Gemeente Almelo

Raadsbrief ter informatie

Postadres:
Gemeente Almelo
Postbus 5100
7600 GC Almelo

Aan de raad van de gemeente Almelo

Doorkiesnummer	Behandeld door	Datum
541111	M. Mur	2 februari 2021

Onderwerp
Locatieonderzoek bushaltevoorziening centrum

Geachte raadsleden,

Het college heeft een besluit genomen over de nader uit te werken variant voor centrumbusstation. Gekozen is voor het verder uitwerken van de variant waarin sprake is van een verkleind centrumbusstation op de bestaande locatie. Dat betekent dat bij de herinrichting van het plein aan de Wierdensestraat rekening zal worden gehouden met de inpassing van een verkleind busstation. Met het ontwerp van het plein wordt op korte termijn gestart.

Al meer dan een decennium wordt nagedacht over de toekomst van het huidige centrumbusstation, de functionaliteit daarvan en het gebruik. Per jaar maken ongeveer 18.000 reizigers gebruik van het busstation, dat daarmee tot de drukste haltes van Almelo behoort.

Nu de meeste haltes in Almelo qua hoogte van de instapperrons zijn aangepast, wordt het ook tijd om het busstation aan te passen. Met het opknappen van de aanpalende delen van de binnenstad, is de focus op het gebied verder versterkt en zijn er nieuwe wensen op het gebied van onder meer waterberging, klimaatadaptie en versterken van de kwaliteit van het centrumgebied.

In opdracht van het college is een locatieonderzoek voor een centrumbusstation uitgevoerd. Naast het waarborgen van een adequate haltevoorziening, zijn hier factoren als klimaatadaptie, uitvoerbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, ruimte voor vergroening, kosten, draagvlak omgeving en de mogelijkheid tot waterberging meegenomen. Maar ook de flexibiliteit van de variant in relatie tot de nog niet vaststaande, recente, gedachtenvorming omtrent de binnenstad (Stadskade) speelt een belangrijke rol.

Aansluitend bij de uitkomst van het locatieonderzoek is gekozen voor de variant waarbij het huidige busstation op de bestaande locatie wordt verkleind en ruimtelijk op het te vernieuwen plein wordt ingepast. Daarbij zal rekening worden gehouden met mogelijkheden voor de markt, evenementen (bijvoorbeeld de kermis), vergroening van de omgeving en klimaatadaptatie. Met omwonenden zal het gesprek worden aangegaan over gewenste verbeteringen op de locatie (bijvoorbeeld over verkeersveiligheid). De belangrijkste argumenten om voor deze variant te kiezen zijn voor ons college:

- de variant biedt vrijheid, en voorkomt desinvesteringen als het gaat om eventueel in de toekomst vereiste aanpassingen van de infrastructuur Wierdensestraat ten gevolge van mogelijk veranderende verkeersstromen in en rond de binnenstad.
- er is voor deze variant geen (bestemmingsplan)procedure vereist, waardoor relatief snel tot realisatie kan worden overgegaan
- de weerstand uit de omgeving tegen deze variant is naar verwachting beperkt
- de variant laat ruimte op het plein om ook andere functies in te passen.
- de kosten van de gekozen variant zijn beperkt

Bij de uitwerking van het ontwerp voor het busstation zullen wij ook nadrukkelijk bezien of er in het plan ook ruimte is om het bevrijdingsmonument te herplaatsen.

Wij verwachten dat wij in de eerste helft van 2021 een besluit te kunnen nemen over het uitgewerkte busstation en dat eind 2021 met de realisatie van het plein en het centrumbusstation kan worden gestart.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd

Hoogachtend,
Burgemeester en Wethouders van Almelo,
de secretaris, de burgemeester,

F.W. van Ardenne A.J. Gerritsen

Gemeente Almelo

MEMO

Aan	Stuurgroep Fysiek, wethouder Jan Martin Van Rees
CC	
Betreft	locatieonderzoek centrum bushaltevoorziening INT-2074554
Datum	19 augustus 2020
Van	M. ten Dam
Toestel	541090

Inleiding en opdracht

In juli 2019 heeft het college opdracht gegeven tot een integraal locatieonderzoek voor een nieuwe centrumbushaltevoorziening.

