

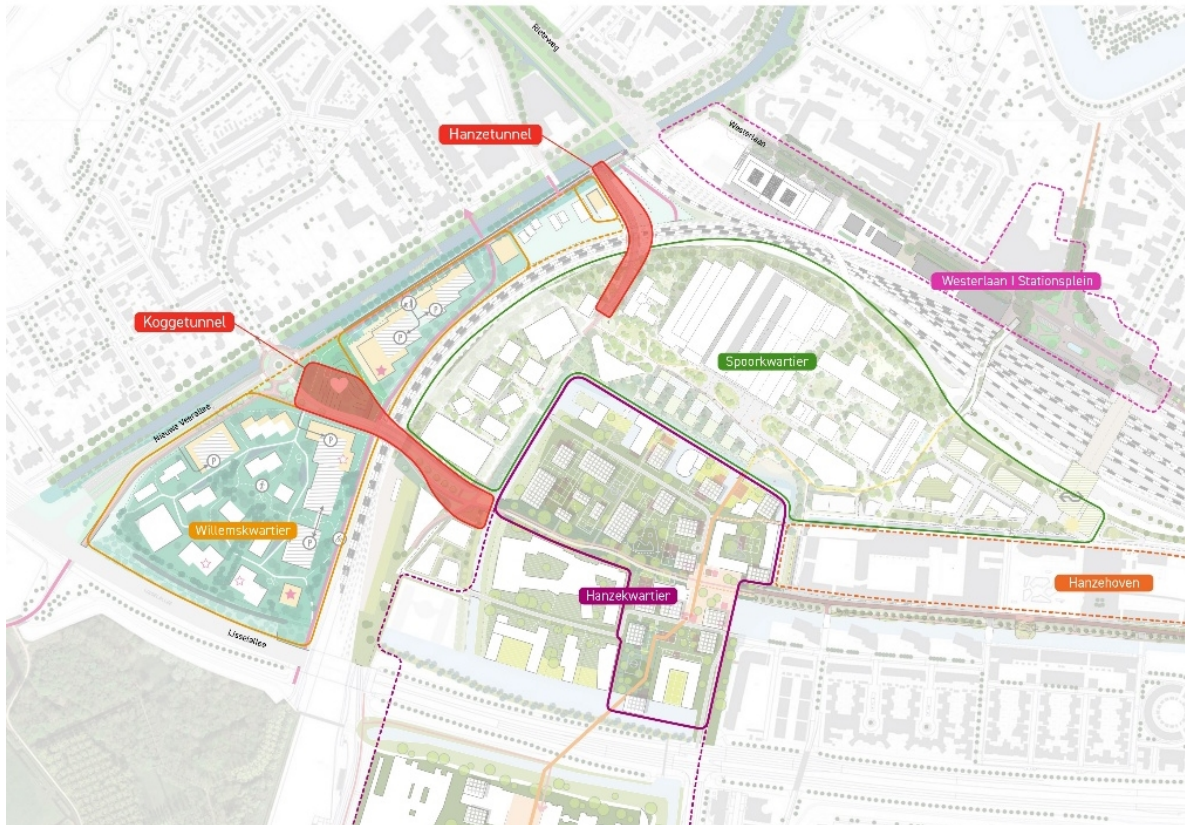
Samenvatting Variantenstudie Onderdoorgangen Spoorzone

Datum

22 september 2025

Inleiding

De komende jaren wordt de Spoorzone uitgebreid met circa 3.500 woningen, nieuwe werkplekken en voorzieningen. Samen met het Stadshart vormt de Spoorzone straks het nieuwe Zwolse centrumgebied. Hiervoor is het belangrijk de verbindingen van de Spoorzone met de directe omgeving te versterken. De huidige ontsluiting van de Spoorzone voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer wordt daarom aangepast. Dit doen we volgens het STOMP-principe – Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility-as-a-service, Privéauto – en geven daarmee voetgangers en fietsers prioriteit. Een wezenlijk onderdeel van deze transformatie is de realisatie van twee nieuwe spooronderdoorgangen:



Figuur 1: Situering Kogge- en Hanzetunnel

- Koggetunnel

De bestaande voet-fiets-tunnel wordt vervangen door een nieuwe tunnel voor voetgangers, fietsers, auto's en licht vrachtverkeer met een maximale doorrijdhoogte van 3,30 meter. Voor een goede aansluiting op de gebiedsontwikkelingen en om onnodige oversteken in de tunnel te voorkomen liggen aan weerszijden voetpaden. Het fietspad Horrëus de Haaspad ligt over de bestaande Koggetunnel. Deze verbinding wordt vervangen bij de nieuwe Koggetunnel en verbreed met een voetpad.

