



Ontwerpvisie Inrichting Zuiderzeestraatweg te Harderwijk

juli 2011

Colofon

Opdrachtgever

Jan Wabeke
Gerard Derks



gemeente harderwijk



Opdrachtnemer

wUrck
architectuur stedenbouw landschap

Projectteam

Paul Kersten
Gijs Wolfs
Jakob Grambow
Mark van der Lugt

wUrck
Sluisjesdijk 46
3087 AH ROTTERDAM

t 010 429 07 09
f 010 429 36 01
i www.wurck.nl
e info@wurck.nl

Dit ontwerp is tot stand gekomen door een nauwe samenwerking met het Gelders Genootschap en de gemeente Harderwijk.

juli 2011

Inhoudsopgave

1. Inleiding	
2. Verantwoording	blz. 4
3. Analyse	blz. 6
4. Ontwerpmiddelen	blz. 10
5. Profielen	blz. 12
6. Kruisingen	blz. 16
7. Lengteprofiel	blz. 32
8. Sfeerbeelden	blz. 42
9. Technische uitwerking klinkerlint	blz. 60
10. De lessen	blz. 62

Het ontwerp en deze publicatie is mede mogelijk gemaakt door de "Projectsubsidie Belvédère" van ministeries van OCenW, VROM en LNV. Doel van de Belvédèreregeling is het versterken van de culturele diversiteit van stad en landschap door voort te bouwen op de cultuurhistorie. Deze omvat objecten, relictten, landschappen, stadsdelen en gebouwen. Tot de cultuurhistorie behoort eveneens de kennis die afkomstig is van archeologen, architectuur- en stedenbouwhistorici, historisch geografen en andere historische deskundigen. Ook de verhalen van bijvoorbeeld bewoners, reizigers en schrijvers over bepaalde gebieden maken deel uit van de cultuurgeschiedenis.



2. Verantwoording

Totstandkoming van de ontwerpvisie

Om inzicht te krijgen hoe deze visie tot stand is gekomen schetsen we eerst hoe het vaak gaat. Vervolgens gaan we in op enkele zaken, die bij de dialoog tussen de verschillende vakdisciplines naar voren kwamen. Daarbij noemen we ook even de belangrijkste uitgangspunten die vanuit de verschillende invalshoeken zijn meegenomen. Ook gaan we in op de dialoog, die gelijktijdig heeft plaatsgevonden met bevolking en belanghebbenden. Aan deze dialoog heeft de insteek vanuit landschap en cultuurhistorie, inspiratie gegeven.

Hoe komt een ontwerp voor de herinrichting van een weg tot stand?

De uitvoeringsprojecten in de gemeente Harderwijk in de openbare ruimte vallen in principe onder de afdeling Inrichting Openbare Ruimte (IOR). Naast de ambtelijke inbreng vanuit deze afdeling is expertise ingebracht door afdelingen Beheer Openbare Ruimte, Milieu en Ruimte en Economie. Bij de keuze van oplossingen vormen C.R.O.W.-standaards en de diverse beleidsnoties de uitgangspunten. Vanuit de context van een stedenbouwkundige/ruimtelijke, verkeerskundige en beheer&onderhoud wordt binnen de gemeente een ontwerp gemaakt. Echter in dit geval is voor uitgebreidere/meer integrale werkwijze gekozen.

Niet de functie vanuit stedenbouw, milieu, verkeer en beheer&onderhoud stond nu centraal, maar het beeld van een historische route. Een historische route, die over het beschouwde tracé verschillende verkeersfuncties heeft, zoals erftoegangsweg (30km), gebiedsontsluitingsweg (50km) en erftoegangsweg (buiten bebouwde kom) (60km). Voor dit tracé is een Ontwerpvisie gemaakt, die richtinggevend is voor uitvoeringsplannen. De Ontwerpvisie is een integraal ontwerp op het niveau van een voorlopig ontwerp. De Ontwerpvisie omvat concrete profielen en inrichtingsprincipes.

Ontwerpen? Bedoelen we daarmee hetzelfde?

Het begrip ontwerp verdient nadere uitleg, want verkeersmensen bedoelen hier wat anders mee dan architectonisch ingestelde ontwerpers (landschap-architecten, stedenbouwkundigen, architecten). Verkeersontwerpers zijn gericht op de functionaliteit van de verkeersoplossingen en kijken minder naar de omgeving. Voor architectonische ontwerpers is juist de omgeving belangrijk. Ze gebruiken hun creativiteit om een vormconcept te bedenken, dat zo veel mogelijk tegemoet komt aan verschillende eisen.

Het verschil in opvatting blijkt onder meer uit de ambitie vanuit verkeer om wegen met dezelfde verkeersfunctie in verschillende omgevingen zoveel mogelijk identiek in te richten (volgens CROW – richtlijnen), terwijl de architectonisch ontwerpers juist de ambitie hebben om de specifieke kenmerken van de omgeving in het ontwerp te laten doorklinken.



Kruising 'De Tippe in 1904

Veranderende betekenis van de straatweg

19de eeuw: een weg met grandeur

Het realiseren van nieuwe wegen had in de 19de eeuw nog het karakter van een "grand project", zoals de Fransen dat noemen. Het ging niet alleen om de functionaliteit van de weg. Het ging vooral ook om de uitstraling; het symbolisch verbinden van gebieden. De Zuiderzeestraatweg is een voorbeeld van zo'n project, dat tot de verbeelding sprak.

20ste eeuw: een weg met een functie

In de 20ste eeuw werd de functionaliteit van wegen steeds belangrijker. Er kwam gemotoriseerd verkeer en de verkeersintensiteit nam toe. De verkeersopgave werd complexer. Men had geen aandacht voor de straatweg als drager van de identiteit van de regio. Hoewel Rijkswaterstaat vanuit haar traditie wel oog bleef houden voor het landschap.

Nadat Rijkswaterstaat in 1993 de Zuiderzeestraatweg had overgedragen aan provincie en gemeenten was er geen instantie meer, die zorgde voor samenhang in het beeld van de oude straatweg. Overal vonden kleinere en grotere aanpassingen plaats, zonder te letten op de uitstraling van de weg als geheel.



De Zuiderzeestraatweg in Hierden in 1900, school en kerk op de weg gericht

21ste eeuw: een weg met een verhaal

In het begin van de 21ste eeuw begint men de betekenis van de oude straatweg voor de regio opnieuw te ontdekken. Historische verenigingen gaan boekjes uitgeven en vanuit toerisme en recreatie wordt de Zuiderzeestraatweg gezien als een drager van het toeristisch product. De Regio Noord Veluwe en het Gelders Genootschap zetten het historische verhaal van de route op papier en ontwikkelen met de 8 gemeenten een streefbeeld voor de hele weg tussen Amersfoort en Zwolle en een uitvoeringsagenda.

In de gemeente Harderwijk moeten de komende jaren grote delen van de Zuiderzeestraatweg opnieuw worden ingericht. Daarbij wil de gemeente de cultuurhistorische betekenis van de oude straatweg betrekken. Maar het moet ook functioneel, maakbaar en betaalbaar blijven. Het cultuurfonds Belvedere is bereid de gemeente subsidie te verlenen voor de zoektocht naar een antwoord op deze opgave. Het Gelders Genootschap is als adviseur op gebied van cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit hierbij betrokken en heeft met de gemeente aan de landschapsarchitecten van wUrck gevraagd om het ontwerp te maken. wUrck is een adviesbureau met landschaparchitecten, stedenbouwkundigen en architecten en heeft veel ervaring met verkeersprojecten.

