

Gebiedsvisie Stationsgebied

Hartelijk welkom in een karaktervol gebied





In opdracht van: **Gemeente Meppel**
met medewerking van: **NS, ProRail, Provincie Drenthe**
Inhoud & opmaak: **Royal HaskoningDHV**

Projectleiding: Carolien van de Bles, Jan Nicolai, Anita de Jong
Projectteam: gemeente Meppel: Hugo van Eerten, Ben Stahl, Erica Kloekhorst, Walter Buijs, Angèl Meijnen
NS: Marc Jan Compagner, Peter Ananias, Geke Pasman, Nienke de Hart
ProRail: Esther Hegeman, Mark Bendik
Provincie Drenthe: Martin Courtz

Team Royal HaskoningDHV: Friedemann Römhild, Martijn Bijl, Jan-Willem Bouwman, Erwin Webbink, Yi-Chuan Huang

definitief: juni 2021

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Opgave en Achtergrond	7
3	Ambities	13
4	Inventarisatie	19
5	Gebiedsvisie	29



1 Inleiding

Op het moment dat de NS tegen de reizigers zegt “het volgende station is Station Meppel”, willen wij uitstralen “Hartelijk welkom in Meppel!”

Als entree van Meppel kan het stationsgebied hier nog meer aan bijdragen. Het station zelf kan op onderdelen aantrekkelijker en gebruiksvriendelijker gemaakt worden. Maar ook in de ruimere stationsomgeving mag de karakteristiek en levendigheid van Meppel in mijn ogen meer naar voren komen.

Dat er in de stationsomgeving belangrijke ontwikkelopgaven liggen werd al in de Structuurvisie Duurzaam Verbinden benoemd. Dit leidde in 2018 vervolgens tot het besluit om een Gebiedsvisie voor het stationsgebied op te stellen. De kansen, knelpunten en belangen rond het gebied hebben we samen met de omgeving en belanghebbende partijen verkend en gebundeld in uiteenlopende varianten. Op basis hiervan is een voorkeursvariant aangewezen. Deze voorkeursvariant is verder uitgewerkt in de Visie die nu voor u ligt.

Het document dat voor u ligt, kan met recht een visiedocument genoemd worden. Het vormt een samenhangend perspectief en toetsingskader voor de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied. Het legt een stevige basis voor de verdere projectverkenningen en –uitwerkingen en biedt daarbij borging voor een hoog-

waardige ruimtelijke kwaliteit met Meppeler karakteristiek.

Ook geeft de visie richting aan vraagstukken als de Bekinkbaan en de ontwikkellocaties binnen het gebied. Niet alle onderdelen zullen van vandaag op morgen gerealiseerd zijn. De visie kent een lange termijn karakter, waarbij we tevens ontwikkeling en investeringen door derden proberen te stimuleren. Dit toekomstperspectief hebben we steeds voor ogen gehouden in het proces. Op termijn zullen we afhankelijk van ontwikkelingen en momentum overgaan tot daadwerkelijke uitvoeringsstappen. Met de visie hebben we de richting daarvoor al uitgestippeld.

Iedereen die een rol heeft gehad in het proces rondom deze gebiedsvisie of daaraan heeft meegedacht wil ik van harte bedanken. Het is de weg naar een stationsomgeving dat Meppel verdient. Hartelijk welkom in Meppel!

Robin van Ulzen,
Wethouder
Juni 2021



Luchtfoto van de Stationsomgeving (2017)

2 Opgave en achtergrond

2.1 Achtergrond

In de Structuurvisie Meppel 2030 “Duurzaam Verbinden”, vastgesteld 2013, is het stationsgebied benoemd als één van de integrale gebiedsopgaven van Meppel.

In 2018 is een startnotitie voor dit proces vastgesteld door het college. Sinds eind 2018 is een projectteam aan het werk gegaan om in samenspraak met betrokken partijen en omwonenden tot een gezamenlijke visie te komen voor zowel de korte als de lange termijn.

In de zogenaamde variantenstudie zijn uiteenlopende scenario's voor de verschillende deellocaties in beeld gebracht. De gemeenteraad wees vervolgens de voorkeursvariant met de titel 'organische ontwikkeling' aan. Deze visie betreft een uitwerking van die voorkeursvariant.

2.2 Opgave:

Het stationsgebied, aan weerszijden van het spoor gelegen tussen de Reest en de Herengracht en Gasgracht, geeft momenteel een onsamenvattend beeld. Het gebied kent mooie monumenten, maar ook barrières en achterkanten.

Doel van de gebiedsvisie is het bieden van een samenhangend toetsingskader. De gebiedsvisie geeft richting aan de infrastructurele vraagstukken, nodigt uit tot ontwikkeling en legt de basis voor verdere projectverkenningen. In deze projectverkenningen worden de

mogelijkheden verder onderzocht en worden de ambities ten aanzien van structuur en beeld nader gedetailleerd voor de lanen, de inpassing van de Bekinkbaan en bebouwingsmogelijkheden van Kraton en de weerszijden van het spoor.

In de kern van de visie staan een drietal opgaven en uitdagingen:

1. De visie moet borgen dat het station als centrale vervoersknoep voor (duurzame) mobiliteit nu en in de toekomst optimaal kan functioneren;
2. De visie moet aanwezige infrastructurele barrières voorzover mogelijk slechten en een helder raamwerk van openbare ruimte vormen;
3. Er liggen in het gebied unieke kansen voor ontwikkeling en transformatie. De visie moet deze duiden en maakt keuzes.

2.3 Beleidskaders

In de startnotitie voor deze visie zijn enkele uitgangspunten geformuleerd, waaronder:

- Hanteer de dynamische structuurvisie met uitvoeringsparagraaf als verzameling uitgangspunten;
- Geef invulling aan de wens een extra fietsverbinding naar Ezinge te realiseren;
- Verzamel en hou rekening met eerder gedane studies en onderzoeken, maar denk ook “out of the box”, zodat een integrale visie ontstaat.



2.4 Gebiedsgrenzen

De gebiedsgrenzen zijn weergegeven in de kaart links. Het stationsgebied wordt in het Noorden begrenst door de Gasgracht en in het Zuiden door de Reest - twee uiterst prominente watergangen in Meppel. De westelijke grens wordt gevormd door Leonard Springerlaan en de Parallelweg, de oostelijke grens door de Ezingerweg. Kraton en koelhuislocatie vallen als belangrijke ontwikkellocaties in het projectgebied.

Om goed antwoord te kunnen geven op de vraagstukken van nieuwe verbindingen, kijkt de visie plaatselijk ook over de gebiedsgrenzen heen en beschouwen wij het gebied tevens vanuit haar positie binnen de stad.

