



Belvédèretunnel

Inrichtingsdocument

oktober 2016

Zwolle



Inhoud

4	Een nieuwe entree, een landschappelijke verbinding
6	Plankaart
8	Materialisering
10	Belvédèrelaan
12	Bergentheimstraat
14	Stationsgebied
16	Fietsstraat
17	Fietsparkeren
19	Beplantingsplan
22	Verkeer en parkeren

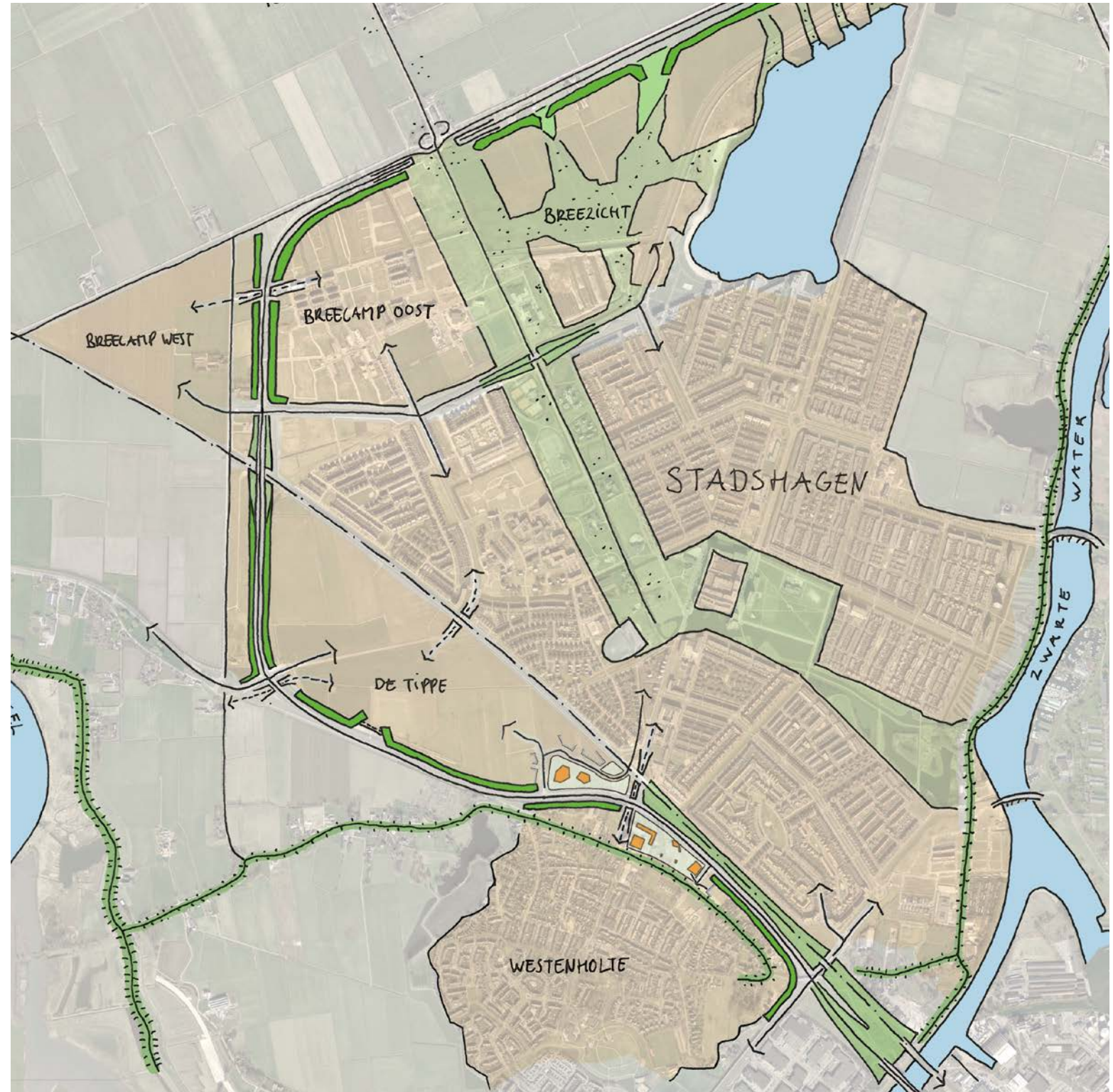
Een nieuwe entree, een landschappelijke verbinding

een nieuwe entree

Stadshagen is gesitueerd in de Mastenbroekerpolder. Het is de stap in de ontwikkeling van Zwolle, over het Zwarte Water. De ruimtelijke hoofdstructuur van Stadshagen is ingepast en afgeleid van oorspronkelijke, historische lijnen van de Mastenbroekerpolder. Voorbeelden hiervan zijn Scholtensteeg, Werkerlaan en Oude Wetering. De randen van Stadshagen worden gekenmerkt door een landschappelijke overgang. Of het nu gaat om de rand aan het Zwarte Water of Stadsbroek, overal is de relatie met de polder zichtbaar en voelbaar.

Voor de infrastructurele lijnen geldt het zelfde. De Hasselterweg is opgebouwd uit een aantal ruimtelijke karakteristieken. En ook de entrees van Stadshagen worden allen gekenmerkt door een ruime groene inrichting en een overgangszone van open polderlandschap naar het groenstedelijk woongebied van Stadshagen.

De ruimtelijke karakteristiek van de Hasselterweg in de omgeving van de nieuwe entree Belvédèrelaan onderscheidt zich van de andere omdat het tussen Westenholte en Stadshagen is ingeklemd. In de visievorming is voor dit tussengebied gekozen om te streven naar ruimtelijke samenhang inclusief de beide entreegebieden.



een landschappelijke verbinding

In de oorspronkelijke opzet van Stadshagen was de entree Belvédèrelaan niet voorzien. Met de discussie over de vertramming van de kamperspoorlijn zijn nieuwe inzichten ontstaan over de ontsluiting van Stadshagen, waarbij een verlenging van de Belvédèrelaan tot aan de Hasselterweg verkeerskundig een positief effect wordt verwacht voor de verkeersafwikkeling van Stadshagen algemeen en verkeer van en naar het winkelcentrum in het bijzonder.

Voor alle entrees van Stadshagen geldt dat bij de ruimtelijke inrichting is gestreefd naar een kwalitatief hoogwaardige inrichting. Het zijn ten slotte de visitekaartjes van Stadshagen. De profielen zijn ruim, groen en de begeleidende bebouwing reageert onder andere middels bouwhoogte en gevelopeningen op de situatie. Ook voor de entree Belvédèrelaan is gezocht naar een ruimtelijke opbouw waarbij de wijk op de juiste wijze wordt gepositioneerd aan de entree en zorgvuldig is ingepast in het landschap.

In het entreegebied van Westenholte is de geluidswal onderbroken en het landschap van de de Hasselterweg naar binnen getrokken. Het driehoekige entreegebied kent een groene inrichting met boomgroepen en routes slingerend door het landschap. Verder is het maaiveld geaccidenteerd aangebracht. In het landschap zijn een aantal bouwvolumes ingepast waarbij het wijkgebouw het Anker de entree markeert.

De ruimtelijke opzet van de entree Belvédèrelaan is spiegelsymmetrisch overgenomen van de entree Westenholte. Ook hier wordt de geluidswal onderbroken, ontstaat een driehoekige ruimte met hoogteverschillen en wordt de entree geaccentueerd met in dit geval een basisschool.

De opzet van de twee driehoekige open ruimtes aan weerszijden van de Hasselterweg is daarmee sterk eenduidig. Hiermee ontstaat een landschap dat een van de ruimtelijke karakteristieken vormt langs de Hasselterweg en waarmee een heldere samenhang tussen de entrees aan weerszijden van de rijbaan ontstaat.

Aan beide zijden wordt het landschap de wijk ingetrokken. In het geval van de Belvédèrelaan wordt het landschap van de Hasselterweg doorgetrokken over de spoorlijn en eindigt met het voorplein van de nieuwe voorstadhalte Stadshagen. De entree van de wijk aan de zijde van de Tippe en de voorstadhalte zijn



daarmee beide onderdeel van de landschappelijke inrichting van het entreegebied van de wijk, zoals ook de overige entrees van Stadshagen zijn vormgegeven. Het is dus een duidelijke ontwerpkeuze om met de treinhalte aan te sluiten op de landschappelijke inrichting van het entreegebied. Het refereert daarmee aan de kleinere spoorhaltes in dorpen waarbij een lange tradities van eenvoudige groene ingerichte stationsomgeving is.

