



BIJLAGE 1

Spoorzone Zwolle Gebied en OV-Knoop

College
18 december 2012

Inhoud rapportage

0. Inleiding

1. Ambities en opgave

2. Analyse en oplossingen

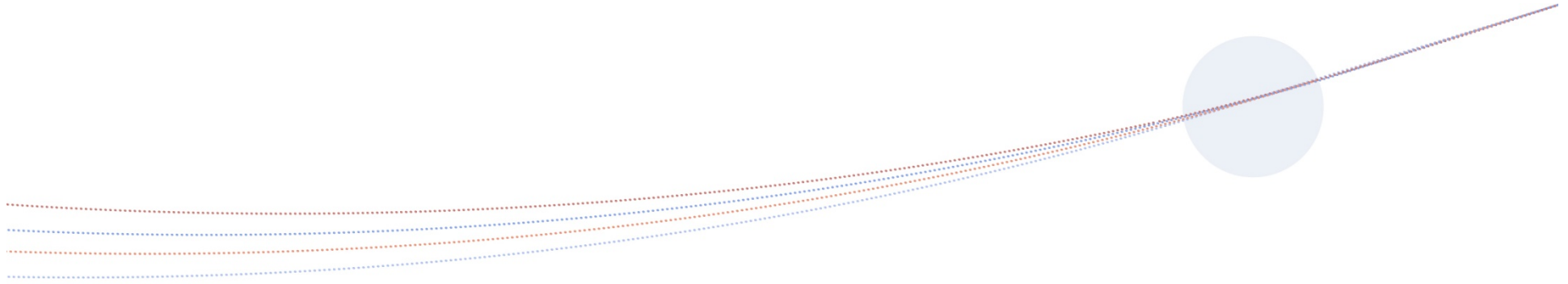
3. Beoordeling van keuzes: resumé en methode

4. Wat is het nulalternatief?

5A. beoordeling Raamwerk & ontsluiting

5B. beoordeling varianten OV-knoop

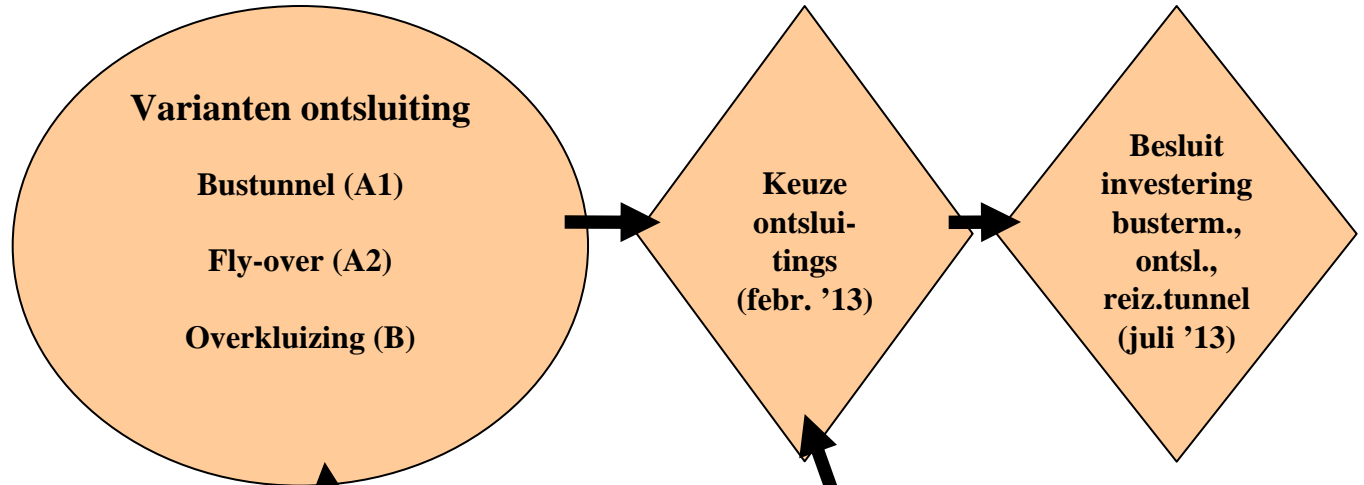
6. Vervolgproces



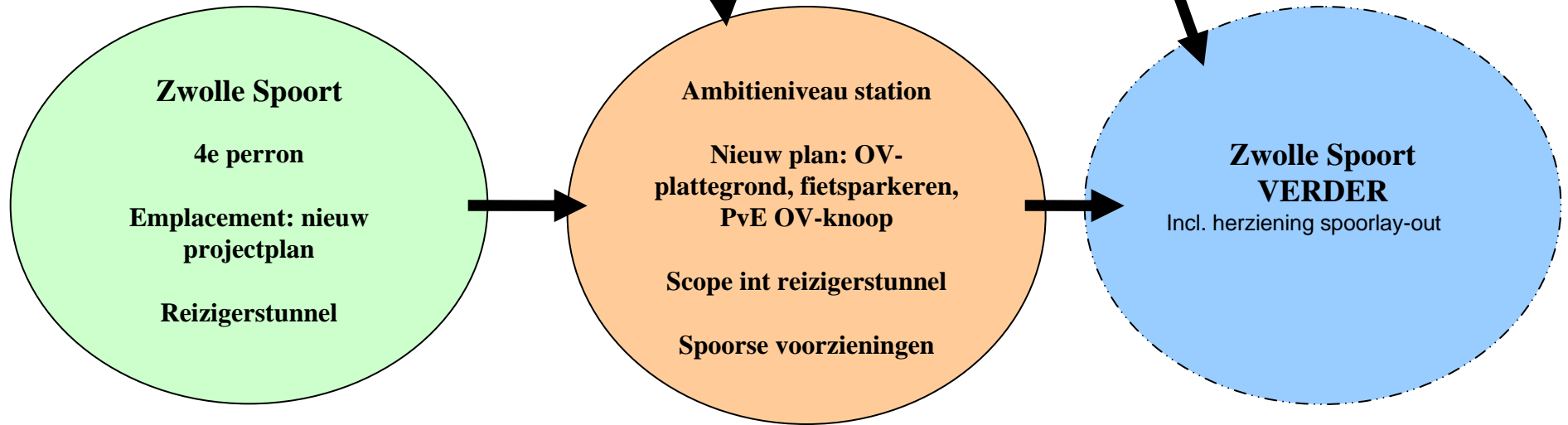
0. Inleiding: waar staan we in het proces?

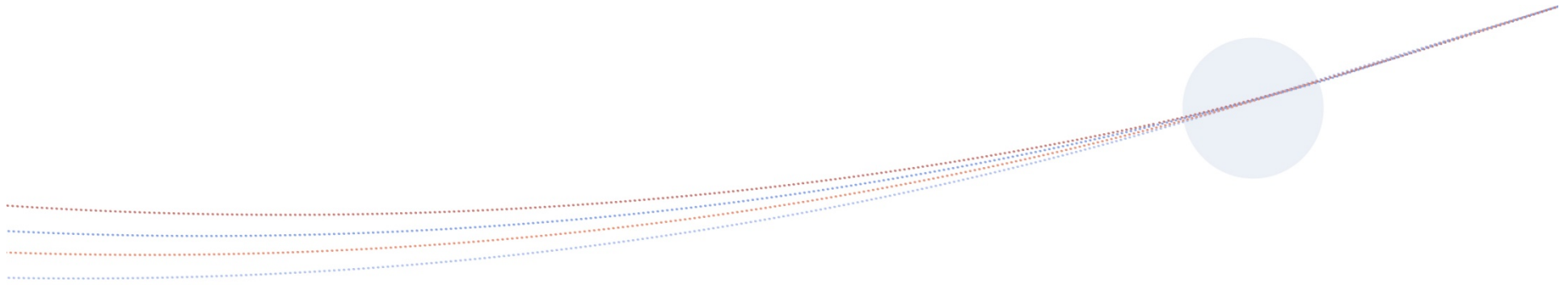
Positionering van het project

Gebiedsontwikkelingskader



OV-knoop

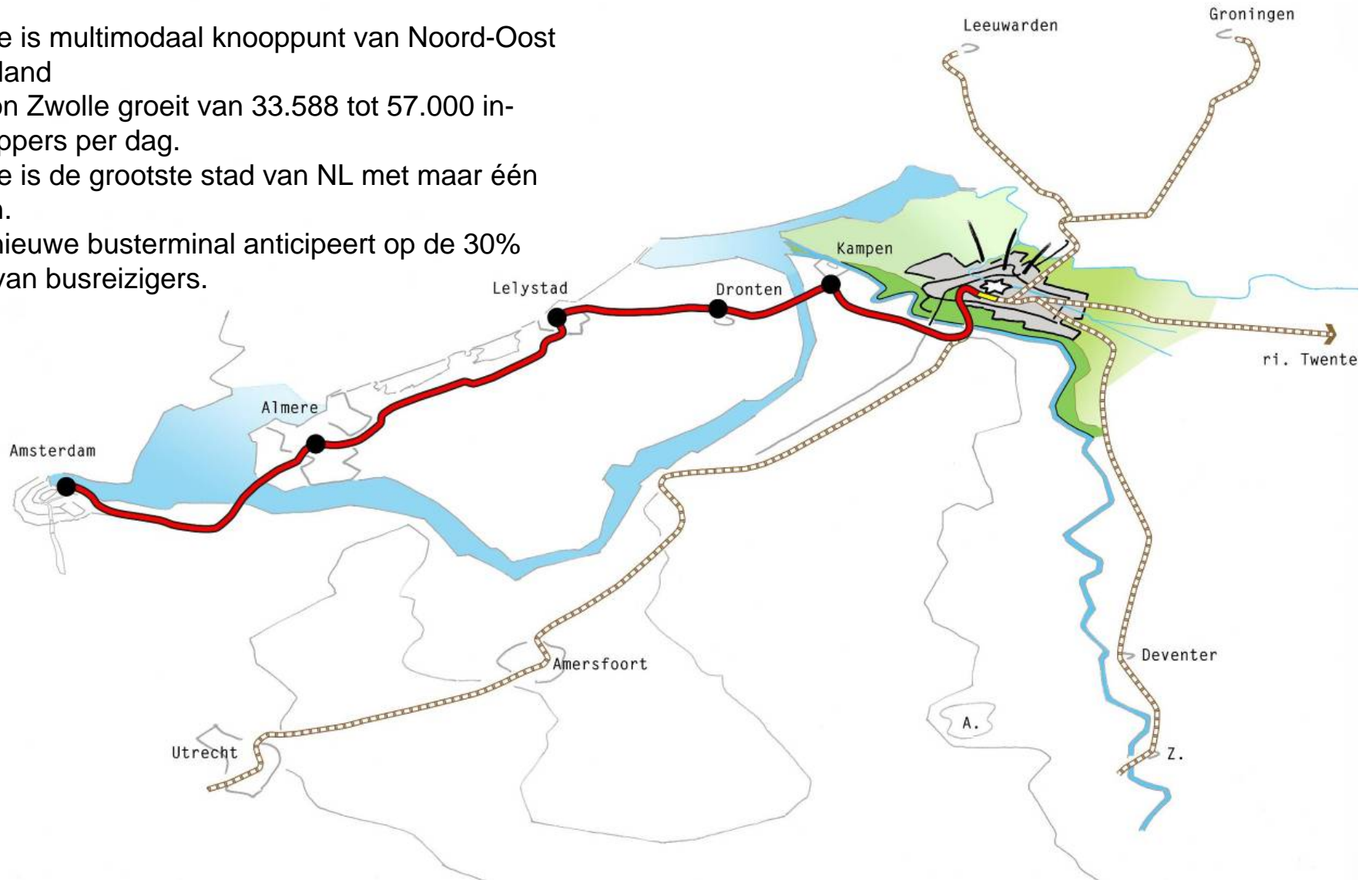




1. Ambities en opgave Spoorzone Zwolle

Spoorzone Zwolle

- Zwolle is multimodaal knooppunt van Noord-Oost Nederland
- Station Zwolle groeit van 33.588 tot 57.000 in-/uitstappers per dag.
- Zwolle is de grootste stad van NL met maar één station.
- Een nieuwe busterminal anticipeert op de 30% groei van busreizigers.



Ambitie Spoorzone

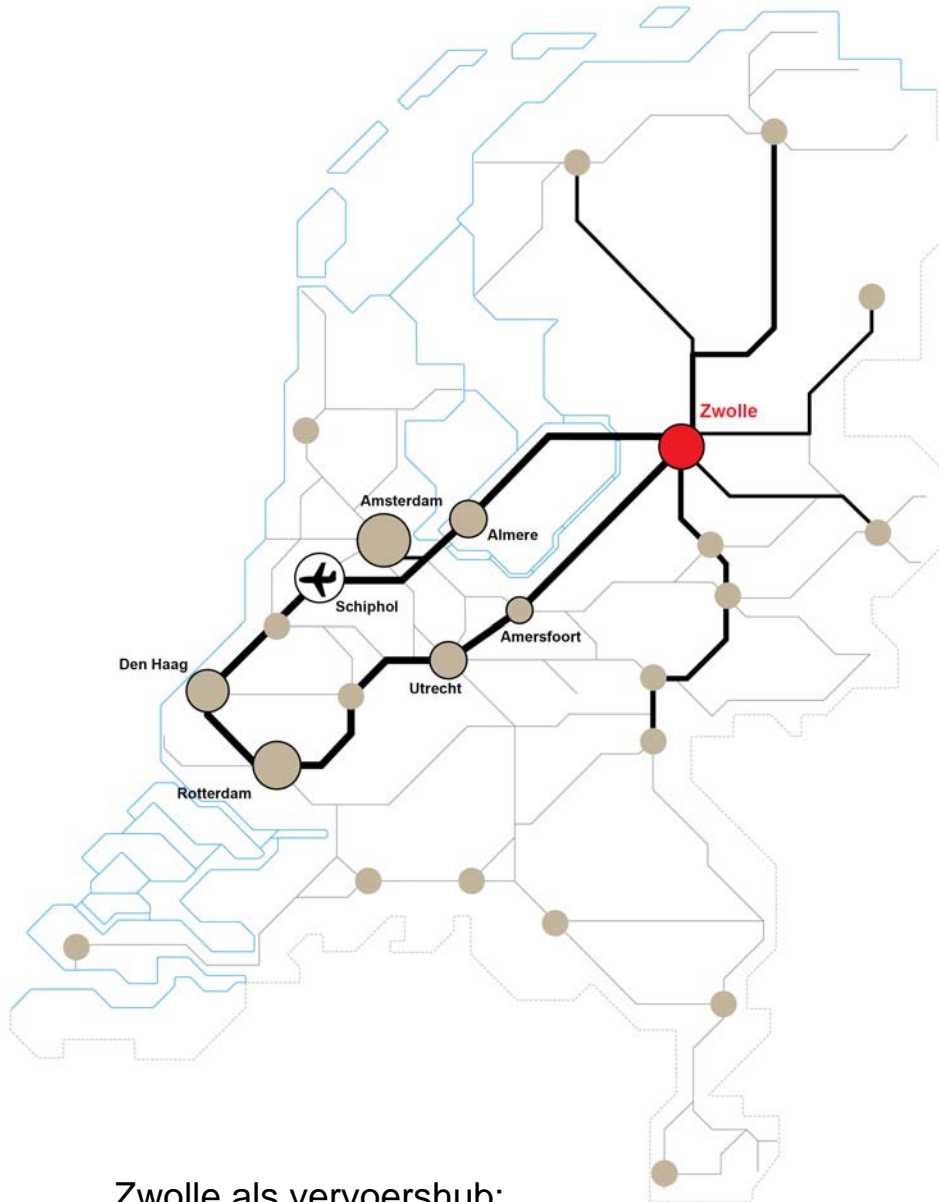


Spoorzone Zwolle: het beste van twee werelden
visie en beeld van de toekomst van het gebied

CONCEPT
3 april 2012

- Optimaal functionerende OV-knoop
- Dynamisch en gemengd stedelijk gebied
- Steppingstone tussen regio en stad
- Verbinden noord- en zuidzijde van de stad

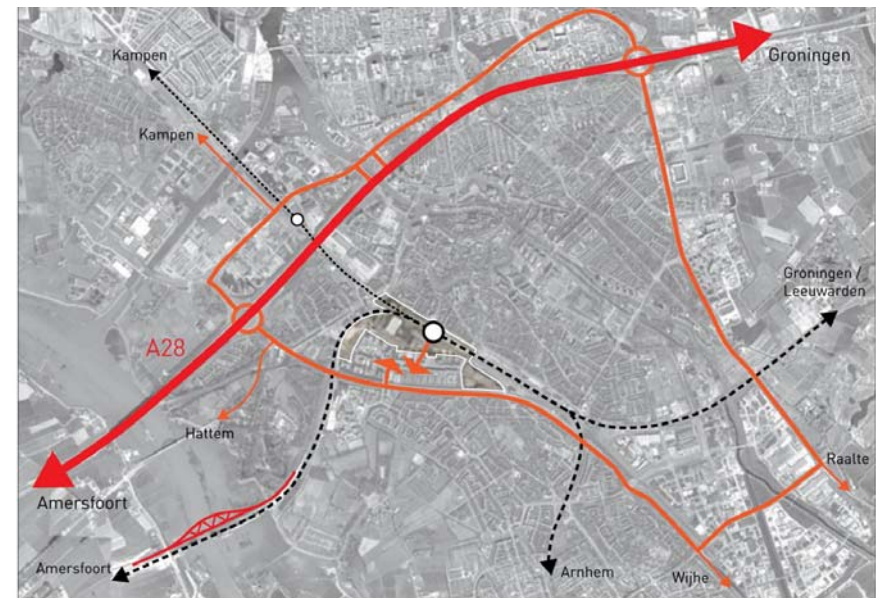
Spoorzone in Nederland, regio en stadsstructuur



