



VERSLAG Klankbordgroep EH-JPT-LdM

Aanwezig	Bewoners Hans Kollenstaart, projectleider Kristian Dekker, verkeerskundig ontwerper Bjorn Blink, verkeerskundige Peter van der Burg, landschapontwerper Jenine Overgoor, wijkregisseur Zwolle-West
Datum	28 juni 2023, 19.30 – 21.00 uur
Locatie	Cultuurhuis Stadshagen, Werkerlaan 1
Verslaggeving	Jenine Overgoor
Onderwerp	Bespreking Voorlopig Ontwerp Eli Heimansstraat – Jac P. Thijsselaan – Laan der Molens

Inleiding

Vanavond bespreken we het Voorlopig Ontwerp voor de Eli Heimansstraat – Jac P. Thijsselaan – Laan der Molens met de klankbordgroep. Met de input zullen we het ontwerp aanpassen en kunnen we het na de zomervakantie delen met bewoners en betrokkenen uit beide buurten middels een inloopbijeenkomst.

Terugblik

Tijdens de vorige bijeenkomst op 29 maart jl. hebben we de telresultaten en de onderverdeling van de wegvakken en de specials besproken. De principes per wegvak zijn besproken en daar zijn keuzes in gemaakt voor het hele gebied. Tevens is er alvast een eerste blik op de specials gegeven. De uitkomsten zijn besproken met wethouder Rots en ook zij staat positief tegen de keuze voor het hele gebied.

Ontwerp

Het ontwerp wordt vanaf de rotonde Eli Heimanslaan tot aan de rotonde Laan der Molens toegelicht en besproken, waarbij in het bijzonder bij de “specials” wordt stilgestaan.

1. Rtonde Stadshagenallee – Eli Heimanslaan

Er is een voorkeursontwerp voor de bypass uitgewerkt, deze is compacter en de fietsroutes op de rotonde zijn anders dan het basisontwerp. Het basisontwerp is door de gemeenteraad vastgesteld, het voorkeursontwerp wijkt dus af van het raadsbesluit. Ook moet nog het voorkeursontwerp nog getoets worden in een verkeersmodel. Na deze toetsing moet het voorkeursontwerp nog goedgekeurd worden door het college van B&W. Mocht dit niet lukken, dan wordt het basisontwerp aangelegd.

Reacties: iedereen is positief over het voorkeursontwerp. Complimenten voor deze oplossing, dit sluit goed aan bij het verwachte gebruik door fietsers. Ook is men van mening dat de doorstroming verbetert door het voorkeursontwerp.

2. Special aansluiting Cleyndertstraat

30 km/h zone start vlak voor de aansluiting. Middels een drempel en verhoogd plateau wordt de snelheid verminderd. Kruispunten worden uitgevoerd in klinkers. Die uitstraling past bij een woongebied en remt af.

Reacties:

- Kan de 30 km zone al eerder beginnen na de rotonde?

Antwoord: Dit is helaas niet logisch om te doen, omdat de automobilisten hier nog in een open gebied zonder kruisingen rijden.

3. Special aansluiting Sportlaan

Bushalte aan rechterzijde gaat weg, links blijft in gebruik. Overgang van verkeersfunctie naar verblijfsfunctie, woonstraat. Rechts heeft voorrang en verhoogd plateau, dus remt af. Kleuraccenten maken het optisch smaller. Ook groenvakken worden verhoogd aangelegd voor een versmallend effect. De voorrangsituatie is gelijkwaardig.

Reacties:

- In de knik krijg je als automobilist te maken met fietsoverstekers van links en invoegende fietsers van rechts en de weg is smal. Is deze niet te smal?

Antwoord: 2,75 meter is in principe voldoende breed.

- Vanuit de Sportlaan moet je 2x oversteken, dat gaat niemand doen maar gaan tegen verkeer in op Sportlaan naar dubbel fietspad. Sportlaan is druk richting sportveld en de weg is smal, tegemoetkomend verkeer is gevaarlijk.
- Voordeel van plateau is afremmende werking richting Sportlaan.
- In het algemeen positieve reactie. Wel zien we dat dit punt het meest lastig is om logisch in te richten vanwege de vele aansluitingen en het fietspad aan één zijde.

4. Wegprofielen en materialisering voor Jac P Tijsselaan

3 voorbeelden van rijbaanindelingen worden getoond, te weten; gekleurd asfalt met rijloper in 'streetprint', grijs asfalt met rabatstrook, klinkerbestrating.