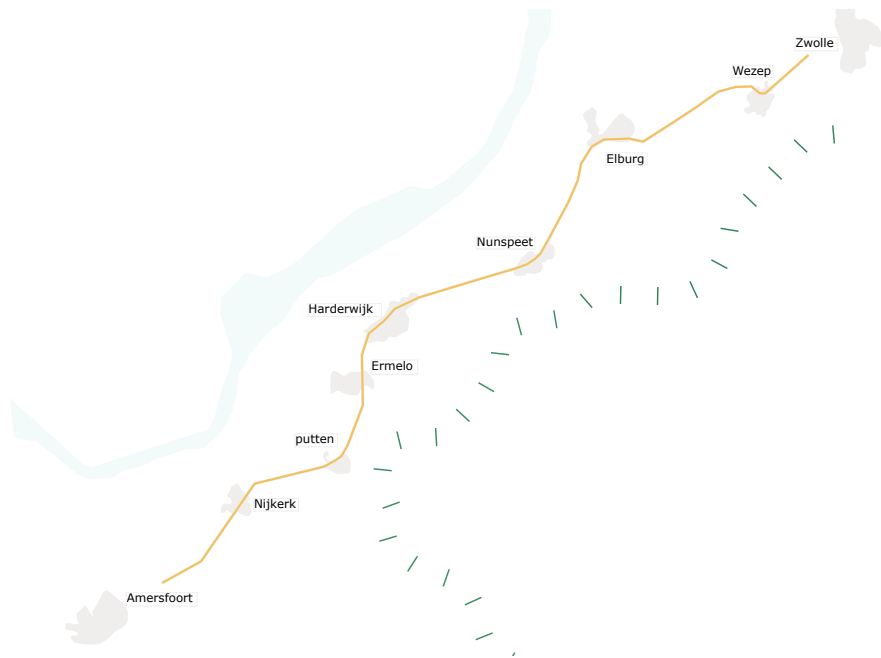


De Zuiderzeestraatweg in Hierden in 1904, ook toen al in ontwikkeling

3. Analyse Zuiderzeestraatroute

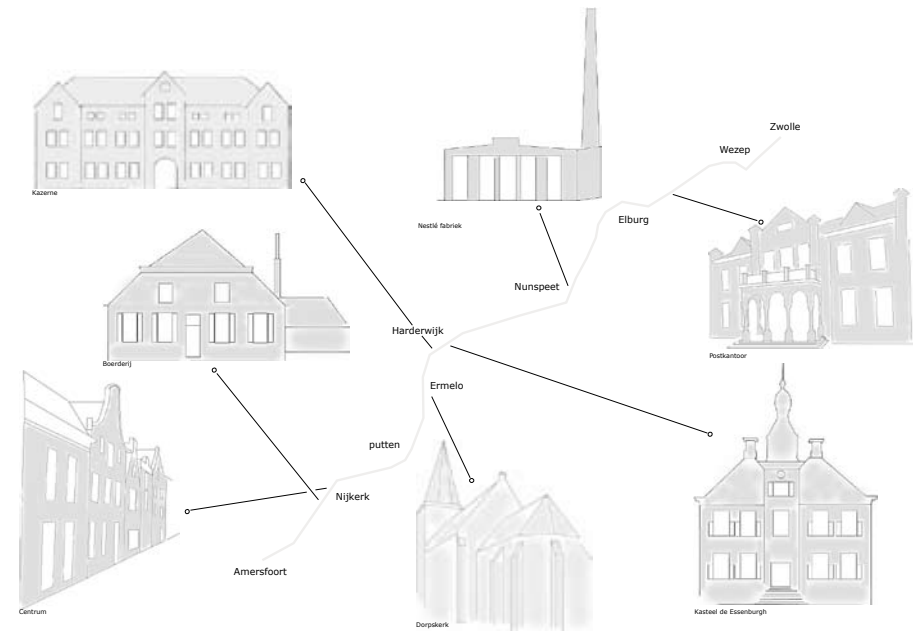
Analyse vlakken

De Zuiderzeestraatroute ligt in het overgangsgedebied van de voormalige Zuiderzee en de Veluwe. In dit vruchtbare overgangsgedebied werden tussen 1200 en 1500 op veel plaatsen landgoederen gebouwd. De eigenaren van de landgoederen zijn dan ook de initiatiefnemers voor de aanleg van de Zuiderzeestraatroute geweest.



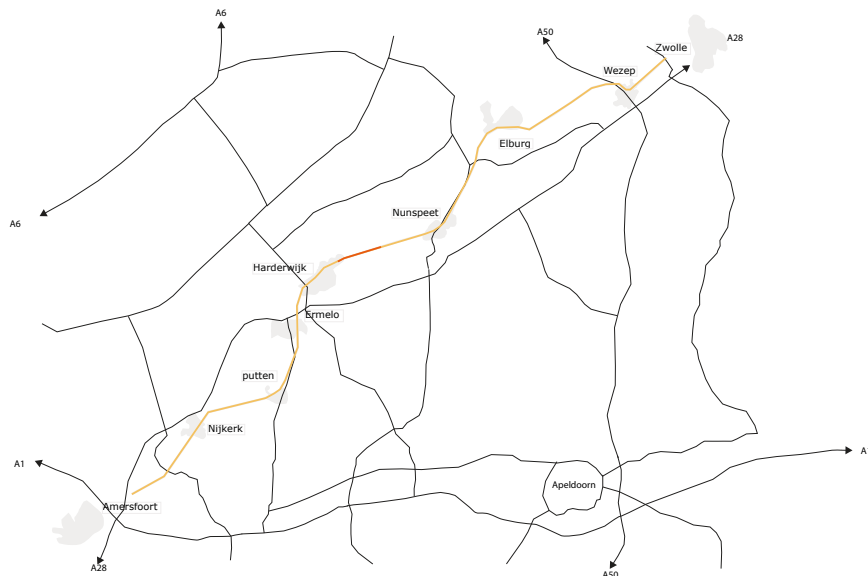
Analyse punten

De Zuiderzeestraatroute is van grote invloed geweest op de ontwikkeling van alle dorpen en steden langs de voormalige Zuiderzeekust. Zo zijn veel historische gebouwen op de weg gericht zoals; landgoederen, kazernecomplexen, boerderijen en fabrieken. De ruimtelijke structuur van alle dorpen en steden wordt erdoor bepaald kortom; een belangrijke verbinding van allerlei bestemmingen.



Analyse lijnen

Ook legt de Zuiderzeestraatroute een verbinding in tijd, zo werd de weg in 1830 opengesteld en vormde een verbinding in tussen Amersfoort en Zwolle. De Zuiderzeestraatroute zorgde ervoor dat het gebied langs de Zuiderzeekust in directe verbinding stond met de rest van het land. Tegenwoordig is op veel plekken de doorgaande verkeersfunctie verdwenen, mede door de aanleg van de A28, waardoor de samenhang van de route stukje bij beetje verdwijnt. Maar nog steeds vormt de weg een belangrijke rol in de regionale doorstroming van het verkeer.



Gehele tracé Zuiderzeestraatroute in 1859



De Zuiderzeestraatroute loopt door verschillende landschappen, van open naar gesloten



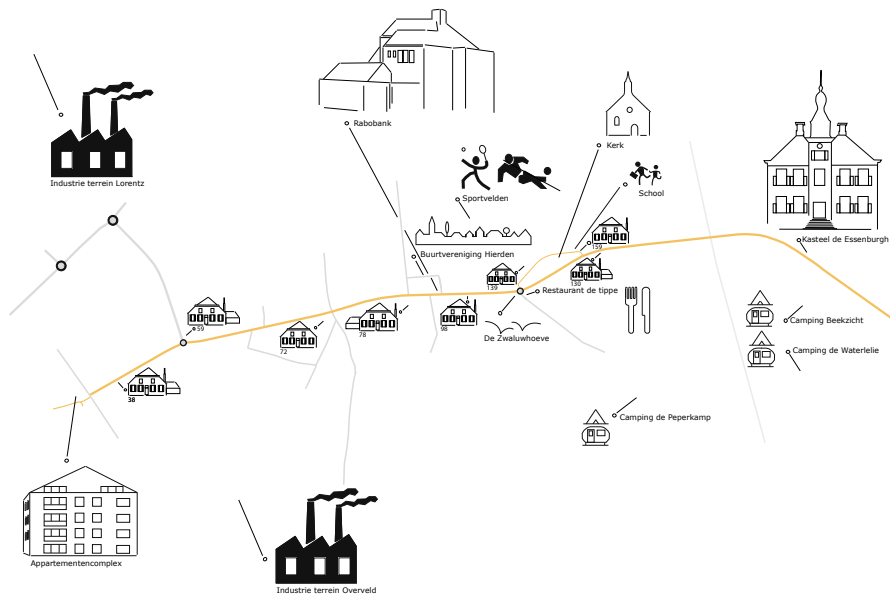
De Stationsweg in Harderwijk ca. 1916, waarin de klinkers en bomen beeldbepalend zijn

Analyse Zuiderzeestraatweg

Op de volgende pagina's is er een analyse gemaakt over de Zuiderzeestraatweg. Op basis van de analyse voor het gehele traject, opgesteld door het Gelders Genootschap, is het trajectdeel vallend binnen het projectgebied nader beschouwd. Het projectgebied loopt van kruising Krommekamp tot de gemeentegrens Harderwijk / Nunspeet.

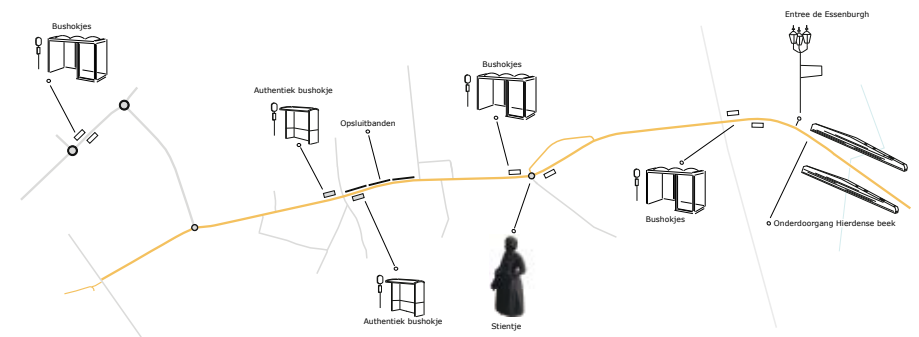
Analyse adressen en bestemmingen

Langs de Zuiderzeestraatweg is veel gevarieerde bebouwing aanwezig, uiteenlopend van een landgoed tot een groot aantal boerderijen. De aanwezigheid van industrieterreinen en De Zwaluwhoeve zorgen voor een hoge verkeersintensiteit.



