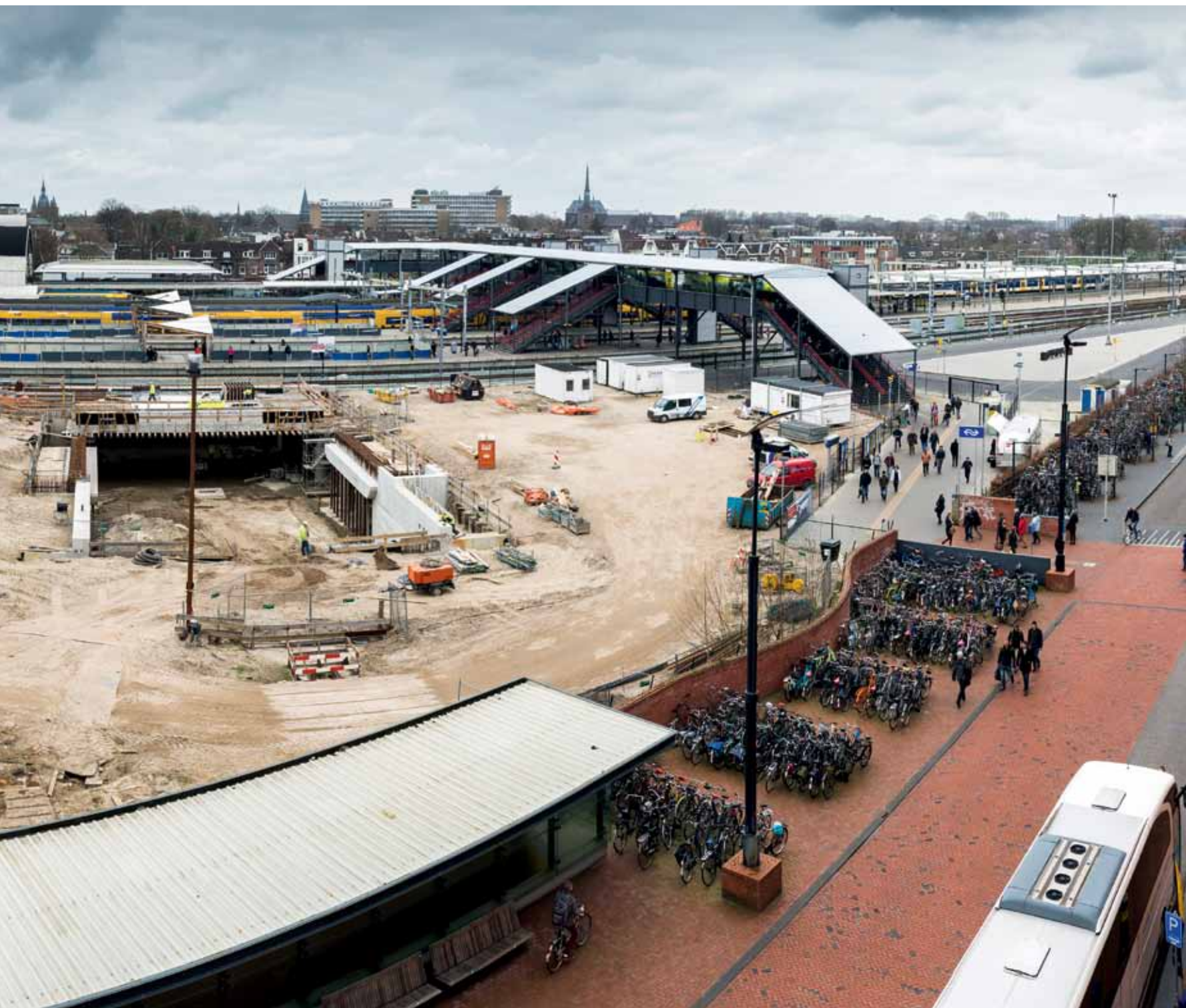




Zwolle in uitvoering

Zwolle maakt zich met de projecten ZwolleSpoort en Spoorzone Zwolle op voor de toekomst. Een uitbreiding van de infra, een nieuw busstation en modern stationsgebied. OV-Magazine reisde af naar het tweede ov-knooppunt van Nederland.

