



levendig

Zwolle



# Kwaliteitsboek Spoorzone Zwolle

10 februari 2015

# Kwaliteitsboek Spoorzone Zwolle

Zwolle toch

Je zal toch mogen liggen aan de IJssel  
en zacht rugschurkend met de Vecht,  
aan beide kanten van het Zwarte Water...

Je zal toch mogen dwalen door haar straten  
en rondjes fietsen om haar kern of een  
ballonvaart tussen Peperbus en IJsseltoren

Het centrum zijn van Nederlandse Sporen  
dus graag verkozen tot vergaderpunt  
met volgestroomde IJsselhallen als gegeven

Je zal toch burgemeester mogen wezen  
of tuinontwerper van Europa's groenste stad  
of kind dat spelen kan in alle wijken

En mocht ze in haar eigen Spiegel kijken  
dan greep ze daartoe alle kansen aan  
een stad die stroomt laat zich niet vergelijken.  
Toch?

Trijntje Gosker, 2007

voorkant:

Collage van de toekomstige Spoorzone als levendig stadsdeel



afb.01 Stad in landschap

# Inhoud

1	Inleiding: doel en bereik van het kwaliteitsboek	6
2	Zwolse karakteristieken	8
3	Knopen, lijnen en gebieden in beeld	10
	3.1. Het station in de stad: de ontvangst- en omgevingsdomeinen	10
	3.2. Busverbinding en busplatform	16
	3.3. Het netwerk van openbare ruimten	20
	3.4. Gebieden in herontwikkeling	26
	3.5. Sporen door de stad, ingebed in landschap	32
4	Kwaliteitsborging	36
5	Leidende principes voor ontwikkelingen in de Spoorzone	38
	Colofon	40



# 1 Inleiding: doel en bereik van het kwaliteitsboek

Het is een cliché maar daarom wel waar: de samenleving verandert razendsnel en het is moeilijk te voorspellen waar we over pakweg 10 of 20 jaar staan. De laatste jaren is daarom het besef gegroeid dat bij grote en complexe stedelijke projecten een dichtgetimmerd stedenbouwkundig plan of masterplan niet meer het geëigende instrument is. De Spoorzone is zo'n project. Het maken van dit kwaliteitsboek was dan ook de zoektocht om een nieuwe planvorm te vinden, een document dat ruimte laat en de tijd toelaat, maar toch kwaliteiten benoemt.

Het kwaliteitsboek biedt een richtinggevend ruimtelijk kader voor de concrete uitwerkingen van deelprojecten, zoals die door de verschillende partners (en mogelijk ook andere belanghebbenden) in het gebied Spoorzone worden voorbereid, op de kortere dan wel wat langere termijn.

Voor de kortere termijn gaat het om (1) de investeringen door de NS en ProRail om de spoorgerelateerde domeinen te optimaliseren, nu de verbrede reizigerspassage onder de sporen bijna gereed is, en (2) de investeringen die door Gemeente en Provincie voorzien zijn met betrekking tot het busstation, de busontsluiting, de stationspleinen en het fietsparkeren, zoals omschreven in het Investeringsbesluit (gedateerd september 2013). Voor de korte en langere termijn gaat het om (3) mogelijke investeringen van (andere) grond- en vastgoedeigenaren in de Spoorzone te stimuleren tot een passend ambitieniveau.

Met het richtinggevend ruimtelijk kader wordt beoogd dat al deze deelprojecten fysiek en functioneel een samenhangend geheel gaan vormen in de Spoorzone, en er een karakteristiek, duurzaam en aantrekkelijk stuk stad ontstaat. In aanvulling op de kwaliteiten van de binnenstad en de meer perifere gebieden van Zwolle.

Op deze manier kan een soort van onderlinge waarborg worden verschaft aan alle belanghebbenden in het gebied, aan grond- en vastgoedeigenaren alsook aan bewoners en gebruikers: dát is de richting waar we

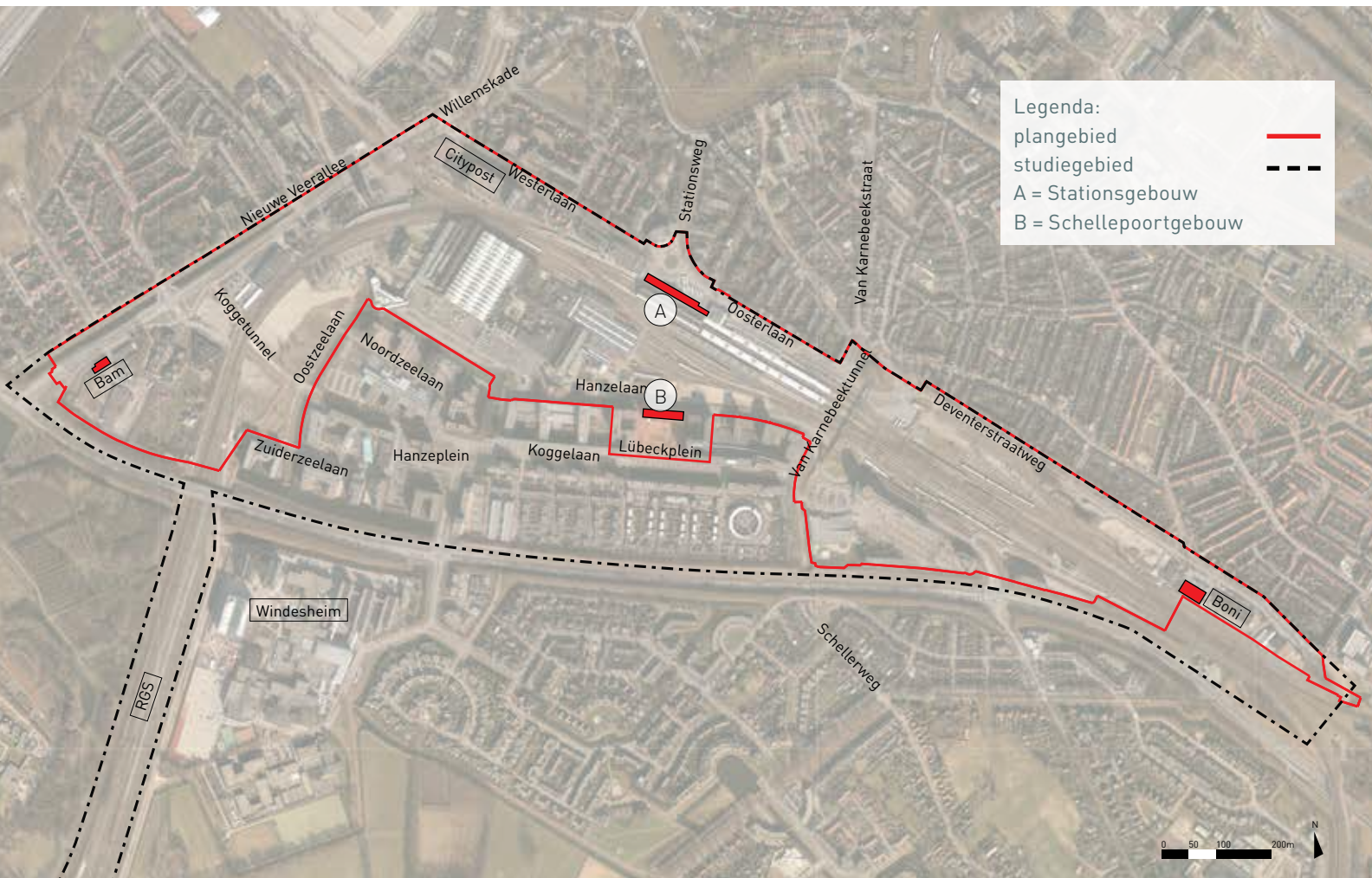
in gaan en dát is het ambitieniveau dat we voorstaan, zonder dat alles op de vierkante centimeter is vastgelegd. Zij moeten zich wel voldoende verzekerd weten dat hun investeringen, in financieel-economische én in sociaal-culturele zin, niet solitair zijn, maar bij kunnen dragen aan en voordeel kunnen hebben van het grotere geheel.

De richting en het ambitieniveau hebben betrekking op fysieke en functionele kwaliteitsaspecten alsook op duurzaamheid en toekomstbestendigheid. Daarnaast is ook sociale kwaliteit in de aandacht. Sociale kwaliteit gaat over de manier waarop de stad zich de Spoorzone kan toe-eigenen, in de plan- en realisatiefase, nu en op langere termijn. 'De stad' staat daarbij voor inwoners, reizigers, studenten, ondernemers, kortom iedereen voor wie de Spoorzone als gebied betekenis heeft.

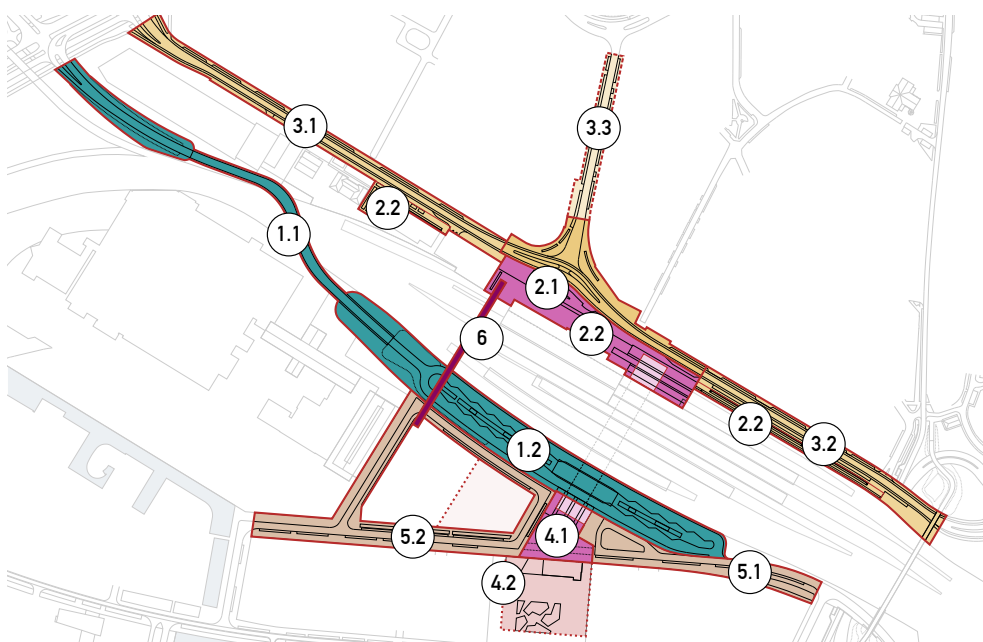
Voor alle aspecten van kwaliteit geldt dus dat deze niet met een plan kunnen worden afgedwongen of verzekerd, maar voortdurend door mensen zelf in het ontwikkelen van plannen en in het gebruik van de stad gerealiseerd moeten worden. Het kwaliteitsboek schrijft niet voor, zo wel en zo niet, dit is goed en dit is fout, maar biedt een referentiekader waar men zich toe dient te verhouden. Uitgewerkte deelplannen moeten altijd vanuit meerdere aspecten kwalitatief beargumenteerd worden in relatie tot het kwaliteitsboek.

Het kwaliteitsboek kan zo gaan dienen als onderlinge vertrouwensbasis, als tijdsspecifiek alternatief voor het alomvattende en 'bodembedekkende' Masterplan, dat als instrument voor de realisatie van ruimtelijke plannen achterhaald is.

Het kwaliteitsboek concentreert zich daarom op structurele uitspraken, ten eerste voor wat betreft de voorgestelde veranderingen in de infrastructuur, ten tweede voor wat betreft de aard en karakteristiek van de openbare ruimte. Voor wat betreft de wijze waarop toekomstige programma's zich daar ruimtelijk toe gaan verhouden is een mate van flexibiliteit gewenst om aan de huidige meer dynamische stadsontwikkeling gestalte te geven.



afb.03 Het plangebied en het studieggebied. De geraamde bedragen uit het Investeringsbesluit en de onderkende ontwikkellocaties vallen binnen het plangebied. Het studieggebied heeft ruimtelijk en functioneel sterke samenhang met het plangebied.



afb.04 Doorwerken aan de planelementen uit het Investeringsbesluit

## 2 Zwolse karakteristieken

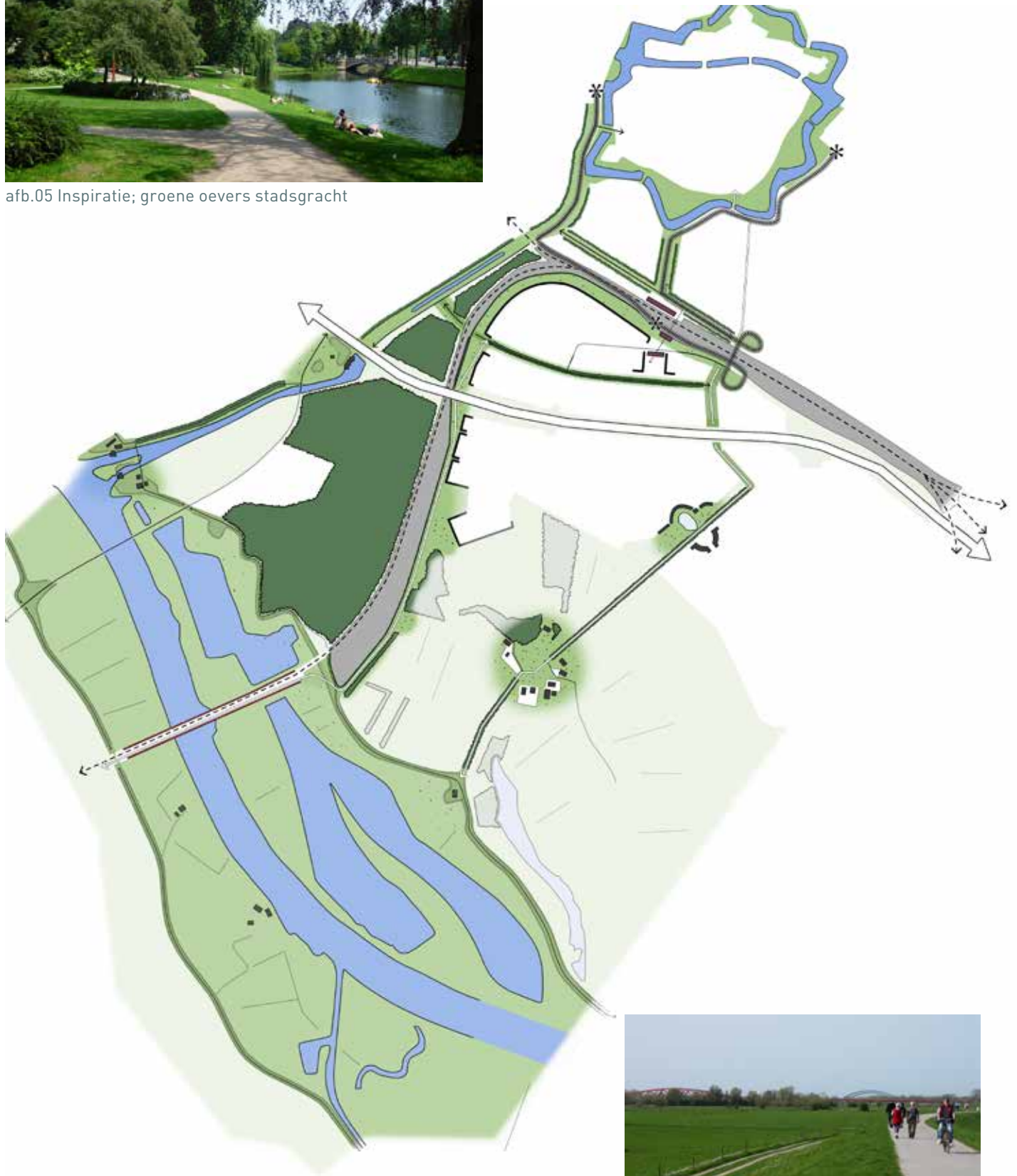
Ter inspiratie van de op gang komende transformaties in de Spoorzone is een aantal karakteristieken gedestilleerd uit (1) de lezing van de Zwolse stadsplattegrond en haar inbedding in het landschap, (2) de ruimtelijke karakteristieken van architectuur en groenaanleg in Zwolle, (3) de Zwolse identiteiten in sociaal-culturele zin en (4) de Zwolse participatieve werkwijze van stadsontwikkeling.

