

Ontwerpsessie Buitenruimte Belvédèrelaan

Datum: 10 maart 2016

Aanwezig: Arjen ter Horst (bewoner/vert. werkgroep school), Marieke Halff (bewoner/vert. werkgroep school), Simone Kiewiet (wijkstichting), Marcel Span (wijkstichting/fietsersbond), Bas Stolte (bewoner Havezathenallee), Ilse Smink (bewoner Havezathenallee).

Gemeente Zwolle: Theo Wolters (projectleider), Hans Hollegien (verkeerskundig ontwerper), Han Goodijk (stedelijk ontwerper), Jasper Pat (stedelijk ontwerper), Michiel Scheper (projectleider/voorzitter), Ineke van den Brink (notulist)

Welkom

De aanwezigen worden welkom geheten. Een brede vertegenwoordiging met aan- en omwonenden en vertegenwoordigers vanuit betrokken organisaties. Een voorstelrondje volgt.

Context en vertrekpunt

Vertrekpunt voor de Ontwerpsessie(s) is het in januari door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan, het planologisch kader, waarbinnen een goed ontwerp voor de buitenruimte gemaakt moet worden. De halte en de tunnel worden in opdracht van ProRail op de markt gebracht. De buitenruimte is de gemeentelijke opdracht. Schetsen zijn getoond en deze bijeenkomsten vormen de opstap en input naar een definitief ontwerp met draagvlak van de aanwezigen vanuit de diverse belangen en achtergronden. Uiteindelijk zal de gemeenteraad het definitief ontwerp vaststellen

Hoeveel ontwerpsessies er nodig zijn, wordt nog gezien. Mocht er meer tijd nodig zijn, wordt de tijd hiervoor genomen.

De bereikbaarheid van de scholen wordt buiten de Ontwerpsessies gehouden en in een parallel traject rechtstreeks met de betrokken scholen opgenomen.

Planning

Q1/Q2 2016 worden de Ontwerpsessies Buitenruimte gehouden.

Juni 2016/september 2016: besluitvorming door Gemeenteraad over het ontwerp Buitenruimte.

Q3 2016 tot Q1 2017: voorbereidingen voor realisatie van het ontwerp.

Q2 2017: start werkzaamheden met verwachte oplevering in Q4 2017/Q1 2018.

Buitenruimte

Om de openbare ruimte van de omgeving Belvédèretunnel te kunnen bespreken is een opzet in samenhang met de voorstadhalte gemaakt. Het ontwerp kent een landschappelijke inpassing. Het vormgevingsdocument is, als basis voor het ontwerp van de voorstadhalte, naar ProRail gegaan. Het beeldkwaliteitsplan kent bindende voorwaarden en dient als basis waar het uiteindelijke ontwerp van de halte op wordt getoetst.

Het gepresenteerde ontwerp kent een landschappelijke inpassing met veel groen en bomen en er wordt gewerkt met taluds, waardoor minder verharding ervaren wordt. Als referentiekader is de Pannekoekendijk genomen. Het groene karakter en de vormgeving is gebruikt om de gebruiker het gevoel te geven dat er een ander gebied binnengereden wordt. Een gebied dat als 30 km/uur zone ingericht gaat worden.

Marcel Span: Peter Buter heeft onderzoek gedaan naar het gebruik van de eivonde. Is bij Peter het gebruik van verhoogde taluds bekend. De kans bestaat dat het gebruik van taluds de overzichtelijkheid en daardoor wellicht de verkeersveiligheid verminderd. De opmerking wordt als aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het ontwerp meegenomen. Aangegeven wordt dat er bij de fietsstroken variaties aangebracht kunnen worden om de zichtbaarheid van de fietser te vergroten. De taluds worden met name rondom het station gebruikt en geeft als bijkomend voordeel dat de fietsklemmen er in gepast kunnen worden.

Bij wegen die als hoofdstructuur worden gezien, worden altijd forse bomen toegepast. De inpassing van welke boom, en welke maat, is nog bespreekbaar. Door het aanbrengen van hoogteverschillen, toepassing van hagen en siergrassen wordt verwacht het gedrag van de gebruiker te kunnen beïnvloeden. Zichtbaarheid blijft belangrijk.

