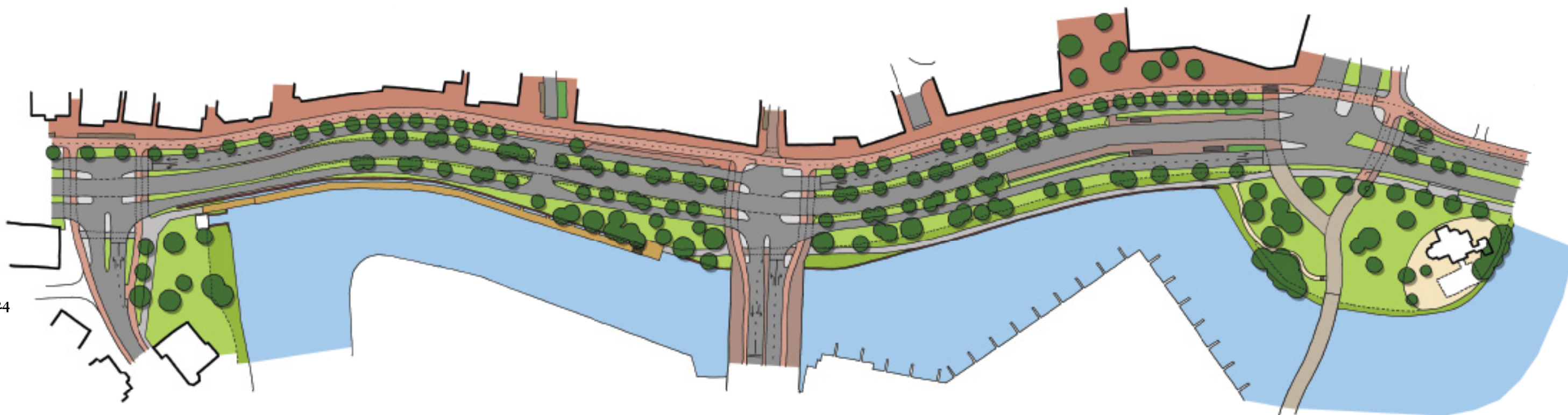


Op de Pannekoekendijk-Harm Smeengekade werd een vrijliggende busbaan gerealiseerd. Dat leidde tot een ingrijpende herinrichting van dit gedeelte van de Zwolse binnenring.



Groener ondanks meer asfalt

Meer asfalt, maar ook groener. Dat dit kan, bewijst het project Pannekoekendijk-Harm Smeengekade in Zwolle. De hoofdentree van de stad werd beter bereikbaar (lees: meer asfalt), maar veranderde ook in een parkachtige openbare ruimte.

Aan de westzijde van de historische stad, naast de singel en het Zwolse stadshart ligt de Pannekoekendijk-Harm Smeengekade, dé hoofdentree naar het centrum vanuit de A28 en een belangrijk onderdeel van de infrastructuur rond de binnenstad. ‘Ondanks dat we meer asfalt moesten aanleggen en minder ruimte beschikbaar hadden, hebben we door slim te ontwerpen toch een continue parkachtige buitenruimte aan de stad kunnen toevoegen. Een groene openbare ruimte waar plek is voor wandelaar, fietser, auto en bus’, aldus Pascal Donze, landschapsontwerper bij de gemeente Zwolle.

Niet alleen een nieuwe busbaan

Er vinden grote veranderingen plaats bij het trein-/busstation in Zwolle. Om aan te sluiten bij deze veranderingen is op de Pannekoekendijk-Harm Smeengekade een vrijliggende busbaan gerealiseerd die de doorstroming van de bussen garandeert. Een ingrijpende herinrichting van dit gedeelte van de Zwolse binnenring dus. Dat de Pannekoekendijk-Harm Smeengekade ook als waterkering voor het centrum dient, maakt de opgave extra uitdagend. De herinrichting leidde er (onder meer) toe dat de waterkering volgens de nieuwste wettelijke eisen

is verhoogd. Maar meer nog betekent de herinrichting voor de westzijde van de stad én voor het beheer van onder andere het groen een ingrijpende verandering. Om het gewenste beeld – ook in de toekomst – te realiseren, zijn tijdens het ontwerpproces daarom de beheerders en verschillende belangenorganisaties betrokken, zoals de lokale afdeling van de Fietsersbond.

