ruimtelijke kwaliteit 2017

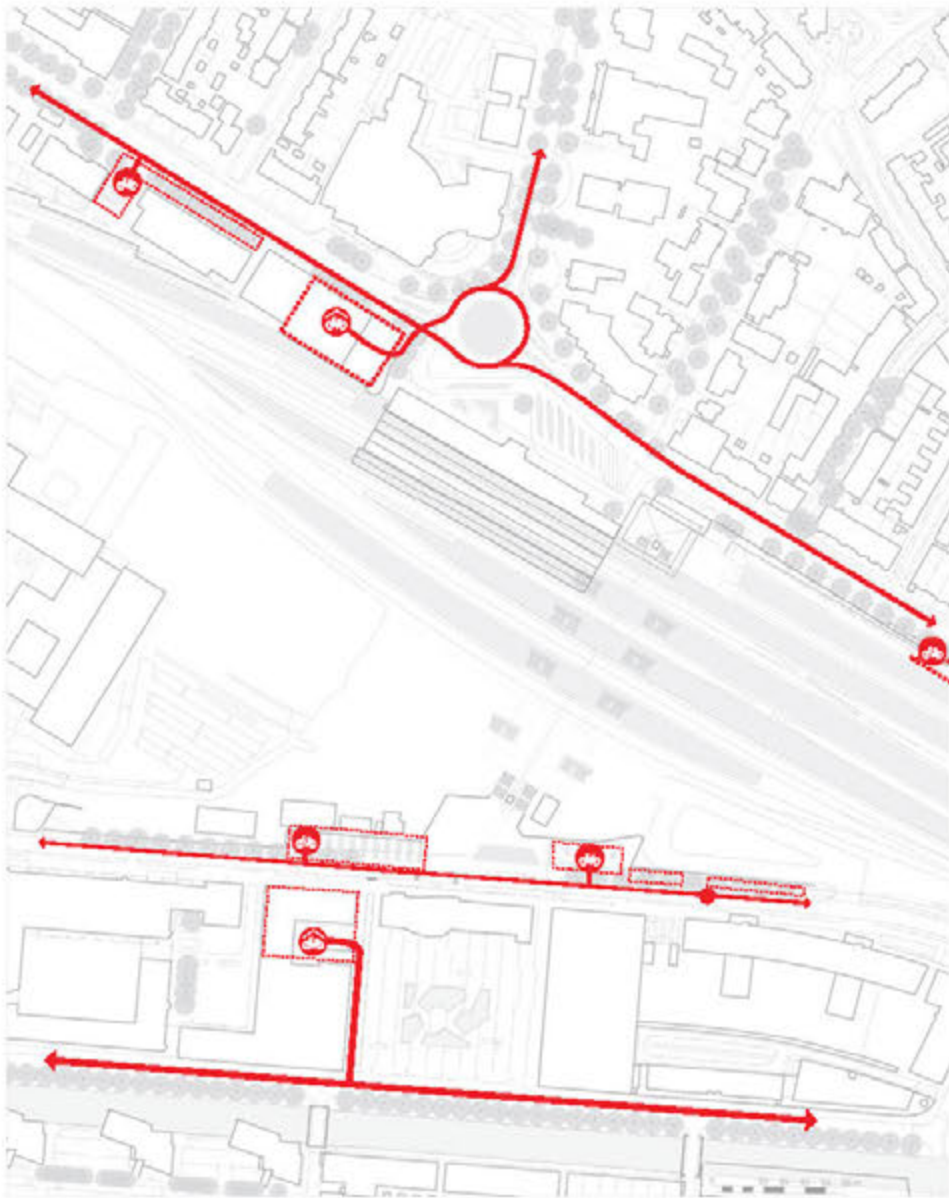
Aan de noordzijde domineren busverkeer en geparkeerde fietsen op maaiveld het karakter van stationsplein en lanen. De stationsomgeving straalt geen gastvrijheid uit; er is veel verharding, een rommelig beeld en een slechte oriëntatie. Het gebied aan de zuidzijde staat voornamelijk in de hekken en is niet toegankelijk. Ook aan deze zijde is er veel verharding. De inrichting van de Hanzelaan is sober en draagt niet bij aan een levendige stadsstraat. Gesloten plinten van gebouwen aan de Hanzelaan versterken deze sombere uitstraling. Op en rond het Lübeckplein kan de wind verblijven onaangenaam maken. Op warme dagen is hittestress een probleem op het Lübeckplein.

## Voetgangers

Aan de noordzijde van het station verbinden twee drukke voetgangersroutes het OV-knooppunt met de binnenstad. De ene route loopt via de Stationsweg en de Burgemeester van Roijensingel. De andere route loopt via de Terborchstraat en de Zeven Alleetjes naar de Sassenpoort. Ook via de Parkstraat en Park Eekhout wordt regelmatig gelopen. Verder ligt een fijnmazig netwerk van voetgangers routes door de woonwijken.

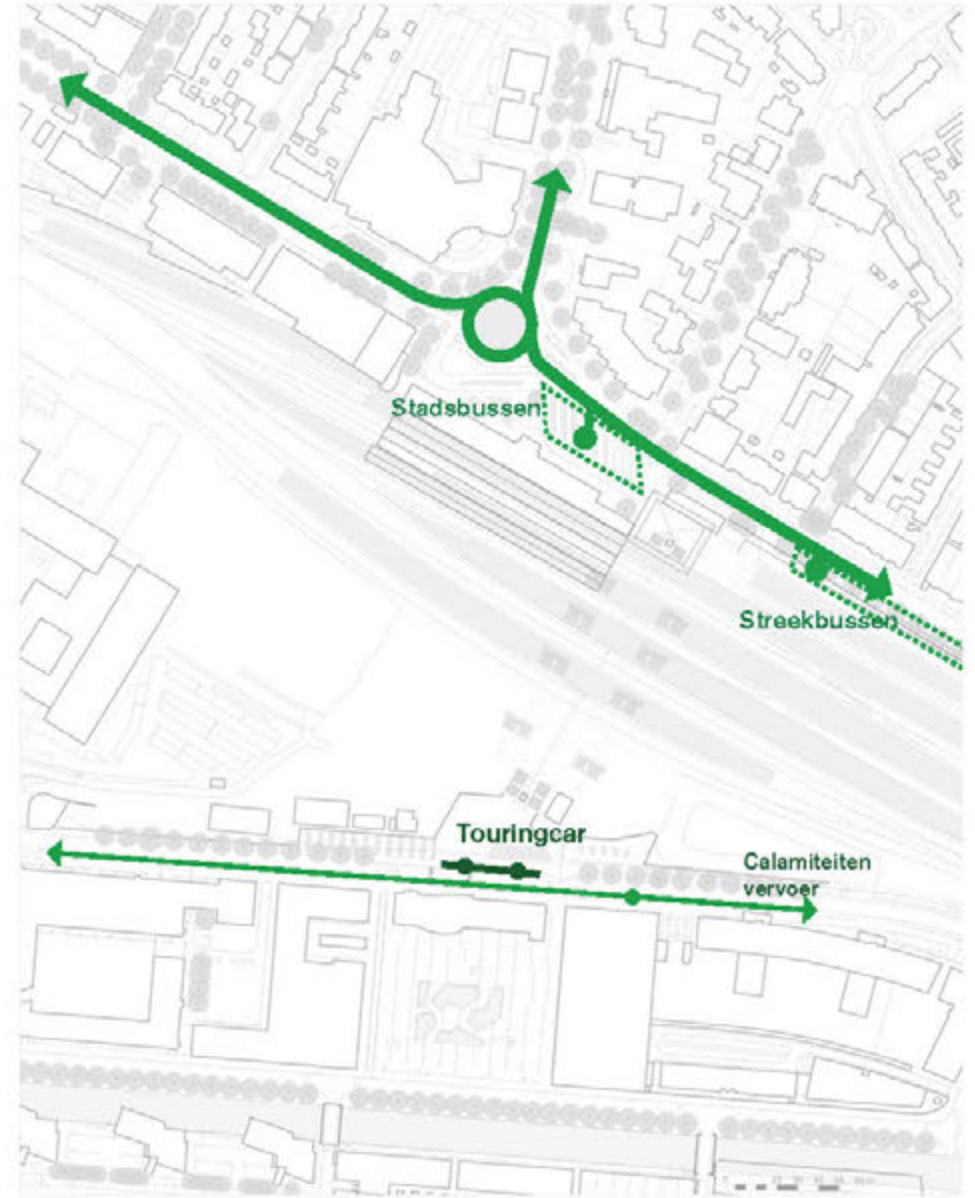
Aan de zuidzijde is de meest prominente voetgangersroute de looproute tussen het station en Hogeschool Windesheim. Het grootste deel van de studenten en werknemers van de Hogeschool loopt via het Lübeckplein of Hanzehoven, de Koggelaan, Lünenpad en Lünentunnel. Werknemers in Hanzeland maken veel gebruik van de Hanzelaan en de route door de Hanzehoven als looproute.





## Fiets

Aan de noordzijde loopt een hoofdfietsroute parallel aan het spoor, langs de Westerlaan, Oosterlaan en Deventerstraatweg. Dit is zowel een doorgaande fietsroute als een ontsluiting van de stallingsvoorzieningen rondom het station, vooral naar de onbewaakte stallingen aan de Oosterlaan en Westerlaan. Ook de Stationsweg is een belangrijke verbinding voor fietsers richting het station. Aan de zuidzijde is de Koggelaan een belangrijke hoofdfietsroute. Deze straat verbindt verschillende radiale routes in de stad. Daarnaast functioneert de Koggelaan als route naar bedrijven en onderwijsinstellingen in Hanzeland en als ontsluitingsroute via het Lübeckplein naar het station. De huidige capaciteit fietsenstallingen rondom het station is circa 7200 fietsen.



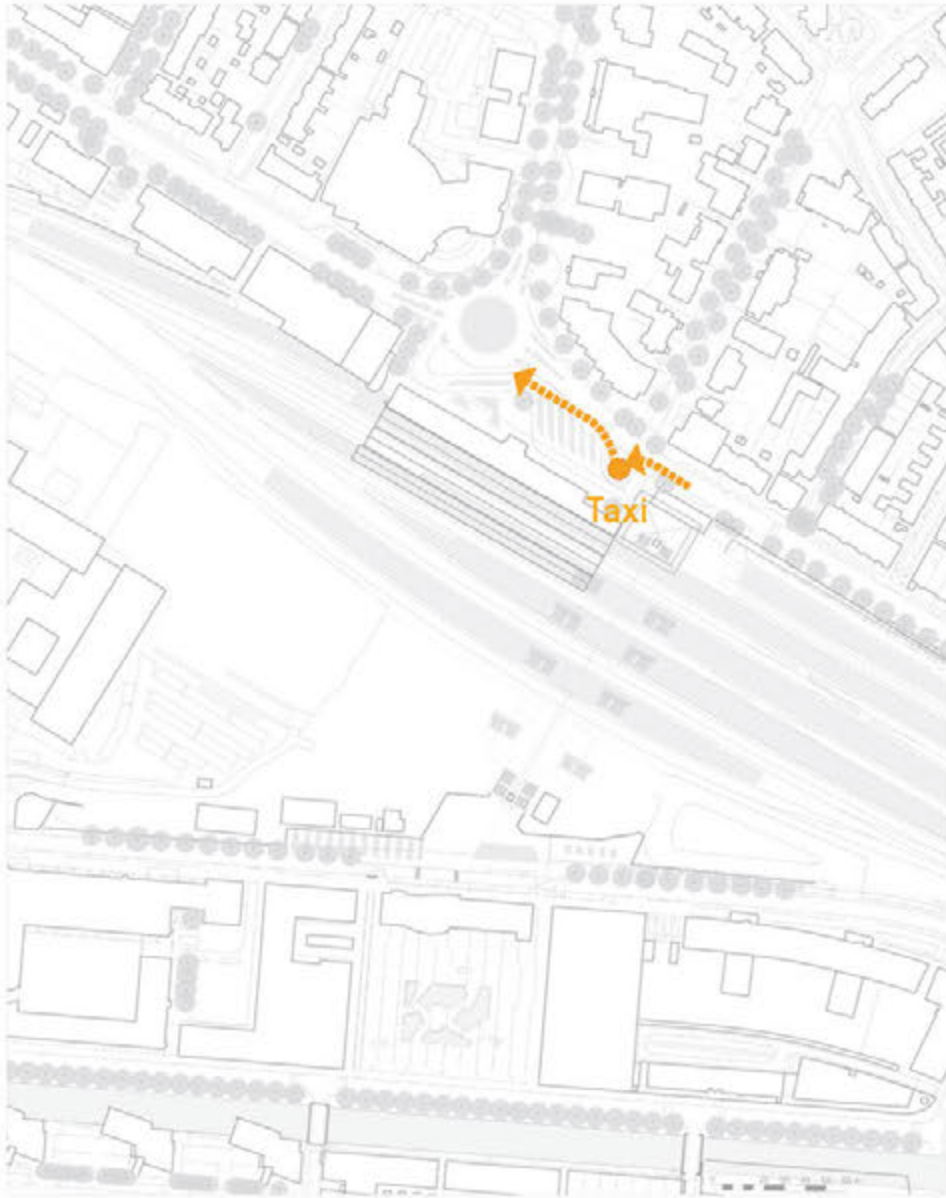
## Openbaar vervoer

In de huidige situatie maken de meeste buslijnen in Zwolle gebruik van de Stationsweg. De capaciteit van het busperron is onvoldoende voor zowel het aantal bussen als de grote aantallen reizigers. Dit geldt vooral voor het stadsbusstation. Gecombineerd met een inrichting van een waaierperron, direct aan de doorgaande weg, leidt dit tot problemen met overzicht en doorstroming.

Het treinvervangend vervoer bij calamiteiten vertrekt van een tijdelijk busstation aan de Hanzelaan.

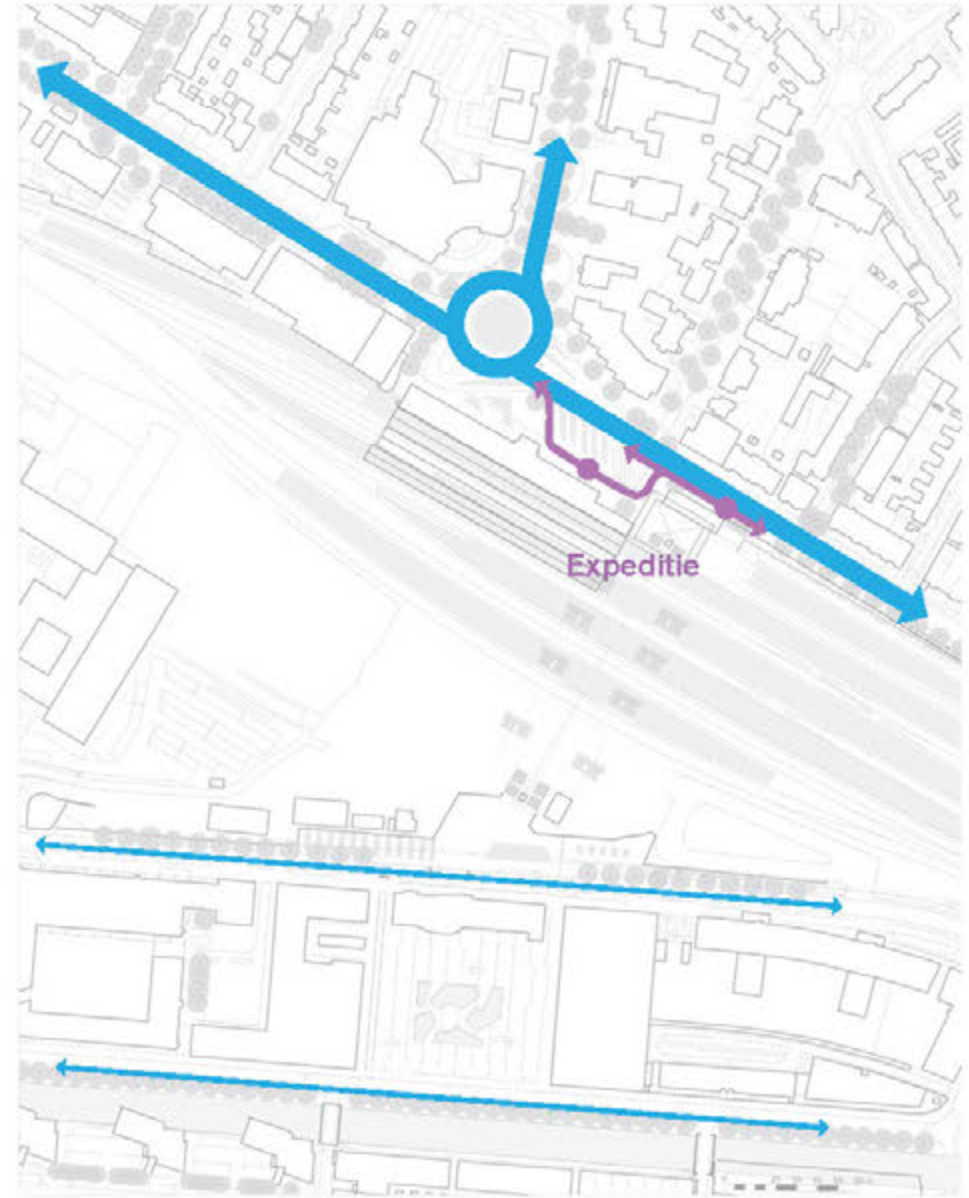


# Huidige situatie 2017



## Taxi

In de huidige situatie staan de taxi's opgesteld naast de stadsbussen op het Stationsplein, direct in het zicht voor de reizigers die vanuit de stationstunnel komen. Er is ruimte voor ca. 10 taxi's. Naast de reguliere taxi's is een aparte plaats ingeruimd voor de regiotaxi.



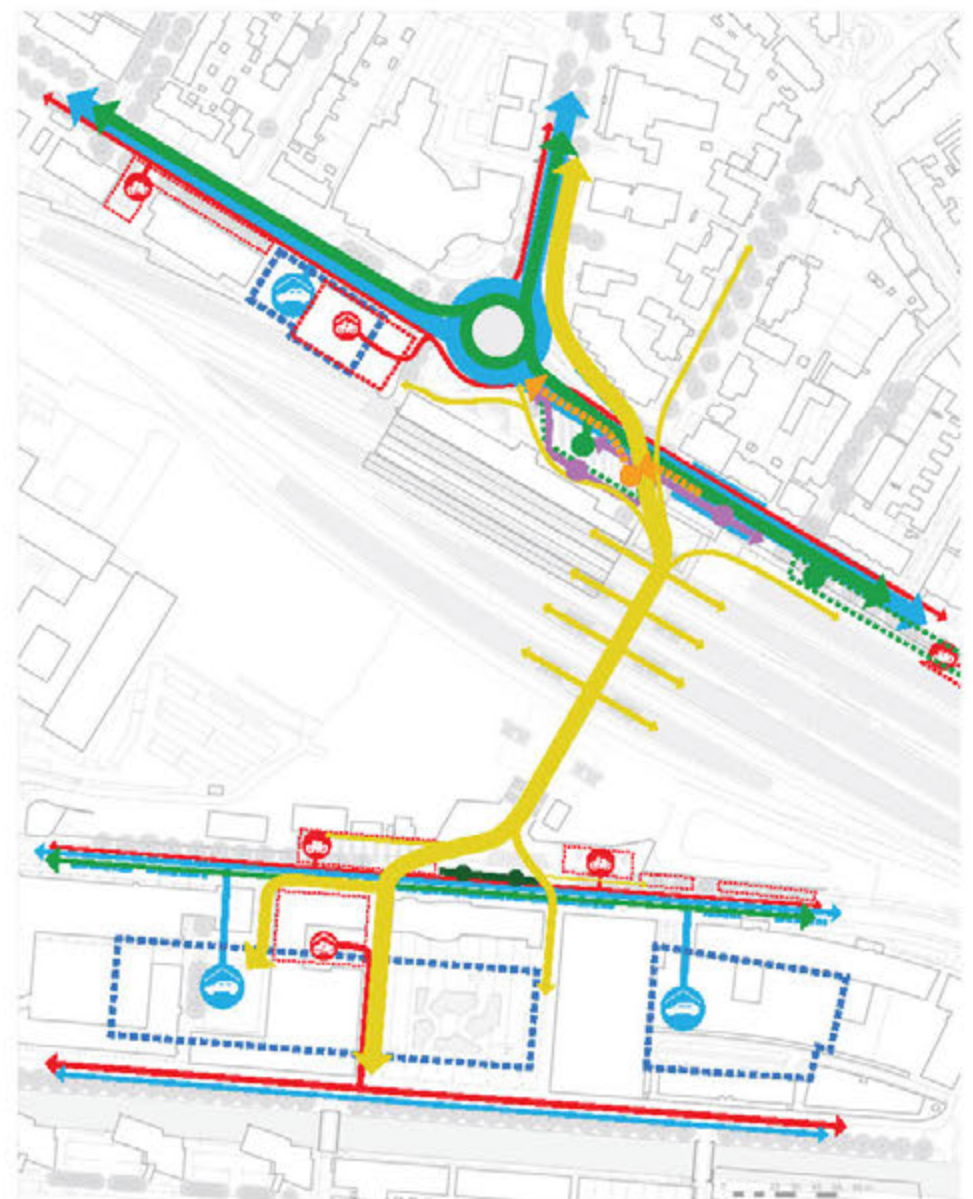
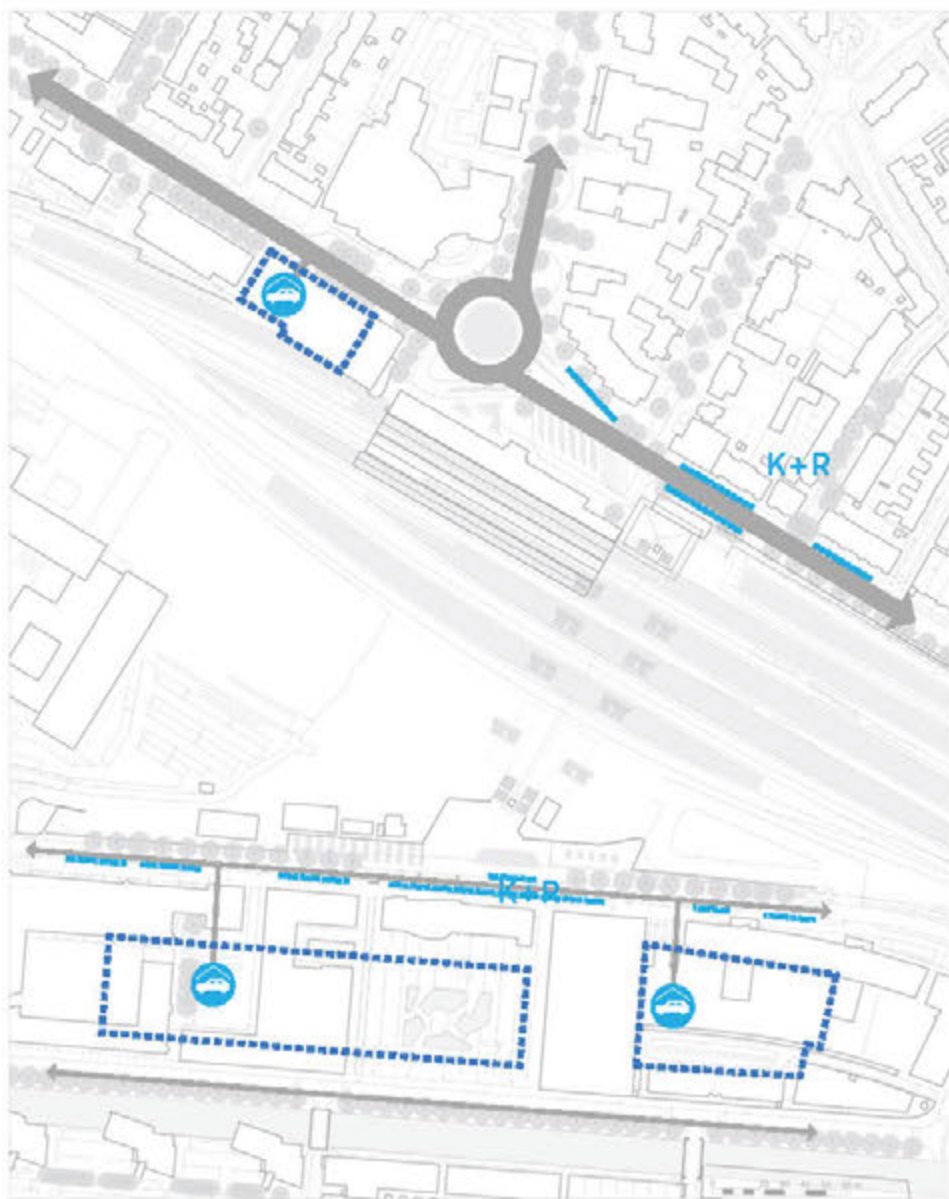
## Auto en expeditie

Het stationsgebied sluit aan de noordzijde via de Oosterlaan / Westerlaan aan op de Willemskade. Deze gebiedsontsluitingswegen hebben een belangrijke functie voor de wijken Assendorp en Pierik. De functie en intensiteit (11.000-13.000 mvt/etmaal) van deze wegen leidt tot een maximale snelheid van 50 km/u. De overige straten aan de noordzijde hebben meer een verblijfskarakter met het daarbij horend snelheidsregime van 30km/u.

De Hanzelaan dient aan de zuidzijde als ontsluiting van het openbaar vervoer knooppunt, daarnaast ontsluit deze weg diverse kantoorpanden en parkeergarages. De Hanzelaan wordt veel gebruikt voor K&R en door touringcars. Vanwege de haal – en breng functionaliteit wordt er in de huidige situatie veel gekeerd. De huidige intensiteit van het autoverkeer ter hoogte van de stationsingang is bescheiden: circa 6.000 mvt/etmaal. Via de IJsselallee is het gebied goed aangesloten op de A28.

De Koggelaan wordt (met uitzondering van het





gedeelte rond het Hanzeplein) minder intensief gebruikt door het autoverkeer omdat vanaf deze laan vrijwel geen voorzieningen worden ontsloten. Alleen het centrale deel ter plaatse van het Hanzeplein is een belangrijke schakel in de autostructuur. In het bestaande woongebied binnen Hanzeland is een maximum snelheid van 30 km/u ingesteld. Op alle overige wegen is 50km/u toegestaan.

### Autoparkeren

In de omgeving van de Spoorzone bevindt zich een aantal grote openbare parkeervoorzieningen, zowel gebouwd als op maaiveld. De Westerlaangarage (280 pp) aan de noordzijde en de Lübeckplein garage (385 pp), Pas de Deux-garage (204 pp) en Hanzebadlocatie (180 pp) aan de zuidzijde dienen als belangrijke overstap naar de trein.

In Hanzeland ligt het merendeel van de parkeergelegenheid op eigen terrein en op binnenhoven. Vaak verscholen en alleen bereikbaar

via een toegangssysteem. Er ligt mede daarom een grote druk op parkeergelegenheid in de openbare ruimte. De druk op de parkeergelegenheid wordt versterkt doordat het gebied met een lage parkeernorm is gebouwd. De praktijk is dat desondanks veel werknemers met de auto reizen. Daarnaast is het gebruik van de kantoren als gevolg van nieuwe kantoorconcepten als Het Nieuwe Werken sterk geïntensiveerd, tot wel tweemaal zoveel werknemers op dezelfde vloeroppervlakte.



