

Luttenbergstraat 2
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
Telefoon 038 499 88 99
Fax 038 425 48 88
overijssel.nl
postbus@overijssel.nl

RABO Zwolle 39 73 41 121

Inlichtingen bij
dhr. M.B.M. Tijhuis
telefoon 038 499 81 16
MBM.Tijhuis@overijssel.nl

Provinciale Staten van Overijssel

PROVINCIALE STATEN VAN OVERIJSSSEL				
beg.nr. PS/2012/1129				
Dat. ontv.:		21 DEC 2012		a.d.
Routing				Bijl.:

Rapportages ontwikkeling Spoorzone Zwolle.

Datum
21.12.2012
Kenmerk
2012/
Pagina
1

Toezending aan Provinciale Staten met oogmerk:
[X] ter informatie

Bijlagen

5

Hierbij willen wij u informeren over de laatste stand van zaken van de ontwikkeling van de Spoorzone in Zwolle. Provincie, NS, ProRail en gemeente hebben samen perspectieven verkend voor de gebiedsontwikkeling van de Spoorzone Zwolle en voor oplossingen ten behoeve van de OV-knoop. Wij bieden u dan ook een drietal rapportages die daar betrekking op hebben, aan.

De rapportages bevatten varianten waaruit keuzes gemaakt moeten worden. Voordat de partners in het voorjaar van 2013 besluiten nemen, willen de partners daarover graag in dialoog met de stad Zwolle.

De rapportage onder bijlage 1 heeft betrekking op het ontwikkelkader voor het gebied Spoorzone en bevat voorstellen voor een integraal ontwerp met betrekking tot de OV-knoop. De rapportages onder bijlage 2 en 3 hebben betrekking op het onderzoek naar locaties ten behoeve van spoorse voorzieningen met het oog op de lange termijn behoefte.

De komende maanden willen wij en de andere partners benutten voor het proces van afweging en keuze. In bijlage 4 treft u aan op welke wijze dit zal plaatsvinden. Zoals hiervoor al is aangegeven willen de partners graag een dialoog met de stad Zwolle over de voorstellen en varianten.

Tot slot treft u onder bijlage 5 de recente verslagen van de vergadering van Klankbordgroep Spoorzone aan.

Gedeputeerde Staten van Overijssel,

voorzitter,

secretaris,

Datum verzending

09. JAN 2013

provincie

Overijssel

BIJLAGEN behorende bij beslisnota rapportages project Spoorzone

1. Rapportage “Spoorzone Zwolle, gebied en OV Knoop” dd. 18 december 2012.
2. Rapportage “Spoorse Voorzieningen Zwolle, resultaten-beelden RGS en Hessenpoort” dd. 5 december 2012.
3. Rapport “Locatiekeuze spoorse voorzieningen Zwolle; gebaseerd op de lange termijn” dd. 29 november 2012.
4. Voorstel (communicatie)proces van afweging en keuze dd. 5 december 2012.
5. Verslagen van de Klankbordgroep Spoorzone van 25 september, 30 oktober en 27 november 2012.



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

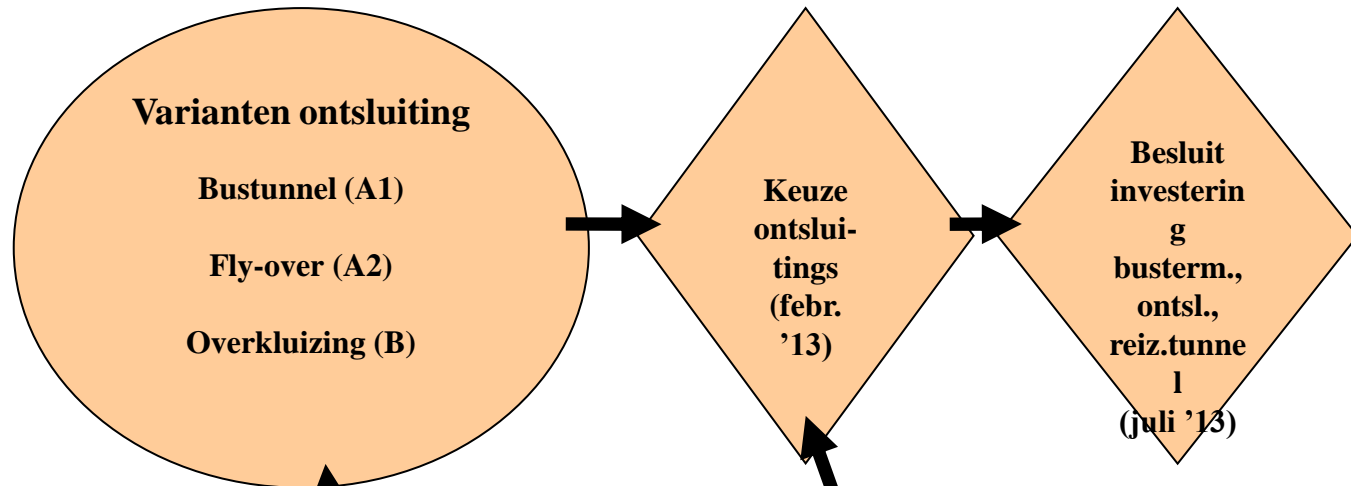
6. Vervolgproces



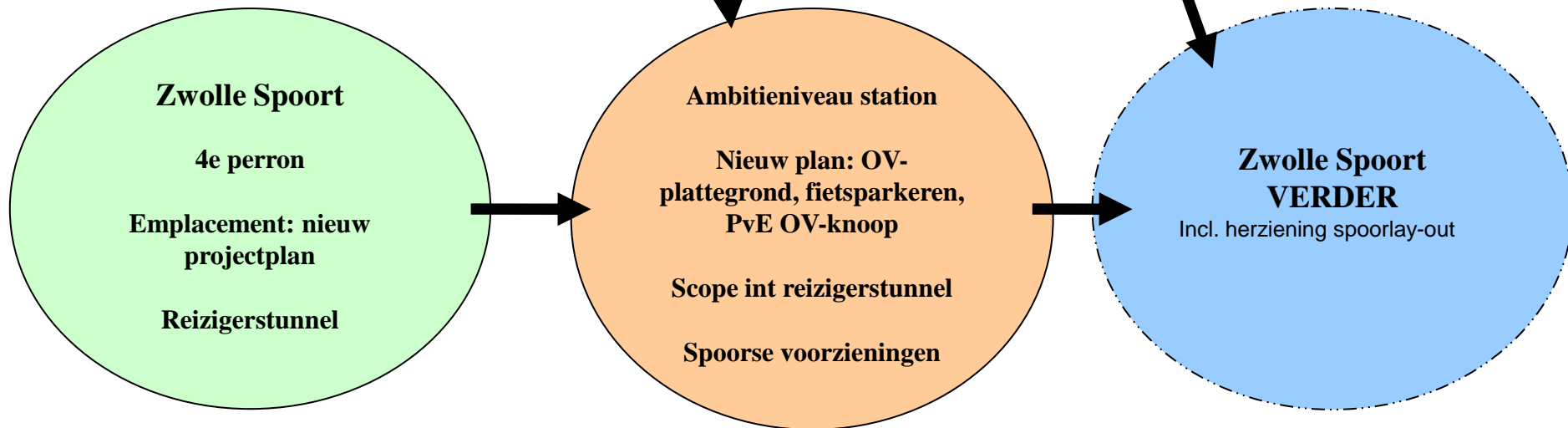
0. Inleiding: waar staan we in het proces?

Positionering van het project

Gebiedsontwikkelingskader



OV-knoop

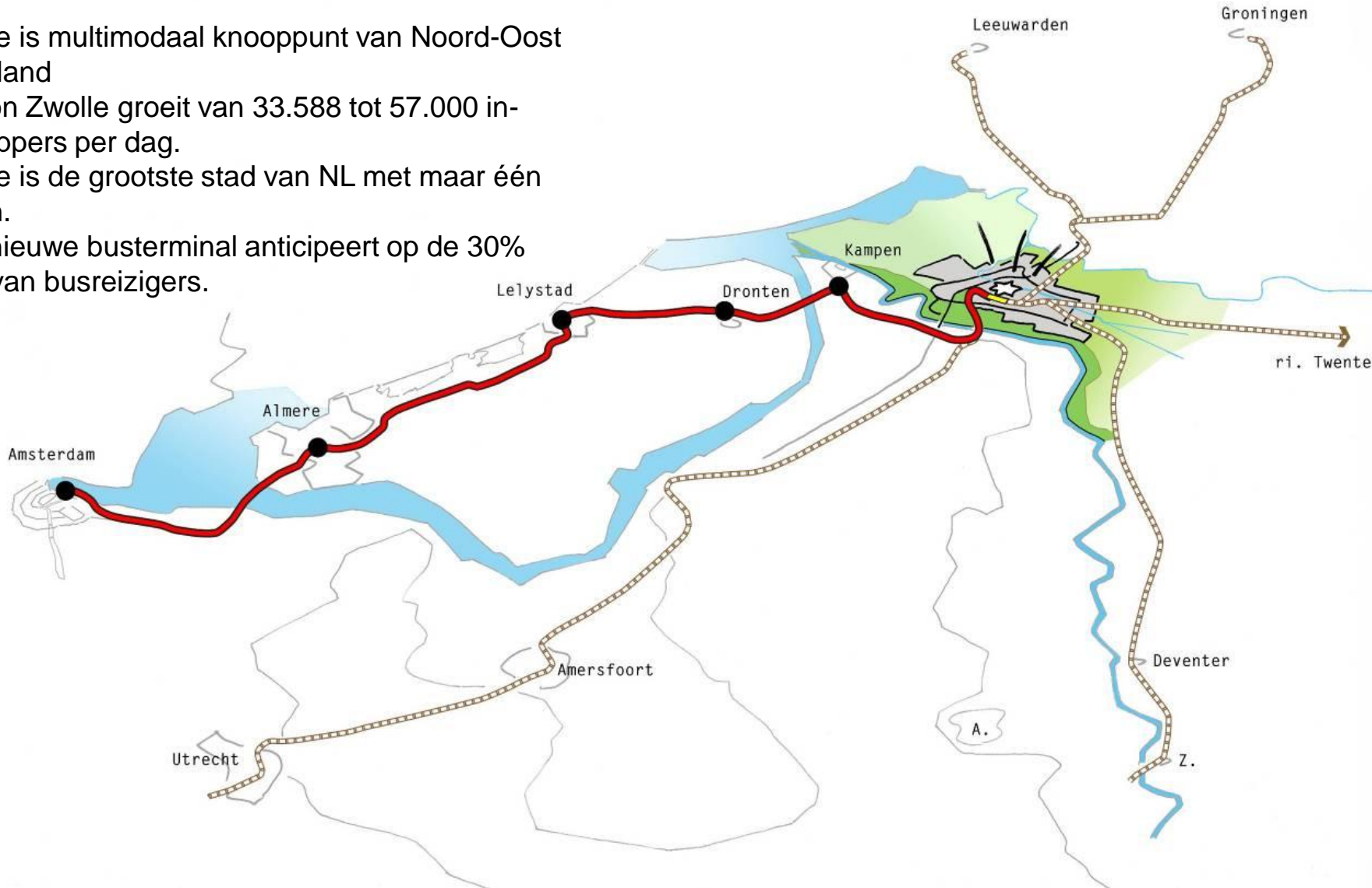




1. Ambities en opgave Spoorzone Zwolle

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

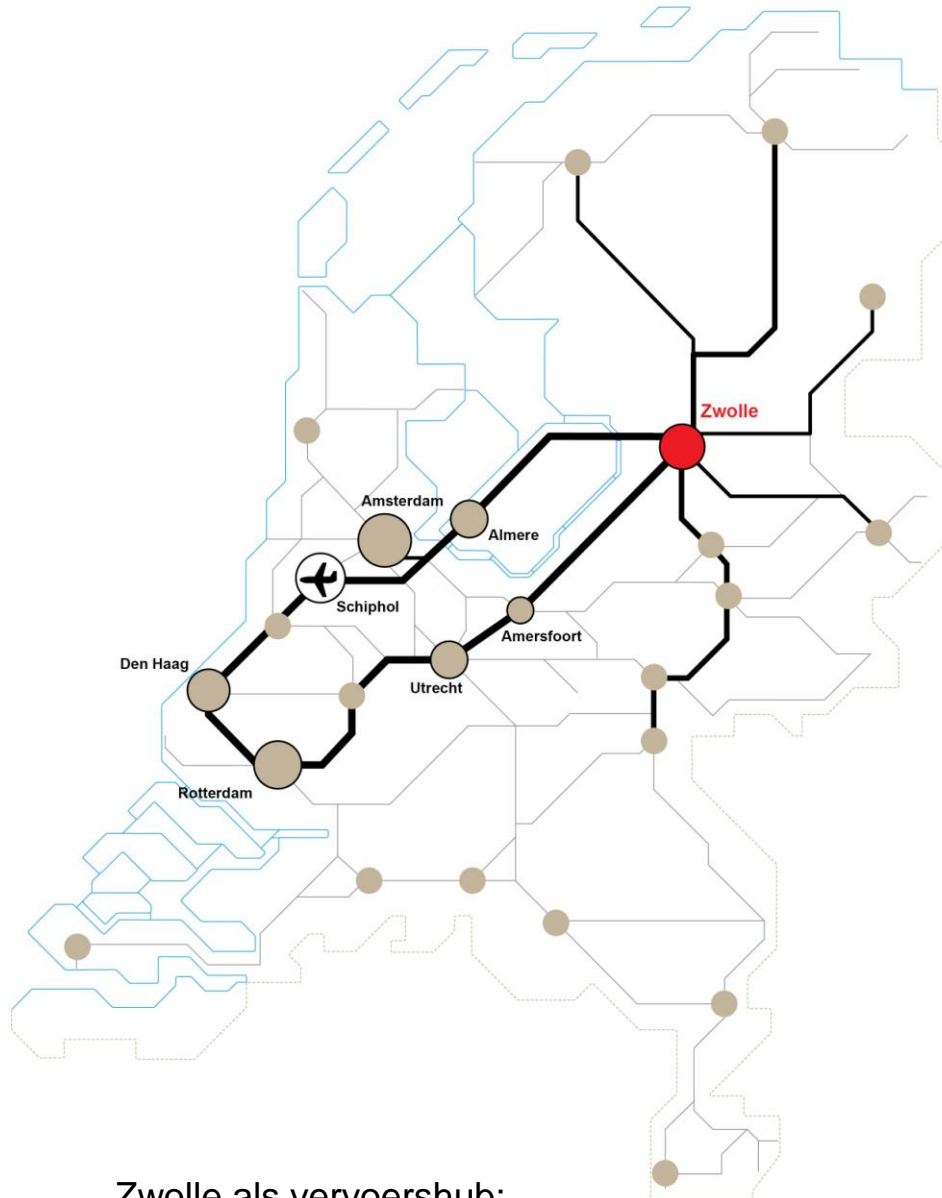


Spoorzone Zwolle: het beste van twee werelden
visie en beeld van de toekomst van het gebied

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

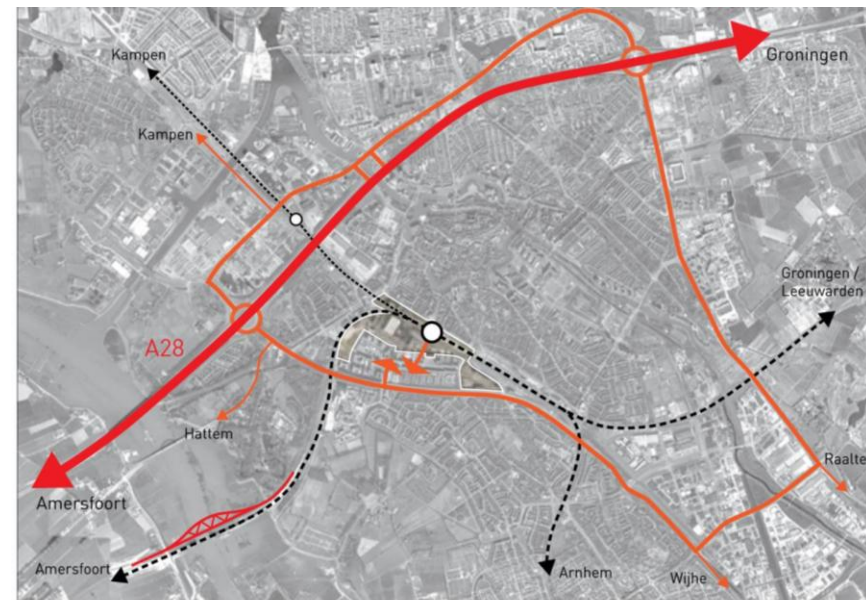
Spoorzone in Nederland, regio en stadsstructuur



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

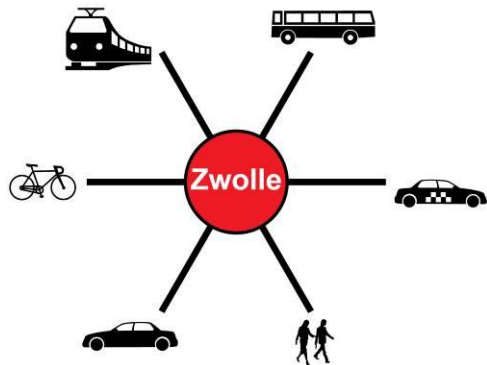
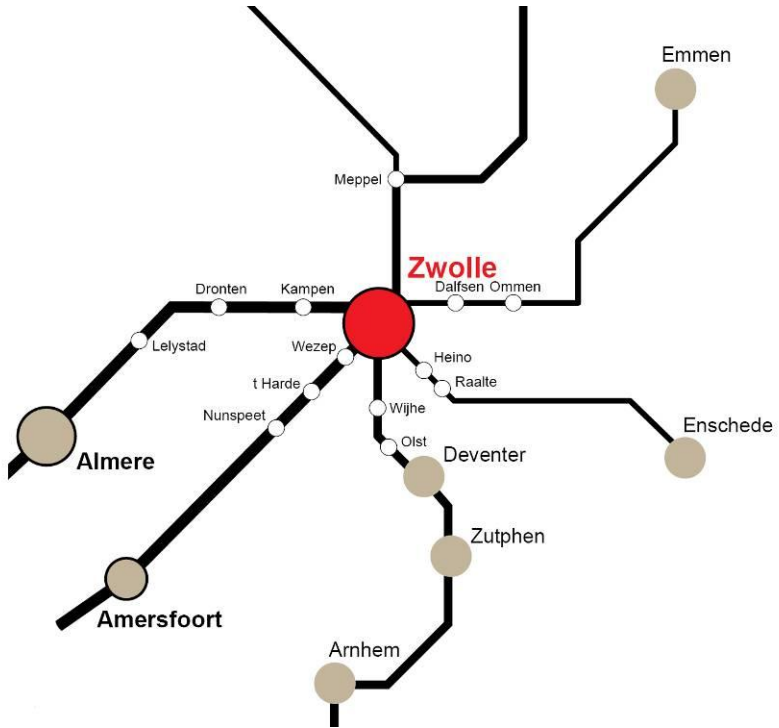


World • Netherlands • Overijssel • Zwolle • Zwolle

250 feet 100 m

Image courtesy of Sim

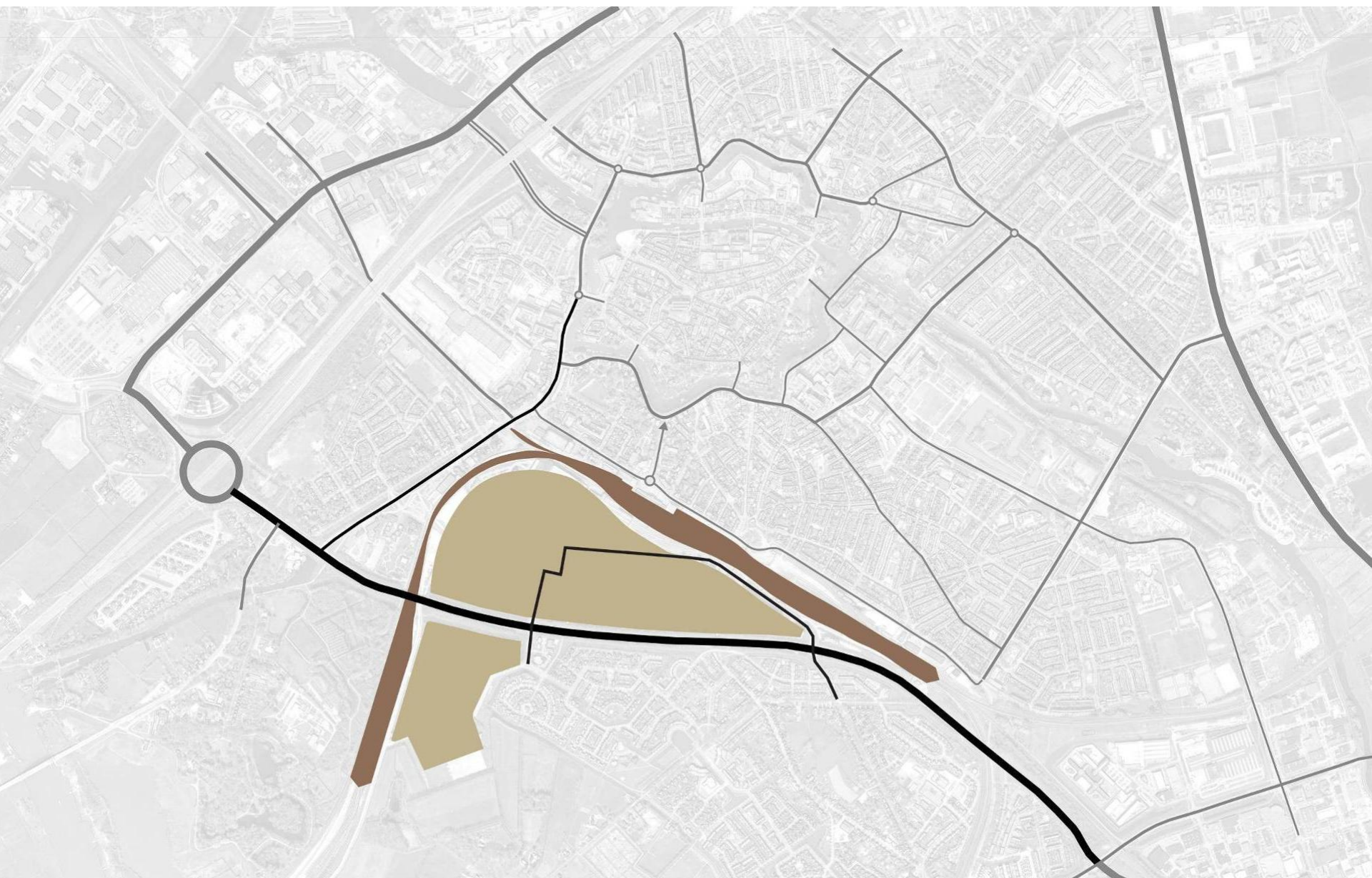
Ambitie: van station naar OV-knoop



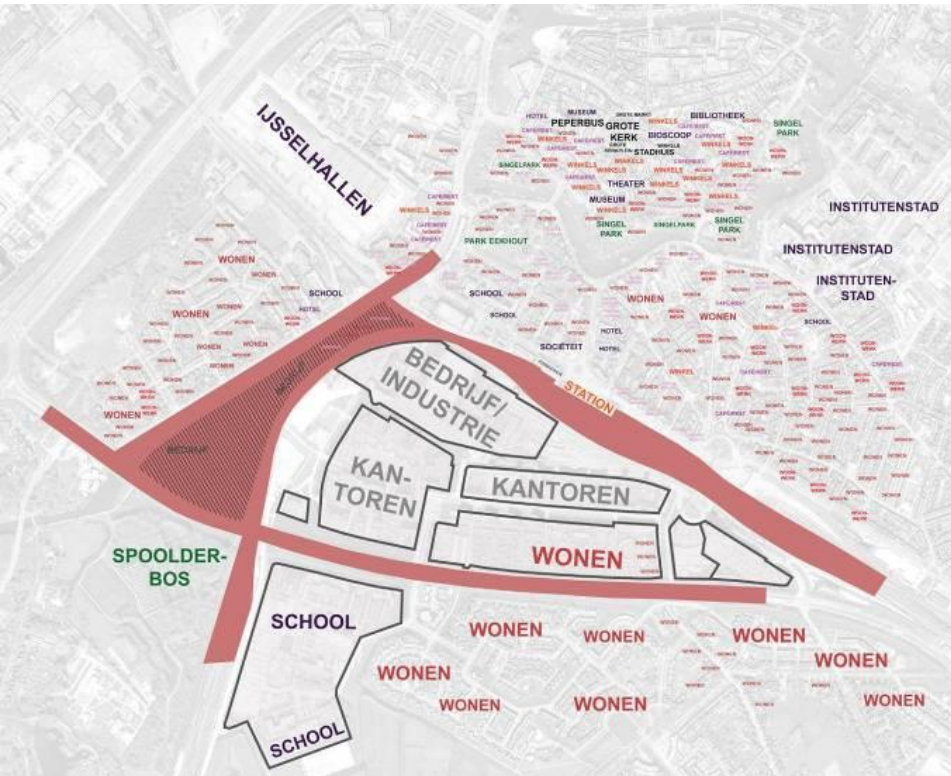


2. Analyse en oplossingen

Spoorzone eilanden in de stad



Spoorzone in contrast met stedelijke mix rondom

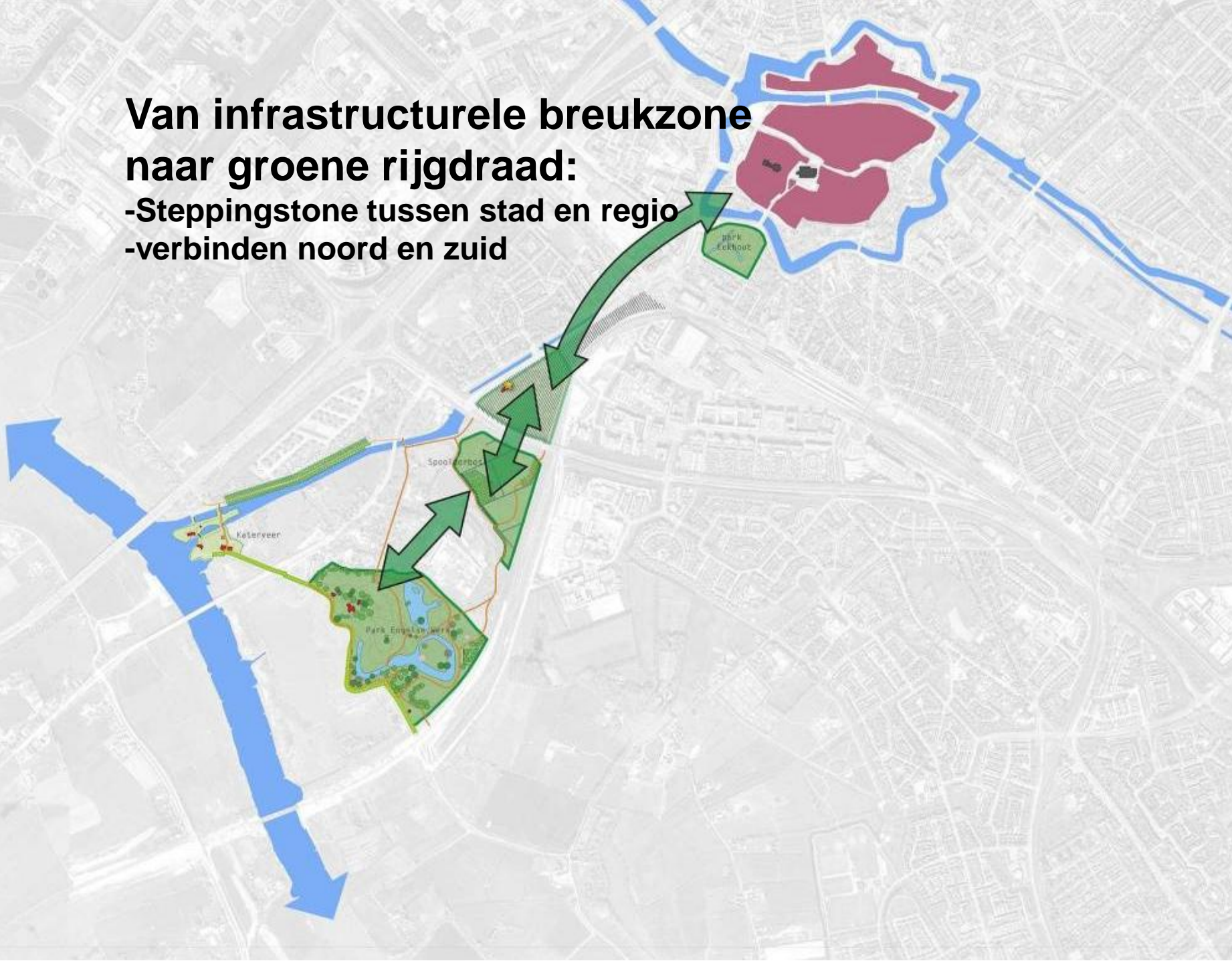


Stedelijke ambities vragen om kwaliteitsvolle verbindingen



Van infrastructurele breukzone naar groene rijgdraad:

- Steppingstone tussen stad en regio
- verbinden noord en zuid



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

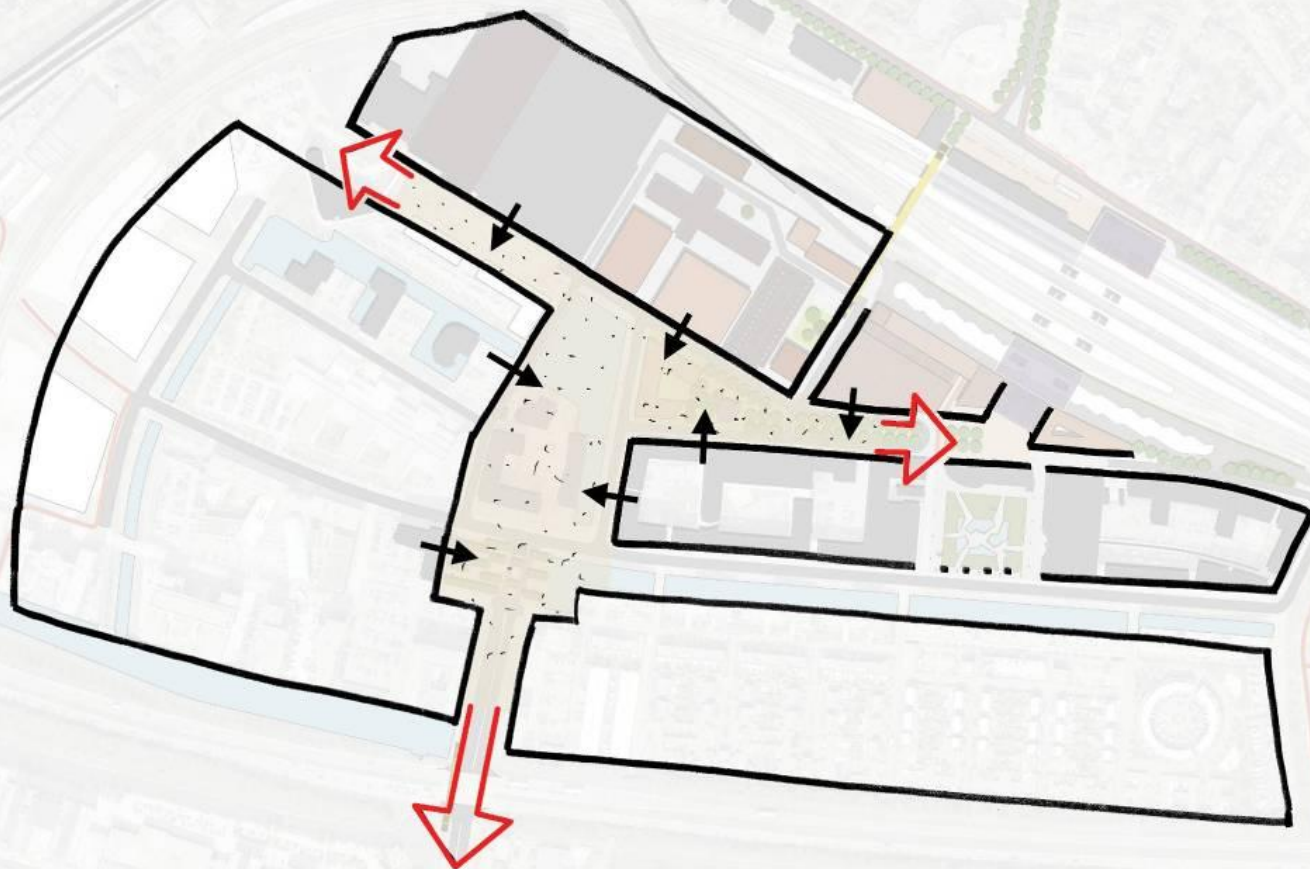


Ontwerpvoorstellen gebiedsontsluiting Spoorzone

Meest urgente kwesties:

- -verplaatsen en ontsluiten busstation
- -route naar Windesheim

1: Fragmenten hechten aan samenbindend middenmotief



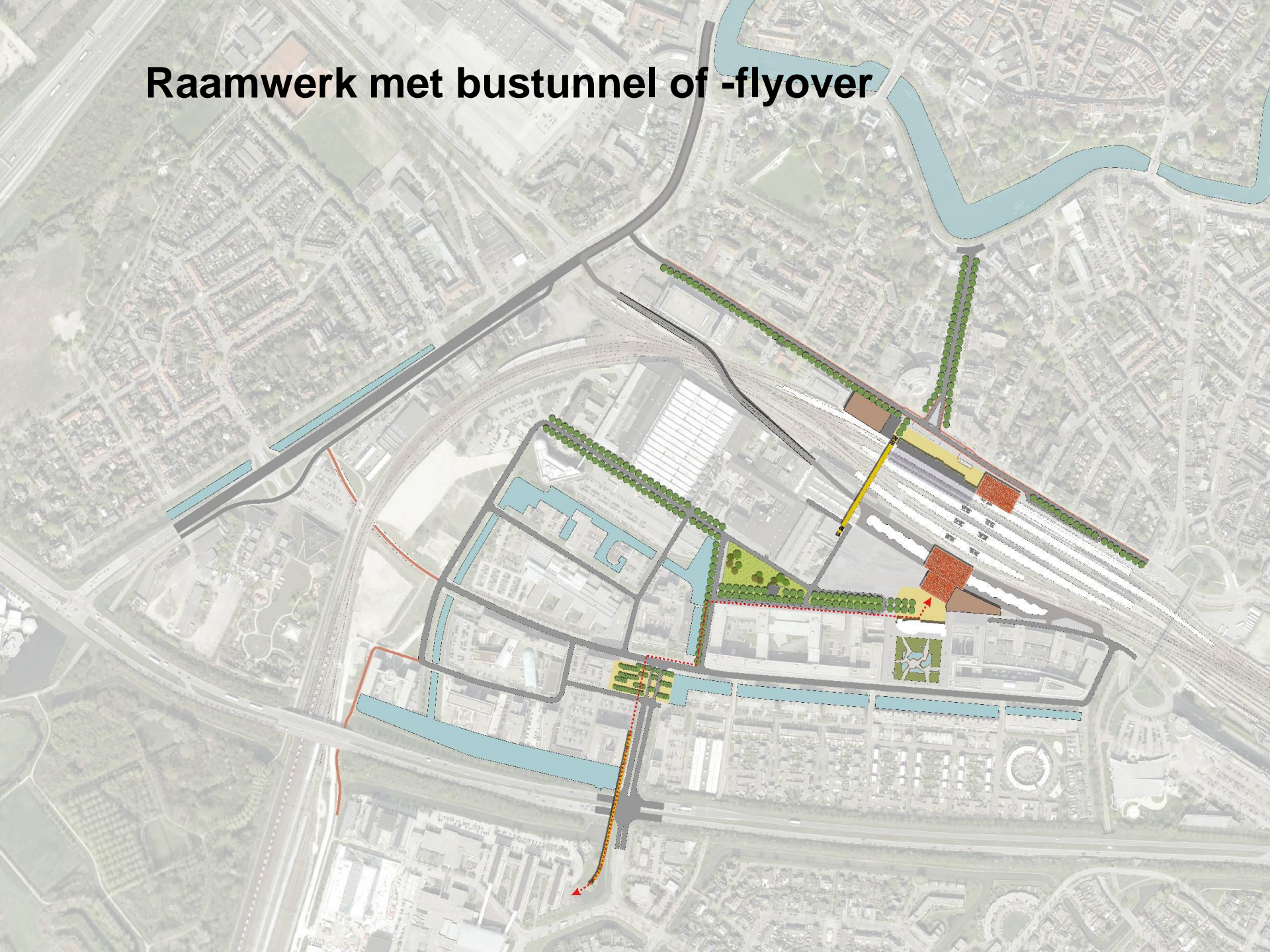
Hanzelaan als oprijlaan naar zuidzijde station cf. Stationsweg, Oosterlaan, Westerlaan



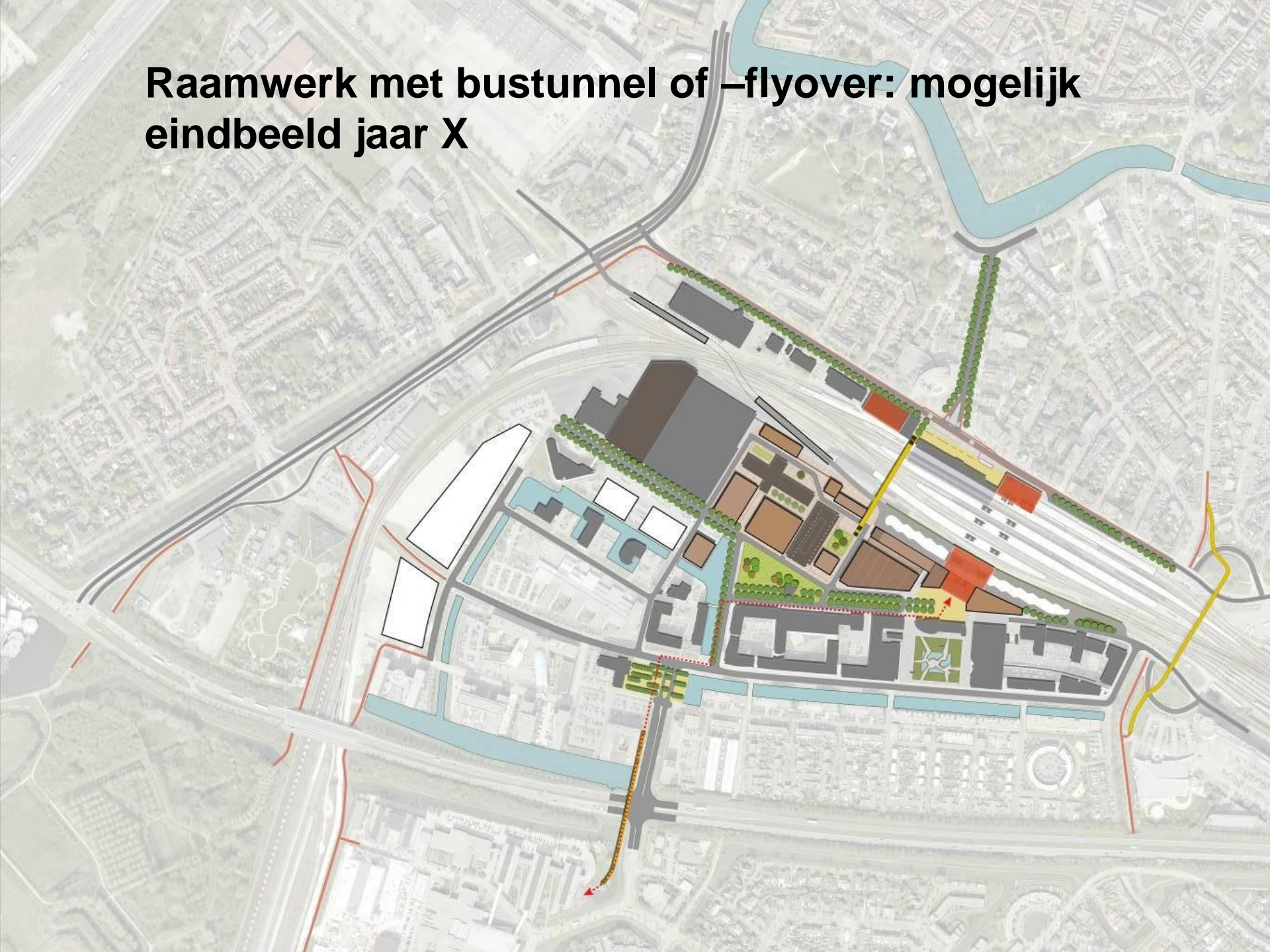
2: Stedelijke route tussen binnenstad, spoorzone en Windesheim



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

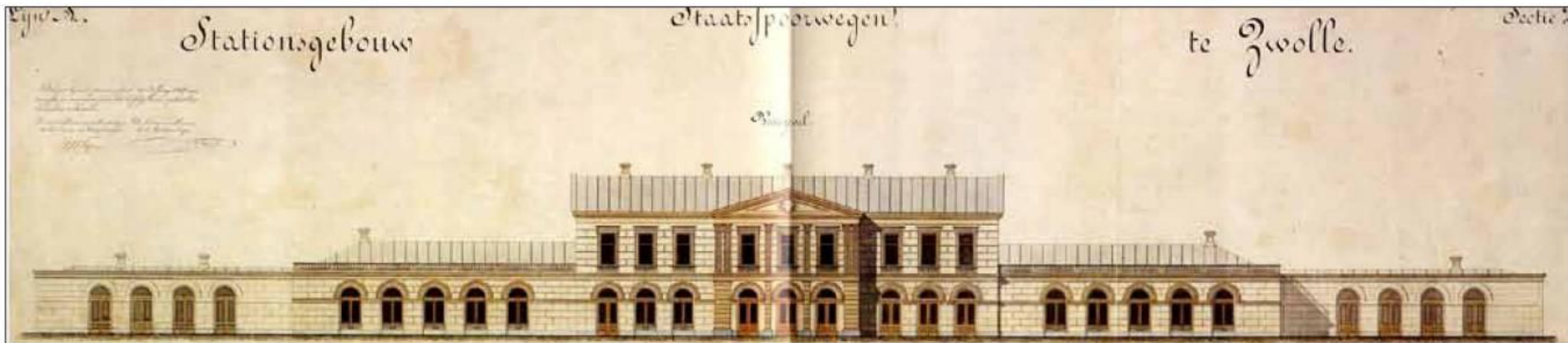
“HET BESTE VAN TWEE WERELDEN”