2.5 Open proces

De visie komt tot stand in een nauw samenwerkingsproces tussen de gemeente en haar adviseurs, inwoners, belanghebbenden en partijen in het gebied. Als spil in het proces is een gemeentelijke projectgroep ingericht die het project begeleidt en alle betrokken afdelingen aanhaakt. Daarnaast zijn vertegenwoordigers van de "Spoorse partijen" NS, ProRail en van Provincie Drenthe uitgenodigd om deel te nemen aan werksessies van de projectgroep.

Als aftrap van het proces om te komen tot een gebiedsvisie is een Stationsschouw georganiseerd met meer

dan 20 deelnemers. Verder is een reeks van diepte-interviews met eigenaren en partijen in het gebied gehouden. In het najaar van 2019 heeft een open werkbijeenkomst plaatsgevonden waarin open werd uitgenodigd om te reageren op de ontwikkelde varianten.

Opbrengst en verloop van het participatietraject zijn tevens uitgewerkt en vastgelegd in een participatieverslag.

2.6 Richtinggevende keuze door de Gemeenteraad

De gebiedsvisie nodigt partijen in het gebied uit om te investeren in het gebied en zo een bijdrage te leveren aan het geschetste toekomstperspectief. Zo kan momentum ontstaan, op basis waarvan de afweging kan worden gemaakt om vanuit de gemeente ook te investeren in het Stationsgebied. Vanuit dit perspectief is aan de gemeenteraad gevraagd een richtinggevende keuze te maken met betrekking tot het ambitieniveau van de scenario's. De Gemeenteraad heeft in juni 2020 de voorgestelde voorkeursvariant vastgesteld. Op basis hiervan is de nader uitgewerkte visie opgesteld.

I - Ambities & Inventarisatie





Station Meppel 2017 (boven) en 1897 (beneden)
Bron: Cultuurhistorische waardestelling station Meppel. SteenhuisMeurs

3 Ambitie

3.1 Ambitie 1: Hartelijk welkom - het station als visitekaartje

Stationsgebieden ontwikkelen zich steeds meer naar intensief gebruikte knooppunten van werken, wonen en ontmoeting. Ze zijn belangrijke aanjagers van een vitale stedelijke economie, en het zijn entree- en visitekaartjes van de stad. Het station Meppel en het ervoor liggende groene plein is een fraai historisch ensemble. De stationsomgeving is minder representatief.

Onder andere NS en Bureau Spoorbouwmeester hebben heldere visies op aan stationsgebieden gerelateerde ruimtelijke vraagstukken opgesteld - zo bijvoorbeeld de visie "Hartelijk welkom - samenwerken aan Stationsgebieden" uit 2018. De gebiedsvisie zal deze ambities passend voor Meppel vertalen.

KNOOPPUNT VAN DUURZAME MOBILITEIT

De mobiliteitstransitie naar duurzame, gezonde en actieve mobiliteit is en belangrijke maatschappelijk trend. Stations zijn dan ook belangrijke aanjagers en knooppunten om mensen te verleiden om meer te fietsen, te bewegen en het openbaar vervoer te gebruiken. Een goed functionerend en toekomstvast station is dan ook cruciaal voor deze belangrijke maatschappelijke doelen, niet alleen voor Meppel, maar ook voor de regio.

In Meppel is het stationsgebied ook een belangrijk knooppunt voor de automobilist: De Bekinkbaan en de Leonard Springerlaan zijn belangrijke stadsentrees. Tevens kent Meppel een aantrekkelijke gratis P&R-functie. De gebiedsvisie dient ervoor te zorgen dat al deze functies in voldoende capaciteit en kwaliteit geborgd worden.



Herkenbaar



Leesbaar



Heldere looproutes



Veilig

Eigenschappen van een stationsgebied. Bron: Hartelijk Welkom, Bureau Spoorbouwmeester 2018



Intacte versus desolate uitstraling van de openbare ruimte langs de Herengracht / Gasgracht: Omgeving van de Prinsenbrug (boven) en omgeving Kraton (onder), ca. 200 m verderop.

3.2 Ambitie 2: Een duurzaam raamwerk van openbare ruimte

HET SPOOR ALS BARRIÈRE

Het gelijkvloers lopende spoor vormt een fikse barrière in de stad. Door het sluiten van de gelijkvloerse overgang voor gemotoriseerd verkeer bij de Gasgracht in de jaren 1980, en met name door nieuwe functies aan Ezinge-zijde zoals het onderwijspark Stad en Esch, is deze barrière manifester geworden en is de noodzaak voor nieuwe verbindingen gegroeid. Kern van de gebiedsvisie is daarom het streven naar een raamwerk van duurzame verbindingen, dat het stationsgebied aan weerszijden van het station hecht en toekomstvast onderling en met de omgeving verbindt.

KARAKTERISTIEKE OPENBARE RUIMTE

Meppel kenmerkt zich door een karakteristieke openbare ruimte met veel water en groen. Het water overwegend in de vorm van grachten. Het groen veelvuldig in de vorm van laanbeplanting en groenstructuren. In het stationsgebied is dit niet overal even goed ervaarbaar. Hoewel in de directe nabijheid voldoende en hoogwaardig groen aanwezig is, bijvoorbeeld het Wilhelminapark en de groenstructuur langs de Stationsweg, kan de groenstructuur binnen het Stationsgebied zelf versterkt en beter ervaarbaar worden gemaakt. Dit willen we onder andere doen door de wegen langs het station meer als lanen vorm te geven, en daarmee aantrekkelijker te maken.

HELDERE VERKEERSSTRUCTUUR EN LOGISCHE ORIËNTATIE

Ongelijkvloers kruisen van het spoor vergt het overbruggen van een flink hoogteverschil - en dat is niet altijd even makkelijk in de kleinschalige stadsstructuur. Zo wordt de aansluiting van de Bekinkbaan op de ring door de lus als verwarrend ervaren en wordt aldaar de stadsstructuur onprettig doorsneden. In de gebiedsvisie zijn oplossingen voor dit probleem onderzocht.

NIEUWE FIETS- EN VOETGANGERSVERBINDING

Op dit moment bestaat er tussen de binnenstad en Ezinge alleen een verbinding bij het Vledder. Voor een betere bereikbaarheid met de fiets willen we een nieuwe fietsverbinding vanaf Ezinge richting Meppel-Zuid creëren.



Boven: Onderwijspark Stad en Esch, Ezinge-zijde station: Prominente en passende functies in het stationsgebied.
Onder: Leonard Springerlaan, stadzijde station: Smalle stoep, gebrek aan bomen en parkeren aan de zijde van de middenstand, leiden tot weinig aantrekkelijke binnenkomst en veel oversteekbewegingen over de weg.

3.3 Ambitie 3: Een dynamisch gebied

EEN HELDERE KNOOP VOOR EEN VITALE STADSECONOMIE

Stationsgebieden ontwikkelen zich steeds meer naar belangrijke knooppunten voor functies van regionaal of nationaal belang. Station Meppel is een intercitystation op een kwartier reisafstand van Zwolle, en Zwolle wordt steeds meer overloopt gebied van de Randstad - voor wonen, maar ook voor onderwijs en werken. Het Stationsgebied kan een interessante positie innemen voor forenzen, en ook voor regionale en bovenregionale functies. De recente ontwikkeling van onderwijspark Stad en Esch is een uitstekend voorbeeld van een publieksfunctie die gebruik maakt van de directe ligging aan het station.