# Situatie 2021 (bouwopgaven)

---

## 5.2 Situatie 2021

**In 2021 is de infrastructuur in de Spoorzone ingrijpend gewijzigd. Aan het eind van deze periode zijn de meeste infrastructurele ingrepen uit het Investeringsbesluit 2013 gerealiseerd. Een groot aantal knelpunten uit de huidige situatie is aangepakt.**

De busbrug en het nieuwe busplatform zijn gerealiseerd, onder het Stationsplein aan de noordzijde is een grote ondergrondse fietsenstalling gemaakt en het Stationsplein is heringericht. Aan de zuidzijde is het stationsplein tijdelijk ingericht. Mogelijk zijn tegen die tijd ook al wegprofielen van één of meer wegen in en om de Spoorzone aangepast. In ieder geval zal de aansluiting van de Stationsweg naar het Stationsplein anders zijn vormgegeven, samenhangend met de bouw van de fietsenkelder. Ten westen van de stationskap is een passerelle over de sporen gerealiseerd. Voor langzaam verkeer is hiermee een nieuwe openbare

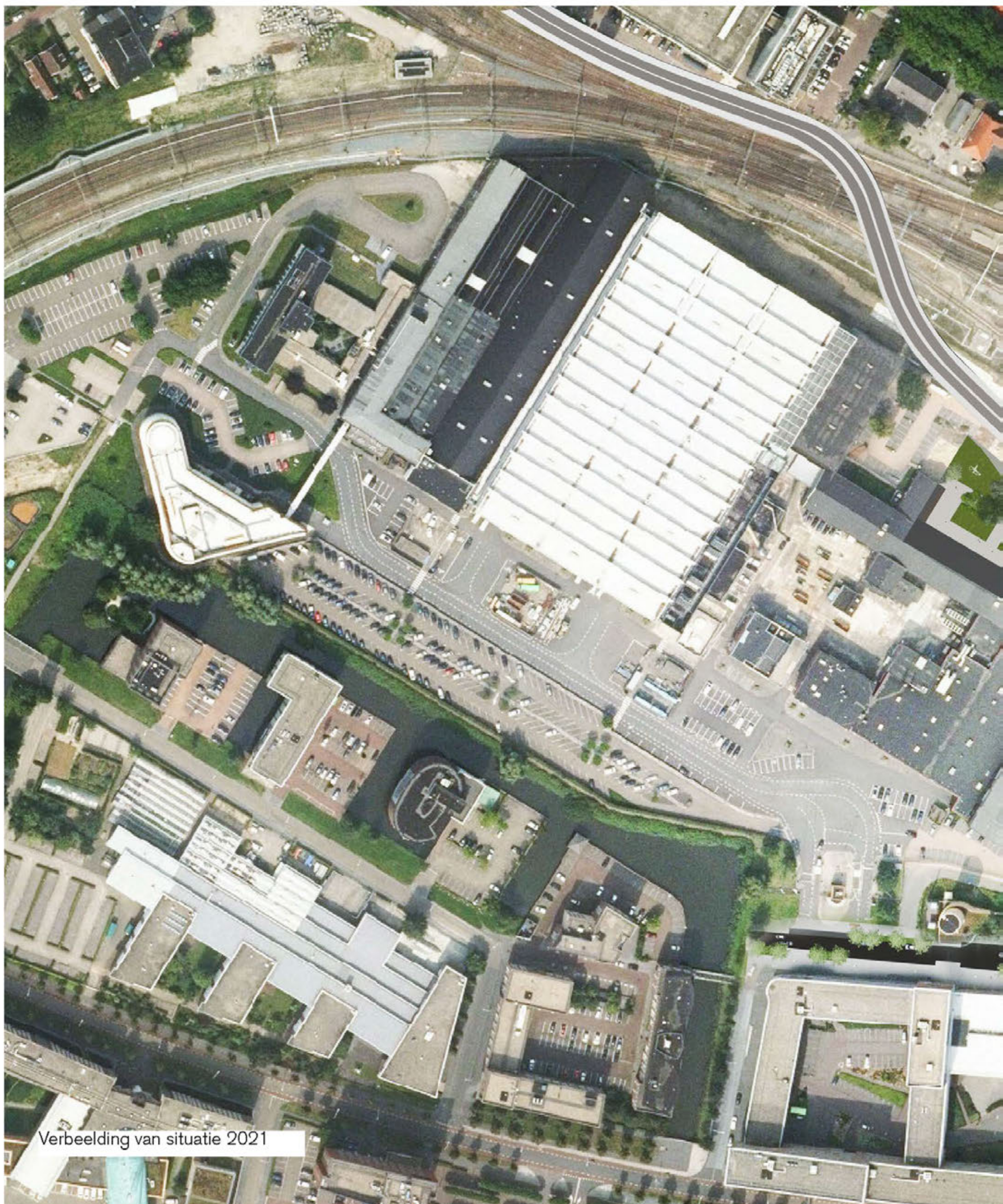
1. Kelderstalling onder Stationsplein Noord
2. Stationsplein Noord
3. Oosterlaan
4. Perronverbreding sporen 15/16
5. Stationsweg
6. Westerlaan
7. Passerelle - spoorkruisend deel definitief met tijdelijke aanlanding noord en zuid
8. Busstation
9. Hanzelaan oost met keerlus, taxi's en expeditie
10. Stationsplein Zuid
11. Hanzelaan
12. Tijdelijk evenemententerrein
13. Tijdelijk fietsparkeren







## Situatie 2021 (bouwopgaven)



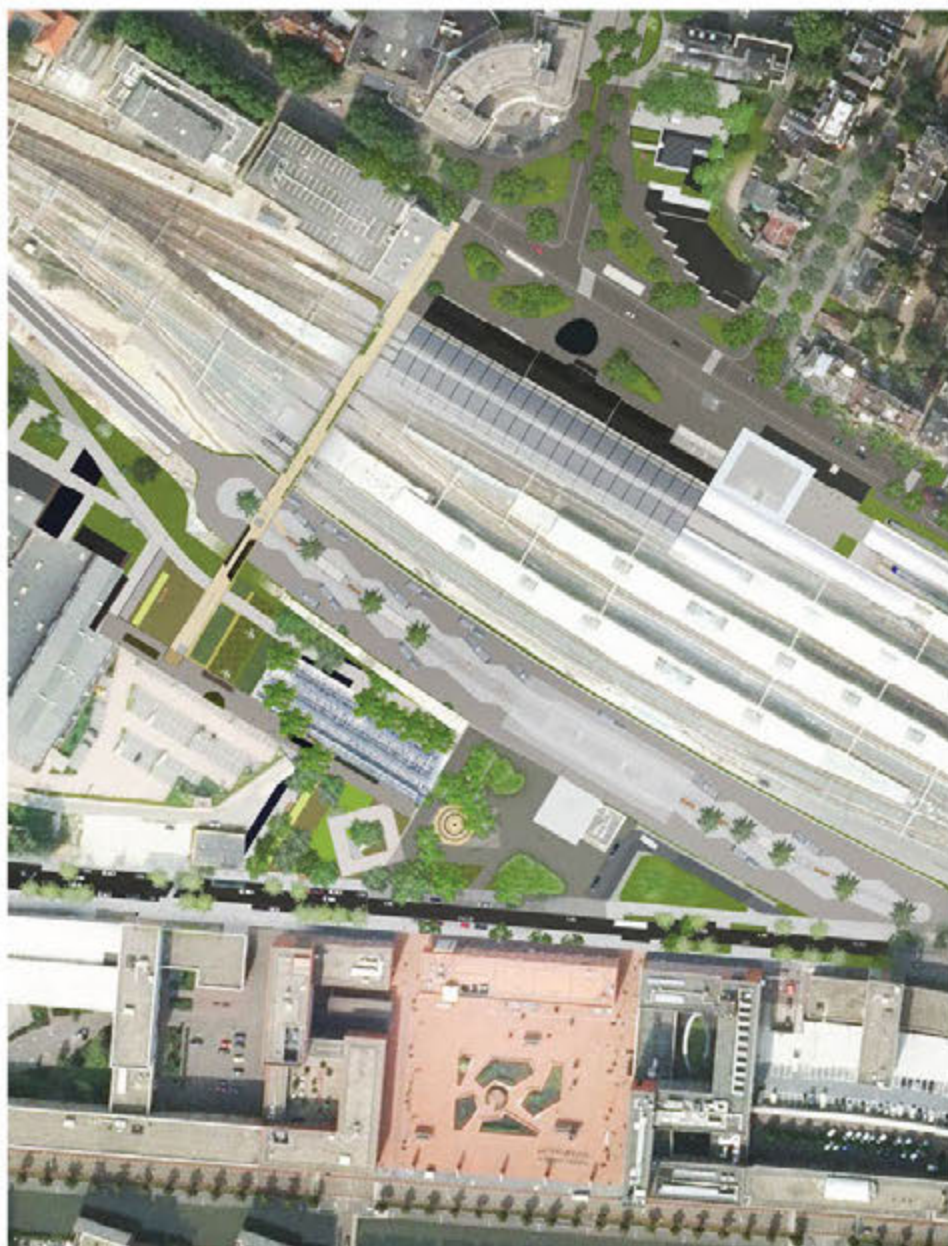
Verbeelding van situatie 2021







## Situatie 2021 (bouwopgaven)



### Ruimtelijke kwaliteit 2021

Aan de noordzijde zijn de bussen verdwenen. Op het dak van de nieuwe fietsenkelder is een voornaam, groen en duurzaam stationsplein ingericht met een lommerrijk karakter. Het Stationsplein is uitgevoerd als plateau en de rij snelheid is teruggebracht naar 30 km per uur. Onzichtbaar onder het maaiveld is een groot aantal maatregelen getroffen die bijdragen aan de klimaatadaptatie. Zo zijn kokers aangebracht die water bergen in geval van een grote regenbui. Bij extreme buien (die minder dan eens per 100 jaar voorkomen) is het zelfs mogelijk een deel van de fietsenkelder als berging te gebruiken. Westerlaan, Oosterlaan en Stationsweg zijn opnieuw ingericht, met meer groen en bomen. Het aantal fietsenrekken op het maaiveld is verminderd. De herinrichting van het ontvangstdomein voor passagiers, onder de bestaande luifel, wacht op de realisatie van nieuwe stationskappen.

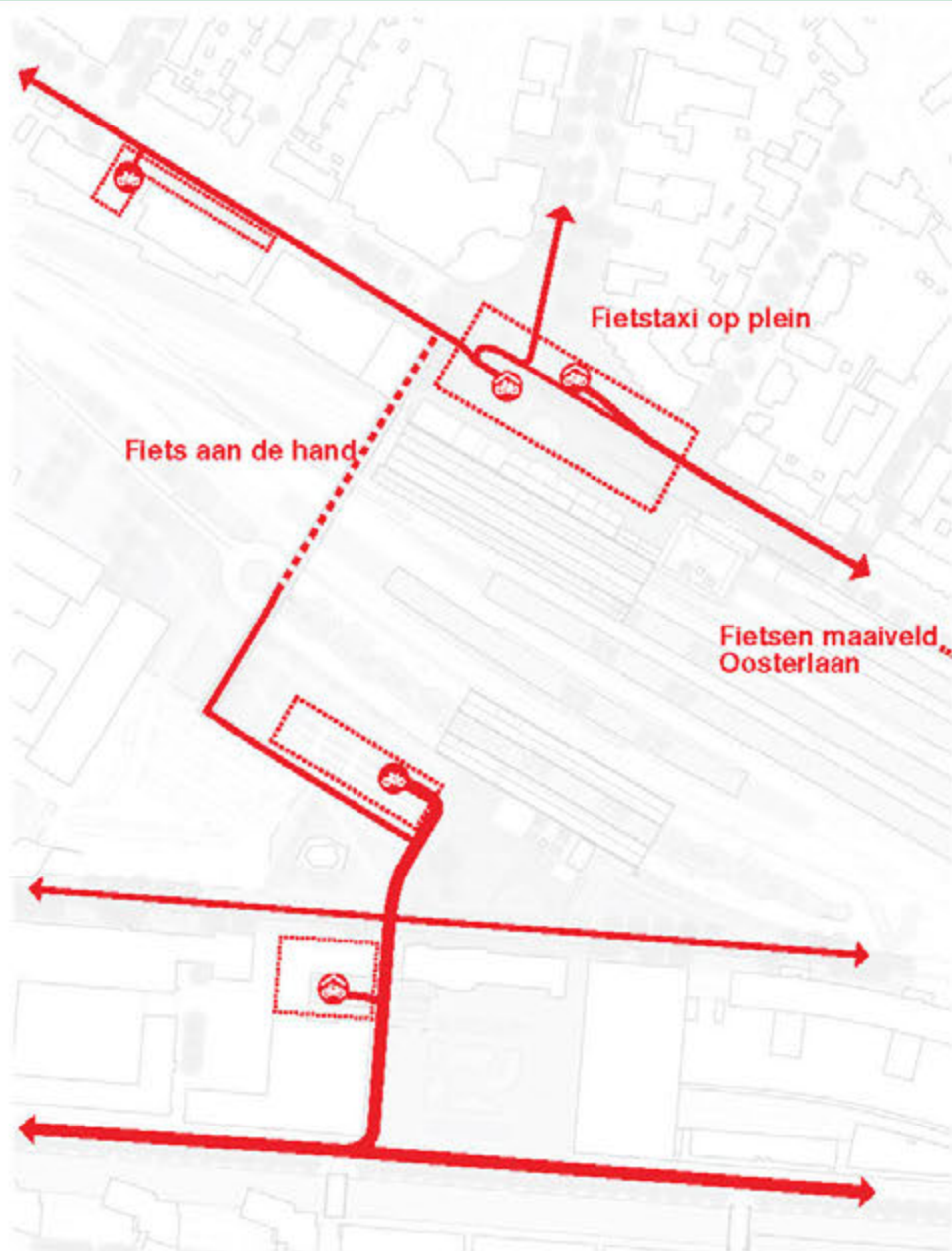
Aan de zuidzijde wordt het gebied zoveel mogelijk geactiveerd tot tijdelijk evenemententerrein door het

openen van het bouwterrein. De huidige (tijdelijke) inrichting van het stationsplein blijft ook aan deze zijde behouden, in afwachting van de realisatie van nieuwe stationskappen. Op het Lübeckplein wordt in het kader de gebiedsontwikkeling geëxperimenteerd met groen.

### Voetgangers

In 2021 fungeert de passerelle als een nieuwe openbare verbinding voor langzaam verkeer tussen Hanzeland en de binnenstad. De passerelle is daarnaast aangesloten op het busperron, maar niet op de treinperrons. Door steeds meer nieuwe voorzieningen, kantoren en woningen in het gebied ontdekken meer bezoekers en bewoners Hanzeland / Spoorzone. Het stationsplein en tijdelijk evenemententerrein worden zo ingericht dat de grote aantallen reizigers en bezoekers optimaal geleid

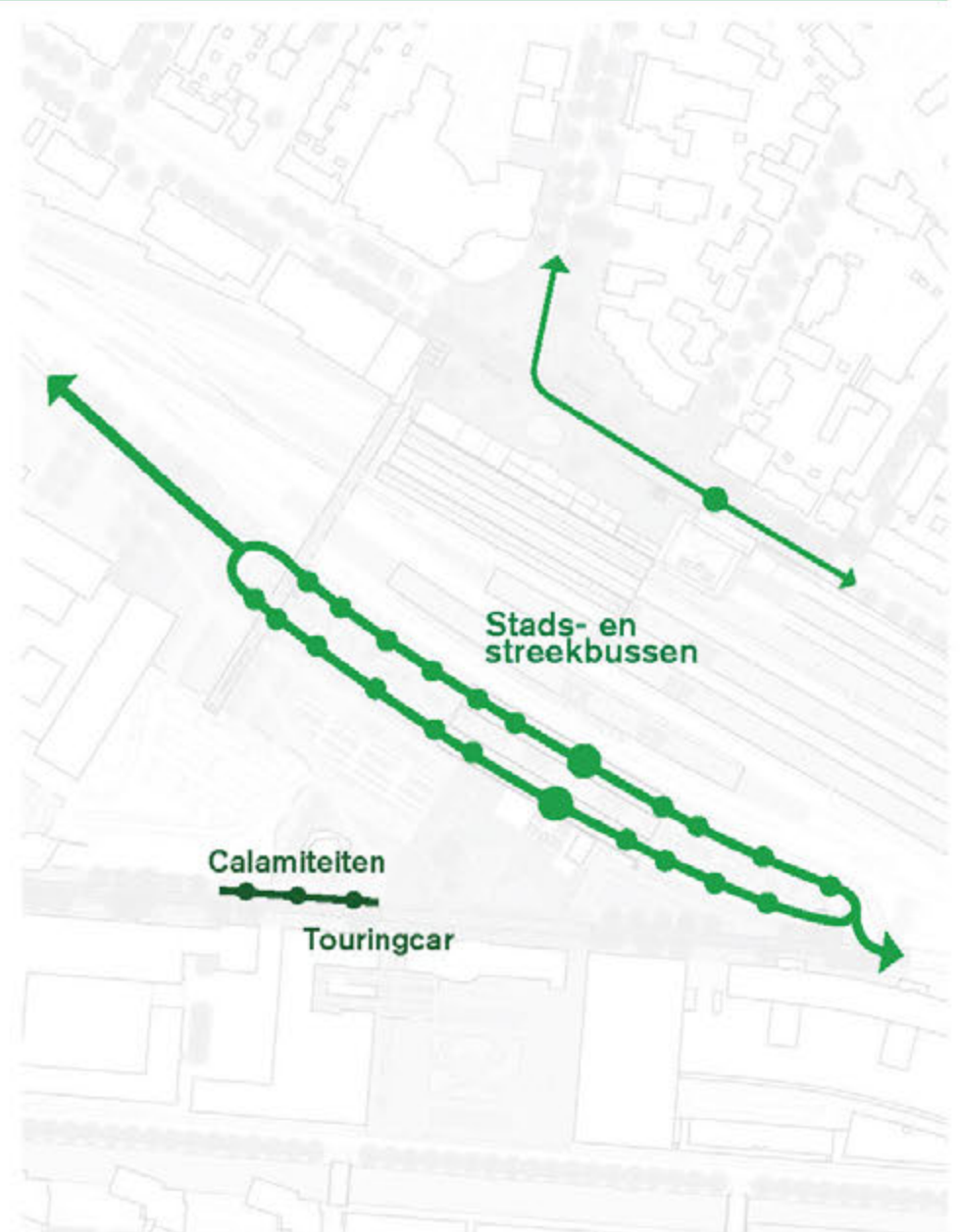




## Fiets

De bestaande hoofdfietsroutes in Spoorzone/ Hanzeland blijven gehandhaafd en worden versterkt. Aan de noordzijde van het station geeft de nieuwe fietsenkelder (4800 plaatsen) onder het Stationsplein, in combinatie met de huidige stalling in Combigebouw een enorme capaciteits- en kwaliteitsverbetering. Daarnaast wordt nog een lager aantal fietsenrekken op Westerlaan en Oosterlaan gehandhaafd.

Aan de zuidzijde blijft het fietsparkeren vooralsnog op maaiveld, aan de westzijde van uitgang reizigerstunnel. Mogelijk kan een innovatieve gebouwde voorziening met plintfunctie worden gerealiseerd. Deze stalling sluit aan op de fietsroute vanaf de Koggelaan, over het Lübeckplein. De passerelle maakt het mogelijk om met de fiets aan de hand de sporen te kruisen.



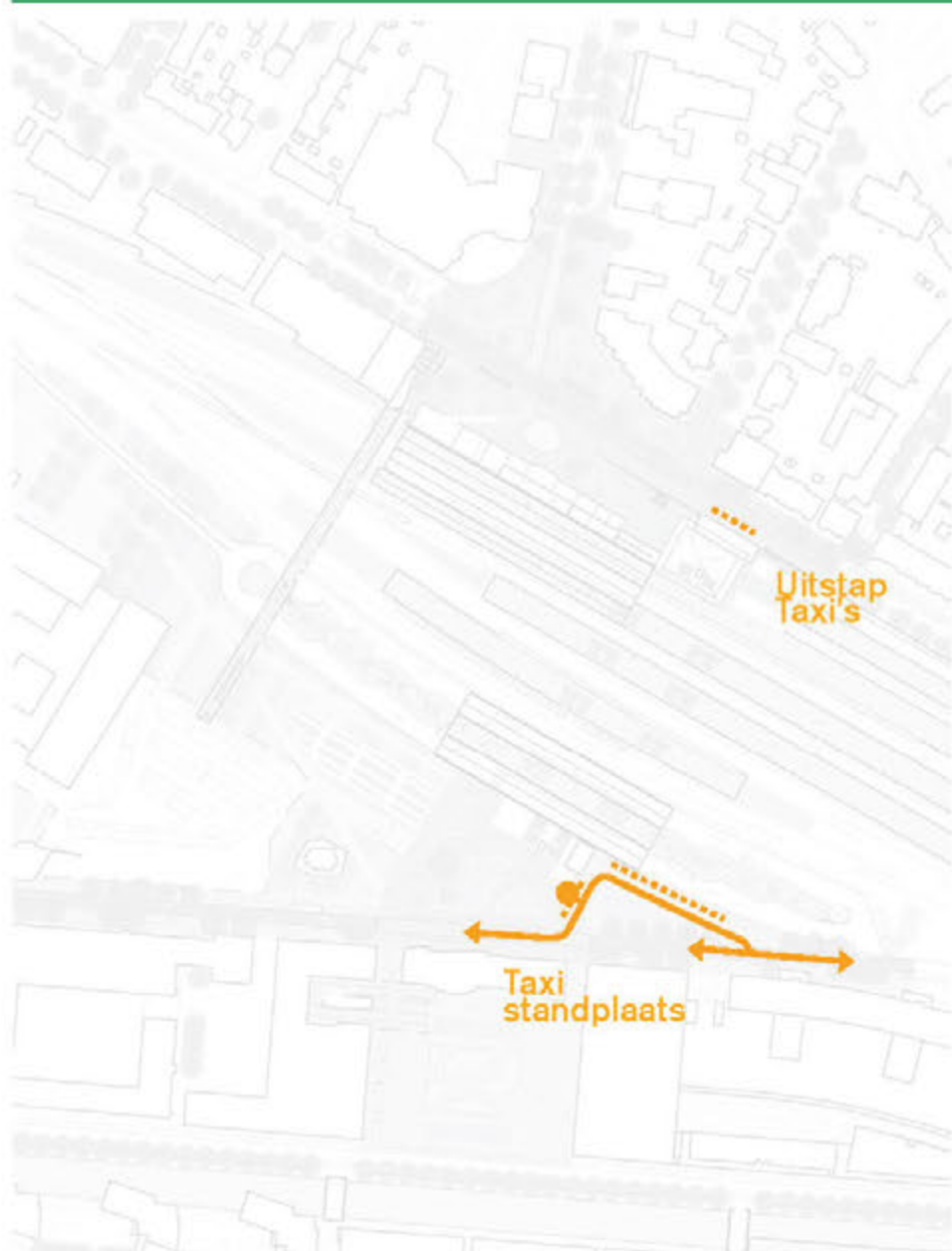
## Openbaar vervoer

De grootste infrastructurele veranderingen vinden plaats in het busvervoer. In 2021 zijn busbrug en busperron operationeel. Het busperron is direct aangesloten op de reizigerstunnel, op eenzelfde wijze als de treinperrons en op de nieuwe passerelle. Een royale overkapping markeert de centrale uitstaphalte nabij de reizigerstunnel. Voor de centrumzijde betekent dit een grote verandering in het verkeersbeeld. Op de Stationsweg komen veel minder bussen te rijden. Aan de centrumzijde blijft nog wel een uitstaphalte bestaan.

Op dit moment worden verschillende routes van het openbaar vervoer verkend door de provincie Overijssel en de gemeente Zwolle. Analyse van het aantal busbewegingen op bijvoorbeeld de Stationsweg laat zien dat het aantal busbewegingen beperkt wordt tot grofweg 1/3e van het huidige aantal van 1800 busbewegingen. Afhankelijk van de toekomstige busroutes zou dit aantal nog verder verminderd kunnen worden.

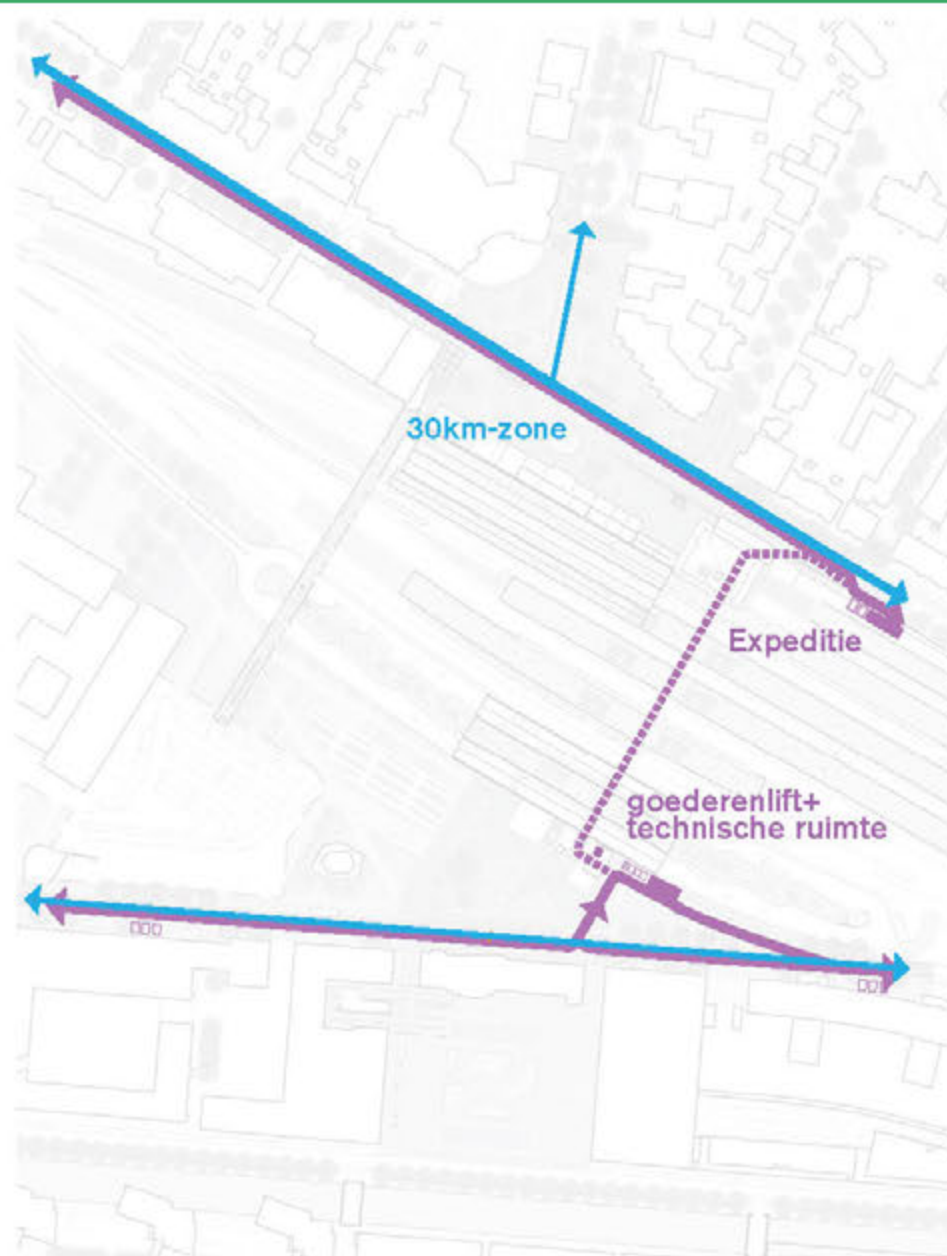


## Situatie 2021 (bouwopgaven)



### Taxi

De standplaatsen voor taxi's zijn verplaatst naar de zuidzijde. Daar is plaats voor 11 taxi's en 2 zonetaxi's. Ten oosten van de ingang van de spoortunnel worden nieuwe standplaatsen gerealiseerd. Aan de noordzijde kunnen taxi's bij de uitstaphalte voor de bus nog wel stoppen om passagiers te laten uitstappen. Op het Stationsplein wordt een aparte standplaats voor fietstaxi's ingericht.