AUTEUR PIEN HEUTS FOTO'S CHRIS PENNARTS



Via de Hanzeboog nadert de Intercity uit Utrecht station Zwolle. De rode spoorbrug over de IJssel is onderdeel van de Hanzelijn, de spoorlijn tussen Lelystad en Zwolle die eind 2012 werd geopend en het noorden met de Randstad verbindt. Passagiers stappen uit de trein op station Zwolle. Bouwvakkers storten vanaf perronspoor 6 beton voor de nieuwe ondergrondse passage. Voorbij spoor 10 is nog een grote bouwput te zien. Hier zal een nieuw busstation verrijzen. De werkzaamheden zijn in volle gang. Een studente neemt zwoegend de 39 treden die vanaf het perron naar de tijdelijke reizigerstraverse leiden. Last van de bouwwerkzaamheden? "Ach", zegt ze, "dit zijn zulke langdurige projecten, op een gegeven moment weet je niet beter. Ik merk het vanzelf

wel als het nieuwe station klaar is." Zwolle is na Utrecht het tweede spoorknooppunt van Nederland. Het aantal in- en uitstappers is in 2020 gegroeid van 34.000 naar 57.000 en het aantal overstappers verdubbeld tot 38.000. Hoewel niet te vergelijken met de Utrechtse reizigersstroom – nu circa 200.000, in 2025 360.000 per dag – is station Zwolle een belangrijke schakel in het spoornet. Het verbindt het noorden en oosten van het land met de Randstad en Utrecht. Verstoringen werken door tot in Den Haag en Amsterdam. En andersom. Daarnaast heeft de komst van de Hanzelijn voor fors meer treinverkeer gezorgd. Reden om het station, het emplacement en de spoorzone flink op de schop te nemen.

Vernieuwde spoorzone

Op zijn werkkamer in een tijdelijke projectkantoor van ProRail aan de zuidzijde van het station, rolt Allart Majers, projectmanager ZwolleSpoort, een grote kaart uit. Hij wijst alle bouwplannen aan die in 2021 zullen resulteren in een compleet vernieuwde spoorzone. Links aan de westzijde bouwt ProRail in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu een nieuw opstel-terrein met ruime wasstraat en servicevoorzieningen voor de vele treinen die 's nachts in Zwolle 'overnachten'. Verderop is een nieuw vierde perron gebouwd en worden alle perrons van nieuwe kappen en meubilair voorzien. Ook zullen zo'n honderd wissels uit het emplacement worden verwijderd. Hij tikt op de kaart waar



Tijdelijke traverse over de sporen.



straks een brug komt die de bussen van het nieuwe busstation aan de Hanzelandzijde (zuidzijde) richting centrum voeren. Daarvoor moet eerst een oud gebouw van NS Materieel gedeeltelijk worden afgebroken. En, zegt Majers, afgelopen december is overeenstemming bereikt over de aanpak van het knooppunt Herfte. Daar was eerder al een overbelastverklaring voor afgegeven. Door een verdubbeling van twee naar vier sporen over tweeëneenhalve kilometer en een vrije kruising ontstaat er meer capaciteit. De Vechtdallijnen richting Emmen krijgen een eigen spoor, waardoor de treinen naar Groningen en Leeuwarden meer ruimte krijgen.

Volgens Majers was de revisie van het spoorknooppunt hard nodig. "Twee keer per uur komen en gaan er treinen in acht richtingen. Alleen de Hanzelijn zorgt al voor 150 extra treinen per etmaal. Er staan elf treinen tegelijkertijd in het station. Als ook de Kamperlijn geëlektrificeerd is, betekent dat weer meer treinverkeer en reizigers. Het was duidelijk dat er extra sporen en perrons nodig waren om de treinenloop te optimaliseren." Een andere reden voor de verbouwing was de groeiende reizigersstroom. Majers: "De oude voetgangerstunnel was vijf meter breed. Je kon over de hoofden lopen. Op drukke maandagochtenden moest de politie eraan te pas komen om de stroom in goede banen te leiden. Met de 17 meter brede passage zijn we straks weer op de toekomst voorbereid. En hebben we een *state of the art* station."