Randvoorwaarden die het college aan het onderzoek heeft meegegeven zijn de volgende:

''Wij vragen opdracht te geven de mogelijkheden voor het verplaatsen van de haltevoorziening te onderzoeken, waarbij in ieder geval de opties handhaven en verplaatsen van de haltevoorziening aan de orde komen. In dit onderzoek worden ook mogelijkheden voor de huidige locatie van het centrumbusstation betrokken. Voor deze plek wordt gezocht naar maatregelen ten gunste van de duurzaamheid en klimaatbestendigheid van het ruime gebied van de westelijke binnenstad.''

Zaken die minimaal aan de locatieafweging ten grondslag moeten liggen zijn volgens de opdrachtnota:

- Mogelijkheden tot wateropvang in extreme neerslagsituaties
- Mogelijkheden tot klimaatadaptatie/vergroening
- Mogelijkheden ter verbeteren ruimtelijke kwaliteit van het gebied
- Kosten
- Mogelijkheden verbeteren mobiliteit/verkeer en vervoer.

Aanpak

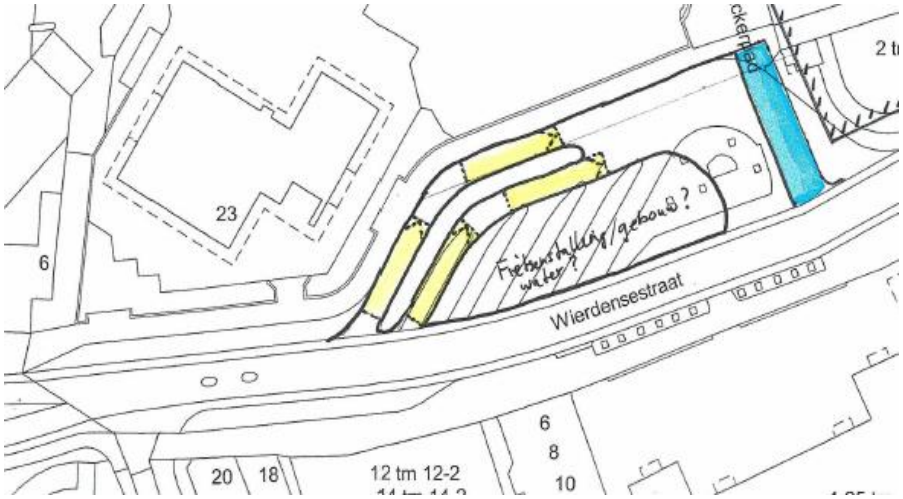
1. **Formuleren mogelijke varianten van een nieuw busstation**

Omdat de locatiekeuze in de kern een verkeerskundige opgave betreft, is aan het team Verkeer en Vervoer verzocht om op schetsniveau een aantal reële opties en varianten in beeld te brengen. Stedebouw heeft daar ook nog varianten aan toegevoegd (3 en 4b). Uitgangspunt daarbij is dat al deze varianten verkeerskundig gezien kloppen en kunnen werken. Ook technisch en ruimtelijk zijn deze varianten inpasbaar in de omgeving, zonder daar teveel geweld aan te doen (b.v. vermijden sloop woningen).

De volgende varianten zijn onderscheiden:

0. Niets doen, busstation technisch upgraden naar de nieuwste normen (o.a. verhogen halteperrons) en verder de lay-out ongemoeid laten. Hiermee vervalt wel de mobiliteitssubsidie (ook bij 0+)

0+ Alleen de overbodige perrons verwijderen en de rest van het busstation (buiten het upgraden naar de nieuwe normen) ongemoeid laten.



