



**Voorkeursvariant Gebiedsvisie
Stationsgebied**



Voorkeursvariant Gebiedsvisie Stationsgebied

1. Aanleiding

Het Stationsgebied wordt in de Structuurvisie Duurzaam Verbinden van 2013 genoemd als een belangrijk te ontwikkelen gebied voor Meppel. In 2018 is besloten een gebiedsvisie voor het stationsgebied op te stellen. Op basis van een verkenning van de kansen, knelpunten en belangen in het gebied is een variantenstudie opgeleverd: *'Gebiedsvisie Stationsgebied Meppel- Concept en varianten t.b.v. consultatie en besluitvorming, Aug. 2019'*. Hierin zijn voor 5 deelgebieden de opties weergegeven voor ontwikkeling naar de toekomst. In de variantenstudie zijn deze samengebracht tot 3 integrale varianten: 1. Doorgaan met bestaande middelen, 2. Organische ontwikkeling en 3. Ambitieuze vergezichts.

Het college heeft middels participatie, advies van provincie Drenthe en op basis van bestuurlijke ambities een eigen integrale voorkeursvariant opgesteld. Deze bestaat uit een keuze van kansrijke scenario's per deelgebied. Er is overwogen richting gekozen voor de in de variantenstudie onderscheiden deelgebieden binnen het stationsgebied. Na besluitvorming wordt de voorkeursvariant verder uitgewerkt in een 'gebiedsvisie Stationsgebied Meppel'. De gebiedsvisie is gericht op:

- Het bieden van een samenhangend toetsingskader voor ontwikkelingen
- Richting geven aan de vraagstukken Bekinkbaan en fietsverbinding Ezinge voor de toekomst
- Het uitnodigen tot ontwikkeling en investeren door derden
- Het leggen van een basis voor verdere projectverkenningen en subsidieaanvragen

2. Ambitie Stationsgebied

In hoofdstuk 1 van de variantenstudie wordt een centrale ambitie beschreven voor het Stationsgebied Meppel. Hieronder vatten we deze samen. De beschreven ambitie is het wensbeeld waar we naartoe willen bewegen met de ontwikkeling van het gebied en daarmee richtinggevend voor de keuze voor de voorkeursvariant.

Een prettige stationsomgeving als visitekaartje

In het stationsgebied word je hartelijk welkom geheten in een heldere en uitnodigende omgeving. Een intensief knooppunt van werken, wonen en ontmoeten is voor de vele bezoekers het visitekaartje voor Meppel. Hier maak je kennis met de karakteristiek van Meppel. Daarbij heeft het monumentale stationsgebouw een passend podium. Het stationsgebied positioneert zich als knooppunt van duurzame mobiliteit, gelegen langs de centrumring en oostelijke stadsentree. Op dit belangrijke knooppunt is voldoende ruimte en kwaliteit voor de auto, het openbaar vervoer, de fiets en voetgangers.

Openbare ruimte als karakteristieke rode loper, met hechte verbindingen

Het stationsgebied is aan beide zijden van het spoor helder en duurzaam verbonden, voor autoverkeer en langzaam verkeer. Het stationsgebied is toekomstvast verbonden met de omliggende wijken, de binnenstad en de centrumring. Je ervaart hier een karakteristieke openbare ruimte met ervaarbare groen- en waterstructuren.

Ontwikkeling van hoogwaardig vastgoed, passend bij station en wijken

Het stationsgebied is een heldere knoop van vitale stadseconomie, die gebruik maakt van de ligging aan het station. We maken gebruik van het stationsgebied als aanjager voor duurzame, gezonde en actieve mobiliteit en daarmee een toenemende aantrekkingskracht voor de regio. De spoorzone is intensief gebruikt met unieke milieus,

onder de rook van Zwolle. Het stationsgebied biedt een aantrekkelijker meerwaarde voor de aangrenzende woonwijken.