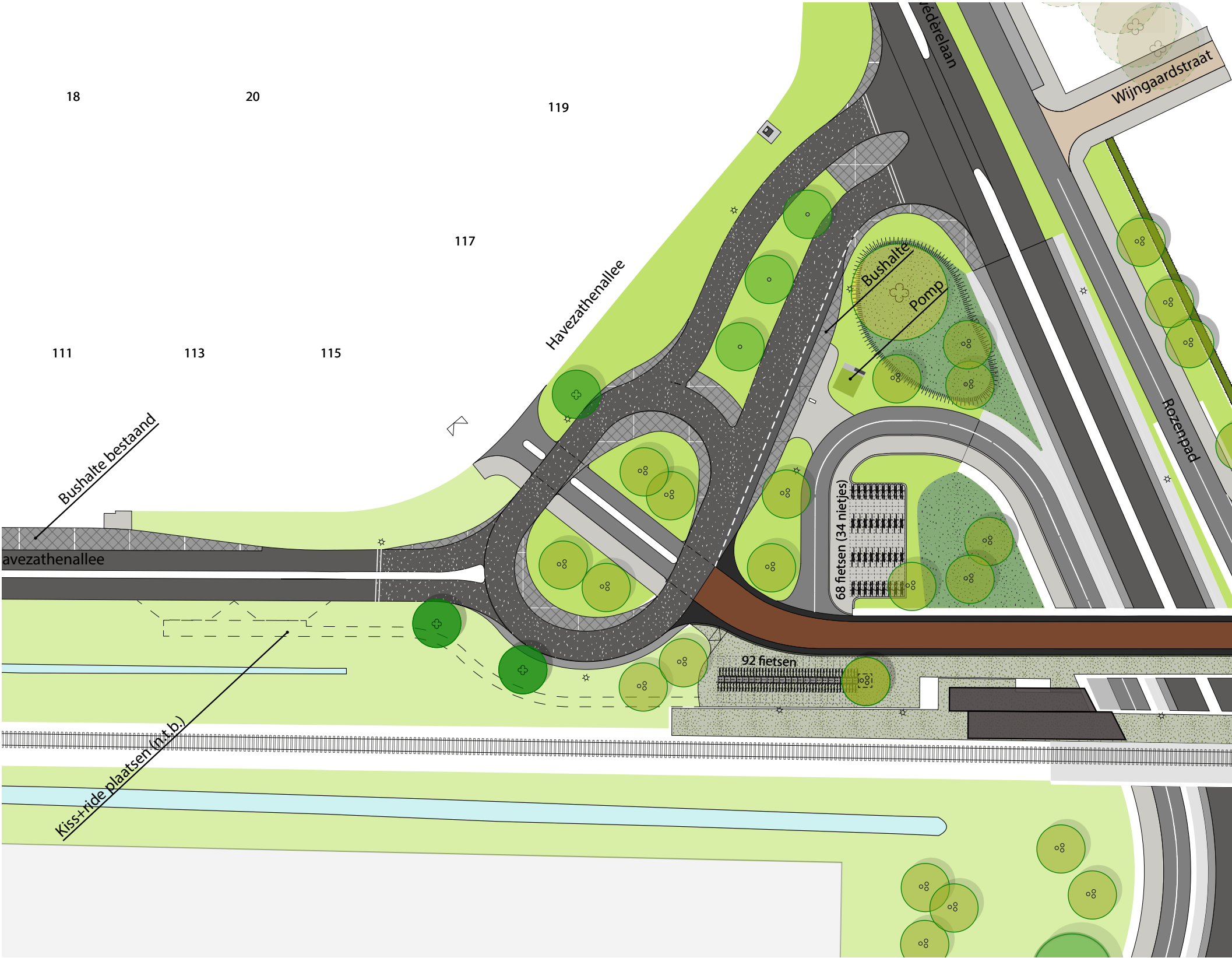
Plankaart

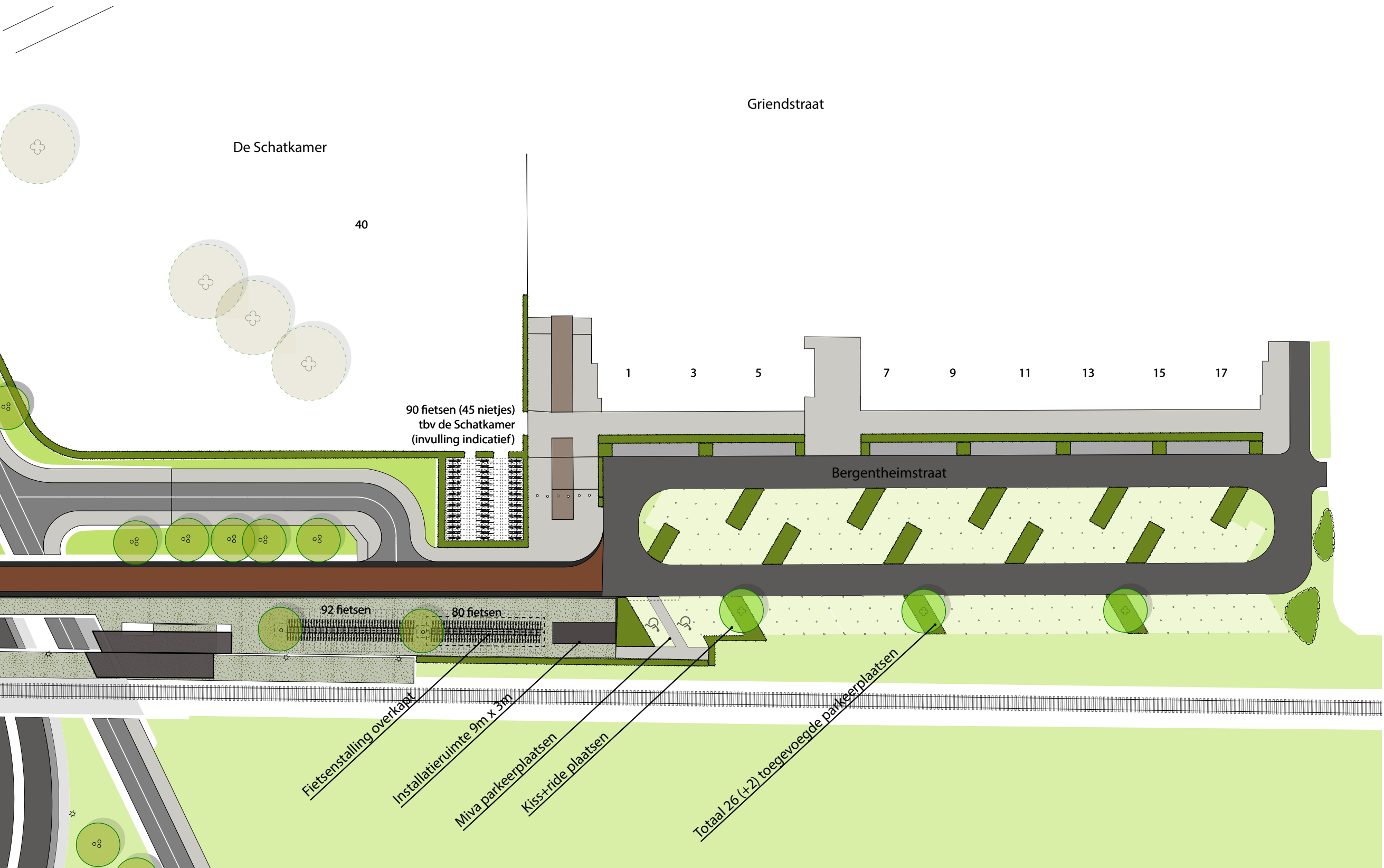
legenda materialisering

- fietsstraat asfalt zwarte stroken
- fietspad asfalt
- rijweg ei-vonde 30km/u
- asfalt rijweg
- rammelstroken
- voetpad
- verharding stationsgebied
- parkeerplaatsen