ONTWIKKELLOCATIES EN TRANSFORMATIELOCATIES

De spoorzone zelf, tussen Ezingerweg en Leonard Springerlaan, biedt kansen voor intensiever gebruik, maar is ook gekenmerkt door milieutechnische beperkingen. De spoorzone kent daarnaast twee ontwikkellocaties, waar een verdere ontwikkeling urgent is en welke een belangrijke ruimtelijke en maatschappelijke impact hebben: de Koelhuislocatie in Ezinge en het Kraton. Het Kraton is een belangrijke schakel naar de binnenstad en momenteel weinig aantrekkelijk. De Koelhuislocatie biedt kansen voor een uniek nieuw milieu en een cruciale verbinding tussen Meppel-Zuid, Stad en Esch en de grote sportvoorzieningen. Ook in de directe spoorzone zijn er potentiële ontwikkelkavels. We kiezen hierbij voor een hoge ambitie: Ontwikkeling in de spoorzone is mogelijk, mits hierbij wordt ingespeeld op de ligging aan het station en nieuwe functies bijdragen aan de ambitie voor het stationsgebied.

AANTREKKELIJKE AANGRENZENDE WOONWIJKEN

De omgeving van het stationsgebied wordt gevormd door een aantal bestaande woonwijken zoals Ezinge en Oud-Zuid. De bewoners van deze wijken hebben dagelijks te maken hebben met het wel of niet goed functioneren van het station. Alhoewel deze wijken niet in het projectgebied vallen, zijn hun bewoners via de bestaande bewonersplatforms dan ook nadrukkelijk betrokken in de gebiedsvisie.



Boven: Luchtfoto van de Stationsomgeving 1947. Onder: Kaart van het stationsgebied 1927 met haven bij de Gasgracht, Ezinge-zijde. Bron: Cultuurhistorische waardestelling station Meppel. SteenhuisMeurs

4 Inventarisatie

4.1 Historische ontwikkeling van het Stationsgebied

TALLOZE LAGEN IN HET GEBIED

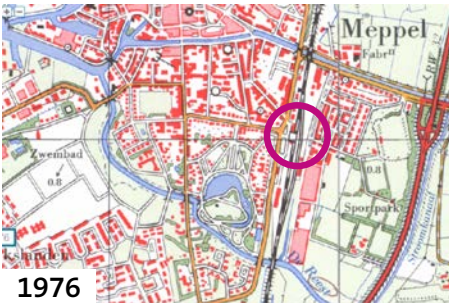
De brede stationsomgeving heeft door de eeuwen heen talloze gedaanteverwisselingen ondergaan en is dan ook rijk aan karakteristieke monumenten en gebouwen. Vele lagen zijn niet meer zichtbaar, zoals de goederenhaven aan de Gasgracht en de drukke centrumwijk Kraton, die gesloopt is voor de aanleg van de Bekinkbaan. Andere bakens zoals het stationsgebouw zelf en het Wilhelminapark staan er in volle glorie bij.

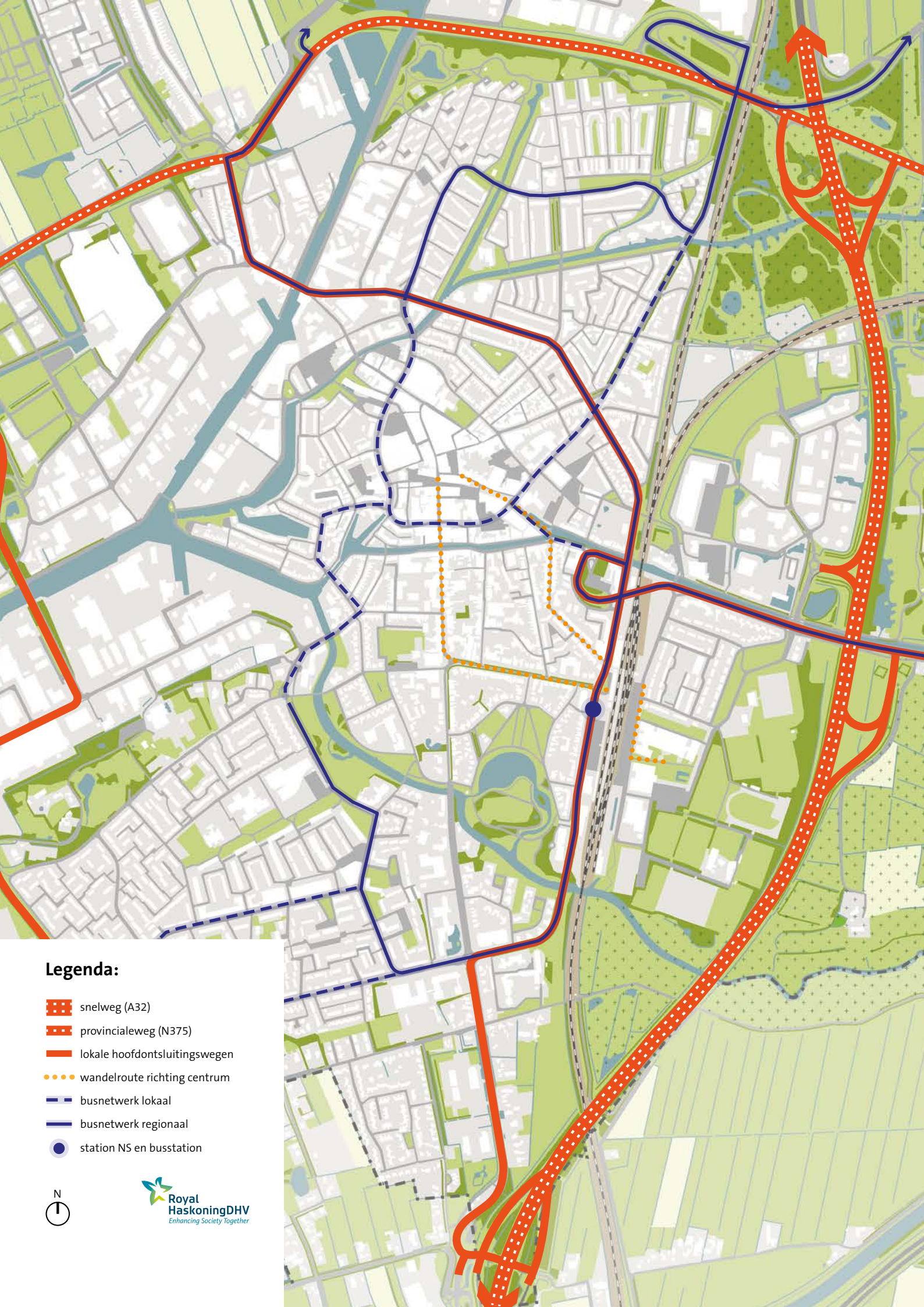
RANDLIGGING

Oorspronkelijk is het station eind van de 19^e eeuw net buiten de stad aangelegd en zijn er twee toegangswegen gemaakt - Stationsweg en de latere Leonard Springerlaan. Later pas groeide hieromheen de wijk Oud-Zuid, en werd het Wilhelminapark aangelegd.

