

PASSERELLE ZWOLLE

VO Dekinrichting

DO Constructie

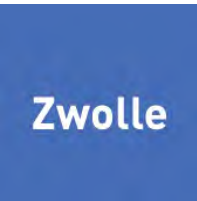
28 juli 2021



Colofon

Opdrachtgever
Gemeente Zwolle Niels Munnik Tim van Muijden
Ontwerp
Karres en Brands Jasper Nijveldt Rutger van der Meer Ania Sobiech Cecillia Ricci
IPV Delft Gerhard Nijenhuis Ronald Rozemeijer Sietse Cieraad Marion Kresken
Ingenieurbüro Miebach Frank Miebach Lukas Osterloff
Gemeente Zwolle Han Goodijk
Prorail Wouter Kolijn
In samenwerking met
Jeroen Everaert Jan Goedhart (Attis Advies)

KARRES
BRANDS



ProRail

Inhoud

1. Inleiding

2. Visie

- 08 Opgave
- 10 Visie
- 11 Ontwerpprincipes
- 14 Verbonden en uitnodigend
- 18 Een plek om te verblijven
- 32 Eigen uitstraling
- 34 Duurzaam in al zijn facetten

3. Straatinrichting

- 38 Plankaart inrichting
- 40 Beplanting
- 44 Slim en zichtbaar watersysteem
- 52 Materialisatie
- 58 Elementen
- 66 Verlichting
- 68 Elementen
- 72 Beheer

4. Architectuur en constructie

- 78 De opgetilde straat
- 80 Opbouw
- 104 Trappen en stijgpunten
- 116 Onderzijde en kolommen
- 118 Aanzicht, randdetail en veiligheid
- 124 Belasting
- 126 Technische toelichting constructie

5. Bijlage

- 132 Programma van eisen
- 142 Reactie op consultatie



Inleiding

Voorlopig Ontwerp dekinrichting en Definitief Ontwerp Constructie

Dit boekwerk vormt de ontwerptoelichting van het Voorlopig Ontwerp van de inrichting op de passerelle (dekinrichting) en het Definitief Ontwerp van de constructie van de passerelle. De dekinrichting wordt in augustus en september vertaald in een Definitief Ontwerp.

Deze ontwerptoelichting is in vier delen opgebouwd, waarbij op het boekwerk van het Schetsontwerp is voortgeborduurd. De VO toelichting herhaalt de visie zoals in het SO is uiteengezet. Deze visie is verder uitgewerkt in het tweede (inrichting) en derde deel (architectuur en constructie).

Naast dit plandocument is een bijgehouden programma van eisen en wensen bijgesloten.

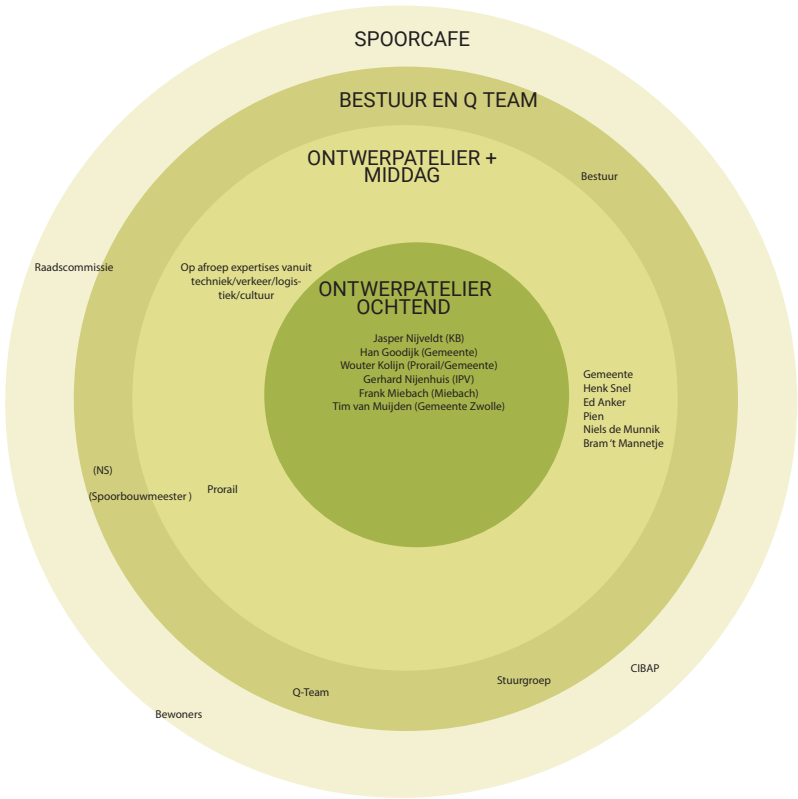
Het DO constructie is daarnaast bijgesloten op a0++ overzichtsvelen.

Proces

Het schetsontwerp van de passerelle is breed gedeeld; Van Spoorcafé, raad tot verschillende stakeholders. Daarnaast heeft een brede consultatieronde plaatsgevonden.

Het ontwerp is vervaardigd in een multidisciplinair ontwerpteam. Het team bestaat uit Karres en Brands, IPV Delft, Miebach, Gemeente Zwolle en ProRail. In het ontwerp treedt Karres en Brands op als coördinerend architect. Het inhoudelijk team is aangevuld met een projectleider vanuit de gemeente Zwolle om de koppeling met het proces te bewaken. Daarnaast is Attis Advies betrokken als technisch adviseur voor de dekinrichting.

Op gezette tijden zijn tussenresultaten en overwegingen voorgelegd aan het begeleidingsteam, wethouder, raad, Spoorcafé en Q-team. Ook hebben er twee gespreksrondes plaats gevonden met verschillende disciplines binnen de gemeente en Prorail..



Visie

Opgave

Beeldkwaliteitsplan

Station Zwolle is het belangrijkste spoorwegknooppunt van Noordoost-Nederland. Samen met het busknooppunt met 24 bushaltes 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. Een nieuwe passerelle vormt hierin een essentiële vervolgstap.

Een opgetilde straat

De passerelle wordt een nieuwe loopbrug over het spoor. Een 'opgetilde straat' waar je kunt wandelen en verblijven. Met een brede brug van 10 meter, met volop groen, bankjes en kunst. De 'opgetilde straat' wordt gebouwd van duurzame materialen, zoals hout. Het wordt een nieuwe bestemming en verbinding van iconische waarde. Voor Zwolle en de hele regio.

In het Beeldkwaliteitsplan worden deze ambities in 4 onderdelen uiteengegemaakt. De eerste is dat de passerelle onderdeel is van de stad en een schakel vormt in het Engelenpad. Daarmee wordt de ambitie uitgesproken dat de passerelle geen standaard brug is maar een 'opgetilde straat'. De passerelle is een onderdeel van de stad en stationsomgeving en voegt zich naadloos in haar context. De passerelle zal zo de twee delen van de stad aan elkaar verbinden en de ontwikkeling van een samenhangend en groter centrumgebied versnellen. Tegelijkertijd wordt gevraagd om een iconische brug waar je niet alleen overheen kunt, maar die je ook een bijzondere beleving biedt.

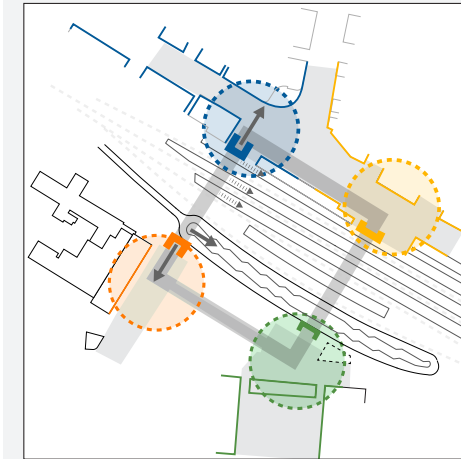
1 Passerelle als onderdeel van het Engelenpad



2 Passerelle als een opgetilde straat



3 Passerelle verbindt stad en station



4 Een duurzame passerelle welke beleefbaar is op alle niveaus en met alle zintuigen





Creatieve industrie



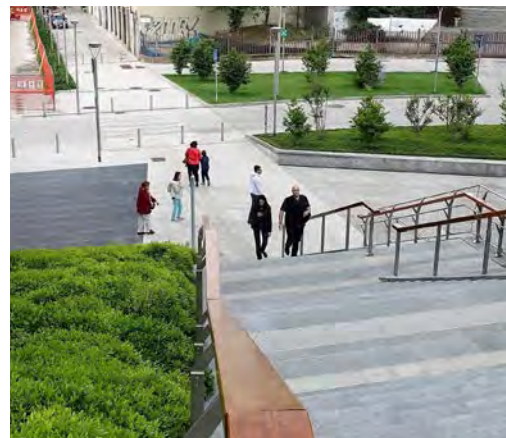
Comfortabele overstap



Karakteristieke beplanting



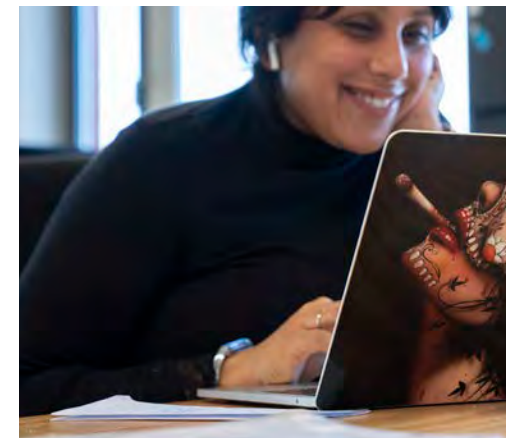
Zicht op stationsplein



Comfortabele trappen en liften



Verblijfsplekken



Verbinding met kennisinstelling



Perron 038



Onderdeel van stationscarre



Groene route door de stad



Groene route door de stad



Comfortabele overstap reizigers

Visie

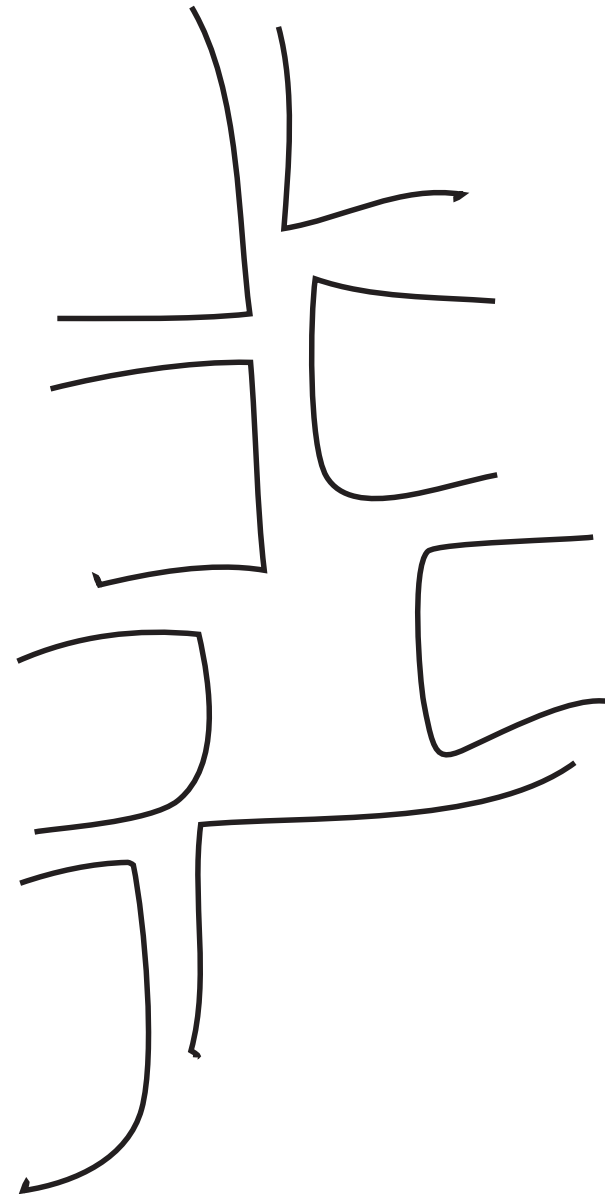
De opgetilde straat

De opgave om de passerelle te zien als een 'opgetilde straat' vormt in het ontwerp een krachtige metafoor. Een straat is namelijk iets anders dan een brug. Een straat is onderdeel van een stedelijke context. In een straat komt verblijf en doorgaand verkeer samen. Er is verrassing en er zijn plekken die verschillend gebruik uitlokken. Het is prettig en aangenaam. In een straat is er een relatie met de omliggende gebouwen. Ook kan een straat veranderen in de tijd.