Houten wachtruimte

Voordat de oude, krappe voetgangerstunnel werd gesloopt, heeft ProRail een brede reizigerspassage boven de sporen gebouwd. Door de grote ramen zijn de werkzaamheden op en rond het

emplacement goed te volgen. Het nieuwe vierde perron heeft nog geen overkapping. Een houten wachtruimte dient als tijdelijke voorziening. Tussen het derde en vierde perron wordt grind gestort. Een conducteur houdt een fietser aan die over de traverse naar de Hanzelandzijde fietst. "Afstappen, anders schrijf ik een bonnetje." Aan de centrumzijde rijden bussen en taxi's af en aan. De blauwe Vechtdallijnen van Arriva, die tussen Zwolle en Emmen rijden, schitteren in de zon op het eigen perron dat in de toekomst wordt verbreed. Als het oude busstation is verplaatst. De blauwe bussen van Syntus rijden af en aan. Daar tussenin een enkele aardgasbus van de Veluwelijn.

Terwijl de voorbereidingsfase van ZwolleSpoort in volle gang was, maakten gemeente en provincie plannen voor een nieuw busstation en de opwaardering van de spoorzone. Het oude busstation was uit zijn jasje gegroeid en voldeed niet langer aan de wettelijke eisen. Een verwachte reizigersgroei met 30 procent maakt een nieuw busstation noodzakelijk. "Als provincie zijn we concessieverlener van het busvervoer in Midden-Overijssel en regio IJsselmond, de treintrajecten Vechtdallijnen tussen Zwolle en Emmen en de Kamperlijn", zegt gedeputeerde Gerrit Jan Kok (VVD), die onder meer bereikbaarheid en openbaar vervoer in zijn portefeuille heeft. "Goed functionerend busvervoer is heel belangrijk. Daarom hebben we samen met de gemeente Zwolle besloten een nieuw, toekomstbestendig busstation aan de Hanzelandzijde te bouwen. In 2013 hebben we daarvoor via een bestuurs-overeenkomst belangrijke investeringsbesluiten ter waarde van 100 miljoen genomen. Alle kosten zijn gedekt. Aan de Hanzelandzijde is veel meer

ruimte voor verkeer en vrije busbanen. Het is het belangrijkste ontwikkelgebied van de stad. Daar breidt een nieuw stadsdeel zich verder uit met de Hogeschool Windesheim, kantoren en woningen. Aan de centrumkant ontbreekt het aan uitbreidingsmogelijkheden. Het is daar propvol met bussen, ander verkeer en fietsenstallingen."

Volgens Kok betekenen de aanpassingen aan het station en het stationsgebied een absolute kwaliteitsverbetering. "Ook voor het noorden is het cruciaal dat de doorstroming op station Zwolle goed loopt en dat er voldoende ruimte is voor snelle, betrouwbare verbindingen. We hebben samen met de drie noordelijke provincies, verenigd in het Samenwerkingsverband Noord-





Het perron voor de Vechtdallijnen wordt verbreed.

Nederland, een stevige lobby gevoerd op landelijk niveau. De inzet van de staatssecretaris is groot geweest bij het mogelijk maken van de infrastructurele aanpassingen bij Herfte. Dat moet gezegd, vindt Kok, doelend op de 225 miljoen die het Rijk investeert. “Ik moet nog wel naar de Staten om de bijdrage voor Herfte rond te krijgen.” De drie noordelijke provincies en Overijssel dragen samen 36 miljoen bij.

Hema-rookworsten

Via de tijdelijke reizigerstraverse verplaatst een grote stroom mensen zich naar de Hanzelandzijde van het station. Na de trappen te zijn afgedaald, doemt een zilvergrijze caravan van de Hema op. Met rookworsten in de aanbieding.