EMPLACEMENTEN EN HAVEN

In het begin van de 20^e eeuw was de gehele spoorzone gebruikt voor rangeerterreinen en overslagfaciliteiten voor goederentransport - zelfs een haven aan Ezinge-zijde ten zuiden van de Gasgracht werd gegraven. De meeste van deze terreinen zijn inmiddels hergebruikt voor stedelijke functies (zoals de bedrijfsgebouwen aan de Leonard Springerlaan ten zuiden van het station) of stationsfuncties (zoals fiet-senstalling en P&R). De voormalige goederenhaven aan de Gasgracht is gedempt en daarna tussentijds gebruikt als emplacement. Inmid-dels is de plek overgroeid, maar verder niet in gebruik.





4.2 Positie in de stad

AAN DE RAND VAN DE BINNENSTAD

In de huidige situatie ligt het station aan de rand van de binnenstad, een kleine tien minuten lopen van het stadshart. Er zijn twee hoofd-routes van het station naar de binnenstad: De historische en repre-sentatieve route loopt via de Stationsweg en de Schouwburg. Een iets directere informele route loopt via de Emmastraat.

HOOFDVERKEERSSTRUCTUUR AUTO

De Bekinkbaan is een van de meest belangrijke toegangswegen naar Meppel. De Leonard Springerlaan cq. Parallelweg vormen een binnen-stadsring en lopen pal voor het Stationsplein. Zij vormen hierbij een ruggengraat van het stationsgebied en maken het station zeer goed bereikbaar voor P&R. Tegelijkertijd vormen zij een barrière naar de binnenstad.

HOOFDFIETSSTRUCTUUR

Het stationsgebied is niet direct verbonden met hoofdfietsroutes van en naar Meppel. Op de toegangswegen naar het station is er weinig ruimte voor fietsers. Op de Leonard Springerlaan zijn er krappe fiets-stroken. Deels leidt dit tot redelijk onoverzichtelijke en onveilige situ-aties.

WATER- EN GROENSTRUCTUUR

Meppel heeft een karakteristieke mooie en riant water- en groen-structuur. In de directe omgeving van het Stationsgebied zijn Wilhel-minapark, de Reest en de Sportvelden in Ezinge belangrijke elementen ervan. Daarnaast worden omringende wegen door volgroeide bomen begeleidt. De waardevolle groen-en waterstructuur kan vervolmaakt en beter als kwaliteit ervaarbaar gemaakt worden.

Legenda:

- snelweg (A32)
- provincialeweg (N375)
- lokale hoofdontsluitingswegen
- wandelroute richting centrum
- busnetwerk lokaal
- busnetwerk regionaal
- station NS en busstation





4.3 Het perspectief van de reiziger

GEBRUIK VAN HET STATION

Met ca. 6600 dagelijkse reizigers is station Meppel redelijk klein voor een intercitystation. De jaarlijkse groei ligt met 4,5% per jaar wel bijzonder hoog.

Meppel is door zijn ligging goed geschikt om functies van station Zwolle over te nemen mocht dat nodig zijn. Met het oog op meer regionaal vervoer over het spoor wordt er door de provincie gekeken naar de mogelijkheden van een vierde perron. Aan Ezinge-zijde is hiervoor ruimte. Deze ruimte dient dan ook ten alle tijden gereserveerd te worden. Dit is zo meegenomen in alle varianten van de gebiedsvisie.

VOOR-EN NATRANSPORT

De schema's aan rechterzijde geven weer hoe treinreizigers naar het station komen. De grootste gebruikersgroepen komen met de auto (31%) of zijn te voet of met de fiets (elk 28,5%). Vergeleken met andere stations van vergelijkbare omvang valt het hoge aantal automobilisten en het lage aantal busgebruikers op.

CAPACITEIT

NS heeft projecties voor de verwachte noodzakelijke capaciteitsgroei voor P&R-parkeerplaatsen en fietsparkeerplaatsen voor de komende 5-10 jaar ingebracht. Ondanks dat beide onderdelen voldoende capaciteit is conform NS standard, is er wel krapte. Zo worden de P&R-terreinen ook door forenzen als gratis parkeerplekken dichtbij de binnenstad gebruikt en zijn die daardoor geregeld (over)vol. Hierdoor is er vaak een tekort aan parkeerplaatsen voor reizigers. Er wordt inmiddels ook gezocht naar uitbreidingsruimte voor fietsparkeercapaciteit.

Er zijn geen projecties van de benodigde toekomstige capaciteit van het busstation. Naar verwachting is de huidige capaciteit voldoende ook bij toekomstige groei van het regionale busvervoer. Zoals eerder omschreven, zijn comfort en uitstraling wel aandachtspunten voor het busstation.