1. Een verkeersovonde aanleggen bij de tunneluitgang en de 4 nieuwe haltes aanleggen aan de oostzijde daarvan



2. Een verkeersovonde aanleggen bij de tunneluitgang met 2 nieuwe halteparen aan de oost- en westzijde



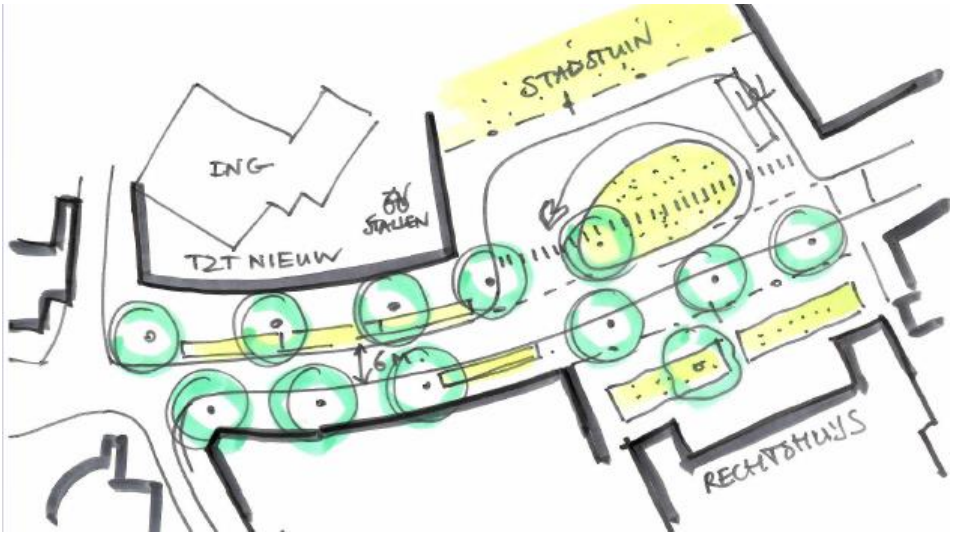
3. Aanleggen van 4 haltes aan de Wierdensestraat, tegenover Tactus



4a Huidige tijdelijke haltes ter hoogte van ING worden definitief; draaicirkel verkorten



4b idem, maar met lange draaicirkel tot aan de Coöp (optie stedenbouw)



5 Geen busstation (vervallen haltes, geen alternatieve locatie) puur als referentievariant.

2. Formuleren toetsingscriteria voor de varianten

In projectteamverband zijn toetsingscriteria geformuleerd waarop de varianten worden vergeleken/beoordeeld. Dat is per discipline gebeurd; de criteria waar het om gaat zijn: verkeersfunctionaliteit, ruimtelijke kwaliteit en stedenbouwkundige potentie (toekomst), Ruimte voor water(berging), ruimte voor groen, klimaatadaptatie, beheersmogelijkheden, bijdrage aan vernieuwde binnenstad, uitvoerbaarheid (uitgedrukt in tijd, geld en risico's). Belangrijke afwegingsfactor daarnaast is het verwachte draagvlak in de omgeving.

Overigens is vanuit de vakdisciplines veelal gekozen voor opsplitsing van de criteria in deelaspecten, zodat goed te traceren is op welke elementen de varianten goed of minder scoren. Klimaat wordt bijvoorbeeld beoordeeld op de deelaspecten wateroverlast, voorkoming van droogte

en beperken hittestress. Bij verkeer worden kwaliteit openbaar vervoer, verkeersveiligheid en bijdrage aan verkeersdoorstroming beoordeeld. In de analysetabel (bijlage 1) zijn alle criteria nader uitgewerkt.

3. Uitzetten van de varianten in een toetsingsmatrix

Na het gezamenlijk formuleren van de te onderzoeken varianten en de toetsingseisen, zijn deze uitgezet in een beoordelings- of multicriteriamatrix. Hierbij kan per afwegingscriterium een score aan de variant worden toegekend tussen de 0 en 10. Door middel van het inkleuren van de scorecellen kan zo heel snel een beeld worden verkregen van de mate waarop een variant positief dan wel negatief scoort.

De onderbouwing/rating van de scores is per vakdiscipline gedaan. De betreffende medewerker heeft zijn/haar persoonlijke waarderingsmatrix voor het beleidsveld waarover hij/zij zeggenschap heeft, ingevuld en deze aangeleverd bij het projectteam. Na bespreking daarvan zijn de scores definitief gemaakt en in de analysetabel (bijlage 1.) overgenomen.

