

BIJLAGE 5

Verslag Klankbordgroep Spoorzone

Datum:	30 oktober 2012
Locatie:	NS Gebouw "De Meander"
Aanwezig:	Henk Lukkezen (Vereniging bewoners Hanzeland) Nicole Huisman (Vereniging bewoners Hanzeland) Ton ter Bekke (Ondernemersvereniging Hanzeland) Sipke Miedema (Ondernemersvereniging Hanzeland) Jelle ter Burg (Fietzersbond Zwolle) Jan ten Berge (Fietzersbond Zwolle) Jan Hofstede (Stationsbuurt) Roel Korendijk (Stationsbuurt) Ad van Halem (Stationsbuurt) Wam Groot (Stationsbuurt) Anneke van Snick (Vrienden van Assendorp) Rudi Veldman (Vrienden van Assendorp) At Voorhorst (Vrienden van Assendorp) Femke Kingma (Vrienden van Assendorp) Adri Wever (Buurtschap IJsselzone) F.H. Sloet van Oldruitenborgh (Wijkorg. Spoolderbelangen) Gert Oosting (Binnenstad) Job Gans (Eigenarenvereniging Schellerheem) Ronald van den Berg (Vrienden van de Stadskern) Gerben Mensink (Natuur en Milieu Overijssel) Jan Nabers (gemeente Zwolle) Nynke Jutten (gemeente Zwolle) Robert Vink (gemeente Zwolle) Rob Tutert (gemeente Zwolle) Jeroen Ruitenbeek (Palmbout Urban Landscapes) Oebele Jansma (gemeente Zwolle) Jennifer Nijboer (gemeente Zwolle)
Afwezig:	Marten Houweling, Bas Tönis, Joris Engelbertink, Jan Verbeek, Gerrit Heutink, Ruben Janssen, Hans Valent, Jan Holthuis, Frank Witbraad, Henk Halfwerk, Aart Borst, Richard Alberts

1. Opening en introductie

Rob Tutert heet alle aanwezig welkom.

2. Vaststellen agenda

De aanwezigen kunnen zich vinden in de toegestuurde agenda.

3. Organisatie

Aan de projectorganisatie is een kwaliteitsteam toegevoegd. Het kwaliteitsteam bestaat uit Rients Dijkstra (adviseur Rijksbouwmeester), Koen van Velsen (Spoorbouwmeester) en Anna Vos (vertegenwoordiger van de stad Zwolle). Zij geven advies aan de stuurgroep Spoorzone Zwolle over de plannen die de projectorganisatie voorstelt.

Terugkoppeling:

- Er heeft een gezamenlijke raad/statenbijeenkomst plaatsgevonden. Het doel was het informatie niveau van raad en staten gelijk te schakelen. Raad en staten worden op een zelfde wijze als deze klankbordgroep ingelicht over de plannen. Door met hen tevens in gesprek en in discussie in aanloop op de te nemen besluiten in het proces.
- Er volgt een vraag naar aanleiding van de berichten over het overhouden van ProRail van 90 miljoen euro in een ander project. Aangegeven wordt dat dit los staat van de plannen van het station Zwolle en de spoorzone Zwolle.

4. Verslag van 25 september 2012

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

5. Proces

Jeroen Ruitenbeek van Palmbout is aanwezig voor de presentatie van de huidige plannen die door de projectorganisatie zijn opgesteld. Het getoonde is niet openbaar en wordt in vertrouwen met de klankbordgroep gedeeld.

De projectorganisatie is nog volop aan het rekenen en tekenen met de plannen. De resultaten zijn nog niet bekend. De verwachting is tijdens de volgende bijeenkomst meer inzicht hierin te kunnen geven.

Er volgt een vraag over de gehanteerde systematiek in relatie tot een pilot TEEB van de gemeente Zwolle. De pilot is niet bekend, maar wel worden in de berekeningen van deze plannen ook de lange termijn baten voor de omgeving en de kwaliteit voor stad bekeken.

De het project gehanteerde beoordelingssystematiek kijkt breder dan alleen het geld en lijkt op een Maatschappelijke Baten Analyse. Hierin wordt ook gekeken naar de ontwikkelkracht. In de volgende bijeenkomst kan de beoordelingssystematiek worden doorgenomen.

De presentatie gaat in op de ambitie van de gemeente Zwolle om een meer levendig stuk stad te maken met daarin gemengde functies en routes. Van oudsher is er een duidelijke functiescheiding in het gebied.