Reacties:

- Grijs asfalt zoals voorbeeld Nijenhuislaan heeft geen voorkeur.
- Mooiste variant is klinkers zoals de Breezichtlaan, maar geeft ook meer geluidshinder.
- Het gekleurde asfalt met print is ook een prima keuze, mede gezien het versmallende effect en circulariteit (er ligt al een asfaltweg die deels hergebruikt kan worden).
- Bewoner (uit buurtschap Wetering) ervaart meer geluid van de Laan der Molens (asfalt) dan van de klinkers in de straat.
- Er kwam een vraag over het geluidsniveau van de streetprint. Hier werd op geantwoord dat dit in principe niet zal verschillen. Het geluidsniveau is mede afhankelijk van het materiaalgebruik en wijze van aanleg. Dit geldt voor elk verhardingstype.

5. Kruisingen Jac. P. Thijsselaan

De kruisingen remmen af doordat verkeer van rechts voorrang heeft en het middelste plateau 8 cm verhoogd komt te liggen. Hoger kan niet i.v.m. busroute.

In het 1^e deel van de Jac P Thijsselaan, na de bocht met de Eli Heimanslaan willen we graag meer groen, is dat mogelijk? Antwoord: als we wat parkeerplekken opheffen is er veel meer ruimte voor groen. Volgens de parkeerdrukmeting is er ruimte om wat vakken op te heffen. Vanuit de klankbordgroep is daar geen bezwaar tegen. Bij voorkeur een onderbreking van groen midden tussen de lange strook (6 stuks) parkeervakken in de Jac P Thijsselaan.. Dit punt is nog niet zeker, of het door gaat hangt af van reacties die uit de buurt hierop komen (tijdens de inloopbijeenkomst na de zomervakantie).

Reacties:

- bewoner van nr. 15 maakt zich zorgen over verhoogd plateau nabij zijn huis, vanwege remmend en accelererend verkeer. Kan hier naar gekeken worden om dit wat voordeliger te maken? => In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt gekeken of hier mogelijkheden voor zijn.
- Ook in verband met het hoogteverschil van de weg naar oprit, of hier naar gekeken kan worden/rekening mee gehouden wordt.
- Kan de verdeling van overgebleven parkeerplaatsen aangepast worden zodat er geen lange parkeerstroken zijn, maar dit meer door groen wordt onderbroken? => In het ontwerp wordt gekeken naar mogelijkheden hiervoor.
- Is de versmalling van de weg ook te gebruiken om een haag tussen rijbaan en voetpad aan te brengen, zodat er een scheiding is tussen spelende kinderen op de stoep en doorgaand autoverkeer? => De versmalling is ca. 70cm, voor een haag is dat erg smal. In het ontwerp wordt gekeken naar mogelijkheden om deze ruimte te vergroenen met een haag of andere beplanting. De klankbordgroep geeft wel als zorg mee dat een haag het zicht op kinderen/auto's kan onttrekken en daarmee juist een gevaarlijke situatie kan veroorzaken.

6. Special Martinetstraat

Deze wordt niet verhoogd i.v.m. 18cm hoge trottoirband voor halteren bushalte, maar krijgt wel een heel ander beeld.

Geen reacties.

7. Kruisingen Jac P Thijsselaan richting Oude Wetering

Er komt een aansluiting met het fietspad vanuit Breecamp-West.

De kruisingen worden uitgevoerd met klinkers en zijn gelijkwaardig. Aan de waterzijde komt er 70 cm bij voor meer groen.

- Reacties: meer groen is hier zeker gewenst omdat hier nog weinig groen is vergeleken bij andere straten.

8. Special Bushalte Gorterstraat

De aansluiting met het fietspad wordt rood met paaltjes, deze blijft afgesloten voor autoverkeer. Het fietspad achter de bushalte langs gaat weg. De bushalte blijft op de bestaande locatie, maar de bus gaat op de weg halteren

Reacties:

- Het bushalte plateau is best fors ingetekend, mag wel wat kleiner en groener.
- Mag het verouderde hek achter de bushalte weg en vervangen worden door een mooi groene haag? Hier is iedereen het over eens. Antwoord: we gaan kijken of dat mogelijk is en nemen het dan mee in het groenontwerp.