Datum

22 september 2025

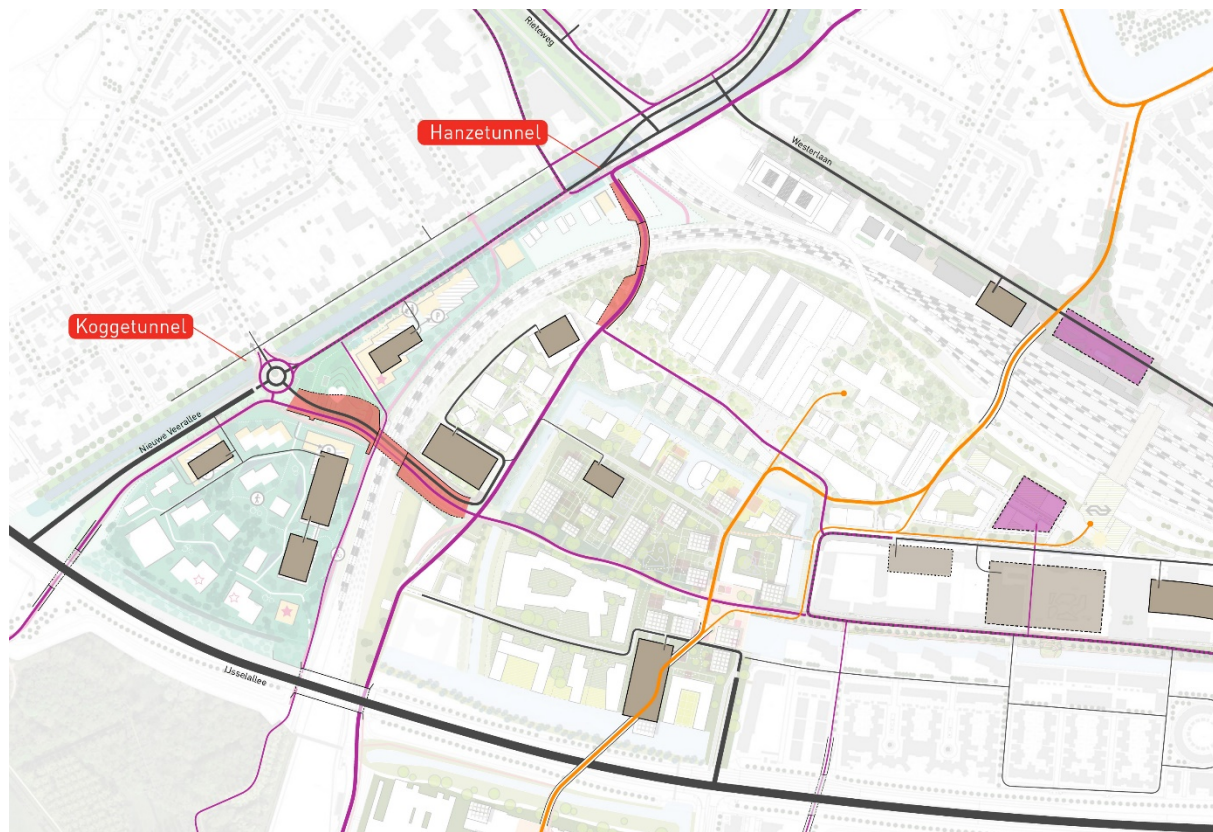
- Hanzetunnel

Dit is een nieuwe tunnel voor voetgangers en fietsers. Het fietspad in de tunnel wordt onderdeel van de nieuwe hoofdfietsroute die Hattem / Campus Windesheim verbindt met het Stadshart en Stadshagen. Daarnaast is het voetpad in deze tunnel een belangrijk verbinding tussen beide zijden van het spoor, het is cruciaal voor een goede ontsluiting van de nieuwbouw in het Spoorkwartier. Daarnaast wordt aan de zijde van het Spoorkwartier een voetgangersbrug over de tunnel aangelegd, zodat de geplande wandelroute langs het spoor (Spoorpark) doorloopt over de tunnel.

Beide tunnels zijn noodzakelijk om een kwalitatief hoogwaardig woon- en werkmilieu te realiseren in de Spoorzone. Directe verbindingen met de omgeving voor fietsers en voetgangers en een autoluw hart rondom het innovatiedistrict en Engelenpad zijn cruciaal voor het slagen van de gebiedsontwikkeling.

