



# spoorzoeken

# Zwolle

- **Perspectief Spoorzone**
- **Schets laat mogelijkheden zien**
- **Visiegroep ziet kansen**
- **Blij met beginspraak**
- **Hoe gaat het verder?**

## Perspectief Spoorzone: schets van de toekomst

De integrale visieontwikkeling voor de Spoorzone is weer een stap verder. Er ligt inmiddels een Perspectief, het resultaat van de strategische verkenning. Het Perspectief is een concept om de Spoorzone te ontwikkelen tot een openbaar vervoersknooppunt van de toekomst, met een 'dragerstructuur' van pleinen, hoofdroutes en groen én een aantrekkelijk vestigingsgebied voor wonen, werken en voorzieningen.

### Draagvlak

Eind november besloot het college van B&W het Perspectief voor te leggen aan de gemeenteraad, met het advies om de strategische verkenning verder te laten uitwerken tot een Strategisch Ontwikkelingsplan. "Het college vindt het Perspectief ambitieus en kansrijk", zegt wethouder Janco Cnossen. "Ambitieuw, want het gaat over ingrijpende veranderingen in de structuur, bijvoorbeeld het verplaatsen van de bus-terminal naar de zuidkant van het station. Kansrijk, omdat betrokken shareholders, zoals provincie en NS, de ambities delen en omdat er bij betrokken stakeholders breed draagvlak is voor de ontwikkelingen."

Volgens Cnossen is het een bewuste keuze om stakeholders en shareholders vroegtijdig bij het proces te betrekken. "Met de shareholders, waaronder de provincie en NS,

hebben we samen het Perspectief ontwikkeld. Zwolle kent immers het motto 'Samen maken we de stad'. Daarom hebben wij ook de stakeholders, zoals bewoners van omliggende wijken, vanaf het begin bij de Spoorzone betrokken."

### Kans

In het Perspectief krijgen de eventuele verplaatsing van de busterminal naar de zuidzijde van het station, de bredere voetgangerstunnel en het maken van twee aantrekkelijke stationspleinen prioriteit. "Dit sluit aan bij de komst van de Hanzelijn in 2012-2013 en maakt de vervoersknoop klaar voor de groeiende reizigersstroom", verklaart Cnossen. "Ik vind ook dat Zwolle de komst van de Hanzelijn niet alleen moet aangrijpen om de vervoersknoop aan te pakken maar ook om het gebied integraal te ontwikkelen. Dit is de kans om de omliggende wijken en de binnenstad prettig en makkelijk te verbinden via een structuur van pleinen, groen en routes. Er is

## Nieuwsbrief 3

Visieontwikkeling Spoorzone  
december 2007

ruimte voor het toevoegen van woningen, bedrijven en voorzieningen.”

### Dilemma

Wel ziet Cnossen een belangrijk dilemma: “Hoe bewaar je je concept en visie in een periode van meer dan 20 jaar? Want daar praten we over. Er kunnen gaandeweg vragen naar voren komen. Je moet voldoende flexibel zijn en tegelijkertijd de hand houden aan het Perspectief. Een andere opgave is: hoe breng je de middelen bij elkaar? Dit Perspectief vergt enorme investeringen. Daarvoor zullen we samen optrekken met de shareholders. De uitdaging, waar we in 2008 voor staan, is om met hen nader te onderzoeken of we dit Perspectief tot een haalbaar plan kunnen brengen. Een ingewikkelde opgave, maar ik heb er vertrouwen in.”



Wethouder Janco Cnossen

## Schets laat mogelijkheden zien

**Een openbaar vervoersknooppunt van de toekomst, met een ‘dragende’ structuur van pleinen, groen en hoofdroutes naar aangrenzende stadsdelen én een aantrekkelijk vestigingsgebied voor wonen, werken en voorzieningen: de Spoorzone heeft het allemaal in zich. Hoe deze functies ontwikkeld kunnen worden, laat de schets hieronder zien.**

### Openbaar vervoersknooppunt

Als het aan de gemeente Zwolle, de provincie Overijssel, NS en ProRail ligt, is in 2012-2013 de Hanzelijn een feit: een nieuwe spoorverbinding tussen Zwolle en Lelystad. Dat vraagt op station Zwolle een nieuw, vierde perron en een kortere, bredere voetgangerstunnel (project 1.2 op de schets).

De tunnel sluit aan op een stationsplein aan de zuidzijde, waar ook een nieuw busstation een plaats krijgt (1.3). Een vrije busbaan verbindt het plein met de Pannekoekendijk/Willemspoort (1.3). Aan de voorzijde wordt gedacht aan een autoluw stationsplein (1.4). Om deze vernieuwing te kunnen realiseren, worden de huidige opstelsporen, waar bijvoorbeeld de treinen gereinigd worden, verplaatst naar het RSG-terrein (1.1).

