

Ontwerpsessie Buitenruimte Belvédèrelaan

Datum: 14 april 2016

Aanwezig: Arjen ter Horst (bewoner/vert. werkgroep basisschool de Schatkamer), Ruud de Visser (wijkstichting Stadshagen / vervanger van Simone Kiewiet), Marcel Span (fietsersbond), Bas Stolte (bewoner Havezathenallee), Hans Last (bewoner Havezathenallee)

Afmelding: Marieke Halff (bewoner/vert. werkgroep basisschool de Schatkamer), Simone Kiewiet (wijkstichting Stadshagen), Ilse Smink (bewoner Havezathenallee), Jacco Strijker (bewoner Havezathenallee), Erwin Pierik (bewoner Havezathenallee) Ben Eikens (wijkstichting Stadshagen).
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)

Opening en vaststelling agenda

De aanwezigen worden welkom geheten. Met een nieuw gezicht aan tafel volgt een kort voorstelrondje. Donderdag 10 maart is een eerste ontwerpbijeenkomst voor de buitenruimte gehouden met de werkgroep. Daar is met name over de nog te beantwoorden vraagstukken voor het definitieve ontwerp gesproken. De tweede bijeenkomst heeft als doel in te zoomen op de thema's waarop nog nader gestudeerd moest worden of welke nog onvoldoende zijn besproken. De nadruk zal liggen op de verkeerskundige vraagstukken. De agenda wordt vastgesteld.

Buitenruimte

Fietsparkeren:

De context voor de invulling van de buitenruimte wordt kort geschetst. Waar in een eerder stadium werd aangegeven dat er een mogelijke overcapaciteit zou kunnen worden gecreëerd voor 300 fietsenklemmen, moet dit getal worden bijgesteld naar 150. Voorgesteld wordt op deze plek eerst 64 extra fietsenklemmen aan te leggen, waarbij de klemmen in de groenstructuur worden ingepast. Hiermee worden de aantallen stallingen evenredig verdeeld aan beide zijden van het station. Opgemerkt wordt dat wanneer er geen voorzieningen voor de overcapaciteit worden gemaakt, de loop richting de 200 fietsenstallingen gestimuleerd gaat worden. Bovendien is de verwachting dat er bij het station ordelijker gestald gaat worden dan in de groenstructuur. Gesproken wordt ook over het aanleggen van de 200 en 92 klemmen, eerst de capaciteit bij gebruik te bekijken en vervolgens te besluiten of de overcapaciteit nodig is.

Besloten wordt om voor overcapaciteit een nader te bepalen aantal zogenaamde "nietjes" te plaatsen. De ruimtelijke indeling zal zodanig worden gedaan dat een uitbreiding met 150 plekken mogelijk is. In de groenstructuur worden bomen geplaatst. Bij het plaatsen van de bomen wordt vanuit het zicht van de bewoners gekeken en wordt in overleg met hen een definitief bomenplan afgestemd.

Technische ruimtes (ProRail / pompkast):

De technische ruimte t.b.v. ProRail komt in de strook aansluitend aan de perronrichting Bergentheimstraat. Nader overleg met ProRail over de exacte locatie volgt. Verder is de kast voor de pompen van de tunnel op maaiveld zichtbaar. Gevraagd wordt waarom de pomp op deze plek geplaatst wordt. Reden hiervoor is de bereikbaarheid van deze plek met een vrachtwagen i.v.m. beheer en onderhoud pompinstallatie.

Kwaliteit buitenruimte:

De dwarsprofielen worden doorgenomen, inclusief de zichtlijnen.

De continuïteit in de groenstructuur van de Havezathenallee wordt doorgetrokken door het plaatsen

van eiken. De tweede soort die wordt toegepast is de meerstammige berk. Door gebruik van de meerstammige berk wordt snel een groen beeld gecreëerd. De derde soort welke toegepast wordt op markante plekken in het ontwerp is de moeraseik, een boom die een herfstkleur krijgt. Er wordt gebruik gemaakt van jonge bomen met maximale grootte. Gedetailleerde uitwerking van het groenplan wordt in gang gezet en voor definitieve vaststelling met direct aanwonenden afgestemd. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en beheer wordt voorgesteld rondom de rijbaan het gras intensief te maaien. De overige plekken worden op een rustige landschappelijke wijze aangekleed met extensief gemaaid gras (waaronder siergrassen). Dit kan op draagvlak rekenen van de werkgroep.

Verkeer

Voorstel verkeerstructuur:

De eivonde en toeleidende wegen worden door middel van vormgeving en snelheidsremmende middelen ingericht als een 30 km/uur gebied. De voorgestelde drempel wordt op verzoek vervangen door een verhoging in de rijbaan waardoor de eivonde op een plateau wordt gerealiseerd. Op de vraag om de totale Havezathenallee als 30 km/uur gebied door te voeren is het antwoord dat dit niet mogelijk is: er is sprake van een wijkontsluitingsweg waar dan veel onvriendelijke verkeersmaatregelen (drempels etc.) nodig zijn. Gezien de keuze voor de bovenstaande verkeersveiligheidsbevorderende maatregelen, wordt er niet gekozen voor een andere kleurstelling. Er zal zwart asfalt worden aangelegd, ook vanuit beheer heeft dit de voorkeur. Qua geluid is asfalt ook de beste keuze (in tegenstelling tot bijvoorbeeld klinkerverharding). De bushalte wordt aangelegd in beton.

