

verslag klankbordgroep Spoorzonevisie

Datum 1 oktober 2007

Tijd: 19.30 – 22.00 uur

Locatie: Thorbeckezaal, Stadhuis

Aanwezig:

- Bas Tönis (Wijkvereniging Veeralleekwartier)
- Ton ter Bekke (Ondernemersvereniging Hanzeland)
- Jelle ter Burg (Fietzersbond Zwolle)
- Henk-Willem Altena (Vereniging Bewoners Hanzeland)
- Ad van Halem en Wam Groot (Stationsbuurt)
- Anneke van Snick en Kees Canters (Vrienden van Assendorp)
- Gert Oostingh (Binnenstad)
- Jan Holthuis (Eigenarenvereniging Schellerheem)
- Dhr. Sloet (Wijkorganisatie Spoolderbelangen)
- Erik Schenk (Vrienden van de Stadskern)
- Robert Vink, Quintus van Hal en Mariët Kuenen (gemeente Zwolle)

Afwezig:

- Martien Knigge (Vrienden van de Stadskern)
- At Voorhorst (Assendorp)
- Richard Alberts (Vrienden van Assendorp)
- Harry Dinkelberg (Vereniging Bewoners Hanzeland)
- Adri Wever (Buurtschap IJsselzone)
- Roel Korendijk (Stationsbuurt)
- Marten Houweling (Wijkvereniging Veeralleekwartier)
- Eduard de Weerd (Bewonersvereniging Binnenstad Zwolle)
- Frits Kroese (gemeente Zwolle)

1. Opening en mededelingen

De geactualiseerde adreslijst wordt met het verslag verspreid.

Quintus van Hal legt uit dat 11 september niet haalbaar bleek. Dat spijt hem, maar het leek beter de bijeenkomst uit te stellen totdat er werkelijk wat te bespreken zou zijn.

2. Verslag bijeenkomst 14 juni

Na correctie van twee schrijffouten, wordt het verslag vastgesteld.

Dit verslag wordt ter informatie ook naar de visiegroep en de stuurgroep gestuurd.

3. Gedachtewisseling over dictionaire Jo Coenen

Dit boekje geeft de visie weer van Coenen op de Spoorzone en vormt voor de basis voor de besluitvorming ter afsluiting van deze fase en ter voorbereiding op de volgende. Het is een visie op hoofdlijnen. Om (globaal) de haalbaarheid ervan te toetsten, is deze op ambtelijk niveau wat verder uitgewerkt (verbeeld in een tekening).

Kenmerkend is de aanpassing van de dragerstructuur: spoor, OV, nieuwe busroute, IJsselallee en de groene structuur richting binnenstad (met doorgetrokken Willemsvaart en groene Nieuwe Veerallee).

Opgemerkt wordt dat het in de visie aan eenduidige terminologie ontbreekt (m.b.t. de Nieuwe Veerallee) hetgeen verwarrend werkt. Ook wordt van Willemskade i.p.v.

Datum

1 oktober 2007

Willemsvaart gesproken en wordt de straatnaam 'Emmawijk' gebruikt waar de (westelijke) Stationswijk wordt bedoeld.

Quintus van Hal geeft aan dat er nog een versie van het boekje komt, waar al dit soort fouten uit zijn gehaald.

Prioriteit één voor het slagen van het project is de verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde, in combinatie met een fraai plein / mooie entree aan beide zijden van het station. Dit hangt samen met de verbreding van de voetgangerspassage en een herschikking van de sporen / het gebruik van het spoor. Wat dat laatste betreft moet er m.n. met Prorail nog tot een definitieve, werkbare demarcatielijn gekomen worden van het gebied dat nodig is voor spoorgebonden functies, waarbij rekening moet worden gehouden met de komst van een derde eilandperron. Om dit alles mogelijk te maken zullen er spoorfuncties uitgeplaatst moeten worden, w.o. Nedtrain. In eerste instantie zal onderzocht worden of het RGS bij de IJssel hiervoor op de korte en middellange termijn voldoende mogelijkheden biedt. (Het RGS staat als aandachtslocatie aangegeven in de projectopdracht en maakt in die zin deel uit van het onderzoeksgebied.) Hessenpoort is voor Prorail en NS op dit moment onbespreekbaar, want onbetaalbaar als locatie voor dergelijke functies. Daarom is afgesproken dat die mogelijkheid weliswaar open blijft, maar dan voor de zeer lange termijn (na 2030), wellicht in combinatie met een Hanzelijn plus.