- -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

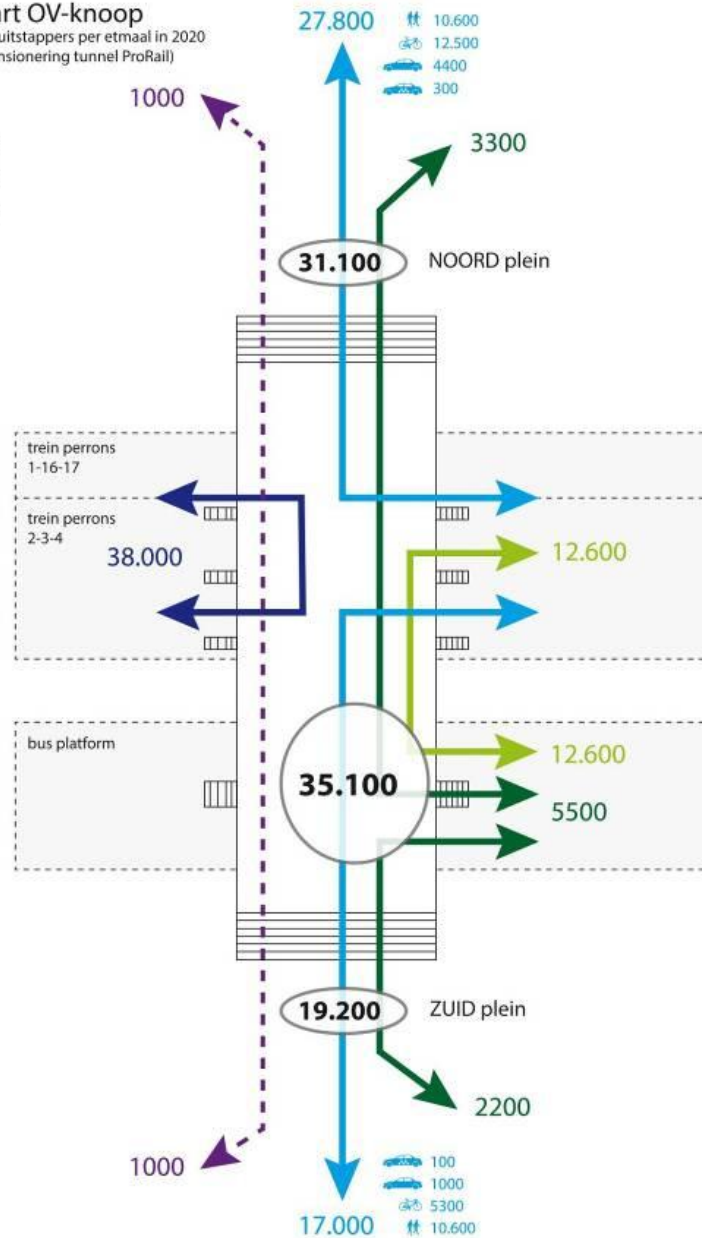
Kansen voor herontwikkeling en herwaardering hoofdgebouw



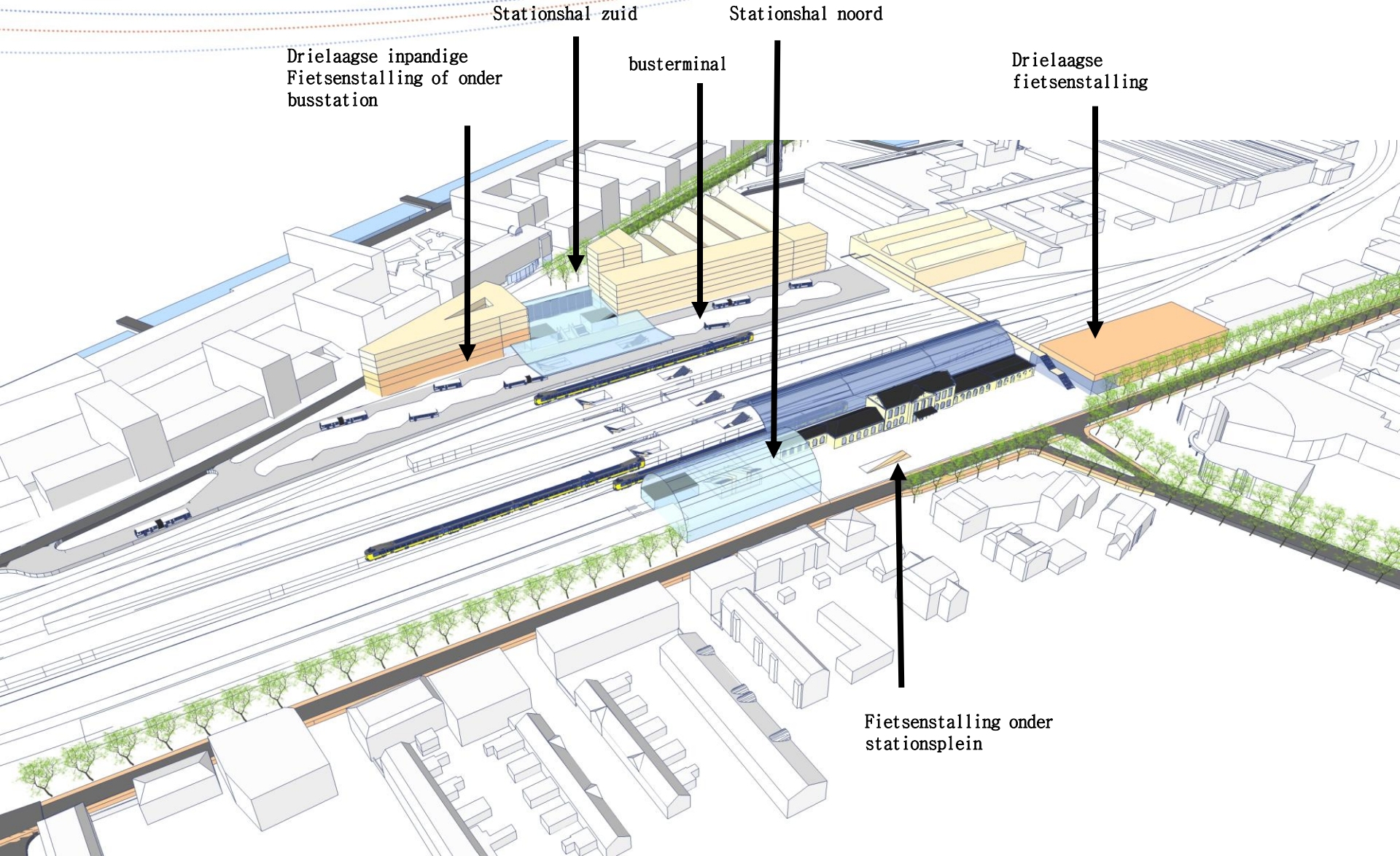
Gelijkwaardigheid in belang stationszijden

Drukkaart 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

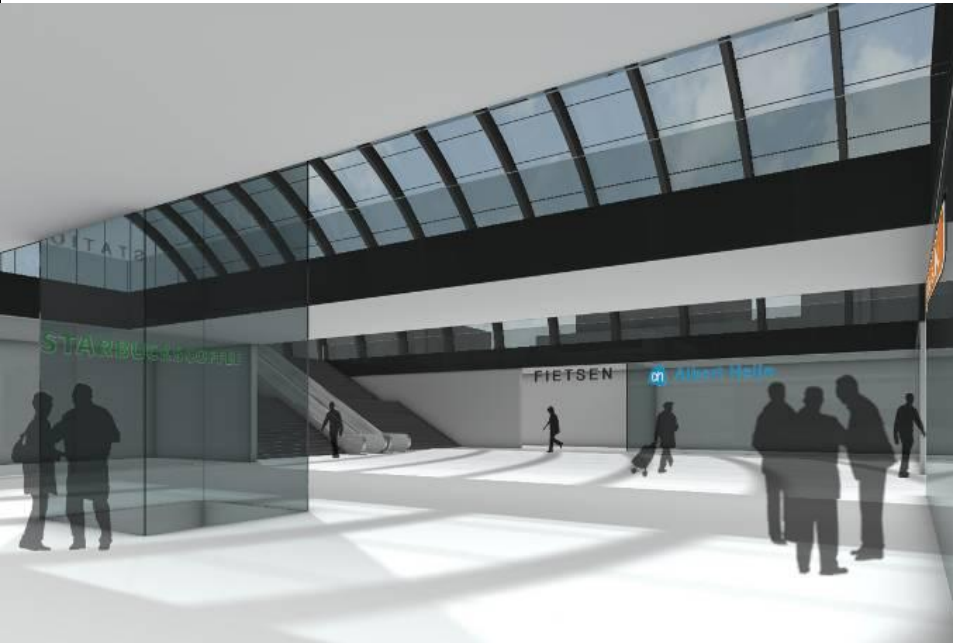


Organisatie volwaardige OV-Knoop



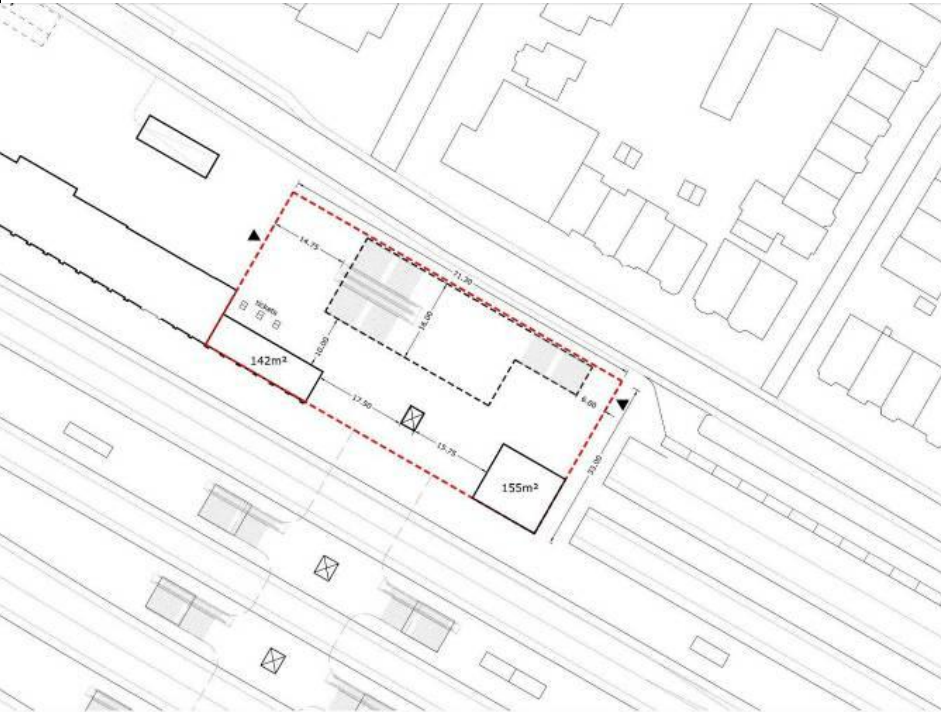
Uitwerkingsopgave

- Positie trappen noordzijde
- Omvang retailprogramma in stationshal noordzijde

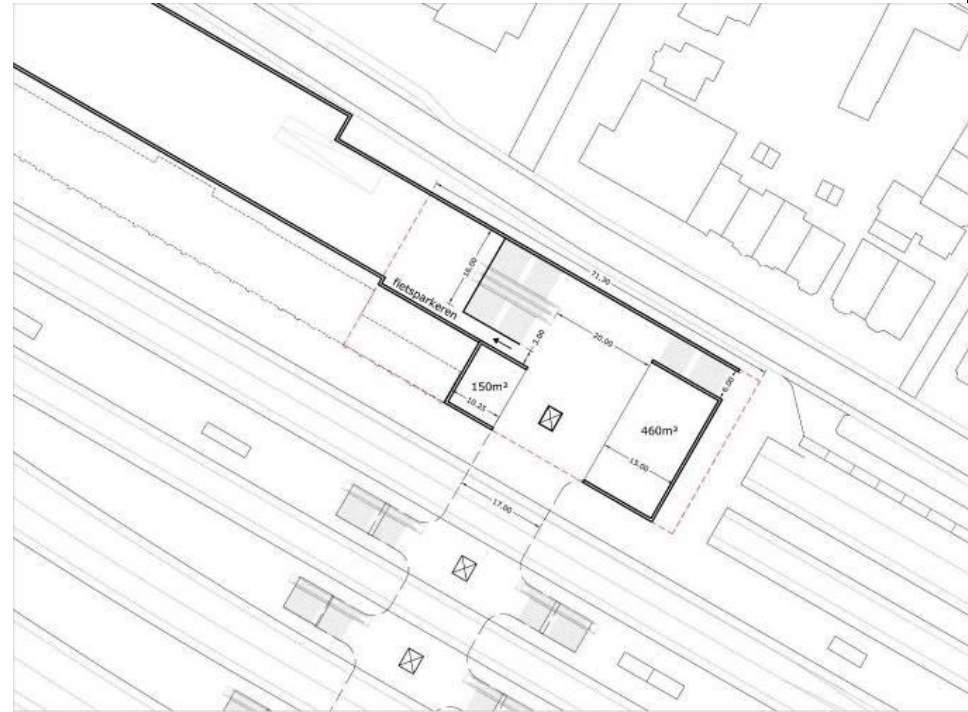


Noordhal met gedraaide trap

- retail op maaiveld en tunnelniveau



maaiveld



tunnelniveau

Ambitieniveau's OV-knoop

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



noordzijde

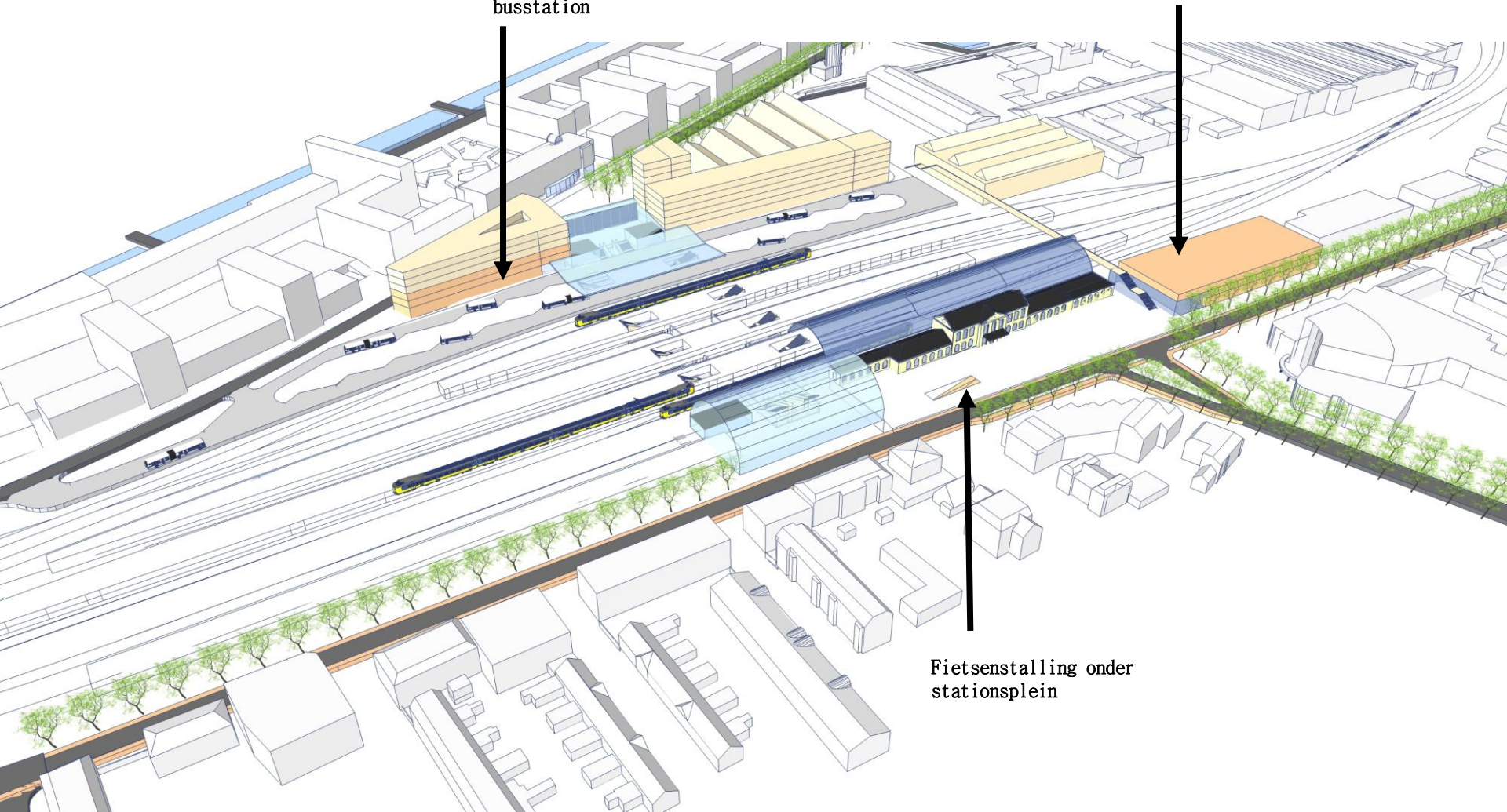


zuidzijde

Volwaardige stationshallen en een optimale oplossing voor fietsparkeren aan de centrumzijde

Drielaagse in pandige
Fietsenstalling of onder
busstation

Drielaagse
fietsenstalling

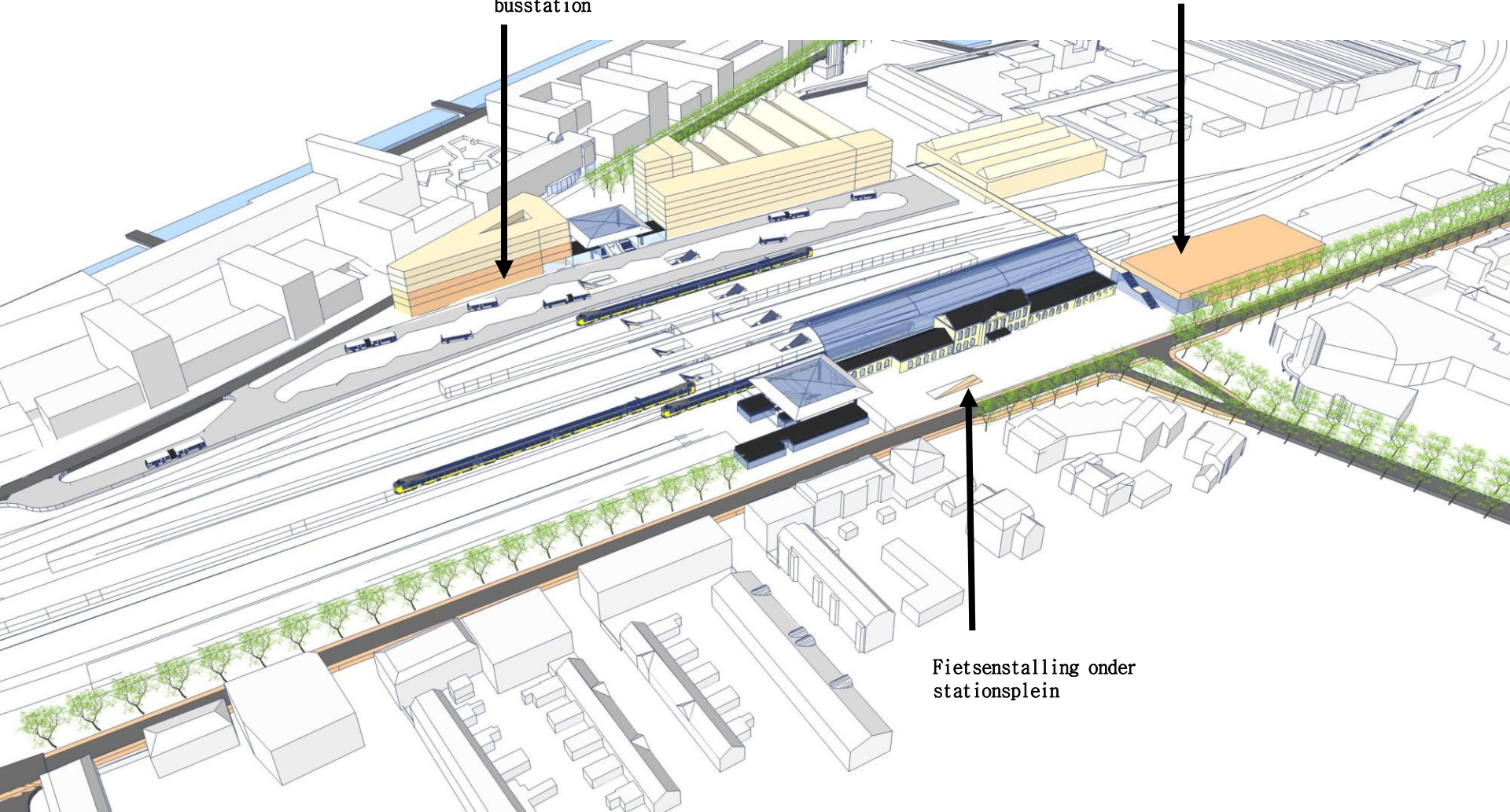


Fietsenstalling onder
stationsplein

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

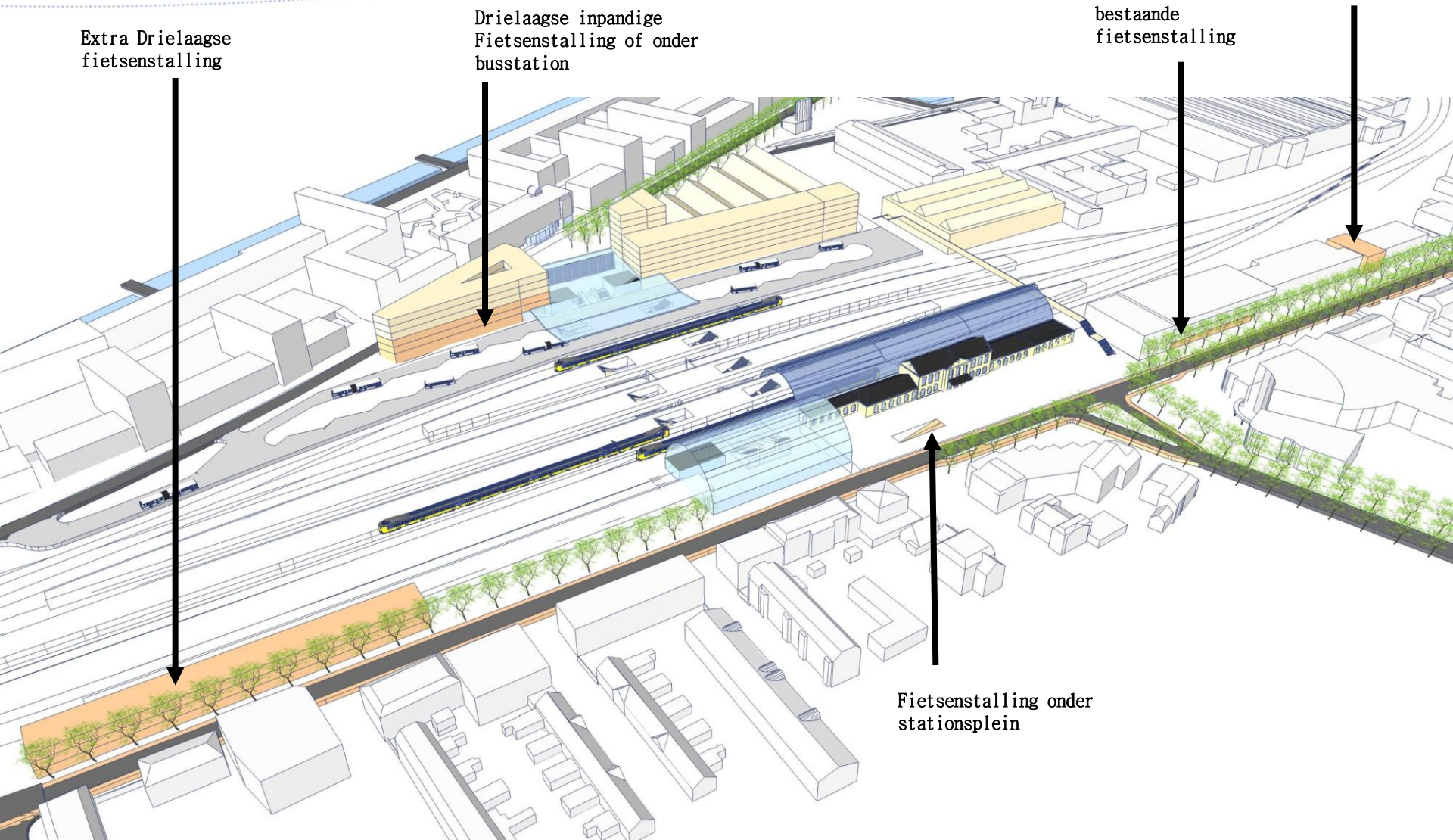
Extra Drielaagse
fietsenstalling

Drielaagse in pandige
Fietsenstalling of onder
busstation

bestaande
fietsenstalling

Extra Drielaagse
fietsenstalling

Fietsenstalling onder
stationsplein



Sobere stationskappen en verspreid fietsparkeren aan centrumzijde

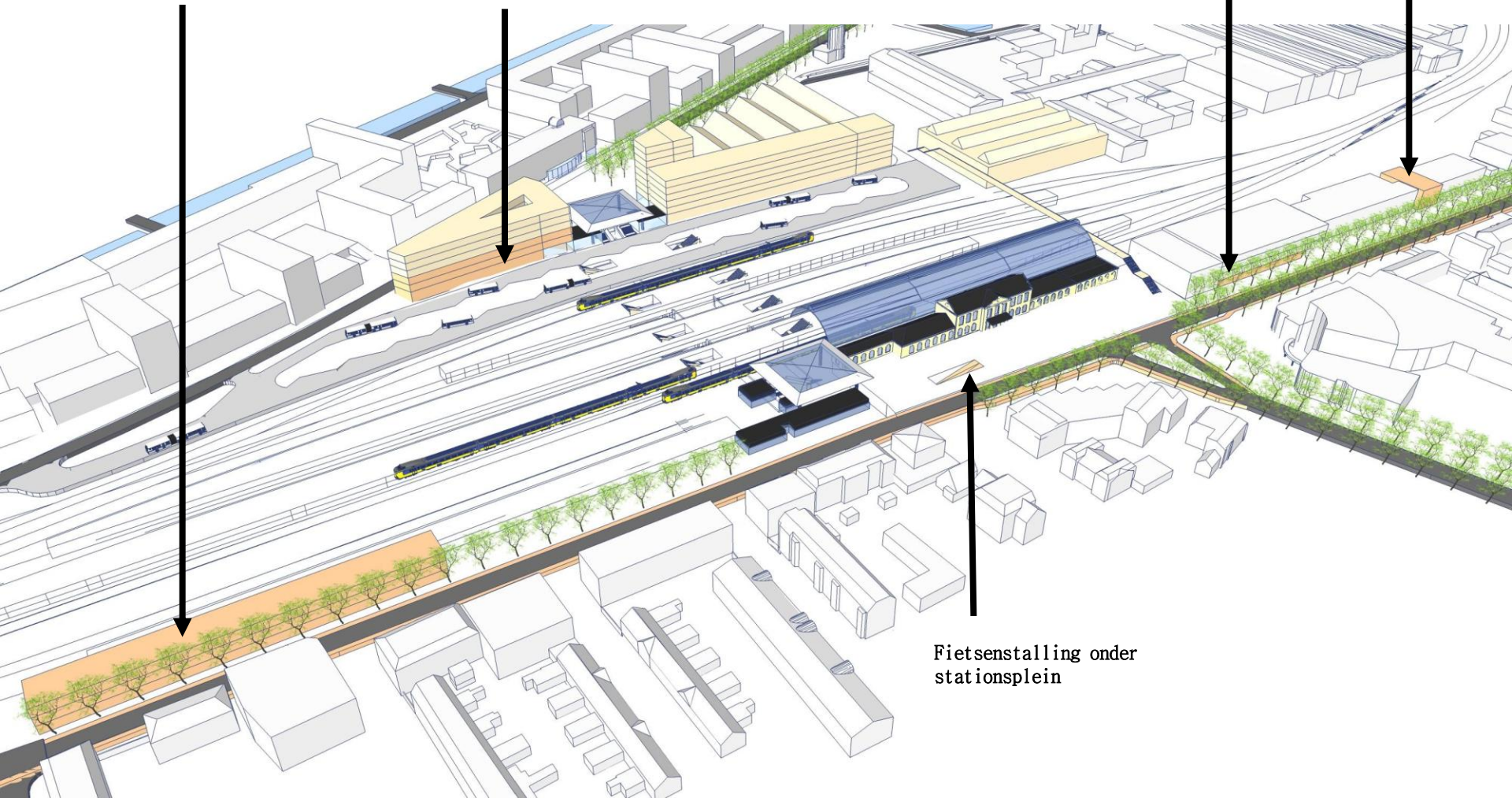
Extra Drielaagse fietsenstalling

Drielaagse in pandige
Fietsenstalling of onder
busstation

bestaande
fietsenstalling

Extra Drielaagse
fietsenstalling

Fietsenstalling onder
stationsplein

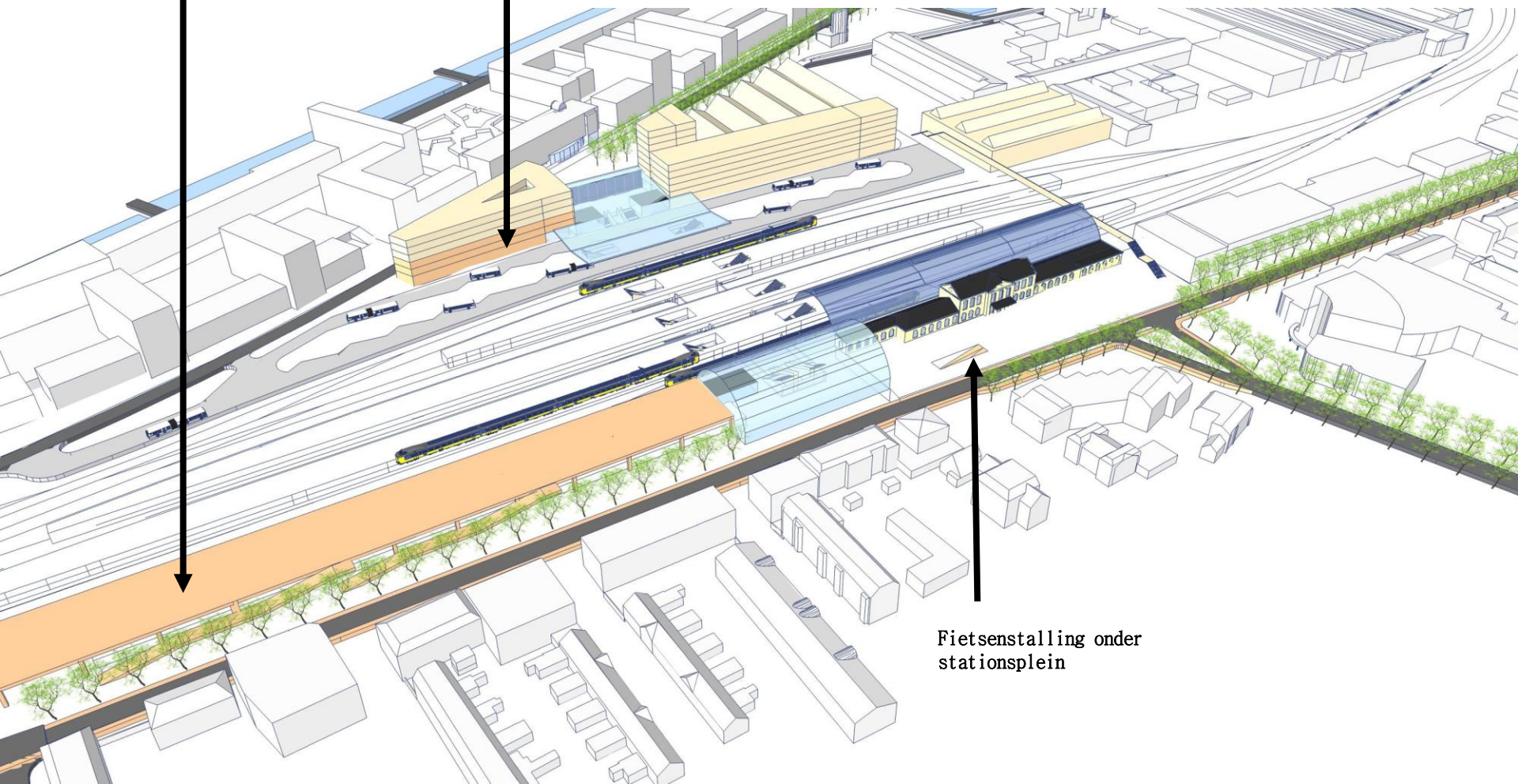


Volwaardige stationshallen en fietsparkeren op plateau aan Oosterlaan

Fietsenstalling op plateau
boven sporen

Drielaagse in pandige
Fietsenstalling of onder
busstation

Fietsenstalling onder
stationsplein

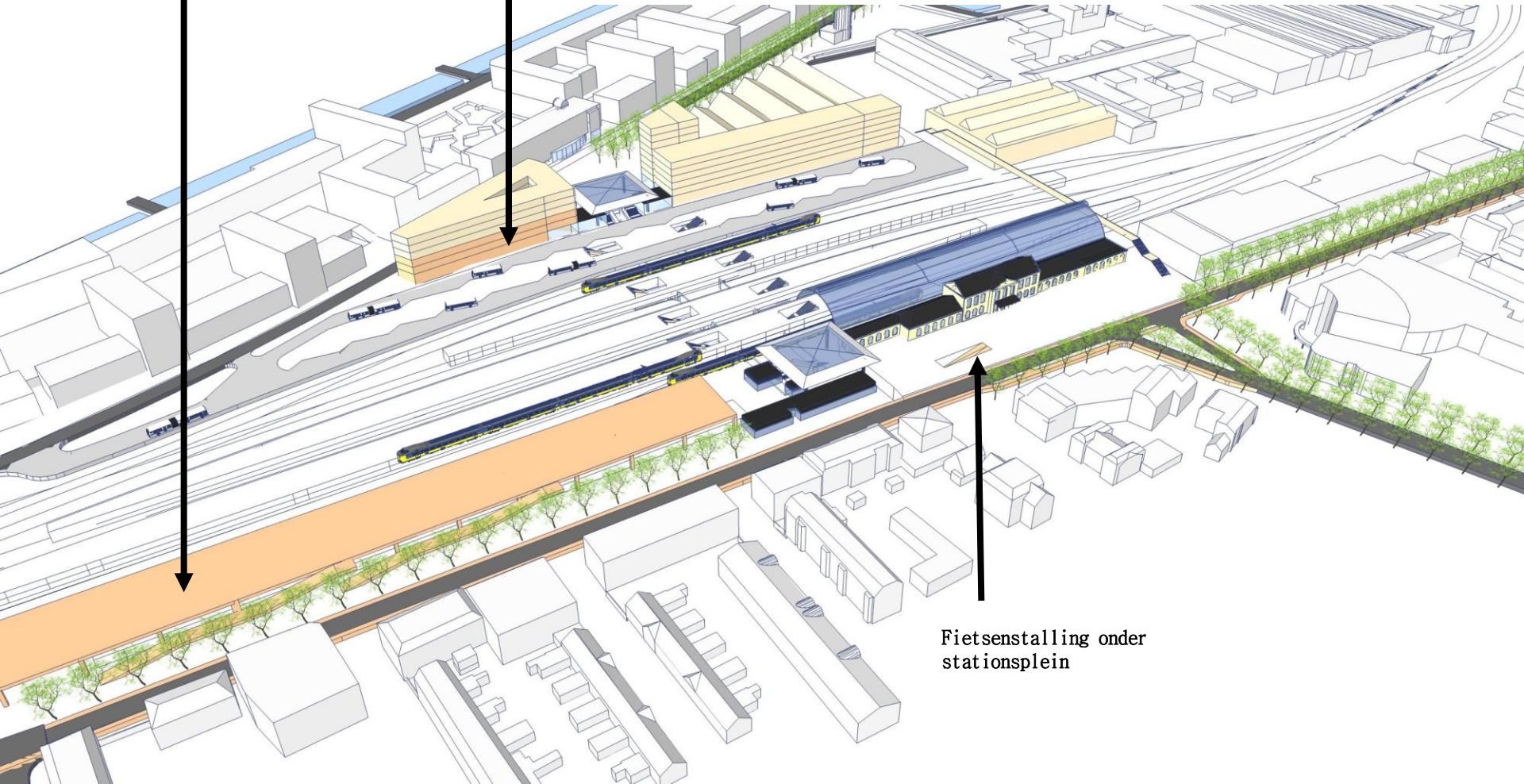


Sobere stationskappen en fietsparkeren op plateau aan Oosterlaan

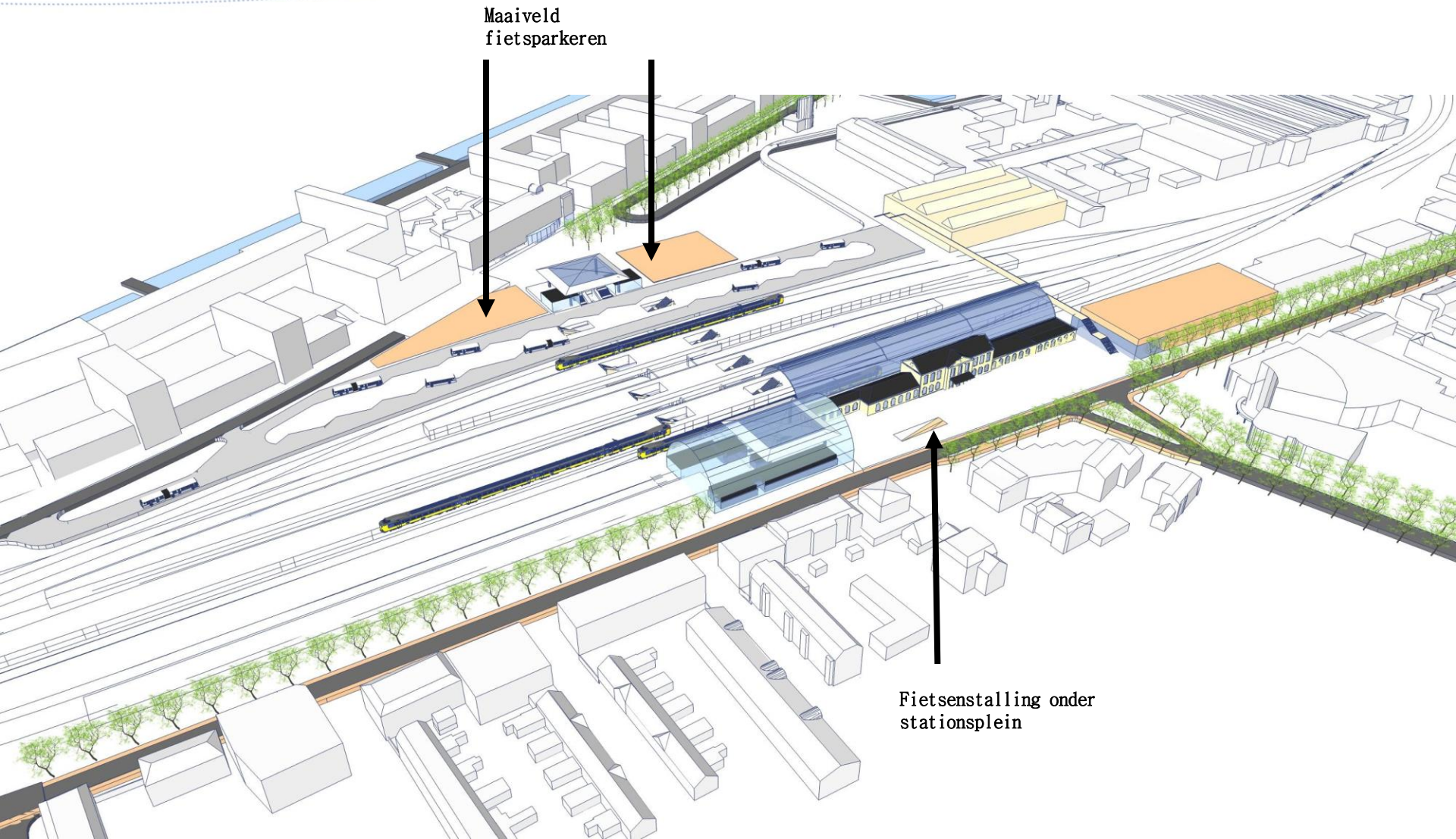
Fietsenstalling op plateau
boven sporen

Drielaagse in pandige
Fietsenstalling of onder
busstation

Fietsenstalling onder
stationsplein



Stationskap en maaiveldfietsenstalling zuidzijde



Keuzes voor OV-knoop

Ambitieniveau:
Kappen (sober)
Hallen (ambitieux)

Tunnel
Rechte tunnelmond
Haakse tunnelmond

Noordzijde

- Recht-ambitieux
- Recht-sober
- Haaks-ambitieux

Zuidzijde:

- Sober
- Ambitieux

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

Investing openbare ruimte herinrichting stationsplein Zuidzijde

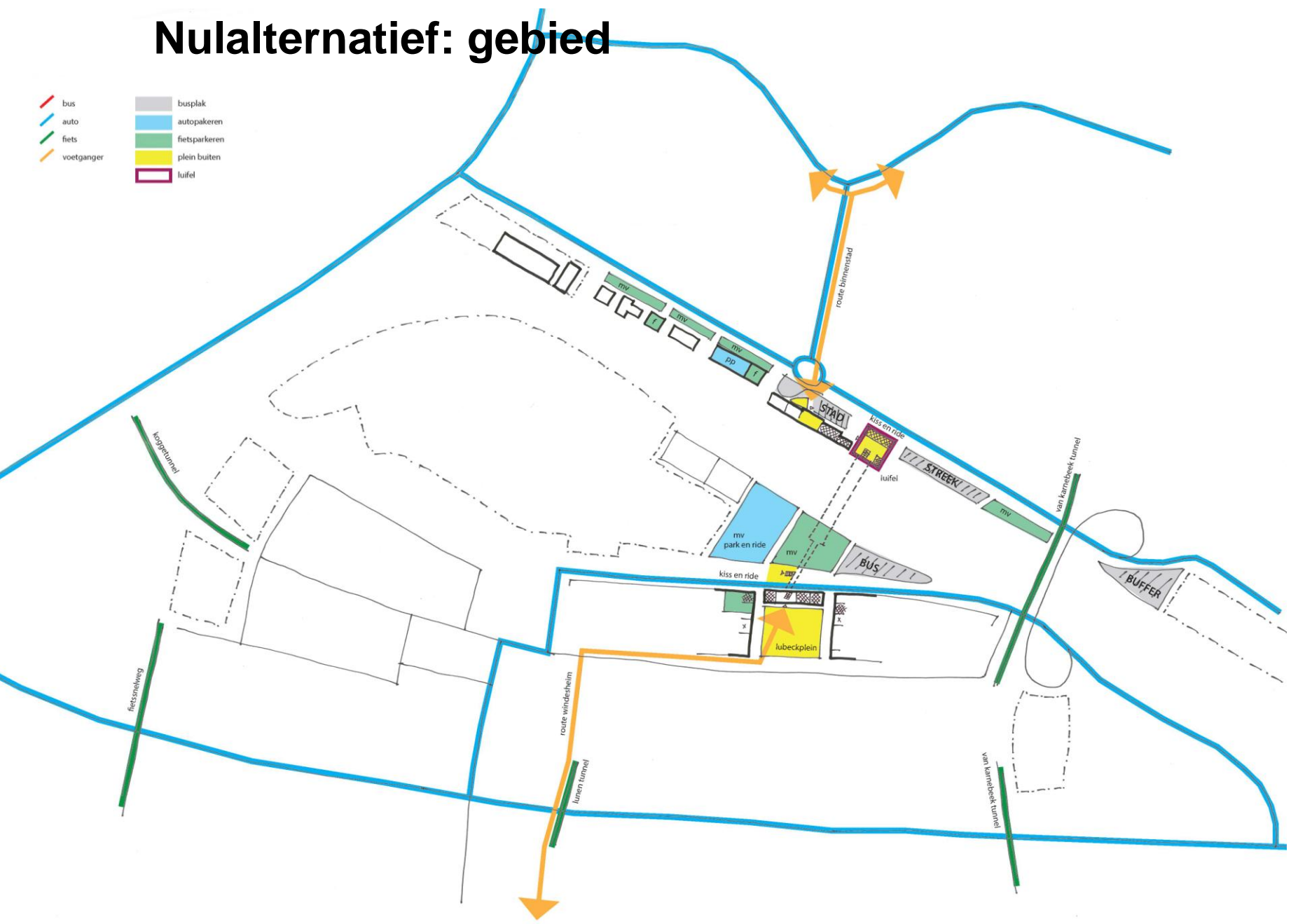
Afbouw sobere reizigerstunnel en station