Fietsparkeren: de fietsklemmen zijn van de muur gehaald, waardoor deze van twee zijden bereikbaar zijn. De toepassing zal enkellaags zonder overkapping zijn. Op basis van het aantal overstapbewegingen heeft ProRail berekend minimaal 250 fietsklemmen nodig te hebben. Door efficiënter gebruik/inrichting zijn 292 plekken gecreëerd. Aan ProRail is meegegeven dat de mogelijkheid er is om een verdubbeling van de capaciteit te realiseren. De vraag voor de gemeente en het externe ontwerpteam is of deze direct gerealiseerd zou moeten worden. Verzoek is de extra plaatsen zo optimaal mogelijk in het groen in te pakken, waarbij de sociale veiligheid niet uit het oog verloren dient te worden. Dit wordt de volgende ontwerpessie teruggekoppeld.

De parkeerplaatsen zijn verder vergroend. De parkeerplaats is bestemd voor gecombineerd gebruik voor het spoor en de school.

Verlichting: Afstemming met ProRail wordt gezocht om de hoeveelheid licht op het station op een lager niveau te brengen. Door op het station de hoeveelheid licht te verminderen en het omgevingslicht wat te vermeerderen kan de overgang beter op elkaar afgestemd worden. Uiteindelijk zullen deze 'lichtplannen' op elkaar moeten worden afgestemd.

De impact van het verplaatsen van de bushalte bestemd voor Deltion-scholieren wordt nader bekeken. De toegang van en naar het station is hierbij één van de onderzoeksvragen op basis waarvan dit moet worden beoordeeld. Onderzoeksvragen (kosten/sociale veiligheid/) hiervoor zijn opgesteld en worden inzichtelijk gemaakt.

De strook voor de bushalte langs de Havezathenallee thv het station zou gebruikt kunnen gaan worden om het halen en brengen te faciliteren. Of deze locatie de meest geschikte is voor dit doel is nog onderwerp van onderzoek.

Eerste indruk: het geheel geeft een goed gevoel. Bepalend is hoe de groenvoorziening wordt toegepast. Hoe realistisch is de weergave van het volume van het groen. Het werken met taluds wordt een mooie oplossing bevonden. Als aandachtspunt wordt het maaien van de bermen meegegeven. De hoogte van de bermen is bepalend voor de zichtlijn. Uitkomst van het overleg met beheer hierover komt in het volgend overleg terug

Verkeersstructuur

Om het gebied tot 30 km/uur zone in te richten staan er nog steeds drempels in het ontwerp getekend. Met name komend vanaf de Havezathenallee is ondersteuning door een drempel noodzakelijk.

De strakke bochten in het ontwerp zijn gemaakt om de rijsnelheid zo laag mogelijk te houden. Voor het vrachtverkeer worden rabat- of “rammel”stroken aangelegd om gebruik van te kunnen maken.

De capaciteit op de kruising Belvédèrelaan is voorlopig voldoende. Er is wel ruimte voor de aanleg van twee stroken. Nagedacht wordt of deze direct aangelegd gaan worden of juist niet om het doorgaande verkeer te ontmoedigen.

Voor het ontmoedigen van het gebruik van de parallelweg is gevraagd om toepassing van eenrichtingsverkeer binnen een klein deel van de parallelweg. Voorlopig lijkt het erop dat de oplossing meer problemen oplevert dan oplossingen biedt. Daarnaast speelt dat de parallelweg niet alleen wordt gebruikt voor het afzetten van mensen, maar ook om te parkeren. Verzocht wordt een fysieke afscheiding aan te brengen tussen hoofd- en parallelweg om zodoende het gebruik van de parallelweg minder zichtbaar, minder aantrekkelijk te maken en te ontmoedigen.

Tijdens het volgende overleg zal de verkeersstructuur als hoofdonderwerp behandeld worden. Benodigd kaartmateriaal zal voorhanden zijn. Mogelijk zijn dan de uitkomsten uit het onderzoek naar verplaatsen van de parkeerplaatsen en de bushalte naar de Tippe beschikbaar.

Afspraken

Buitenruimte: groene karakter(bomen, talud) realistische beelden en uitwerkingen van maken.

Verlichting: is afhankelijk van het verlichtingsplan van ProRail. Volgt tijdens opstellen uitvoeringsontwerp van de aannemer

Fietsparkeren: zoeken naar een compromis. Voorstel om een variant uit te werken voor de volgende ontwerpessie.

Straatmeubilair: er worden geen banken geplaatst in het parkdeel. Voor het overige straatmeubilair wordt aangesloten bij het getoonde meubilair

Halte reguliere buslijn: komt opnieuw aan de orde.

Het verslag van de Ontwerpsessie wordt samen met de powerpoint presentaties zo snel mogelijk verspreid. Het volgende overleg wordt gepland op donderdag 14 april, 19.30 – 21.30 uur, Directieverblijf, Belvédèrelaan 1, Stadshagen.