

SCENARIO-STUDIE STATIONSENTREES NOORD EN PASSERELLE Koersdocument Resultaten en voorkeursmodellen





INHOUDSOPGAVE

1. Doel studie en werkwijze
2. Scope, doel en proces
3. Problematiek
4. Voorkeursmodellen
5. Financiële ramingen
6. Conclusies en voorkeursmodellen
7. Gevraagde besluiten

Doel studie

- Onderzoek naar het ruimtelijk functioneren van het Stationsplein en hoe de stationsentrees en het plein elkaar daarin versterken
- Ruimtelijk-functioneel ontwerp op basis van scenario's (SO)
- Keuze scenario met als doel: stadszijde station op orde

Werkwijze

- opdrachtgevers (provincie, gemeente, NS, ProRail)
- adviseurs ontwerp (Karres & Brands, Team V) + technisch (RHDHV en GW Rotterdam)
- Participatie (spoorcafé)
- Criteria: stedenbouwkundig, functioneel, logistiek, financieel



Scope

- Passerelle inclusief een tijdelijke aanlanding aan de zuidzijde.
- Entreegebied en de locatie Combigebouw in combinatie met de noordelijke aanlanding van de passerelle.
- De noordelijke stationsentree (bij de tunnel) inclusief kap en eventuele aansluiting van de reizigerstunnel op de nog te bouwen fietsenstalling (-1-variant).

Buiten scope

- De zuidelijke stationsentree
- De definitieve zuidelijke aanlanding Passerelle(wél: kosten)
- Worden meegenomen (vanaf Q3 2019) in de verdere gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde van het station (Ontwikkeldkader).

Problematiek entrees

(stadszijde)

- Hoofdentree problematiek:
 - Oriëntatie op de stad is slecht
 - Verrommeling / Krap
 - Verbreding perron 15/16
- Entree bij Combigebouw:
 - Inpassing passerelle
 - Kamperlijn / Entree fiets



Inrichting plein is bekend, hoe nu verder met de entrees?



Schaal van het plein irt anderen in Zwolle



Grote kerk plein
2625 m²

Stationplein
6300 m²

Lübeckplein
6650 m²

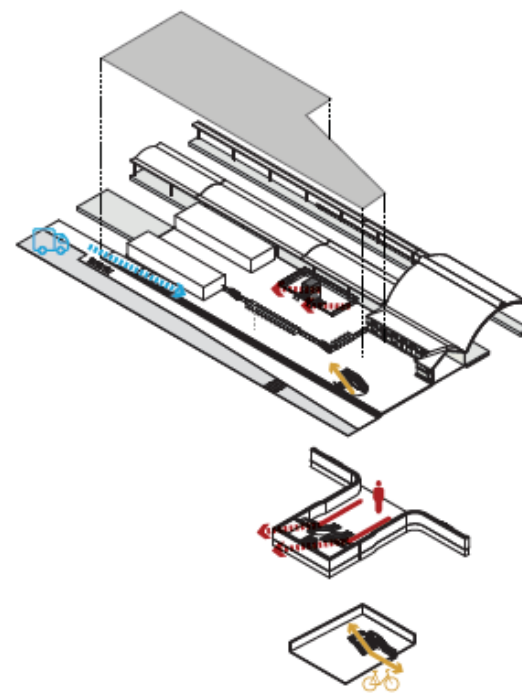
Stadion
6800 m²

Bewustwording:

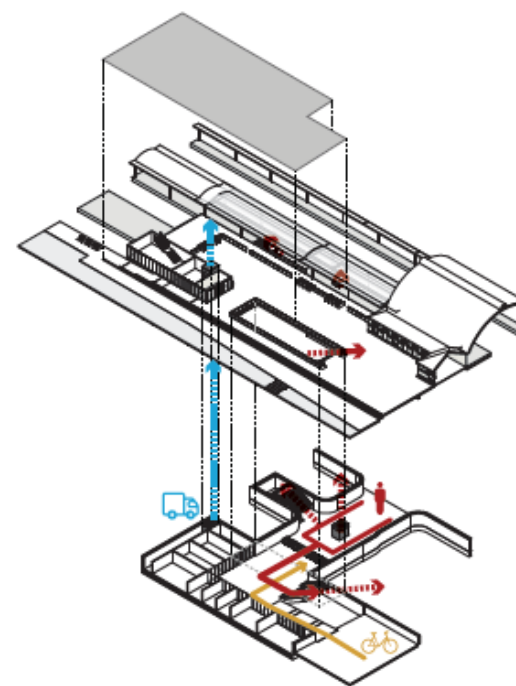
- functioneren / kwaliteit stationsplein
- pleinwanden belangrijk
- minder reizigers Stadszijde (door omklap bus van 67% naar 42%; verwachting was 50% / 50%)
- meer reizigers zuidzijde