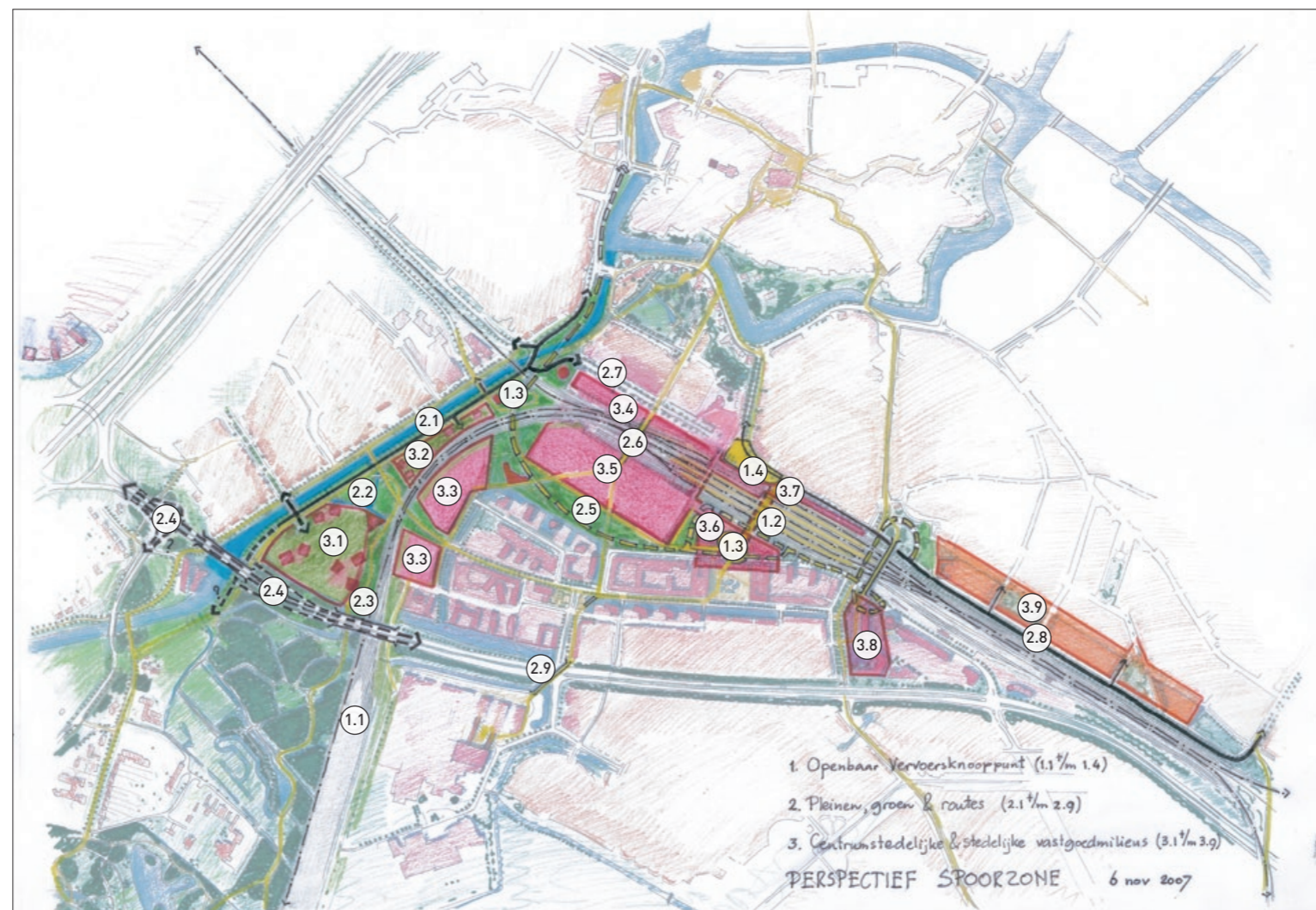
### Structuur van pleinen, groen en hoofdroutes

