Verplaatsing station Oss West

Quickscan

Eindrapport juni 2023



Inhoudsopgave

1. Onderzoek	3
2. Verplaatsing	6
3. Risico’s	19
4. Kosten	21
5. Optimalisatie	23
6. Conclusie	27

Movares





1. Onderzoek

Context en opgave

Inleiding

Als onderdeel van de verstedelijkingsopgave van Oss wordt aan de westkant van de stad een nieuwe woningbouwlocatie ontwikkeld, genaamd Amsteleind. Tot 2030 gaat het om de realisatie 750-1500 woningen. Op de langere termijn wordt dit aantal mogelijk uitgebreid tot 3.000 woningen, maar dit is nog onderwerp van (regionale) discussie. Deze ontwikkelingen zijn geprojecteerd ten noorden van de Amsteleindstraat.

Het gebied tussen de Amsteleindstraat en de spoorlijn Oss – 's-Hertogenbosch is als mogelijk te ontwikkelen locatie (optiegebied) in eerste instantie de hierboven beschreven plannen gehouden. Recent is echter besloten om voor dit optiegebied alsnog onderzoek te doen naar eventuele ontwikkeling.

Met het oog op de bereikbaarheid en ontsluiting van de ontwikkeling Amsteleind, is het mogelijk interessant station Oss West in westelijke richting te verplaatsen. Op deze manier zou het station een grotere betekenis kunnen krijgen voor de nieuw te ontwikkelen locaties. Gemeente Oss wil daarom, middels een quickscan, de haalbaarheid van het verplaatsen van station Oss West in westelijke richting in beeld brengen.

Waarom een quickscan?

Het uitvoeren van een quickscan naar de haalbaarheid van verplaatsing van station Oss West heeft meerdere aanleidingen:

- In het **coalitieakkoord 2022-2026** is het onderzoeken van de mogelijke verplaatsing op termijn van station Oss West als speerpunt opgenomen. Het college ziet zo kansen om de inwoners van de nieuwe wijk Amsteleind meer te verleiden om gebruik te maken van duurzaam vervoer.
- Tegelijk met de verstedelijkingsopgave - die in totaal gaat over de uitbreiding met ca. 8.000 woningen in het stedelijk gebied van Oss - wordt ook **nieuw mobiliteitsbeleid** ontwikkeld. Hierin is de keuze voor verplaatsen van een station zeer wezenlijk. Ook omdat hierin de beoogde verkeerstructuur wordt vastgelegd die bepalend is voor de inrichting van de spoorkruisingen.
- Voor **het optiegebied van Amsteleind** net ten noorden van het spoor wordt een massastudie gestart. Een verplaatsing van het station heeft impact op de mogelijke schaal van deze ontwikkeling.
- Tegelijk heeft een verplaatsing van het station ook effect op de voorziene transformatie nabij de bestaande stationslocatie **Euterpepark**. Verwacht wordt dat in het transformatiegebied uiteindelijk 600-1000 woningen gerealiseerd kunnen worden.
- Tenslotte wil de gemeente de komend jaar samen met NS, ProRail en provincie Noord-Brabant een afspraak maken om gezamenlijk een **Spooragenda voor Oss** te verkennen. Die gaat onder andere over de aanpak van het grote aantal gelijkvloerse spoorkruisingen in de stad en om kwaliteitsverbetering van de stations en hun inpassing in de stedelijke structuur. Gelet daarop is het relevant om te weten of een verplaatsing van station Oss West onderdeel moet uitmaken van de inhoud en scope van deze spooragenda.

De gemeente Oss wil op basis van de quickscan een besluit kunnen nemen over het al dan niet verder studeren op verplaatsing van station Oss West en daarmee samenhangend over de noodzaak om in aanpalende gebiedsontwikkelingen rekening te houden met deze verplaatsing. Hiertoe heeft de gemeente Oss behoefte aan inzicht in de haalbaarheid, betaalbaarheid, het tijdpad en consequenties van het al dan niet verplaatsen van station Oss West in westelijke richting. Ook het verbeteren of optimaliseren van de huidige stationslocatie Oss West is in de quickscan onderzocht.

Aanpak

Om te voorzien in deze behoefte (zie vorige pagina), heeft Movares een quickscan uitgevoerd naar het verplaatsen van station Oss West. De stappen die hiervoor zijn gevolgd zijn weergegeven in het processchema hiernaast weergeven. Middels verschillende workshops en werksessies met de gemeente zijn de verschillende uitgangspunten en keuzes afgestemd.

Leeswijzer

Voorliggende rapportage bevat de resultaten en conclusies van de quickscan naar het verplaatsen van station Oss West. De rapportage bevat de volgende hoofdstukken:

Voor het vervolg van deze rapportage is de volgende hoofdstukindeling gehanteerd:

Hoofdstuk 2 **Verplaatsing station.** In dit hoofdstuk worden de verschillende (ruimtelijke) uitgangspunten voor en de technische en ruimtelijke inpassing van verplaatsing van het station toegelicht.

Hoofdstuk 3 **Risico's.** Dit hoofdstuk gaat in op de mogelijke risico's bij het verplaatsen van het station.

Hoofdstuk 4 **Kosten.** Middels een kosteninschatting is bepaald hoeveel de verwachte investeringskosten bedragen bij verplaatsing of optimalisatie van het station.

Hoofdstuk 5 **Optimalisatie huidige locatie.** Dit hoofdstuk beschrijft de kansen en mogelijkheden om het huidige station Oss West te verbeteren/optimaliseren.

Hoofdstuk 6. **Conclusie.** In dit laatste hoofdstuk wordt de haalbaarheid en wenselijkheid van verplaatsing van station Oss West beschreven.





2.

Verplaatsing

Ruimtelijke en technische inpassing van het station op een nieuwe locatie

2.1 Ruimtelijke uitgangspunten

In deze quickscan zijn een aantal ruimtelijke uitgangspunten gehanteerd. Deze uitgangspunten gelden voor de volledige quickscan. Woningbouwplannen zijn opgenomen voor ontwikkellocatie Amsteleind, Euterpepark en Geffen. Overige (ruimtelijke) ontwikkelingen op het gebied van woningbouw, werklocaties, etc. zijn geen onderdeel van deze quickscan

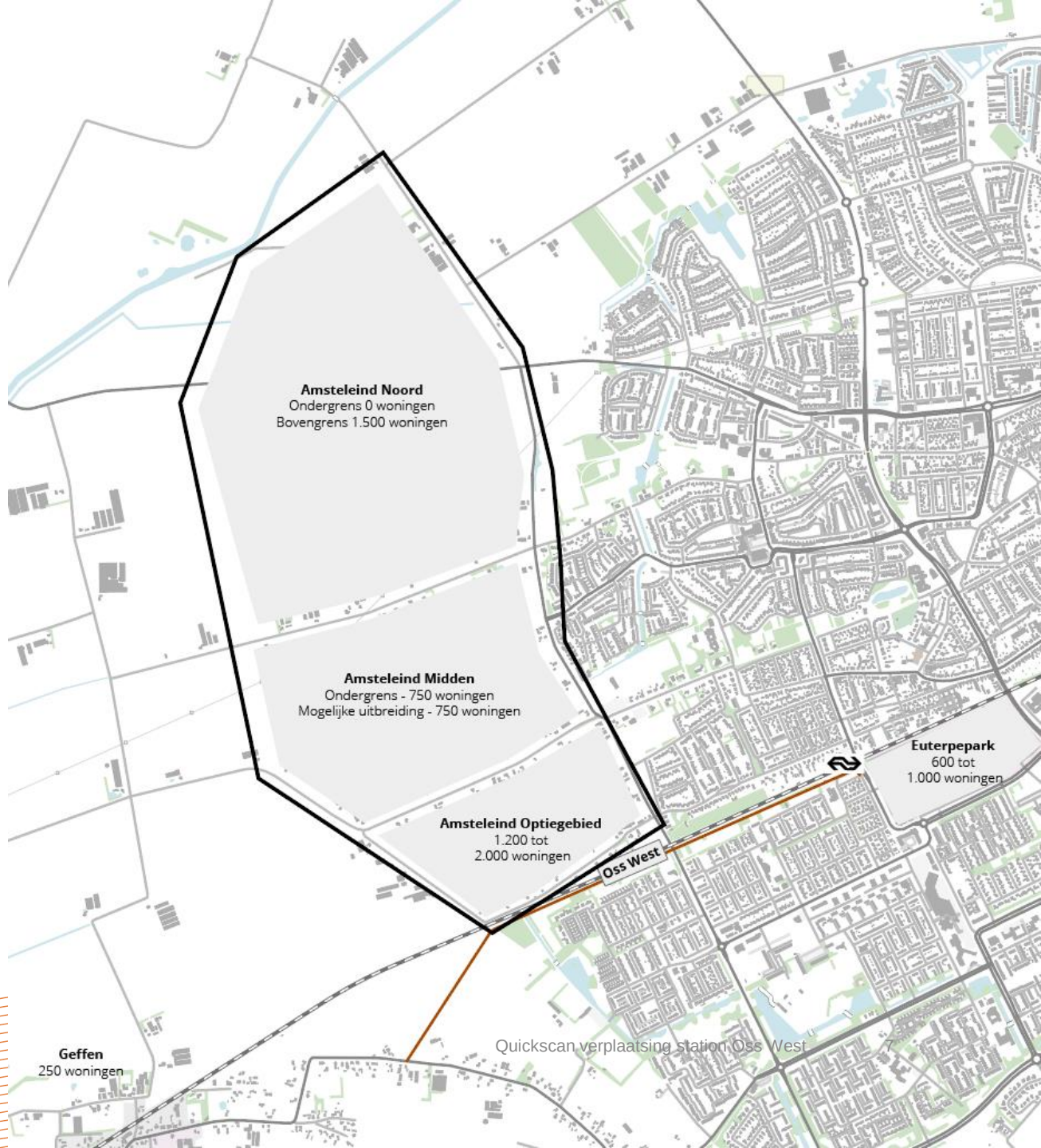
Amsteleind

In Amsteleind zijn circa 3.000 woningen voorzien. Hoe deze worden verdeeld over de drie deelgebieden Amsteleind Noord, Amsteleind Middag en Amsteleind Optiegebied is nog onderwerp van gesprek. Bekend is dat voor het deelgebied Amsteleind Midden wordt uitgegaan wordt van 750 woningen (fase 1). Dit aantal wordt mogelijk uitgebreid met nog eens 750 woningen. Afhankelijk van de bodemgesteldheid en waterberging volgen in Amsteleind Noord tot 1.500 woningen. Nader onderzoek is nodig alvorens hier over besloten kan worden.

Mocht bebouwing niet mogelijk zijn in Amsteleind Noord, wordt naar het Optiegebied gekeken. Hier zijn 1.200 tot 2.000 woningen voorzien.

Euterpepark en Geffen

Voor de ontwikkellocaties Euterpepark en Geffen worden woningbouwaantallen van respectievelijk 600 tot 1.000 en 250 woningen voorzien.



