

Locatiekeuze Technisch Centrum Zwolle



Van	Rebecca van der Horst
Auteur	Albert Jan van der Ster, Rebecca van der Horst, Alfred Cardol
Kenmerk	P869758
Versie	V2.5
Datum	13 oktober 2014
Status	Vrijgegeven door MT VACO

Inhoudsopgave

	Samenvatting	3
1	Aanleiding	4
1.1	Doel van de rapportage	4
1.2	Waarom een Technisch Centrum in Zwolle?	4
1.3	Samenwerking	5
2	Aanpak	6
2.1	Vaststellen van de behoefte	6
2.2	Opstellen toetsingscriteria	7
2.3	Inventariseren en toetsen van locaties	7
2.4	Kansrijke locaties uitwerken	7
2.5	Bepalen voorkeursalternatief	7
3	Onderzochte locaties	8
3.1	Voorselectie kansrijke locaties	9
4	Toetsingscriteria	11
5	Te onderzoeken locaties	12
5.1	Deventerstraatweg	12
5.2	Oosterhaven	13
5.3	Hessenpoort	14
5.4	Bocht Zuid	15
5.5	Bocht Noord	16
5.6	Beoordeling van de mogelijke locaties	16
6	Conclusies	18
Bijlage 1:	Functies van een Technisch Centrum	19
Bijlage 2:	Criteria beschrijving	20
Bijlage 3:	Scoringstabel alle locaties	23
Bijlage 4:	Verslag Spoorse voorzieningen van 21 februari 2013	29
Bijlage 5:	Verslag Spoorse voorzieningen van 29 november 2013	31
Bijlage 6:	Raadsbesluit busbrug	33

Samenvatting

Vraagstelling

In december 2012 is door de toenmalige stuurgroep Spoorzone Zwolle aan de werkgroep 'Spoorse voorzieningen' de vervolgoedracht gegeven om de mogelijke locatiealternatieven te verkennen voor een Technisch Centrum van Nedtrain in of nabij Zwolle. In dit Technisch Centrum (TC) worden kleine herstellingen en klein onderhoud aan treinen gepleegd. Voor u ligt de eindrapportage en bevat de afweging van alternatieven en het advies van de projectgroep.

Tijdslijn en gemaakte beslissingen gedurende het proces

Tijdens de uitvoering van het rapport zijn er studies uitgevoerd en besluiten genomen die directe gevolgen hebben voor deze studie. Ten aanzien van de mogelijkheid een TC op het RGS-terrein (een grondwaterbeschermingsgebied) te vestigen, is in het Bestuurlijk Overleg NS-ProRail-Provincie van februari 2013 het volgende afgesproken:

"Nedtrain en NS stellen voor om door een onafhankelijke deskundige partij de risico's verbonden aan de toevoeging van een 'Technisch Centrum' in een waterwingebied ten opzichte van de veiligheid van de drinkwatervoorziening te objectiveren. Dit gerelateerd aan het feit dat er geen risico's mogen worden toegevoegd, maar er wel 'iets' mag gebeuren" (zie bijlage 4 Verslag spoorse voorzieningen van 21 februari 2013)

RoyalHaskoningDHV heeft in opdracht van provincie Overijssel, Vitens en NedTrain het hierboven genoemde onderzoek uitgevoerd. In december 2013 is op basis hiervan door de provincie de volgende conclusie getrokken:

".. gedeputeerde wat heeft geleid tot het eindoordeel van de provincie dat in de afspraak van 21 februari is gesteld dat de risico's niet mogen toenemen. Dit is wel het geval. En zeker in calamiteitsituaties is het voorstelbaar dat de drinkwaterwinning ernstig in gevaar kan komen. Daarmee moet de locatie RGS voor een Technische Centrum afvallen in de alternatievenstudie. de vestiging van een Technisch Centrum op RGS ongewenst is en niet toegelaten wordt." (Zie bijlage 5 Verslag Spoorse Voorzieningen van 29 november 2013).

Hiermee worden alle potentiële locaties op RGS als niet-kansrijke bestempeld.

Op 30 september 2013 (bijlage 6 Raadsbesluit busbrug) is door de gemeente in overleg met alle betrokken partijen besloten een busbrug aan te leggen naar het nieuw te realiseren busstation aan de zuidzijde van het station. Gevolg hiervan is dat de potentiële locaties voor het TC op het Wärtсила- en/ of het voormalige NedTrain terrein niet meer kansrijk zijn.

Beoordelingskader

Alle ingebrachte alternatieven zijn allereerst gescoord op 'fysieke ruimte' en de overgebleven locaties zijn daarna beoordeeld op de criteria people –planet –profit:

- people: mensen binnen en buiten de onderneming;
- planet: de gevolgen voor het (leef)milieu;
- profit: de voortbrenging en economische effecten van goederen en diensten.

Aanbeveling

Bocht Zuid is vanuit de exploitatie en bereikbaarheid (vanaf station Zwolle en RGS) bezien de beste keuze. De ruimtelijke inpassing is de grootste opgave die de partijen NS Stations, NedTrain en de gemeente op moeten lossen. Aandachtspunten zijn: zichtlijnen, inpassing van de fietssnelweg, al dan niet behouden van het 'Railiongebouw' en fysieke bereikbaarheid. Het initiatief hiervoor ligt bij NedTrain.

1 Aanleiding

Medio 2012 zijn ProRail, NS, NedTrain, Arriva, provincie Overijssel en gemeente Zwolle een onderzoek gestart naar de voorkeurslocatie voor de spoorse voorzieningen ten behoeve van het opstellen, servicen en onderhouden van treinstellen. De opdracht voor de werkgroep Spoorse voorzieningen luidde: *“Het vinden van een door partijen geaccepteerde integrale lange termijn voorkeursoplossing, zo mogelijk op één locatie, voor 9 december 2012 welke een groeiscenario voor de spoorse voorzieningen richting 2020/2030 accommodeert en zo spoedig mogelijk gefaseerd in gebruik genomen kan worden.”*

De werkgroep Spoorse Voorzieningen heeft in december 2012 aan de toenmalige stuurgroep Spoorzone Zwolle geadviseerd alle functies in de toekomst te concentreren op de locatie Rangeer Goederen Station (RGS). De stuurgroep heeft dit voorstel wat betreft de functies ten behoeve van opstellen en servicen overgenomen, op voorwaarde dat wordt voldaan aan de geldende omgevingseisen. De realisering van een Technisch Centrum, ten behoeve van onderhoud en kleine reparaties, op RGS stuitte in de stuurgroep op bezwaren vanwege de belangen van de drinkwaterwinning en strijdigheid met de provinciale Omgevingsverordening. Gevraagd is op zoek te gaan naar de mogelijkheid om het TC op RGS te realiseren en tegelijkertijd andere kansrijke locaties te onderzoeken.

RoyalHaskoningDHV heeft in opdracht van de provincie Overijssel, Vitens en NedTrain onderzocht of een TC met het beleid ten aanzien van grondwaterbeschermingsgebieden zoals vastgelegd is in de Provinciale Verordening verenigbaar is. In december 2013 is naar aanleiding hiervan door de provincie geconcludeerd dat dit niet verenigbaar is:

“.. gedeputeerde wat heeft geleid tot het eindoordeel van de provincie dat in de afspraak van 21 februari is gesteld dat de risico's niet mogen toenemen. Dit is wel het geval. En zeker in calamiteitsituaties is het voorstelbaar dat de drinkwaterwinning ernstig in gevaar kan komen. Daarmee moet de locatie RGS voor een Technische Centrum afvallen in de alternatievenstudie. De vestiging van een Technisch Centrum op RGS ongewenst is en niet toegelaten wordt.” (Zie bijlage 5 Verslag Spoorse Voorzieningen van 29 november 2013)

1.1 Doel van de rapportage

Het vinden van een door partijen geaccepteerde voorkeurslocatie voor het Technisch Centrum van NedTrain in aanvulling op de opstel- en servicelocatie RGS. Welke functies uitgevoerd worden in een Technisch Centrum staat beschreven in bijlage 1.

1.2 Waarom een Technisch Centrum in Zwolle?

Moderne treinen hebben minder groot onderhoud in een onderhoudsbedrijf nodig. Kleine tussentijdse reparaties en inspecties worden uitgevoerd in een Technisch Centrum op grote regionale opstellocaties; een snelservicepunt op de momenten waarop de treinen daar toch al staan opgesteld. Hierdoor verbetert de materieelbeschikbaarheid en efficiency. Als een TC niet in de directe nabijheid van een regionale opstellocatie opgericht zou worden, zijn extra treinbewegingen noodzakelijk, zijn er hoge investeringskosten gemoeid met het aanpassen van de hoofd railinfrastructuur en verdwijnt de synergie die juist wordt nagestreefd door het samenbrengen van de dagelijkse serviceprocessen en een herstellocatie.

Vanaf 2020 worden te Zwolle dagelijks circa 235 bakken opgesteld. Daarmee is Zwolle na Amsterdam, Den Haag en Utrecht de grootste overstanslocatie in Nederland.

In Amsterdam en Utrecht zijn de TC's al gerealiseerd; in Den Haag wordt deze komend jaar

gebouwd.

Argumenten en overwegingen op hoofdlijnen voor de bouw van een Technisch Centrum te Zwolle:

- Centrale ligging in noordoost Nederland op een belangrijk knooppunt van landelijke en regionale spoorlijnen.
- Met 235 bakeenheden (circa 60 treinstellen) overstand wordt Zwolle de grootste overstandslocatie in noordoost Nederland. Dit maakt het mogelijk om treinen hier te repareren zodat ze niet naar het onderhoudsbedrijf hoeven te rijden. Het TC zal ongeveer 3 á 4 herstellingen per dag uitvoeren (= 1200 herstellingen per jaar).
- Efficiënte inzet personeel door de concentratie van deelprocessen en de uitwisselmogelijkheden daartussen.
- Interne afspraken over nieuwbouw Technisch Centrum op dezelfde grond bij sluiting van het voormalig onderhoudsbedrijf Zwolle in 2004. Dit kan nu niet meer in verband met de beoogde gebiedsontwikkeling.
- Het dichtstbijzijnde onderhoudsbedrijf is in Onnen (bij Haren) op 100km afstand van Zwolle. Als in Zwolle geen Technisch Centrum gebouwd wordt moeten de 1200 te herstellen treinen doorrijden naar Onnen. De gevolgen hiervan zijn:

Criterium	Effect
Extra kosten door lege kilometers	€ 900.000 per jaar
Extra onttrekking aan de reizigersdienst	circa € 1.200.000 per jaar
Extra CO ₂ -uitstoot	630.000 kg per jaar
Extra benodigde energie	1.300.000 kWh per jaar
Extra geluidsproductie en overlast in de nacht langs de spoorlijn Zwolle – Onnen v.v.	Er zijn modelberekeningen nodig om het effect te bepalen.