De nieuwe Koggetunnel zorgt voor een betere verdeling van het gemotoriseerd verkeer naar de Spoorzone en voorkomt het doorsnijden van hoofdfietsroutes door autoverkeer. Ook is de nieuwe tunnel noodzakelijk voor een autoluwe inrichting van het Hanzekwartier en het innovatiedistrict. Het is daarmee een grote stap naar een inrichting van de Spoorzone volgens het STOMP-principe.

De Hanzetunnel is belangrijk voor een betere voet- en fietsontsluiting voor de nieuwe bewoners en gebruikers van het Spoorkwartier. Anders blijft dit een geïsoleerd gebied in de binnenbocht van het spoor. Daarnaast wordt de hoofdfietsroute Hattem – Campus Windesheim – Stadshart / Stadshagen verlegd van de Koggetunnel naar de Hanzetunnel, zodat hiermee een directere fietsverbinding ontstaat. Dit ontlast de nieuwe Koggetunnel, het aantal fietsers neemt daar af. Zonder die afname van fietsverkeer functioneert de aansluiting van de Koggetunnel op de Nieuwe Veerallee voor gemotoriseerd verkeer niet goed en ontstaat teveel openthoud.

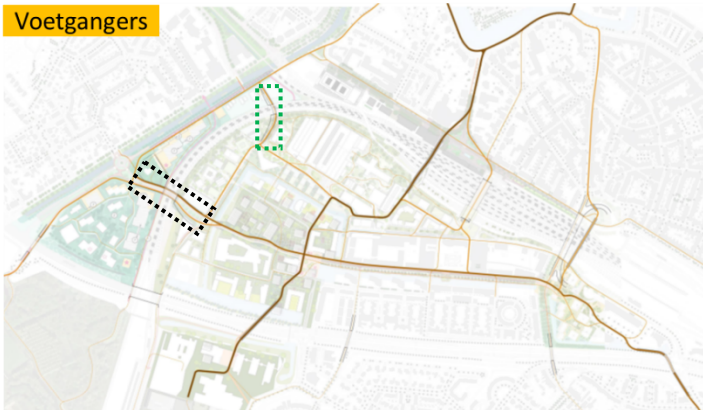


Figuur 2: Mobiliteitsstructuur autoverkeer (zwart) met mobiliteitshubs, fietsverkeer (paars) en Engelenpad (oranje)

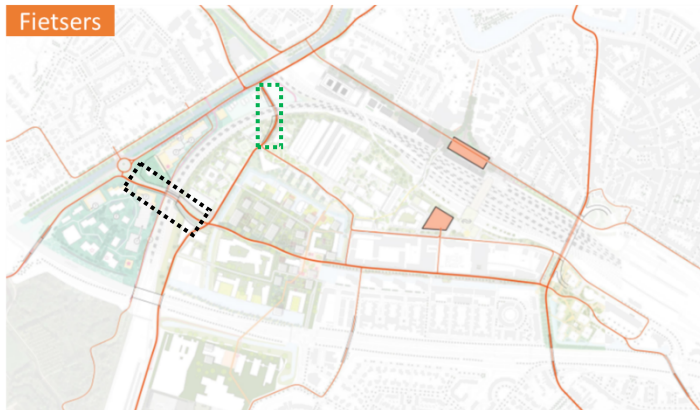
Datum

22 september 2025

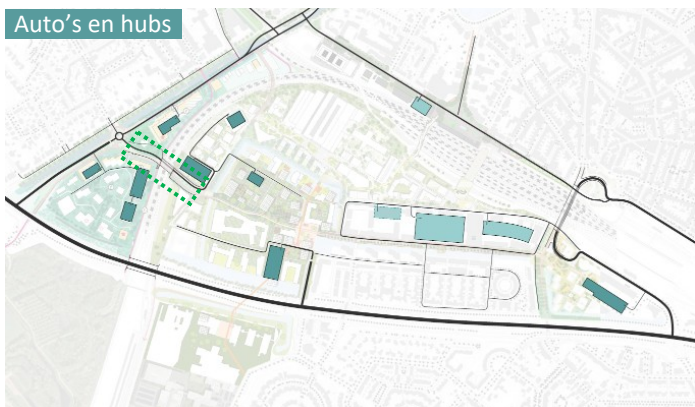
Voetgangers



Fietsers



Auto's en hubs



Figuur 3: Mobiliteitsstructuur Spoorzone met ligging nieuwe tunnels

Datum

22 september 2025

Proces

Voor beide tunnels is een variantenstudie uitgevoerd, hierin zijn verschillende mogelijkheden onderzocht voor de inpassing van de onderdoorgangen. Daarbij is met name gekeken naar de inpassing van de tunnels in de bestaande omgeving en de aansluiting op de gebiedsontwikkelingen in Spoorkwartier en Willemskwartier.