Figuur 2.1 verdeling van de woningbouwlocaties inclusief de nieuwe locatie van het station

2.2 Ligging van het station

Ontwerpprincipe ligging

Uitgangspunt voor de mogelijke verplaatsing van station Oss West is dat het station zo'n 800 meter in westelijke richting wordt verplaatst (richting Geffen). Er zijn diverse opties voor de inpassing van een station ter hoogte van de (on)gelijkvloerse kruising tussen spoor en Heihoeksingel – Heihoekstraat. Grofweg zijn de opties in te delen in drie zogeheten principekeuzes:

- Ligging ten oosten van de Heihoeksingel – Heihoekstraat
- Ligging op de ongelijkvloerse kruising tussen spoor en Heihoeksingel – Heihoekstraat
- Ligging ten westen van de Heihoeksingel – Heihoekstraat

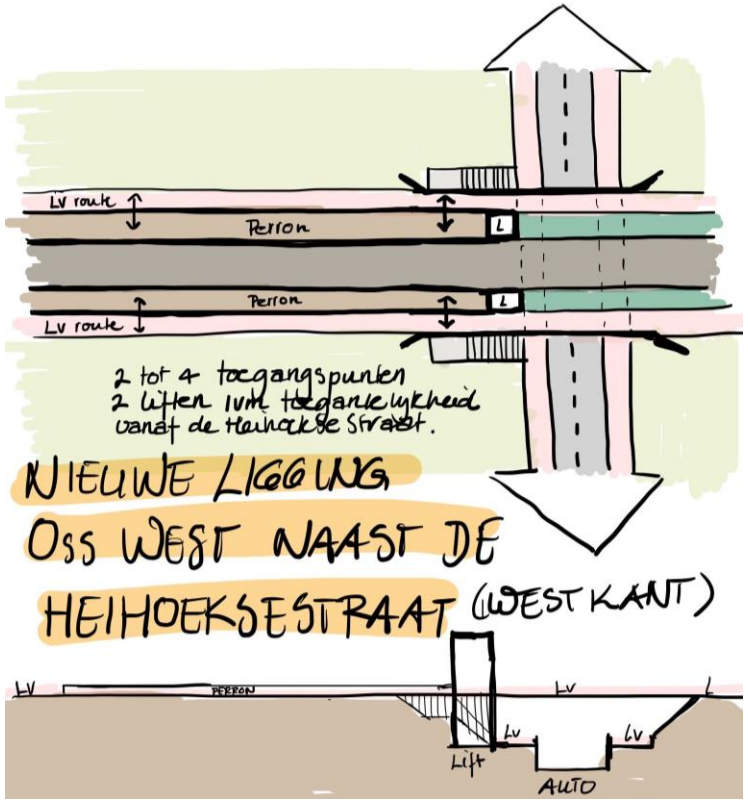
In de huidige situatie is er bij station Oss West sprake van een gelijkvloerse overweg, waarover reizigers het spoor oversteken. Bij eventuele verplaatsing van het station naar een nieuwe locatie is een gelijkvloerse overweg/overpad met het oog op veiligheid niet langer wenselijk. Ongeacht de principekeuze voor de ligging van het station zal er daarom sprake zijn van een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van het station. Een dergelijke kruising kan gerealiseerd worden in combinatie met de tunnel van de Heihoeksingel – Heihoekstraat of middels een opzichzelfstaande interwijkverbinding.

Voorkeursprincipe

Keuzes omtrent de configuraties van het nieuw in te passen station en bijbehorende verbindingen hebben grote impact op de beleving en daarmee de kwaliteit van het station, maar ook op de aansluiting met/op het ontwikkelgebied Amsteleind.

In een werksessie met de gemeente Oss is gekozen voor het voorkeursprincipe voor de ligging van het station. Gekozen is voor een ligging ten westen van de Heihoeksingel – Heihoekstraat, waarbij de verbinding voor reizigers/voetgangers via de tunnel wordt gerealiseerd. De bestaande overweg Heihoekstraat wordt daarbij vervangen door een onderdoorgang voor voetgangers, fietsers en auto's.

Dit voorkeursprincipe dient als basis voor de verdere uitwerking en de kostenberekening.

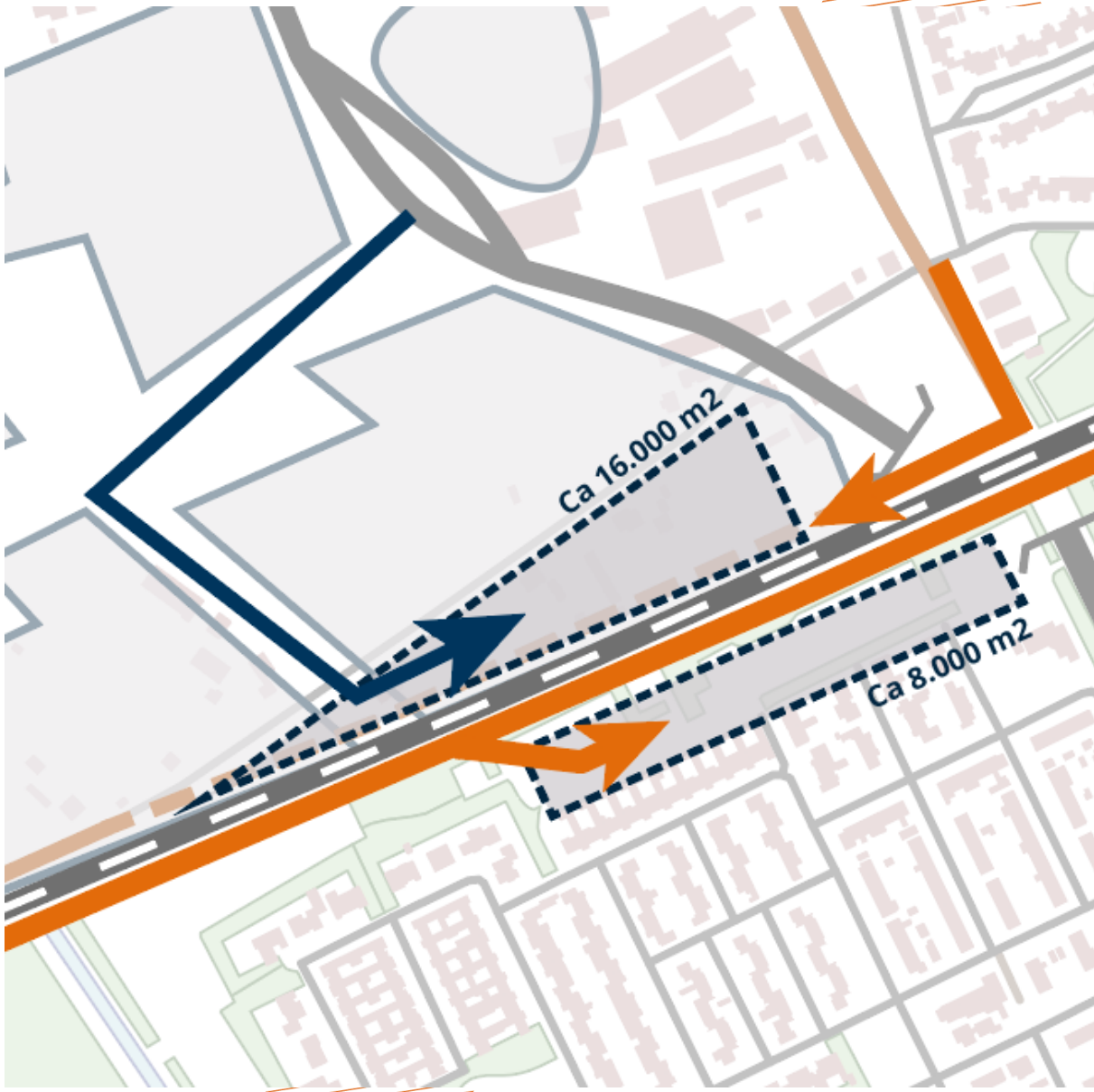


Figuur 2.2 het gehanteerde ontwerpprincipe voor het nieuwe station

Ruimtebeslag faciliteiten

Een station bestaat niet alleen uit perrons en het spoor. Een station heeft ook ruimte nodig om het voor- en natransport te faciliteren. Voor het nieuwe station Oss West is noordelijk zo'n 16.000 m^2 beschikbaar. Ten zuiden van het spoor is ongeveer 8.000 m^2 beschikbaar.

Op deze ruimte is aan de noodzijde 1050 m^2 nodig voor 750 fietsparkeerplakken. Ook is er 3000 m^2 benodigd voor 150 autoparkeerplekken. Aan de zuidzijde is 560 m^2 nodig voor 400 fietsparkeerplekken. Daarnaast is er een paar honderd m^2 ruimte benodigd voor het ontvangstdomein en het omgevingsdomein. Ook hiervoor is voldoende ruimte beschikbaar.



Movares

2.3 Technische inpassing

Het verplaatsen van een station heeft impact op de dienstregeling. In deze stap is het effect van een eventuele verplaatsing op de dienstregeling in beeld gebracht. Dit is gedaan door voor zowel huidige als nieuwe situatie de dienstregeling schematisch in beeld te brengen, in de vorm van zogeheten *basisuurpatronen* (BUPs). Een BUP – ook wel tijd-/wegdiagram genoemd – geeft weer hoe de *treinpaden* liggen op een baanvak, of een dienstregeling in te passen is en/of er eventueel knelpunten optreden.

De basisuurpatronen zijn bijgevoegd in bijlage 1: basisuurpatroon

Uitgangspunten

De stationsverplaatsing dient ook qua dienstregeling toekomstvast te zijn. Voor de quickscan is uitgegaan van het baanvak Nijmegen – Den Bosch en een bediening door de volgende treindiensten:

- 2x per uur Intercity Zwolle – Roosendaal (en v.v.)
- 2x per uur Sprinter Arnhem – Dordrecht (en .v.v.)
- 2x per uur Sprinter Wijchen – Zutphen (en v.v.)
- 1x per uur een goederentrein
- 2x per spits sprinter Oss – Den Bosch (in bovenstaand goederenpad en v.v.)

Toekomstbeeld OV 204

In deze quickscan is gekozen uit te gaan van de huidige bediening op het baanvak en niet van de bediening zoals voorgesteld in het Toekomstbeeld OV 2040. In het eindbeeld uit het Toekomstbeeld OV 2040, wordt uitgegaan van 4x per uur (per richting) een Intercity en een extra Sprinter tussen Oss en Den Bosch. Een dergelijke bediening is niet in te passen met de huidige infrastructuur. In de voorgestelde situatie halen de extra Intercitytreinen in beide rijrichtingen bij station Oss de sprinters in. Dit is momenteel niet mogelijk. Fysieke maatregelen zijn nodig om dit conflict op te lossen. De voorgestelde maatregelen in het Toekomstbeeld OV 2040 zijn:

- Vier perronsporen op station Oss, mogelijk maken inhaling IC en Sprinter
- Dubbelspoor brug Ravenstein, mogelijk maken frequentieverhogingen en vergroten robuustheid dienstregeling.

Met de bovenstaande maatregelen is het mogelijk een treindienst van 4x per uur een IC en 4x per uur een Sprinter tussen Oss en Den Bosch (v.v.) te rijden. Deze nieuwe bediening is in deze studie voor het traject Oss – ‘s-Hertogenbosch bekeken en vraagt bij uitwerking nadere uitwerking bij concretisering van de plannen, waarin ook het hogere schaalniveau beschouwd moet worden.

De eventuele verplaatsing van station Oss West heeft geen relatie tot de hierboven beschreven maatregelen en andersom hebben deze maatregelen geen invloed op de haalbaarheid van eventuele verplaatsing.

Rijtijden

De rijtijden tussen Rosmalen – Oss West v.v. en Oss West – Oss v.v. wijzigen, omdat het station Oss West 800 meter verschuift. Voor het traject Rosmalen – Oss v.v. betekent dit het volgende:

- De rijtijd van de Intercitytreinen en goederentreinen blijven gelijk.
- De rijtijd voor de Sprinters wijzigt enkele seconden. Een belangrijk uitgangspunt voor deze rijtijden (van met name de Sprinter richting Oss) is het verwijderen van overweg Heihoekstraat. Deze rijtijden leiden niet tot grote wijzigingen in het BUP.