Zwolle als vervoershub;
knooppunt van Noord-Oost Nederland



Zwolle als regionaal centrum



Unieke combinatie van auto en OV

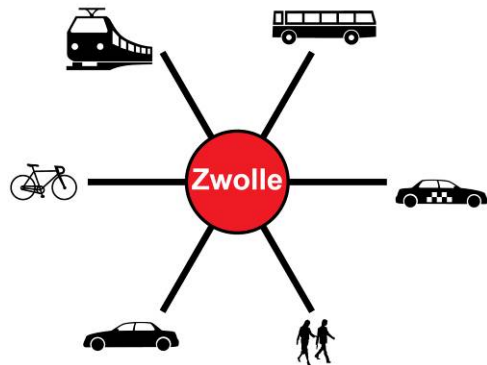
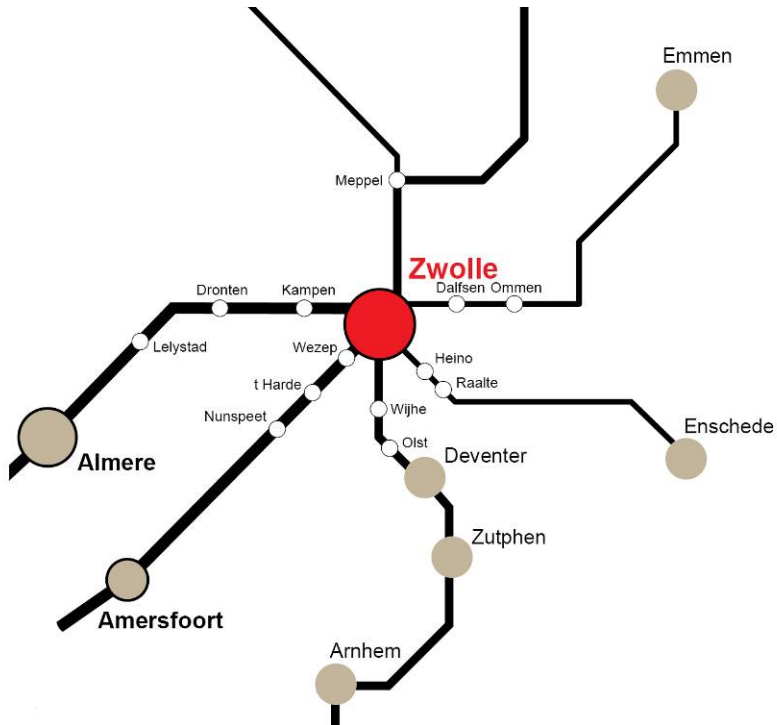
Unieke nabijheid van weg en spoor

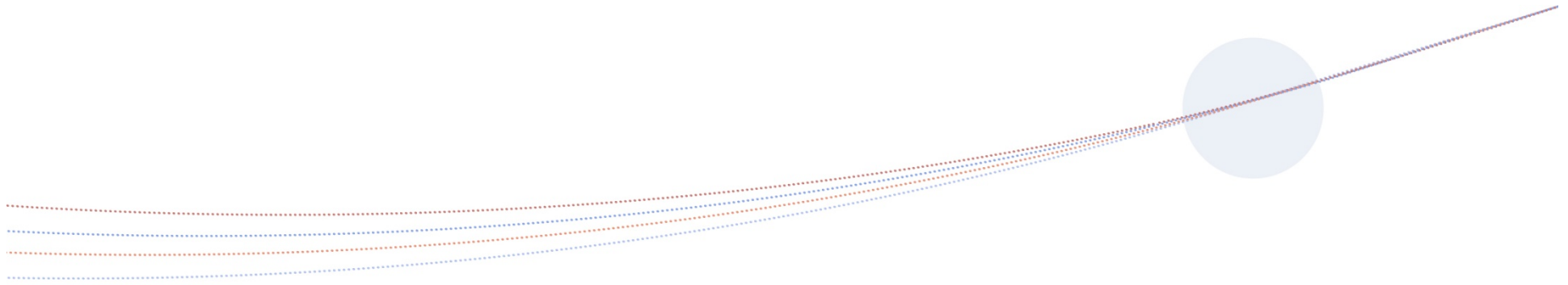


Gelegen tussen binnenstad en IJssel



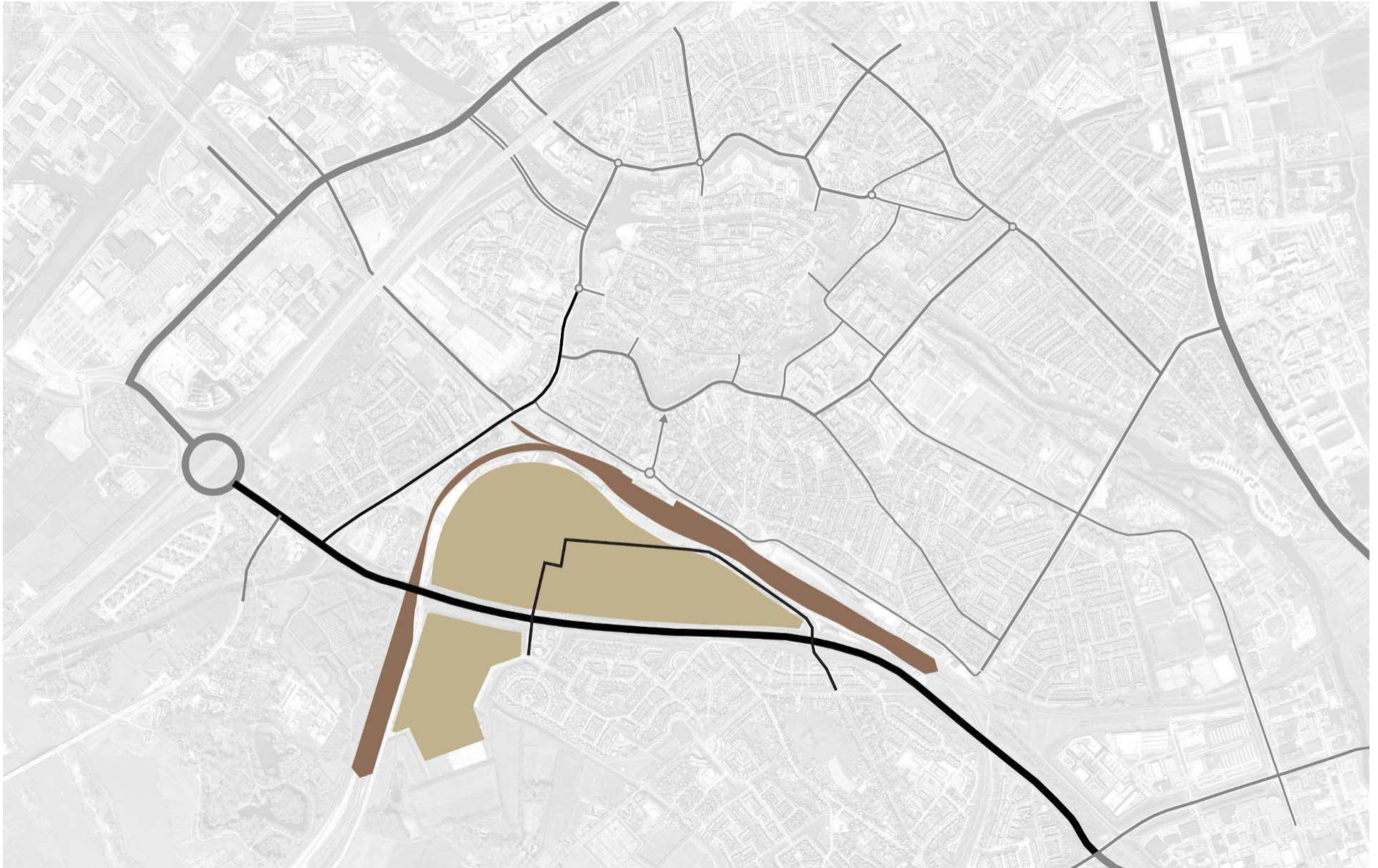
Ambitie: van station naar OV-knoop



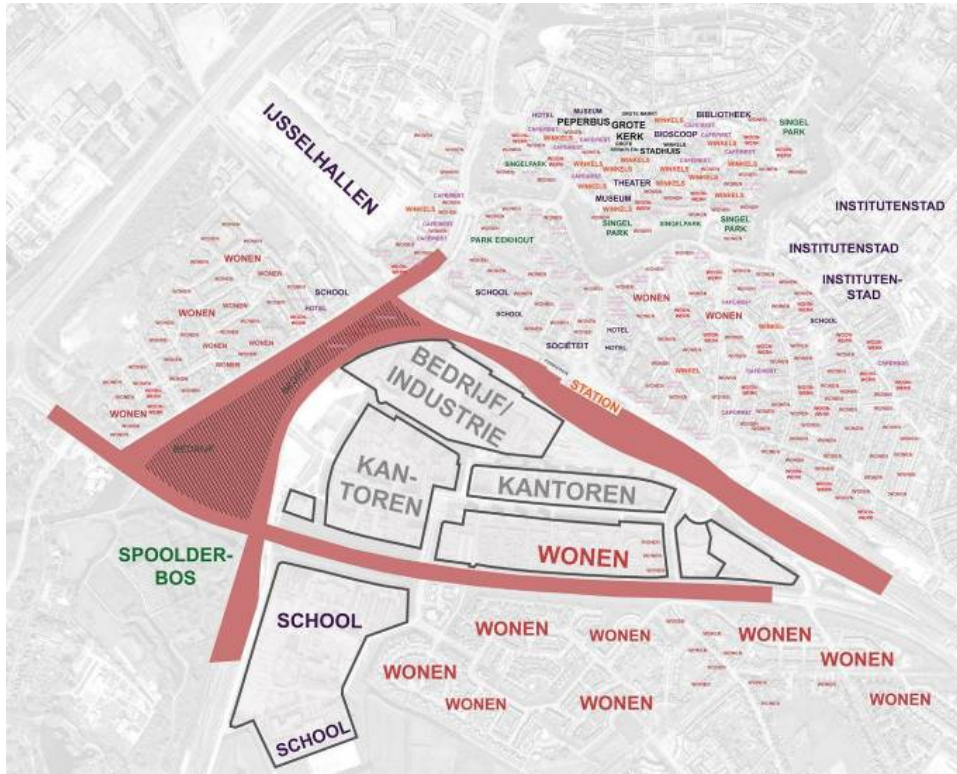


2. Analyse en oplossingen

Spoorzone eilanden in de stad



Spoorzone in contrast met stedelijke mix rondom

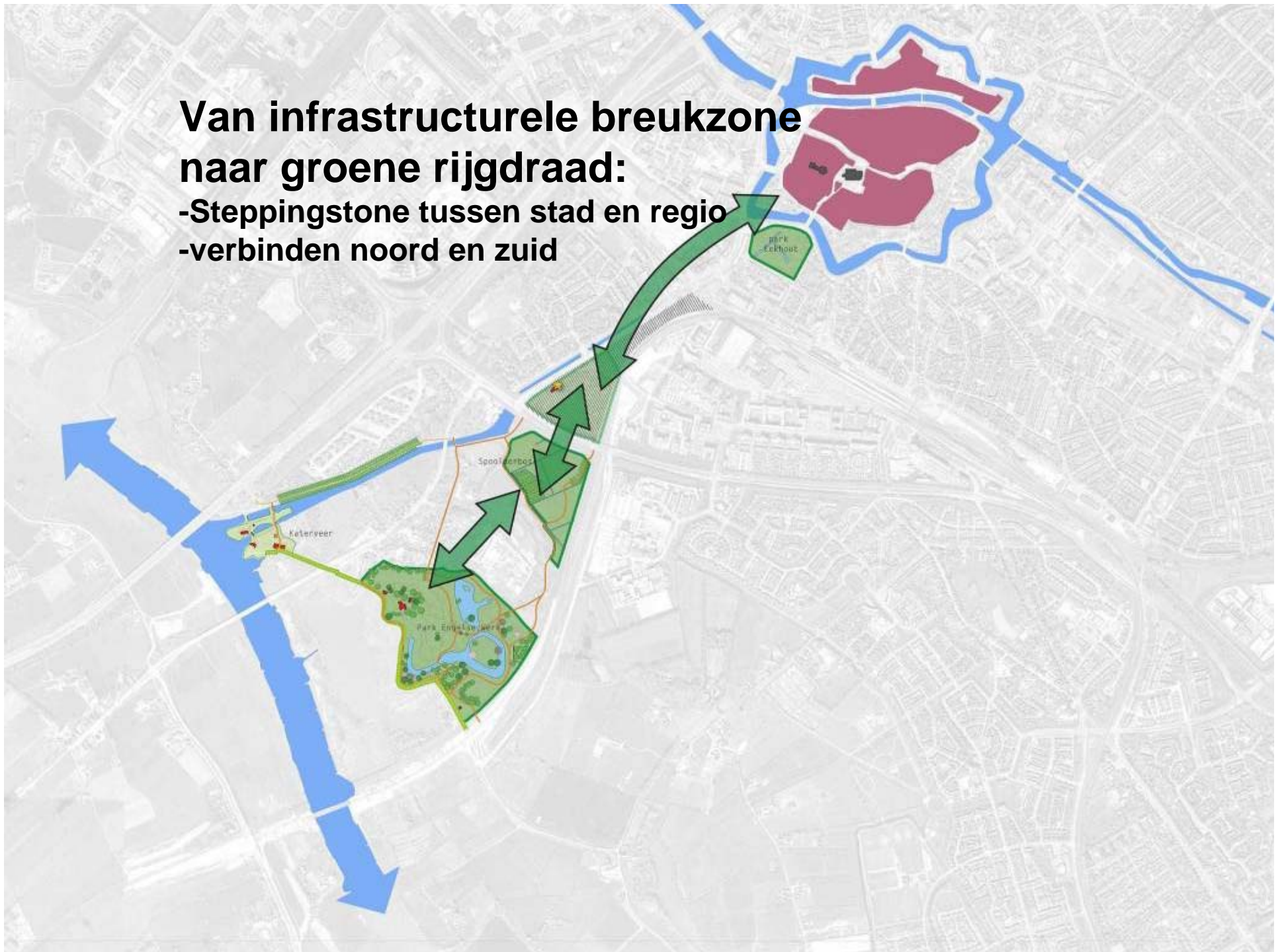


Stedelijke ambities vragen om kwaliteitsvolle verbindingen



Van infrastructurele breukzone naar groene rijgdraad:

- Steppingstone tussen stad en regio**
- verbinden noord en zuid**



•Ontwikkelder Spoorzone en OV-knoop: Ontwerpen van een raamwerk



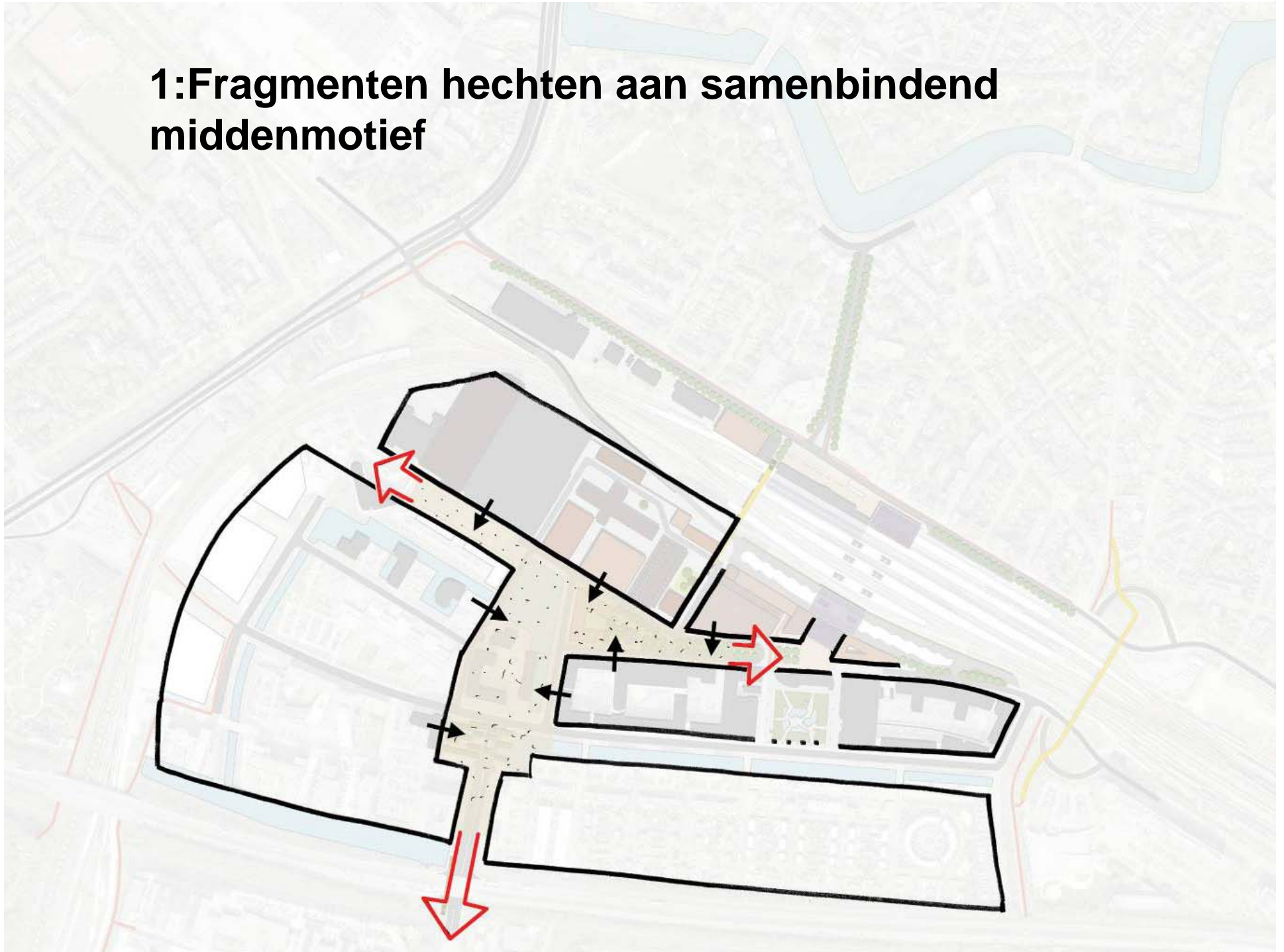
Ontwerpvoorstellen gebiedsontsluiting Spoorzone



Meest urgente kwesties:

- -verplaatsen en ontsluiten busstation
- -route naar Windesheim

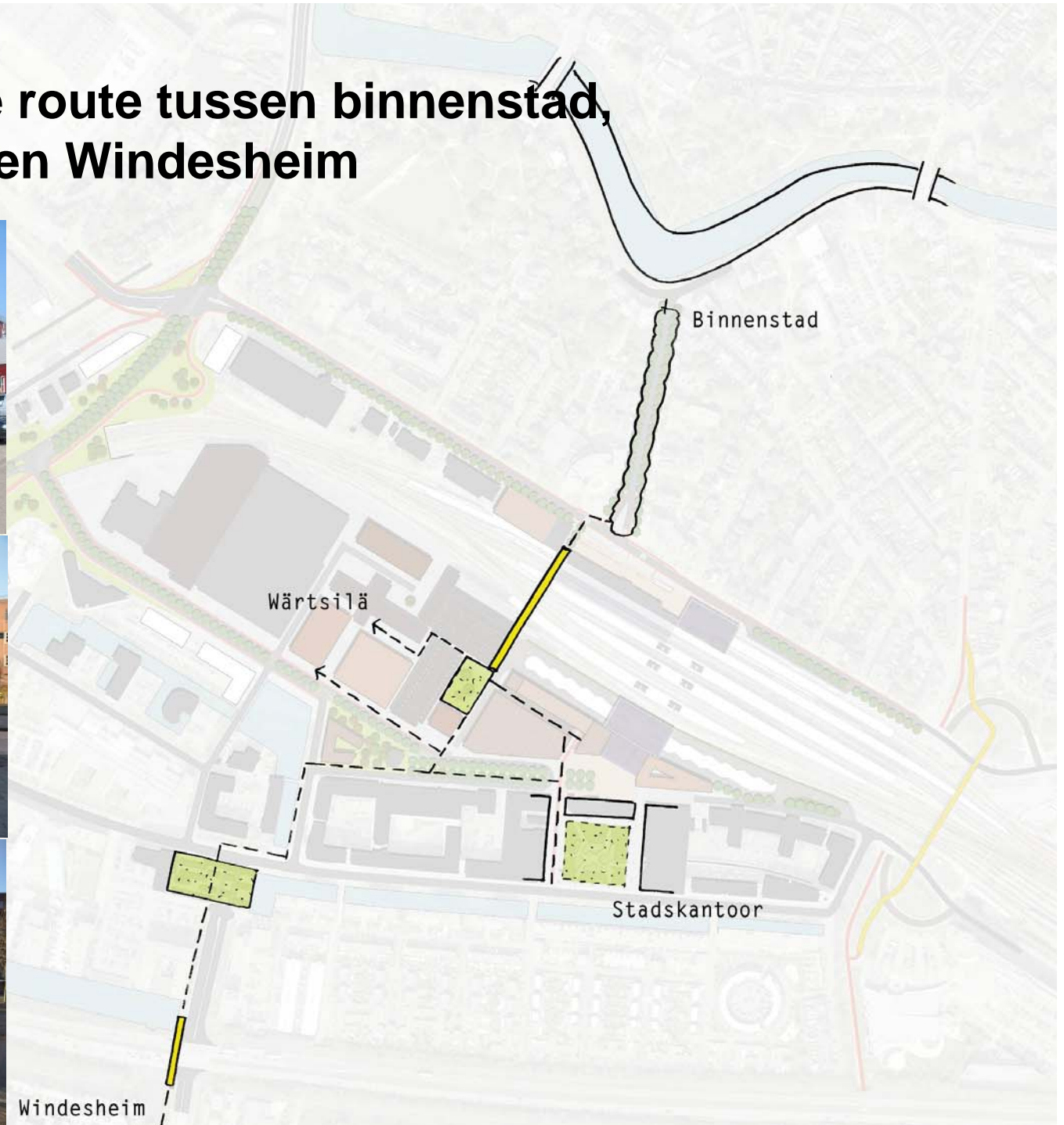
1: Fragmenten hechten aan samenbindend middenmotief



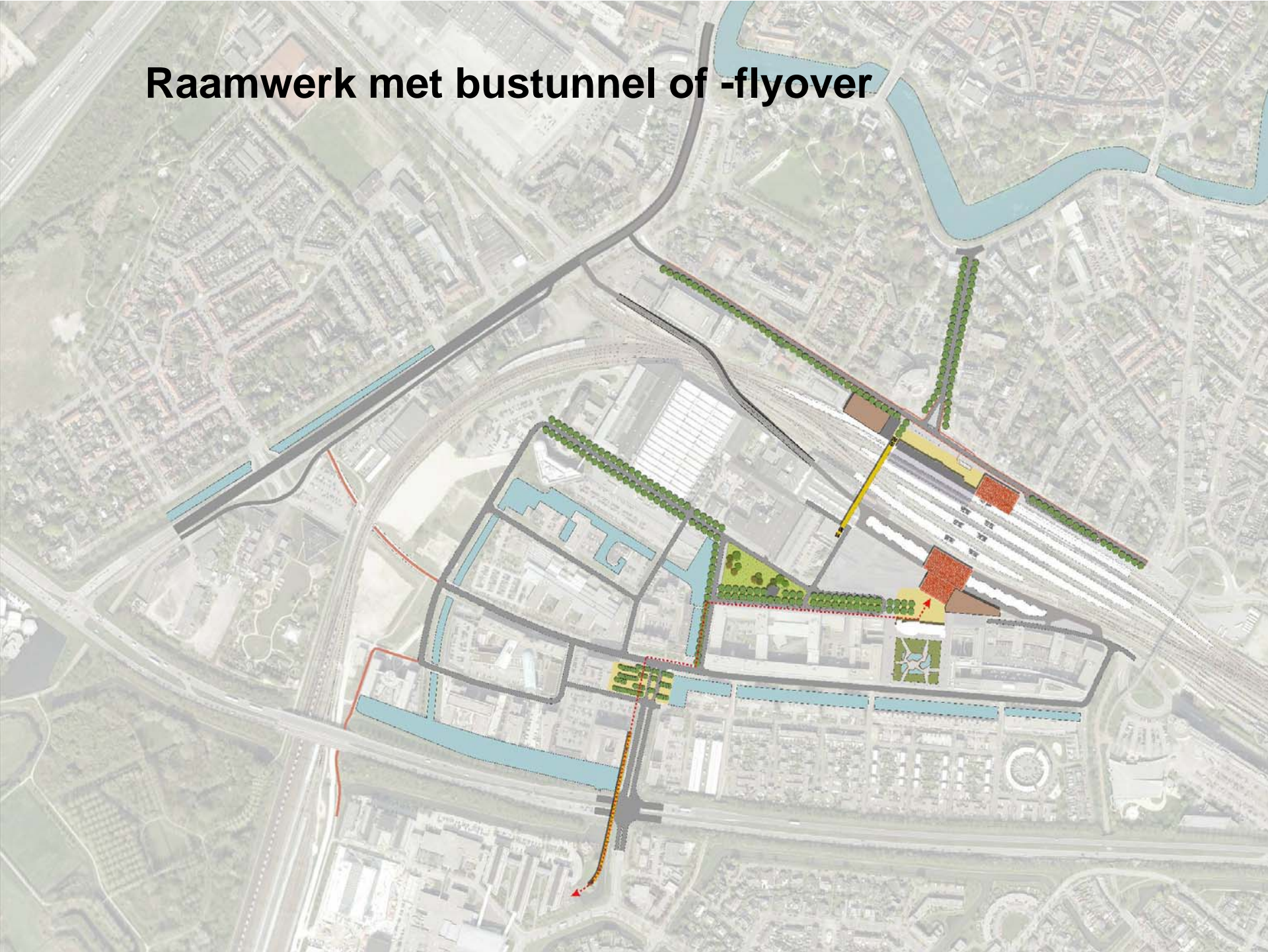
Hanzelaan als oprijlaan naar zuidzijde station cf. Stationsweg, Oosterlaan, Westerlaan



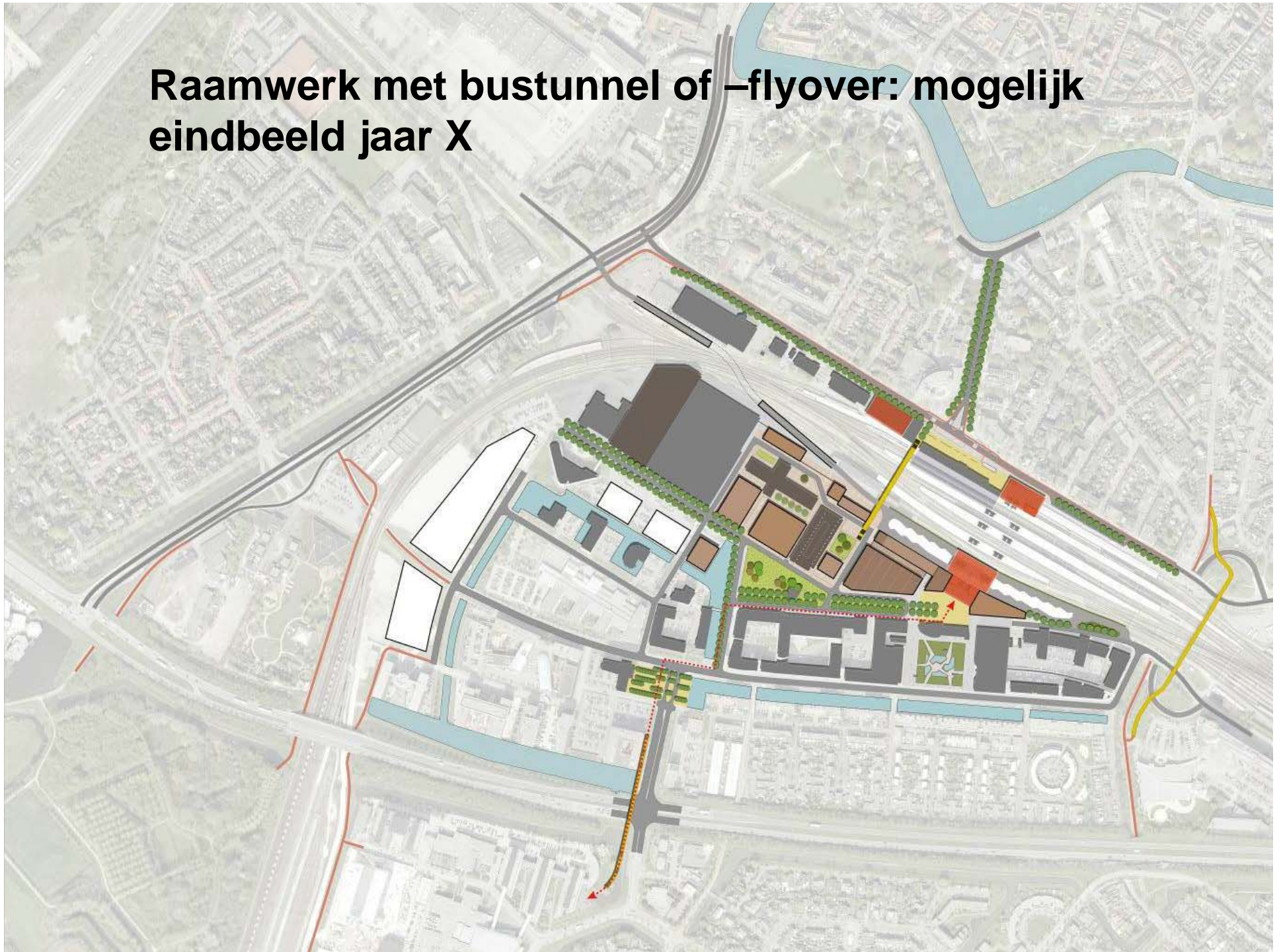
2: Stedelijke route tussen binnenstad, spoorzone en Windesheim



Raamwerk met bustunnel of -flyover



**Raamwerk met bustunnel of -flyover: mogelijk
eindbeeld jaar X**



Raamwerk met overkluizing



**Raamwerk met overkluizing: mogelijk
eindbeeld jaar X**



Keuze voor gebiedsontsluiting



Impressie Overkluizing



Impressie Bus flyover

Ontwerpvoorstellen OV-knoop Spoorzone

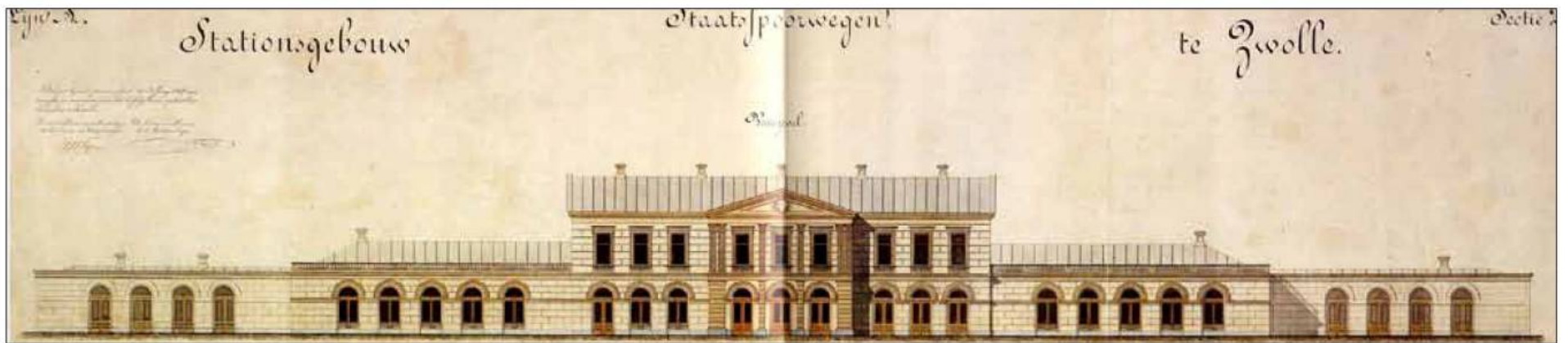
“HET BESTE VAN TWEE WERELDEN”

- -Noordzijde ontlasten van teveel aan auto's, fietsen en bussen
- -Zuidzijde benutten voor logistiek

Programma OV-knoop

- Ongeveer 25 bushaltes
- 14000 fietsen = ongeveer 5,5 km fietsen
- 1700 m² extra retail = 1,5 x oude stationsgebouw
- Optioneel 270 P+R plaatsen = ongeveer oppervlakte Lübeckplein

Kansen voor herontwikkeling en herwaardering hoofdgebouw

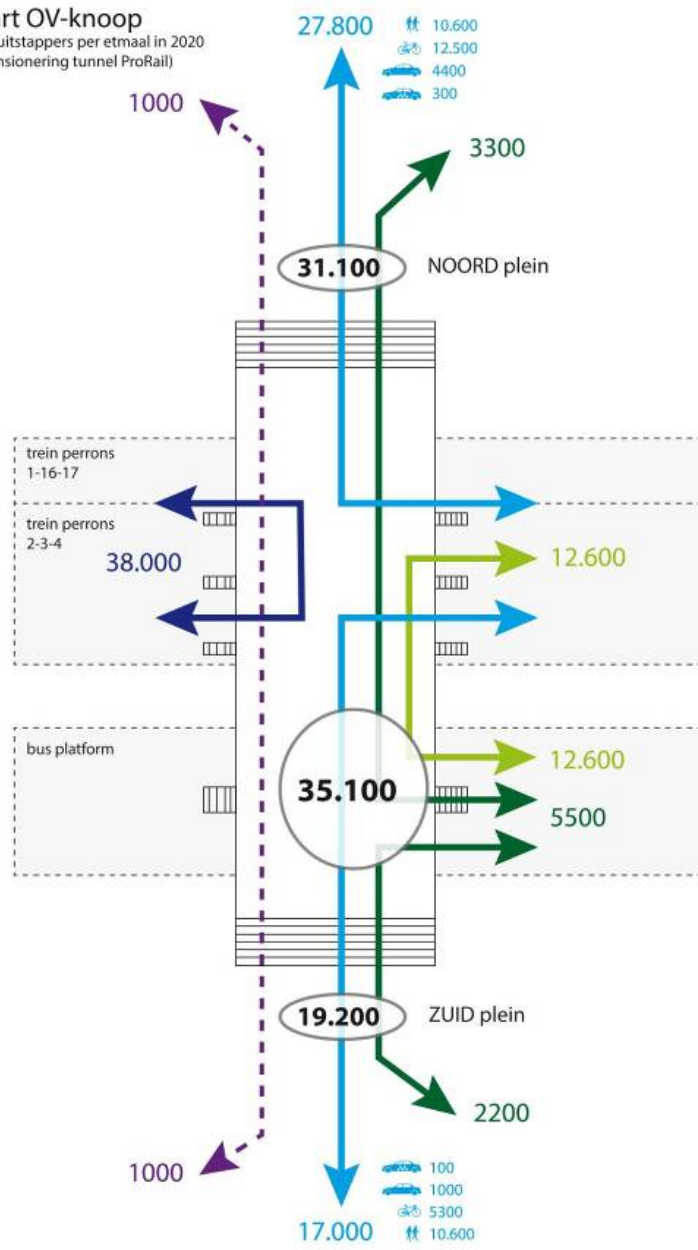


Gelijkwaardigheid in belang stationszijden

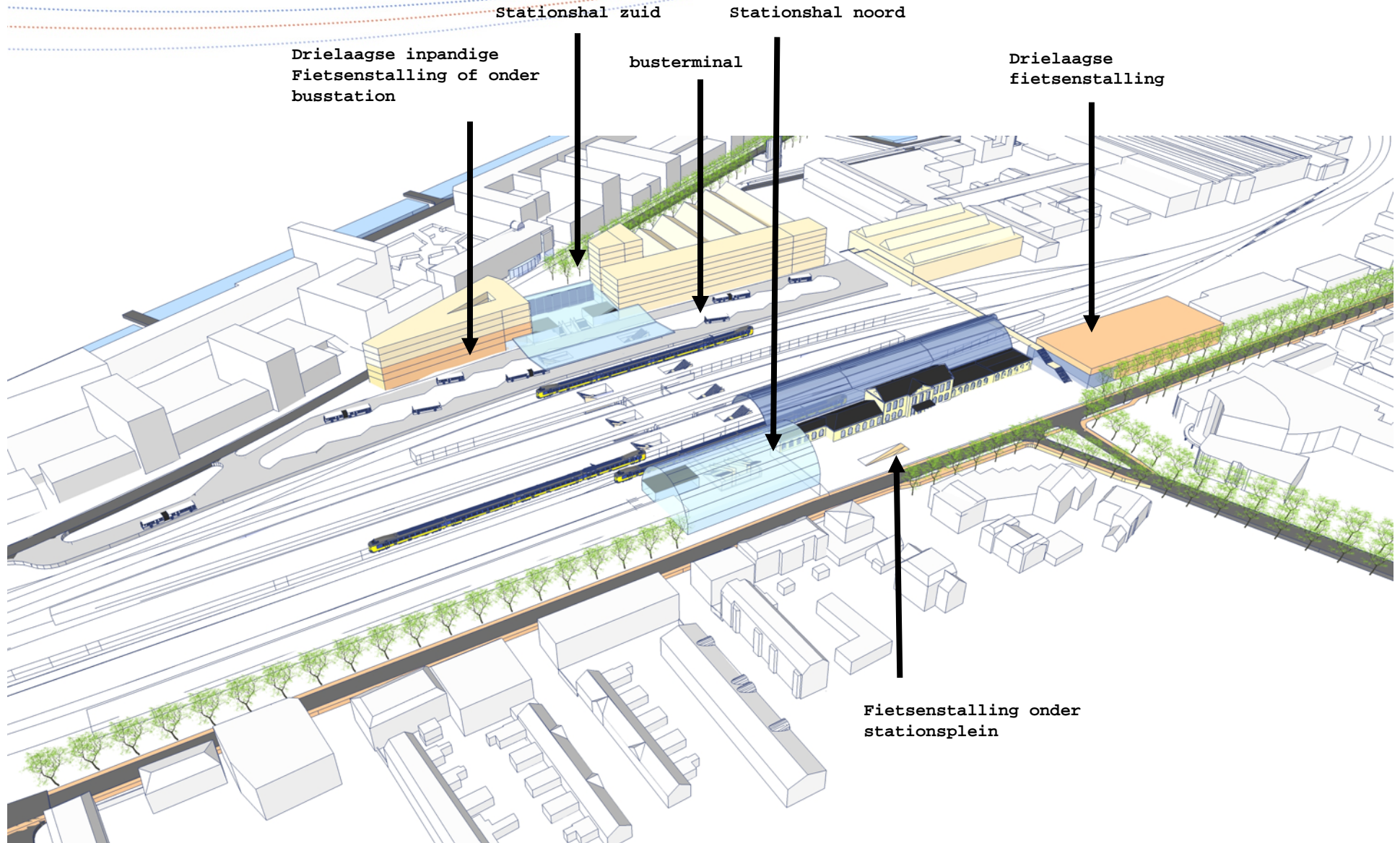
Druktekaart OV-knoop
 totaal aantal in-/uitstappers per etmaal in 2020
 bron NS (+ dimensionering tunnel ProRail)