Slim ontwerpen

Voor het nieuwe ontwerp van de Pannekoekendijk-Harm Smeengekade hebben stedenbouwkundige ontwerpers van de gemeente Zwolle, onder leiding van Pascal Donze, extra elementen aan het bestaande profiel, de busbaan en het vrijliggende tweerichtingsfietspad toegevoegd. Dit betekende dat er in het geheel meer asfaltoppervlakte moest komen en er minder ruimte voor groen overbleef. Ook was op sommige plekken niet genoeg ruimte in het profiel voor een wandelpad aan beide zijden. Door slim te ontwerpen zijn extra elementen toegevoegd aan het ontwerp en is de groenstructuur tegelijkertijd versterkt.

Twee groenstructuren

Het grootste deel van de oude groenstructuur moest



De Pannekoekendijk-Harm Smeengekade is dé hoofdree naar het centrum van Zwolle vanaf de A28. Slim ontwerp zorgde voor een parkachtige omgeving.

voor de nieuwe inrichting worden gekapt. Deze oude groenstructuur bestond uit een versnipperde structuur van voornamelijk oudere bomen. Waar mogelijk wilde de gemeente de bomen behouden en dat heeft ervoor gezorgd dat enkele oude bomen (boomgroepen) op beeld-

De Pannekoekendijk dient ook als waterkering voor het centrum van Zwolle

bepalende entrees naar de binnenstad gespaard bleven. In het nieuwe ontwerp bestaat het groen uit twee belangrijke groenstructuren: het groen langs de infrastructuur en het groen langs de singel. In beide spelen bomen een dominante rol.

Donze legt uit: ‘We hebben de bomen tussen de rijbaan en het fietspad in een continue rij geplant, in een groene lijn langs het tracé. Gezien de spaarzame ruimte om hier bomen te planten, hebben we voor deze rij bomen speciale ondergrondse voorzieningen (deels onder het fietspad) aangebracht, waardoor de boom optimale ruimte en groeiomstandigheden heeft. Om te voorkomen dat er veel onderbrekingen zouden ontstaan door een bushalte en diverse doorkruisingen hebben we de overige bomen langs het tracé verspreid aangeplant, deels solitair en deels in groepen.’

Veel aandacht voor de oude bomen

De ‘oude bomen’ zijn in het project goed beschermd. Vooraf is een groenbeschermingsplan opgesteld door een boomdeskundige en is er een boombeschermingszone ingesteld. Gedurende het project heeft een zogeheten ‘bomenwacht’ toezicht gehouden op de werkzaamheden. Bij afronding van het civiele werk zijn de bomen gesnoeid



en is de groeiplaats belucht en bemest. Dit om eventuele bodemverdichting in het kroonbereik op te heffen en de bomen extra voeding en een groeistimulans mee te geven voor de komende jaren.

Nieuwe bomen: moeraseden

Voor het groen direct langs de infrastructuur is gekozen voor één soort boom, de moeraseden (*Quercus palustris*).

