

verslag klankbordgroep Spoorzonevisie

Datum 7 mei 2007

Tijd: 19.30 – 22.00 uur

Locatie: Thorbeckezaal, Stadhuis

Aanwezig:

- Marten Houweling en Bas Tönis (Wijkvereniging Veeralleekwartier)
- Henk-Willem Altena (Vereniging Bewoners Hanzeland)
- Ton ter Bekke (Ondernemersvereniging Hanzeland)
- Roel Korendijk en Ad van Halem (Stationsbuurt)
- Anneke van Snick (Vrienden van Assendorp)
- At Voorhorst (Assendorp)
- Adri Wever (Buurtschap IJsselzone)
- Gert Oostingh (Binnenstad)
- Jan Holthuis (Eigenarenvereniging Schellerheem)
- Frits Kroese, Quintus van Hal en Mariët Kuenen (gemeente Zwolle)

Afwezig:

- Harry Dinkelberg (Vereniging Bewoners Hanzeland)
- Marlous Bots (Bewonersvereniging Binnenstad Zwolle)
- Jelle ter Burg (Fietzersbond Zwolle)
- Aart Borst (Wijkorganisatie Spoolderbelangen)

Opening en mededelingen

Quintus van Hal opent de vergadering. Afsproken wordt dat er geen woordelijke verslagen maar meer actie- / afsprakenlijsten worden gemaakt, die na goedkeuring van de klankbordgroep (per email) op de site worden gezet.

De leden krijgen allemaal een adreslijst van de klankbordgroep.

Spelregels klankbordgroep

Quintus van Hal legt uit dat de raad heel nadrukkelijk het communicatietraject zal volgen. Mede daarom is het van belang om afspraken te maken, zodat de wederzijdse verwachtingen duidelijk zijn.

Het is geen bezwaar als er meer dan één persoon namens eenzelfde organisatie komt. Het is van belang dat er breed geïnformeerd wordt, maar de gemeente wil graag de communicatie in de media enigszins regisseren om een vertroebeling van de discussie te voorkomen. Spelregel 10 wordt op verzoek van de klankbordgroep deels geschrapt, deels bij regel 3 gevoegd (zie bijlage: definitieve versie spelregels).

Presentatie stand van zaken verkenningen a.d.h.v. maquette

De knelpunten die relevant zijn in het Spoorzonegebied staan genoemd in de projectopdracht (te downloaden van de site). Frits Kroese laat aan de hand van een maquette zien, op welke thema's betrokken partijen tot nog toe het Spoorzonegebied hebben verkend:

- OV knooppunt
- Vastgoed
- Infrastructuur: wegen, groen en water

Datum 7 mei 2007

Totdat de Spoorzonevisie klaar is, worden particuliere initiatieven in het gebied zo veel mogelijk bevroren, met de bedoeling om hier nu geen ontwikkelingen te laten plaatshebben die vervolgens in conflict zijn met die visie.

OV knooppunt

Het idee bestaat om het busstation integraal naar de kant van Hanzeland te verplaatsen en de busroute aan de westzijde zo te verleggen dat deze vanaf Hanzeland naar de Pannekoekendijk loopt (met een halte bij de nieuwe brug naar het Rode Torenplein) en bussen dus niet meer massaal op de Eekwal halteren. De kbg merkt op dat er wel voor gewaakt moet worden dat de route aan de oostzijde (langs het Terpelwijkpark) behouden blijft.

Een busstation aan die zijde zet ook de ontsluiting van Hanzeland onder druk, bijvoorbeeld doordat buspassagiers door auto's worden afgezet. Auto's moeten dus aan de voorzijde blijven?

Wat de opvang van voetgangers en fietsers betreft: er wordt nu een loopstromen onderzoek gedaan en er zouden ook betere fietsenstallingen moeten komen.

Het parkeren in Hanzeland is een probleem, waar aandacht voor is. Hiervoor moet een oplossing worden gevonden, voordat er nieuw vastgoed wordt toegevoegd.

Het opstellen van treinstellen kan mogelijk meer naar het rangeerterrein bij de IJssel worden verplaatst, waardoor het spoorgebied versmald kan worden en het niet meer zo'n sterke scheidslijn vormt (zie ook Vastgoed). De huidige tunnel onder het spoor kan dan korter worden (met aan het ene eind het nieuwe busstation) en moet bovendien over het eerste deel verbreed worden om de reizigersstromen beter te kunnen verwerken. Daardoor moet ook de entree van de tunnel aan de voorzijde worden aangepast (en verbeterd).