Hoe zorg je ervoor dat de Spoorzone goed toegankelijk is en verbonden met de omliggende stadsdelen? En hoe verminder je de ‘barrièrewerking’ van het spoor? Ook daarvoor geeft de schets ideeën. Om de relatie met de IJssel te herstellen, behoren het uitgraven van de Willemsvaart (2.1) en het herstellen van de Luurderschans tot de mogelijkehe-

den. Drie belangrijke toegangswegen naar het station worden lommerrijke stadslanen: de Nieuwe Veerallee (2.1), de Westerlaan (2.7) en aan de oostkant de Assendorperallee (2.8). Aan de westkant voorziet de schets in een groene corridor tussen nieuwe vastgoedcomplexen en de aangrenzende wijken in de vorm van de Luurderschans en het Horreus de Haaspad (2.3). Zo’n corridor is ook bedacht ten zuiden van de Nieuwe Stad Zuid, op de plek van het huidige Wärtsiläterrein, in de vorm van het nieuwe Hanzepark (2.5). Een ander idee is dat van de ‘Stadsketting’ van loop- en fietsroutes die Binnenstad, Spoorzone en Windesheim/Schellerbroek met elkaar verbindt met een Nieuwe Stadtraverse over het spoor (2.6) en een looproutte over de IJsselallee (2.9).

### Vestigingsgebied voor wonen en bedrijvigheid

Ten zuiden van het spoor zijn nu de gebouwen van Wärtsilä te vinden. Het Perspectief ziet hier kansen voor een nieuwe stadswijk, om zo van de Spoorzone een levendig gebied te maken. De wijk moet een goede mix worden van wonen, werken en stedelijke voorzieningen. Te denken valt aan gebouwencomplexen met bijbehorende buitenruimten



tie maken dat het een prettig verblijfsgebied wordt. Die diversiteit vinden wij erg belangrijk.”

### Belangrijk knooppunt

“In de visiegroep let ik vooral op optimale bereikbaarheid voor alle soorten vervoer”, zegt Tommassen. “Er is bijvoorbeeld nog weinig nagedacht over fietsfaciliteiten. De verplaatsing van het busstation kan een goede oplossing zijn, al is eerst meer onderzoek naar de haalbaarheid nodig. Hoe dan ook wordt de knooppuntfunctie van de Spoorzone alleen maar groter door de komst van de Hanzelijn. Daarvoor moet het gebied goed uitgerust zijn.” “Zeker”, vindt ook van Holten. “Het biedt bovendien een unieke kans om een nieuwe, volwaardige tweede stationstoegang voor aankomst, ontvangst, verblijf en vervoer van reizigers aan de zuidzijde van het station te realiseren. Bij veel stations is de achterzijde onaantrekkelijk, hier kunnen we het anders doen. Dat heeft voor alle partijen voordelen.”

## Visiegroep ziet kansen voor Spoorzone

**Alle stakeholders hebben vanaf het begin van het proces regelmatig met de gemeente aan tafel gezeten in de visiegroep om mee te praten over de Spoorzone: ProRail, NS Poort, de provincie Overijssel en de Rijksgebouwendienst. Tijdens de tien bijeenkomsten tot nu toe leverden zij een waardevolle bijdrage met hun specifieke kennis. Ook in het vervolg van het proces blijft de visiegroep meedenken.**

“Dit is een goed voorbeeld van hoe je zoiets moet aanpakken”, vindt Peter Tommassen van de Provincie Overijssel.

Don van Holten van NS Poort is het met hem eens: “Wij hebben op deze manier een aandeel in de besluitvorming en je kunt mogelijke barrières op voorhand wegnemen.”

### Motor

Wat zijn precies de belangen van de provincie? “Zwolle is als provinciehoofdstad een belangrijke economische motor voor Overijssel. Een beleidsdoel is om onze steden goed te laten functioneren. Ontwikkeling van de Spoorzone ondersteunt dat doel”, legt Tommassen uit. Voor NS ligt het anders, vertelt van Holten: “NS is niet alleen eigenaar van de helft van de grond in de Spoorzone, maar heeft als missie de stations tot een aangenaam, aantrekkelijk verblijfsgebied te maken. Daarvoor moet een gebied als de Spoorzone een mix van functies krijgen: wonen, werken, leren, onder andere. Ook maatschappelijke voorzieningen als een bibliotheek of sportaccommoda-

straten en groen (3.1 t/m 3.8). Belangrijk vraagstuk is nog wat precies de verhouding tussen wonen en kantoren moet zijn. Oostelijk van het station is de Assendorperzoom bestemd voor wonen en voorzieningen met straten en groene pleinen (3.9). Na opmerkingen uit de klankbordgroep wordt nog nadere studie verricht naar verschillende modellen voor de inrichting van dit gebied, met of zonder verplaatsing van de Deventerstraatweg.