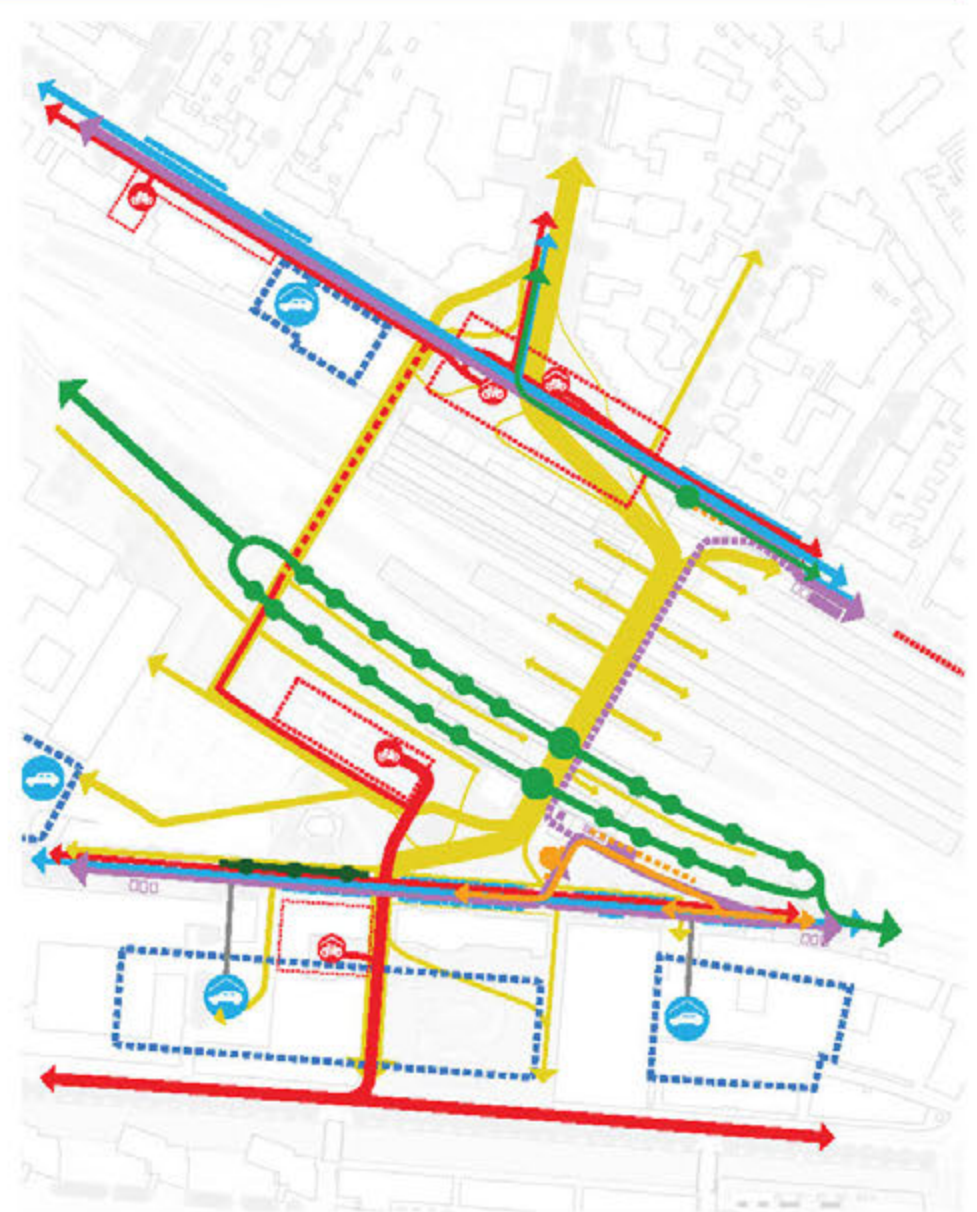
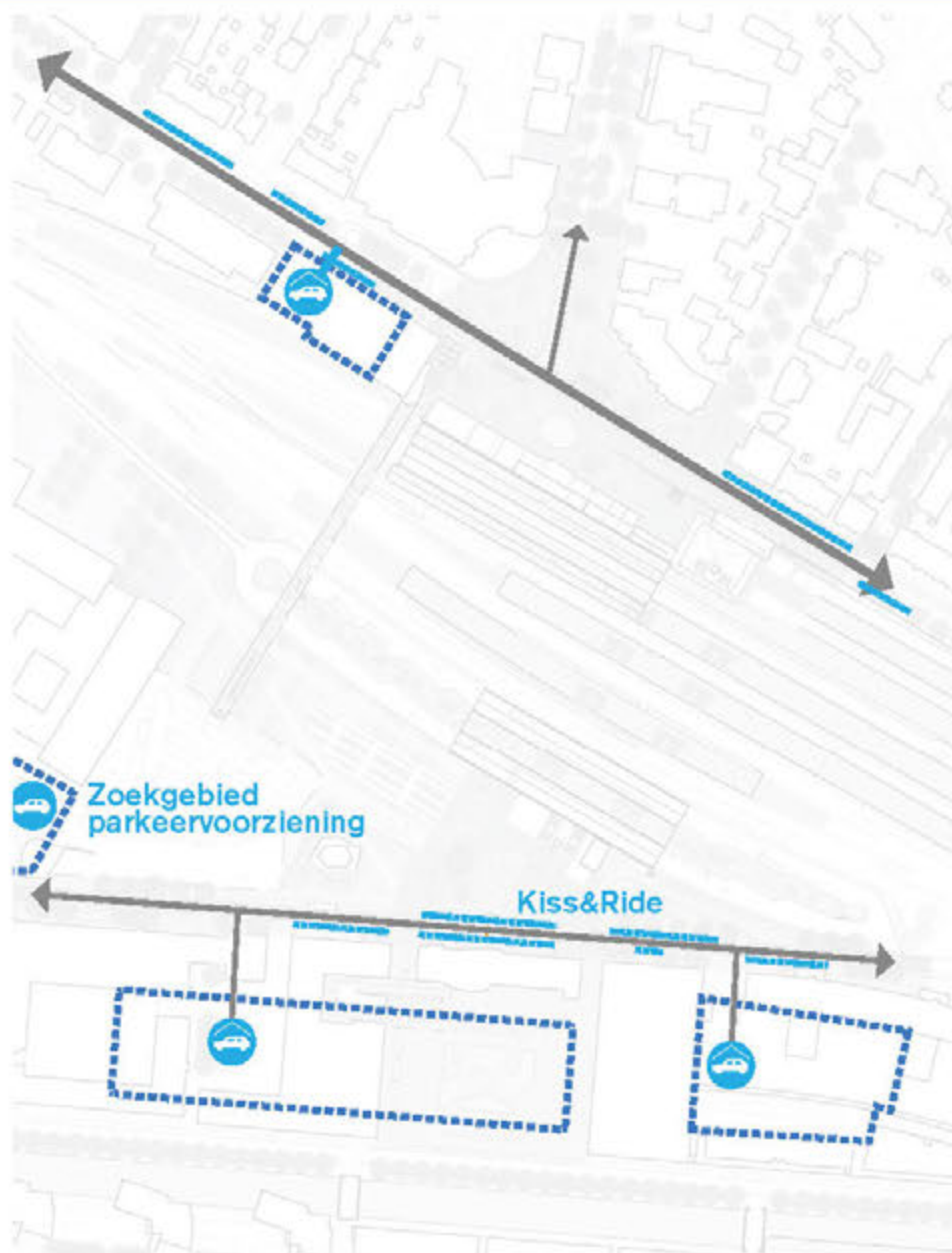


### Auto en expeditie

Aan de noordzijde zijn de eerste aanzetten gedaan om de Stationsweg minder aantrekkelijk te maken als doorgaande autoroute. De rijsnelheid op Stationsplein en Stationsweg is verlaagd naar 30 km per uur. Het Stationsplein wordt uitgevoerd als plateau en zodanig ingericht dat dit automatisch leidt tot gewenst gebruik. Zo worden zones voor parkeren, K&R, uitstaphalte en fietstaxi duidelijk herkenbaar. De Oosterlaan – Westerlaan hebben nog de functie van gebiedsontsluitingsweg, met een vergelijkbare hoeveelheid autoverkeer als in de huidige situatie. De verblijfskwaliteit wordt vergroot door toepassing van andere materialen en inpassing van meer groen met inachtneming van de verkeersfunctie.

Aan de zuidzijde van het station krijgt de Hanzelaan ter hoogte van het stationsplein een nieuw profiel als stationsstraat met aan beide zijden ruimte voor parkeren en meer groen. De inrichting voorziet in parkeren, K&R, taxi en touringcars. Het rustigere westelijke deel van de Hanzelaan richting Wäertsila is/





blijft erftoegangsweg. Op dit rustigere deel ligt het stationsplein en de meeste oversteekbewegingen voor fietsers en voetgangers. Het oostelijke deel van de Hanzelaan vanaf de aansluiting van het nieuwe busstation heeft de functie van gebiedsontsluitende weg.

### Autoparkeren

Door de verdere verstedelijking van Hanzeland / Spoorzone komt er steeds meer druk op de openbare parkeervoorzieningen in het gebied. De ontwikkeling in Hanzeland zorgt voor een stijging in de vraag naar parkeergelegenheid, zeker omdat deels bestaande plaatsen voor ontwikkeling worden benut. Compensatie en uitbreiding van parkeercapaciteit in de vorm van een extra gebouwde voorziening of een tijdelijke maaiveldoplossing aan de zuidzijde van het station is gewenst en speelt in op deze behoefte en is tevens aanjager van de gewenste gebiedsontwikkeling.



# Wenkend perspectief 2025

## 5.3 Wenkend perspectief 2025

**In 2025 is de ontwikkeling van het stationsgebied qua infrastructurele maatregelen afgerond. Na realisatie van de stationskappen aan beide zijden van het station gaat het stationscarré volwaardig functioneren. Onder de kappen krijgen de stationspleinen (ontvangstdomeinen) aan beide zijden een definitieve inrichting waarbij een aantal retailpunten een betere plaats heeft gekregen.**

Het monumentale stationsgebouw en de overige gebouwen op het Stationsplein zijn gericht op de openbare ruimte. Aan de noordzijde ontstaat een mooi bordes met zicht op de stad en heldere routes. Alle perrons op het station zijn voorzien van kappen. Aan de zuidzijde is het stationsplein opnieuw ingericht en zijn een gebouwde fietsparkeervoorziening en autoparkeervoorziening gerealiseerd. Het tijdelijk evenemententerrein is voelbaar, het park wordt vergroot en verder geactiveerd, er ontstaan heldere routes van station naar omgeving.

De aanpassingen aan het station hebben geleid tot nieuwe energie en hebben bijgedragen aan een ontwikkeling van het gebied Hanzeland tot een levendig en gemengd stedelijk gebied.

14. Stationskap noord
15. Ontvangstdomein noord
16. Stationsgebouw NS
17. Definitieve aanlanding passerelle
18. Combigebouw
19. Stationskap zuid
20. Ontvangstdomein zuid
21. Buskap definitief
22. Gebouwde fietsvoorziening (optie)
23. Gebiedsontwikkeling
24. Programma in driehoek ten oosten van stationsplein zuid
25. Nadere invulling bedrijventerrein Hanzelaan
26. Perronkappen 12/13 en 15/16
27. Transformatie Lübeckplein
28. Autoparkeervoorziening







# Wenkend perspectief 2025



Verbeelding van wenkend perspectief 2025







# Wenkend perspectief 2025



## Ruimtelijke kwaliteit 2025

De samenhang en identiteit van de gehele OV-knoop is overtuigend neergezet. Het stationscarré met haar twee karakteristieke, 19<sup>e</sup>-eeuwse allure aan de noordzijde en multimodaal knooppunt aan de zuidzijde, zetten Zwolle op de kaart. Infrastructuur en inrichting openbare ruimte zijn op orde. Een prachtige stationsomgeving nodigt uit tot nieuwe ontwikkelingen in het gebied. Door nieuwe gebouwen ontstaan stevige pleinwanden met publieke functies in de plinten. De wisselwerking tussen binnen en buiten wordt versterkt, in relatie tot nieuwe terrassen op de zonzijde. Aan de zuidzijde krijgen nieuwe gebouwen een definitieve invulling in een groene setting. Al deze ontwikkelingen dragen bij aan extra gebouwde (ondergrondse) voorzieningen voor auto- en fietsparkeren.

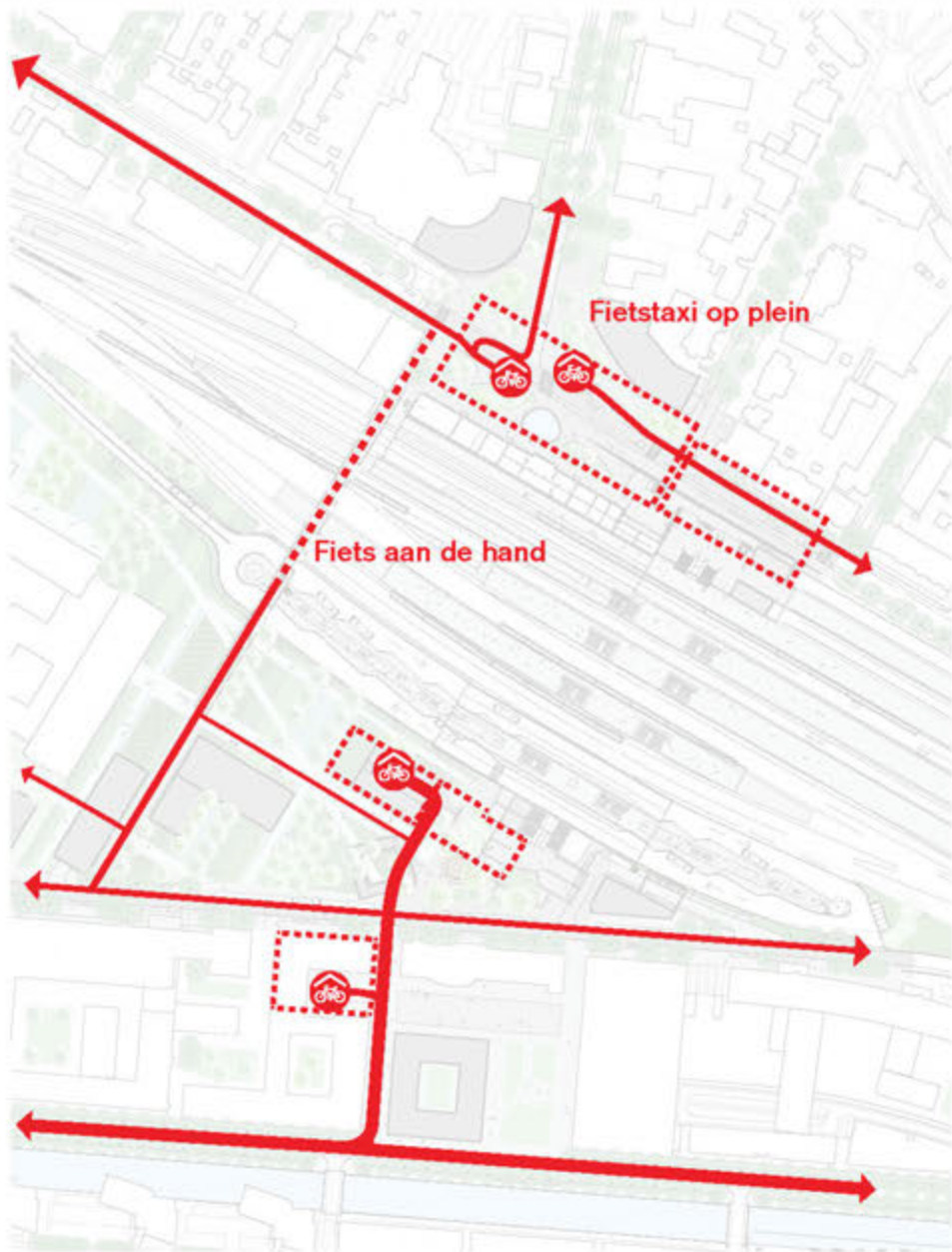
Een wisselwerking tussen investeringen in de openbare ruimte en particuliere ontwikkelingen in de flanken is hoogstwaarschijnlijk noodzakelijk om het volledige stadscarré te kunnen realiseren.



## Voetgangers

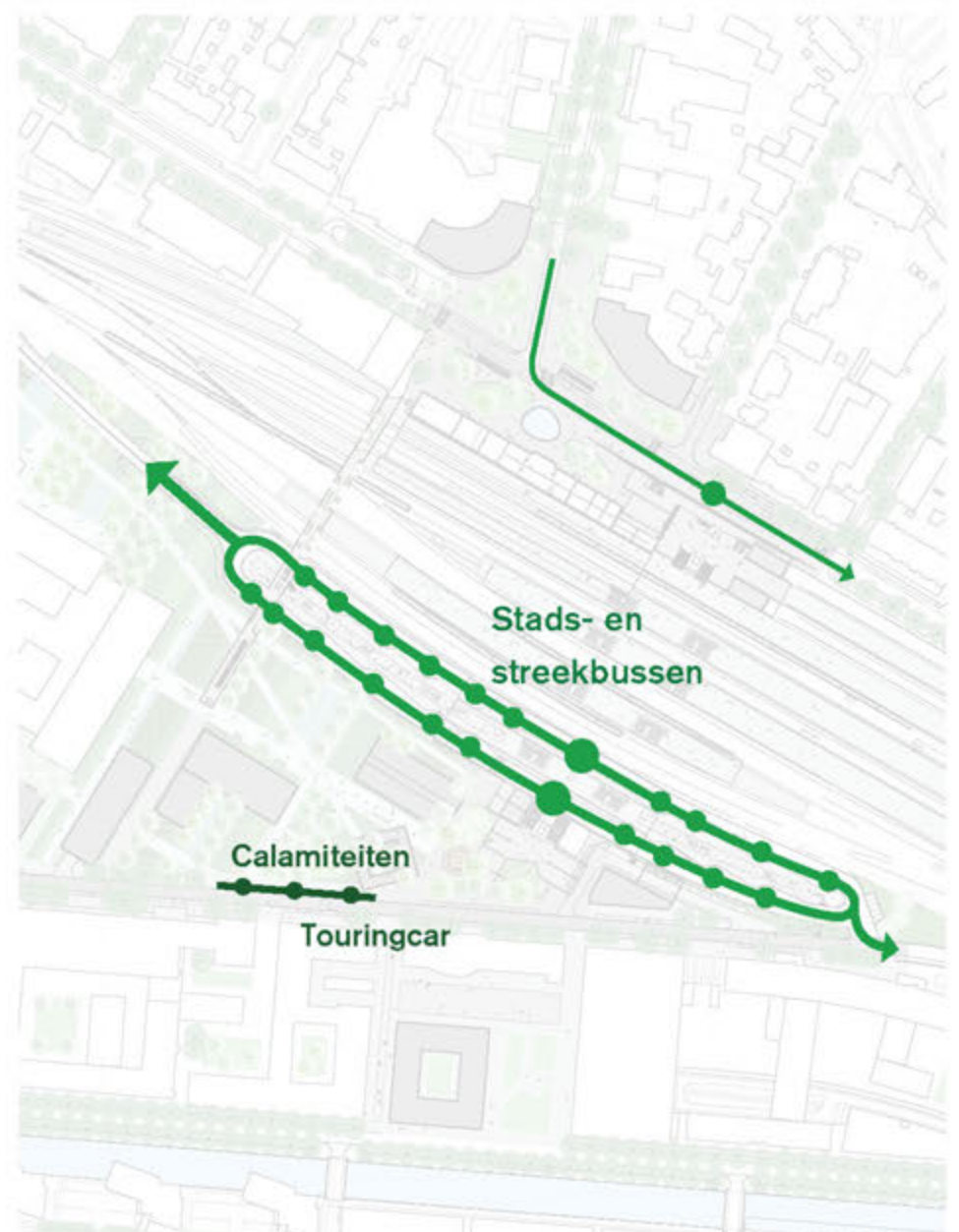
De verdergaande gebiedsontwikkeling versterkt de ambitie in 2025 meerdere verbindingen te maken met zowel de binnenstad als Hogeschool Windesheim. De passerelle heeft definitieve aanlandingen gekregen die perfect aansluiten bij de looproutes in het gebied.





## Fiets

Met NS en ProRail is geprognostiseerd dat de behoefte fietsparkeren in 2030 met circa 5000 plekken is gegroeid tot circa 12.000 plaatsen. Deze prognose is ook voor 2025 gehanteerd. Er is een behoefte aan 8400 fietsen aan de noordzijde en 3600 plaatsen aan de zuidzijde. Binnen de scope van het project is dat een forse opgave. Wanneer op termijn het terrein van het Combigebouw in ontwikkeling komt vervalt de huidige fietsenkelder. De optie voor uitbreiding van de nieuwe fietskelder naar circa 6400 plaatsen zal benut moeten worden om aan de capaciteitsvraag te blijven voldoen. Aan de zuidzijde wordt tevens ingezet op het vervangen van het maaiveldparkeren door een structurele gebouwde voorziening. Hiermee wordt maximaal ingezet op de ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied. Onderzoek wordt gedaan naar innovatieve oplossingen om stallingsruimte te beperken, niet alleen door andere stallingsoplossingen, maar vooral ook door nieuwe vormen van dubbelgebruik, leenfietsen en samenwerking met scholen en bedrijven. Naast ruimte voor stallingen is het verder doorontwikkelen van 'Zwolle fietsstad' gewenst om



het fietsnetwerk in de Spoorzone nog steviger te verankeren. Opgaven zijn:

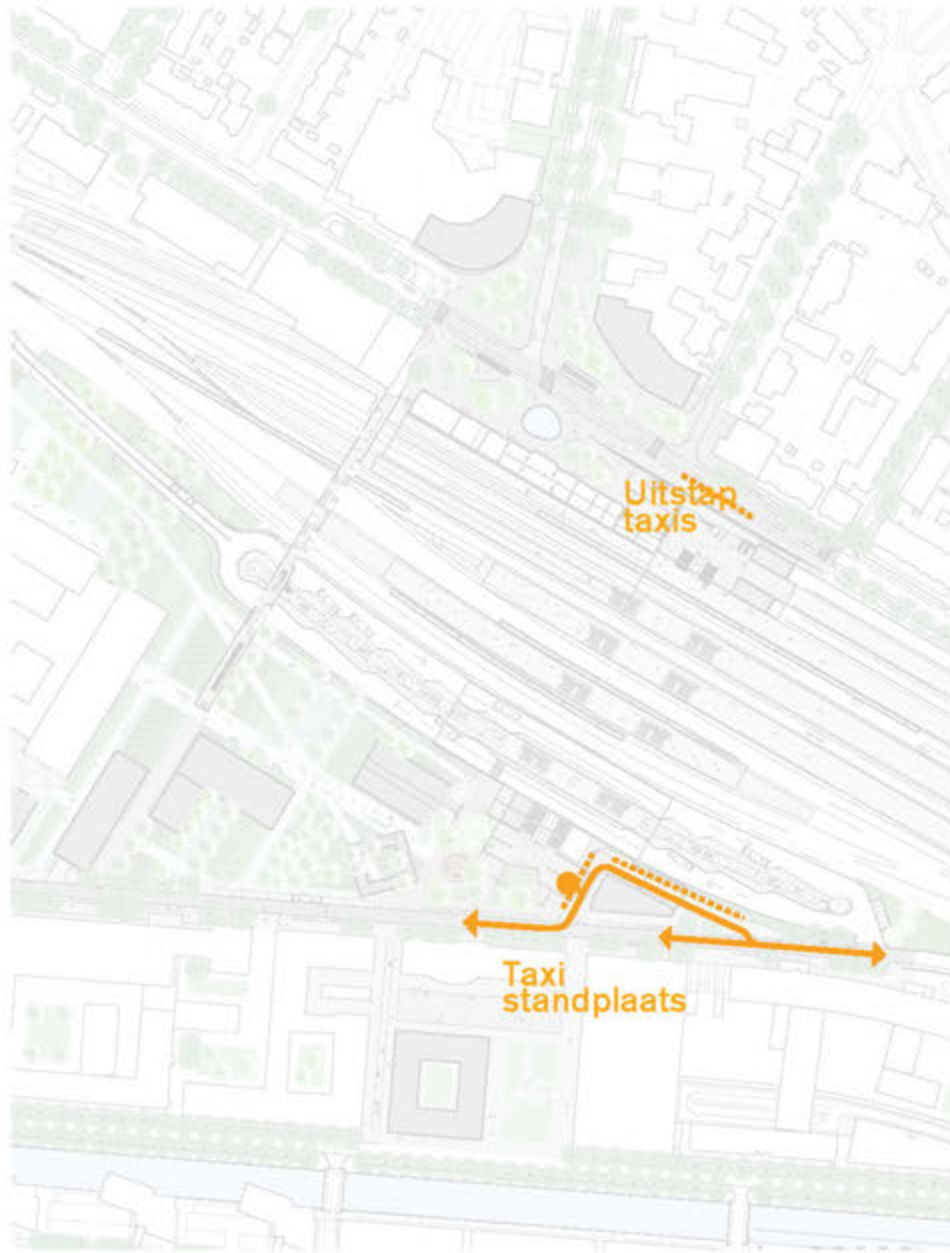
- het doortrekken van de fietsverbinding vanaf Stadshagen over het spoor naar het station richting Zwolle-zuid;
- doortrekken van de huidige fietssnelweg Hattem-Zwolle richting station;
- het verbreden van de fietsroute Van Karnebeektunnel – Zwolle-zuid.

## Openbaar vervoer

Het busstation en busbrug functioneren goed. Door maatschappelijke en technologische ontwikkelingen doen mogelijk andere soorten van openbaar vervoer hun intrede, die vervolgens ook van het busstation gebruik gaan maken. Bij de realisatie van het busstation zijn maatregelen getroffen om het opladen van elektrische bussen op een eenvoudige wijze mogelijk te maken. Zwolle blijft het knooppunt in de regio waar regionale (streek-) lijnen samen komen en waar vandaan belangrijke bestemmingen bediend blijven. Samen met de provincie streeft de gemeente naar een robuust toekomstbestendig netwerk van openbaar vervoerverbindingen.

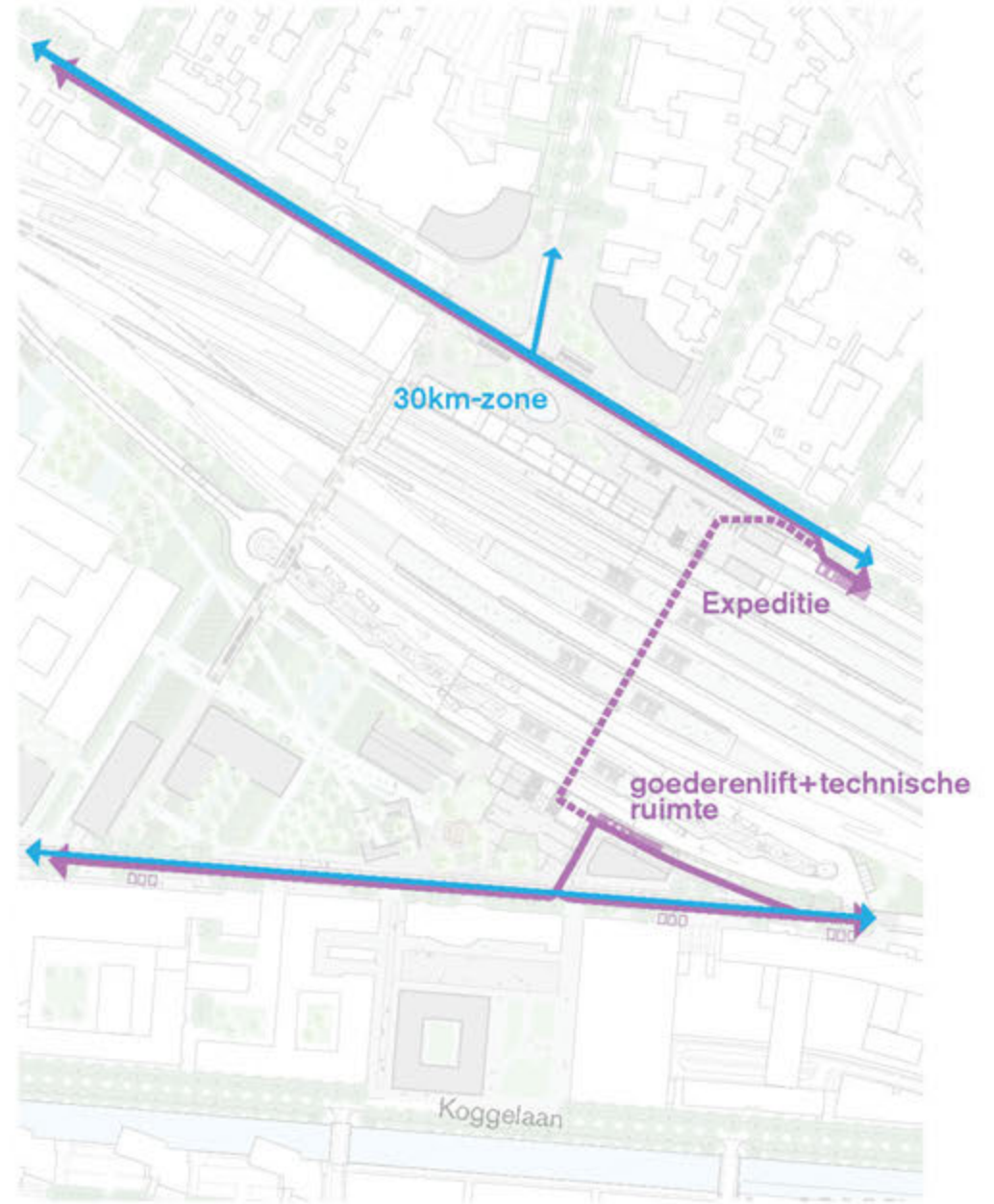


# Wenkend perspectief 2025



## Taxi

Als gevolg van nieuwe ontwikkelingen zijn mogelijk nieuwe vormen van openbaar vervoer, deelauto's, taxi's en zelfrijdende voertuigen beschikbaar.