- Zwolle laat zich in haar ruimtelijke opbouw zeer goed lezen als ingebed in het landschap van de IJssel, Vecht het Zwarte Water. Dit komt o.a. tot uitdrukking in de Singelstructuur en de Groene Scheg.
  - Ook de aanleg van het spoor in de 19e eeuw volgt als vanzelfsprekend en versterkt de lijnen van het landschap.
  - Deze landschappelijke karakteristiek van stad en spoorinbedding kan ook langs het spoor zichtbaar blijven en, nu de direct aan het spoor gerelateerde bedrijvigheid afneemt, versterkt worden tot aan het station, de verknoping met de stad.
  - Andersom kan het spoor zichtbaar en ervaarbaar worden gehouden vanuit de stad. Het spoor is niet iets om zich vanaf te keren, maar maakt als zone deel uit van de stad.
  - Het spoor en de daaraan gerelateerde bedrijvigheid heeft een aantal specifieke ruimtelijke elementen ingebracht in het stadslandschap, stoere zoals de IJsselboog en de blauwe lensburg, maar ook de imposante hallen en niet in de laatste plaats het meer elegante monumentale stationsgebouw.
  - Er wordt een goed functionerende OV knoop gemaakt, die anders dan bijvoorbeeld de eigen wereld van een vliegterminal wél onderdeel is van haar context: 'dit is station Zwolle'.
  - Sterker nog: de OV knoop is ook een cruciale verbinding tussen de stadsdelen aan weerszijden van het spoor.
  - Aansluitingen van de OV knoop aan noord- en zuidkant moeten herkenbaar zijn als 'dit is Zwolle', ook al is het Zwolle van de noordkant iets anders dan dat van de zuidkant. Zwolle heeft meerdere gezichten, elke periode voegt een eigen beeld toe aan de stad. De inrichting van de openbare ruimte aan de noordzijde sluit aan op de sfeer en uitstraling van de binnenstad:
- 19e eeuwse allure, groen, levendig en toch rustig, met kleinschalige activiteiten. Aan de grootschaliger zuidkant is er de uitdaging om in relatie tot het Lübeckplein meer eigentijdse allure te maken, die een andere kant van Zwolse identiteit kan laten zien. Een 'meervoudige' en uiteindelijk ook dynamische identiteit is voor een stad net zo vanzelfsprekend als voor haar inwoners en gebruikers.
- Openbare ruimte en OV knoop zijn beiden goed toegankelijk voor alle stadsgebruikers.
  - De openbare ruimte biedt aanleidingen en gelegenheden voor ontmoeten, verpozen, blijven hangen om te werken, te studeren of te kijken. Gastvrij voor bezoekers, sociaal veilig, levendig, goed beheerd en prettig om langer te verblijven en te wonen.
  - Zwolle: \* Je voelt je op je gemak \* er gebeurt iets \* de gebouwen sturen je de goede kant op \* je snapt waar je bent en heen moet \* je voelt je welkom \* het is er schoon, heel en veilig \* het bruist \* voor elk wat wils: studenten, forensen, toeristen, wegbrengers & ophalers \* gehandicapten, ouderen, kinderen \* 24/7 \* er is wat te zien en beleven \* er zijn mensen aan wie je iets kunt vragen \* groen \* wachtverzachters \* onderweg en werken \* warmte \* ontmoeting \* vermaak \*
  - Het zich toe-eigenen van de Spoorzone door de stad gebeurt doordat mensen zich als actor en gebruiker aangesproken weten. De Spoorzone wordt pas echt van de mensen als zij erkend worden als actoren, goed op de hoogte zijn van ontwikkelingen en mogelijkheden en als initiatiefnemers en ondernemers kunnen bijdragen aan de Spoorzone. Mensen zijn niet alleen consumenten van een gerealiseerd nieuw gebied, maar vooral ook actoren die waarde scheppen en toevoegen. Nu al, tijdens de ontwikkeling en straks, als makers en gebruikers van tijdelijke en definitieve openbare ruimten, gebouwen, activiteiten. Daarom wordt 'de stad' actief uitgenodigd om met ideeën te komen. Het principe is dat samenwerking wordt aangegaan met initiatiefnemers en dat belanghebbenden en belangstellenden goed worden geïnformeerd over kansen, mogelijkheden en voortgang.





afb.05 Inspiratie; groene oevers stadsgracht



afb.06 Stad en spoor ingebed in het landschap



afb.07 Buitengebied van de IJssel

## 3 Knopen, lijnen en gebieden in beeld

In dit hoofdstuk wordt per deelgebied of aandachtsveld beschreven hoe deze karakteristieken bij de nadere uitwerking (kunnen) worden toegepast, om de gewenste ruimtelijke en functionele samenhang en het gewenste ambitieniveau te bewerkstelligen.

### 3.1. Het station in de stad: de ontvangst- en omgevingsdomeinen

Bij het station komen twee werelden bij elkaar, die van het spoor en die van de stad. Tot de wereld van het spoor behoren de sporen zelf, het Technisch Centrum (aan de westzijde van de Spoorzone), de Hanzeboog en de blauwe lensbrug en wat de NS het reisdomein noemt, de reizigerspassage (tunnel) en de treinperrons. Tussen dit reisdomein en de stad bevinden zich nog twee domeinen, respectievelijk het ontvangstdomein, dat toegang geeft tot het reisdomein, en het omgevingsdomein, dat de voorbode vormt van de stad, waarin de overgang tussen spoor en stad ruimtelijk wordt ingericht. In deze paragraaf staan deze domeinen centraal.

Het stationsconcept van NS en ProRail en de domeinen staan beschreven in het Spoorbeeld. Het stationsconcept ordent de ruimtes op en bij het station en de daarbij horende voorzieningen voor de reiziger door middel van een viertal domeinen:

- omgevingsdomein
- ontvangstdomein
- reisdomein
- verblijfsdomein

Deze domeinen worden met elkaar verbonden door een loopverbindingszone.

Deze conceptueel heldere opbouw laat in de praktijk meerdere ruimtelijke oplossingen toe. Bijvoorbeeld, verblijfsdomeinen, waar de reiziger langer kan verblijven, om te eten, vergaderen, ontmoeten en verpozen zullen in grotere stations (ook) intern gepositioneerd zijn, maar zijn bij kleinere stations wellicht eerder direct aan de stad gerelateerd. De grens tussen het omgevingsdomein – voor eenieder toegankelijk – en het reisdomein – alleen voor bezitters OV-chipkaart toegankelijk – wordt afhankelijk van de specifieke situatie ergens in het ontvangstdomein gemaakt. Daar waar de reizigers welkom worden geheten en informatie, diensten, oplaadautomaten en retail beschikbaar zijn. Het reisdomein is ingericht op het efficiënt leiden van de reiziger naar het perron en daarmee naar de trein. Op de overgang naar de stad is het openbare omgevingsdomein van belang. Hier stappen reizigers over op andere vervoermiddelen, bus, taxi, fiets, of worden ze opgehaald met de auto, en oriënteren zij zich op de stad. En voor de reizigers die willen vertrekken is het net omgekeerd. In dit omgevingsdomein heeft de voetganger het primaat. Ook het omgevingsdomein zal voor wat betreft de precieze ordening en vormgeving sterk beïnvloed worden door de specifieke condities van de plek, uiteraard met inachtneming van de functionaliteit van de logistieke

knoop. Sterker nog, het is juist de bedoeling om de OV knoop en de stad zo logisch mogelijk met elkaar te verbinden.

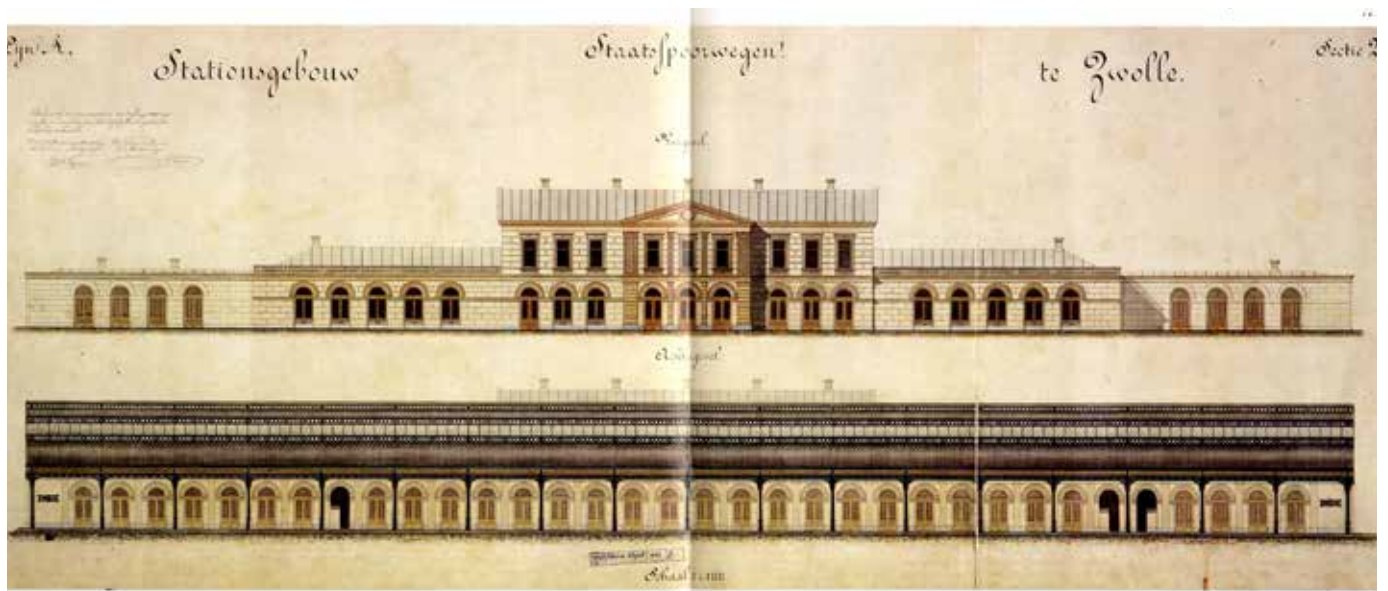
In de Zwolse situatie heeft het concept ruimtelijk gestalte gekregen zoals op afbeelding 09 uitgetekend. Het groene verblijfsdomein wordt aangeboden door nabijgelegen reeds bestaande gelegenheden in de stad. De op afbeelding 09 geel gekleurde ontvangstdomein is in de Zwolse situatie geheel openbaar toegankelijk. Dat maakt het meer voorstelbaar dat in de inrichting continuïteit of zelfs overeenkomst is met die van het omgevingsdomein. En vervolgens is het voor de vormgeving van het openbare grijze omgevingsdomein weer van belang om ruimtelijke eenheid en continuïteit te bewerkstelligen met de stedelijke openbare ruimte.

#### Ontvangstdomeinen

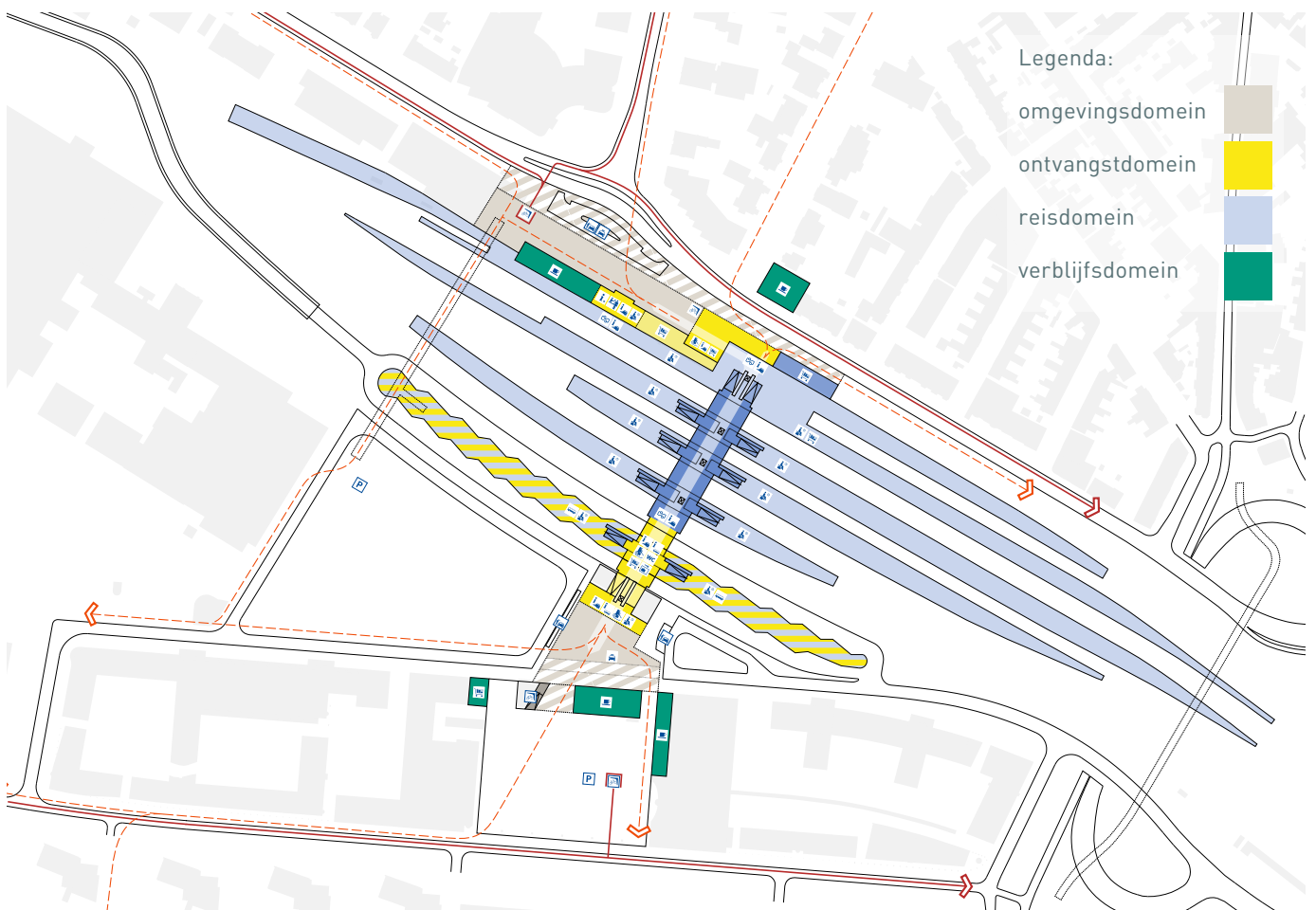
De ambitie is om de ontvangstdomeinen te overkappen. Er wordt wel de beschutting van een kap geboden, maar er is geen sprake van een stationshal met wanden. De overkappingen geven in de vormgeving en inrichting uitdrukking aan hun bemiddelende rol tussen het stadse omgevingsdomein en het reisdomein. De overkapping geeft uitdrukking aan en reageert op de verschillende zonerings zoals reizigersstromen, retail, droogloop naar het reisdomein en fietsenkelder.

De verschillende ruimtelijke situatie aan de noord- en zuidzijde impliceert daarmee andere architectonische oplossingen, die echter onderling wel verwantschap vertonen als in- en uitgangen van één station Zwolle. Het ontvangstdomein aan de noordzijde komt uit op de openbare ruimte van de Oosterlaan en van het stationsplein vóór het monumentale stationsgebouw, in NS termen deel van het omgevingsdomein. De reiziger die de stad in wil, kan kiezen om recht door de Oosterlaan over te steken dan wel om naar het stationsplein te lopen, waar meerdere voorzieningen en verblijfruimten zijn gepositioneerd. Langs de Oosterlaan is van belang dat de retail zodanig wordt ingepast dat komend vanuit de tunnel het zicht op en de doorgang naar de stad optimaal is. De uitdaging aan de noordzijde is om de nieuwe markering 'dit is station Zwolle' zodanig te laten aansluiten op het terzijde gelegen monumentale 19e eeuwse stationsgebouw, dat beiden goed samenhangen en ieder tot hun recht kunnen komen.

Aan de zuidzijde maakt het ontvangstdomein ruimtelijk een gebaar, ondersteund door de inrichting van het omgevingsdomein, in de richting van de open te maken



afb.08 Station Zwolle hoofdgebouw



afb.09 Stationsdomeinen (Bron: Spoorbeeld door Bureau Spoorbouwmeester)

reizigerspassage onder het Schellepoortgebouw aan de overzijde van de Hanzelaan. Dat is (op dit moment) de belangrijkste looplijn, gemeten aan het aantal reizigers dat te voet van en naar het station gaan. Tijdelijk of definitief, de overkapping van de trappen naar de tunnel, presenteert zich in deze richting als front van het station. De zichtbaarheid en leesbaarheid van het ruimtelijke gebaar 'dit is station Zwolle' dient echter ook vanuit westelijke en oostelijke kant te worden gewaarborgd.

### Omgevingsdomeinen

In de omgevingsdomeinen moeten in principe twee dingen worden geregeld. Ten eerste moet de functionaliteit van de ketenvoorzieningen worden gewaarborgd: hoe komt de reiziger van en naar zijn/haar geparkeerde fiets, waar staat de taxi, waar parkeert de vader / moeder / geliefde de auto om de reiziger weg te brengen of op te wachten? Ten tweede moet een vanzelfsprekende relatie worden gelegd met de stedelijke openbare ruimte. Terwijl het ontvangstdomein invulling geeft aan 'dit is station Zwolle' geeft het omgevingsdomein uitdrukking aan 'dit is Zwolle'. Dat moet als het ware bewezen worden in de aard en de inrichting van de openbare ruimte. Hierna worden beide zijden nader beschreven op beide aspecten, de sfeer van de openbare ruimte van het stationsplein en de ketenvoorzieningen.

### Omgevingsdomein aan de centrumzijde

#### Het stationsplein voor het monument

Het stationsplein bestaat het hele gebied tussen enerzijds het monument en anderzijds de verlegde Westerlaan-Oosterlaan. Met de verplaatsing van het busstation, de aanpassing van de huidige rotonde en de realisatie van een ondergrondse fietsenkelder ontstaat een mooie grote ruimte, met een hoogwaardige groene inrichting, passend bij het vriendelijke, ietwat statige, karakter van de Stationsweg en de Ooster- en Westerlaan. Een stevige kwaliteitsimpuls kortom, die in staat is om gestalte te geven aan de gewenste gastvrijheid.

Het stationsplein biedt letterlijk ruimte aan het monument. In het monumentale stationsgebouw komen functies die bijdragen aan de attractiviteit en levendigheid van het plein. Dat betekent naast herbestemmen dat het gebouw is opgeschoond, waarbij de ruimtelijkheid is teruggebracht en de interactie tussen binnen en buiten wordt versterkt door bijvoorbeeld transparante puien. De entree van het gebouw geeft toegang tot de nieuwe functies zoals horeca en eigentijdse werk- en vergaderruimte. De huidige directe toegang tot het perron wordt opgeheven om versnippering van entrees te voorkomen: alle reizigers komen het reisdomein binnen aan de kop van de passage.

Het stationsplein biedt daarnaast ruimte voor zitplekken, groenvoorzieningen en bomen langs de straat. Het

plein is ook de plek voor 'transfer' naar andere vervoermiddelen.

Zo duidelijk gemarkeerd de grens is tussen stationsplein en autoverkeersdomein, zo vloeiend is de overgang van stationsplein (omgevingsdomein) naar station (ontvangstdomein). Dit komt overeen met de wens om de loop van mensen van en naar het station zoveel mogelijk evenwijdig aan het monumentale stationsgebouw te sturen. Dit pleit ervoor om in de inrichting van de openbare ruimte continuïteit aan te brengen, in en vanuit het reisdomein. Een ander argument voor continuïteit in de inrichting wordt gegeven met de voorgevel van het monument. De symmetrische opbouw van het monumentale station kan dan leidend zijn voor de inrichting van de openbare ruimte, zoals ook voorzien is voor nieuwe bouwkundige toevoegingen zoals de entrees van de fietsenkelder. Ook de nieuwe kap moet zich voegen naar het monument, zodanig dat oud en nieuw in balans zijn. Zij geven samen het station een nieuwe identiteit die past bij deze tijd en bij de mensen die er gebruik van maken.