4,5% jaarlijkse reizigersgroei over afgelopen 5 jaar



28,5%



28,5%

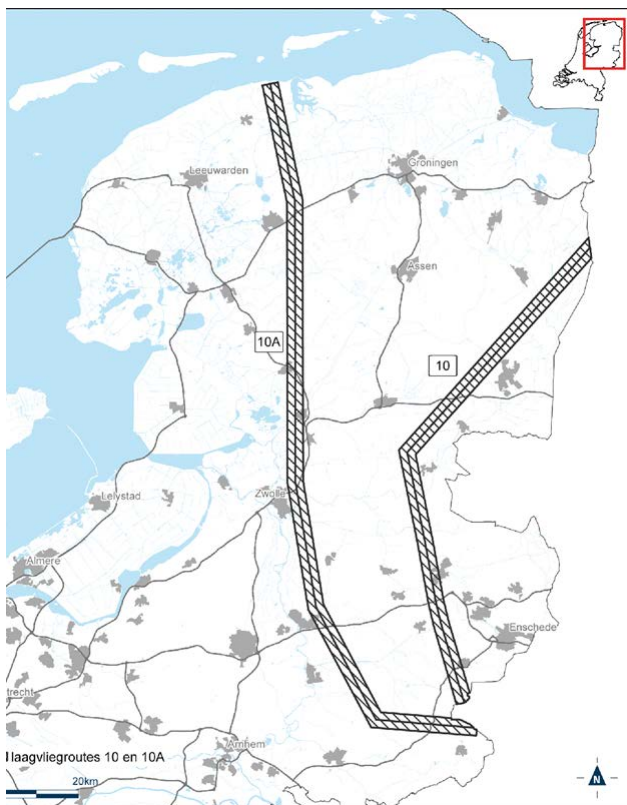


11,5%

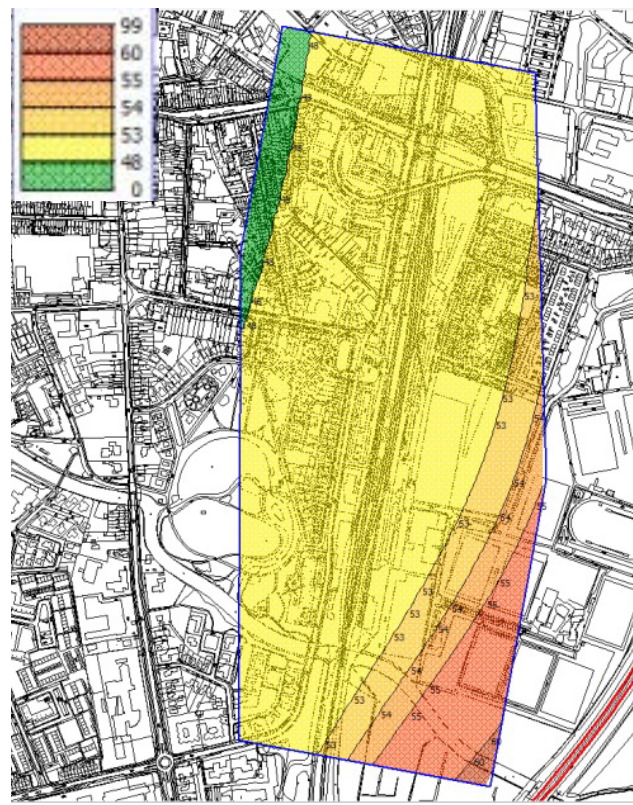


31%

Reizigersgegevens Station Meppel, bron: NS



Kaart militaire laagvliegroutes voor jacht- en transportvliegtuigen (Regeling algemene regels ruimtelijke ordening, Bijlage 11.1)



Berekende geluidcontouren ten gevolge van de rijksweg A32 op 10 meter hoogte boven maaiveld (geel: 48 dB Lden tot 53 dB Lden). Bron: RUD Drenthe

4.4 Milieu en veiligheid

Als basis voor de gebiedsvisie is geïnventariseerd welke aandachtspunten op het gebied van geluid (spoor en weggeluid), luchtkwaliteit en externe veiligheid van invloed zijn op de toekomstige ontwikkeling van het stationsgebied.

EXTERNE VEILIGHEID

Het spoor bij Meppel (traject Groningen-Zwolle) maakt onderdeel uit van een transportroute voor gevaarlijke stoffen. Dit brengt veiligheidsrisico's met zich mee voor de omgeving en daaruit volgend eventuele beperkingen. Een belangrijk aandachtspunt in het stationsgebied is het plasbrandaandachtsgebied, een zone van 30 meter aan beide zijden van de buitenste spoorstaven. Het Bouwbesluit bevat regels rondom bouwen binnen plasbrandaandachtsgebieden en het bevoegd gezag dient te motiveren waarom juist op dergelijke locaties kwetsbare objecten worden toegelaten. Daarnaast dient een ruimtelijke ontwikkeling in de nabijheid van het spoor op het effect voor het zogeheten groepsrisico te worden beoordeeld. Het groepsrisico (GR) gaat over de impact van een calamiteit met veel dodelijke slachtoffers tegelijk. Ten behoeve van de visie is voor de ontwikkellocaties waar woningbouw wordt voorzien berekend wat de toename op het groepsrisico zou zijn. Er is sprake van een lichte toename die geen beperkingen voor woningbouw op de getoetste locaties met zich mee brengt.

GELUID

In en nabij het stationsgebied bevinden zich diverse geluidsbronnen, zoals het spoor, de rijksweg A32 en bedrijven die van invloed zijn op de ontwikkelingsmogelijkheden. Voor de gebiedsvisie is door de RUD Drenthe gekeken naar de invloed van de geluidscontouren van de A32 en het spoor op mogelijke woningbouw op de Kraton- en Koelhuislocatie. De conclusie is dat het reali-

seren van woningbouw in principe mogelijk is, omdat onder voorwaarden voldaan kan worden aan de maximale grenswaarde. Uit door de RUD Drenthe berekende geluidscontouren blijkt dat voor de woningbouwlocaties deels niet aan de maximale waarden kan worden voldaan. Dit wordt met name veroorzaakt door de stalen spoorbruggen. Dit betekent dat er oftewel bouwkundige maatregelen aan toekomstige gebouwen noodzakelijk zijn, of dat de geluidcontouren beperkt dienen te worden door bijvoorbeeld geluidschermen of aanpassingen aan de spoorbrug. Bij de nadere invulling van de plannen zal er een nieuwe akoestische beoordeling moeten plaatsvinden. Binnen het plangebied is er daarnaast in de huidige situatie sprake van industrielawaai van het bedrijf GS Meppel (bedrijf in milieucategorie 4.1.). Hierdoor zijn "gevoelige bestemmingen" uitgesloten op de koelhuislocatie.

LUCHTKWALITEIT

De luchtkwaliteit wordt uitgedrukt in waarden voor stikstof (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en zeer fijn stof (PM_{2,5}). Uit een luchtkwaliteitsadvies door de RUD Drenthe ten behoeve van de gebiedsvisie blijkt er geen belemmering te zijn voor het realiseren van woningbouw op de Kraton- en Koelhuislocatie in het stationsgebied.

BOUWHOOGE

Het plangebied valt - net als het overgrote deel van Meppel - onder laagvliegroute 10A voor jachtvliegtuigen van de Koninklijke Luchtmacht. Hiervoor geldt decennialang een maximale bouwhoogte van 40 meter vanaf het maaiveld. Deze beperking is zeer recent komen te vervallen.

II - De Gebiedsvisie





5 De Gebiedsvisie

OVERWEGINGEN TEN GRONDSLAG AAN DE VISIE

We willen dat het stationsgebied een gebied wordt dat de karakteristiek van Meppel, een stedelijke allure als entreegebied en de unieke ligging aan het station combineert. Het monumentale stationsgebouw kan beter tot haar recht komen, zeker in aansluiting op het beschermde stadsgezicht rondom de Stationsweg, als visitekaartje voor reizigers en bezoekers. Ook de Reest en Hoogeveense Vaart kunnen als aanknopingspunten dienen voor een voor Meppel karakteristieke invulling.

VISIEKAART

De visiekaart geeft een illustratief grafisch beeld van een mogelijke ontwikkeling binnen de kaders van de gebiedsvisie. Hoewel de invulling van de visiekaart concreet vormgegeven is qua (bebouwings) vlakken en lijnen, geeft de gebiedsvisie met name abstracte kaders en randvoorwaarden mee waardoor er ruimte en flexibiliteit blijft bestaan voor uiteindelijke uitwerkingsplannen en -ontwikkelingen.