De drijvende kracht in het ontwerpproces vormt dan ook een 'straat' ontwerp, die vervolgens uit de grond omhoog getild wordt. Deze radicale uitwerking van de 'opgetilde' straat geeft naar ons idee antwoord aan de gevraagde ambities zoals beschreven in het Beeldkwaliteitsplan.

Ontwerpfilosofie

Essentieel voor het ontwerp is dat er vanuit menselijk gebruik is gedacht en niet vanuit het object. "First life, then spaces, then buildings. The other way around never works!" van Jan Gehl onderschrijft deze filosofie. Wat ervaar ik vanuit ooghoogte, wat maakt dat ik langer wil blijven, welke plekken zijn interessant, en welke constructie is hiervoor nodig om dit mogelijk te maken? Interessant is dat er 100 jaar geleden reeds een passerelle op dezelfde locatie gelegen was; een verbinding tussen stadsdelen. Feitelijk wordt deze situatie op een hedendaagse wijze in ere hersteld.



De straat als onderdeel van stedelijke context

Verassing, plekken, relatie met gebouwen en dynamisch in de tijd



Loopbrug op dezelfde locatie (Ca. 1925)
Bron: Spoorwegen in Beeld, Spoorwegmuseum



Luttekestraat

***"First life, then spaces, then buildings
The other way around never works!"***

Jan Gehl

Ontwerpprincipes

Integraal ontwerp

De opgetilde straat is in een aantal principes uiteengeerafeld. Deze principes belichten verschillende facetten van het ontwerp en maken tezamen een integraal ontwerp.

Het eerste principe is dat de passerelle verbonden is met haar context en uitnodigt. De passerelle is onderdeel van een ketting van plekken van binnenstad naar IJssel; Het Engelenpad. Het rijgt het stationsplein en Hanzeland hiermee aanelkaar. De trappen zijn uitnodigend en reageren daarmee op haar context. Aan de monumentale noordzijde heeft de trap een andere gedaante dan aan de zuidzijde. Essentieel is dat de passerelle uitnodigt en toegankelijk is voor iedereen. Van kind, rolstoeler, hardloper, wandelaar tot fietser aan de hand. De liften zijn logisch en zichtbaar gepositioneerd.

Naast mensen uit te nodigen de passerelle als verbinding te gebruiken is het ook een plek om te verblijven. Dit is het tweede principe. De passerelle is informeel en vriendelijk. Er zijn verschillende functies en het groen draagt bij aan een aantrekkelijke ervaring. Het groen heeft een hoge kwaliteit en daarvoor is een goede waterhuishouding essentieel.

Het derde principe is dat de passerelle een eigen uitstraling krijgt, waarbij de beeldtaal zich richt op een warme uitstraling. Hiermee voegt het een informele plek toe in een spoorse omgeving. De constructie van de passerelle is leesbaar en robuust. Het hout geeft vorm aan de constructie en is tegelijkertijd elegant.

Het vierde principe gaat uit van een integrale duurzaamheid. De passerelle is een expressie die het belang laat zien van tegelijkertijd vergroenen en verdichten van de stad en de impact op thema's als gezondheid, klimaat, mobiliteit, inclusiviteit en circulariteit. Het laat ook zien dat op duurzame wijze wordt omgegaan met materialen, waarbij hout de basis vormt.

Tezamen maken deze principes een nieuw Zwols icoon. Een iconisch beeld is daarmee niet het doel, maar het beeld wordt gevormd uit een iconische belevenis.



1. VERBONDEN EN UITNODIGEND

Onderdeel van ketting van plekken. Magie van Engelenpad. Uitnodigende trappen. Verbinding tussen stad en station.

Voor iedereen toegankelijk. Verbinding met nieuwe gebouwen.



2. PLEK OM TE VERBLIJVEN

Een ervaring. Informeel en vriendelijk. Verleiden om te blijven. Groen. Water. Verschillende functies.



3. EIGEN UITSTRALING

Warme uitstraling. Robuust. Aanraakbaar. Elegant. Zie hoe de krachten werken.



4. DUURZAAM IN AL ZIJN FACETTEN

Passerelle als expressie die het belang laat zien van tegelijkertijd vergroenen en verdichten van de stad en de impact

op thema's als gezondheid, klimaat, mobiliteit, inclusiviteit en circulariteit. De eeuw van het hout.



5. ZWOLS LANDMARK

Iconische belevenis. Zwolse subtiele referenties

Het belang van de passerelle als stedelijke verbinding

De Passerelle heeft betekenis voor de gehele Spoorzone. Het maakt een nieuwe stedelijke verbinding en geeft lucht aan de toenemende drukte in het station. Het maakt het netwerk van langzaam verkeer routes tussen binnenstad, Hanzeland en Windesheim steviger en vormt een aanjager voor de verdere ontwikkeling van de Spoorzone en van de stedelijke Centrumzone in wording.

De nieuwe bebouwing in dit beeld is indicatief.

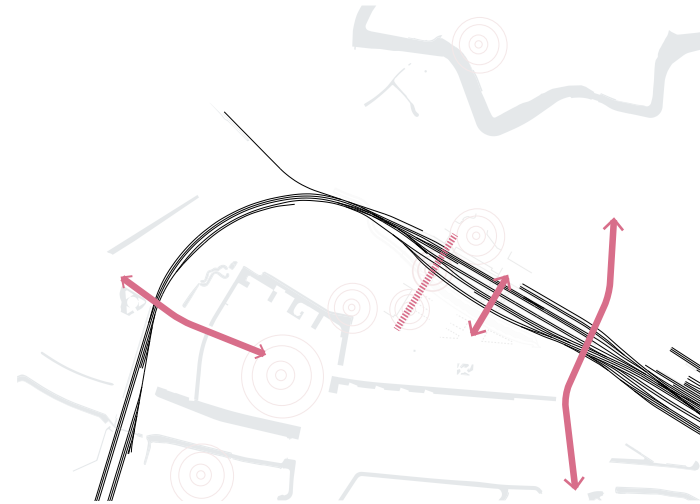




1. Verbonden en uitnodigend

Een stedelijke route

Met het eerste principe voegt de passerelle zich naadloos in de context. Het slecht allerleerst de barrière van het spoor en rijgt een ketting aan plekken aaneen. De stationsstraten worden op natuurlijke wijze aan elkaar verbonden. De trappen voegen zich in de omgeving en richten zich op de hoofdstroom. Tegelijkertijd is de passerelle ook een landschappelijke verbinding voor flora en fauna.



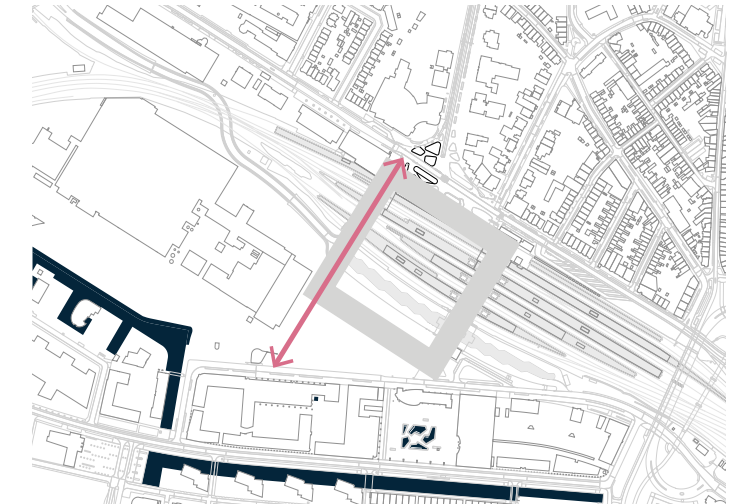
Barrière spoor slechten

Het huidige spoor is op dit moment op enkele plekken oversteekbaar. De passerelle is de volgende straat welke stadsdelen met elkaar verbindt. Het is dan ook een openbare poortjesvrije route voor de stad.



Onderdeel van Engelenpad

De passerelle rijgt tegelijkertijd oude en nieuwe plekken aaneen. Het stationsplein wordt verbonden met een nieuwe plek rond de rode loods, waarna het pad doorgetrokken kan worden naar Windesheim en IJssel. Het is daarmee geen route van A naar B, maar vormt daarmee een aanjager voor gebiedsontwikkeling en ontsluit tegelijkertijd een nieuw stuk stad voor de Zwollenaar.



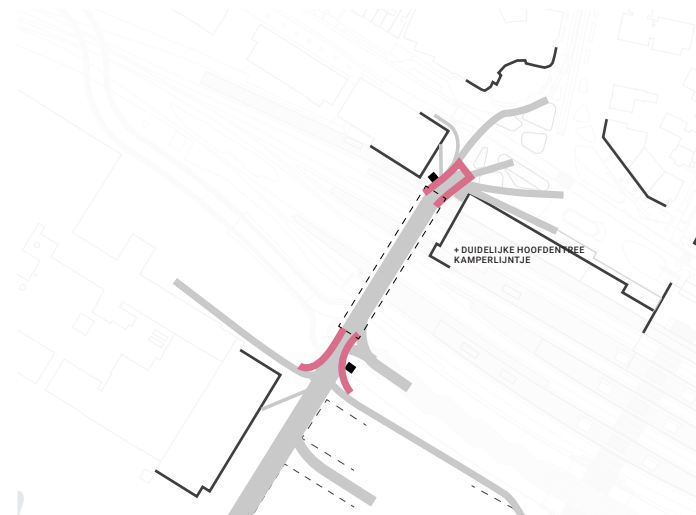
Verbinding tussen stationsstraten en Stationscarré

Om de verbinding tussen stadsdelen te verbeteren is een comfortabele route belangrijk. Hanzeland wordt daarmee onderdeel van een centrumgebied. De passerelle is een directe verbinding tussen de beide stationsstraten en moet dan ook al duidelijk zichtbaar zijn vanaf de Hanzelaan en Stationsplein-Noord. Tegelijkertijd geeft de passerelle de ontwikkeling van het stationscarré een vervolg. De passerelle kan een nieuw hardloopprondje zijn voor Hanzeland of om de hond uit te laten, maar kan ook gebruikt worden als snelle route naar de binnenstad of om over te stappen tussen modaliteiten.



Zo veel mogelijk stromen opvangen

Het eerste doel van de passerelle is om zoveel mogelijk mensen de route te laten gebruiken. Stromen uit de omgeving worden logisch aangetakt op de passerelle. Aan de noordkant zijn de trappen duidelijk zichtbaar. Aan de zuidkant moeten de trappen zo gepositioneerd zijn dat uit alle windrichtingen er een duidelijk route naartoe is. Daarmee stopt de passerelle ook niet bij de trappen. In een nieuwe ontwikkeling worden de routes op logische wijze doorgezet.