### Wandelen

De huidige zebra-oversteek van de Oosterlaan ligt in het verlengde van de reizigerspassage. De nieuwe zebra-oversteek van de Oosterlaan is gesitueerd voor het monument en is zo meer onderdeel van het kruispunt en daarmee veiliger. Auto's minderen automatisch hun snelheid. Met deze nieuwe oversteek wordt de loop over het plein van en naar het station bevorderd, langs retail en horeca als aanvullende stationsvoorzieningen.

### Fietsen

Het aantal geparkeerde fietsen bij stations is gigantisch. Dat is op zich verheugend, maar stelt ons, zoals overigens overal in den lande, voor de opgave om daar goede parkeervoorzieningen voor te bieden, zonder dat de openbare ruimte gedomineerd of zelfs helemaal opgeslokt wordt.<sup>1</sup> De opgave aan de noordzijde om circa 8400 plekken aan te bieden impliceert dan ook de wens om een ondergrondse stalling onder het Stationsplein te realiseren. In de investeringsbesluit is uitgegaan van een kelder met een capaciteit van 3000 fietsen. De ambitie is deze nieuwe stalling te combineren met de bestaande kelderstalling, waarbij de koppeling en entree in het Combgebouw wordt gesitueerd. Deze Stationspleincluster is meer toekomstvast, zal beter functioneren en beter geëxploiteerd en beheerd kunnen

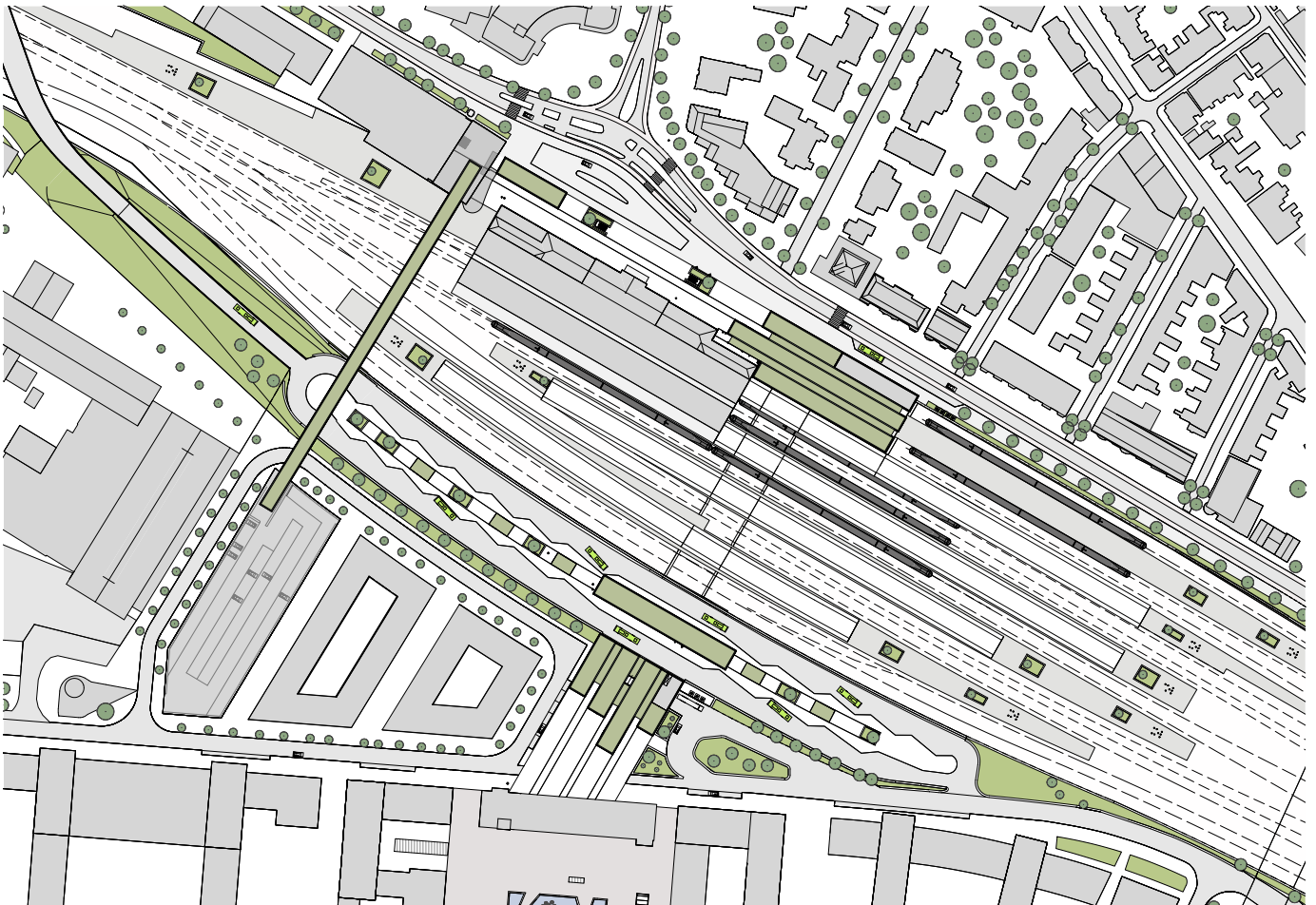
1 De ontwikkelstrategie ten aanzien van het fietsparkeren is op hoofdlijnen: (1) Basis is een prognose van 10.000 plaatsen in 2020 en 12.000 plaatsen in 2030. De verdeling Noord-Zuid is 70-30. Bij elk (deel-) investeringsbesluit wordt een 10% gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. (2) Er wordt jaarlijks gemonitord; het is nodig een gedragen indicatief eindbeeld te hebben want dat is noodzakelijk voor het verkrijgen van rijkssubsidie. (3) De uitrol van fietsinvesteringen gaat stapsgewijs, om goed te kunnen inspelen op gebiedsontwikkelingen, bouwfasering en wijzigingen in de vraag naar fietsparkeren.



afb.10 Verkenning zicht op het station vanaf Lübeckplein (beeld Team V)



afb.11 Inspiratie; zicht op de stad onder stationsoverkapping (markthal Gent)



afb.12 Verkenning verbinden noord- en zuidzijde van het station (beeld Team V)

worden dan de voorheen gedachte twee gescheiden ruimtes naast elkaar. In totaal zal hier dan plaats zijn voor circa 6000 fietsen. Omdat bovendien de restruimte op overige plekken beperkt is, kan deze optie de druk op het maaiveld verminderen.

De opties voor de overige 2400 plekken zijn:

1. maaiveldparkeren (enkellaags, etagerekken) aan de Oosterlaan in combinatie met een beperkt aanbod maaiveldparkeren aan de Westerlaan;
2. er is ook overlooppotentieel van fietsparkeerders; mensen die uit de zuidelijke stadsdelen komen en nu nog aan de noordzijde parkeren. Door goede parkeerverwijssystemen en voldoende kwaliteit aan de zuidzijde zou mogelijk een deel naar de zuidzijde kunnen verkassen maar dit is van veel factoren afhankelijk;
3. op termijn kan worden gekozen voor een grootschalige gebouwde voorziening ter hoogte van Combigebouw of Westerlaan (komt pas rond 2026 in beeld).

De toegang tot de ondergrondse fietsenkelder maakt integraal onderdeel uit van het omgevingsdomein. Fietsers steken met een middengeleider veilig in twee keer de Westerlaan over om dan met hun fiets naar beneden te gaan. Vanuit de kelder geven (nood-)trappen toegang tot het stationsplein voor het monument. Of men loopt door tot aan de trap onder de kap van het ontvangstdomein, vanwaar men direct toegang heeft tot het maaiveld bij de Oosterlaan en vandaar tot het reisdomein, vlakbij de reizigerspassage. Een ondergrondse verbinding tussen fietsenkelder en reizigerspassage is niet mogelijk.

### Taxi, Kiss & Ride

Door aanpassing van de huidige rotonde voor het station is er ruimte om zowel taxi's als kiss & ride plekken op het stationsplein zelf op te lossen, goed zichtbaar en op een logische plek om de loop langs het monument te bevorderen, zodat aan de gewenste dynamiek op het stationsplein wordt bijgedragen.

### Uitstaphaltes en expeditie

Ondanks de verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde van het station, zijn er toch 2 uitstaphaltes voorzien aan de Oosterlaan, zodat mensen niet de lange omweg door de Van Karnebeektunnel hoeven te maken en het gevoel krijgen dat ze hun trein niet halen. Deze uitstaphaltes zijn gecombineerd met de benodigde laad- en losruimte voor de retail van het ontvangstdomein.

### Omgevingsdomein aan de Hanzelandzijde

#### Stationsplein Hanzeland

Voetgangers naar en van de reizigerspassage hebben de beschikking over een pleinruimte, waaraan zich het ontvangstdomein met een vorm van overkapping, tijdelijk dan wel definitief, presenteert. De reiziger heeft hier overzicht over het vervolg van de reis en over Hanzeland. Het is een plek waar je afspreekt en op elkaar wacht. De maaiveldinrichting is daarop afgestemd, ondersteund door de vormgeving van de kap. De winkels zijn in de reizigerspassage opgenomen. Aan weerszijden van de tunnelmond zijn op maaiveld ruimten voorzien, te gebruiken voor technische voorzieningen, mogelijk een wachtruimte voor buschauffeurs in combinatie met retail. Daartussen zijn de trappen en de lift gesitueerd. Daarmee wordt het plein aan de spoor- en busplatformzijde fysiek afgegrensd. Vanuit sociale veiligheid en overzicht is het van belang dat de wand op de rand van het trapgat naar het busperron transparant is.

Het plein wordt aan de westzijde begrensd door een nieuw aan te leggen straat waaraan nieuwe bebouwing; de zogeheten Compacte Knoop Zuid (CKZ). Aan de zuidzijde loopt het plein deels over in de Hanzelaan om de voetgangersstroom prioriteit te geven. Aan de oostzijde wordt de driehoek tussen Hanzelaan en spoor gebruikt voor verkeers- en expeditie doeleinden in een groene setting. Deze driehoek en een brede stoep langs de nieuwe bebouwing vergroten de zichtbaarheid van het stationsplein en het station van grotere afstand.



afb.13 Inspiratie; groene wachtkamer



afb.14 Inspiratie; Levendige stadstraten

De gewenste levendigheid en allure kan zich vertalen in een bijzondere uitgang van het station, gebouwen die bij een stedelijke stationsomgeving passen, maar ook in bijzondere activiteiten en voorzieningen die uitnodigen tot gebruik op vele uren van de dag. Structureel en in tijdelijke vorm.

### **Wandelen**

Essentieel is dat de grote stroom voetgangers komende uit de reizigerspassage veilig de Hanzelaan kan oversteken. De voetganger heeft prioriteit. De Hanzelaan is ter plaatse van de doorgang in het Schellepoortgebouw naar het Lübeckplein zo ingericht dat automobilisten als vanzelf hun snelheid remmen en oog hebben voor wandelaars en fietsers. Mocht dit toch niet het gewenste effect hebben kunnen pollers worden aangebracht met venstertijden. Als laatste ultieme maatregel kan zelfs de Hanzelaan permanent worden afgesloten.

De oversteek wordt zo zoveel mogelijk geconcentreerd, maar er zal ook aandacht moeten zijn voor een veilige oversteek van mensen die bijvoorbeeld in het oostelijke deel van de Hanzelaan moeten zijn.

### **Fietsen**

Momenteel vinden er nog verdiepende afwegingsstudies plaats die duidelijk gaan maken welk eindbeeld het beste past binnen de ambities en financiële randvoorwaarden. De voorkeur gaat uit naar één concentratie met goede aansluiting op de aanrijroutes. Er zijn twee opties.

De eerste optie is om een fietsenstalling ten westen van het stationsplein te realiseren, idealiter direct als onderdeel van een nieuw gebouw op deze plek. Is dat financieel niet mogelijk dan zal een oplossing als solitair fietsgebouw, dan wel op maaiveld moeten worden gevonden.

Logistiek én ruimtelijk-kwalitatief is het gedeeltelijk ombouwen van de Lübeckpleingarage tot fietsenstalling, in combinatie met bestaande ondergrondse stalling (een betaalde fietsenstalling met een capaciteit van 800 plekken), een tweede optie. Zo kan in één keer het fietsen vraagstuk voor nu en de toekomst worden opgelost.

De nieuwe fietsentree van de stalling is direct te bereiken vanaf de Koggelaan en is gesitueerd voor het Stadskantoor, zodat de stroom voetgangers onder het Schellepoortgebouw door niet wordt gekruist. De in- en uitgang van de fietsenkelder voor voetgangers is opgenomen in de nieuwe doorgang in het Schellepoortgebouw.

### **Kiss & Ride**

Er is aan de oostzijde van het plein een keerlus, aan de westzijde een straat voorzien. Hierdoor is het mogelijk om aan beide zijden reizigers af te zetten. Aan de

oostzijde wordt gebruik gemaakt van de keerlus die tevens voor de expeditie nodig is, terwijl aan de westzijde een weg is aangelegd om de volledige Compacte Knoop Zuid, de bouwvlek direct ten westen van het stationsplein.

### **Park & Ride**

Het station Zwolle ligt vlakbij de A28 en de A50. De ambitie is om de autorijders die een bestemming hebben in het westen (voor ze de file inrijden) te faciliteren om vanaf Zwolle verder te reizen per trein. Daartoe moet het station goed bereikbaar zijn en moeten voldoende en goed uitgeruste parkeerplekken (P&R) worden aangeboden in de directe nabijheid van het station. Het programma voor P&R is bij de NS nog niet helemaal bekend. Wel is duidelijk dat een P&R voorziening gebouwd moet worden opgelost op de locatie van de CKZ. Het heeft de voorkeur om het parkeergebouw zo in te passen in de toekomstige bebouwing op deze locatie, dat de randen van het (mogelijk nog op te delen) bouwblok, zeker op straatniveau, gevuld zijn met entrees en levendige functies. Die richten zich naar het plein, naar de Hanzelaan toe, naar de toekomstige passerelle en het 'rode gebouw' met het oog op de verdere toekomst en naar het spoor.

Als wordt besloten tot het stallen van fietsen in de Lübeckgarage is het noodzakelijk de vervangende parkeerplekken samen te voegen met het aan te leggen P&R programma, al dan niet voorzien van een eigen elektronisch kaartstelsel.

### **Vervangend busvervoer en tourbussen**

De locatie voor vervangend busvervoer wordt gecombineerd met het nieuwe busstation en is via de reizigerstunnel bereikbaar. Rond het stationsplein moet het mogelijk zijn om met een tourbus te kunnen halteren. De beschikbare ruimte hiervoor is gecombineerd met de plekken voor Kiss & Ride aan de oost- en de westzijde.

### **Expeditie**

De benodigde (technische) tunnelvoorzieningen zijn ondergebracht in een techniekgebouw direct ten oosten van de tunneltoegang en is daarmee onderdeel van het station. De nutsvoorzieningen en expeditie met laad- en losruimte voor vrachtwagens zijn buiten de reizigerszone en zoveel mogelijk uit het zicht gesitueerd. Voor afvalopslag zijn ondergrondse containers in het maaiveld en grenzend aan de expeditie opgenomen.

## 3.2 Busverbinding en busplatform

Met de verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde is besloten tot de aanleg van een busplatform evenwijdig aan de treinperrons, dat direct is aangetakt aan de reizigerspassagetunnel. Daarmee ontstaat een complete en compacte OV-knoop, waar trein- en busreizigers gelijkmatig kunnen profiteren van goede overstapmogelijkheden, korte loopafstanden en optimale voorzieningen. Ongehinderde toegankelijkheid en doorstroming voor de bussen wordt gewaarborgd door de nieuwe busverbinding vanaf de kruising Rieteweg-Willemskade over het spoor heen naar het busplatform. Gezien vanuit de OV-knoop is voor de bussen bij het busperron in principe eenzelfde terminologie van reis- en ontvangstdomeinen van toepassing als voor de treinen aan de treinperrons, bussen die halteren aan het busperron. Maar hun relatie met de stad is anders, namelijk tweezijdig, via de OV knoop en direct. Immers de bus gaat zelf de stad in. Voor reizigers is dat een geheel andere beleving dan een treinreis, die eindigt in een station. De nieuw aan te leggen busbrug verheft zich vanaf de groene singel en de kruising Rieteweg-Willemskade in een vloeiende lijn over de sporen tot aan het busperron. Vandaar gaan en komen ook bussen via de Van Karnebeektunnel. Hierbuiten deelt de bus ook de openbare ruimte van de stad met andere gebruikers. Busplatform en busverbinding behoren daarom fysiek-ruimtelijk en in de ervaring in eerste instantie tot de stadse wereld, tot Zwolle zelf. Wel heeft het stadse reizigersdomein van het busperron zich zo dicht mogelijk tegen het spoorse reizigersdomein aangeschurkt, om logistiek een optimaal functionerende OV knoop te vormen.

### Busbrug en aanbruggen

De busbrug wordt gemaakt in een compacte en complexe stedelijk omgeving met veel ruimtelijke beperkingen. Voor de aanleg van de busroute zal de NedTrainhal waarvan een klein deel een cultuurhistorische waarde heeft, gesloopt moeten worden.