Spoorbeveiliging

Er zijn geen wijzigingen nodig in de (fysieke) seinplaatsing. De afstand vanaf het perron tot sein richting Oss is ca. 800 meter. Dat is bij een automatisch sein toegestaan. Een trein komt in Oss West binnen op een rood seinbeeld (zodat de overweg Braakstraat niet te vroeg sluit). Als de machinist bij vertrek vanaf de halte ziet dat het sein veilig is geworden, mag deze naar de maximale snelheid aanzetten. Dit is zo omschreven in het ‘Handboek vervoerproces’ en ‘Handboek machinist’ van NS. NS heeft er echter wel als extra toevoeging bij staan dat dit alleen met daglicht is toegestaan. Hier worden echter geen problemen voorzien, dergelijke situaties komen veel vaker voor in Nederland (zoals de bestaande situatie van Oss West bij vertrek richting Den Bosch). Bij sanering van de overweg Braakstraat moet de spoorbeveiliging worden aangepast

Benodigde technische aanpassingen

Bij keuze voor verplaatsing van station Oss West zijn er met betrekking tot de technische inpassing twee vervolgacties benodigd. Zo moeten de verkenborden worden verplaatst. Dit zijn borden die het rempunt voor een halte aangeven. Daarnaast is, door het wijzigen van de snelheden rondom overweg Braakstraat, nader onderzoek nodig naar eventuele maatregelen en/of optimalisatie in de dichtligtijden van de overweg (risicoanalyse).

2.4 Vervoerwaarde

Het verplaatsen van station Oss West heeft niet alleen een ruimtelijk effect, maar heeft ook effect op de gebruikers (huidig en toekomstig) van het station. Het verplaatsen van het station zorgt er immers voor dat het voor- en natransport voor huidige gebruikers langer/korter wordt. Voor potentiële gebruikers bepaalt de afstand tot het station de aantrekkelijkheid om het station te gebruiken. Om het effect van het verplaatsen van het station inzichtelijk te maken, zijn twee analyses uitgevoerd:

- een analyse van het invloedsgebied m.b.v. Movares Verbindingswijzer; en
- een analyse van de vervoerwaarde m.b.v. kringentheorie.

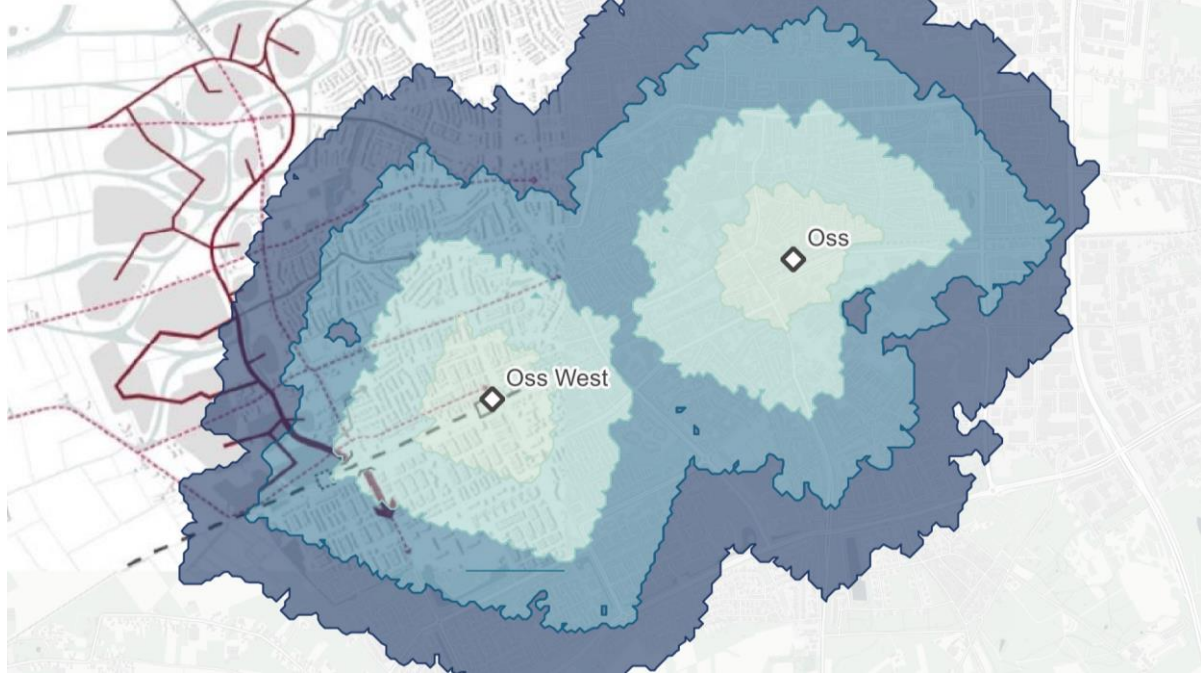
Invloedsgebied van station Oss West

Met behulp van de Movares Verbindingswijzer is bepaald binnen hoeveel meter lopen en fietsen het huidige en nieuwe station te bereiken zijn vanaf verschillende locatie in Oss. Voor de loopafstanden zijn de volgende afstanden gehanteerd:

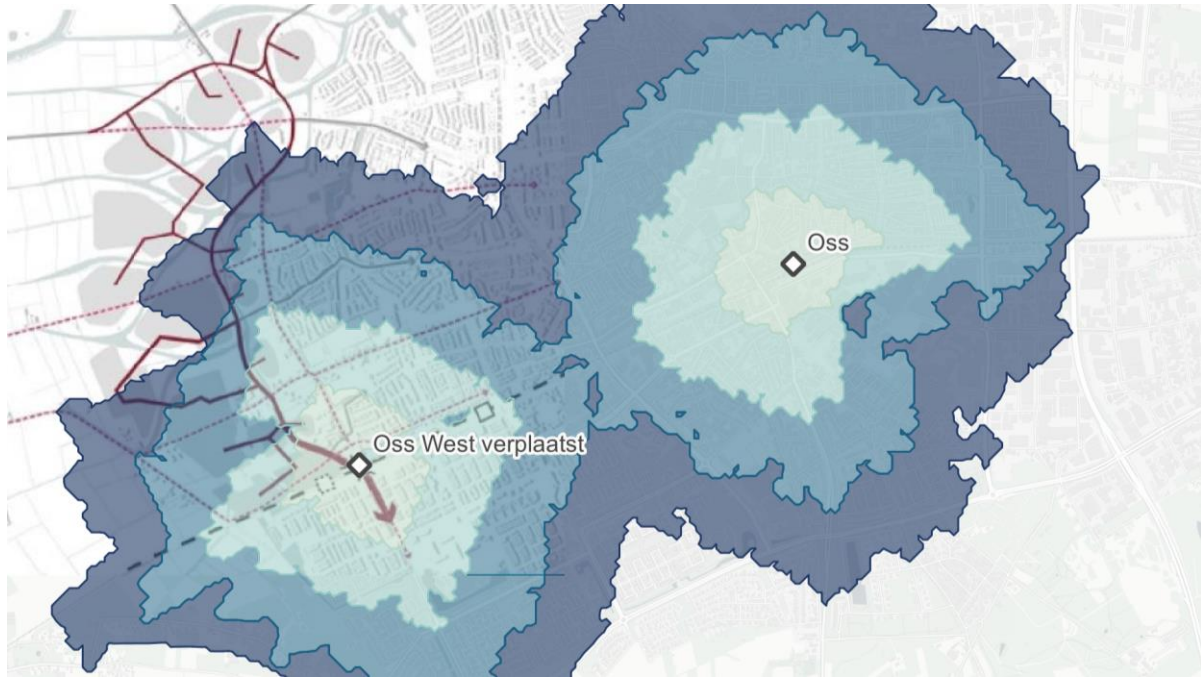
- 500m
- 1.000m
- 1.500m
- 2.000m

Voetgangers lopen over het algemeen tot een kilometer naar het station. Op grotere afstanden is men geneigd de fiets te pakken. De afbeeldingen hiernaast tonen de loopafstand vanaf de huidige en nieuwe stationslocaties in Oss. De afbeeldingen tonen het volgende:

- Te voet vanaf station Oss West ligt Amsteleind op meer dan 2.000m lopen. Met verplaatsing van het station verandert dit maar beperkt.
- Door verplaatsing van het station is er minder overlap in de invloedgebieden van de station, maar komen tegelijkertijd delen van Oss op meer dan 2.000 meter van het station te liggen.



Figuur 2.6 De invloedsgebieden te voet in de huidige situatie met stappen van 500 meter



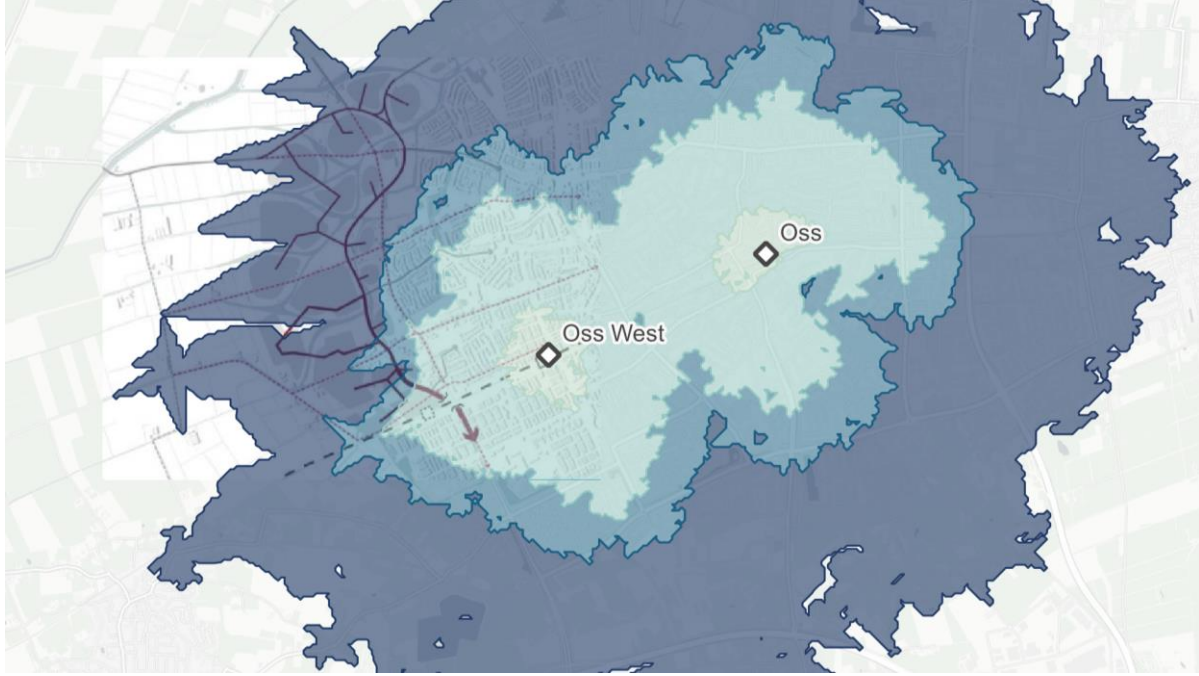
Figuur 2.7 De invloedsgebieden te voet met een verplaatst station met stappen van 500 meter

Voor de fietsafstanden zijn de volgende afstanden gehanteerd:

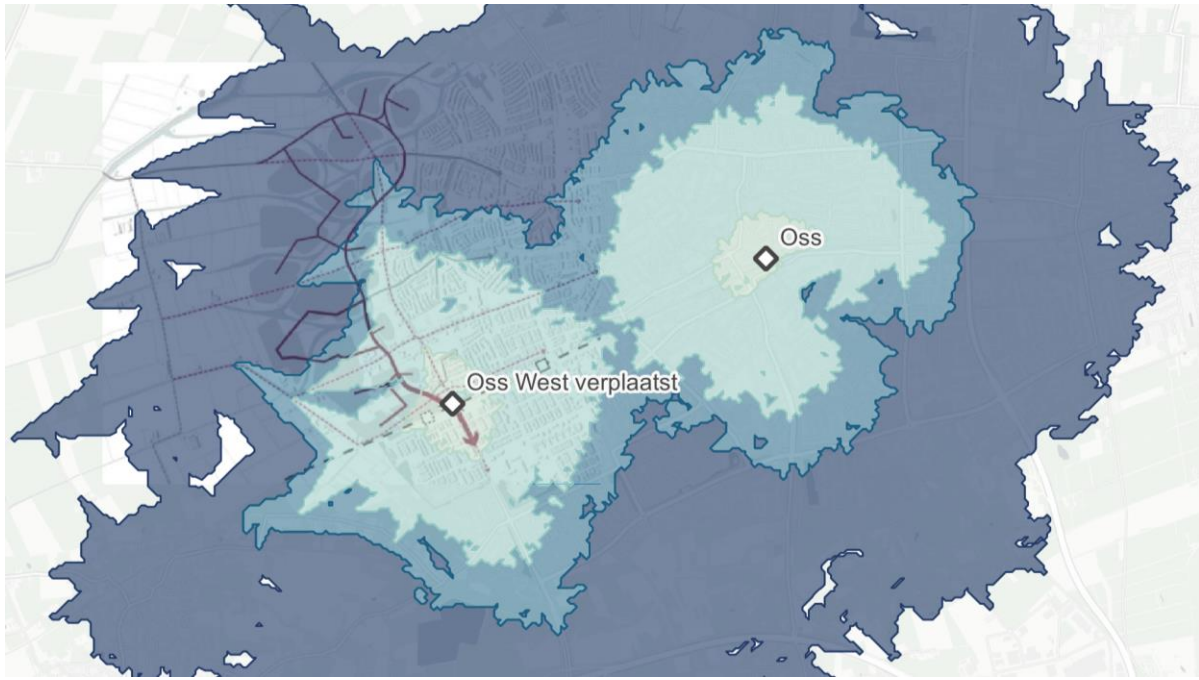
- 500m
- 1.500m
- 2.000m
- 3.750m

De afbeeldingen hiernaast tonen de fietsafstanden vanaf de huidige en nieuwe stationslocaties in Oss. De afbeeldingen laten het volgende zien:

- De invloedsgebieden voor de fiets overlappen sterk. Het verplaatsen van het station zorgt ervoor dat een groter gedeelte van de gemeente Oss op fietsafstand van een station komt te liggen.
- Met het verplaatsen van het station komt Amsteleind grotendeels binnen 3.750m (= ca. 15min) fietsen te liggen.
- Bij stationsverplaatsing komt Geffen bijna op fietsafstand. Dit is voornamelijk voor reizigers richting Nijmegen interessant.



Figuur 2.8 De invloedsgebieden per fiets in de huidige situatie met de afstanden: 500, 1.500, 2.000 en 3.750m



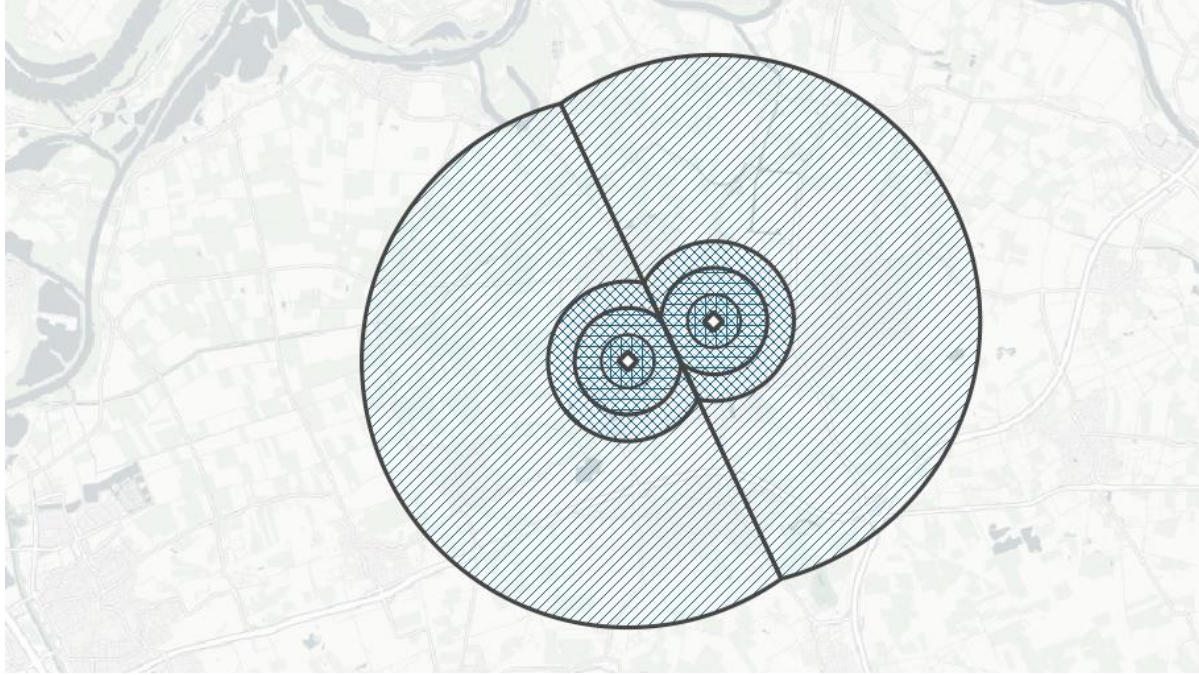
Figuur 2.9 De invloedsgebieden per fiets bij een verplaatst station met stappen van 500, 1.500, 2.000 en 3.750m

Kringentheorie

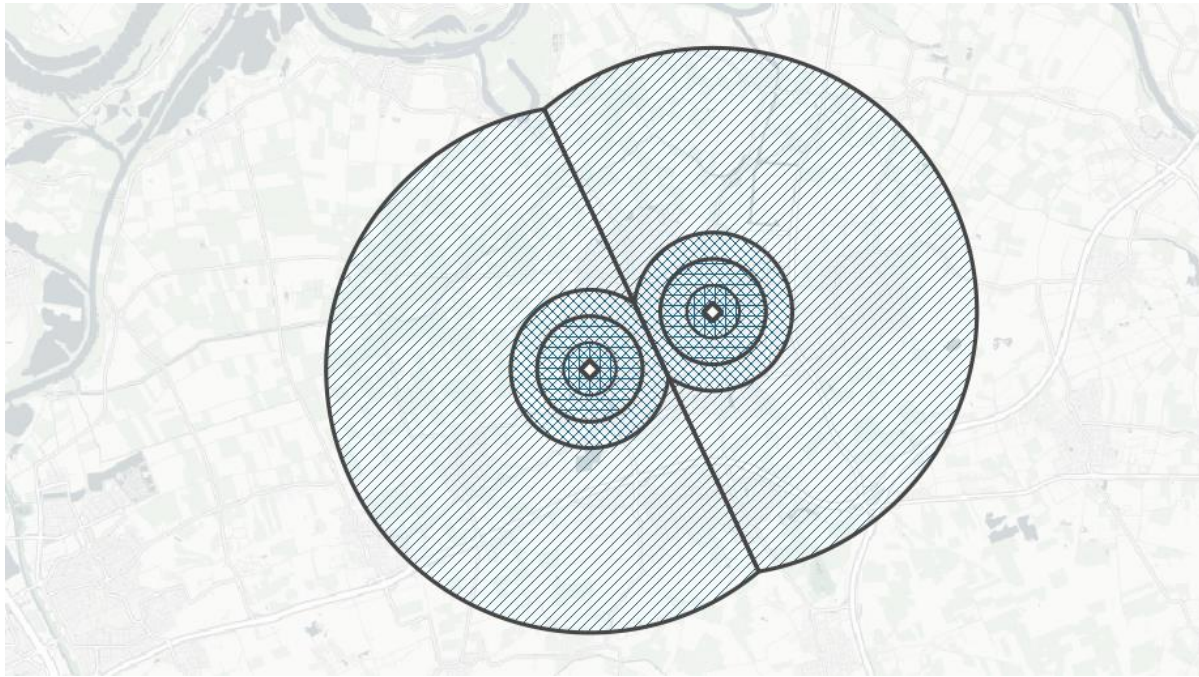
NS heeft een methode ontwikkeld om te komen tot een indicatie voor het aantal te verwachten gebruikers van een station. Deze methode werkt op basis van aantal inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen binnen kringen (hemelsbrede cirkels) om een station. Daarvoor worden hemelsbrede cirkels van 500, 1.000, 1.500 en 5.000 meter gehanteerd, waarbij geldt dat hoe dichter de cirkel bij het station, hoe hoger het aantal potentiële gebruikers op basis van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen binnen de cirkel.

De methode is voornamelijk geschikt om scenario's te vergelijken en geeft een eerste indicatie van de verwachtte effecten als gevolg van verplaatsing en het toevoegen van nieuwe woningen in en rondom de verschillende ontwikkellocatie.

De resultaten van de analyses voor station Oss West o.b.v. de kringentheorie zijn weergegeven op de volgende pagina's. De hier gepresenteerde resultaten zijn door NS geverifieerd en als plausibel aanvaard.



Figuur 2.10 De invloedsgebieden: 500, 1000, 1.500 en 5.000 meter



Figuur 2.11 De invloedsgebieden: 500, 1000, 1.500 en 5.000 meter

Scenario's

Op moment van schrijven zijn er nog verschillende ontwikkelscenario's voor de woningbouwlocaties Amsteleind en Euterpepark. Wanneer het minimaal aantal woningen gebouwd wordt, leidt dat tot minder potentie reizigers (lagere vervoerwaarden) dan bij realisatie van het maximaal aantal woningen. In de quickscan zijn een viertal scenario's gehanteerd voor de woningbouwlocaties. Daarnaast is het referentiescenario opgenomen.

Het referentiescenario is gekalibreerd op Oss West, basisjaar 2019. De reizigersaantallen van Oss wijken daardoor iets af. Daarnaast is in het model rekening gehouden met de nabijheid van station Oss. De toe-/afname van reizigersaantallen wordt daarom ook op stadsniveau beschouwd. Voor de berekeningen gelden drie belangrijke aandachtspunten:

- Als gevolg van de Covid-19-pandemie is het aantal gebruikers van station Oss en Oss West afgenomen. Op dit moment is het onzeker of en op welke termijn de reizigersaantallen terug zijn op het niveau van 2019.
- In de berekeningen is geen rekening gehouden met andere woningbouwlocaties dan Amsteleind, Euterpepark en Geffen en/of andersoortige ruimtelijke ontwikkelingen.
- In de berekeningen is geen rekening gehouden met autonome groei en groei als gevolg van de mobiliteitstransitie.

Disclaimer: de scenario's bevatten uitsluitend bovengenoemde ontwikkelingen. Ontwikkelingen elders in Oss zijn niet meegenomen. Reizigersaantallen vallen daarmee (voornamelijk voor station Oss en beperkte mate voor Oss West) hoger uit dan hier gesteld.

Tabel 2.1 Woningbouwaantallen per scenario

Ontwikkelgebied	Huidige situatie	Scenario 1: Midden	Scenario 2: Midden + Noord	Scenario 3: Midden + optiegebied laag	Scenario 4: Midden + optiegebied hoog
Amsteleind noord	-	**0**	**1.500**	**0**	**0**
Amsteleind midden	-	**750**	**1.500**	**750**	**1.500**
Amsteleind optiegebied	-	**0**	**0**	**1.200**	**2.000**
Geffen	-	250	250	250	250
Euterpepark	-	600	1.000	600	1.000



Verwacht gebruik bij huidige ligging Oss West

Om een goede vergelijking te maken is ook gekeken naar de ontwikkeling van reizigersaantallen wanneer het station op de huidige locatie blijft liggen. De ontwikkeling van Euterpepark ligt bijvoorbeeld binnen 500m van de bestaande halte en trekt daarmee relatief veel reizigers.