3. Visie op de ontwikkeling en keuze voorkeursvariant

Op basis van de opties per deelgebied en de integrale varianten voor het gehele gebied, hebben we een voorkeursvariant samengesteld. Dit is meer dan een optelsom van de keuzes per deelgebied, maar hieronder ligt een visie op de ontwikkeling ten grondslag. We willen dat het stationsgebied een gebied wordt dat de karakteristiek van Meppel, een stedelijke allure als entreegebied en de unieke ligging aan het station combineert. We maken gebruik van het monumentale stationsgebouw, het beschermde stadsgezicht, de Reest en Hoogeveense Vaart als aanknopingspunten voor een karakteristieke invulling, aansluitend op het Meppeler DNA. Voor de vele reizigers en bezoekers is het stationsgebied de eerste kennismaking met Meppel, het is een visitekaartje voor de stad.

Op ontwikkellocaties willen we stedelijke allure toevoegen en gaan we voor grootstedelijke functies, die passen bij de ligging nabij het station. We zoeken naar meer verbinding in het stationsgebied en een eenduidige uitstraling als één familie. We willen zo gezicht en allure geven aan de oostelijke stadsentree, maar ook een samenhangend beeld realiseren rond de centrumring en het stationsplein. Juist nu, onder de rook van Zwolle, zijn er kansen die verzilverd kunnen worden. De keuze is daarom voor een realistisch perspectief, dat organisch invulling kan krijgen, maar tevens houdbaar is voor de lange termijn.

4. Keuze per deelgebied

In de variantenstudie zijn vijf deelgebieden onderscheiden. Enkele deelgebieden bestaan uit meerdere onderdelen, zoals de spoorkavels, het koelhuis en de fietsverbinding. In totaal beschrijven we hieronder de keuze voor 8 deelgebieden:

1. Directe Stationsomgeving
2. Koelhuis en omgeving
 - A. Koelhuislocatie
 - B. Fietsverbinding Ezinge-Meppel-Zuid
3. Kraton en Bekinkbaan
4. Spoorkavels
 - A. Automotive Zone
 - B. Gedempte goederenhaven
5. Hoofdstructuur openbare ruimte

Hieronder lichten we de keuze per deelgebied toe. In de begeleidende kaart zijn de keuzes vertaald naar een integrale voorkeursvariant voor het gehele stationsgebied.

1. Directe stationsomgeving: een nieuwe inrichting van het stationsplein met nieuwe configuratie van het busstation

We kiezen voor de directe stationsomgeving voor de optie Organische ontwikkeling van een Statig stationsplein. Het stationsplein wordt groener, overzichtelijker en veiliger. Statige elementen zoals de stationsklok en het beeld van 'vrouw Fortuna' worden in ere hersteld. Zo ontstaat een aantrekkelijk verblijfsgebied voor alle gebruikers, met een stedelijke uitstraling. We kiezen voor herinrichting van het busstation, geïntegreerd met de opstelling van Kiss & Ride. De centrumring behoudt haar belangrijke functie en daarmee ruimte voor de auto en de fiets. Voor deze herinrichting blijkt veel draagvlak, zowel van de spoorse partijen als betrokkenen uit de omgeving. De herinrichting geeft op realistische en haalbare wijze invulling aan de ambitie voor een hartelijk welkom.

2A. Koelhuislocatie: herontwikkeling tot lichte bedrijvigheid

We kiezen voor de optie Integrale herontwikkeling van deze strategische locatie. We schalen af naar lichte bedrijvigheid, passend in het stationsgebied. Aanvullend is ook te denken aan bijvoorbeeld onderwijs, gezondheid, sport en recreatie. Verplaatsing van de sportvelden is voor de lange termijn denkbaar, waarbij perspectief ontstaat voor het gehele gebied tussen spoor en de A32. Voor wonen vinden we deze locatie niet passend, omdat het niet aansluit op bestaande woongebieden en een geïsoleerde ligging heeft. GS Meppel staat open voor vertrek. Deze kavel kan dan, net als naastgelegen koelhuislocatie, ontwikkeld worden. Behoud van GS Meppel op de huidige locatie zet toekomstige duurzame ontwikkelingen op slot. De keuze in dit deelgebied heeft ook een sterke relatie met de keuze voor de fietsverbinding. Voor een 'duurzame ontwikkeling van het stationsgebied', is dit de beste keuze om de karakteristieke kwaliteiten in het stationsgebied beter zichtbaar te maken.