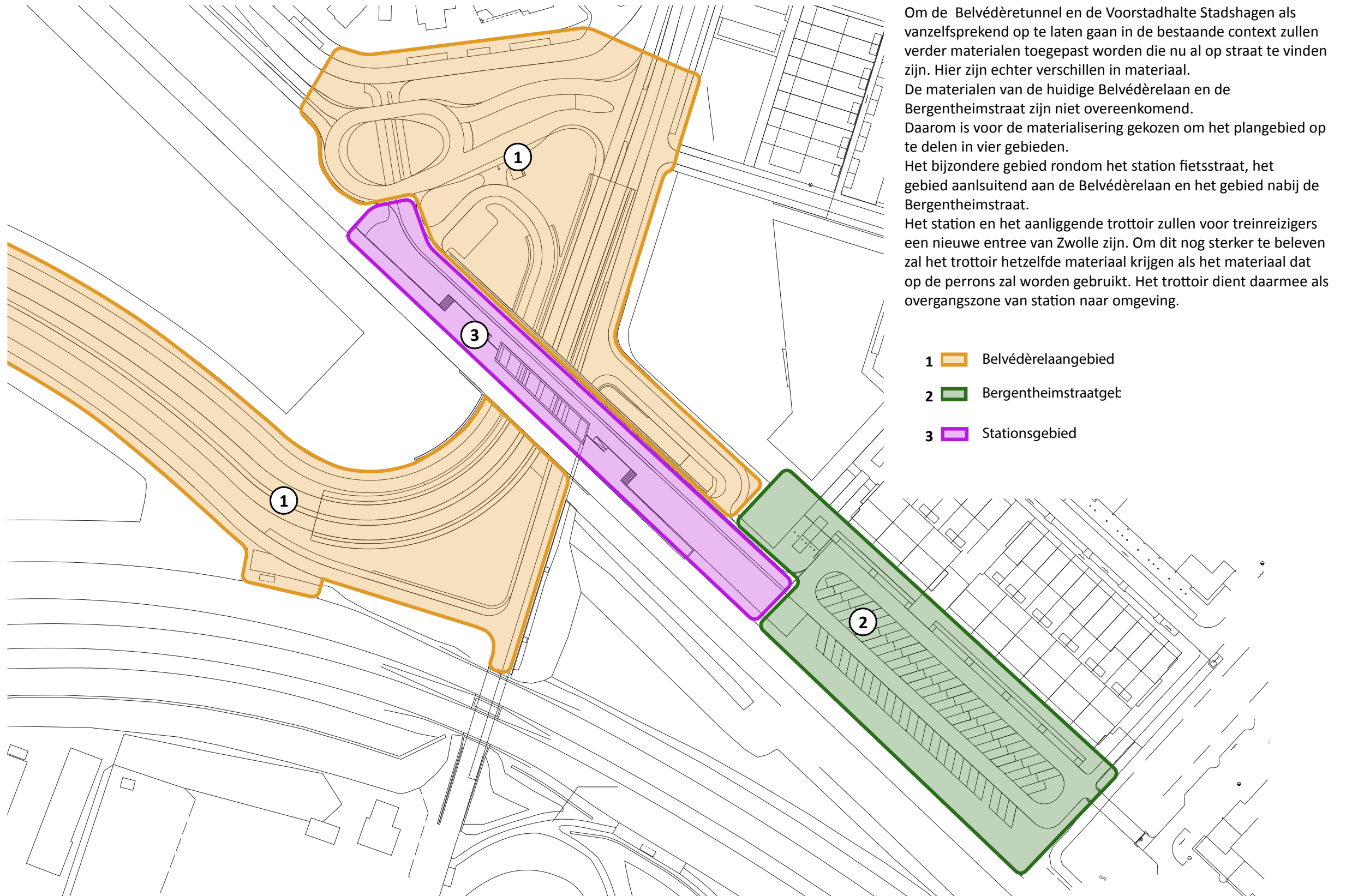
legenda beplanting

- bestaande Quercus robur
- nieuwe Quercus robur
- nieuwe Quercus Myrsinifolia laagvertakt
- nieuwe Quercus Phellos meerstammig
- nieuwe Betula pendula enkelstammig
- nieuwe Betula pendula meerstammig
- nieuwe Ulmus resista 'New Horizon'
- extensief gemaaid gras
- intensief gemaaid gras
- Siergras
- haag Fagus sylvatica





Materialisering



1. Belvédèrelaan

Trottoir:

Tegels: 30*30 , kleur hardsteen

Opsluitband 20*20, kleur hardsteen

Rijweg:

Trottoirband; RWS 11/22, kleur?

Asfalt: zwart

30km/u zone

rammelstroken; geleideband 3/20*20

invulling; donkere streetprint zoals op

Frankhuizerallee

Asfalt; afwerken met lichte steenslag



2. Bergentheimstraat

Trottoir:

Tegels: 20*20 , kleur hardsteen

Opsluitband 20*20, kleur hardsteen

Parkeerplaatsen

versterkte grasmatt; 25% grond, 75% lava

geleideband 5/20*20 , kleur hardsteen

Parkeerweg; asfalt, zwart



3. stationsgebied

Trottoir:

Tegels: maat notk , kleur groen prima vera, Struyk

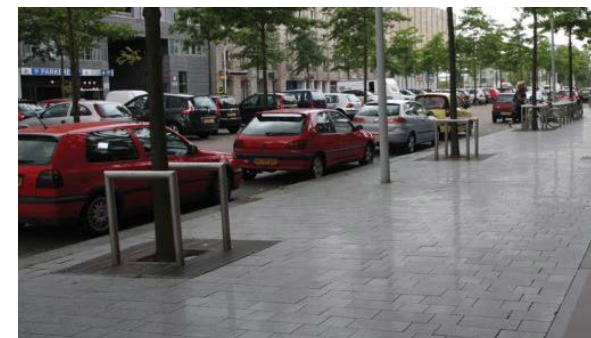
Verwo

geleideband 5/20*20 , kleur hardsteen

fietsstraat

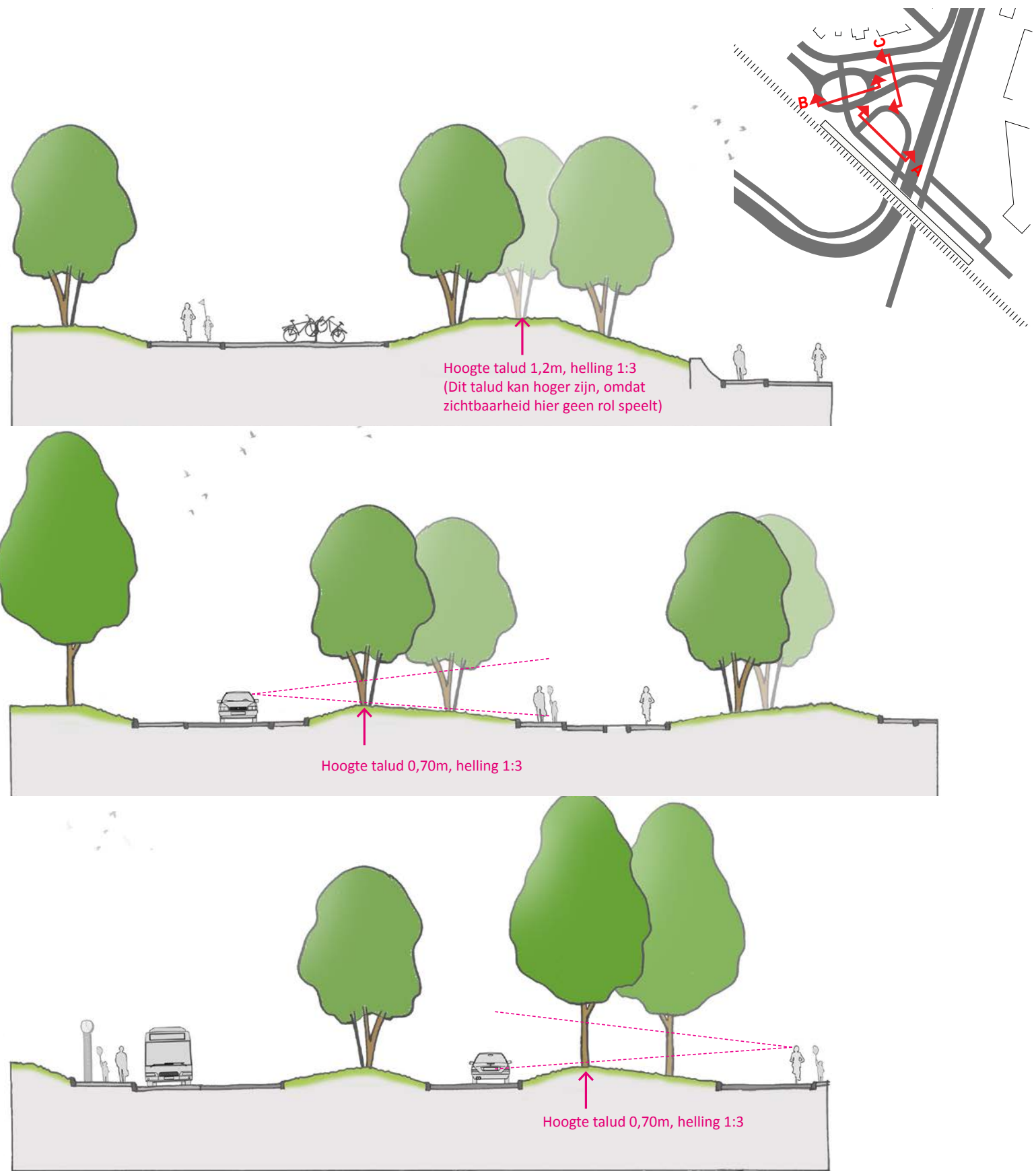
asfalt: middenstrook, kleur rood bruin

zijstroken, zwart

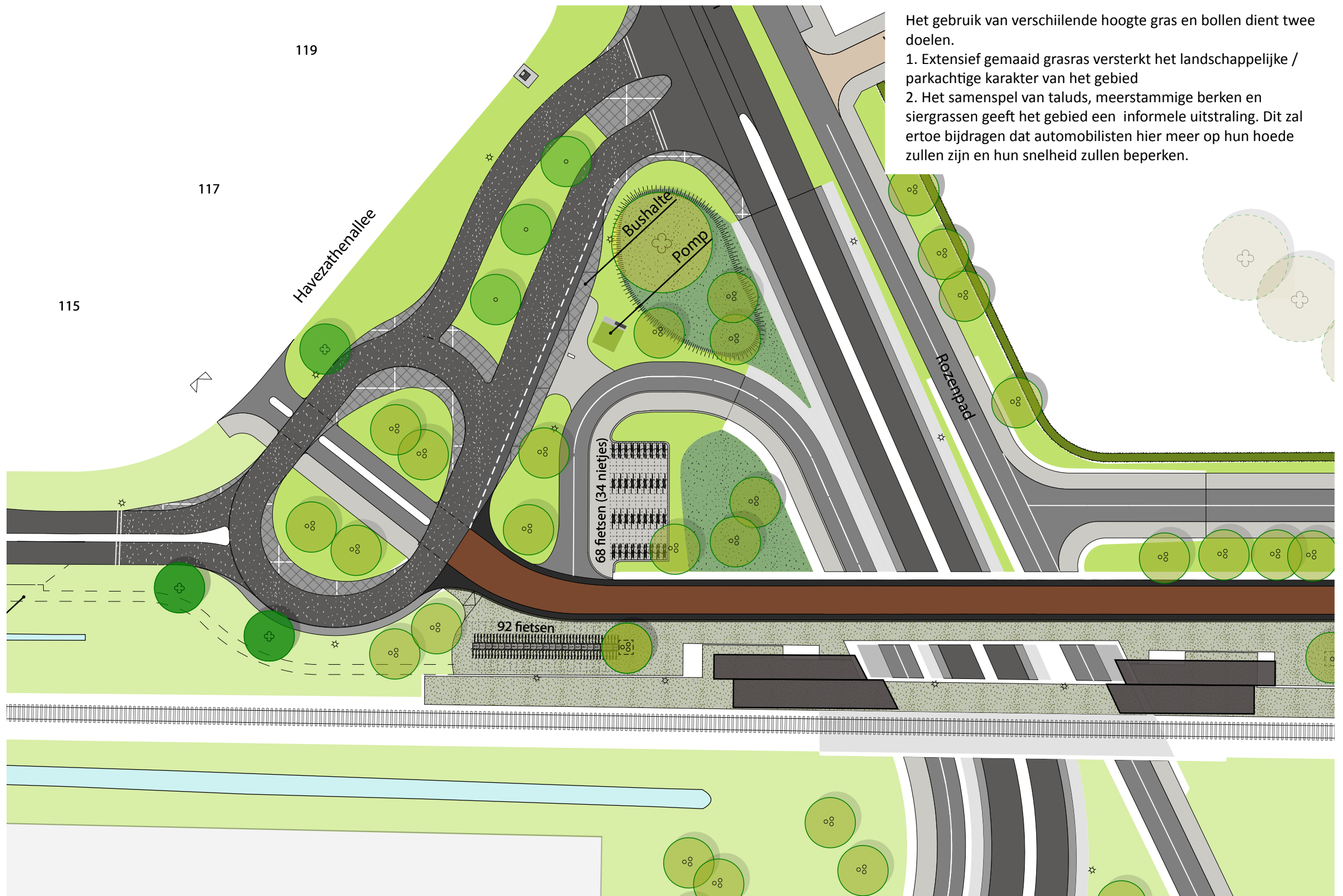


Belvédèrelaan

Voor het ontwerp van de openbare ruimte uitgegaan van gras, hoogteverschillen en groepen bomen. Het voordeel van het opnemen van hoogteverschillen in het ontwerp is dat de nodige hoogteverschillen voor de verschillende verkeersstromen door de tunnel hiermee op een natuurlijke wijze in de inrichting wordt opgenomen. Daarnaast wordt getracht om objecten in de openbare ruimte, als opstelplaats voor fietsen, middels taluds in het landschap op te nemen. Het gras van de taluds draagt bij aan de ruimtelijke samenhang en versterkt ook het groene karakter van het gebied. Ook het hoogteverschil in de middenberm in de Havezathenallee draagt hierin bij (zoals aan de Pannekoekendijk)

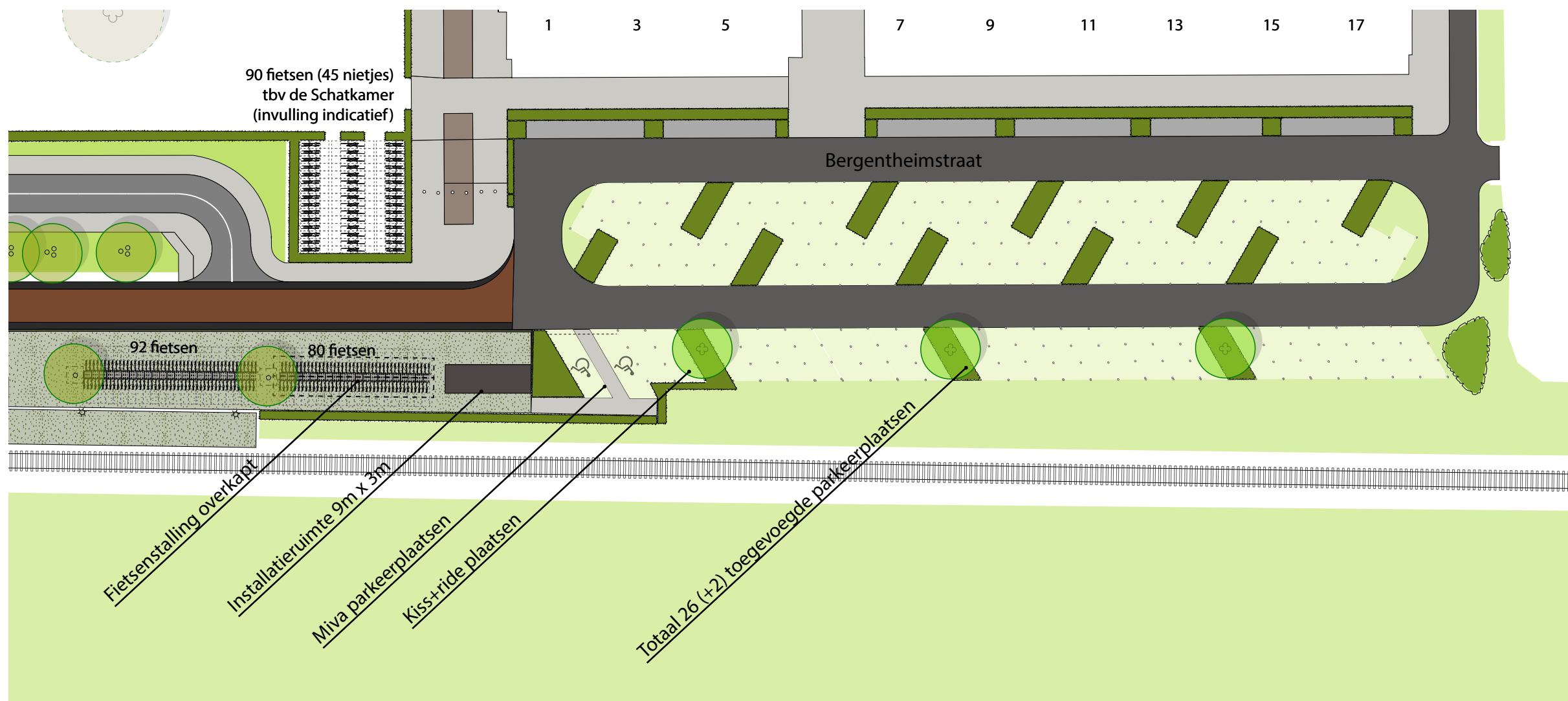


Pannekoekendijk



Het gebruik van verschillende hoogte gras en bollen dient twee doelen.