- De huidige ligging van station Oss West is gunstig ten opzichte van Euterpepark. Het gebruik neemt zichtbaar toe als gevolg van de ontwikkelingen in Euterpepark. Euterpepark heeft ook invloed op het aantal reizigers op station Oss
- Hoe meer woningen er gebouwd worden, hoe meer reizigers dat oplevert. Dat is duidelijk terug te zien in de onderstaande scenario's. Het aantal reizigers kan in totaal (station Oss + station Oss West) met zo'n 1000 toenemen, waarvan zo'n 700 op Oss West.
- Als het aantal reizigers op station Oss toeneemt, is de vraag in hoeverre de capaciteit op dit station nog toereikend is. De toename in reizigers leidt mogelijk tot druk op fietsenstalling en het overpad bij station Oss.

Tabel 2.2 Aantal reizigers per scenario bij een de huidige ligging van Oss West

Huidige ligging	Referentie situatie	Scenario 1: Midden	Scenario 2: Midden + Noord	Scenario 3: Midden + optiegebied laag	Scenario 4: Midden + optiegebied hoog
Station Oss	7.600	7.700	7.800	7.800	7.900
Station Oss West	**2.200***	**2.500**	**2.600**	**2.600**	**2.900**
*Totaal Oss***	*9.800*	*10.200*	*10.400*	*10.400*	*10.800*
Verschil t.o.v. aantal reizigers Oss West (2019)	*0*	*300*	*400*	*400*	*700*

*Gekalibreerd op reizigersaantallen 2019
**Let op: de scenario's bevatten alleen de bovengenoemde ontwikkelingen. Ontwikkelingen elders in Oss zijn nog niet meegenomen. Reizigersaantallen vallen daarmee hoger uit dan hier gesteld.



Verwacht gebruik bij een verplaatste ligging

Verplaatsing van het station heeft een groot effect op het aantal reizigers en de reizigersstromen. Reizigers maken op basis van de kringentheorie een keuze voor een ander station of zelfs voor een andere modaliteit.

- Bij verplaatsen neemt het gebruik op station Oss in de basis toe. Gebruikers “stappen over” van Oss West naar CS tegelijkertijd is er ook sprake van een reizigersverlies. Dit verlies is in de scenario met weinig reizigers groter dan de reizigerstoename.
- Door de verplaatsing komt een deel van het invloedsgebied van Oss West “in het niets” te liggen.
- Het aantal reizigers op station Oss West is pas vanaf scenario 2 terug op niveau (wanneer zowel Amsteleind Midden+Noord bebouwd worden)
- Pas in het scenario Midden + Optiegebied hoog is op station sprake Oss West van een toename in het aantal reizigers.

Tabel 2.3 Aantal reizigers per scenario verplaatsing van Oss West

Verplaatste ligging	Referentie situatie	Scenario 1: Midden	Scenario 2: Midden + Noord	Scenario 3: Midden + optiegebied laag	Scenario 4: Midden + optiegebied hoog
Station Oss	7.800	7.900	8.000	8.000	8.100
Oss West	**1.700**	**1.900**	**2.200**	**2.200**	**2.500**
Totaal Oss	9.500	9.800	10.200	10.200	10.600
Verschil t.o.v. aantal reizigers Oss West (2019)	-500	-300	0	0	300

*Let op: de scenario’s bevatten alleen de bovengenoemde ontwikkelingen. Ontwikkelingen elders in Oss zijn nog niet meegenomen. Reizigersaantallen vallen daarmee hoger uit dan hier gesteld.



Conclusie vervoerwaarde

De ontwikkeling van Amsteleind en Euterpepark heeft een positieve invloed op het aantal reizigers. Verplaatsing leidt in de lage scenario's tot reizigersverlies.

- De realisatie van Amsteleind Midden en Noord zijn onvoldoende om verplaatsing op basis van vervoerwaarde te rechtvaardigen. De ontwikkeling van het optiegebied is noodzakelijk om tot een gelijk aantal of extra reizigers te komen bij een verplaatst station.

- De ruimtelijke ontwikkeling van Amsteleind ligt voldoende dichtbij om ook bij de huidige ligging van het station een wezenlijke bijdrage te leveren aan reizigersgroei. Daarnaast bedient een verplaatst station Oss West bedient Euterpepark minder goed.

Huidige ligging	Referentie situatie	Scenario 1: Midden	Scenario 2: Midden + Noord	Scenario 3: Midden + optiegebied laag	Scenario 4: Midden + optiegebied hoog
Oss West	2.200	2.500	2.600	2.600	2.900
Verschil t.o.v. aantal reizigers Oss West (2019)	-	300	400	400	700
Verplaatste ligging					
Oss West verplaatst	1.700	1.900	2.200	2.200	2.500
Verschil t.o.v. aantal reizigers Oss West (2019)	-500	-300	0	0	300

*Let op: de scenario's bevatten alleen de bovengenoemde ontwikkelingen. Ontwikkelingen elders in Oss zijn nog niet meegenomen. Reizigersaantallen vallen daarmee hoger uit dan hier gesteld.





3. Risico’s

Het verplaatsen van het station brengt verschillende risico's met zich mee. Deze risico's zijn in een drietal fasen in te delen: voorbereiding, uitvoering en exploitatie. Per fase wordt ingegaan op de belangrijkste risico's en mogelijke beheersmaatregelen.

Voorbereiding

Draagvlak

- Er is geen draagvlak bij een van de besluitvormende partijen. De partijen zien geen urgentie of er is geen bestuurlijke wil om het station te verplaatsen.
- Geen prioriteit en/of capaciteit bij spoorse partijen. ProRail en NS hebben geen meerwaarde bij verplaatsing van het station. Door verplaatsing onderdeel te maken van de Spooragenda, wordt het station onderdeel van een grote plan.
- Weerstand uit de omgeving – belanghebbende willen het station behouden of niet in hun achtertuin. Tijdige communicatie en participatie inclusief de uitleg waarom het station verplaatst wordt zijn hierin van belang.

Financiering

- De benodigde financiering voor verplaatsing van het station komt niet rond. De verantwoordelijke partijen willen niet (voldoende) bijdragen aan de kosten voor verplaatsing. Dit risico hangt samen met het gebrek aan draagvlak
- Financiering loopt uit de pas (kostenstijgingen). Vanwege verdere kostenstijgingen in de bouw komen begroting en realisatie niet meer overeen.

Planprocedures en grondzaken

- Planprocedure loopt spaak (i.e. stikstof, draagvlak). De Raad van State houdt verplaatsing van het station tegen vanwege stikstof of bezwaren vanuit de omgeving. Door de technische voorbereiding naar voren te halen, kan er direct na uitspraak van de Raad van State gestart worden met realisatie.
- Afhankelijkheid van derden in grondposities. De benodigde gronden zijn niet in eigendom van de gemeente en de verwerving ervan zorgt voor uitstel.

Kwaliteit

- Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing nieuw station zijn ondermaats. Een goede intentieovereenkomst kan deze kwaliteit (in combinatie met afspraken over financiering) borgen. De verplaatsing van het station biedt juist de mogelijkheid een kwaliteitssprong te maken.

Realisatie

- Er zijn onvoldoende treinvrijeperiodes (TVP) (op tijd) in te plannen voor het realiseren van het station.
- Realisatie station vindt pas plaats na oplevering woningen Amsteleind, waardoor anderen hun modaliteitskeuze al gemaakt hebben en het gewoontegedrag ingesleten is *(zie ook exploitatie)*.
- Het station gaat tijdelijk dicht voor de realisatie waardoor reizigers een andere modaliteitskeuze gaan maken. Door kortere TVP's en slim bouwen kan het verplaatsen van een station in dagen in plaats van weken.

Exploitatie

- Het station heeft een te lage vervoerwaarde waardoor de spoorse partijen geen meerwaarde zien in verplaatsing van het station *(zie draagvlak).* Met een exploitatiebijdrage vanuit de gemeente is verplaatsing mogelijk wel optioneel.
- Er worden uiteindelijk minder/geen woningen gebouwd in Amsteleind. Door verplaatsing pas te realiseren wanneer de woningen gerealiseerd gaan worden wordt dit risico gemitigeerd



4.
Kosten

Nieuwbouw en sanering

Nieuwbouw

De kosten voor aanleg van het nieuwe station Oss-West worden geschat op 13 miljoen euro. Het station bestaat een zijperron aan weerszijde van het spoor. Dit bedrag bevat de investeringskosten exclusief BTW en vastgoedkosten. De onderdoorgang aan de Heihoekstraat is geen onderdeel van deze raming. Bij dit bedrag geldt een bandbreedte met een 70%-betrouwbaarheidsinterval tussen de 8 miljoen euro en 18,2 miljoen euro.

Uitgangspunten op hoofdlijnen:

- Realisatie nieuw station Oss West ter hoogte van de Heihoeksingel (inclusief stationsvoorzieningen, ketenvoorzieningen en horecavoorziening)
- Er zijn geen werkzaamheden voorzien aan de beveiliging van het spoor, uitgezonderd het plaatsen van een viertal S-borden
- De bovenleiding wordt voorzien van hangdraad vermeerdering
- De kabels en leidingen parallel aan de spoorbaan worden ter plaatse van de nieuwe perrons in kokers gelegd
- Het fietspad dat nu naast het spoor ligt wordt om het voorplein heen gelegd en voorbij de halte weer aangesloten
- De nieuwe halte wordt eerst in dienst gesteld voordat de oude wordt afgebroken. Er geen rekening is gehouden met hergebruik van materialen.
- De voorpleinen zijn voorzien van afwatering en verlichting.
- Er is geen rekening gehouden met de ontsluiting van beide pleinen op de omliggende infrastructuur

Saneren

Voor het saneren van het bestaande station inclusief voorpleinen aan weerszijde van het spoor gelden investeringskosten exclusief BTW van 1,74 miljoen euro. Hiervoor geldt een bandbreedte met een 70%-betrouwbaarheidsinterval tussen de 1 miljoen euro en 2,4 miljoen euro.

Voor de complete lijst met uitgangspunten zie bijlage 2: Uitgangspunten kostenraming

Tabel 4.1 Kosteninschatting inclusief lage en hoge bandbreedtes

Onderdeel kosteninschatting	Laag	Middel	Hoog
Nieuwbouw nieuw station Oss West	€ 8 mln.	€ 13 mln.	€ 18,2 mln.
Saneren huidig station Oss West	€ 1 mln.	€ 1,7 mln.	€ 2,4 mln.



5.
Optimalisatie

Opwaarderen van het huidige station en de stationsomgeving

Het niet verplaatsen van station Oss West is ook een reële optie. Het station op de huidige locatie scoort in de huidige stationsmonitor met een 6,8 laag (stationsbelevingsmonitor, 2022) en biedt nog veel potentie. Voor look-and-feel, bereikbaarheid en voorzieningen van het station zijn nog flinke verbeterslagen mogelijk. De ontwikkeling van het naastgelegen Euterpepark is een natuurlijke aanjager van deze kwaliteitsimpuls. Verbetering van de huidige situatie kan op twee niveaus: netwerk- en stationsniveau.

Netwerk

Door aanpassingen te doen in het netwerk worden de routes voor langzaam verkeer van en naar het station aantrekkelijker. Hierbij moet gedacht worden aan het opwaarderen van fietspaden, realiseren van fietsstraten en aanleggen van fijnmazige voetgangersverbindingen. De Heischeutstraat en Amsteleindstraat zijn logische schakels om te upgraden (zie volgende pagina).