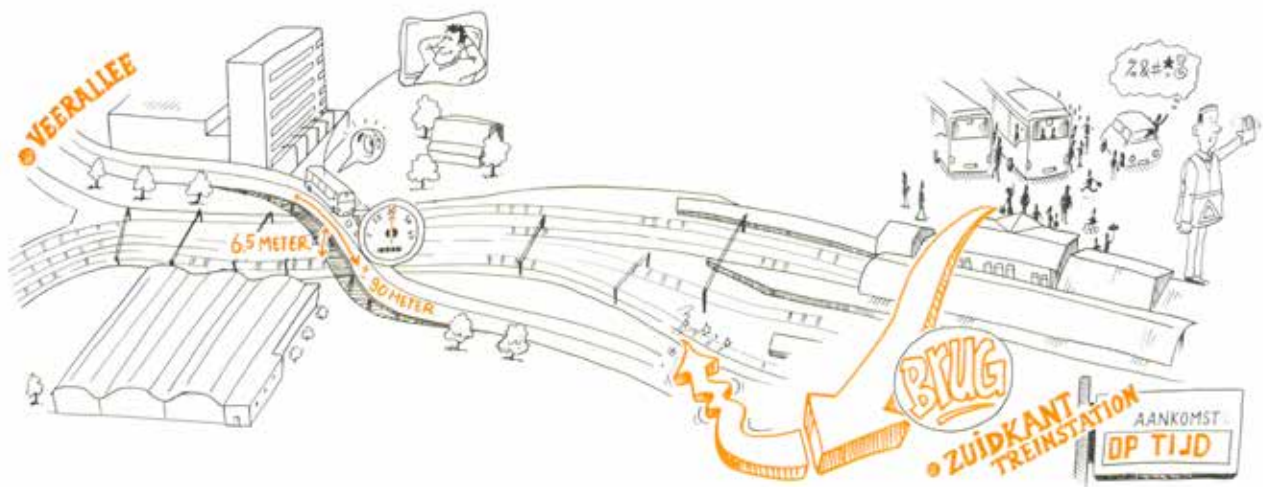
De opgave voor het ruimtelijke ontwerp is samengesteld uit een zestal ontwerpelementen:

1. De aansluiting op de kruising Rieteweg-Willemskade is een vast punt. Voor het comfort van de buspassagier moet rekening worden gehouden met een vlak stuk waar bussen horizontaal kunnen opstellen voor de verkeerslichten.
2. Een tweede vast punt is de perronpassage bij het busplatform. Vanaf dat punt wordt het busplatform zo vlak mogelijk aangelegd, onder een hellingshoek van maximaal 1%. Dat is gelijk aan de helft van het normale afschot in de openbare ruimte.
3. Het precieze tracé van het deel dat het spoor kruist wordt mede bepaald door de demarcatielijnen met het spoor. ProRail heeft rondom het spoor een vrije ruimte nodig om Zwolle Spoort uit te voeren. De mate van gestrektheid / bochtigheid van het tracé heeft effect op de snelheid en daarmee de dienstregeling, op het comfort voor de reiziger, op milieueffecten (denk aan emissie) en op de verkeersveiligheid. Een zo vloeiend mogelijke lijn verenigt de eisen op deze punten en leidt tot een ruimtelijk aantrekkelijk beeld van een sierlijke constructie die zich uit de stad verheft om het spoor over te steken. Functionele en ruimtelijke doelen worden zo verenigd. In die zin is sprake van waardeoptimalisatie.
4. Het spoor kruisende deel en de aanbruggen worden als één geheel en zo eenvoudig mogelijk vormgegeven, om deze vloeiende beweging te ondersteunen. De busbrug is dus expliciet geen familie van strenge stoere spoorbruggen, maar past veel meer in het stedelijk beeld van Zwolle, referend aan de vanzelfsprekendheid waarmee het landschap in de stad is ingebed, refereert meer aan vanzelfsprekend stadslandschappelijk elan. Gezocht moet worden naar een constructie die voldoet aan dit beeld.
5. De hoogtevverschillen bij de aanbruggen worden opgevangen met groene, gebouwde landhoofden. In of naast de landhoofden is ruimte voor groen en bomen waardoor een minder harde. Een zachte aanlanding



afb.15 Inspiratie; vloeiende beweging in stadslandschap

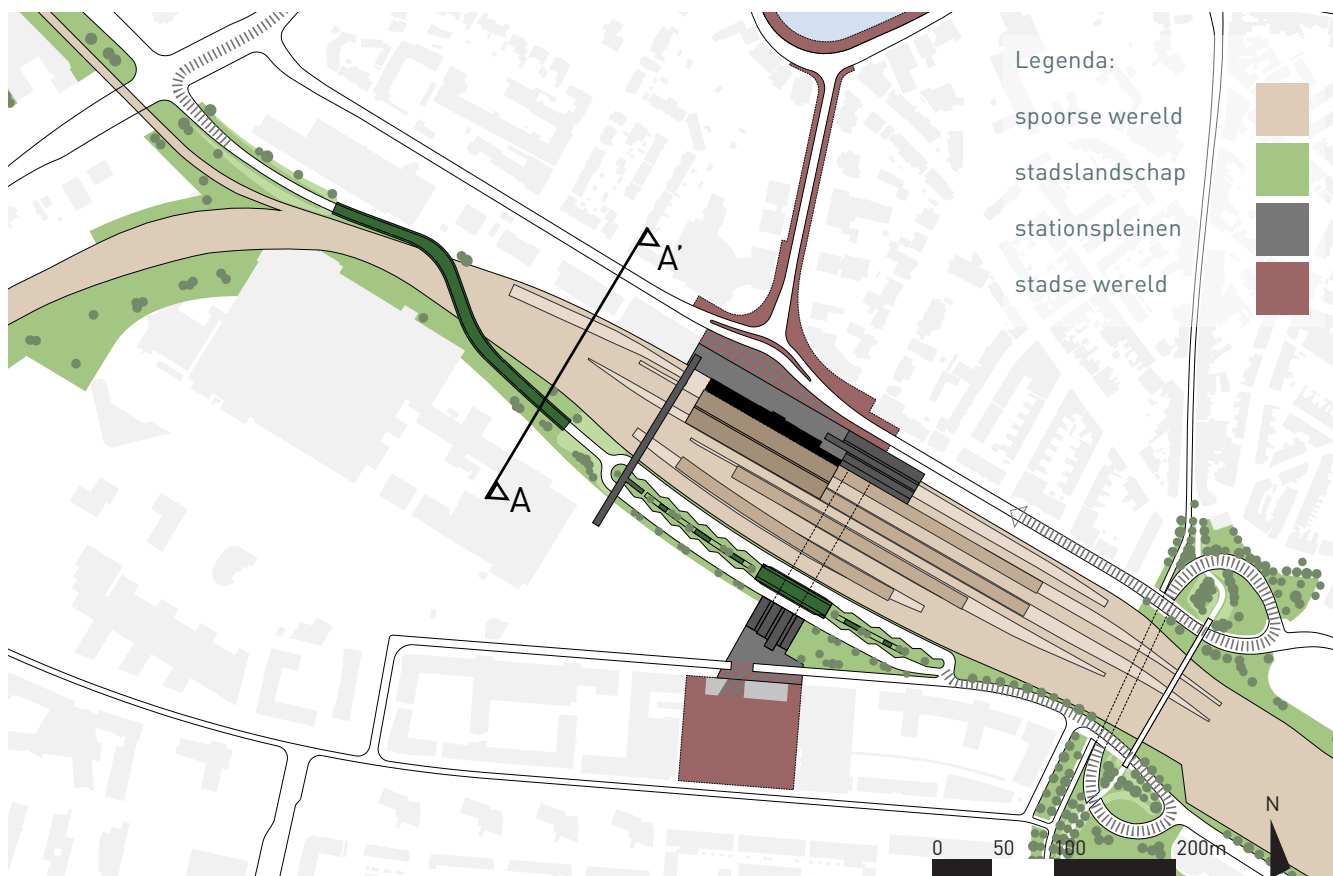




afb.16 Ontwerpelementen busbrug



afb.17 Verkenning doorsnede over de busbrug richting het station (oostwaarts)



afb.18 Doorwerken aan planelementen (uit het Investeringsvoorstel 2013); typering van de openbare ruimte

ontstaat. Dit van de busbrug vloeit voort uit past in het stedelijke landschappelijke van de Zwolse openbare ruimte.

6. Met de keuze voor een eenvoudige constructie richt de architectonische ontwerpogave zich enerzijds op de vormgeving van de onderzijde van het dek, de kolommen, hekwerken, verlichting en kleur, die in de directe omgeving van de brug van groot belang zijn voor de beleving ervan. Op grotere afstand ligt de brug in een aantal zichtlijnen. Daar is de rand van de brug beeldbepalend en dus expliciet onderdeel van de architectonische opgave.

## Busplatform

Busbrug en busplatform behoren tot de stadse wereld van Zwolle, die zich kenmerkt door de nauwe verwevenheid van steen, groen en water als uitdrukking van de inbedding van de stad in het landschap. De vormgeving en inrichting van busbrug en -platform zijn niet spoor, maar meer stedelijk en worden daarom uitgevoerd met die voor Zwolle kenmerkende verwevenheid van groen en steen.

Dat het stadse reisdomein van het busperron er anders uitziet en functioneert dan het spoorse reisdomein van de treinperrons is evident: het busplatform is in totaal 300 meter lang, 35 meter breed en heeft de kenmerkende kartelrand om bussen te halteren. Op de piektijden is er veel meer dynamiek van af- en aanrijdende bussen dan op de treinperrons. Ook daarom ligt een eigen inrichting, anders dan die van de treinperrons, voor de hand. Een inrichting als openbare ruimte van de stad, die tegelijkertijd functioneel onderdeel is van de totale OV knoop.

Minimaal moet het comfort voor de reizigers worden gewaarborgd, op eenzelfde niveau als voor de treinreizigers. Wel doet zich hier een keuze voor inzake de wijze waarop dit comfort wordt aangeboden. De twee uiterste denkwijzen zijn:

- a. het aangeboden comfort dient hetzelfde te zijn (eenzelfde doorgaande droogloop, eenzelfde type

meubilair). Dan wordt het busperron in eerste instantie gezien als onderdeel van de OV knoop, als het ware meer spoor en minder stads. En dat is anders dan hiervoor is beschreven. Daarmee blijft overigens de vraag open waar en hoe het spoorse busplatform overgaat in een meer stadse busbaan en busbrug.

- b. 'comfort op eenzelfde niveau' kan ook in een andere vorm worden aangeboden, optimaal gebruik makend van de mogelijkheden die het anderszijn van het busplatform biedt. In deze lijn van denken kunnen 'schuilplekken' tegen regen of wind worden aangeboden, maar daarnaast ook goed bezonde plekken en schaduwrijke plekken bij bomen om het comfort ook bij andere weertypen te optimaliseren. Daarmee wordt het busplatform in eerste instantie onderdeel van de stad, als het ware meer stads en minder spoor, zoals hiervoor betoogd.

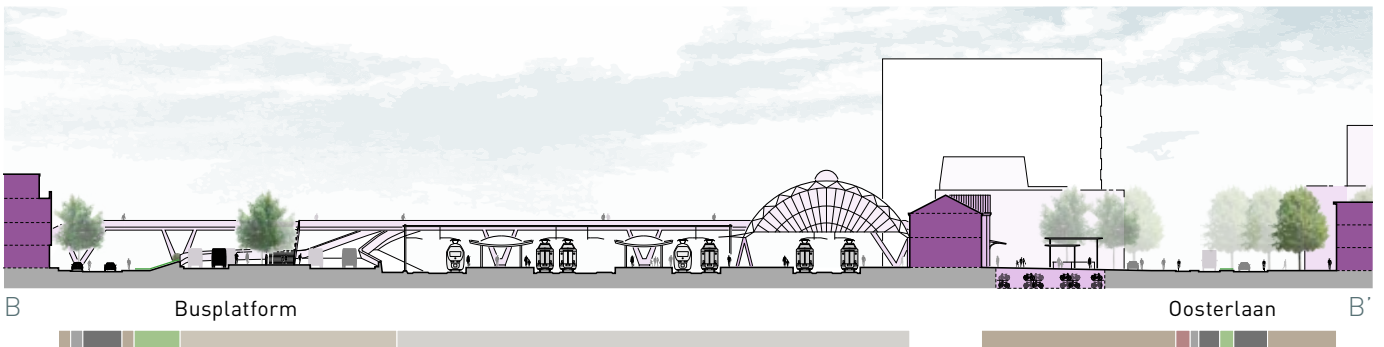
Het onderscheid tussen het spoorse en het stadse, zoals eerder uiteengezet, pleit ervoor te kiezen voor optie b. Daarmee worden de –overkoepelende ambities ook op de kleinere schaal van de inrichting van de openbare ruimte gerealiseerd. Een groene uitstraling past bij de straten, lanen en allees van Zwolle. Bomen dragen bij aan het creëren van een aangename sfeer en zijn belangrijk voor het terugdringen van hitte stress.

In de werkgroep Busbrug is de aard van de inrichting van het busplatform besproken. De groep spreekt zich duidelijk uit voor een Zwolse, groene inrichting.

Wel moet worden onderkend dat deze Zwolse ruimte van het busplatform uit veiligheidsoverwegingen niet direct kan worden aangetakt op het netwerk van openbare ruimten, maar via de reizigerspassage wordt ontsloten. Voorkomen moet worden dat reizigers de busbaan gaan oversteken. Ook aan de spoorzijde is een afscheiding noodzakelijk. De busbanen worden daartoe aan de buitenzijde afgezoomd met een combinatie van hek en haag, aan de stadszijde verdikt tot een groenstrook met bomen. Functioneel gedraagt het busplatform zich dus vooral als onderdeel van de OV-knoop.



afb.19 Inspiratie; busplatform als stedelijke ruimte



afb.20 Verkenning doorsnede over het busplatform richting passerelle (westwaarts)



afb.21 Verkenning inrichting busplatform

## 3.3 Het netwerk van openbare ruimten

De ontvangst- en omgevingsdomeinen van het station (3.1) verbinden zich op logische wijze met het stedelijke netwerk van openbare ruimten. Voor de stadsbewoner én voor de bezoeker/student werkende is het belangrijk dat het station met zijn specifieke domeinen helder is ingebed in de grotere openbare ruimte structuur van Zwolle. Dat geeft ook aanleiding om de kwaliteit van die openbare ruimten te verbeteren en de profielen te optimaliseren. De Centrumzijde en Hanzelandzijde worden hierna afzonderlijk besproken.

### Openbare ruimten Centrumzijde

#### Stationsweg en Burgemeester van Roijensingel

Deze route verbindt het station met de groene singel om de binnenstad. De aanliggende bebouwing maakt de straat chique en geeft haar dezelfde allure als langs de stadsgracht. In het ontwikkelingsprogramma binnenstad is aangegeven dat de Stationsweg de groene kwaliteiten rondom de stadsgracht naar het station brengt, de zogeheten stadswandeling. Daartoe is in 2013 het profiel aangepast om de verblijfskwaliteit voor de voetganger

te verhogen en de straat meer allure te geven. De bomen aan weerszijden zijn opgenomen in stroken halfverharding en de trottoirs hebben meer karakter gekregen door het materiaal en de wijze van bestraten. In het ontwerp is al rekening gehouden met een versmalling van de rijbaan ten gunste van de voetganger. Na de aanleg van het nieuwe busplatform wordt het profiel van de Stationsweg aangepast. De geplande kunstroute versterkt de hiërarchie en uitstraling van deze route in het stedelijk netwerk.

#### Oosterlaan – Westerlaan

De Oosterlaan en Westerlaan krijgen weer de allure van bomenrijke lanen. Deze straten zijn met hun beider profielen met rijbaan, fietsstroken en langspaarkeervakken aan de noordzijde van de rijbaan onderling gelijk qua functionaliteit en beeld. Aan de zuidzijde van deze wegen is, anders dan nu, een doorlopend trottoir met bomen, je kunt er ongehinderd wandelen. Aan de noordzijde staan bomen ter weerszijden van de aansluitingen met de vele zijstraten.