Uitnodigende trappen richten zich op de hoofdstromen

De trappen richten zich op de hoofdstroom. Aan de Noordzijde richten de trappen zich naar het stationsplein. Hiermee ontstaat tegelijkertijd een duidelijke en royale hoofdentree voor het Kamperlijntje. De poortjes naar de perrons concentreren zich op één locatie aan de oostzijde van de passerelle. Hierdoor wordt het perron beter bereikbaar. De liften zijn royaal, duidelijk zichtbaar en toegankelijk voor iedereen. Aan de zuidzijde wordt de hoofdstroom gevoed vanuit het stationscarré, busperron en Hanzeland. Ook richten de trappen zich naar de nieuwe ontwikkelingen rond de rode loods en Perron 038. De lift is duidelijk gepositioneerd naar de hoofdroute.



Doorgaande materialisering

Om het idee van de opgetilde straat te versterken wordt het gebruik van materiaal in de vorm van klinkers doorgezet. Hierdoor ontstaat samenhang en rust in het stationsgebied. Daarmee wordt het idee van een openbare verbinding van de passerelle versterkt.



Onderdeel van groot, samenhangend groenblauw netwerk

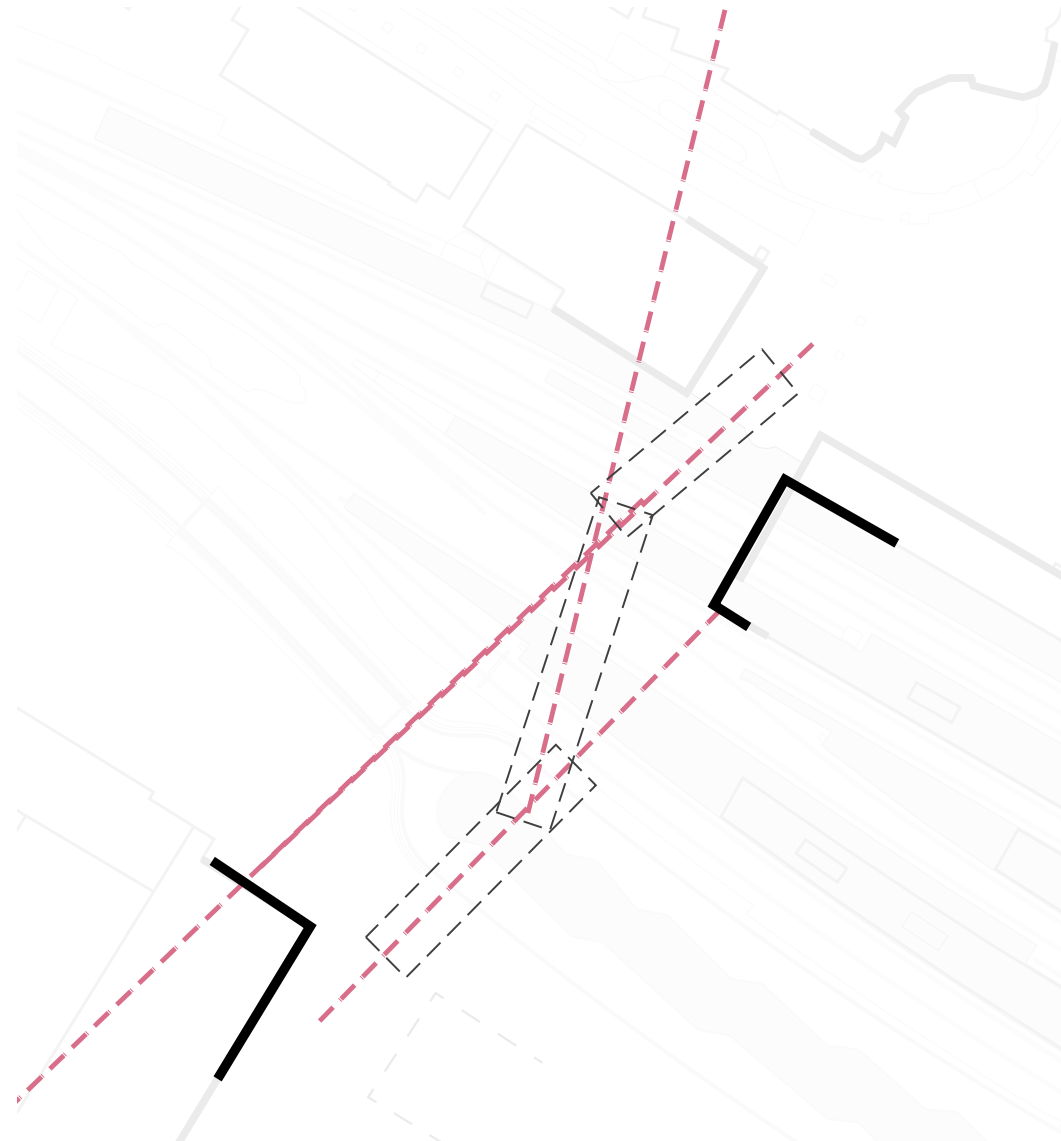
Tegelijkertijd bestaat de kans om met de passerelle ook flora en fauna te verbinden. Een groene route maakt het landschap sterker. In beplantingskeuze voor de passerelle wordt dan ook rekening gehouden met biodiversiteit. Het nieuwe Hanzepark en spoorpark wordt hiermee integraal onderdeel van een landschappelijke structuur in het centrumgebied.

Een dynamische route

Vorm reageert op de context; van recht naar meanderend

De passerelle is een route die van plek naar plek gaat. In lijn met de filosofie van Jan Gehl: "First life, then spaces, then buildings. The other way around never works!". De route is afwisselend en er worden verschillende belevenissen geboden, waarbij er voortdurend een wisselende relatie is met de omgeving. De vorm van de passerelle reageert dan ook op de context. De vorm transformeert van een rechte lijn naar een gebogen vorm vol van beleving.

De wandelaar krijgt hiermee subtiel de verschillende gezichten van Zwolle te zien. De binnenstad met haar Peperbus, de negentiende eeuwse stationsbuurt, het spoor met haar monumentale kappen en wagenwerkplaatsen, de nieuwe stad in Hanzeland en het zicht op de horizon met de IJssel. Er wordt een dwarsdoorsnede van de stad in 150 meter wandeling getoond. Het Engelenpad, een lijn van binnenstad tot IJssel, komt op de passerelle hiermee in gecondenseerde vorm tot uiting.



De Peperbus



Het rode gebouw als nieuw ankerpunt in de stad



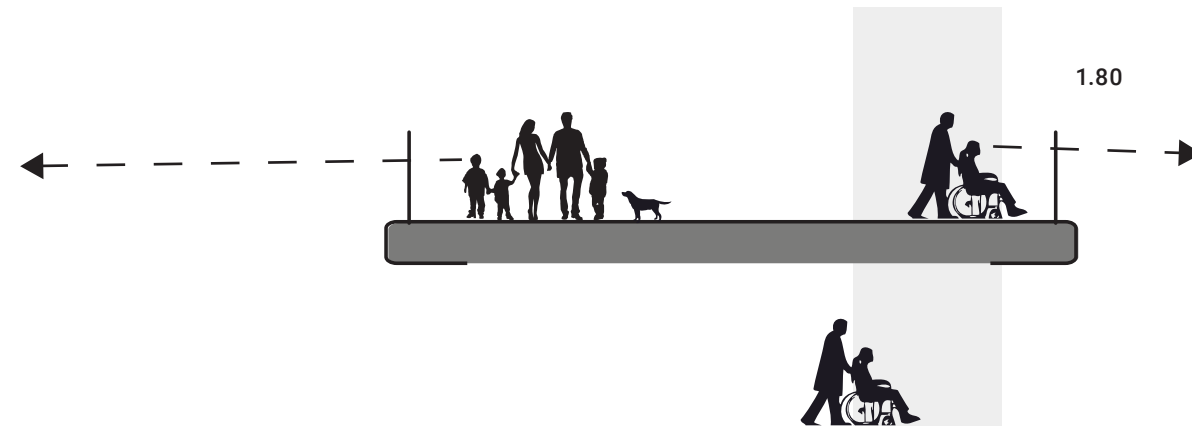
De oude spoorkappen.

Voor iedereen toegankelijk en comfortabel

Essentieel is dat de passerelle toegankelijk is voor iedereen. Allereerst voor wandelaars. De trappen lopen prettig, handrailingen geven ondersteuning. Liften zijn royaal en duidelijk zichtbaar. De liften moeten toegankelijk zijn voor een scootmobiel, mindervalide met driewieler of een brancard. Rolstoelers kunnen probleemloos omhoog en op het pad op de passerelle zijn geen niveauverschillen. Fietzers kunnen met de lift comfortabel omhoog en naar beneden. De fietser heeft de optie om via de borstelbaan naar beneden te gaan. Op het dek is fietsen mogelijk maar de inrichting stuurt op fietsen aan de hand. Fietzers worden dus niet uitgenodigd om hard naar de overkant te fietsen.

Op het dek zelf is het essentieel dat de beleving voor iedereen optimaal is. Kinderen en rolstoelers kijken niet tegen een dichte wand of precies tegen de railing aan. De omgeving is zichtbaar. Dat betekent ook dat de constructie in het dek wordt opgelost. Hiermee ontstaat een vrij zicht vanaf de passerelle. Het hek, wat volgens veiligheidseisen boven de sporen 1.80 moet zijn, is veilig maar tegelijkertijd transparant vormgegeven.

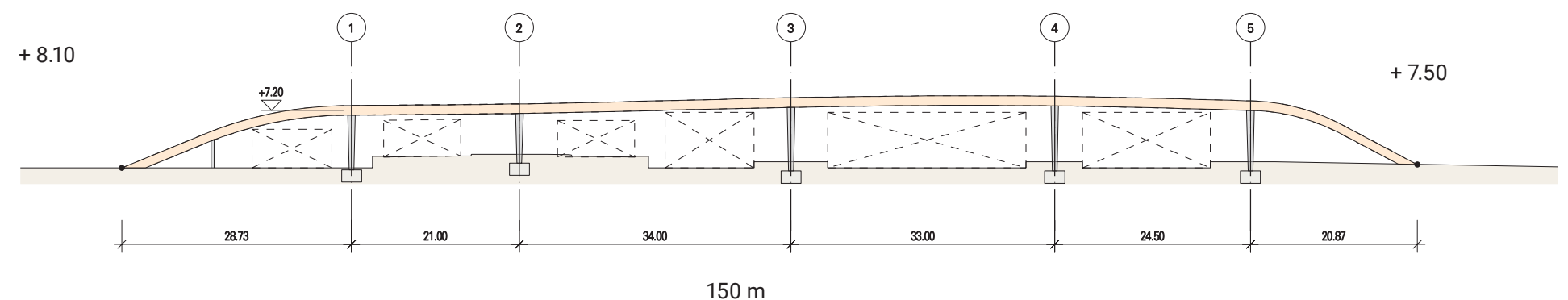
De passerelle wordt zo laag mogelijk om onnodige stijging te voorkomen. De bovenleidingen worden hiervoor aangepast.