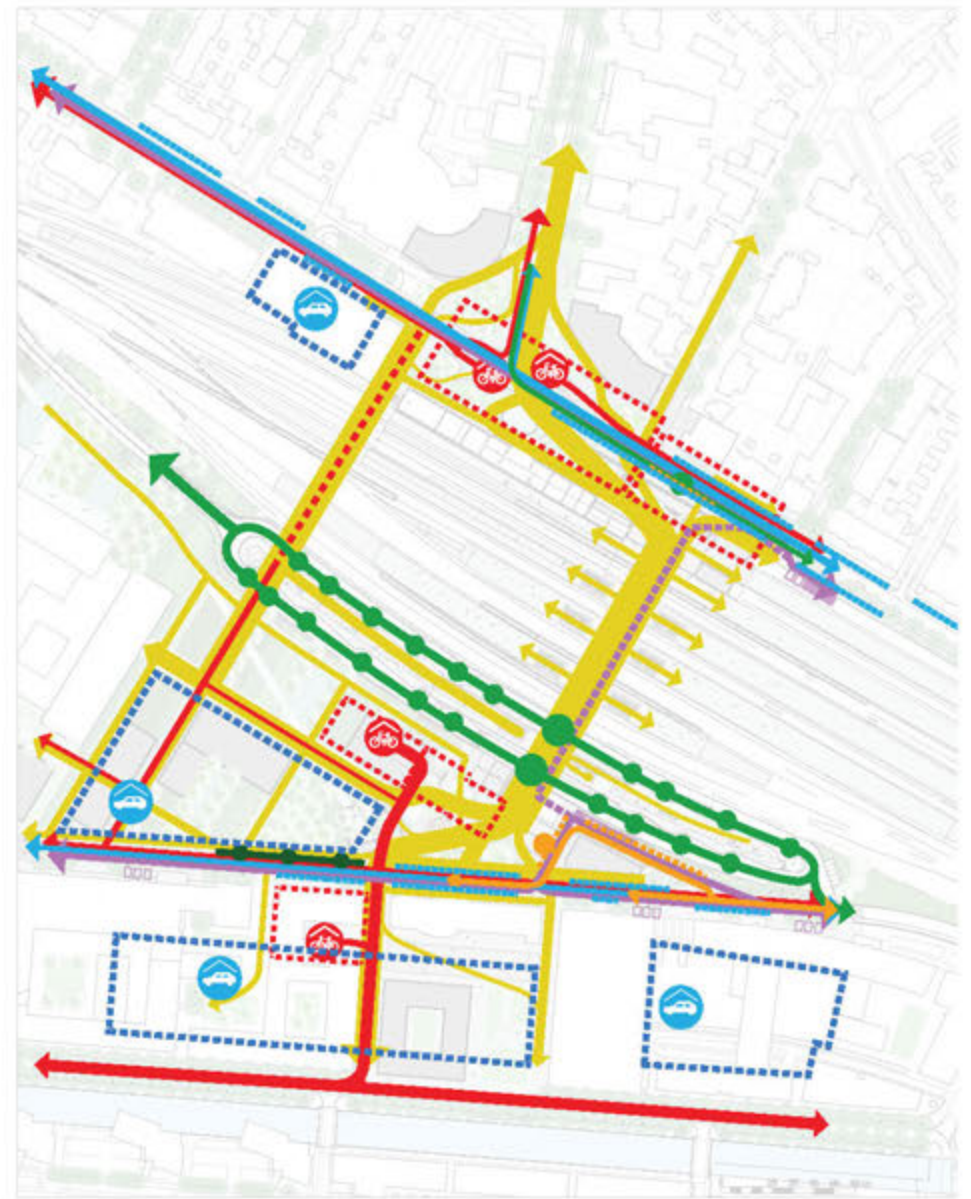
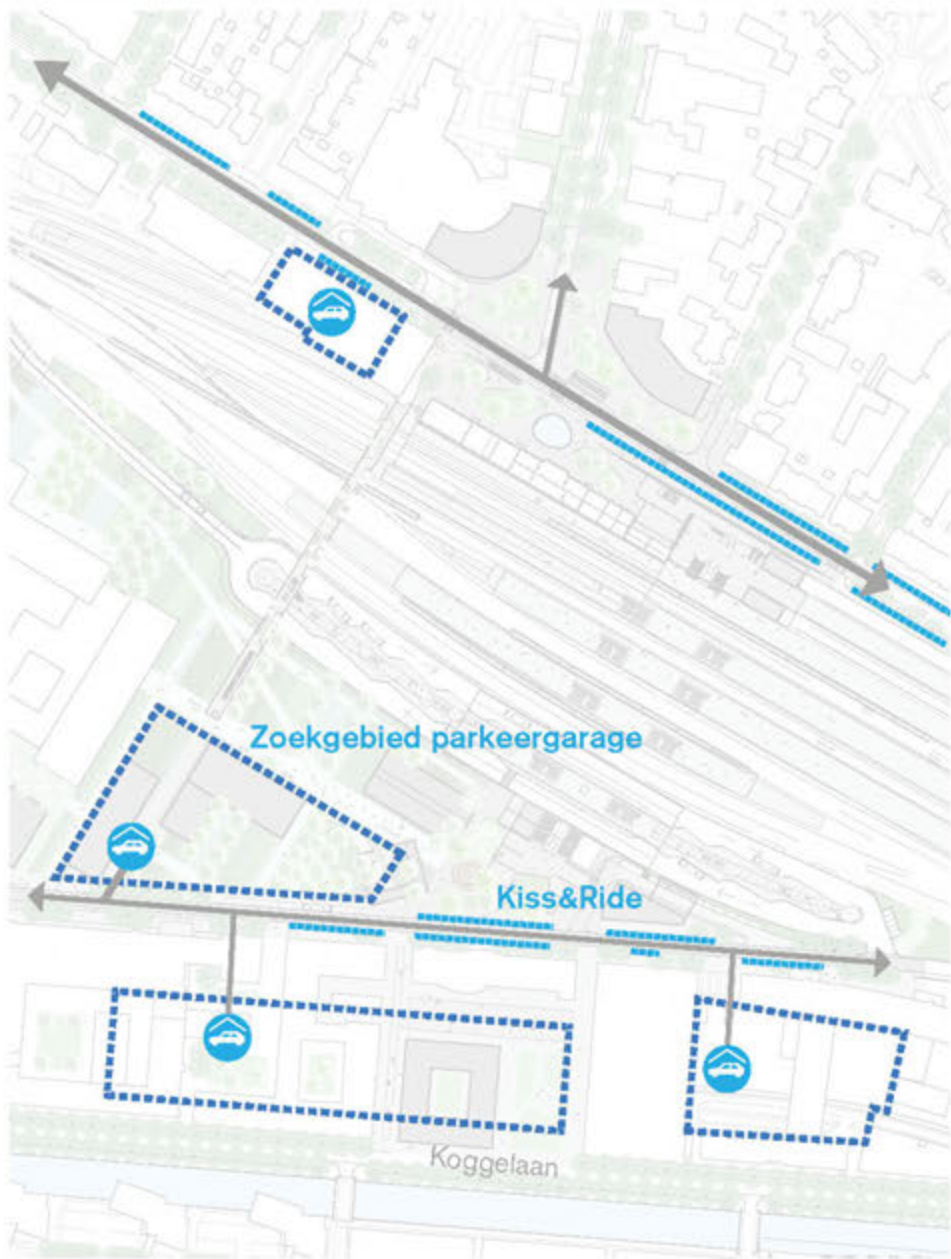


## Auto en expeditie

De ambitie voor 2025 is om de centrumzijde van het station meer verblijfskwaliteit te geven en nog verder autoluw te maken.

Hiervoor zal onderzoek nodig zijn naar de wens en de effecten van een of meerdere extra verbindingen voor het autoverkeer onder het spoor door. Aan de zuidzijde is de wens de wegen herin te richten waarbij wordt aangesloten bij het feitelijk gebruik. De gewenste functiemenging en stedelijkheid is gebaat bij levendige stadsstraten met brede stoepen en groenvakken in afwisseling met langsparkeren.





## Autoparkeren

In de bouwopgaven 2021 is al voorzien in de realisatie van een gebouwde voorziening voor autoparkeren en een mobiliteitsstudie. De verwachting is dat de jaren daarna veel zal veranderen op het gebied van auto-gebruik. Te denken valt aan meer elektrische auto's, meer deelauto-gebruik, minder autobezit en zelfrijdende auto's. Nu al worden de eerste initiatieven genomen om anders om te gaan met parkeren, bijvoorbeeld door beter ontsluiten van beschikbare plekken en dubbelgebruik.



# 6. DEELPROJECTEN

Binnen dit Ontwikkelperspectief is een aantal plannen al verder uitgewerkt. Dit hoofdstuk toont van de verschillende onderdelen de laatste ontwerpen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de plannen waarvan aannemelijk is dat ze in de eerste fase (2021) worden gerealiseerd en de plannen waarvoor nog dekking wordt gezocht en die later (2025) worden gerealiseerd (zie de volgende kaartjes).

Situatie 2021 (bouwopgaven)

1. Kelderstalling onder Stationsplein Noord
2. Stationsplein Noord
3. Oosterlaan
4. Perronverbreding sporen 15/16
5. Stationsweg
6. Westerlaan
7. Passerelle - spoorkruisend deel definitief met tijdelijke aanlanding noord en zuid
8. Busstation
9. Hanzelaan oost met keerlus, taxi's en expeditie
10. Stationsplein Zuid
11. Hanzelaan
12. Tijdelijk evenemententerrein
13. Tijdelijk fietsparkeren





## Wenkend perspectief 2025

- 14. Stationskap noord
- 15. Ontvangstdomein noord
- 16. Stationsgebouw NS
- 17. Definitieve aanlanding passerelle
- 18. Combigebouw
- 19. Stationskap zuid
- 20. Ontvangstdomein zuid
- 21. Buskap definitief
- 22. Gebouwde fietsvoorziening (optie)
- 23. Gebiedsontwikkeling
- 24. Programma in driehoek ten oosten van stationsplein zuid
- 25. Nadere invulling bedrijventerrein Hanzelaan
- 26. Perronkappen 12/13 en 15/16
- 27. Transformatie Lübeckplein
- 28. Autoparkeervoorziening











Fase 1:  
uitvoering gereed 2021





# Fase 1: uitvoering gereed 2021

## Stationsplein noord (voorlopig ontwerp+, 2021)

Het nieuwe Stationsplein aan de noordzijde krijgt een groene uitstraling passend bij het 19e-eeuwse karakter van dit deel van de stad. Groepen met bomen sluiten aan op de laanbeplanting van de Oosterlaan, Westerlaan en de Stationsweg. Grote groenvlakken op het plein zorgen voor een prettige verblijfs sfeer. De gazons liggen bol en vaste planten in een losse structuur zorgen voor variatie in de seizoenen. De pleinverharding loopt van gevel tot gevel, alleen de doorgaande verbinding van de Ooster- en Westerlaan vormt een doorsnijding.

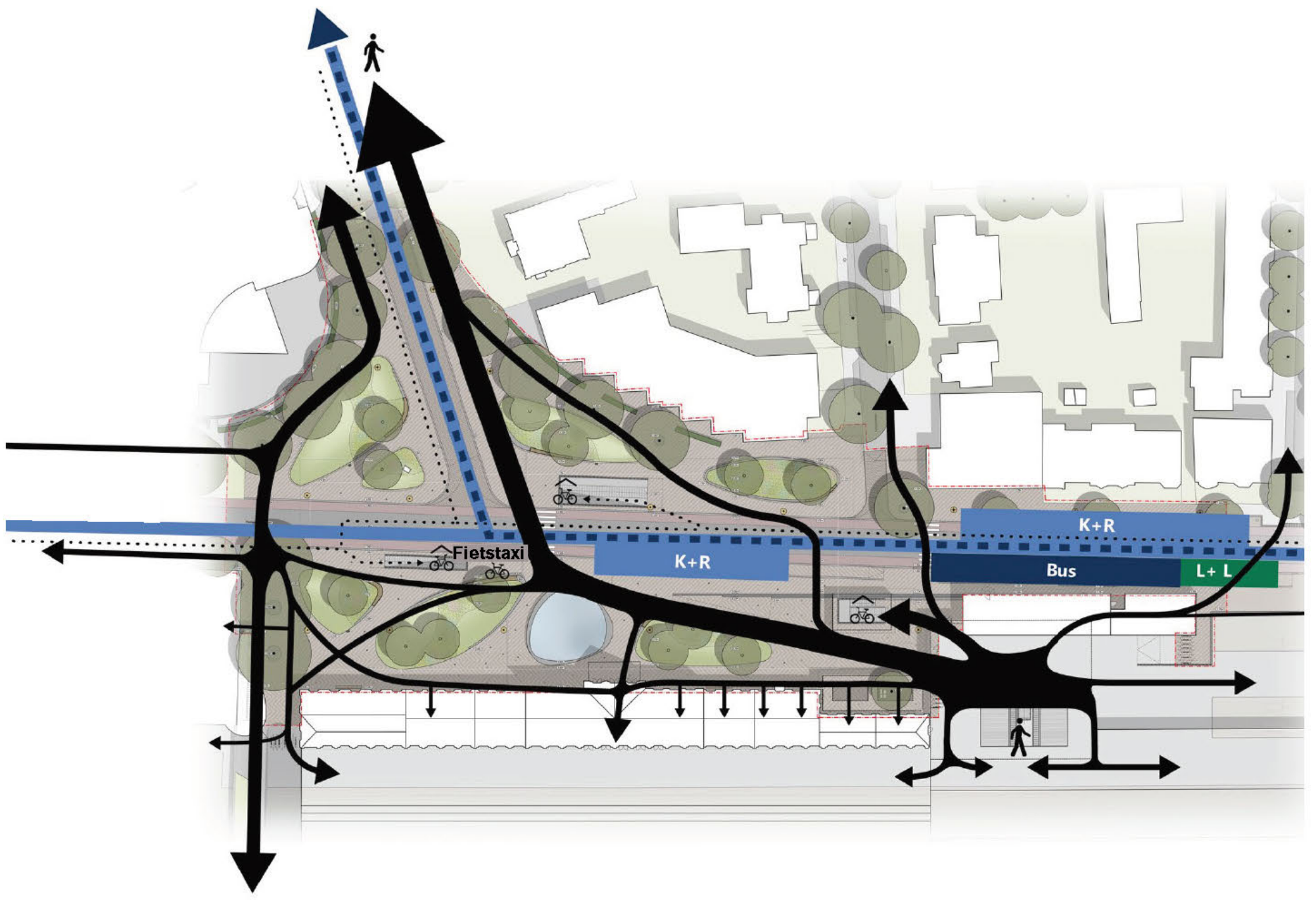
Door het bestaande hoogteverschil op het plein ontstaat er een bordes met trappen ter hoogte van de stationsoverkapping en een talud op het plein waarin de groenvlakken en zitelementen worden geïntegreerd. Het groen leidt de reiziger via een logische route richting de Stationsweg en daarmee van en naar de historische binnenstad. Centraal op het plein ligt een podium met een spiegelvloer van water. Het podium kan dienst doen voor wisselende tentoonstellingen van sculpturen en als het waterwerk niet aanstaat als evenementenplek voor de stad. Het podium ligt in de zichtlijn vanaf de Stationsweg. Het standbeeld van Thorbecke krijgt een plek aan de noordzijde van het plein en is ook goed zichtbaar vanaf de Stationsweg. Door het toepassen van typische Zwolse materialen zoals gebakken klinkers aansluitend bij de gebakken klinkers in de historische binnenstad, ontstaat er rust en eenheid in het straatbeeld. De rijbaan wordt in klinkerbestrating uitgevoerd. De rijbaan wordt als plateau uitgevoerd, de opritten van het plateau liggen nabij de Terborchstraat en het Combigebouw.

Onder het gehele plein wordt een fietsenstalling voor 4800 fietsen aangelegd. De stalling is direct vanaf de rijbaan toegankelijk. Aan weerszijden van de Oosterlaan komen zones voor Kiss & Ride en ter hoogte van de stationsoverkapping wordt een uitstaphalte voor de bus gesitueerd, die ook gebruikt kan worden voor het uitstappen van taxipassagiers. Op het plein is ruimte voor meerdere fietstaxi's. De autotaxiplaatsen verhuizen naar de zuidzijde van het station.

In de eerste fase van de aanleg wordt de fietsenstalling en het Stationsplein aangelegd. De nieuwe stationsoverkapping is in een later stadium voorzien (2025), mits hiervoor de benodigde middelen beschikbaar komen. De toegangen tot de fietsenstalling worden niet overkapt.

In en onder het plein wordt een groot aantal maatregelen getroffen om te voldoen aan de ambities voor klimaatadaptatie en energietransitie. De groene inrichting draagt bij aan het voorkomen van hittestress. Onder het plein komt een fietsenkelder. Onder de groenvakken en rond de kelder worden maatregelen getroffen om regenwater op te vangen. Deze maatregelen zijn voldoende om zeer grote buien te verwerken. De fietsenkelder zelf kan als noodmaatregel worden gebruikt voor tijdelijke berging bij extreme regenbuien, die naar verwachting eens per 100 jaar voorkomen.





*Looplijnen nieuw Stationsplein Noord*
















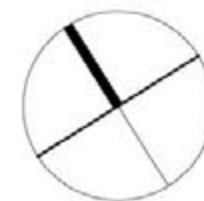
- Bestaande boom
- Nieuwe boom
- Haag  
Fagus sylvatica
- Parkstrook  
Gazon
- Parkstrook  
Vaste planten  
Soortkeuze, zie VO +
- Bebouwing
- Hoogtepeilen in meters t.o.v. N.A.P.

-  Projectgrens
-  Ingang fietsenstalling  
Spijlenkwerk, staal, antraciet  
Door derden
-  Uitbreiding fietsenkelder
-  Trappen naar OV-tunnel
-  Opsteplek brandweer
-  Taludlijnen
-  Bestaand kunstwerk  
'Swil'

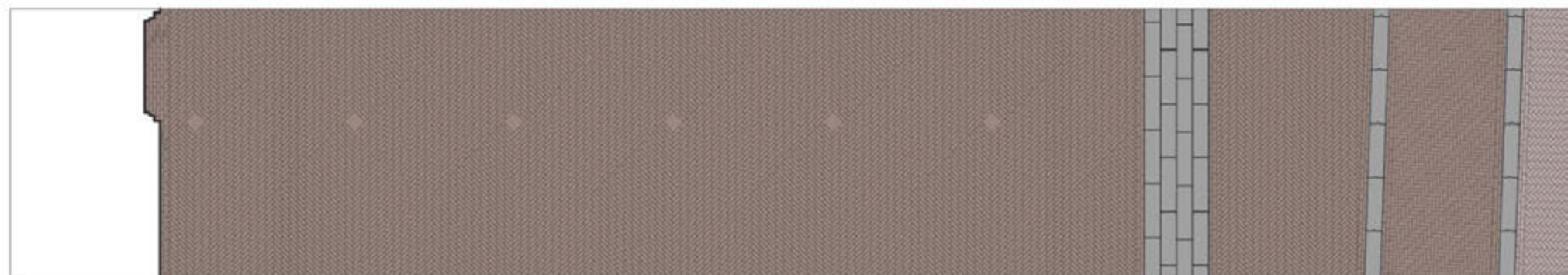
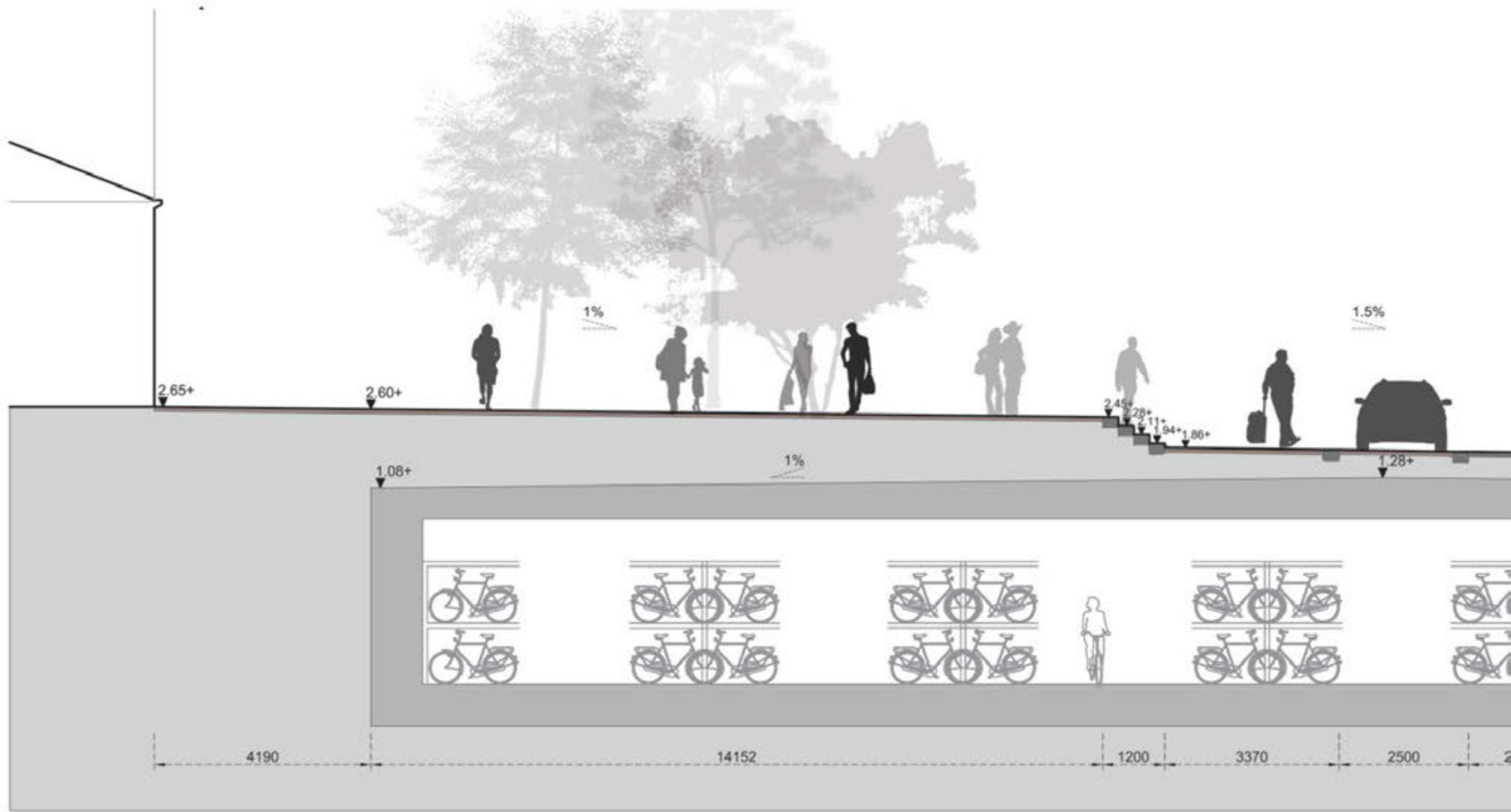
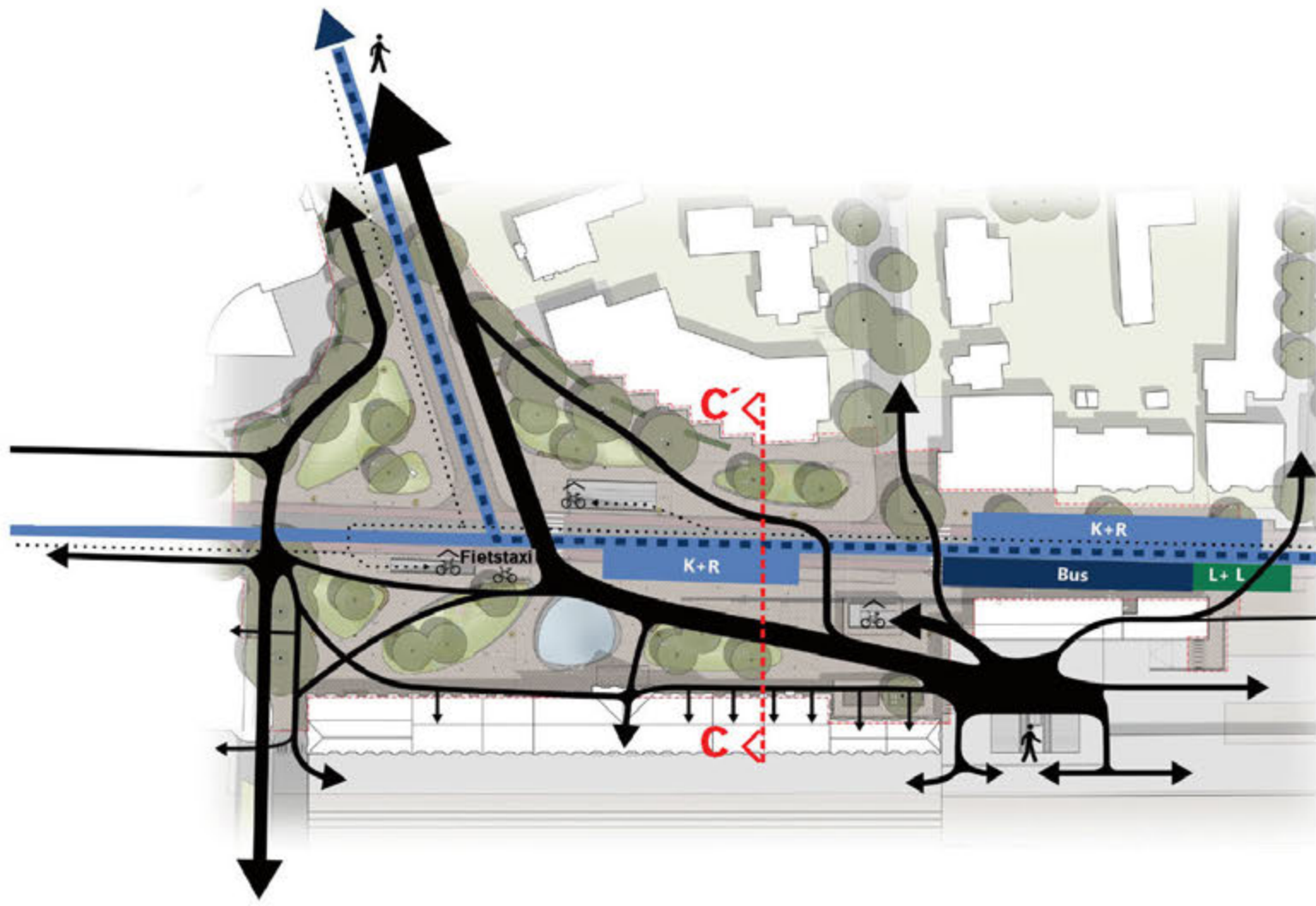
0 2 4 6 8 10 20 Meter

Alle maten in het werk te controleren

Project  
**Spoorzone Zwolle**  
Onderdeel  
**Stationsplein Noord (Fase 1 - 2021)**