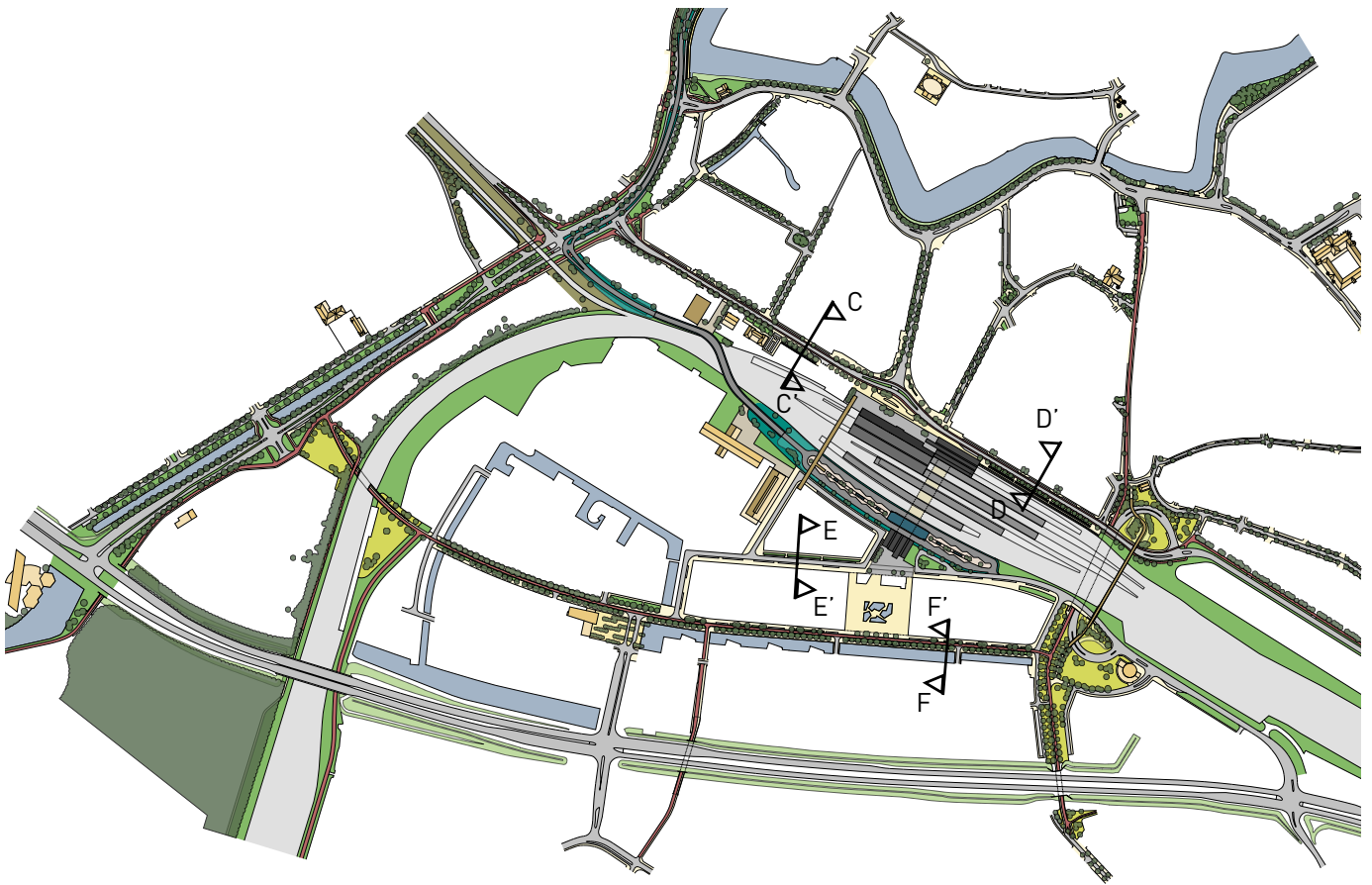
afb.22 Stationsweg als stadswandeling



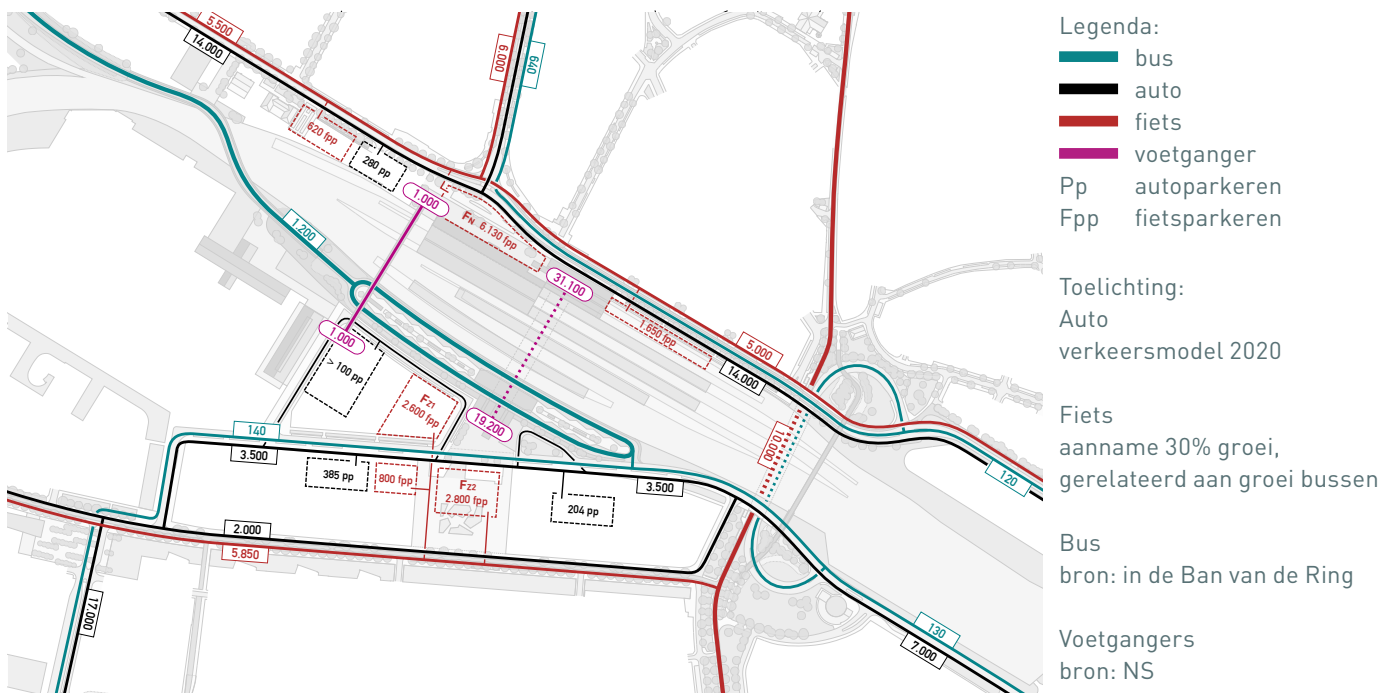
afb.23 Fietssnelweg als verbinding tussen stad en buitengebied



afb.24 Het water van de Koggelaan spreekt mee



afb.24 Station Zwolle in het stedelijk netwerk



afb.25 Verkeersintensiteiten Spoorzone, aantallen per etmaal 2020 (bron gemeente Zwolle)

## Openbare ruimten Hanzelandzijde

Aan deze zijde worden enerzijds nieuwe openbare ruimten toegevoegd, en anderzijds bestaande straten opnieuw geprofileerd.

### Langs het busplatform en het spoor

Toekomstige bebouwing op het CKZ terrein staat op enige afstand van het busplatform met daartussen openbare ruimte in de vorm van een straat en een groenzone. Hierdoor is er sprake van doorzicht en ontsluiting, zodat ook aan de zijde van het spoor een adres en voorkant ontstaat. Dit komt de sociale veiligheid ten goede. De groene haag verhindert het oversteken van de busbaan. Het busperron is bereikbaar via de perrontunnel en heeft eenzelfde functionaliteit als de treinperrons.

### Onder het Schellepoortgebouw door

Komend uit de reizigerstunnel heeft de reiziger direct zicht op de Hanzelaan en weet hij/zij waar het Lübeckplein is. Via een doorbraak op maaiveldniveau van het Schellepoort gebouw ontstaat er een (zicht) relatie tussen stationsplein en Lübeckplein. Het station wordt hiermee zichtbaar vanaf het plein en de Koggelaan en is zodoende beter opgenomen in de stad.

### Lübeckplein

Door de verbeterde relatie met het stationsplein en het zicht door het Schellepoortgebouw heen naar het Lübeckplein komt ook de plint van het Meandergebouw vanuit het stationsgebied beter in zicht en in de loop, wat bevorderlijk is voor publieks – aantrekkende functies.

Ook hier is ruimte voor levendigheid, ontmoeting en andere (tijdelijke) initiatieven in de openbare ruimte. Deze ingreep maakt de geleiding van studenten over de Hanzelaan zoals was voorzien in het investeringsbesluit minder logisch. De studenten blijven dezelfde route over het Lübeckplein lopen.

Voor de leefbaarheid is het wenselijk het harde, stenige karakter van het plein te verzachten en intiemer te maken. Dit kan door het aanbrengen van een extra

bomenrij aan de Koggelaan langs de rand van het plein en door het toevoegen van groenvakken op het plein.

### Hanzelaan

De Hanzelaan wordt een levendige stadsstraat, met op begane grond zoveel mogelijk functies die bijdragen aan activiteit op straatniveau, bij voorkeur ook buiten de kantooruren.

Het trottoir aan de zuidzijde van de weg is ingericht met groen en bomen. Aan de noordzijde, in de zon, is een breed trottoir met bomen en groen waar het aangenaam is te wandelen langs de nieuwe gebouwen op de CKZ.

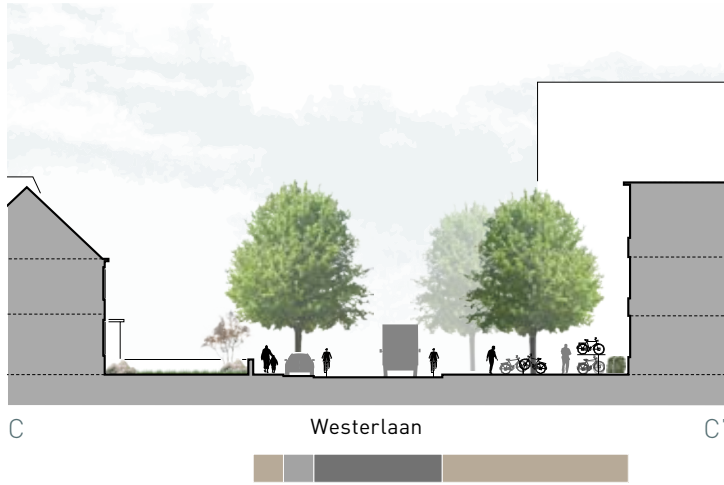
De Hanzelaan is aan beide zijden van het stationsplein voorzien van lussen. Verkeer met het station als bestemming wordt zo verleid dezelfde weg terug te rijden om daarmee de voetgangers tussen stationsplein en Lübeckplein vrij baan te geven. Het is echter niet onmogelijk om door te rijden. Handig omdat de Hanzelaan ook meerdere parkeervoorzieningen ontsluit. De bussen die gebruik maken van de Van Karnebeektunnel voegen op het eind van het busplatform in op de Hanzelaan. Het aantal bussen zal substantieel toenemen. Dat is een belangrijke reden om fietsers te ontmoedigen van de Hanzelaan gebruik te maken, door het fietscomfort op de Koggelaan te vergroten.

### Koggelaan

Om de fietsers veilig en comfortabel te geleiden naar de fietsenstalling aan de zuidzijde is het voornemen de Koggelaan in te richten met prioriteit voor de fietser. Een voor fietsers uitnodigende Koggelaan heeft een positief effect op die overloop van fietsers tussen noord en zuid. En dan vooral de fietsers die komen uit Zwolle zuid en Assendorp. Het harde, stenige karakter wordt verzacht door een bredere groene berm en een bomenrij aan de noordzijde aan te brengen.

### Looproute Windesheim/Greijdanus

De looproute voor studenten van en naar de campus Windesheim en Greijdanus is op piekmomenten niet toegesneden op het aantal bewegingen. Er is veel onderzoek verricht om hiervoor een oplossing te vinden.



afb.26 Perspectief groene Westerlaan



afb.27 Perspectief groene Oosterlaan



Een structurele aanpassing in de vorm van een loopbrug over de IJsselallee is duur, en dan is het nog maar de vraag of het werkt. De schooldirecties van Windesheim en Greijdanus beamen dat. Met het Hanzelab wordt verkend welke acties nodig zijn om de piek te verzachten en de overlast te beheersen.

### **Fietssnelweg Hattem – Zwolle**

Langs het rangeerterrein komt de fietssnelweg vanaf de Hanzeboog de stad binnen om vervolgens aan te sluiten op de Koggelaan. Deze route verbindt de stad en dus ook de Spoorzone, met de groene kwaliteiten van het buitengebied; het landschap van de IJssel, het stadspark het Engelse Werk en landgoed Schelle.

Het dwarsprofiel met wandelpad, Zeeuwse haag, bermen en fietssnelweg is opgezet om die ruimtelijke verbinding te kunnen maken. Het dwarsprofiel wordt tot aan de Koggelaan in een vloeiende lijn doorgezet en takt daarop

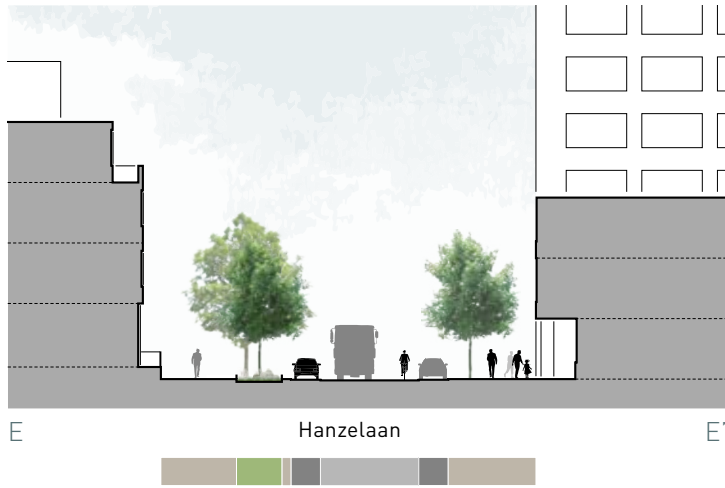
aan halverwege het kruispunt en het begin van de tunnelbak.

### **Overige openbare ruimte Hanzeland**

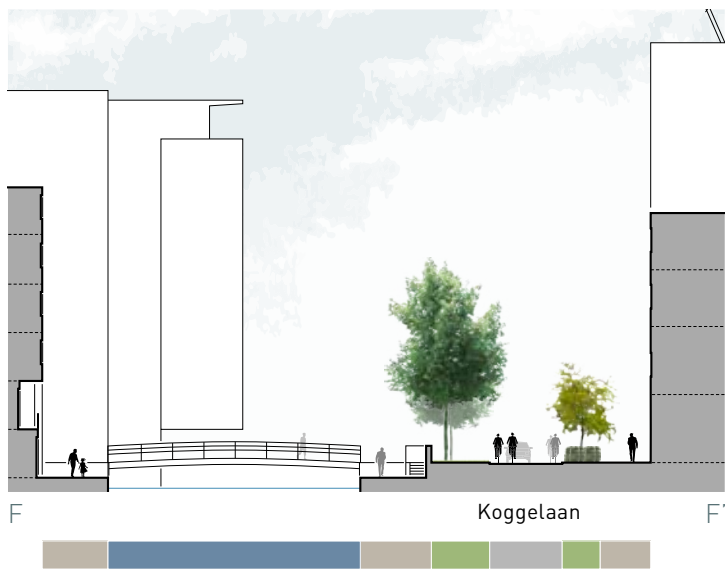
De openbare ruimte in Hanzeland kan een opfrisbeurt gebruiken. Minder verharding en meer groen. En waar het kan, kunnen wegen worden voorzien van langspaarkeervakken. Het effect is dat het bestaande gebied en nieuwe ontwikkelingen hand in hand gaan bij het verbeteren van omgevingskwaliteit. Zo wordt het vestigingsklimaat gunstig beïnvloed. Hiertoe wordt een masterplan openbare ruimte Hanzeland opgesteld in samenwerking met gebruikers en zittende bedrijven. De uitvoering van dat plan kan dan stapsgewijs ter hand worden genomen.

Met studenten van Windesheim worden tijdelijke initiatieven ontwikkeld ter verbetering en verlevendiging van de openbare ruimte.





afb.28 Perspectief groene Hanzelaan



afb.29 Perspectief groene Koggelaan

## 3.4 Gebieden in herontwikkeling

De gemeente Zwolle en de provincie Overijssel hebben in het voorjaar van 2012 samen vastgesteld dat de Spoorzone de prioritaire ontwikkellocatie in Zwolle en de regio is. Een nieuw stedelijk programma wordt eerst onderzocht op de vraag of het een bijdrage kan leveren aan het invullen van de ambities van de Spoorzone. De OV-knoop en de directe omgeving hebben alle ingrediënten in zich om een duurzaam, toekomstvast en vooral ook mooi nieuw stadsdeel te worden. De cijfers van de Spoorzone/Hanzeland zijn nu al indrukwekkend: 200.000 m<sup>2</sup> kantoren, 8000 arbeidsplaatsen, 20.000 studenten die zich door het gebied bewegen, straks 60.000 reizigers per etmaal.

In de voorgaande paragrafen zijn de structuurlijnen en knooppunten in de openbare ruimte in de Spoorzone neergezet in hun functionele en ruimtelijke kwaliteiten. Dat is het geraamte dat langdurig en betekenisvol stimulans en context geeft aan de ontwikkelingen per locatie. De partners provincie, gemeente, NS en ProRail vertrouwen erop dat hun investeringen in het treinstation, het busstation en de openbare ruimte gevolgd zullen worden door initiatieven van andere belanghebbenden en belangstellenden om te investeren in vastgoed en programma's. Voor een aantal locaties zijn die initiatieven al gaande, zoals we direct zullen laten zien. Vooraf nog enkele opmerkingen over de werkwijze en de kansen en risico's.

### **Van programmeren naar stimuleren**

Het vooraf bedenken (programmeren) welke functie met welke metrages waar gaan komen is niet meer van deze tijd. Invulling is voor een groot deel afhankelijk van de investeringsbereidheid van marktpartijen. Daarom worden er bewust nu geen harde keuzes gemaakt voor locaties en bestemmingen in het gebied. Het nieuwe Zwolse beleid gaat uit van stimuleren en faciliteren van de markt.

De ontwikkelopgave van de Spoorzone bestaat uit het inzetten van een mix van oude en nieuwe bebouwing om onverwachte combinaties van gebruikers en ondernemers te verleiden en de Spoorzone zo te transformeren tot interessant gemengd stedelijk gebied. Verplaatsen, verblijven, werken, studeren en wonen gaan elkaar toekomstbestendig versterken waardoor de Spoorzone haar aantrekkelijkheid verbetert.

### **Milieu en duurzaamheid: hobbels en kansen**

De geluidzonering van het industrieterrein en de belasting van het spooreplacement leiden tot een zonering van activiteiten en belemmeren de gewenste

menging van activiteiten. Voor de ontwikkeling van de Spoorzone en de mogelijkheden tot functieverandering in Hanzeland is het passen van de lawaai makende activiteiten op het industrieterrein een voorwaarde. Alleen dan kunnen mogelijkheden worden gecreëerd voor gevarieerde activiteiten.

De ontwikkeling van zware naar lichte bedrijvigheid is autonoom en heeft zich grotendeels al de laatste jaren voltrokken. De belasting van het spooreplacement moet als een feit worden geaccepteerd. Het vraagt inzet en creativiteit om binnen die beperkingen toch tot de gewenste menging van activiteiten en functies te komen.

Het klimaat verandert. Inspelen op de effecten van klimaatverandering is belangrijk. Twee aspecten zijn daarbij relevant. De eerste is dat er voorzieningen moeten worden getroffen om steeds zwaardere regenbuien te kunnen opvangen. De tweede heeft te maken met zogeheten hittestress. Door verharding is de temperatuur in de stad hoger dan buiten de stad. Recent onderzoek heeft laten zien dat de Spoorzone en Hanzeland voor dit aspect kwetsbaar zijn. Groen in de vorm van bomenrijen, bermen en groenstroken, oppervlaktewater en schaduwrijke straten zijn in staat de temperatuurstijging te beperken en dragen ook bij aan meer omgevingskwaliteit.