In het proces zijn hiervoor eerst de eisen en wensen opgehaald bij stakeholders, waaronder de coalitiepartners in de Spoorzone en partijen als ProRail, Fietzersbond Zwolle & NO-Veluwe en Toegankelijk Zwolle. Met deze opbrengst zijn varianten voor de tunnels uitgewerkt. Voor beide tunnels geldt dat de beschikbare ruimte zeer beperkt is, de inpassing was daarmee een complexe opgave.

Inpassing Koggetunnel

Het Koggepark verbindt de verschillende deelgebieden van de Spoorzone in oost-westrichting en loopt van Willemsvaart tot Hanze Oost. Het is parkachtig ingericht met het accent op fietsen, verblijven en groenontwikkeling. De Koggetunnel is onderdeel van het Koggepark en definieert vanaf de Veerallee de nieuwe entree van de Spoorzone. Het realiseren van een tunnel met een breed groen karakter is hiermee een belangrijke opgave. Bij de Koggetunnel is rekening gehouden met de gebiedsontwikkeling Willemskwartier en de herinrichting van de Nieuwe Veerallee aan de westzijde van het spoor. Aan de oostzijde van het spoor sluit de Koggetunnel aan op de gebiedsontwikkeling Spoorkwartier.



Figuur 4: Koggepark als verbindende groene structuur in de Spoorzone met aanduiding van de Koggetunnel

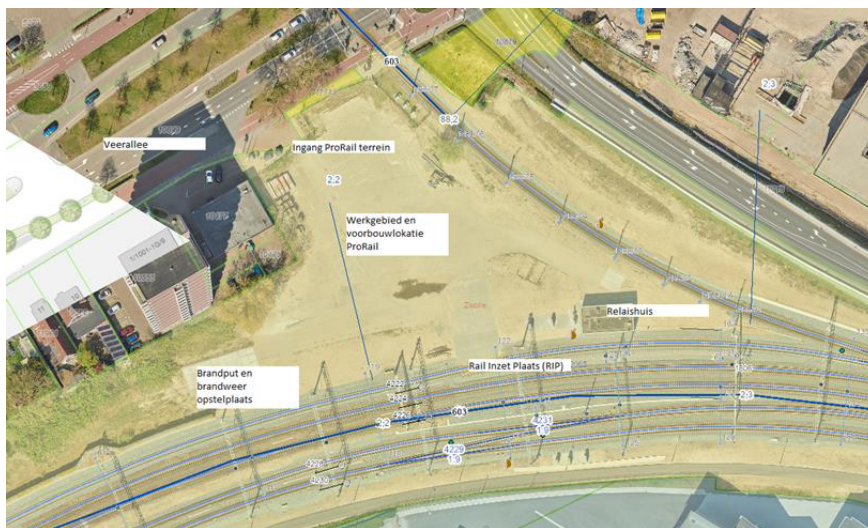
Datum

22 september 2025

Inpassing Hanzetunnel

De Hanzetunnel is een belangrijke nieuwe entree van de Spoorzone en is straks de meest directe verbinding voor fietsers vanuit het Stadshart naar het Spoorkwartier en het innovatiedistrict. De tunnel sluit aan op de groene inrichting van de gebiedsontwikkeling Spoorkwartier langs het spoor. Aan de noordzijde van het spoor ligt een werklocatie van ProRail. Deze locatie aan de Nieuwe Veerallee blijft bestaan, de situering van de Hanzetunnel houdt daar rekening mee. Over de nieuwe tunnel wordt een brug voor ProRail aangelegd om beide zijden van de werklocatie bereikbaar te houden. Aan de zuidzijde van het spoor ligt een onderhoudsweg van ProRail, ook hiervoor wordt een brug over de tunnel aangelegd.

De Hanzetunnel sluit aan op het fietspad ten zuiden van de Nieuwe Veerallee. Bij de herinrichting van de Nieuwe Veerallee wordt de fietsverbinding vanuit de tunnel richting Stadshagen (Kamperweg) verbeterd.



