

**BIJLAGE 5****Verslag Klankbordgroep Spoorzone CONCEPT**

Datum: 27 november 2012

Locatie: NS Gebouw "De Meander"

Aanwezig: Ton ter Bekke (Ondernemersvereniging Hanzeland)  
Sipke Miedema (Ondernemersvereniging Hanzeland)  
Frank Witbraad (Vrienden van de Stadskern)  
Henk Halfwerk (Gehandicaptenraad)  
Roel Korendijk (Stationsbuurt)  
Ad van Halem (Stationsbuurt)  
Anneke van Snick (Vrienden van Assendorp)  
Femke Kingma (Vrienden van Assendorp)  
Gerrit Heutink (Rocov/Rover West Overijssel)

Henk Lukkezen (Vereniging bewoners Hanzeland)  
Nicole Huisman (Vereniging bewoners Hanzeland)  
Jan Hofstede (Stationsbuurt)  
Wam Groot (Stationsbuurt)  
Rudi Veldman (Vrienden van Assendorp)  
At Voorhorst (Vrienden van Assendorp)  
Marten Houweling (wijkvereniging Veeralleekwartier)  
Bas Tönis (wijkvereniging Veeralleekwartier)

Joris Engelbertink  
Jan Verbeek  
Ruben Janssen  
Hans Valent  
Jan Holthuis  
Aart Borst  
Richard Alberts

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)  
Lisa de Groot (gemeente Zwolle)  
Oebele Jansma (gemeente Zwolle)  
Jennifer Nijboer (gemeente Zwolle)

Afwezig: Jelle ter Burg (Fietsersbond Zwolle)  
Jan ten Berge (Fietsersbond Zwolle)  
Adri Wever (Buurtschap IJsselzone)

### 1. Opening/welkom

Rob heet alle aanwezigen welkom. Het programma is ingedeeld met in het eerste uur het bespreken van De Ban van de Ring, de stand van zaken en proces van de komende maanden en vervolgens in het tweede uur de sterkten/zwakten van de ontsluitingsvarianten door te nemen in kleinere groepen.

De klankbordgroepleden zijn het eens met deze indeling.

### 2. Verslag 30 oktober 2012

Het verslag dd 30 oktober 2012 wordt aangepast met wijzigingen in de aanwezigheidslijst. Na het verwerken van de aanpassingen is het verslag vastgesteld.

### 3. Stand van zaken project en proces komende maanden – Rob Tutert (programmamanager)

Tijdens de vorige bijeenkomst van de klankbordgroep is door de klankbordgroepleden aangegeven dat zij inschatten dat er meer tijd nodig zou kunnen zijn voor het project om tot besluitvorming over te kunnen gaan. Dit is ook gebleken in de bijeenkomsten van de projectorganisatie en het directieteam. Er is meer tijd nodig om over de verschillende oplossingen te praten. Zodoende is het niet mogelijk om tot besluitvorming te komen in december, dit is uitgesteld tot februari.

In de periode van nu tot aan februari 2013 is het belangrijk om met de 4 partijen overeenstemming te krijgen over de te nemen besluiten, zodat vervolgens met elkaar goede stappen gezet kunnen worden.

De varianten die opgesteld zijn, brengen het gebiedsontwikkelingskader en de OV-knoop in beeld. Het is mogelijk een beeld te geven van het totaal beeld.

Rob toont een schema van het komende proces. Dit laat zien dat "Zwolle Spoor" met daarin onderdelen als de reizigerstunnel, het 4<sup>e</sup> perron het huidige project beslaat. Het lopend project en het werk dat de projectorganisatie verricht, is nodig om te komen tot aanpassingen van het hele emplacement. Die aanpassingen zijn nodig om de treinen vlotter en sneller over het emplacement te kunnen laten gaan, om daarmee de Hanzelijn zo goed mogelijk te kunnen inzetten.

De projectorganisatie Spoorzone werkt aan de gebiedsontwikkeling en de toekomst van het station. De besluiten die hierover genomen moeten worden gaan over de ambitie die de gemeente Zwolle, de Provincie Overijssel, NS en ProRail hebben. De te nemen besluiten kunnen er toe leiden dat uit het project

“Zwolle Spoor” een nieuw project volgt dat vooralsnog “Zwolle Spoor verder” genoemd wordt.

Een groot onderdeel is de besluitvorming over de ontsluiting van de bussen, dit is bepalend voor het verdere traject. Vervolgens kan een investeringsbesluit voorbereid worden.