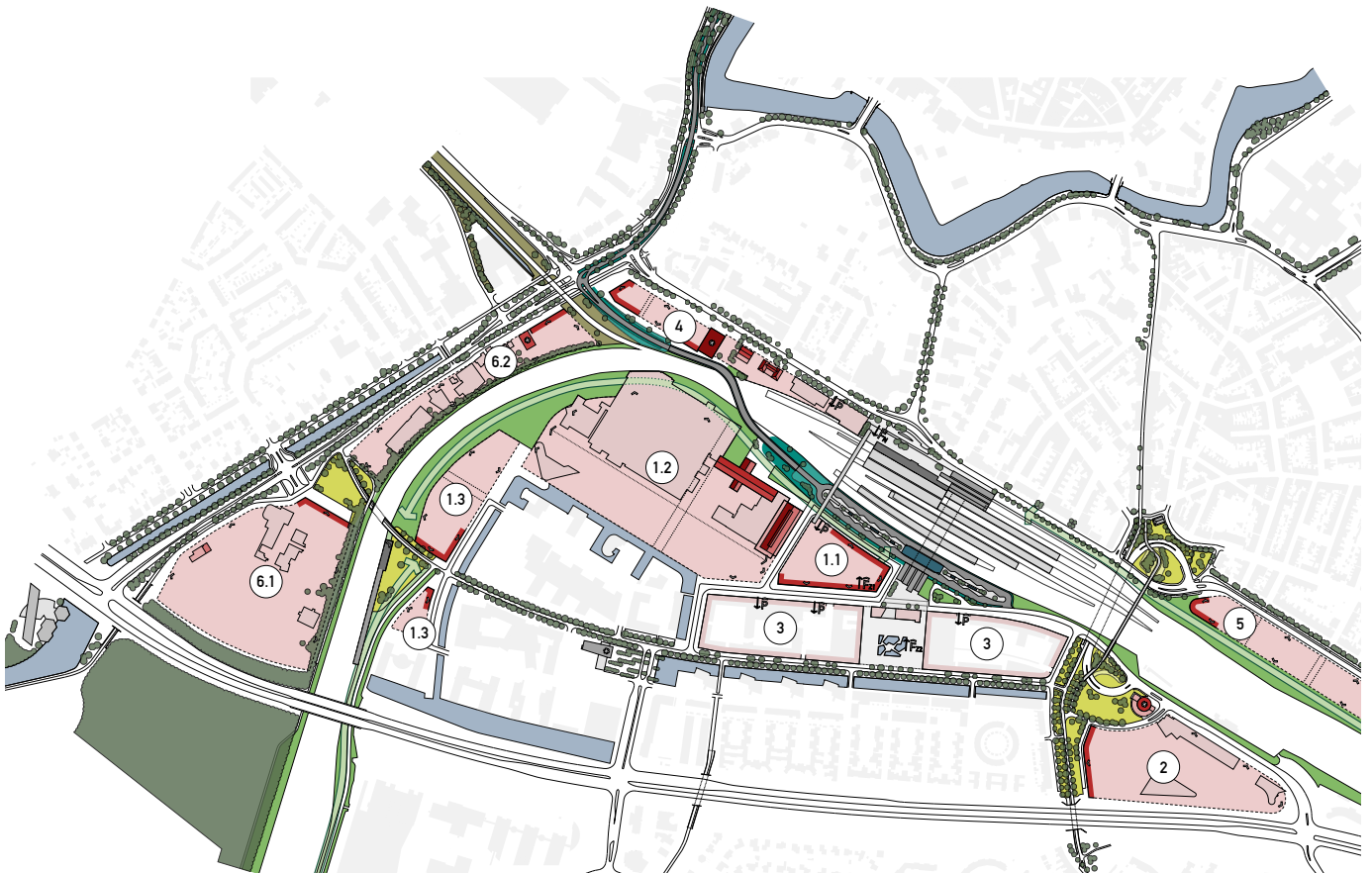
### **Cultuurhistorische waarden**

In 2009 is een cultuurhistorische analyse van de Spoorzone opgesteld (zie afbeelding 31). Daarin zijn waardevolle historische ruimtelijke structuren beschreven:

- 1 het tracé en de relictten van de Willemsvaart/Veerallee, met daarlangs resten van de vroegere bedrijvigheid;
- 2 het spooreplacement met spoortracés in verschillende windrichtingen, het stationsgebouw, de relictten van de spoorwerkplaatsen en andere aan het spoor gerelateerde structuren zoals de hoge spoorbrug en de bebouwingsstrook aan de Westerlaan;
- 3 de 19e- en vroeg 20e eeuwse wijkranden, met parallel aan het spoor lange linten historische bebouwing en talrijke haaks op het emplacementsgebied aansluitende straten;
- 4 het typische 19e eeuwse stationsplein met toegangslaan naar de binnenstad en voorname bebouwing.



afb.30 Inspiratie; voorkanten aan het sporenlandschap



afb.31 Locaties herontwikkeling

Ontwikkellocaties

- 1.1 Spoorse stad: Compacte Knoop Zuid
- 1.2 Spoorse stad: Werkplaatsen
- 1.3 Spoorse stad: Oostzeelaan
- 2 Hanzelaan Oost

- 3 Verkleuring Hanzelaan-Koggelaan
- 4 Westerlaan
- 5 Deventerstraatweg
- 6.1 Veerallee-zuid: BAM-locatie / TiZwolle
- 6.2 Veerallee-noord: Kamperlijn-Zuid

Een deel van de bebouwing heeft cultuurhistorische waarde waarbij de volgende onderverdeling is gemaakt:

- Zeer hoge cultuurhistorische waarde. Objecten en/of ensembles die voor de ontwikkelingsgeschiedenis van groot historisch belang zijn. Deze waarde is dusdanig hoog dat behoud (en bescherming) wenselijk is;
- Hoge cultuurhistorische waarde. Objecten en/of ensembles met architectuurhistorische waarde. Deze waarde is dusdanig hoog dat behoud (en bescherming) te overwegen is;
- Attentiewaarde. Objecten en ensembles met (enig) historisch belang. Behoud is mogelijk maar niet noodzakelijk;
- Indifferente waarde. Objecten en/of ensembles die niets of weinig aan de cultuurhistorische en ruimtelijke kwaliteit toevoegen.

### Ontwikkellocaties

De gebiedsontwikkeling van de Spoorzone is er één van de lange adem en zal zich per plek voltrekken. Er zijn meerdere locaties waarvoor initiatieven zijn genomen, te weten Compacte Knoop Zuid (CKZ), Hanzeland oost, CityPost, Deventerstraatweg, Oostzeelaan noord en de BAM locatie. Maar er is ook de kans op 'verkleuring' van Hanzeland, zodat er een meer gemengd en levendig stadsdeel ontstaat.

Voor een aantal van deze locaties hebben zich ondernemers en gebouweigenaren gemeld met intenties om ontwikkelingen op gang te brengen en investeringen te doen. Het college heeft zich uitgesproken voor een woningbouwontwikkeling op het terrein Hanzebad en omgeving. TiZwolle heeft het Ecodrome van de gemeente overgenomen om het te ontwikkelen als leisure functie met op termijn overnachtingen. De eigenaar van het CityPost gebouw is succesvol geweest bij het bedienen van huurders in de niche markt en is nu toe aan het zetten van de volgende stap. Met de BAM worden gesprekken gevoerd over de mogelijkheden van de Rietveldlocatie. En niet onbelangrijk, bewoners en AOC De Groene Welle hebben plannen voor een tijdelijke groene invulling. Het IJsbeeldenfestival vond in de winter van 2014 plaats in de hal van NedTrain, Kortom, aan dynamiek, initiatieven en ideeën geen gebrek.

Voor deze locaties worden de kansen en kwalitatieve stedenbouwkundige uitgangspunten geformuleerd, binnen het ruimtelijke raamwerk dat in voorgaande paragrafen is geschetst. Kansen en uitgangspunten die houvast en hopelijk inspiratie bieden aan betrokkenen. Deze uitgangspunten worden per plek in nauwe samenwerking en met input van derden verder uitgewerkt in een specifieke stedenbouwkundig programma van wensen en eisen. De samenwerking

kan dan worden bekrachtigd in een zogeheten ProjectOvereenkomst (POK).

## Initiatieven Hanzelandzijde

Het huidige Hanzeland heeft zich ondanks de stedelijke dichtheid en de grote aantallen gebruikers en bezoekers nog niet ontwikkeld tot een gebied dat mensen zich toe eigenen. De functiescheiding door milieubelemmeringen en de grote schaal zijn daar debet aan. De opgave is deze belemmeringen op te heffen zodat Hanzeland zich ontwikkelt naar een gemengd stedelijk gebied voor grootschalige en kleinschalige activiteiten.

### 1 De Spoorse stad

#### 1.1 Compacte Knoop Zuid (CKZ)

Aan de westzijde van het stationsplein zuid is ruimte voor de ontwikkeling van nieuwe stedelijke programma's en bijkomende voorzieningen voor de OV-knoop. Een Zwols ROC heeft zich gemeld voor deze locatie.

De volumes bieden een helder kader voor het station en kenmerken zich door continuïteit van de in de rooilijn gebouwde gevels, de aanzet voor een helder stratenpatroon. De volumes volgen de lus die vanaf het stationsplein, langs het busplatform bij de stadsverwarming weer uitkomt bij de Hanzelaan. Afhankelijk van het programma is het denkbaar dat halverwege aan de kavel nog een noord-zuid route wordt toegevoegd. Voor de beleving van de openbare ruimte en vanaf het busplatform aan de noord- en dus schaduwzijde kan dat een positief effect hebben. De nieuwe bebouwing zal op de begane grond ruimte bieden aan publieke dan wel commerciële activiteiten. De bebouwing legt de verbinding, functioneel en in beeld, met de mogelijke toekomstige herontwikkeling van de Lijnwerkplaats.

Weliswaar bestaat er nog geen duidelijkheid over het model voor de fietsenstalling, het is verstandig om op de kavel ruimte te reserveren hetzij voor deze fietsenstalling hetzij voor een autogarage. Temeer omdat hoe dan ook in een uitbreiding van de P&R wordt voorzien. Door deze garage te verbinden met de passerelle kan deze ook functioneren voor de stedelijke programma's aan de noordzijde.

Zo lang de CKZ niet is herontwikkeld is er ruimte voor tijdelijke activiteiten in connectie met het stationsplein.

#### 1.2 Werkplaatsen

Tot de Spoorse Stad behoren de gebouwen en gebouwcomplexen die van oudsher direct zijn gerelateerd aan het spoor. In dit deel van de Spoorzone staan indrukwekkende, bijzondere en soms zelfs

monumentwaardige bedrijfsgebouwen. Deze bedrijfshallen zijn op termijn uiterst geschikt om herontwikkeld te worden voor diverse te gebruiken stedelijke activiteiten. Voorlopig zal de bestaande bedrijvigheid op het NS-terrein en het terrein van Stork-Wärtsilä Diesel aanwezig blijven, tot de tijd rijp is voor functieverandering en /of openbaarstelling.

### 1.3 Oostzeelaan

De locaties aan de Oostzeelaan, ter weerszijden van de Koggetunnel, hebben de afgelopen jaren dienst gedaan om tijdelijke activiteiten te accommoderen. Zoals een kinderdagverblijf en opvang voor dak- en thuislozen. Er vindt grondwaterbemaling plaats in combinatie met zuivering door middel van helofytenfilters. Met als doel dat de bodemverontreiniging ter plaatse zich niet verplaatst naar de drinkwaterputten langs de IJssel. Er wordt onderzoek gedaan hoe de bemaling gebruikt kan worden om energie op te wekken.

Onlangs hebben bewoners uit de Veerallee en de school de Groene Welle zich gemeld om hier tijdelijke groene voorzieningen te realiseren. Zolang er nog geen zicht is op een definitieve invulling zijn dergelijke tijdelijke initiatieven hier welkom. Het leidt tot toe-eigening en betrokkenheid.

Wellicht kunnen deze activiteiten op termijn ingepast worden bij een concreet initiatief uit de markt.

In de omgeving van het station is een gebouw nodig waar onderhoud aan treinen kan plaatsvinden. Dit Technisch Centrum en bijbehorende ondersteunende functies krijgen een plek tussen de Koggetunnel en de IJsselallee. Er is een functionele relatie met het rangeerterrein, de treinen rijden vanaf het rangeerterrein het gebouw binnen.

Met een lengte van 200 meter, een breedte van 12 en 9 meter hoog is het Technisch Centrum een markant gebouw. Het maakt Zwolle ook bijzonder; er zijn niet zoveel plaatsen in Nederland die zoiets hebben. Het stelt hoge eisen aan de architectuur, waarbij het gebouw zichtbaar en deels transparant mag zijn. De open ruimte en het zicht tussen de fietssnelweg en Technisch Centrum maken dat het gebouw in het sporenlandschap ligt en de verbinding met het landschap continu wordt. Bij ontwikkelingen aan beide zijden van de Koggetunnel is het van belang dat de bebouwing zich in ieder geval oriënteert op deze hoofd fietsroute. Toch leest de kaart dat net anders, doordat die rode streep op het zuidelijke driehoekje zich naar het water richt en niet naar het fietspad. Wat is de bedoeling van de verdikte lijnen?

### 2 Hanzeland Oost

Het deel van Hanzeland ten oosten van het Van Karnebeekpad heeft volop kansen om integraal

onderdeel te worden van de Spoorzone. De monumentale blauwe lensbrug, beide parkjes aan weerszijden van het spoor en de ligging aan de drukst bereden fietsroute in Zwolle en de as van de Koggelaan zijn mooie aanknopingspunten om het gebied te herpositioneren. Het Hanzebad is gesloten en het college heeft aangegeven deze locatie geschikt te vinden voor woningbouw. De aanpak van de leegstand van de kantoren kan helpen het gebied tot herontwikkeling te brengen en het 'doodlopende' karakter te transformeren tot een goed op de stad aangesloten buurt. Daarvoor is een integrale visie nodig voor dit gehele gebied, die samen met belanghebbenden wordt ontwikkeld. Deze visie moet in ieder geval duidelijkheid geven over de gewenste identiteit en interne ruimtelijke samenhang. Waar hoort de locatie bij? Is het een voortzetting van het woonmilieu ten zuiden van de Koggelaan, wordt het onderdeel van het zakelijke milieu, is het al een aanzet van Schellerbroek, het gebied ten zuiden van de IJsselallee of krijgt het gebied een eigen identiteit?

### 3 Verkleuring Hanzelaan - Koggelaan

De kantorenstrook tussen de Hanzelaan en de Koggelaan sluit direct aan op de OV-knoop. Opgave hier is om de eenzijdige kantoorprogrammering te doorbreken en het gebied te transformeren tot een gemengd gebruikt geheel. Met name aan de Hanzelaanzijde is het van belang meer levendigheid te creëren en delen van het complex om te vormen tot woningen. Dan brandt er ook 's avonds licht in de nabijheid van het station.

### Initiatieven Centrumzijde

#### 4 Westerlaan

De strook bebouwing tussen de Westerlaan en het spoor heeft qua functie van oudsher een nauwe relatie gehad met de spoorse activiteiten, zoals de werkplaatsen aan de zuidzijde. Een aantal gebouwen toont een sterke architectonische verwantschap met de werkplaatsen in de Spoorse stad, maar sluit qua maat, schaal en detaillering goed aan bij de kleinschaliger Stationswijk. Het voormalige postgebouw, nu CityPost geheten, is van meer recente datum (jaren '70). Met de eigenaar van het gebouw worden gesprekken gevoerd over de mogelijke herontwikkeling van het bestaande gebouw en ontwikkeling van het open deel aan de westzijde. Het nieuwe profiel van de Westerlaan biedt de kans om het gebouwencomplex meer te plaatsen aan de straat. Een breed trottoir met doorgaande bomenrij markeert de gewenste rooilijn. De begane grond van het bestaande en nieuwe gebouw draagt bij aan de activiteiten in de openbare ruimte. Aan de zuidzijde van het complex wordt

de busbrug aangelegd. Meer dan nu zal deze zijde in de openbaarheid liggen. Een verzorgde buitenruimte met groen en bomen en alzijdige uitstraling van de architectuur is dan van groot belang. De ontsluiting vindt plaats vanaf de Westerlaan. De lay-out van het kruispunt Willemskade-Westerlaan is bepalend voor de ontsluiting. Het gebouw bestaat uit een hoge schijf en een horizontaal volume. Op dit horizontale deel is later een in architectonisch opzicht niet erg geslaagde dakopbouw gerealiseerd.

De intentie is het bestaande gebouw en de nieuwe bouwdelen een maat en schaal te verlenen die meer recht doet aan die van de directe omgeving. Dat is te bereiken door opdeling in meerdere volumes, doorzichten, een transparante plint en terug liggende gevarieerde dakopbouwen. De architectonische kwaliteiten van het oorspronkelijke gebouw zijn uitgangspunt bij de herontwikkeling en uitbreiding.

## 5 Deventerstraatweg

De langgerekte locatie aan de Deventerstraat biedt uitgelezen kansen voor een ontwikkeling aansluitend op het aantrekkelijke en eigenzinnige Assendorp. Woningbouw aangevuld met andere stedelijke functies versterken Assendorp en de Spoorzone. Een nieuwe lommerrijke route langs het spoor waarop woningen met hun voorkanten zijn georiënteerd versterkt de groene kwaliteiten van de Spoorzone. Haakse verbindingen liggen in het verlengde van de woonstraten van Assendorp uitkomend op de Deventerstraatweg. De doorzichten die zo vanuit de wijk ontstaan geven lucht en licht aan de wijk.

De locatie bij de blauwe lensbrug is een mooie plek voor een bijzonder stedelijke functie en een accent in de architectuur.

Met de wijk zijn afspraken gemaakt over participatie.

## Initiatieven zijde Veerallee

### 6 Veerallee

De locatie Veerallee maakt deel uit van een groene scheg die het buitengebied vanaf de IJssel langs de Willemsvaart verbindt met de binnenstad. De locatie heeft een groene uitstraling met kleine en middelgrote bebouwing in een losse setting. De bebouwing wordt ontsloten vanaf de Nieuwe Veerallee.

### 6.1 Veerallee zuid

Veerallee zuid betreft de BAM locatie en TiZwolle. De wens tot ontwikkelingen kan goed gecombineerd worden met het versterken van het parkachtige landschap met vrijstaande, alzijdige bebouwing van verschillende maten. Zicht vanaf het spoor op de bebouwing is net zo belangrijk als zicht vanaf de Veerallee.

Het paviljoen van Rietveld en het driehoekige paviljoen van het voormalige Ecodrome zijn beeldbepalend. Aan de overzijde van het spoor is het Technisch Centrum gedacht.

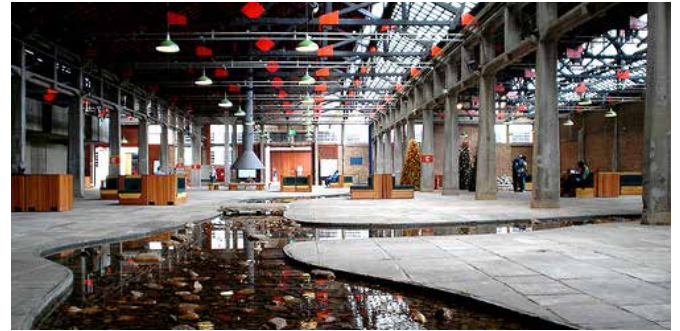
Her- en doorontwikkeling van beide locaties vinden plaats in een groene parkachtige setting. Nieuwe gebouwen in de vorm van paviljoens aan de Veerallee verhouden zich tot het Rietveldpaviljoen en hebben een groene voorruimte. De architectuur sluit aan op het frisse, moderne van Rietveld. Een eventueel groter volume en geconcentreerde parkeervoorzieningen zijn gesitueerd op grotere afstand vanaf de Veerallee. Het gebied wordt ontsloten vanaf de Nieuwe Veerallee.