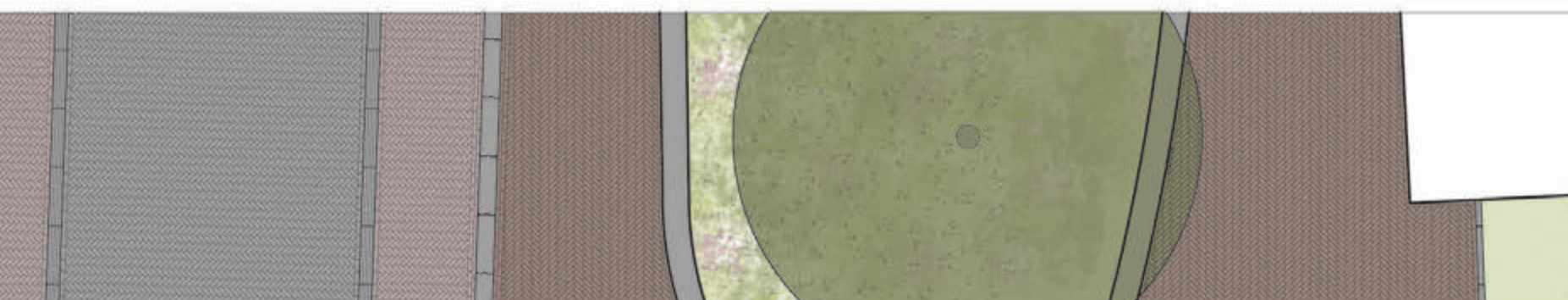
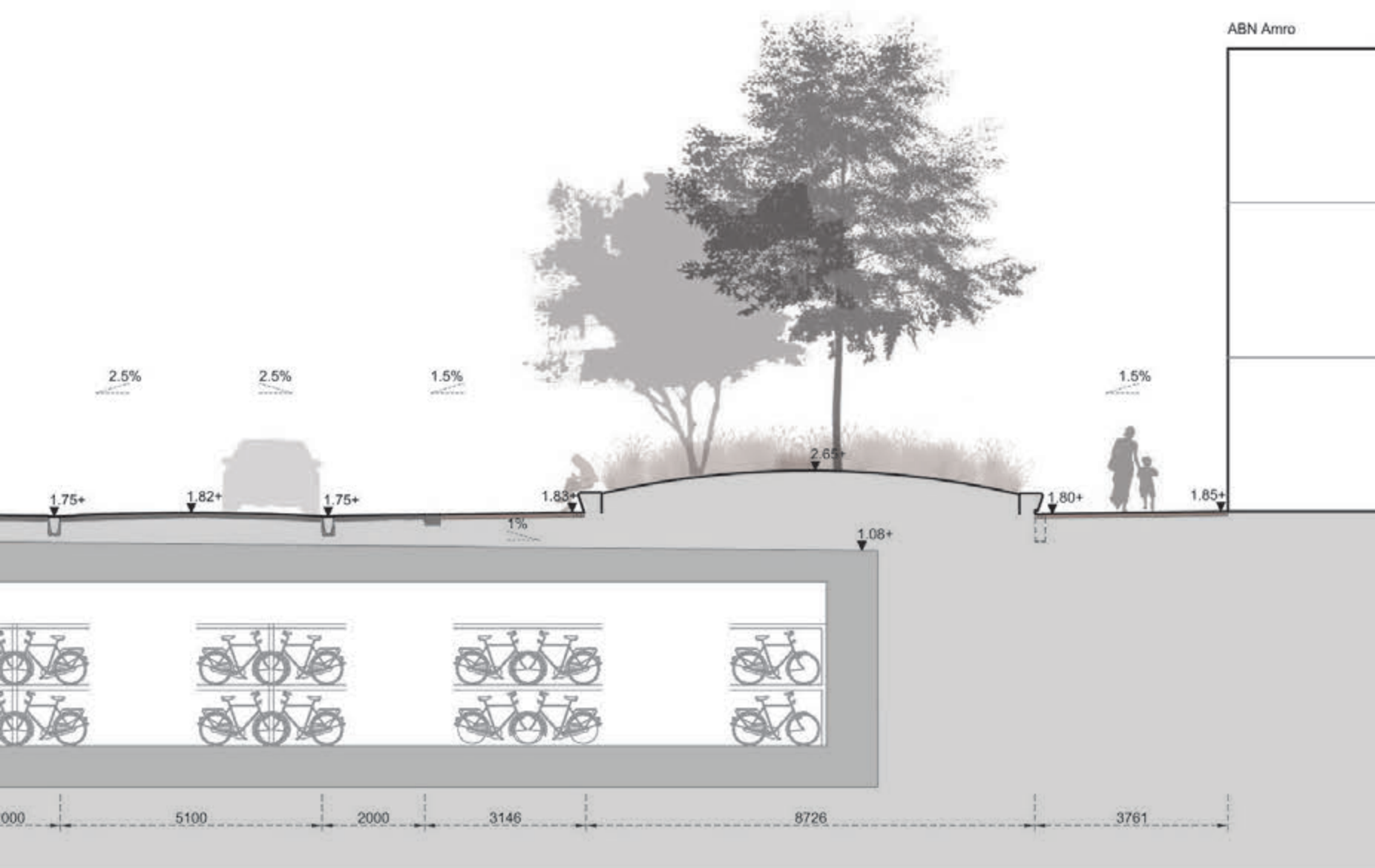






**Doorsnede C-C**







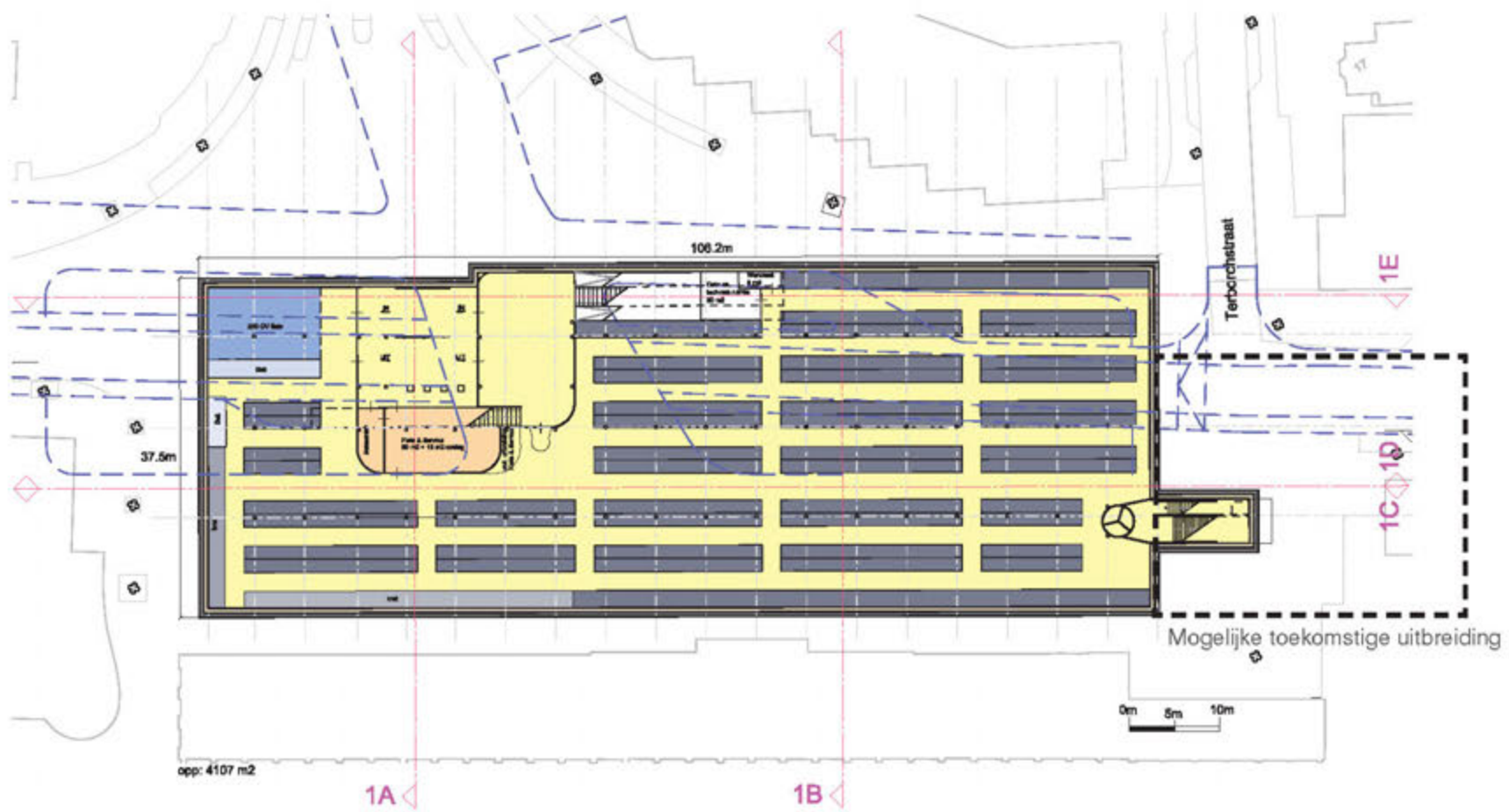
## Fietsenkelder (schetsontwerp, 2021)

De nieuwe kelderstalling is ontworpen en geraamd op VO-niveau en wordt verder uitgewerkt tot DO. In de verdere uitwerking is de samenhang tussen pleinontwerp en fietsenstalling van groot belang. De wanden van de entrees passen bij de materialisering van het plein. In beeldkwaliteit past de fietsenkelder bij de overige onderdelen van het stationscarré zoals de passerelle en nieuwe (nog te ontwerpen) stationskappen. Daarnaast is volledige transparantie op het plein een voorwaarde; het zicht vanuit de Stationsweg (en vice versa) op de stationsentree is zoveel mogelijk vrij van obstakels. Dit betekent dat de toegangen van de kelder niet worden overkapt.

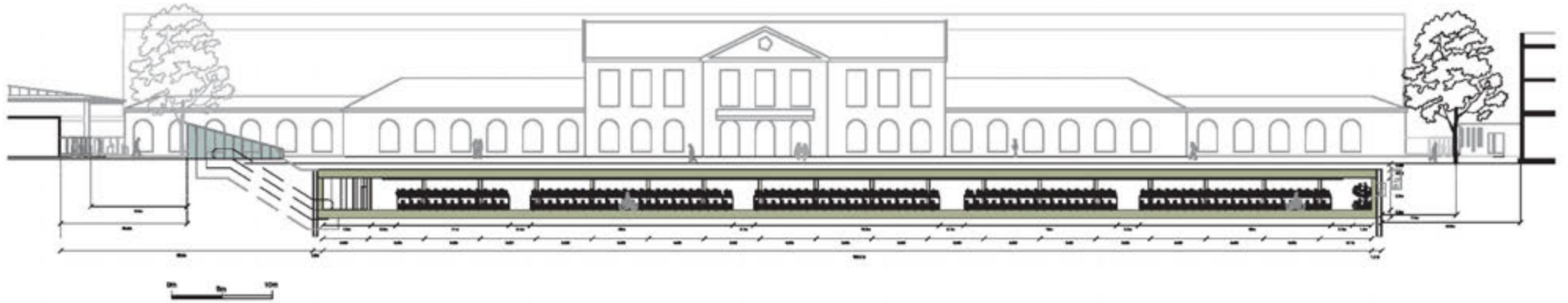
Karakteristieken:

- Omvang 4800 plaatsen, inclusief OV-Fiets. Met optie voor uitbreiding naar 6400 fietsen.
- Serviceruimte voor ontvangst, eerste 24 uur gratis-regime.
- De twee toegangspartijen voor fietsers zijn in de O-W-richting gelegd langs de toekomstige nieuwe rijbaan vóór het stationsgebouw en gedimensioneerd op de verdeling van reizigersstromen (60% vanuit Oost, 30% vanuit West en 10% vanaf centrum).
- De gemeente wenst een goed kwaliteitsniveau en ambieert in de hoofdtoegang vanuit oost twee rolpaden (tapis roulants) en een vaste trap. Aan de westzijde is een vaste trap voorzien. De voetgangerstoegang op het plein richting tunnelmond vraagt om een goed kwaliteitsniveau voor de reizigers. De reiziger moet van de ondergrondse fietsenstalling naar maaiveld en vervolgens weer naar de ondergrondse tunnel. Rechtstreekse verbinding met de spoortunnel is nu niet mogelijk. Om dit ongemak te compenseren is het wenselijk om naast een vaste trap een roltrap te realiseren. Omdat de toegangen van de fietsenkelder niet worden overkapt, worden de roltrap en tapis roulants weerbestendig uitgevoerd.
- In en rond de fietsenkelder wordt een groot aantal maatregelen getroffen om de omgeving waterrobuust te maken. Deze zijn beschreven in de voorgaande paragraaf over het Stationsplein.

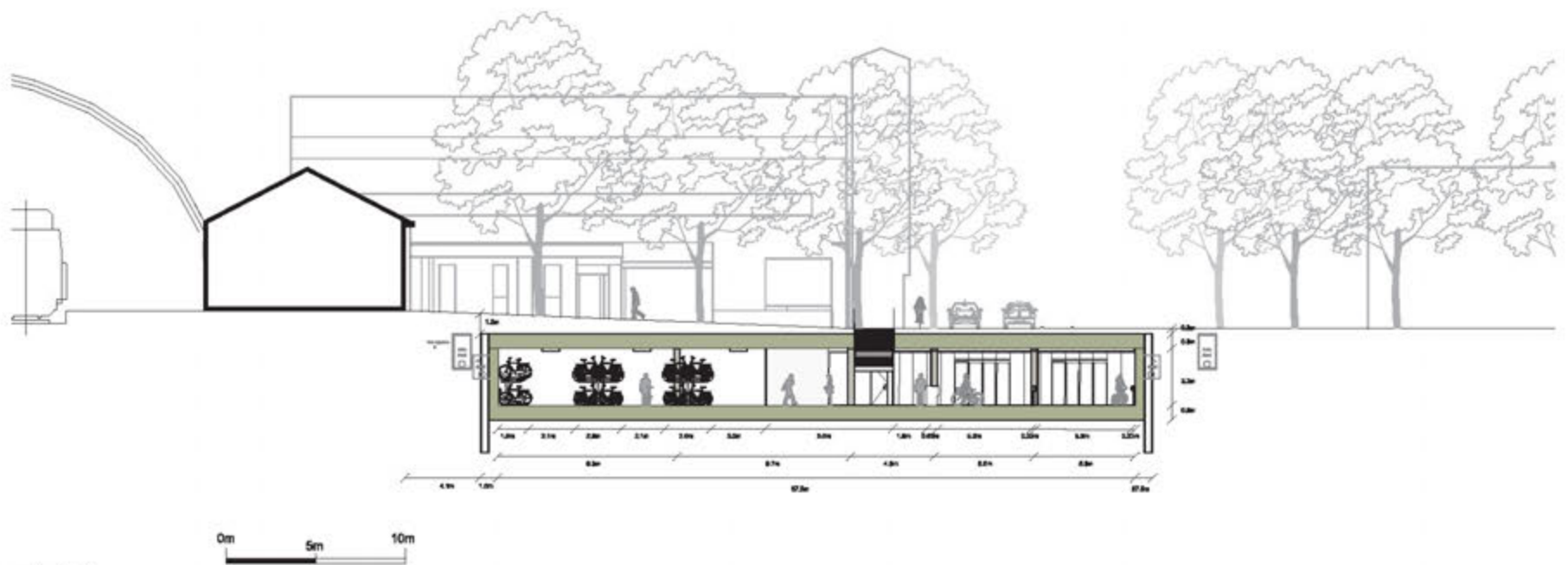




Plattegrond fietsenkelder, tekening en ontwerp Movares



Doorsnede 1C



Doorsnede 1A



## Herinrichting stationsstraten (schetsontwerp, 2021)

Oosterlaan, Westerlaan en Stationsweg krijgen weer de allure van een 19e-eeuwse laan. De doorgaande verbindingen van deze wegen worden gehandhaafd. Wel is het voornemen om het gebruik door niet-bestemmingsverkeer te ontmoedigen. De huidige functionaliteit van de wegen vraagt om fietsstroken in de Oosterlaan en Westerlaan, op de Stationsweg rijden fietsers op de rijbaan. Daar waar mogelijk worden maatregelen getroffen voor het opvangen van regenwater en het beperken van hitte.





## Herinrichting Stationsweg

Doordat het busverkeer op de Stationsweg afneemt, zal de straat een veel rustiger straatbeeld krijgen. De weg wordt met één meter versmald (tot 6,5 meter) zodat er meer ruimte ontstaat voor de voetgangers en er een prettigere wandelroute van het station naar de historische binnenstad ontstaat. Aan de zijde van het Stationsplein wordt de weg uitgevoerd in klinkerverharding en op pleinhoogte gelegd zodat hier een veilige oversteeplek ontstaat voor voetgangers. Onderzocht wordt of de klinkerbestrating kan worden doorgezet tot aan de Burgemeester van Roijensingel. Alle laanbomen blijven behouden, deze zorgen voor de 19e-eeuwse allure van de straat.

De aansluiting met het Stationsplein wordt als gelijkwaardige kruising uitgevoerd (geen voorrangregeling). De rijsnelheid wordt terug gebracht van 50 km/u naar 30 km/u.

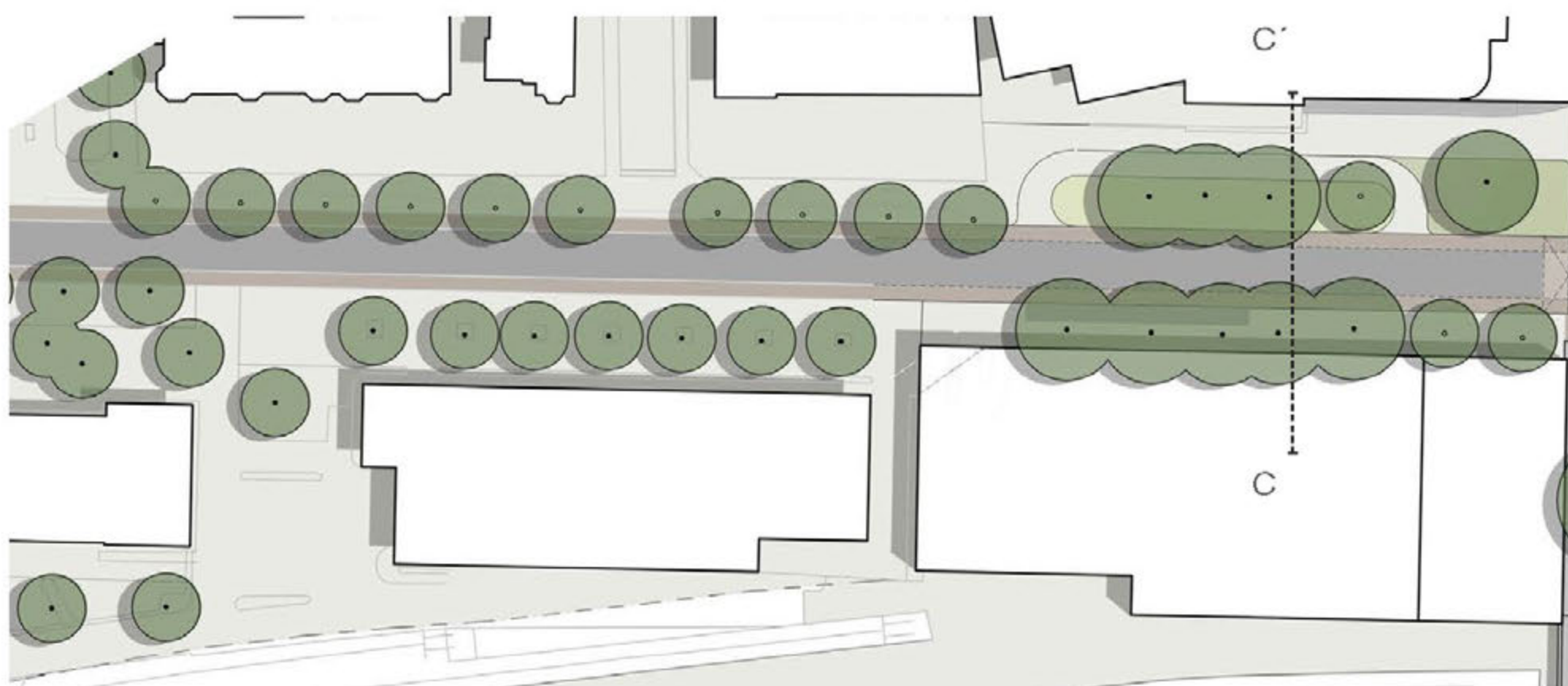


Tekening en ontwerp Buro Poelmans  
Reesink (2017)



## Herinrichting Westerlaan

De Westerlaan krijgt een rijbaan van 5,5 meter met aan weerszijden een fietsstrook van 1,8 meter breed. Hierdoor ontstaat een veilige straat waar naast het doorgaande verkeer voldoende ruimte is voor de fietsers. De bestaande bomen blijven zoveel mogelijk behouden en waar mogelijk worden er nieuwe bomen toegevoegd om de historische laanstructuur te versterken. De ambitie is op termijn het stallen van fietsen op maaiveld fors te beperken.



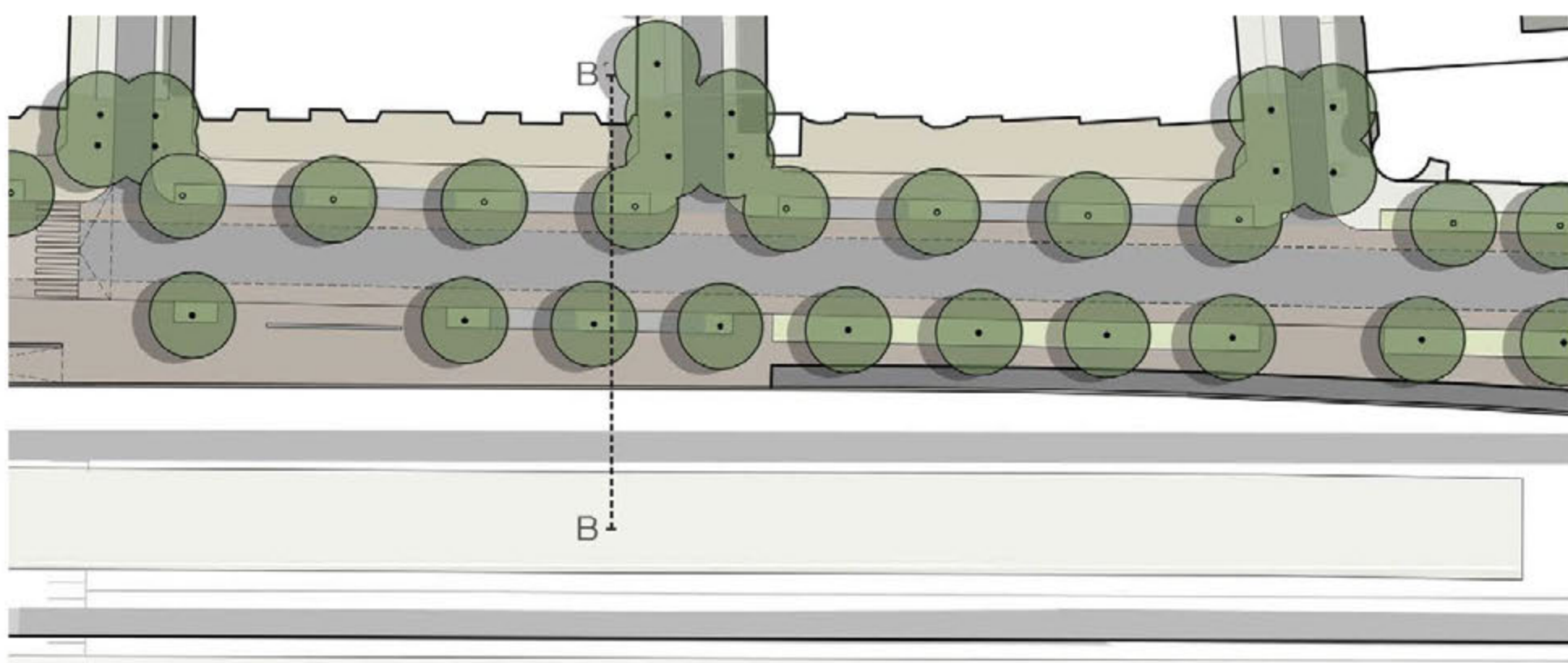
Doorsnede CC Bestaand



## Herinrichting Oosterlaan

De Oosterlaan krijgt net als de Westerlaan ook een rijbaan van 5,5 meter met aan weerszijden van de weg een fietsstrook van 1,8 meter. Het historische laanprofiel wordt hersteld door aan weerszijden van de straat laanbomen aan te planten. De weg krijgt een rustiger straatbeeld doordat de bushaltes worden verwijderd. Door verbreding van het treinperron wordt het straatprofiel smaller. Op de plek van het voormalige busstation wordt een laad- en losstrook aangelegd voor het station en aan de

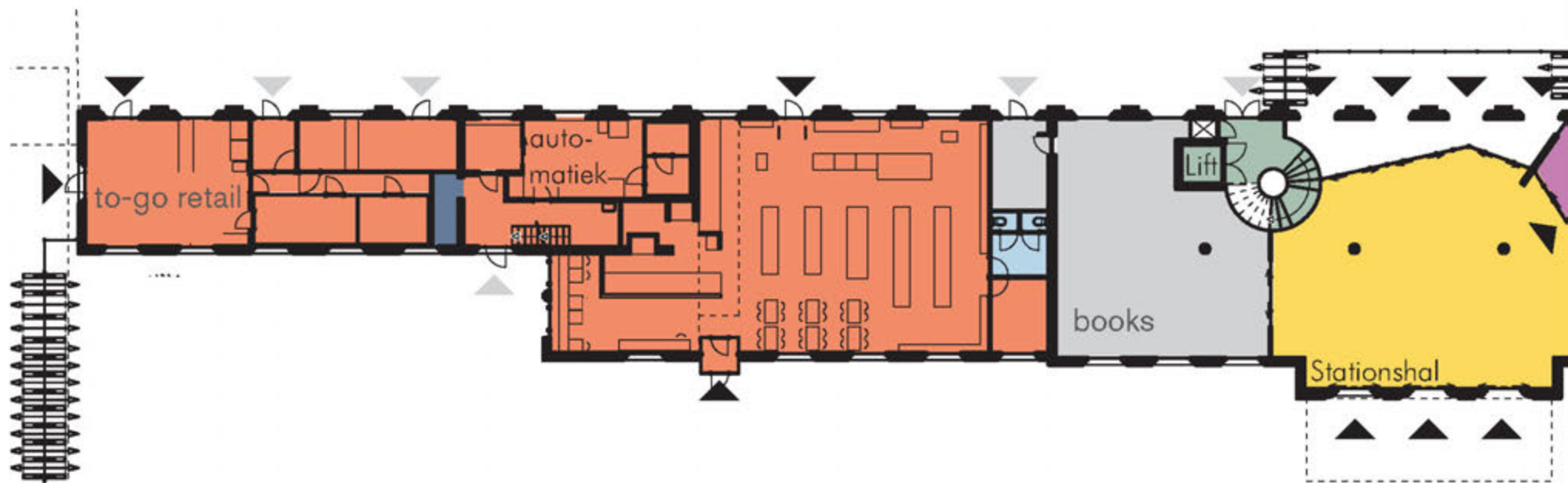
zuidzijde van de straat is over de gehele lengte plaats voor een enkele rij fietsenstallingen. De ambitie is op termijn het stallen van fietsen op maaiveld fors te beperken.