Zwolle is zowel vanuit effectief als efficiënt oogpunt gezien een logische locatie in noordoost Nederland waar materieel zonder extra regelingen en zonder verlies aan inzetdagen in een Technisch Centrum hersteld kan worden.

1.3 Samenwerking

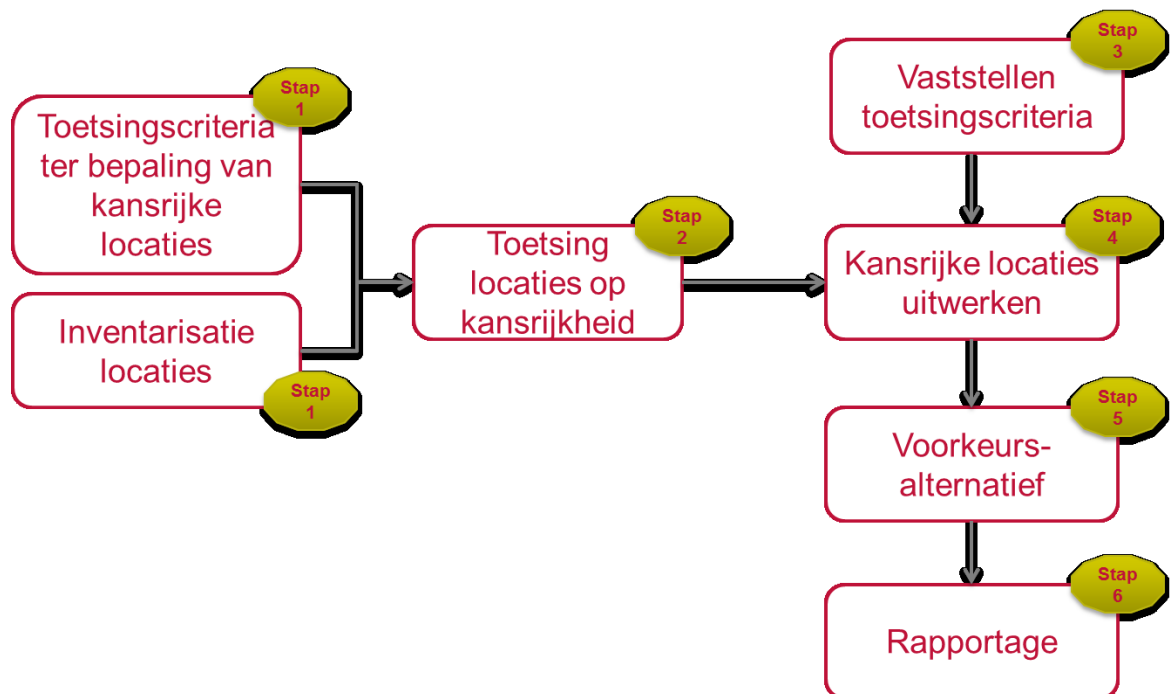
In het voorjaar van 2012 is besloten om de projectorganisatie van de Spoorzone te wijzigen. Alle partners zijn op alle niveaus binnen de projectorganisatie vertegenwoordigd. Inmiddels is de projectorganisatie gewijzigd en zal het advies van deze projectgroep binnen de nieuwe verbanden worden aangeboden.

Vertegenwoordigers van de genoemde partners hebben in projectgroepsverband, 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.

2 Aanpak

Voor de locatiekeuze voor het Technisch Centrum is eenzelfde systematische aanpak gevolgd als in de eerdere studie naar de locatiekeuze Spoorse voorzieningen. Eerst is vastgesteld welke ruimte een Technisch Centrum vraagt en aan welke eisen de locatie moet voldoen. Vervolgens zijn alle denkbare locaties in en rond Zwolle bekeken en is vastgesteld welke locaties in theorie in aanmerking zouden kunnen komen. Van deze locaties is aan de hand van criteria beschreven welke kenmerken ze hebben en welke gevolgen een Technisch Centrum op die locatie zou kunnen hebben. Daaraan zijn scores toegekend. En met behulp van die scores en de daarop gebaseerde vergelijking van de verschillende locaties heeft de werkgroep een afweging gemaakt. Schematisch ziet het werkproces er als volgt uit:



Figuur 1: De gevolgde stappen in het plan van aanpak

2.1 Vaststellen van de behoefte

Het Technisch Centrum wordt ondergebracht in een hal met een lengte van tenminste 180¹ meter en maximaal 201 meter. De benodigde lengte is afhankelijk van de plaats van de benodigde nevenruimten (bijv kantoor en magazijnruimte). De minimale lengte wordt bepaald door de langste treinstellen (ondeelbare eenheden). Dit zijn, buiten de hoge snelheidstreinen, de dubbeldeks Intercity's. Afhankelijk van de positionering van magazijn en nevenruimtes wordt het gebouw of langer of (over een gedeelte) breder. Het TC bestaat uit één spoor met bovenleiding en is circa 12 meter breed en 9 meter hoog. Het gebouw mag niet 'gebogen' worden en moet vanaf het emplacement per spoor bereikbaar zijn of bereikbaar gemaakt kunnen worden. Het is ook een mogelijkheid om het TC te combineren met het dienstgebouw.

¹ Het putspoor moet geschikt voor het behandelen van treinen van maximaal 162 meter.

2.2 Opstellen toetsingscriteria

Op basis van de criteria gebruikt in de beschrijving en vergelijking van de locaties voor spoorse voorzieningen is een selectie gemaakt van de criteria die relevant zijn voor de locatiekeuze van een Technisch Centrum.

Aan de hand van deze criteria zijn de alternatieven eerst feitelijk beschreven, en vervolgens vergeleken om tot een beoordeling en advies te komen. Deze toetsingscriteria staan in hoofdstuk 4 beschreven.

2.3 Inventariseren en toetsen van locaties

Bij eerdere studies (Alternatievenstudie opstel- en servicecapaciteit Zwolle 1e fase – Arcadis (versie 2, 5 oktober 2012) en Eindrapportage alternatievenstudie locatie Technisch Centrum – ProRail (versie 2.0, 20 februari 2012) zijn diverse locaties in en om Zwolle verkend voor de realisering van spoorse voorzieningen. We hebben al die locaties opnieuw de revue laten passeren. Daarbij is nagegaan of de locatie voldoende ruimte biedt om een Technisch Centrum te realiseren en of de locatie per spoor bereikbaar is of bereikbaar gemaakt kan worden. Negen locaties komen in aanmerking voor verder onderzoek (zie hoofdstuk 3). Doordat het onderzoek naar de verenigbaarheid van een TC binnen het waterbeschermingsgebied op RGS gelijktijdig met dit onderzoek liep, is deze locatie in eerste instantie meegenomen. Nu dit onderzoek en de conclusie van de Provincie geen mogelijkheid voor een TC in dit gebied laat, is voor de volledigheid in de vergelijkingstabellen wel de informatie opgenomen maar is dit alternatief verder volledig geschrapt.

2.4 Kansrijke locaties uitwerken

De in aanmerking komende locaties waar voldoende ruimte is om een Technisch Centrum 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. Aan de hand van de criteria wordt een zo volledig mogelijk beeld geschetst van de wijze waarop het Technisch Centrum op de betreffende locatie zou kunnen worden gerealiseerd en welke bezwaren daarmee gemoeid zijn. Zie hoofdstuk 5.

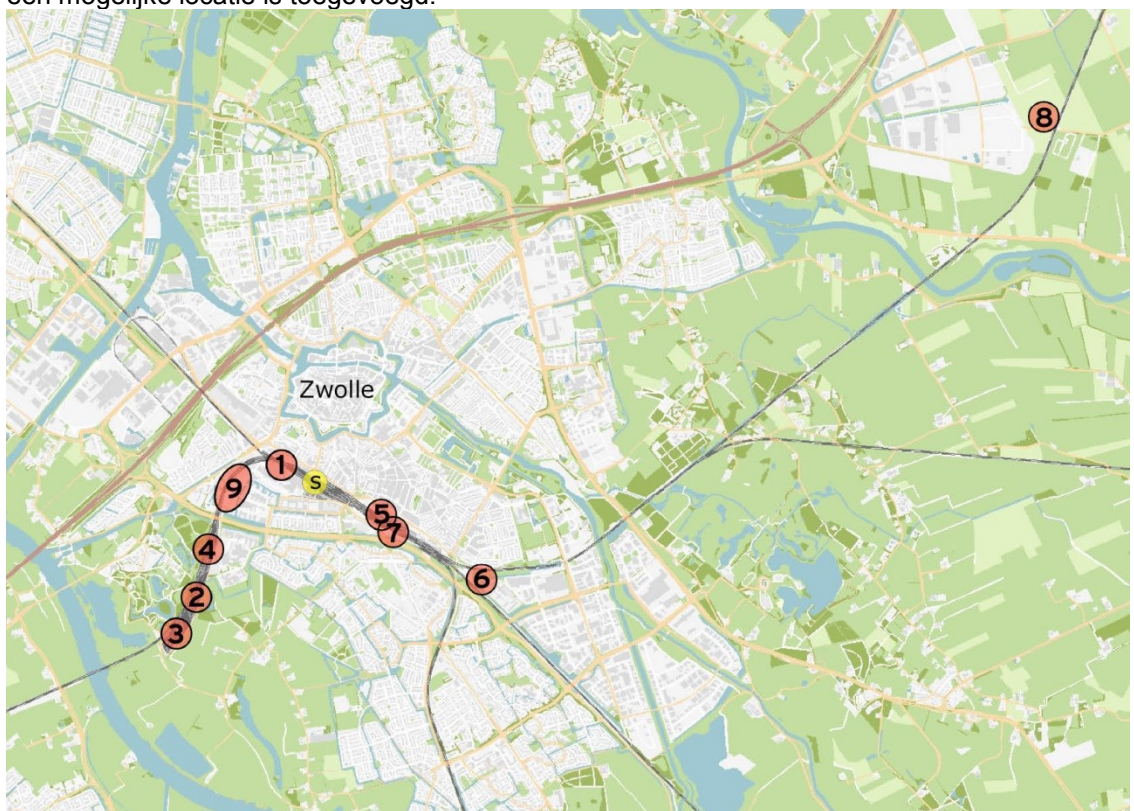
2.5 Bepalen voorkeursalternatief

Aan de hand van de beschrijvingen en de daaraan toegekende waardering is door de werkgroep een vergelijking gemaakt van de alternatieven. Op grond van de overwegingen, die in dit rapport staan beschreven, zijn enkele locaties als onwenselijk of onhaalbaar beoordeeld. Uiteindelijk wordt op basis van de hier beschreven informatie een voorkeursalternatief voorgesteld. Dit komt in hoofdstuk 6 aan bod.