Ontwikkelingen die van belang zijn voor het OV knooppunt: Hanzelijn (en 3^e eilandperron) en verbreding van de spoortunnel. Ook moet er voldoende ruimte zijn voor rangeren en onderhoud – in het gebied, of zo mogelijk daarbuiten. NS en Prorail hebben de taak om op korte termijn te onderzoeken wat nodig is en wat de mogelijkheden zijn.

Vastgoed

Het idee is om een nieuwe stadswijk te maken aan beide zijden van het spoor (Westerlaan en huidige Nedtrain en Wärtsilä terrein), waarbij qua bebouwing de binnenstad wordt doorgetrokken, met een menging van functies (zoals wonen, kantoren, scholen, hotel), en niet een nieuw stuk Hanzeland wordt gemaakt. Mogelijk kan een deel van de historische bedrijfsgebouwen daarbij behouden blijven.

Op de kop Hanzeland wordt ook een menging van functies beoogd, in een hogere bebouwingsdichtheid en bestaand uit kantoren, voorzieningen en woningen.

Datum 7 mei 2007

Infrastructuur

Het verkeer loopt op een aantal punten in de stad vast, die ook van belang zijn voor de Spoorzone. Hier wordt nu op allerlei fronten naar gekeken.

Daarnaast wil de gemeente de structuur met groene vingers versterken en meer looproutes creëren. Bureau Coenen is met het idee gekomen om een groene zone te creëren langs de Nieuwe Veerallee, die op de kop van Hanzeland wordt 'gecompenseerd' met een flinke hoeveelheid vastgoed.

De werkgroep Langzaam Verkeer Windesheim / Hanzeland is op de hoogte. Voorlopig zijn er vooral veel knelpunten geïnventariseerd en liggen nog allerlei mogelijke oplossingen open. Zo zou er voor parkeren bijvoorbeeld kunnen worden gekozen voor een parkeeroplossing onder elk nieuw gebouw, in één accommodatie onder de kop van Hanzeland of voor een accommodatie elders.

Exploitatie

Er worden verschillende modellen ontwikkeld, waaraan in het najaar een kostenplaatje wordt gehangen. Het is daarbij de bedoeling dat alle betrokken partijen (incl. de rijksoverheid) hun steentje bijdragen. Er zijn ook investeringen van ontwikkelaars nodig, dan wel door samenwerking, dan wel middels de exploitatieverordening.

Architectuur

Het verzoek is de architectuur zo aan te pakken dat er draagvlak ontstaat (ook voor hoogbouw), bijvoorbeeld door een prijsvraag te organiseren. Frits Kroese geeft aan dat het structuurplan daar ook vanuit gaat: kijk eerst wat voor programma je op welke plek je wilt realiseren en zoek daar vervolgens sfeerbeelden en thema's bij.

Er moet niet alleen naar volumes en massa's worden gekeken maar ook naar kwaliteit en sfeer, zowel in deze, als in volgende fasen. Misschien zou juist voor bijzondere architectuur kunnen worden gekozen, zodat het gebied op die manier ook zijn eigen aantrekkingskracht krijgt.

De menselijke maat is in elk geval leidend, voor de hele Spoorzone en met name voor het gebied langs de Westerlaan.

Overige opmerkingen

Afstemming verkeersstromen en uitbreidingsplannen Windesheim / Spoorzonevisie is noodzakelijk.

Het idee is om de looproute via de Roopoort te verbeteren, evenals de langzaam verkeersroute naar Windesheim.

De fietsenkelder in Groningen kan een voorbeeld zijn.

De gemeente moet oog hebben voor het verband met ontwikkelingen als de oude ABN Amro locatie en Voorsterpoort.

Als er een nieuw eilandperron bijkomt, kan het huidige spoor van de lijn naar Almelo misschien worden weggehaald?

De hoogbouw op de kop van Hanzeland wordt vast als eerste gebouwd. Hoe realistisch is het te verwachten dat er langs de nieuwe Veerallee inderdaad een groen zone komt?

Volgende bijeenkomst

Donderdag 14 juni van 19.30 tot 22.30 uur in de Thorbeckezaal van het Stadhuis.