Huidige stationsentree noordzijde



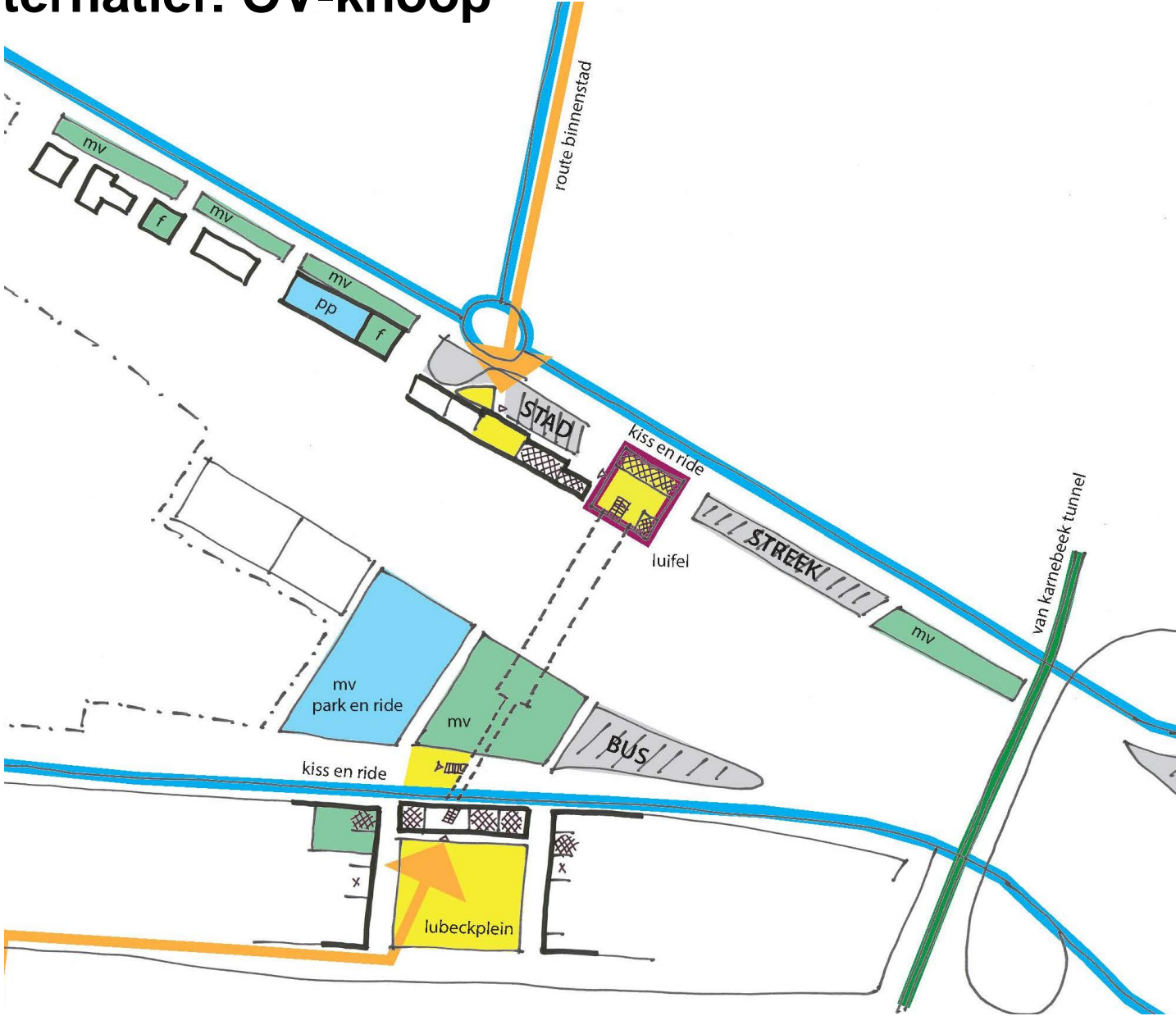
Nulalternatief: gebied

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

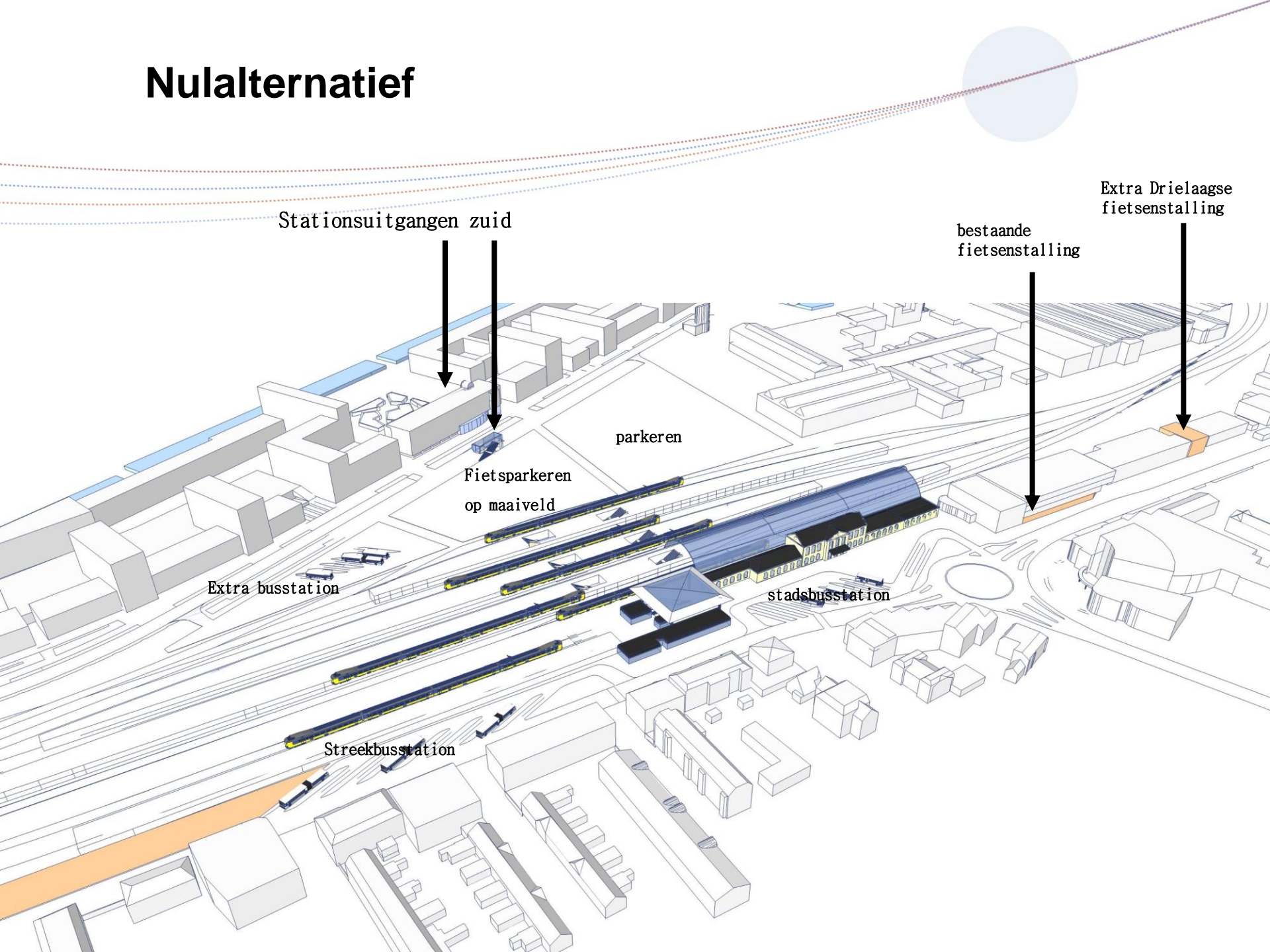


Nulalternatief: OV-knoop

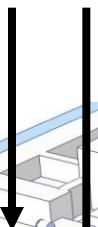
- bus
- auto
- fiets
- voetganger
- busplak
- autoparkeren
- fietsparkeren
- plein buiten
- luifel



Nulalternatief



Stationsuitgangen zuid



parkeren

Fietsparkeren
op maaiveld



Extra busstation



Streekbusstation



stadsbusstation

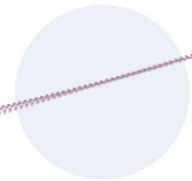


bestaande
fietsenstalling



Extra Drielaagse
fietsenstalling

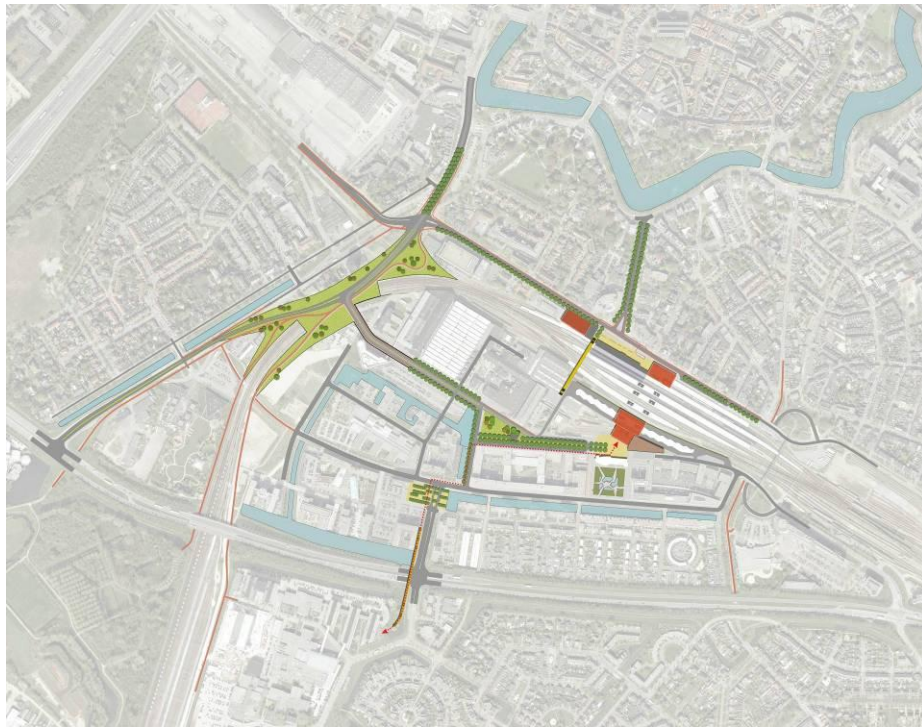




5A: beoordeling gebiedsontsluiting

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

- Verbeterde stadsentree (Veerallee) en kansen voor groene scheg
- Verbeterde bereikbaarheid zorgt voor een verbetering woon- en vestigingsklimaat en betere busexploitatie
- Vermindering barrierewerking 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

- 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

- 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

- 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

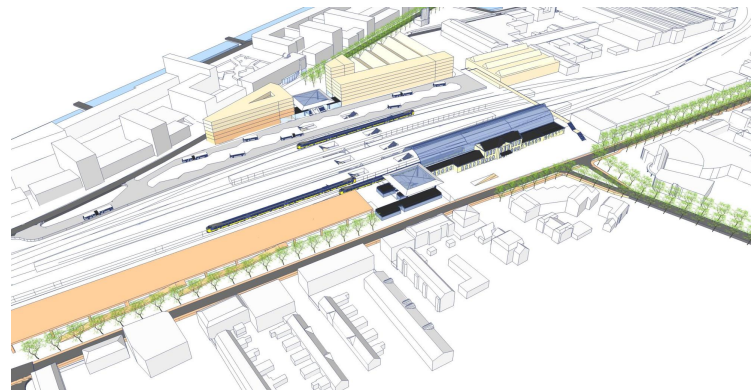
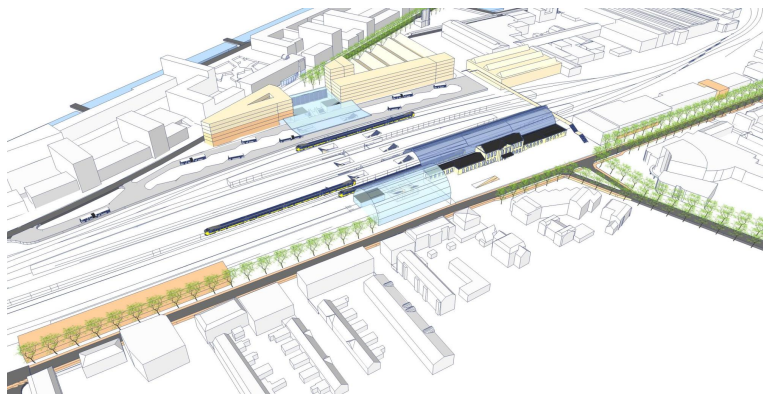
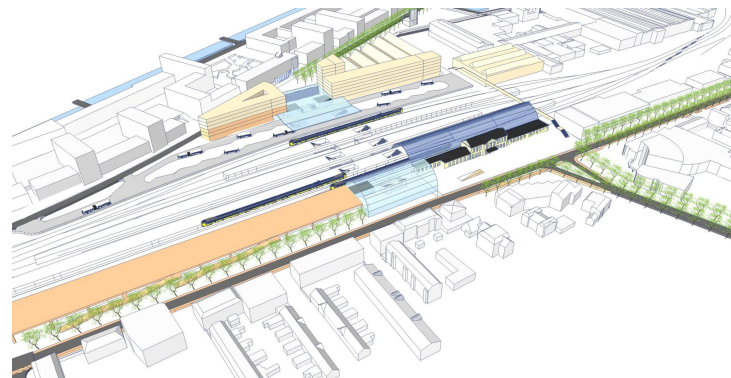
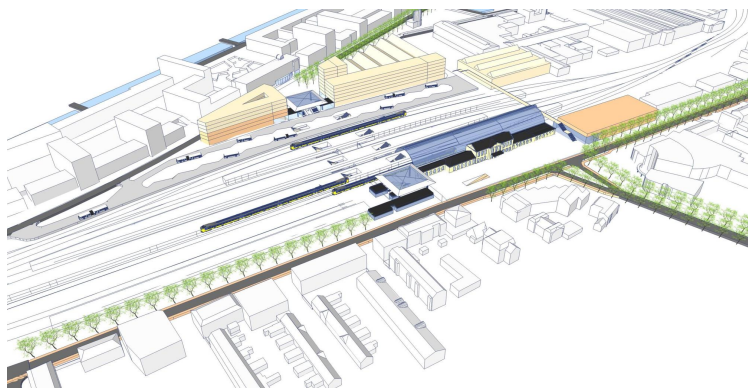
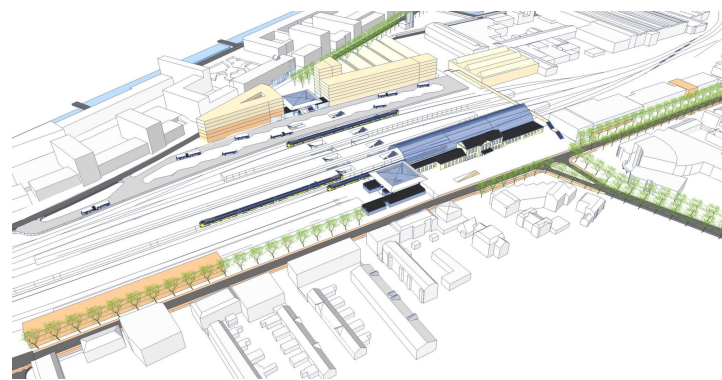
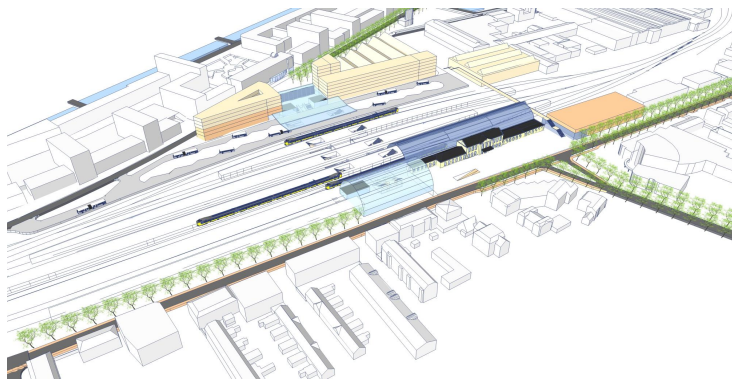
- Zeer sterke verbetering busexploitatie door minder kruisende vervoersbewegingen en kortere route
- Toename betrouwbaarheid en aantrekkelijkheid busvervoer
- Verkeersveiligheid verbetert sterk
- Minder overlast door busbewegingen

- Maakbaarheid kritisch afhankelijk van spoor-layout
- Visueel en stedenbouwkundig minder aantrekkelijk
- Monofunctionele ingreep
- Fly over geeft geluidsoverlast
- Ontwikkelpotentieel Noord-Westzijde van het plangebied (DC Vastgoed) 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

N

Sterkten

Zwakten

Variant 1
RECHT-SOBER

- 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

- Retail met achterkanten naar de stad
- Onduidelijke oriëntatie op stationsingangen (twee)
- Geen directe koppeling ondergrondse stalling met de tunnel
- Geen comfortabel ontvangstdomein, niet 1 hoofdonthangstdomein
- Verblijfsdomein niet aanwezig
- Retailpotentie blijft deels onbenut

Variant 2 RECHT-
AMBITIONEUS

- 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': hoofdonthangstdomein
- Vloeiende doorstroming zware loopstromen
- Comfortabel gebouw, helder en overzichtelijk
- Goede route Windesheim

- Transparantie gebouw is beperkende factor voor voorzieningsprogramma
- Ontvangstdomein minder geschikt voor uitbreiding retail
- Geen directe koppeling ondergrondse stalling met de tunnel

Variant 3
HAAKS-
AMBITIONEUS

- 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

- 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
- Gecomplieerde bouwopgave
- Hoge investeringen

De sterkten en zwakten van de OV-knoopvarianten Zuidzijde

N

Sterkten

Zwakten

Variant 1
SOBER

- 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

- 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

- past beter in de stedelijke ambitie
- Stimulans voor gebiedsontwikkeling
- Station herkenbaar in omgeving
- 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

- 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

- Voldoende capaciteit

- 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

- Voldoende capaciteit
- Vanuit fietsstromen zeer goed gelegen
- Concentratie gratis stallen
- Relatief lage investeringskosten
- Indien op fietsdek kan sporen- en perronuitbreiding plaatsvinden

- 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

- 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

- 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

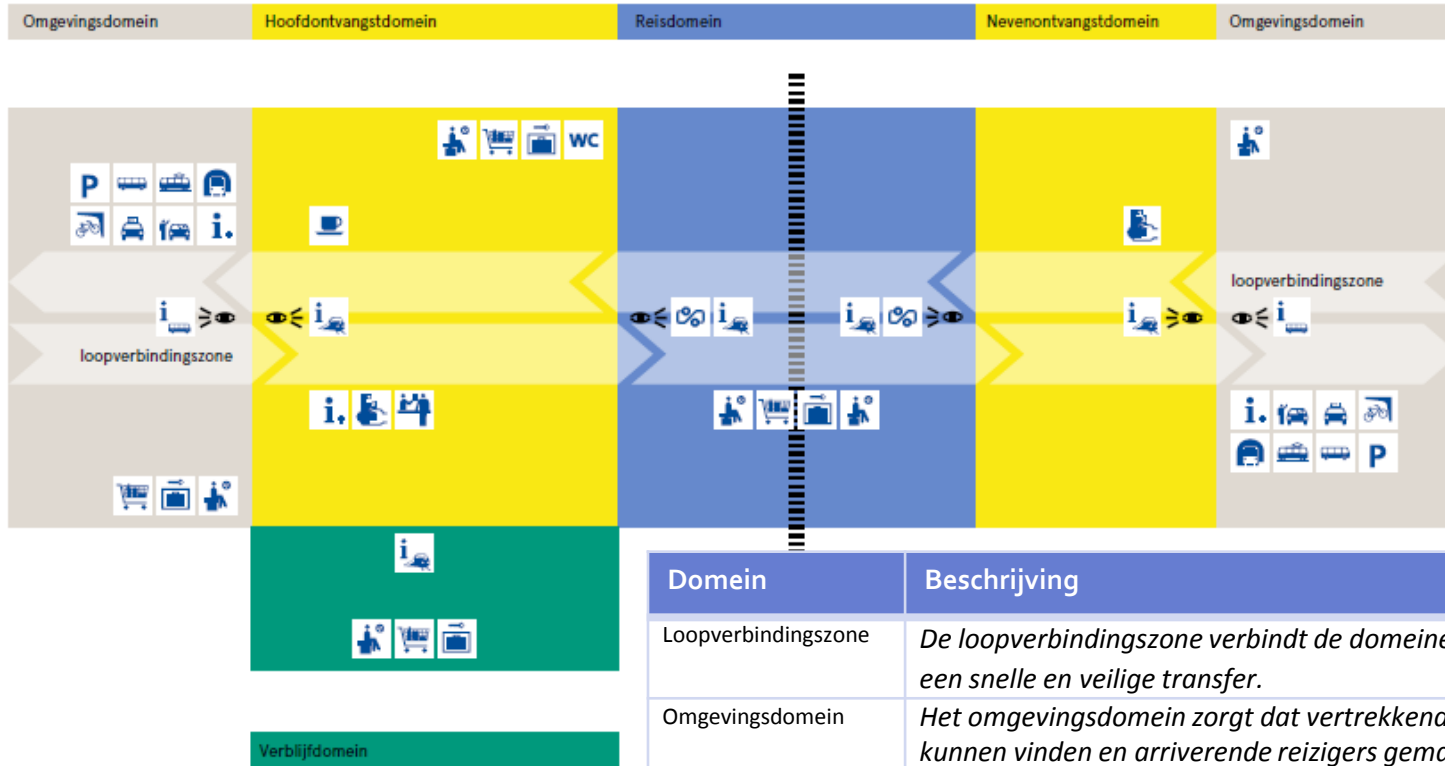
Bijlage 1 Beoordelingskader (I)

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>
Verblifdomein	<i>Het verblifdomein 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

Welkom

Spoorse voorzieningen Zwolle

Resultaten - beelden RGS en Hessenpoort

Rebecca van der Horst

5 december 2012

Doel van deze presentatie

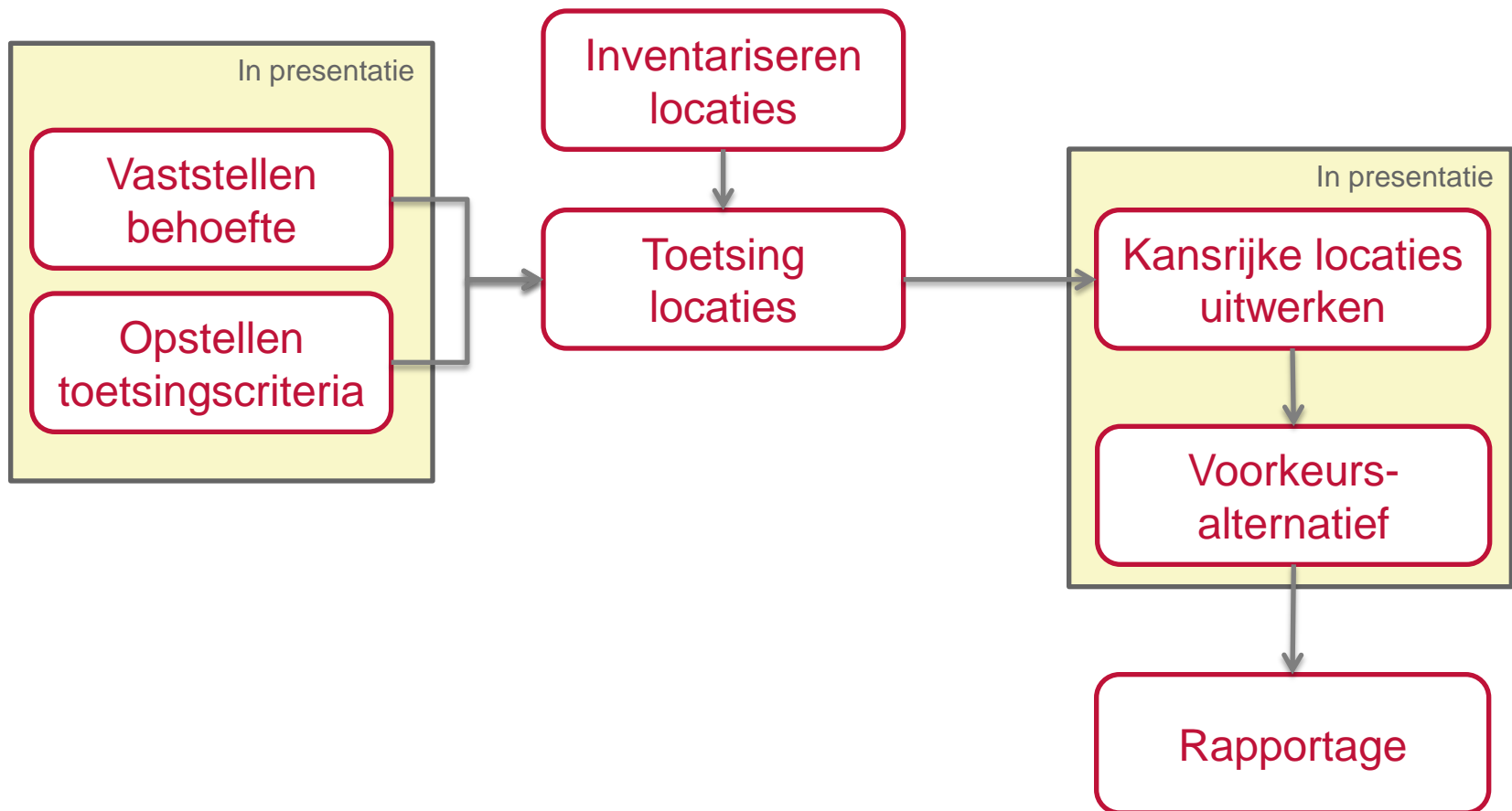
Voorleggen van twee uitgewerkte locaties: RGS en Hessenpoort om tot een keuze voor de voorkeurslocatie te komen.

De rapportage heeft tot doel om op een onderbouwde en transparante wijze de stuurgroep Spoorzone te adviseren met betrekking tot de keuze van een voorkeurslocatie waarop in de toekomst alle Zwolse spoorse voorzieningen die ondersteuning bieden aan de inzet van treinen in de dienstregeling zullen worden gevestigd. De locatie accommodeert een groeiscenario voor de spoorse voorzieningen tot ten minste 2040 en moet zo spoedig mogelijk gefaseerd in gebruik genomen worden.

Waarom is deze studie gestart?

- Door frequentieverhogingen naar het noorden en de komst van de Hanzelijn is er in Zwolle een toename van treinbewegingen. Om dit goed te kunnen accommoderen is een toekomstvaste locatie voor de spoorse voorzieningen nodig.
- De locatie voor spoorse voorzieningen heeft direct impact op de uitwerking van herdefinitie Zwolle Spoort. Door deze samenhang is besluitvorming per december 2012 nodig.
- De eerdere uitgevoerde studies bevatten delen van de behoefte en de samenhang met (overige) ruimtelijke ontwikkeling was onvoldoende verankerd. Hierdoor ontstond de vraag naar een toekomstvisie waarin alle raakvlakken en de totale lange termijn behoefte van de vervoerders is meegenomen.

Wat hebben we gedaan om tot deze beelden te komen?



Welke spoorse voorzieningen zijn nodig in Zwolle?

Het opstellen en - bij voorkeur gezamenlijk - uitvoeren van de onderstaande service processen voor 235 bakken van 27,2 meter aan reizigersmaterieel

NS, NedTrain en Arriva hebben nodig:

- Reinigen + watervullen
- dagelijkse controles + kleine herstellingen
- Wassen van treinen
- Fecaliën afvoer
- Graffiti reiniging
- Een ATB spoor met hoogwerker
- Dienstgebouw
- Milieuplein
- Een aantal service sporen dienen bereikbaar te zijn via de openbare weg.

NedTrain

- Onderhoud in technisch centrum

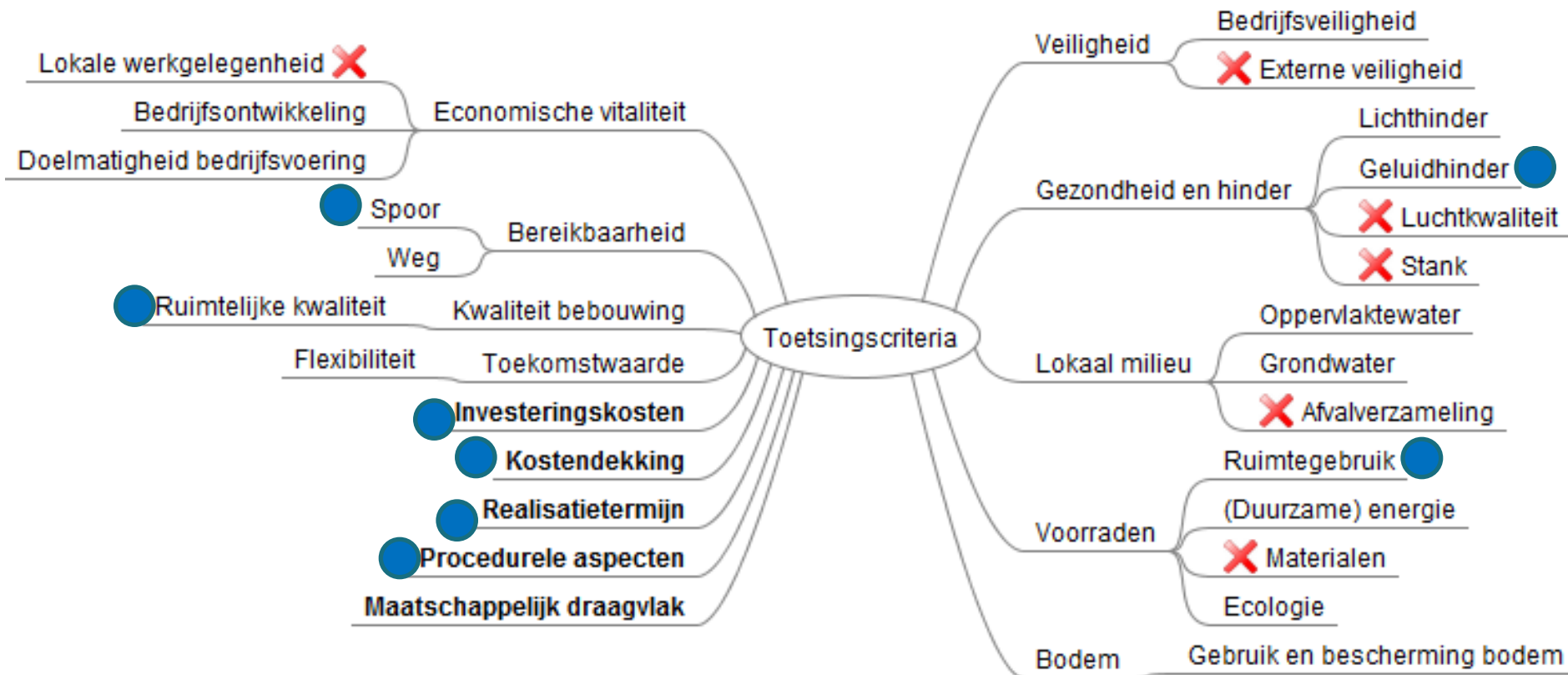
Andere gebruikers

- 2x 500 meter voor de sporaanemers.
- 2x750 meter voor de goederenvervoerders

NB: Tankplaat blijft op huidige locatie op Oosterhaven. De reizigersdieseltreinen worden bij voorkeur opgesteld in de buurt van de tankplaat.

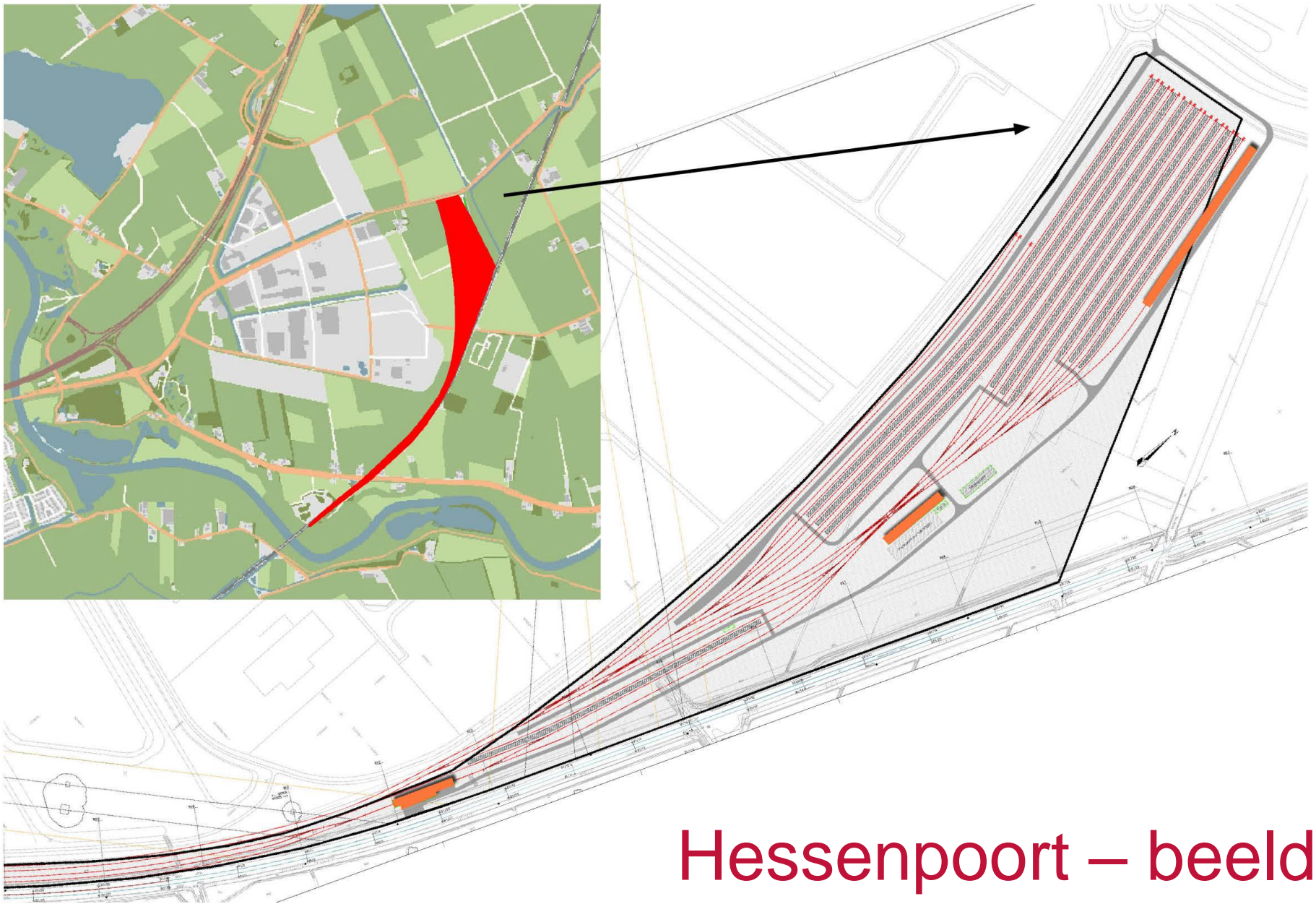
De overeengekomen toetsingscriteria

De criteria met een kruis (**X**) zijn niet onderscheidend in het vergelijk van de locaties. Met een **●** komen aan bod in deze presentatie.



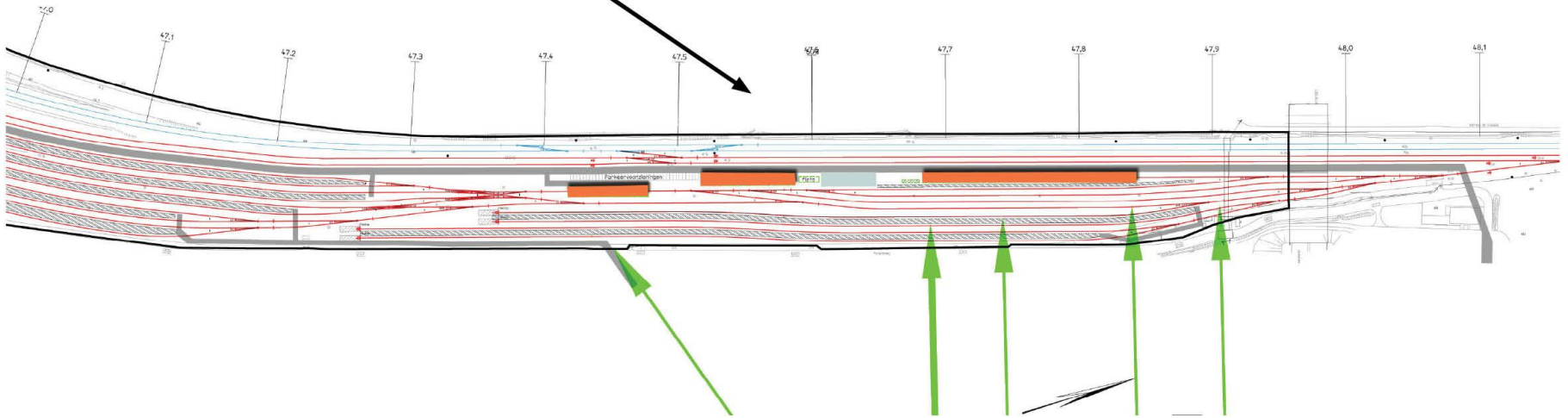
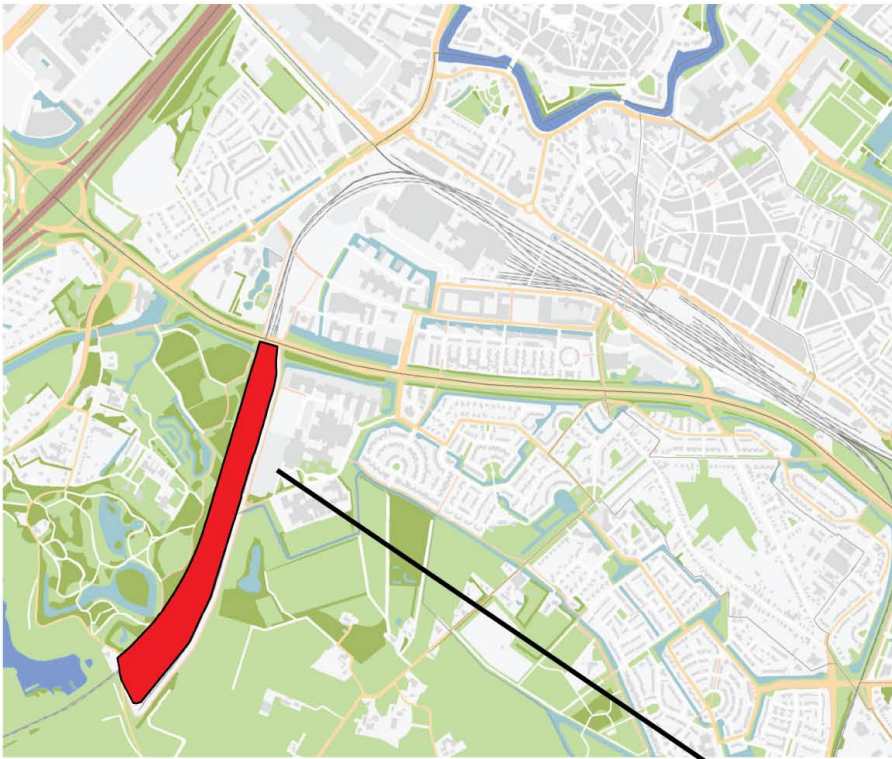
Verkende locaties





Hessenpoort – beeld

RGS – beeld



Ruimtegebruik

Hessenpoort

Functioneel kan de fabriek maken wat gevraagd wordt.

Bepaalde doorgroei is mogelijk.

Een aantal zaken kan niet verplaatst worden:

Goederenwacht- en keersporen gaan niet naar Hessenpoort. Dit zal blijven bestaan ter hoogte van RGS.

Bij overstand van korter dan 1 uur blijven reizigerstreinen in Zwolle. Hiervoor is buffer nodig van 16 bakken.

Als Hessenpoort in gebruik wordt genomen dan zal RGS niet automatisch verdwijnen als opstel terrein.

RGS

Functioneel kan de fabriek maken wat gevraagd wordt.

Geen ruimte voor verdere groei.

Overige opmerkingen

Bij overstand korter dan 30 minuten blijven reizigerstreinen op emplacement Zwolle.

Bereikbaarheid spoor

Hessenpoort

Is niet te bereiken op de huidige infrastructuur. Daarom is nodig:

- minimaal een fly-over met aanpassingen van de Hessenweg
- en/ of
- maximaal een viersporigheid tussen Herfte en Hessenpoort en de aanpassing van de overwegen op het tracé.
- Uitgaande van een aangepast tracé Zwolle – Herfte.
- Tevens is er in de nabijheid van station Zwolle ruimte nodig voor het tijdelijk bufferen van treinen.

Zolang deze infrastructuur niet is gerealiseerd zal de gewenste dienstregeling naar het Noorden niet gereden kunnen worden.

RGS

Er dient tijdens ontwerp van herdefinitie Zwolle spoort rekening gehouden te worden met aansluiting van RGS op layout van emplacement.