Onderzochte modellen: stationsentree

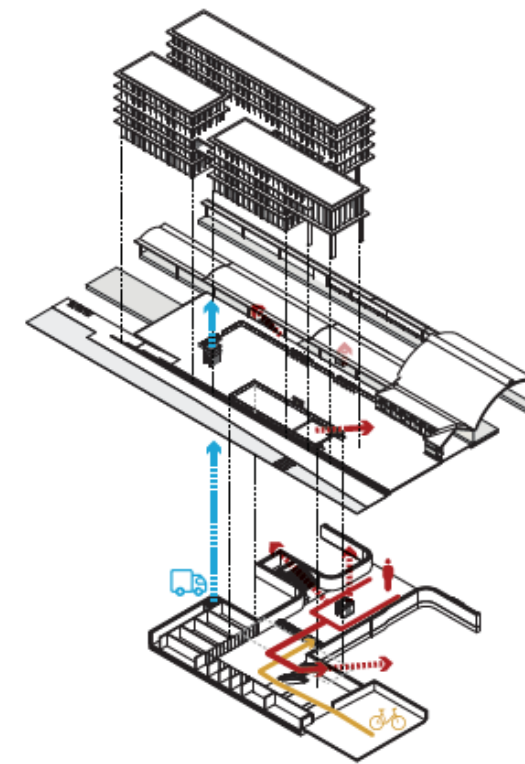
Functioneel Logistiek



Model A: betreft een functioneel logistiek model, waarbij de retail op maaiveld gepositioneerd is (niet tegenover de trappartij vanaf de tunnel, vanwege zichtbaarheid van de tunnel naar de stad). Op tunnel-/keldernivo geen aanpassingen aan de huidige situatie. Er wordt een nieuwe overkapping gemaakt die reikt tot de opgang van de toekomstige fietsenstalling. OVCP is op maaiveld opgelost.

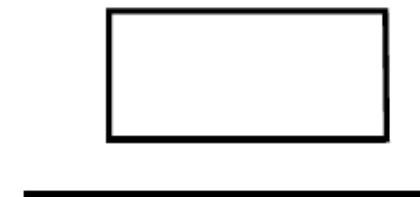
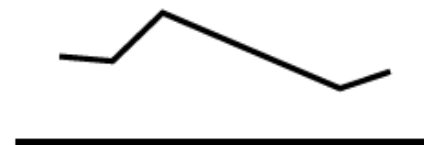


Model C: Dit betreft een ruime ondergrondse koppeling tussen fietsenkelder en stationstunnel, met genoeg openheid voor daglicht. De retail is opgelost in de kelder en de OVCP ook in de kelder achter de retail. Entree tot de tunnel is 90 graden gedraaid, gericht naar het stationsplein. Dit geheel wordt voorzien van een kleinere kap (dan A).



Model D: Dit model is functioneel logistiek vergelijkbaar met model C, maar omdat model C veel kosten met zich meebrengt en geen zichtbare financiële opbrengsten heeft het projectteam gevraagd of het niet mogelijk is om hier volume aan toe te voegen in de vorm van een gebouw (in het voorbeeld is gekozen voor hotel).

Identiteit en uitstraling



Onderzochte modellen: passerelle



scenario 1: sloop combigebouw, vrijstaande passerelle
Herontwikkeling Westerlaan
Verplaatsing parkeergarage naar mobiliteitshub op Zuid



scenario 2: sloop combigebouw, nieuwbouw, geïntegreerde passerelle

Score op vooraf opgestelde Beoordelingscriteria:

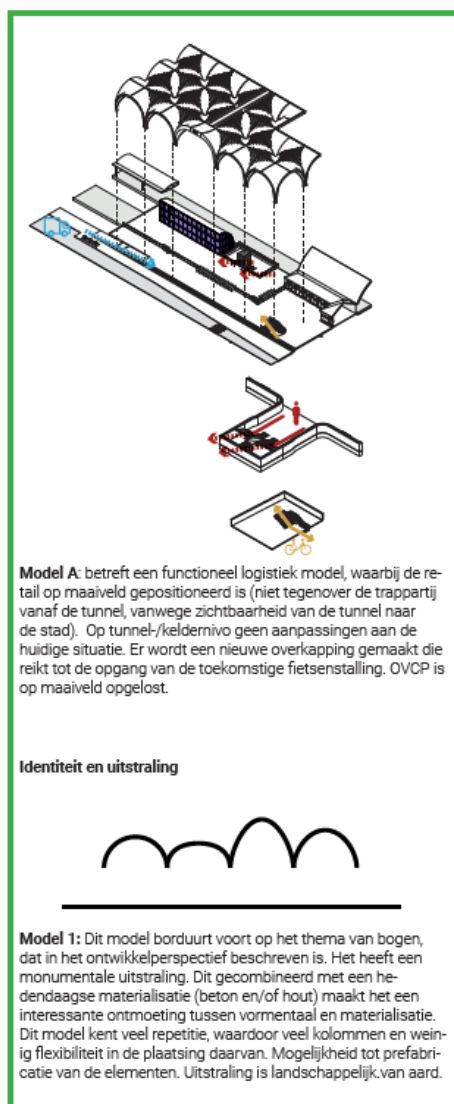
Criteria / varianten	Hoofdentree		Locatie Passerelle	
	Maaiveld	-1	Sloop Combigebouw	Nieuwbouw
Stedenbouwkundig	++	-	++	-
Functioneel	+	++	+	++
Financieel	0	-	0	-

Advies adviseurs, stedelijk supervisor en Spoorbouwmeester:

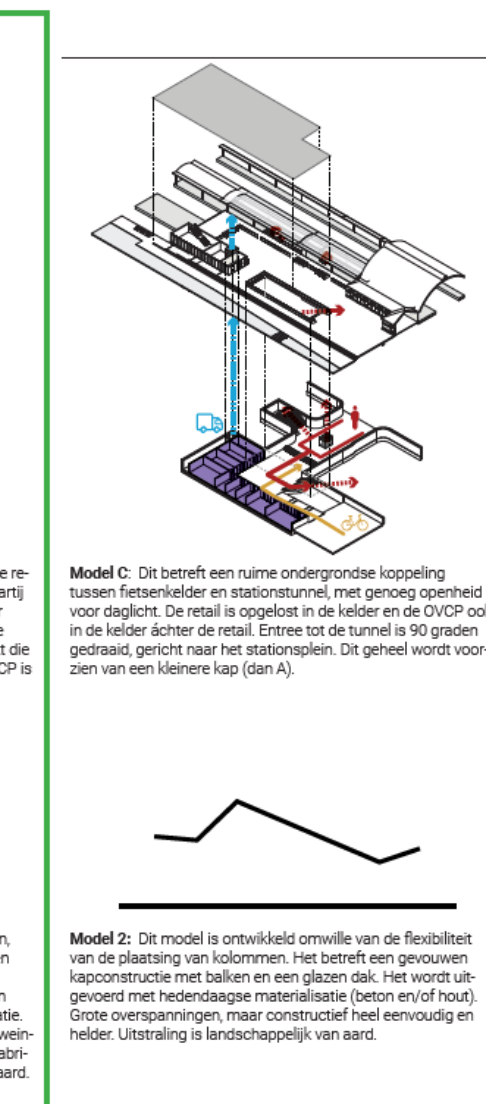
- Plein is samenbindend element waarop tunnel en passerelle aanlanden;
- Daaruit vloeit voort dat voor hoofdentree de maaiveld-variant de voorkeur heeft (i.p.v. -1);
- Dat houdt tevens alle fietsende reizigers op plein met behoud van huidige kwaliteitsniveau, retail en reuring (aantrekkelijk en sociaal veilig). Onderzoek noodzaak kap over toegang kelderstalling.
- De -1-variant geeft niet dusdanig meer kwaliteit dat dit in de afweging van maatschappelijke kosten (factor 7 duurder) de investering goed maakt;
- logica voor aanlanding passerelle: zelfstandig object op plein met een uitnodigend gebaar naar de zuidzijde (i.p.v. geplakt aan een gebouw). Wel anticiperen op relatie passerelle met toekomstige bebouwing. Onderzoek de gewenste breedte nog eens goed (in relatie tot kosten en kwaliteit).