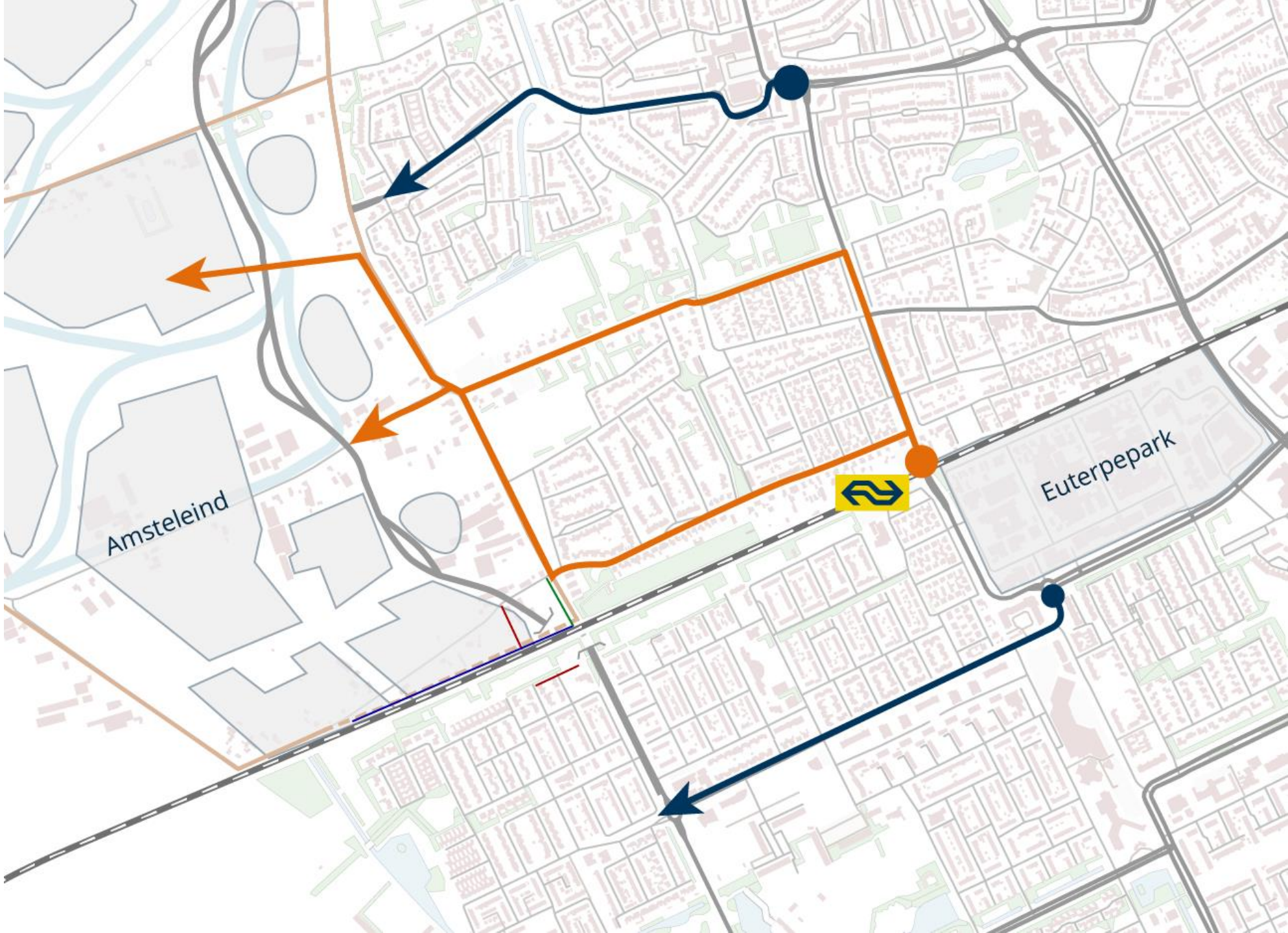
Station

Het stationsgebied is op dit moment gefragmenteerd en redelijk gedateerd. Een gedeeltelijke afwaardering van de Braakstraat als autoroute in combinatie met een knip geeft ruimte vrij voor andere modaliteiten in de stationsomgeving. Meer ruimte voor fiets en voetganger maakt het stationsgebied aantrekkelijker en geeft ook ruimte om te verblijven en te ontmoeten. Door de huidige overweg aan de Braakstraat te vervangen door een onderdoorgang wordt de barrière tussen Noord en Zuid geslecht. Doordat de autobarrières verdwijnen wordt het mogelijk fijnmazigere voetgangersoversteken richting bijvoorbeeld Euterpepark aan te bieden. Daarnaast is er ruimte voor meer functioneel groen, groen waar echt gebruik gemaakt van kan worden, en fietsparkeren. Tot slot voldoet op dit moment het station aan de toegankelijkheidseisen, maar kan met een herinrichting ook de routing worden verbeterd.

De bestaande parkeerplaatsen worden verplaatst naar een hub in Euterpepark. Deze hub kan indien gewenst ook plaats bieden aan meer auto’s dan nu het geval is. Het (doorgaande) autoverkeer wordt via de nieuwe onderdoorgang aan de Heihoeksingel geleid. (zie figuur 5.3 voor een schets).



Figuur 5.1 Station Driebergen-Zeist is de ingrijpend verbouwd en biedt sinds de verbouwing veel meer ruimte aan de voetganger. Ook de verkeersstromen zijn zoveel als mogelijk van elkaar gescheiden (afbeelding: ProRail)

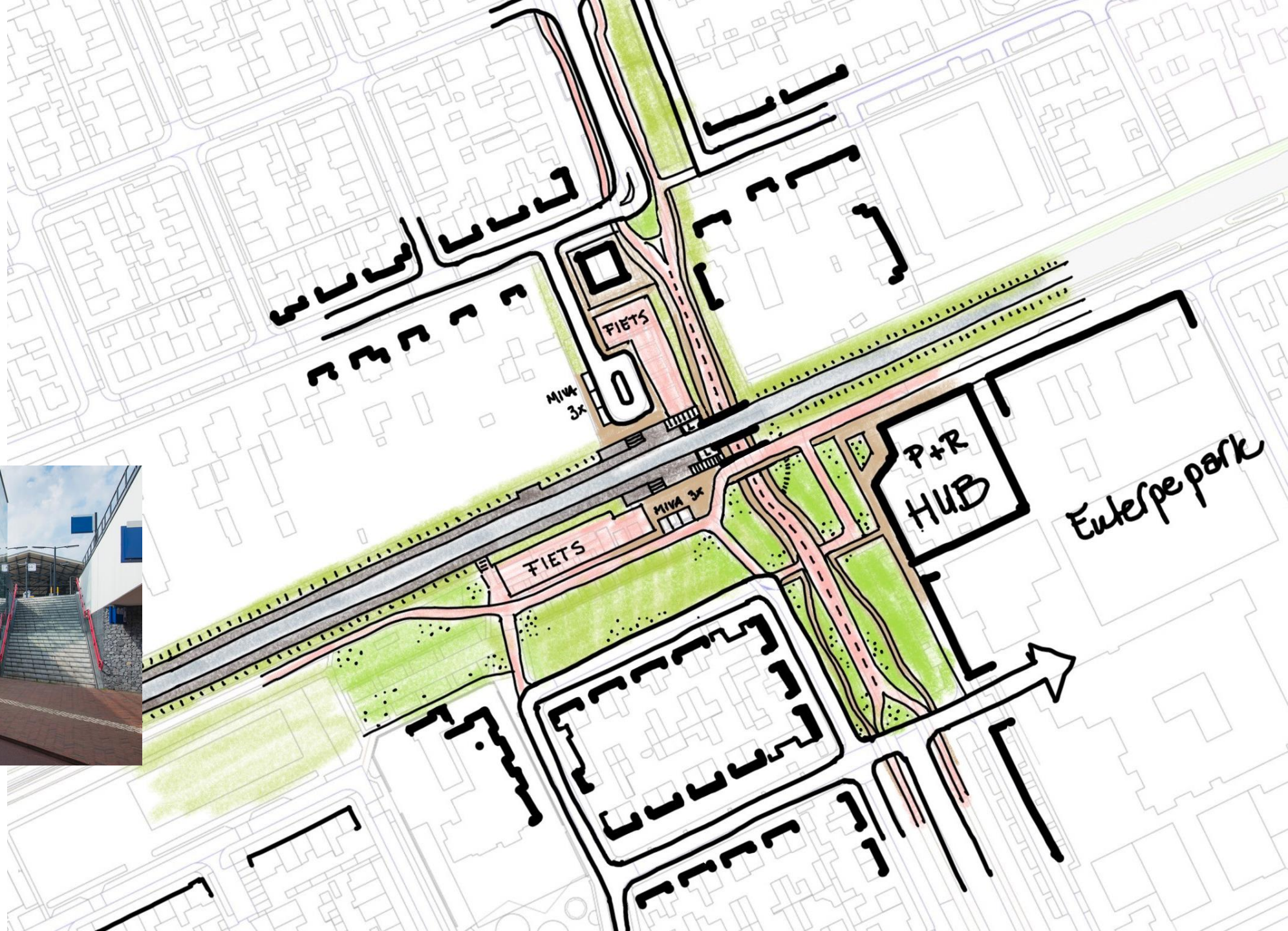


Figuur 5.2 Amsteleind bevindt zich grotendeels binnen 15 minuten fietsen vanaf station Oss West. De langzaamverkeerroutes (oranje) versterken, als onderdeel van de kwaliteitsimpuls voor Oss West, maakt de verbinding tussen station en Amsteleind aantrekkelijker

Figuur 5.3 rechts Een schets van hoe de toekomstige situatie eruit kan zien. Veel ruimte voor voetganger en fietser. Rechts de nieuwe P+R locatie voor de auto. Rondom het station ontstaat ook meer ruimte voor fietsparkeren.

Figuur 5.4 onder Een voorbeeld van een onderdoorgang op station Bilthoven voor voetgangers en fietsers inclusief perronopgang





Movares



6. Conclusie

Standpunt spoorse stakeholders, conclusie en aanbeveling

Standpunt spoorse Partijen

Het verplaatsen van een station vergt instemming en inspanning van meerdere partijen. De standpunten van NS (vervoerder die Oss West bedient), ProRail (infrabeheer die eigenaar is van het station en spoor) en provincie (provinciaal belang) zijn zeer relevant voor de haalbaarheid van (mogelijke) verplaatsing van station Oss West. Naast dat bovenstaande partijen een financieel en/of exploitatief belang hebben, zijn deze partijen ook potentiële investeerders.

Vanwege het belang van de standpunten van deze partijen voor mogelijke verplaatsing, is aan de drie partijen gevraagd om een reactie op voorliggende quickscan. Ook is hen gevraagd naar hun standpunt omtrent verplaatsing van het station.

Reactie Nederlandse Spoorwegen (NS)

- Als er geen ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt, is verplaatsen van station Oss West een slecht idee en pakt dit slecht uit voor de reiziger(saantallen) en voor de exploitatie van NS.
- Als er wel de ruimtelijke ontwikkeling plaats gaat vinden, zoals in het voorliggende stuk gepresenteerd, wordt de verplaatsing van Oss West op termijn neutraal tot licht positief en ziet NS geen “rode vlaggen”.
- De kosten voor een eventuele verplaatsing op termijn zullen door andere partijen dan NS te worden opgebracht.
- Het huidige station Oss West volstaat voor NS als vervoerder ook op langere termijn.