Uiteindelijk ontstaat zo een totaal overzicht van de scores van de varianten op alle (sub)afwegingscriteria. Deze zijn gemakkelijker leesbaar als we de scores zichtbaar maken door de betreffende cel rood (cijfer 1 tm 4), oranje (5 en 6) of groen (7 en hoger) te kleuren.

4. De Scores van de varianten

a. Opbouw van de scores

Per toetsingscriterium hebben de varianten een totaal score meegekregen vanuit het projectteam. Deze score is in de meeste gevallen opgebouwd uit de gemiddelden van de deelaspecten waar de afwegingscriteria zijn opgebouwd. Verkeer is bijvoorbeeld onderverdeeld in de onderdelen openbaar vervoer, verkeersveiligheid en doorstroming. Openbaar vervoer is weer onderverdeeld in loopafstand, tijdwinst bus en duidelijkheid van de inrichting.

VERKEER	* loopafstand
openbaar vervoer	* duidelijke inrichting
	* rijtijdwinst bus
	* looproute centrum
verkeersveiligheid	* knelpunten fiets <-> o.v.
	* oplossend vermogen
	* meer vrijliggende fietspaden
doorstroming	* minder autostops
	* bereikbaarheid omgeving
	* reductie parkeren
	SCORE VERKEER

Voor de geheel ingevulde tabel, waarin ook de scores op de deelaspecten zijn opgenomen wordt verwezen naar bijlage 1.

b. Weging van de scores op de toetsingscriteria

De tien toetsingscriteria zijn in de basis op gelijkwaardig niveau beoordeeld zonder daar een relatief belang aan toe te kennen. In de eerste opzet wegen ze allen even zwaar. De totaalscore op Verkeer is dus net zo hoog als die op Klimaatpotentie en Effect op de binnenstad. Hiervoor is gekozen omdat iedere wegingsfactor in principe arbitrair en voor discussie vatbaar is. De een vindt bijvoorbeeld klimaat erg belangrijk, terwijl de ander zal vinden dat het hier principaal een verkeersafweging betreft.
Er is mede voor deze aanpak gekozen, omdat we vinden dat er een integraal plan moet komen, waarbij de verschillende aspecten allemaal een plek zouden moeten krijgen, en dus in de basis even zwaar wegen. Als blijkt dat niet alles kan, dan moeten we samen kiezen wat we minder belangrijk (of urgent) vinden of elders kunnen compenseren/of op een creatieve manier toch kunnen oplossen.
Hieronder de samenvattende tabel met de generale scores op de tien afwegingscriteria. Onder de tabel vindt u een korte analyse/uitleg van wat het Projectteam per afwegingscriterium heeft gewogen en gevonden in de analyse van de varianten.

Totaalscore op de toetsingscriteria

VARIANTEN	0 Niets doen	0+ Verkleinen huidig BS	1 haltes oost-zijde tunnel plus ovonde	2 Halteparen oost en westzijde ovonde	3 Haltes aan Wierdensestraat	4a Tijdelijke haltes worden definitief	4b 4a met lange draaicirkel	5 Geen busstation
SCORE DRAAGVLAK	6	6	8	8	8	4	4	10
SCORE VERKEER	5,4	5,4	6,8	5,1	4,3	4,1	4,1	4,2
SCORE STEDENBOUW	2	5	7	7,8	9	5,4	6,2	7,8
SCORE RUIMTE VOOR WATER	0,0	3,5	5,3	5,6	4,3	3,8	3,5	6,5
TOTAAL SCORE WATERBERGING	0,0	3,3	5,3	5,5	3,3	3,3	3,3	6,3
SCORE RUIMTE VOOR GROEN	3,75	5,5	5,75	7,5	6,75	5,25	5,25	7,75
TOTAALSCORE KLIMAAT	0,5	1,75	6,75	7,5	4	3	2,5	4,25
TOTAALSCORE BEHEER	4,67	6	5,17	5,33	7,5	6,17	6,83	4,67
TOTAALSCORE BINNENSTAD	3,75	7	5,75	5,75	5,25	9,25	7,25	5,75
TOTAALSCORE TIJD EN GELD	8,5	8,5	4	4	8	8	7	9,5
TOTAAL GENERAAL	3,5	5,2	6	6,2	6	5,2	5	6,7