Verder zal in de volgende fase nader gestudeerd worden op:

- de invulling van de kop van Hanzeland
- de groene scheg. Overigens zal de huidige bebouwing voorlopig blijven, waaronder het Ecodrome (zeker tot 2012, de looptijd van het huurcontract). Eventuele ingrepen gaan pas op de langere termijn spelen, in het geval van herontwikkeling.
- het centrumgebied. Op de laatste maquettefoto's wordt onterecht de suggestie gewekt dat het de bedoeling zou zijn om de Stationswijk te herontwikkelen. Daarom is op de tekening van de gemeente ook duidelijk aangegeven dat de grens van de 'nieuwe stad' bij de Westerlaan komt te liggen. Wel zijn de relaties met de bestaande wijk van groot belang (o.a. langzaamverkeersroutes).
- fietsparkeren. In het boekje staat hiervoor een hele lange strook aangegeven, maar ook dat is niet de bedoeling (en ook niet beheersbaar). Dit zal zoveel mogelijk in gebouwde voorzieningen (ondergronds) en zo dicht mogelijk bij het trein- en busstation gerealiseerd worden.
- Deventerstraatweg. Het idee is om deze naast het spoor te leggen zodat de geluidsbronnen allemaal bij elkaar komen te liggen en er een bredere strook beschikbaar komt om te bebouwen. De wens is hier zoveel mogelijk wonen te realiseren, voor zover dit milieutechnisch mogelijk is.
- Locatie Hanzebad. Vanwege de verkeersafwikkeling is het beter om het kantorenareaal te spreiden over het gebied (en dus de kop Hanzeland niet volledig met kantoren te bebouwen). Het lijkt daarom logisch om op de locatie Hanzebad kantoren te realiseren.

Datum 1 oktober 2007

Bij dit alles is verkeer nadrukkelijk onderwerp van onderzoek, evenals het milieu. Er is al langere tijd een studie gaande naar de verkeersafwikkeling in en rond Zwolle als geheel (bereikbaarheidsanalyse). Deze heeft geleid tot een gebiedsgerichte verkenning met diverse varianten, waarvan er op deze tekening één is weergegeven. Hierover is echter nog geen besluit gevallen.

Omdat hierover veel vragen zijn, stelt Quintus van Hal voor om de volgende bijeenkomst meer inzicht geven in verkeerszaken (en cijfermateriaal daaromtrent).

De voorliggende kaart is bedoeld als 'praatprent'. Mariët Kuenen benadrukt dat de diverse (infrastructurele) oplossingen die erop staan aangegeven slechts *mogelijke* oplossingen zijn, in dit stadium vooral gebruikt om de haalbaarheid van de visie te toetsen. Uiteindelijk kan best voor andere varianten worden gekozen.

4. Reacties

Kees Canter meldt dat de bewoners van Assendorp graag de Boni willen behouden. Anneke van Snick meent dat de spoorbrug hoge bebouwing er vlakbij niet verdraagt: dan valt hij weg. Als er bij de Deventerstraatweg nieuwbouw komt, is ook van belang hoe dicht die op de bestaande bebouwing komt te staan. Voor de huidige bewoners zou het aantrekkelijker zijn als de weg zijn huidige loop houdt en tegen het spoor aan nieuwbouw komt. Gert Oostingh merkt daarbij op dat bebouwing op de huidige, beschikbare strook (dus zonder verleggen van de Deventerstraatweg) de mogelijkheid zou bieden ook aan deze kant voor een stedenbouwkundig fraaie entree van de stad te zorgen (vanaf het spoor gezien). Aangezien de strook nu al beschikbaar is, zou hij bovendien vrij snel kunnen worden aangepakt.

In het algemeen spreken de referentiebeelden voor de Deventerstraatweg de klankbordgroep niet aan: men denkt veeleer aan architectonische verscheidenheid.

Anneke van Snick vraagt ook aandacht voor de omgeving van het station. Als die wordt opgewaarderd moet de bestaande bebouwing ook een beter uitstraling krijgen (denk aan studentenhuizen).

Jan Holthuis geeft aan dat hij enthousiast is over de visie van Coenen. Deze biedt allerlei mogelijkheden voor een goede invulling van het gebied. Hij pleit ervoor om verkeersmaatregelen uit te voeren (of in elk geval te bepalen) voordat vastgoed wordt ontwikkeld. Hij meldt dat de werkgroep Langzaamverkeer Hanzeland nu het voorstel zal doen om een voetgangersbrug over de IJsselallee te realiseren.

Meer in het algemeen vraagt hij aandacht voor infrastructuur i.r.t. toekomstige ontwikkelingen m.b.t. autoverkeer zoals het autoluw worden van de binnenstad.

Volgens Jelle ter Brug gebeurt dat volgend jaar al.

Gert Oostingh: de gevelwanden van de Emmawijk, Roopoort en Parkweg vormen ook een 'schutting' voor park Eekhout en moeten dus beschermd worden.

Daarnaast vraagt hij zich af hoe realiseerbaar de groene scheg is. Nieuwe infrastructuur in het Spolderbos / Engelse Werk vindt hij onbespreekbaar en hij vindt het bovendien niet logisch om groen weg te halen uit het bestaande gedeelte van de groene scheg,

Datum

1 oktober 2007

terwijl nog maar de vraag is of het nieuwe deel uiteindelijk daadwerkelijk wordt toegevoegd.