1. Extensief gemaaid grasras versterkt het landschappelijke / parkachtige karakter van het gebied
2. Het samenspel van taluds, meerstammige berken en siergrassen geeft het gebied een informele uitstraling. Dit zal ertoe bijdragen dat automobilisten hier meer op hun hoede zullen zijn en hun snelheid zullen beperken.



Bergentheimstraat

Bij het nieuwe treinstation van Stadshagen zijn 26 extra park+rideparkeerplaatsen wenselijk. Daarnaast vervallen 32 parkeerplaatsen ten westen van het huidige Rozenpad. Dat betekent dat er in theorie 58 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.

Ter hoogte van de Bergentheimstraat bevindt zich een parkeerterrein met overcapaciteit. Dit is deels ten behoeve van de Schatkamer en deels voor de woningen aan de

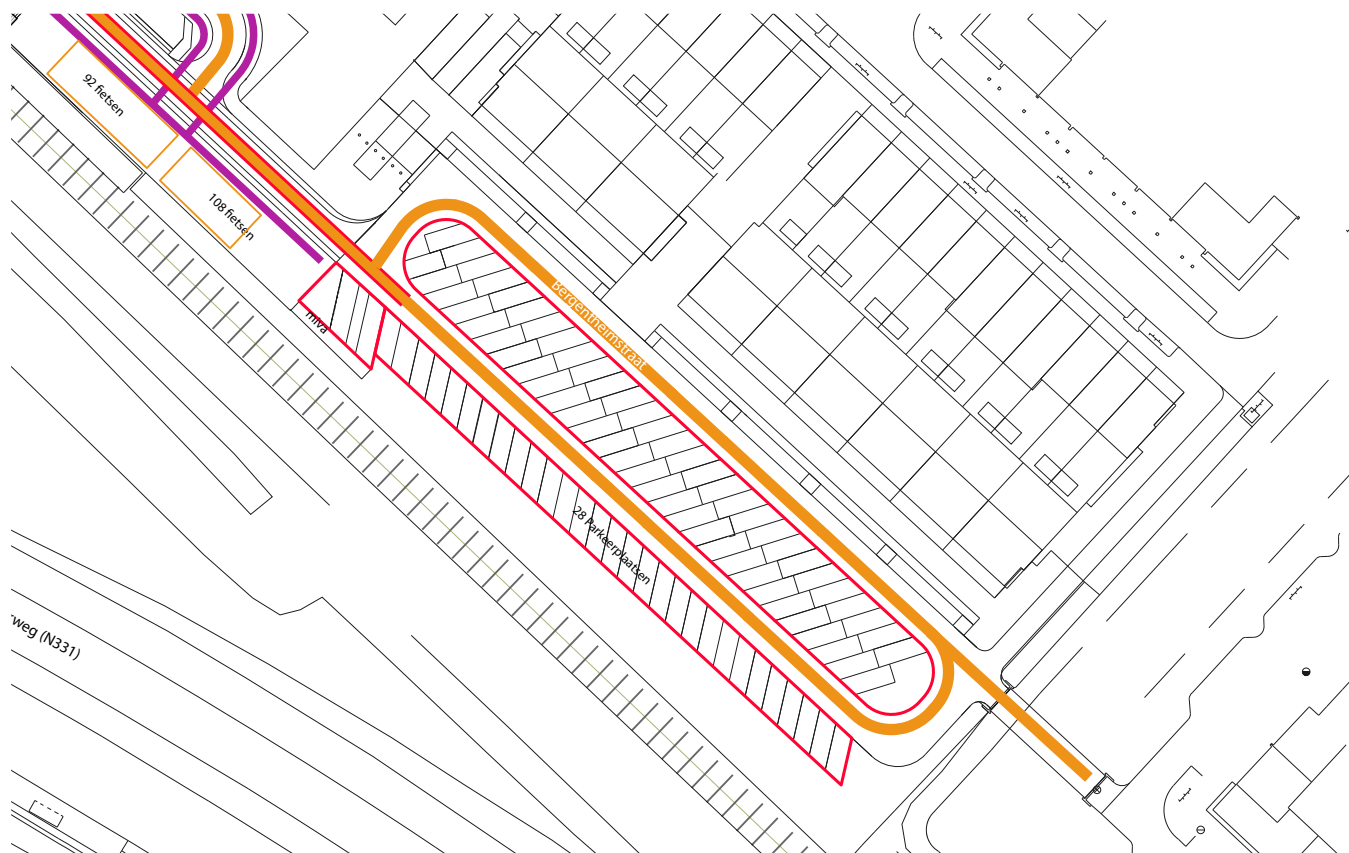
Bergentheimstraat. Echter de parkeercapaciteit van het terrein is hoger dan de woningen en de Schatkamer volgens gemeentelijke parkeernormen nodig zouden hebben.

Van de 32 vervallen parkeerplaatsen kunnen er 28 langs het spoor toegevoegd. Met de overcapaciteit aan de Bergentheimstraat kan in de overige 30 parkeerplaatsen worden voorzien.

Qua uitvoering sluiten ze één op één aan op de huidige parkeerplaatsen. Vanuit de buurt is aangegeven dat de parkeer richting niet duidelijk is. Auto's worden daardoor

soms haaks, soms parallel geparkeerd. Daarom zullen rvs noppen worden toegevoegd aan de diagonaal parkeervakken. Zo wordt duidelijk in welke richting auto's geparkeerd dienen te worden.