Een stukje ervoor ligt achter een hek het Dries Visserplein, vernoemd naar een bekende Windesheimer. Dit opstel terrein voor bussen heeft ProRail speciaal gebouwd om reizigers tijdens buitendienststellingen snel af- en aan te kunnen voeren. “Aan langdurige buitendienststellingen ontkom je niet”, weet Allart Maijers van ProRail. “Samen met de vervoerders spannen we ons in om het de reiziger zo prettig mogelijk te maken. Ook hebben we regelmatig overleg met de consumentenorganisaties. Door met NS bijvoorbeeld rechtstreeks busvervoer tussen Meppel en 't Harde aan te bieden en tijdelijke busperrons te bouwen, proberen we de overstap zo vlot mogelijk te maken. We betrekken ook onderwijsinstellingen, bedrijven en de Kamer van Koop-

handel bij plannen voor vervangend vervoer. Met rederij Doeksen hebben we in 2012 bijvoorbeeld afspraken gemaakt over rechtstreeks busvervoer tussen Zwolle en Harlingen. Overlast is niet te voorkomen met zo'n operatie, maar wel te beperken.”

Totale transformatie

PvdA-wethouder Gerrit Piek is namens de gemeente Zwolle verantwoordelijk voor de spoorzone. Hij is blij met de grootscheepse opwaardering. Een totale transformatie noemt hij de operatie. “We willen terug naar een compacte stad waar beide stadsdelen via het station dicht bij elkaar komen. Het spoor moet niet langer een barrière vormen, maar een schakel. Het stationsplein aan de centrumzijde krijgt weer allure doordat alle



ZwolleSpoort en Spoorzone Zwolle

ZwolleSpoort is de naam van het project waarbij ProRail in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu bouwt aan een toekomstbestendig knooppunt Zwolle. Hieronder vallen het vierde perron, verdubbeling van het spoor tussen Zwolle en Herfte, sanering van 100 wissels, een nieuw opstel terrein en een 17 meter brede voetgangerspassage onder de sporen. Gaandeweg het project vielen plannen van verschillende partijen samen. Zo ontstond een geïntegreerd bouwproject, waarin ProRail, NS, gemeente Zwolle, provincie Overijssel en de Noordelijke provincies participeren.

Spoorzone Zwolle is een project waarin ProRail, NS, de provincie Overijssel en de gemeente Zwolle nauw samenwerken aan de verdere verbetering van de niet-spoorse onderdelen van de ov-knoop en de ontwikkeling van het omliggende gebied. Een nieuw busstation, een busbrug, fietsenstallingen, verbetering van de openbare ruimte en herinrichting van de stationspleinen en mogelijk een voetgangersbrug behoren tot dit project waarvan de verschillende onderdelen nog moeten worden aanbesteed.

De verbouwing van de ov-knoop kost 150 miljoen euro (ministerie/ProRail). Nieuwbouw van busstation, busbrug en fietsenstallingen 100 miljoen, waarvan 45 miljoen voor rekening van de provincie, 45 miljoen voor de gemeente en de rest uit een fietsparkeerpotje van NS Stations. Spoorverdubbeling en *dive-nder* bij knooppunt Herfte: 225 miljoen van het ministerie en een bijdrage van 36 miljoen van de provincie Overijssel en de drie noordelijke provincies (uit de Zuiderzeegelden). Als het project in 2021 wordt opgeleverd, is in ruim tien jaar tijd ongeveer 500 miljoen euro in het spoor op en rond station Zwolle geïnvesteerd.

bussen en ander verkeer naar de andere kant worden geleid. En de Hanzelandzijde kunnen we verder ontwikkelen. Alle investeringen komen nu uit publieke middelen. Beheer en onderhoud van de voorzieningen zijn ook afgedekt. Maar als de economie aantrekt zal er zeker door private partijen worden geïnvesteerd in dat gebied.” Voor Piek is het van grote waarde dat verschillende projecten dit decennium bij elkaar komen. En dat NS, ProRail, het ministerie, gemeente en provincie samen optrekken. “Dat is beter dan wanneer het ene het andere opvolgt. Ook met het oog op overlast. Met zo’n groot project is er veel uit te leggen aan zowel reizigers als omwonenden. We maken dankbaar gebruik van de inbreng van een klankbordgroep die veel van de omgeving weet. We werken nu met alle partijen aan een samenhangend project. Tussentijds kunnen er aanpassingen zijn. Zo blijkt het nu bijvoorbeeld mogelijk om ruimte te creëren voor een verbreding van het perron waar de Vechtdallijnen van Arriva halteren, omdat we het busstation gaan verplaatsen.”