De visie bestaat uit twee delen: Enerzijds is de visie gebaseerd op een raamwerk voor de openbare ruimte: de Lanenstructuur. Anderzijds duidt de visie de ontwikkelpotenties op hoofdlijnen van een drietal sleutellocaties: De stationsomgeving zelf, het ensemble rondom Kraton en Bekinkbaan, en de ontwikkellocaties aan de Reest, te weten de spoorzone en de koelhuislocatie. Op de volgende bladzijden werken wij de gemaakte keuzes voor de het raamwerk van de lanenstructuur en de sleutellocaties verder uit.



De stationsomgeving gezien vanuit (boven de) Stationsweg

5.1 Sleutelgebied: Stationsomgeving

OPGAVE EN KNELPUNTEN

De stationsomgeving wordt gekenmerkt door karakteristieke en monumentale gebouwen in een riante setting met volgroeide bomen. Deze tijdloze kwaliteiten bieden houvast. De inrichting wordt minder gewaardeerd: Over het algemeen heeft de stationsomgeving een gedateerde uitstraling en komt het geheel verwarrend en rommelig over. Ruimtelijke kwaliteit, verkeersveiligheid en beheer zijn punten van zorg voor busstation, Park&Ride (P&R), secundaire fietsenstalling zuidelijk van het station en bij diverse voetgangersroutes naar het station toe.

UITGANGSPUNTEN

Het borgen van een toekomstvast en aantrekkelijk stationsgebied is een kerndoel van de gebiedsvisie. Daarnaast heeft de gemeenteraad in een motie het college van B&W opgeroepen om bestaande bomen op het voorplein te behouden, de groene kwaliteit te verhogen en het beeld van Vrouwe Fortuna een plek te geven. Verder hebben NS en ProRail ruimtelijk beleid voor stationsomgevingen geformuleerd. Die partijen zijn dan ook nadrukkelijk betrokken in de visie.

KEUZE IN DE GEBIEDSVISIE

We kiezen voor de directe stationsomgeving voor een herinrichting van de openbare ruimte naar een statig stationsplein. Het stationsplein wordt groener, overzichtelijker en veiliger. Statige elementen zoals de stationsklok en het beeld van 'vrouwe Fortuna' worden in ere hersteld. Zo ontstaat een aantrekkelijk verblijfsgebied voor alle gebruikers, met een stedelijke uitstraling. We kiezen voor herinrichting van het busstation, geïntegreerd met de opstelling van Kiss & Ride. Voor deze herinrichting blijkt veel draagvlak, zowel van de spoorse partijen als betrokkenen uit de omgeving. De herinrichting geeft op realistische en haalbare wijze invulling aan de ambitie voor een hartelijk welkom.



Knelpunten van de huidige situatie:

- Te groot K&R voor het Stationsgebouw, weinig ruimte voor voetgangers;
- verwaarloosde fietsenstalling
- onlogisch en onprettig profiel Parallelweg;
- bij busstation: verwarrende situatie met veel in-en-uitritten in beperkte ruimte

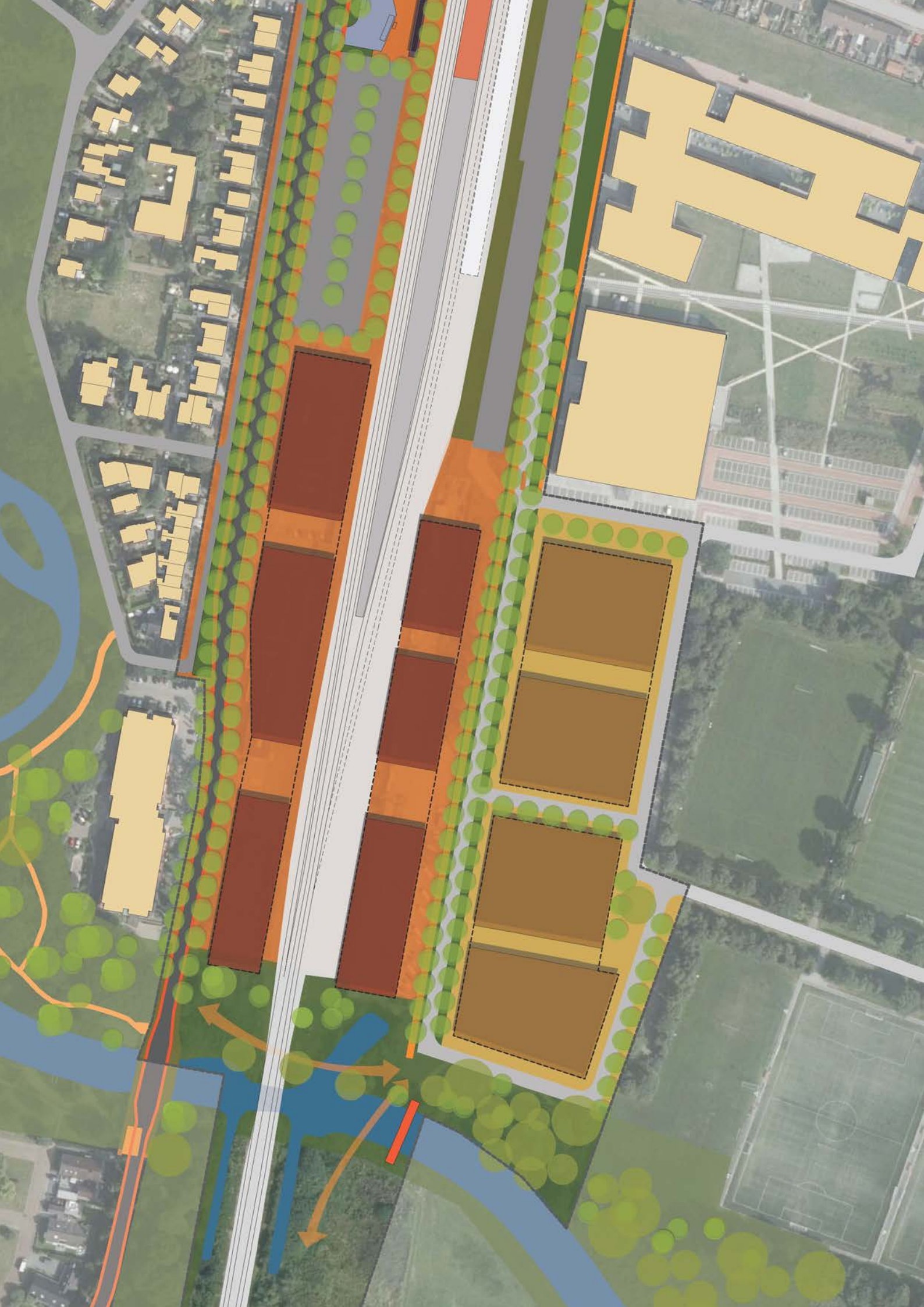


PLANSCHETS

Binnen de werksessies voor de gebiedsvisie is samen met betrokkenen een eerste richtinggevende schets gemaakt, die hier is weergegeven. De schets is weliswaar redelijk concreet getekend, maar nog niet als ontwerp te beschouwen: Op basis van de gebiedsvisie kan het ontwerptraject beginnen. Hierin worden de verschillende aspecten nader uitgewerkt en vormgegeven.