3 Onderzochte locaties

In 2011/2012 is al een onderzoek gedaan naar mogelijke locaties voor een Technisch Centrum, vastgelegd in de rapportage “Eindrapport alternatievenstudie, locaties Technisch Centrum NedTrain”, 20 februari 2012. Dit heeft toen niet tot besluitvorming geleid doordat een integrale visie op de spoorse activiteiten ontbrak. Na vervolgonderzoek is in de toenmalige Stuurgroep Spoorzone Zwolle in december 2012 het volgende besluit genomen: “*Voor het opstellen en servicen van treinen de locatie RGS te benutten.*” Hiermee is voldaan aan de vereiste van een integrale visie, met bijbehorende locatie, op de spoorse voorzieningen.

De eerder onderzochte locaties zijn opnieuw gewogen waarbij vanuit huidig perspectief nog een mogelijke locatie is toegevoegd.



Figuur 2: Overzichtskartaal van de in aanmerking komende locaties

Locaties uit de genoemde studie van 20 februari 2012 waren:

- | | |
|---------------------------------|----------------------|
| 1. Wärtsilä | 5. Deventerstraatweg |
| 2. RGS, nabij het wisselcomplex | 6. Marslanden |
| 3. RGS, tegen de IJssel | 7. Oosterhaven |
| 4. RGS, Windesheim | 8. Hessenpoort |

Hieraan toegevoegd is de volgende locatie:

- 9. Bocht

De locatie Bocht is toegevoegd vanwege de ligging nabij het RGS terrein en het oorspronkelijke uitgangspunt om de spoorse voorzieningen te clusteren op één locatie. In de studie februari 2012 was deze locatie niet meegenomen vanwege de complexe inpasbaarheid; een recht gebouw in een bocht en de bereikbaarheid vanaf het spoor. Door de locatie aan de

zuidzijde rechtstreeks te verbinden met het RGS terrein is het echter wel mogelijk deze locatie bereikbaar te maken.

3.1 Voorselectie kansrijke locaties

Gewijzigde en aanvullende inzichten vergeleken met de studie in 2011/12 zijn:

- Locaties 2 en 3 en 4 vervallen door de op basis van het RHDHV rapport getrokken conclusie dat een TC binnen een waterbeschermingsgebied ontoelaatbaar is.
- Voor de ontsluiting van het nieuw te realiseren busstation zuidzijde is gekozen voor een busbrug. De locatie Wärtsilä komt hiermee te vervallen.

De locaties zijn opnieuw getoetst op het kunnen inpassen en bereiken van het Technisch Centrum: toetsing grove criteria (zie 2^{de} tabel hieronder).

Tabel 1: Selectie kansrijke locaties

Locaties	Kansrijk in studie 2011/2012	Kansrijk in deze studie?	Opmerkingen
1. Wärtsilä	Nee	Nee	Vervalt ivm keuze busbrug voor ontsluiting busstation zuidzijde
2. RGS, bij het wisselcomplex	Nee	Nee	Alternatief is afgefallen omdat er een beter alternatief is qua ruimtelijke inpasbaarheid op RGS.
3. RGS, tegen de IJssel	Ja	Nee	Alternatief is afgefallen omdat er een beter alternatief is qua ruimtelijke inpasbaarheid op RGS.
4. RGS, Windesheim	Ja	Nee	Op basis van RoyalHaskoningDHV uitgevoerd onderzoek heeft de provincie de conclusie getrokken dat een TC onverenigbaar is met waterbeschermingsgebied en dus niet toegelaten wordt.
5. Deventerstraatweg	Nee	Ja	Wijzigingen aan de railinfra rondom het station door ZwolleSpoort t.o.v. vorige studie in 2011/12.
6. Marslanden	Nee	Nee	Er is een andere ontwikkeling op deze locatie (kinologenclub). Daarbij speelt dat de grootte van de locatie en de bereikbaarheid niet voldoen.
7. Oosterhaven	Ja	Ja	Wijzigingen aan de railinfra rondom het station door ZwolleSpoort t.o.v. vorige studie in 2011/12.
8. Hessenpoort	Ja	Ja	Geen opmerkingen
9. Bocht voor RGS	Niet meegenomen	Ja	In twee varianten; Noord en Zuid

Tabel 2: toetsing grove criteria: past het TC en is deze locatie bereikbaar per spoor?

Locaties	Opmerkingen
5. Deventerstraatweg	Past. De bereikbaarheid vanaf RGS is maakbaar, maar de route door het station levert beperkingen op. Vanaf RGS wordt tweemaal de hoofdbaan gekruist en een extra rangeerbeweging is noodzakelijk.
7. Oosterhaven	Past. De bereikbaarheid vanaf RGS is goed, maar de route door het station levert beperkingen op.
8. Hessenpoort	Past. De bereikbaarheid vanaf RGS is goed, maar de route door het station en de hoofdbaan levert beperkingen op.
9a. Bocht Noord	Past mits gebruik gemaakt kan worden van een deel van het terrein van Wärtsilä. Het terrein is goed bereikbaar vanaf het spoor.
9b. Bocht Zuid	Pasbaar te maken aan zuidzijde van de Koggetunnel. Bereikbaar vanaf RGS. Het bestaande gebouw bekend als 'Railiongebouw' van NS Vastgoed zal moeten wijken.

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat alle kansrijke locaties voldoen aan de grove criteria van benodigde grootte en bereikbaarheid per spoor.

Voor de realisatie van een TC op Bocht Noord is het nodig dat er een deel van het Wärtsilä beschikbaar komt. Daarom wordt deze locatie meegenomen onder voorbehoud.

4 Toetsingscriteria

Inzet bij het zoeken naar een voorkeurslocatie is dat we, rekening houdend met veel verschillende belangen, 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 kunnen 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 de benodigde realisatie(termijnen). Een overzicht van de gehanteerde criteria met een korte toelichting is als bijlage 2 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.

Toetsingscriteria	
• Geluidhinder - baanvakgeluid, spoorweglawaaï • Geluidhinder - industrieëgeluid • Milieubelasting van het TC op de omgeving • Bedrijfsveiligheid (Spoorpersoneel) • Externe veiligheid (bereikbaarheid hulpdiensten) • Ruimtelijke kwaliteit • Ruimtegebruik, clustering met spoorse voorzieningen en fysieke ruimte • Bedrijfsontwikkeling • Doelmatigheid bedrijfsvoering • Bereikbaarheid spoor • Bereikbaarheid weg • Flexibiliteit	• Raakvlak met andere projecten • Kwh en CO₂ uitstoot • Ecologie • Grond en- oppervlaktewatersysteem • Gebruik en bescherming bodem • Lichthinder (omwonenden) • Investeringskosten • Kostendekking voor investering / economische haalbaarheid • Procedurele aspecten • Maatschappelijk draagvlak • Realisatietermijn

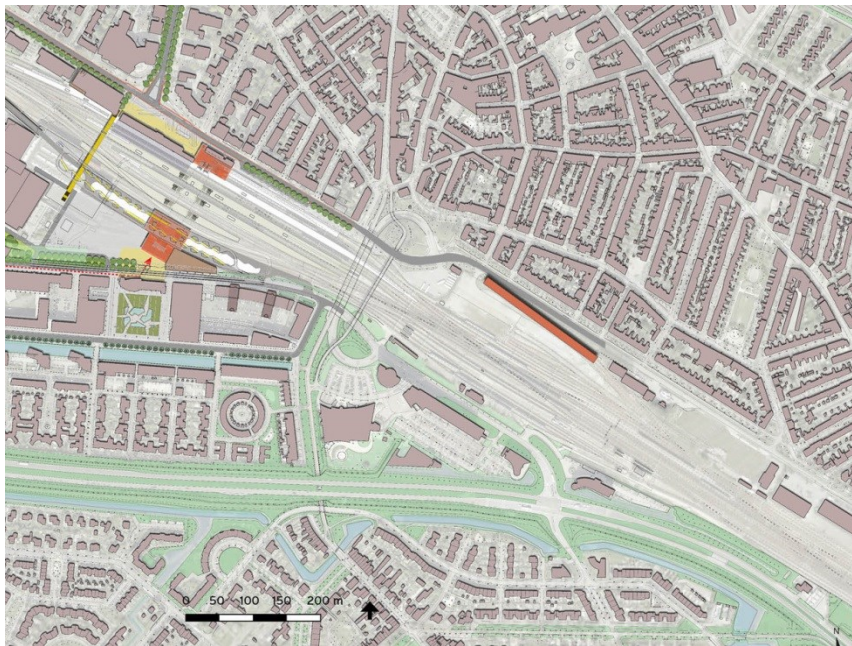
Figuur 3: De toetsingscriteria

5 Te onderzoeken locaties

In dit hoofdstuk wordt een korte beschrijving van de te onderzoeken locaties gegeven inclusief de grootste plus- en minpunten van de locatie.

5.1 Deventerstraatweg

De locatie Deventerstraatweg grenst aan de woonwijk Assendorp en ligt juist ten oosten tegen de kopse kant van het station aan.