1. **Draagvlak omgeving**

   Samen met de wijkregisseur is een inschatting geprobeerd te maken van het draagvlak bij omwonenden van de diverse varianten. Hierbij is de verwachting uitgesproken dat met name de afstand tot woningen bepalend zal zijn voor de acceptatie door belanghebbenden. De huidige tijdelijke varianten scoren daarbij slecht. De ovonde varianten al een heel stuk beter en ''geen busstation'' het hoogst. Overigens zit in de ovondes (1 en 2) eenrichtingsverkeer op de Wierdensestraat verwerkt. De ervaring leert dat met name ondernemers hier geen voorstander van zijn. Dit draagvlak is niet meegewogen.

   Overigens lijkt het draagvlak nauwelijks te worden beïnvloed door de aanwezigheid van bus voorzieningen voor de omwonenden en het voordeel dat men daarvan kan onder-vinden. Verklaring hiervoor is dat men al bij de bestemming binnenstad woont en daarom minder afhankelijk is van het OV.

2. **Score op Verkeer**

Vanuit verkeerskundig perspectief zie je dat alleen alternatief 1 (ovonde met haltes aan oostzijde) een ruime voldoende scoort. Alle andere varianten scoren onvoldoende en komen overigens (tussen 4,1 en 5,4) redelijk bij elkaar in de buurt. Er zijn niet echt uitschieters (naar boven maar ook naar beneden) te zien. Omdat het project met name een verkeerskundige insteek heeft, kun je je afvragen of varianten die onvoldoende scoren überhaupt niet meteen moeten afvallen. Vooralsnog blijven ze staan, wellicht is er met flankerend beleid toch een positief cijfer op deelaspecten (b.v. veiligheid) te behalen.

Een verklaring voor het feit dat er niet echt uitschieters op het aspect Verkeer te zien zijn, is niet echt gegeven, maar zou kunnen zijn dat de onderliggende criteria (OV, veiligheid en doorstroming) vaak tegengesteld scoren. Geen busstation (variant 5) scoort bv erg slecht op OV, maar weer beter op veiligheid en doorstroming etc.

3. **Stedenbouwkundige potentie**
   Bekijken we de varianten vanuit stedenbouwkundig perspectief, dan valt op dat niets doen en de boel zo laten vanuit stadsontwikkeling geen optie is. Ook de varianten waar de bus gedeeltelijk op het huidige busplein blijft (4a en 4b) scoren matig tot onvoldoende. Met name de twee opties met een kleine ruimtelijke impact (waardoor er veel gebied over blijft met stedenbouwkundige potentie) scoren erg goed. Het gaat hier om haltes aan de Wierdensestraat (3) en geen busstation (5). De ovonde varianten scoren goed als het gaat om de potentie voor het oude busstation, maar hebben grote impact op de stedenbouwkundige situatie bij de tunnel; de historische situatie wordt nog verder aangetast en de ovondes geven de stad een schaalvergroting, die daar niet gewenst is.

4. **Potentie om waterproblemen op te lossen**
   Op het criterium “ruimte voor water” de mogelijkheiden om te komen tot meer wateropvang en berging in het gebied scoren alle varianten met bussen op het bestaande busstation zwaar onvoldoende. De grote mate van verharding beperkt de ruimte om water een plek te geven in het gebied. Alleen in de ovonde-varianten lijkt er wat ruimte te ontstaan. Toch scoren deze varianten net geen zes. Alleen zonder busstation ontstaat er voldoende perspectief voor water. Conclusie is dat de waterproblematiek moeilijk op lijkt te lossen bij behoud van een busstation in het projectgebied. Daarvoor is echt afname van het verhard oppervalk nodig.

5. **Mogelijkheden tot waterberging**
   Voor de mogelijkheden tot waterberging (nu leidt hevige neerslag tot water op straat situaties en soms onderlopen van de tunnel) geldt een vergelijkbare analyse als onder 4. Er wordt in alle varianten weinig verhard oppervlak verwijderd om voldoende bergingsmogelijkheden te creëren op maaiveldniveau. Fysiek lijkt daarvoor onvoldoende ruimte aanwezig in het gebied. Ingewikkelde ondergrondse voorzieningen zijn vaak extreem kostbaar.