**TOEGANKELIJK VOOR IEDEREEN
OMGEVING ZICHTBAAR
CONSTRUCTIE IN DEK**



**FIETS AAN DE HAND EN
COMFORTABEL OMHOOG
VIA DE LIFT OF VIA EEN
BORSTELBAAN NAAR
BENEDEN**



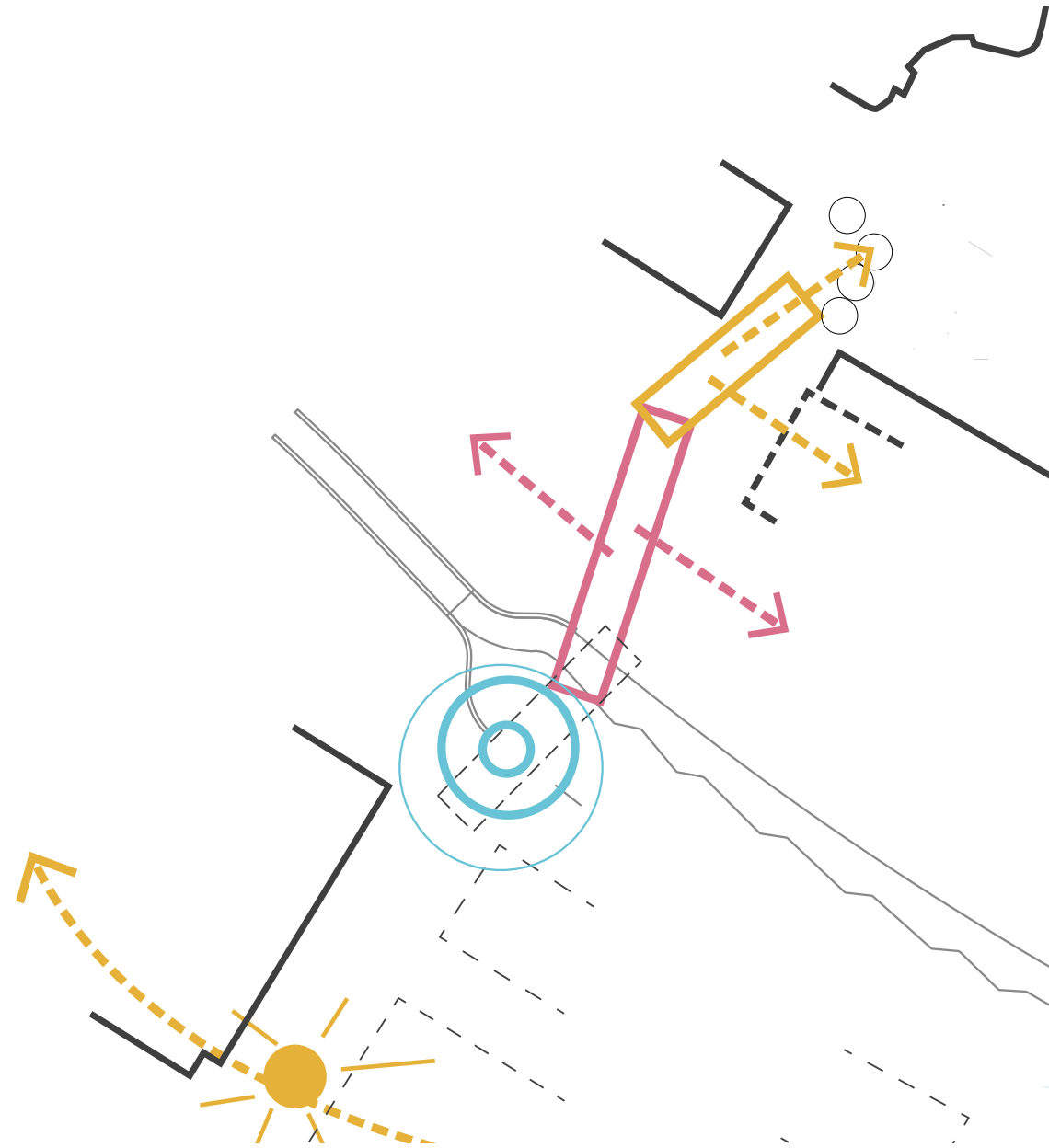
ZO LAAG MOGELIJK

2. Een plek om te verblijven

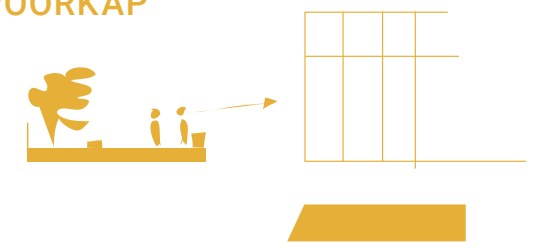
Het tweede principe reageert op de ambitie om de passerelle meer te laten zijn dan een snelle oversteek. Net als een straat wordt uitgegaan van een reeks aan 'straatprofielen'. Deze profielen gaan een relatie aan met de omgeving; de gebouwen, treinen, maar ook de zon. Ook in de avond en nacht moet het veilig zijn. Goede verlichting is dan ook essentieel voor een sociaal veilig gevoel.

Reeks aan belevenissen

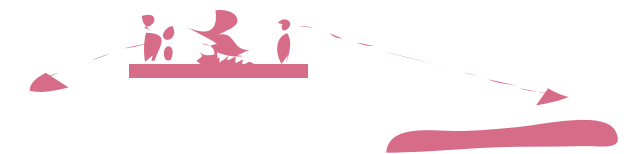
Wandelend over de passerelle ontvouwt zich een variatie aan belevenissen. Aan de noordzijde richt de trap zich op het monumentale karakter van het stationsplein. Vanaf het stationsplein opent de passerelle zich, waardoor de zijkant vanaf maaiveld zichtbaar is. Bovenaan richt het eerste segment zich op de monumentale spoorkap. De passerelle buigt hieromheen, waardoor een kijkje in de kap met haar treingeluiden wordt geboden. In het midden openbaart zich het panorama van het spoor. De treinen zijn zichtbaar en een weids panorama op Hanzeland toont zich. Bij de kruising van het busperron wordt een plek geboden om prettig te wachten, waarna aan de zuidkant de trappen een podium vormen op de zon. Langs de route geven verschillende elementen ruimte om te zitten, af te spreken of manifestaties te houden.



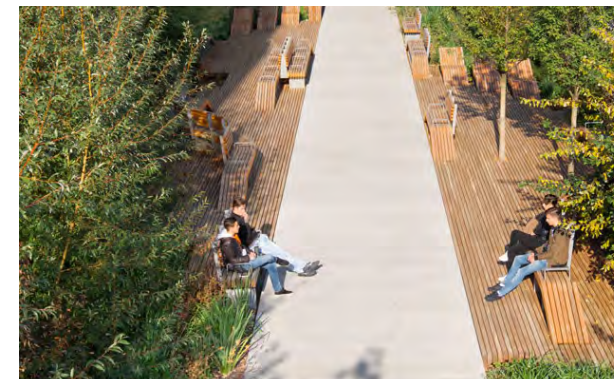
A. SPOORKAP



B. TREINSPOTTEN

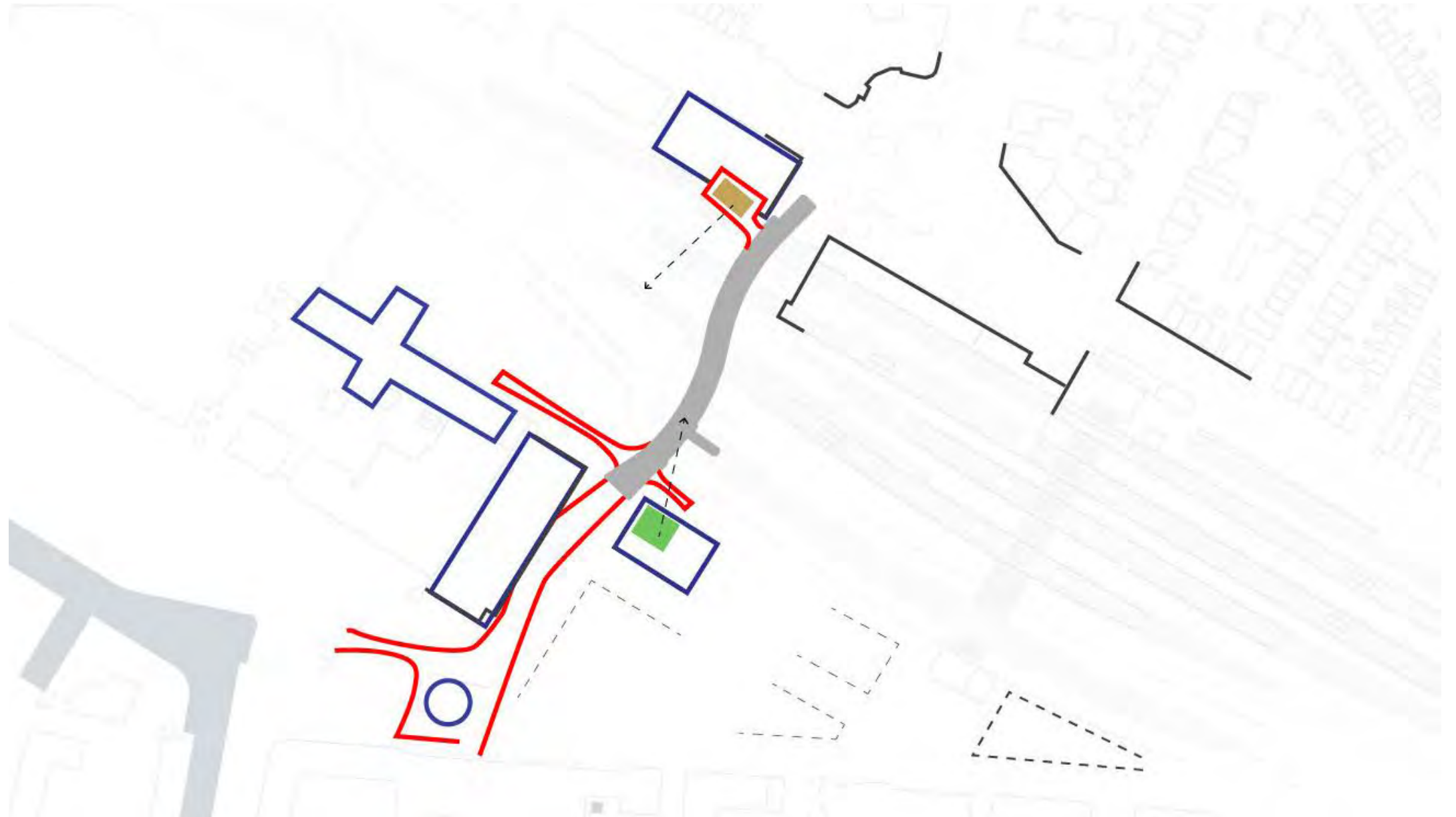


C. PRETTIG WACHTEN



Passerelle is geen doel op zich. Lukt ontwikkeling uit

We zien de passerelle als onderdeel van een stedelijk netwerk. Een netwerk wat zich ook kan uitbreiden. Zo is het denkbaar dat er een terras verbonden wordt op een nieuwe functie aan het stationsplein. De dekinrichting moet hiermee flexibel op kunnen insprijngen. Ook kunnen nieuwe routes aansluiten vanaf Perron 038 of in de nieuwe ontwikkelingen op Hanzeland. De aanlanding op Zuid geeft tezamen met het rode gebouw en de nieuwe bebouwing aanleiding voor een nieuw pleinruimte als hoekpunt van het stationscarré. Gebouwen met groene dakterrassen kunnen zich openen naar de Passerelle.



Verbeelding van verbinding passerelle met nieuw gebouw aan Stationsplein Beeld: Karres en Brands



Daktuinen bij nieuwe gebouwen

Maximaal groen in harde spoorse omgeving

Naast de reeks aan belevenissen die samenhangen met de omgeving, wordt maximaal groen toegevoegd. Het vormt hiermee een tegenhanger in een harde spoorse omgeving. Het groen vormt hiermee een grote bijdrage aan de verblijfskwaliteit van de passerelle.