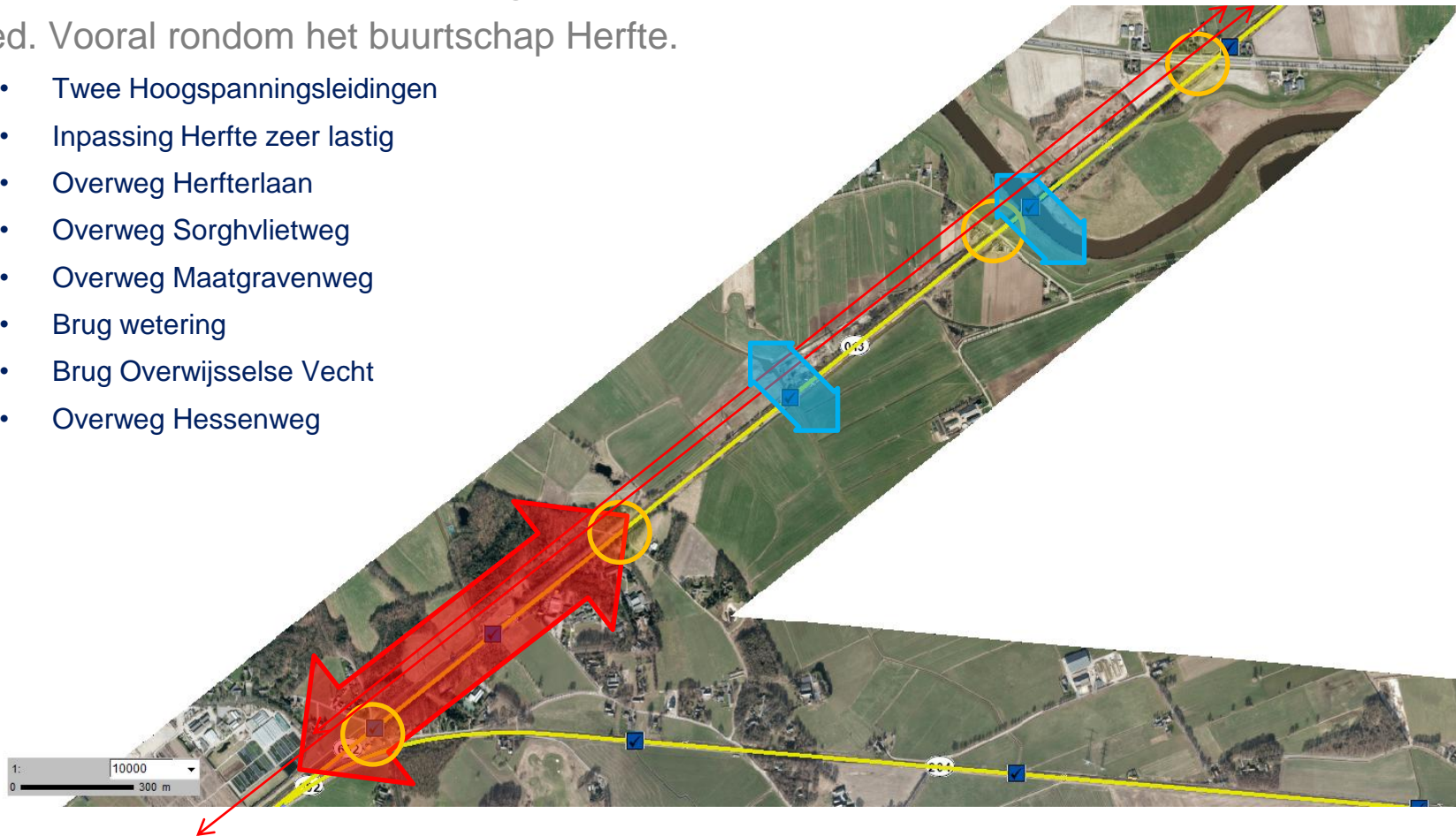
Huidige viersporigheid tussen RGS en station Zwolle handhaven.

Tevens is er in de nabijheid van station Zwolle ruimte nodig voor het tijdelijk bufferen van treinen.

Bereikbaarheid spoor (aspecten 4-sporigheid Hessenpoort)

Deze extra infrastructuur heeft een grote impact op de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Vooral rondom het buurtschap Herfte.

- Twee Hoogspanningsleidingen
- Inpassing Herfte zeer lastig
- Overweg Herfterlaan
- Overweg Sorghvlietweg
- Overweg Maatgravenweg
- Brug wetering
- Brug Overwijsselse Vecht
- Overweg Hessenweg



Procedurele aspecten (Hessenpoort)

Realisering van het project op Hessenpoort verdraagt zich goed met gemeentelijk en provinciaal beleid.

In verband met de hogere geluidbelasting langs het baanvak moeten, afhankelijk van de uitkomst van geluidberekeningen, maatregelen worden getroffen of kan I&M besluiten tot vaststelling van een hogere waarde voor de maximaal toelaatbare geluidsproductieplafond.

Procedurele aspecten (RGS)

Bestemmingsplan:

Huidige bestemmingsplan voorziet in bestemming spoordoeleinden.

Extra bebouwing overschrijdt de maximaal toegestane oppervlakte. Functie en bebouwing past niet in Structuurplan Zwolle 2020; de afwijking daarvan vereist daarom bijzondere motivering.

Provinciaal beleid

Voor grondwaterbeschermingsgebieden geldt op grond van de Omgevingsverordening het stand still-beginsel en, ingeval van nieuwe functies met risico op grondwaterverontreiniging, een stap-vooruit-principe (beschermingssituatie verbetert). Het project vereist daarom bijzondere motivering.

Realisering van een Technisch Centrum is niet toegestaan. Indien zou worden besloten daaraan, onder voorwaarden, alsnog medewerking te verlenen is herziening van de verordening door Provinciale Staten nodig.

Bodembescherming en grondwater (Hessenpoort)

De Wet milieubeheer schrijft voor dat bodembeschermende voorzieningen worden getroffen bij bodembedreigende activiteiten. Dit zijn standaard voorschriften. Dit betekent:

- Volledig nieuw terrein aanleggen
- Vloeistofdichte vloer onder outillage
- De milieuvergunning wordt door de sector strikt nageleefd

Optioneel zijn de volgende mitigerende maatregelen mogelijk:

- Folie onder de servicesporen
- Aanvullende maatregelen zijn bespreekbaar

Bodembescherming en grondwater (RGS I)

RGS ligt in een grondwaterbeschermingsgebied. Het provinciaal / gemeentelijk beleid geeft er prioriteit aan bescherming van de openbare drinkwatervoorziening. Het project kent een aantal activiteiten, zoals:

- Treinwasinstallatie
- Interieur reiniging, schoonmaken toiletten; water vullen
- Graffiti reinigen
- Fecaliën afvoer van gesloten toiletsysteem
- Nieuwe riolering (dienst)gebouwen

Deze activiteiten worden beleidsmatig beschouwd als nieuwe grootschalige risicovolle functies.

Bodembescherming en grondwater (RGS II)

Daarvoor geldt, als redelijke alternatieven ontbreken en sprake is van zwaarwegend maatschappelijk belang, het stap-vooruit-principe. Advies is om de volgende mitigerende maatregelen te treffen:

- Volledig nieuw terrein aanleggen
- Vloeistofdichte vloer onder outillage
- Vervuilde ballast verwijderen
- Verontreinigde grond verwijderen
- De milieuvergunning wordt door de sector strikt nageleefd
- Monitoring
- Folie onder de servicesporen

Optioneel zijn de volgende mitigerende maatregelen mogelijk:

- Folie onder het hele RGS terrein
- Aanvullende maatregelen zijn bespreekbaar

Ruimtelijke kwaliteit (Hessenpoort)

Vanuit ruimtelijk oogpunt bezien is het goed mogelijk om de spoorse voorzieningen op de locatie in te passen.

De soort van bebouwing past bij de bebouwing van het bedrijventerrein Hessenpoort.

Het structuurplan voorziet al in een uitbreiding van het bedrijventerrein.

Het ontwerp moet voldoen aan de eisen van het beeldkwaliteitsplan Hessenpoort.

Ruimtelijke kwaliteit (RGS)

Vanuit ruimtelijk oogpunt bezien is het niet gewenst om bouwwerken en verhardingsoppervlakten op deze locatie te plaatsen.

De grote maat (lengte) van de bebouwing en de verharding passen qua uitstraling niet in het groene landschap langs de IJssel.

Wanneer toch wordt gekozen voor inpassing binnen het RGS terrein zal extra zorg moeten worden besteed aan een goede inpassing binnen de landschappelijke setting en aan de uitstraling van de westelijke entree van de stad. Middelen hiertoe zijn bijvoorbeeld:

- Positionering gebouwde objecten nabij Windesheim
- Handhaven of versterken groene koppeling (waaronder fietssnelweg) IJssellandschap-binnenstad
- Kwalitatieve, passende afscherming van het gebied
- Extra aandacht voor uitstraling, materiaalgebruik en oriëntatie bebouwing

Geluidshinder

Hessenpoort

Gevolgen op het emplacement Zwolle:

Door verplaatsen van processen neemt overlast van rangeergeluid op Deventerstraatweg behoorlijk af.

Gevolgen op Hessenpoort:

Door gunstige plaatsing TC (dient dan als geluidsscherm) kan mogelijk net binnen de norm worden gebleven.

Gevolgen op het baanvak:

Het geluidsproductieplafond zal overschreden worden. Mogelijk kan dit door maatregelen beperkt worden.

RGS

Gevolgen op het emplacement Zwolle:

Het is één emplacement. Door verplaatsen van processen neemt overlast van rangeergeluid op Deventerstraatweg behoorlijk af maar op de Veereallee toe. Kan kritisch worden.

Mocht het TC naar Oosterhaven gaan dan neemt de geluidshinder op de Deventerstraatweg minder af.

Gevolgen op het baanvak:

Geen gevolgen voor het geluidsproductieplafond.

Kosten (investering en operationeel) en dekking

Hessenpoort

Investeringskosten: ± 40% 158 tot 188 MIO
Samenvatting opbouw volgende sheet

Dekking: (9 mio) 5 tot 6%

Er is 9 mio over uit compensatie opstellen Zwolle uit HP2F,
Er is nog geen geld gereserveerd voor het opstelterrein. Er zal apart geld gezocht moeten worden. **Risico:** wie draait op voor de meerkosten t.o.v. RGS?

Additionele bedrijfskosten van vervoerders: circa 7,9 mio per jaar

Risico: vervoerders willen gecompenseerd worden door ProRail/ provincie Overijssel.

RGS

Investeringskosten: ± 40% 78 tot 83 MIO
Samenvatting opbouw: volgende sheet

Dekking: (9 mio) 11 tot 12%

Er is 9 mio over uit compensatie opstellen Zwolle uit HP2F.
Er is nog geen geld gereserveerd voor het opstelterrein. Er zal apart geld gezocht moeten worden.

Additionele bedrijfskosten van vervoerders: circa 2,2 mio per jaar

Risico: vervoerders willen gecompenseerd worden door ProRail/ provincie Overijssel.

Kosten (toelichting) +/- 40%

	Hessenpoort	RGS
Spoorwerk, wegen, serviceperrons	37	29
Bovenleiding	14	13
Treinbeveiliging	2	2
Inst./Verlichting/Onderstation 1500 V	11	8
K&L ProRail en derden	3	2
Kunstwerken	18	0
Grondaankoop	6	0
Grond/Baanwerk	7	1
Twi en gebouwen	4	4
<i>Mitigerende milieumaatregelen</i>		
Afvoeren ballast	0	2
Afvoeren vervuilde grond	0	1
Vloeistofdichte vloer onder outillage	5 tot 10	5 tot 10
Folie onder service sporen incl. olie-/slibafscheider	1	1
<i>Maximaal aan aanvullende maatregelen**</i>	0	10
Maatregelen ter compensatie van komst TC	0	PM
Randvoorwaarden bereikbaarheid spoor	50 tot 75	0
Totaal in miljoenen (+/- 40%)	158 tot 188	78 tot 83

** nader te onderzoeken

Doorlooptijd

Hessenpoort

Bestaat uit:

- Ontwerp/ besluitvorming
- Bestemmingsplanprocedures
- Grondverwerving
- Omgevingsvergunning
- Conditionering
- Aanbesteding
- Bouwrijp maken en zettingen
- Realisatie (incl vrije kruising + spoorverdubbeling)

Extra lang door:

- grondverwerving terrein Hessenpoort
- realisatie spoorverdubbeling

Doorlooptijd is minimaal 12 jaar

Pas hierna kan gewenste dienstregeling gereden worden.

RGS

Bestaat uit:

- Provinciale verordening
- Ontwerp/ besluitvorming
- Bestemmingsplanprocedures
- Grondverwerving
- Omgevingsvergunning
- Conditionering
- Aanbesteding
- Bouwrijp maken en zettingen
- Realisatie

Doorlooptijd is minimaal 6 jaar

Samenvatting locaties

Overwegingen **Hessenpoort**

Voordelen

- Voldoende ruimte en prima indeelbaar;
- Goed inpasbaar i.r.t. bedrijventerrein;
- Ontwikkelingen lange termijn mogelijk.

Nadelen

- Extra geluid baanvak (woningen);
- Grote rij-afstand/meerkosten exploitatie;
- Onbereikbaar via huidige spoorinfrastructuur;
- (Relatief) hoge kosten investering;
- door lange doorlooptijd pas na 2025 in gebruik te nemen.

Samenvatting locaties

Overwegingen **RGS**

Voordelen

- Goede bedrijfsvoering;
- Compacte oplossing/ SER ladder;
- Goede bereikbaarheid per spoor;
- (Relatief) minder hoge kosten.
- Kortere realiseringstermijn

Nadelen

- Strijdigheid grondwaterbescherming (vergunbaarheid?)
- Afbreuk ruimtelijke kwaliteit en natuurwaarden;
- Geen verdere groeimogelijkheid.

Afweging van de locaties

Criterium	Afweging
Kosten	Hessenpoort kost 100 miljoen meer aan investeringen en 6 miljoen op jaarbasis aan operationele kosten dan RGS
Doorlooptijd	De realisatie van Hessenpoort is minimaal 6 jaar langer dan RGS. Tot dat Hessenpoort in gebruik genomen is kan de gewenste dienstregeling niet worden uitgevoerd. In de tussentijd zal RGS gebruikt moeten worden als opstel terrein.
Bereikbaarheid spoor	Het bereiken van Hessenpoort kan alleen met grootschalige infrastructurele aanpassingen (maximaal totale viersporigheid). Naast hoge kosten zorgt dit vooral in buurtschap Herfte tot een enorme inpassingsvraagstuk.
Procedureel	Op RGS mag worden opgesteld. Het toevoegen van service-processen kan alleen als strikt voldaan wordt aan de omgevingsvergunning. Het technisch centrum is een verboden inrichting. Nadere afweging noodzakelijk
Ruimtelijke kwaliteit	Op RGS dient extra aandacht besteed te worden aan de ruimtelijke inpassing, zoals het strategisch plaatsen van bebouwing en het handhaven/versterken van de groene koppeling tussen gebieden.
Geluidshinder	Naar Hessenpoort wordt het geluidsproductieplafond overschreden, op emplacement Zwolle wordt situatie beter. Keuze voor RGS leidt tot vermindering geluid op totaal emplacement en lokaal tot een verschuiving.

Advies besluitvorming

1. Vasthouden aan uitgangspunt alle activiteiten te vestigen op één locatie
2. Op Hessenpoort is een geschikte locatie te realiseren;
3. Echter de bereikbaarheid van Hessenpoort vraagt om grote infrastructurele aanpassingen wat leidt tot inpassingsvraagstukken, verslechtering van ruimtelijke kwaliteit en lange doorlooptijd waardoor gewenste dienstregeling niet gerealiseerd kan worden;
4. Dit gecombineerd met de relatief hoge realisatiekosten concluderen wij dat Hessenpoort geen haalbare locatie is;
5. Op RGS mag opgesteld worden en lijkt geschikt te maken voor service processen, mits alles uit de kast wordt gehaald om de drinkwatervoorziening veilig te stellen;
6. Voorstel is om na te gaan of, onder voorwaarden, op RGS ook het realiseren van een TC mogelijk kan worden gemaakt (alternatieve locatie is niet eenvoudig beschikbaar);
7. Aanbeveling: kiezen voor RGS voor opstellen en service processen, voorwaarden in komende twee maanden voor alle activiteiten nader uitwerken op haalbaarheid/ acceptatie (ruimtelijke kwaliteit/natuur, grondwaterbescherming, juridisch);
8. In de stuurgroep van februari 2013 beslissen over locatie van technisch centrum.

Vragen & Discussie



Technisch centrum uitplaatsen naar Oosterhaven?

Negatieve gevolgen:

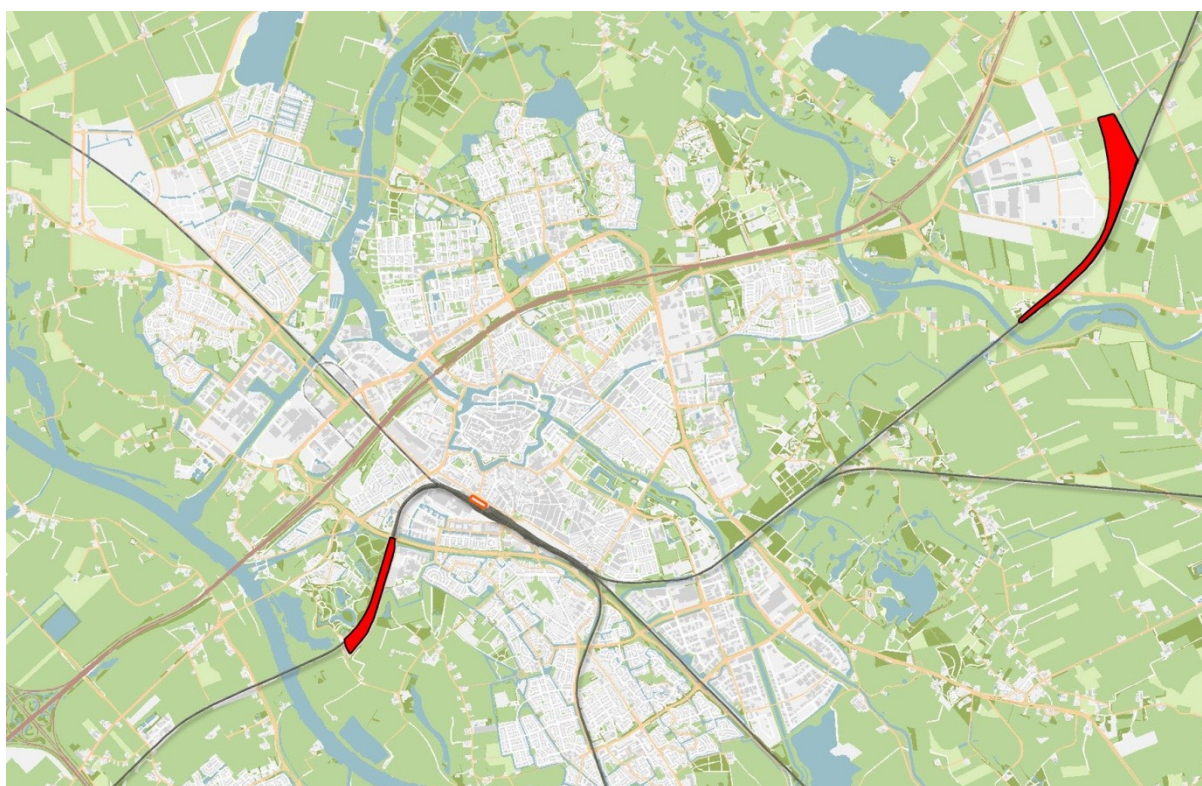
- Meer rangers, meer geluid. Inschatting dat dit niet tot een overschrijding van de geluidsnormen leidt.
- Meer rangers tevens nadelig voor bedrijfsvoering
- Verminderen ruimtelijke kwaliteit in spoorzonegebied
- Verminderen kansen ontwikkeling spoorzonegebied

BIJLAGE 2

Rapportage locatiekeuze Spoorse Voorzieningen Zwolle,
gebaseerd op de lange termijn dd. 29 november 2012

Locatiekeuze spoorse voorzieningen Zwolle

gebaseerd op lange termijn behoefte



Van Rebecca van der Horst
Auteur Alex Wong

Kenmerk EDMS #3214604
Versie V3
Datum 29 november 2012
Bestand EDMS-#3214604-v3-Zwolle_-_rapportage_locatiekeuze_spoorse_voorzieningen

Status Definitief

Inhoudsopgave

	Samenvatting	4
1	Aanleiding	6
1.1	Doel van de rapportage	6
1.2	Samenwerking	6
1.3	Wat zijn de spoorse voorzieningen?	7
1.4	Leeswijzer	8
2	Schets van de twee kansrijke alternatieven	9
2.1	Hessenpoort	9
2.2	RGS	13
2.3	Vergelijk en afweging – voorkeurslocatie	16
3	Aanpak	18
3.1	Vaststellen van de behoefte	18
3.2	Opstellen toetsingscriteria	18
3.3	Inventariseren en toetsen van locaties	19
3.4	Kansrijke locaties uitwerken	19
3.5	Bepalen voorkeursalternatief	19
4	Vaststellen kansrijke locaties	20
5	Toetsingscriteria	22
6	Locatie Hessenpoort	23
6.1	Geluidhinder – baanvakgeluid	23
6.2	Bedrijfsveiligheid (Spoorpersoneel)	24
6.3	Ruimtelijke kwaliteit	25
6.4	Bedrijfsontwikkeling	26
6.5	Doelmatigheid bedrijfsvoering	26
6.6	Bereikbaarheid spoor	27
6.7	Bereikbaarheid weg	28
6.8	Flexibiliteit	28
6.9	Ruimtegebruik	28
6.10	Duurzaamheid	29
6.11	Ecologie	29
6.12	Grond- en oppervlaktewater / gebruik en bescherming bodem	29
6.13	Investeringskosten	30
6.14	Kostendekking	30
6.15	Realisatietermijn	31
6.16	Procedurele aspecten	31
6.17	Maatschappelijk draagvlak	32
7	Locatie RGS	33
7.1	Geluidhinder (rangeergeluid)	33
7.2	Bedrijfsveiligheid (Spoorpersoneel)	33
7.3	Ruimtelijke kwaliteit	34

ProRail

7.4	Bedrijfsontwikkeling	34
7.5	Doelmatigheid bedrijfsvoering	35
7.6	Bereikbaarheid spoor	35
7.7	Bereikbaarheid weg	36
7.8	Flexibiliteit	36
7.9	Ruimtegebruik	36
7.10	Duurzaamheid	36
7.11	Ecologie	37
7.12	Grond- en oppervlaktewater / gebruik en bescherming bodem	37
7.13	Investeringskosten	38
7.14	Kostendekking	38
7.15	Realisatietermijn	38
7.16	Procedurele aspecten	38
7.17	Maatschappelijk draagvlak	39

Samenvatting

Met de opening van de Hanzelijn in december 2012 wordt het mogelijk om vanaf het station Zwolle in acht verschillende richtingen te reizen. Station Zwolle is de verbindende schakel tussen Noordoost Nederland en de Randstad en wordt een steeds belangrijker openbaar vervoer knooppunt. Daarmee groeit de behoefte aan opstel- en serviceruimte voor treinen en aan een overdekte ruimte waar kleine en kortdurende reparaties aan treinen kunnen plaatsvinden.

Deze rapportage heeft tot doel om op een onderbouwde en transparante wijze de stuurgroep Spoorzone te adviseren met betrekking tot de keuze van een voorkeurslocatie waarop in de toekomst alle Zwolse spoorse voorzieningen die ondersteuning bieden aan de inzet van treinen in de dienstregeling zullen worden gevestigd. De locatie accommodeert een groeiscenario voor de spoorse voorzieningen tot ten minste 2040 en moet zo spoedig mogelijk gefaseerd in gebruik genomen worden.

Aan de hand van het criterium fysieke inpasbaarheid zijn er twee kansrijke locaties vastgesteld: RGS en Hessenpoort. Deze locaties zijn aan de hand van 26 toetsingscriteria gebaseerd op de onderverdeling people-planet-profit uitgewerkt. In de onderstaande tabel staat op de meest relevante toetsingscriteria de afweging tussen beide locaties.

Criterium	Afweging
Kosten	Hessenpoort kost 80 tot 100 miljoen meer aan investeringen en 6 miljoen meer op jaarbasis aan operationele kosten dan RGS
Doorlooptijd	De realisatie van Hessenpoort is minimaal 6 jaar langer dan RGS. Tot dat Hessenpoort in gebruik genomen is kan de gewenste dienstregeling niet worden uitgevoerd. In de tussentijd zal RGS gebruikt moeten worden als opstel terrein.
Bereikbaarheid spoor	Het bereiken van Hessenpoort kan alleen met grootschalige infrastructurele aanpassingen (maximaal totale viersporigheid). Naast hoge kosten zorgt dit vooral in buurtschap Herfte tot een enorme inpassingsvraagstuk.
Procedureel	Op RGS mag worden opgesteld. Het toevoegen van serviceprocessen kan alleen als strikt voldaan wordt aan de omgevingsvergunning. Het technisch centrum is een verboden inrichting. Nadere afweging noodzakelijk
Ruimtelijke kwaliteit	Op RGS dient extra aandacht besteed te worden aan de ruimtelijke inpassing, zoals het strategisch plaatsen van bebouwing en het handhaven/versterken van de groene koppeling tussen gebieden.

Geluidshinder	Naar Hessenpoort wordt het geluidsproductieplafond overschreden, op emplacement Zwolle wordt situatie beter. Keuze voor RGS leidt tot vermindering geluid op totaal emplacement (en dus minder gehinderden) en lokaal tot een verschuiving.
---------------	---

Op basis hiervan bieden wij het volgende advies aan:

1. Vasthouden aan uitgangspunt alle activiteiten te vestigen op één locatie
2. Op Hessenpoort is een geschikte locatie te realiseren;
3. Echter de bereikbaarheid van Hessenpoort vraagt om grote infrastructurele aanpassingen wat leidt tot inpassingsvraagstukken, verslechtering van ruimtelijke kwaliteit en lange doorlooptijd waardoor gewenste dienstregeling niet gerealiseerd kan worden;
4. Dit gecombineerd met de relatief hoge realisatiekosten concluderen wij dat Hessenpoort geen haalbare locatie is;
5. Op RGS mag opgesteld worden en lijkt geschikt te maken voor service processen, mits alles uit de kast wordt gehaald om de drinkwatervoorziening veilig te stellen
6. Voorstel is om na te gaan of, onder voorwaarden, op RGS ook het realiseren van een technisch centrum mogelijk kan worden gemaakt (alternatieve locatie is niet eenvoudig beschikbaar);
7. Aanbeveling: kiezen voor RGS voor opstellen en service processen, voorwaarden in komende twee maanden voor alle activiteiten nader uitwerken op haalbaarheid/ acceptatie (ruimtelijke kwaliteit/natuur, grondwaterbescherming, juridisch);
8. In de stuurgroep van februari 2013 beslissen over locatie van technisch centrum.

1 Aanleiding

Met de opening van de Hanzelijn in december 2012 wordt het mogelijk om vanaf het station Zwolle in acht verschillende richtingen te reizen. Station Zwolle is de verbindende schakel tussen Noordoost Nederland en de Randstad en wordt een steeds belangrijker openbaar vervoer knooppunt. Na Utrecht wordt Zwolle het grootste spoorwegknooppunt van Nederland.

Naar verwachting zal in 2020 het aantal in- en uitstappers per dag op het station Zwolle gegroeid zijn van 31.000 reizigers nu naar circa 40.000. Het aantal overstappende reizigers per dag zal groeien van 12.000 nu naar circa 20.000 in 2020. Dit brengt met zich mee dat het aantal reizigerstreinen in Zwolle zal toenemen en dat er steeds meer treinen in Zwolle zullen vertrekken en aankomen, onder meer bij aanvang en beëindiging van de dienst(regeling).

Daarmee groeit de behoefte aan opstel- en serviceruimte voor treinen, wascapaciteit voor externe reiniging van treinen op termijn en aan een overdekte ruimte waar kleine en kortdurende reparaties aan treinen kunnen plaatsvinden. Deze laatste behoefte is toegenomen met de sluiting van de lijnwerkplaats in Zwolle in het voorjaar van 2011. Verschillende spoorse activiteiten vinden nu verspreid over het emplacement Zwolle plaats. Dit leidt tot, in sommige gevallen forse, milieueffecten voor de omgeving. Een bundeling van de spoorse voorzieningen ligt in de rede.

De inzet van de ontwikkeling van de Spoorzone is het creëren van een gebied waarin enerzijds het mogelijk wordt gemaakt de omliggende delen van de stad met elkaar in ruimtelijke en functionele zin te verbinden en met nieuwe functies een aangenaam verblijfsklimaat te realiseren en waarin anderzijds mogelijkheden aanwezig zijn voor het verbeteren van het functioneren en het verhogen van de kwaliteit van de OV-knoop.

Om deze inzet mogelijk te maken hebben de partners, te weten ProRail, NS, NedTrain, Arriva, Provincie Overijssel en de gemeente Zwolle de handen ineen geslagen door gezamenlijk onderzoek te doen naar een toekomst vaste locatie waar alle genoemde spoorse voorzieningen op termijn zullen worden gevestigd.

Deze rapportage geeft het resultaat van dit onderzoek weer.

1.1 Doel van de rapportage

De rapportage heeft tot doel om op een onderbouwde en transparante wijze de stuurgroep Spoorzone te adviseren met betrekking tot de keuze van een voorkeurslocatie waarop in de toekomst alle Zwolse spoorse voorzieningen die ondersteuning bieden aan de inzet van treinen in de dienstregeling zullen worden gevestigd. De locatie accommodeert een groeiscenario voor de spoorse voorzieningen tot ten minste 2040 en moet zo spoedig mogelijk gefaseerd in gebruik genomen worden.

1.2 Samenwerking

In het voorjaar van 2012 is besloten om de projectorganisatie van de Spoorzone te wijzigen. Alle partners zijn op alle niveaus binnen de projectorganisatie vertegenwoordigd¹.

¹ Arriva en NedTrain zijn momenteel geen formele partner in de integrale ontwikkeling van de Spoorzone. Arriva en NedTrain hebben als volwaardige partner meegedaan aan de totstandkoming van deze rapportage.

ProRail

Vertegenwoordigers van de genoemde partners hebben in projectgroepverband, te weten de projectgroep spoorse voorzieningen, vanuit verschillende invalshoeken die mede gebaseerd zijn op de belangen van de partners, zo veel mogelijk feitelijke informatie verzameld. Deze informatie is onder meer gebaseerd op bestaande onderzoeken, bestaand beleid en regelgeving en de feitelijke situatie van een locatie. Door dit gezamenlijk te doen is de informatie voor alle deelnemers inzichtelijk en kenbaar geworden. Tevens is op gezamenlijke wijze een afwegingskader gemaakt. Uiteraard heeft ook de toets van de locaties aan het afwegingskader binnen de projectgroep plaatsgevonden.

Dit alles heeft geleid tot een door alle partijen gedragen rapportage.

1.3 Wat zijn de spoorse voorzieningen?

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de spoorse voorzieningen ondersteunend zijn aan de inzet van treinen in de dienstregeling. Spoorse voorzieningen faciliteren derhalve het primaire proces. De ondersteuning vindt plaats aan treinen die buitendienst zijn gesteld. Veel activiteiten zullen in de nachtelijke uren plaatsvinden.

In Zwolle gaat het om de verzameling van de verschillende activiteiten en gebouwen. NS(R), NedTrain en Arriva streven bij voorkeur naar een bundeling van hun activiteiten en de gebouwen, waarbij zo veel mogelijk gezamenlijk gebruik wordt gemaakt van de aanwezige faciliteiten. NS, NedTrain en Arriva hebben het volgende kenbaar gemaakt:

Het opstellen en – bij voorkeur integraal – uitvoeren van de onderstaande service processen voor 235 bakken van 27,2 meter aan reizigersmaterieel. De service processen zijn:

Service processen voor zowel NSR/ NedTrain als Arriva:

- Reinigen + watervullen
- Dagelijkse controles + kleine herstellingen
- Wassen van treinen
- Fecaliën afvoer
- Graffiti reiniging
- Een ATB spoor met hoogwerker
- Dienstgebouw
- Milieuplein
- Een aantal service sporen dienen bereikbaar te zijn via de openbare weg.

Tevens wil NedTrain een technisch centrum realiseren voor onderhoud en kleine reparaties.

Verder heeft ProRail ook te maken met andere vervoerders, te weten vervoerders van goederen en spooraanemers. Ten behoeve van deze partijen dienen er:

- twee sporen (= totaal 1000 meter) voor spooraanemers en
- twee sporen (= totaal 1500 meter) voor kerende goederentreinen te worden aangelegd c.q. beschikbaar te zijn.

De projectgroep heeft de gehele verzameling aan opstel- en servicesporen, verharding, gebouwen en activiteiten vertaald naar een vereiste oppervlakte. De vereiste oppervlakte bedraagt 71.000m². Dit is meer dan de lengte maal de breedte van alle treinen. Er is rekening gehouden met snijverliezen bij een doelmatige inrichting van het terrein, rangeersporen, omloopsporen, wisselstraten, wegen en de eerdergenoemde gebouwen zoals technisch centrum, dienstgebouw en treinwasinstallatie.

ProRail

De schatting van het benodigde ruimtebeslag is gebaseerd op de behoefte vanaf 2020 maar is – met de huidige inzichten – toekomst vast richting 2040. De geschatte behoefte is realistisch, en biedt voldoende flexibiliteit om eventuele nieuwe ontwikkelingen te kunnen opvangen.

Ten aanzien van de dieseltreinen merkt de projectgroep het volgende op. Gezien de huidige regelgeving (dieseltreinen mogen niet overal rijden) en de verwachting dat de niet-geëlektrificeerde spoorlijnen op termijn geëlektrificeerd zullen worden, heeft de projectgroep besloten dat de tankplaat buiten de scope van dit onderzoek valt. De tankplaat blijft daarom op de huidige locatie, te weten Oosterhaven. De eventuele dieseltreinen worden opgesteld in de buurt van de tankplaat.

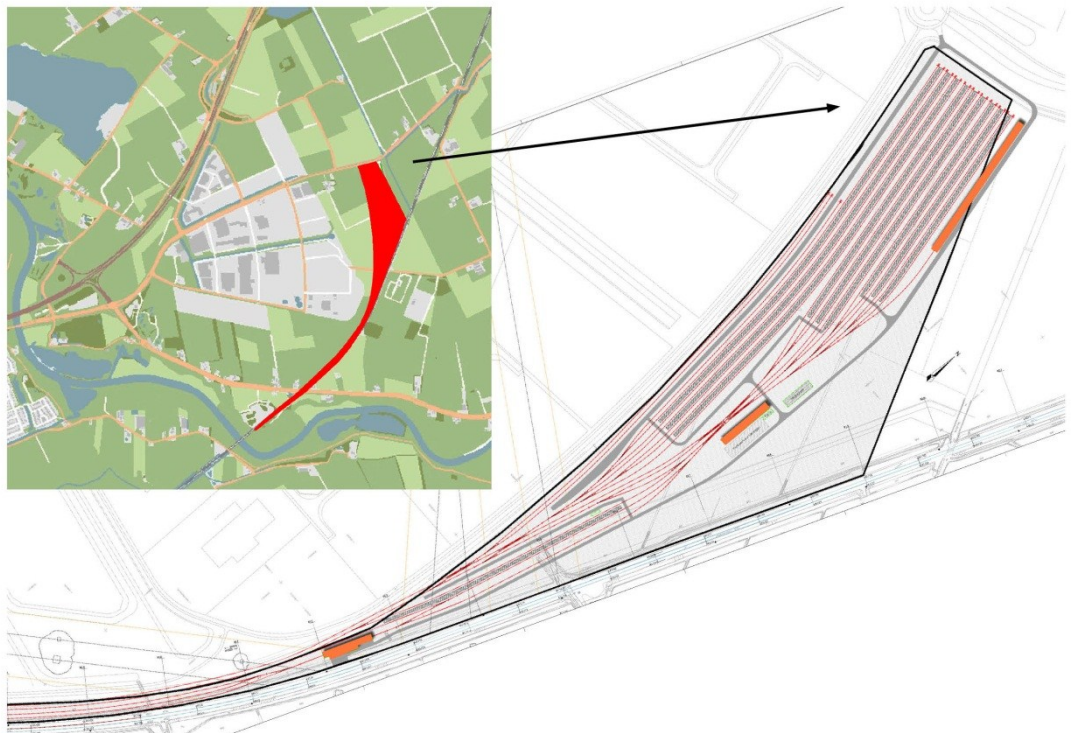
1.4 Leeswijzer

De rapportage is niet volledig opgebouwd in volgorde van verrichte werkzaamheden. In hoofdstuk 2 worden de twee kansrijke locaties beschreven en wordt een voorstel gedaan voor de voorkeurslocatie. De hoofdstukken erna volgen een klassieke opbouw. In hoofdstuk 3 wordt de aanpak beschreven. In hoofdstuk 4 wordt de selectie van kansrijke locaties beschreven. In hoofdstuk 5 volgt het kader met de toetsingscriteria. In hoofdstuk 6 en 7 wordt per criterium de feitelijke kenmerken en omstandigheden voor de locaties Hessenpoort en RGS beschreven.

2 Schets van de twee kansrijke alternatieven

In dit hoofdstuk worden de beide locaties geschetst op hun voor en nadelen en onderling vergeleken. De gebruikte informatie is terug te vinden in de inhoudelijke en feitelijke hoofdstukken 6 (Hessenpoort) en 7 (RGS). Op basis van deze twee schetsen wordt in paragraaf 2.3 een afweging gemaakt en een advies gegeven.

2.1 Hessenpoort



Het terrein Hessenpoort biedt voldoende ruimte voor de gevraagde spoorse voorzieningen. Het terrein kan naar wens van de gebruikers worden ingericht waardoor een optimale bedrijfsvoering ontstaat. Er is zelf nog ruimte voor een beperkte groei.

Hessenpoort is zo'n zeven en halve kilometer verwijderd van het station Zwolle op het baanvak Zwolle – Meppel. Door de locatie en de afstand tot Zwolle zullen een aantal functies achterblijven in de nabijheid van station Zwolle:

- Zo blijven de goederenwacht- en keerspooren ter hoogte van RGS.
- Voor reizigerstreinen die korter dan 1 uur in Zwolle blijven overstaan, is het niet de moeite deze op en neer te laten rijden. Hiervoor is buffer nodig van 16 bakken.

Als Hessenpoort in gebruik wordt genomen dan zal RGS niet automatisch verdwijnen als opstel terrein.

Procedurele aspecten

Realisatie van het project op Hessenpoort verdraagt zich goed met gemeentelijk en provinciaal beleid.

ProRail

In verband met de hogere geluidbelasting langs het baanvak moeten, afhankelijk van de uitkomst van geluidberekeningen, maatregelen worden getroffen of kan I&M besluiten tot vaststelling van een hogere waarde voor de maximaal toelaatbare geluidsproductieplafond.

Ruimtelijke kwaliteit

Ook vanuit ruimtelijk oogpunt bezien is het goed mogelijk om de spoorse voorzieningen op de locatie in te passen:

- De soort van bebouwing past bij de bebouwing van het bedrijventerrein Hessenpoort.
- Het structuurplan voorziet al in een uitbreiding van het bedrijventerrein.
- Het ontwerp moet voldoen aan de eisen van het beeldkwaliteitsplan Hessenpoort.

Bodembescherming en grondwater

De Wet milieubeheer schrijft voor dat bodembeschermende voorzieningen worden getroffen bij bodembedreigende activiteiten. Dit zijn standaard voorschriften die ook gelden voor de locatie Hessenpoort. Dit betekent:

- Volledig nieuw terrein aanleggen
- Vloeistofdichte vloer onder outillage
- De milieuvergunning wordt door de sector strikt nageleefd

Optioneel zijn de volgende mitigerende maatregelen mogelijk:

- Folie onder de servicesporen
- Aanvullende maatregelen zijn bespreekbaar

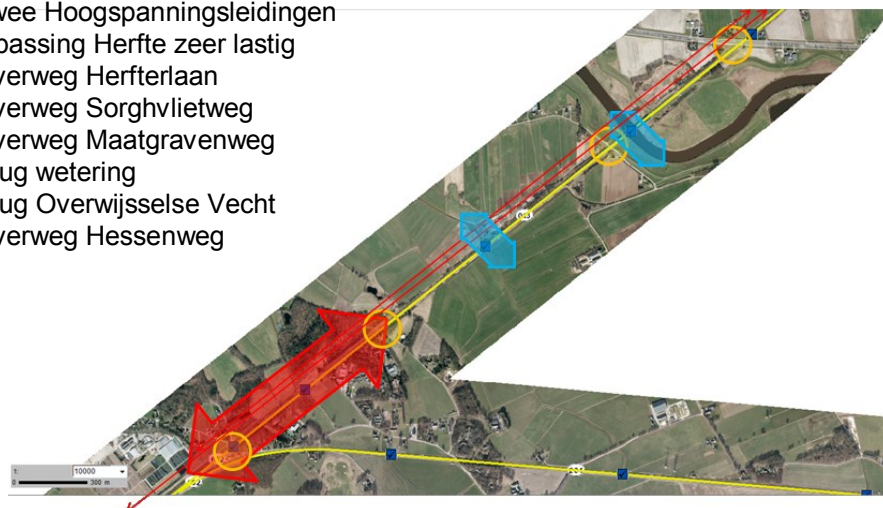
Bereikbaarheid spoor

Hessenpoort is overdag op de huidige infrastructuur niet te bereiken: er is tussen de reguliere treindiensten niet voldoende ruimte om de leegmaterieel treinen te rijden. Om dit passend te maken zijn grote infrastructurele aanpassingen noodzakelijke. Er moet gedacht worden aan het volgende:

- minimaal een fly-over met aanpassingen van de Hessenweg
- en/ of
- maximaal een viersporigheid tussen Herfte en Hessenpoort en de aanpassing van de overwegen op het tracé.
- Uitgaande van een aangepast tracé Zwolle – Herfte.
- Tevens is er in de nabijheid van station Zwolle ruimte nodig voor het tijdelijk bufferen van treinen.

In de onderstaande figuur zijn de inpassingsvraagstukken op het baanvak Herfte – Hessenpoort aangegeven. Hierbij moet gedacht worden aan de volgende aspecten:

- Twee Hoogspanningsleidingen
- Inpassing Herfte zeer lastig
- Overweg Herfterlaan
- Overweg Sorghvlietweg
- Overweg Maatgravenweg
- Brug wetering
- Brug Overwijsselse Vecht
- Overweg Hessenweg



ProRail

Deze extra infrastructuur heeft een grote impact op de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Vooral het buurtschap Herfte zit klem tussen bebouwing aan de ene kant en hoogspanningslijnen aan de andere kant.

Geluidshinder

Geluidshinder naar Hessenpoort wordt twee manieren bepaald, het geluid dat geproduceerd wordt op het baanvak en het geluid dat op de locatie zelf wordt veroorzaakt. De effecten worden daarom hieronder apart beschreven.

- Gevolgen op het emplacement Zwolle: door verplaatsen van processen neemt overlast van rangeergeluid op Deventerstraatweg behoorlijk af.
- Gevolgen op Hessenpoort: door gunstige plaatsing technisch centrum (dient dan als geluidsscherm) kan mogelijk net binnen de norm worden gebleven.
- Gevolgen op het baanvak: het geluidsproductieplafond zal overschreden worden. Mogelijk kan dit door maatregelen beperkt worden.