Reactie ProRail:

- Voor ProRail is bij verplaatsing van het station een onderdoorgang op de Heihoeksingel noodzakelijk. Dit is ingegeven door de hoeveelheid verkeer en ligging van station nabij/tegen de overweg in combinatie met de veiligheid.
- ProRail volgt verder in haar standpunt die van de NS (vervoerwaarde).
- Voor ProRail is er geen noodzaak om station Oss West te verplaatsen

Reactie Provincie:

Voor de provincie is het belangrijk wat verplaatsing oplevert voor de mobiliteitstransitie die als belangrijk element van de Brabantse verstedelijkingsstrategie noodzakelijk is en hoe het eventueel te verplaatsen station beter als OV-knooppunt/hub kan functioneren. Op basis van voorliggende is, is de provincie nog niet voor een verplaatsing van het station.

Conclusie

Het verplaatsen van station Oss West in westelijke richting is in deze quickscan onder voorwaarden mogelijk gebleken. Eén van deze voorwaarden is commitment voor ruimtelijke ontwikkeling en verdichting rondom de beoogde stationslocatie. Het precieze programma voor deze ruimtelijke ontwikkeling vraagt nadere uitwerking en afstemming.

Daarnaast blijkt uit de quickscan dat verplaatsen van station Oss West zowel exploitatief als technisch mogelijk is. Op basis van de gehanteerde uitgangspunten levert verplaatsen van het station exploitatief echter minder vervoerwaarde op dan het behouden en verbeteren van de huidige stationslocatie. De exploitatieve winst (vervoerwaarde) van verplaatsing is relatief beperkt ten opzichte van de hoge investeringskosten, tenzij Oss aan de westzijde op de lange termijn verder gaat groeien. Dan neemt vervoersvraag verder toe.

Verplaatsen heeft een positieve maar beperkte invloed op de overwegveiligheid. Bij verplaatsen van het station naar de Heihoeksingel is het ongelijkvloers aanleggen van deze verkeersroute een noodzakelijke voorwaarde. De vraag is dan of de overweg Braakstraat gesaneerd en vervangen wordt door een onderdoorgang. Dat hangt af van de keuzes in de uitvoering van de toekomstige verkeerstructuur. In het geval van opwaardering van het station op de huidige locatie ligt het ombouwen van de overweg Braakstraat naar een onderdoorgang als integraal onderdeel van het nieuwe stationsontwerp meer voor de hand.

Amsteleind ligt binnen het invloedsgebied van zowel het bestaande als het eventueel verplaatste station. Ongeacht of het station wel of niet verplaatst wordt, goede fietsverbindingen van en naar en voorzieningen bij het station Oss West zijn vereist om reizen per trein vanuit Amsteleind aantrekkelijk te maken.

Deelconclusies

Reizigers

Het aantal te verwachten gebruikers van station Oss West hangt sterk samen met het aantal woningen dat gerealiseerd wordt. Des te dichter reizigers bij een station wonen, des te waarschijnlijker is het dat ze er gebruik van maken. Door verplaatsing in westelijke richting komt een deel van de huidige gebruikers verder van het station Oss West te wonen. De kans is groot dat deze reizigers voortaan reizen via station Oss of een andere modaliteitskeuze maken.

Alleen in het hoogste scenario voor het optiegebied Amsteleind, met een ontwikkeling van ca. 2.000 woningen, is bij verplaatsing van het station naar deze nieuwe locatie sprake van een toename van het aantal reizigers ten opzichte van 2019 (referentiejaar). In geval van verplaatsing van het station is in alle andere scenario's sprake van reizigersverlies of een gelijk aantal reizigers ten opzichte van het referentiejaar. Voor NS is minimaal reizigersgroei vereist om verplaatsing van het station te rechtvaardigen. Dat wordt alleen in het hoogste scenario voor Amsteleind behaald. Voor de vervoerder volstaat daarom het station op de huidige locatie. De ontwikkelingen in Amsteleind, Euterpepark en Geffen zorgen bij de huidige ligging naar verwachting voor een reizigersgroei van circa 300 tot 700 reizigers per dag.

Kosten

De verwachte investeringskosten van verplaatsing van het station liggen op ongeveer €13 miljoen met een bandbreedte tussen de €8,0 en €18,2 miljoen. Het saneren van het bestaande station kost tussen de €1,0 en €2,4 miljoen. Voor deze investering zal dekking gevonden moeten worden. Op basis van de reactie van NS en ProRail ligt het niet voor de hand dat zij zullen (mee)investeren in de verplaatsing van het station.

Inpassing

Het verplaatsen van station Oss West is mogelijk wanneer de huidige dienstregeling ook in de toekomstige situatie wordt aangehouden. Het voorziene toekomstbeeld met 4 IC's en 4 Sprinters (per uur, per richting) past niet met de huidige infrastructuur. Hiervoor zijn grotere ingrepen op station Oss alsmede een tweede spoorbrug bij Ravenstein vereist. Het verplaatsen van station Oss West heeft hier echter geen invloed op.

Kwaliteitsimpuls

Uit de bereikbaarheidsanalyses en de vervoerwaardeberekening blijkt dat het bestaande station ook op de huidige locatie een wezenlijke bijdrage kan leveren aan de ontsluiting van Amsteleind en Euterpepark. Verbeteringen op netwerk- en stationsniveau kunnen de aantrekkingskracht (en daarmee het gebruik) van het station sterk vergroten. Een kwaliteitsimpuls op stationsniveau bestaat bijvoorbeeld uit het verbeteren van fietsparkeren, ontvlechten en clusteren van vervoerwijzen en ruimte vrijmaken door autoparkeren in een hub aan de rand van Euterpepark onder te brengen. Door de overweg te vervangen door een fiets- en voetgangerstunnel met perronopgangen wordt de barrière tussen het noordelijk en zuidelijk deel van Oss een kleiner. En is een integraal ontwerp van het voorplein met de omgeving makkelijker.

Keuzemogelijkheden

Het opwaarderen van het bestaande station lijkt op basis van deze quickscan meer kansrijk dan het verplaatsen van Oss West richting de Heihoeksingel – Heihoekstraat. Onder de juiste voorwaarden blijkt het verplaatsen van het station echter ook opportuun te (kunnen) zijn.

Station in zijn huidige vorm behouden

Het station behouden in zijn huidige vorm is kostenarm en kan de verwachte reizigersgroei als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen qua capaciteit aan. Het gebruik van het station zal dan ook toenemen. Zonder gerichte investeringen in het station en de stationsomgeving, wordt echter niet de volledige potentie van het station benut; de stationsomgeving blijft onaantrekkelijk en de kwaliteit voor voetgangers en fietsers laat te wensen over. Behoud in zijn huidige vorm is daarom ongewenst.

Station verplaatsen

Het station verplaatsen maakt een integrale gebiedsontwikkeling van Amsteleind en het station mogelijk. Hogere ontwikkeldichtheden rondom de beoogde stationslocatie liggen hierbij voor de hand. Deze verdichting draagt bij aan woningbouwopgave en levert daarnaast extra ov-reizigers op. Logischerwijs vraagt een verplaatsing van het station om een (forse) investering. Gezien de uitkomsten van de quickscan en het standpunt van de spoorse partijen ligt het voor de hand dat een aanzienlijk deel van de gevraagde investeringsgelden (evenals eventuele exploitatieve aanloopverliezen) door de gemeente Oss gedragen moeten worden. Bij verplaatsing van het station wordt wel potentiële nieuwe ontwikkelruimte gecreëerd.

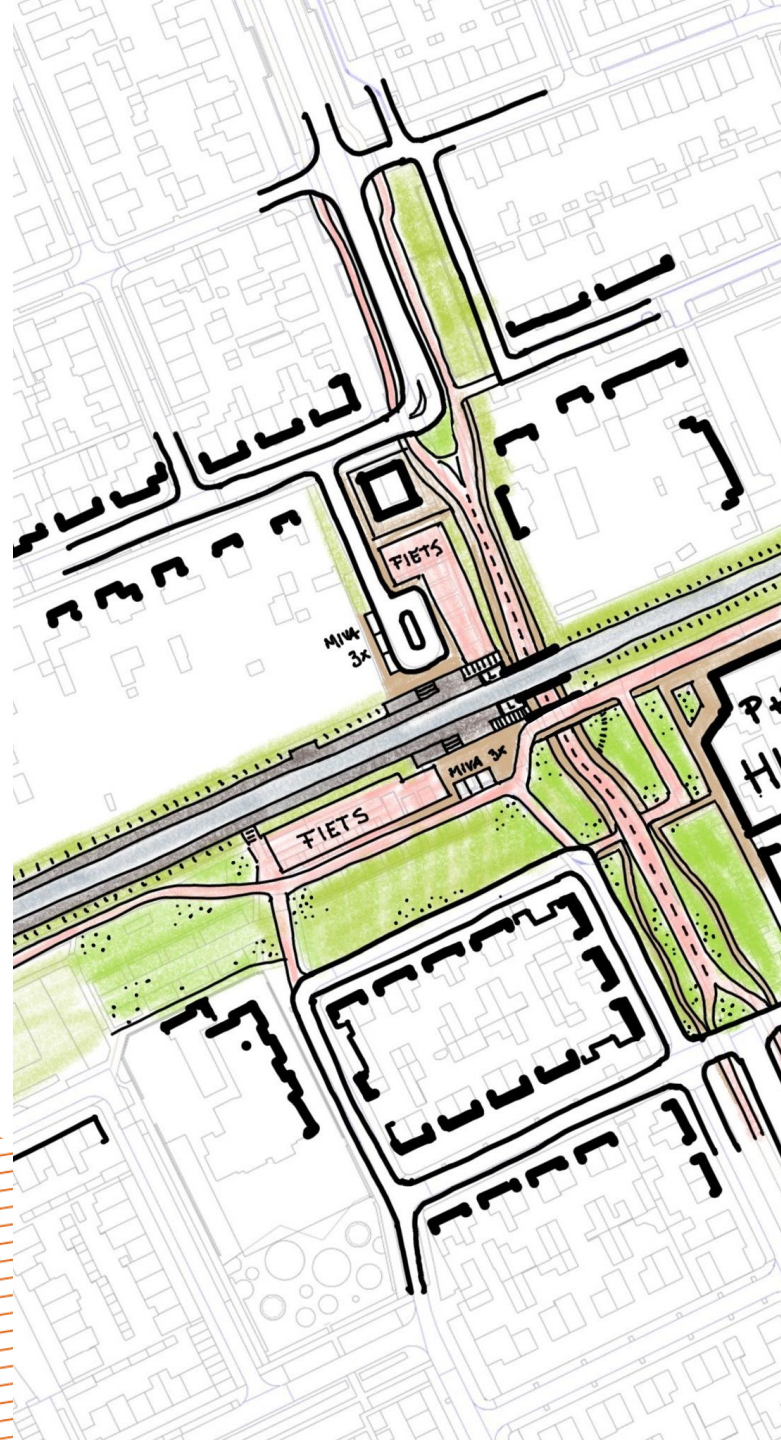
Station actief en integraal opwaarderen

De huidige locatie heeft de potentie om te ontwikkelen tot een aantrekkelijk stationsomgeving. Kansen zijn er om vanuit het station een betere aansluiting te maken op de transformatie van Euterpepark. Het gebied heeft daarmee de potentie om beduidend verder te verdichten dan met de woningaantallen waarin de huidige ideeën wordt voorzien. Het bestaande station ligt grotendeels binnen het invloedsgebied. Daardoor kan het station ook op de huidige locatie bijdragen aan duurzame ontsluiting van Amsteleind. Daarvoor zijn wel goede verbindingen met de ontwikkellocaties gewenst. Ook zijn er kansen voor meer ruimte en een aantrekkelijkere omgeving voor de voetganger en fiets(parkeren) door onder meer de overweg aan de Braakstraat te vervangen door een onderdoorgang. Naar verwachting zijn de kosten van een upgrade lager, maar de baten hoger ten opzichte van verplaatsing van het station.