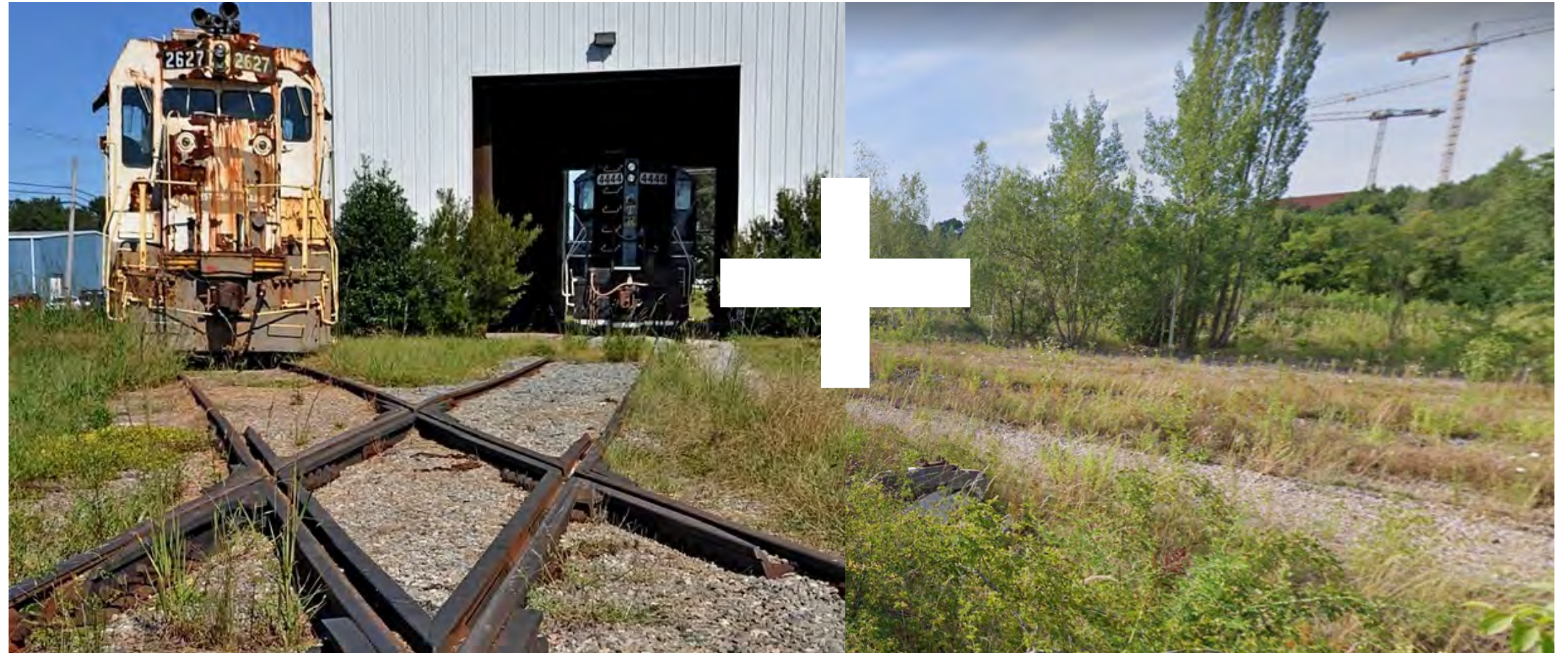
Relatie met het landschap

Zwolle ligt aan het einde van de IJssel op een overgang tussen hoog en laag in het landschap. De relatie met groen en water zit dan ook in de vezels van de stad. De passerelle moet van deze relatie het toonbeeld worden. De slimme en zichtbare omgang met water en de rijke en robuuste beplanting geven hier uiting aan. De dynamische vorm van de passerelle wordt dan ook eerst volledig 'groen' ingekleurd; Een tuin op hoogte. De constructie moet hieraan een goede basis geven om op een onnatuurlijke locatie een gezond ecosysteem mogelijk te maken. Een gezonde beplanting begint immers in de bodem.



Robuuste en diverse beplanting - werken met sterke soorten

Boven het spoor op hoogte is een onnatuurlijke plek voor beplanting. In spoorse omgeving zie je vaak een robuuste beplanting met pionierende ruigtekruiden en opkomende vegetatie als ruwe berk, els of ratelpopulier. Robuuste beplanting vormt de basis voor het groen, waarbij dit aangevuld wordt met beplanting die rekening houdt met de verschillende jaargetijden, zodat de het groen altijd aantrekkelijk is voor verschillende soorten vogels, vlinders, bijen en insecten. Er ontstaat een diversiteit aan planten. Daarbij kunnen bijvoorbeeld ook bepaalde bomen en planten worden gekozen die geur en/of fruit hebben. Zodoende kunnen slechtziende of blinde mensen de brug ook beleven.

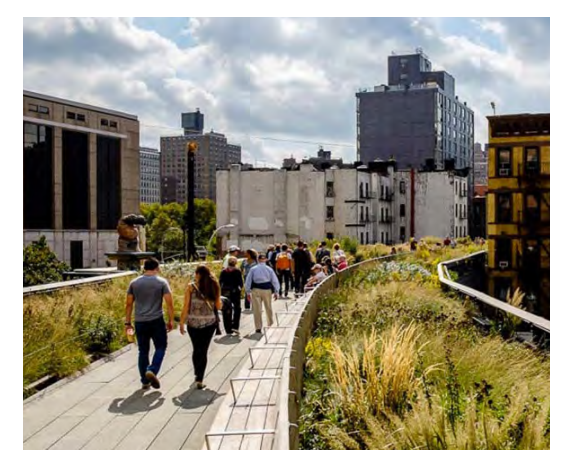


Paden snijden in het groen

Binnen deze groen ingekleurde passerelle worden paden uitgesneden. Beplanting is op niveau van de paden, waardoor de ruimtelijkheid toeneemt en een maximale landschappelijke ervaring wordt gegeven. Grote robuuste plantvakken geven ruimte voor een gezonde groei.

Snelle route en informele plekken

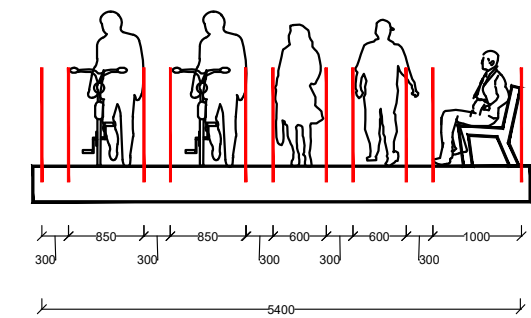
De uitgesneden paden vormen tezamen verschillende routes over de passerelle. Er is een snelle route om bijvoorbeeld van bus naar trein te gaan of snel tussen stadsdelen te verplaatsen, maar er zijn ook luwe gebieden, zoals een zitplek of uitkijkpunt. Zo heeft het padensysteem een dubbele functie.



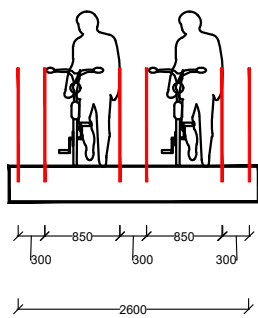
Meanderend hoofdpad

Uitgangspunt is dat de passerelle 10 meter breed wordt. Het snelle pad moet een comfortabele maat hebben. De breedte varieert, maar garandeert altijd een minimum van 3.60, vergelijkbaar met een brede stoep. Fietzers, wandelaars en rolstoelers kunnen elkaar goed passeren.

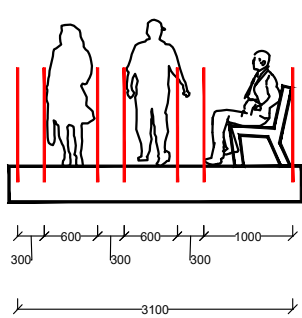
Om een comfortabel pad, met een maximale groen ervaring te bieden is onderzoek gedaan naar de bouwstenen waarbij functionaliteit, ruimtelijke kwaliteiten en verblijfskwaliteit in balans zijn. Zo heeft iedere gebruiksgroep een eigen netto breedte nodig. Daarnaast zijn er comfort-zones die in acht gehouden worden voor wanneer personen elkaar passeren. Deze doorsneden tonen de functionele breedtes per gebruikersgroep en de comfort-zones tussen personen. Bij het passeren van anderen houden mensen een bepaalde afstand aan. Deze is afhankelijk van de context. Bijvoorbeeld: in weidse ruimtes wandel je op 2 meter afstand iemand voorbij; in metrotunnels raak je misschien elkaars schouders. In deze studie is 30 centimeter comfort-zone rondom aangehouden.



fiets aan de hand, lopen, zitten
alles 2 richtingen

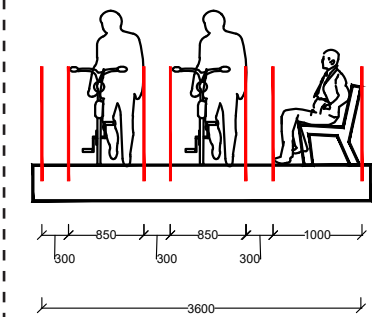


fiets aan de hand 2 richtingen

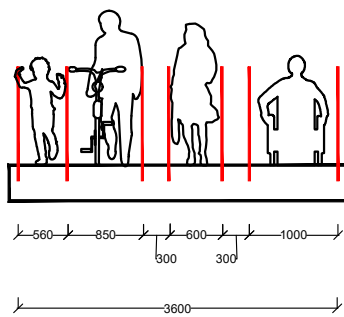


lopen 2 richtingen,
zitten

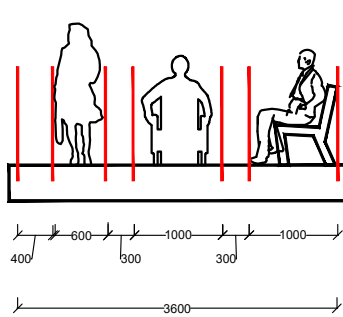
Minimale breedte hoofdpad



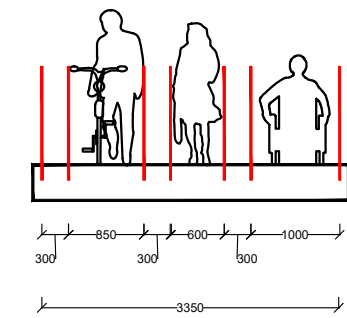
fiets aan de hand 2 richtingen,
zitten



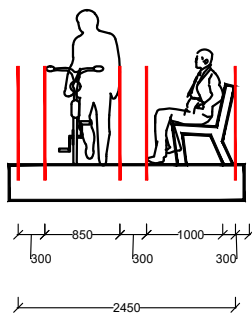
kind , fiets aan de hand, lopen,
rolstoel



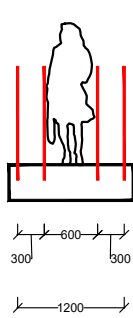
lopen, rolstoel, zitten



fiets aan de hand, lopen,
alles 1 richting



fiets aan de hand 1 richting,
zitten



lopen 1 richting

Bouwstenen functionele breedtes voor verblijf, lopen, zitten en fietsen aan de hand

Water als zichtbare levensader

Water als zichtbare levensader

Om de groeiomstandigheden van het groen optimaal te houden is een slim watersysteem essentieel. Ook moet het water veilig worden afgevoerd. Plantvakken moeten voldoende water hebben in droge tijden en in natte tijden moet het water worden afgevoerd. In het ontwerp wordt ervoor gekozen om dit watersysteem zichtbaar te maken. Hiermee wordt voortgeborduurd op de principes op het stationsplein en stationsweg. De passerelle sluit zo aan op het watersysteem in de omgeving. Een reeks aan objecten laat op verschillende wijze zien hoe met water omgegaan wordt.

Het water vormt hiermee de levensader van de passerelle. Het geeft voeding aan bomen, de struiken en planten maar ook voor de insecten en andere dieren is. Het is in basis een functioneel onderdeel, maar draagt in grote mate bij aan een aantrekkelijke beleving.