legenda

- trein - stad
- trein - trein
- bus - trein
- bus - stad
- - - interwijk

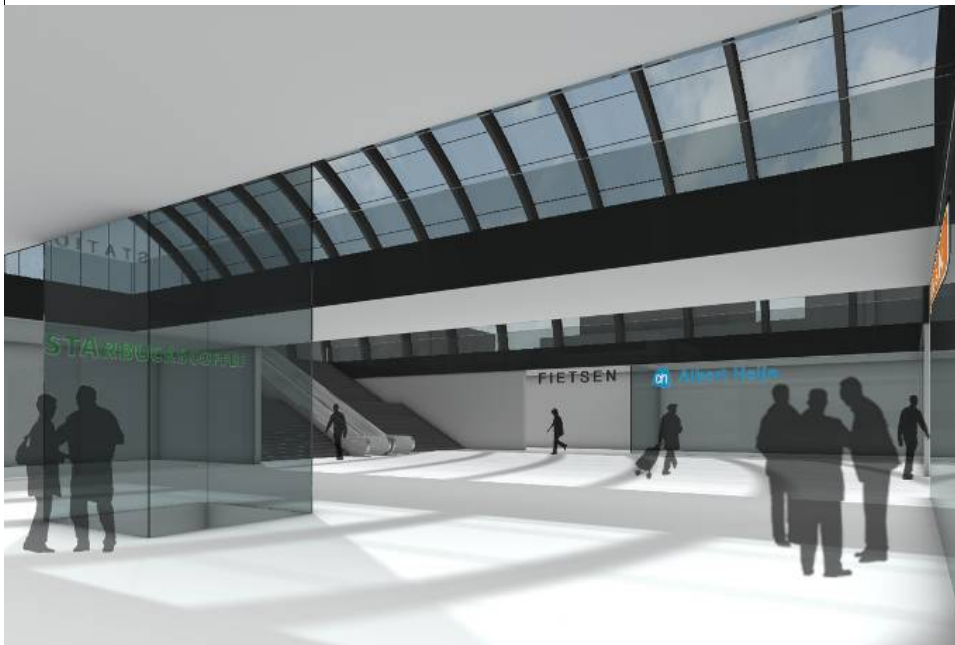


Organisatie volwaardige OV-Knoop



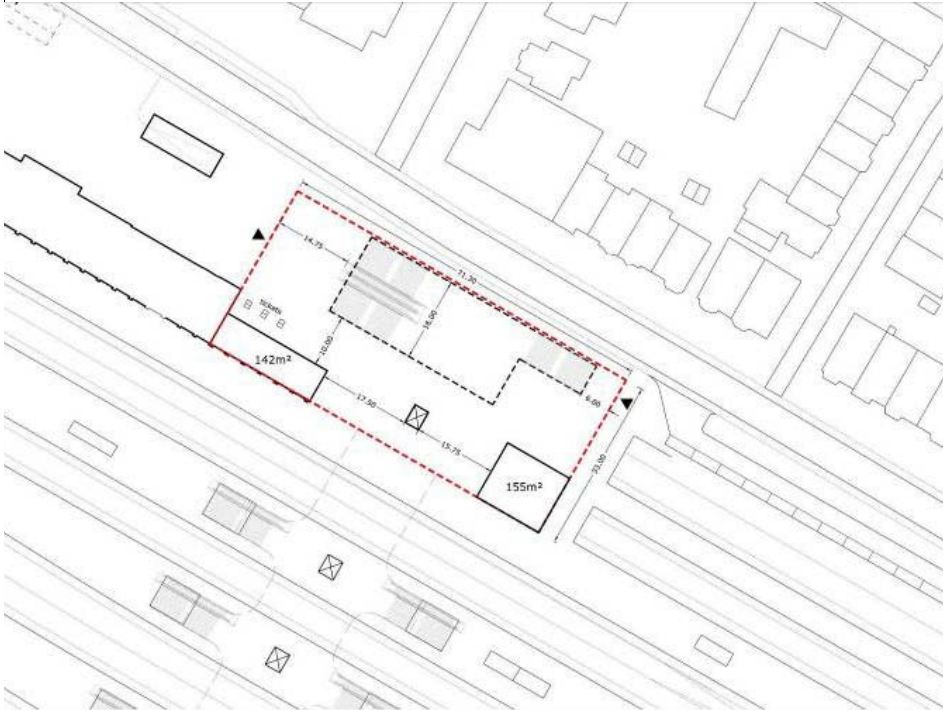
Uitwerkingsopgave

- Positie trappen noordzijde
- Omvang retailprogramma in stationshal noordzijde

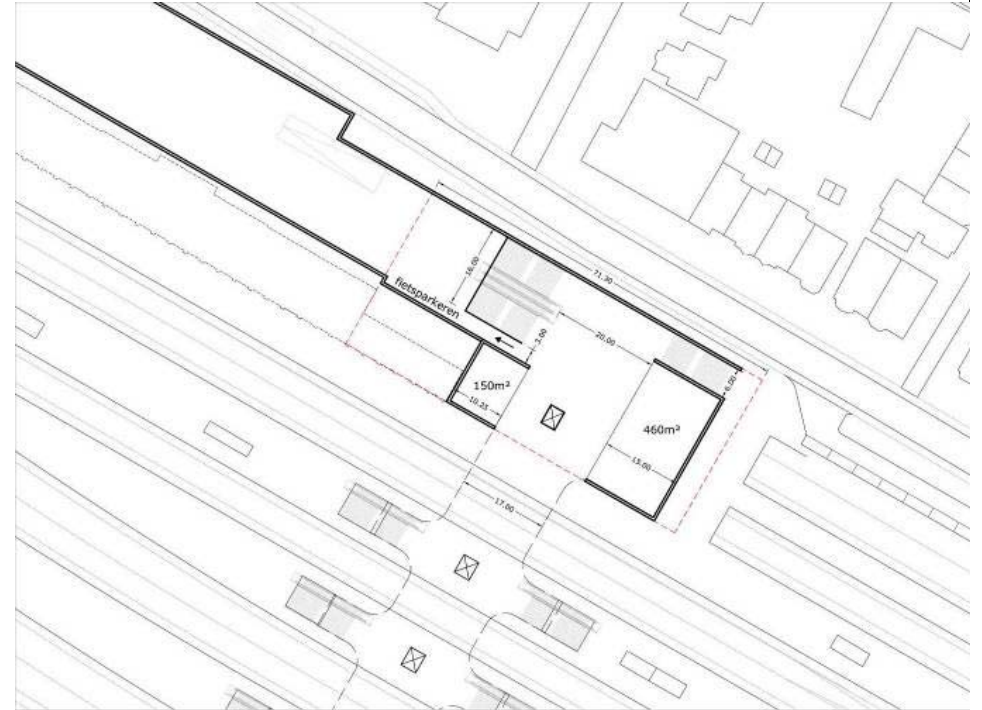


Noordhal met gedraaide trap

- retail op maaiveld en tunnelniveau



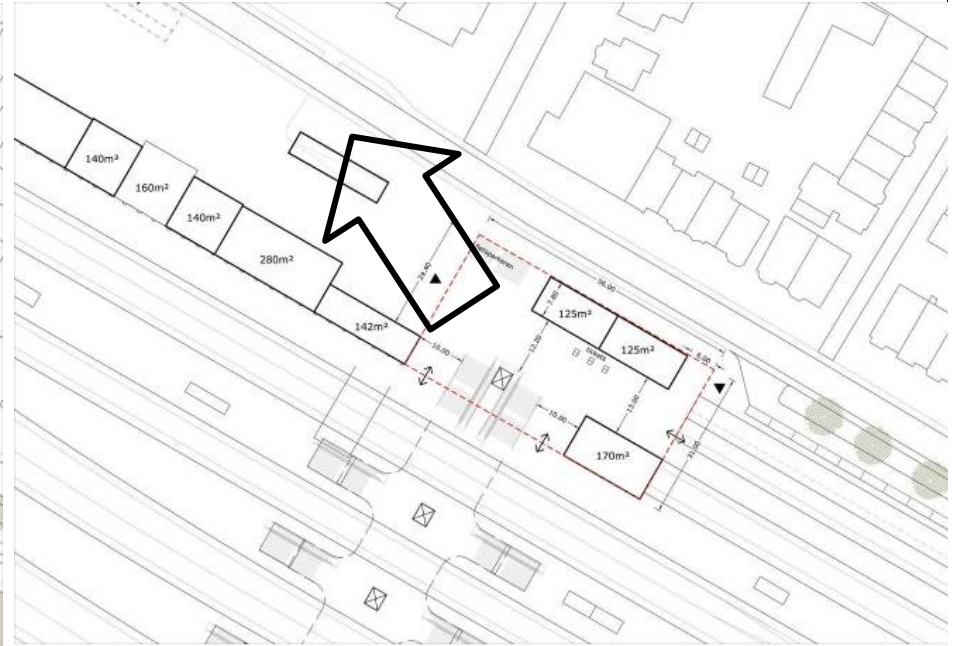
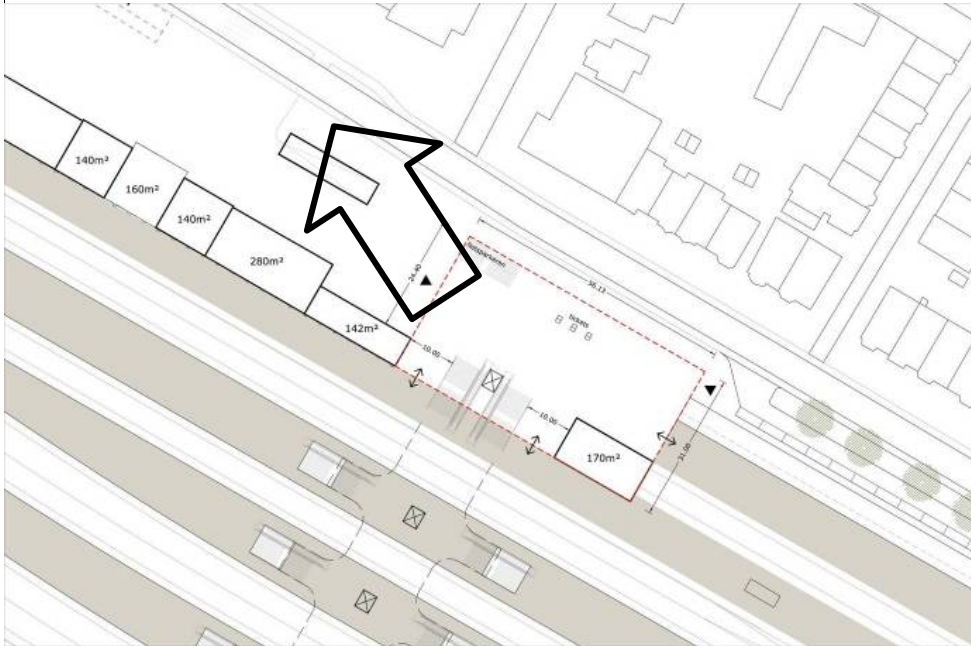
maaiveld



tunnelniveau

Noordhal met rechte trap

- Hoeveelheid retail nader te bepalen in relatie tot ontwerp stationshal en oriëntatie op de stad



Ambitieniveau's OV-knoop

- Keuzes met betrekking tot stationshallen
- Keuzes met betrekking tot fietsparkeeroplossingen



noordzijde

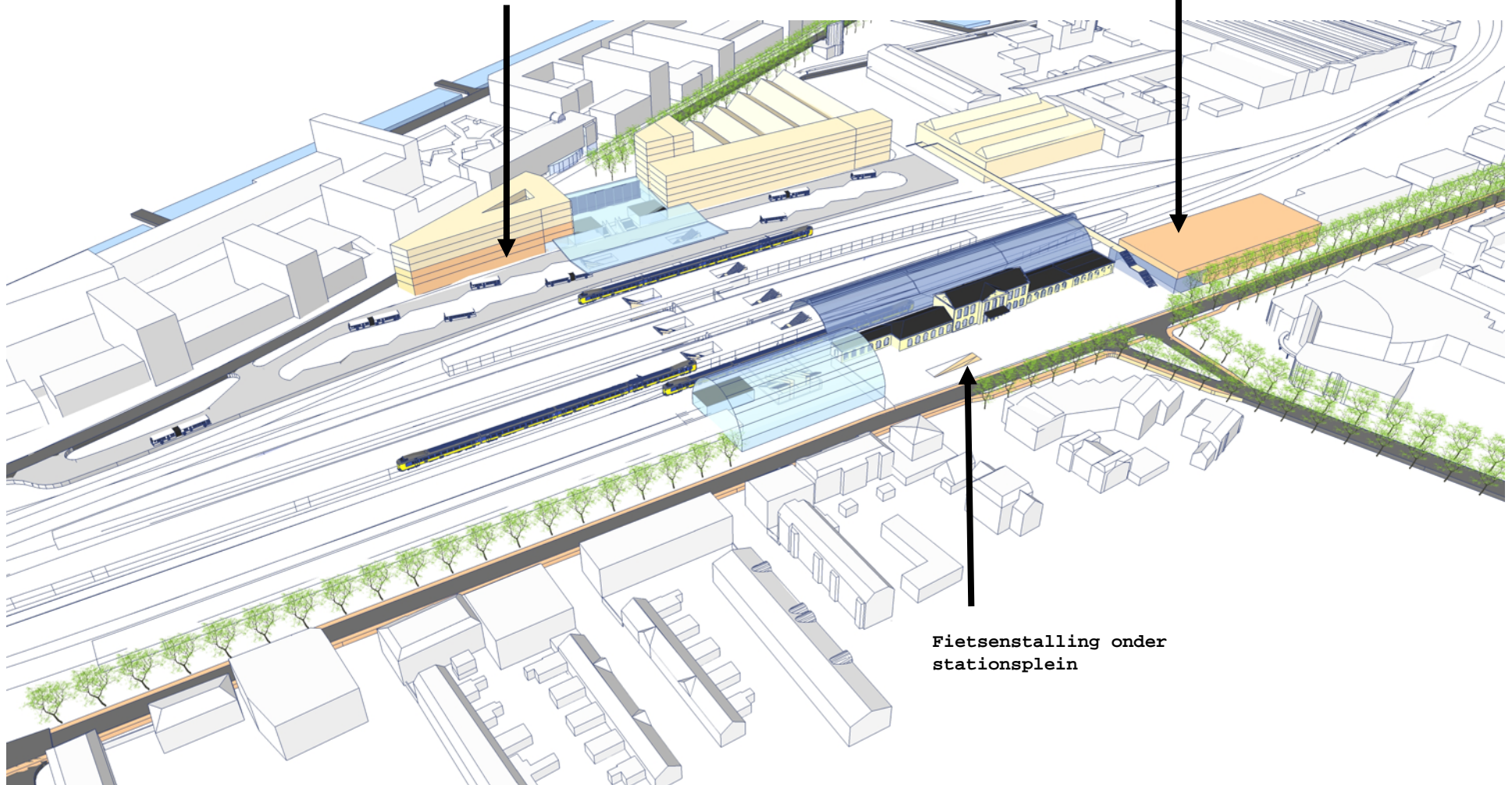


zuidzijde

Volwaardige stationshallen en een optimale oplossing voor fietsparkeren aan de centrumzijde

Drielaagse in pandige
Fietsenstalling of onder
busstation

Drielaagse
fietsenstalling

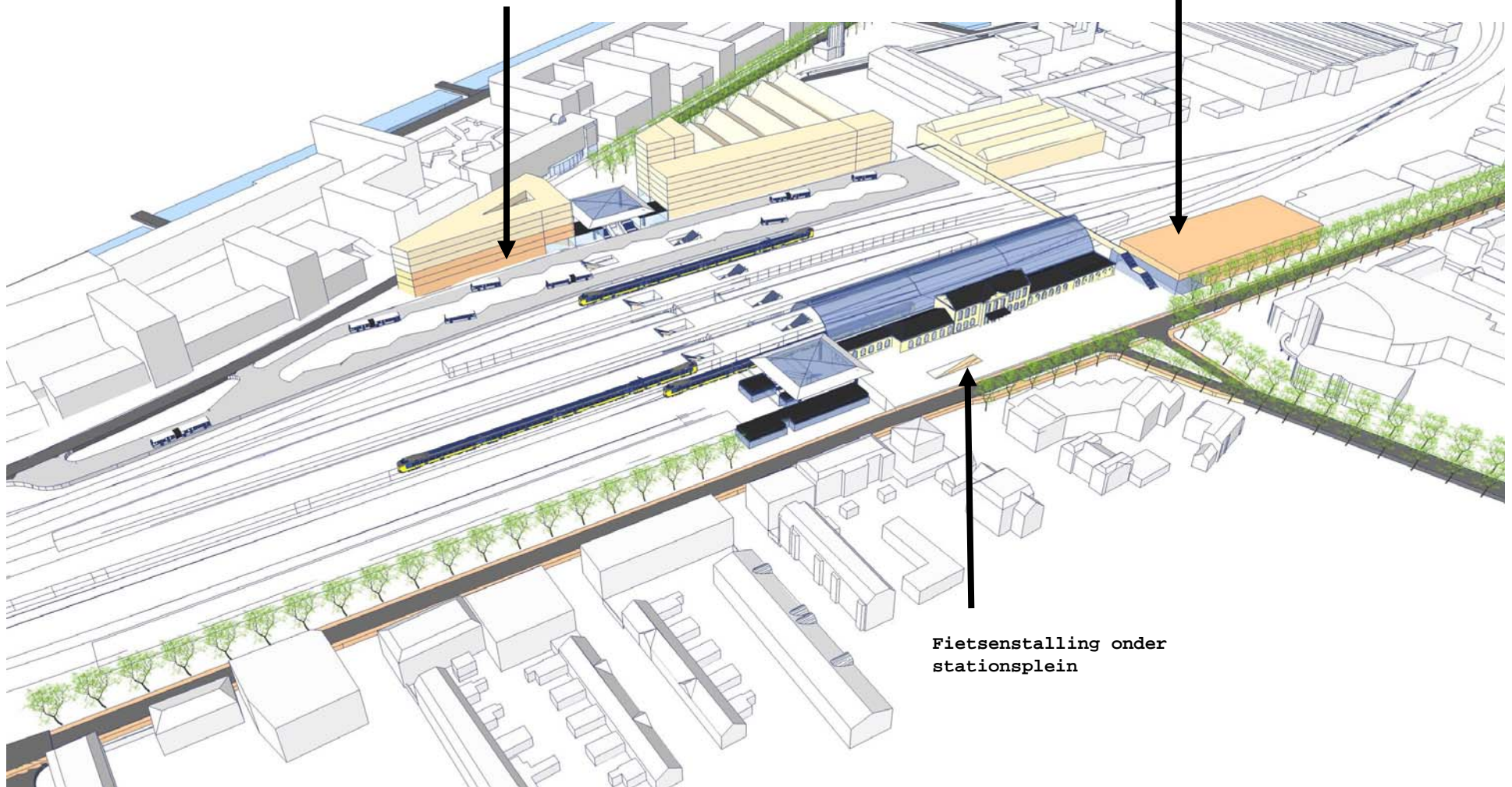


Fietsenstalling onder
stationsplein

Sobere stationskappen en een optimale oplossing voor fietsparkeren aan de centrumzijde