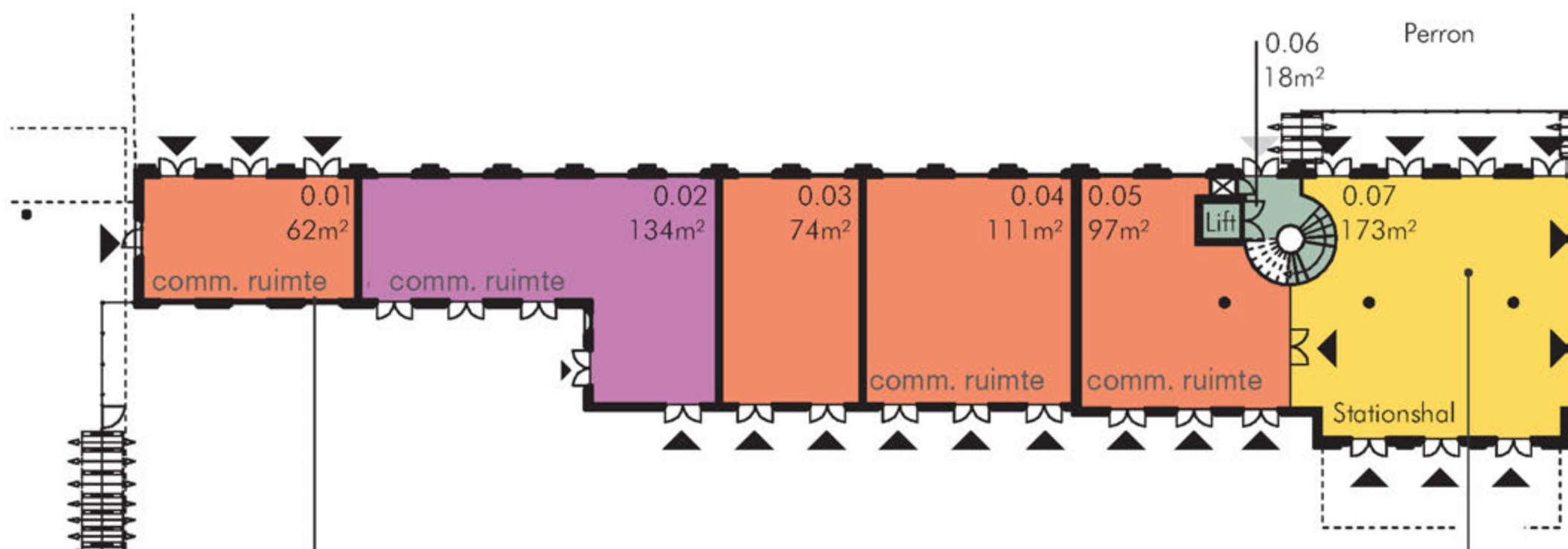


## Herontwikkeling Stationsgebouw (2021)

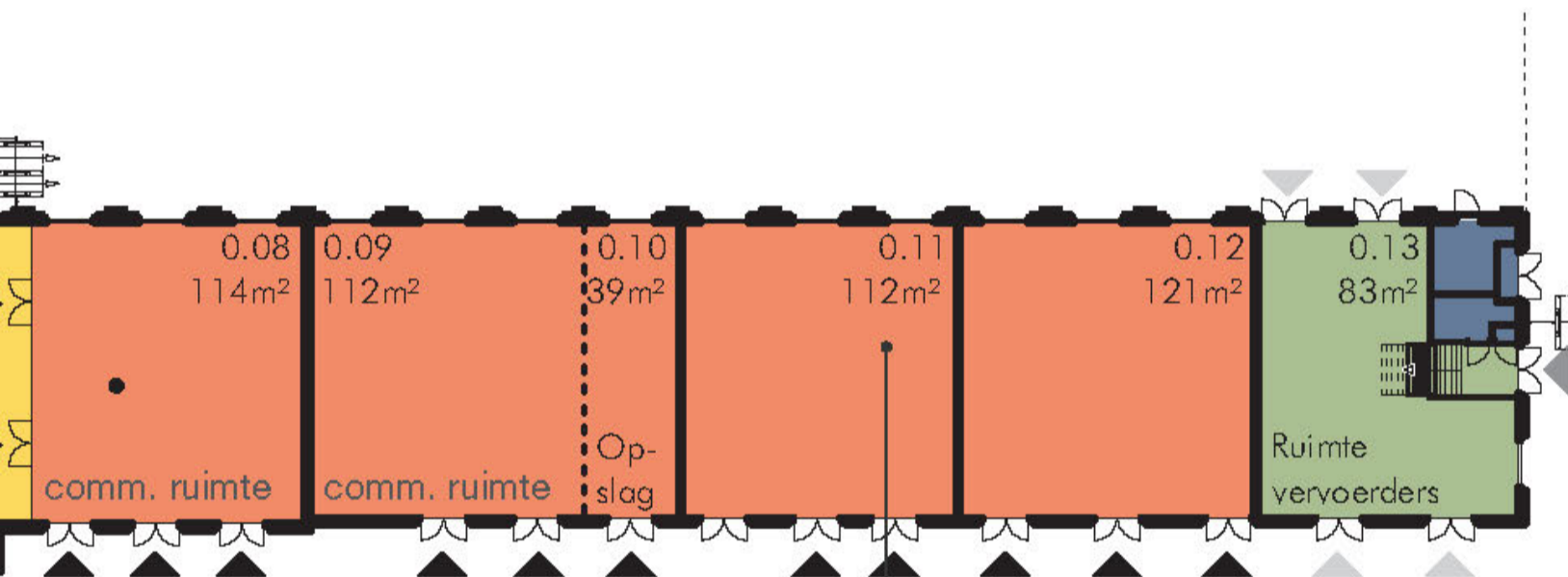
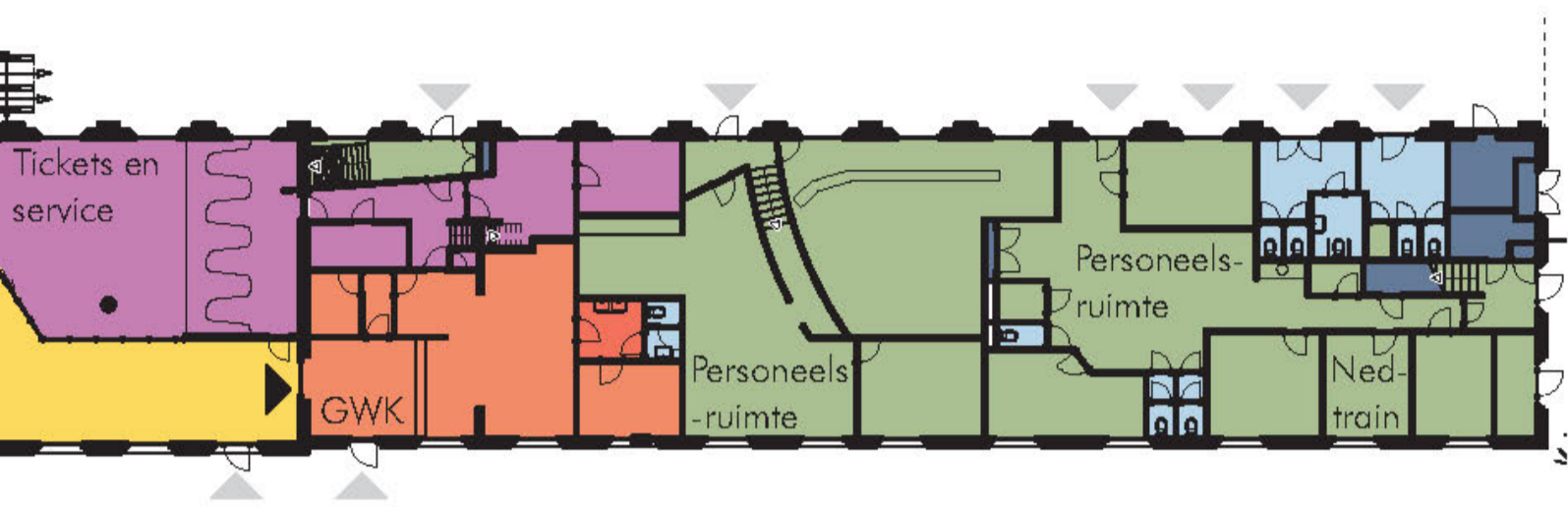
Bestaand



Nieuwe inrichting van het stationsgebouw







Tekening en ontwerp Ruland Architecten (2017)

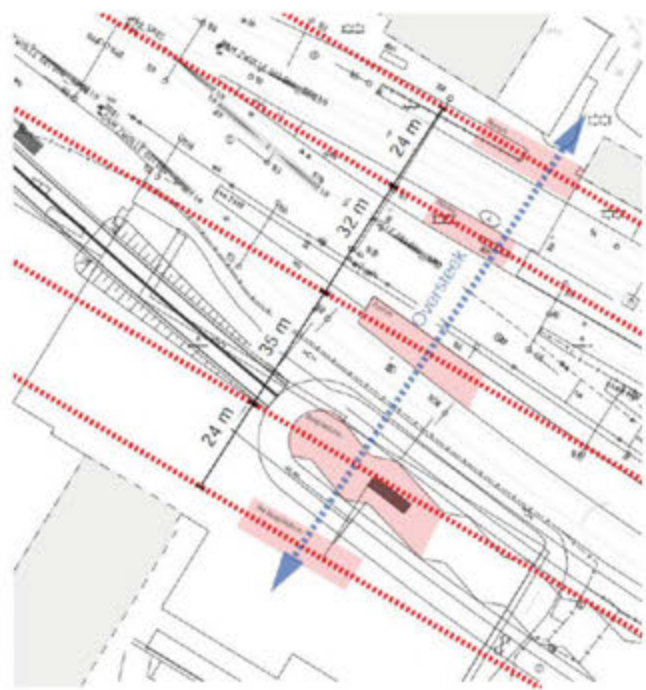


## Passerelle (schetsontwerp, 2021)

De passerelle is goed in te passen in de nieuwe plattegrond van sporen en perrons. Steunpunten worden rank uitgevoerd zodat het zicht niet belemmerd wordt. De brug zelf heeft een dek van acht meter breed, ligt boven de portalen en biedt een fantastisch uitzicht over de stad. De inrichting gaat volledig uit van een rustige wandelroute over het spoor. Er zijn plekken om te zitten met uitzicht over het spoor. De groene bakken zijn zo geplaatst dat er een groene uitstraling op ooghoogte is.

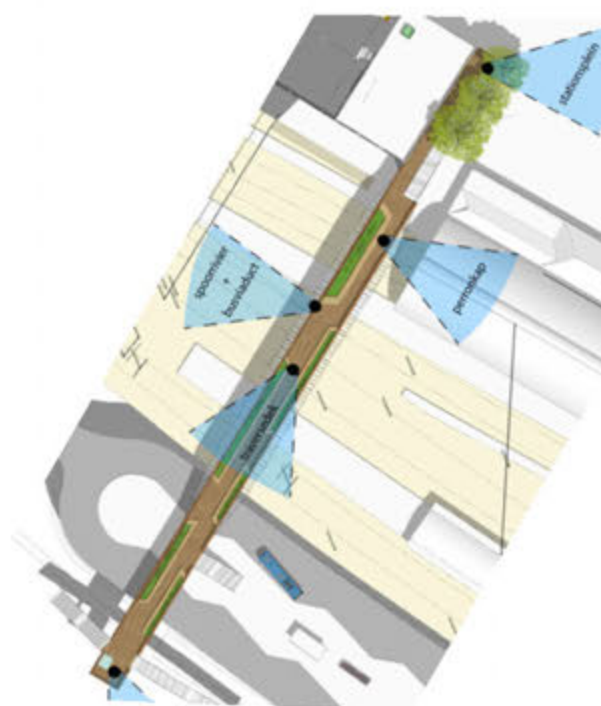
In het Investeringsbesluit heeft de gemeenteraad aangegeven dat de passerelle voor iedereen toegankelijk moet zijn. Aan zowel noord- als zuidzijde kunnen fietsers met een luie trap de passerelle op komen. De fiets kan altijd aan de hand worden meegenomen. Vanaf de brug is er een directe verbinding met het busperron, maar niet met de treinperrons. De passerelle wordt in fasen ontwikkeld:

- stap 1) definitieve aanleg deel boven de sporen met tijdelijke opgangen;
- stap 2) definitieve opgang zuidzijde in combinatie met invulling tijdelijk evenemententerrein;
- stap 3) definitieve opgang noordzijde in relatie tot herontwikkeling locatie Combgebouw.



Steunpunten

Tekening en ontwerp StudioSK (2016)



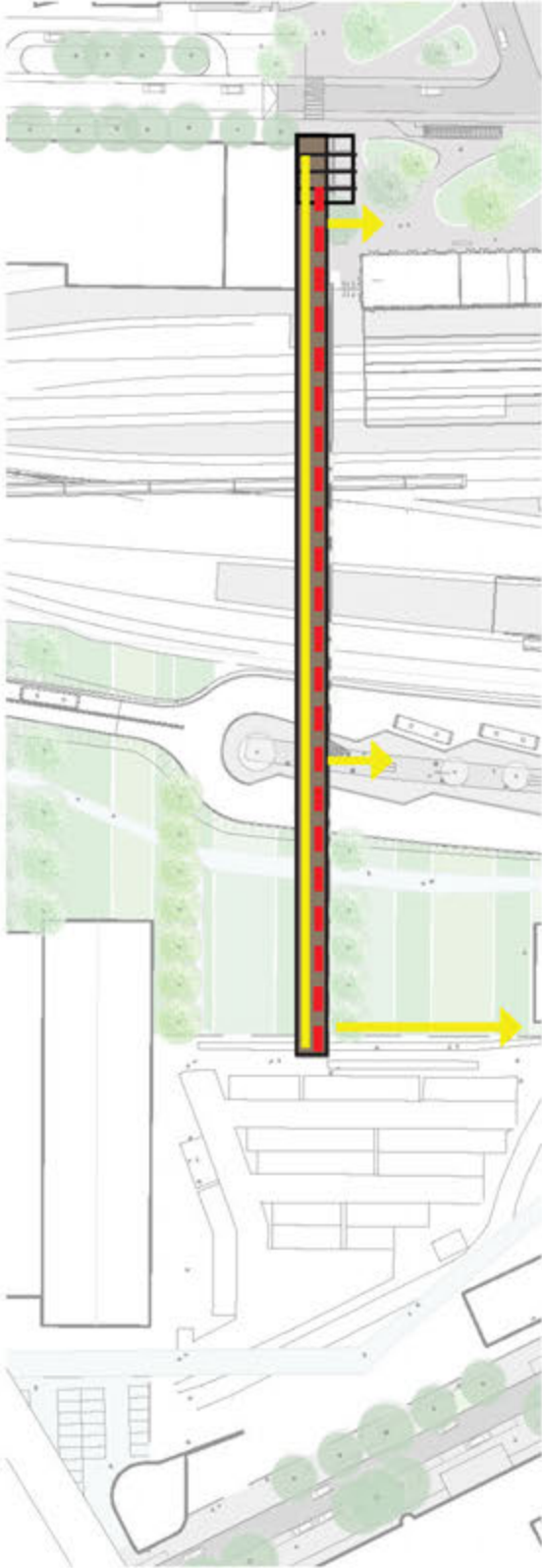
Zicht op de stad





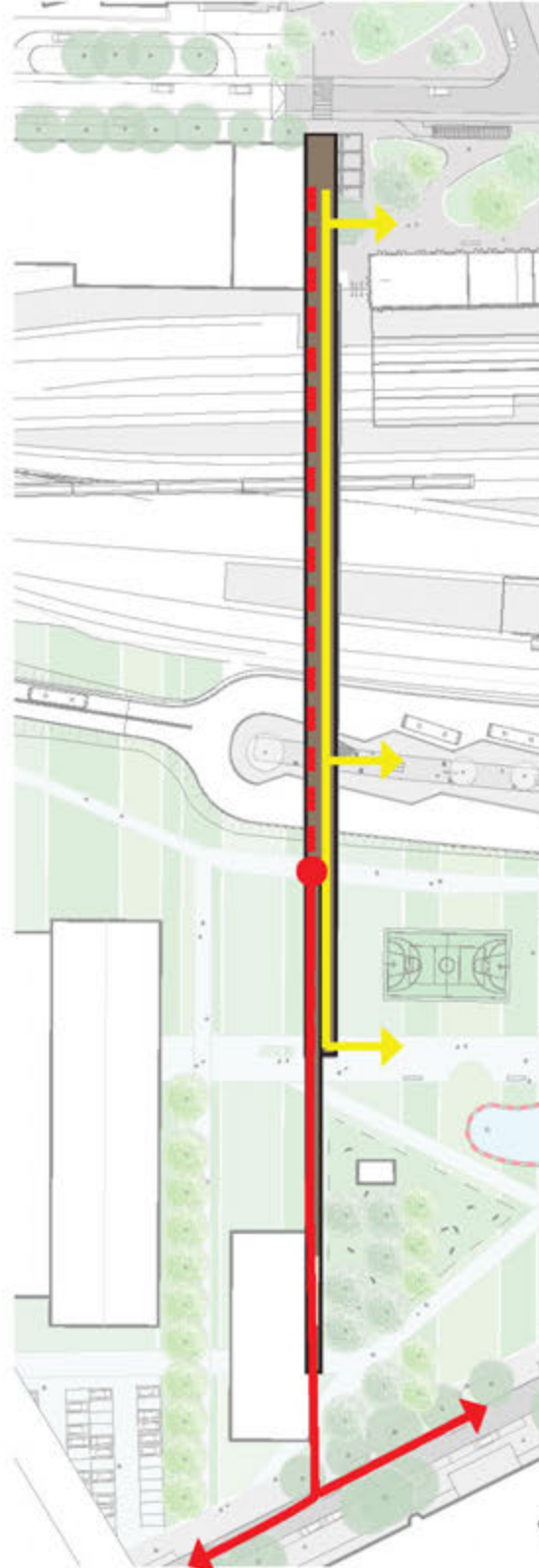


## Gefaseerde ontwikkeling passerelle



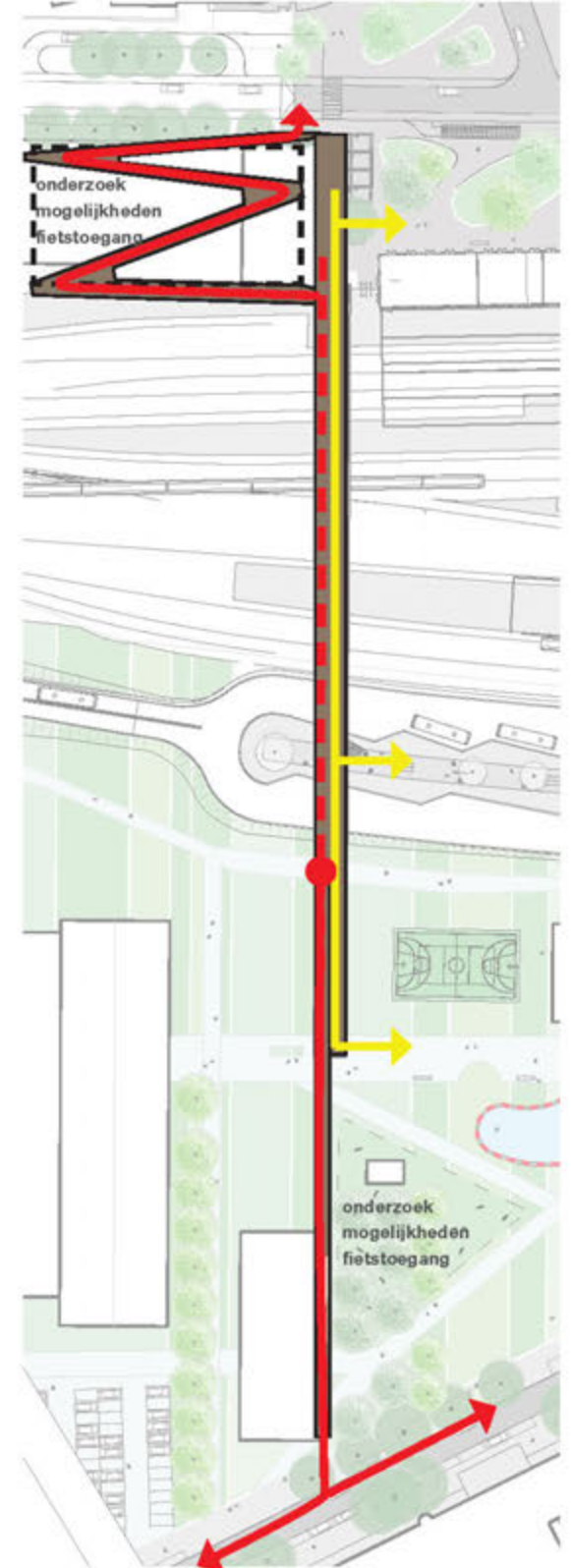
### 1) Definitieve aanleg deel boven de sporen met tijdelijke opgangen

De passerelle kan aan de noordkant met behoud van het combigebouw worden ingepast. Onderzocht moet worden of gebruik gemaakt kan worden van de liften in het combigebouw. De bovenste verdieping van het combigebouw, kan met een pop-up restaurant toegang krijgen tot het dek. Aan de zuidkant kan aangesloten worden op het busperron en met een luie trap op het tijdelijk evenemententerrein.



### 2) definitieve opgang zuidzijde in combinatie met invulling tijdelijk evenemententerrein

Wanneer ruimte rond de zuidelijke aanlanding van de passerelle ontstaat kan een hellingbaan met een flauwe helling worden toegevoegd.



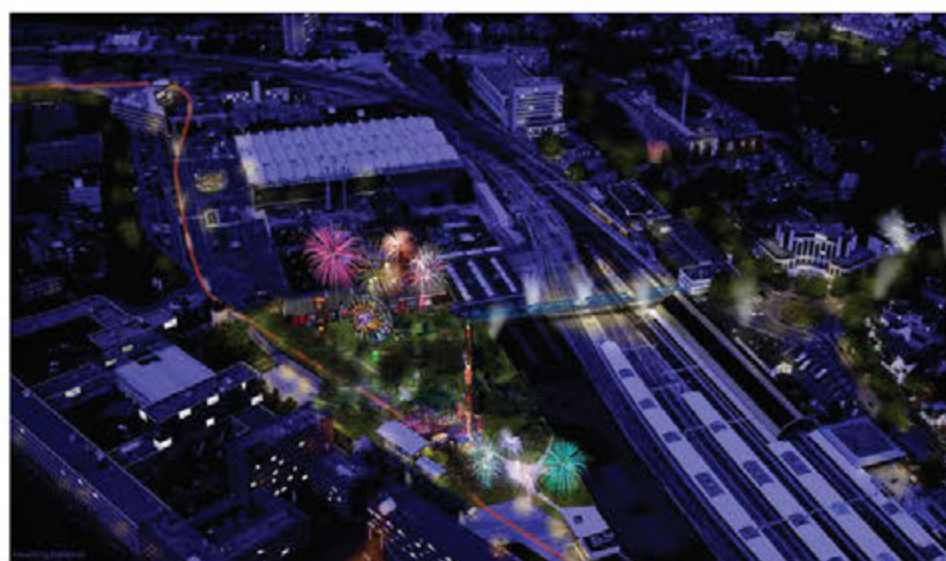
### 3) definitieve opgang noordzijde in relatie tot herontwikkeling locatie Combigebouw

Wanneer ruimte ontstaat door de sloop van het combigebouw en de parkeergarage kan gezocht worden naar een mogelijkheid voor de realisatie van een hellingbaan vanaf de Westerlaan direct naar de passerelle.





1) Tijdelijke gevel en balkon aan het Stationsplein Noord als entree van de passerelle. Er kan een biertje gedronken worden op het dek met toegang tot het Combigebouw.



2) Met de opening van de passerelle, ontstaat ook de behoefte om op Zuid een bestemming te organiseren. Een tijdelijk park voor allerlei evenementen kan het gebied op de mental map van de Zwollenaren zetten.



## Stationsplein Zuid tijdelijke inrichting (schetsontwerp, 2021)

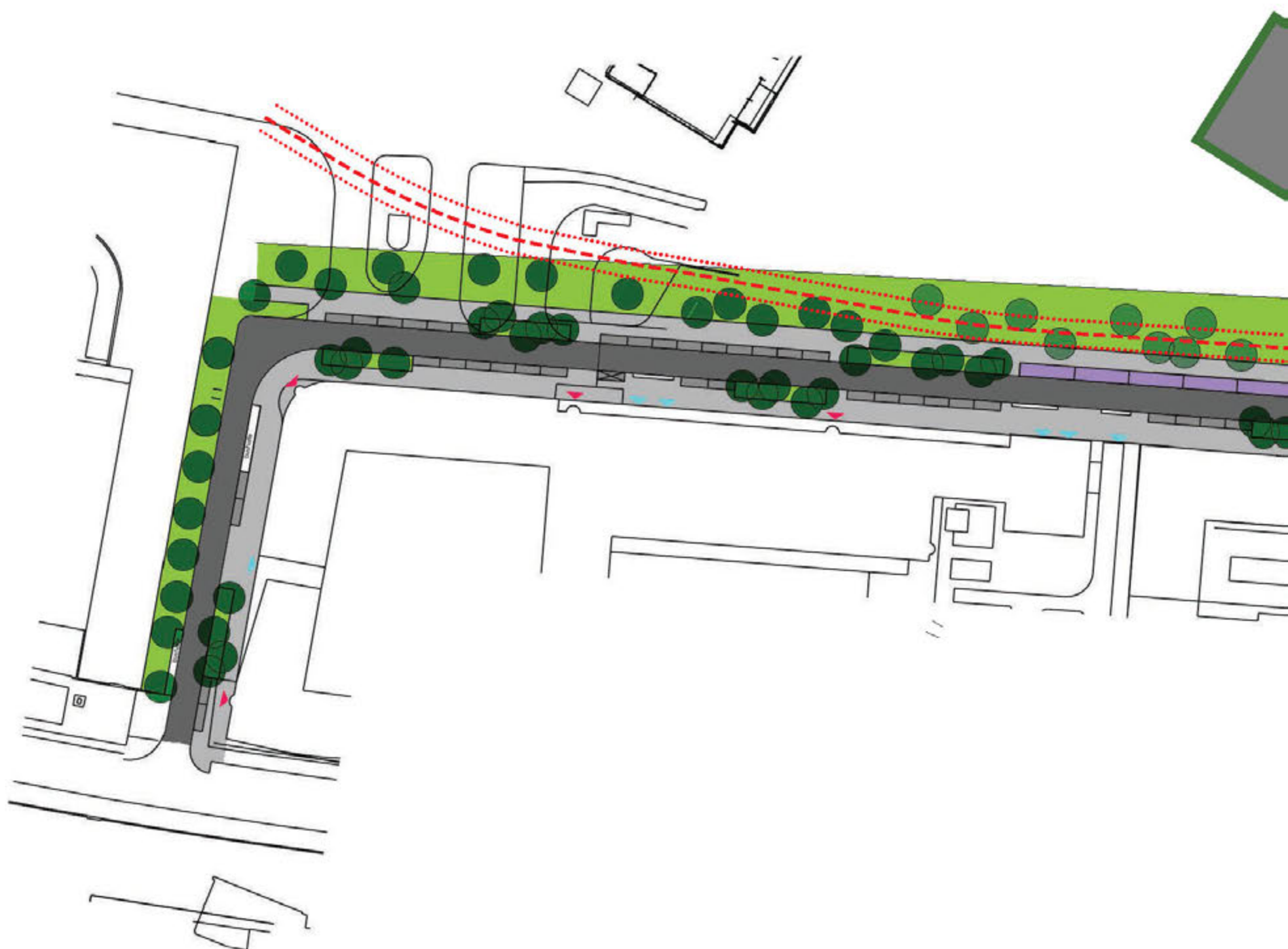
De ambitie is om al vanuit de spoortunnel een eerste aanblik op het landschap van Zwolle te richten. Zo krijgt de zuidelijke entree een eigen karakter. In het ontwerp wordt plaats geboden aan de belangrijke routes in het gebied (afb. 'raamwerk', p. 93):

- 1 route westwaarts richting passerelle & Wärtsilä;
- 2 route vanaf Lübeckplein richting station;
- 3 directe verbinding passerelle met Hanzelaan.

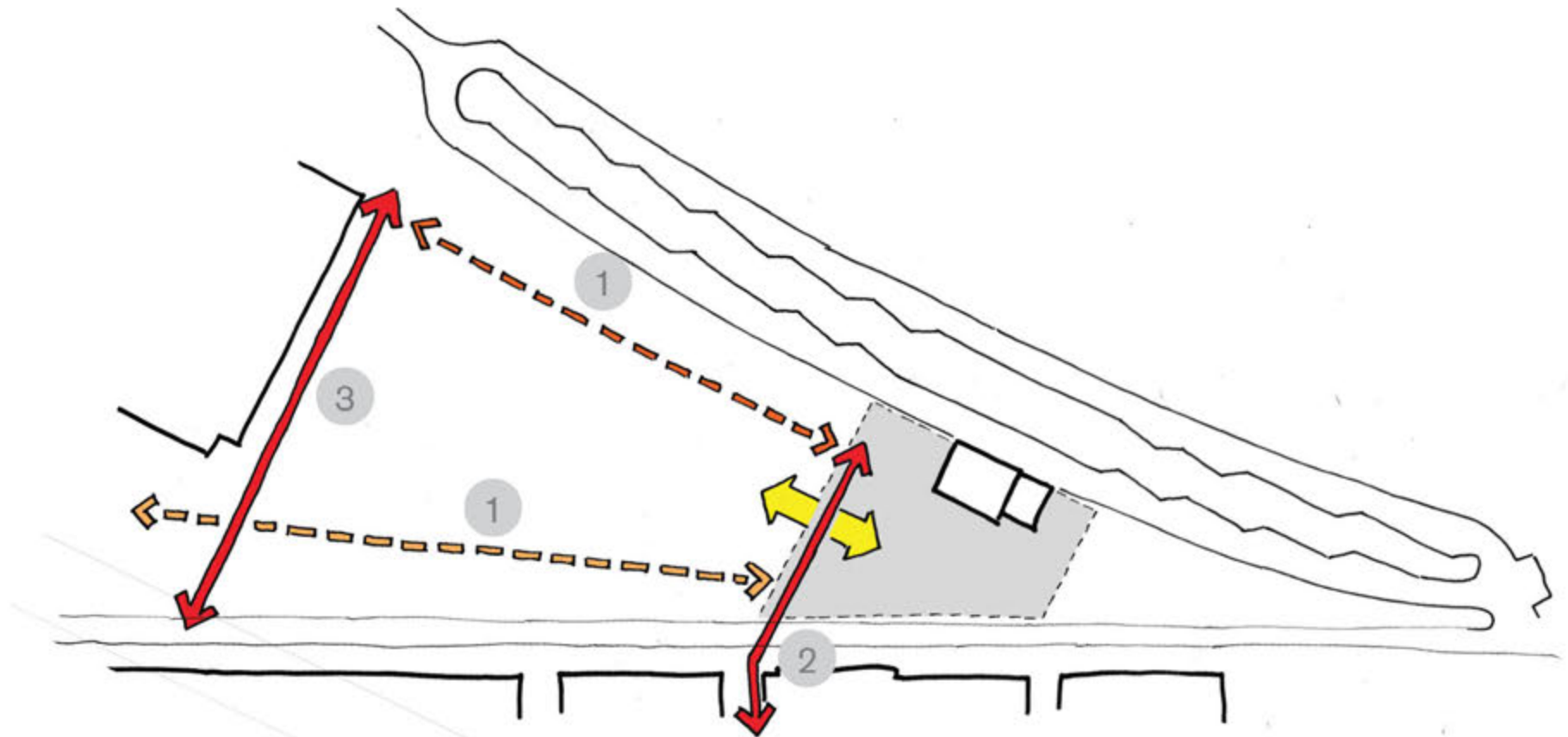
Gebruikers van de fietsenstalling kunnen snel en comfortabel op het plein komen.