9. Special Oude Wetering / Laan der Molens

In de huidige situatie is de kruisende fietsroute onvoldoende zichtbaar. Er zijn twee manieren waarop we de verkeersveiligheid hier kunnen verbeteren. Dit kan door de huidige kruispuntvorm te behouden en hier middels een groter hoogteverschil, ander materiaalgebruik en betere zichtbaarheid (verlichting, elementen in de lengterichting etc.) de verkeersveiligheid te verbeteren. Een andere meer ingrijpende manier (groot gebaar) om de situatie te verbeteren is een maatregel in de vorm van een fietsrotonde waarbij fietsers eveneens voorrang hebben, maar waarbij het kruispunt zichtbaarder en overzichtelijker wordt.

Reacties:

- Over de rotonde als oplossing is iedereen erg enthousiast, het remt echt goed af. De variant waarbij de huidige kruispuntvorm behouden blijft wordt ook als goede verbetering gezien.
- Advies; trek het gemengde wegprofiel na de kruising met de Oude Wetering door richting Laan der Molens tot aan de oversteek naar de school. Ter hoogte van de school kan de uitwisseling plaatsvinden van vrijliggend fietspad naar gemengd profiel. Antwoord: goed voorstel, die optie gaan we zeker bekijken.
- Vergelijking wordt gemaakt met de rotonde op de Vondelkade.
- Deze oplossing nodigt meer uit tot voorrang geven dan de huidige situatie.

10. Oversteken Laan der Molens

Het tussenstuk op de splitsing is verhoogd en uitgevoerd met klinkerbestrating, daar buigt de weg ook uit om ruimte tussen beide rijrichtingen te maken voor overstekend verkeer. Op de doorgaande route is het middendeel slechts 1 meter breed en daardoor te smal voor vergroening omdat er ook bredere voertuigen langs moeten. Auto's hebben voorrang op de rijbaan.

11. Bocht Laan der Molens

De bocht is krappert gemaakt met uitwijkmogelijkheid voor grotere voertuigen, omdat het wegprofiel is aangepast naar een 30 km zone i.p.v. 50. Een krappere bocht zorgt voor een meer remmende werking van het verkeer.

Reacties:

- Hier zouden we graag nog meer groen toegevoegd zien. => Antwoord: in deze bocht is al meer groen aanwezig en/of voorzien dan nu op tekening

staat, het ontwerp wordt hierop aangepast.

12. Special Fietsoversteek Kalandermolen

Dit is een hoofdfietsroute, fietsers hebben voorrang op auto's.

Reacties:

- De geluidswal maakt dit punt onoverzichtelijk. Advies om meer zichtlijnen te creëren door het iets uit elkaar te trekken. Antwoord: dat nemen we zeker mee.

Buiten scope:

Als laatste willen de rotonde Laan der Molens, deze valt buiten de scope van dit project, maar sluit wel aan op dit project. De aanpassing van deze rotonde wordt vanuit project Breezicht meegenomen. Als het bouwverkeer daar weg is, wordt de rotonde aangepast waarbij ook de zuidelijke fietsoversteek in de voorrang komt.

Overige vragen en opmerkingen:

- In de Jac P Tijsse laan is op enkele locaties sprake van een te groot hoogteverschil bij de in-/uitritten van woningen. Wordt aangegeven dat hierdoor soms zelfs een slag in het wiel ontstaat. De oprit is 45 graden en dan komt de weg. Kan daar een betere aansluiting op worden gemaakt?
Antwoord: In het definitief ontwerp worden dergelijke details inzichtelijk gemaakt en waar mogelijk de situatie aangepast.
- Kan het ontwerp de volgende keer ook in 3D getoond worden? Dat spreekt wat meer tot de verbeelding dan een plat ontwerp. Antwoord: ja, dat kunnen we voor een aantal punten doen als zeker is dat het ontwerp niet meer gewijzigd wordt.
- De klankbordgroep kijkt uit naar de groenuitwerking en wil graag zoveel mogelijk groen terug zien in het ontwerp. Die uitwerking komt in de volgende ontwerpfase (Definitief Ontwerp) aan bod. De adviezen nemen we uiteraard mee.
- De klankbordgroep complimenteert het projectteam voor de uitwerking, daar is veel enthousiasme voor. Ze voelen zich echt goed betrokken en serieus genomen.

Vervolg

Aanpassingen worden verwerkt en meegenomen naar de inloopbijeenkomst na de zomer. Er wordt nu nagedacht over hoe eventueel gefaseerde uitvoering het beste gerealiseerd kan worden, afhankelijk van het beschikbare budget.

Na de inloopbijeenkomst gaat het ontwerp ter besluitvorming (eind dit jaar) naar de gemeenteraad. Daarna wordt het concept- Definitieve Ontwerp begin '24 met de klankbordgroep besproken en zien we elkaar weer terug.