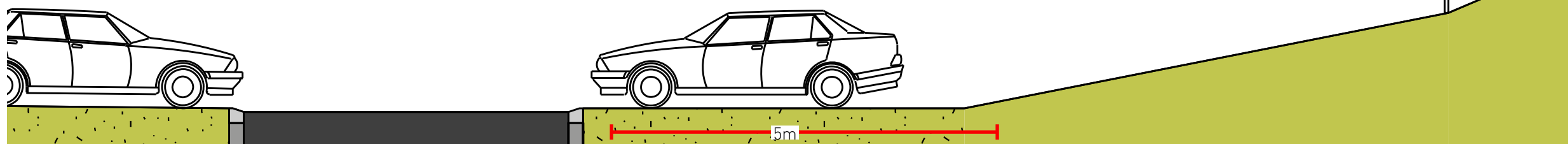




parkeren huidige situatie

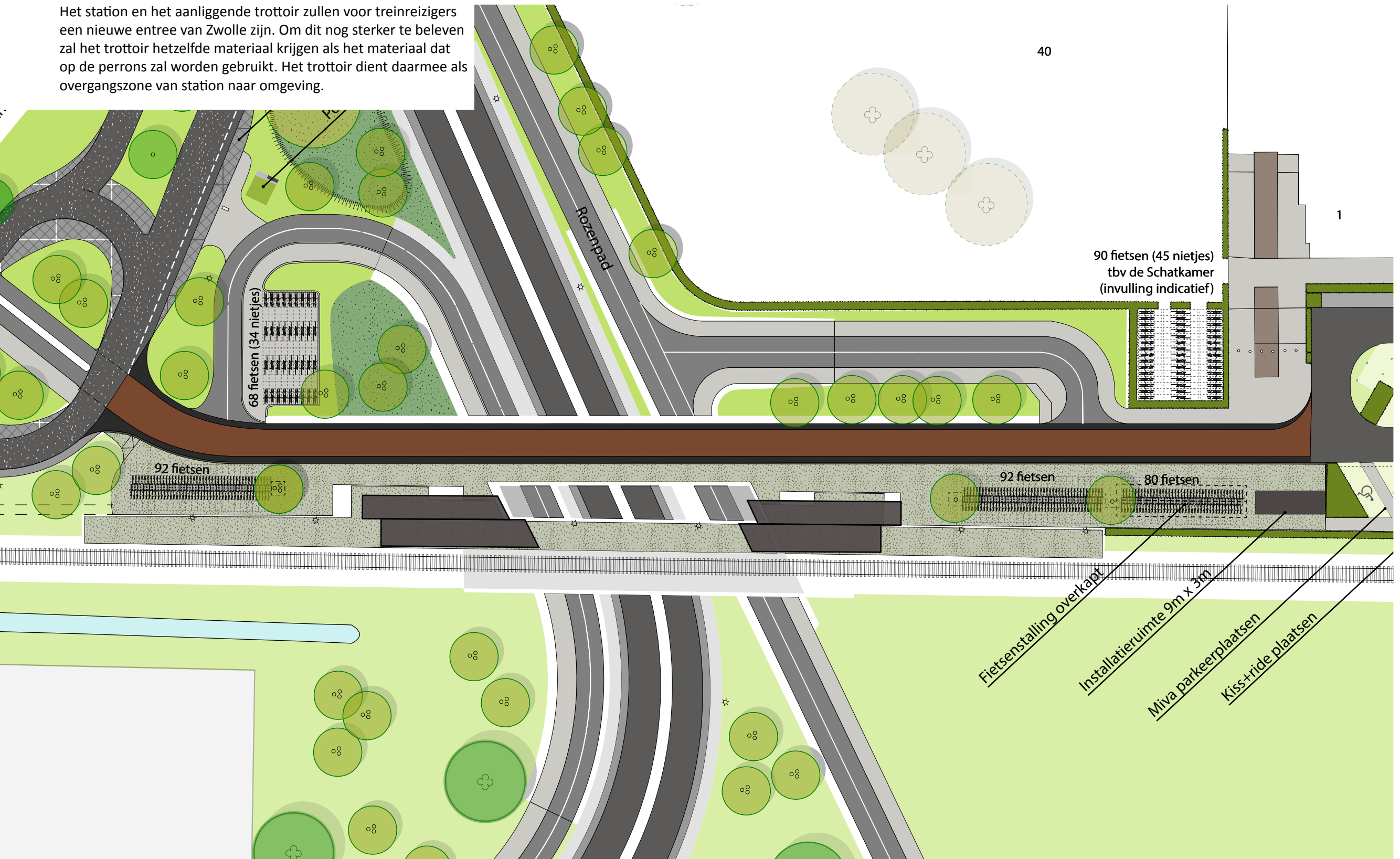


parkeren nieuwe situatie



Stationsgebied

Het station en het aanliggende trottoir zullen voor treinreizigers een nieuwe entree van Zwolle zijn. Om dit nog sterker te beleven zal het trottoir hetzelfde materiaal krijgen als het materiaal dat op de perrons zal worden gebruikt. Het trottoir dient daarmee als overgangszone van station naar omgeving.

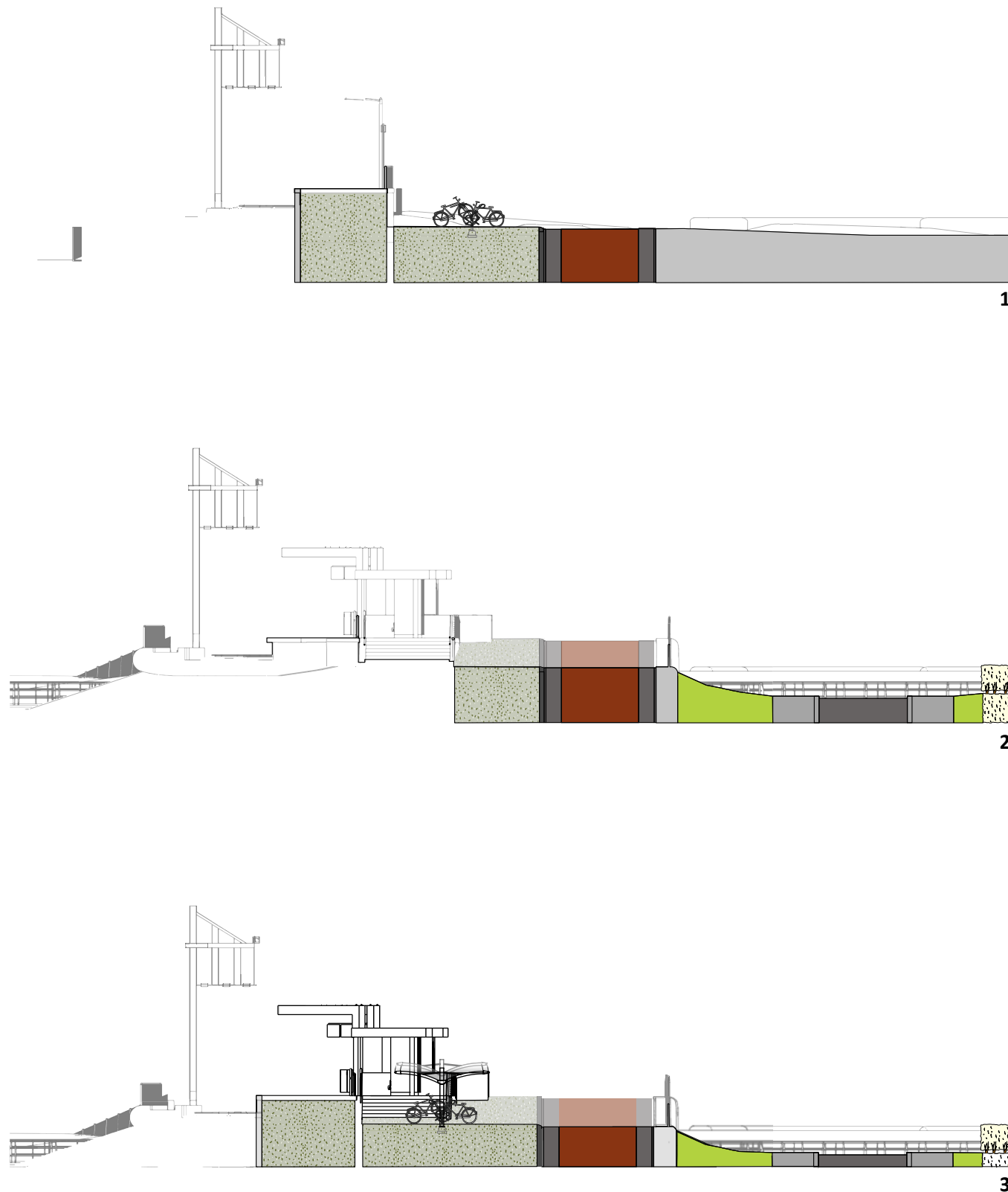




Verharding

De stoep voor het station zal van hetzelfde materiaal zijn als zal worden gebruikt op de perrons. Zo wordt de stoep onderdeel van het station en geeft hiermee een duidelijk signaal af dat men hier een uniek gebied betreedt. Om toch aansluiting bij Stadshagen te houden, wordt dezelfde tegel gebruikt als nu rond het winkelcentrum Stadshagen te vinden is.

