

Spoorzone Zwolle

*Integraal perspectief op de ontwikkeling van spoorzone
en ov-knoop Zwolle*

Spoorzone Zwolle

Integraal perspectief op de ontwikkeling van spoorzone en ov-knoop Zwolle

De aanleg van de Hanzespoorlijn heeft van Zwolle een belangrijk spoorwegknooppunt in Noord-nederland gemaakt. Het stationsgebied van Zwolle ondergaat daarom een grote verbouwing. Een extra perron, een bredere reizigerstunnel, meer stationsretail, en een nieuw busstation maken het tot een van de grotere overstappunten van Nederland.

De planvorming is lange tijd vooral aangestuurd vanuit de verkeerstech-niek. Op het moment dat de verbouwing al gestart was zijn we gevraagd om zowel de ontwikkeling van ruimere stedelijke omgeving vorm te geven alsook om de inbedding van het stationsproject in de stad te optimaliseren. Het is daarmee een project van meerdere snelheden.

Locatie: Zwolle
ontwerp: Palmbout Urban Landscapes
Opdrachtgevers: Gemeente Zwolle,
Provincie Overijssel, NS en Prorail

Jaar van ontwerp: 2013
Jaar van uitvoering: vanaf 2013



1.



2.

1. impressie zicht op het stationsplein
 2. toekomstbeeld spoorzone en Groene Scheg