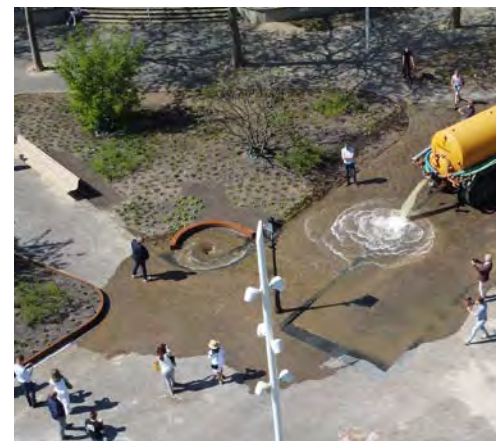
De Bron

Zo kan er op het hoogste punt een bron ontstaan vanwaar er een waterstroompje voert langs de plantvakken. Het water geeft voeding maar vormt ook een extra attractiviteit. Het water voert via de trappen naar het maaiveld. De trap op het zuiden staat in de zon en biedt een ideale gelegenheid om te verblijven. Het water sluit aan op het maaiveld. Bij de zuidzijde kan bijvoorbeeld een verlaging gemaakt worden in de vorm van een wadi voor de opvang en zuivering van water.

Water vormt zo een attractie, maar het laat ook zien hoe met water wordt omgegaan. Het geeft een beleving met naast de spoorse geluiden een tegenhanger met natuurlijke geluiden; het ruisen van de bladeren, het gefluit van de vogels, het getjirp van de krekels en ook nog eens het geluid van kabbelend water.



Zwolle en haar relatie met het water



De Kolk op het stationsplein



Water als speels element



Zichtbare water af- en aanvoer



Verbeelding van de Bron op het centrale plein op de passerelle. De Bron maakt water zichtbaar en is onderdeel van het totale waterstroom. Het waterelement vormt hiermee het natuurlijke centrum van de passerelle.

Doortrekken materialisering uit omgeving

Opgetilde straat met klinkers

De passerelle is een openbare verbinding en een 'opgetilde straat'. Er wordt dan ook gekozen voor de sfeer van een straat. Dit betekent het doorzetten van de bestrating van het stationsplein en busperron. Op het stationsplein worden gemêleerde bruine klinkers toegepast. Deze zijn ook op het bus-perron gebruikt. De stationsstraat loopt zo van het stationsplein door via de passerelle naar het busperron en nieuwe zuidelijke plein. Opgetild. De klinker wordt net als op het stationsplein afgewisseld met accenten in natuursteen, hout en staal.



Gebakken klinkers als basis (foto: stationsplein)



Combinatie van klinkers en natuursteen



Aangevuld met groen

Kunst als integraal onderdeel

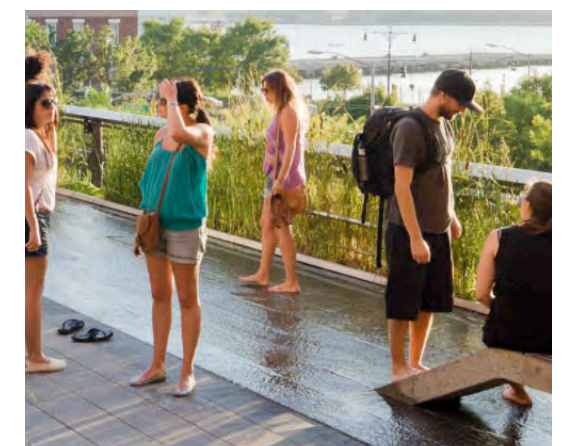
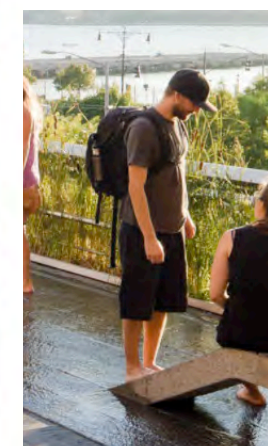
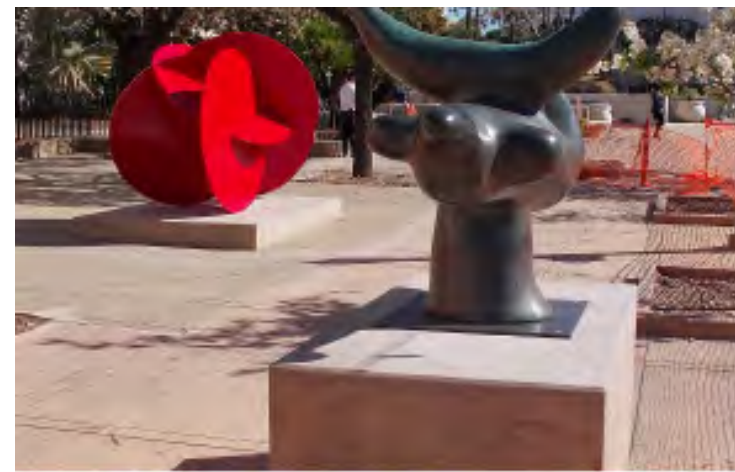
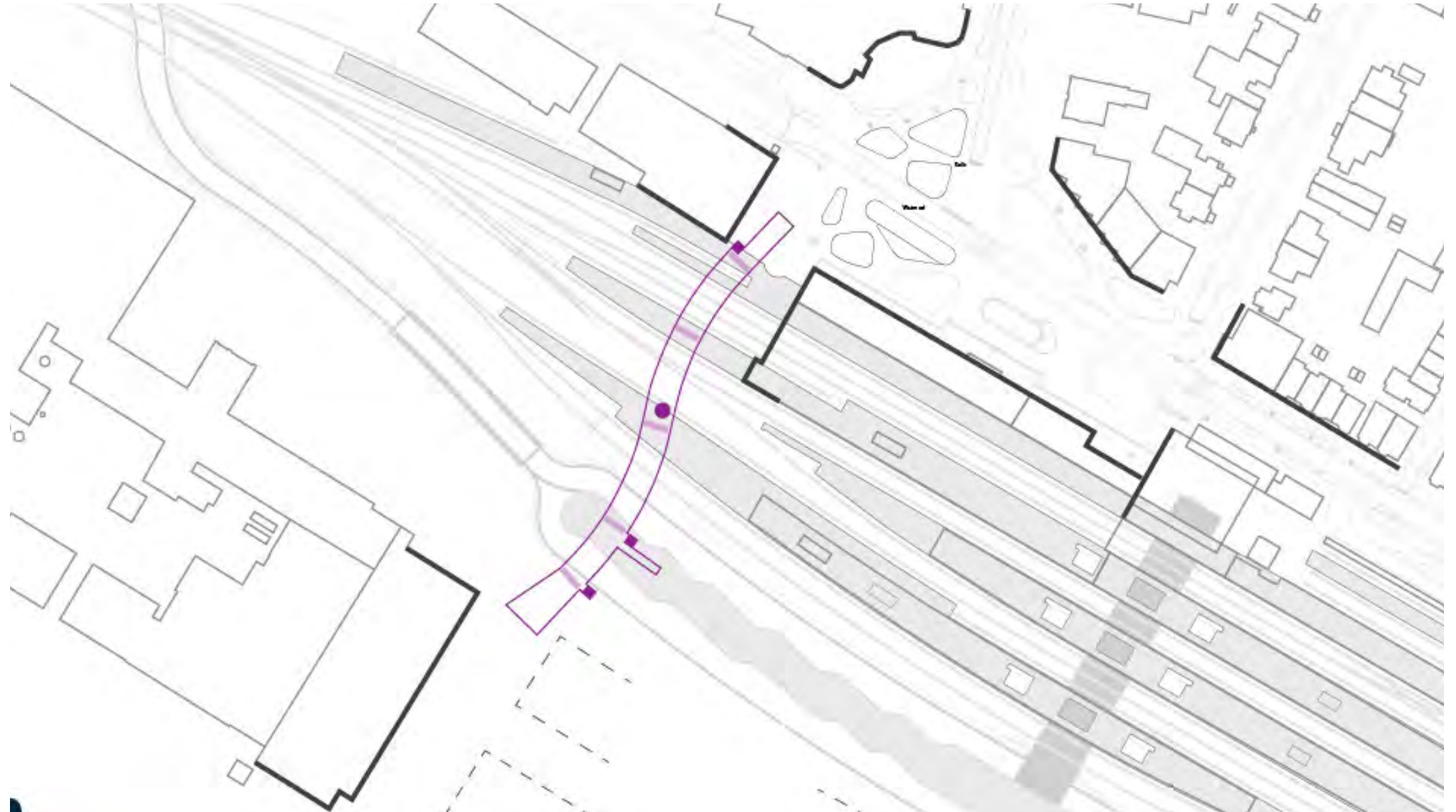
(ism Studio Jeroen Everaert)

Kunst vormt een belangrijk onderdeel van de toekomstige beleving van de passerelle. In overleg met Jeroen Everaert zijn hierin verschillende thema's verkend.

Jeroen Everaert heeft onderzocht waar kansen liggen om een kunstwerk te integreren en wat het zou kunnen betekenen voor eventuele bouwkundige voorzieningen. Jeroen Everaert heeft de volgende thema's verkend.

1. Pilaren onder brug
2. Verlichting
3. Watervoorziening zichtbaar maken
4. Hekwerk/Relingen
5. Liftkokers

In de vervolgitwerking is ervoor gekozen om de kunstopdracht te richten op het waterelement. De Bron vormt een losgekoppelde uitwerking.



Verschuillend gebruik

Naast groen en water vormen elementen langs de route de volgende triggers om langer te verblijven. Deze elementen kunnen verschillende vormen aannemen. Denk aan banken, een tribune, een tafel, een speelelement of een waterelement. De elementen lokken verschillende soorten interactie uit; van beschut zitten en een boekje lezen, met een klein clubje af spreken tot bijvoorbeeld een openluchttheater op de zuidelijke trappen.

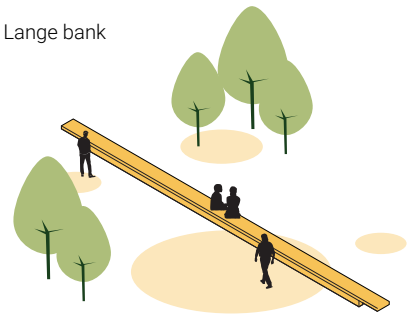


Mogelijke elementen

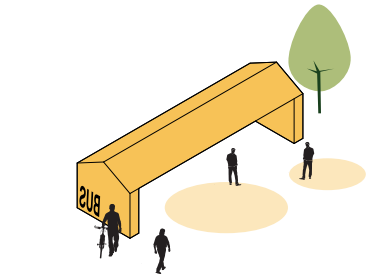
De elementen worden op natuurlijke wijze opgenomen in het ontwerp zodat ze verschillend type gebruik uitlokken. De passerelle kan onderdeel worden van een hardlooprondje, er kan een bootcamp georganiseerd worden of worden gelounged. Er kan beschut worden gewacht op de trein of buiten worden gewerkt met een kopje koffie.