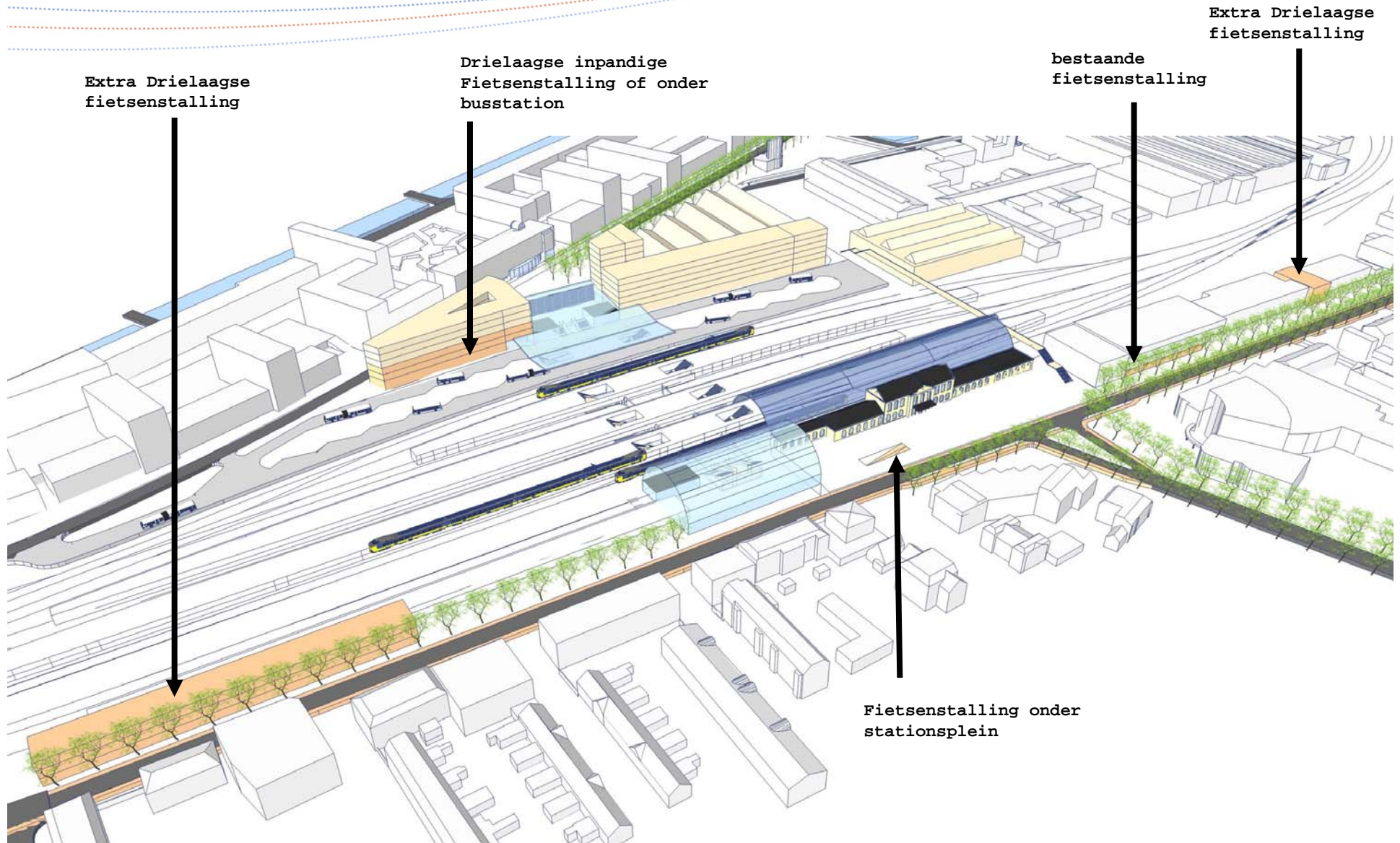
Drielaagse in pandige
Fietsenstalling of onder
busstation

Drielaagse
fietsenstalling

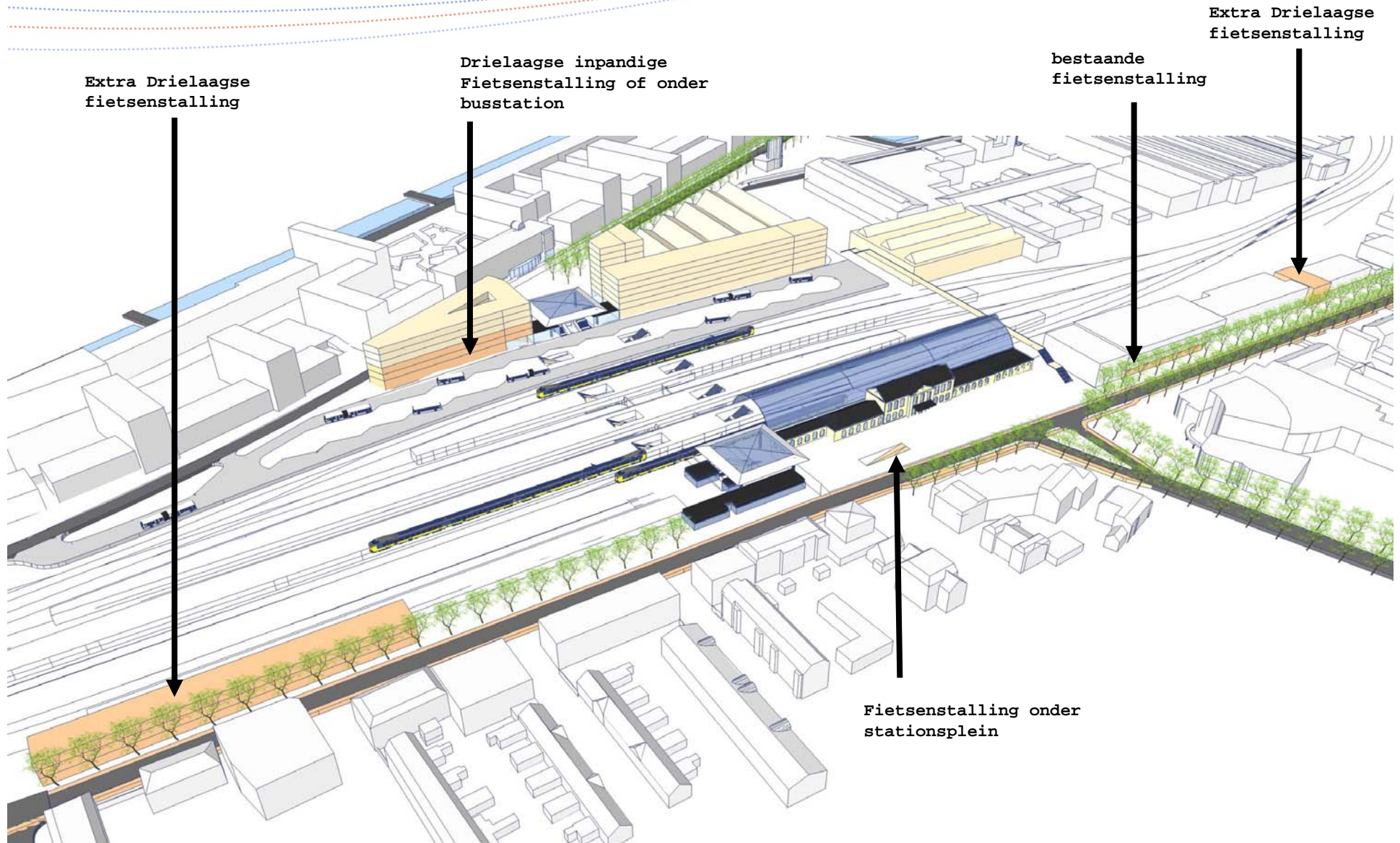


Fietsenstalling onder
stationsplein

Volwaardige stationshallen en verspreid fietsparkeren aan centrumzijde



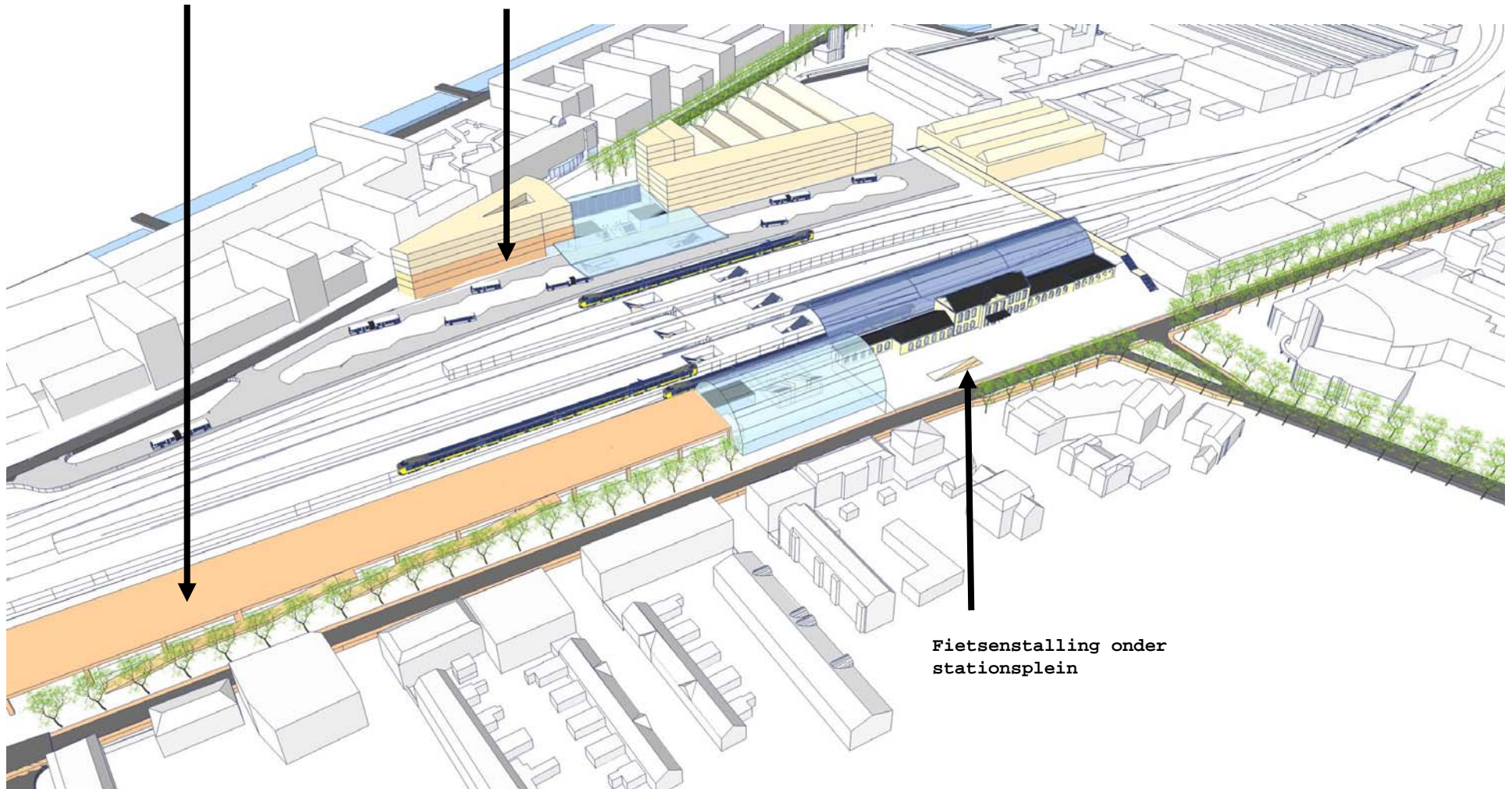
Sobere stationskappen en verspreid fietsparkeren aan centrumzijde



Volwaardige stationshallen en fietsparkeren op plateau aan Oosterlaan

Fietsenstalling op plateau
boven sporen

Drielaagse in pandige
Fietsenstalling of onder
busstation

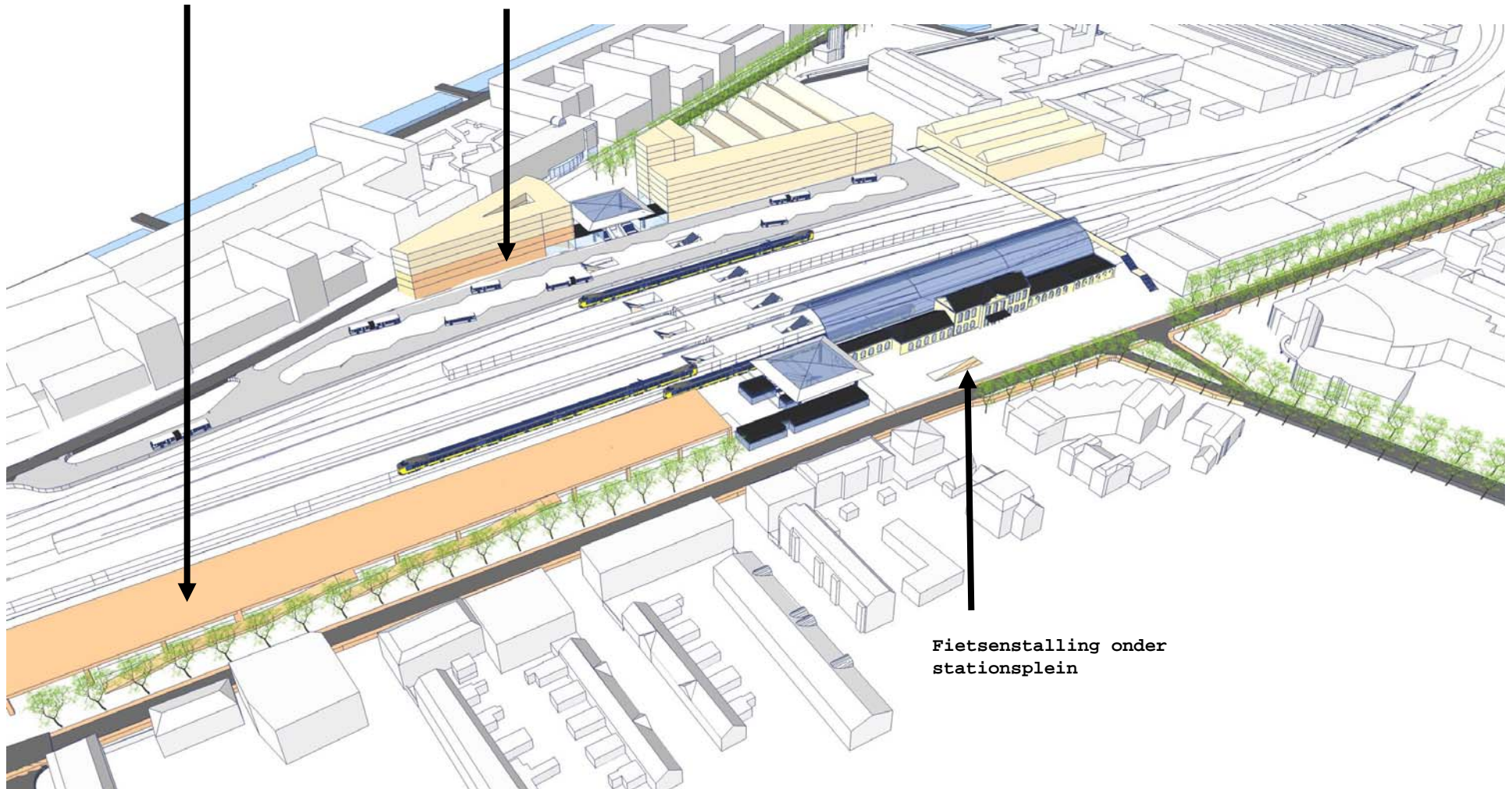


Fietsenstalling onder
stationsplein

Sobere stationskappen en fietsparkeren op plateau aan Oosterlaan

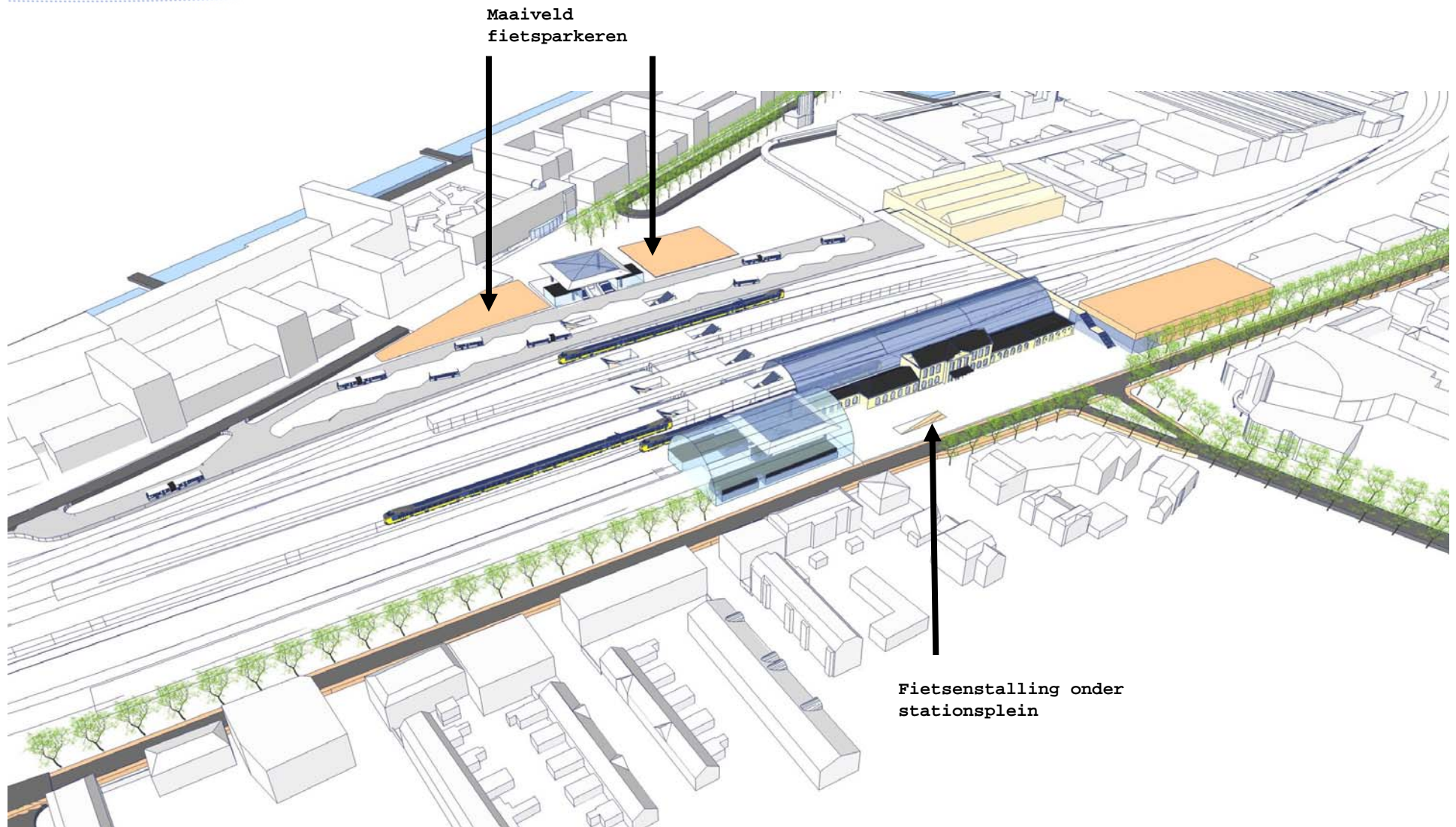
Fietsenstalling op plateau
boven sporen

Drielaagse in pandige
Fietsenstalling of onder
busstation



Fietsenstalling onder
stationsplein

Stationskap en maaiveldfietsenstalling zuidzijde



Keuzes voor OV-knoop

Ambitieniveau:
Kappen (sober)
Hallen (ambitieuus)