Scenario's hoofdentree station

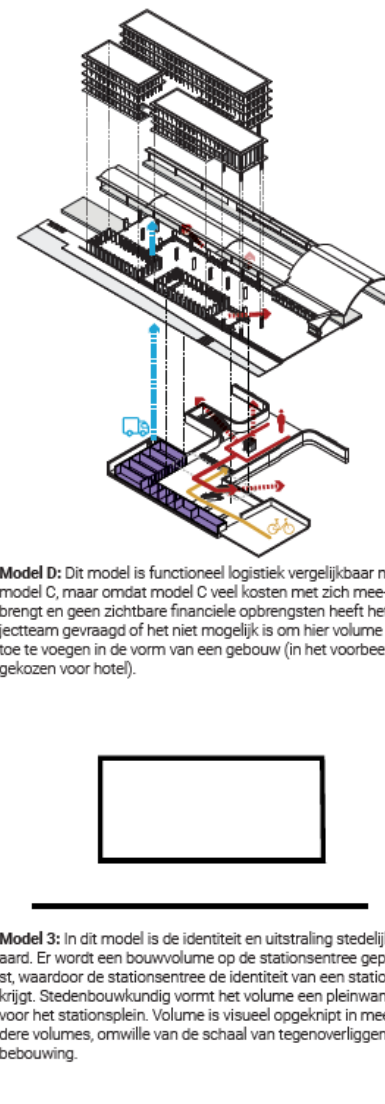
Impressie voorkeurscenario



VOORKEURSVARIANT



KARRES BRANDS TEAM V ARCHITECTUUR



Alzijdigheid, modulariteit

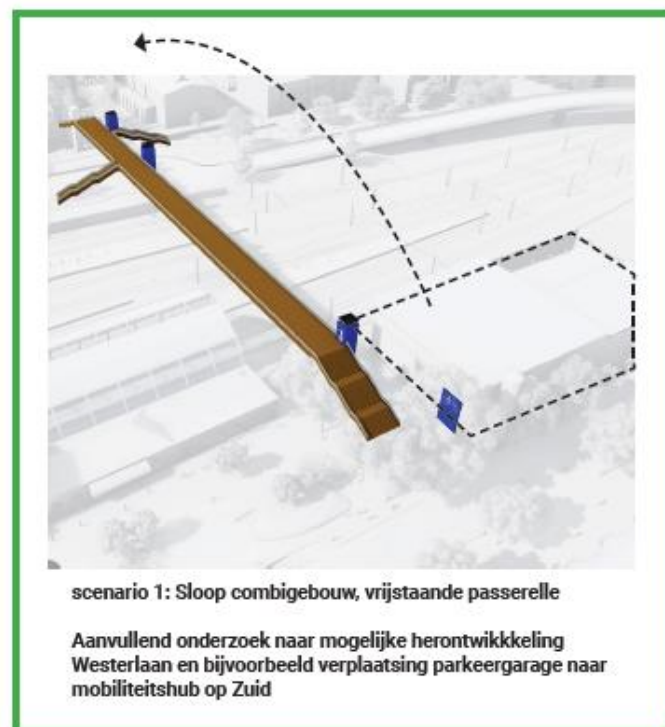


Beeld Ontwikkelperspectief

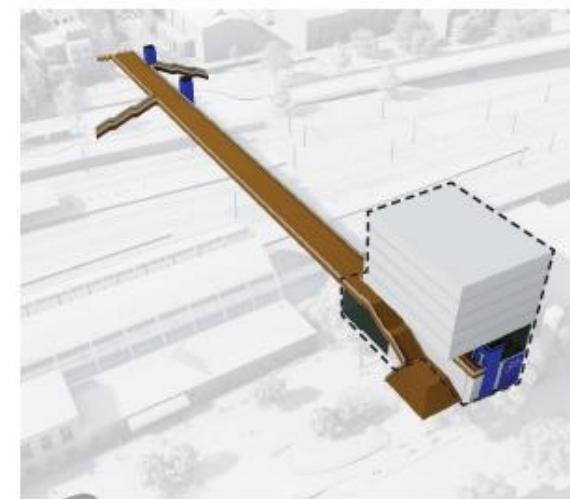
Scenario's Passerelle / Combgebouw

Impressie voorkeursscenario

PASSERELLE EN COMBIGEBOUW



VOORKEURSVARIANT



scenario 2: Sloop combgebouw, nieuwbouw, geïntegreerde passerelle



Verbeelding voorkeursvariant passerelle. Artist impression bedoelt om ruimtelijke scenario's te onderbouwen. Geen ontwerp.