Figuur 4: Schets inpassing Technisch Centrum op de locatie Deventerstraatweg

De locatie scoort matig op bijna alle aspecten. Vanwege de kleinschalige opzet van Assendorp en de grote schaal van het Technisch Centrum scoort de locatie Deventerstraatweg slecht op ruimtelijke inpasbaarheid; het Technisch Centrum past qua typologie, functie en korrelgrootte niet bij de kleinschalige woonbebouwing. Het structuurplan geeft voor deze locatie uitbreiding van het woongebied aan. Het maatschappelijk draagvlak is vanwege het grenzen aan de woonwijk dan ook klein.

Doordat de locatie t.o.v. het opstelterrein RGS aan de 'verkeerde' kant van het emplacement ligt zijn er veel rangeerbewegingen nodig om de locatie te bereiken. Door het moeten passeren van de doorgaande sporen is het rangeren sterk afhankelijk van de reizigersdienst. Deze aspecten zijn nadelig voor de bedrijfsvoering van het Technisch Centrum. Door de rangeerbewegingen tussen de opstellocatie en het Technisch Centrum neemt de geluidsbelasting op de aangrenzende gebieden (Veeralleeflat, stationsomgeving en Deventerstraatweg) toe, waardoor ook hier negatief op gescoord wordt.

Het geluidniveau en negatieve maatschappelijk draagvlak werken negatief door op de procedurele aspecten. De risico's ten aanzien van de haalbaarheid van de milieuvergunning zijn groot.

5.2 Oosterhaven

De locatie Oosterhaven ligt ten oosten van de perrons aan de zuidzijde van het huidige emplacement. De exacte ligging van het TC hier is nu nog niet in te vullen doordat Zwolle Spoor nog alternatieven uitwerkt voor dit gebied.



Figuur 5: Schets inpassing TC op de locatie Oosterhaven (2 opties: west en oost)

Uit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit is een Technisch Centrum op deze locatie goed inpasbaar. Er is relatief veel ruimte en de schaal van de kantoorbebouwing uit de omgeving is groot. Ook qua richting past het Technisch Centrum gebouw goed in deze omgeving. Doordat het Technisch Centrum grotendeels in spoorgebied ligt, zijn er geen andere projecten op deze locatie gepland. Voor de realisering zijn de normale bestemmingsplan- en vergunningsprocedures van toepassing; er lijken geen bijzondere factoren te zijn die daarop vertragend kunnen werken.

Nadelig is de opsplitsing van spoorpersoneel over de twee aparte locaties voor Technisch Centrum en servicelocatie (RGS). Voor de bedrijfsvoering is dit een nadeel (plus € 1.0 mln) netto contant over 25 jaar).

De treinen zullen een grote afstand moeten afleggen tussen Technisch Centrum en de opstel- en servicelocatie (RGS). Ten opzichte van de locaties Bocht Noord en Bocht Zuid scoort deze locatie dan ook minder op de aspecten exploitatiekosten (rangerende treinbewegingen en milieu (geluid en CO₂)). De inpassing van het Technisch Centrum op het emplacement en het per spoor bereikbaar maken is niet eenvoudig, dit zal extra kosten met zich mee brengen (geraamd op € 5 miljoen extra). Er moet rekening worden gehouden met de maatregelen die in verband met de uitvoering van ZwolleSpoort worden getroffen.

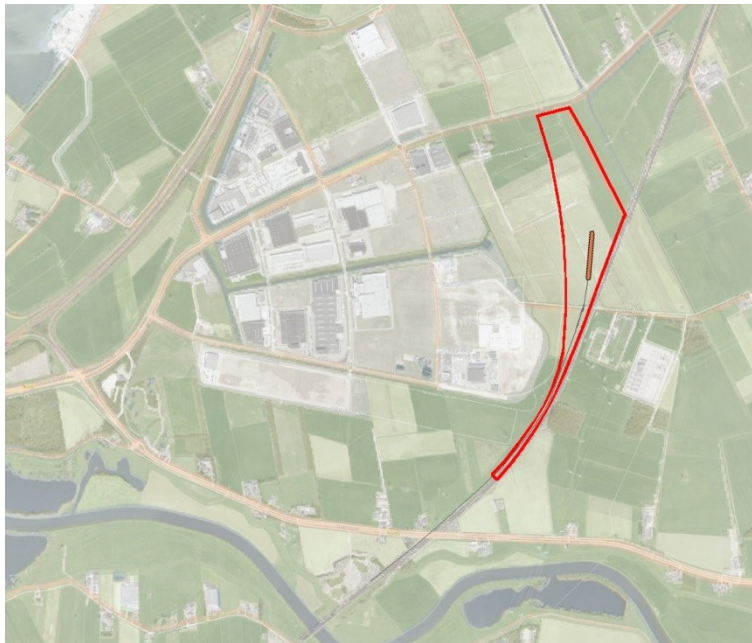
Laatste nadeel is de lange doorlooptijd. Binnen het project ZwolleSpoort moet allereerst RGS ingericht worden; hierbij is niet voldoende budget om RGS volledig toekomstvast in te richten. Dit betekent dat Oosterhaven – na de realisatie van de eerste fase – nog nodig zal zijn. Het weghalen van service- en opstelcapaciteit ten bate van het TC heeft daarom gevolgen voor de

processen van Nedtrain en de opstelcapaciteit van de vervoerders. Mocht gewacht worden tot RGS volledig ingericht is, dan wordt de doorlooptijd nog langer.

Aandachtspunt bij deze locatie is de externe veiligheid in verband met de nabijheid van een vulpunt voor een LPG tankstation. De minimaal aan te houden afstand bedraagt 45 meter, hier kan eenvoudig aan worden voldaan. Bij een afstand van minder dan 150 meter dient een groepsrisico-analyse te worden uitgevoerd.

5.3 Hessenpoort

De locatie Hessenpoort ligt aan de noordoostzijde van Zwolle. Deze locatie ligt circa 10 kilometer afstand van RGS. Voor het bereikbaar maken van deze locatie moeten nieuwe sporen aangelegd worden die aansluiten op de bestaande spoorlijn Zwolle – Meppel. Voor de aanleg van een Technisch Centrum wordt ter hoogte van de Berkummerbroekweg een nieuw kopspoor aangelegd en aangesloten op de hoofdsporen richting Zwolle.



Figuur 6: Schets inpassing Technisch Centrum op de locatie Hessenpoort

Het grootste voordeel van deze locatie is dat het grote volume van het Technisch Centrum ruimtelijk goed inpasbaar is in deze omgeving. Het gebouw sluit qua typologie en gebruik aan op de (geplande) bedrijfsbebouwing. Voor wat betreft de geluidsbelasting is het Technisch Centrum ook inpasbaar binnen de geluidszone van Hessenpoort.

Door bij de aanleg van de nieuwe aansluiting op de hoofdbaan rekening te houden met extra aansluiting voor andere spoor-gerelateerde bedrijven wordt een mogelijkheid geboden om deze op Hessenpoort te vestigen. Dit kan een belangrijke boost geven aan de ontwikkeling van het bedrijventerrein.

Nadelen zijn gelegen in investeringskosten (plus €8 miljoen), doorlooptijd (meer dan 7 jaar), geluidsbelasting op het baanvak en bedrijfsvoeringskosten (plus € 4.5 miljoen netto contant over 25 jaar).

Omdat voor deze locatie een nieuwe aansluiting op de hoofdbaan moet worden gerealiseerd zijn de investeringskosten hoog in relatie tot de andere locaties. De nieuwe aansluiting brengt met zich mee dat er treinbeveiligingswijzigingen uitgevoerd moeten worden, dat er aankomst-, vertrek- en buffersporen gerealiseerd moeten worden en dat er (extra) grond aangekocht en bouwrijp gemaakt moet worden.

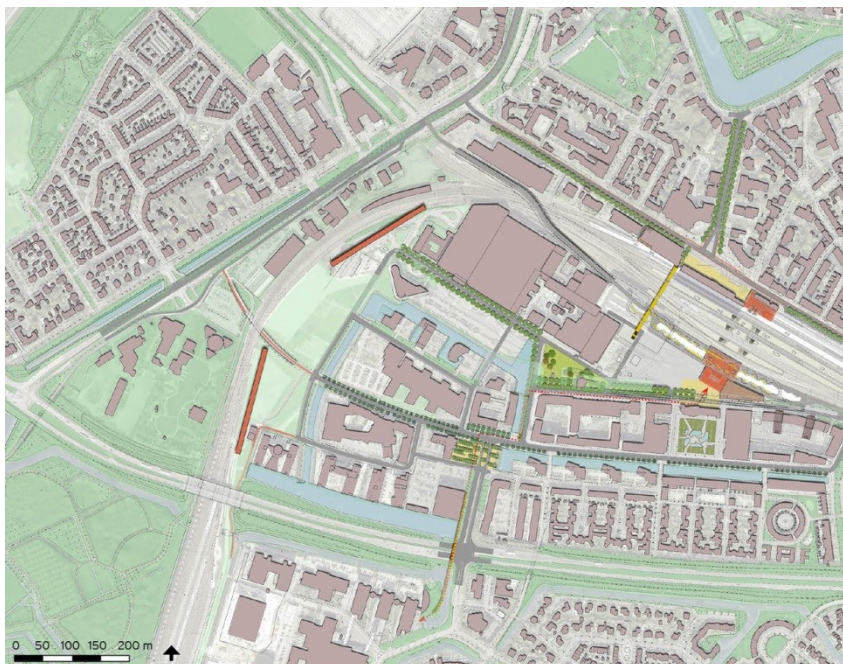
Ook de exploitatiekosten zijn aanzienlijk hoger dan bij de andere locaties. Door de grote afstand tussen Hessenpoort en RGS worden er veel rangeerkilometers gemaakt met de treinen, het personeel dat de treinbewegingen verzorgt zal zich ook tussen beide locaties moeten verplaatsen wat relatief hoge transportkosten met zich meebrengt. Voor deze meerkosten is geen dekking. De extra vervoersbewegingen zijn ook nadelig voor de aspecten energieverbruik en CO₂-uitstoot.