6. **Ruimte voor Groen**
   Als het gaat om de mogelijkheden voor groen die de varianten met zich meebrengen valt op dat ook op dit criterium nooit echt heel goed wordt gescoord. ‘’Geen busstation’’ geeft

ook hier de meeste kans voor groen omdat zowel het bestaande (deels monumentale) behouden blijft en daarnaast uitgebreid wordt. Ook de ovonde met halteparen oost en west (2) scoort hier ruim voldoende om dezelfde reden. De andere ovonde scoort ook voldoende en de overige varianten doorstaan niet de toets der kritiek. Ze brengen te veel verharding met zich mee waardoor groen ondergeschikt blijft of het kwalitatieve bestaande groen verwijderd moet worden.

7. **Klimaatbestendigheid**

Omdat groen een grote rol speelt in waterberging, voorkomen van hittestress en tegengaan van droogte, zie je hier vergelijkbare scores als op punt 6. Ruimte voor Groen). Alleen scoort hier de variant geen busstation een stuk minder. Beste uit de bus komt de ovonde met halteparen oost en west (nr. 2). Ook variant 1, de ovonde met halteparen aan de oostzijde scoort hier ruim voldoende. Alle andere varianten kunnen de toets der kritiek niet doorstaan en krijgen een (dikke) onvoldoende. Belangrijk aspect hierbij vormen ook de mogelijkheden van de omgeving om een bijdrage te leveren.

8. **Beheeraspecten**

Kijken we naar beheer, dan valt op dat de varianten minder extreem van elkaar verschillen dan op andere criteria het geval is. De uitersten niks doen en geen busstation scoren hier met een 4,7 het minst. Ook de ovonde-varianten doen het hier niet goed vanwege de complexiteit van de verharding en de vele raakvlakken daarin. De variant met haltes aan de Wierdensestraat (3) scoort (vanwege de eenvoud), het best met een 7,5.

9. **Effect voor de vernieuwde binnenstad**

Dit criterium is opgesplitst in bereikbaarheid, ruimte voor markt/evenementen en kwaliteit voor de openbare ruimte. Je ziet hier dat een kleiner busstation op de huidige locatie (in drie varianten)het best scoort. O + 4a en 4b halen allen een ruime voldoende tot uitstekend!. Met name vanwege de slechtere bereikbaarheid per bus (lees langere loopafstand naar het centrum) scoren de ovonde- en de geen busstation varianten hier in totaliteit een onvoldoende.

10. **Tijd, geld en risico's.**

Het is van groot belang dat de uitvoering van het project binnen de daartoe gestelde randvoorwaarden kan. Daarbij gaat het om geld, kwaliteit, maar zeker ook om tijd. De subsidiemogelijkheden zijn namelijk tijdgebonden.

Op deze criteria scoren met name de ovonde varianten (1 en 2) slecht. Vanwege hun complexiteit qua lay out, de ligging aan de hoofdontsluiting van het centrum vanuit het westen, de noodzaak tot ingrijpen in de groenstructuur en het feit dat een bestemmingsplanprocedure moet worden doorlopen, is de verwachte doorlooptijd zeker 2 jaar. Daarbij bestaat een afbreukrisico van weerstand uit de omgeving. Veel bestaand groen zal moeten worden verwijderd.
Het opheffen van het busstation geeft hier de minste weerstand, maar ook de andere, minder ingrijpende varianten scoren ruim voldoende tot goed.

Opmerkelijk is dat de score op het aspect water nergens heel hoog is met een maximaal cijfer van 5,5 (ovonde met twee halteparen) en de rest lager. Mede vanwege het feit dat een aanzienlijk deel van het projectbudget uit middelen tegen waterstress/rioolfonds wordt gefinancierd, zou je een hogere score ''eisen'' voor de te opteren variant. Hoger dan 5,5 zit er echter niet in. Dat betekent dat er ook buiten het studiegebied in water zal moeten worden geïnvesteerd.