Het gebied is nu de achterkant van de stad, maar ligt op steenworp afstand van de binnenstad. Er zit een verscholen charme in het gebied, dat nu uitdaagt om een plan te maken waarin deze kwaliteiten benut worden. Het gebied ligt geïsoleerd ten opzichte van zijn omgeving en lijkt op een eiland in de stad. De verbindingen zijn lastig. Dit is een van de zaken om aan te werken.

De opdracht die voorligt is het opstellen van een ontwikkelkader met daarin een lange termijn strategie voor het hele gebied, de OV knoop goed in beeld brengen en zorgen voor de verbinding met rest van de stad.

Een belangrijk onderwerp in dit project is het verplaatsen van de bussen naar de zuidzijde van het station.

Inmiddels liggen er 3 varianten voor:

- een tunnel onder sporen door;
- een zelfde variant, maar dan met een viaduct, dus bovengronds;
- een alternatief waarvan de plaatjes getoond worden.

De varianten worden getoond en besproken. Hierin zitten onderwerpen als:

- aansluiting van de Veerallee;
- (Voort)bestaan van de Kamperlijn. Hiervan is de toekomst onbekend, omdat er nog geen besluit over genomen is;
- De effecten van een viaduct of twee kruisingen;
- Alternatief voor de Pannekoekendijk;
- Het belang van vrije busbanen voor Provincie;
- Straat van Wärtsila openbaar en voor alle verkeerssoorten toegankelijk maken;
- Verbinding vanaf Veerallee naar Hanzeland;
- Verkenningen om in de bocht van de sporen te kunnen overkluizen; Onderzoeken gaande voor de verkeerstechnische aspecten ook vanwege de hoogte;
- Toekomstige milieufacturen in het gebied, deze worden momenteel onderzocht door Witteveen en Bos;
- Route Windesheim: hierin ligt een vraagstuk om met de ontwikkeling ook een oplossing te vinden voor het dagelijkse ongemak (Lünentunnel, oversteek Hanzelaan en Koggelaan).

In het project zijn de verkeerskundigen aan het werk om te bekijken welke mogelijkheden er in het plan zitten. De aansluiting op het project doorstroomassen/In de Ban van de Ring is van essentieel belang (kruispunt met de Rieteweg, Willemskade, Harm Smeengekade, Pannekoekendijk en Veerallee).

Afspraak: bij de volgende bijeenkomst zal een deskundige die betrokken is bij het project doorstroomassen/In de Ban van de Ring aanwezig zijn. Dit onderwerp zal dan op de agenda staan.

Jeroen vertelt verder over de punten die in het programma zitten:

- 270 auto's; dit is vergelijkbaar met een parkeerplaats zo groot als het Lubeckplein;

- 14000 fietsen; 5,5 km fietsen oftewel van hier tot Stadshagen;
- 25 Bushaltes;
- Extra retail vergelijkbaar met 1,5 x oude stationsgebouw;

Al deze punten maken dat er veel studie nodig is om hieraan te kunnen voldoen. Daarnaast ligt het verlangen om het oude stationsgebouw te kunnen ervaren in het gebied en de routes hier rondom in kwaliteit sterker te maken.

Tevens wordt gedacht aan het maken van een passarelle. Een dergelijke verbinding over de reïnsproen kan voor een verbinding van Zwolle zuid met de binnenstad zorgen. Het zou een openbare route worden, zonder verbinding met het reïnperron. Dit is tevens een voordeel voor het busstation.

Na afloop van de presentatie worden de leden van de klankbordgroep gevraagd om hun ideeën te delen over de plannen.

De leden laten weten dat zij inzien dat er nog veel lastige knopen zijn op te lossen en dat er nog fundamentele problemen in het plan zitten die nog opgelost moeten worden. Alle oplossingen hebben voor-en nadelen, die allemaal nog verder uitgezocht moeten worden. De plannen bieden perspectief.

Rob laat weten dat de er nu geen keuzes voorliggen, maar dat het vorengenoemde inzicht geeft in waaraan gewerkt wordt. Er wordt nu ook gewerkt wat voor soort besluiten er kunnen/moeten worden genomen. De volgende keer komt het zg. afwegingskader aan bod.

6. Rondvraag en sluiting

De volgende bijeenkomst wordt gepland op 27 november aanstaande om 19.30 uur.

Rob sluit, met dank voor de inbreng van alle aanwezigen, de vergadering om 21.30 uur.