Door extra treinbewegingen tussen station Zwolle en Hessenpoort neemt de geluidhinder met name ter hoogte van Pierik Zuid toe. Het aantal extra treinbeweging is echter beperkt. Daardoor is het risico dat door de treinbewegingen van en naar het Technisch Centrum niet wordt voldaan aan het geluidproductieplafond klein.

De doorlooptijd van de bouw van het technisch centrum is lang. Als eerste zal de spoorverdubbeling naar Herfte gereed moeten zijn, daarna kan het TC worden aangesloten. In de planning is de spoorverdubbeling eind/midden 2021 klaar.

5.4 Bocht Zuid

Dit betreft globaal het gebied tussen de Koggetunnel en het viaduct IJsselallee. Er is voldoende fysieke ruimte voor een Technisch Centrum met een lengte van 200 meter en alle noodzakelijke faciliteiten. Via een aanvoerspoor kan het Technisch Centrum worden aangesloten op een rangeerspoor naar RGS.



Figuur 7: Schets inpassing Technisch Centrum op de locatie Bocht Zuid en Bocht Noord

Belangrijk pluspunt is dat deze locatie enerzijds buiten het kritische grondwaterbeschermingsgebied ligt terwijl anderzijds via de spooraansluiting richting RGS toch de schaalvoordelen van datzelfde emplacement benut kunnen worden zoals effectieve uitwisseling van materieel en personeel.

Wat betreft geluid is dit een goede locatie. Er is geen baanvakgeluid en er zijn weinig geluidsgevoelige objecten in de nabijheid van het Technisch Centrum. Omdat de locatie grenst aan het RGS terrein blijft de geluidsbelasting vanwege rangeerbewegingen beperkt. Het Technisch Centrum schermt het geluid ten gevolge van doorgaand treinverkeer af, hetgeen de ontwikkelingsmogelijkheden voor het achterliggende gebied vergroot.

Tevens gaat deze locatie niet ten koste van opstel- en servicecapaciteit elders op het emplacement waardoor compensatie daarvan niet noodzakelijk is. Het Technisch Centrum kan op deze locatie relatief (t.o.v. andere alternatieven) snel worden gerealiseerd.

Matig scoort dit alternatief op het gebruik van extra grond en de sloop en eventuele vervangingskosten van het voormalig Railion-gebouw (eigendom NS). Aandachtspunt in de uitwerking van ZwolleSpoort is de aansluiting van RGS met het TC en het scheiden van de fietssnelweg met de benodigde dienstweg.

Vanuit ruimtelijk oogpunt vraagt de inpassing van een TC op deze locatie extra aandacht; hier 'presenteert' Hanzeland zich richting de stad. Partijen bezien – aan de hand van een op te stellen inpassingsplan – hoe het TC ruimtelijk verantwoord kan worden ingepast. De intentie is om een visitekaartje van spoortechniek te creëren; bestaande uit het TC van Nedtrain, mogelijk een technische vakschool welke past bij de campus Windesheim, en aanverwante functies. Het kavel kan op deze manier optimaal ingevuld worden.

5.5 Bocht Noord

Bocht Noord betreft het gebied tussen de Koggetunnel en het Wärtsilä gebouw. Vanwege de ligging in de bocht is veel ruimte nodig voor het inpassen en het bereikbaar maken van het TC. Hierdoor komt het TC op de parkeerplaats van Wärtsilä te liggen. Via een aanvoerspoor over de Koggetunnel kan het TC worden aangesloten op RGS.

Pluspunt is dat deze locatie nog relatief dicht bij het RGS terrein ligt, wat positief is voor de bedrijfsvoering (uitwisseling personeel en materieel).

Matig tot slecht scoort dit alternatief vanuit het oogpunt ruimtegebruik (fysiek veel ruimte benodigd) en kosten voor het bereikbaar maken van de locatie (aanpassing Koggetunnel en vervanging parkeergelegenheid Wärtsilä). De ruimtelijke inpassing vraagt hier ook extra aandacht; het gebouw past niet automatisch bij het stadsdeel Hanzeland. Echter de nieuw te ontwikkelen toekomstvisie biedt kansen voor het TC als visitekaartje van techniek.

5.6 Beoordeling van de mogelijke locaties

In Bijlage 3 is de scoretabel waarin de varianten met elkaar vergeleken worden opgenomen.

De locatie '**Deventerstraatweg**' scoort slecht over de gehele linie; zowel op ruimtelijke inpassing, maatschappelijk draagvlak, bereikbaarheid, geluid, bedrijfsvoering en op procedurele aspecten en realisatietermijn, en is daarom geen voor de hand liggende locatie. Overall is de locatie ongeschikt voor een TC.

Locatie '**Oosterhaven**' is uit oogpunt van ruimtelijke inpassing en kwaliteit een geschikte locatie, maar scoort met name op de punten realisatietermijn, exploitatie en investeringskosten (vervangende infra) slecht. Voor deze locatie moet nog verder worden gekeken naar externe veiligheid (nabijheid van extern lpg/tankstation). Qua geluid heeft Oosterhaven het nadeel van noodzakelijke rangeerbewegingen, overigens van maar een gering aantal treinen per dag. Door alle partijen wordt deze locatie als een haalbaar alternatief gezien.

De locatie '**Hessenpoort**' heeft te maken met relatief hoge (niet gedekte) investerings- en exploitatiekosten, zeer lange realisatietermijn en scoort slecht op de aspecten duurzaamheid en bedrijfsvoering door de lege kilometers die gereden moeten worden. Daar staat tegenover dat de functie van een Technisch Centrum op deze locatie goed ruimtelijk en milieutechnisch inpasbaar is en door de spooraansluiting wordt de mogelijkheid geschapen dat andere spoorgerelateerde bedrijven zich op Hessenpoort kunnen vestigen. De lange realisatietermijn in combinatie met het gebrek aan financiële dekking maakt deze locatie niet geschikt.

De locatie '**Bocht Zuid**' kent als belangrijkste pluspunt dat deze locatie in de nabijheid van RGS ligt maar buiten het kritische grondwaterbeschermingsgebied waardoor de schaalvoordelen van datzelfde emplacement benut kunnen worden zoals effectieve uitwisseling van materieel en personeel. Deze locatie is ook inpasbaar binnen de planontwikkeling van ZwolleSpoort. Bij realisatie zal extra aandacht nodig zijn voor de ruimtelijke inpassing. Door alle partijen wordt deze locatie als een haalbaar alternatief gezien.

De locatie **Bocht Noord** is gesitueerd nabij Bocht Zuid en heeft daarom in hoofdlijnen dezelfde plus en minpunten. De pluspunten zijn echter overal net wat minder gunstig en de minpunten zijn negatiever dan bij Bocht Zuid. De afstand tot het RGS terrein is iets groter zodat de positieve effecten op de bedrijfsvoering net iets minder zijn. Het belangrijkste minpunt is de ruimtelijke inpassing. Door de ligging in een bocht is veel inpassingsruimte nodig en daarbij is de situering van het gebouw precies in de as van de Hanzelaan zeer ongunstig; dit staat haaks op de ruimtelijke structuur en vergroot de barrièrewerking tussen Hanzeland en de stad. Dit betekent dat Bocht Zuid een beter alternatief is dan Bocht Noord.

De projectgroep **concludeert** dat er nog een tweetal locaties resteren;

- Bocht Zuid
- Oosterhaven

6 Conclusies

Beide locaties, Bocht Zuid en Oosterhaven, hebben enkele specifieke voor- en nadelen. Bocht Zuid is vanuit de exploitatie en bereikbaarheid gezien een goede keuze, maar scoort nu nog slecht op ruimtelijke kwaliteit. Oosterhaven scoort neutraal/redelijk op ruimtelijke kwaliteit, maar scoort matig op exploitatie, milieu, toekomstvastheid en doorlooptijd.

Op basis van de toetsingscriteria en de onzekerheden ten aanzien van het gebied Oosterhaven (noodzaak tot gebruiken van emplacement als gevolg van gefaseerde realisatie van benodigde capaciteit op RGS en wensen van de Provincie Overijssel met de treindienst Deventer en Enschede) vindt de projectgroep de locatie Oosterhaven niet voldoende robuust en adviseert de projectgroep om de locatie Bocht Zuid uit te werken.

De ruimtelijke kwaliteit en inpassing van een Technisch Centrum in Bocht Zuid is de grootste opgave die de partijen NS Stations, NedTrain en de gemeente op moeten lossen. De inzet is om van het gebouw een visitekaartje van spoorse techniek te maken. Dit stelt extra eisen aan het gebouw en de inpassing van het gebouw. Aandachtspunten zijn: zichtlijnen, inpassing van de fietssnelweg, al dan niet behouden van het 'Railiongebouw', fysieke bereikbaarheid en uitstraling. Partijen zullen in een gezamenlijk proces een ruimtelijk inpassingsplan maken. Dit zal de basis vormen voor de ruimtelijke voorwaarden die worden gesteld aan het te realiseren bouwplan.

Bijlage 1: Functies van een Technisch Centrum

- Buitendeuren inclusief sturing per deur;
- Tracking & Tracing;
- HS-voorziening hoofdgenerator vanaf stroomafnemer;
- Hydrostatische installatie;
- Verw./vent. reizigersruimtes inclusief airco;
- Verw./vent. dienst ruimtes inclusief airco;
- Stoot- en trekwerk plus korte koppeling;
- Automatische koppeling;
- Overgangsinrichting incl. luchtsl. en el.kabel;
- Boordnetomzetter/motorgenerator;
- Batterij;
- Motorcompressor;
- Luchtvoorziening exclusief compressor;
- Anti-blokkeer;
- Handrem/parkeerrem tot aan remwerk/remcilinder;
- EP/Prem inclusief mechanisch remwerk/cil. + kraan;
- ED-rem;
- Magneetrem incl. el.-sturing en batterijen;
- Dodeman t/m dodemanklep;
- Tractie regeling (LS-gedeelte/hydraulische sturing);
- HS-tractie na snelschakelaar tot aan tractiemotor;
- Mechanische overbrenging;
- ATB incl. ATB-asgever;
- Snelheidsmeting incl. snelheidsmeter geveer;
- Veiligheidsmiddelen;
- Pantograaf wisselen.