Ad van Halem is blij dat de weergave op de maquette niet correspondeert met de bedoelingen. Hij vertelt dat er nu al sprake is van overlast in de Stationswijk door langzaam verkeer. Hier moet dus zorgvuldig mee worden omgegaan. Deze notie zal worden meegenomen bij de uitwerking van (de langzaam verkeersroutes door) het centrumgebied en de Westerlaan.

Ad van Halem heeft een schriftelijke reactie op papier gezet. Hij stuurt deze digitaal naar Mariët Kuenen, waarna zij haar met het verslag zal verspreiden.

Er volgt enige discussie over de wenselijkheid op dit moment van het innemen van individuele (of collectieve) standpunten. Conclusie is dat hiertegen geen bezwaar is en dat meningsverschillen ook mogen blijven bestaan. In dat kader meldt Quintus van Hal dat de definitieve visie op een later tijdstip nog naar buiten wordt gebracht (ook op internet). Er zal dan zeker weer een brede informatiebijeenkomst worden georganiseerd, maar de manier waarop ruimte wordt geven aan mensen om op de visie te reageren (bijv. inspraak) is nog niet bepaald.

Bas Tönis vraagt hoe geborgd zal worden dat de globale visie bij de uitwerking van deelgebieden niet verloren gaat. Misschien moet er een soort kwaliteitspanel in het leven worden geroepen? Volgens Quintus van Hal is dit een gedeelde verantwoordelijkheid van alle betrokken partijen, maar hij kan zich voorstellen dat bijvoorbeeld een stedenbouwkundig supervisor wordt aangesteld.

In de volgende fase wordt de haalbaarheid van de deelprojecten verder uitgewerkt en wordt geprobeerd de samenhang te bewaren door verschillende projecten simultaan op te pakken.

Bas Tönis vraagt ook naar het milieu. Hier wordt door de visiegroep al naar gekeken en er is al een aanzet tot een milieuvisie op het gebied (met aandacht voor o.a. externe veiligheid en geluidshinder). Quintus van Hal gaat na of die verspreid kan worden.

Henk-Willem Altena vindt het rapport als totaal goed. Wat gebeurt er met de reacties van 27 juni? Quintus van Hal geeft aan dat ernaar wordt gekeken hoe die kunnen worden meegenomen en dat hij daar de volgende keer op terug komt.

Ton ter Bekke vraagt aandacht voor de onderdoorgang langs het spoor bij de IJsselallee, die met name op termijn heel smal wordt.

De heer Schenk kondigt nog een schriftelijke reactie aan. Hij toont veel waardering voor het rapport van Coenen, maar vindt een zwak punt de verbinding van de centrumzone met de binnenstad. Het is wel een kans om nieuwbouw aan de Westerlaan nu al beter aan te laten sluiten op de bestaande bebouwing en om een mooie nieuw stationsplein te maken (verbonden met Oosterlaan en Westerlaan). Pluspunt: wonen aan de centrumkant.

Wam Groot vraagt of bekend is hoeveel mensen er nu en in de toekomst in de Spoorzone kunnen wonen en werken (mede i.r.t. verkeer). Quintus van Hal meldt dat

Datum 1 oktober 2007

dergelijke cijfers wel beschikbaar zijn, maar dat op dit moment nog gekeken wordt wat voor programma je toegevoegd zou kunnen worden (een mix, vooral niet alleen kantoren). Hier kan de volgende keer ook op in worden gegaan.

5. Windesheim

Windesheim heeft het signaal afgegeven mogelijk integraal te willen verhuizen, evt. naar de Spoorzone, terwijl tot nu toe uitgangspunt steeds de huidige locatie is geweest. Het 'overbloezen' van Windesheim naar de Spoorzone is nadrukkelijk mogelijk in de visie van Coenen, maar er wordt nu ook naar andere opties gekeken. De gemeente wil graag dat Windesheim een betere relatie met de stad krijgt.

Jan Holthuis merkt op dat bewoners geen moeite hebben met Windesheim zolang de school zelf verantwoordelijkheid neemt voor de gevolgen van de eigen groei.

Algemene reactie van de klankbordgroep is dat het overbloezen naar de Spoorzone als positief wordt ervaren, maar dat men niet enthousiast is over Windesheimlocaties aan de andere kant van het spoor (de Westerlaan).

Gert Oostingh merkt op dat wanneer de hele kop Hanzeland en/of het hele Wärtsilä terrein door Windesheim zou worden ingenomen, dit ingrijpende gevolgen voor de gehele infrastructuur zou hebben. Ook zou dit tot enorme studentenstromen in westelijke richting leiden, waardoor het mogelijk logischer zou zijn een extra tunnel aan die zijde aan te leggen i.p.v. de huidige te verbreden. Quintus van Hal geeft aan dat dergelijke zaken zeker aan de orde komen bij het onderzoek.

6. Volgende bijeenkomst

Maandag 29 oktober van 19.30 tot 21.30 uur in de Thorbeckezaal van het Stadhuis.

Agendapunten:

- verkeer en openbaar vervoer
- korte reacties klankbordgroepleden op visie Coenen / concept Perspectief