Kosten

De investeringskosten voor de aanleg van het terrein en de aanpassingen aan de infrastructuur tussen Herfte en Hessenpoort bedragen tussen de 158 en de 188 miljoen euro, met een nauwkeurigheid van $\pm 40\%$. In de tabel hieronder staat aangegeven uit welke kosten dit bedrag is opgebouwd.

Tabel 2.1: Kostenraming Hessenpoort (+/-40%)

In miljoen euro's	Hessenpoort
Spoorwerk, wegen, serviceperrons	37
Bovenleiding	14
Treinbeveiliging	2
Inst./Verlichting/Onderstation 1500 V	11
K&L ProRail en derden	3
Kunstwerken	18
Grondaankoop	6
Grond/Baanwerk	7
Twil en gebouwen	4
<i>Mitigerende milieumaatregelen</i>	
Afvoeren ballast	0
Afvoeren vervuilde grond	0
Vloestofdichte vloer onder outillage	5 tot 10
Folie onder service sporen incl. olie-/slibafscheider	1
<i>Maximaal aan aanvullende maatregelen**</i>	0
<i>Randvoorwaarden bereikbaarheid spoor</i>	
	50 tot 75
Totaal in miljoenen (+/- 40%)	158 tot 188

ProRail

Er is nog geen dekking voor deze investering. Nadat er gekozen is voor een locatie zal er gestart moeten worden om dekking te vinden. Wel is er nog 9 miljoen euro beschikbaar uit het HerstelPlan 2^{de} Fase (HP2F) voor het compenseren van de komst van het 4^{de} perron en de Hanzelijn in Zwolle. Dit geldt kan gealloceerd worden naar dit project. Bij de keuze voor de Hessenpoort kan de vraag worden gesteld wie er opdraait voor de meerkosten t.o.v. de locatie RGS?

Naast de investeringskosten zijn er ook de additionele bedrijfskosten van vervoerders bij het gebruik van Hessenpoort. Dit wordt – gelet op de afstand en het aantal bakken geschat op ongeveer 7,9 miljoen euro per jaar. Het risico bestaat dat de vervoerders gecompenseerd willen worden door ProRail/ provincie Overijssel.

Doorlooptijd

Op basis van de volgende stappen is de doorlooptijd vastgesteld op minimaal 12 jaar:

- Ontwerp / besluitvorming
- Bestemmingsplanning procedures
- Grondverwerving
- Omgevingsvergunning
- Conditionering
- Aanbesteding
- Bouwrijp maken en zettingen
- Realisatie (inclusief vrije kruising + spoorverdubbeling)

Vooraf door de grondverwerving terrein Hessenpoort inclusief aanloopsporen en de realisatie van de spoorverdubbeling is deze doorlooptijd zo groot. Dit betekent dat het terrein niet voor 2025 aangelegd kan worden. Dit betekent dat de dienstregeling met de beoogde snelheidsverhogingen zoals gewenst door de Noordelijke provincies niet gerealiseerd kan worden.

Tevens zal gedurende deze doorlooptijd wel een opstel terrein nodig zijn. Hiervoor is RGS dan een logisch alternatief.

Resumerend kunnen de volgende voor- en nadelen van de locatie Hessenpoort worden genoemd:

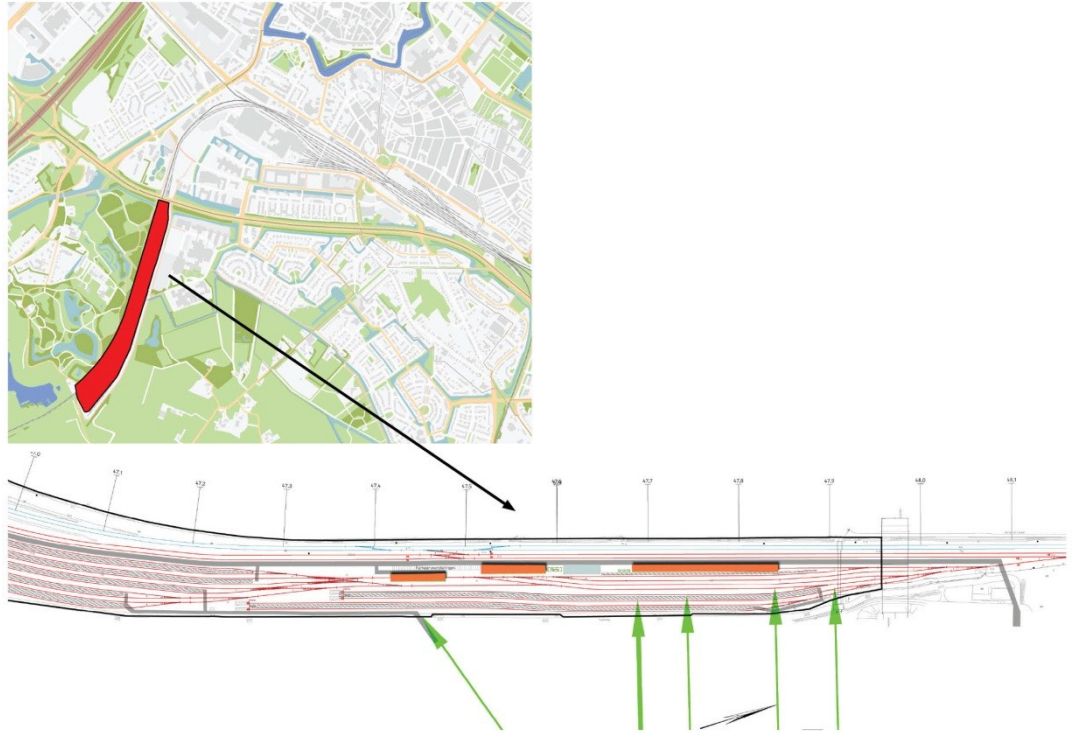
Voordelen

- Voldoende ruimte en prima indeelbaar;
- Goed inpasbaar i.r.t. bedrijventerrein;
- Ontwikkelingen lange termijn mogelijk.

Nadelen

- Extra geluid baanvak (woningen);
- Grote rij-afstand/meerkosten exploitatie;
- Onbereikbaar via huidige spoorinfrastructuur;
- (Relatief) hoge kosten investering;
- Door lange doorlooptijd pas na 2025 in gebruik te nemen – tot deze tijd kan niet de gewenste dienstregeling worden gereden en is er een tijdelijke andere opstellocatie nodig.

2.2 RGS



Het terrein RGS biedt ruimte voor de gevraagde spoorse voorzieningen. Op het terrein kan grotendeels naar wens van de gebruikers worden ingericht waardoor een goede bedrijfsvoering ontstaat. Er is geen ruimte voor verdere groei.

Gezien de afstand tot het station zullen alleen de reizigerstreinen met een overstand van korter dan 30 minuten op het station Zwolle blijven. Hiervoor is op het station beperkte capaciteit nodig.

Bereikbaarheid spoor

De bereikbaarheid van RGS is momenteel goed. Tijdens het ontwerp van herdefinitie Zwolle Spoor dient rekening gehouden te worden met aansluiting van RGS op de lay-out van het emplacement en mogelijk naar het terrein Oosterhaven. Voor een optimale uitwisselbaarheid tussen station en RGS dient de huidige viersporigheid gehandhaafd te worden.

Procedurele aspecten

Vanuit de procedurele aspecten is RGS geen makkelijke locatie. Hierbij dient onderscheid gemaakt te worden tussen gemeentelijk beleid en provinciaal beleid.

- Gemeentelijk beleid:
 - Huidige bestemmingsplan voorziet in bestemming spoordoeleinden.
 - Extra bebouwing overschrijdt de maximaal toegestane oppervlakte. Functie en bebouwing past niet in Structuurplan Zwolle 2020; de afwijking daarvan vereist daarom bijzondere motivering.
- Provinciaal beleid
 - Voor grondwaterbeschermingsgebieden geldt op grond van de Omgevingsverordening het stand still-beginsel en, ingeval van nieuwe functies met risico op

ProRail

grondwaterverontreiniging, een stap-vooruit-principe (beschermingssituatie verbeterd). Het project vereist daarom bijzondere motivering.

- Realisering van een Technisch Centrum is niet toegestaan. Indien zou worden besloten daaraan, onder voorwaarden, alsnog medewerking te verlenen is herziening van de verordening door Provinciale Staten nodig.

Bodembescherming en grondwater

RGS ligt in een grondwaterbeschermingsgebied. Het provinciaal / gemeentelijk beleid geeft er prioriteit aan bescherming van de openbare drinkwatervoorziening. Het project kent een aantal activiteiten, zoals:

- Treinwasinstallatie
- Interieur reiniging, schoonmaken toiletten; water vullen
- Graffiti reinigen
- Fecaliën afvoer van gesloten toiletsysteem
- Nieuwe riolering (dienst)gebouwen

Deze activiteiten worden beleidsmatig beschouwd als nieuwe grootschalige risicovolle functies.

Daarvoor geldt, als redelijke alternatieven ontbreken en sprake is van zwaarwegend maatschappelijk belang, het stap-vooruit-principe. Advies is om de volgende mitigerende maatregelen te treffen:

- Volledig nieuw terrein aanleggen
- Vloeistofdichte vloer onder outillage
- Vervuilde ballast verwijderen
- Verontreinigde grond verwijderen
- De milieuvergunning wordt door de sector strikt nageleefd
- Monitoring
- Folie onder de servicesporen

Optioneel zijn de volgende mitigerende maatregelen mogelijk:

- Folie onder het hele RGS terrein
- Aanvullende maatregelen zijn bespreekbaar

Ruimtelijke kwaliteit

Vanuit ruimtelijk oogpunt bezien is het niet gewenst om bouwwerken en verhardingsoppervlakten op deze locatie te plaatsen. De grote maat (lengte) van de bebouwing en de verharding passen qua uitstraling niet in het groene landschap langs de IJssel.

Wanneer toch wordt gekozen voor inpassing binnen het RGS terrein zal extra zorg moeten worden besteed aan een goede inpassing binnen de landschappelijke setting en aan de uitstraling van de westelijke entree van de stad. Middelen hiertoe zijn bijvoorbeeld:

- Positionering gebouwde objecten in bebouwingszone; nabij Hogeschool Windesheim. Daarbij de bebouwing op voldoende afstand van de fietssnelweg plaatsen (voorkomen dat fietsers te dicht langs 2 lange, monotone, bebouwingswanden door moeten fietsen)
- Handhaven of versterken groene koppeling (waaronder fietssnelweg) IJssellandschap-binnenstad
- Kwalitatieve, passende afscherming van het gebied
- Extra aandacht voor uitstraling, materiaalgebruik en oriëntatie bebouwing

Geluidshinder

RGS valt onder het emplacement Zwolle. Alle bewegingen tussen station en RGS vallen daarmee onder dezelfde omgevingsvergunning aspect milieu/geluid. Er zijn dus geen gevolgen voor geluid op het baanvak/ het geluidsproductieplafond.

ProRail

Op het emplacement Zwolle neemt - door het verplaatsen van processen - de overlast van rangeergeluid op Deventerstraatweg behoorlijk af maar op de Veerallee toe. Dit kan mogelijk kritisch worden in de omgevingsvergunning.

Mocht het technisch centrum vanwege procedurele bezwaren naar Oosterhaven gaan dan neemt de geluidshinder op de Deventerstraatweg minder af.

Kosten

De investeringskosten voor de aanleg van het terrein bedragen tussen de 78 tot 83 miljoen euro, met een nauwkeurigheid van $\pm 40\%$. In de tabel hieronder staat aangegeven uit welke kosten dit bedrag is opgebouwd.

Tabel 2.2: Kostenraming RGS (+/-40%)

In miljoen euro's	RGS
Spoorwerk, wegen, serviceperrons	29
Bovenleiding	13
Treinbeveiliging	2
Inst./Verlichting/Onderstation 1500 V	8
K&L ProRail en derden	2
Kunstwerken	0
Grondaankoop	0
Grond/Baanwerk	1
Twi en gebouwen	4
<i>Mitigerende milieumaatregelen</i>	
Afvoeren ballast	2
Afvoeren vervuilde grond	1
Vloeistofdichte vloer onder outillage	5 tot 10
Folie onder service sporen incl. olie-/slibafscheider	1
<i>Maximaal aan aanvullende maatregelen**</i>	10
Maatregelen ter compensatie van komst technisch centrum	PM
<i>Randvoorwaarden bereikbaarheid spoor</i>	0
Totaal in miljoenen (+/- 40%)	78 tot 83

Er is nog geen dekking voor deze investering. Nadat er gekozen is voor een locatie zal er gestart moeten worden om dekking te vinden. Wel is er nog 9 miljoen euro beschikbaar uit het HerstelPlan 2^{de} Fase (HP2F) voor het compenseren van de komst van het 4^{de} perron en de Hanzelijn in Zwolle. Dit geldt kan gealloceerd worden naar dit project.

Naast de investeringskosten zijn er ook de additionele bedrijfskosten van vervoerders bij het gebruik van RGS. Dit wordt geschat op ongeveer 2,2 miljoen euro per jaar. Het risico bestaat dat de vervoerders – vooral Arriva - gecompenseerd willen worden door ProRail/ provincie Overijssel vanwege de afgesloten concessie..

ProRail

Doorlooptijd

Op basis van de volgende stappen is de doorlooptijd vastgesteld op minimaal 6 jaar:

- Provinciale verordening
- Ontwerp / besluitvorming
- Bestemmingsplanning procedures
- Grondverwerving
- Omgevingsvergunning
- Conditionering
- Aanbesteding
- Bouwrijp maken en zettingen
- Realisatie

Resumerend kunnen de volgende voor- en nadelen van de locatie RGS worden genoemd:

Voordelen

- Goede bedrijfsvoering;
- Compacte oplossing/ SER ladder;
- Goede bereikbaarheid per spoor;
- (Relatief) minder hoge kosten.
- Kortere realisatietermijn

Nadelen

- Strijdigheid grondwaterbescherming (vergunbaarheid?)
- Afbreuk ruimtelijke kwaliteit en natuurwaarden;
- Geen verdere groeiomgelegenheid.

2.3 Vergelijk en afweging – voorkeurslocatie

In de onderstaande tabel staat op de meest relevante toetsingscriteria de afweging tussen beide locaties.

criterium	Afweging
Kosten	Hessenpoort kost 80 tot 100 miljoen meer aan investeringen en 6 miljoen meer op jaarbasis aan operationele kosten dan RGS
Doorlooptijd	De realisatie van Hessenpoort is minimaal 6 jaar langer dan RGS. Tot dat Hessenpoort in gebruik genomen is kan de gewenste dienstregeling niet worden uitgevoerd. In de tussentijd zal RGS gebruikt moeten worden als opstel terrein.
Bereikbaarheid spoor	Het bereiken van Hessenpoort kan alleen met grootschalige infrastructurele aanpassingen (maximaal totale viersporigheid). Naast hoge kosten zorgt dit vooral in buurtschap Herfte tot een enorme inpassingsvraagstuk.
Procedureel	Op RGS mag worden opgesteld. Het toevoegen van serviceprocessen kan alleen als strikt voldaan wordt aan de omgevingsvergunning. Het technisch centrum is een verboden inrichting. Nadere afweging noodzakelijk

ProRail

Ruimtelijke kwaliteit	Op RGS dient extra aandacht besteed te worden aan de ruimtelijke inpassing, zoals het strategisch plaatsen van bebouwing en het handhaven/versterken van de groene koppeling tussen gebieden.
Geluidshinder	Naar Hessenpoort wordt het geluidsproductieplafond overschreden, op emplacement Zwolle wordt situatie beter. Keuze voor RGS leidt tot vermindering geluid op totaal emplacement (en dus minder gehinderden) en lokaal tot een verschuiving.

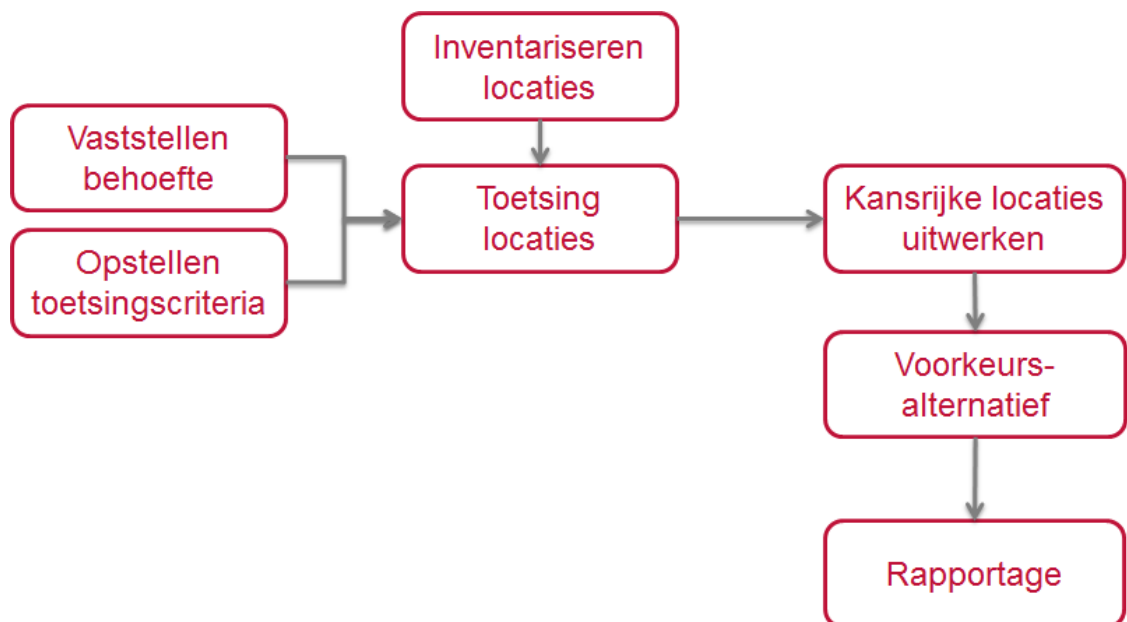
Op basis hiervan bieden wij het volgende advies aan:

1. Vasthouden aan uitgangspunt alle activiteiten te vestigen op één locatie
2. Op Hessenpoort is een geschikte locatie te realiseren;
3. Echter de bereikbaarheid van Hessenpoort vraagt om grote infrastructurele aanpassingen wat leidt tot inpassingsvraagstukken, verslechtering van ruimtelijke kwaliteit en lange doorlooptijd waardoor gewenste dienstregeling niet gerealiseerd kan worden;
4. Dit gecombineerd met de relatief hoge realisatiekosten concluderen wij dat Hessenpoort geen haalbare locatie is;
5. Op RGS mag opgesteld worden en lijkt geschikt te maken voor service processen, mits alles uit de kast wordt gehaald om de drinkwatervoorziening veilig te stellen
6. Voorstel is om na te gaan of, onder voorwaarden, op RGS ook het realiseren van een technisch centrum mogelijk kan worden gemaakt (alternatieve locatie is niet eenvoudig beschikbaar);
7. Aanbeveling: kiezen voor RGS voor opstellen en service processen, voorwaarden in komende twee maanden voor alle activiteiten nader uitwerken op haalbaarheid/ acceptatie (ruimtelijke kwaliteit/natuur, grondwaterbescherming, juridisch);
8. In de stuurgroep van februari 2013 beslissen over locatie van technisch centrum.

3 Aanpak

We realiseren ons dat we, tegen de achtergrond van verschillende verantwoordelijkheden en belangen die we als partijen nu eenmaal hebben, een oplossing moeten vinden voor een omvangrijk en complex vraagstuk. Een oplossing die tot op lange termijn voldoet maar waar al op korte termijn met realisatie kan worden begonnen. Daarom is er voor gekozen systematisch te werk te gaan: eerst de ruimtevraag in kaart brengen, vervolgens alle denkbare locaties in en rond Zwolle onder de loep te nemen, en vervolgens stap voor stap toewerken naar een voorkeurslocatie. Het Plan van Aanpak, in de vorm van een Powerpoint waarin de stappen zijn geschetst, is op 5 juli 2012 gepresenteerd aan de stuurgroep, die er mee heeft ingestemd.

Om een voorkeur te kunnen bepalen voor de meest geschikte locatie voor spoorse voorzieningen hebben we de volgende stappen gezet:



Figuur 3.1: De gevolgde stappen in het plan van aanpak

3.1 Vaststellen van de behoefte

Zwolle is een knooppunt van spoorverbindingen. Het ligt daarom voor de hand dat bij de spoorbedrijven de behoefte bestaat om juist daar een aantal noodzakelijke voorzieningen te concentreren. Eerste stap in het onderzoek is het inventariseren van de ruimtebehoefte die daarmee tot op langere termijn gemoeid zal zijn. Dit is in paragraaf 1.3 beschreven.

3.2 Opstellen toetsingscriteria

In de studie is onderscheid gemaakt tussen een grove toets op fysieke inpasbaarheid. Voor het beschrijven en uiteindelijk vergelijken van de meest in aanmerking komende alternatieven is, met de balans tussen People-Planet-Profit als basis, een set criteria ontwikkeld, die aansluit bij de opgave. Aan de hand van die criteria zijn de alternatieven eerst feitelijk beschreven, en vervolgens vergeleken om tot een beoordeling en advies te komen. Deze toetsingscriteria staan in hoofdstuk 5 beschreven.

3.3 Inventariseren en toetsen van locaties

Bij eerdere studies (Alternatievenstudie opstel- en servicecapaciteit Zwolle 1e fase – Arcadis en Eindrapportage alternatievenstudie locatie technisch centrum – ProRail) zijn diverse locaties in en om Zwolle verkend voor de realisering van spoorse voorzieningen. We hebben al die locaties opnieuw de revue laten passeren, waarbij we ook hebben gekeken naar combinaties van aansluitende locaties. Van alle locaties en combinaties van locaties hebben we de grootte in kaart gebracht. Daarna zijn we nagegaan of het mogelijk is de ruimtevraag op de betreffende locatie te realiseren. Dit staat beschreven in hoofdstuk 4.

3.4 Kansrijke locaties uitwerken

De (beide) in aanmerking komende locaties waar voldoende ruimte is om de gehele ruimtevraag te realiseren zijn aan de hand van de set criteria beschreven. Daarbij is gebruik gemaakt van kennis en documentatie die bij de betrokken partijen aanwezig is. Voor enkele aspecten is een korte extra verkenning uitgevoerd. Aan de hand van de criteria wordt een zo volledig mogelijk beeld geschetst van de wijze waarop de spoorse voorzieningen op de betreffende locatie zouden kunnen worden gerealiseerd en welke bezwaren daarmee gemoeid zijn.

3.5 Bepalen voorkeursalternatief

Aan de hand van de beschrijvingen en de daaraan toegekende waardering hebben we een vergelijking gemaakt van de beide alternatieven. Op grond van een aantal overwegingen, die in dit rapport staan beschreven, zijn we tot een voorkeur en een advies gekomen.

4 Vaststellen kansrijke locaties

Bij eerdere studies (Alternatievenstudie opstel- en servicecapaciteit Zwolle 1e fase – Arcadis en Eindrapportage alternatievenstudie locatie technisch centrum – ProRail) zijn diverse locaties in en om Zwolle verkend voor de realisering van spoorse voorzieningen. Deze locaties hebben wij opnieuw de revue laten passeren.

Alle locaties zijn getoetst op de eerste grove ruimtelijk inpasbaarheid van alle spoorse voorzieningen. Uitgaande van alle voorzieningen is een oppervlak nodig van ca. 71.000m² om alle functies onder te brengen op hetzelfde terrein.

Uit deze schifting blijkt dat er twee locaties overblijven voor de vervolgstudie:

- Zwolle RGS (eventueel in combinatie met Oosterhaven)
- Hessenpoort



Figuur 4.1: Verkende locaties

Tabel 4.1: Eerste toetsing locaties op oppervlak

	Verkende locaties	Oppervlak	Voldoet	Toelichting
1	<i>RGS</i>	<i>Ca. 84.000m²</i>	<i>Ja</i>	<i>Eventueel i.c.m. Oosterhaven ca. 102.000m²</i>
2	<i>Hessenpoort</i>	<i>Ca. 100.000m²</i>	<i>Ja</i>	<i>---</i>
3	Postkantoor (Z1)	Ca. 4.725m ²	Nee	Oppervlak niet toereikend.
4	Wartsila (Z2)	Ca. 6.875m ²	Nee	Oppervlak niet toereikend.
5	Deventerstraatweg (Z5)	Ca. 19.500m ²	Nee	Oppervlak niet toereikend.
6	Boni (Z6)	Ca. 9.000m ²	Nee	Oppervlak niet toereikend.
7	Marslanden	Ca. 15.000m ²	Nee	Oppervlak niet toereikend.
Combineren van locaties:				
8	Oosterhaven + Z3 + Z4	Ca. 30.660m ²	Nee	Oppervlak niet toereikend.
9	Oosterhaven + Z3 + Z4 + Deventerstraatweg	Ca. 50.160m ²	Nee	Oppervlak niet toereikend.
10	Oosterhaven + Z3 + Z4 + Deventerstraatweg + Boni	Ca. 59.200m ²	Nee	Oppervlak niet toereikend. Verder wordt grote risico's verwacht bij de Deventerstraatweg en de Boni op planologisch en milieutechnisch gebied.

5 Toetsingscriteria

Inzet bij het zoeken naar een voorkeurslocatie is dat we, rekening houdend met veel verschillende belangen, voor een omvangrijk programma tot een keuze komen die tot op lange termijn voldoet. Daarvoor is het belangrijk dat een goede balans wordt gevonden tussen de drie elementen People (welzijn) – Profit (welvaart) – Planet (natuurlijke hulpbronnen). Als één van die elementen te veel prioriteit zou krijgen zullen de beide andere daaronder leiden. Dit uitgangspunt is de basis voor een duurzame ontwikkeling, en voor maatschappelijk verantwoord ondernemen.

De drie elementen zijn elk geconcretiseerd in een aantal criteria die verdere uitwerking geven aan de elementen en die zijn toegesneden op de opgaven van dit project. Ze zijn aangevuld met enkele criteria voor kosten en voor proces-factoren die in verband met realisatie (termijnen) van belang zijn. Een overzicht van de gehanteerde criteria met een korte toelichting is als bijlage 1 bij het rapport gevoegd.

De criteria zijn in eerste instantie gebruikt om de alternatieven te beschrijven. Daarbij bleek het soms nodig een criterium toe te voegen of te splitsen in subcriteria. Voor de vergelijking is vervolgens aan de beschrijving een waardering gekoppeld. De betekenis is:

- + = positief; geen overwegende problemen of bezwaren te verwachten;
- 0 = neutraal, beperkte problemen of bezwaren, die oplosbaar zijn of kunnen worden ondervangen;
- = negatief, ernstige problemen of bezwaren.

Bij de vergelijking van de (beide) overgebleven alternatieven bleek dat deze op enkele criteria allebei positief scoorden, en dat die criteria zelf voor een keuze tussen beide alternatieven geen factor van betekenis waren. In de beschrijving van beide alternatieven zijn die criteria daarom niet meer opgenomen. Het betreft de criteria luchtkwaliteit, stank, externe veiligheid, lokale werkgelegenheid, materialen, afvalverzameling.



Figuur 5.1: De toetsingscriteria

6 Locatie Hessenpoort

In dit hoofdstuk worden voor alle onderscheidende toetsingscriteria de feitelijke informatie beschreven. Dit dient als basis voor de schetsen zoals gepresenteerd in hoofdstuk 2. Onderaan elke paragraaf staat de score zoals deze is bepaald door de werkgroep.

6.1 Geluidhinder – baanvakgeluid

Er is geanalyseerd is op 2 aspecten:

- Geluidsgevolgen als gevolg van de processen binnen de inrichting (=industrielawaai)
- Geluidsgevolgen als gevolg van treinverkeer tussen de inrichtingen (=spoorweglawaai)

Het uiteindelijke oordeel over het aspect 'geluid' is een somming van alle gevolgen gezamenlijk waarbij er op de ene locatie een verslechtering kan ontstaan (voor bewoners van Zwolle) maar aan de ander kant een verbetering voor andere bewoners.

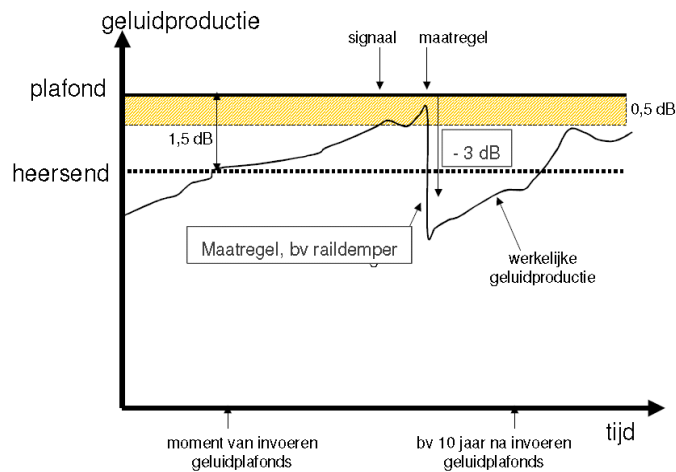
Een nieuw emplacement op Hessenpoort houdt in dat gesommeerd moeten worden:

1. Geluidsgevolgen van de huidige inrichting IJssel-Station-Deventerstraatweg-Oosterhaven
2. Geluidsgevolgen van de nieuwe inrichting Hessenpoort
3. Geluidsgevolgen door het rijden van treinen tussen beide inrichtingen in.

Voor de analyse is gebruik gemaakt van de rapportage van M+P (8 juni 2012). Na de totstandkoming hiervan is gekozen voor een andere lay-out van het emplacement Hessenpoort. Dit is in onderstaand analyse meegewogen.

Conclusies voor de locatie Hessenpoort zijn dat:

1. er fors minder gehinderden zijn rondom het emplacement IJssel-station-Deventerstraatweg-Oosterhaven. Er blijft wel overlast door het opstellen van materieel op en rondom het station.
2. na de totstandkoming van dit M+P rapport is gekozen voor een andere ligging van het emplacement. De woningen in de omgeving hebben daardoor veel minder geluidbelasting ten gevolge van activiteiten op het rangeerterrein. Daarnaast kan optimalisering van de inrichting van het terrein, door het technisch centrum zodanig te plaatsen dat het een geluidwerende werking heeft, de geluidsbelasting verder reduceren. Bovendien zijn de woningen binnen of tegen de geluidszone van het bedrijventerrein gelegen zodat aan de norm van 40 dB(A) moet worden voldaan (in plaats van 35 dB(A)). Schermen zijn waarschijnlijk niet nodig.
3. De Geluidproductieplafonds (GGP's) voor het baanvak Zwolle-Hessenpoort zijn voor een deel vastgesteld op basis van het gemiddelde van 2006, 2007 en 2008 + 1,5 dB en voor een deel op basis van het project Zwolle Spoort. M+P schat in, dat de geluidsruijme vanaf 2013 wordt opgesoupeerd door extra treinen naar Groningen en Emmen. Er is dan geen geluidsruijme meer over voor de bewegingen station-emplacement Hessenpoort. De beheerder kan geluidsmaatregelen aan de bron nemen om aan de GPP's te voldoen, bijvoorbeeld door het plaatsen van raildempers. Verder kan de beheerde een verzoek tot wijziging van geluidsruijmeplafonds indienen bij de minister van I&M. Hierbij hoort ook een afweging van geluidsmaatregelen, zoals geluidsschermen en raildempers



Figuur 6.1: voorbeeld van de werking geluidproductieplafonds

De sommering pakt positief uit voor het aantal gehinderden als gevolg van de beide betrokken inrichtingen maar negatief voor bewoners langs het baanvak. Verwacht mag worden dat er maatregelen afgedwongen worden door de RO om deze teniet te doen.

Score:

Geluidhinder spoorweglawaai: -

Geluidhinder industrielawaai: +

6.2 Bedrijfsveiligheid (Spoorpersoneel)

Onder dit kopje zijn beoordeeld:

1. sociale veiligheid op de route naar de werkplek
2. sociale veiligheid op de werkplek
3. spoorwegveiligheid
4. locatie specifieke zaken zoals werken onder hoogspanningskabels op Hessenpoort.

Het eerste aspect is een aandachtspunt omdat het personeel ook in de nacht over de openbare weg rijdt. De route vanaf Zwolle is dan verlaten. De weg is verder goed. Hessenpoort kent nauwelijks bedrijvigheid in de nacht en er is dus weinig sociale controle (is er bijvoorbeeld beveiliging op het industriekwartier?) waardoor het terrein goed afgesloten zal moeten worden.

Het terrein zal volledig nieuw aangelegd worden en dus voor 100% voldoen aan alle vigerende spoorwegveiligheidseisen.

Het werken bij of onder hoogspanningskabels is discutabel. Er is geen regel- wetgeving gevonden maar onderzoeken duiden er wel op dat langdurig verblijven in de directe nabijheid van hoogspanningskabels negatieve gevolgen voor de gezondheid kan hebben.

Het ministerie van werkgelegenheid en sociale zaken heeft in afwachting van definitieve richtlijnen in juni 2006 het rapport "Elektromagnetische velden in arbeidssituatie" gepubliceerd. De gevaren en de effecten als gevolg van ELF-straling (zoals die kan optreden bij HS-lijnen) worden met name bepaald door de veldsterkte en de frequentie van de magnetische velden. Verder speelt mee de mate van blootstelling op de werkplek, de apparatuur op de werkplek, de

toepassing en de omstandigheden. Het rapport maakt gebruik van een indeling in 3 categorieën, te weten 1, 2a en 2b, 3. Hoogspanningslijnen vallen onder de categorie 1. In deze categorie is er geen sprake van overschrijding van de actie- en de grenswaarden. Er zijn geen maatregelen noodzakelijk. Uitzondering: actieve medische implementaties, onderzocht zou dan moeten worden of er sprake zou kunnen zijn van interferentie. Voor ingebruikname moet een RIE gemaakt worden, hierin kan het bovenstaande aspect worden meegenomen.

Bron: Elektromagnetische velden in arbeidssituatie, Ministerie van Werkgelegenheid en sociale zaken

Vooralsnog wordt er daarom in deze situatie gekozen voor het standpunt:

- Lopen en rijden onder de hoogspanningskabels op Hessenpoort is toegestaan
- Er moet altijd voldoende afstand bestaan tussen personeel en of (vaste dan wel mobiele) installaties.
- Langdurig werken binnen een straal van 50 m onder deze kabels is niet toelaatbaar waardoor het uitgesloten is dat er vaste outillage binnen een straal van 50m gebouwd wordt van de hoogspanningskabels. Hieronder zijn te verstaan: technisch centrum, spoor waar fecaliën worden afgezogen, dienstgebouw(en) e.d.. Stralingsmetingen ter plaatse zullen uit moeten wijzen deze afstand bijgesteld moet worden.

Afstand Microtesla waarden

Direct onder de HS kabels	20 – 40 μT
50 meter	0,3 á 0,4 μT

Bron: Rijk Universiteit Groningen.

Het huidige ontwerp geeft aanleiding ervanuit te mogen gaan dat dit wel realiseerbaar is maar een minder efficiënte procesgang veroorzaakt (het fecaliënspoor zal op een andere plaats gerealiseerd moeten worden waar door meer gerangeerd zal moeten worden).

De mogelijkheid bestaat dat personeel bezwaar maakt tegen het werken onder deze hoogspanningskabels, maar uit bekende rapportages (zie hierboven) zijn er geen verhoogde risico's bekend die dit onmogelijk maken. Enige belemmering die er zou kunnen zijn als mocht blijken dat er vanuit de wetgeving wel bezwaren zijn voor het werken onder hoogspanningskabels dan sluit NS zich hier bij aan. Vooralsnog is dat niet te verwachten.

Voor zover NS nu kan nagaan zijn er geen ongewenste invloeden bekend op de technische apparatuur van ons materieel bij het opstellen onder hoogspanningskabels.

Score: 0

6.3 Ruimtelijke kwaliteit

Hessenpoort is een bedrijventerrein een aantal kilometer buiten Zwolle. Aan de oostzijde van dit terrein is ruimte voor de inpassing van een locatie voor de spoorse voorzieningen. Het terrein grenst dan aan de westzijde aan toekomstige bedrijfsbebouwing en aan de oostzijde aan het spoor (de spoorlijn Zwolle-Meppel).

Vanuit ruimtelijk oogpunt bezien is het goed mogelijk om de spoorse voorzieningen binnen de locatie Hessenpoort in te passen. De soort van bebouwing past bij de bebouwing van het bedrijventerrein Hessenpoort. Ook het technisch centrum is goed inpasbaar in deze omgeving. Het gebouw sluit qua typologie en gebruik aan op de geplande bedrijfsbebouwing.

ProRail

Beleid

Hessenpoort ligt in het buitengebied. Bij deze locatie is het relevant dat hier in het structuurplan is voorzien in een uitbreiding van het bedrijventerrein (Hessenpoort 3).

De extra infrastructuur die nodig is om Hessenpoort bereikbaar te maken heeft een grote impact op de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Vooral het buurtschap Herfte zit klem tussen bebouwing aan de ene kant en hoogspanningslijnen aan de andere kant.

Score Hessenpoort: +

Score Herfte: -

6.4 Bedrijfsontwikkeling

De ligging van het serviceterrein Hessenpoort biedt mogelijkheden tot spoor gerelateerde activiteiten zoals bijvoorbeeld. overslag. Dit terrein wordt dan bijzonder aantrekkelijk voor spoorgebonden bedrijven en daaraan gerelateerde bedrijfsactiviteiten. Hiervoor is echter onvoldoende ruimte beschikbaar op het nieuwe serviceterrein Hessenpoort zelf, zodat daarvoor de aanleg van extra sporen / een 2^e kleiner emplacement noodzakelijk is.

Vanwege de nu al kritische infracapaciteit tussen het station Zwolle en de beoogde locatie Hessenpoort zal in geval van spoor gerelateerde activiteiten dan zeker een derde en mogelijk zelfs een vierde hoofdspoor aangelegd moeten worden. Dit vergt integraal voorwaardelijke forse investeringen en een lange doorlooptijd.

Het eerste schetsontwerp dat voor het serviceterrein locatie Hessenpoort is gemaakt lijkt waarschijnlijk net inpasbaar op de beoogde locatie. Echter op enkele punten wordt de kavelgrens overschreden. Dit betekent ook dat verder uitbreidingsmogelijkheden van het serviceterrein beperkt zijn; hoogstens kan door verdere optimalisering van de eerste schets de opstelcapaciteit marginaal vergroot worden.

Score: +

6.5 Doelmatigheid bedrijfsvoering

Onder doelmatigheid bedrijfsvoering worden de exploitatiekosten van de vervoerders verstaan. In deze paragraaf worden de jaarlijkse exploitatiekosten van het rijden van leeg materieel van en naar de Hessenpoort beschreven.

De berekening wordt gemaakt op basis van de kostprijs per bak. Deze prijs is opgebouwd uit de variabele kosten per kilometer waarin opgenomen:

- Infraheffing
- Energie
- Personeelskosten
- Kosten voor extra onderhoud

Uitgaande van de afstand van 15 kilometer (op én neer naar Hessenpoort) komt de kostprijs per bak neer op 80 euro per dag. Hierin is geen verschil tussen de vervoerders.

NSR heeft een overstand van 180 bakken per dag. Tevens wordt er gedurende de dag extra ritten gereden voor het uitwisselen van bakken tijdens de dienst. Dit komt neer op ongeveer 40 bakken.

Arriva heeft een overstand van 35 bakken per dag. Tevens wordt er gedurende de dag extra ritten gereden voor het uitwisselen van bakken tijdens de dienst. Dit komt neer op ongeveer 16 bakken.

Tabel 6.1: Exploitatiekosten vervoerders Hessenpoort

	Aantal bakken	Aantal dagen	Kostprijs per bak	Totaal kosten
Arriva	52	365	€80	€1,5 mio
NSR	220	365	€80	€6,4 mio
Totaal				€7,9 mio

Dit bedrag is nog exclusief de extra kosten, bijvoorbeeld het leasen van auto's en extra verblijfskosten.

Naast de exploitatiekosten zal er door de vervoerders investeringskosten gemaakt moeten worden om de benodigde faciliteiten te bouwen. Dit zijn de onderstaande kosten:

- Investerings in diverse faciliteiten o.a. fecaliënafoerinstallatie, TreinWasInstallatie, zandinstallatie.
- Investerings in huisvesting en opslag.

Score: -

6.6 Bereikbaarheid spoor

Het terrein Hessenpoort is gesitueerd aan het hoofdspoor op het traject Zwolle – Meppel. Om Hessenpoort te kunnen bereiken moet er rekening worden gehouden met een aantal aspecten;

Capaciteit op het baanvak

Treinen die vanuit de richting Zwolle het terrein willen oprijden zijn genoodzaakt om het hoofdspoor te kruisen. Dat leidt frequent tot capaciteitsconflicten met reizigerstreinen en daardoor vertraging vanuit de richting Meppel. En als de lege treinen hierop moeten wachten en tot stilstand komen op de hoofdbaan leidt dit weer tot vertraging van het achterop komende treinverkeer naar het noorden. Daarom moet minimaal een fly-over en / of maximaal viersporigheid worden aangelegd tussen Herfte en Hessenpoort. We gaan er vanuit dat de benodigde extra infrastructuur tussen Zwolle en Herfte al in het project Herdefinitie Zwolle Spoor wordt gebouwd. De extra sporen tussen Herfte en Hessenpoort hebben grote gevolgen voor de omliggende bebouwing en de omliggende wegen. Dit heeft gevolgen voor de doorlooptijd en de hoger kosten.

Herdefinitie Zwolle Spoor

In de Herdefinitie Zwolle Spoor is Hessenpoort niet meer te bereikbaar vanaf alle sporen van Zwolle. Als gekozen wordt voor Hessenpoort betekent dit dat het emplacement Zwolle anders ingericht moet worden. De vraag is of de gewenste snelheidsverhogingen en blokverdichtingen dan nog realiseert kunnen worden.

Zoals de infrastructurele aanpassingen op het baanvak naar Hessenpoort niet klaar zijn, kan de dienstregeling zoals voorzien in de Herdefinitie Zwolle Spoor niet worden gerealiseerd. Dit betekent dat er geen de snelle knoop Zwolle, snelheidsverhogingen en de tweede knoop Groningen komt.

Functies goederenvervoerders

Hessenpoort kan niet door goederenvervoerders worden gebruikt omdat treinen vanuit het noorden naar de richting Deventer v.v. daar niet kunnen keren. Daardoor is het noodzakelijk dat de functie van het keren van goederentreinen op RGS gehandhaafd moet blijven.

Score: -

6.7 Bereikbaarheid weg

De gehele locatie moet 7 dagen per week 24 uur per dag goed bereikbaar zijn voor vrachtauto's, autoverkeer en fietsers. De aanwezig weginfrastructuur is voldoende en maken van een nieuwe inrit geeft geen problemen.