11. Conclusies

Zonder een wegingsfactor te introduceren ligt de score van de varianten tussen de 3,6 (niets doen) en de 6,7 (geen busstation). Daarbij scoren alleen de varianten 1,2 (de ovondes) en 3 (haltes aan de Wierdens straat) een krappe voldoende (6,0 - 6,2). Hieruit blijkt helaas dat er niet een variant is die er uitspringt boven de alternatieven.

Een verklaring hiervoor is dat verkeersactiviteiten worden verplaatst naar een andere plek waar nu meer verkeer komt. Dit heeft consequenties voor het verkeer, maar ook voor de andere beleidsvelden op de desbetreffende locatie. Je kunt als je verharding aanbrengt vaak bepaalde aspecten niet meer of niet volledig invullen. Als je in een bestaande stad gaat schuiven, zul je altijd lagere scores zien omdat plussen op het ene vlak gepaard gaan met minnen op een ander gebied.

Teleurstellend lijkt het verder dat de variant geen of opheffen busstation (die puur als referentie in de analyse is meegenomen) de hoogste score op de gehanteerde criteria behaalt. Duidelijk is wel dat niets doen (3,6) de slechtste score geeft.

Behalve de variant ''niets doen'' die met een score van 3,6 absoluut geen optie is, en de variant ''geen busstation'' (score 6,7), die geen alternatief voor de busreiziger biedt, en daarmee eigenlijk buiten beeld valt, liggen de scores van de reële varianten met cijfers tussen 5,2 en 6,2 dicht bij elkaar, zonder dat er echt een boven het maaiveld uit komt en het verschil kan maken.

Als de focus op stedenbouwkundige potentie komt te liggen scoren de oplossingen buiten het huidige busstation het best. Vanuit verkeer bezien ligt de ovonde oplossing met haltes aan de oostzijde voor de hand. Water wordt eigenlijk nergens op een goede manier opgelost (dat moet dus elders, of op een innovatieve manier binnen de herinrichting) en als tijd en geld belangrijk zijn, moet de oplossing worden gezocht op een plek in de bestaande verharding.

Overall conclusie is dan ook dat de meeste kansen voor een nieuw centrum busstation liggen bij **variant 1**, waarbij we vervolgens in de ontwerpfase moeten kijken of het mogelijk is om de aspecten waar matig op gescoord wordt, verbeterd kunnen worden door ingrepen in het specifieke ontwerp. Door bijvoorbeeld i.p.v. 2x2 haltes aan de oostzijde hier 1x2 haltes te realiseren, ontstaat er meer afstand tot de bebouwing. Het 2^{e} haltepaar kun je dan in de Westerstraat realiseren. Door op deze wijze te werken, kun je ongetwijfeld nog meer verbeteringsmogelijkheden realiseren op het gebied van water,

stedenbouw, klimaat etc. Uiteindelijk zou er dan een 7 of 8 als score uit moeten kunnen komen.