Analyse wegelementen

Ook zijn er een aantal kenmerkende wegelementen langs de Zuiderzeestraatweg aanwezig. Opvallend is de onderdoorgang van de Hierdense beek en de entree naar landgoed de Essenburgh. Een ander belangrijke kenmerk is 'Stientje'. Dit beeld is een initiatief van de inwoners van Hierden en vormt een belangrijk en gezichtsbepalend element langs de Zuiderzeestraatweg.



Analyse huidige situatie

Om een goed beeld te krijgen van de ruimtelijke opbouw van de Zuiderzeestraatweg is er een plattegrond gemaakt van de huidige situatie. Hierin is te zien dat de weg in de loop van de tijd haar samenhang heeft verloren en geen geheel meer vormt. Weliswaar was en is een kenmerk van de Zuiderzeestraatweg, dat de straatweg is opgebouwd uit tracés, die verschillen qua karakter. Onderweg zijn een aantal punten of plekken met bijzondere kwaliteiten. Juist op deze lokale kwaliteiten moet het nieuwe ontwerp adequaat en respectvol reageren.



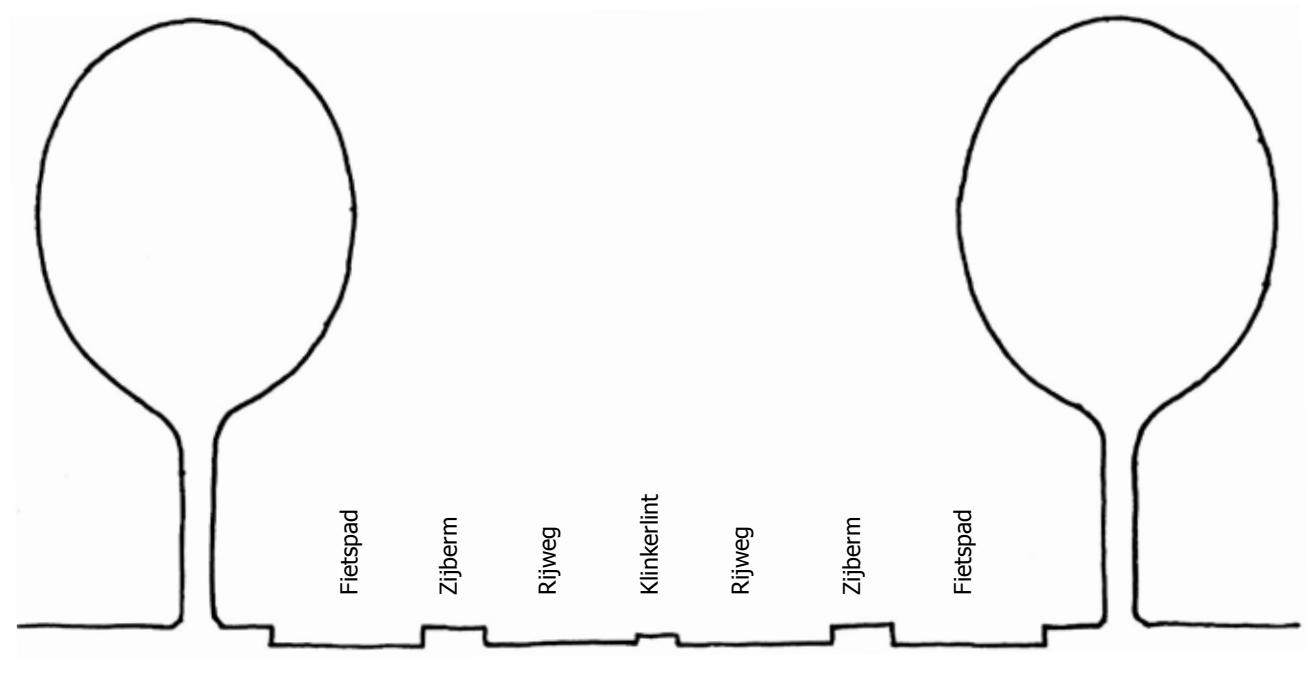
4. Ontwerpmiddelen

Een speerpunt is om continuïteit te bereiken voor de Zuiderzeestraatroute door een eenduidig en herkenbaar profiel te ontwerpen, waarbij de symmetrie centraal staat.

Dit herkenbare basisprofiel zal worden bereikt door het behouden en/of aanplanten van nieuwe laanbomen, het aanbrengen van een klinkerlint die de continuïteit weergeeft en refereert naar het verleden en tot slot het plaatsen van verlichting aan de buitenste zijden van de fietspaden.

Bovendien worden er ontwerpen op maat gemaakt voor specifieke locaties, zoals kruispunten en rotondes. Waarbij de kwaliteiten van de omgeving de basis vormen. Er is sprake van een weg, die in de loop der tijd steeds verandert. Waar steeds nieuwe betekenissen aan toegevoegd worden. Verschillende lagen en kenmerken zijn zichtbaar en bruikbaar gemaakt voor een aantrekkelijke weg anno 2011. Zo is de Brink bij De Tippe is een nieuwe parel aan de oude route.

Basisprofiel



Laanbeplanting

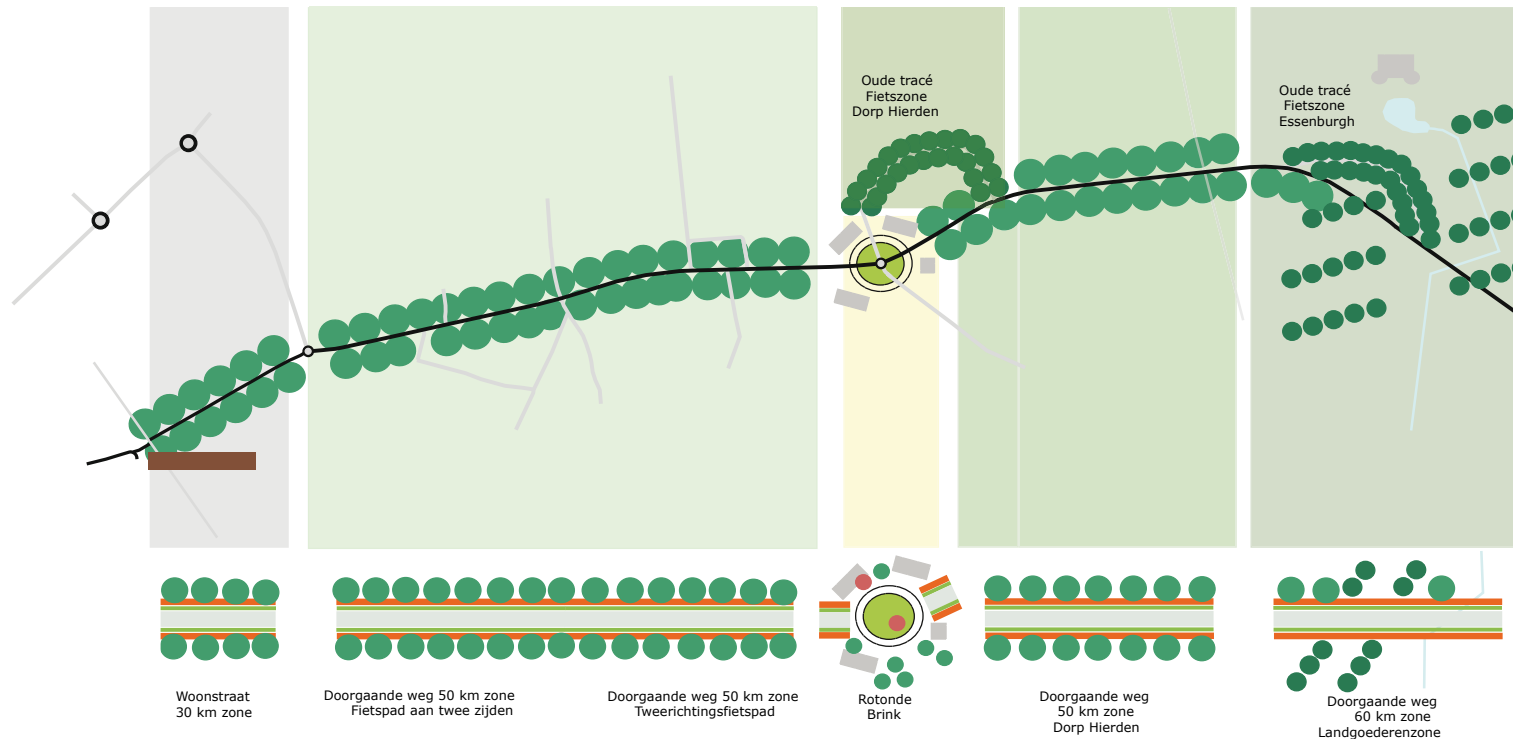


Klinkerlint



Verlichting

Streefbeeld



Continuïteit, symmetrie en een eenduidig en herkenbaar wegprofiel vormen het uitgangspunt.

Dit herkenbare profiel zal worden bereikt door het behouden en/of aanplanten van nieuwe laanbomen en het aanbrengen van een klinkerlint waardoor er een continue lijn ontstaat. In alle wegprofielen komen er brede vrijliggende fietspaden die de veiligheid van de fietsers waarborgen.

Het eerste gedeelte vanaf het kruispunt Krommekamp, heeft een minder doorgaande verkeersfunctie, vanaf hier wordt het verkeer via de Newtonweg geleid naar en langs Harderwijk. Deze zal daarom worden getransformeerd tot een woonstraat met klinkerverharding waarbij 30 km/h gereden mag worden. Hier volstaat een smaller profiel.