Op het terrein moeten de volgende functies bereikbaar zijn:

Tabel 6.2: Bereikbaarheid functies op Hessenpoort

	dienstgebouw	treinwasinstallatie	technisch centrum	milieuplein/ perscontainer
vrachtauto	-	0	0	-
kleine vrachtauto	0	0	0	0
Auto	0	0	0	0
langzaam verkeer	0	0	0	0

Conclusie: er worden geen problemen voorzien met de wegbereikbaarheid naar en op Hessenpoort zonder ingrijpende wijzigingen en kosten.

Score: +

6.8 Flexibiliteit

De flexibiliteit van het terrein is voldoende. Wel dient rekening gehouden te worden met aantal zaken. Wissels op het terrein kunnen alleen in rechtstand worden aangelegd. Dit geldt ook voor een aantal outillages. Het is daarnaast wenselijk dat ook de servicesporen in rechtstand worden aangelegd, zodat de technische controle treinen beter kunnen worden uitgevoerd. Verder moeten rekening worden gehouden met de aanwezige hoogspanningsleidingen. Onder bepaalde delen van het terrein is een maximale bebouwingshoogte slechts 3m. Een gevolg hiervan is dat deze hoogspanningsleidingen dienen worden verhoogd welke extra kosten met zich mee brengt.

Score: 0

6.9 Ruimtegebruik

Het terrein Hessenpoort biedt voldoende ruimte voor de gevraagde spoorse voorzieningen. Het terrein kan naar wens van de gebruikers worden ingericht waardoor een optimale bedrijfsvoering ontstaat. Er is zelf nog ruimte voor een beperkte groei.

Het gebruik van goederenvervoerders en sporaanemers op deze locatie is minder aannemelijk omdat er maar 1 uitgang is waardoor er altijd kop moet worden gemaakt. Tevens blijft het keren van één goederentrein per dag op RGS een noodzaak omdat Hessenpoort hiervoor op een verkeerde plek ligt. Mogelijk willen goederenvervoerders en sporaanemers gebruik blijven maken van een terrein bij Zwolle. Ingebruikname van Hessenpoort als emplacement betekent dus niet dat het RGS-terrein als emplacement wordt opgeheven. Het gevaar bestaat dat het RGS emplacement ook nog de functie krijgt van landelijke buffer om (tijdelijk) tekort aan ruimte elders op te lossen. Er lijkt geen limiet aan het gebruik van het RGS als opstelruimte verbonden te kunnen worden aan de realisatie van een emplacement op Hessenpoort.

Score: +

6.10 Duurzaamheid

Energieverbruik / CO₂ uitstoot

Het gaat hier om het energieverbruik in de gebruiksfase en de mogelijkheden om energie duurzaam op te wekken (*gegevens ontbreken om de sommiering van de CO₂-uitstoot ingevolge het elektriciteitsverbruik van het vervoer van treinstellen naar de opstellocatie, het verbruik van energie van het technisch centrum en andere spoorse activiteiten en de duurzame opwekking van energie te kwantificeren*).

De locatie Hessenpoort bevindt zich op een afstand van circa 7 km van het station. De afstand tussen de locatie RGS en het station bedraagt circa 1 km. Dit betekent dat de hoeveelheid energie die nodig is voor het opstellen van treinstellen op de locatie Hessenpoort ongeveer zeven maal zo groot is als bij het RGS terrein.

Score: -

Opwekking duurzaam energie

Voor verwarming en koeling van het gebouw van het technisch centrum kan zonder beperkingen gebruik worden gemaakt van bodemenergie (koude warmte opslag). Het dak van het technisch centrum gebouw kan worden benut voor de plaatsing van zonnepanelen en zonnecollectoren voor de duurzame opwekking van elektriciteit en warmte. Ten aanzien van de benutting van zonne-energie zijn beide locaties niet onderscheidend.

Score: +

6.11 Ecologie

De locatie Hessenpoort is ver gelegen van het vogelrichtlijn gebied Vecht Zwarte Water zodat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van dit Natura 2000 gebied kunnen worden uitgesloten.

De locatie Hessenpoort grenst aan de Tolhuislanden. Dit is een belangrijk weidevogelgebied. Om verstoring (door licht en geluid) te voorkomen is bij de ontwikkeling van bedrijventerrein Hessenpoort ruimte gereserveerd voor een ecologische buffer-/verbindingszone. Deze 80m brede zone is inmiddels aangelegd tussen de Markeplas en de Nieuwleusenerdijk. Als het rangeerterrein wordt aangelegd ten zuiden van de Nieuwleusenerdijk is het de bedoeling om de ecologische zone te verlengen tot aan het spoor Zwolle-Meppel. Overigens is de functie "ecologische verbindingszone" belangrijker dan de functie van "buffer". Daarmee kan worden gesteld dat er een verbetering van de situatie optreedt door de aanleg van de bedoelde ecologische zone.

Score: +

6.12 Grond- en oppervlaktewater / gebruik en bescherming bodem

Regenwater, riolering, oppervlaktewater, grondwater maken allemaal deel uit van het watersysteem. Voorkomen moet worden enerzijds dat door nieuwe ontwikkelingen het systeem wordt verontreinigd, anderzijds dat nieuwe ontwikkelingen zorgen voor het ontstaan van wateroverlast.

Het technisch centrum, de wasinstallatie en de servicepaden zijn functies, die risico's van verontreiniging van bodem en grondwater met zich meebrengen. Derhalve zijn bodembeschermende voorzieningen vereist.

ProRail

Conform de gemeentelijke verordening dient regenwater, dat op gebouwen terecht komt, in de bodem te worden geïnfiltreerd om overbelasting van het rioolsysteem te voorkomen. Infiltratievoorzieningen dragen er ook toe bij dat een deel van het regenwater in het gebied kan worden geborgen. Regenwater dat op de servicepaden terechtkomt dient te worden opgevangen en te worden afgevoerd (afhankelijk van de vervuilingsgraad naar de riolering of naar oppervlaktewater).

Door toename van het verhard oppervlak (gebouwen, servicepaden, etc.) in een gebied neemt de bergingscapaciteit af. Deze afname dient zoveel mogelijk te worden gecompenseerd. De ecologische zone kan worden aangewend voor de benodigde bergingscapaciteit. Algemene conclusie: de komst van de spoorse voorzieningen op bedrijventerrein Hessenpoort betekent een belasting van het watersysteem, maar de locatie en de omgeving bieden voldoende mogelijkheden om de effecten te neutraliseren.

Gebruik en bescherming bodem

Voorkomen moet worden dat door het toelaten van nieuwe activiteiten in het gebied bodemverontreinigingen ontstaan. De Wet milieubeheer schrijft voor dat bodem beschermende voorzieningen worden getroffen bij bodembedreigende activiteiten. Dit houdt in dat bijvoorbeeld het technisch centrum moet worden voorzien van een vloeistofdichte vloer in die ruimte waar met (milieugevaarlijke) vloeistoffen wordt gewerkt. De ruimte waar deze vloeistoffen worden opgeslagen moet zijn voorzien van een vloeistofdichte vloer of gelijkwaardige voorziening. Het lozen van (afval)stoffen in de bodem is verboden. Dit kan betekenen dat ter plaatse van de servicepaden en de wasinstallatie bodem beschermende voorzieningen moeten worden aangebracht. Het afvalwater wordt via slib en olieafscheider geloosd op de riolering. Het gaat hier om gangbare voorschriften, die gelden voor iedere inrichting op locaties die geen bijzondere milieubeschermingsstatus hebben.

Score:

Grondwater, bescherming bodem: +

Oppervlaktewater: 0

6.13 Investeringskosten

De investeringskosten voor de aanleg van het terrein en de aanpassingen aan de infrastructuur tussen Herfte en Hessenpoort bedragen tussen de 158 en de 188 miljoen euro, met een nauwkeurigheid van $\pm 40\%$. In paragraaf 2.1 staat beschreven uit welke kostenposten dit bedrag is opgebouwd.

Score: -

6.14 Kostendekking

Er is nog geen dekking voor deze investering. Nadat er gekozen is voor een locatie zal er gestart moeten worden om dekking te vinden. Wel is er nog 9 miljoen euro beschikbaar uit het HerstelPlan 2^{de} Fase (HP2F) voor het compenseren van de komst van het 4^{de} perron en de Hanzelijn in Zwolle. Dit geldt kan gealloceerd worden naar dit project. Bij de keuze voor de Hessenpoort kan de vraag worden gesteld wie er opdraait voor de meerkosten t.o.v. de locatie RGS?

Score: -

6.15 Realisatietermijn

Op basis van de volgende stappen is de doorlooptijd vastgesteld op minimaal 12 jaar:

- Ontwerp / besluitvorming
- Bestemmingsplanning procedures
- Grondverwerving
- Omgevingsvergunning
- Conditionering
- Aanbesteding
- Bouwrijp maken en zettingen
- Realisatie (inclusief vrije kruising + spoorverdubbeling)

Absolute randvoorwaarden voor de aanleg van dit terrein zijn:

1. vergroting van de spoorcapaciteit tussen Zwolle - Herfte (project Zwolle Spoor)
2. vergroting van de spoorcapaciteit tussen Herfte - Hessenpoort.

Deze twee randvoorwaarden vormen een enorm risico zowel in kosten als doorlooptijd!

Consequentie is ook dat de ontwikkeling van Hessenpoort pas kan starten als absoluut zeker is dat aan deze beide randvoorwaarden wordt voldaan. Hessenpoort is daardoor dus niet faseerbaar en dat betekent weer dat voor de tussenliggende periode van jaren ook nog een (tijdelijke) oplossing moet worden gezocht.

Score: -

6.16 Procedurele aspecten

Realisering van het project op Hessenpoort verdraagt zich goed met gemeentelijk en provinciaal beleid. Om realisering van het rangeerterrein mogelijk te maken dienen B&W van Zwolle gebruik te maken van hun wijzigingsbevoegdheid op grond van het bestemmingsplan Buitengebied. B&W bereiden het uitwerkingsplan voor, voeren overleg met betrokkenen en leggen het ontwerp-uitwerkingsplan zes weken ter visie; acht weken na afloop van die termijn stellen B&W het uitwerkingsplan vast. Voor het oprichten van bebouwing, zoals een technisch centrum of een wasinstallatie, is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. B&W van Zwolle dienen daarvoor een ontwerp bestemmingsplan ter inzage te leggen. De gemeenteraad van Zwolle stelt het bestemmingsplan vast.

Belanghebbenden kunnen tegen het besluit tot vaststelling beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In de praktijk zal, om alle functies en bebouwing in één keer mogelijk te maken, enkel en alleen de laatste procedure ingezet worden.

Voor de realisering van het project dient een omgevingsvergunning te worden verstrekt door B&W van Zwolle. De locatie brengt geen bijzondere vereisten met zich mee in verband met de aanvraag van een dergelijke vergunning.

In verband met de hogere geluidbelasting langs het baanvak moeten, afhankelijk van de uitkomst van geluidberekeningen, het ministerie van I&M wellicht een besluit nemen tot vaststelling van een hogere waarde voor het ter plaatste geldende geluidsproductieplafond (het mogelijk nemen van maatregelen gaat hieraan vooraf) Tegen een dergelijk besluit staat beroep open bij de administratieve rechter.

Score: 0

ProRail

6.17 Maatschappelijk draagvlak

Het project gaat deel uitmaken van een al bestaand bedrijventerrein, waarop het als een passende functie kan worden beschouwd. Indien bij de planvorming in overleg met omwonenden goede afscherpende maatregelen worden getroffen worden geen bijzondere bezwaren verwacht. Het aantal woningen in de directe omgeving is beperkt.

Wel is bijzondere aandacht vereist voor geluidwerende maatregelen langs het spoor tussen station en Hessenpoort, in het bijzonder ter hoogte van de woonbuurt Pierik. Ten aanzien van de daarbij noodzakelijke voorzieningen moet worden gerekend op een kritische betrokkenheid van aanwonenden.

Voorts is gebleken dat een extra spoor of een spoorverdubbeling tussen het station en Hessenpoort noodzakelijk is. Ter hoogte van Herfte is de inpassing van deze extra infra, vanwege ter plaatse aanwezige woonbebouwing, lastig gebleken. Omwonenden zullen niet snel instemmen met deze inpassing.

Door het verplaatsen van de processen zal de geluidsbelasting op de gevels van de woningen langs de Deventerstraatweg afnemen. Naar verwachting zal bij deze bewoners het draagvlak voor het verplaatsen van de activiteiten toenemen.

Score: -

7 Locatie RGS

In dit hoofdstuk worden voor alle onderscheidende toetsingscriteria de feitelijke informatie beschreven. Dit dient als basis voor de schetsen zoals gepresenteerd in hoofdstuk 2. Onderaan elke paragraaf staat de score zoals deze is bepaald door de werkgroep.

7.1 Geluidhinder (rangeergeluid)

Geanalyseerd is op 2 aspecten:

- Geluidsgevolgen als gevolg van de processen binnen de inrichting (=industrielawaai)
- Geluidsgevolgen als gevolg van treinverkeer tussen de inrichtingen (=spoorweglawaai)

Het uiteindelijke oordeel over het aspect 'geluid' is een sommering van alle gevolgen gezamenlijk waarbij er op de ene locatie een verslechtering kan ontstaan (voor bewoners van Zwolle) maar aan de ander kant een verbetering voor andere bewoners.

Het alternatief 'RGS' is volledig ontwikkeld binnen de grenzen van de huidige inrichting IJsselstation-Deventerstraatweg-Oosterhaven. Hierdoor zijn er géén gevolgen voor de geluidproductieplafonds (spoorweglawaai). In deze variant wordt er géén materieel meer opgesteld in de nabijheid van de Deventerstraatweg en op het station. Hierdoor worden veel van de huidige problemen opgelost (net als bij de optie Hessenpoort). Hiertegenover staat dat er materieel in de nabijheid van Hogeschool Windesheim wordt opgesteld en hoewel dit in de nacht geen geluidsgevoelige bestemming is, zal er in de avond extra geluidsdruk komen. De rangeerbewegingen ter hoogte van de Veerallee nemen echter toe dus ook de geluidbelasting bij de woningen aan de Veerallee (is overigens niet onderzocht door M+P). Echter het aantal woningen aan de Veerallee is geringer dan aan de Deventerstraatweg, derhalve sommerend (er is hier geen sprake railverkeerslawaai) positief. De sommering van effecten wordt als neutraal beoordeeld. Er kan winst geboekt worden door minder tot geen materieel meer op het station en nabij de Deventerstraatweg op te stellen. Dat betekent een extra investering in opstelplaatsen op RGS. Daarnaast kan gekozen worden de Treinwasinstallatie en het Technisch Centrum op Oosterhaven te positioneren (i.v.m. grondwaterbescherming). Geluidstechnisch is dit een kleine verslechtering ten opzichte van 'alles naar RGS'.

Locatie RGS krijgt echter een andere beoordeling indien het technisch centrum bij de Oosterhaven wordt gerealiseerd én een deel van de bakken blijft opgesteld nabij de Deventerstraatweg. Er treedt dan geen verbetering van de geluidssituatie op vergeleken met de huidige situatie, die in feite niet vergunbaar is: sommerend negatief.

Score:

Geluidhinder spoorweglawaai: +

Geluidhinder rangeerlawaai: 0

7.2 Bedrijfsveiligheid (Spoorpersoneel)

Onder dit kopje zijn beoordeeld:

1. sociale veiligheid op de route naar de werkplek
2. sociale veiligheid op de werkplek
3. spoorwegveiligheid
4. locatie specifieke zaken

Ten opzichte van een vergelijkbare emplacementen zijn er geen afwijkende bezwaren/problemen. Sociale veiligheid op de locatie is vergelijkbaar met Hessenpoort.

ProRail

De spoorwegveiligheid is gewaarborgd door de ontwerpvoorschriften voor een nieuwe locatie. Er zijn geen locatie specifieke zaken op gebied van veiligheid.

Score: +

7.3 Ruimtelijke kwaliteit

RGS inclusief het doorgaande spoor is omgeven door een groene/ blauwe bebouwingsloze zone. Aan de noordzijde raakt het terrein aan de stedelijke bebouwing. Direct er tegenaan ligt aan de oostzijde Hogeschool Windesheim. Aan de zuidzijde ligt de dijk en de IJssel als dragers van het gebied. Ten slotte ligt aan de westzijde het Engelse werk, een gebied met een hoog welstandsniveau.

In verschillende visies vormt het RGS terrein onderdeel van de hierboven beschreven groene zone, 'de groene scheg', tussen de IJssel en de binnenstad van Zwolle.

Vanuit ruimtelijk oogpunt bezien is het niet gewenst om bouwwerken en verhardingsoppervlakten in de RGS zone te plaatsen. De grote maat (lengte) van de bebouwing en de verharding passen qua uitstraling niet in het groene landschap langs de IJssel – het is een wezensvreemd element in het kenmerkende rivierlandschap. Vanaf de spoorbrug (= entree Zwolle), de dijk, de zijde Hattem en vanaf de hoofdfietsroute zal de bebouwing en het grote verhardingsoppervlak opvallend zichtbaar zijn omdat het de enige bebouwing / het enige grote verharding-oppervlak in deze zone is. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat de spoorse voorzieningen niet binnen deze omgeving passen.

Mocht er gekozen voor deze locatie dan is het een belangrijk hoofduitgangspunt het zo goed mogelijk integreren van de spoorse voorzieningen binnen de landschappelijke setting, het aansluiten op de groene kwaliteit en het handhaven of versterken van de groene koppeling IJssellandschap - binnenstad. Tevens is het een eis dat de bebouwing in de bebouwde zone nabij Hogeschool Windesheim wordt geplaatst en reageert op de zichtlijnen van Windesheim.

Score: -

7.4 Bedrijfsontwikkeling

De ligging van het serviceterrein RGS in de nabijheid van scholen biedt mogelijkheden tot samenwerking met b.v. het ROC en Windesheim.

Overige spoor gerelateerde activiteiten zoals bijvoorbeeld overslag lijken niet inpasbaar noch wenselijk op de locatie RGS. Enerzijds vanwege de daarvoor te beperkte beschikbare infraruimte, anderzijds vanwege de excentrische ligging en daarmee bereikbaarheid voor zwaarder wegverkeer.

Het eerste schetsontwerp dat voor de locatie RGS is gemaakt lijkt waarschijnlijk niet inpasbaar op de beoogde locatie. Mogelijk dat op enkele punten concessies moeten worden gedaan.

Toekomstige uitbreidingsmogelijkheden van het serviceterrein RGS lijken niet mogelijk, hoogstens kan door verdere optimalisering van de eerste schets de opstelcapaciteit marginaal vergroot worden

Score: 0

7.5 Doelmatigheid bedrijfsvoering

Onder doelmatigheid bedrijfsvoering worden de exploitatiekosten van de vervoerders verstaan. In deze paragraaf worden de jaarlijkse exploitatiekosten van het rijden van leeg materieel van en naar RGS beschreven.

De berekening wordt gemaakt op basis van de kostprijs per bak. Deze prijs is opgebouwd uit de variabele kosten per kilometer waarin opgenomen:

- Infraheffing
- Energie
- Personeelskosten
- Kosten voor extra onderhoud

Uitgaande van de afstand van 2 kilometer (op én neer naar RGS) komt de kostprijs per bak neer op 23 euro per dag. Hierin is geen verschil tussen de vervoerders. Dit is aanzienlijk lager dan de bakprijs naar Hessenpoort. Dit komt door de kortere afstand, het vervallen van de infraheffing aangezien RGS op het emplacement Zwolle ligt en de personeelsdiensten efficiënter ingezet kunnen worden.

NSR heeft een overstand van 180 bakken per dag. Tevens wordt er gedurende de dag extra ritten gereden voor het uitwisselen van bakken tijdens de dienst. Dit komt neer op ongeveer 40 bakken.

Arriva heeft een overstand van 35 bakken per dag. Tevens wordt er gedurende de dag extra ritten gereden voor het uitwisselen van bakken tijdens de dienst. Dit komt neer op ongeveer 16 bakken.

	Aantal bakken	Aantal dagen	Kostprijs per bak	Totaal kosten
Arriva	52	365	€23	€0,44 mio
NSR	220	365	€23	€1,8 mio
Totaal				€2,2 mio

Tabel 7.1: Exploitatiekosten vervoerders RGS

Naast de exploitatiekosten zal er door de vervoerders investeringskosten gemaakt moeten worden om de benodigde faciliteiten te bouwen. Dit zijn de onderstaande kosten:

- Investeringskosten in diverse faciliteiten o.a. fecaliënaafvoerinstallatie, TreinWasInstallatie, zandinstallatie.
- Investeringskosten in huisvesting en opslag.

Score: +

7.6 Bereikbaarheid spoor

De bereikbaarheid is gunstig omdat het RGS terrein is gesitueerd dichtbij het station. Omdat alle spoorse voorzieningen dan ook dicht bij het station staan is het mogelijk om een zo efficiënt mogelijk rangeerproces (lees met een minimum aan rangeerbeweging) te plannen. De hoofdbaan hoeft niet gekruist te worden.

Score: +

7.7 Bereikbaarheid weg

De gehele locatie moet 7 dagen per week 24 uur per dag goed bereikbaar zijn voor vrachtauto's, autoverkeer, en fietsers. De aanwezig weginfrastructuur is onvoldoende en er zal een aanpassing nodig zijn. De gekozen oplossing is een weg op het eigen terrein waardoor er één kruising overblijft met het fietsverkeer richting de IJssel.

Op het terrein moeten de volgende functies bereikbaar zijn:

	dienstgebouw	treinwasinstallatie	technisch centrum	milieuplein/ perscontainer
Vrachtauto	-	0	0	-
kleine vrachtauto	0	0	0	0
Auto	0	0	0	0
langzaam verkeer	0	0	0	0

Tabel 7.2: Bereikbaarheid functies op RGS

Conclusie: het is mogelijk het RGS terrein te ontsluiten voor zwaar wegverkeer. De bereikbaarheid van de verschillende gebouwen op het terrein vergt aandacht bij het ontwerp.

Score: 0

7.8 Flexibiliteit

Op basis van de eerste schetsen van het ingenieursbureau blijkt dat er geen groeimogelijkheden zijn op het terrein. De aanwezige spoorse voorzieningen op het terrein zijn flexibel in te delen door de rechte vorm van het terrein.

Score: +

7.9 Ruimtegebruik

Het huidige gebied met het huidige gebruik is conform bestemmingsplan. Daarnaast concurreert het spoorgebruik op het terrein niet met andere mogelijke functies. De verschillende typen vervoer (goederen, spooraanneemers en reizigers) zijn met elkaar te combineren. Vanuit de systematiek van de SER ladder is inpassing van deze functies binnen een al bebouwd gebied positief.

Score: +

7.10 Duurzaamheid

Energieverbruik / CO₂ uitstoot

De afstand tussen de locatie RGS en het station bedraagt circa 1 km. Deze afstand is één zevende van de afstand tussen het station en de locatie Hessenpoort, dat wil zeggen dat het energieverbruik ongeveer zeven maal lager is dan bij het opstellen van treinstellen op de locatie Hessenpoort.

Score: +

Opwekken duurzaam energie

Op de locatie RGS kan geen gebruik worden gemaakt van bodemenergie voor verwarming c.q. koeling van het technisch centrum gebouw in verband met de functie grondwaterbeschermingsgebied. Het dak van het technisch centrum gebouw kan worden

ProRail

benut voor de plaatsing van zonnepanelen en zonnecollectoren voor de duurzame opwekking van elektriciteit en warmte.

Score: 0

7.11 Ecologie

De locatie RGS terrein grenst aan het Vogelrichtlijngebied IJsseluitwaerden. Significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van dit Natura 2000 gebied kunnen niet worden uitgesloten, zodat een passende beoordeling vereist is (zie ook 7.18 Procedurele aspecten).

De locatie RGS terrein vormt nu al een barrière voor trekbewegingen van kleinere diersoorten. Deze barrièrewerking zal toenemen. Een betere toegankelijkheid voor fauna vanuit de omgeving en een goede afscherming van verlichting betekent een lichte vermindering van dit effect.

Score: -

7.12 Grond- en oppervlaktewater / gebruik en bescherming bodem

Regenwater, riolering, oppervlaktewater, grondwater maken allemaal deel uit van het watersysteem. Voorkomen moet worden enerzijds dat door nieuwe ontwikkelingen het systeem wordt verontreinigd, anderzijds dat nieuwe ontwikkelingen zorgen voor het ontstaan van wateroverlast. Omdat het RGS terrein de status heeft van grondwaterbeschermingsgebied en grenst aan waterwingebied dienen risico's van bodem- en grondwaterverontreiniging te worden uitgesloten. Daarom zullen hoge kwaliteitseisen aan bodembeschermende voorzieningen gesteld moeten worden ter plaatse van het technisch centrum, de wasinstallatie, de servicepaden, en de opstelsporen. Daarnaast is een monitoringstelsel in de vorm van een fijn net van peilbuizen in het gebied gewenst, om tijdig ongecontroleerde verontreinigingen te kunnen signaleren. Omdat op vrijwel het gehele terrein bodembeschermende voorzieningen dienen te worden aangebracht is er een gigantische opgave om het regenwater op te vangen en af te voeren. De capaciteit van het riool is niet voldoende, dus dient het water te worden afgevoerd naar de IJssel

Door de grote hoeveelheid verhard oppervlak is er een groot verlies aan bergingscapaciteit, die niet in het gebied kan worden gecompenseerd.

Algemene conclusie: vanwege de status van grondwaterbeschermingsgebied en de functie van waterwingebied van het aangrenzende gebied zijn er vergaande en kostbare maatregelen vereist om de risico's van grondwaterverontreiniging uit te sluiten.

Gebruik en bescherming bodem

Vanwege de status van grondwaterbeschermingsgebied zullen op deze locatie extra bodembeschermende voorzieningen moeten worden aangebracht ten minste conform de eisen van de Provinciale omgevingsverordening voor grondwaterbeschermingsgebieden. Met de provincie moet worden overlegd op welke voorwaarden met betrekking tot kwaliteitseisen en de reikwijdte van de bodembeschermende voorzieningen men bereid is om een technisch centrum in weerwil van de huidige omgevingsverordening toe te laten.

De voorwaarden zijn in dit stadium nog niet duidelijk, maar het zal ongetwijfeld leiden tot een niet onaanzienlijke verhoging van de aanlegkosten.

Score:

Grondwater, bescherming bodem: -

ProRail

Oppervlaktewater: 0

7.13 Investeringskosten

De investeringskosten voor de aanleg van het terrein bedragen tussen de 78 tot 83 miljoen euro, met een nauwkeurigheid van $\pm 40\%$. In paragraaf 2.2 staat beschreven uit welke kostenposten dit bedrag is opgebouwd.

Score: 0

7.14 Kostendekking

Er is nog geen dekking voor deze investering. Nadat er gekozen is voor een locatie zal er gestart moeten worden om dekking te vinden. Wel is er nog 9 miljoen euro beschikbaar uit het HerstelPlan 2^{de} Fase (HP2F) voor het compenseren van de komst van het 4^{de} perron en de Hanzelijn in Zwolle. Dit geldt kan gealloceerd worden naar dit project.

Score: 0

7.15 Realisatietermijn

Op basis van de volgende stappen is de doorlooptijd vastgesteld op minimaal 6 jaar:

- Provinciale verordening
- Ontwerp / besluitvorming
- Bestemmingsplanning procedures
- Grondverwerving
- Omgevingsvergunning
- Conditionering
- Aanbesteding
- Bouwrijp maken en zettingen
- Realisatie

Risico's waar rekening dienen worden gehouden is de aanpassing van de provinciale verordening. Deze is noodzakelijk om de realisatie van het Technisch Centrum mogelijk te maken.

Een gefaseerde realisatie van RGS is mogelijk.

Score: 0

7.16 Procedurele aspecten

Het huidige bestemmingsplan voorziet voor RGS al in een bestemming spoordoeleinden. Een deel van het project kan op basis van bestaand recht worden gerealiseerd. Er is echter wel een omgevingsvergunning voor het aspect milieu vereist. Voor het oprichten van bebouwing is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Van belang is dat de activiteit niet past in het gemeentelijk beleid zoals vastgelegd in het Structuurplan Zwolle 2020; de afwijking daarvan vereist daarom bijzondere motivering.

B&W van Zwolle dienen een ontwerp bestemmingsplanherziening voor te bereiden, inclusief inspraak en overleg, en deze zes weken ter inzage te leggen. De gemeenteraad van Zwolle stelt het bestemmingsplan vast. Belanghebbenden kunnen tegen het besluit tot vaststelling in beroep gaan bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Voor grondwaterbeschermingsgebieden geldt op grond van de Omgevingsverordening het stand still-beginsel en, ingeval van nieuwe functies met risico op grondwaterverontreiniging,

ProRail

een stap-vooruit-principe (beschermingssituatie verbetert). Het project vereist daarom bijzondere motivering.

Realisering van een Technisch Centrum in grondwaterbeschermingsgebied is op grond van de provinciale Omgevingsverordening 2010, bijlage 2, niet toegestaan. Indien de provincie zou besluiten daaraan toch haar medewerking te geven dient de Omgevingsverordening daarvoor te worden herzien. GS dienen een ontwerp-herziening ter visie te leggen, waarop belanghebbenden met een zienswijze kunnen reageren. De herziening van de verordening wordt vastgesteld door Provinciale Staten. Tegen dat besluit staat geen beroep open. Voor de realisering van het project dient een omgevingsvergunning te worden verstrekt door B&W van Zwolle. De locatie brengt met zich mee dat in verband met de aanvraag van een dergelijke vergunning bijzondere aandacht dient te worden besteed aan de vereisten uit oogpunt van grondwaterbescherming. Daarbij moet rekening worden gehouden met de vereisten op grond van de provinciale Omgevingsverordening. Tevens dient vanwege de nabijheid van een Natura 2000-gebied in de uiterwaarden van de IJssel expliciet te worden gerapporteerd over de mogelijke versturende invloeden die van de voorziene activiteiten uit kunnen gaan op het natuurgebied (Natuurtoets). Indien significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied niet kunnen worden uitgesloten, dient een zogenaamde Passende Beoordeling te worden uitgevoerd. Het plan is dan tevens planm.e.r.-plichtig.

In verband met de hogere geluidbelasting langs het emplacement moeten, afhankelijk van de uitkomst van geluidberekeningen, B&W wellicht een besluit nemen tot vaststelling van een hogere waarde voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting (in het kader van de behandeling van een aanvraag omgevingsvergunning aspect milieu). Tegen een dergelijk besluit staat beroep open bij de administratieve rechter. Eerst zal worden gezien of er maatregelen kunnen worden genomen.

Score: -

7.17 Maatschappelijk draagvlak

De ligging van de locatie brengt met zich mee dat de planvoorbereiding vanuit verschillende belangen nauwlettend en kritisch zal worden gevolgd. Vanwege de ligging in grondwaterbeschermingsgebied zullen verschillende overheden, maatschappelijke organisaties en niet in het minst het drinkwaterbedrijf Vitens toezien op de noodzakelijke beschermende maatregelen en voorzorgen die in een dergelijk gebied geboden zijn. Ook door de ligging tussen Engelse Werk en landgoed Schellerberg, tegen de IJsseluiterwaarden aan en langs hoofdfietsroutes mag worden verwacht dat buurtorganisaties en belangenorganisaties op het gebied van natuur en landschap het voornemen voor het project kritisch tegemoet zullen treden.

Voor omwonenden kan de zorg om extra geluidsoverlast aanleiding zijn tot kritiek, waarbij in het bijzonder de woningen aan de Willemsvaart (Veeralleeflat) aandacht vragen; afhankelijk van de te kiezen ontsluiting voor wegverkeer kan ook extra verkeersoverlast voor omwonenden een punt van kritiek zijn.

Door het verplaatsen van de processen zal de geluidsbelasting op de gevels van de woningen langs de Deventerstraatweg afnemen. Naar verwachting zal bij deze bewoners het draagvlak voor het verplaatsen van de activiteiten toenemen.

Score: 0

Bijlage 1: Criteria beschrijving

I People – welzijn

Gezondheid en hinder

1. Geluidhinder

Invloed op de geluidbelasting van de omgeving en gevolgen voor de omliggende bestemmingen; eventueel noodzaak om geluidwerende voorzieningen te treffen.

- a. Rangeergeluid (emplacement);
- b. Baanvakgeluid (doorgaand treinverkeer).

2. Luchtkwaliteit

Effecten op de luchtkwaliteit en gevolgen voor nabijgelegen bestemmingen.

3. Stank

Geuroverlast in de omgeving.

4. Lichthinder

Overlast voor de omgeving (omwonenden, passanten, fauna) tengevolge van de verlichting op het terrein, in verband met nachtelijke werkzaamheden en in verband met beveiliging.

Veiligheid

5. Bedrijfsveiligheid

Veiligheid en risico's in verband met de afwikkeling van treinverkeer op – en naar de locatie; mogelijkheden tot beveiliging van de locatie.

6. Externe veiligheid

Risico's in verband met externe veiligheid; rampenbestrijding: bereikbaarheid voor hulpdiensten, vluchtroutes, beschikbaarheid blusmiddelen.

Kwaliteit bebouwing

7. Ruimtelijke kwaliteit

Ontwerp en vormgeving van gebouwen in relatie tot de omgeving; landschappelijke inpassing van de locatie, effecten van de functies om de omgeving.

II Profit – welvaart

Economische vitaliteit

8. Lokale werkgelegenheid

Werkgelegenheid op de locatie.

9. Bedrijfsontwikkeling

ProRail

Potentie voor groei en vernieuwing door samenwerking met naburige bedrijven en onderwijsinstellingen.

10. Doelmatigheid bedrijfsvoering
Doelmatigheid in gebruik voor betrokken vervoerders, exploitatiekosten

Bereikbaarheid

11. Bereikbaarheid spoor
Bereikbaarheid van de locatie voor treinverkeer, complexiteit van de toegang, noodzakelijke treinbewegingen.

12. Bereikbaarheid weg
Toegankelijkheid locatie over de weg, ivm aan- en afvoer personeel, bevoorrading e.d.

Toekomstwaarde

13. Flexibiliteit
Aanpassingsmogelijkheden aan veranderende eisen en omstandigheden in de toekomst; groeimogelijkheden tbv aanverwante functies.

III Planet – natuurlijke hulpbronnen

Vorraden

14. Ruimtegebruik
De totale oppervlakte die is benodigd voor de realisering van het programma, inclusief bijbehorende voorzieningen e.d.; ruimtelijk effect van het project in ruimere omgeving; efficiënt ruimtegebruik.

15. (Duurzame) energie
Energiegebruik en mogelijkheden voor energiebesparing; mogelijkheden voor duurzame energievoorziening, benutting van lokale bronnen (bodem, wind, zon).

16. Materialen
Gebruik van vernieuwbare materialen met lange levensduur, onderhoudsarm en met minimale milieuschade.

17. Ecologie
Behoud en verbetering van natuurkwaliteit; faunapassages, bermbegroeiing, ecologische waarden.

Lokaal milieu

18. Oppervlaktewater
Bescherming van kwaliteit van oppervlaktewater; opvang, infiltratie en/of afvoer en hergebruik van regenwater en afvalwater.

ProRail

19. Grondwater

Bescherming van ecologische en chemische kwaliteit van het grondwater, risico's in verband met gebruik als drinkwatervoorziening.

20. Afvalverzameling

Inzameling en verwijdering van afval, gescheiden inzameling en mogelijkheden voor recycling.

Bodem

21. Gebruik en bescherming bodem

Zorgvuldig gebruik van de ondergrond voor ondergrondse bebouwing en leidingen; maatregelen om de bodem schoon en gezond te houden en aanwezige waarden te beschermen.

IV Investeringskosten en kostendekking

a. Investeringskosten: kosten van grondverwerving, aanleg en/of reconstructie van infrastructuur en realisering van gebouwen.

b. Kostendekking: haalbaarheid van de financiering, mogelijke bronnen.

V Realisatietermijn

Doorlooptijd in verband met verder onderzoek, planvoorbereiding en procedures voor realisering van infrastructuur en gebouwen.

VI Procedurele aspecten

a. Procedurele aspecten: vergunbaarheid op grond van bestaande wetten en verordeningen; procedurele aspecten en risico's bij wijziging van regelgeving en bij vergunningverlening.

b. Maatschappelijk draagvlak: verwachte steun cq bezwaren bij betrokken maatschappelijke organisaties en omwonenden

Bijlage 2: Scoringstabel RGS

Scoren locatie RGS - terrein		
	Score	Opmerking
1a. Geluidhinder - baanvakgeluid, spoorweglawaai	+	Niet van toepassing,
1b. Geluidhinder - industriegeluid	0	Mits er niet meer gerangeerd wordt aan de Deventerstraatweg neemt de geluidshinder op emplacementen Zwolle af. Door de toenemende rangeerbewegingen op en naar het RGS-terrein neemt de geluidshinder toe t.p.v. flatgebouw Veerallee en Hogeschool Windesheim.
2. Luchtkwaliteit	+	Er wordt geen dieselmaterieel opgesteld en het autoverkeer op het terrein is minimaal.
3. Stank	+	Er wordt geen dieselmaterieel opgesteld en het autoverkeer op het terrein is minimaal.
4. Bedrijfsveiligheid (Spoorpersoneel)	+	Bij realisatie van nieuw infrastructuur dient te worden voldaan aan de ontwerpvoorschriften (OVS) van ProRail.
5. Externe veiligheid (bereikbaarheid hulpdiensten)	+	Op het terrein moet een calamiteiten route aanwezig zijn met toegang vanaf de openbare weg. Er dienen ook voldoende blusmiddelen aanwezig te zijn.
6a. Ruimtelijke kwaliteit, Technisch Centrum	-	Vanuit ruimtelijk oogpunt is het niet gewenst om bouwwerken verhardingsoppervlakten op deze locatie te plaatsen (zie ook Structuurplan 2020 en Ontwikkelvisie Buurtschap IJsselzone 2003). De grote maat (lengte) van de bebouwing past qua uitstraling niet in het groene landschap van de IJssel. Als toch voor RGS wordt gekozen, betekent dit extra aandacht voor een goede ruimtelijke inpassing. Dit is geen breekpunt.
6b. Ruimtelijke kwaliteit, opstelterrein	-	Het grote verhardingsoppervlak past niet in het groene beeld langs de IJssel (zie ook Structuurplan 2020 en Ontwikkelvisie Buurtschap IJsselzone 2003). Het opstelterrein past wel in het vigerende bestemmingsplan.
7. Lokale werkgelegenheid	+	Door de toenemende spooractiviteiten zal de werkgelegenheid t.o.v. de huidige situatie toenemen.
8. Bedrijfsontwikkeling	0	Mogelijke samenwerking met ROC en Hogeschool Windesheim. Verdere ontwikkeling van spooransluitingen is echter onmogelijk.
9. Doelmatigheid bedrijfsvoering	+	Positief, alle spoorse voorzieningen dicht bij elkaar, dichtbij het station.
10. Bereikbaarheid spoor	+	Positief, alle spoorse voorzieningen dicht bij elkaar, dichtbij het station. Geen belemmerende , kruisende bewegingen met het hoofdspoor.
11. Bereikbaarheid weg	0	De toegangsweg naar het terrein mag zo min mogelijk hinder opleveren voor de fietssnelweg en mag deze zo min mogelijk kruisen. Er moet een weg worden gemaakt op eigen terrein.
12. Flexibiliteit	+	Het terrein is net groot genoeg voor de gevraagde voorzieningen. Er is geen verdere groei (na 2040) meer mogelijk. Door de rechte lay-out zijn er schuifmogelijkheden binnen de lay-out aanwezig t.a.v. verschillende functionaliteiten. Ook is een gefaseerde aanleg mogelijk.
13. Ruimtegebruik	+	Het huidige gebied met het huidige gebruik is conform bestemmingsplan. Daarnaast concurreert het spoorgebruik op het terrein niet met andere mogelijke functies. De verschillende typen vervoer (goederen, spooraanemers en reizigers) zijn met elkaar te combineren. Vanuit de systematiek van de SER ladder is inpassing van deze functies binnen een al bebouwd gebied positief.
14a. (Duurzame) Energie	0	Gebruik van zonnepanelen is hier mogelijk, het gebruik van bodemenergie systeem niet mogelijk vanwege het grondwaterbeschermingsgebied.
14b. CO ₂ uitstoot	+	Door de ligging vlakbij het station is de uitstoot van CO ₂ als gevolg van treinbewegingen minimaal .
15. Materialen	+	Er dienen geen uitlogbare materialen worden toegepast in de gebouwen, voorzieningen en infrastructuur.

ProRail

16. Ecologie	-	Door de zwaardere belasting voor het Engelse werk, Natura 2000 gebied - Uiterwaarden en Landgoed Schellerberg, moeten mogelijk compensatiemaatregelen worden genomen. Hierbij kan gedacht worden aan een wildpassage tussen het Engelse werk en Uiterwaarden voor kleine fauna.
17. Oppervlaktewater	0	Men dient maatregelen te nemen t.b.v. afwatering en waterberging (advies Waterschap).
18. Grondwater	-	Het Technisch Centrum behoort tot een functiegroep die op de lijst staat van verboden inrichtingen. Bij toestaan van het technisch centrum kan precedentwerking optreden en de risico vergroten. Servicen, wassen en andere risicovolle functies zijn mogelijk onder voorwaarde dat wordt voldaan aan het step forward beginsel.
19. Afvalverzameling	+	Mogelijk met ruimtereservering.
20. Gebruik en bescherming bodem	0	Standaard regelgeving t.b.v. bodembescherming is hier van toepassing. Locatie is vanwege functie drinkwaterwinning kwetsbaar naar toekomst toe i.v.m. eventuele aanscherping van wet- en regelgeving.
Ia Investeringskosten	0	80 miljoen euro (+/-40%)
Ib Kostendekking	0	De kosten t.b.v. railinfrastructuur en standaard outillage volgens gangbare financieringsconstructies spoorsector lijkt reeel.
II Realisatietermijn	0	Realisatietermijn past binnen de lange termijnvisie van de spoorsector. Doorlooptijd sterk afhankelijk van procedures.
IIIa Procedurele aspecten	-	technisch centrum past niet als functie in het bestemmingsplan. Alle andere gebouwen passen ruimtetechnisch niet in het bestemmingsplan, de maximale bebouwing is bereikt op het stationsterrein. Provinciale omgevingsverordening sluit vestiging van technisch centrum uit.
IIIb Maatschappelijk draagvlak	0	Mogelijke bezwaren van: Buurtschap IJsselzone, Windesheim, omwonenden, belangenorganisatie natuurschappen, Vitens.
* Lichthinder (omwonenden)	0	Selectie van type armatuur etc. zal worden afgestemd om wensen van de omgeving.