Bijlage 1

Analysetabel varianten Centrumbusstation									
	Varianten	0 Niets doen	0+ Verkleinen huidig BS	1 haltes oost-zijde tunnel plus ovonde	2 Halteparen oost en westzijde ovonde	3 Haltes aan Wierdensestraat	4a Tijdelijke haltes worden definitief	4b 4a met lange draaicirkel	5 Geen busstation
	Afwegingscriteria								
DRAAGVLAK OMGEVING	Draagvlak in directe omgeving	6	6	8	8	8	4	4	10
	SCORE DRAAGVLAK	6	6	8	8	8	4	4	10
VERKEER	* loopafstand	8	8	6	6	4	7	7	0
openbaar vervoer	* duidelijke inrichting	10	10	10	0	5	5	5	0
	* rijtijdwinst bus	0	0	5	7,5	10	0	0	10
	* looproute centrum	10	10	6	3	0	8	8	0
verkeersveiligheid	* knelpunten fiets <-> o.v.	1	1	5	5	4	1	1	7
	* oplossend vermogen	10	10	10	10	0	0	0	10
	* meer vrijliggende fietspaden	0	0	10	10	5	0	0	0
doorstroming	* minder autostops	5	5	6	6	5	5	5	5
	* bereikbaarheid omgeving	10	10	0	0	10	10	10	10
	* reductie parkeren	10	10	10	3	0	5	5	10
	SCORE VERKEER	5,4	5,4	6,8	5,1	4,3	4,1	4,1	4,2
STEDENBOUW	Gebruik van de openbare ruimte to Rechthuys	5	6	10	10	10	8	7	10
	Gebruik van de openbare ruimte tunnel e.o.	2	2	3	4	7	2	2	2
	Toekomstpotentie stedelijke ontwikkelingen bij omgeving Rechthuys	3	4	10	10	10	4	8	10
	Herstel stedenbouwkundige kwaliteit Wierdensestraat als geheel	0	5	2	5	8	5	6	7
	Kansen kwaliteit openbare ruimte Rechtshuys	0	8	10	10	10	8	8	10
	SCORE STEDENBOUW	2	5	7	7,8	9	5,4	6,2	7,8
WATER	Mogelijkheden voor afkoppelen / minder verhard oppervlak	0	3	3	4	4	4	3	7
Ruimte voor water	Mogelijkheden in het ontwerp berging te creeëren voor (zichtbaar) water	0	4	5	6	3	4	4	7
	De ruimte voor water in het ontwerp draagt bij aan de oplossing waterproblematiek	0	3	6	5,5	3	3	3	5
	Mogelijke ruimte voor water op de locatie huidige centrum busstation	0	4	7	7	7	4	4	7
	TOTAALSCORE RUIMTE VOOR WATER	0,0	3,5	5,3	5,6	4,3	3,8	3,5	6,5
Waterbergingspotentie	Kan de ruimte worden ingericht voor waterberging	0	4	6	6	3	4	4	7
	Omvang waterberging	0	4	5	5	3	4	4	7
	Kan er hemelwater naar de berging worden gebracht	0	2	5	5,5	4	2	2	5
	TOTAAL SCORE WATERBERGING	0,0	3,3	5,3	5,5	3,3	3,3	3,3	6,3
RUIMTE VOOR GROEN	Behoud bestaande groeninrichting	10	10	3	5	8	10	10	10
	Mogelijkheden voor nieuwe inrichting	0	4	6	8	4	3	3	5
	Kansen op huidige busstation	0	4	10	10	10	4	3	10
	Aansluiting op (groene) omgeving	5	4	4	7	5	4	5	6
	RUIMTE VOOR GROEN TOTAAL	3,75	5,5	5,75	7,5	6,75	5,25	5,25	7,75
KLIMAAT	Kansen om wateroverlast op te lossen	0	0	6	7	1	0	0	2
	Kansen ter voorkoming van hitte	2	3	6	8	6	4	3	5
	Kansen voor voorkoming van droogte	0	2	7	7	4	4	3	5
	Kansen voor omgeving om mee te liften	0	2	8	8	5	4	4	5
	TOTAALSCORE KLIMAAT	0,5	1,75	6,75	7,5	4	3	2,5	4,25
BEHEER/IBOR	aanleg	6	7,5	5	5,5	7,5	7	7	6
	onderhoud	7	7,5	5,5	5,5	8	7,5	7,5	7
	gebruik	1	3	5	5	7	4	6	1
	TOTAALSCORE BEHEER	4,67	6	5,17	5,33	7,5	6,17	6,83	4,67
	Entreefunctie	1	10	5	4	3	10	10	2
EFFECT VOOR BINNENSTAD	Bereikbaarheid/Parkeren	7	10	4	3	2	9	7	1
	Markt/evenemeneten	6	2	7	7	7	9	2	10
	Kwaliteit openbare ruimte	1	6	7	9	9	9	10	10
	TOTAALSCORE BINNENSTAD	3,75	7	5,75	5,75	5,25	9,25	7,25	5,75
TIJD EN GELD (INCL RISICOS)	kosten/opbrengsten	7	9	5	5	8	8	7	9
	doorlooptijd	10	8	3	3	8	8	7	10
	TOTAALSCORE TIJD EN GELD	8,5	8,5	4	4	8	8	7	9,5
TOTAAL SCORE TOTAAL GENERAAL		**3,5**	**5,2**	**6**	**6,2**	**6**	**5,2**	**5**	**6,7**