Figuur 5: Werklocatie ProRail aan de Nieuwe Veerallee

Bestemmingsplan

Beide tunnels zijn samen met de gebiedsontwikkeling Spoorkwartier onderdeel van het bestemmingsplan “Spoorzone, District Z, Werkplaatsen en Lurelui”. Op dit bestemmingsplan is door ProRail een zienswijze ingediend en het bestemmingsplan is daarop aangepast (punt 4d in [Nota vooroverleg](#)). Een grote wijziging in het bestemmingsplan is dat rekening wordt gehouden met een mogelijke toekomstige spooruitbreiding door ProRail. De tunnels zijn op deze mogelijke uitbreiding voorbereid. Indien dat doorgaat kan ProRail het dak op de tunnels uitbreiden zonder dat dit ten koste gaat van de ruimte voor gebruikers van de Spoorzone.

Datum

22 september 2025

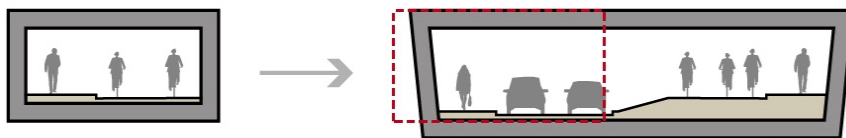
Afwegingen

In deze variantenstudie zijn veel opties onderzocht, deze paragraaf benoemt de belangrijkste inzichten.

Hergebruik bestaande Koggetunnel

De bestaande Koggetunnel is in 2004 aangelegd en dus nog relatief jong. Om die reden is onderzocht of de bestaande tunnel ingepast kan worden in de nieuwe ontsluiting van de Spoorzone. Er is onderzocht of de bestaande constructie kan worden hergebruikt en of er naast de bestaande tunnel een nieuwe tunnel kan worden gerealiseerd.

De nieuwe Koggetunnel is fors breder en hoger dan de bestaande tunnel. De afbeelding hieronder laat de omvang van de bestaande en nieuwe tunnel zien. Rood gestippeld is de ligging van de huidige tunnel ten opzichte van de nieuwe tunnel. Omdat het bestaande spoor niet hoger gelegd kan worden (vanwege hogere geluidsbelasting en kosten) moet de nieuwe tunnel dieper liggen dan de bestaande. Hierdoor zijn de vloer en wanden van de bestaande tunnel niet herbruikbaar. Maar ook het dak van de bestaande tunnel is te smal voor de nieuwe tunnel en niet sterk genoeg voor een verbreding. Daarmee is aanpassing van de bestaande constructie niet mogelijk.



Figuur 6: Omvang en indeling van bestaande (links) en nieuwe Koggetunnel (rechts)

De tweede optie gaat uit van het geheel behouden van de bestaande Koggetunnel door de aanleg van een nieuwe tunnel voor gemotoriseerd verkeer naast de bestaande tunnel. Vanwege de constructie van de bestaande tunnel en de bouwwijze van de nieuwe tunnel zijn dit twee losse tunnels die niet direct tegen elkaar kunnen liggen. Hieronder zijn beide opties schetsmatig weergegeven, de nieuwe tunnel ligt links (zuidelijk) of rechts (noordelijk) van de bestaande tunnel.

Deze twee losse tunnels zorgen voor een groter ruimtegebruik en daarmee een grotere barrière in het gebied. Het is dan bijvoorbeeld niet mogelijk om een goede verbinding met het Koggepark en het groene hart in het Willemskwartier te maken.



Figuur 7: Omvang en indeling nieuwe tunnel naast bestaande Koggetunnel (2 opties)

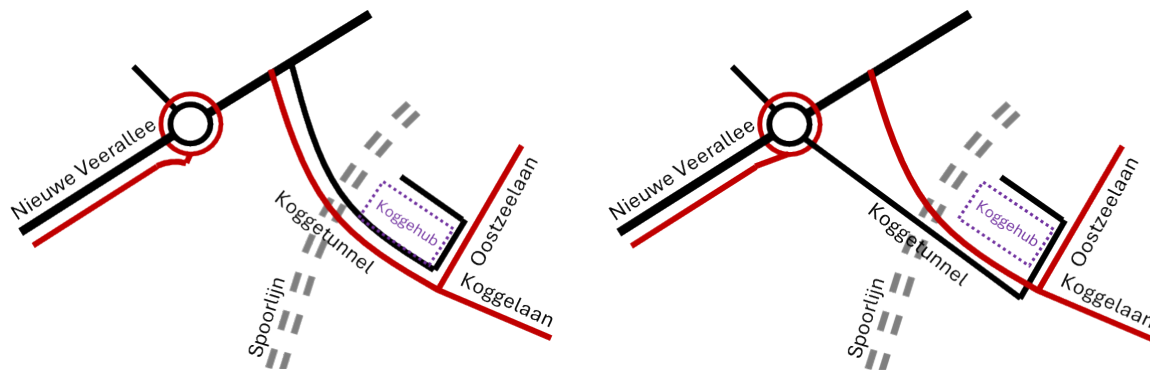
Bij behoud van de bestaande tunnel blijft de fietsverbinding tussen de Koggelaan en Nieuwe Veerallée op de huidige locatie (bestaande Koggetunnel) liggen. In onderstaande afbeeldingen is schematisch aangegeven waar dan de fietsverbinding (in rood) en rijbanen voor gemotoriseerd verkeer (in zwart) dan liggen.