Ontmoeten

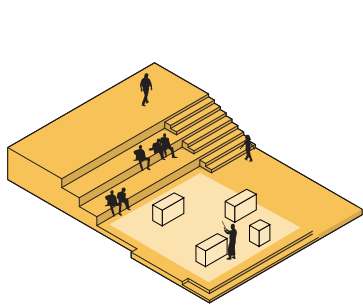
Lange bank



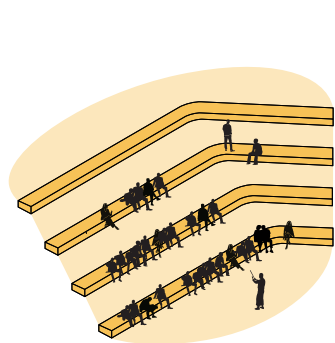
Droog wachten



Tribune

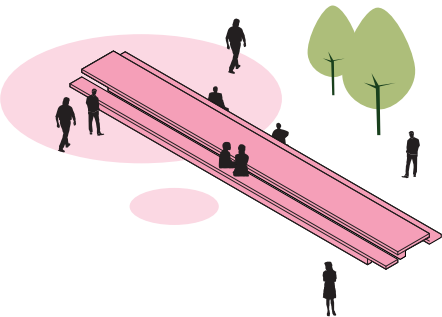


Amphiteater

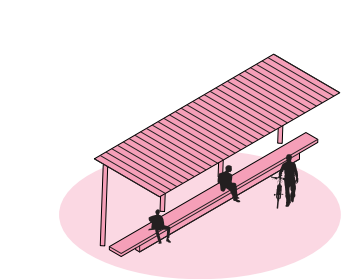


Werken en wachten

XXL Table

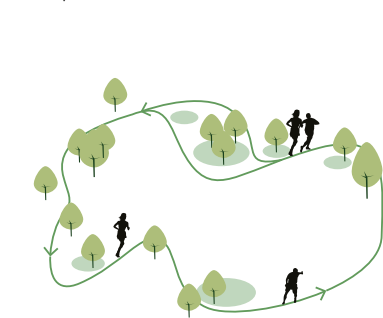


Pergola Shelter



Gezondheid

Hardlopen



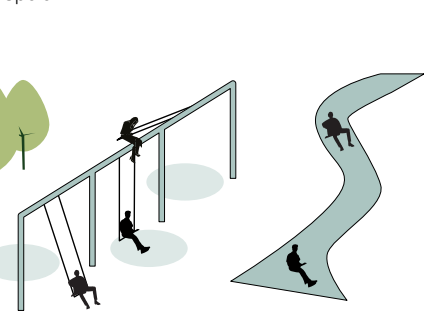
Boot Camp

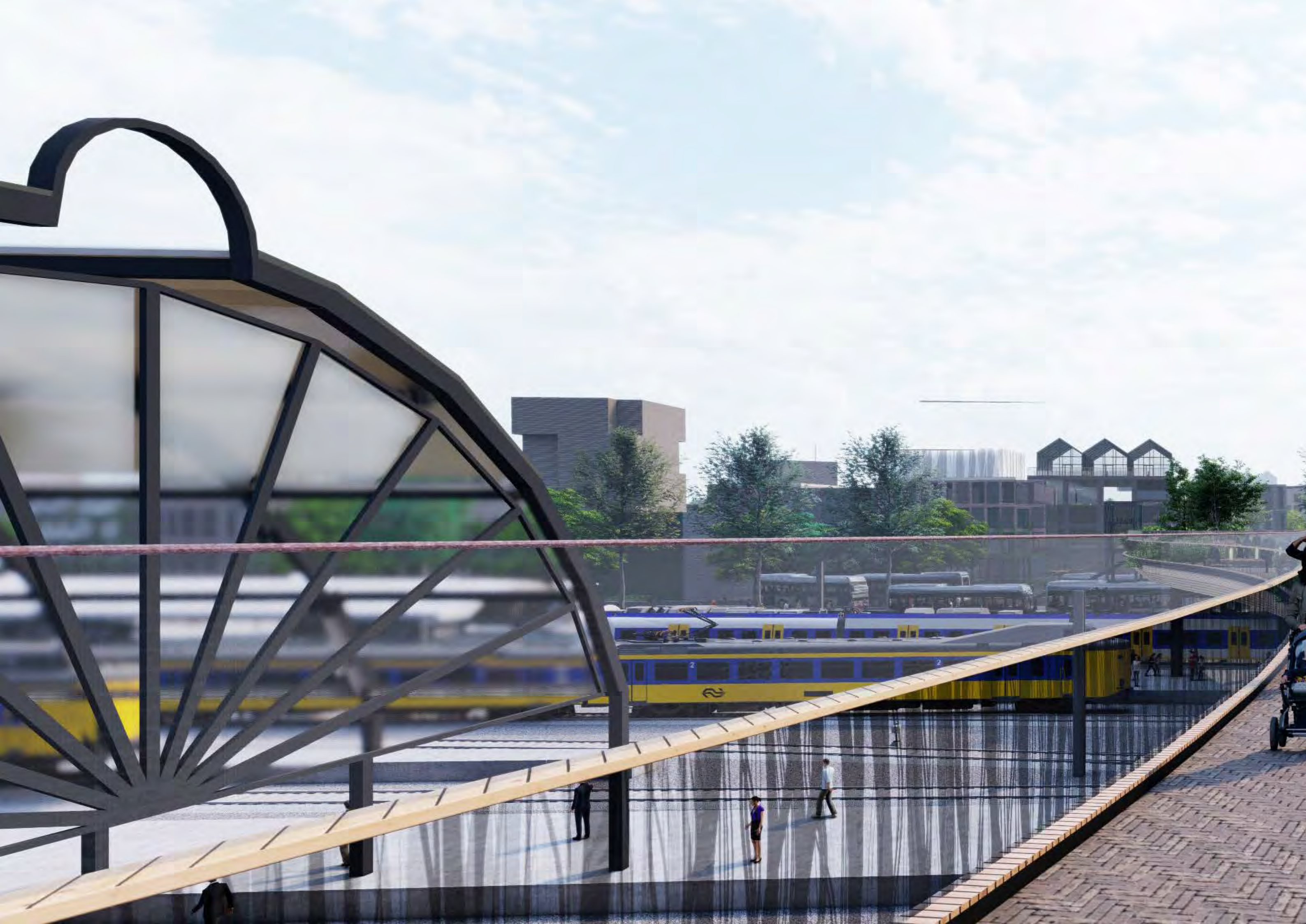


Outdoor Lounge



Spelen







3. Eigen uitstraling

Het derde principe van de passerelle is de radicale architectonische uitwerking van de 'opgetilde straat'. De straat wordt letterlijk uit de grond opgetrokken. Er ontstaat een spannend samengaan van hout, staal en landschap.

Opgetilde straat

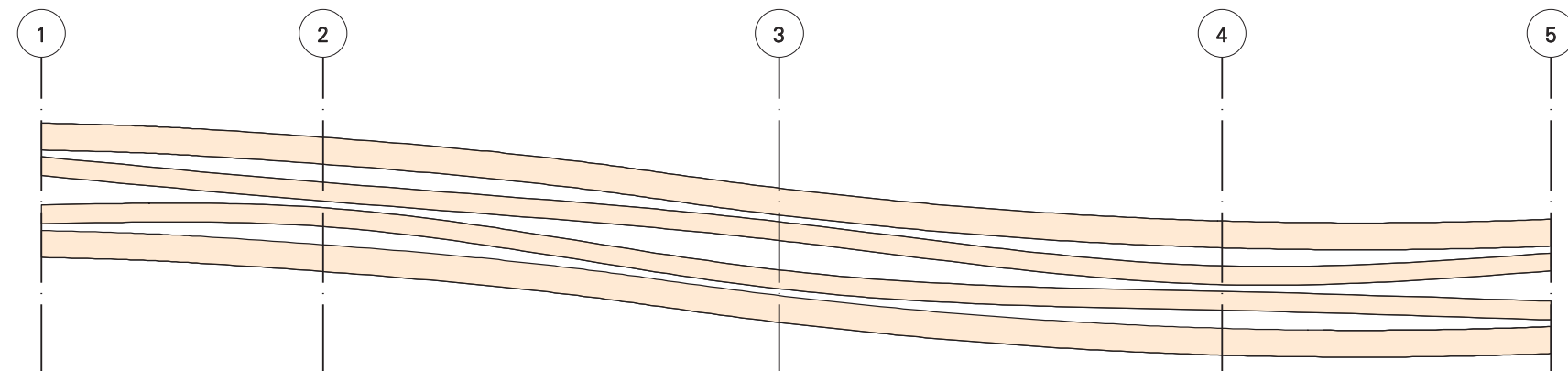
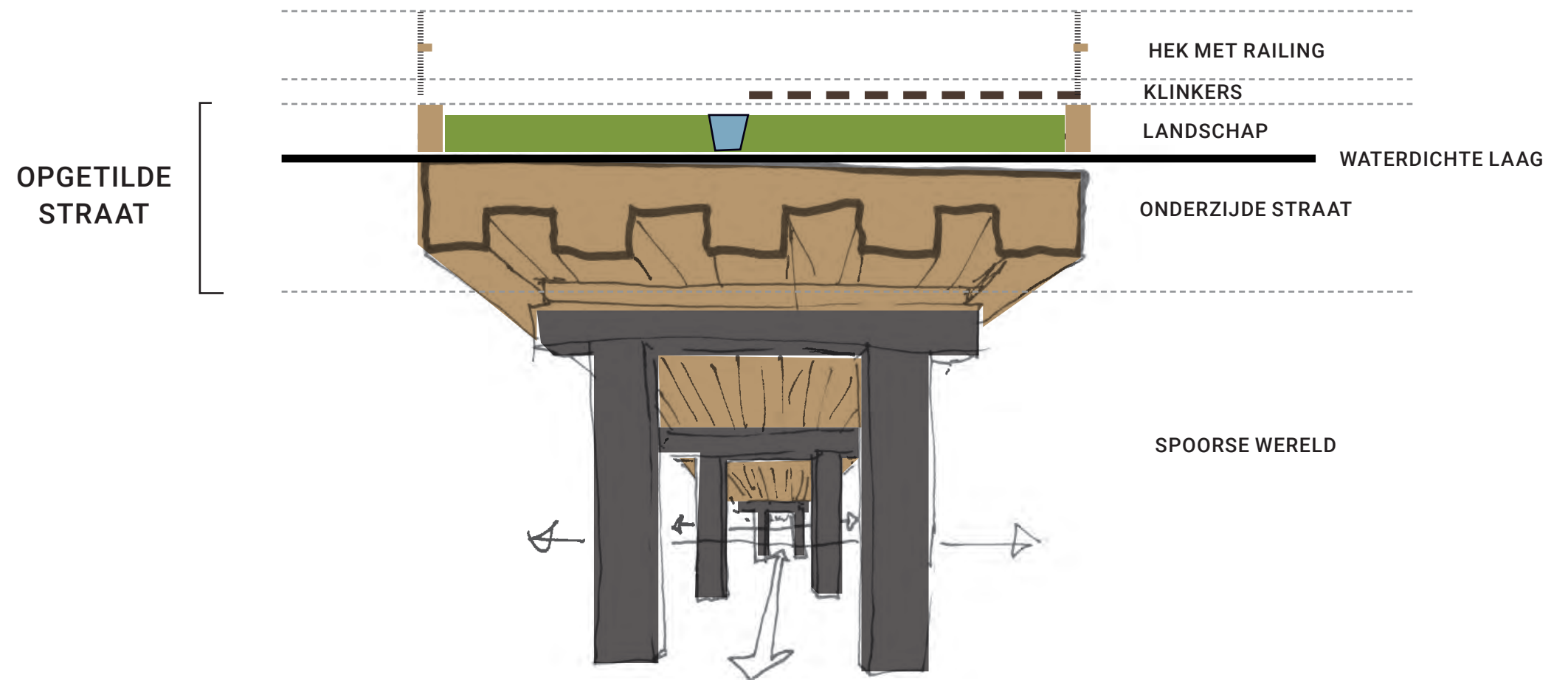
De opgetilde straat is een heldere constructie. De basis is een houten plank op poten, robuust en duurzaam vormgegeven. Deze plank wordt afgedekt met een waterdichte laag, waar we nergens doorheen gaan. Bovenop ligt de publieke ruimte. Hierdoor is de hoofddraagconstructie gescheiden van de publieke ruimte bovenop. Tegelijkertijd biedt het ruimte voor een 'daktuin' bovenop de hoofddraagconstructie. Gezonde beplanting begint immers met water en bodem.

De architectonische uitwerking werkt de opgetilde straat verder uit. De onderzijde refereert naar de spoorse wereld, waarbij je ziet hoe het gemaakt is. Staal en een slanke uitwerking passen hierbij. Kolommen zijn zo geplaatst dat deze tegelijkertijd een ruimte vormen op de perrons. De straat zelf wordt opgetild met hout als basis. Vier grote houten liggers worden naar de overkant gebracht en dragen een landschap met paden van klinkers en elementen van hout. De railing wordt hieruit opgebouwd met een houten leuning. De rand van de passerelle omsluit het landschap. Deze straat is hiermee warm, vriendelijk, informeel, aanraakbaar en groen. Het hout is zowel vanaf perron als op de straat beleefbaar.