Kleine onderhoudsbeurt:

- Kasten aan zijkant openen en controleren, zo nodig vervangen, van lijnschakelaar, brugschakelaar, rijrichtingschakelaars, zwakveld schakelaars, wals (parelvorming);
- Algehele dakinspectie (roostertjes, schuifjes, eTechnisch Centrum.);
- Onderkant ICM, compressor;
- Automatische koppeling checken en pennendoos reinigen;
- Wielbanddikte en holling opmeten;
- Vervangen van remblokken in geval van Technisch CentrumB of het meten van wielassen bij sneeuwval geeft
- Absoluut problemen.

Bijlage 2: Criteria beschrijving

Toetsingscriteria	Toelichting
Geluidhinder - baanvakgeluid, spoorweglawaaï	Invloed op de geluidbelasting van de omgeving en gevolgen voor de omliggende bestemmingen; eventueel noodzaak om geluidwerende voorzieningen te treffen. - Baanvakgeluid (doorgaand treinverkeer)
Geluidhinder - industriegeluid	Invloed op de geluidbelasting van de omgeving en gevolgen voor de omliggende bestemmingen; eventueel noodzaak om geluidwerende voorzieningen te treffen. - Rangeergeluid (emplacement)
Milieubelasting van het TC op de omgeving	Voor het TC wordt een hindercirkel (op basis van geluid) van 50m gehanteerd. Op basis van andere thema's (stof, geur, veiligheid, etc.) is de afstand tot gevoelige bebouwing eveneens 50 m of minder. Het gaat hier niet om grenswaarden, maar om richtwaarden, met dien verstande dat als niet aan de richtwaarde voldaan kan worden onderzoek moet worden uitgevoerd om aan te tonen dat aan de wettelijke normen wordt voldaan met of zonder maatregelen die de milieubelasting reduceren.
Bedrijfsveiligheid (Spoorpersoneel)	Veiligheid en risico's in verband met de afwikkeling van treinverkeer op – en naar de locatie; mogelijkheden tot beveiliging van de locatie.
Externe veiligheid (bereikbaarheid hulpdiensten)	Risico's in verband met externe veiligheid; rampenbestrijding: bereikbaarheid voor hulpdiensten, vluchtroutes, beschikbaarheid blusmiddelen. Aanwezigheid van risicobronnen in nabijheid van Technisch Centrum.
Ruimtelijke kwaliteit	Ontwerp en vormgeving van gebouwen in relatie tot de omgeving; landschappelijke inpassing van de locatie, effecten van de functies om de omgeving.
Ruimtegebruik, clustering met spoorse voorzieningen en fysieke ruimte	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.

ProRail

Bedrijfsontwikkeling	Potentie voor groei en vernieuwing door samenwerking met naburige bedrijven en onderwijsinstellingen.
Doelmatigheid bedrijfsvoering	Doelmatigheid in gebruik voor betrokken vervoerders, exploitatiekosten. De bedragen zijn netto contant gemaakt voor 25 jaar (2,5% inflatie en 5% rente)
Bereikbaarheid spoor	Bereikbaarheid van de locatie voor treinverkeer, complexiteit van de toegang, noodzakelijke treinbewegingen.
Bereikbaarheid weg	Toegankelijkheid locatie over de weg, i.v.m. aan- en afvoer personeel, bevoorrading e.d.
Flexibiliteit	Aanpassingsmogelijkheden aan veranderende eisen en omstandigheden in de toekomst; groeimogelijkheden t.b.v. aanverwante functies. Mogelijke ruimte voor groei.
Raakvlak met andere projecten	Raakvlakken met andere projecten.
Kwh en CO₂ uitstoot	Energieverlies (kWh/jr) Uitstoot van CO ₂ (kg/jr)/ Uit: Eindrapportage Alternatievenstudie Locaties Technisch Centrum Nedtrain, Prorail, februari 2012, Projecten/2718052
Ecologie	Behoud en verbetering van natuurkwaliteit; faunapassages, bermbegroeiing, ecologische waarden.
Grond en- oppervlaktewatersysteem	Bescherming van kwaliteit van oppervlaktewater; opvang, infiltratie en/of afvoer en hergebruik van regenwater en afvalwater. Bescherming van ecologische en chemische kwaliteit van het grondwater, risico's in verband met gebruik als drinkwatervoorziening.
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.
Lichthinder (omwonenden)	Lichthinder van verlichting t.b.v. extra infrastructuur en technisch centrum
Investeringskosten	Investeringskosten: kosten van grondverwerving, aanleg en/of reconstructie van infrastructuur en realisering van gebouwen.

ProRail

	(op basis van gemaakte afspraken met ProRail) waardering: + ;als kosten iets hoger =0; als veel hoger =-
Kostendekking voor investering / economische haalbaarheid	Kostendekking: haalbaarheid van de financiering, mogelijke bronnen. Technisch Centrum incl 'normale' infrakosten is gedekt door NedTrain = niet onderscheidend Aanvullende kosten
Procedurele aspecten	Procedurele aspecten: vergunbaarheid op grond van bestaande wetten en verordeningen; procedurele aspecten en risico's bij wijziging van regelgeving en bij vergunningverlening.
Maatschappelijk draagvlak	Maatschappelijk draagvlak: verwachte steun cq bezwaren bij betrokken maatschappelijke organisaties en omwonenden.
Realisatietermijn	Doorlooptijd in verband met verder onderzoek, planvoorbereiding en procedures voor realisering van infrastructuur en gebouwen. Uitgangspunt bij de waardering van dit criterium is dat er opgesteld en geserviced wordt op RGS. Uitgedrukt in drie klassen: minder dan 4 jaar, tussen de 4 en 7 jaar en meer dan 7 jaar.

Bijlage 3: Scoringstabel alle locaties

Nr.	Toetsingscriterium	Bocht Zuid	Bocht Noord	Oosterhaven	Deventerstraatweg	Hessenpoort	RGS (Windesheim) ²
1a	Geluidhinder - baanvakgeluid, spoorweglawaaï	Score + Baanvakgeluid niet van toepassing, alleen industriegeluid.	Score + Baanvakgeluid niet van toepassing, alleen industriegeluid.	Score + Baanvakgeluid niet van toepassing, alleen industriegeluid.	Score + Baanvakgeluid niet van toepassing, alleen industriegeluid.	Score 0 Geluidhinder neemt toe door extra treinbewegingen tussen station Zwolle en Hessenpoort. Met name t.h.v. Pierik Zuid. Het aantal extra treinbeweging is echter beperkt. Daardoor is het risico dat niet wordt voldaan aan het Geluidproductieplafond klein.	Score + Baanvakgeluid niet van toepassing, alleen industriegeluid.
1b	Geluidhinder – rangeergeluid	Score + Door het Technisch Centrum te situeren nabij de opstellocatie blijft de reikwijdte van de rangeerbewegingen ten behoeve van het Technisch Centrum beperkt.	Score + Door het Technisch Centrum te situeren nabij de opstellocatie blijft de reikwijdte van de rangeerbewegingen ten behoeve van het Technisch Centrum beperkt.	Score 0 Door rangeerbewegingen tussen opstellocatie en Technisch Centrum neemt de geluidsbelasting op de Veeralleeflat e.o. en stationsomgeving toe.	Score – Door rangeerbewegingen tussen opstellocatie en Technisch Centrum neemt de geluidsbelasting op de Veeralleeflat e.o. en stationsomgeving en de Deventerstraatweg toe. Waarschijnlijk niet vergunbaar.	Score + Het Technisch Centrum is qua geluidsbelasting inpasbaar binnen de geluidszone van Hessenpoort.	Score + Door het Technisch Centrum te situeren nabij de opstellocatie blijft de reikwijdte van de rangeerbewegingen ten behoeve van het Technisch Centrum beperkt.
1c	Milieubelasting van het TC op de omgeving	Score + In de huidige situatie zijn geen gevoelige objecten gelegen binnen de hinderzone (50m) van het geprojecteerde TC. De hinderzone valt binnen de 55 dB(A) zone van het emplacement. Binnen deze zone is geen woningbouw of andere gevoelige bebouwing mogelijk. Het TC heeft een geluidafschermende werking. Dat wil zeggen dat zich achter het TC een geluidsluwe zone bevindt, waar woningen of andere geluidgevoelige objecten in de toekomst wel mogelijk zijn, mits het gebouw voldoende geluiddicht wordt uitgevoerd. Ook dient te worden	Score + In de huidige situatie zijn geen gevoelige objecten gelegen binnen de hinderzone (50m) van het geprojecteerde TC. De hinderzone valt binnen de 55 dB(A) zone van het emplacement. Binnen deze zone is geen woningbouw of andere gevoelige bebouwing mogelijk. Het TC heeft een geluidafschermende werking. Dat wil zeggen dat zich achter het TC een geluidsluwe zone bevindt, waar woningen of andere geluidgevoelige objecten in de toekomst wel mogelijk zijn, mits het gebouw voldoende geluiddicht wordt uitgevoerd. Ook dient te worden	Score + Er zijn geen gevoelige objecten gelegen binnen de hinderzone (50m) van het TC noch in de huidige situatie, noch in een toekomstige situatie	Score 0 Binnen de hinderzone van het geprojecteerde TC bevinden zich gevoelige objecten (Deventerstraatweg). Het TC heeft een geluidafschermende werking. Dat wil zeggen dat de woningen in de geluidsluwe zone achter het TC minder geluidsbelasting van het emplacement en het spoorwegverkeer zullen ondervinden.	Score + Er zijn geen gevoelige objecten gelegen binnen de hinderzone (50m) van het geprojecteerde TC, noch in de huidige situatie, noch in een toekomstige situatie.	Score + Het TC is geprojecteerd op circa 50 m afstand van een onderwijsgebouw (Windesheim). Akoestisch onderzoek dient uit te wijzen of aan de geluidsnormen kan worden voldaan. Omdat het onderwijsgebouw niet wordt gebruikt in de nachtperiode (voor deze periode geldt het hoogste beschermingsniveau) is de kans groot dat aan de normen kan worden voldaan.