2B. Fietsverbinding Ezinge-Meppel-zuid: fietsverbinding met gelijkvloerse spooroversteek

We kiezen voor een de optie van een gelijkvloerse fietsovergang ter hoogte van de spoorwegovergang bij Reeststouwe. De spoorovergang wordt veilig heringericht voor alleen fietsers en verbonden met het stationsgebied. We zien geen noodzaak een grote investering voor de tunnelvariant te doen, omdat met de herinrichting van de spoorwegovergang eenvoudig en relatief snel een veilige fietsoversteek te realiseren is. De realisatie van de fietsverbinding vraagt wel een verkeersveilige oplossing ter hoogte van GS Meppel, zolang dit bedrijf op de huidige locatie zit. Dit werken we in de gebiedsvisie uit. Er is veel draagvlak voor een nieuwe fietsverbinding, waarbij er geen voorkeur naar voren kwam voor de gelijkvloerse of ongelijkvloerse oplossing. Prorail wil de huidige overgang graag saneren of minimaal afwaarderen.

3. Kraton en Bekinkbaan: integratie van de Bekinkbaan door herontwikkeling Kraton en omliggende percelen

We kiezen voor herontwikkeling van de Bekinkbaan voor auto's, fietsers en voetgangers tot een 'nieuwe Poort' naar de stad. De Bekinkbaan wordt ingepakt met grootstedelijke bebouwing, waarbij het Kraton wordt gelift tot het niveau van de Bekinkbaan. Dit geeft de mogelijkheid onder het opgetilde maaiveld het parkeren voor de functies op het Kraton te regelen, waarmee het blik uit het zicht verdwijnt. Het gebied krijgt een welkome entree met stedelijke allure en markante kwaliteit als voorportaal naar de binnenstad. In deze ambitieuze integratievariant ontstaat een aantrekkelijk entreegebied op het Kraton voor fietsers en voetgangers en automobilisten. Door ruimte voor langzaam verkeer te maken op de Bekinkbaan, worden beide zijden van het spoor duurzaam verbonden en krijgt de Bekinkbaan een toegevoegde waarde. We zien in de integratievariant een realistisch perspectief, waar de tunnelvariant zeer complex is, een hoge investering vraagt en verkeerskundig negatieve effecten heeft. Integratie van de Bekinkbaan past goed bij Meppel, geeft invulling aan de ambitie voor het Stationsgebied, heeft veel draagvlak en er kan op relatief korte termijn worden gestart.

4. Spoorkavels: Spoorgerelateerde grootstedelijke functies

We hebben voor de spoorkavels herontwikkeling voor ogen, met grootstedelijke uitstraling en functies die passen bij een stationslocatie. De ontwikkeling van spoorzone als één geheel draagt bij aan een herkenbaar en aantrekkelijk beeld vanaf het stationsplein, de entree vanaf de Bekinkbaan en de omliggende wegen. Juist hier zoeken we naar de combinatie van een stedelijke maat en schaal, de karakteristieke uitstraling van Meppel en de unieke ligging nabij het station. Op de noordelijke kop van de spoorzone is ontwikkeling gericht op het omzomen van de Bekinkbaan met bebouwing die samenhangend de oostelijke stadsentree markeert.

Onderdeel van de functies kan wonen zijn, mits er leefbare woonomstandigheden kunnen worden gecreëerd tussen spoor en weg. Wonen voegen we toe, daar waar het een relatie heeft met de bestaande woonomgeving. We hebben onderscheidend wonen voor ogen, voor een 'stationgerelateerde' doelgroep en in een ander type bebouwing. Dit mag geen concurrerend aanbod zijn met het regulier programma en dient kwalitatief hoogwaardig te zijn. Kwaliteit gaat voor kwantiteit.