20

KARRES
BRANDS

TEAM V
ARCHITECTUUR

KARRES
BRANDS

TEAM V
ARCHITECTUUR

Hoofdentree kostenraming, excl btw

- Vigerende raming kap Noord 2017 (IB): € 12,5 mio
- Variant A (maaiveld met nieuwe kap):
 - Gebogen kap *) € 4,2 mio
 - Entree € 4,0 mio€ 8,2 mln.
- Variant C (Ontvangstdomein op -1)
 - Gebogen kap € 5,1 mio
 - Entree € 29,3 mio€ 34,4 mln.
- Variant D (Ontvangstdomein op -1 + dek tbv gebouw) € 30,7 mln.

*) gebogen en gevouwen kap nauwelijks prijsverschil

Toelichting kosten hoofdentree/kap

- Ramingen gebaseerd op Schetsontwerpen, met als doel ordegrootte vaststellen en verschillen tussen scenario's te duiden
- Gewerkt met onzekerheden:
 - 20% nader te detailleren,
 - objectgebonden risico's 15%,
 - niet-objectgebonden risico's 15%
- Indexering / Veranderende markt ten opzichte van 2017

Combigebouw / Passerelle kostenraming, excl btw

- Vigerende raming passerelle 2017 (IB): € 9,8 mio
- Raming 2018 (IPV): € 10,4 mio
- Variant met sloop Combigebouw:

	<u>Pass. 8m</u>	<u>Pass. 10m</u>
– Sloop* combigebouw	€ 3,0	€ 3,0
– passerelle	<u>€ 17,8</u>	<u>€ 21,3</u>
	€ 20,8 mln.	€ 24,3 mln
- Variant met sloop Combigebouw en nieuw gebouw:

– Sloop combigebouw + nieuwbouw**	€ 7,2	€ 7,2
– Passerelle	<u>€ 17,8</u>	<u>€ 21,6</u>
	€ 25,0 mln.	€ 28,6 mln

* Inclusief verwerving Combigebouw, bedrag n.t.b.

** Onderbouw

Verklaring kostenverschillen passerelle

- Toevoegen van scope
 - Verwerving en sloop Combigebouw
 - Definitieve aanlandingen
 - Liften
 - Extra architectonische kwaliteit
- Kostenreductievoordeel a.g.v. meeliften op buitendienststellingen vervallen
- Indexering / Veranderende markt
- Hoger percentage onvoorzien (van p50 naar p85)
- Ontwerp is minder gedetailleerd en meer risico opslagen

Conclusies en voorkeursmodellen

- Hoofdconclusie
 - Alle scenario's voldoen aan de eisen en zijn daarmee kwalitatief vergelijkbaar;
 - Financieel en qua bouwoverlast zijn er verschillen tussen de scenario's;
- Conclusie voorkeur-scenario's:
 - Hoofdentree: scenario maaiveld (maatschappelijk verantwoord qua kosten, beperking bouwoverlast voor reizigers);
 - Stationsentree bij Combigebouw: scenario opgang passerelle zonder herontwikkeling Combigebouw (zicht op zuidzijde spoorzone, meer ruimte voor stationsentree)
 - Passerelle: zo laag mogelijk door bovenleiding maximaal te verlagen (i.v.m. comfort gebruikers); op het dek realiseren van groen en verblijfskwaliteit (conform wens spoorcafé) en direct definitieve opgang stadszijde realiseren (kosteneffectief). Breedte afh. kostenverschil 8-10 m.

Voorgestelde koers

Hoofdentree

- Vaststellen scope: scenario maaiveld als addendum op Ontwikkelperspectief
- Ontbrekende middelen hoofdentree verkrijgen

Locatie Passerelle

- Vaststellen scope: scenario zonder herontwikkeling combigebouw als addendum op Ontwikkelperspectief
- Vaststellen breedte passerelle met verblijfskwaliteit, definitieve aanlanding noord, tijdelijke aanlanding zuid
- Vervolgopdracht opstellen financiële- en contracteringsstrategie

Gevraagde besluiten

- Koers ten aanzien van de voorkeursmodellen onderschrijven:
 - Hoofdentree: scenario maaiveld als scope;
 - Passerelle: scope vaststellen met uitgangspunten zo laag mogelijk door bovenleiding maximaal te verlagen, op het dek groen en verblijfskwaliteit, direct definitieve opgang stadszijde realiseren en sloop Combigebouw;
- Onder voorbehoud van formeel akkoord bij vier organisaties conform hun interne procuraties (provincie, gemeenteraad, RvB ProRail, RvB NS Stations)
- Dekkingsstrategie uitwerken
- Uitwerken financiële en contracteringsstrategie uit om te komen tot ontwerp en realisatie van Passerelle, stijgpunten en bijbehorende openbare ruimte.