Bij ligging van de nieuwe tunnel noordelijk van de bestaande Koggetunnel is een logische aansluiting voor gemotoriseerd verkeer op de Nieuwe Veerallée niet mogelijk. Daarnaast doorsnijdt de nieuwe tunnel de geplande mobiliteitshub in het Spoorkwartier.

Datum

22 september 2025

Bij ligging van de nieuwe tunnel zuidelijk van de bestaande Koggetunnel kan het gemotoriseerd verkeer wel logisch aansluiten op de Nieuwe Veerallee. Het gemotoriseerd verkeer rijdt vanaf de Nieuwe Veerallee via de Koggetunnel naar de Oostzeelaan (Koggehub). Aan het einde van de Koggetunnel kruist dit verkeer dan de drukke fietsroute Koggelaan-Nieuwe Veerallee, vanuit verkeersveiligheid is dit onacceptabel.

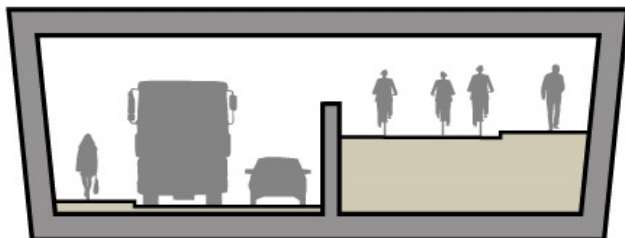


Figuur 8: bovenaanzicht met nieuwe tunnel naast bestaande Koggetunnel (2 opties)

Zwaar vrachtverkeer door Koggetunnel

Het inrichten van de Koggetunnel voor zwaar vrachtverkeer vraagt om een grotere tunnel, zwaar vrachtverkeer heeft een grotere doorrijdhoogte dan licht vrachtverkeer: 4,60m in plaats van 3,30m. Aangezien het spoor niet hoger gelegd kan worden leidt dit tot een diepere tunnel. Als gevolg van de diepere tunnel is een grotere lengte nodig om op de Nieuwe Veerallee en Oostzeelaan aan te sluiten, de rijbaan is dan een stuk steiler. Het voetpad langs de rijbaan is daarmee ontoegankelijk voor mindervaliden. Daarnaast ontstaat er ter plaatse van het spoor een groot hoogteverschil tussen rijbaan en fietspad, dit is alleen met een betonnen wand op te vangen, vergelijkbaar met de betonnen wand in de Van Karnebeek tunnel. De tunnel wordt hiermee een grotere barrière in het gebied en doet afbreuk aan de gewenste groene inpassing.

Tot slot zal de ondergrondse betonconstructie van de nieuwe tunnel doorlopen tot en met het kruispunt Koggelaan-Oostzeelaan. Hiermee ontstaat een blokkade voor alle kabels en leidingen die er nu liggen en die extra nodig zijn ten behoeve van de gebiedsontwikkeling. Daarmee is ook deze variant onmogelijk.



Figuur 9: Omvang en indeling nieuwe Koggetunnel met zwaar vrachtverkeer

Raakvlak hoogspanningskabel

In alle varianten doorsnijdt de Hanzetunnel een hoogspanningskabel van TenneT aan het uiteinde van de tunnel gelegen in het Spoorkwartier. Daarom is verlegging van deze kabel nodig, mogelijk is deze verlegging niet uitgevoerd voordat de bouw van de tunnel start. De impact hiervan is onderzocht, daarbij is gekozen voor het scenario waarbij een uiteinde van tunnel pas gebouwd wordt na verlegging van de hoogspanningskabel. Het gevolg hiervan is dat de Hanzetunnel later opengesteld wordt voor voetgangers en fietsers. Dit scenario is niet verwerkt in de planning (zie volgende paragraaf).