Tunnel
Rechte tunnelmond
Haakse tunnelmond

Noordzijde

- Recht-ambitieuus
- Recht-sober
- Haaks-ambitieuus

Zuidzijde:

- Sober
- Ambitieuus

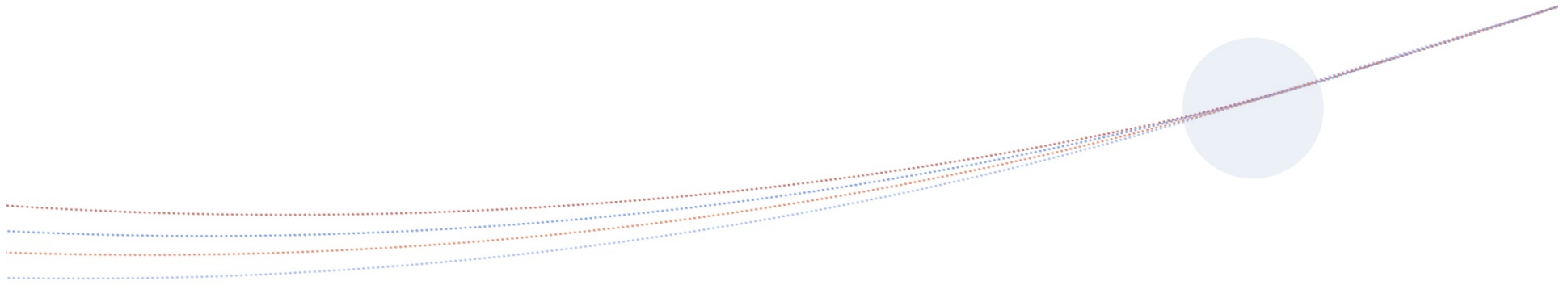
Keuzes voor fietsparkeren

Noordzijde

- Verspreid
- Focus op oost
- Focus op west

Zuidzijde

- Maaiveld
- Busstation
- Gebouw oost
- Gebouw west



3. Beoordeling van keuzes: resumé en methode

Resumé: de kern van de opgave

- De voorstellen kennen *vaste* elementen
- *Keuze* met betrekking tot ontsluiting
- *Keuze* met betrekking tot fietsparkeren
- *Keuze* met betrekking tot investeren in nieuwe stationshallen OV-knoop

Wat moet er in ieder geval gedaan worden: de vaste planelementen

- Het realiseren van een busterminal aan de zuidzijde als een 5^e perron en als onderdeel van de OV-knoop
- Uitbreiding van de reizigerstunnel aan de Zuidzijde om hiermee de voorziene busterminal, retail op -1 en een aantrekkelijk aankomstdomein mogelijk maken
- Realisatie van een robuuste stedelijke en groene structuur als hart van de gebiedsontwikkeling
- Inrichting van aantrekkelijke stationspleinen aan de noord- en de zuidzijde
- Realisatie van een ondergrondse fietsparkeervoorziening aan de noordzijde om te kunnen voldoen aan de capaciteitsbehoefte
- Passarel over IJsselallee richting Windesheim

Vaste planelementen



Keuzes op vijf hoofdthema's

1. De vrijliggende ontsluiting van het nieuwe busstation
2. Het fietsparkeren aan de noordzijde
3. Het fietsparkeren aan de zuidzijde
4. De OV-knoop aan de noordzijde
5. De OV-knoop aan de zuidzijde

Dit zijn hoofdthema's omdat de keuzes op deze thema's:

- bepalen het ambitieniveau
- structurele ingrepen en dragers van het plan zijn
- verstreckende (financiële) consequenties hebben

Daarnaast zijn er diverse andere ontwerpkeuzes met minder verstreckende (financiële) consequenties, die in het verdere ontwerpproces een plek zullen krijgen

drie keuzes direct urgent voor het vervolg

Aanpassing reizigerstunnel

- De aanpassing van de reizigerstunnel is cruciaal voor het functioneren van de busterminal en het station aan de zuidzijde
- De reizigerstunnel wordt al gebouwd en daarom is tijdig bijsturen essentieel om niet onnodig geld, tijd, kansen en imago te verliezen

Ontsluiting busterminal

- De ontsluiting van de busterminal is een cruciale structuurkeuze en bepalend voor de stedenbouwkundige uitwerking
- De ontsluiting van de busterminal is ook kritiek voor het 'omklappen' van de bussen en dus urgent

Ondergrondse voorziening onder busterminal

- Een besluit over ondergronds (fiets-)parkeren is bepalend voor het ontwerp en de realisatie van de busterminal
- Dat besluit is alleen voor het ontwerp en de realisatie van de busterminal te nemen, en niet later

Beoordelingsmethode: MKBA

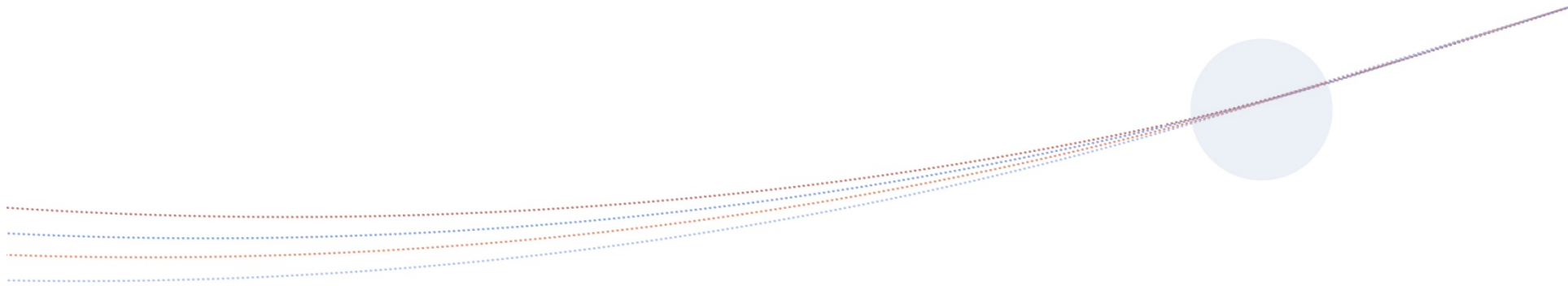
- Beoordelingskader is gebaseerd op de MKBA-methodiek (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse).
- De MKBA-methodiek: alle (toekomstige) effecten van een plan voor de hele maatschappij ten opzichte van een nulalternatief en waardeert deze effecten op geld.
- Bewust gekozen dat laatste niet te doen: dit helpt de besluitvorming in deze fase onvoldoende en creëert schijnnaauwkeurigheid.

Wel hebben we:

- Zo veel mogelijk maatschappelijke kosten en baten in kaart gebracht
- Telkens afgewogen tegen het nulalternatief
- Gestructureerde en systematische analyse van alle effecten
- De belangen van de stakeholders een plek gegeven in het kader
- In de bijlage is de uitgebreide analyse gecomprimeerd en overzichtelijk weergegeven in sterkten en zwakten van de verschillende varianten.

Vaste planelementen en keuzes zijn ondergebracht in een business case (vertrouwelijke bijlage)

- Geeft inzicht in investeringen en dekking
- Gaat uit van basis met daarop stappen in ambitie: wat moet en wat kan later
- Geeft inzicht in wat op basis van beschikbare dekking mogelijk is en wat er, afhankelijk van te maken keuzes, nog extra aan dekking gerealiseerd moet worden
- Geeft inzicht in de samenhang tussen maatregelen



4. Wat is het nulalternatief?

Wat gebeurt er als we het busstation niet verplaatsen? (I)

Busstation blijft aan Noordzijde

- Verdere optimalisatie dienstregeling en ruimtegebruik niet mogelijk
- Inefficiënte afwikkeling reizigersstromen, veel reistijdverlies
- Gedeeltelijke verplaatsing buslijnen naar Zuid
- Wel flinke investering in busstation om deze aan de wettelijke eisen te laten voldoen
- Capaciteit vormt beperking voor ontwikkeling OV

Ontsluiting kent knelpunten

- Doorstromingsproblemen Westerlaan-Oosterlaan en Stationsweg-van Rooijensingel, waardoor Inzet verkeersregelaars noodzakelijk
- Handhaving (gescheiden) ontsluitingen Hanzeland voor auto en fiets
- Luchtkwaliteit Stationsweg onder wettelijke norm

Wat gebeurt er als we het busstation niet verplaatsen? (II)

Handhaving huidige fietsparkeeroplossing

- Op alle beschikbare ruimte aan de Oosterlaan en Westerlaan investeren in gestapelde fietsrekken
- Op maaiveld en een nieuw fietsgebouw (capaciteit ca. 1000 fietsen) ten westen van de huidige parkeergarage.
- Maximale capaciteit is helft van gewenste capaciteit (10.000 fietsen)
- Fietsparkeren blijft dus groot probleem aan noordzijde
- Aan de zuidzijde voldoende capaciteit creëren door te investeren in uitbreiding van stallingen op maaiveld

Investering openbare ruimte herinrichting stationsplein Zuidzijde

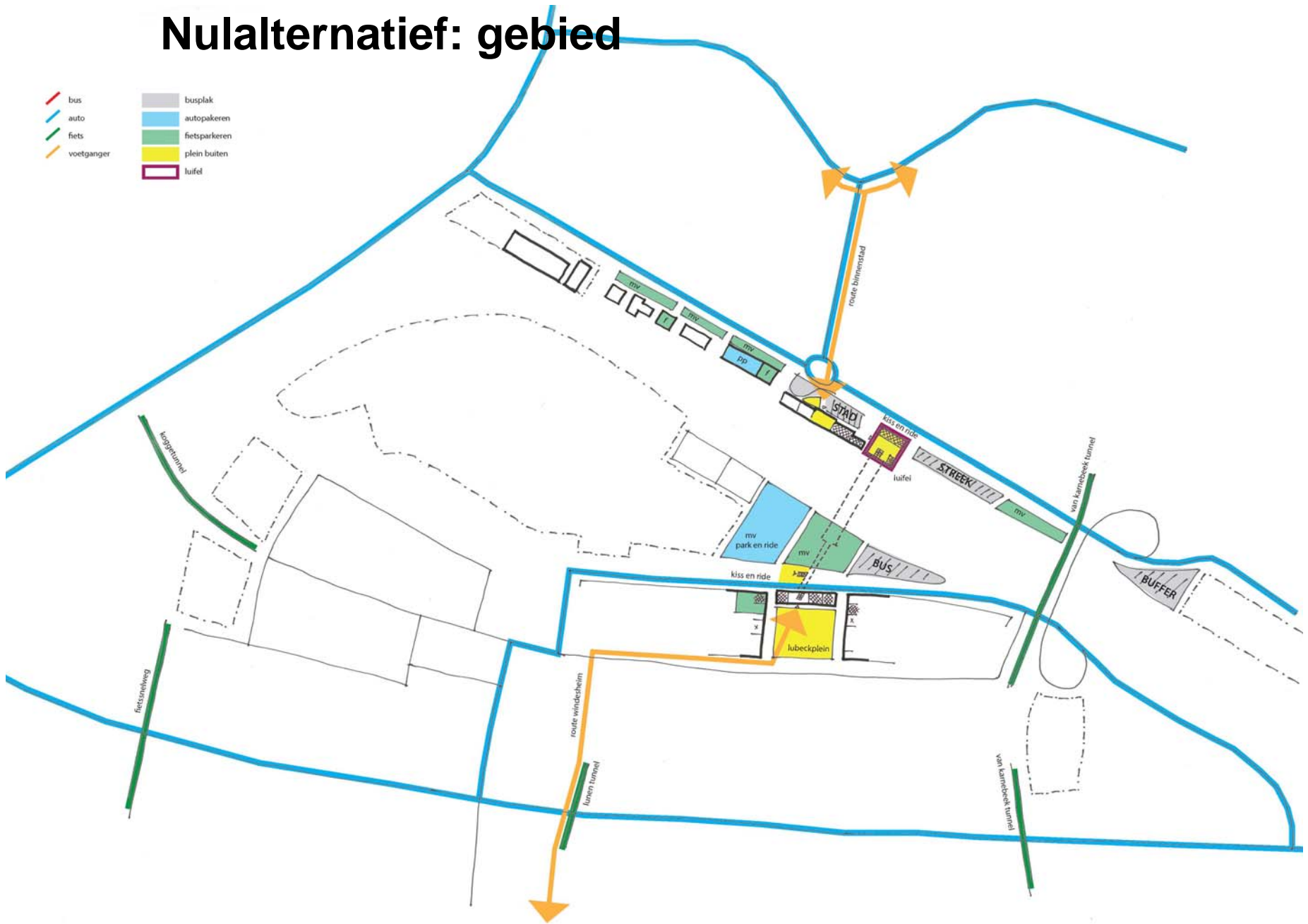
Afbouw sobere reizigerstunnel en station

Huidige stationsentree noordzijde



Nulalternatief: gebied

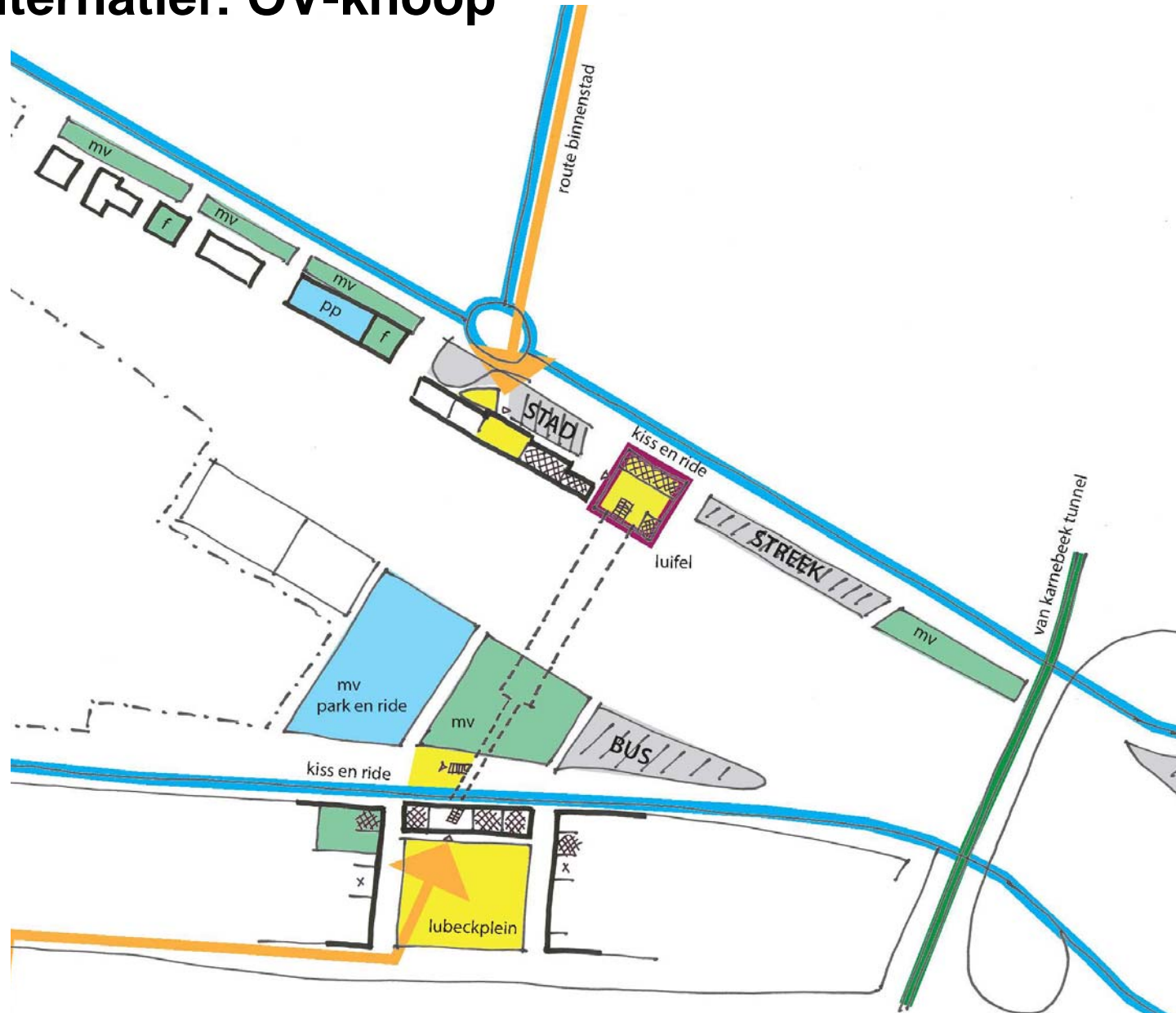
- bus
- auto
- fiets
- voetganger
- busplak
- autoparkeren
- fietsparkeren
- plein buiten
- luifel