² RGS (Windesheim) is als locatie afgefallen. Voor de volledigheid zijn de scores in lichtgrijs opgenomen

Nr.	Toetsingscriterium	Bocht Zuid	Bocht Noord	Oosterhaven	Deventerstraatweg	Hessenpoort	RGS (Windesheim) ²
		voorkomen dat in de nachtperiode lichtuitstraling vanuit het TC plaatsvindt.	voorkomen dat in de nachtperiode lichtuitstraling vanuit het TC plaatsvindt.				
2	Bedrijfsveiligheid (Spoorpersoneel)	Score +	Score +	Score +	Score +	Score 0 Alleen bereikbaar langs stille openbare weg. Nedtrain kan zich niet binnen hekken van het terrein bewegen. Is sociaal minder veilig.	Score + Tekst nodig?
3	Externe veiligheid (bereikbaarheid hulpdiensten)	Score + Voor alle locaties geldt dat het gebouw van het Technisch Centrum op minimaal 6 m afstand van het spoor waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd moet zijn gelegen	Score + Voor alle locaties geldt dat het gebouw van het Technisch Centrum op minimaal 6 m afstand van het spoor waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd moet zijn gelegen	Score 0 De afstand tussen het Technisch Centrum en het vulpunt van het nabijgelegen LPG tankstation dient minimaal 45 m te bedragen. Indien de afstand minder dan 150m bedraagt dient een groepsrisico analyse te worden uitgevoerd.	Score + Voor alle locaties geldt dat het gebouw van het Technisch Centrum op minimaal 6 m afstand van het spoor waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd moet zijn gelegen	Score + Voor alle locaties geldt dat het gebouw van het Technisch Centrum op minimaal 6 m afstand van het spoor waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd moet zijn gelegen	Score + Voor alle locaties geldt dat het gebouw van het Technisch Centrum op minimaal 6 m afstand van het spoor waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd moet zijn gelegen
4	Ruimtelijke kwaliteit	Score – aanpassen Locatie bocht zuid vormt de afsluiting Hanzeland aan de westzijde. Een lang industrieel gebouw past qua uitstraling, structuur, richting, korrelgrootte en functie niet bij die van Hanzeland, maar wel bij de aanwezige spoorfunctie. TC vormt een gezichtsbarrière over een lange lengte tussen Hanzeland en Groene Scheg/Veerallee. Daarbij ligt het gebouw in de as Zuiderzeelaan. Locatie Bocht zuid is door de prominente ligging nadrukkelijk aanwezig in de entree van de stad vanuit de zijde Veluwe (fiets en trein) en kan juist met een met een gebouw van spoorse techniek met extra architectonische kwaliteit, de entree in de stad verbeteren. Het gebouw kan worden ingepast in de groene oevers van de ijzeren rivier.	Score – aanpassen Locatie bocht noord vormt de afsluiting Hanzeland aan de westzijde. Een lang industrieel gebouw past qua uitstraling, structuur, richting, korrelgrootte en functie niet bij die van Hanzeland, maar wel bij de aanwezige spoorfunctie (en sluit aan bij de aanwezige industriële gebouwen). TC vormt een gezichtsbarrière over een lange lengte tussen Hanzeland en Groene Scheg/Veerallee. Daarbij ligt het gebouw in de as Hanzelaan waardoor zowel zicht als mogelijke toekomstige verbindingen tussen Hanzeland en de stad worden geblokkeerd. Met een gebouw van spoorse techniek enz. zie hiernaast incl. groene oevers.	Score 0 Technisch Centrum past redelijk in deze omgeving: relatief veel ruimte en nabij grootschalig (kantoor)bebouwing. Aan noordzijde kleinschalige woonbebouwing (Assendorp), maar dit is op redelijke afstand. Aandachtspunt: Technisch Centrum is mede bepalend voor de uitstraling entree Hanzeland oost.	Score – Het Technisch Centrum past qua typologie, functie en korrelgrootte niet in deze zone; past niet bij de kleinschalige woonbebouwing van Assendorp.	Score + Het Technisch Centrum is goed inpasbaar in deze omgeving. Het gebouw sluit qua typologie en gebruik aan op de (geplande) bedrijfsbebouwing.	Score – Groot lang gebouw in groene omgeving nabij Engelse werk: niet passend. Bepalend voor beeld entree Zwolle (treinreizigers en fietser). Vanuit campus Windesheim: blokkeert zicht richting landschap. Vanuit fietssnelweg: aan twee zijden lange bebouwingswand; van invloed op uitstraling fietsroute.
5	Bedrijfsontwikkeling	Score – wordt 0	Score – wordt 0	Score –	Score –	Score +	Score –

Nr.	Toetsingscriterium	Bocht Zuid	Bocht Noord	Oosterhaven	Deventerstraatweg	Hessenpoort	RGS (Windesheim) ²
		Geen aanzuiging andere spoor gerelateerde bedrijven. Het wordt visitiekaartje. Dan hele kavel spoorse functionaliteit	Geen aanzuiging andere spoor gerelateerde bedrijven. Het wordt visitiekaartje. Dan hele kavel spoorse functionaliteit	Geen aanzuiging andere spoor gerelateerde bedrijven.	Geen aanzuiging andere spoor gerelateerde bedrijven.	Mogelijkheid tot andere spoor gerelateerde bedrijven.	Geen aanzuiging andere spoor gerelateerde bedrijven.
6	Doelmatigheid Bedrijfsvoering Berekening opnieuw	Score + Minimale rangeer kilometers, concentratie van personeel en gebouwen in nabijheid van RGS. NCW 25jr: € 0.5 mln	Score + Minimale rangeer kilometers, concentratie van personeel en gebouwen in nabijheid van RGS. NCW 25jr: € 0.5 mln	Score 0 Slechte rangeermogelijkheden. Afhankelijk van het hoofdproces, inefficiëntie van inzet personeel, middelen, materiaal en gebouwen. NCW 25jr: € 1.0 mln	Score - Slechte rangeermogelijkheden. Afhankelijk van het hoofdproces, inefficiëntie van inzet personeel, middelen, materiaal en gebouwen. NCW 25jr: € 1.0 mln	Score - Veel extra rangeerkilometers, personeel over 2 locaties verspreid, extra gebouwen nodig. NCW 25jr: € 4.5 mln	Score + Minimale rangeer kilometers, concentratie van personeel en gebouwen op één terrein. NCW 25jr: € 0.5 mln
7	Bereikbaarheid spoor	Score + Aftakkend wissel van rangeerspoor op RGS. Daardoor geen extra bewegingen nodig en geen verkeer over de hoofdbaan.	Score 0 Aftakkend wissel vanaf het toegangsspoor tot RGS.	Score 0 Zwollespoort ‘verslechtert’ de bereikbaarheid van Oosterhaven doordat er een wisselstraat gesaneerd moet worden. Bedreiging is het gebruik van spoor 11 als perronspoor. Hier is nog geen besluitvorming over.	Score - Veel rangeerbewegingen (zagen) en kruisen van de hoofdspoorbanen.	Score - Oversteken over de hoofdspoorbaan. Aanleg extra beveiligd gebied om de wissels aan te kunnen leggen. Aanpassen als gevolg van scenario 1c.	Score + Bereikbaarheid via het RGS terrein.
8	Bereikbaarheid weg	Score + Ontsluitingsweg aanleggen vanaf de Zuiderzeelaan bert Aalders zoekt uit of hier nog aanpassingen gemaakt moet worden	Score + Ontsluitingsweg realiseren over het Wärtsilä-terrein of Noordzeelaan	Score + Aanpassen van de huidige ontsluitingsweg	Score + Bereikbaar via de losweg	Score + Bereikbaar te maken via de infrastructuur van het bedrijventerrein	Score + Huidige ontsluitingsweg wordt benut
9	Flexibiliteit	Score 0 Geen groei mogelijk in verband met bestaande bouw en verdere toekomstige gebiedsontwikkeling	Score 0 Geen groei mogelijk in verband met bestaande bouw en verdere toekomstige gebiedsontwikkeling.	Score 0 Geen mogelijkheden tot groei zonder eliminatie opstelcapaciteit.	Score 0 Geen mogelijkheden tot groei zonder eliminatie opstelcapaciteit.	Score +	Score - Geen mogelijkheden tot groei zonder eliminatie opstelcapaciteit. Geen mogelijkheid tot groei in functies ivm grondwaterbeschermingsgebied.
10a	Ruimtegebruik Clustering met spoorse voorzieningen	Score 0 Positief: Alle spoorse functies relatief dicht bij elkaar; voldoet aan ambitie van het zoveel mogelijk clusteren van functies spoorse voorzieningen. Ruimte naast het spoorpakket nodig. Relatief	Score - Positief: Alle spoorse functies relatief dicht bij elkaar; voldoet aan ambitie van het zoveel mogelijk clusteren van functies spoorse voorzieningen. Ruimteverlies van recht gebouw op bocht + extra	Score 0 Er is extra ruimte nodig buiten de grenzen van het ‘Spoorgebied’ .	Score 0 Ruimteverlies door het bereikbaar moeten houden van deze locatie en het niet efficiënt kunnen inpassen van de lengte Technisch Centrum (schuin plaatsn).	Score – Relatief veel extra oppervlak benodigd voor aankomstspoor en buffersporen.	Score 0 Positief: Alle spoorse functies efficiënt bij elkaar. Geen extra spoorlengte nodig om locatie te bereiken: efficiënt ruimtegebruik. Negatief: Relatief weinig ruimte op RGS. Wanneer het