Datum 22 september 2025

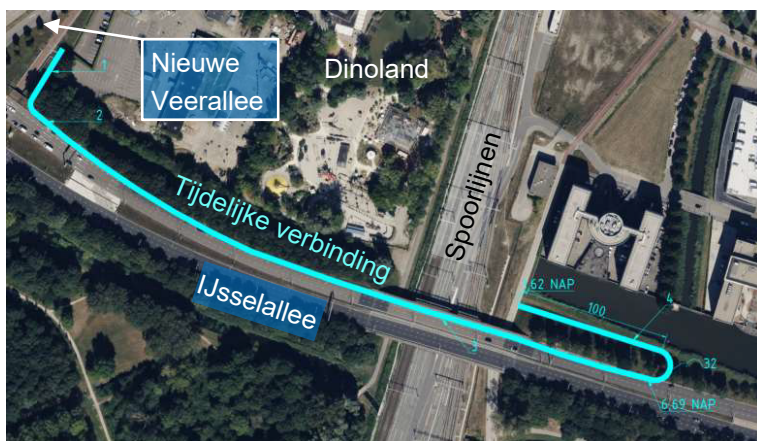
Planning

Na afronding van de variantenstudie werken we de voorkeursvarianten verder uit. Gelijktijdig voeren we diverse onderzoeken uit, onder andere om meer inzicht in de ondergrond te krijgen. Beide zaken worden verwerkt in een overdrachtdossier voor ProRail. Dit dossier gebruikt ProRail om in opdracht van gemeente Zwolle beide tunnels aan te besteden en te laten bouwen. Na oplevering van beide tunnels door ProRail zal gemeente Zwolle de tunnels inrichten en daarna openstellen voor verkeer. Dit vertaalt zich in de volgende planning:

1. Opdrachtverlening aan ProRail 2026
2. Aanbesteding door ProRail 2027
3. Bouw tunnels door ProRail 2028 t/m 2029
4. Inrichting tunnels door Zwolle 2029 t/m 2030
5. Oplevering tunnels 2030

Tijdelijke voet- en fietsverbinding

Beide tunnels worden gelijktijdig gebouwd om de impact op het treinverkeer, en daarmee de kosten en bouwperiode, fors te beperken. Daarmee is er circa anderhalf jaar geen verbinding voor fietsers aan de westzijde van Hanzeland. De dichtstbijzijnde fietsroutes lopen door de Van Karnebeek tunnel en over de dijk bij het Engelse Werk. Voetgangers kunnen uitwijken naar de passerelle of dezelfde dijk bij het Engelse Werk. Een dergelijke lange stremming past niet bij het STOMP-principe, daarom wordt een tijdelijke voet- en fietsverbinding aangelegd. Uit onderzoek blijkt dat ruimte maken voor een tijdelijke fietsverbinding over de IJsselallee de beste oplossing is. Deze oplossing is goed inpasbaar en leidt slechts tot beperkt (acceptabel) reistijdverlies voor het autoverkeer op de IJsselallee.



Figuur 10: Tijdelijke voet- en fietsverbinding over IJsselallee

Datum

22 september 2025

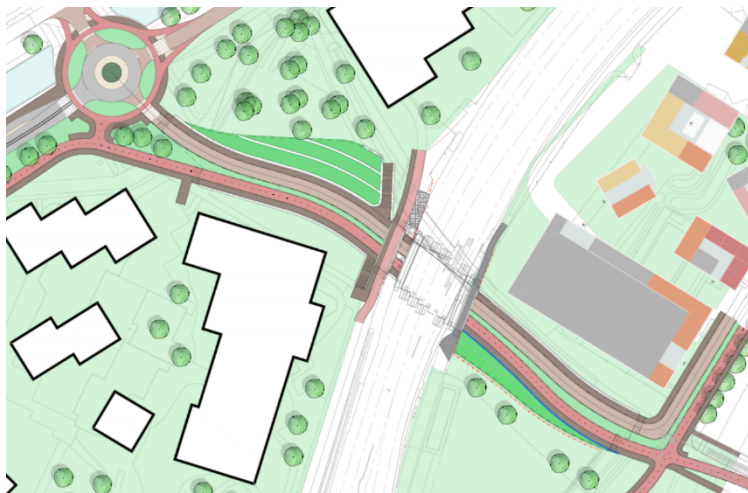
Conclusie

Voor beide tunnels zijn de nodige opties onderzocht, hierbij is met name gekeken naar de inpassing van de tunnels in de omgeving. Daarnaast is de veiligheid van de tunnels een belangrijk aspect. Dit betreft met name het zicht door de tunnels vanuit verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Op basis van de inpassing en veiligheid is voor beide tunnels een keuze gemaakt. Deze voorkeursvarianten worden hieronder toegelicht.