HIGHLIGHTS VAN DE PLANSCHETS:

1. Groen en statig ontvangstdomein, ruimte voor standbeeld Vrouwe Fortuna.
2. Statig laanprofiel Leonard Springerlaan met bomen en (vrijliggende) fietspaden aan beide zijden
3. Taxi en Kiss&Ride worden geïntegreerd in buslus
4. Één duidelijke & veilige oversteekplaats, die een directe en logische route biedt vanuit de Stationstunnel zowel richting Stationsstraat als richting Emmastraat
5. Meer ruimte en betere positie voor beeldbepalend café terras (door asverschuiving Leonard Springerlaan)
6. Modern busstation in zaagtandopstelling met vier hoofdperrons en 2-3 nevenperrons. Geen oversteken over de rijweg meer nodig om naar de bus te komen.
7. Stationsgebouw benutten als ruistrimte chauffeurs: het utilitaire en storende huidige bushokje kan dan verdwijnen.
8. 2de fietsenstalling in de vorm van een pleinwand, behoud statige groenstructuur
9. Ezinge-zijde krijgt opknapbeurt - 2de voorkant maken!
10. Ruimtereservering voor toekomstig 4de perron
11. De P&R terreinen aan weerszijden blijven behouden.



5.2 Spoorkavels en Koelhuislocatie

Langs het spoor liggen diverse kavels die niet of niet intensief in gebruik zijn. Ontwikkeling van deze gebieden is mogelijk, mits deze inspelen op de ligging nabij het station en in belangrijke mate bijdragen aan de ambities voor het Stationsgebied. Ook voor de koelhuislocatie wordt gezocht naar een definitieve invulling.

KOELHUISLOCATIE

We kiezen voor integrale herontwikkeling van deze strategische locatie. We schalen af naar lichte bedrijvigheid, passend in het stationsgebied. Het gaat dan bijvoorbeeld om onderwijs, gezondheid, sport en recreatie.

SPOORKAVELS

We zien voor de spoorkavels herontwikkeling voor ogen, passend in het stationsgebied. Ontwikkelingen met grootstedelijke uitstraling met functies die passen bij een stationslocatie behoren tot het gewenste beeld. De ontwikkeling van spoorzone als één geheel draagt bij aan een herkenbaar en aantrekkelijk beeld vanaf het stationsplein, de entree vanaf de Bekinkbaan en de omliggende wegen. Juist hier zoeken we naar de combinatie van een stedelijke maat en schaal, de karakteristieke uitstraling van Meppel en de unieke ligging nabij het station.

REESTOEVER

De riant groen oevers naar de Reest worden behouden als ecologische en groene zone. De bebouwing maakt voorkanten naar deze ruimte, er kan eventueel een hoogteaccent komen.

FIETSVERBINDING

De door middel van pijlen aangeduide toekomstige fietsverbinding kan de locatiewaarde verder verhogen.



Luchtfoto 2019, met begrenzing studielocatie



Kratonstraat, ca. 1970



Oosteinde, ca. 1970



Aanleg Bekinkbaan 1975



Aanleg Bekinkbaan 1974



Overzicht, 1977



Overzicht, 1984

5.3 Sleutelgebied: Bekinkbaan, Kraton en voormalige goederenhaven Ezinge

ACHTERGROND

Al jaren zijn Kraton en Bekinkbaan gespreksonderwerpen in Meppel. Het grootschalige kunstwerk heeft de kleinschalige stadsstructuur van het historische wijkje Kraton bruut doorsneden en is momenteel slecht geïntegreerd. Terwijl het kunstwerk uit einde jaren 70 op zichzelf niet uitgesproken onaantrekkelijk is, is de route en daarmee de binnenkomst voor automobilisten naar Meppel enigszins verwarrend en niet aantrekkelijk. Aan weerszijden van het spoor bevinden zich ongebruikte percelen die weliswaar op een strategische plek liggen, maar slecht ontwikkelbaar zijn door het kunstwerk. Het profiel van de weg nodigt uit tot hardrijden en de directe omgeving heeft een relatief hoge fijnstofconcentratie, naar alle waarschijnlijkheid door het optrekende en afremmende autoverkeer op de hellingen.

VARIANTENSTUDIE

In het kader van de gebiedsvisie zijn verschillende varianten afgewogen, waaronder het maken van een tunnel ter vervanging van het kunstwerk en het behouden van de status quo. De keuze is gevallen om de Bekinkbaan fundamenteel te transformeren tot een groen stad-sentree, met behoud van het bestaande kunstwerk.



huidige inrichting



Fijnstofconcentratie 2020: Verhoogde concentraties rondom de snelweg en de Bekinkbaan. bron: klimaatatlas



KEUZE VOOR INTEGRATIE MET AMBITIE:

TRANSFORMATIE NAAR EEN GROEN STADSENTREE

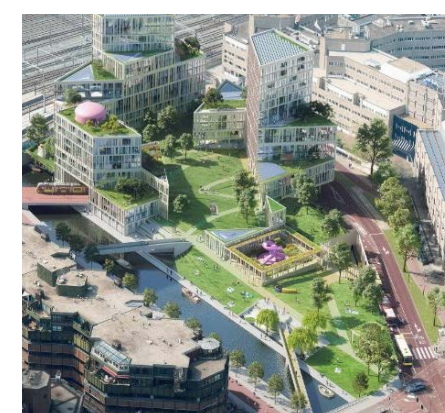
We kiezen voor herontwikkeling van de Bekinkbaan voor auto's, fietsers en voetgangers tot een 'nieuwe Poort' naar de stad. De Bekinkbaan wordt ingepakt met hogere stedelijke bebouwing, waarbij het Kraton wordt gelift tot het niveau van de Bekinkbaan. Het gebied verdient een welkome entree met stedelijke allure en extra kwaliteit voor het gebied. Zo ontstaat een aantrekkelijk entreegebied op het Kraton voor fietsers en voetgangers en automobilisten. De helling van de Bekinkbaan en ook het mogelijk verbeteren van de oriëntatie op de stad (door de lus in de weg) zijn aandachtspunten voor de vervolguiterwerking. Herontwikkelingen ter plaatse van het Vliegenpad behoort ook tot de uitgangspunten.