Rotonde 'De Tippe' zal worden getransformeerd tot een groene brink waardoor de dorps identiteit van Hierden weer zichtbaar zal worden.

Vanaf kruispunt Wijtgraaf blijft het huidige bomenbestand behouden maar er zal geen nieuwe aanplant plaatsvinden, hierdoor zal het omliggende landgoederenlandschap een belangrijke rol gaan spelen.



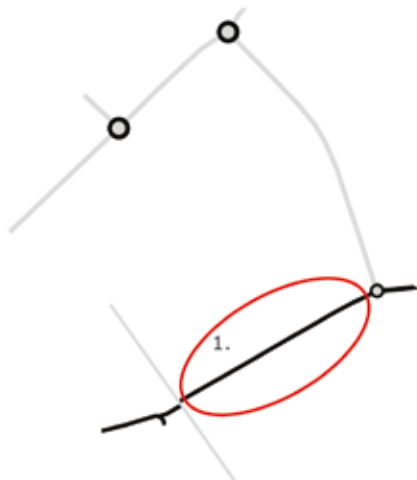
5. Wegprofielen

Continuïteit, symmetrie en een eenduidig en herkenbaar wegprofiel vormen de uitgangspunten bij het maken van de wegprofielen.

Uitgangspunt was om de reeds bestaande bomen voldoende ruimte te geven, de aanwezige fietspaden te verbreden en het wegprofiel te versmalen waardoor de snelheid van de automobilisten wordt gereduceerd.

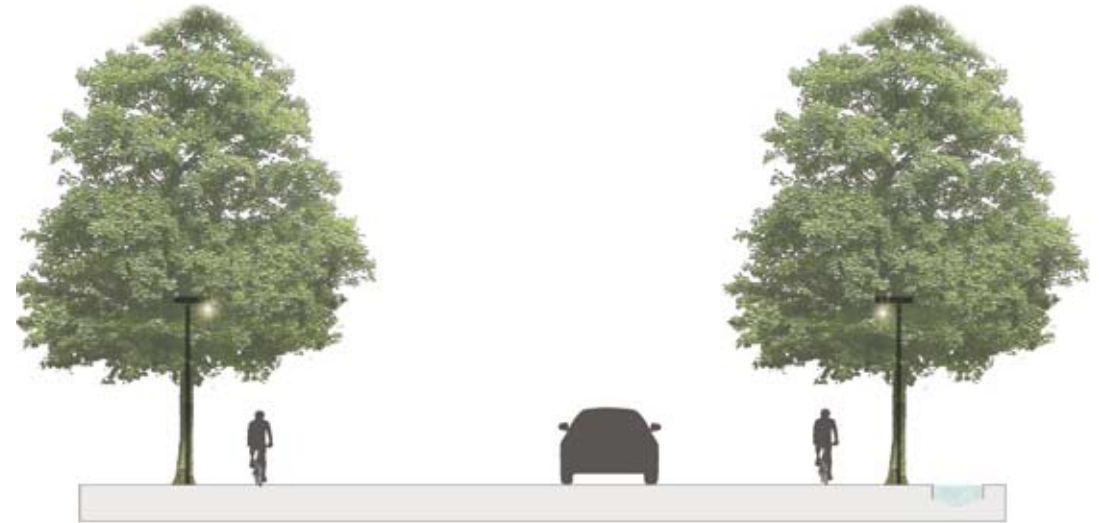
Bij al de profielen vormen het klinkerlint en de bomenrijen het eenduidige en herkenbare profiel van de Zuiderzeestraatweg. Zowel de huidige als toekomstige wegprofielen worden in dit hoofdstuk inzichtelijk gemaakt.

Deel 1 - Krommekamp tot rotonde Newtonweg

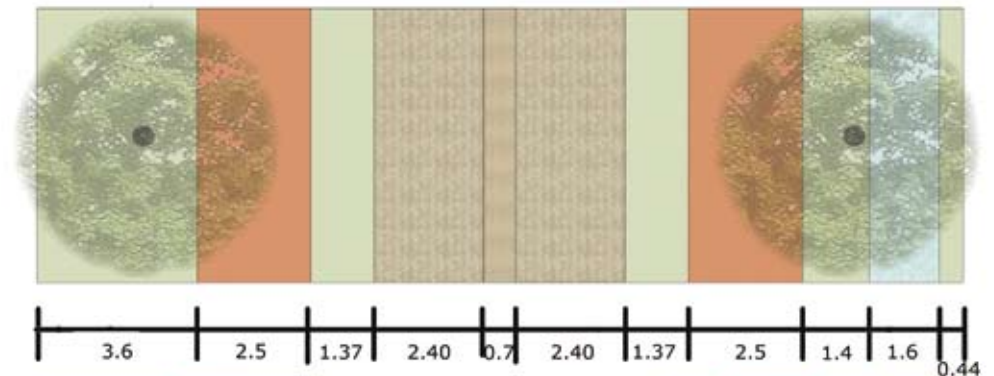


Variant 1.1

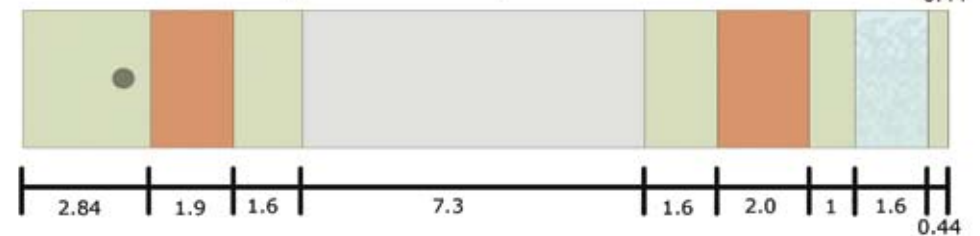
- breed laan profiel
- bomen aan buitenste zijden
- klinkerlint in midden
- elementverharding
- bestaande sloot handhaven
- verlichtingsmasten aan buitenzijde fietspad (iridium)



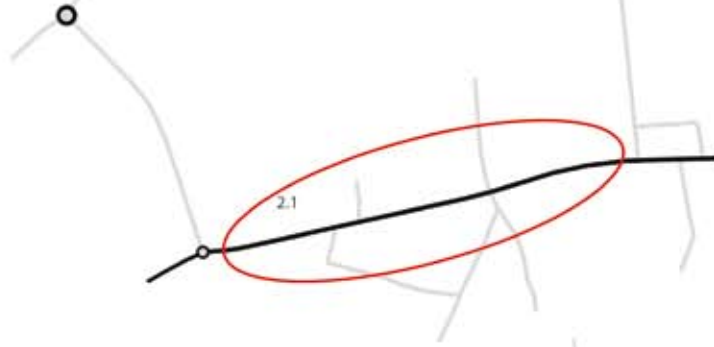
Nieuwe situatie



Bestaande situatie



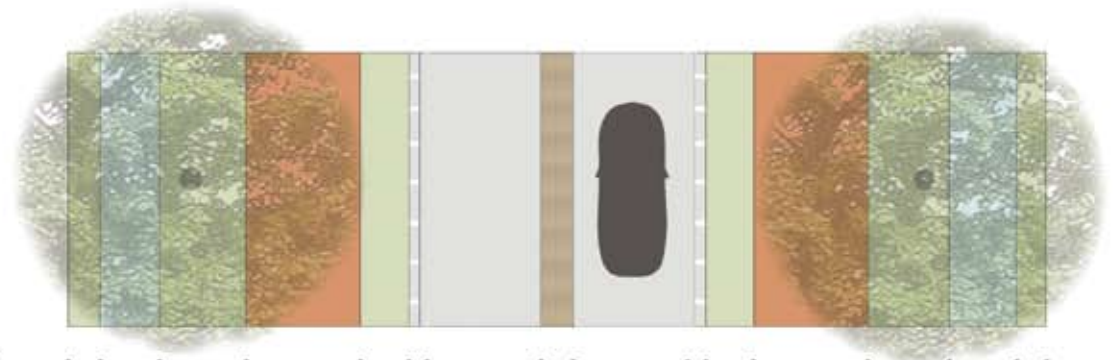
Deel 2.1 - Rotonde Newtonweg tot Ruimelsweg



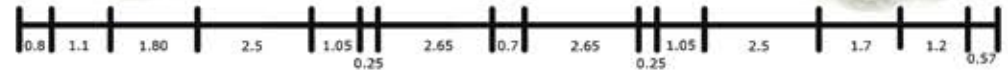
Deel 2.1 - Rotonde 'De Tippe tot Wijtgraaf



- breed laan profiel
- bomen aan buitenste zijden
- klinkerlint in midden
- asfalt
- ribbelstrook 0.25 m
- 50 km/h
- bestaande sloot handhaven
- verlichtingsmasten aan buitenzijde fietspad (iridium)



Profiel nieuwe situatie



Profiel bestaande situatie



Deel 2 - Ruimelsweg tot rotonde 'De Tippe'



Variante 2.2 - Ruimelsweg tot rotonde 'De Tippe'