Om te voorkomen dat er veel prachtige plaatjes geproduceerd worden waar vervolgens geen geld voor blijkt te zijn, is men tegelijkertijd aan het rekenen en tekenen met de plannen. Er wordt toegewerkt naar het neerzetten van een stip op horizon om daar vervolgens naar toe te werken.

Uit alle plannen blijkt dat het zeer de moeite waard is om te gaan werken aan het station, dit heeft betekenis voor de ontwikkeling van de stad. Alle reden om er flink de schouders onder te zetten.

Nynke presenteert de huidige plannen en neemt de klankbordgroepleden mee in de verschillen die in de huidige plannen op gebiedsniveau ten opzichte van de presentatie van de vorige bijeenkomst.

De opgave die voorligt richt zich op een optimaal functionerende OV-knoop als wezenlijk onderdeel van de stad. Dit is belangrijk voor zowel de regio als de stad.

De ambitie is om aan de zuidzijde meer vermenging van programma's te krijgen. Met deze programmatische verrijking en krijgt het gebied meer aantrekkingskracht. Ook wil de projectorganisatie een duidelijker gezicht naar IJsselzijde maken door een groene verbinding met het IJssellandschap te creëren.

Er wordt gewerkt aan een raamwerk dat robuust genoeg is en dat daarmee een oplossing biedt voor de OV knoop en het gebied.

De voorliggende varianten hebben verschillen in het mogelijk maken van de ambities. Zo biedt de overkluizingsvariant een oplossing voor stad. Met daarbij een groenlandschap waar de infrastructuur door heen loopt.

Het is goed om te beseffen dat het station Zwolle groeit naar een top 10 plek van drukke stations. Hiermee verandert de impact die het station kan hebben.

De raamwerkvarianten, en vooral de hoofdaansluitingen, wil de projectorganisatie bespreken met de klankbordgroepleden. Tijdens een volgende bijeenkomst worden de raamwerkvarianten nader besproken.

Robert Vink legt de bedoeling van de verdere bespreking uit. De klankbordgroepleden worden gevraagd in kleinere groepen het beoordelingskader met sterke/zwakkere punten te beoordelen met als doel de projectorganisatie argumenten mee te geven. Er wordt niet gevraagd een keuze te maken in de varianten, maar om een mening te delen waarmee de projectorganisatie vervolgens het verhaal kan wapenen en onderbouwen.

#### 4. Presentatie svz In de ban van de Ring– Lisa de Groot (projectmanager)

Tijdens het eerste uur van de bijeenkomst is Lisa de Groot, projectmanager, aanwezig en zij vertelt over de aanleiding van de ban van de ring. De doorstroommassen van het openbaar vervoer en de impact op de infrastructuur.

Lisa toont de modelkeuze voor de doorstroomas die de raad heeft vastgesteld. Met dit model worden alle modaliteiten gefaciliteerd.

Ook laat zij zien dat er een ontwerp is gemaakt voor de herinrichting van de Katerdijk. De raad heeft dit ontwerp vastgesteld.

De keuze voor de Pannenkoekendijk is nog niet gemaakt. Wel zijn er drie varianten opgesteld. Deze varianten zijn in voorbereiding voor besluitvorming en gaan eind december naar het college en in januari naar de raad. Eind september zijn er bijeenkomsten in Zwolle geweest waarin de varianten zijn besproken.

De drie varianten zijn:

Variant 1: symmetrisch profiel.

Variant 2: busbaan in het midden met aan weerskanten ruimte voor fiets en auto.

Variant 3: aan de grachtkant de bussen, aan de andere kant de autobanen.

Het beslisdocument gaat in op alle varianten. De klankbordgroepleden worden uitgenodigd om mee te lezen en te denken in dit proces.

Vanuit de drie varianten (doorstroommassen) is een doorkijk gemaakt naar een mogelijke aansluiting met de Spoorzone. Hieruit komt naar voren dat de voorkeursvariant aangesloten kan worden op het kruispunt Veerallee/Rieteweg/Westerlaan/Harm Smeengekade, zoals de Spoorzone dit voorstelt. Alle drie ontsluitingsvarianten van de Spoorzone kunnen worden aangesloten op deze voorkeursvariant.

