

Memo

Aan De gemeenteraad van Zwolle

Van Ed Anker

Datum 20 mei 2020

Onderwerp Reactie op toezeggingen tijdens debattronde
over beslisnota Uitwerking Ontwikkelperspectief
Stationsgebied noordzijde

Tijdens de debattronde op 18 mei 2020 is aanvullende informatie toegezegd over:

- verkeersveiligheid Stationsweg;
- aanvullende risicobuffer in bijdrage ProRail/I&W.

Verkeersveiligheid Stationsweg

De Stationsweg en het Stationsplein maken integraal onderdeel uit van het grotere Centrumgebied van Zwolle. Al jaren lang wordt er nagedacht over de vraag hoe de verbinding van het Station met de binnenstad kan worden verbeterd. De inrichting van de Stationsweg is immers niet alleen van groot belang voor het functioneren van de binnenstad en de verbinding tussen Spoorzone en binnenstad maar ook voor een gastvrije en mooie entree voor iedereen die met openbaar vervoer onze stad bezoekt. Zij moeten tot nu toe via een smal trottoir de weg naar de binnenstad vinden.

Een gastvrije en mooie entree mag echter niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid. Een verkeersveilig ontwerp is een ontwerp waarin functie, vorm en gebruik van de openbare ruimte met elkaar in overeenstemming zijn. In het ontwerpproces van de Stationsweg is de gewenste functie en het gewenste gebruik van de voetganger leidend geweest. Dat is niet alleen gebaseerd op het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer en Privé-vervoer) uit de eind 2019 vastgestelde Mobiliteitsvisie, maar ook op de opgaven en de uitgangspunten zoals deze voorafgaand aan het ontwerpproces zijn bepaald:

- Stationsweg wordt onderdeel van centrumgebied met hoge verblijfskwaliteit;
- Stationsweg is een belangrijke verbinding voor voetgangers naar historische binnenstad;
- De huidige laanstructuur moet behouden blijven;
- De beschikbare ruimte betreft het huidige profiel tussen de perceelsgrenzen.

Bovenstaande uitgangspunten en opgaves vragen om meer ruimte voor de voetganger dan de huidige trottoirs aan de buitenzijden van de bomenrijen. Daarom is extra ruimte toebedeeld aan de voetganger, door ook tussen de bomen ruimte te geven aan wandelen en verblijven. Om deze strook voldoende aantrekkelijk te maken in gebruik zodat deze goed functioneert, is ervoor gekozen om een trottoir van 3 meter breed toe te voegen aan het profiel. Deze breedte wordt (minimaal) nodig geacht om comfortabel te kunnen wandelen en elkaar te kunnen passeren. Daarnaast wordt door toevoeging van dit trottoir, tussen de laanbomen vanaf het Stationsplein en vanuit de Stationsweg de oriëntatie versterkt en is het straks veel duidelijker waar de route naar de binnenstad

Datum

20 mei 2020

loopt. In de inrichting wordt het nieuwe trottoir met het bestaande trottoir gecombineerd waarmee het beeld van ruime trottoirs, meer verblijfskwaliteit en het karakter van voetgangersgebied wordt versterkt.

Gelet op het toekomstige gebruik (geen openbaar vervoer busverkeer meer) is gekeken welke breedte van de Stationsweg mogelijk was die recht deed aan de ambities, maar ook een veilige situatie zou creëren. De breedte van de rijloper van 4 meter tussen de banden is het resultaat van een integraal ontwerpproces tussen diverse disciplines (verkeer, stedenbouw, groen maar ook ondergrondse infrastructuur). De rijbaan is daarmee breed genoeg voor verkeer om elkaar met gepaste snelheid in twee richtingen te passeren, maar nodigt niet uit voor doorgaand autoverkeer om deze route te gebruiken. De trottoirbanden zijn vlak met de bestrating, waardoor een breedte van circa 4,4 meter beschikbaar is. Uitwijken van autoverkeer over de trottoirband is daarmee (indien nodig) mogelijk. De uitstraling van de weg lijkt daarmee zeer sterk op de uitstraling van het Assiesplein (nabij De Librije).

Met deze inrichting wordt daarnaast invulling gegeven aan de ingezette koers om ook de Stationsweg en het Stationsplein onderdeel te maken van het centrumgebied van Zwolle. De (beoogde) vormgeving van de aansluitingen van de Stationsweg op het Stationsplein en de Burgemeester van Roijensingel (inrichtconstructies) draagt bovendien bij aan het ontmoedigen van gebruik van de Stationsweg voor doorgaand verkeer.

De uitstraling (vorm) van de Stationsweg verandert aanzienlijk. Het profiel krijgt een uitstraling van een straat die is ingericht voor de voetganger. Zowel indeling van de ruimte als ook materiaalgebruik (klinkers in plaats van asfalt) is daar op afgestemd. Daarnaast wordt de huidige maximumsnelheid van 50 km/uur verlaagd naar 30 km/uur. Door al deze aanpassingen voelt het autoverkeer zich naar verwachting te gast en past de snelheid daar op aan..

We zijn van mening dat we een profiel realiseren, waarbij verkeer zich veilig naast elkaar kan bewegen. De rijloper is voldoende breed om tegemoetkomend (auto)verkeer elkaar met gepaste snelheid te laten passeren. Indien het nodig is dan kan autoverkeer uitwijken. De omliggende bestrating ligt op hetzelfde niveau als de rijbaan. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor het passeren van grote voertuigen. Een fietser kan een tegemoetkomende auto passeren zonder dat hoeft te worden uitgeweken over naastliggende stroken. Voertuigen die laden en lossen kunnen gebruik maken van de loopstrook. Voetgangers hebben tijdens de korte tijd dat een vrachtwagen hier staat voldoende ruimte om er omheen te wandelen. En tot slot blijven alle woningen en voorzieningen onveranderd bereikbaar voor al het verkeer.

Uiteraard gaan we de verkeerssituatie na realisatie van het nieuwe profiel van de Stationsweg monitoren. Wanneer blijkt dat de verkeerssituatie onverhoopt toch niet functioneert zoals vooraf beoogd, dan kunnen we overwegen om aanvullende maatregelen te treffen. Hierbij kan gedacht worden aan het instellen van eenrichtingverkeer, of het selectief toegang bieden aan gemotoriseerde verkeer.

Datum

20 mei 2020

Risicobuffer in bijdrage ProRail/I&W

Vraag: heeft ProRail een specifiek risico aangegeven waarop de risicobuffer is gebaseerd die zij (ProRail) aanhouden ?

Reactie:

Aan de hand van de resultaten van de aanbesteding van het project ondergrondse fietsenstalling heeft ProRail/I&W een aanvullende bijdrage van € 751.000 toegekend voor het totale project. Dit is vastgelegd in het addendum op de realisatieovereenkomst met ProRail. Het is een aanvulling op het budget voor aanpassing/verbouw van de huidige fietsenstalling in het combigebouw en een aanvulling op de bestaande risicoreservering. Er is daarbij door ProRail geen relatie gelegd met een specifiek risico.