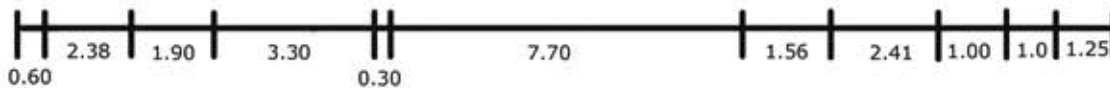
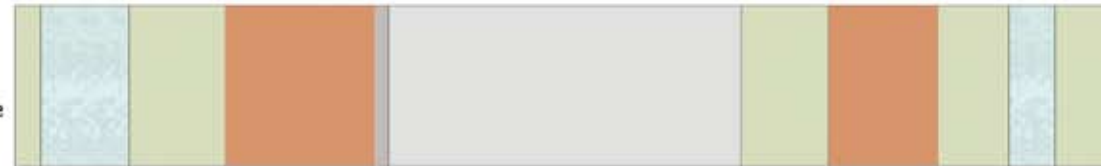
- breed laan profiel
- bomen aan buitenste zijden
- Haag aanwezig
- klinkerlint in midden
- asfalt
- ribbelstrook 0.25 m
- Tweerichtingsfietspad aan noordzijde
- 50 km/h
- nieuw aan te planten
- bestaande sloot handhaven
- verlichtingsmasten aan buitenzijde fietspad (iridium)



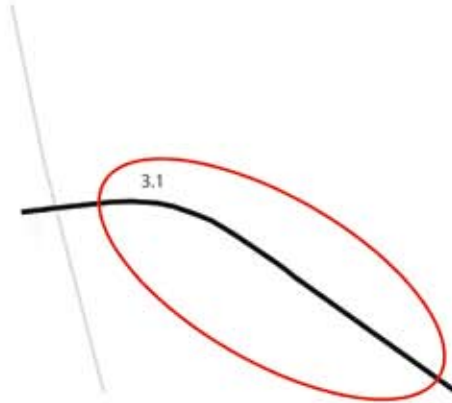
Profiel nieuwe situatie



Profiel bestaande situatie

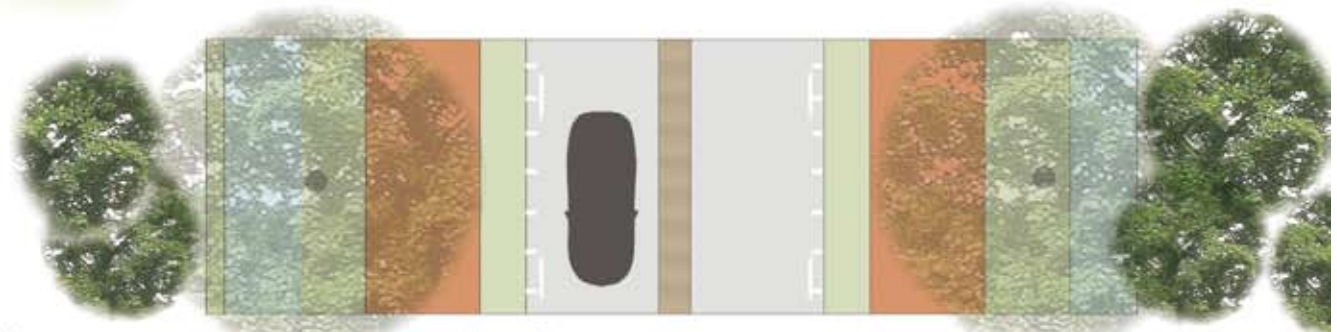


Deel 3 - Nabij kasteel de Essenburgh



Variante 3.1

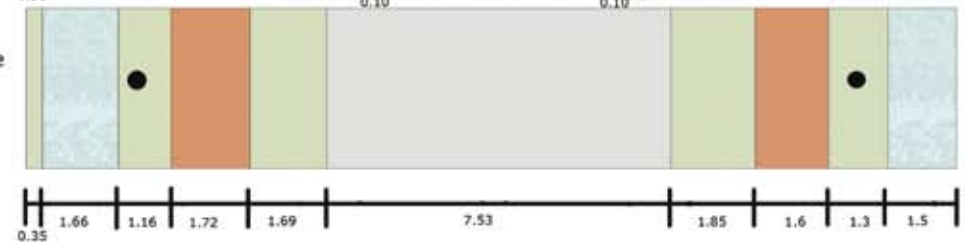
- omgeving beeldbepalend
- klinkerlint in midden
- asfalt
- 60 km/h
- ribbelstrook 0.25 m
- onderbroken kantmarkering 0.10 m
- aanwezige bomen behouden
- deels nieuwe aanplant
- bestaande sloot handhaven
- verlichtingsmasten aan buitenzijde fietspad (Iridium)



Profiel nieuwe situatie



Profiel bestaande situatie



6. Kruisingen

Voor de kruisingen en rotondes zijn er ontwerpen op maat gemaakt, bij deze specifieke locaties vormden de kwaliteiten van de omgeving de basis.

Kruising Krommekamp (Huidige situatie)



Onoverzichtelijke kruising

Bestaande vakbeplanting

Breed wegprofiel

Geen laanbeplanting
aanwezig

Geen continuïteit
van de Zuiderzee-
straatweg

Kruising Krommekamp (toekomstige situatie)



Rotonde Newtonweg (Huidige situatie)

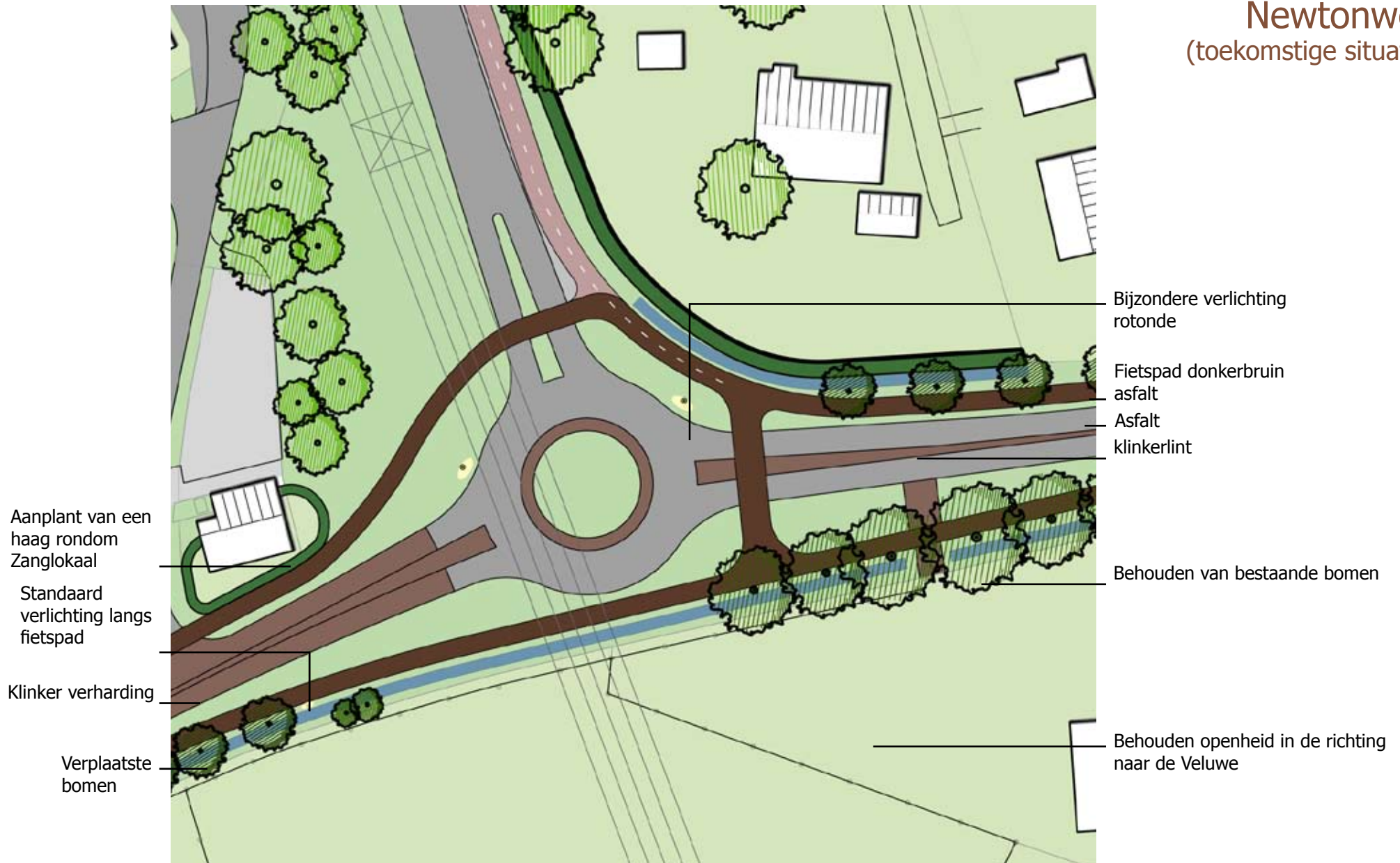


Zanglokaal prominent aanwezig

Breed wegprofiel

Openheid in de richting van de Veluwe

Rotonde Newtonweg (toekomstige situatie)



Kruising Grevenhofsweg (Huidige situatie)