### Vraagstukken

Ook op andere vlakken is nog verder onderzoek nodig om de haalbaarheid van dit Perspectief te bepalen. Zo wordt nog meer milieuonderzoek uitgevoerd om de effecten op onder meer geluidsbelasting, veiligheid en bodemverontreiniging in kaart te brengen. Ook op de ontsluiting van de Spoorzone wordt nog gestudeerd. Verbreding van de IJsselallee en aanpassing van het drukke kruispunt op de Veerallee lijken in ieder geval nodig. Ook in de klankbordgroep leeft het verkeersvraagstuk: eind november heeft een extra bijeenkomst over dit onderwerp plaatsgevonden.

# Blij met beginspraak

## Vierde bijeenkomst klankbordgroep

De klankbordgroep Spoorzone is op 29 oktober bijeen geweest om over het Perspectief te praten. Dat de groep voltallig was, geeft aan dat de betrokkenheid groot is. Hoe actief de klankbordgroep meedenkt, bleek ook tijdens de bijeenkomst: de vele vragen en (constructieve) opmerkingen gaven de projectleiders veel extra informatie mee naar huis.

### Bijschakelen

"Het blijft moeilijk om zo ver vooruit te kijken", vindt Adri Wever, voorzitter van buurtschap IJsselzone. "Onze rol is best lastig, het is een heel dynamisch proces waar wij niet dagelijks mee bezig zijn. Ik heb soms moeite om 'bij te schakelen.'" Zijn mede-klankbordgroeplid Ad van Halem uit de stationsbuurt beaamt dit. "We worden geïnformeerd door 'professionals' die in een sneltrein zitten! Maar ik ben blij met deze vorm van beginspraak en heb er ook bewondering voor dat de gemeente dit aandurft."

### Suggesties terugzien

"Dit was weer een nuttige bijeenkomst", constateert Gert Oostingh, die in de binnenstad van Zwolle woont. "Er wordt goed geluisterd, suggesties die wij gedaan hebben, komen terug in dit Perspectief. Ik ben blij met de ontwikkeling van de Spoorzone, dat had van mij eerder gemogen. Er is nu nauwelijks een relatie tussen Hanzeland en de binnenstad." Ook Ad van Halem is positief gestemd: "In onze groeiende economie zie ik kansen voor dit gebied. Heel belangrijk daarbij is de ontsluiting: een echte verkeerskundige uitdaging."



Oostingh is het met hem eens: "Ik maak mij bijvoorbeeld zorgen over hoe de oostkant van de binnenstad goed bediend blijft met busverkeer als het busstation een nieuwe plek krijgt." Ook al is het nog lang niet zo ver, Adri Wever zet vraagtekens bij de uitvoerbaarheid van de ideeën. "Het plan is zeker mooi en ambitieus. Maar je moet je tijd stecken in iets wat kán en daar heb ik bij de

Spoorzone twijfels over. Ik vind bijvoorbeeld mogelijke bodemverontreiniging een afbreukrisico. Wat als blijkt dat dit hoge kosten met zich meebrengt? Ik vind dat daar al in dit stadium rekening mee gehouden moet worden."

## Hoe gaat het verder?

Het Perspectief Spoorzone is géén blauwdruk en er is geen sprake van een finaal go/no go besluit. De gemeenteraad bespreekt waarschijnlijk in januari 2008 het Perspectief Spoorzone en kan dan goedkeuring geven aan verdere verkenning van de kansen in de vorm van een Ontwikkelingsvisie. Deze zal in 2008 worden opgesteld.

Er zijn nog veel aspecten, waarvan een aantal als kans én dilemma is te typeren, die aandacht behoeven. Eind 2008 geeft de Ontwikkelingsvisie een samenhangend beeld voor de toe-

komst van de Spoorzone, met daarin de volgende drie aandachtsgebieden: het openbaar vervoersknooppunt, de dragerstructuur van pleinen, groen en routes, en centrumstedelijke en stedelijke vastgoedmilieus.

De planning en de fasering van de projecten Spoorzone zal eind 2008, na totstandkoming van de Ontwikkelingsvisie beter ingeschat kunnen worden.

### Colofon

**Uitgave:** afdeling Projectontwikkeling, december 2007  
**Tekst:** Camerik Voortman  
**Coördinatie:** afd. Communicatie  
**Vormgeving:** Hans Dienaar bNO  
**Foto's:** Marco Slot, Gerlinde Schrijver, Gemeente Zwolle  
**Oplage:** 500

### Gemeente Zwolle

Postbus 10007  
8000 GA Zwolle  
telefoon (038) 498 9111

Meer informatie over de Spoorzone op [www.zwolle.nl](http://www.zwolle.nl) onder thema's - bouwen, wonen & plannen - spoorzone.