Hoewel de verschillende projecten in elkaar grijpen, hebben ze eigen geldstromen. ZwolleSpoort, knooppunt Herfte en de verplaatsing van het busstation inclusief busbrug, fietsenstallingen en stationspleinen, worden wel zoveel mogelijk integraal aangepakt. Gerrit Jan Kok: “Dat scheelt voor de overlast. En slimme samenwerking levert veel op.” Allart Maijers: “Soms wordt gezegd dat het om een project gaat dat steeds groter wordt. Maar het zijn afzonderlijke projecten die mooi in elkaar grijpen.” Gerrit Piek: “Zo konden we vorig jaar besluiten de voetgangerspassage te verlengen, zodat busreizigers via de passage op het eilandperron van de bussen kunnen komen. Dat grenst direct aan het treinperron. De overstap van trein op bus moet zo comfortabel mogelijk zijn.” Gerrit Jan Kok: “Straks ligt er een ov-knooppunt op een A-locatie, aantrekkelijk voor bedrijven en projectontwikkelaars. En dat komt de stedelijke en regionale economie weer ten goede.”

Station op zijspoor

Midden op de rotonde staat Thorbecke. Omgeven door krokussen. Auto’s en bussen draaien om hem heen. Hij staat met zijn rug naar het oude grijs-witte station, vizier op het centrum met de stadsgracht gericht. Tegen 2020 zal het stationsplein autoluw zijn. Het station (1866) valt nu in het niet bij alle uitbreidingen naar de oostelijke zijde. Volgens Allart Maijers is het oude stationsgebouw op een zijspoor komen te staan. Tijdelijke winkels, kaartautomaten, ov-chippalen en de ingang naar de voetgangerspassage liggen een stuk verderop naar links. Eindeloze rijen dubbele fietsenrekken volgen elkaar op tot ver op het oude busstation. Ook aan de westzijde staan rijen fietsenstallingen.



Rookworsten in de aanbieding.



De hoofdingang van het station komt op de plaats van het huidige busstation.

gen. De bedoeling is dat er een grote bewaakte fietsenstalling komt met 3000 betaalde plekken onder het stationsplein. Verder moeten twee gratis stallingen aan beide ingangen tot 2020 ruimte bieden voor in totaal 11.000 fietsen. Maar, zegt wethouder Piek, onlangs heeft NS aangegeven meer gratis fietsenparkeerbeleid te willen realiseren. “Dat heeft dan natuurlijk consequenties voor de betaalbaarheid. We wachten de discussie af.” Dat geldt ook voor de discussie over de toegangspoortjes. Kern van de plannen rond de spoorzone is beide stadsdelen met elkaar te verbinden. Piek: “Het moet een vrije doorgang zijn, zonder poortjes. Nu de Tweede Kamer heeft aangegeven dat het aan gemeenten is met NS te onderhandelen, gaan wij vooralsnog geen aparte voetgangersbrug bouwen. Wij willen een veilige,

snelle verbinding van de centrumzijde met de zuidkant. We zullen zien wat de beste oplossing is.”

Vorbij de caravan van de Hema lopen reizigers richting Hanzelaan en Lübeckplein. Een grote winderige vlakte waaraan het Stadskantoor en het UWV liggen. En enkele cafés, eetgelegenheden en winkels. Mensen genieten op bankjes van de prille lentezon. De route voert over het plein richting Hogeschool Windesheim. Als de bouwwerkzaamheden klaar zijn, bevindt zich aan deze zijde een groot plein en een nieuw busstation, waar bussen over vrije busbanen vlot af en aanrijden. En voetgangers via de passage snel van de ene naar de andere kant kunnen komen.