Breed wegprofiel

Open grasland



Boomgaard

Geen laanbeplanting
aanwezig

Geen veilige
fietsersoversteek
Gevaarlijke kruising

Kleinschalige
omgeving

Kruising Grevenhofsweg (toekomstige situatie)



Kruising Ruimelsweg (Huidige situatie)

Breed wegprofiel



Open weiland

Geen laanbeplanting
aanwezig

Gevaarlijke
Afscheiding

Begin tweerichtings-
fietspad

Kruising Ruimelsweg (toekomstige situatie)



Rotonde 'De Tippe' (Huidige situatie)

Geen aangenaam verblijfsklimaat

Onoverzichtelijke verkeerssituatie

Veel verhard oppervlak aanwezig



Weinig dorpse
identiteit

Historische brink
slecht beleefbaar

Rotonde 'De Tippe' (toekomstige situatie)

Zitmeubilair
 Plaquette
 Gebakken klinker verharding
 Bijzondere verlichting rotonde
 Fietsoversteek / Trottoirband
 Asphalt
 Fietspad donkerbruin asphalt
 'Stientje'
 Gras



Boomgroepen
 klinkerlint
 Nieuw aan te planten bomen
 Bestaande bomen
 Fietsoversteek / Trottoirband
 Voetpad
 Rode Beuk
 Standaard verlichting langs fietspad

Aansluiting 'Hoge Varen' (Huidige situatie)



Aansluiting 'Hoge Varen' (toekomstige situatie)



Kruising Wijtgraaf (Huidige situatie)

Geen laanbeplanting aanwezig

Breed wegprofiel

Open weiland



Klein Essenburgh

kruising Wijtgraaf (toekomstige situatie)



Aansluiting 'De Essenburgh' (Huidige situatie)

Breed wegprofiel

Akkerland



Entree Essenburgh
slecht zichtbaar

Aansluiting 'De Essenburgh' (toekomstige situatie)



7. Lengteprofiel

De wegprofielen zijn vertaald in het lengteprofiel, hierdoor wordt de ruimtelijke opbouw van het hele tracé in de bebouwde en landschappelijke context inzichtelijk gemaakt ten opzichte van het huidige tracé.

Zuiderzeestraatweg (Huidige situatie)



Zuiderzeestraatweg (toekomstige situatie)



Krommekamp

Vlierburgweg

Glindweg + Grensweg

Kruisweg

Newtonweg

Zuiderzeestraatweg

(Huidige situatie)



Newtonweg

Grevenhofsweg

Zuiderzeestraatweg (toekomstige situatie)



Newtonweg

Grevenhofsweg

Zuiderzeestraatweg

(Huidige situatie)

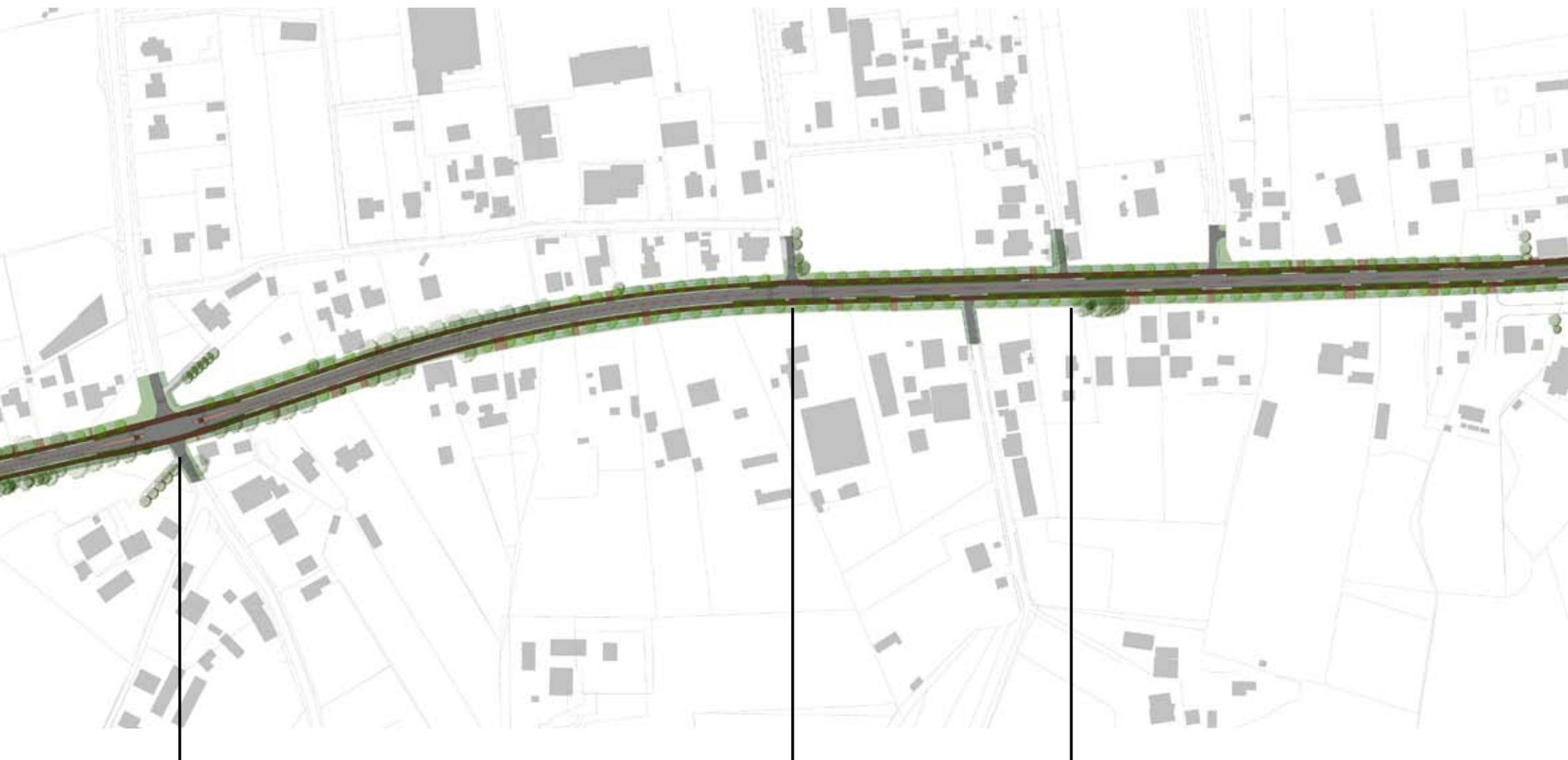


Grevenhofsweg

Ruimelsweg

Ruimelsdwarsweg

Zuiderzeestraatweg (toekomstige situatie)



Grevenhofsweg

Ruimelsweg

Ruimelsdwarweg

Zuiderzeestraatweg (Huidige situatie)



'De Tippe'

Aansluiting 'Hoge Varen'

Zuiderzeestraatweg (toekomstige situatie)



'De Tippe'

Aansluiting 'Hoge Varen'

Zuiderzeestraatweg (Huidige situatie)



Zuiderzeestraatweg (toekomstige situatie)



Wijtgraaf

Aansluiting 'De Essenburgh'

8. Sfeerbeelden

Tot slot zijn er een aantal sfeerbeelden gemaakt.

Zowel de huidige als toekomstige situatie worden hier inzichtelijk gemaakt. Zodat de beelden een goed beeld geven van de nagestreefde kwaliteit.

Zuiderzeestraatweg
Woonstraat
(Huidige situatie)



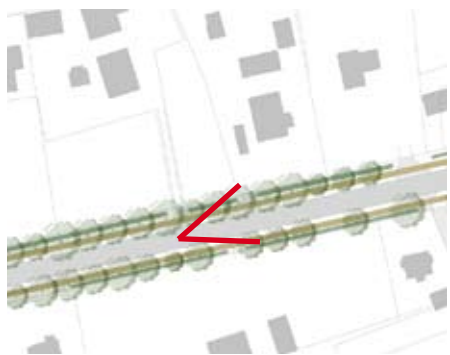
Zuiderzeestraatweg Woonstraat (toekomstige situatie)



Zuiderzeestraatweg

Standaard profiel

(Huidige situatie)



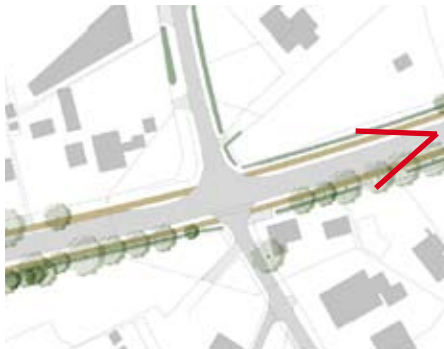
Zuiderzeestraatweg

Standaard profiel

(toekomstige situatie)



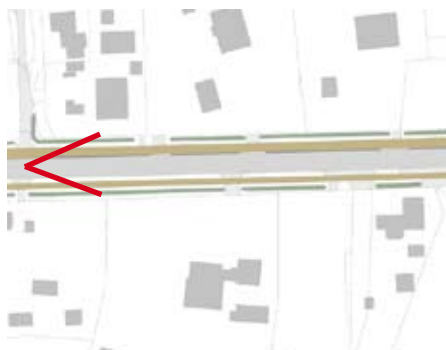
Zuiderzeestraatweg Kruising Grevenhofsweg (Huidige situatie)