Het groene tijdelijke evenemententerrein en de groenbakken op het plein krijgen een belangrijke rol in de waterhuishouding (opvang en infiltratie regenwater) en het voorkomen van oververhitting.

De tijdelijke inrichting van Stationsplein Zuid sluit aan op het nieuwe profiel van de Hanzelaan met aan beide zijden ruimte voor parkeren en meer groen. De inrichting voorziet in parkeren, K&R en touringcars. De keerlus aan de oostzijde biedt plaats voor 11 taxi standplaatsen. Langs de Hanzelaan is ruimte voor 2 zone-taxi's. In geval van calamiteiten op het spoor staat treinvervangend vervoer op de Hanzelaan, aan de zijde van het stationsplein.

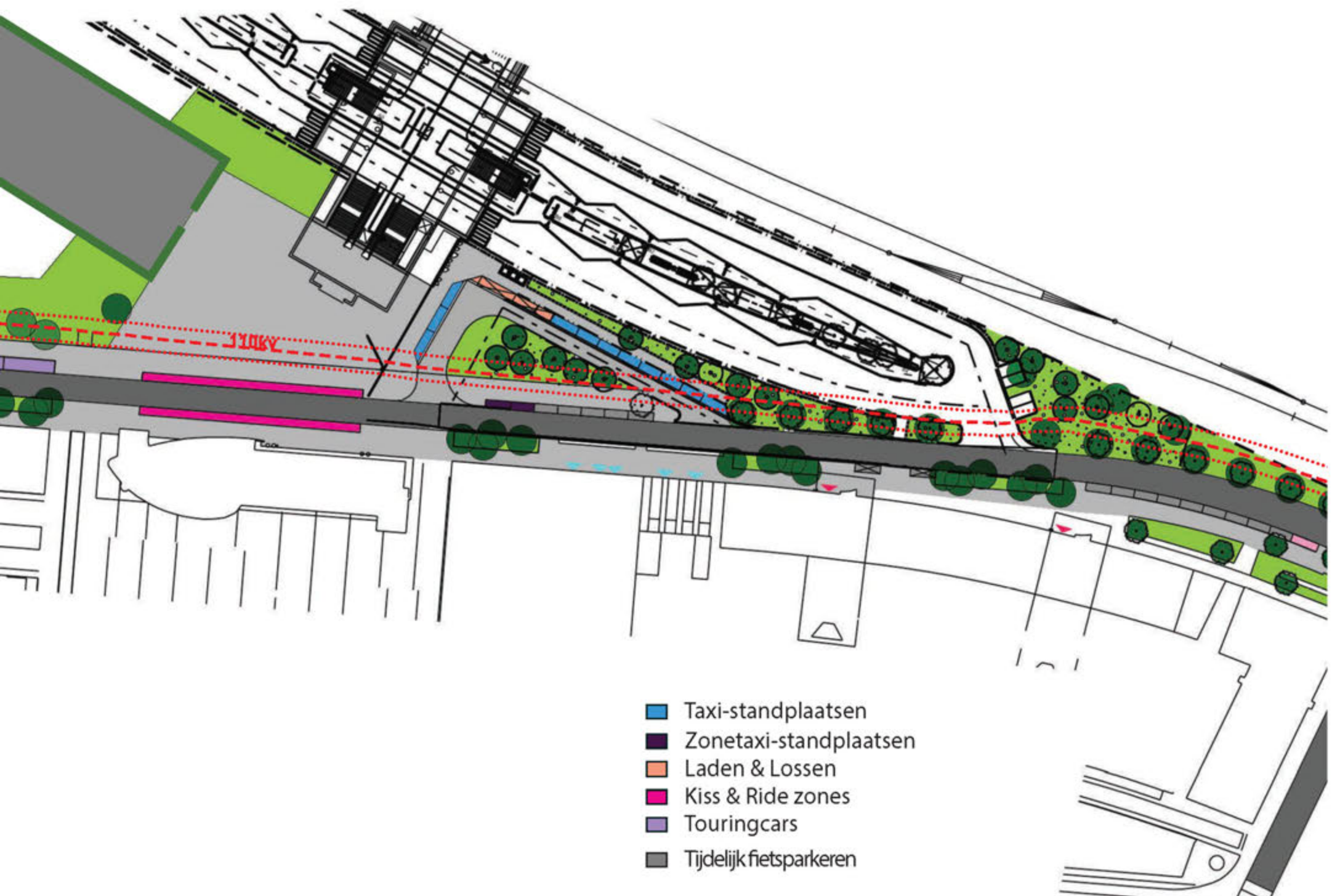






*Raamwerk:*

- 1 route westwaarts richting passerelle & Wärtzilä
- 2 route vanaf Lübeckplein richting station
- 3 directe verbinding passerelle met Hanzelaan



- Taxi-standplaatsen
- Zonetaxi-standplaatsen
- Laden & Lossen
- Kiss & Ride zones
- Touringcars
- Tijdelijk fietsparkeren











## **Busoverkapping (impressie, 2021)**

Het busperron wordt gezien als onderdeel van de OV-knoop en behandeld als een extra perron. Een deel van het perron zal worden overkapt. Voor deze overkapping zal een nieuw ontwerp moeten worden gemaakt, gelijktijdig met het ontwerp voor de stationskappen. Als gevolg daarvan zal de kap later dan het busperron worden gebouwd. De huidige kappen zullen tot die tijd gehandhaafd blijven.

Er zijn diverse architectonische verkenningen uitgevoerd. Die hebben tot de volgende uitgangspunten geleid.

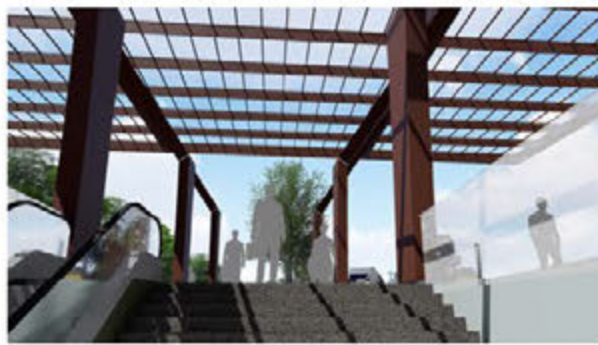
Voor het ontwerp van de buskap zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd. De buskap ondersteunt de lange lijn van het busperron. De kap voegt zich in het stedelijke groene landschap van Pannekoekendijk tot Hanzelaan (groene aanlanding busbrug, groene randen busperron, bomen op busperron). De kap is open naar de zijkant en biedt zicht op de stad. In architectuur verhoudt de buskap zich tot de familie van stationskappen, middels een spel van licht en materialen en een knipoog naar de bogen. De buskap is nadrukkelijk ondergeschikt aan de stationskappen. Mogelijk kan de buskap worden geïntegreerd met de zuidelijke entreekap. In hoogte mag de buskap de stationskap niet overstemmen maar is hoog genoeg om bussen er onder door te laten rijden en is hoog genoeg om een duidelijk oriëntatiepunt te zijn. De lengte van de buskap is circa 80 meter, twee stramienen langer dan de tunnelingangen. De breedte is circa 10 meter en hangt gedeeltelijk over de busbaan waardoor passagiers droog kunnen uitstappen. Vanuit de reizigerstunnel is de buskap een blikvanger en nodigt uit.

De kap is licht en transparant en biedt zicht op de lucht. De constructie benadrukt deze openheid, wordt gedragen vanaf het midden van het perron. Uiteraard wordt constructief rekening gehouden met de overspanning van de reizigerstunnel. Onder de buskap wordt het juiste comfort gecreëerd; in inrichting, keuze van materialen (warme aardse tinten) en klimaat (tegengaan hittestress en voorkomen tocht). De kap kan een rol spelen bij het opwekken van elektriciteit en het vasthouden van regenwater.

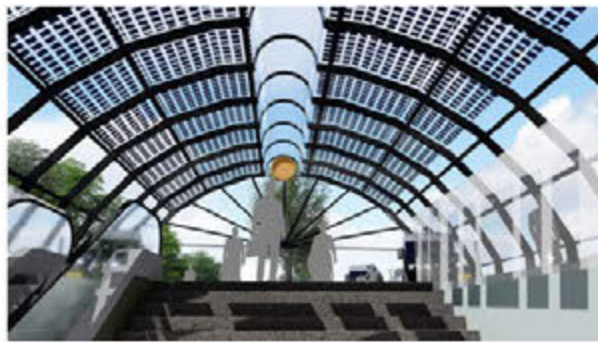
In het vervolgproces zal de ontwerpvraag voor de buskap exact geformuleerd gaan worden.



A



B



C



*De afbeeldingen geven een idee van de mogelijke ontwikkelingsrichting maar zijn zeker niet bedoeld als bindend ontwerp. Dit geldt ook voor de in animatie en visualisatie getekende kap.*



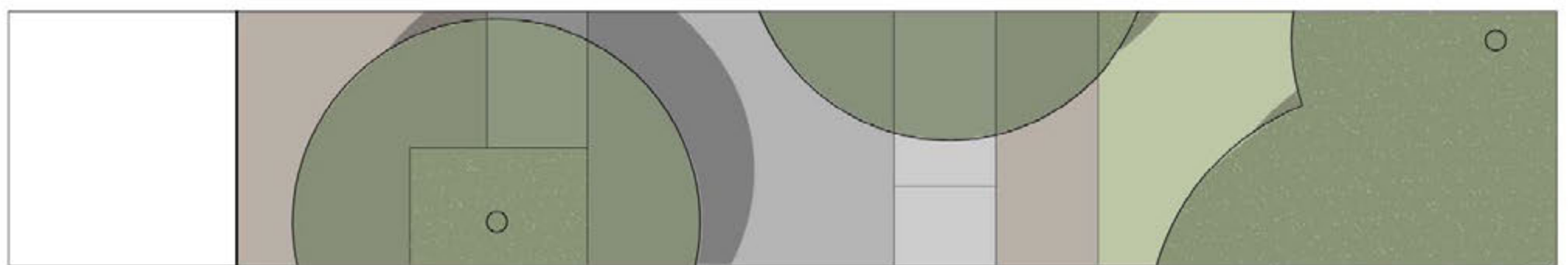
## Hanzelaan (schetsontwerp, 2021)

De Hanzelaan bestaat na herinrichting uit twee delen, een oostelijk en westelijk deel met een profielovergang ter hoogte van het busperron. Aan de westzijde is de rijbaan 6 meter breed, met voetpaden van 3 meter breed aan beide zijden. Aan de oostzijde is de rijbaan 7,2 meter breed, in verband met de grotere verkeersintensiteit. Alleen aan de zijde van de gebouwen komt een voetpad van 3 meter breedte.

Over de hele Hanzelaan komt een doorgaande groenstructuur, met vrij liggende groenstroken in het voetpad. In deze strook is ook langsparkeren gepland.

Er is ruimte gereserveerd voor een taxistandplaats aan de oostzijde Hanzelaan (ter plaatse van keerlus), goed zichtbaar vanaf het ontvangstdomein station. De opstelstrook biedt ruimte voor 11 taxi's en 2 zonetaxi's. Op deze plek vindt tevens bevoorrading plaats en staan de vuilcontainers.





Tekening en ontwerp Buro Poelmans Reesink (2017)









Fase 2: Ambitie 2025





# Fase 2: Ambitie 2025

## Stationskappen noord en zuid (ambitie, 2025)

Er zijn diverse architectonische verkenningen uitgevoerd. Die hebben tot de volgende uitgangspunten geleid.

Station Zwolle krijgt met haar nieuwe stationskappen een duidelijke entree en een allure die past bij de schaal van de stad en het OV-knooppunt. De kappen aan noord- en zuidzijde vormen een eenheid en versterken daardoor de herkenbaarheid van het station. De kappen geven vorm aan het ontvangst- en omgevingsdomein van het station. Deze ruimte dient zo open en transparant mogelijk te zijn. Het zicht op de stad en het stationsplein is vrij van obstakels. Dat vraagt mede om een ranke constructie op maaiveld. Het spel met boogvormen en lichtinval creëert een voorname ruimte die specifiek wordt voor Zwolle. Het kleurgebruik sluit aan op deze rustige basis, met aardse tinten. Er ontstaat onder de kappen een aangenaam klimaat met voldoende daglicht. Het daglicht dringt door tot in de reizigerstunnel. Vanuit de tunnel maken de stationskappen een groots gebaar, waarbij het monumentale stationsgebouw wordt gerespecteerd. De kappen maken van het station een Zwols icoon, een Zwolse prominent. De kappen aan de noordkant geven een heldere routing aan richting de binnenstad. De kappen aan de zuidkant geven een heldere routing aan richting het tijdelijk evenemententerrein en zorgen voor een impuls aan de ontwikkeling van Hanzeland. In de kappen aan de zuidzijde is ruimte voor eventueel nieuwe commerciële functies en eventueel wachtruimte voor buschauffeurs.

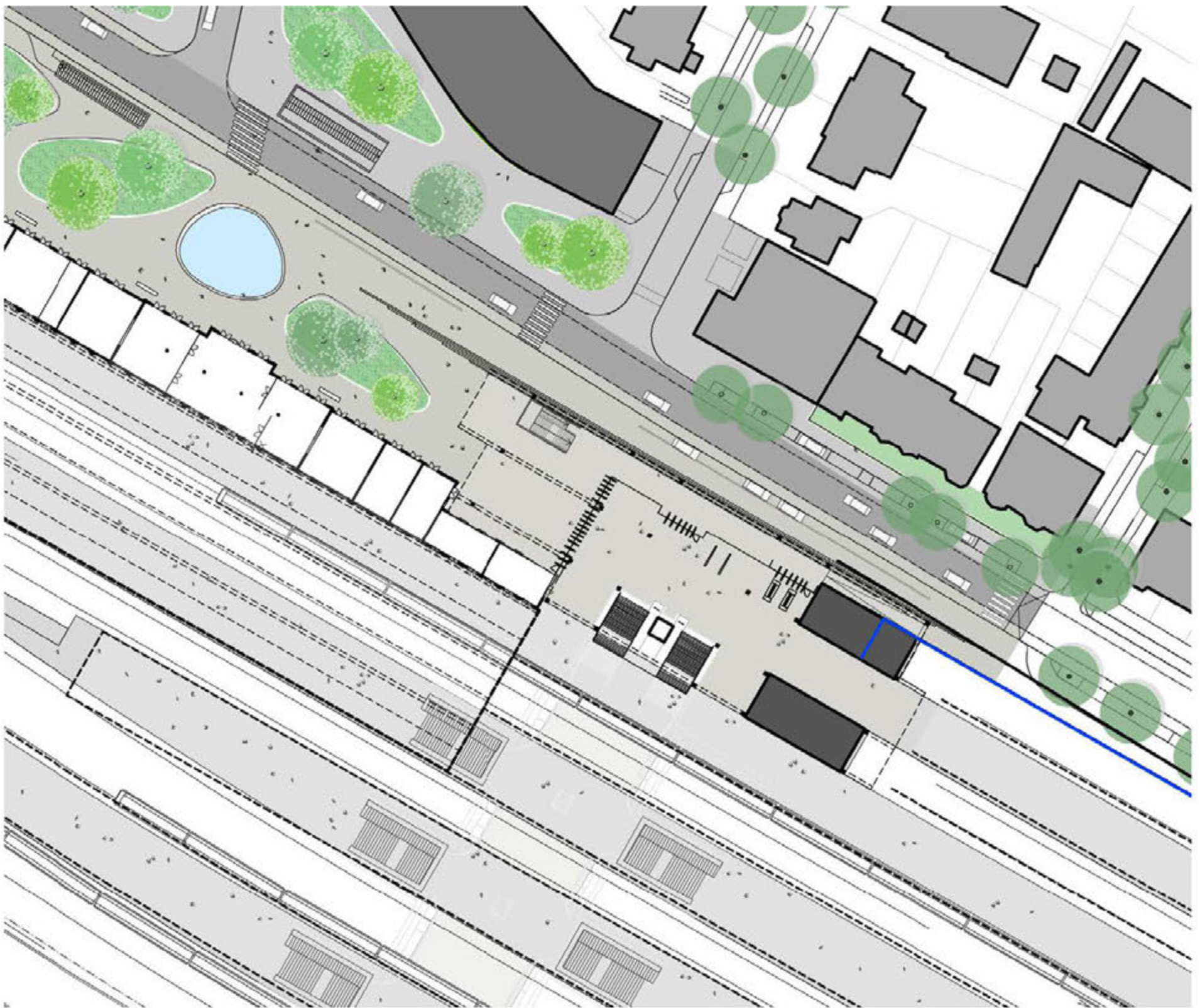
Streven is eenduidigheid in de vormen en gezocht moet worden naar een familie van kappen voor het gehele station.

De in het Ontwikkelperspectief getekende kappen zijn bedoeld als voorbeeld maar zijn zeker niet bedoeld als bindend ontwerp. In het vervolgproces zal de ontwerpvrage voor de stationskappen exact geformuleerd gaan worden.

Bij die uitwerking wordt ook de grootte van de kap, de uitwerking van de buskap en de relatie met het bestaande monumentale stationsgebouw onderzocht. De volgende tekeningen kunnen dan ook gelezen worden als een 'getekende ambitie'. De werkelijkheid zal hiervan afwijken.

Bij de uitwerking van de kappen zal ook onderzocht worden hoe deze kunnen bijdragen aan de klimaatdoelen. Zo kunnen de kappen worden gebruikt voor het opwekken van elektriciteit door middel van PV-cellen of het vertragen van de afvoer van regenwater. Ook het vergroenen van de daken is een optie.





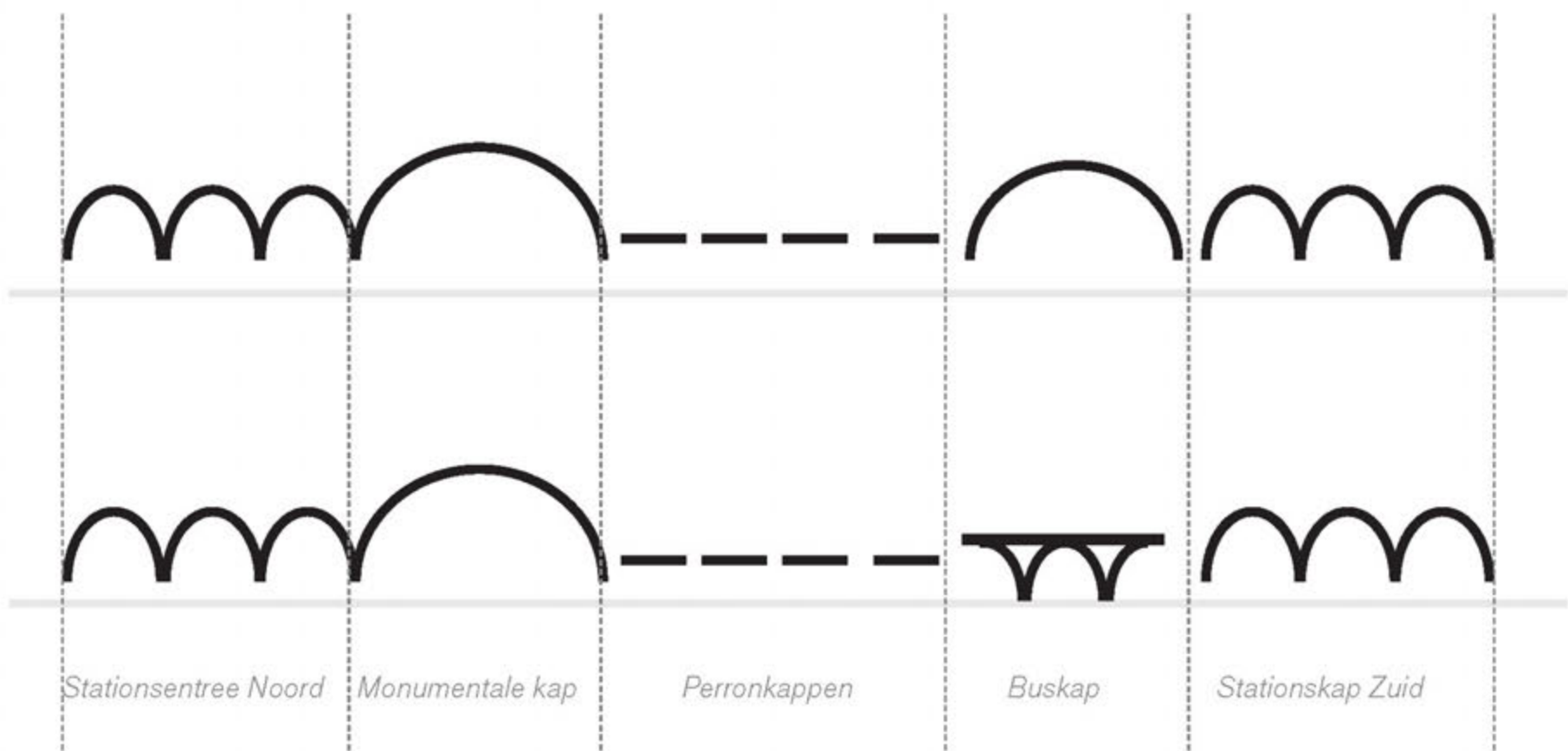
*Uitsnede plankaart 2025*



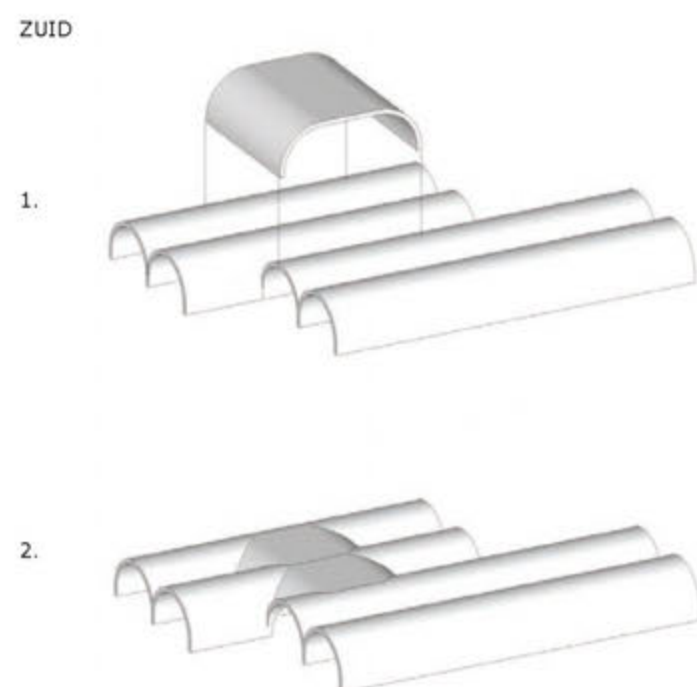
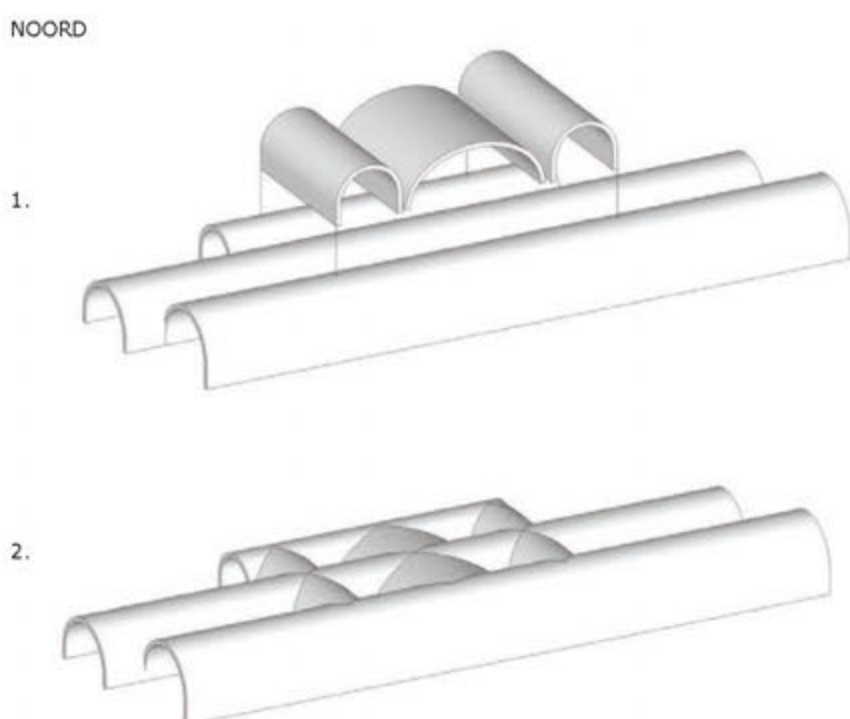
## Architectonische verkenning familie van kappen

Om de mogelijkheden van de overkapping te onderzoeken zijn zowel in vorm, constructie als materiaal architectonische verkenningen uitgevoerd. Architectonische ambitie is een open ruimte creëren onder de overkapping. Deze biedt bescherming tegen weersinvloeden, maar is wel toegankelijk.

De boogvorm in twee richtingen en het spel met lichtinval kunnen een voorname ruimte creëren die specifiek wordt voor Zwolle. De richting van de boogconstructies is zo gekozen dat er vanuit de voetgangerstunnel en vanuit de stationspleinen een logische visuele verbinding ontstaat met de stad. De bogen sluiten in schaal aan op de schaal van de omliggende gebouwen.