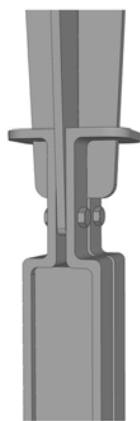
Dekindeling niet in beton gegoten

Het grote voordeel van deze constructie is dat het veel flexibiliteit geeft om daarop de straat aan te leggen, zoals we dat gewend zijn. De inrichting van het brugdek en het leidingwerk kan indien nodig worden vervangen, zonder de hoofddraagconstructie te beïnvloeden. Dit is vergelijkbaar met een straat. In straten, zeker op plekken waar veel levendigheid en veel dynamiek heerst, wordt de ruimte nog wel eens aangepast naar gelang het gebruik van de ruimte. De verwachting is dat dit zeker een hele dynamische plek wordt in de stad. Het ontwerp is hiermee flexibel en kan zich makkelijk aanpassen op veranderende wensen. Het is dus letterlijk en figuurlijk niet in beton gegoten.

Een leesbare opbouw van de opgetilde straat



De radicaliteit van de opgetilde straat en zichtbaar gemaakt hoe de opbouw werkt. Vier houten liggers vormen de hoofddraagconstructie



+



=



SPOORSE WERELD

Spoors, slankheid,
zie hoe het gemaakt is

STRAAT EN LANDSCHAP

Warm, vriendelijk, informeel,
aanraakbaar, groen

COMBINATIE VAN TWEЕ MATERIALEN

4. Duurzaam in al zijn facetten

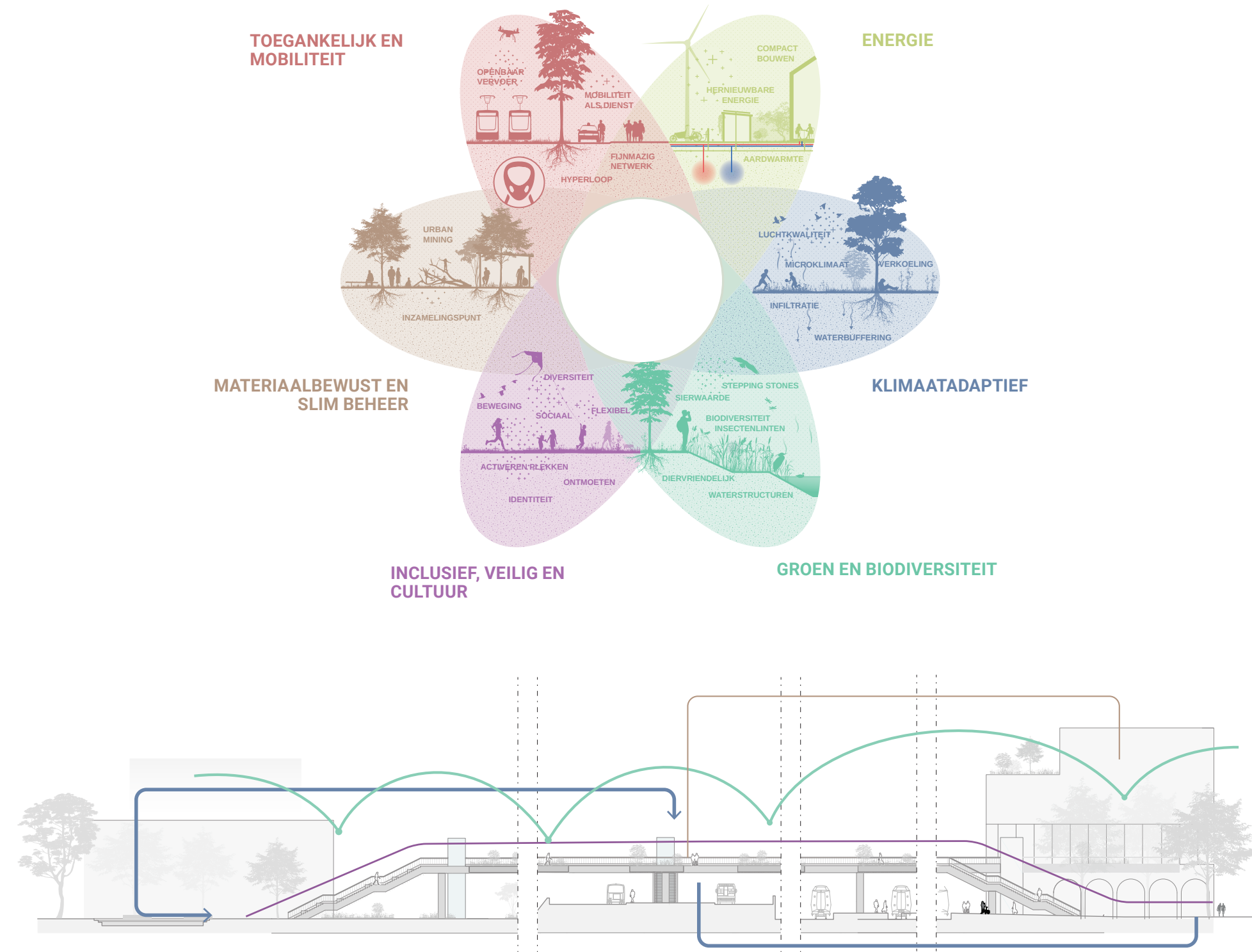
Het vierde principe is doorweven in alle facetten van de passerelle. Een duurzame passerelle gaat voor ons over de passerelle als onderdeel van de stad. Het is geen opzichzelf staand object, maar onderdeel van het ecosysteem van de stad. Op alle facetten, van groot naar klein en van inclusiviteit, klimaatadaptatie, biodiversiteit tot circulariteit. Kortom van Ego naar Eco.

Passerelle vormt zo een expressie die het belang laat zien van tegelijkertijd vergroenen en verdichten van de stad en de impact op thema's als biodiversiteit, klimaat, mobiliteit, inclusiviteit en circulariteit. In het ontwerpproces is voortdurend gezocht naar win-win situaties. De basis van de brug is hout. Dit is al de meest duurzame keuze die is gemaakt. Hout wordt al eeuwen gebruikt en heeft zich al eeuwen bewezen als duurzaam en betrouwbaar materiaal. Tegelijkertijd is het ook het bouw materiaal van de toekomst.

De passerelle is (natuur) inclusief, dus voor iedereen toegankelijk en aantrekkelijk. Tegelijkertijd wordt gezocht naar win-win situaties met de omgeving. Zo maakt de omgang met het water en de doorgaande groen/ecologische verbinding het netwerk sterker. Robuuste beplantingsvakken dragen bij aan de biodiversiteit. Duurzaamheid kan ook terugkomen op detailniveau, zoals het herhuisvesten van vleermuizen uit het combigebouw tot het bieden van ruimte aan kabels en leidingen (welke anders kostbaar onder het spoor getrokken moeten worden) ten behoeve van energietransitie.

Kortom de passerelle is duurzaam in al zijn facetten.

Passerelle als onderdeel van ecosysteem van de stad

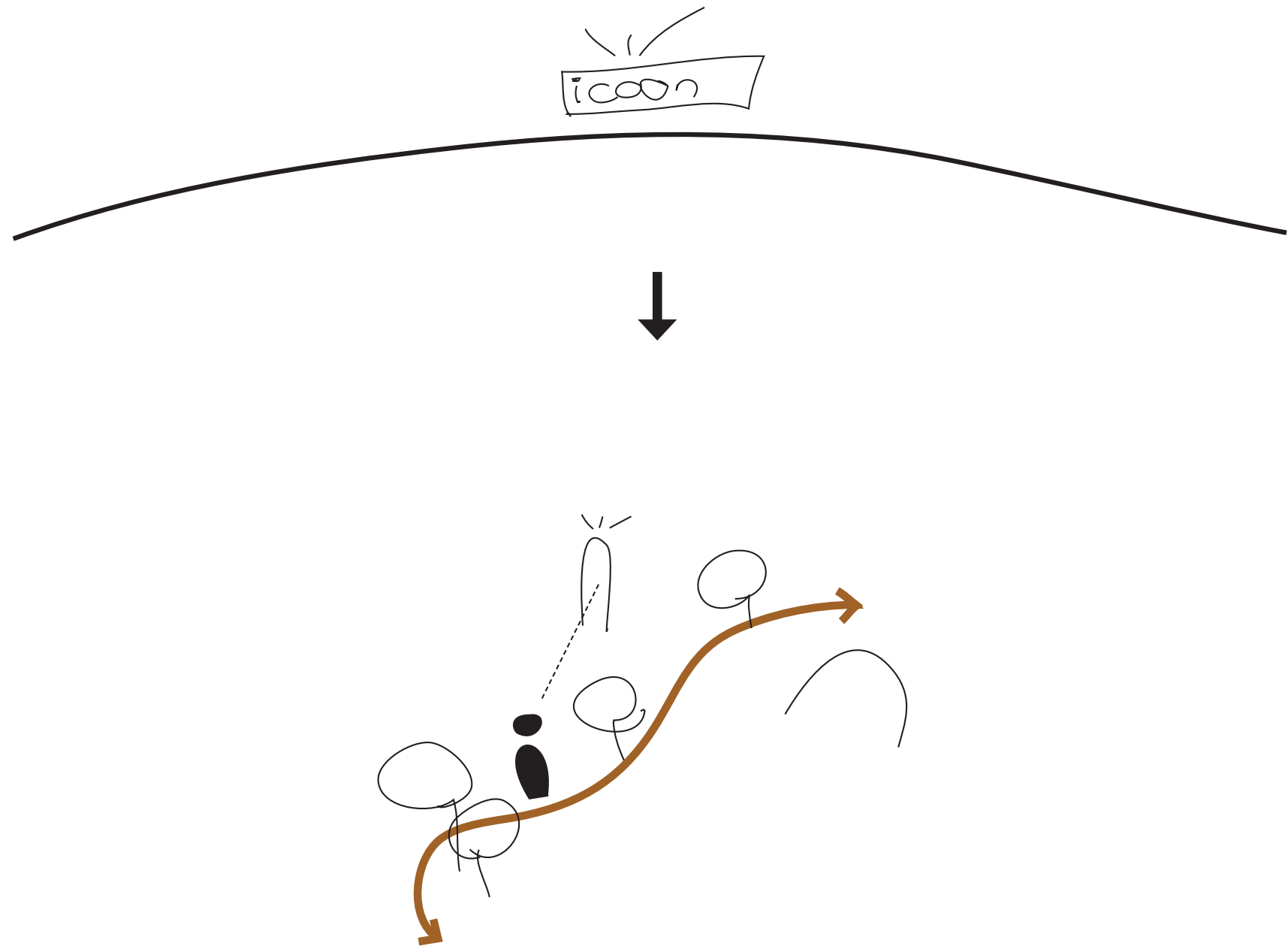


De passerelle gaat ook in verschillende thema's een relatie aan met haar omgeving. Het is daarmee een contextueel object

5. Een Zwols icoon

Samen maken deze principes een nieuw Zwols icoon. Vanaf ooghoogte toont zich het stadslandschap van Zwolle met haar bekende beeldmerken. De Peperbus is zichtbaar, het spoor met haar kappen, de hallen en de nieuw te bouwen stadsdeel in Hanzeland; Een Zwolse belevenis om over de passerelle te wandelen. Het water als zichtbare levensader en het doorgetrokken groen maken het beeld compleet. De passerelle voegt zich als nieuw beeldmerk hieraan toe.

Een opgetilde straat van hout met een landschap daarboven op; een unieke combinatie wereldwijd.



Van een icoon als doel naar een iconische belevenis als resultaat