Deze boom sluit aan bij de groenstructuur rond de singel van Zwolle, die grotendeels uit een structuur van zome-reik (*Quercus robur*) bestaat. De moeraseden is gekozen vanwege zijn piramidale, gelaagde opbouw en zijn meer transparante kroon in verhouding tot de zome-reik. Daarnaast is de moeraseden een sterke boom die goed gedijt in de stedelijke omgeving en ongevoelig is voor ziekten en aantastingen. Nadeel van deze boomsoort is de op

IN DE GROND

Voor de nieuwe bomen, als wegbegeleidende beplanting langs de infrastructuur, zijn duurzame groeiplaatsen aangelegd met bomengrond in de bermen en bomengranulaat onder de fietspaden. Beide groeimedia zijn op maat samengesteld voor de moeraseden. De aangelegde groeiplaatsen bieden de bomen ondergronds de ruimte om zich goed en stabiel te ontwikkelen. De geboden ruimte is gebaseerd op een eindbeeld van volwassen moeraseden met een eindhoogte van 20 tot 25 meter en een kroonbreedte van 10-15 m. Er is voldoende ondergrondse groeiruimte voor het behalen van een leeftijd van minimaal 70-80 jaar.

Voor het singelgroen geldt naast een grotere diversiteit aan soorten eveneens een grotere diversiteit in eindbeeld. Er staan zowel bomen van de derde grootte (eindhoogte circa 10 meter) als bomen van de eerste grootte (eindhoogte tot 25 meter). In dat wisselende beeld helpen natuurlijk de bestaande bomen ook mee. En als daar in de toekomst de aftakeling langzaam inzet, zijn de nieuwe structuren al weer van een dusdanig aanvaardbaar formaat dat het eindbeeld in stand blijft.



LESSONS LEARNED

• *Werk samen*

Betrek beheerders en verschillende belangenorganisaties vroegtijdig in het ontwerpproces.

• *Ontwerp 'slim'*

Kijk verder dan één aspect. Integreer civiele en groene aspecten. Kijk niet alleen boven, maar ook onder de grond en benut het gehele gebied.

• *Denk vooruit*

Stel een groenbeschermingsplan op en creëer een boombeschermingszone en 'bomenwacht'. Zorg voor extra beluchting en bemesting en denk goed na over de soort bomen.

• *Wees flexibel*

Zorg dat het proces flexibel blijft zodat er geen vertraging ontstaat. Plant je in de zomer? Neem dan voorzorgsmaatregelen en zorg voor voldoende nazorg. Zo kun je het gewenste eindbeeld ook daadwerkelijk bereiken.

• *Denk 'groot' en zorg voor spreiding*

Baseer de plannen (kroonbreedte en groeiruimte) op het eindbeeld, ook over 70-80 jaar. Kijk naar bestaande boomstructuren en stem je nieuwe bomen hierop af, zodat de bomen elkaar kunnen versterken in het totale beeld.

De bomen naast de busbaan zijn aangeplant in grondlichamen aan weerszijden van de busbaan. Deze 'groene heuveltjes' zorgen ervoor dat er visueel minder asfalt zichtbaar is als men óver het profiel kijkt.

termijn forse kroonvang in combinatie met de horizontale takstand. In de toekomst zal hoog opkronen dus noodzakelijk zijn om voldoende doorrijhoogte voor het verkeer te verzekeren.

Groene heuveltjes

De bomen naast de busbaan zijn aangeplant in grondlichamen aan weerszijden van de busbaan. Deze 'groene heuveltjes' zorgen ervoor dat er visueel minder asfalt zichtbaar is als men óver het profiel kijkt. Het resultaat oogt daardoor groener, ondanks dat er meer asfalt is aangelegd. Bij de aanplant heeft de ontwerper bovendien gekozen voor een boom met een grotere maat (stamomtrek 25-30 cm) en is de plantafstand niet te ruim gekozen. Beide zorgen ervoor dat direct na de aanplant iets meer body ontstaat in de groenstructuur.

Midden in het groeiseizoen geplant

Om de drukke verkeersader niet nogmaals te hoeven afsluiten voor het planten van bomen is ervoor gekozen om de bomen direct bij afronding van de civiele werkzaamheden, per fase, te planten. Zo vond de aanplant in mei tot en met juli 2015 plaats, midden in het groeiseizoen. Daarvoor werden de bomen eind 2014 al op de boomkwekerij geselecteerd en werd rekening gehouden

met de toekomstige standplaats en de zomeraanplant. Tot op heden is er sprake van een goede aanslag van de bomen en het overig groen, en er is geen uitval geweest. Op de bomen geldt nog een nazorgperiode tot en met 2020, dus groenbeheerder BTL (onderaannemer) heeft de komende jaren de zorg over de aangeplante moereseiken.