Voorkeursvariant Koggetunnel

De bestaande voet-fietstunnel wordt vervangen door een nieuwe tunnel voor voetgangers, fietsers, auto's en licht vrachtverkeer. Voor een goede aansluiting op de gebiedsontwikkelingen en om onnodige oversteken in de tunnel te voorkomen worden aan beide zijden voetpaden gerealiseerd. Het fietspad Horrëus de Haaspad wordt ter plaatse van de nieuwe Koggetunnel verbreed met een voetpad. De Koggetunnel heeft voor gemotoriseerd verkeer een doorrijdhoogte van 3,30 meter en voor fietsers 2,60 meter.

Omdat de tunnel onderdeel is van het Koggepark en het groene hart van Willemskwartier is ingezet op een ruim en groen karakter. Aan beide zijden van het spoor is gekozen voor eenzijdige groene taluds. Aan de zijde van het Willemskwartier is dit een langzaam oplopend maaiveld met zitelementen. Dit sluit aan op de inrichting en het concept van Willemskwartier, is uitnodigend als entree van de Spoorzone en tegelijkertijd functioneel. Aan zuidoostzijde heeft de tunnel ook een groen talud, wat aansluit op het Spoorkwartier en de Zuidstrook. Het open karakter van de Koggetunnel wat hiermee ontstaat zorgt voor goede doorzichten door de tunnel, wat zowel de verkeersveiligheid als de sociale veiligheid verbetert.



Figuur 12: Voorkeursvariant Koggetunnel



Figuur 11: Visualisatie Koggetunnel, zicht vanaf Nieuwe Veerallée

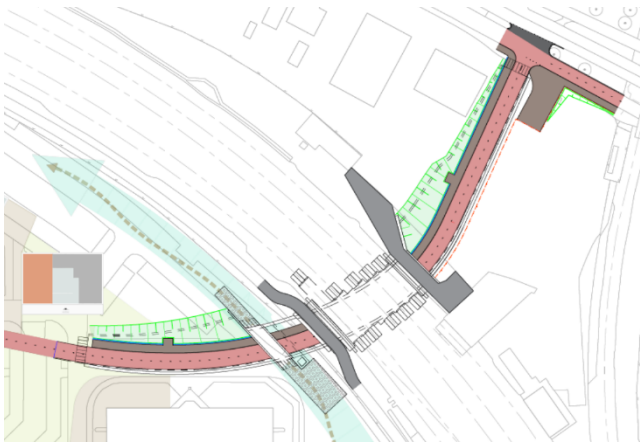
Datum

22 september 2025

Voorkeursvariant Hanzetunnel

Op een deel van het werkterrein van ProRail wordt de Hanzetunnel gerealiseerd voor voetgangers en fietsers. Het fietspad in de tunnel wordt onderdeel van de nieuwe hoofdfietsroute die Hattem / Campus Windesheim verbindt met het Stadshart en Stadshagen. De Hanzetunnel sluit aan op het fietspad ten zuiden van de Nieuwe Veerallee. Bij de herinrichting van de Nieuwe Veerallee wordt de fietsverbinding vanuit de tunnel richting Stadshagen verbeterd. De tunnel heeft voor fietsers een doorrijdhoogte van 2,60 meter.

De Hanzetunnel ligt in een bocht onder het spoor. Dit heeft te maken met de beperkte ruimte tussen bestaande bebouwing, het werkterrein van ProRail en de nieuwe bebouwing in het Spoorkwartier. Goede doorzichten zijn hierdoor belangrijk voor verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Daarom heeft de binnenbocht van de tunnel groene taluds voor beter zicht. Tegelijkertijd sluit het hiermee aan op het groene karakter van het Spoorkwartier. Aan beide zijden van het spoor wordt voor onderhoudswerkzaamheden van ProRail een brug gerealiseerd over de tunnel. Daarnaast wordt aan de zijde van het Spoorkwartier een voetgangersbrug over de tunnel aangelegd, zodat de geplande wandelroute langs het spoor (Spoorpark) doorloopt over de tunnel.



Figuur 14: Voorkeursvariant Hanzetunnel



Figuur 13: Visualisatie Hanzetunnel, zicht vanuit Spoorkwartier