Zuiderzeestraatweg Kruising Grevenhofsweg (toekomstige situatie)



Zuiderzeestraatweg Tweerichtingsfietspad (Huidige situatie)



Zuiderzeestraatweg Tweerichtingsfietspad (toekomstige situatie)



Zuiderzeestraatweg 'De Tippe' (Huidige situatie)





Zuiderzeestraatweg 'De Tippe' (toekomstige situatie)



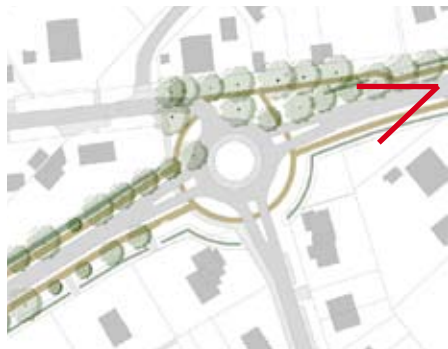
Zuiderzeestraatweg 'De Tippe' (Huidige situatie)



Zuiderzeestraatweg 'De Tippe' (toekomstige situatie)



Zuiderzeestraatweg 'Hoge Varen' (Huidige situatie)



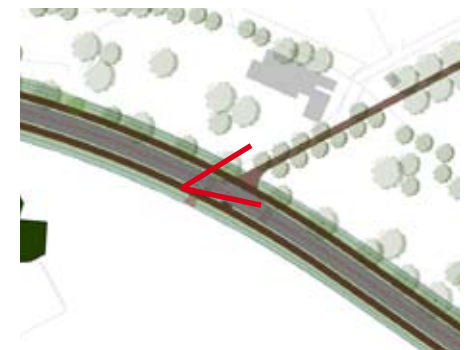
Zuiderzeestraatweg 'Hoge Varen' (toekomstige situatie)



Zuiderzeestraatweg 'De Essenburgh' (Huidige situatie)



Zuiderzeestraatweg 'De Essenburgh' (toekomstige situatie)



Zuiderzeestraatweg

'Gesloten deel'

(Huidige situatie)



Aansluiting 'Gesloten deel' (toekomstige situatie)



9. Technische uitwerking klinkerlint

In het toekomstige wegprofiel vormt het klinkerlint een belangrijk element voor de Zuiderzeestraatweg, dit klinkerlint staat voor continuïteit. Omdat de Zuiderzeestraatweg in 1927 een klinkerbestrating kreeg refereert dit klinkerlint aan het verleden en wordt de cultuurhistorie nagestreefd. Dit klinkerlint zal gaan fungeren als een visuele scheiding tussen beide rijstroken, het klinkerlint heeft een lichte bolling en is, indien noodzakelijke, overrijdbaar.

Om dit klinkerlint aan te leggen zal er 65 mm van het bestaande asfalt worden afgefreesd. De middenstrook waar het klinkerlint dient te komen zal worden afgezaagd tot de betonstraatstenen en de zand-/cementstabilisatie heen. Het overige asfalt, de betonstraatstenen en de zand-/cementstabilisatie kunnen vervolgens verwijderd worden. De gecreëerde strook kan vervolgens gevuld worden met menggranulaat waar de nulfractie is verwijderd, hierdoor wordt de waterdoorlaatbaarheid vergroot. Vervolgens kunnen de nieuwe tussenlaag en daarna de deklaag van asfalt worden gedraaid. De rand dient ter plaatse van de aan te brengen middenberm wederom gezaagd te worden zodat de straatbakstenen er strak in komen te liggen. De bolling van het klinkerlint mag niet meer dan 30 tot 40 millimeter worden, dit omdat bij een grotere bolling er een grote kans is dat de stenen los gaan zitten. Aangezien het huidige profiel breder is dan het nieuwe profiel zal een gedeelte van het oude profiel behouden blijven, dit zal dienen als fundering voor de zijberm.



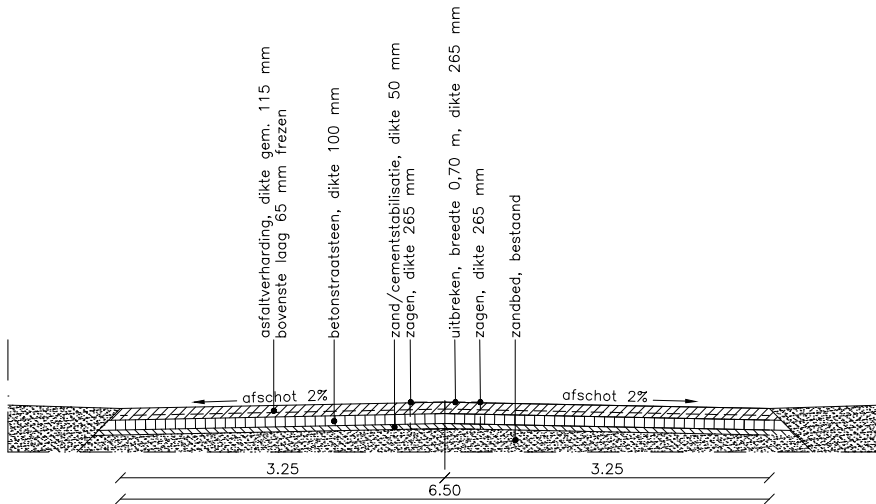
Referentie klinkerlint te Hattem Bevrijdingsweg



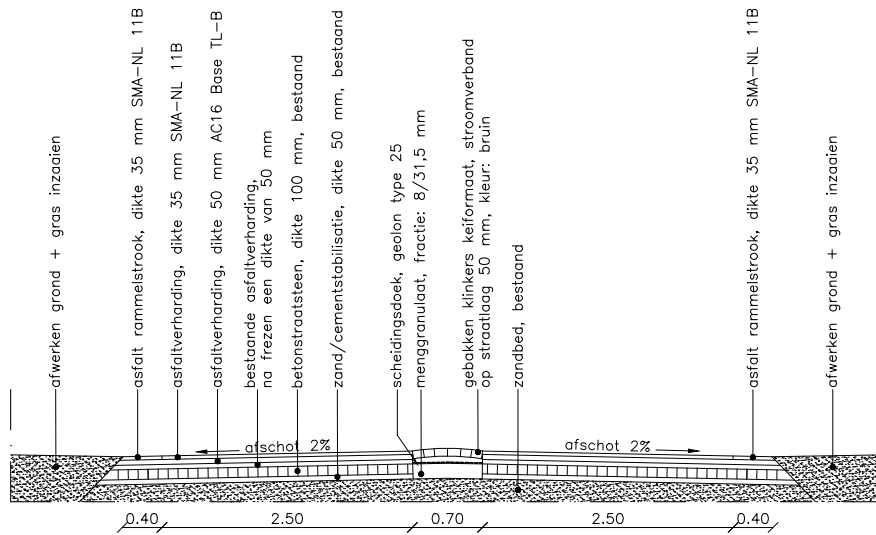
Referentie klinkerlint te Hattem Bevrijdingsweg



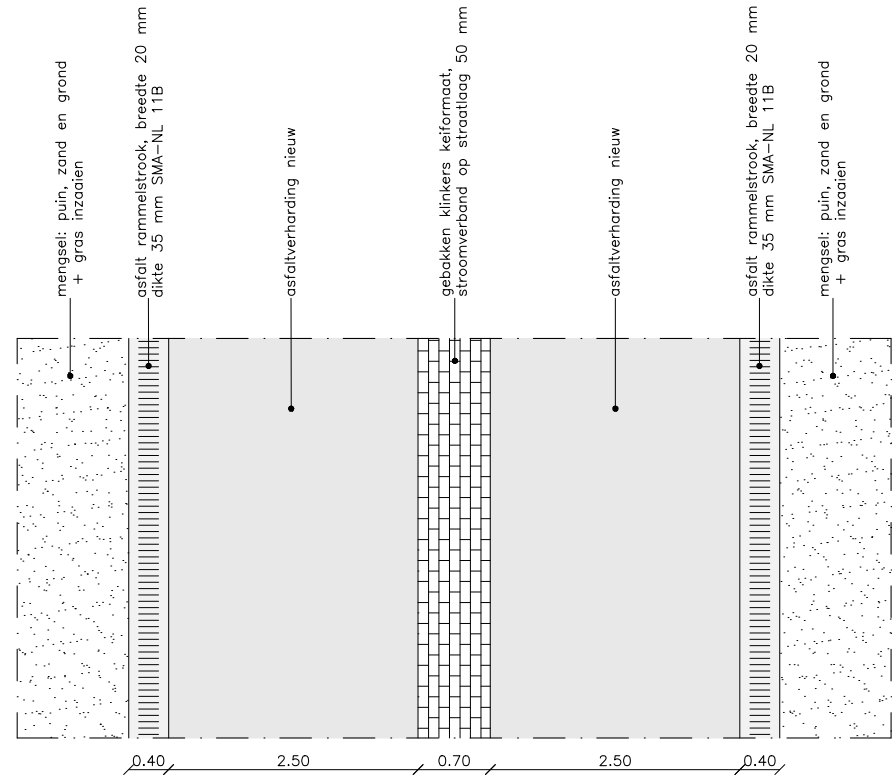
Referentie oversteek in klinkerlint te Hattem Bevrijdingsweg



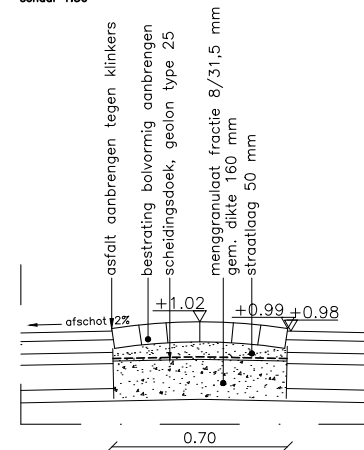
Profiel 1
Doorsnede huidige situatie
schaal 1:50



Profiel 2
Doorsnede toekomstige situatie
schaal 1:50



Bovenaanzicht
toekomstige situatie
schaal 1:50



Principedetail
middengeleider keifmaat op zand
schaal 1:20

10. De lessen

Dialogo tussen vakgebieden en omgeving leidt tot haalbaar en betaalbaar plan

De ontwerpvisie is in eerste instantie het product van de dialoog tussen de landschapsarchitect en ambtenaren van de betrokken disciplines en het Gelders Genootschap op het gebied van landschap, cultuurhistorie.