Het ruimtelijk effect van de ontwikkeling is vergelijkbaar met de combinatie van school en fietsbrug bij de recent ontwikkelde Dafne Schippersbrug, Utrecht: De huidige steile taluds veranderen naar een prettig op de zon hellend park. Hiervoor wordt het tracé van de weg enigszins opgeschoven zodat er voldoende ruimte komt voor een parkachtige inrichting op de zon. Het Kraton kan gefaseerd worden herontwikkeld tot een statig stedelijk blok met woningen, maar ook andere stedelijke functies. Onder het verhoogde park kan een stadsgarage komen in één of twee lagen, goed bereikbaar vanuit de huidige Parallelweg. De faseringsschema's op de volgende bladzijde laten zien hoe de nieuwe ontwikkeling in de bestaande situatie kan groeien, waarbij bestaand vastgoed op het Kraton gehandhaafd kan blijven - bij voorkeur tijdelijk, maar indien nodig ook permanent.

Bij de herontwikkeling van het Kraton kan ook het Oosteinde een ander profiel krijgen in aansluiting op de schaal van de gracht, zodat er een aantrekkelijke stadskade kan ontstaan die past bij het grachtenkarakter van Meppel.

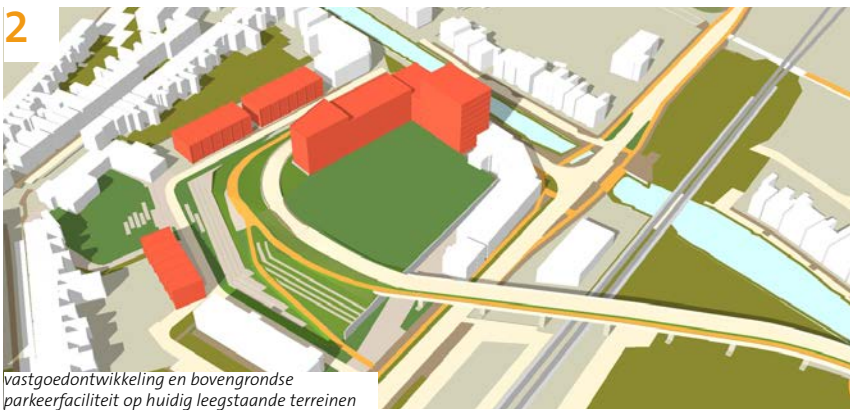
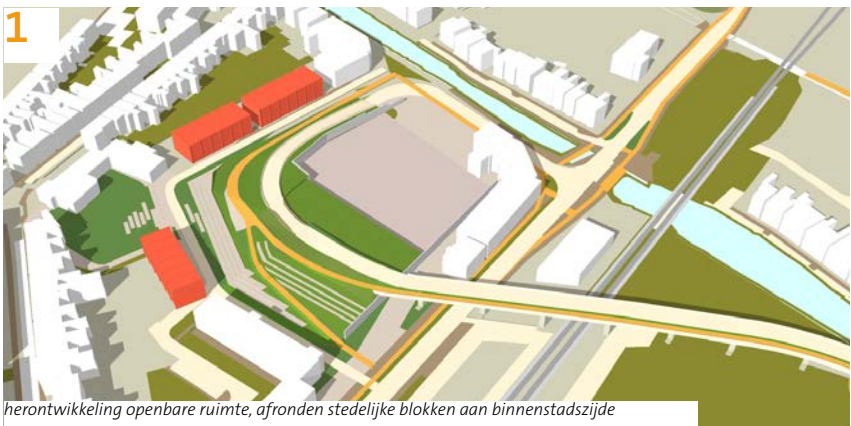


Referentie Dafne Schipperspark Utrecht:
Combinatie brug / park / gebouw



Referentie Smakkelaarspark Utrecht:
Groen gebouwensemble als stadsentree

Alle 3d-visualisaties zijn te beschouwen als illustratieve "Artist Impressions" en geven geen finaal ontwerp weer.





Mooie bomenstructuur, maar alleen marginaal ruimte voor fietsers en voetgangers bij de Leonard Springerlaan

5.4 Raamwerk Lanenstructuur

EEN MONUMENTALE BOMENSTRUCTUUR

Het stationsgebied wordt gekenmerkt door een mooie maar niet volledige groenstructuur. Langs de omringende lanen - de Leonard Springerlaan, Parallelweg en de Ezingerweg - zijn volgroeide en deels ook monumentale bomen, maar van een volwaardige groen- of laanstructuur is nog geen sprake. Dit willen we naar een hoger kwaliteit-sniveau brengen.

Ook zijn de routes onvoldoende veilig en prettig: met name voor fietsers en voetgangers laat de situatie te wensen over. In de gebiedsvisie bouwen wij voort op de aanwezige kwaliteiten van de groenstructuur en streven wij er naar om de gebreken te verhelpen. Zo kan het stationsgebied toekomstvast, duurzaam, veilig en mooier worden.

LANENSTRUCTUUR

Voor de wegen langs het spoor zoeken we ruimte voor een transformatie naar lommerrijke lanen met ruimte voor de fiets, zonder in te boeten aan ruimte voor de auto. De as van de Parallelweg kan binnen de huidige openbare ruimte verlegd worden, waarbij ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers, met behoud van ruimte voor de auto. Transformatie van de andere wegen is een realistische optie op het moment dat voor één van de aangrenzende percelen van de ‘automotive zone’, gedempte goederenhaven en koelhuislocatie herontwikkeling wordt gestart.

NIEUWE FIETSVERBINDINGEN

De Bekinkbaan wordt geschikt gemaakt voor langzaam verkeer. Dit wordt nader beschreven in het volgende hoofdstuk onder “Sleutelgebied: Bekinkbaan, Kraton en voormalige goederenhaven Ezinge”. Daarnaast streven we er naar om een nieuwe fietsverbinding tussen Ezinge en Meppel Zuid. Er zijn meerdere mogelijkheden wat betreft uitvoeringsvorm en exacte locatie. We maken hierin bewust nog geen definitieve keuze, maar willen dit onderdeel laten zijn van een gezamenlijke verkenning met Prorail naar meerdere overwegen op dit spoortraject. Van belang is dat er een toegankelijke en efficiënte nieuwe fietsroute naar Meppel Zuid ontstaat, die sociaal- en verkeersveilig is.



Leonard Springerlaan: Terwijl er aan stationszijde overmaat is (een ongebruikte grasstrook) is er juist aan stadszijde een smalle stoep en kun je niet parkeren bij je bestemming. Tevens is de inrichting krap en niet geheel veilig voor fietsers.

Mogelijk kan het binnen de bestaande ruimte veel beter: door de as van de weg ruim 2m op te schuiven naar het spoor, kan aan stadszijde een strook voor bomen met langsparkeren toegevoegd worden. De fietspaden worden gescheiden van de rijweg voor betere veiligheid en prettiger flaneren en fietsen. Zo ontstaat binnen de bestaande profielruimte een laanprofiel met bomen aan weerszijden.

Verder haalbaarheidsonderzoek is nodig om tot haalbare inrichtingsprincipes te komen.