2. mogelijk toekomstbeeld Spoorzone vanaf de OV-knoop richting Nieuwe Veerallee

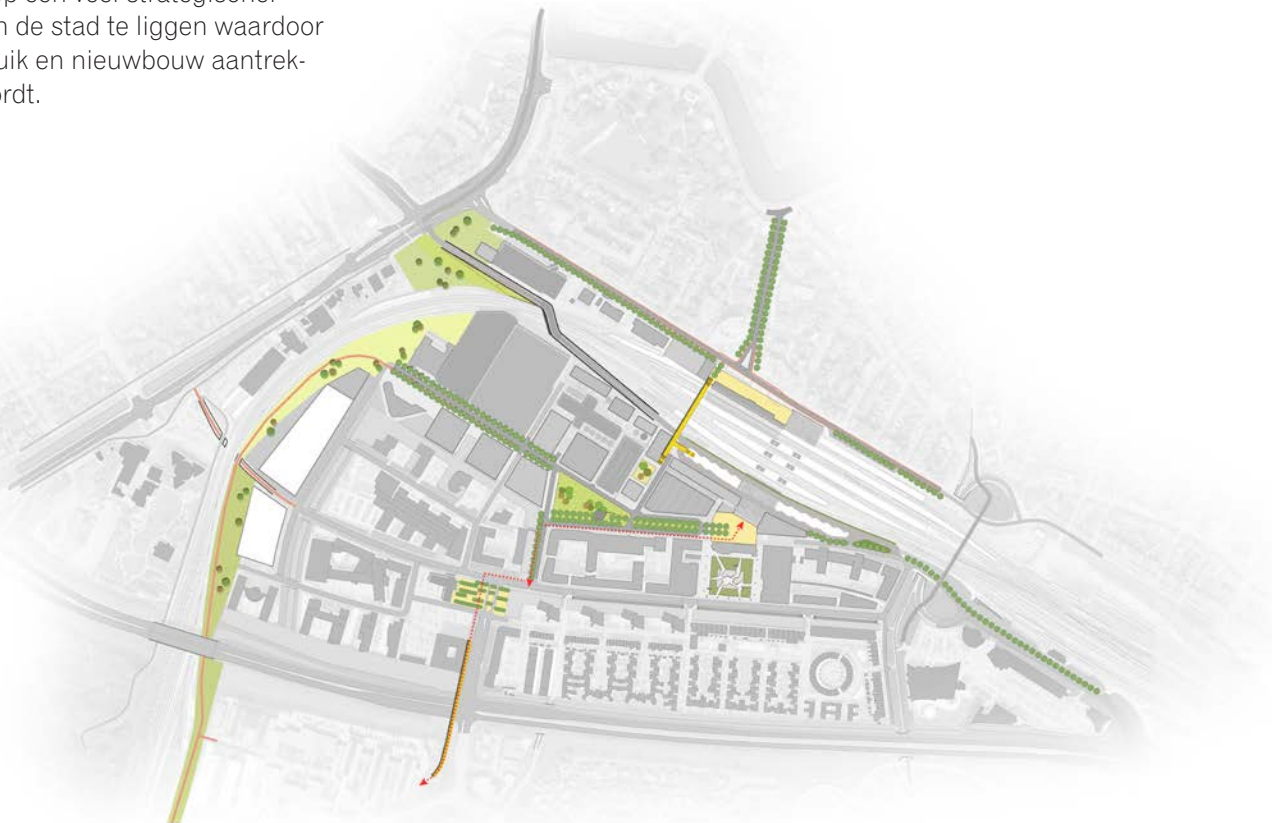
4. raamwerk van routes en plekken

Breuklijn in de stad

Zoals bij zoveel spoorlijnen vormt ook de spoorzone van Zwolle een breuklijn in de stad. Het aantal oversteken is beperkt en ruimtelijk van beperkte kwaliteit. De groei van Zwolle aan de overzijde van het spoor maakt deze breuk extra knellend. Ondanks de forse bebouwingsdichtheid en de aanwezigheid van stedelijk programma is de zuidzijde gevoelsmatig de achterkant.

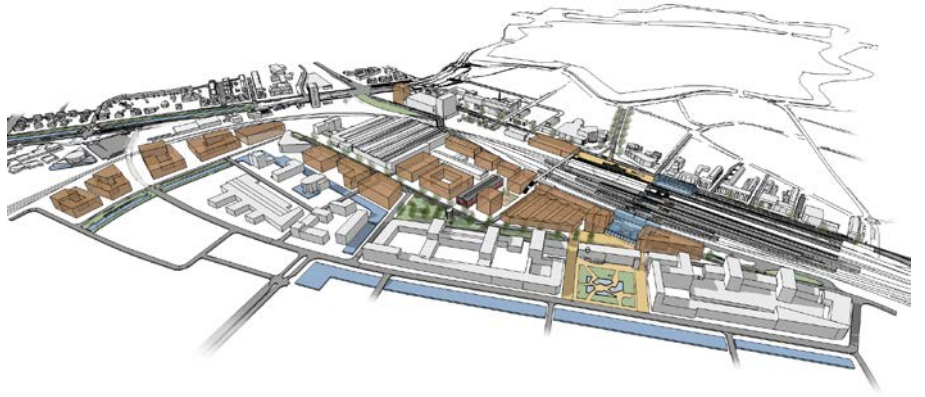
In het ontwerp hebben we de verbouwing van het station aangegrepen om nieuwe routes te ontwerpen tussen binnenstad en het prachtige gebied aan de IJssel. Hiermee raakt het gebied aan de 'verkeerde' kant van het spoor volwaardig aangehaakt aan stad en landschap.

Tegelijkertijd vergroten de extra verbindingen over het spoor de ontwikkelkansen voor diverse onderbenutte terreinen rond het station. Oude werkplaatsen en bedrijfshallen komen op een veel strategischer positie in de stad te liggen waardoor hergebruik en nieuwbouw aantrekkelijk wordt.





1.



2.



3.

1. impressie stationsplein zuidzijde
2. mogelijk toekomstbeeld spoorzone

3. vervolledigt het wegennet in Hanzeland
4. uitwerking OV-knoop

5. impressie toekomstig stationsplein
6. mogelijk organisatieschema OV-knoop

Ook binnen de stationsknoop zelf dragen extra routes bij aan de samenhang tussen de twee zijden van het station. In aanvulling op de tunnel vormt een passerelle over de sporen een tweede belangrijke verbinding tussen de stadsdelen aan weerszijden van het spoor. Deze sluit aan op de te ontwikkelen gebieden en het nieuwe busstation.

De binnenstadzijde wordt ingericht als verkeersluw stationsplein dat aansluit op de prachtige 19e eeuwse stationsbuurt. Het klassieke stationsgebouw gaat ruimte bieden aan winkels en horeca en vormt een prachtige gevelwand aan het stationsplein.

De toegang tot de reizigerstunnel wordt vormgegeven als een fraaie kap die de pleinruimte beëindigt. Aan de andere kopse zijde van het plein en onder het plein is ruimte voor een grote fietsenstallingen die goed aangehaakt zijn op fietsroutes vanuit de ruime omgeving.

Aan de zuidzijde komt de tunnel boven op een nieuw aan te leggen stationsplein waar diverse stedelijke routes samen komen. Bij dit stationsplein ligt ook een nieuw groot-schalig busstation en aanvullende fietsenstallingen en voorzieningen. In totaal wordt bij het station voorzien in 25 bushalteplaatsen en tot 16.000 fietsen.