Voorstel linksafstrook:

Berekeningen voor de ochtend- en avondspits hebben opgeleverd dat de capaciteit van het kruispunt Havezathenallee/Belvédèrelaan ruim voldoende is. Als er zich problemen voor gaan doen zal dit als eerste in de avondspits zijn. Zodra Stadshagen (in 2025) is volgebouwd is het de verwachting, op basis van modelberekeningen, dat er mogelijk een extra linksaffer nodig zal zijn. In het ontwerp wordt er ruimte gereserveerd om een tweede rijstrook aan te leggen. Geadviseerd wordt de tweede rijstrook niet direct aan te leggen, maar wel de ruimte te reserveren voor een tweede rijstrook. Het definitief ontwerp wordt als zodanig ontworpen.

Monitoring van de verkeersintensiteiten zal periodiek worden uitgevoerd. Op basis van deze uitkomsten kan worden bepaald wanneer de extra linksaffer nodig zal zijn (wat naar verwachting op zijn vroegst 2025 zal zijn).

Combineren lijnhalte Havezathenallee en halte station:

Door het combineren van de haltes ontstaan er ongewenste verkeersbewegingen op en nabij de eivonde. Bij het weggrijden zal de lijndienst bij het combineren van de twee lijnen in één halte twee rijbanen moeten kruisen. Ook is er geen ruimte bij de halte om twee bussen tegelijkertijd te laten halteren. Besloten wordt dan ook de bushalte van de Havezathenallee (lijndienst) niet te combineren met een nieuw te realiseren halte.

Eenrichtingsverkeer parallelweg Havezathenallee:

Omwonenden verwachten dat het verkeer dat verwacht wordt autoverkeer is dat parkeert om kinderen naar school te brengen en vervolgens weer weg zal rijden. De weg is dermate smal dat eenrichtingsverkeer vanzelf ontstaat. Het instellen van eenrichtingsverkeer levert door de eigen

bewoners meer verkeersbewegingen op in de straat. Parkeren op openbare plaatsen is niet te voorkomen. Zorg is er over de kinderen die nu op de straat spelen. De parallelweg is redelijk verkeersluw en er is geen speelplek in de buurt aangelegd. Deze zorg kan niet direct wordt opgelost, wel wordt deze meegenomen en na een jaar geëvalueerd.

Verplaatsen bushalte naar Tippe-zijde:

Vooralsnog lijkt het verplaatsen van de bushalte naar de Tippe-zijde niet de meest logische oplossing. Bewoners benadrukken het belang van een goede vergelijking tussen de beide opties. Hiervoor is het van belang dat er twee ontwerpen worden uitgewerkt. Dit wordt toegezegd en bilateraal met aanwonenden besproken. Mocht op basis van het onderzoek blijken dat er een bestuurlijke voorkeur is om deze toch te verplaatsen, dan wordt er een ontwerp gemaakt voor een halte en parkeerplekken aan de Tippe-zijde. De resultaten worden eerst met de belanghebbenden gedeeld. Er wordt besloten om twee ontwerpen (visueel) uit te werken behorend bij het onderzoek om de vergelijking goed te kunnen maken. Deze wordt bilateraal met aanwonenden besproken.

Kiss & ride-plek:

Door de bewoners wordt zorg uitgesproken dat het huidige ontwerp een onveilig handelen (in- en uitstappen en keren op Havezathenallee) bewerkstelligt. Dit wordt onderzocht en nader uitgewerkt.

Verlichting:

Het voorstel is om de gemeentelijke verlichting en de verlichting op het perron op elkaar te laten aansluiten. Qua lichtniveaus zijn aan ProRail eisen meegegeven welke door de aannemer in het ontwerp vertaald moeten worden. Verlichting zal middels led-verlichting gebeuren. De te gebruiken armaturen zijn nog niet bepaald. De voorkeur wordt uitgesproken armaturen te gebruiken die zo veel mogelijk het licht naar beneden verspreiden. De eisenspecificatie zoals aan ProRail gestuurd wordt aan betrokkenen verstrekt.

Vaststellen verslag vorige vergadering, rondvraag en vervolg

Het verslag van 10 maart wordt vastgesteld. Van de rondvraag wordt geen gebruik gemaakt. Als afsluiting wordt nog kort melding gemaakt van te nemen processtappen het komende half jaar.

Voorafgaand aan de besluitvorming in College en Raad wordt eind mei / begin juni een brede informatieavond georganiseerd. Tijdens deze avond wordt het ontwerp Buitenruimte / Inrichtingsplan gepresenteerd aan alle geïnteresseerden. De moties worden bilateraal met betrokkenen doorgesproken. Bij de besluitvorming in de raad over het ontwerp van de buitenruimte, worden de uitkomsten van het onderzoek naar aanleiding van de moties ook ter besluitvorming aangeboden. De datumvoorstellen voor de bilaterale overleggen en de informatieavond volgen vanuit de gemeente.