Gedurende het ontwerptraject hebben bewoners en ondernemers actief meegedaan in het ontwerptraject. Gekozen is voor een inventarisatie en informatie/presentatieavond. Gedurende het traject konden zij verbeterpunten aandragen en reageren op het ontwerp op de genoemde avonden maar ook via de email. De bewoners en ondernemers wisten zich ook vertegenwoordigd in een klankbordgroep door een bewoner van Hierden, de buurtvereniging Hierden, belangenvereniging Hierden en de ondernemersvereniging Hierden. In deze klankbordgroep hadden ook zitting: politie, VVN, Fietsersbond en de Zwaluwhoeve.

Naast de bewoners zijn ook andere belanghebbenden geconsulteerd waaronder organisaties vanuit de gebruikers: brandweer, ambulance, landbouw, transport en logistiek, openbaar vervoer (bus) plaatselijke werkgroep toegankelijkheid, basisschool en de gemeente Nunspeet. Daardoor is de Ontwerpvisie meer dan een ideaalplaatje getekend door een landschaparchitect. De voorliggende ontwerpvisie kan op breed draagvlak rekenen bij bewoners/ondernemers en overige belanghebbenden. De oplossingen zijn haalbaar en ook betaalbaar.

Een voorbeeld zijn de laanbomen. Bomen zijn mooi, maar hebben ruimte nodig om te wortelen. Die ruimte is vaak beperkt en je wilt extra onderhoud door wortelgroei voorkomen. Als er te weinig ruimte is kun je de bomen in een betonnen bak zetten, maar voor de aantallen bomen, waar het hier om gaat zou dat te kostbaar worden. Om die reden is een extra bomenrij tussen rijbaan en fietspad in het 30km gebied geschraapt.

Belangrijkste eisen en wensen

Achteraf blijkt een aantal eisen en wensen cruciaal voor het ontwerp.

Eisen en wensen vanuit verkeer:

- Verschillende snelheidregimes per wegvak (30-50-60)
- Profielen aanpassen aan hedendaagse eisen
- Doorgaande utilitaire fietsroute (fietspaden 2.50m ter weerszijden)
- Busroute (bushaltes)
- Verkeersveiligheid (beperken snelheid, veilig oversteken)
- Verhogen comfort voor de fietser en voetganger

Eisen en wensen vanuit uitvoering, onderhoud, milieu:

- Duurzaam en onderhoudsarm
- Zo min mogelijk verlichting buiten bebouwde kom
- Alleen bomen als er voldoende ruimte is
- Eenvoudige, betaalbare oplossingen (we praten over grote lengtes)
- Verlagen van de verkeershinder in de vorm van verkeerslawaaï en de uitstoot van fijnstof
- Duurzame oplossingen in asfalt en openbare verlichting

Eisen en wensen vanuit landschap en cultuurhistorie

- Samenhang historische straatweg beleefbaar maken/houden
- Eenduidig dwarsprofiel voor deeltracés
- Aandacht voor identiteit van ontmoetingspunten (zoals Brink, Hierden)
- Eenvoudig landschappelijk beeld: laanbomen, grasbermen
- Rust en eenvoud: toepassing beperkt aantal materialen (o.a. rode baksteen)

Verschillende eisen goed te combineren

Bij het maken van het ontwerp bleek dat de eisen uit de verschillende invalshoeken goed zijn te combineren. Het klinkerlint in het midden van de weg maakt de historische samenhang beleefbaar, maar heeft ook verkeerskundig veel voordelen. De rust en eenvoud in het ontwerp leiden ook tot betaalbare en onderhoudsarme oplossingen. Het eenduidige dwarsprofiel van de deeltracés, dat per snelheidsregime net iets anders wordt, voldoet aan de verkeerswensen en zorgt voor enige afwisseling in de beleving van de lange weg.

De optelsom van wensen zorgt er wel voor dat de ontwerpruimte beperkt is. Als je aan beide zijden van de rijweg fietspaden moet maken van 2.50 breedte en je wilt ook nog laanbomen, dan blijft er weinig ruimte over.

Het meest ingewikkeld bleken de plekken waar meerdere wegen samenkomen. Er is lang op geschetst om hier tot een optimaal ontwerp te komen. Door eraan te ontwerpen wordt pas duidelijk hoe je de eisen vanuit verschillende invalshoeken t.o.v. elkaar moet wegen. Bij de flat ("Kromkamp") en bij de brink van Hierden (De Tippe, Molenweg) zijn unieke plekken ontstaan. De oplossingen voor de andere knopen kunnen worden gezien als een nieuwe standaard, die ook elders langs de straatweg toegepast kan worden.

Een ontwerpvisie is een bruikbaar instrument

Integrale aanpak

Bijzonder is dat eerst een ontwerpvisie is gemaakt voor de Zuiderzeestraatweg binnen de gemeente. Betrokken zijn naast specialisten vanuit verschillende bekende disciplines ook landschapsarchitecten en cultuurhistorici. Resultaat is een integrale ontwerpvisie, waarbij de grandeur op een eigentijdse manier terug komt. De ontwerpvisie is ook realistisch. Ze voldoet aan functionele en praktische eisen. Op basis van deze visie kan Harderwijk de komende jaren aan de slag met herinrichting.

Aandacht voor grotere lijn en langere termijn

Met een ontwerpvisie krijgen structurele aspecten en de langere termijn meer aandacht. Dit is belangrijk omdat in de praktijk toch snel de incidentele wensen en de korte termijn overheersen.

Bruikbaar voor beeldbepalende structuren

Het opstellen van een ontwerpvisie binnen een gemeente is ook mogelijk ook voor andere straten en wegen. Vergelijkbare voorbeelden in de gemeente Harderwijk zijn de visies voor de binnenstad en de grachtengordel. De wegen die structuurbepalend of beeldbepalend zijn komen voor het opstellen van een visie in aanmerking. Via een structuurvisie kan worden geregeld voor welke structuren dit gewenst is. Ook wanneer een gedeelte van een weg of straat aan de beurt is voor herinrichting is er een moment om een ontwerpvisie op te stellen.

Handvat voor andere gemeenten langs de Zuiderzeestraatweg

De ontwerpvisie is een mooi handvat voor andere gemeenten en de provincie, wanneer zij een stukje van de oude straatweg op de schop nemen. Het zou mooi zijn wanneer de ontwerpprincipes, die voor verschillende snelheidsregimes zijn bedacht, ook in andere gemeenten gebruikt gaan worden. Zo kan gaandeweg de straatweg als belevingsroute opnieuw vorm krijgen. In dit verband kan worden gemeld dat de buurgemeente Nunspeet van plan is om de ontwerpvisie van Harderwijk als basis te nemen voor de Zuiderzeestraatweg op haar grondgebied.

Ontwerpvisie levert goede basis voor toekomstige aanpassingen

Hoewel de gekozen werkwijze bij de Zuiderzeestraatweg zo logisch lijkt, vinden veel aanpassingen aan de openbare ruimte nog vaak plaats zonder een ontwerpvisie voor een groter geheel. Het project laat zien dat cultuurhistorie en landschap belangrijke ingrediënten zijn voor zo'n ontwerpvisie. Ook andere gemeenten zouden voor beeldbepalende wegen en straten een ontwerpvisie moeten maken.

Keuze wegtracés op basis van landschap en cultuurhistorie

In dit geval zijn de wegtracés geselecteerd op basis van hun landschappelijke en historische samenhang. Hierdoor wordt functionaliteit (de verkeersfunctie) minder dominant in de afweging. Wellicht dat voor de automobilist zo uiteindelijk meer het gevoel kan ontstaan dóór een landschap met een verhaal te reizen in plaats van over een verkeersweg, die er overal precies hetzelfde uitziet.

Samenwerking disciplines

Bij deze opgaven is een goede samenwerking tussen landschapsarchitecten/stedenbouwkundigen en verkeer/openbare ruimte essentieel. Dit op basis van gelijkwaardigheid en respect. Hierbij is belangrijk elkaars invalshoeken te begrijpen en vanuit een eigen vakgebied bij te dragen aan optimale oplossingen.