Bijlage 3: Scoringstabel Hessenpoort

Scoren locatie Hessenpoort		
	Score	Opmerking
1a. Geluidhinder - baanvakgeluid, spoorweglawaai	-	Geluidhinder neemt toe, door extra treinbewegingen tussen station Zwolle en Hessenpoort. Met name t.h.v. Pierik Zuid. Het risico is groot dat niet wordt voldaan aan het Geluidproductieplafond. Mogelijk kan dit door maatregelen beperkt worden. In een uiterst geval kan er een procedure gestart worden om een verhoging van de toegestane waarde te verkrijgen.
1b. Geluidhinder - industriegeluid	+	Mits er niet meer gerangeerd wordt aan de Deventerstraatweg neemt de geluidshinder op emplacement Zwolle af. Door het toevoegen van spooractiviteiten aan Hessenpoort neemt de geluidshinder toe, mogelijk hinder: omwonenden. De geluidshinder blijft waarschijnlijk binnen de normen, hiervoor is aanvullend onderzoek nodig. technisch centrum kan door een goede situering functioneren als geluidsscherm.
2. Luchtkwaliteit	+	Er wordt geen reizigers dieselmaterieel opgesteld en het autoverkeer op het terrein is minimaal.
3. Stank	+	Er wordt geen reizigers dieselmaterieel opgesteld en het autoverkeer op het terrein is minimaal.
4. Bedrijfsveiligheid (Spoorpersoneel)	0	Bij realisatie van nieuwe infrastructuur dient te worden voldaan aan de ontwerpvoorschriften (OVS) van ProRail. Het terrein ligt onder hoogspanningslijnen. Bij de inrichting van het terrein zal de vaste outillage waar personeel langdurig aan het werk is hier niet onder de hoogspanningslijnen geplaatst moeten worden (50m afstand houden). Bij de eerste tekening ligt de treinwasinstallatie precies tussen de hoogspanningslijnen. Dit dient nog nader onderzocht te worden.
5. Externe veiligheid (bereikbaarheid hulpdiensten)	+	Op voorwaarde dat er een calamiteiten route aanwezig is op het terrein met toegang vanaf openbaar terrein. Er moeten voldoende blusmiddelen aanwezig zijn.
6. Ruimtelijke kwaliteit Hessenpoort/ Herfte	+ / -	Past in de omgeving, gelegen aan bedrijventerrein.
7. Lokale werkgelegenheid	+	Door de toenemende spooractiviteiten zullen de werkgelegenheid t.o.v. de huidige situatie toenemen.
8. Bedrijfsontwikkeling	+	Mogelijke gebruik van spooransluitingen door aanwezige / nieuwe bedrijven (indien inpasbaar).
9. Doelmatigheid bedrijfsvoering	-	Locatie gesitueerd ver (7,5 kilometer) van station Zwolle, daardoor suboptimale bedrijfsvoering, o.a. veel lege bakkilometers en meer personeelsdiensten. Additionele bedrijfskosten van vervoerders: circa 7,9 mio per jaar. Risico: vervoerders willen gecompenseerd worden door ProRail/ provincie Overijssel.
10. Bereikbaarheid spoor	-	Locatie gesitueerd ver (7,5 kilometer) van station Zwolle. Hessenpoort is niet te bereiken op de huidige infrastructuur. Daarom is nodig: minimaal een fly-over met aanpassingen van de Hessenweg en/ of maximaal een viersporigheid tussen Herfte en Hessenpoort en de aanpassing van de overwegen op het tracé. Hierbij is uitgegaan van een al aangepast tracé Zwolle – Herfte. Tevens is er in de nabijheid van station Zwolle ruimte nodig voor het tijdelijk bufferen van treinen. In de herdefinitie Zwolle Spoor is Hessenpoort niet meer bereikbaar vanaf alle sporen van Zwolle in de voorgenomen plannen. Of de herdefinitie Zwolle Spoor moet worden aangepast - betekent mogelijk snelheidsverlies of er moet mogelijk een tweede terrein omhoog worden gehouden.
11. Bereikbaarheid weg	+	Goed bereikbaar.
12. Flexibiliteit	0	Vanwege de bocht en hoogspanningsleidingen in het terrein is er beperkt te schuiven met functionaliteiten. Beperkte groei na 2040 is mogelijk.
13. Ruimtegebruik	+	Het gebruik van goederenvervoerders en spooraanemers op deze locatie is minder aantrekkelijk omdat er maar 1 uitgang is waardoor er altijd kop moet worden gemaakt. Tevens blijft het keren van één goederentrein per dag op RGS een noodzaak omdat Hessenpoort hiervoor op een verkeerde plek ligt. Mogelijk willen goederenvervoerders en spooraanemers gebruik blijven maken van een terrein bij Zwolle.
14. (Duurzame) Energie	+	Mogelijk gebruik van zonnepanelen, bodemenergie en windenergie.

ProRail

14a. CO2 uitstoot	-	Door de ligging ver van het station is de uitstoot van CO2 als gevolg van treinbewegingen aanzienlijk.
15. Materialen	+	Er dienen geen uitloogbare materialen worden toegepast in de gebouwen, voorzieningen en infrastructuur.
16. Ecologie	+	Er dient rekening gehouden te worden met de ecologische verbindingzone. Deze werkt als buffer voor het achterliggende weidevogelgebied (Tolhuislande).
17. Oppervlaktewater	0	Men dient maatregelen te nemen t.b.v. afwatering en waterberging (advies Waterschap).
18. Grondwater	+	Realisatie van een technisch centrum is mogelijk. Dit is geen grondwater beschermingsgebied. De standaard bodem beschermende maatregelen zijn voldoende.
19. Afvalverzameling	+	Mogelijk met ruimtereservering.
20. Gebruik en bescherming bodem	+	Standaard regelgeving t.b.v. bodembescherming is hier van toepassing.
Ia Investeringskosten	-	EUR158 tot 188 miljoen (+/-40%) inclusief spoor aansluiting Herfte-Hessenpoort. Grootste onzekerheden zitten in bereikbaar maken van het terrein vanaf station Zwolle. Daarnaast zal geïnvesteerd moeten worden in het spoor tussen Zwolle Station en Herfte - dit is randvoorwaardelijk. Dit is onderdeel van project Zwolle Spoort waar nog geen besluitvorming over is. Mogelijk moet door de bereikbaarheid van Hessenpoort voor een duurdere variant tussen Zwolle - Herfte worden gerealiseerd. Mogelijk komen deze meerkosten bij dit project.
Ib Kostendeckking	-	De kosten t.b.v. niet standaard outillage die niet door ProRail worden aangeboden worden gedragen door de spoorwegondernemingen. De huidige kostendeckking is 9 miljoen. Overige financiering is nog onbekend. Tevens is de financierbaarheid van de extra kosten voor de bereikbaarheid een groot vraagteken.
II Realisatietermijn	-	Het is aannemelijk dat pas na 2025 het terrein in gebruik genomen kan worden. Versnelling is niet mogelijk. Een tussenoplossing is noodzakelijk.
IIIa Procedurele aspecten	0	Huidige bestemmingsplan doeleinde: Buitengebied met wijzigingsbevoegd naar spoordoeleinde.
IIIb Maatschappelijk draagvlak	-	Mogelijke bezwaren van: Omwonenden, Tennet, Gemeente Dalfsen. Door mogelijke spoorverdubbeling t.h.v. Herfte zijn de mogelijke bezwaren groot.
* Lichthinder	0	Selectie van type armatuur etc. cf. vergunningvoorschriften.

Bijlage 4: Ruimtelijke kwaliteit van beide locaties

Locatie Hessenpoort

Vanuit ruimtelijk oogpunt bezien is het goed mogelijk om de spoorse voorzieningen binnen de locatie Hessenpoort in te passen.

De soort van bebouwing past bij de bebouwing van het bedrijventerrein Hessenpoort

Kenmerken omgeving

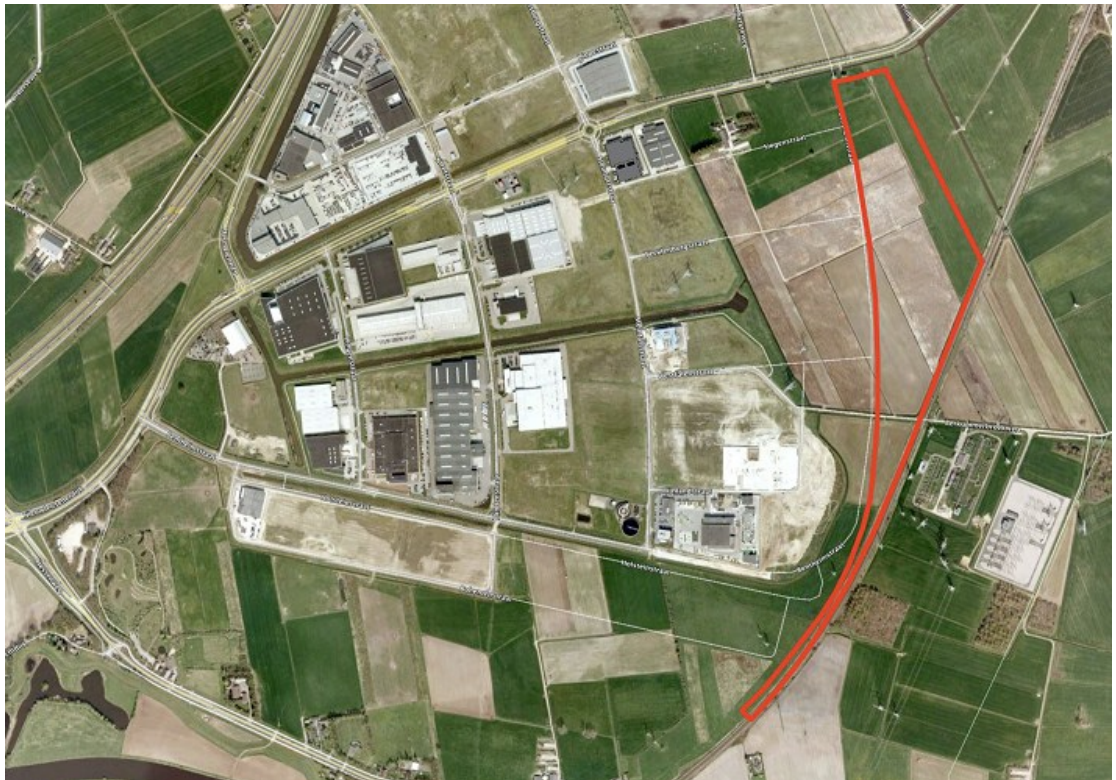
- Aan de rand van bedrijventerrein Hessenpoort met aan de westzijde toekomstige bedrijfsbebouwing en aan de oostzijde van het spoor buitengebied

Passen de spoorse voorzieningen binnen deze omgeving: ja

- Het TC is goed inpasbaar in deze omgeving. Het gebouw sluit qua typologie en gebruik aan op de geplande bedrijfsbebouwing.

Beleid

Hessenpoort ligt in het buitengebied. Bij deze locatie is het relevant dat hier in het structuurplan is voorzien in een uitbreiding van het bedrijventerrein (Hessenpoort 3).



Locatie RGS

Vanuit ruimtelijk oogpunt bezien is het niet gewenst om bouwwerken en verhardingsoppervlakten in de RGS zone te plaatsen.

De grote maat (lengte) van de bebouwing en de verharding passen qua uitstraling niet in het groene landschap langs de IJssel.

Kenmerken omgeving RGS

- Groen / blauwe, bebouwingsloze zone
- Dijk, IJssel en groen als dragers van het gebied
- Nabij het Engelse Werk (gebied met welstandsniveau: hoog)
- Nieuwe spoorbrug als herkenningspunt; oversteek over de IJssel
- Vanuit de trein + fiets vanaf Hattem en vanaf de dijk vormt deze zone de binnenkomst, de entree van Zwolle
- Langs hoofdfietsroute.

Passen de spoorse voorzieningen binnen deze omgeving: nee

- De grote maat van de bebouwing en het verhardingsoppervlak passen niet in deze groen / blauwe omgeving:
- Bebouwing van grote lengte in een bebouwingsloze, groene omgeving vormt een wezensvreemd element in het kenmerkende rivierlandschap
- Vanaf de spoorbrug (= entree Zwolle), de dijk, de zijde Hattem en vanaf de hoofdfietsroute zal de bebouwing en het grote verhardingsoppervlak opvallend zichtbaar zijn omdat het de enige bebouwing / het enige grote verharding-oppervlak in deze zone is.



Locatie RGS en beleid

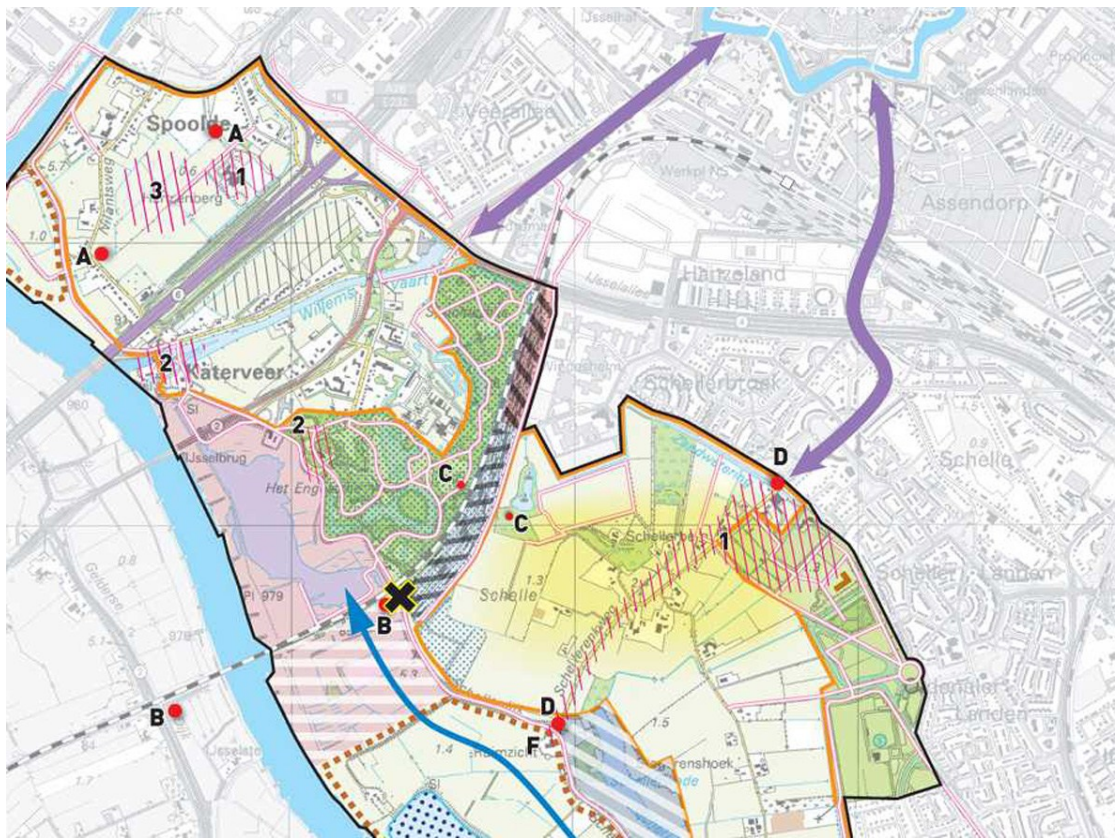
In verschillende visies vormt dit terrein onderdeel van de groene zone, 'de groene scheg', tussen de IJssel en de binnenstad van Zwolle.

Voor de provinciale Omgevingsvisie (2009), het Structuurplan Zwolle (2008) en de Visie buitengebied Zwolle (2009) is belangrijk of de locaties gelegen zijn in het buitengebied of niet. In het buitengebied zijn alleen functies toegestaan die functioneel aan het buitengebied zijn gebonden of een verhoging van de ruimtelijke kwaliteit kunnen betekenen. RGS "tegen de IJssel" en RGS "midden" liggen op de rand van het buitengebied.

De uiterwaarden van de IJssel behoren tot de provinciale Ecologische Hoofdstructuur en zijn aangemeld als Natura 2000 gebied. Dat betekent voor de spoorse voorzieningen dat deze op geen enkele wijze de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied mag frustreren (hierbij spelen licht en geluidhinder een rol). Voor de locatie RGS is onderzoek noodzakelijk om aan te tonen dat dit niet het geval is (Natuurtoets).

Voor het gebied tussen Zwolle en de IJssel is een visie opgesteld in samenspraak met o.a. bewoners van de Buurtschap, Vitens en Staatsbosbeheer. Deze Ontwikkelingsvisie Buurtschap IJsselzone is door de gemeenteraad in 2003 vastgesteld. Daarin wordt geconstateerd dat het rangeerterrein een barrière vormt in de IJsselzone en ook anderszins ongewenst is (waterwinning). Het rangeerterrein zou op lange termijn te verplaatsen zijn naar Hessenpoort. Daarbij is aangegeven dat op het deel dat grenst aan het buitengebied groene herontwikkeling gewenst is, en op het deel dat grenst aan de campus stedelijke herontwikkeling mogelijk is. RGS "tegen de IJssel" en "RGS "midden" liggen in het eerstgenoemde deel, en RGS "Windesheim" ligt in het laatstgenoemde deel.

In het Groenbeleidsplan Zwolle (1998) wordt een Stedelijke Hoofdgroenstructuur aangewezen. Deze is als Structuurgroen grotendeels overgenomen in het Structuurplan Zwolle (2008). De gemeente is terughoudend met het plaatsen in het structuurgroen van niet aan het groen gebonden functies. De locaties RGS "tegen de IJssel", RGS "midden" en RGS "Windesheim" liggen tegen deze Stedelijke hoofdgroenstructuur aan.



Buurtschap IJsselzone Zwolle

Ontwikkelingsvisie d.d. 8 dec 2003, vastgesteld door de gemeenteraad

- Bij C-C: belangrijkste te verbeteren recreatieve verbindingen tussen A-A t/m F-F
- Paars-oranje arcering: op lange termijn te verwijderen rangeerterrein - stedelijke herinrichtingszone
- Paars-blauwe arcering: op lange termijn te verwijderen rangeerterrein - groene herinrichtingszone

Ruimtelijke inpassing spoorse voorzieningen locatie RGS

Wanneer er voor het onderbrengen van de spoorse voorzieningen toch gekozen wordt voor de locatie RGS-terrein zal dit, zeker omdat dit in basis niet passend wordt geacht, vanuit het oogpunt ruimtelijke kwaliteit met extra zorg moeten worden ingepast.

Belangrijk hoofduitgangspunt moet zijn het zo goed mogelijk integreren van de spoorse voorzieningen binnen de landschappelijke setting, het aansluiten op de groene kwaliteit en het handhaven of versterken van de groene koppeling IJsselandschap - binnenstad.

Het RGS-terrein vormt de entree van de stad voor treinreizigers afkomstig uit de richting Amersfoort en voor fietsers afkomstig vanaf de IJsseldijk en vanuit de richting IJssel en Hattem.

Er kan daarbij onderscheid worden gemaakt in:

- a. RGS - bebouwing nabij de IJssel
- b. RGS – bebouwing nabij Windesheim, opstel terrein nabij IJssel
- c. RGS – TC op Oosterhaven, overige bebouwing nabij Windesheim, opstel terrein nabij

IJssel

a. RGS - bebouwing nabij de IJssel – niet inpasbaar

Bebouwing nabij de IJssel is vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit niet inpasbaar: de bebouwing past ruimtelijk gezien niet binnen de kenmerkende groen / blauwe zone van het IJssellandschap.

Bebouwing zou een wezensvreemd element vormen binnen de bebouwingsloze, groene omgeving. Daarbij zou de bebouwing ongewenst opvallend zichtbaar zijn vanaf de spoorbrug, de dijk en de hoofdfietsroute.

b. RGS – bebouwing nabij Windesheim, opstel terrein nabij IJssel – onder voorwaarden inpasbaar

Bebouwing van de spoorse voorzieningen kan, vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit, onder voorwaarden inpasbaar zijn.

De bebouwing valt binnen een zone waar ook al bebouwing aanwezig is; de bebouwing van Windesheim.

Belangrijke aspecten bij de inpassing zijn:

- Het is de eerste bebouwing die zichtbaar is bij benadering vanaf de dijk, vanaf Hattem en vanuit de trein. Hiermee vormt het de bebouwde entree van Zwolle. De ruimtelijke kwalitatieve uitstraling van de bebouwingselementen en passendheid bij de omgeving zijn van essentieel belang.
- De fietssnelweg loopt tussen Windesheim en de spoorse voorzieningen door. Van belang hierbij is dat deze fietsroute aantrekkelijke en sociaal veilige is. Kenmerkend is de groene uitstraling van de fietsroute: het benaderen van de stad via de 'groene scheg'. Dit betekent voldoende groene ruimte aansluitend op de fietssnelweg en een aantrekkelijke (groene) begrenzing langs het fietspad. De zone waarbij de fietssnelweg de minste ruimte heeft, het minst door groen wordt omgeven verdient extra aandacht.
- Een goede auto-ontsluiting voor het gebied. Aandachtspunt hierbij vormt de fietssnelweg, die zo min mogelijk hinder van de auto-ontsluiting mag ondervinden.

Voor het maken van een eerste schetsontwerp voor de spoorse voorzieningen zijn de ruimtelijke randvoorwaarden op hoofdlijnen uiteengezet in het document ruimtelijke inpassing spoorse voorzieningen, 2 november 2012. Op de volgende pagina's is een verkorte versie daarvan opgenomen.

Let op: dit zijn alleen randvoorwaarden bezien vanuit het perspectief van de ruimtelijke inpassing, dus niet vanuit het perspectief milieu (geluid), water (waterbeschermingsgebied) e.d. Vanuit deze aspecten zullen ook de (on)mogelijkheden van inpassing worden onderzocht en randvoorwaarden worden opgesteld.

Bij een eventuele keuze voor deze optie zullen de randvoorwaarden op hoofdlijnen verder worden uitgewerkt.

c. RGS – TC op Oosterhaven, overige bebouwing nabij Windesheim, opstel terrein nabij IJssel – geen voorkeur qua ruimtelijke inpasbaarheid

Het verdelen van de spoorse voorzieningen over twee locaties; locatie RGS en locatie Oosterhaven heeft vanuit ruimtelijk oogpunt niet de voorkeur.

Wanneer voor de locatie RGS terrein zou worden gekozen is het vanuit ruimtelijk oogpunt

bezien wenselijk om hier ook ALLE onderdelen spoorse voorzieningen te plaatsen, dus inclusief TC. Dit om spreiding en 'verrommeling' elders te voorkomen.



RGS-terrein als onderdeel van de groene scheg tussen de IJssel en de binnenstad van Zwolle (uit het startdocument Spoorzone, december 2011)

Randvoorwaarden ruimtelijke inpassing spoorse voorzieningen locatie RGS. Optie b. bebouwing nabij Windesheim, opstel terrein nabij IJssel

De hierna geformuleerde uitgangspunten en eisen ten aanzien van de ruimtelijke inpassing zijn globaal gehouden en alleen op hoofdlijnen geformuleerd. Wanneer de keus op de locatie RGS terrein zou vallen zullen de ruimtelijke randvoorwaarden verder worden uitgewerkt.

De uitgangspunten gaan alleen over de ruimtelijke inpassing. Vanuit andere invalshoeken zullen ook nadere randvoorwaarden of eisen worden gesteld.

(Zoals: Het RGS terrein valt binnen de zone grondwaterbeschermingsgebied; het TC is dan een verboden inrichting).

Positionering bebouwing

- De gebouwen of gebouwde objecten NIET in het open landschap plaatsen. Dit om het landschappelijke beeld langs de IJssel niet te verstoren.
- D.w.z. de gebouwen of gebouwde objecten niet aan de zijde IJssel situeren, maar in de zone nabij Windesheim, daar waar zich al bebouwing bevindt.
Nb. onder bebouwing worden alle gebouwen en gebouwde objecten van enige omvang verstaan: Technisch Centrum, wasinstallatie, dienstgebouw enz.
- De ruimte langs de fietssnelweg moet voldoende ruim zijn.
Uitstraling fietssnelweg: een ruime, groene route richting centrum en verder.
D.w.z. voldoende ruimte voor groen langs de fietssnelweg en niet aan beide zijden een

ProRail

bebouwingswand plaatsen, zeker niet wanneer deze weinig uitstraling heeft; dus niet aan de ene zijde de parkeergarage Windesheim en direct aan de andere zijde een lange 'industriële' hal (TC) van de Spoorse voorzieningen.

- Dit kan tegengegaan worden door:
- de met name in de lengterichting forse bebouwing (TC hal) meer richting het westen, richting het centrum van het spoorpakket, te plaatsen. Dit is mogelijk wanneer de interne ontsluitingsroute van het terrein niet aan de zijde Windesheim/fietsnelweg wordt geplaatst maar in het centrum van het gebied.
- De gebouwen en gebouwde objecten niet achter elkaar te plaatsen maar naast elkaar of gestapeld. Waar mogelijk ook functies ondergronds plaatsen (bijv. opslag). Hierdoor wordt de lengte van de 'bebouwingswand' beperkt en kan meer nadruk op groen en doorzicht komen te liggen.



Oranje omljnd gebied - Bebouwingsvlak, zone waarin bebouwing en grote gebouwde objecten het minst storend zijn:

- *bebouwingsobjecten in zone nabij bebouwing Windesheim*
- *bebouwing niet direct langs de fietssnelweg: afstand tot fietssnelweg*

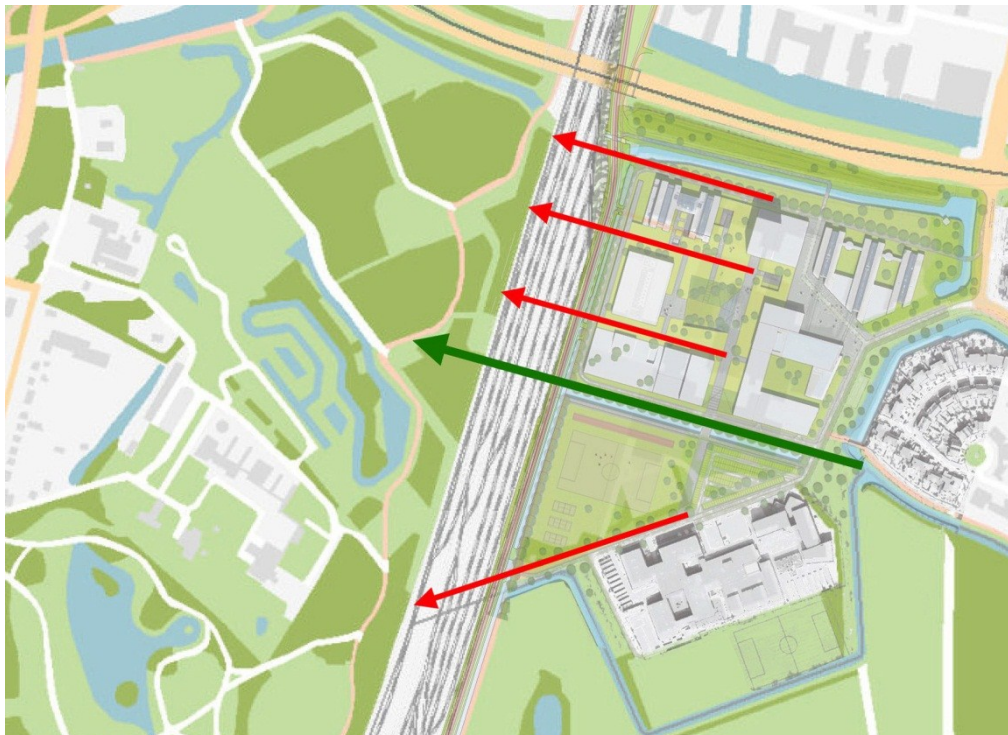
ProRail

- *geen bebouwing in het open landschap*

Oriëntatie / uitstraling van de bebouwing

Bij het benaderen van de stad vanuit het westen (trein / fiets) zal de spoorse bebouwing, naast de bebouwing van Windesheim, de eerste bebouwing zijn die zichtbaar is. De bebouwing is dus beeldbepalend voor het benaderen van Zwolle vanuit deze richting. Daarom zullen extra eisen aan de beeldkwaliteit van de bebouwing worden gesteld.

- Oriëntatie van de bebouwing:
de bebouwing is georiënteerd op het noorden en het zuiden; de twee kanten van waaruit de bebouwingsobjecten benaderd worden.
- Daarnaast is de bebouwing ook georiënteerd op de fietssnelweg en Windesheim. De bebouwing heeft in deze richting een 'vriendelijke' uitstraling onder andere door het gebruik van een duurzame, bij de omgeving passende gevelbekleding en voldoende gevelopeningen.
- Hierbij is het van belang dat de bebouwing niet wordt vormgegeven als een lange industriële doos. De lange lengte kan doorbroken worden door het toepassen van parcellering of ritmiek in de gevelbouw en het integreren van gevelopeningen.
- De bebouwing moet reageren op de assen van het Windesheimcomplex (behouden van vrije doorzichtruimte, ruimte voor eventueel in de toekomst te realiseren ecologische of recreatieve verbinding (zie ontwikkelingsvisie buurtschap IJsselzone), plaatsing van gevelopeningen in de zichtassen).
- De verschillende gebouwen en bebouwingsobjecten worden in nauwe samenhang met elkaar ontworpen. Dus NIET als losse elementen.
- Kleur en materiaalgebruik: passend bij de groene omgeving en de bebouwing van Windesheim. Dit onderwerp wordt t.z.t. verder uitgewerkt (voor hoofdlijnen minder belangrijk, na keuzebepaling locatie en bij uitwerking zeer belangrijk).



ProRail

Inpassing fietssnelweg in het groen

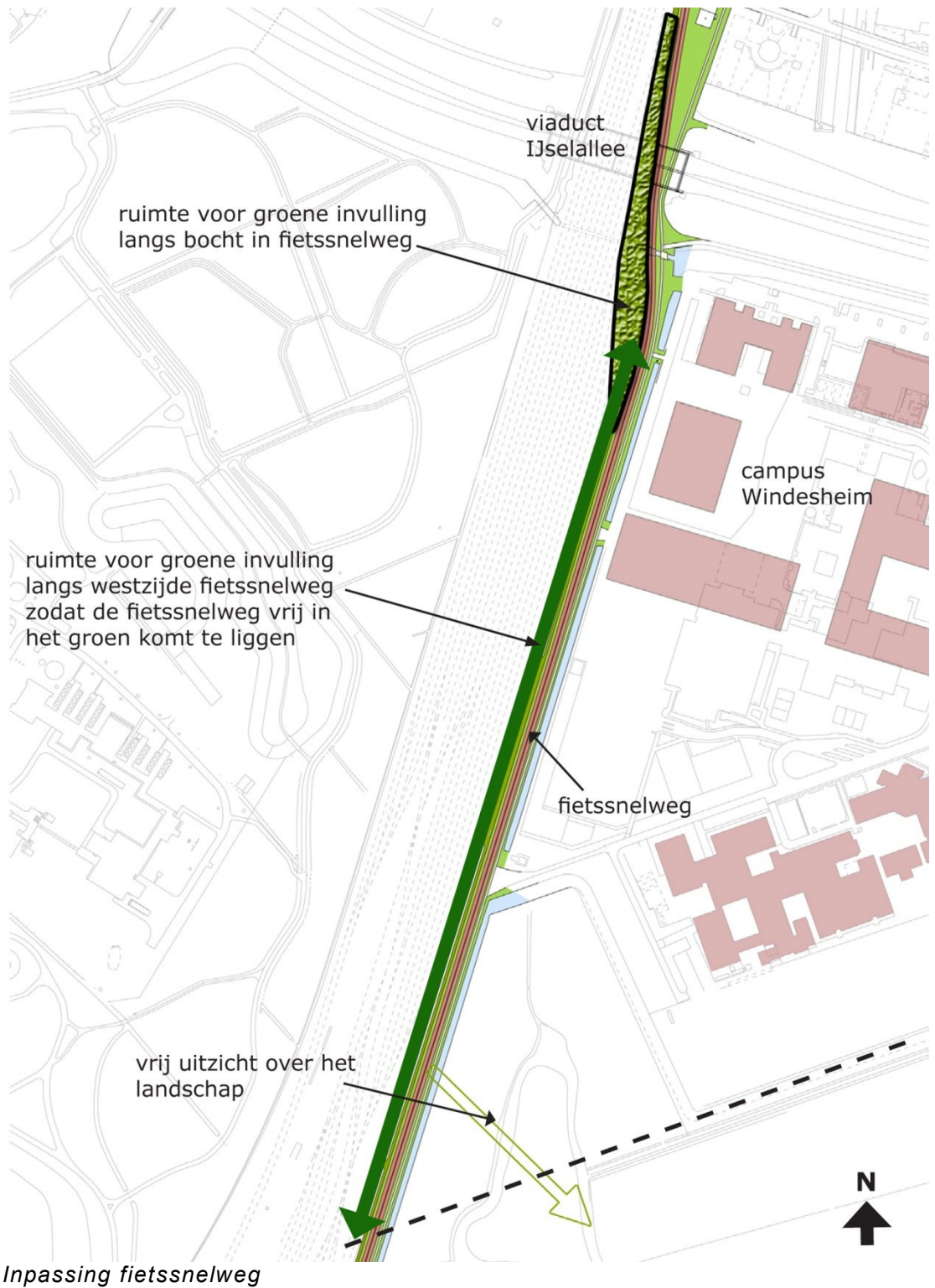
De fietssnelweg wordt gezien als onderdeel van de 'groene scheg'; de groene schegvormige verbindingszone tussen de IJssel en de binnenstad van Zwolle. Om het gewenste groene karakter van de fietssnelweg ter hoogte van het RGS-terrein zoveel mogelijk te bewaren of versterken speelt de groene begrenzing langs het fietspad een belangrijke rol. De zone waarbij de fietssnelweg de minste ruimte heeft, het minst door groen wordt omgeven verdient extra aandacht. Dit is nabij Windesheim gebouw X en de viaduct spoor-IJsselallee.

Het is het van belang hier een minimale ruimte te reserveren voor een groene inrichting; zie tekening.

- Groene invulling langs de bocht in de fietssnelweg nabij Windesheim / viaduct IJsselallee
- Groene strook langs westzijde fietssnelweg zodat de fietssnelweg vrij in het groen komt te liggen:
- Ter plaatse van bebouwingsvlak / bebouwing Windesheim een strook van 5 à 10 m. aan de westzijde van de fietssnelweg hiervoor reserveren (zie fotocollage).
- Aan de oostzijde is al voldoende ruimte voor groen opgenomen:
groenstrook met watergang en voetpad.
Wel is het hier van belang om doorzichten richting het landschap te creëren daar waar dat ruimtelijk goed is: wel of juist geen bossages; uitwerking t.z.t. in het landschappelijk plan.



Groene ruimte ook langs westzijde fietssnelweg: 5 à 10 meter (in collage ca. 5 m)



ProRail

Ontsluiting van het gebied

Bij ontsluiting van het gebied zijn er twee mogelijkheden:

1. In het verlengde van de Zuiderzeelaan
 2. In het verlengde van de Campus bij Windesheim.
- De auto's / voertuigen die het terrein benaderen zullen op 1 plek de fietssnelweg moeten kruisen. Deze kruising moet veilig worden uitgewerkt.
 - De voertuigen mogen verder geen gebruik maken van de fietssnelweg, dus deze niet gedeeltelijk volgen; alleen 1 x kruisen (uitzondering: bij calamiteiten).
 - De ontsluiting moet op verkeerskundig gebied goed worden uitgewerkt.

Verharding van het gebied

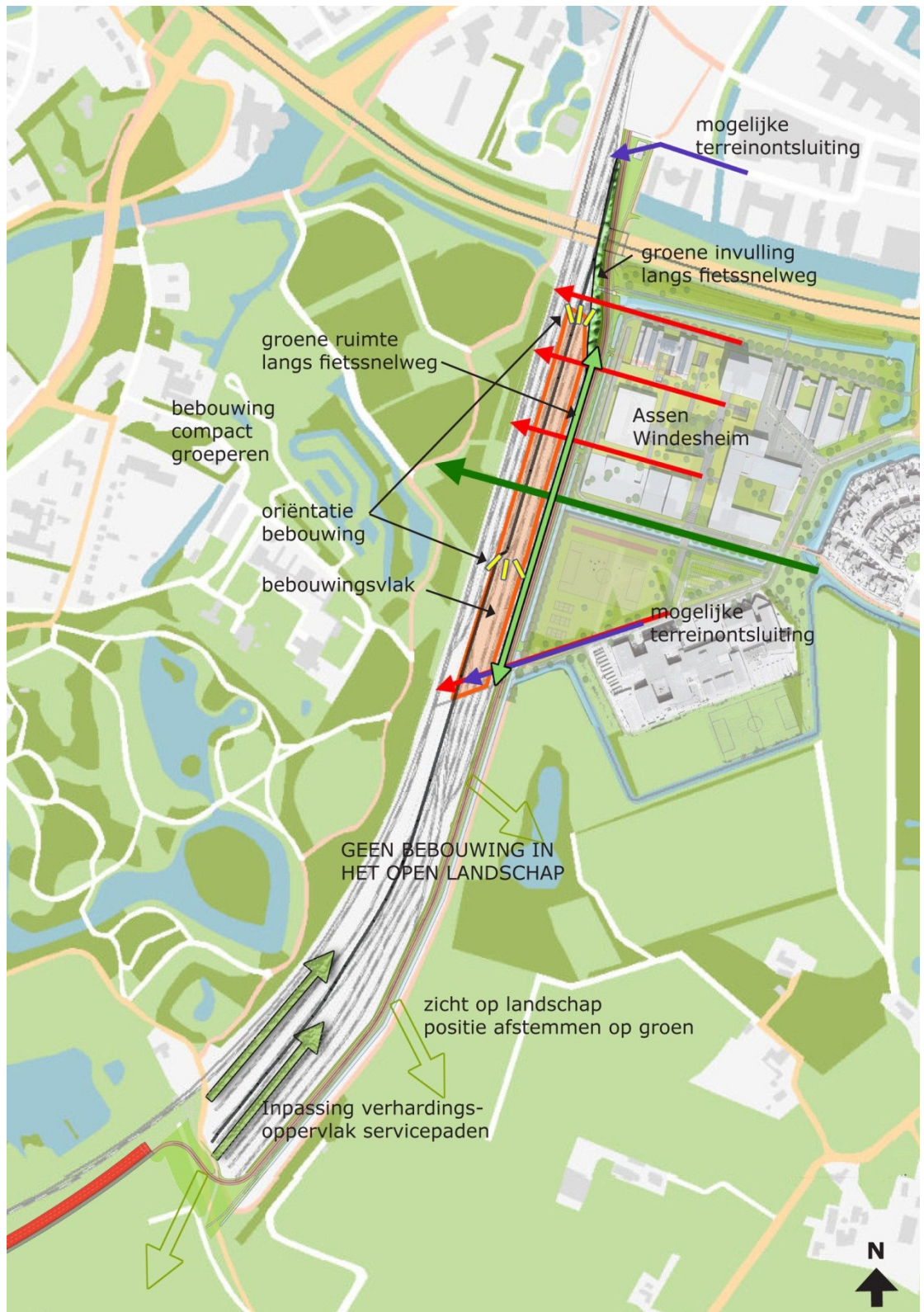
De zone met de servicepaden zal zich tonen als een groot aaneengesloten, verhard gebied.

- Ook dit zal zo goed mogelijk in het landschap moeten worden ingepast.
- Dit kan bijvoorbeeld door het kiezen van een passend kleurgebruik van de verharding
- Of door het verhardingsoppervlak één of een aantal keren te onderbreken met een groenstrook, ingevuld met hagen of een andere, niet voor het spoor hinder opleverende, begroeiing.

Afscherming van het gebied

Hekwerken langs het terrein worden vanuit de spoorse voorzieningen benodigd geacht (terrein mag niet betreden worden).

- Deze afscheiding dient zo min mogelijk als gebouwd object over te komen, dient zo goed mogelijk ingepast te worden in het groen.
- Kwalitatief hoogwaardig ontworpen hekwerk met in het ontwerp van het hek geïntegreerde begroeiing
- De begroeide afscherming moet de landschappelijke inrichting van het gebied versterken.
- Bij uitwerking t.z.t. van het inrichtingsplan ook rekening houden met gewenste doorzichten (juist geen begroeiing op die plaatsen).



Samenvatting hoofduitgangspunten ruimtelijke inpassing

ProRail



Belangrijk hoofduitgangspunt moet zijn het zo goed mogelijk integreren van de spoorse voorzieningen binnen de landschappelijke setting, het aansluiten op de groene kwaliteit en het handhaven of versterken van de groene koppeling IJssellandschap - binnenstad.

ProRail

Colofon

Titel	Locatiekeuze spoorse voorzieningen Zwolle
Documentnummer	EDMS-#3214604
Versie/Datum	Versie 3, 29 november 2012
Status	Definitief
Van	Alex Wong
Auteurs	Albert Jan van der Ster, Alex Wong, Arie Hoornstra, Bert Aalders, Bert Apperlo, Carla van Hooff, Ed Siemonsma, Lourens de Jong, Oebele Jansma, Rebecca van der Horst
Programmamanager	Rebecca van der Horst
Distributie	
Document	EDMS-#3214604-v3-Zwolle_-_rapportage_locatiekeuze_spoorse_voorzieningen

Autorisatie

	paraaf	datum
gecontroleerd prl	_____	_____
projectleider	_____	_____



BIJLAGE 4

Aan: College van burgemeester en wethouders
Van: Rob Tutert/Robert Vink
Datum: 5 december 2012
Onderwerp: Voorstel (communicatie)proces van afweging en keuze

Op 18 december spreken de colleges van B en W en GS zich uit over de voorstellen voor het Ontwikkelingskader Spoorzone en het ontwerp voor de OV knoop. Dit op voorstel van de Stuurgroep Spoorzone van 5 december.

Naast de besluiten over het in gang zetten van het proces om een ambitie te formuleren, het kiezen van de vaste planelementen, de scope interventie inzake de reizigerstunnel, de dekkingsmiddelen en de spoorse voorzieningen wordt gevraagd om de rapportage met daarin de analyse en voorgestelde varianten in de openbaarheid te brengen om daarmee te komen tot afwegingen en keuzes. Deze periode loopt van december 2012 tot eind februari 2013.

Het besluit van de colleges markeert het moment om de kring actoren te vergroten om hen te informeren en reacties, standpunten en meningen te vragen die meegenomen kunnen worden in de definitieve besluitvorming over de diverse onderdelen van het Ontwikkelingskader en de OV-knoop.

Deze notitie doet voorstellen om het communicatieproces gedurende de maanden december 2012 – februari 2013 in te richten.

Uitgangssituatie

Het afgelopen half jaar is er op bescheiden schaal extern gecommuniceerd over de planvorming voor de gebiedsontwikkeling. De klankbordgroep daarentegen is uitgebreid meegenomen in het proces. Zij mogen echter niet gezien worden als vertegenwoordigers van een achterban. De klankbordgroep is op 27 november gevraagd om samen met de projectorganisatie de criteria door te lopen voor de verschillende oplossingen die voorliggen voor het opstellen van het Ontwikkelingskader Spoorzone. De focus heeft gelegen op de ontsluitingsvarianten.

Doelgroepen

De voornaamste externe doelgroepen voor de komende periode zijn:

- Direct belanghebbenden in het gebied (vastgoedeigenaren, bedrijven, ondernemers, organisaties en instellingen, omwonenden, inwoners van Zwolle (geïnteresseerden)
- Marktpartijen
- Regiobewoners

De interne doelgroepen zijn:

- Zwolse gemeenteraad en Provinciale Staten
- Medewerkers binnen de betrokken partijen



Doelstellingen

Informeren en betrekken/consulteren van bovengenoemde doelgroepen.