Aanbeveling

Op basis van voorgaande is het aan te bevelen vervolgonderzoek te doen waarin de ruimtelijke ontwikkelpotentie van de stations op beide locaties beter in kaart wordt gebracht. De keuze voor het al dan niet ontwikkelen van het optiegebied (inclusief bijbehorende dichtheden) en een stedenbouwkundige visie verdienen hierbij bijzondere aandacht. Op deze manier ontstaat een ruimtelijk plan, inclusief een integrale afweging, waar het station het beste past en hoe deze in de stad het beste functioneert. Uit dit vervolgonderzoek kan de conclusie worden getrokken of eventueel verplaatsen van het station wel of juist niet kan en gewenst is.

Het is aan te bevelen goede fietsverbindingen van en naar het (nieuwe) station Oss West te borgen in de (bestaande) stedelijke ontwikkeling. Ook is het aan te bevelen de verplaatsing van station Oss West te koppelen aan nader onderzoek naar de treinstations en onderdoorgangen in Oss, in het kader van de “Spooragenda Oss” (samen met NS, ProRail en provincie Noord-Brabant).





Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Oss
	Ewout Fennis
Versie	1.0
Datum	1 juni 2023
Kenmerk	X06-J.N.-HS-RAP-23002356
Projectnummer	MN004651
Status	Definitief
Projectleider	Wietse te Morsche
Afbeeldingen en illustraties	Eigendom Movares, tenzij anders vermeld

@2023, Movares Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden en auteursrechtelijk beschermd. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

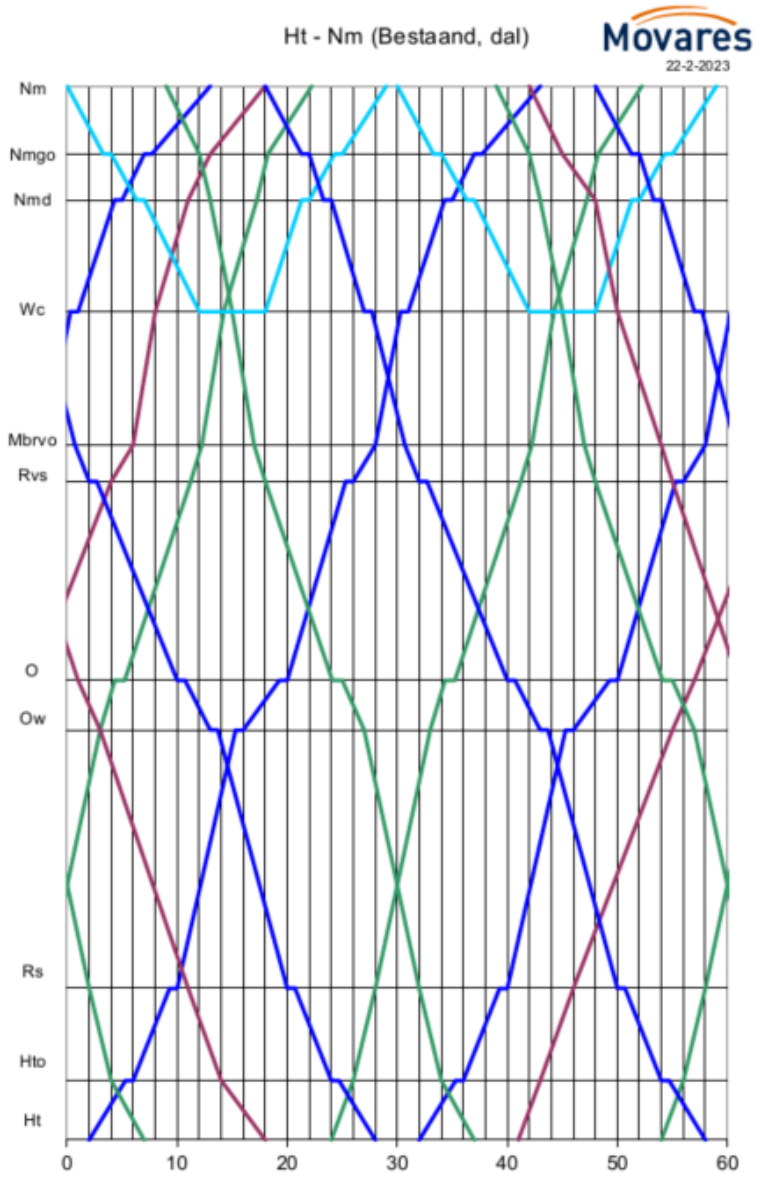
Bijlage 1: Basisuupatronen

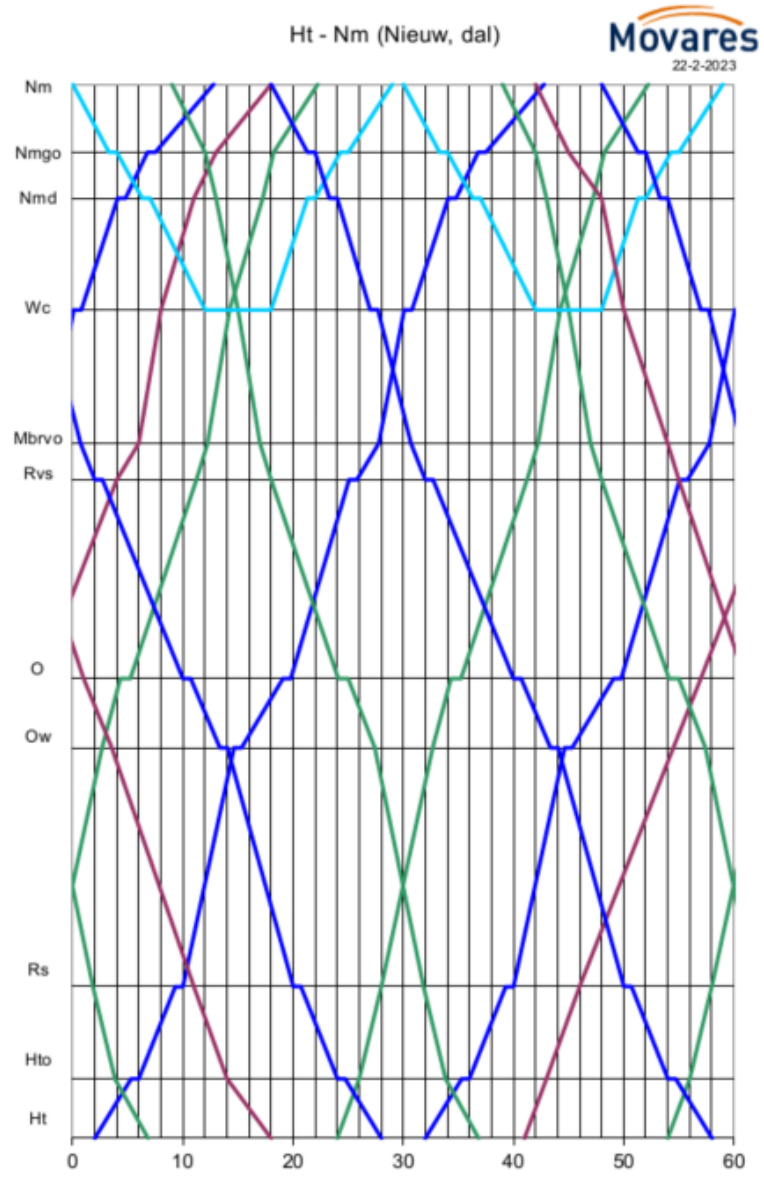
Het basisuurpatroon – nieuw (verplaatste ligging) en oud (huidige ligging) naast elkaar.

- Blauw: Sprinter (Arnhem-Dordrecht) –
- Lichtblauw: Sprinter Wijchen – Zutphen) –
- Groen: Intercity (Zwolle – Roosendaal) –
- Bruin: Goederentrein

Afkortingen:

- Nm Nijmegen
- Nmgo Nijmegen Goffert
- Nmd Nijmegen Durkenburg
- Wc Wijchen
- O Oss
- Ow Oss West
- Rs Rosmalen
- Hto ‘s-Hertogenbosch Oost
- Ht ‘s-Hertogenbosch Oost





Bijlage 2: Uitgangspunten kostenraming

Uitgangspunten nieuw station:

- Exclusief vastgoedkosten, aankoop grond.
- Realisatie nieuw station Oss West ter hoogte van de Heihoeksingel
  - Zelfde configuratie als huidige Oss West.
  - 2 keer zijperron, lengte 220 meter, breedte minimaal 4,30m met verbreding naar 7 m aan het begin onder de kap
  - Perronkappen 25 meter (sober en doelmatig)
  - Wachtvoorzieningen (2x glazen outillage) + 4x bankjes
  - 2x liften en 2 trappen van en naar nieuw te bouwen weg tunnel onder het spoor door, hier wordt aangesloten op het voetgangers gedeelte dat dan wel aan de halte zijde dient te liggen
  - De kosten voor de autotunnel zijn geen onderdeel van onze scope.
  - 3.000m2 (ca. 115 plekken) aan P+R en K+R
  - 1050m2 (ca. 750 plekken) aan fietsparkeren noordzijde
  - 560m2 (ca. 400 plekken) aan fietsparkeren zuidzijde
  - 2000 m2 Ontvangstdomein (lees: verharding)
  - Horecavoorziening gekoppeld aan station (denk aan één Kioskachtig)
- Er zijn geen werkzaamheden voorzien aan de beveiliging van het spoor, uitgezonderd het plaatsen van een viertal S-borden
- De Bovenleiding wordt voorzien van hangdraad vermeerdering
  - De kabels en leidingen parallel aan de spoorbaan worden ter plaatse van de nieuwe perrons in kokers gelegd
  - Het fietspad dat nu naast het spoor ligt wordt om het voorplein heen gelegd en voorbij de halte weer aangesloten
- De nieuwe halte wordt eerst in dienst gesteld voordat de oude wordt afgebroken. Dit betekent dat er geen rekening is gehouden met hergebruik van materialen.
- De voorpleinen zijn voorzien van afwatering en verlichting.
- Er is geen rekening gehouden met de ontsluiting van beide pleinen op de omliggende infrastructuur.

Saneren bestaand station

- De zijperrons, fietsenstallingen en fiets kluizen worden inclusief verharding afwatering en verlichting verwijderd.
- De parkeerplaatsen worden gedeeltelijk verwijderd aan de noordwest zijde tot aan het einde van de fietskluizen gezien vanaf het spoor. Aan de zuidoostzijde worden de parkeerplaatsen tussen het fietspad en de spoorbaan verwijderd. De parkeerplaatsen aan de zuidoostzijde van het fietspad blijven gehandhaafd.
- De baan wordt afgegraven en het oorspronkelijke talud hersteld. Er wordt een nieuw inspectiepad aangebracht en de berm wordt ingezaaid.
- Het huidige fietspad blijft liggen en geeft daarmee de afscheiding aan van het op te breken gedeelte en de blijvende parkeerplaatsen aan de zuidoostzijde van het spoor.
- Onderaan de spoorberm komt een draadmathekwerk te staan.
- De parkeerplaatsen rondom de horeca gelegenheid aan de westzijde worden gehandhaafd.
- De opgebroken verharding wordt afgedekt met grond en ingezaaid.
- De hangdraad vermeerdering ter plaatse van de huidige perrons worden verwijderd.
- Er vinden geen werkzaamheden aan de spoorbeveiliging plaats, uitgezonderd het verwijderen van de S-borden.
- Er worden geen nieuwe bomen geplant.

Treinvrije periodes

Er is gerekend met twee Treinvrijeperiodes (TVP’s) van 52 uur om de werkzaamheden binnen de veiligheidszone van het spoor te kunnen uit voeren. 1 voor de nieuwbouw locatie en één t.b.v. het amoveren van de huidige situatie.

De overige werkzaamheden worden overdag uitgevoerd