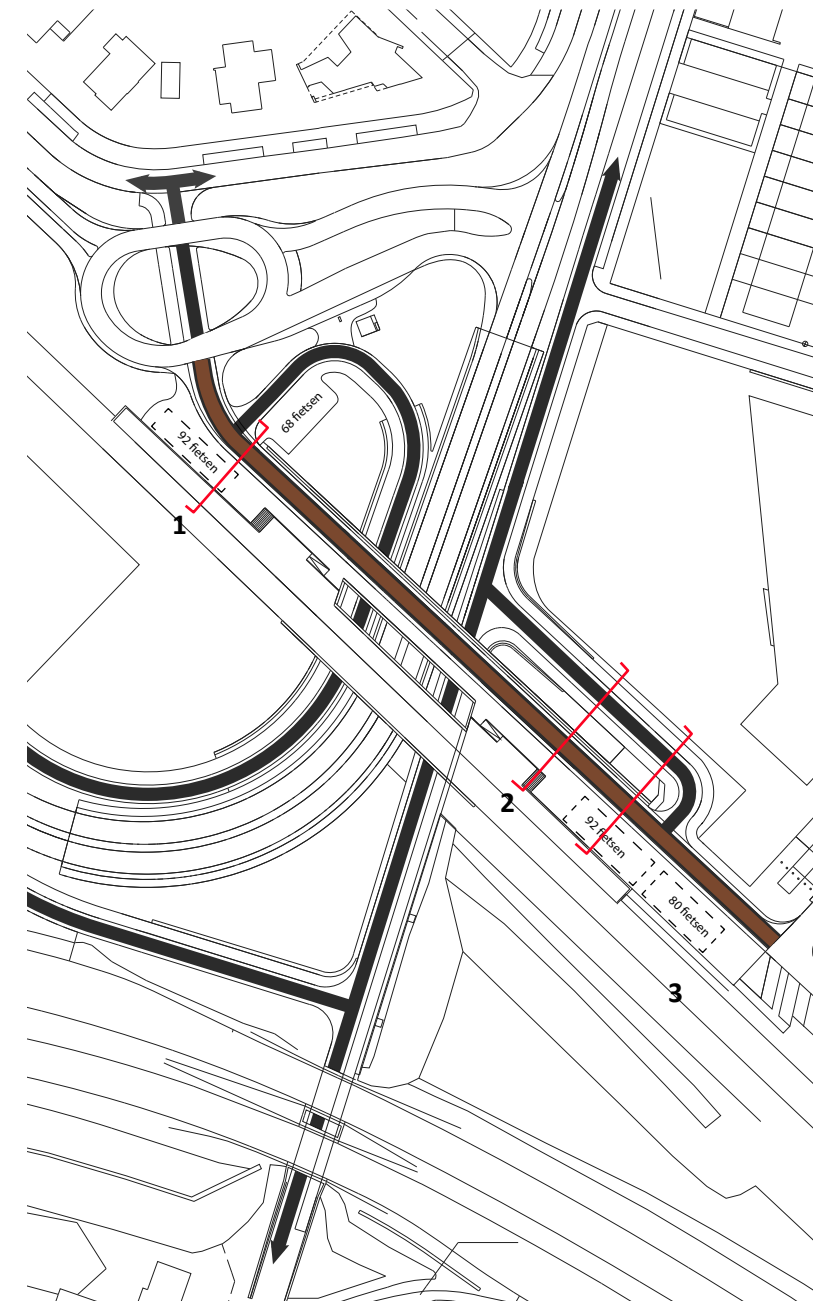
Fietsstraat



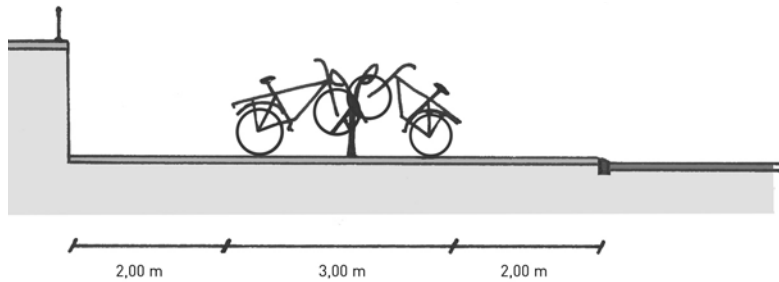
De fietspaden langs de Belvédèrelaan zullen qua materiaal gelijk zijn aan de fietspaden zoals deze er nu liggen. Dat betekent dat de fietspaden uitgevoerd worden in zwart asfalt.

In het kader van efficiënt ruimtegebruik zal de verbinding over de Belvédèretunnel als fietsstraat worden uitgevoerd met een middenstrook van bruin asfalt en zijstroken van zwart asfalt.

Aan de kant van het stationstrottoir zullen geleidebanden met de afmeting 5/20*20 komen. Zo kunnen fietsers gemakkelijk van de fietsstraat naar de fietsenstalling rijden.



Fietsparkeren

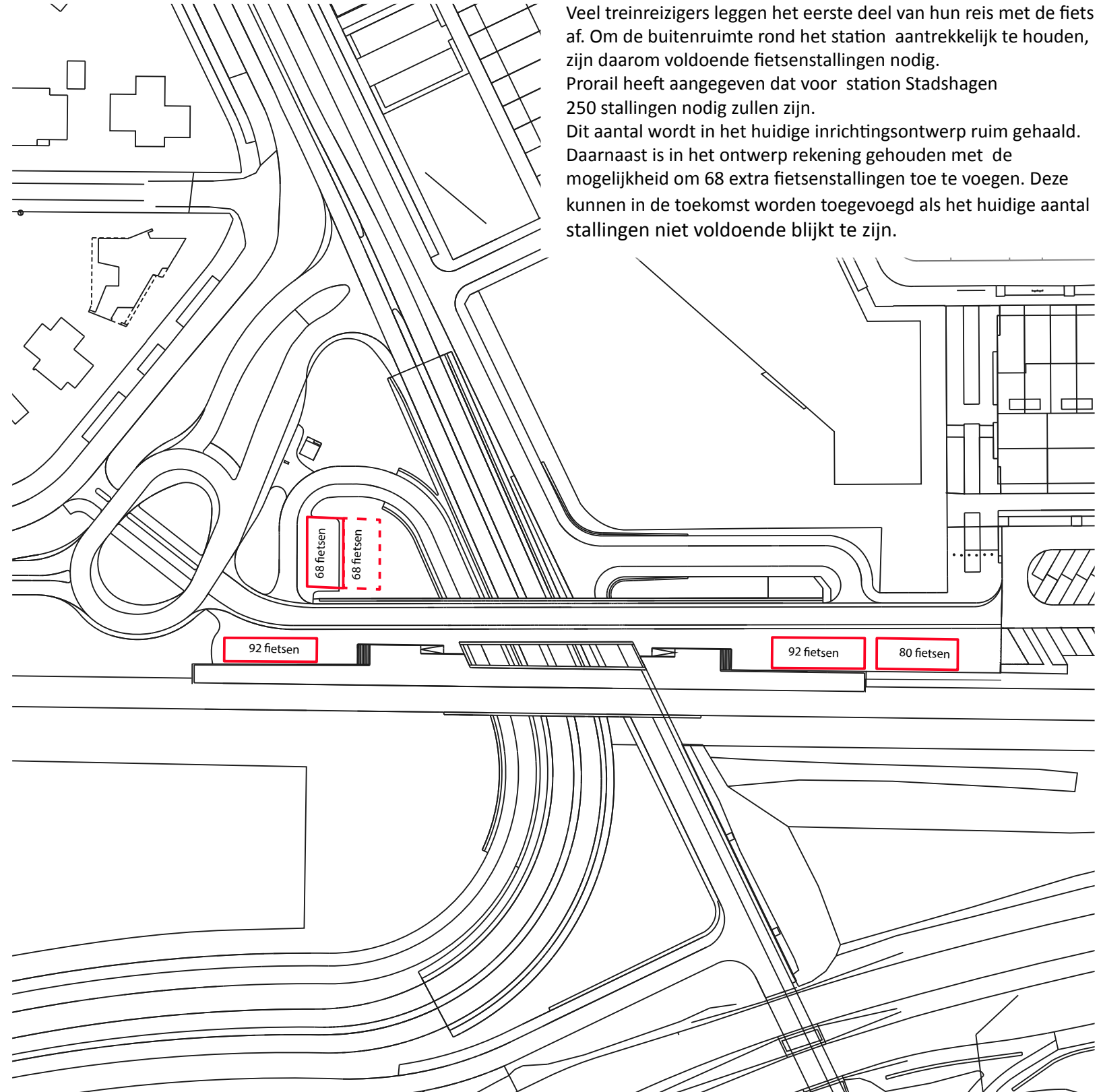


De fietsenstallingen worden op zo'n manier geplaatst dat het trottoir dubbel gebuikt kan worden. Het kan zowel gebruikt worden door voetgangers, als fietsers op zoek naar een plekje voor hun fiets.

Door dit efficiënte gebruik van de ruimte zijn gestapelde stallingen niet nodig.



In Nederland wordt bij treinstations hetzelfde fietsrek gebruikt. De Tullip van Velopa. Ten bevordering van de eenduidigheid zal dit fietsenrek ook rond station Stadshagen gebruikt worden. Aandachtspunt: De fietsenrekken worden zo geplaatst dat de fietsen haaks op de helling komen te staan. Door gebruik te maken van afzonderlijke fietsenrekken en deze waterpas te plaatsen, zullen de fietsen rehtop blijven staan en niet gaan leunen.



Veel treinreizigers leggen het eerste deel van hun reis met de fiets af. Om de buitenruimte rond het station aantrekkelijk te houden, zijn daarom voldoende fietsenstallingen nodig.

Prorail heeft aangegeven dat voor station Stadshagen 250 stallingen nodig zullen zijn.

Dit aantal wordt in het huidige inrichtingsontwerp ruim gehaald. Daarnaast is in het ontwerp rekening gehouden met de mogelijkheid om 68 extra fietsenstallingen toe te voegen. Deze kunnen in de toekomst worden toegevoegd als het huidige aantal stallingen niet voldoende blijkt te zijn.

legenda beplanting

-  bestaande Quercus robur
-  nieuwe Quercus robur
-  nieuwe Quercus Myrsinifolia laagvertakt
-  nieuwe Quercus Phellos meerstammig
-  nieuwe Betula pendula enkelstammig
-  nieuwe Betula pendula meerstammig
-  nieuwe Ulmus resista 'New Horizon'
-  extensief gemaaid gras
-  intensief gemaaid gras
-  Siergras
-  haag Fagus sylvatica



Beplantingsplan

Om de landschappelijke invulling te versterken en ondertussen aansluiting te zoeken op de Belvédèrelaan is in het beplantingsplan gekozen voor meerstammige berken in het landschappelijke gedeelte rondom het station en Zomereiken in het verlengde van de Belvédèrelaan. Verder zorgen extensief gemaaid gras en gestrooide bollen voor een parkachtige uitstraling.