Uitgangspunt is herontwikkeling van de gehele zone naar functies die beter passen / aansluiten op de ligging nabij het station. De eigenaren van deze zone staan hiervoor open. Voor de braakliggende percelen in de spoorzone ontstaan daarmee ook nieuwe ontwikkelmogelijkheden. Langs het spoor liggen diverse kavels die niet of niet intensief in gebruik zijn. Een aantal van deze kavels liggen o.a. in een 'Automotive zone' en 'de gedempte goederenhaven'.

4A. Automotive zone

Hierboven beschreven we de ambitie voor de spoorkavels, waaronder de automotive zone langs de Leonard Springerlaan. Deze gewenste ontwikkeling betekent dat in deze zone geen plaats meer is voor de huidige invulling van auto gerelateerde functies. Op termijn zal vertrek van deze functies aan de orde zijn, waarbij er nog passende ruimte is elders in Meppel. De eigenaren van deze strook zien hier nieuwe ontwikkelruimte met dit toekomstperspectief.

4B. Gedempte goederenhaven

Ook voor de gedempte goederenhaven geldt de algemene ambitie voor de spoorkavels, zoals we hierboven beschreven. We willen dit gebied aantrekkelijk en toegankelijk maken en toekomstige ontwikkelingen die gerelateerd zijn aan het stationsgebied op een deel van het terrein mogelijk maken. Bebouwing op deze locatie moet passen binnen de eenheid van de spoorzone, maar geeft gelijktijdig smoel aan het entreegebied langs de Bekinkbaan. Het moet stedelijke allure en extra kwaliteit toevoegen aan het gebied. Voor het zuidelijk deel van het perceel liggen kansen meer groen en een openbaar karakter toe te voegen.

Vastgoedontwikkeling, meer groen en een openbaar karakter heeft veel draagvlak vanuit de omgeving. Het gebied kan door ontwikkelingen direct bijdragen aan meer sociale veiligheid en leefbaarheid van de Ezinge. Eigenaar ProRail richt zich op herontwikkeling. Gezien de ambities van het college is de keus voor openstelling en toekomstige ontwikkelingen gerelateerd aan het stationsgebied de beste optie die nu al gedeeltelijk ingezet kan worden. Met name het toegankelijk maken voor de omgeving is zeer gewenst en kan redelijk snel ingezet worden.

Bij de keus voor vastgoedontwikkeling is het uitgangspunt om voor deze locatie alleen in te zetten op vastgoed met meer 'uitstraling, kwaliteit en stedelijke allure'.

5. Hoofdinfrastructuur openbare ruimte: organische transformatie naar lommerrijke lanen

Voor de wegen langs het spoor zoeken we ruimte voor een transformatie naar lommerrijke lanen met ruimte voor de fiets, zonder in te boeten aan ruimte voor de auto. De as van de Parallelweg kan binnen de huidige openbare ruimte verlegd worden, waarbij ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers, met behoud van ruimte voor de auto. Dit houdt in dat de weg meer richting spoor wordt verlegd, waardoor een veel rianter profiel met fietspad en bomen ontstaat. Dit lijkt mogelijk binnen de huidige eigendomsgrenzen. Dit geeft invulling aan de ambitie voor het stationsgebied en vergroot de aantrekkelijkheid van de verbindingen rond het spoor.

Transformatie van de andere wegen is een realistische optie op het moment dat voor één van de aangrenzende percelen van de 'automotive zone', gedempte goederenhaven en koelhuislocatie herontwikkeling wordt gestart. Bij die herontwikkeling kan verbreding van de weg worden meegenomen, daarmee wordt ruimte gereserveerd voor een lommerrijke lanen structuur.

Bijlage: Kaart Voorkeursvariant gebiedsvisie Stationsgebied Meppel