'Door de groene heuveltjes oogt het groener, ondanks dat er meer asfalt is aangelegd'

Parkachtig dankzij grotere diversiteit

Donze: 'De overige bomen zijn onderdeel van het groen van de singel rond Zwolle. We hebben hier gekozen om een meer parkachtige setting te realiseren door het aanplanten van een grotere diversiteit aan (meer bijzondere) soorten bomen, zoals Amelanchier arborea "Robin Hill", Cornus controversa en Tilia plathyphylos "Laciniata". Door de beperkte ruimte in het profiel konden we niet op alle delen van het wegprofiel, aan beide zijden van de weg, wandelpaden aanleggen. Dit hebben we opgelost door aan de singelzijde een steiger en een wandelpad langs de kade toe te voegen. Op deze plekken loop je niet langs de weg, maar in het groen van de singels en kun je als wandelaar het water van de singel echt beleven.'

Succesfactor is samenwerking

Meer groenbeleving dus, bij de hoofdentree van Zwolle. Een van de succesfactoren in het proces is de nauwe samenwerking in het project. Bijvoorbeeld tussen gemeente en betrokkenen als de Milieuraad Zwolle, de lokale afdelingen van de Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland. Deze belangenorganisaties zitten met de gemeente Zwolle in het Mobiliteitsplatform, een overlegorgaan voor het ontwerp en de uitvoering van het reconstructieproject.

Aanvankelijk waren er drie ontwerpvarianten (oplossingvarianten) voor de nieuwe inrichting van het wegprofiel aan de Pannekoekendijk-Harm Smeengeskade. Deze werden beoordeeld door de vakdisciplines verkeer, ruimte en milieu en ook het advies en oordeel van de leden van het Mobiliteitsplatform, een verkeerspsycholoog en de adviseurs verkeer en landschap bij de gemeente Enschede werden meegenomen. De Zwolse gemeenteraad heeft vervolgens de variant voor de uitvoering gekozen. Ook de goede samenwerking tussen opdrachtgever (gemeente Zwolle), hoofdaannemer (Roelofs) en onderaannemer (BTL) zorgde voor de juiste afstemming in het werk en een flexibele uitvoering.



Om de drukke verkeersader niet steeds te hoeven afsluiten, werden de bomen direct bij afronding van de civiele werkzaamheden geplant. Dat vond midden in het groeiseizoen plaats. Daarom werden de bomen het jaar ervoor op de boomkwekerij geselecteerd, rekening houdend met de toekomstige standplaats en de zomeraanplant.

AAN DIT PRAKTIJKVERHAAL WERKTEN MEE:

Pascal Donze is sinds 2011 bij de gemeente Zwolle werkzaam als ontwerper Landschap & Openbare ruimte. Bij het project Pannekoekendijk-Harm Smeengeskade was hij onderdeel van het ontwerpteam waarin verschillende disciplines zitten, zoals verkeer en techniek.

Marc Lansink is sinds 1999 werkzaam bij BTL Bomendienst als Hoofd Boomtechnisch Advies en sinds 2014 gecertificeerd Europeaan Tree Technician. **Frank ten Dam** is sinds 2006 werkzaam bij BTL Realisatie als Vestigingsmanager in Hengelo. Binnen het project Pannekoekendijk-Harm Smeengeskade waren zij verantwoordelijk voor de groene inrichting, waaronder de specialistische boomwerkzaamheden.

Gerjan Gerrits werkt als projectbegeleider bij Roelofs uit Den Ham. Bij het project Reconstructie Pannekoekendijk-Harm Smeengeskade was hij onderdeel van het projectteam vanuit Roelofs, als projectbegeleider en omgevingsmanager.