Op een paar bijzondere plekken zullen Moeraseiken geplant worden. Deze bomen hebben een karakteristieke rode kleur die de plek extra bijzonder maakt.

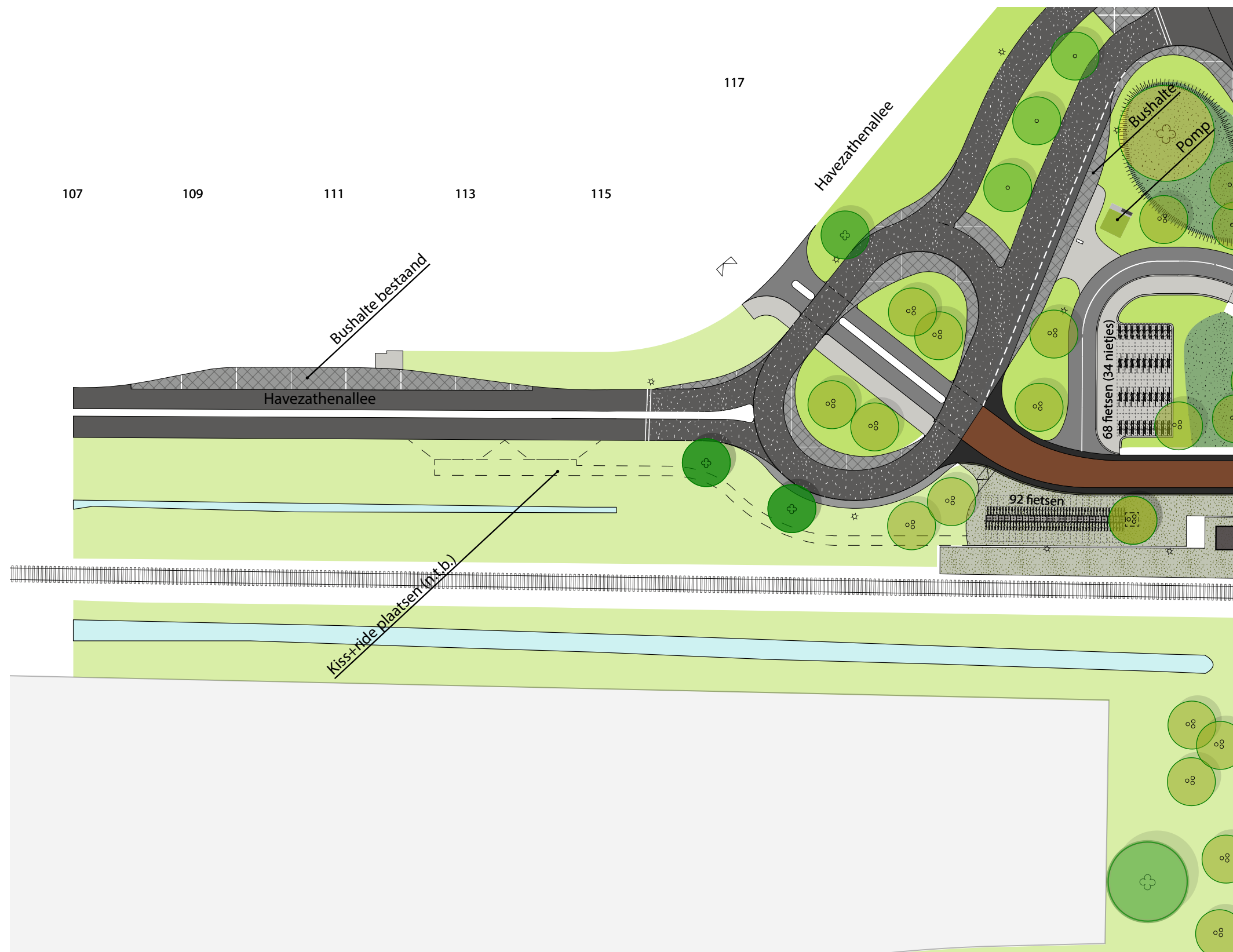


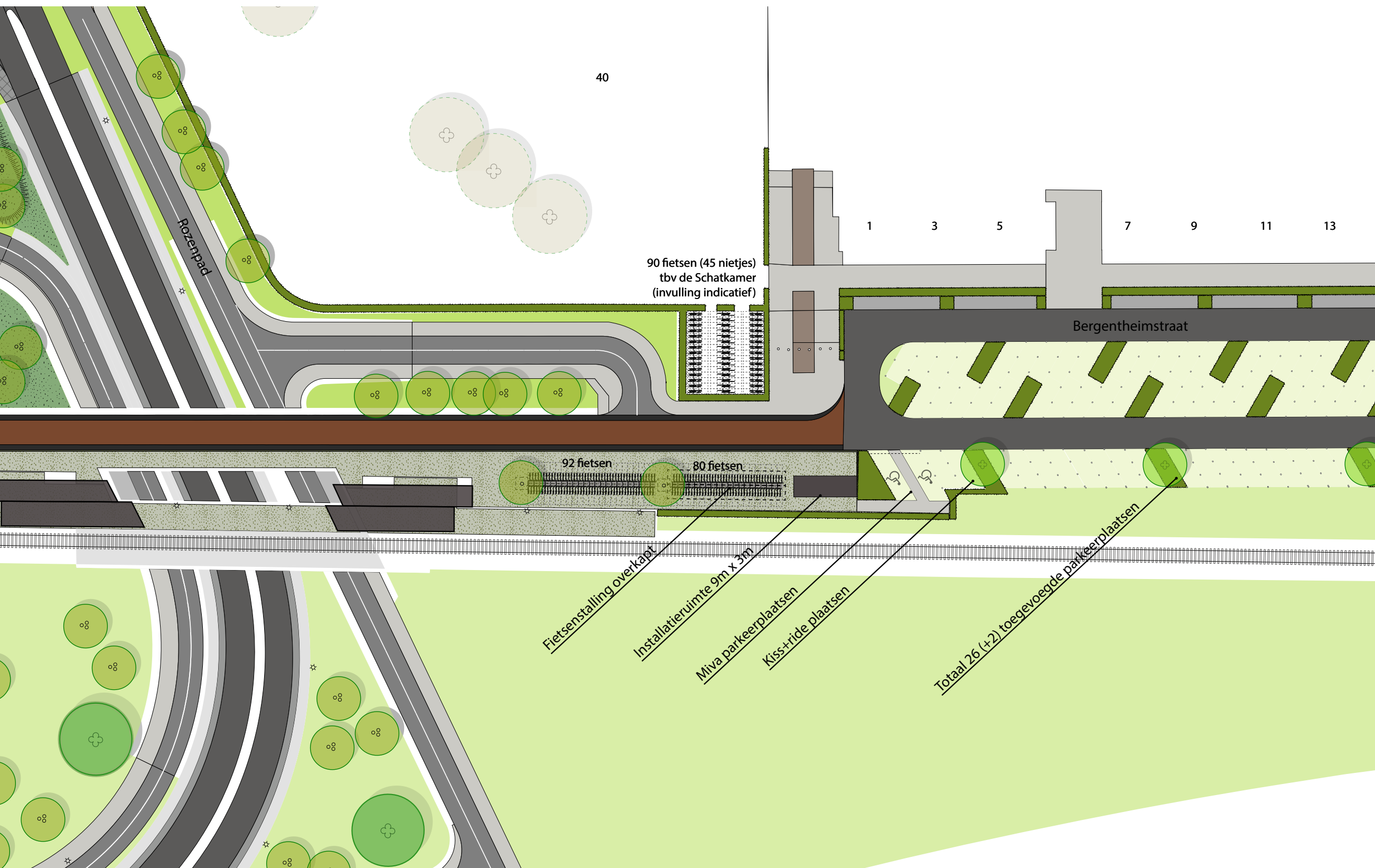
legenda materialisering

- | | |
|---|-----------------------------------|
|  | fietsstraat asfalt zwarte streken |
|  | fietspad asfalt |
|  | rijweg ei-vonde 30km/u |
|  | asfalt rijweg |
|  | rammelstreken |
|  | voetpad |
|  | verharding stationsgebied |
|  | parkeerplaatsen |

legenda beplanting

-  bestaande *Quercus robur*
-  nieuwe *Quercus robur*
-  nieuwe *Quercus Myrsinifolia* laagvertakt
-  nieuwe *Quercus Phellos* meerstammig
-  nieuwe *Betula pendula* enkelstammig
-  nieuwe *Betula pendula* meerstammig
-  nieuwe *Ulmus resista* 'New Horizon'
-  extensief gemaaid gras
-  intensief gemaaid gras
-  Siergras
-  haag *Fagus sylvatica*





Verkeer en parkeren