De verbinding van Hanzeland met de Veerallee via de Koggetunnel wordt versterkt met een groene inrichting met bomen. De kop van het Technisch Centrum en het Ecodrome paviljoen markeren de route voor fietsers en voetgangers.

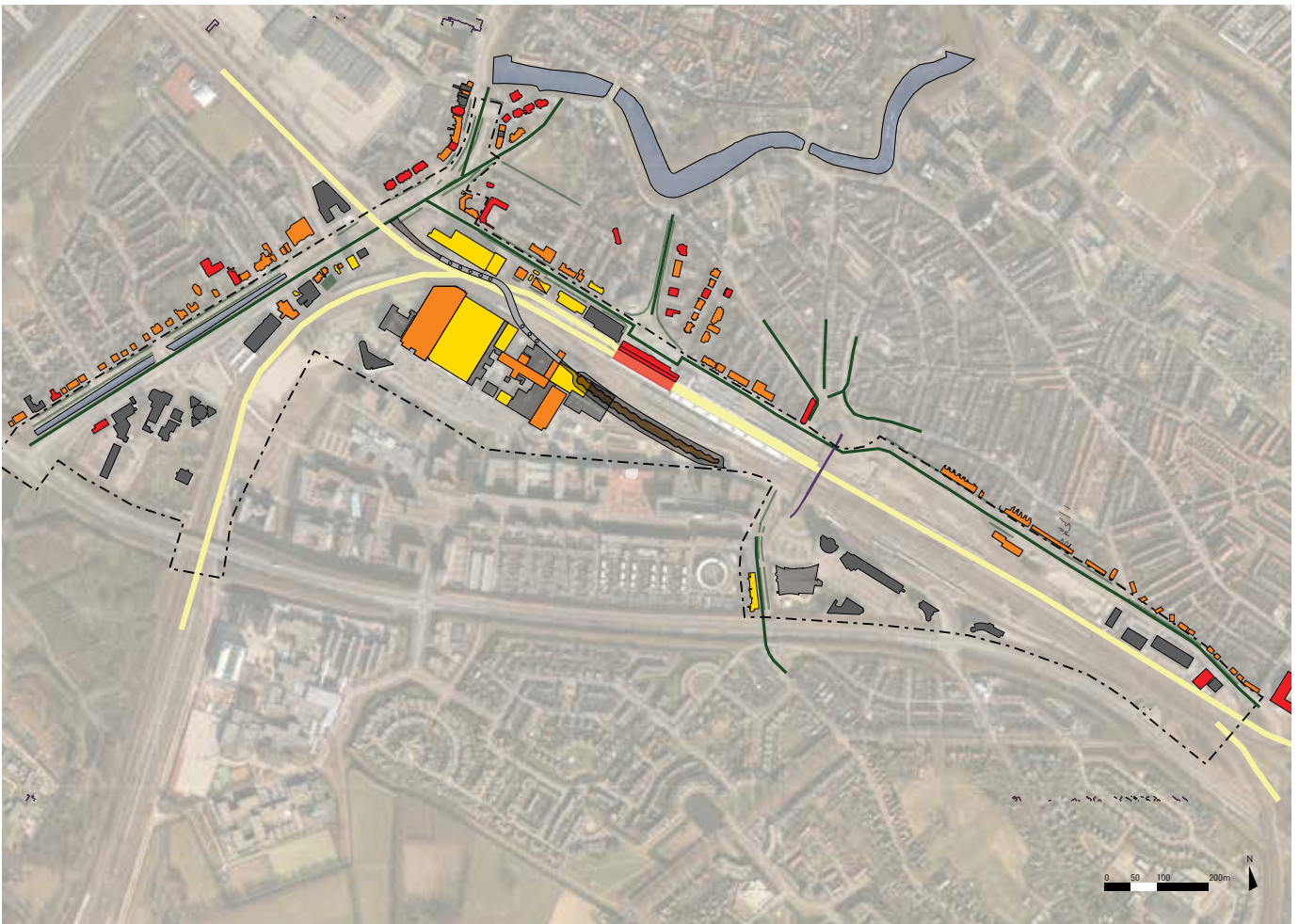
### 6.2 Veerallee noord

Met Veerallee noord wordt het gebied bedoeld tussen de Koggetunnel en de Kamperlijn. Het betreft een langgerekte bebouwingstrook met vrijstaande gebouwen, klein en middelgroot, ontsloten die vanaf de Nieuwe Veerallee zonder dat er sprake is van een consequente rooilijn. Kenmerkend is de grote variatie aan stedelijke functies en activiteiten.

Bij functiewijzigingen, sloop en nieuwbouw zijn de bestaande kenmerken uitgangspunt. Gewenst is dan wel een meer ruimtelijk samenhangend beeld, groenere inrichting van de percelen, zorgvuldige, liefst groene overgangen van openbaar naar prive en opgaand groen aan de spoorzijde. Ook hier geldt dat zicht vanaf het spoor op de bebouwing net zo belangrijk is als zicht vanaf de Veerallee.



afb.32 Inspiratie; hergebruik werkplaatsen geeft identiteit



afb.33 Inventarisatie cultuurhistorische waarden

**Legenda**

- |                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: red; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Zeer hoge cultuurhistorische waarde<br>(beschermde monumenten) | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid black; border-style: dashed; margin-right: 5px;"></span> Grens onderzoeksgebied                                |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: orange; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Hoge cultuurhistorische waarde                              | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid green; border-style: dashed; margin-right: 5px;"></span> Historische weg- of dijkstructuur                     |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Attentiewaarde                                              | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid green; margin-right: 5px;"></span> Karakteristieke groenstructuur                                              |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: gray; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Indifferente waarde                                           | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: lightblue; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Historisch water (Willemsvaart, stadsgrachten) |
|                                                                                                                                                                                                           | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Historisch spoortracé                             |

Bron algemeen: Cultuurhistorische analyse Spoorzone, Gemeente Zwolle, 2009

Bron werkplaats: Bouwhistorische analyse Centrale Werkplaats, Gemeente Zwolle, 2010

## 3.5 Sporen door de stad, ingebed in landschap

Sporen meanderen door de stad. Ze vormen een ruimte met een landschappelijke maat en schaal. Het landschappelijke zit daarbij niet in eerste instantie in groen maar in de afmetingen, de vloeiende lijnen en de doorkruising van de stad. Het is juist die dynamiek en wisselende perspectieven die het karakter van de wereld van het spoor definiëren en boeiend maken.

De wereld van het spoor kent allerlei typische elementen. Het gaat om sporenbundels, met bijhorende masten en seinen. Het gaat ook om extra ruimte, voor bijvoorbeeld rangeren en stalling. Het gaat om hekken en geluidsschermen, maar ook om grotere bouwwerken als de stationskap, de Hanzeboog en de blauwe lensbrug. En om vanuit de cultuurhistorie gezien waardevolle hallen waar vroeger aan het onderhoud van treinen werd gewerkt. Deze oude gebouwen dragen de identiteit van het eerste bedrijventerrein van Zwolle.

Nieuwe elementen in deze wereld van het spoor krijgen een vorm en uitstraling die hierbij past. Ondanks hun verschillende eisen, doelen en tijden waarin ze zijn gemaakt vertonen ze samenhang. Die samenhang kenmerkt zich door herkenbare functionaliteit, een krachtige beeldtaal, alzijdigheid en kleur.

In de wereld van het spoor treden veranderingen op. Er is meer ruimte voor de sporen nodig, zoals die gemaakt wordt in het project Zwolle Spoor.

Op termijn komt de passerelle aan snee, waarvan in overeenstemming met de blauwe loopbrug, een spoorse uitwerking voor de hand ligt.

Op de korte termijn is in de sporenwereld, nabij het station, ook een nieuw bouwwerk nodig, waar onderhoud aan treinen kan plaatsvinden. Dit nieuwe Technisch

Centrum voegt zich functioneel en ruimtelijk in de familie van typisch spoorse elementen.

Het is gesitueerd, met de bijbehorende ondersteunende functies, aan de oostzijde van de Spoorzone, tussen de Koggelaan en de IJsselallee. Er is een functionele relatie met het rangeerterrein, de treinen rijden vanaf het rangeerterrein het gebouw binnen.

Met een lengte van 200 meter, een breedte van 12 en 9 meter hoog is het Technisch Centrum een markant gebouw. Het maakt Zwolle ook bijzonder; er zijn niet zoveel plaatsen in Nederland die zoiets hebben. Het stelt hoge eisen aan de architectuur, waarbij het gebouw zichtbaar en deels transparant mag zijn. De open ruimte en het zicht tussen de fietssnelweg en het Technisch Centrum maakt dat het gebouw in het sporenlandschap ligt en de verbinding met het landschap continu wordt.

Het spoor heeft ook een begrenzing. Door de randen te markeren en continue te maken, wordt de grote open ruimte van het spoor manifester. Hoe dat gebeurt, verschilt per plek. Soms is er ruimte voor een bomenrij, soms is het een weg, soms wordt de rand gevormd door een bouwwerk.

Om de landschappelijke inbedding van de sporen te versterken is het voorstel om bij nieuwe ontwikkelingen een met bomen ingeplante groene zone langs het spoor te maken, daar ook ontsluitingsstraten te situeren en bouwblokken met de voorkanten aan het spoor te oriënteren. Bomen hebben ruimte nodig om tot volle wasdom te komen. De open groene ruimte langs het spoor is daarom minimaal 25 meter breed. Dat kan incidenteel smaller mocht het aanplanten van bomen op een specifieke plek niet noodzakelijk of gewenst zijn.



afb.34 Inspiratie; landschappelijke inbedding

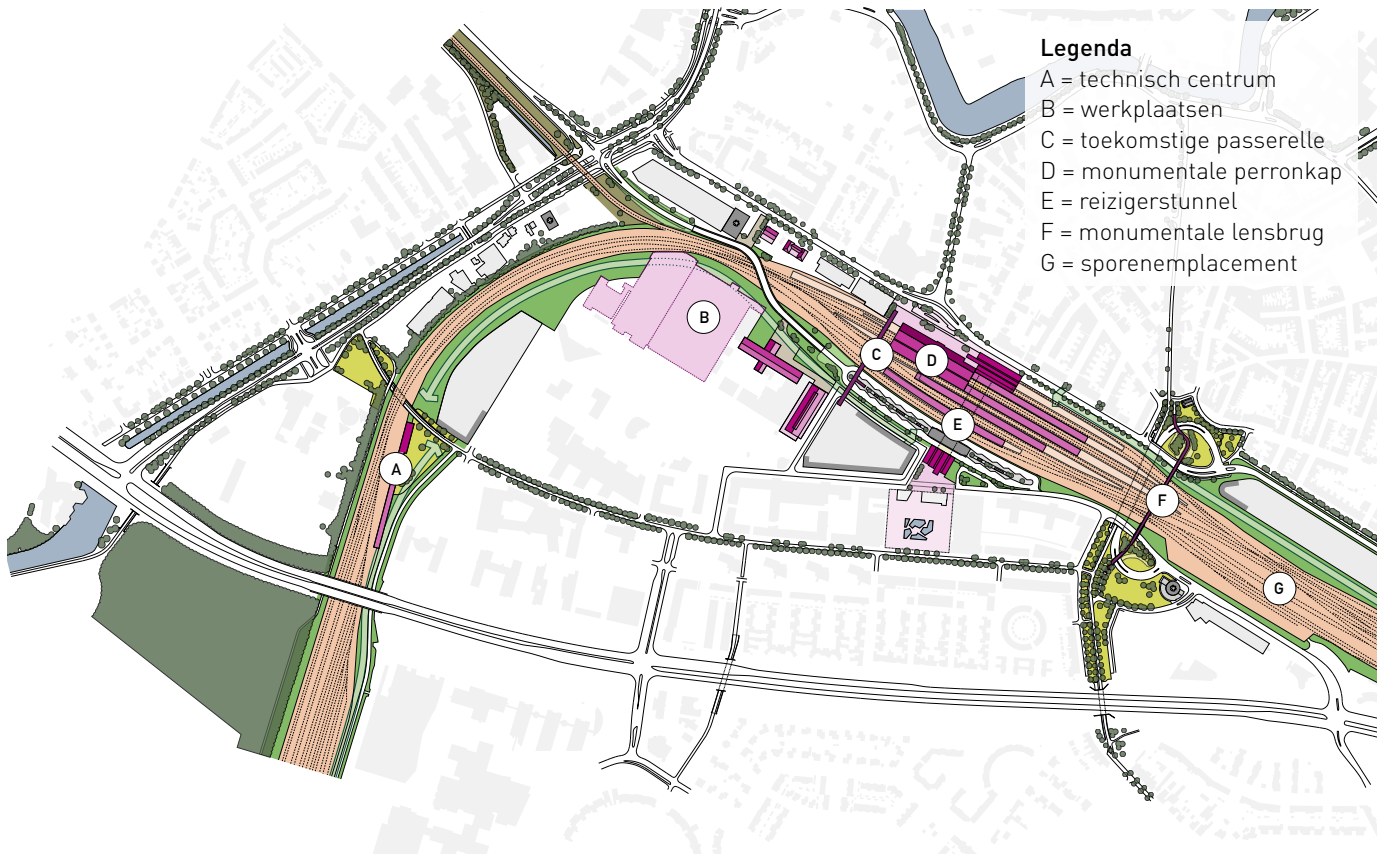




afb.35 Blauwe lensbrug als typisch spoorse element



afb.36 Doorsnede groene scheg ter plaatse BAM locatie en nieuw Technisch Centrum richting het noorden