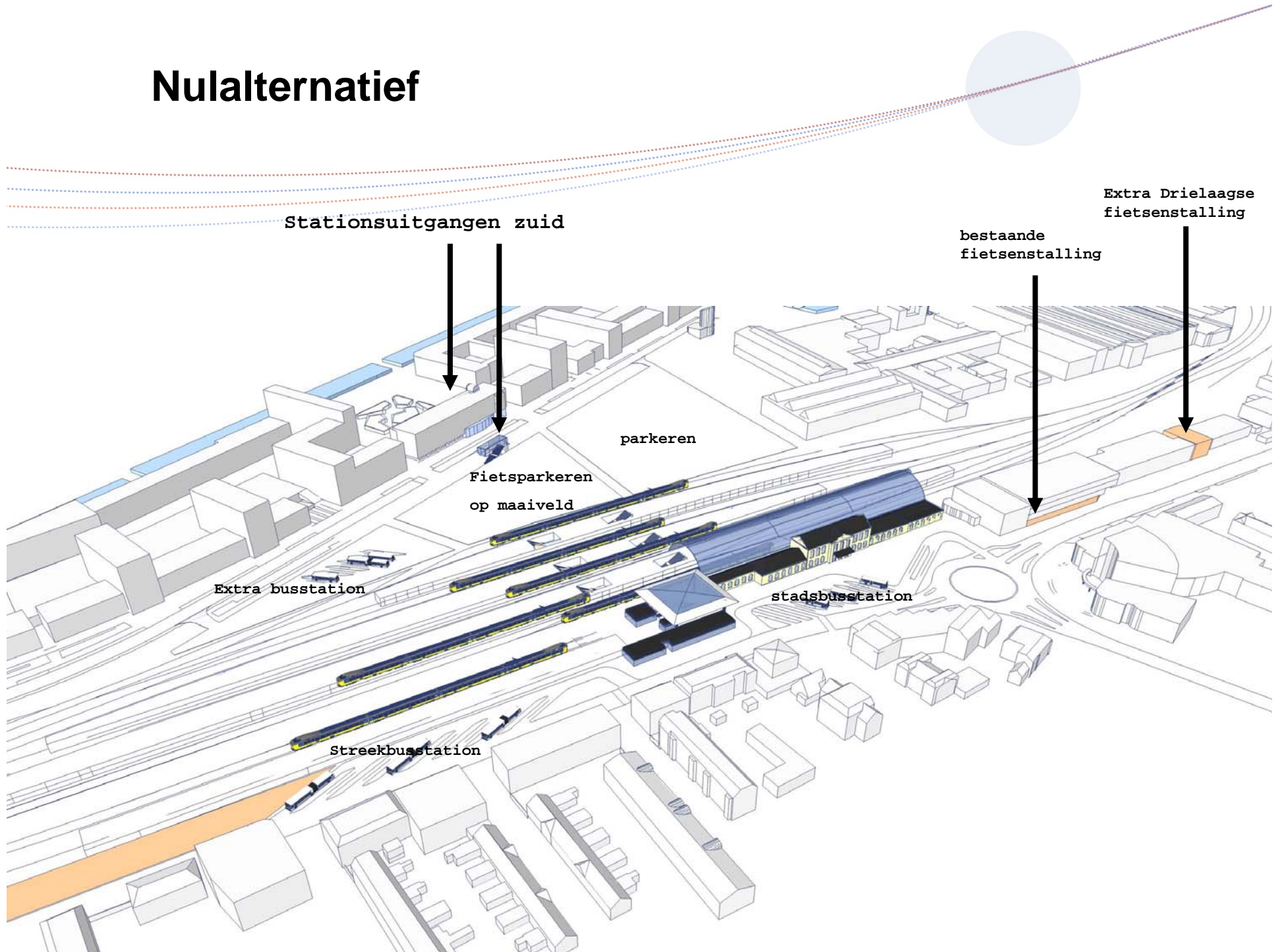
Nulalternatief: OV-knoop

- bus
- auto
- fiets
- voetganger

- busplak
- autoparkeren
- fietsparkeren
- plein buiten
- luifel



Nulalternatief



Stationsuitgangen zuid

Extra Drielaagse
fietsenstalling

bestaande
fietsenstalling

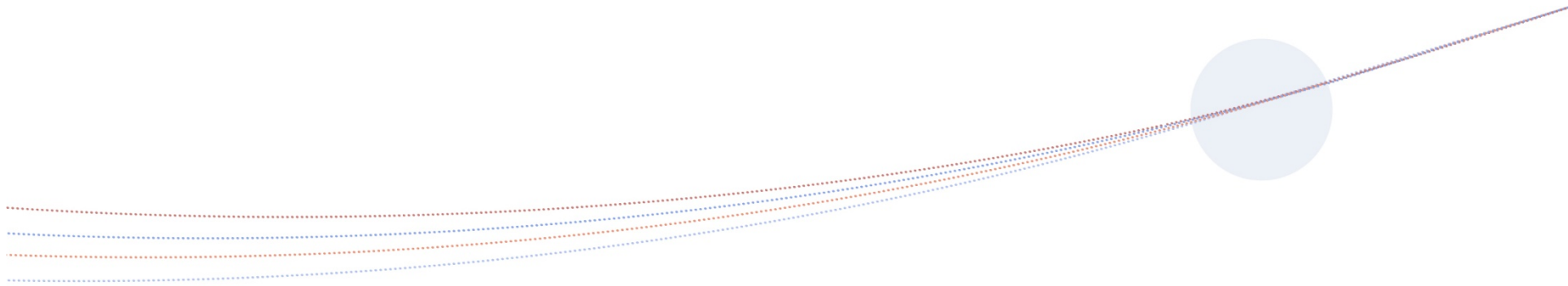
parkeren

Fietsparkeren
op maaiveld

Extra busstation

stadsbusstation

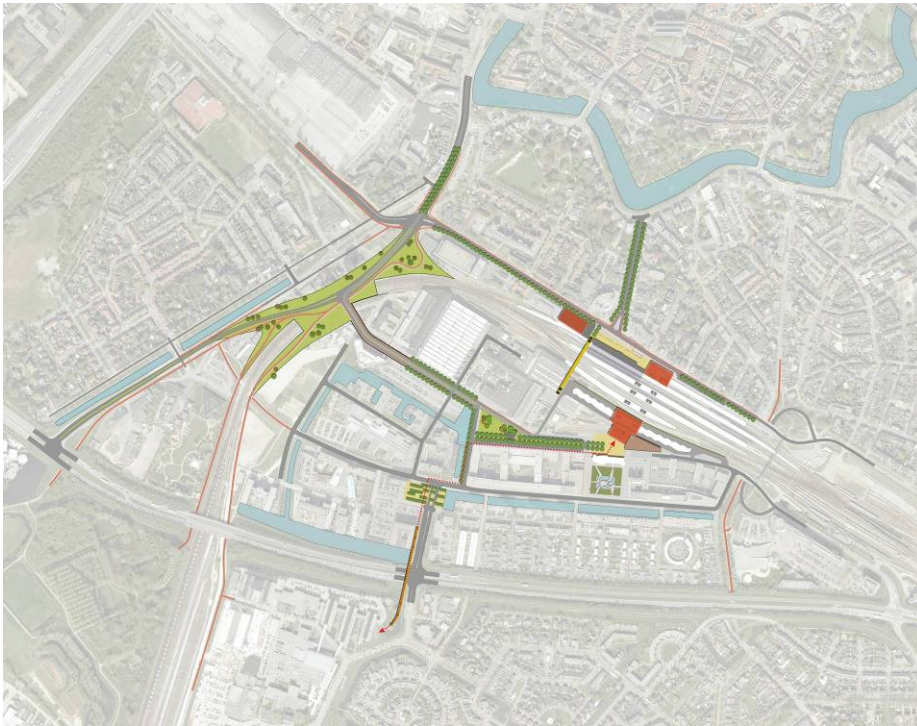
Streekbusstation



5A: beoordeling gebiedsontsluiting

Keuze voor gebiedsontsluiting

- Bustunnel
- Bus-flyover
- Overkluizing



Overkluizing



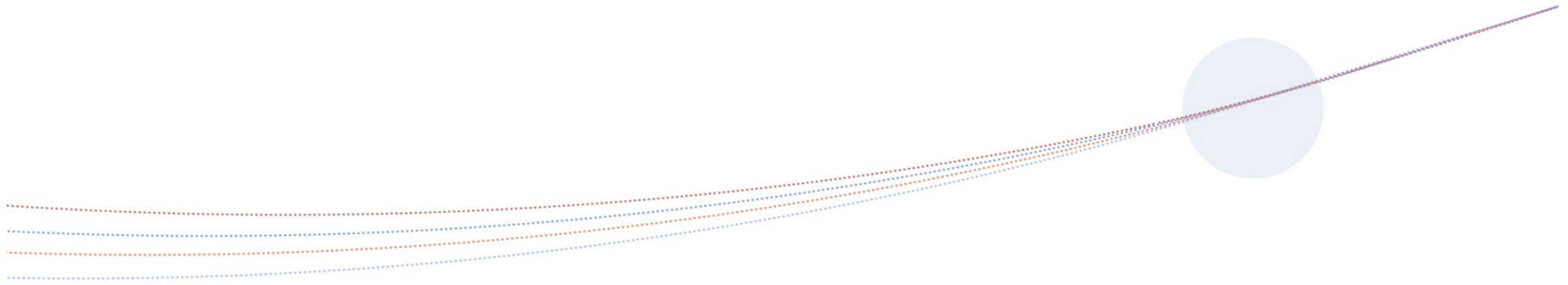
Bustunnel of -flyover

Alle ontsluitingsvarianten scoren positief ten opzichte van het nulalternatief

- De investering in de ontsluiting heeft in alle varianten grote voordelen ten opzichte van het nulalternatief:
 - De (betrouwbaarheid van) rijtijden van de bus en de overstap bus-bus en bus-trein verbeteren, waardoor de busexploitatie verbetert en de bus een aantrekkelijkere modaliteit wordt
 - De mobiliteit van sociaal kwetsbare groepen verbetert
 - Het potentieel van de (gedifferentieerde) gebiedsontwikkeling in Hanzeland krijgt een flinke impuls
 - De ontsluiting van het station aan de zuidzijde wordt door de 'knip' in de Hanzelaan hoogwaardiger, veiliger en robuuster
 - Door het weghalen van busbewegingen aan de noordzijde:
 - verbetert het woon-en verblijfsklimaat
 - dalen belastingen door emissies, geluid en trilling significant
 - verbetert de verkeersdoorstroming significant
 - verbetert de verkeersveiligheid
 - Stad en regio geven met een aantrekkelijker entree hun imago en uitstraling een impuls
 - De oplossingen zijn toekomstvast

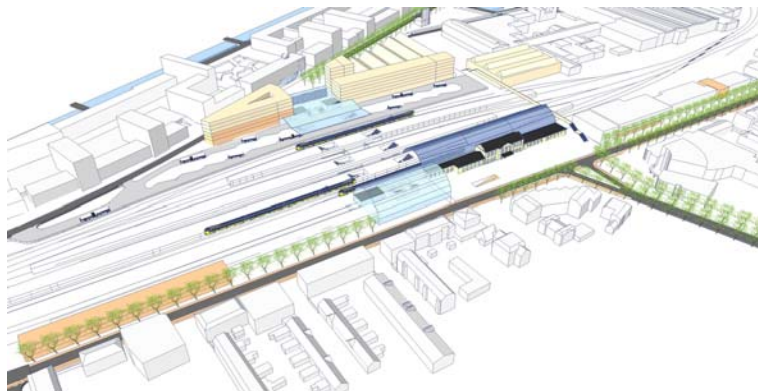
De sterkten en zwakten van de ontsluitingsvarianten

| | Sterkten | Zwakten |
|---------------------------|--|---|
| Variant B Overkluizing | <ul style="list-style-type: none">• Verbeterde stadsentree (Veerallee) en kansen voor groene scheg• Verbeterde bereikbaarheid zorgt voor een verbetering woon- en vestigingsklimaat en betere busexploitatie• Vermindering barrièrewerking spoor• Ontwikkelpotentieel kop van Hanzeland beter te realiseren door grotere nabijheid binnenstad en meerzijdige oriëntatie Kop van Hanzeland• Hanzeland krijgt centralere ligging in stedelijke structuur | <ul style="list-style-type: none">• Maakbaarheid kritisch afhankelijk van spoor-layout• Meer verkeersdruk op Hanzeland en Pannenkoekendijk• Risico van steile hellingen en korte boogstralen Veerallee• Kruisende bewegingen met busbaan negatief voor busexploitatie en ontwikkeling Wartsila gebied• Combinatie met Kamperlijn onmogelijk• Onzekerheid over planning vanwege afhankelijkheid van wijzigingen sporen lay out door ProRail, verwervingen en wijziging bestemmingsplan. |
| Variant A2 Bustunnel | <ul style="list-style-type: none">• Zeer sterke verbetering busexploitatie door minder kruisende vervoersbewegingen en kortere route• Toename betrouwbaarheid en aantrekkelijkheid busvervoer• Verkeersveiligheid verbetert sterk• Geen overlast door busbewegingen• Bustunnel is het snelst te realiseren | <ul style="list-style-type: none">• Minder grote impuls aan het ontwikkelpotentieel van (de kop van) Hanzeland• Monofunctionele ingreep• Iets minder (sociaal) veilige oplossing dan de bovengrondse varianten• Ontwikkelpotentieel Noord-Westzijde van het plangebied (DC Vastgoed) belemmerd• Emissies worden geconcentreerd aan tunnelmonden |
| Variant A1 Fly over | <ul style="list-style-type: none">• Zeer sterke verbetering busexploitatie door minder kruisende vervoersbewegingen en kortere route• Toename betrouwbaarheid en aantrekkelijkheid busvervoer• Verkeersveiligheid verbetert sterk• Minder overlast door busbewegingen | <ul style="list-style-type: none">• Maakbaarheid kritisch afhankelijk van spoor-layout• Visueel en stedenbouwkundig minder aantrekkelijk• Monofunctionele ingreep• Fly over geeft geluidsoverlast• Ontwikkelpotentieel Noord-Westzijde van het plangebied (DCVastgoed) en Nedtrain-gebied belemmerd |



5B. Beoordeling varianten OV-knoop

Keuzes voor stationshallen en fietsparkeren



Projectalternatieven OV-knoop scoren beter dan het nulalternatief

- Zwolle krijgt de OV-knoop, die de stad verdient!
- De OV-knoop krijgt een serviceniveau en uitstraling, passend bij de hoeveelheid reizigers en de positie in het spoorwegnet
- Er ontstaan twee nevenschikte stationszijden: aan de noordzijde de poort naar de binnenstad, aan de zuidzijde een logistiek knooppunt
- De relatie binnenstad-station wordt sterk verbeterd, het monumentale stationsgebouw wordt hierin een baken
- Stationsplein-Noord wordt weer het domein van de voetganger, Ooster- en Westerlaan als statige stadsstraten
- Het hart van de nieuwe knoop manifesteert zich overzichtelijk
- De ruimtelijke organisatie van de knoop is helder en geeft een goede balans tussen de zware loopstromen en de gewenste voorzieningen
- Aan de zuidzijde ontstaat een nieuwe stationsfunctie met stationsplein, die als trekker voor het gebied kunnen functioneren

De sterkten en zwakten van de OV-knoopvarianten Noordzijde

| | Sterkten | Zwakten |
|------------------------------|--|--|
| Variant 1 RECHT-SOBER | <ul style="list-style-type: none"> • Stationsplein wordt weer voetgangersdomein • Doorstroming wordt iets beter door verdwijnen bussen • Afstanden tot fietsenstallingen worden beter voor grotere groep, kwaliteit wordt ook voor grotere groep beter • Overzichtelijker ontvangstdomein • Meer groeimogelijkheden commercie • Lage investeringskosten in OV-knoop • Route Windesheim verbeterd | <ul style="list-style-type: none"> • Retail met achterkanten naar de stad • Onduidelijke oriëntatie op stationsingangen (twee) • Geen directe koppeling ondergrondse stalling met de tunnel • Geen comfortabel ontvangstdomein, niet 1 hoofdontvangstdomein • Verblijfsdomein niet aanwezig • Retailpotentie blijft deels onbenut |
| Variant 2 RECHT-AMBITIEUS | <ul style="list-style-type: none"> • Goede uitstraling stationsplein en gebouw • Oude stationsgebouw krijgt weer meer betekenis • Maat en allure station past bij positie en ambitie • Meer ruimte voor doorstroming en oriëntatie op maaiveld • Duidelijk 'hart': hoofdontvangstdomein • Vloeiende doorstroming zware loopstromen • Comfortabel gebouw, helder en overzichtelijk • Goede route Windesheim | <ul style="list-style-type: none"> • Transparantie gebouw is beperkende factor voor voorzieningenprogramma • Ontvangstdomein minder geschikt voor uitbreiding retail • Geen directe koppeling ondergrondse stalling met de tunnel |
| Variant 3 HAAKS-AMBITIEUS | <ul style="list-style-type: none"> • Goede uitstraling stationsplein en gebouw • Oude stationsgebouw nog meer verbonden • Maat en allure station past bij positie en ambitie • Duidelijk 'hart': hoofdentree bij tunnel • Duidelijke oriëntatie op de stad • Directe koppeling ondergrondse stalling met tunnel • Meer ruimte voor retail, ook meer uitbreidingsmogelijkheden • Transparant gebouw | <ul style="list-style-type: none"> • Grote doorstromingsproblemen vanwege haakse hoek in tunnel en kruisende stromen voor stijgpunten • Sociale veiligheid neemt af door onoverzichtelijkheid • De meerdere retailruimte ligt niet op goede locatie en vergt hoge investeringen • Menging van ontvangstdomein en reisdomein • Meerdere ontvangstdomeinen • Gecompliceerde bouwopgave • Hoge investeringen |