Maar ook variant 1 (doorstroommassen) is aan te sluiten. Variant 3 (doorstroommassen) is te ingewikkeld voor een goede aansluiting. De varianten bieden flexibiliteit om ongeacht de ontwikkelingen in de Spoorzone het ontwerp van de Pannenkoekendijk goed aan te sluiten. Het uiteindelijke besluit over de varianten is aan college en raad.

Er volgt een discussie over het besluit van de raad in het licht van de modelkeuze, de Pannenkoekendijk en de invloed van de Provincie over de lijnvoering. Met name wordt ingegaan op mogelijke alternatieven.

Lisa geeft aan dat de diverse varianten en keuzes goed overwogen zijn. Dat het besluit is genomen na overleg met diverse overlegorganen en klankbordgroepen (van In de ban van de Ring). De discussie is in deze klankbordgroep niet op de juiste plaats, zodoende wordt de discussie gestopt om verder te gaan met het programma.

Het verhaal van Lisa geeft aan dat de profielkeuze wordt voorgelegd, vervolgens gaat het definitieve ontwerp voor de zomer van 2013 naar de raad. Deze planning sluit aan op het traject van de Spoorzone.

## 5. Bespreken criteria voor de oplossingen – allen

Vanuit de groepen komen diverse opmerkingen, adviezen en aandachtspunten. Hieronder staat een opsomming hiervan:

Groep 1:

Flyover: Zorgen over de milieutechnische effecten.

Overkluizing: Goed liggend in de stad. Wel vragen met betrekking tot de realiseerbaarheid en de planning.

Bustunnel: Een goede verbetering. Vragen over wat dit brengt aan ontwikkelpotentieel voor de stad.

Groep 2:

Hecht veel belang aan goede oplossing voor openbaar vervoer, met daarbij het ongehinderd rijden van bussen. De 2<sup>e</sup> (bustunnel) en 3<sup>e</sup> variant (fly-over) scoren goed. Wel speelt eventuele geluidshinder een rol.

De zwakkere punten zitten in de constructie van de brug.

In de groep is er erkenning voor de stedelijke herontwikkelingsopgave. En ook vinden zij de Hanzelijn buitengewoon belangrijk.

Variant 1 (overkluizing) scoort hoog, maar men is kritisch over de maakbaarheid. Als advies wordt meegegeven te zorgen dat de technische en financieel-economische maakbaarheid onder controle gehouden wordt. Zijdelings raakt dit het Kamperlijn besluit.

De klankbordgroepleden vinden dit belang groter dan het belang van het behouden van het Kamperlijntje.

Groep 3:

Flyover heeft niet de voorkeur met name gelet op eventuele geluidsoverlast.

In deze groep is het belang ten aanzien van de Kamperlijn wisselend van belang.

De vraag kwam naar voren waarom er minder geluidsoverlast bij een flyover, dan bij een overkluizing zou zijn. De opmerkingen zijn in deze groep divers in het van belang van de punten.

Er volgen opmerkingen over:

- Waarom er nu een andere keuze gemaakt zou moeten dan een bustunnel. Zwolle heeft al diverse tunnels, dus waarom nu voor iets anders kiezen.
- Probeer niet direct te gaan voor een goedkopere oplossing. Het argument wat als belangrijk naar voren komt, is de ontwikkeling van Hanzeland.
- Is het verstandig het verkeer via een binnenring of via de Veerallee, Hanzeland in te krijgen? Waarom niet het verkeer meer naar buiten brengen.
- Er hoeft toch niet zoveel meer ontwikkeld te worden, is een persoonlijke mening van een klankbordgroeplid.
- De overkluizing gooit niet het potentieel van het gebied weg.
- Krijgen we hiermee geen tweede doorsnijding van Hanzeland? En door een weg met veel bussen te maken, creëren we dan niet juist een niemandsland.

- De investering moet je niet doen, alleen maar omdat het goedkoop is. Je doet dit voor toekomst van de stad.
- Zwolle heeft maar 1 station, de verkeersmachine heeft ook maar 1 plek in de stad. Doe het daar goed.
- Er wordt verzocht om op te passen met een zandlichaam, puur esthetisch gezien.
- Geen tweede A28 door de stad heen.

Robert bedankt de klankbordgroepleden voor hun inbreng. Hij geeft aan vanavond een goed pallet aan meningen ontvangen te hebben. De klankbordgroepleden geven aan dit een prettige manier van werken te vinden.

## 6. Afsluiting

Rob bedankt iedereen voor zijn/haar inbreng. De volgende bijeenkomst wordt gepland op dinsdag 22 januari 2013.