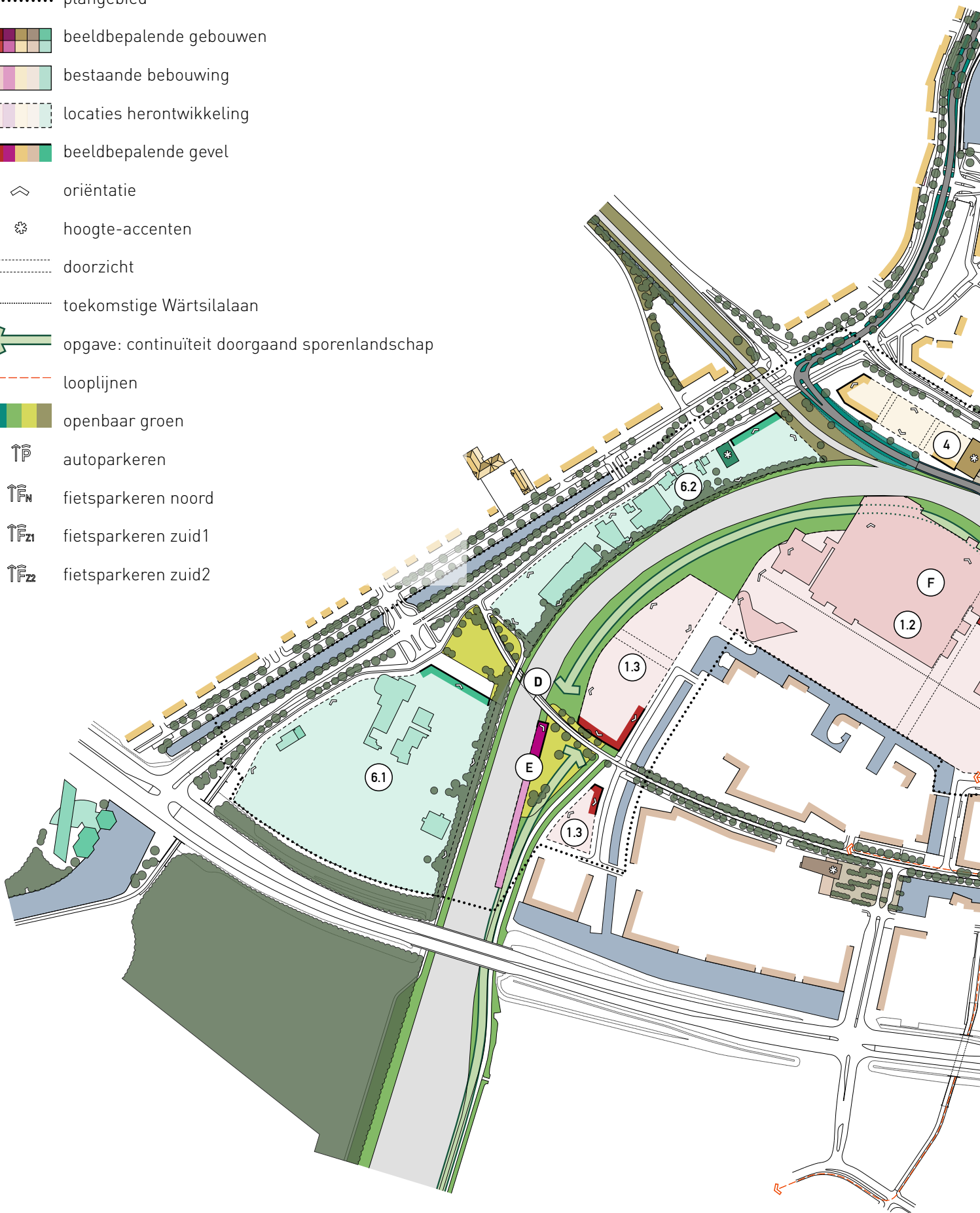


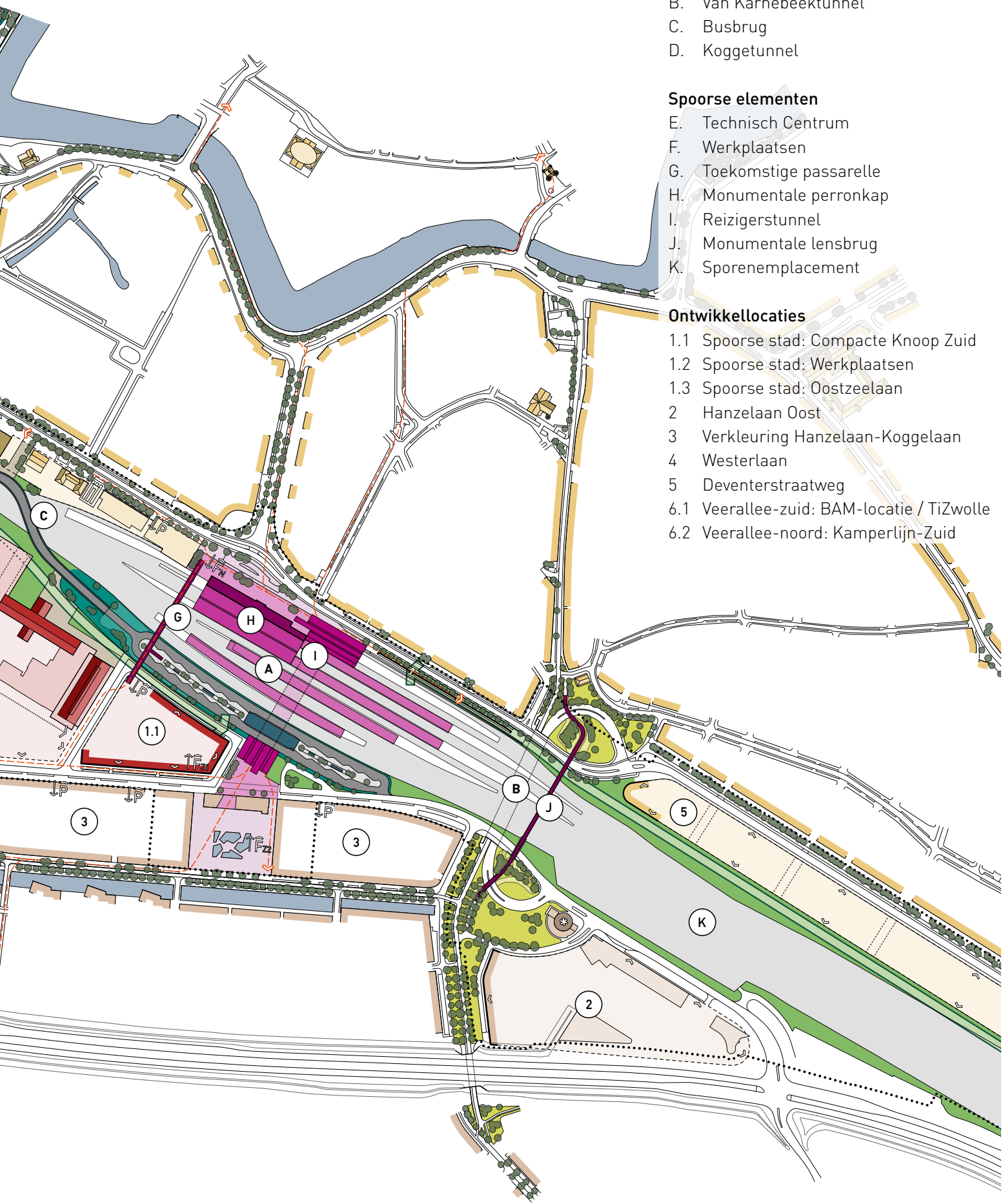
afb.37 Sporenlandschap

# Kwaliteitsbeeld

## Legenda

- ..... plangebied
-  beeldbepalende gebouwen
-  bestaande bebouwing
-  locaties herontwikkeling
-  beeldbepalende gevel
-  oriëntatie
-  hoogte-accenten
-  doorzicht
-  toekomstige Wärtsilalaan
-  opgave: continuïteit doorgaand sporenlandschap
-  looplijnen
-  openbaar groen
-  autoparkeren
-  fietsparkeren noord
-  fietsparkeren zuid1
-  fietsparkeren zuid2





**Verbindingen**

- A. Station
- B. Van Karnebeektunnel
- C. Busbrug
- D. Koggetunnel

**Spoorse elementen**

- E. Technisch Centrum
- F. Werkplaatsen
- G. Toekomstige passarelle
- H. Monumentale perronkap
- I. Reizigerstunnel
- J. Monumentale lensbrug
- K. Sporenemplacement

**Ontwikkellocaties**

- 1.1 Spoorse stad: Compacte Knoop Zuid
- 1.2 Spoorse stad: Werkplaatsen
- 1.3 Spoorse stad: Oostzeelaan
- 2 Hanzelaan Oost
- 3 Verkleuring Hanzelaan-Koggelaan
- 4 Westerlaan
- 5 Deventerstraatweg
- 6.1 Veerallee-zuid: BAM-locatie / TiZwolle
- 6.2 Veerallee-noord: Kamperlijn-Zuid

## 4 Kwaliteitsborging

In de Inleiding is uiteengezet dat het kwaliteitsboek moet gaan werken als een soort van onderlinge waarborg van en voor alle belanghebbenden in het gebied. Al die partijen, overheden, grond- en vastgoedeigenaren, alsook bewoners en gebruikers, willen zich voldoende verzekerd weten dat hun investeringen, in financieel-economische én in sociaal-culturele zin, bijdragen aan en voordeel hebben van het grotere geheel.

Vandaar is een systeem van kwaliteitsborging nodig, om de afzonderlijke initiatieven te stimuleren in de richting van de hiervoor geformuleerde ambities en om de directies te adviseren over planvoorstellen.

Daarom hebben de huidige meest betrokken partners, gemeente, provincie, NS en ProRail al in een eerdere fase van het proces besloten tot instelling van een kwaliteitsteam. Op dit moment hebben daarin zitting de Spoorbouwmeester, de Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad en een extern stedenbouwkundig adviseur van de stad.

Het opstellen en het vaststellen van dit kwaliteitsboek is een goed moment de samenstelling, taken, verantwoordelijkheden en rollen van het kwaliteitsteam meer expliciet te benoemen, niet in de laatste plaats vanwege de groeiende betrokkenheid van andere partijen in het gebied. Hoe kunnen die hierop worden aangesloten?

### Groeien in de diepte en in de breedte

Het kwaliteitsboek is het overkoepelende kader voor nader op te stellen programma's van eisen, stedenbouwkundige plannen, beeldkwaliteitsplannen en inrichtingsplannen voor de buitenruimte. In deze documenten worden nadere, specifieke toetsingscriteria opgenomen. Als zodanig groeit het Kwaliteitsboek 'in de diepte'. Die documenten worden onderdeel van een Projectovereenkomst (POK).

Daarnaast is er groei 'in de breedte'. Er zijn immers nog andere belanghebbende grond- en vastgoedeigenaren in het gebied, die voor hun grondstuk of gebouw nadere uitwerkingen willen maken. Zij moeten zich daarbij houden aan de in het kwaliteitsboek geformuleerde kaders, die nog veel ruimte bieden voor interpretatie en invulling. Ook met hen zal de gemeente SOK's en POK's afsluiten, om tot realisatie te komen.

### Samenstelling van het kwaliteitsteam

Het huidige kwaliteitsteam bestaat uit personen, voorgedragen vanuit partijen, maar die personen nemen ook binnen die partijen een onafhankelijk positie in als kwaliteitsadviseur. Vandaar is er geen sprake van vertegenwoordigers, maar wel van een goede verankering met NS en ProRail, met de hogere overheid en met de gemeente.

Om ook aan de behoefte van andere initiatiefnemers te

voldoen, om een kwaliteitsteam te hebben waarin ook zij hun vertrouwen kunnen stellen, ligt uitbreiding voor de hand. Daarom is het voorstel het kwaliteitsteam uit te breiden met de secretaris van de welstandscommissie in de rol van adviseur ruimtelijke kwaliteit van het Oversticht.

### Onafhankelijke advisering aan opdrachtgevers: directieplatform en directies

In een project als de Spoorzone met een veelheid aan belangen vervult het kwaliteitsteam, anders dan Welstand, de rol van vertrouwensbasis voor alle partijen: een college van onafhankelijke 'wijzen', waar alle partijen met en ondanks hun uiteenlopende belangen en agenda's hun vertrouwen in stellen voor wat betreft de kwalitatieve onderbouwing van te nemen beslissingen. Dat is ook het ultieme doel van de inzet van kwaliteitsteams: ondersteuning bieden voor een goed afgewogen besluitvorming tussen verschillende belanghebbende partijen. Het kwaliteitsteam adviseert, gevraagd én ongevraagd, ten behoeve van goed beargumenteerde besluitvorming.

Het kwaliteitsteam adviseert aan zijn opdrachtgevers, het directieplatform (waarin de huidige betrokken partners) c.q. aan de ondertekenaars van een SamenwerkingsOvereenkomst (SOK) of een ProjectOvereenkomst (POK). Uiteraard kunnen partijen, gezamenlijk dan wel gescheiden beargumenteerd afwijken van de adviezen van een kwaliteitsteam.

### Niet alleen toetsen maar stimuleren

In zijn werkwijze sorteert het kwaliteitsteam voor op de formele advisering, door niet slechts de rol van toetser achteraf, maar ook van stimulator vooraf op zich te nemen. Dat wil zeggen vooraan in het proces meedenken en sturen om de geformuleerde ambities waar te kunnen maken. Het kwaliteitsteam overlegt met initiatiefnemers over hun wensen en bedoelingen, met opdrachtgevers over opgaveformulering en ontwerperskeuze, met ontwerpers over de interpretatie van de opgave, en daarna over de reeks van schetsontwerp tot definitief ontwerp.

### Inhoudelijk bereik: integraal

Het kwaliteitsboek is het inhoudelijke kader waarop het kwaliteitsteam zijn adviezen baseert. De leden van het kwaliteitsteam onderschrijven het kwaliteitsboek. Het kwaliteitsboek wil kwaliteit garanderen 'in de breedte': schoonheid, functionaliteit, duurzaamheid en sociale kwaliteit. Daarvoor zal steeds dit gehele spectrum worden doorgelicht. Wat wel kan verschillen is de mate van multidisciplinariteit. Soms ligt het accent meer op ruimtelijke ontwerp-aspecten (architectuur,

stedenbouw en landschap), soms vragen andere ruimtelijke aspecten meer aandacht (zoals bijvoorbeeld cultuurhistorie, infrastructuur, waterhuishouding etc.) en soms zijn andere maatschappelijke aspecten het meest relevant (specifieke betrokkenheid gebruikers, veiligheid, innovatie m.b.t. duurzaamheid en energie etc.). Maar zoals gezegd, alle aspecten worden altijd vanuit het complete kwaliteitsspectrum beoordeeld.

Uitgaande van hun langdurige en brede ervaring mag een dergelijke brede insteek van de leden van het kwaliteitsteam worden verwacht. Daarbij moet worden aangetekend dat het niet verstandig is het sociale te willen isoleren of te specialiseren: het gaat immers over de kansen en consequenties in sociaal-culturele zin van iets, in dit geval van ruimtelijk – fysieke projecten. Integraal dus.

### **Functioneren**

Het kwaliteitsteam wordt ondersteund door een ambtelijk secretaris, i.c. de gemeentelijk stedenbouwkundige.

Het kwaliteitsteam kiest een voorzitter die de agenda's voorbereidt samen met het secretariaat. Te bespreken plannen worden voor zover mogelijk vooraf toegestuurd en toegelicht tijdens de vergadering. De notulen dienen als basis voor op te stellen adviezen. Het uiteindelijke advies gaat via het secretariaat formeel naar het directieplatform.

### **Transparantie**

Voor wat betreft de openbaarheid, zoals die met welstand verbonden is, is een kwaliteitsteam een projectgebonden orgaan en is het aan het directieplatform dan wel directies om te bepalen in hoeverre het werk van het kwaliteitsteam openbaar is. De regel is dat de besprekingen besloten zijn. Desalniettemin zal transparantie over de agendering, de tussentijdse

informele aanbevelingen alsook over de formele advisering van een kwaliteitsteam én over de motieven van beslissers om het advies te volgen of daarvan af te wijken het plan- en realisatieproces ten goede kunnen komen.

### **Relatie met welstand**

Het lidmaatschap van de secretaris van de welstandscommissie is uitdrukkelijk niet bedoeld om welstand zo af te dekken. Het uiteindelijke ontwerp wordt, als onderdeel van de vergunningsprocedure, door de welstand getoetst. Een lid van het kwaliteitsteam kan indien nodig of zinnig ter toelichting een plan(-onderdeel) in de welstandscommissie presenteren. Er wordt vanuit gegaan dat een plan dat door een kwaliteitsteam begeleid is de welstandstoets ruimschoots kan doorstaan.

Het kader waarop welstand toetst moet uiteraard hetzelfde zijn als waarop het kwaliteitsteam stuurt en adviseert. Dat wil zeggen dat dit kwaliteitsboek moet worden vastgesteld door de gemeenteraad om als welstandsnota te kunnen dienen. Vaststelling door de raad gebeurt op grond van artikel 12a van de Woningwet. Daarmee wordt voor dit gebied de huidige welstandsnota aangevuld dan wel gewijzigd met de uitspraken in het kwaliteitsboek. En wanneer er meer gedetailleerde PVE's, SP's, BKP's en IP's worden gemaakt, moeten ook die na vaststelling door de raad deel gaan uitmaken van het kwaliteitskader, waarop welstand bouwplannen toetst.

Op dit moment geldt voor het gebied van de Spoorzone een welstandskader met een regulier niveau van toetsing. Het hier gepresenteerde kwaliteitsbeleid impliceert een wijziging naar een hoog niveau.

# 5 Leidende principes voor ontwikkelingen in de Spoorzone

In dit hoofdstuk wordt het kwaliteitsboek samengevat in vijf leidende principes. Zij vormen de rode draad waar altijd aan wordt vastgehouden.

- 1 De kwaliteit van Zwolle is dat de stad is ingebed in het landschap; langs hoofdlijnen in de stad komt het landschap ver de stad in.
  - langs het spoor wordt zichtbaar dat het landschap vanaf de IJssel tot aan het station de stad in loopt en samen met het spoor een groene entree vormt van de stad;
  - de breedte van deze openbare en merendeels groene zone varieert van maximaal 25 meter tot minimaal 5 meter;
  - het spoor is zichtbaar en erfahrbaar vanuit de stad;
  - het groene, open karakter van het gebied tussen Veerallee en spoor (ook wel aangeduid als de groene scheg) wordt gehandhaafd en waar mogelijk versterkt.
- 2 Het spoor markeert de grens tussen twee stadsidentiteiten; aan de noordzijde de 19e eeuwse allure, groen, levendig en toch rustig met kleinschalige activiteiten en aan de zuidzijde een eigentijdse dynamiek in een grootschaliger omgeving.
  - de functies en de ruimtelijke identiteit van de ontwikkellocaties aan weerszijden van het station sluiten aan op het naastliggende gebied;
  - op vier plekken worden beide zijden van het spoor met elkaar verbonden: het station met reizigerstunnel en de toekomstige passerelle, de busbrug, de Van Karnebeektunnel met bovenlangs de karakteristieke blauwe lensbrug eindigend in kleine parkjes en de Koggetunnel begeleid door bebouwing en groen;
  - de inrichting en vormgeving van de openbare ruimte sluit aan de noordzijde aan op de 19e eeuwse allure; aan de zuidzijde kan een meer eigentijdse uitstraling het wat strenge en stenige Hanzeland verrijken.
- 3 Het station in de stad is de gastvrije ruimte waar stad en spoor bij elkaar komen.
  - de ontvangst- en omgevingsdomeinen van het station zijn logisch verbonden met met het stedelijk netwerk van de openbare ruimtes en dragen op die manier uit 'dit is station Zwolle' en 'dit is Zwolle'. Dit komt tot uitdrukking in de inrichting van de domeinen en van de openbare ruimte;
  - Voorzieningen als fietsenstallingen, taxistandplaatsen, Kiss&Ride en Park&Ride worden zo gesitueerd en ingericht dat ze het station en de stad visueel en functioneel goed met elkaar verbinden;
  - de ruimtelijke inrichting van de stationspleinen zorgt ervoor dat de reiziger overzicht heeft waar hij moet zijn om zijn reis per bus, taxi of fiets te vervolgen. • nieuwe bouwkundige toevoegingen aan de noordzijde moeten in balans zijn met het oude monumentale stationsgebouw zodat beiden goed tot hun recht komen;
  - voor beide zijden geldt dat de architectuur van het station in de stad herkenbaar en zichtbaar moet zijn. En dat op Zwolse wijze: vanzelfsprekend passend in de omgeving met een eigentijds beeld.
- 4 Busverbinding en busplatform behoren tot de stadse wereld van Zwolle. Het busplatform is functioneel en logistiek onderdeel van de OV knoop.
  - de vormgeving en inrichting ervan sluiten aan op de kenmerkende Zwolse openbare ruimtes van groene lanen, straten en stadspleinen;
  - het platform biedt de reiziger een plezierig ingerichte plek om te wachten, met voldoende beschutting tegen zon, wind of regen.
- 5 De ontwikkellocaties dragen bij aan het gewenste aantrekkelijke gemengde stedelijke karakter van de Spoorzone, met aandacht voor de landschappelijke kwaliteit. Dat betekent dat bij de ontwikkeling van een locatie het helder moet zijn hoe deze locatie zich verhoudt tot de aangrenzende gebieden en hoe het aansluit op het groene kader. Vaak is dat klip en klaar maar soms vraagt dat om nader onderzoek.
  - herontwikkeling biedt een meerwaarde voor de groenstructuur, zowel op de grotere schaal van de Spoorzone als voor de direct daaraan grenzende gebieden;
  - er wordt ingezet op een mix van oude en nieuwe bebouwing;
  - er is sprake van combinaties van gebruikers, bewoners en ondernemers;
  - de overgangen van openbaar naar privé tussen gebouwen en aanliggende openbare ruimtes worden zorgvuldig vormgegeven;
  - de invulling van de onderste gebouwverdiepingen is zichtbaar en draagt bij aan de levendigheid op straatniveau door slimme plaatsing van entrees, transparante gevelvlakken en zo mogelijk voor publiek toegankelijke functies;
  - ook de 'achterzijde' van ontwikkellocaties (met logistieke functies, expeditie) wordt zorgvuldig vormgegeven.



afb.38 Landschap in de stad

# Colofon

Titel	Kwaliteitsboek Spoorzone Zwolle
Datum	10 februari 2015
Uitgave	gemeente Zwolle in samenspraak met NS, ProRail en Provincie Overijssel