De sterkten en zwakten van de OV-knoopvarianten Zuidzijde

| | Sterkten | Zwakten |
|------------------------|--|--|
| Variant 1 SOBER | <ul style="list-style-type: none"> • Stimulans voor gebiedsontwikkeling • Station herkenbaar in omgeving • Comfortabele, brede en lichte tunnel • Voetgangersdomein gecreeerd • Station makkelijk vindbaar • Ketenvoorzieningen liggen logisch • Een hoofdontvangstdomein • Voldoende ruimte voor voorzieningen | <ul style="list-style-type: none"> • Onbeschut ontvangstdomein, te typeren als niveau 'voorstadshalte', niet passend bij gebiedsambities • Geen directe verbinding tussen tunnel en bestaande P+R • Geen verblijfsdomein • Hoge investering in tunnel • Als interventie niet lukt in bestaand project, latere realisatie tegen meerkosten |
| Variant 2 AMBITIEUS | <ul style="list-style-type: none"> • past beter in de stedelijke ambitie • Stimulans voor gebiedsontwikkeling • Station herkenbaar in omgevin • Comfortabele, brede en lichte tunnel • Stationsgebouw met allure, passend bij ambities • Beschut en comfortabel ontvangstdomein • Aangenaam verblijfsdomein in stationsgebouw • Ruim voldoende retailmogelijkheden Omzetpotentie kan worden vergroot | <ul style="list-style-type: none"> • Geen directe verbinding tussen tunnel en bestaande P+R • Hogere investering, naast tunnel ook gebouw • Als interventie niet lukt in bestaand project, latere realisatie tegen meerkosten |

De sterkten en zwakten van de varianten fietsparkeren Noord

NB 1: Oplossingen zijn in zichzelf af te wegen, maar altijd in combinatie met integrale OV-knoop

NB2: Nulalternatief is volstrekt onacceptabel: groot tekort, lage ruimtelijke kwaliteit

NB 3: realisatie ondergrondse bewaakte stalling in alle varianten

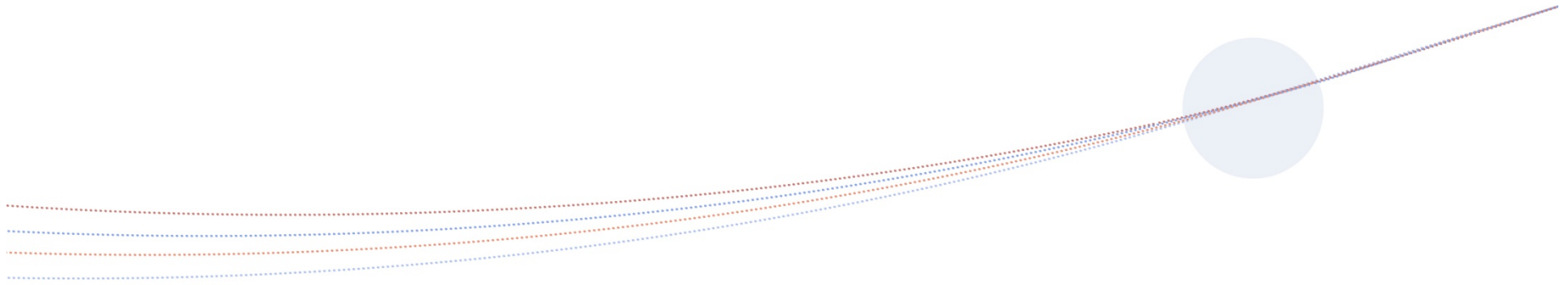
| | Sterkten | Zwakten |
|--------------------|--|--|
| Variant Verspreid | <ul style="list-style-type: none"> • Voldoende capaciteit | <ul style="list-style-type: none"> • Grote versnippering • Lage ruimtelijke kwaliteit • Weinig efficiënt stallinggebruik • Beheer en handhaving lastig • Vrijkomende gratis (voormalige bewaakte) stalling is concurrent van nieuwe ondergrondse stalling |
| Variant Oosterlaan | <ul style="list-style-type: none"> • Voldoende capaciteit • Vanuit fietsstromen zeer goed gelegen • Concentratie gratis stallen • Relatief lage investeringskosten • Indien op fietsdek kan sporen- en perronuitbreiding plaatsvinden | <ul style="list-style-type: none"> • Een minder gunstige ligging in verband met ruimtelijke organisatie in en om station (trekt balans stromen station-stad scheef, verkeerde loopstromen) • Grote impact op straatbeeld Oosterlaan • Indien gebouw, uitbreiding sporen onmogelijk |
| Variant Westerlaan | <ul style="list-style-type: none"> • Voldoende capaciteit • ligging gunstig voor bewaakte stallingexploitatie • Genereert grote en gewenste loopstroom over plein • Concentratie gratis stallen • Sluit beste aan bij integrale functioneren OV-knoop | <ul style="list-style-type: none"> • Vanuit fietsstromen iets minder goed gelegen • Hoge investerings- en exploitatiekosten • Autogarage moet worden gesloopt en elders worden gecompenseerd • Onzekerheid over mate waarin het Ministerie de sloop en herbouw van autogarage en passerelle die nodig zijn voor deze oplossing mede wil bekostigen |

De sterkten en zwakten van de varianten fietsparkeren Zuid

NB 1: Oplossingen zijn in zichzelf af te wegen, maar altijd in combinatie met integrale OV-knoop

NB2: in alle varianten ziet NS af van exploitatie huidige bewaakte stalling na realisatie bewaakte stalling aan noordzijde

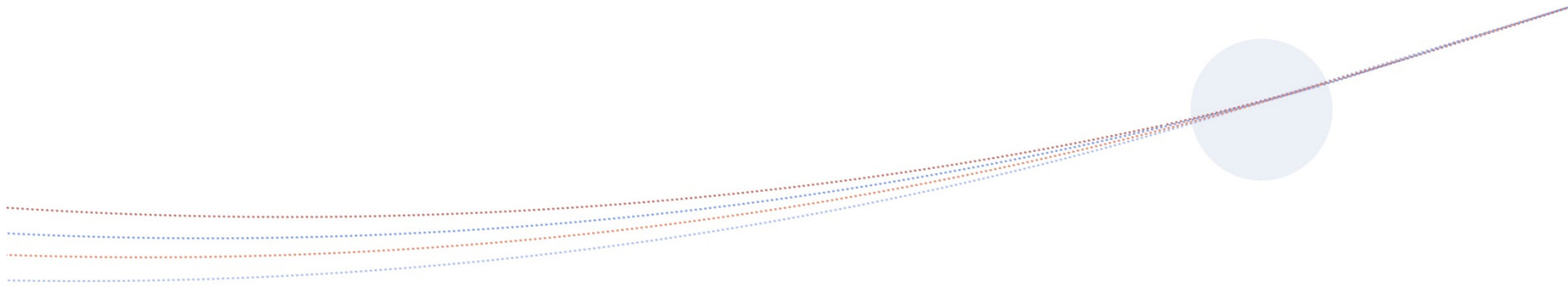
| | Sterkten | Zwakten |
|-----------------------|---|--|
| Variant MAAIVELD | <ul style="list-style-type: none"> • Voldoende capaciteit • Functioneel acceptabel | <ul style="list-style-type: none"> • Slechts tijdelijke oplossing indien NS dit terrein in de toekomst wil ontwikkelen |
| Variant BUSSTATION | <ul style="list-style-type: none"> • Voldoende capaciteit • Vanuit fietsoptiek beste oplossing | <ul style="list-style-type: none"> • Hoge investerings- en exploitatiekosten • Minder gunstig voor bundeling stromen in stationsgebouw |
| Variant OOST | <ul style="list-style-type: none"> • Voldoende capaciteit • Goede variant voor de fietser, vanwege herkomstgebied • Lagere investering vanwege bovengronds bouwen • Meeste toegevoegde waarde voor functioneren stationshal | <ul style="list-style-type: none"> • Alleen in combinatie met programma goede uitstraling |
| Variant WEST | <ul style="list-style-type: none"> • Voldoende capaciteit • Concentratie nabij stationshal • Lagere investering vanwege bovengronds bouwen | <ul style="list-style-type: none"> • Verkeeskundige problemen in verband met kruisende stromen Windesheim en fietser • Minder toekomstvast vanwege gebiedsontwikkeling |



6. Vervolgproces

vervolgproces

- Eind december: colleges starten proces van afweging en keuze
- Interne discussie binnen partner-organisaties
- Externe discussie: communicatie omwonenden en belanghebbenden
- Eind februari: definitieve keuze varianten



Bijlagen

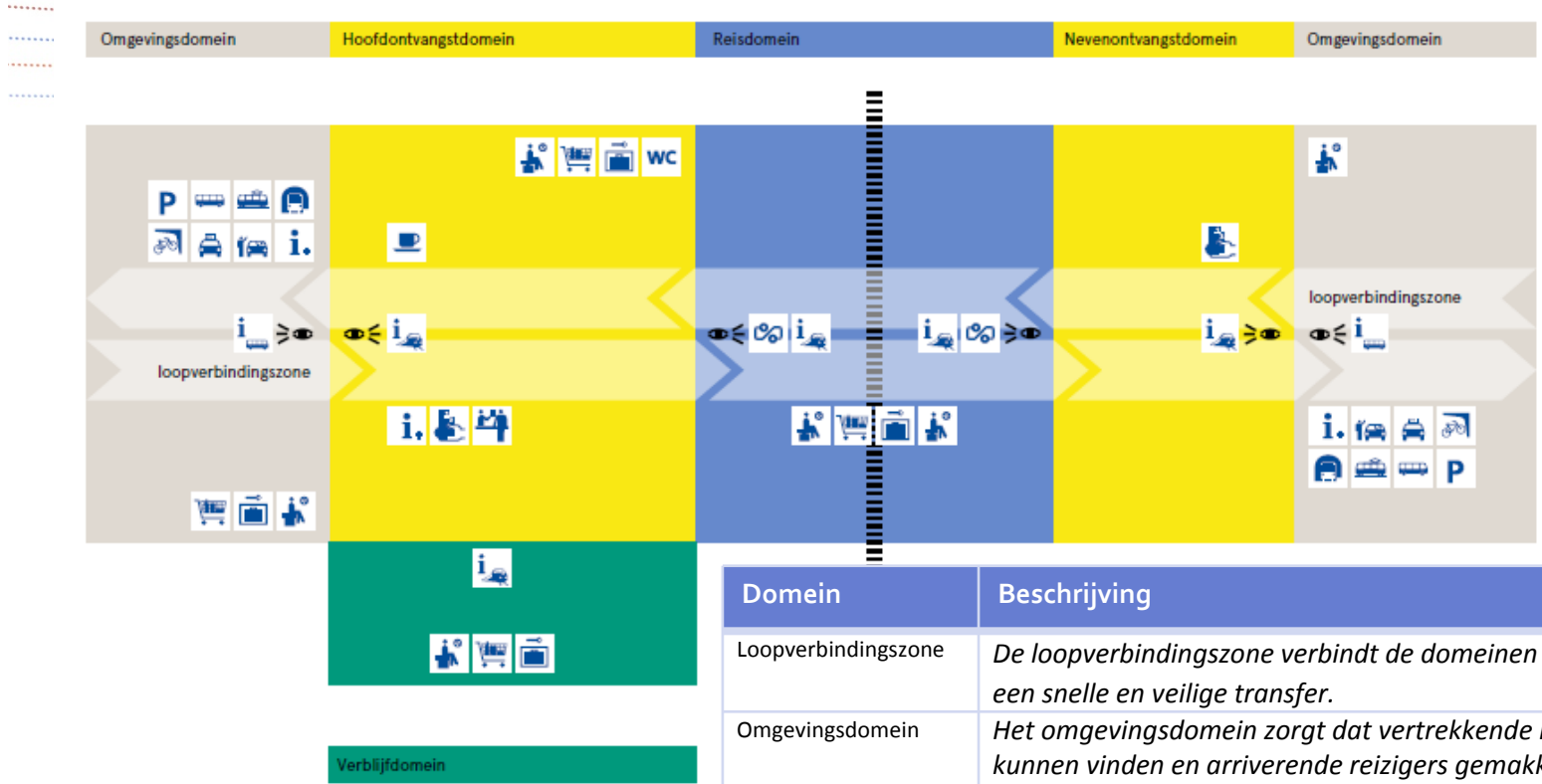
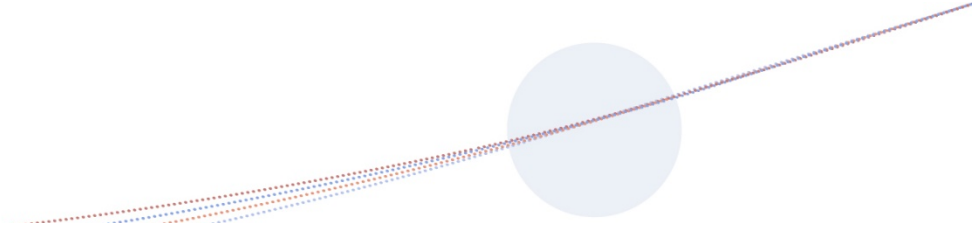
Bijlage 1 Beoordelingskader (I)

| Criterion | Operationalisering | Onderbouwing |
|-------------------------------|--|---|
| Investeringen | Business case | BuCa Rebel |
| Beheer en onderhoud | Business case | BuCa Rebel |
| Reizigersbaten | <ul style="list-style-type: none"> • Reistijdwinst bestaande reizigers in het OV • Nieuwe reizigers in het OV • Toename betrouwbaarheid reistijden OV • Mobiliseren sociaal kwetsbare groepen • Reistijdwinst autoverkeer • Reistijdwinst langzaam verkeer • Specifieke domeingerelateerde criteria (zie hierna) | Verkeerskundige analyse DHV-rapportage |
| Busexploitatie | <ul style="list-style-type: none"> • Effecten op het exploitatiesaldo voor de busvervoerder | DHV-rapportage |
| Woon- en vestigingsklimaat | <ul style="list-style-type: none"> • Verbetering van het woon- en vestigingsklimaat zittende eigenaren en gebruikers • Aansluiting met omgeving / stad • Ketenvoorzieningen op logische plek aan verkeerstromen • Reizigersvoorzieningen passen in straatbeeld | Inschatting gebiedsteam |
| Grond- en vastgoedexploitatie | <ul style="list-style-type: none"> • Verbetering van het woon- en vestigingsklimaat voor nieuwe partijen resulteert in: <ul style="list-style-type: none"> • Meer uit te geven gronden (volume), toegenomen waarde uit te geven kavels (grondprijs), snellere uitgifte kavels • Minder leegstand bestaand vastgoed • Meer mogelijkheden retail rond knoop | Inschatting gebiedsteam BuCa Rebel |

Bijlage 1 Beoordelingskader (II)

| criterium | Operationalisering | Onderbouwing |
|-------------------|--|---------------------------|
| Verblifskwaliteit | <ul style="list-style-type: none"> Verandering verblifskwaliteit door ingrepen in de openbare ruimte Aantrekkelijke entree voor de stad vanuit verschillende modaliteiten en richtingen | Stedenbouwkundige analyse |
| Geluidsoverlast | <ul style="list-style-type: none"> Verandering geluidsoverlast (gewaardeerd in euro's) | Rapportage WiBo |
| Emissies | <ul style="list-style-type: none"> Totaal gereden vervoerskm's (auto en bus) leidt tot veranderingen in emissies van Co2, fijnstof, koolwaterstoffen, Nox | Rapportage WiBo |
| Veiligheid | <ul style="list-style-type: none"> Veranderingen in verkeersveiligheid Veranderingen in sociale veiligheid | Rapportage WiBo |
| Overlast | <ul style="list-style-type: none"> Veranderingen in overlast voor bewoners door bouwwerkzaamheden Veranderingen in overlast voor verkeer door tijdelijke maatregelen Veranderingen in overlast voor reizigers door bouwwerkzaamheden | Rapportage WiBo |
| Imago | <ul style="list-style-type: none"> Versterking imago stad en regio | Inschatting gebiedsteam |
| Duurzaamheid | <ul style="list-style-type: none"> Mogelijkheden voor hernieuwbare energie | Rapportage WiBo |
| Toekomstvastheid | <ul style="list-style-type: none"> Mogelijkheid om in te spelen op toekomstige onzekerheden Mogelijkheid om in te spelen op toekomstige groei Kwaliteit van tijdelijke situatie | Inschatting gebiedsteam |
| Tijd | <ul style="list-style-type: none"> Termijn waarop gerealiseerd kan worden, mede gezien afhankelijkheden van exogene factoren | Globale planning |

Bijlage 2 Domeinen



| Domein | Beschrijving |
|-----------------------|--|
| Loopverbindingszone | <i>De loopverbindingszone verbindt de domeinen met elkaar en voorziet in een snelle en veilige transfer.</i> |
| Omgevingsdomein | <i>Het omgevingsdomein zorgt dat vertrekkende reizigers het station veilig kunnen vinden en arriverende reizigers gemakkelijk hun reis kunnen vervolgen.</i> |
| Ontvangstdomein | <i>In het ontvangstdomein worden de reizigers in het station ontvangen en verwelkomd.</i> |
| Reisdomein (transfer) | <i>Het reisdomein staat in het teken van het gemakkelijk en efficiënt verplaatsen van en naar de trein.</i> |
| Verblijfsdomein | <i>Het verblijfsdomein vormt een eigen wereld binnen het station waarin 'lege tijd' wordt omgebogen in waardevolle, nuttige tijd.</i> |

Bijlage 1 Beoordelingskader – domeingerelateerde criteria

| Domein | Eisen en criteria | Onderbouwing |
|--------------------------------|--|---------------|
| Loopverbindingszone | <ul style="list-style-type: none"> • Snelle navigatie en doorstroming tussen stationsentree en treinperrons. • De loopverbindingszone verbindt logisch de domeinen met elkaar | Team OV-knoop |
| Omgevingsdomein | <ul style="list-style-type: none"> • Het station is makkelijk vindbaar voor vertrekkende reizigers. • Afstand en logica route van ketenvoorziening naar station • Routegevend voor aankomende reizigers naar de ketenvoorzieningen. • Ingericht als voetgangersdomein | Team OV-knoop |
| Ontvangstdomein | <ul style="list-style-type: none"> • Reiziger wordt ontvangen in één hoofdontvangstdomein + een ontvangstdomein bij elke entree. • Altijd tijd- en reisinformatie en kaartverkoop. Ook service, assistentie • Voldoende ruimte voor commercie. • Droog, opgeruimd, helder en overzichtelijk. • In de luwte van de loopstromen en creëert geen kruisende loopstromen. • Ruimtelijk van opzet. | Team OV-knoop |
| Reisdomein (<i>transfer</i>) | <ul style="list-style-type: none"> • Gemakkelijk en efficiënt. • Veilig, voldoende capaciteit en comfortabel. • Overzichtelijke tijd- en reisinformatie (niet loopstroombelemmerend) | Team OV-knoop |
| Verblijfsdomein | <ul style="list-style-type: none"> • Bij voorkeur niet doorkruist door de loopverbindingszone. • Goede verbinding (van hoofdgebouw) met station. • Helder aanbod aan retail, horeca en diensten voor reizigers en bezoekers • Uitnodigend. • Ruimte voor verschillende stijlen en sferen. • Ingericht als voetgangersdomein | Team OV-knoop |