Strategie

Wat er nu aan informatie vrijkomt uit het project is complex en veel. Dat stelt hoge eisen aan de manier waarop de informatie aangeboden wordt, temeer als er ook nog eens gevraagd wordt zich op hoofdlijnen een mening te vormen en zich daarover uit te spreken.

De informatie moet begrijpelijk, duidelijk en zoveel mogelijk met (liefst 3D-) beelden ondersteund worden. Daarnaast moet het uitnodigen tot reactie.

Bij het vragen om reacties gaat het vooral om het verzamelen van argumenten waarop men de keuzes baseert. Geadviseerd wordt de vraagstelling vooral te richten op een beperkt aantal centrale vraagstukken:

1. Welke busontsluitingsvariant heeft uw voorkeur en waarom?
2. Welke oplossing voor het fietsparkeren heeft uw voorkeur en waarom?
3. Welke oplossingen voor de vormgeving van de entrees van de reizigerstunnel spreken u het meest aan en waarom?

Veel aandacht dient besteed te worden aan het managen van de verwachtingen; wat ligt er op tafel, welke keuzemogelijkheden zijn er, wat is de status van de voorstellen, wie besluit(en) erover en wanneer?

Het project Spoorzone is een project van stedelijke/regionale schaal. Het overstijgt daarmee in eerste instantie wijkbelangen (hoe zorgvuldig er in de planvorming ook gekeken wordt naar mogelijkheden om tegelijk de leefbaarheid in de omliggende wijken te versterken). Geadviseerd wordt de communicatie op dit moment dan ook vooral te richten op stedelijk niveau.

Kernboodschap

“Om de spoorzone in Zwolle zo kansrijk mogelijk te ontwikkelen hebben gemeente, provincie, NS en ProRail samen een integraal kader opgesteld. Ook is gewerkt aan ontwerpschetsen voor de OV-knoop met het nieuwe busstation aan de Hanzelandzijde en de entrees voor de verbrede reizigerstunnel. Er zijn voor beide onderdelen nog diverse varianten en oplossingsrichtingen.

De komende maanden moeten hierin keuzes gemaakt worden. De betrokken organisaties zijn benieuwd naar wat u van de voorstellen vindt om deze te betrekken in de definitieve besluitvorming. Kijk voor meer informatie en geef uw reactie op www.zwolle.nl/spoorzone en/of bezoek de informatiebijeenkomst in januari 2013.“

Aanpak

Persoonlijke gesprekken - vóór 18 december

Voordat alle informatie openbaar wordt, worden direct belanghebbenden in een persoonlijk gesprek geïnformeerd zodat zij de informatie niet uit de krant vernemen.



Het gaat met name om bedrijven en instanties die liggen in de buurt van het gebied voor de overkluizingsvariant.

Opening Hanzelijn - 6 december

Voor de officiële opening van de Hanzelijn op 6 december wordt een kernboodschap voorbereid in afstemming met de vier partijen over de spoorzone die onderdeel uitmaakt van de toespraak van Ank Bijleveld.

Perspresentatie - kort na 18 december

Het voorstel is om kort na 18 december middels een perspresentatie te creëren zodat de stad en regio op hoofdlijnen kennis kunnen nemen van de voorstellen. Tijdens de perspresentatie wordt ook het vervolgproces geschetst met de aankondiging van een publieksbijeenkomst begin februari. Het voorstel is om de portefeuillehouder van de gemeente Zwolle namens de stuurgroep deze presentatie te laten verzorgen.

Website

Uiteraard is vanaf 20 december voor geïnteresseerden meer informatie te vinden op de website. Voorgesteld wordt hiervoor de gemeentelijke website te gebruiken (www.zwolle.nl/spoorzone). Op deze site worden bezoekers uitgenodigd een aantal vragen te beantwoorden. Sociale media (Facebook, Twitter) worden ingezet om belangstellenden te verwijzen naar de website.

Publieksbijeenkomst - januari 2013

Voorgesteld wordt in januari een brede publieksbijeenkomst te houden. Na een plenaire presentatie kunnen bezoekers meer informatie krijgen, vragen stellen en hun reactie geven over de diverse onderdelen (gebiedsontwikkeling, busontsluitingsvarianten, ontwerp OV-knoop en fietsparkeren)

Informatiebijeenkomsten voor gemeenteraad, Provinciale Staten, directies NS en ProRail

Voor het proces van afwegingen en keuzes worden (separate) informatiebijeenkomsten georganiseerd in januari.

Bijeenkomsten organiseren met Q-team

Het Q-team zal uiteraard in dit stadium om advies worden gevraagd. Er zullen nog nieuwe bijeenkomsten worden gepland.

Zie voor de planning bijgaande communicatiekalender (bijlage 1). Er wordt een planning in detail uitgewerkt en afgestemd met de partijen.



Bijlage 1.

Communicatiekalender nov/dec '12 - maart '13

Wanneer	Voor wie	Besluit/bespreking	Communicatie
Periode tot 20 december	Direct belanghebbenden	Op hoofdlijnen informeren over varianten.	-
26 november	Directieteam	Vrijgeven voorstellen voor bespreking voorstellen in B&W en GS	-
27 november	Klankbordgroep Spoorzone	Toetsen voorstellen op criteria	-
6 december	Officiële opening Hanzelijn	-	?
5 december	Stuurgroep	Vrijgeven voorstellen voor bespreking in college en GS	-
18 december	B&W + GS *	Vrijgeven voorstellen voor bespreking met externe partijen en stad	Embargo tot 18 december
20 december	Pers	Ontwikkelkader en oplossingsrichtingen (varianten) en ontwerp OV-knoop	Persbericht en gezamenlijke perstoelichting in Meandergebouw. Daarbij aangeven vervolproces met data publieksbijeenkomst voor belanghebbenden en -stellers. NB! Q en A's voorbereiden in afstemming met bestuurders!! Websites actualiseren. Facebook en Twitter Special in Wijzer Bericht op intranet voor medewerkers betrokken organisaties.
18 december	Gemeenteraad	Financieringsvoorstel reizigerstunnel	Persbericht en -toelichting
Januari (data ntb)	Gemeenteraad, PS,	Aanvullingen en	-



	directies NS en proRail	afwegingen vragen van partijen, geen voorkeursvarianten	
Januari (datum ntb)	Belanghebbenden en belangstellenden	Aanvullingen, reacties en afwegingen vragen van bezoekers	Brede publieksbijeenkomst (aankondiging via persbericht en artikel in Wijzer)
Januari / februari	Medewerkers binnen betrokken organisaties		Bijv. Lunchbijeenkomsten
Maart	B&W + GS	Besluitvorming <u>Ontwikkelingskader</u> - Keuze ontsluitingsvariant. <u>OV-knoop</u> - Ambitieniveau station - (Principe) fietsparkeren - Functionele plattegrond - PVE OV-knoop <u>Spoorse voorzieningen</u> - locatiekeuze	Persbericht en perstoelichting

BIJLAGE 5

Verslagen Klankbordgroep Spoorzone



BIJLAGE 5

Verslag Klankbordgroep Spoorzone

- Datum: 25 september 2012
- Locatie: NS Gebouw "De Meander"
- Aanwezig:
- Henk Lukkezen (Vereniging bewoners Hanzeland)
 - Nicole Huisman (Vereniging bewoners Hanzeland)
 - Ton ter Bekke (Ondernemersvereniging Hanzeland)
 - Sipke Miedema (Ondernemersvereniging Hanzeland)
 - Jelle ter Burg (Fietsersbond Zwolle)
 - Jan ten Berge (Fietsersbond Zwolle)
 - Jan Hofstede (Stationsbuurt)
 - Roel Korendijk (Stationsbuurt)
 - Ad van Halem (Stationsbuurt)
 - Wam Groot (Stationsbuurt)
 - Anneke van Snick (Vrienden van Assendorp)
 - Rudi Veldman (Vrienden van Assendorp)
 - At Voorhorst (Vrienden van Assendorp)
 - Femke Kingma (Vrienden van Assendorp)
 - Adri Wever (Buurtschap IJsselzone)
 - F.H. Sloet van Oldruitenborgh (Wijkorg. Spoolderbelangen)
 - Gert Oosting (Binnenstad)
 - Job Gans (Eigenarenvereniging Schellerheem)
 - Ronald van den Berg (Vrienden van de Stadskern)
 - Gerben Mensink (Natuur en Milieu Overijssel)
- Radboud Hack (eenmaal aanwezig als toehoorder)
- Martine van de Griendt (NS)
- Jan Nabers (gemeente Zwolle)
 - Nynke Jutten (gemeente Zwolle)
 - Robert Vink (gemeente Zwolle)
 - Rob Tutert (gemeente Zwolle)
 - Jeroen Ruitenbeek (Palmbout Urban Landscapes)
 - Oebele Jansma (gemeente Zwolle)
- Afwezig:
- Marten Houweling, Bas Tönis, Joris Engelbertink, Jan Verbeek, Gerrit Heutink, Ruben Janssen, Hans Valent, Jan Holthuis, Frank Witbraad, Henk Halfwerk, Aart Borst, Richard Alberts



1. Opening en introductie

Rob Tutert opent de bijeenkomst en heet iedereen welkom. Rob geeft aan dat hij de programmamanager is in de nieuwe organisatie van het project Spoorzone. Hij stelt zichzelf verder voor. Er vindt een korte voorstelronde van de aanwezigen plaats. De heer Radboud Hack is als toehoorder éénmaal aanwezig. Op de vraag van Rob of de leden bezwaar hebben tegen de aanwezigheid van de heer Radboud Hack als toehoorder, antwoorden de leden ontkennend. Rob geeft aan dat de klankbordgroep lange tijd niets heeft vernomen en dat het de hoogste tijd is om de klankbordgroep te informeren over de laatste ontwikkelingen.

2. Vaststellen agenda

De aanwezigen kunnen zich vinden in de toegestuurde agenda.

3. Het proces

Aan de hand van een powerpoint presentatie licht Rob het proces toe. Het gaat om de volgende hoofdpunten.

*Dit voorjaar hebben de colleges van gedeputeerde staten en burgemeester en wethouders hebben besloten om de handen in een te slaan ten aanzien van de ontwikkeling van de Spoorzone. Dit is van belang voor de ontwikkeling van het gebied, voor het beschikbaar krijgen van geld en voor de onderlinge samenwerking. Op basis van de beschikbare stukken, met name het startdocument, is een gezamenlijke globale visie op het gebied vastgesteld. De raad heeft in het voorjaar bij de behandeling van de perspectiefnota besloten om met ingang van 2015 jaarlijks €3 mio opzij te leggen voor de Spoorzone.

* Er is een nieuwe projectorganisatie gebouwd waarbij alle vier partners (NS, ProRail, provincie en gemeente) op alle niveau's zijn vertegenwoordigd.

* Er speelt een aantal problemen in de Spoorzone. De Hanzelijn is binnenkort gereed terwijl de omgeving nog niet is opgeschaald. Het gebied is versnipperd. De reizigerstunnel wordt al gebouwd. De bereikbaarheid schiet tekort. De belangen en prioriteiten van partijen lopen uiteen. De plannen zijn nog niet gereed en de sterk gewijzigde economische situatie beïnvloedt de vraag uit de markt. Dit alles maakt de ontwikkeling van de Spoorzone urgent.

* De opgave is dan ook om de economische en maatschappelijke potenties van het knooppunt te benutten voor de stad, regio en landsdeel, een hoogwaardige vervoersknoop te realiseren, een gebied tot stand te brengen met nieuwe functies en dat aanhaakt op de rest van de stad en de barrière van het spoor opheft.

* Er zal een ontwikkelingskader voor het gebied worden gemaakt met daarin ondermeer een visie op hoofdlijnen, uitgangspunten voor toegestane programma's en ontwikkelings- en financiële strategie. Het wordt geen vastomlijnd plan maar een flexibel kader.



* Het genoemde kader omvat ook een integraal voorstel/ontwerp omtrent de OV-knoop. Daarbij gaat het om het station zelf en de directie omgeving aan de noord- en zuidzijde, de loopstromen, de busterminal en de ontsluiting daarvan, auto- en fietsparkeren, stationsgebonden retail en een locatie voor spoorse voorzieningen (een technisch centrum, terrein voor services en opstellen van treinen).

* Op 5 december 2012 zal de (gezamenlijke) stuurgroep een besluit nemen ten aanzien van het ontwikkelkader en de OV knoop. Vervolgens zullen in het eerste halfjaar van 2013 door provinciale staten en de gemeente besluiten omtrent de plannen nemen. Tevens is de verwachting dat investeringsbesluiten worden genomen ten aanzien van de onderdelen die uitgevoerd zullen worden.

De volgende vragen en antwoorden komen aan de orde.

Zit het project mobiliteit in het project Spoorzone? Het project mobiliteit en bereikbaarheid binnenstad zit sec genomen niet in het project Spoorzone. Tal van raakvlakken wel. De gemeentelijke vervoersplannen komen terug in het kader en het integrale ontwerp van de OV-knoop.

Is het ontwikkelkader een (structuur)visie en volgt daarna een bestemmingsplan? Er komt in het ontwikkelkader een visie. Het wordt geen structuurvisie. Er zal niet meteen een bestemmingsplan gericht op ontwikkeling volgen. Waarschijnlijk wel ten aanzien van de OV-knoop. De mate van vragen uit de markt zullen bepalend zijn voor de wijzigingen van het bestemmingsplan.

Op de vraag of burgers ook nodig zijn om te komen tot plannen en uitvoering daarvan en niet alleen de genoemde partners, wordt bevestigend geantwoord.

Hoe verhouden de nieuwe plannen zich tot het Dictionaire van Jo Coenen en het Startdocument van 2011? Het Startdocument is een inventarisatie van bestaande onderzoeken en informatie ten behoeve van het werven en selecteren van een extern stedenbouwkundig bureau en van het maken van een integraal kader. Het genoemde Dictionaire is niet meer van toepassing.

Is er al die tijd niets gedaan? Nee, om te komen waar wij nu staan zijn er veel voorbereiding gedaan. Deze voorbereidingen zijn vooral procesmatig van aard geweest. De beperkte beschikbaarheid van geld heeft de doorslag gegeven ten aanzien van de procesmatige aanpassingen, maar ook van de opgelopen vertraging. De economische omstandigheden spelen uiteraard hierbij een grote rol.

Aan het begin van dit nieuwe proces is het van belang om de eerder geuite belangen nog een keer langs te lopen. Rob doet dit aan de hand van een powerpoint presentatie. Verschillende items worden nagelopen. De klankbordgroep heeft met name het volgende onderstreept.



Inpassing in de bestaande stad

- Verminder het geluid ten gevolge van bussen, sporen, IJsselallee en bedrijvigheid.
- Zorg voor schonere bussen (Stationsweg).
- Zorg voor duurzame kwaliteit in een omgeving waar je je thuisvoelt (variatie en oriëntatie).
- Bescherm de bodem (waar gaat de verontreiniging van het grondwater naar toe?)
- Let bij pleinen op de oriëntatie van gebouwen i.r.t. de heersende windrichting.

Rob legt naar aanleiding van het punt milieu en duurzaamheid uit dat er nu geen MER wordt gemaakt. Dit past nu niet in het huidige proces. Er wordt immers geen plan gemaakt, maar iets wat abstracter is. Het bureau Witteveen en Bos is ingehuurd om slimme oplossingen aan te reiken op het gebied van milieu en duurzaamheid.

Doorstroming en barrièrewerking

- Mooie en veilige routes zijn nodig; het moet een gebied worden om in te verblijven.
- Er zijn niet te weinig verbindingen, maar let op de kwaliteit daarvan. Maak geen autoverbinding door het gebied.
- Roopoort is geen verbinding.
- Benut beschikbare parkeerplaatsen in nacht en avond.
- Zorg aan beide zijden voor plaatsen voor kort parkeren.
- Op de Kop van Hanzeland zijn extra parkeerplaatsen nodig voor de ondernemers.

Openbare ruimte

- houd rekening met de karakteristiek van de omliggende wijken, bv. in vorm van zoneringen (aan beide zijden).
- er mag een contrast zijn tussen noord en zuid.
- Het gebied en de gebouwen in het gebied kennen cultuurhistorische waarden; houd daar rekening mee.
- de kopse kanten van gebouwen worden vaak i.v.m. sociale veiligheid van glas voorzien, echter in de daarachterliggende werkruimtes is het niet altijd aangenaam.
- De scheiding tussen land en stad is aan het vervagen (lichtspreiding, fietssnelweg enz). De eigenheid verdwijnt daarmee. Probeer de eigenheid te bewaken.
- Geen bebouwing langs de Deventerstraatweg in verband met het vrije uitzicht; eventueel lage bebouwing achter het hek. In verband met de langdurige onzekerheid over de mogelijke bebouwing ter plaatse zullen Martine van de Griendt en Oebele Jansma een afspraak maken met Anneke van Snick en Rudi Veldman voor een overleg (actiepunt)



Herkenbaarheid en oriëntatie

- zorg voor herkenningspunten in het gebied.
- Het spoorzone gebied in Amersfoort is tochtig en niet aangenaam, die van Arnhem is niet sociaal veilig genoeg en die van Den Bosch is aangenaam en past bij de binnenstad.

4. Planvorming

Jeroen Ruitenbeek van het bureau Palmbout Urban Landscapes verzorgt een presentatie over de planvorming. Het is vooral een probleemanalyse. Een belangrijk element in zijn presentatie is het isolement van het gebied. Het gebied is niet aangehecht op de rest van de stad en kent weinig verbindingen met het omliggende gebied. Hanzeland kent twee auto-ontsluitingen en voor de rest is er een beperkt aantal fietsverbindingen. Voorts zal het een opgave zijn om de pleinen rondom de OV knoop in te richten en deze met elkaar in verbinding te brengen. Met de verschillende ruimtelijke en functionele ingrepen moet er ontwikkelkracht ontstaan. Jeroen vraagt om een reactie. De klankbordgroep geeft samengevat de volgende reactie.

- Het bestemmingsplan is nog niet uitontwikkeld; de infrastructuur is feitelijk nog niet af.
- Maak geen verbindingen voor de auto, maar zorg voor verbindingen die in psychologische zin aanhechten aan de rest van de stad.
- Het Veeralleekwartier moet niet in de verdrukking komen, maar juist meer worden aangehecht. Jeroen erkent dat daar een opgave ligt.
- De reizigerstunnel ligt feitelijk verkeerd; de focus is naast het stationsgebouw komen te liggen. Ook daar ligt een opgave volgens Jeroen.
- Gaan de voetgangers/studenten de busbaan kruisen? Nee, dit ligt aan de plek van de busbaan.
- Hoe wordt de voetgangersstroom naar de Campus Windesheim afgewikkeld? Denk daarbij niet vanuit beperkingen. Faciliteer de kortste route. Met een brug de IJsselallee oversteken? Nynke Jutten en Jeroen geven aan dat ook dit een opgave is.
- Kunnen de oude hallen worden gebruikt voor sportdoeleinden? Denk bv. aan het ROC gebouw in het Hart van Zuid in Hengelo.

5. Verslag van 7 februari 2012

Het verslag wordt gewijzigd vastgesteld. Het gaat om de volgende wijzigingen.

- blz. 2, 3, 4 en 5, in de aanhef staat 7 december i.p.v. 7 februari 2012;
- blz. 2, punt 2, tweede zin moet zijn: Jan Hofstede merkt op dat hij met name wil weten waar het grondwater met vervuiling naar toe gaat omdat het aan de rand van het drinkwatergebied is gelegen.

Naar aanleiding van het verslag stelt Ad van Halem de vraag of hij antwoord krijgt op de vraag of de mogelijkheid bestaat om de piekmomenten van de



luchtverontreiniging langs de Stationsweg te meten? Oebele Jansma trekt dit na (actiepunt).

Adri Wever zou graag de stukken omtrent de kamervragen over het project ZwolleSpoort ontvangen (punt 4, Zwollespoort, blz 5). Oebele Jansma zorgt er voor dat de leden van de klankbordgroep deze stukken ontvangen.

6. Vervolgstappen

Rob geeft aan dat de komende weken hard zal worden gewerkt aan het integrale kader en de Ov-knoop. Zoals eerder aangegeven zal de stuurgroep op 5 december as. een besluit nemen ten aanzien van deze producten. De klankbordgroep wordt meegenomen in het proces en zal in twee komende vergaderingen (eind oktober en eind november) om een reactie worden gevraagd op de dan voorliggende ideeën en ontwerpen. De klankbordgroep stemt hiermee in. De eerstvolgende vergadering is op dinsdag 30 oktober 2012 om 19.30 uur.

Ton ter Bekke geeft aan dat de klankbordgroep inmiddels een hechte groep is en dat zaken, zolang het nog niet in het college/raad is geweest, binnenskamers blijven. De klankbordgroep heeft zich altijd positief opgesteld en trekt gezamenlijk op. Er worden geen zaken uitgespeeld via de media, maar mocht dat aan de orde zijn dat wordt dit eerst in de klankbordgroep besproken.

7. Rondvraag

Anneke van Snick had graag afscheid genomen van de vorige projectmanager, Pieter Rodenberg. Jan Nabers meldt hierop dat het de keuze van Pieter was om geen publiek afscheid te nemen.

Verschillende leden merken dat zij graag tijdig op de hoogte waren geweest van de doorstart en de wijzigingen van het project. Jan Nabers geeft aan dat door de dynamiek van het project in dit voorjaar de klankbordgroep te laat is geïnformeerd over de wijzigingen. Hij kan niet anders dan zijn excuses hiervoor aanbieden. Er is nog wel in de zomer met een kleine delegatie van de klankbordgroep over de wijzigingen gesproken.

Tot slot meldt Jan Nabers dat op 6 december as. Prorail de opening van de Hanzelijn zal verzorgen en dat op 8 en 9 december het feest zal zijn in de stad en de regio. Tijdens deze dagen zal een soort preview van project in 2013 en 2014 worden gegeven.

Rob sluit de vergadering.

BIJLAGE 5

Verslag Klankbordgroep Spoorzone

Datum:	30 oktober 2012
Locatie:	NS Gebouw "De Meander"
Aanwezig:	Henk Lukkezen (Vereniging bewoners Hanzeland) Nicole Huisman (Vereniging bewoners Hanzeland) Ton ter Bekke (Ondernemersvereniging Hanzeland) Sipke Miedema (Ondernemersvereniging Hanzeland) Jelle ter Burg (Fietsersbond Zwolle) Jan ten Berge (Fietsersbond Zwolle) Jan Hofstede (Stationsbuurt) Roel Korendijk (Stationsbuurt) Ad van Halem (Stationsbuurt) Wam Groot (Stationsbuurt) Anneke van Snick (Vrienden van Assendorp) Rudi Veldman (Vrienden van Assendorp) At Voorhorst (Vrienden van Assendorp) Femke Kingma (Vrienden van Assendorp) Adri Wever (Buurtschap IJsselzone) F.H. Sloet van Oldruitenborgh (Wijkorg. Spoolderbelangen) Gert Oosting (Binnenstad) Job Gans (Eigenarenvereniging Schellerheem) Ronald van den Berg (Vrienden van de Stadskern) Gerben Mensink (Natuur en Milieu Overijssel) Jan Nabers (gemeente Zwolle) Nynke Jutten (gemeente Zwolle) Robert Vink (gemeente Zwolle) Rob Tutert (gemeente Zwolle) Jeroen Ruitenbeek (Palmbout Urban Landscapes) Oebele Jansma (gemeente Zwolle) Jennifer Nijboer (gemeente Zwolle)
Afwezig:	Marten Houweling, Bas Tönis, Joris Engelbertink, Jan Verbeek, Gerrit Heutink, Ruben Janssen, Hans Valent, Jan Holthuis, Frank Witbraad, Henk Halfwerk, Aart Borst, Richard Alberts

1. Opening en introductie

Rob Tutert heet alle aanwezig welkom.

2. Vaststellen agenda

De aanwezigen kunnen zich vinden in de toegestuurde agenda.

3. Organisatie

Aan de projectorganisatie is een kwaliteitsteam toegevoegd. Het kwaliteitsteam bestaat uit Rients Dijkstra (adviseur Rijksbouwmeester), Koen van Velsen (Spoorbouwmeester) en Anna Vos (vertegenwoordiger van de stad Zwolle). Zij geven advies aan de stuurgroep Spoorzone Zwolle over de plannen die de projectorganisatie voorstelt.

Terugkoppeling:

- Er heeft een gezamenlijke raad/statenbijeenkomst plaatsgevonden. Het doel was het informatie niveau van raad en staten gelijk te schakelen. Raad en staten worden op een zelfde wijze als deze klankbordgroep ingelicht over de plannen. Door met hen tevens in gesprek en in discussie in aanloop op de te nemen besluiten in het proces.
- Er volgt een vraag naar aanleiding van de berichten over het overhouden van ProRail van 90 miljoen euro in een ander project. Aangegeven wordt dat dit los staat van de plannen van het station Zwolle en de spoorzone Zwolle.

4. Verslag van 25 september 2012

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

5. Proces

Jeroen Ruitenbeek van Palmbout is aanwezig voor de presentatie van de huidige plannen die door de projectorganisatie zijn opgesteld. Het getoonde is niet openbaar en wordt in vertrouwen met de klankbordgroep gedeeld.

De projectorganisatie is nog volop aan het rekenen en tekenen met de plannen. De resultaten zijn nog niet bekend. De verwachting is tijdens de volgende bijeenkomst meer inzicht hierin te kunnen geven.

Er volgt een vraag over de gehanteerde systematiek in relatie tot een pilot TEEB van de gemeente Zwolle. De pilot is niet bekend, maar wel worden in de berekeningen van deze plannen ook de lange termijn baten voor de omgeving en de kwaliteit voor stad bekeken.

De het project gehanteerde beoordelingssystematiek kijkt breder dan alleen het geld en lijkt op een Maatschappelijke Baten Analyse. Hierin wordt ook gekeken naar de ontwikkelkracht. In de volgende bijeenkomst kan de beoordelingssystematiek worden doorgenomen.

De presentatie gaat in op de ambitie van de gemeente Zwolle om een meer levendig stuk stad te maken met daarin gemengde functies en routes. Van oudsher is er een duidelijke functiescheiding in het gebied.

Het gebied is nu de achterkant van de stad, maar ligt op steenworp afstand van de binnenstad. Er zit een verscholen charme in het gebied, dat nu uitdaagt om een plan te maken waarin deze kwaliteiten benut worden. Het gebied ligt geïsoleerd ten opzichte van zijn omgeving en lijkt op een eiland in de stad. De verbindingen zijn lastig. Dit is een van de zaken om aan te werken.

De opdracht die voorligt is het opstellen van een ontwikkelkader met daarin een lange termijn strategie voor het hele gebied, de OV knoop goed in beeld brengen en zorgen voor de verbinding met rest van de stad.

Een belangrijk onderwerp in dit project is het verplaatsen van de bussen naar de zuidzijde van het station.

Inmiddels liggen er 3 varianten voor:

- een tunnel onder sporen door;
- een zelfde variant, maar dan met een viaduct, dus bovengronds;
- een alternatief waarvan de plaatjes getoond worden.

De varianten worden getoond en besproken. Hierin zitten onderwerpen als:

- aansluiting van de Veerallee;
- (Voort)bestaan van de Kamperlijn. Hiervan is de toekomst onbekend, omdat er nog geen besluit over genomen is;
- De effecten van een viaduct of twee kruisingen;
- Alternatief voor de Pannekoekendijk;
- Het belang van vrije busbanen voor Provincie;
- Straat van Wärtsila openbaar en voor alle verkeerssoorten toegankelijk maken;
- Verbinding vanaf Veerallee naar Hanzeland;
- Verkenningen om in de bocht van de sporen te kunnen overkluisen; Onderzoeken gaande voor de verkeerstechnische aspecten ook vanwege de hoogte;
- Toekomstige milieufacturen in het gebied, deze worden momenteel onderzocht door Witteveen en Bos;
- Route Windesheim: hierin ligt een vraagstuk om met de ontwikkeling ook een oplossing te vinden voor het dagelijkse ongemak (Lünentunnel, oversteek Hanzelaan en Koggelaan).

In het project zijn de verkeerskundigen aan het werk om te bekijken welke mogelijkheden er in het plan zitten. De aansluiting op het project doorstroomassen/In de Ban van de Ring is van essentieel belang (kruispunt met de Rieteweg, Willemskade, Harm Smeengekade, Pannekoekendijk en Veerallee).

Afspraak: bij de volgende bijeenkomst zal een deskundige die betrokken is bij het project doorstroomassen/In de Ban van de Ring aanwezig zijn. Dit onderwerp zal dan op de agenda staan.

Jeroen vertelt verder over de punten die in het programma zitten:

- 270 auto's; dit is vergelijkbaar met een parkeerplaats zo groot als het Lubeckplein;

- 14000 fietsen; 5,5 km fietsen oftewel van hier tot Stadshagen;
- 25 Bushaltes;
- Extra retail vergelijkbaar met 1,5 x oude stationsgebouw;

Al deze punten maken dat er veel studie nodig is om hieraan te kunnen voldoen. Daarnaast ligt het verlangen om het oude stationsgebouw te kunnen ervaren in het gebied en de routes hier rondom in kwaliteit sterker te maken.

Tevens wordt gedacht aan het maken van een passarelle. Een dergelijke verbinding over de reïnsporten kan voor een verbinding van Zwolle zuid met de binnenstad zorgen. Het zou een openbare route worden, zonder verbinding met het treinperron. Dit is tevens een voordeel voor het busstation.

Na afloop van de presentatie worden de leden van de klankbordgroep gevraagd om hun ideeën te delen over de plannen.

De leden laten weten dat zij inzien dat er nog veel lastige knopen zijn op te lossen en dat er nog fundamentele problemen in het plan zitten die nog opgelost moeten worden. Alle oplossingen hebben voor-en nadelen, die allemaal nog verder uitgezocht moeten worden. De plannen bieden perspectief.

Rob laat weten dat de er nu geen keuzes voorliggen, maar dat het vorengenoemde inzicht geeft in waaraan gewerkt wordt. Er wordt nu ook gewerkt wat voor soort besluiten er kunnen/moeten worden genomen. De volgende keer komt het zg. afwegingskader aan bod.

6. Rondvraag en sluiting

De volgende bijeenkomst wordt gepland op 27 november aanstaande om 19.30 uur.

Rob sluit, met dank voor de inbreng van alle aanwezigen, de vergadering om 21.30 uur.

BIJLAGE 5**Verslag Klankbordgroep Spoorzone CONCEPT**

Datum: 27 november 2012

Locatie: NS Gebouw "De Meander"

Aanwezig: Ton ter Bekke (Ondernemersvereniging Hanzeland)
Sipke Miedema (Ondernemersvereniging Hanzeland)
Frank Witbraad (Vrienden van de Stadskern)
Henk Halfwerk (Gehandicaptenraad)
Roel Korendijk (Stationsbuurt)
Ad van Halem (Stationsbuurt)
Anneke van Snick (Vrienden van Assendorp)
Femke Kingma (Vrienden van Assendorp)
Gerrit Heutink (Rocov/Rover West Overijssel)

Henk Lukkezen (Vereniging bewoners Hanzeland)
Nicole Huisman (Vereniging bewoners Hanzeland)
Jan Hofstede (Stationsbuurt)
Wam Groot (Stationsbuurt)
Rudi Veldman (Vrienden van Assendorp)
At Voorhorst (Vrienden van Assendorp)
Marten Houweling (wijkvereniging Veeralleekwartier)
Bas Tönis (wijkvereniging Veeralleekwartier)

Joris Engelbertink
Jan Verbeek
Ruben Janssen
Hans Valent
Jan Holthuis
Aart Borst
Richard Alberts

F.H. Sloet van Oldruitenborgh (Wijkorg. Spoolderbelangen)
Gert Oosting (Binnenstad)
Job Gans (Eigenarenvereniging Schellerheem)
Ronald van den Berg (Vrienden van de Stadskern)
Gerben Mensink (Natuur en Milieu Overijssel)

Jan Nabers (gemeente Zwolle)
Nynke Jutten (gemeente Zwolle)
Robert Vink (gemeente Zwolle)
Rob Tutert (gemeente Zwolle)
Lisa de Groot (gemeente Zwolle)
Oebele Jansma (gemeente Zwolle)
Jennifer Nijboer (gemeente Zwolle)

Afwezig: Jelle ter Burg (Fietsersbond Zwolle)
Jan ten Berge (Fietsersbond Zwolle)
Adri Wever (Buurtschap IJsselzone)

1. Opening/welkom

Rob heet alle aanwezigen welkom. Het programma is ingedeeld met in het eerste uur het bespreken van De Ban van de Ring, de stand van zaken en proces van de komende maanden en vervolgens in het tweede uur de sterkten/zwakten van de ontsluitingsvarianten door te nemen in kleinere groepen.

De klankbordgroepleden zijn het eens met deze indeling.

2. Verslag 30 oktober 2012

Het verslag dd 30 oktober 2012 wordt aangepast met wijzigingen in de aanwezigheidslijst. Na het verwerken van de aanpassingen is het verslag vastgesteld.

3. Stand van zaken project en proces komende maanden – Rob Tutert (programmamanager)

Tijdens de vorige bijeenkomst van de klankbordgroep is door de klankbordgroepleden aangegeven dat zij inschatten dat er meer tijd nodig zou kunnen zijn voor het project om tot besluitvorming over te kunnen gaan. Dit is ook gebleken in de bijeenkomsten van de projectorganisatie en het directieteam. Er is meer tijd nodig om over de verschillende oplossingen te praten. Zodoende is het niet mogelijk om tot besluitvorming te komen in december, dit is uitgesteld tot februari.

In de periode van nu tot aan februari 2013 is het belangrijk om met de 4 partijen overeenstemming te krijgen over de te nemen besluiten, zodat vervolgens met elkaar goede stappen gezet kunnen worden.

De varianten die opgesteld zijn, brengen het gebiedsontwikkelingskader en de OV-knoop in beeld. Het is mogelijk een beeld te geven van het totaal beeld.

Rob toont een schema van het komende proces. Dit laat zien dat "Zwolle Spoor" met daarin onderdelen als de reizigerstunnel, het 4^e perron het huidige project beslaat. Het lopend project en het werk dat de projectorganisatie verricht, is nodig om te komen tot aanpassingen van het hele emplacement. Die aanpassingen zijn nodig om de treinen vlotter en sneller over het emplacement te kunnen laten gaan, om daarmee de Hanzelijn zo goed mogelijk te kunnen inzetten.

De projectorganisatie Spoorzone werkt aan de gebiedsontwikkeling en de toekomst van het station. De besluiten die hierover genomen moeten worden gaan over de ambitie die de gemeente Zwolle, de Provincie Overijssel, NS en ProRail hebben. De te nemen besluiten kunnen er toe leiden dat uit het project

“Zwolle Spoor” een nieuw project volgt dat vooralsnog “Zwolle Spoor verder” genoemd wordt.

Een groot onderdeel is de besluitvorming over de ontsluiting van de bussen, dit is bepalend voor het verdere traject. Vervolgens kan een investeringsbesluit voorbereid worden.

Om te voorkomen dat er veel prachtige plaatjes geproduceerd worden waar vervolgens geen geld voor blijkt te zijn, is men tegelijkertijd aan het rekenen en tekenen met de plannen. Er wordt toegewerkt naar het neerzetten van een stip op horizon om daar vervolgens naar toe te werken.

Uit alle plannen blijkt dat het zeer de moeite waard is om te gaan werken aan het station, dit heeft betekenis voor de ontwikkeling van de stad. Alle reden om er flink de schouders onder te zetten.

Nynke presenteert de huidige plannen en neemt de klankbordgroepleden mee in de verschillen die in de huidige plannen op gebiedsniveau ten opzichte van de presentatie van de vorige bijeenkomst.

De opgave die voorligt richt zich op een optimaal functionerende OV-knoop als wezenlijk onderdeel van de stad. Dit is belangrijk voor zowel de regio als de stad.

De ambitie is om aan de zuidzijde meer vermenging van programma's te krijgen. Met deze programmatische verrijking en krijgt het gebied meer aantrekkingskracht. Ook wil de projectorganisatie een duidelijker gezicht naar IJsselzijde maken door een groene verbinding met het IJssellandschap te creëren.

Er wordt gewerkt aan een raamwerk dat robuust genoeg is en dat daarmee een oplossing biedt voor de OV knoop en het gebied.

De voorliggende varianten hebben verschillen in het mogelijk maken van de ambities. Zo biedt de overkluizingsvariant een oplossing voor stad. Met daarbij een groenlandschap waar de infrastructuur door heen loopt.

Het is goed om te beseffen dat het station Zwolle groeit naar een top 10 plek van drukke stations. Hiermee verandert de impact die het station kan hebben.

De raamwerkvarianten, en vooral de hoofdaansluitingen, wil de projectorganisatie bespreken met de klankbordgroepleden. Tijdens een volgende bijeenkomst worden de raamwerkvarianten nader besproken.

Robert Vink legt de bedoeling van de verdere bespreking uit. De klankbordgroepleden worden gevraagd in kleinere groepen het beoordelingskader met sterke/zwakkere punten te beoordelen met als doel de projectorganisatie argumenten mee te geven. Er wordt niet gevraagd een keuze te maken in de varianten, maar om een mening te delen waarmee de projectorganisatie vervolgens het verhaal kan wapenen en onderbouwen.

4. Presentatie svz In de ban van de Ring– Lisa de Groot (projectmanager)

Tijdens het eerste uur van de bijeenkomst is Lisa de Groot, projectmanager, aanwezig en zij vertelt over de aanleiding van de ban van de ring. De doorstroommassen van het openbaar vervoer en de impact op de infrastructuur.

Lisa toont de modelkeuze voor de doorstroomas die de raad heeft vastgesteld. Met dit model worden alle modaliteiten gefaciliteerd.

Ook laat zij zien dat er een ontwerp is gemaakt voor de herinrichting van de Katerdijk. De raad heeft dit ontwerp vastgesteld.

De keuze voor de Pannenkoekendijk is nog niet gemaakt. Wel zijn er drie varianten opgesteld. Deze varianten zijn in voorbereiding voor besluitvorming en gaan eind december naar het college en in januari naar de raad. Eind september zijn er bijeenkomsten in Zwolle geweest waarin de varianten zijn besproken.

De drie varianten zijn:

Variant 1: symmetrisch profiel.

Variant 2: busbaan in het midden met aan weerskanten ruimte voor fiets en auto.

Variant 3: aan de grachtkant de bussen, aan de andere kant de autobanen.

Het beslisdocument gaat in op alle varianten. De klankbordgroepleden worden uitgenodigd om mee te lezen en te denken in dit proces.

Vanuit de drie varianten (doorstroommassen) is een doorkijk gemaakt naar een mogelijke aansluiting met de Spoorzone. Hieruit komt naar voren dat de voorkeursvariant aangesloten kan worden op het kruispunt Veerallee/Rieteweg/Westerlaan/Harm Smeengekade, zoals de Spoorzone dit voorstelt. Alle drie ontsluitingsvarianten van de Spoorzone kunnen worden aangesloten op deze voorkeursvariant.

Maar ook variant 1 (doorstroommassen) is aan te sluiten. Variant 3 (doorstroommassen) is te ingewikkeld voor een goede aansluiting. De varianten bieden flexibiliteit om ongeacht de ontwikkelingen in de Spoorzone het ontwerp van de Pannenkoekendijk goed aan te sluiten. Het uiteindelijke besluit over de varianten is aan college en raad.

Er volgt een discussie over het besluit van de raad in het licht van de modelkeuze, de Pannenkoekendijk en de invloed van de Provincie over de lijnvoering. Met name wordt ingegaan op mogelijke alternatieven.

Lisa geeft aan dat de diverse varianten en keuzes goed overwogen zijn. Dat het besluit is genomen na overleg met diverse overlegorganen en klankbordgroepen (van In de ban van de Ring). De discussie is in deze klankbordgroep niet op de juiste plaats, zodoende wordt de discussie gestopt om verder te gaan met het programma.

Het verhaal van Lisa geeft aan dat de profielkeuze wordt voorgelegd, vervolgens gaat het definitieve ontwerp voor de zomer van 2013 naar de raad. Deze planning sluit aan op het traject van de Spoorzone.

5. Bespreken criteria voor de oplossingen – allen

Vanuit de groepen komen diverse opmerkingen, adviezen en aandachtspunten. Hieronder staat een opsomming hiervan:

Groep 1:

Flyover: Zorgen over de milieutechnische effecten.

Overkluizing: Goed liggend in de stad. Wel vragen met betrekking tot de realiseerbaarheid en de planning.

Bustunnel: Een goede verbetering. Vragen over wat dit brengt aan ontwikkelpotentieel voor de stad.

Groep 2:

Hecht veel belang aan goede oplossing voor openbaar vervoer, met daarbij het ongehinderd rijden van bussen. De 2^e (bustunnel) en 3^e variant (fly-over) scoren goed. Wel speelt eventuele geluidshinder een rol.

De zwakkere punten zitten in de constructie van de brug.

In de groep is er erkenning voor de stedelijke herontwikkelingsopgave. En ook vinden zij de Hanzelijn buitengewoon belangrijk.

Variant 1 (overkluizing) scoort hoog, maar men is kritisch over de maakbaarheid. Als advies wordt meegegeven te zorgen dat de technische en financieel-economische maakbaarheid onder controle gehouden wordt. Zijdelings raakt dit het Kamperlijn besluit.

De klankbordgroepleden vinden dit belang groter dan het belang van het behouden van het Kamperlijntje.

Groep 3:

Flyover heeft niet de voorkeur met name gelet op eventuele geluidsoverlast.

In deze groep is het belang ten aanzien van de Kamperlijn wisselend van belang.

De vraag kwam naar voren waarom er minder geluidsoverlast bij een flyover, dan bij een overkluizing zou zijn. De opmerkingen zijn in deze groep divers in het van belang van de punten.

Er volgen opmerkingen over:

- Waarom er nu een andere keuze gemaakt zou moeten dan een bustunnel. Zwolle heeft al diverse tunnels, dus waarom nu voor iets anders kiezen.
- Probeer niet direct te gaan voor een goedkopere oplossing. Het argument wat als belangrijk naar voren komt, is de ontwikkeling van Hanzeland.
- Is het verstandig het verkeer via een binnenring of via de Veerallee, Hanzeland in te krijgen? Waarom niet het verkeer meer naar buiten brengen.
- Er hoeft toch niet zoveel meer ontwikkeld te worden, is een persoonlijke mening van een klankbordgroep lid.
- De overkluizing gooit niet het potentieel van het gebied weg.
- Krijgen we hiermee geen tweede doorsnijding van Hanzeland? En door een weg met veel bussen te maken, creëren we dan niet juist een niemandsland.

- De investering moet je niet doen, alleen maar omdat het goedkoop is. Je doet dit voor toekomst van de stad.
- Zwolle heeft maar 1 station, de verkeersmachine heeft ook maar 1 plek in de stad. Doe het daar goed.
- Er wordt verzocht om op te passen met een zandlichaam, puur esthetisch gezien.
- Geen tweede A28 door de stad heen.

Robert bedankt de klankbordgroepleden voor hun inbreng. Hij geeft aan vanavond een goed pallet aan meningen ontvangen te hebben. De klankbordgroepleden geven aan dit een prettige manier van werken te vinden.

6. Afsluiting

Rob bedankt iedereen voor zijn/haar inbreng. De volgende bijeenkomst wordt gepland op dinsdag 22 januari 2013.