Studie familie van kappen. Open ruimtes onder kappen (nadere uitwerking volgt)



Nadere uitwerking boogvariant. Tekening en ontwerp Team V (2016)





*Huidige situatie*



*Perspectief vanuit reizigerstunnel; Zicht op de stad door verplaatsing retail*





*Huidige situatie*



*Perspectief*





*Huidige situatie*

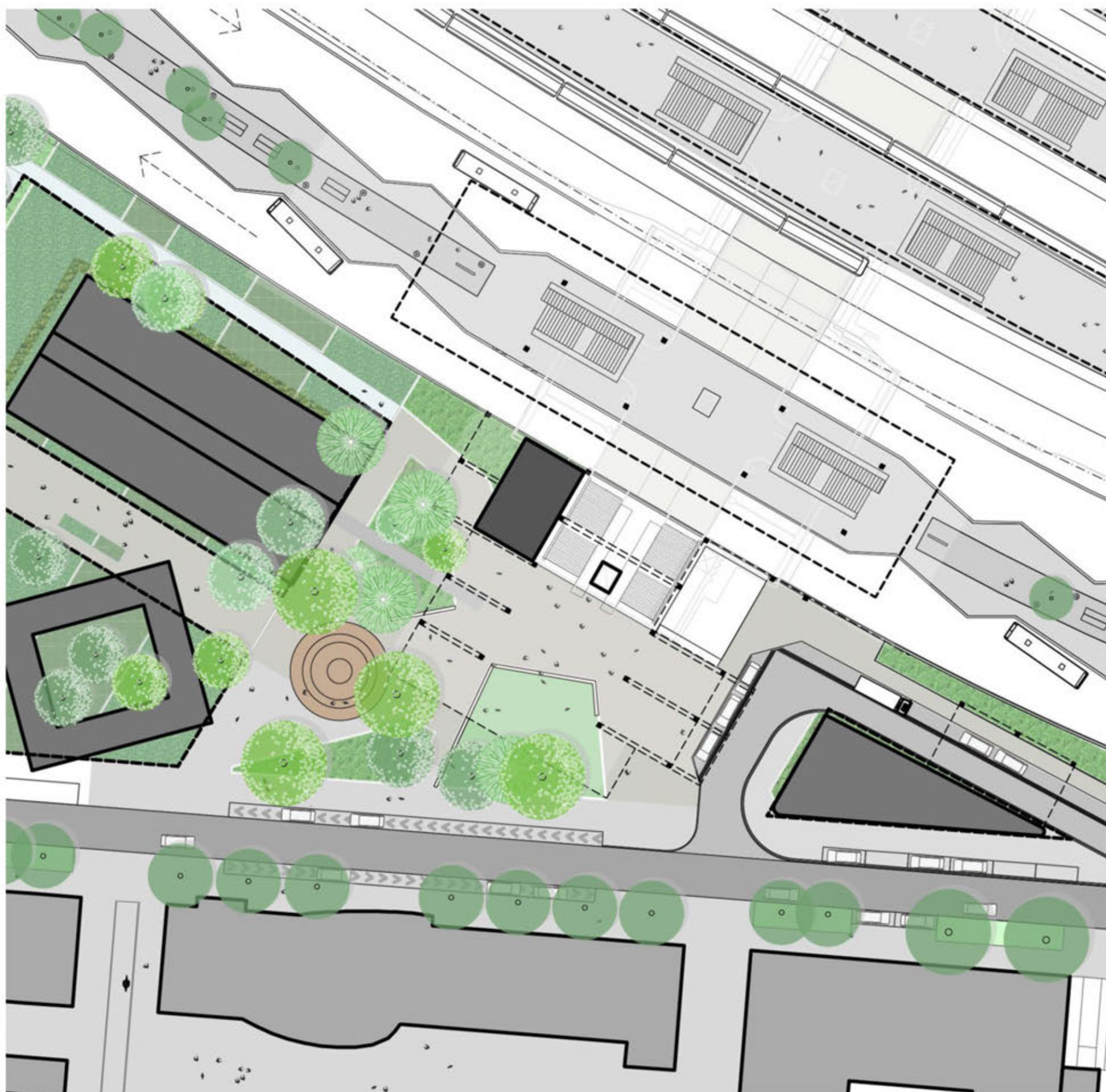


*Perspectief reisdomein*



## Ontvangstdomein zuid

De inzet is om zowel aan de noord- als zuidzijde volwaardige stationsentrees te realiseren. De kappen aan de zuidkant geven een heldere routing aan en zorgen voor een impuls aan de ontwikkeling van Hanzeland. In de kappen is ruimte voor eventueel nieuwe commerciële functies en wachtruimte voor buschauffeurs.



Uitsnede plankaart 2025





*Huidige situatie ontvangstdomein zuid*



*Perspectief ontvangstdomein zuid*



## Ontvangstdomein noord

Onder de nieuwe stationskappen ontstaat een nieuw ontvangstdomein, waarin de grote reizigersstromen worden geleid van en naar de uitgangen aan de Oosterlaan en het Stationsplein. Ook zijn er plekken waar prettig gewacht kan worden.

De materialisering van het stationsplein wordt doorgetrokken tot onder de stationskappen, zodat het station onderdeel wordt van de stedelijke context. De gewenste stationsretail is gesitueerd op de koppen van de Vechtdallijnen, niet langer als barrière naar de stad, maar naast de loopstromen en prominent aanwezig. De vormgeving is zo open en transparant mogelijk. Aandachtspunten zijn nog wel de architectonische uitwerking van de retail, met name mogelijke achterkanten. Ook de logistiek moet nader uitgewerkt worden.

Door de retail te verplaatsen ontstaat weer een oriëntatie op de stad. Dit versterkt het Zwolse gevoel van onbelemmerd zicht op de stad met lommerrijke lanen en 19e-eeuwse bebouwing. Ook ontstaat er meer ruimte en overzicht op het perronplein. Dit draagt bij aan ruimte geven aan piekmomenten van reizigersaanbod. Het ontvangsten- en omgevingsdomein zijn zo logisch verbonden met de openbare ruimtes van de stad.

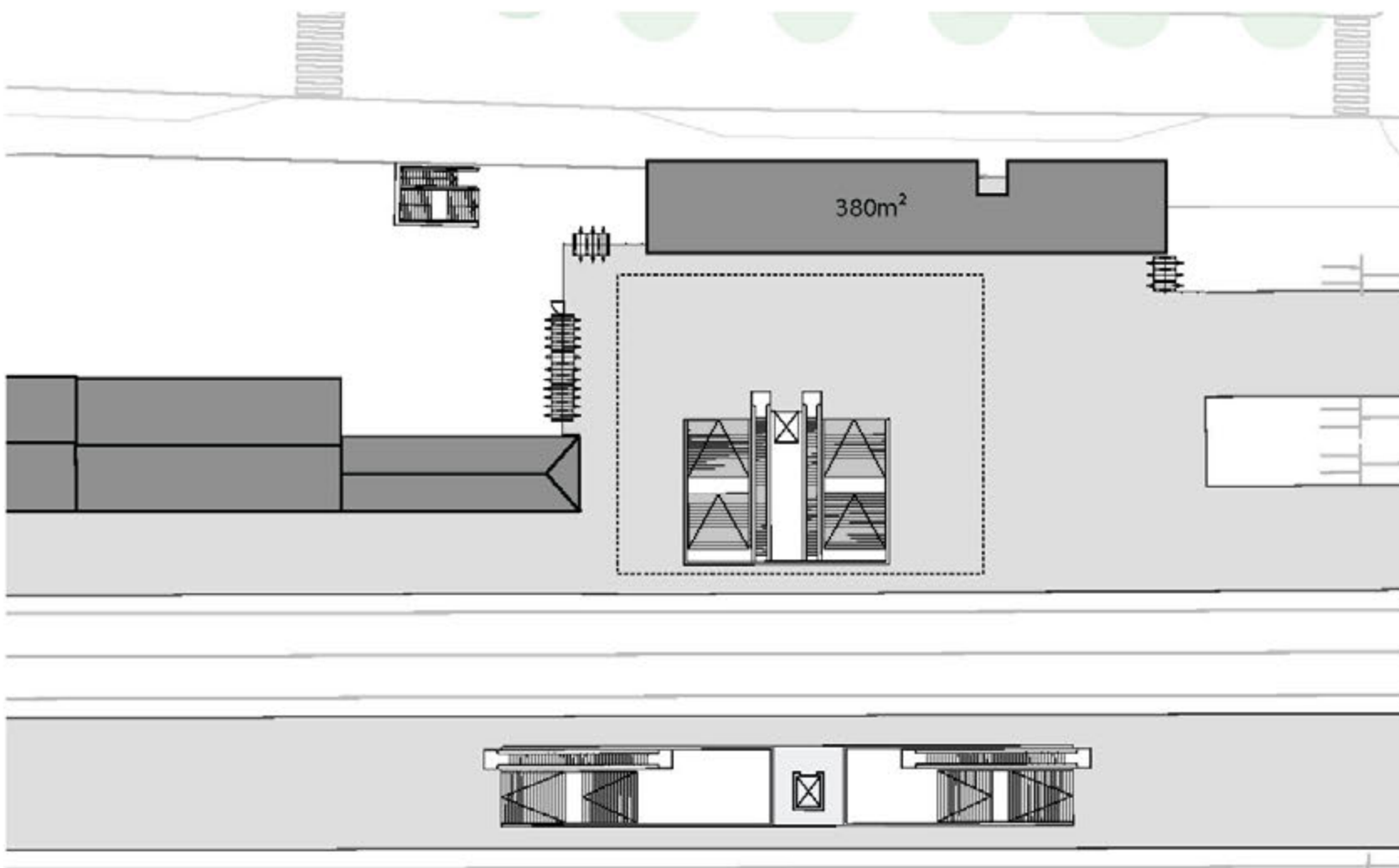
## Kappen perrons 15/16 en 12/13 (ambitie, 2025)

Om de gastvrijheid van het station te verbeteren ligt het in de rede ook de perrons 15/16 en 12/13 te overkappen. De uitvoering van de kap sluit aan bij de kappen van de andere perrons.

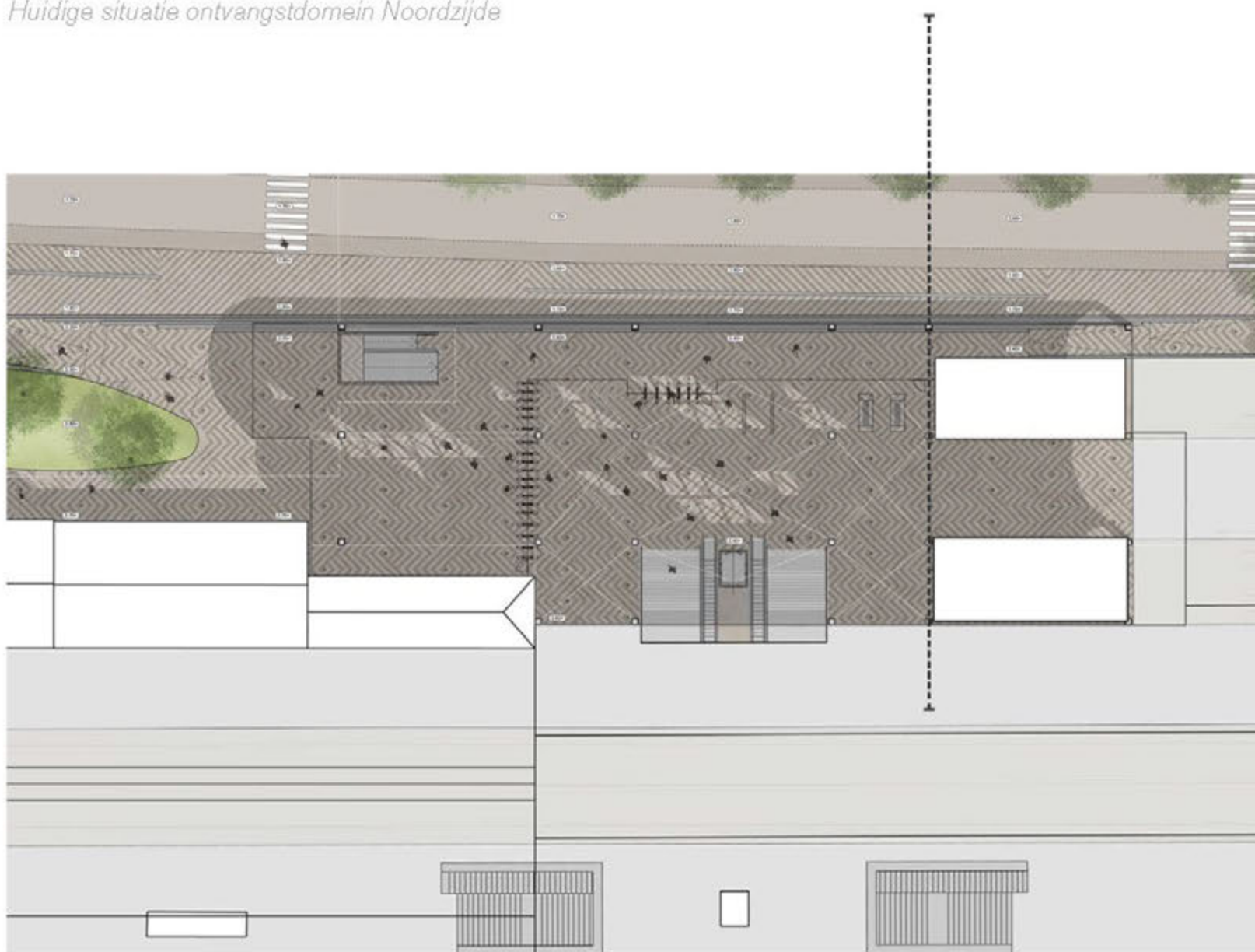


Perspectief nieuwe stationsentree en kappen





*Huidige situatie ontvangstdomein Noordzijde*



*Perspectief ontvangstdomein Noordzijde*











## Fietsparkeren zuid

Aan de zuidzijde wordt een definitief gebouwde voorziening gerealiseerd, die de totale behoefte faciliteert. De verschijningsvorm kan variëren van een fietsflat meteen ten westen van de stationsentree of deels gebruik van de Lübeckpleingarage. Dit moet worden beschouwd in relatie met de te kiezen oplossing voor het autoparkeren.

De gewenste omvang van de fietsparkeeroplossing wordt mede bepaald door effecten van andere en innovatieve vormen van fietsgebruik en de verdeling tussen de noord- en zuidkant. De effecten van de grote kelderstalling aan de noordkant zullen bijvoorbeeld invloed hebben.

## Autoparkeren

Autoparkeren aan de zuidzijde vraagt om capaciteitsuitbreiding door compensatie voor parkeren van spoorpersoneel, vraagtoename naar gebiedsparkeren en meer reizigersparkeren. Uitbreiding op maaiveld in het gebied rond het rode gebouw en de busbrug (ten westen van de passerelle-aanlanding) is een eerste optie. De exacte behoefte moet in een integrale mobiliteitsanalyse worden bepaald, waarna de uiteindelijke verschijningsvorm en locatie worden bepaald aan de zuidzijde: gebouwd of parkeerkelder, beiden als onderdeel van de gebiedsontwikkeling.





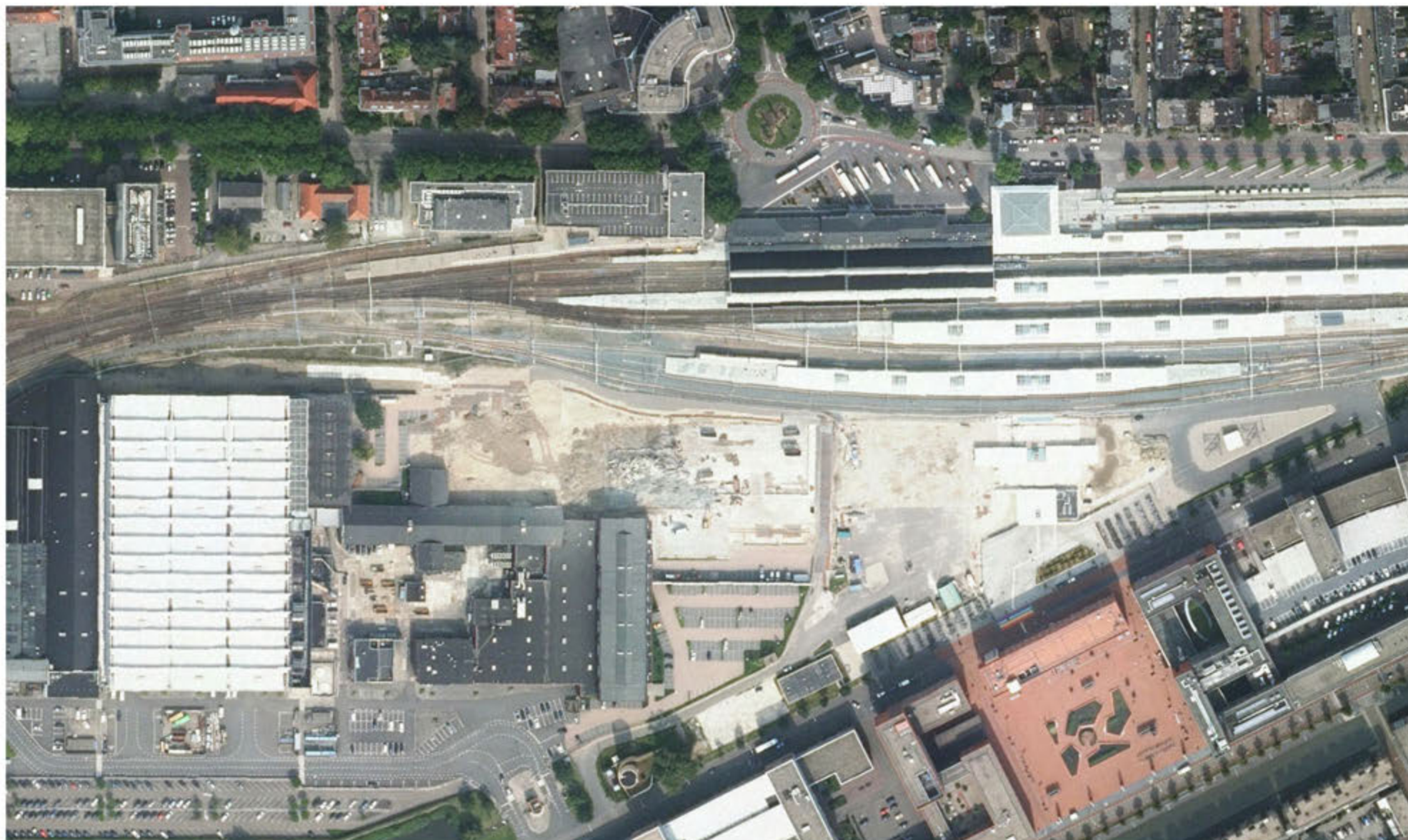


## Lübeckplein en Hanzeland (schetsverkenning)

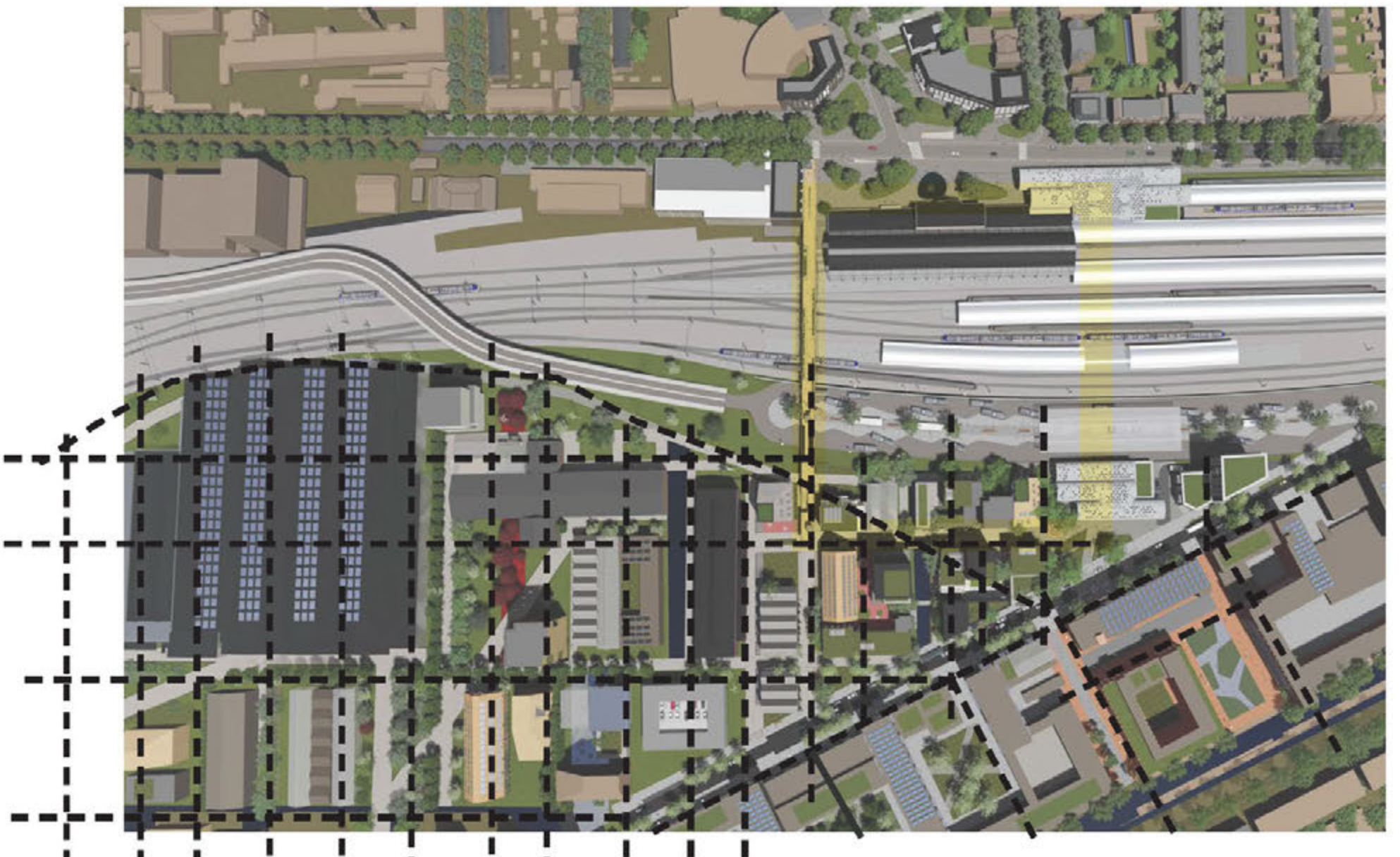
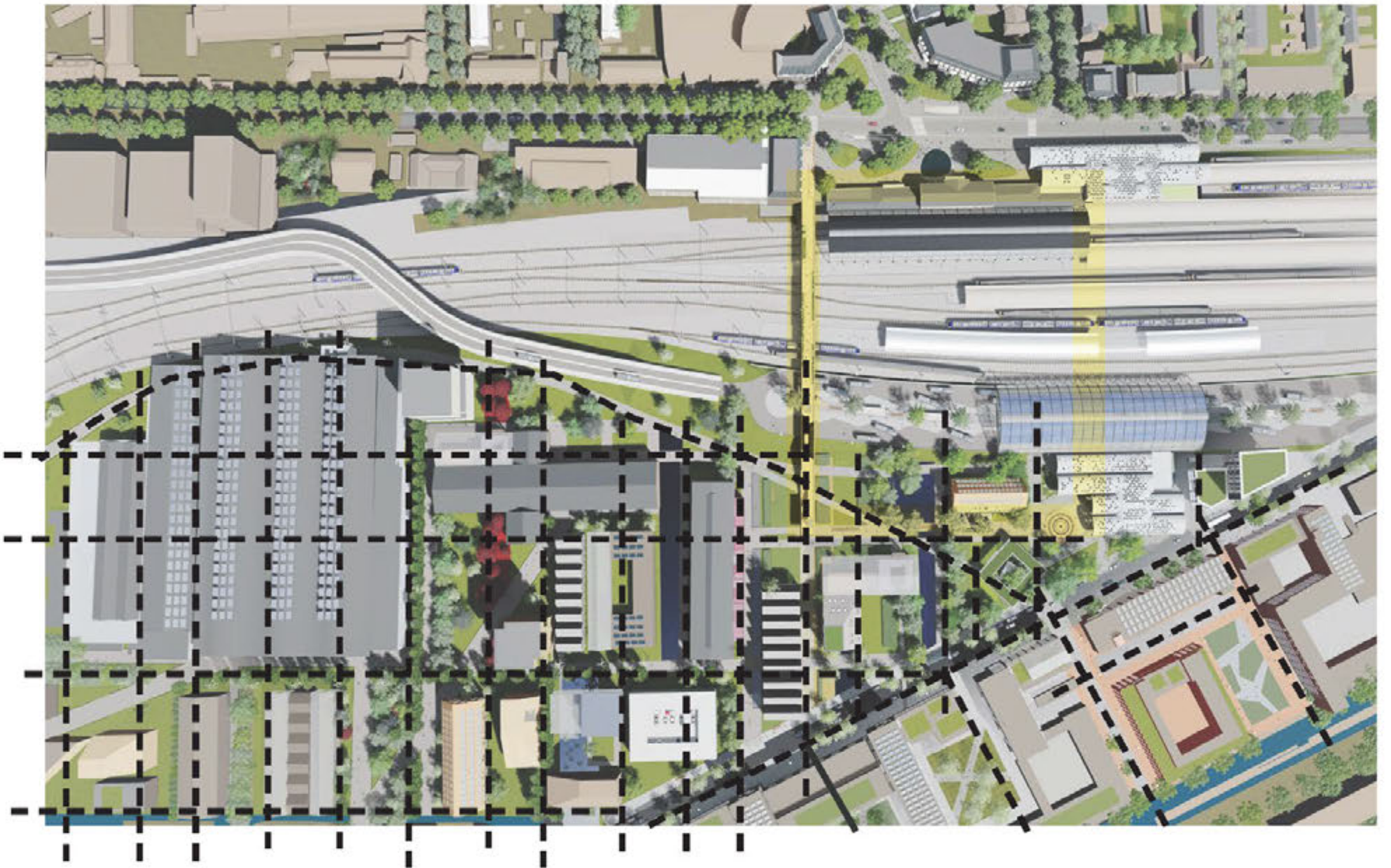
Ten zuiden van het station Zwolle liggen grote mogelijkheden om een nieuw soort woon-werkmilieu aan de stad Zwolle toe te voegen. Creatieve start-ups, bestaande loodsen, verbindingen met verschillende instituties als het ROC en de Hogeschool Windesheim, een stedelijk dwaalmilieu met een sterke stedenbouwkundige en landschappelijke structuur moeten Zwolle helpen aan wat de omgevingsvisie 'Urban Coolness' noemt. Onderstaande schetsen zijn een verkenning in de ruimtelijke mogelijkheden van het gebied en de aansluiting op het stationsgebied. Deze ruimtelijke verkenningen worden de komende periode verder uitgewerkt binnen de gebiedsontwikkeling Spoorzone en in samenwerking met 'de vrienden van Hanzeland' opgesteld.

Op het Lübeckplein moet de menselijke maat worden toegevoegd door een juiste afweging van vergroening en mogelijke bebouwing. In het kader van de Visie Hanzeland is geleidelijke vergroening belangrijk. Dit draagt bij aan het aantrekkelijker maken van het plein, het versterken van de beleving en het tegengaan van hittestress.

Een doorbraak van het gebouw Schellepoort heeft geen prioriteit. Het versterken van het gebruik van de plint, al dan niet in combinatie met een verbinding van de parkeergarage is een aantrekkelijke optie.







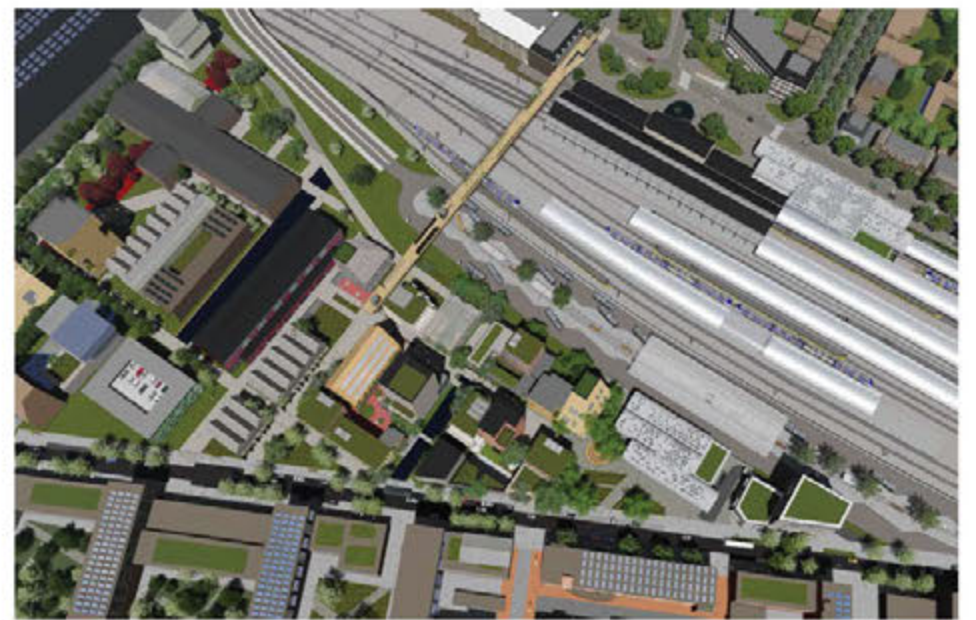
Schetsverkevelingen voor flexibele ontwikkeling Hanzeland



## Studie naar verdichtingsmogelijkheden Zuid (in ontwikkeling)







*Schetsverkevelingen voor flexibele ontwikkeling Hanzeland*







## **COLOFON**

# **ONTWIKKELPERSPECTIEF STATIONSGBIED ZWOLLE**

definitief concept  
3 juli 2017

in opdracht van:  
**Gemeente Zwolle**

in samenwerking met:  
**NS Stations**  
**ProRail**  
**Provincie Overijssel**

Opgesteld door:

**karres+brands**

met medewerking van:  
**Poelmans Reesink**  
**Movares/ StudioSK**  
**Team V**  
**Gemeente Zwolle**