Nr.	Toetsingscriterium	Bocht Zuid	Bocht Noord	Oosterhaven	Deventerstraatweg	Hessenpoort	RGS (Windesheim) ²
		weinig extra ruimte nodig: De bocht is hier relatief recht en de lengte aankomstspoor beperkt. Ruimte nodig voor het inpassen van fietssnelweg en dienstweg. Vanwege de kleine beschikbare maat onder het IJsselviaduct is het de vraag of dit goed kan. Door de relatief hoge afsluitende wand wordt de ontwikkelpotentie van de omgeving verkleind	ruimte nodig voor aankomstspoor over Koggetunnel Verplaatsen parkeerterrein Wärtsilä nodig. Door de relatief hoge afsluitende wand wordt de ontwikkelpotentie van de omgeving verkleind.				Technisch Centrum elders wordt geplaatst is er meer ruimte voor andere spoorse voorzieningen.
11	Raakvlak met andere projecten	Score - Raakvlak met de ambities van gebiedsontwikkeling in dit gebied (gebiedsontwikkelingskader, structuurplan). Een TC op deze plek past qua functie, uitstraling en structuur niet in de ambities om dit gebied te ontwikkelen als ‘voorkant’ van Hanzeland, past niet in de bebouwde entreezone Zwolle (fiets/trein), past niet in de visie om de barrièrewerking tussen Hanzeland en Groene Scheg/Veerallee te beperken. Het TC is in de as Zuiderzeelaan geplaatst. Het logisch doortrekken van de fietssnelweg heeft hinder van het Technisch centrum (zicht en fysieke ruimte).	Score – Raakvlak met de ambities van gebiedsontwikkeling in dit gebied (gebiedsontwikkelingskader, structuurplan). Een TC op deze plek past qua functie, uitstraling en structuur niet in de ambities om dit gebied te ontwikkelen als ‘voorkant’ van Hanzeland, past niet in de bebouwde entreezone Zwolle (fiets/trein), past niet in de visie om de barrièrewerking tussen Hanzeland en Groene Scheg/Veerallee te beperken. Een tweede raakvlak komt uit het project Zwolle Spoort. De binnenkomst vanaf de spoorbrug vraagt een drie-sporige aansluiting die, om de inrijnsnelheid te verhogen, meer naar het zuiden getrokken wordt.	Score 0 wordt - Geen andere ruimtelijke ontwikkelingen gepland. Wel raakvlak met ZwolleSpoort, waarvan nog geen eindplan is vastgesteld en waardoor definitieve locatie niet bekend is en doorlooptijd realisatie lang wordt. De locatie conflicteert met de provinciale ambitie om op termijn de treindiensten richting Deventer en Enschede uit te breiden, en met de ambitie om op termijn een halte Zwolle Zuid te realiseren. Mogelijke noodzakelijke spoorverdubbelingen ter hoogte van Oosterhaven worden met de bouw van het Technisch Centrum onmogelijk gemaakt.	Score – Past niet bij toekomstvisie voor dit gebied: aanhaken op kleinschalige woonbebouwing Assendorp.	Score + Locatie waar rekening is gehouden met mogelijke komst van spoorse voorzieningen. Geen conflict met andere projecten.	
12	kWh / ton CO ₂ uitstoot per jaar	Score + 14700 / 6900	Score + 14700 / 6900	Score 0 61300 / 28800	Score 0 85800 / 40200	Score – 171500 / 80500	Score + 0 / 0
13	Ecologie	Score + Er is geen sprake van bijzondere ecologische waarden in de nabije omgeving van de locatie.	Score + Er is geen sprake van bijzondere ecologische waarden in de nabije omgeving van de locatie.	Score + Er is geen sprake van bijzondere ecologische waarden en in de nabije omgeving van de locatie.	Score + Er is geen sprake van bijzondere ecologische waarden en in de nabije omgeving van de locatie.	Score 0 Er dient rekening gehouden te worden met de ecologische verbindingszone. Deze werkt als buffer voor het achterliggende	Score 0 De afstand tot het Natura 2000 gebied Uiterwaarden IJssel is der mate groot dat geen significant negatieve effecten zijn te verwachten

Nr.	Toetsingscriterium	Bocht Zuid	Bocht Noord	Oosterhaven	Deventerstraatweg	Hessenpoort	RGS (Windesheim) ²
						weidevogelgebied (Tolhuislanden).	op de instandhoudingsdoelstellingen.
14a	Grond en- oppervlakte-watersysteem	Score + Valt buiten grondwaterbeschermingsgebied.	Score + Valt buiten grondwaterbeschermingsgebied.	Score + Valt buiten grondwaterbeschermingsgebied.	Score + Valt buiten grondwaterbeschermingsgebied.	Score + Valt buiten grondwaterbeschermingsgebied.	Score – Het Technisch Centrum behoort tot een functiegroep die op de lijst staat van verboden inrichtingen. Toelaten van een Technisch Centrum vereist wijziging van de Omgevingsverordening. Voorts dient aan het “Stap Vooruit” beginsel te worden voldaan, wat impliceert dat extra bodembeschermende voorzieningen moeten worden gerealiseerd alsmede bluswateropvang.
14b	Gebruik en bescherming bodem	Score + Standaard bodem beschermende maatregelen zijn voldoende , Regenwater infiltreren in bodem.	Score + Standaard bodem beschermende maatregelen zijn voldoende , Regenwater infiltreren in bodem.	Score + Standaard bodem beschermende maatregelen zijn voldoende , Regenwater infiltreren in bodem.	Score + Standaard bodem beschermende maatregelen zijn voldoende , Regenwater infiltreren in bodem.	Score + Standaard bodem beschermende maatregelen zijn voldoende , Regenwater infiltreren in bodem.	Score – Extra bodembeschermende voorzieningen (zie thema grondwater), ten aanzien van afvoer hemelwater mogelijk extra maatregelen noodzakelijk in het kader van het “Stap Vooruit” beginsel.
15	Lichthinder (omwonenden)	Score + Er zijn geen omwonenden in de nabije omgeving	Score 0 Bewoners van de Veeralleeflat krijgen mogelijk te maken met lichthinder	Score 0 Bewoners aan de Deventerstraat krijgen mogelijk te maken met lichthinder	Score – Bewoners aan de Deventerstraat krijgen te maken met lichthinder	Score 0 Er zijn geen omwonenden in de nabije omgeving. Omwonenden verderop ondervinden al enige lichthinder van het bedrijventerrein.	Score + Er zijn geen omwonenden in de nabije omgeving
16	Investeringskosten	Score 0 grond al in eigendom van NS. Bestaand NS gebouw zal gesloopt moeten worden (boekwaarde geschat op 4 ton). Compensatie NS gebouw mogelijk te verlagen door inpasbaar te maken in huidige verbouwing Evt meerkosten voor de fietssnelweg. . Verder \ open terrein ´ en geen compensatie. Geen dure infra-aanpassingen nodig.	Score 0 grond in eigendom van NS. Bestaand parkeerterrein zal gesloopt en verplaatst moeten worden. meerkosten voor de overkluizen fietstunnel. geen compensatie infra en geen dure infra-aanpassingen nodig.	Score 0 Lastig inpasbaar (tankplaat, gebouw Oosterhaven, relaaskasten). Dit kan een dure variant worden. T.b.v. bereikbaarheid zijn extra wissels nodig. Extra IV infra: € 3.0 mln	Score 0 Extra kosten voor geluidsmaatregelen. Extra IV infra: € 2.2 mln Extra IV TC: € 0 mln	Score – Extra aanleg aankomst en vertreksporen en buffersporen. Dit kost veel geld. Kosten aankoop grond en bouwrijp maken. Beveiligd gebied maken van het baanvak, aanleg extra wissels in hoofdbaan. Extra IV infra: € 7.9 mln Extra IV TC: € 0.5 mln	Score 0 Basis is een Technisch Centrum waarbij we aansluiten op de beschermende maatregelen van het terrein. Aansluiten op bodem beschermende maatregelen voor servicen en opstellen. Houdt rekening met calamiteiten. Extra IV infra: € 1.3 mln

Nr.	Toetsingscriterium	Bocht Zuid	Bocht Noord	Oosterhaven	Deventerstraatweg	Hessenpoort	RGS (Windesheim) ²
		Extra IV infra: € 0 mln Extra IV TC: € 0.5 mln Extra IV compensatie: € 0 mln	Extra IV infra: € 0 mln Extra IV TC: € 0.5 mln Extra IV compensatie: € 0 mln	Extra IV TC: € 0.5 mln Extra IV compensatie: € 2.1 mln	Extra IV compensatie: € 7.1 mln	Extra IV compensatie: € 0 mln	Extra IV TC: € 0.5 mln Extra IV compensatie: € 0 mln
17	Kostendekking voor investering / economische haalbaarheid	Score + NedTrain zal compensatie moeten betalen voor het NS kantoorgebouw 'Railion'. Acceptabele extra kosten voor NedTrain investering.	Score + NedTrain zal compensatie moeten betalen voor het parkeerterrein. Acceptabele extra kosten voor NedTrain investering	Score 0 NedTrain zal de extra infrakosten moeten dragen. Daardoor onrendabele investering.	Score – Valt niet binnen huidige project Zwollespoort. Extra infrastructuurkosten te maken en ten koste van nieuw eindplan Zwolle Spoort. NedTrain zal de extra infrakosten moeten dragen. Daardoor onrendabele investering.	Score – NedTrain zal de extra infrakosten moeten dragen. Daardoor onrendabele investering.	Score + Kosten inpasbaar te maken in huidige verbouwing. Acceptabele extra kosten voor NedTrain investering.
18	Procedurele aspecten	Score 0 Bestemmingsplan zal moeten worden aangepast. Beoordeeld als haalbaar.	Score 0 Bestemmingsplan zal moeten worden aangepast. Beoordeeld als haalbaar.	Score + of 0 Past binnen huidige bestemming. Afhankelijk van ZwolleSpoort deels daarbuiten. Dan is wijziging bestemmingsplan noodzakelijk.	Score – Waarschijnlijk niet vergunbaar i.v.m. geluidsniveau. Maatschappelijk draagvlak erg laag daardoor slepende procedures. Geen bestemmingsplanprocedure.	Score + Voor het terrein zelf geen bijzondere procedures, een lichte bestemmingsplanprocedure vereist (afwijking).	Score – Vooralsnog niet vergunbaar op grond van Omgevingsverordening; lange procedures te verwachten in geval van herziening Omgevings-verordening, bestemmingsplan en vergunningverlening Maatschappelijk draagvlak erg laag, daardoor slepende procedures.
19	Maatschappelijk draagvlak	Score + wordt 0 Ivm met aanwezige functies/ gebouwen	Score 0 In verband met mogelijk bezwaar bewoners Veerallleeflat	Score + wordt 0 Ivm met aanwezige functies/ gebouwen	Score – Bezwaren te verwachten i.v.m. geluidsoverlast en vermindering uitzicht.	Score +	Score – Omstreden locatie i.v.m. ligging in drinkwatergebied en vanwege aspecten van natuur en landschap.
20	Realisatietermijn	Score + Grond is grotendeels van NS Vastgoed. Is onafhankelijk van RGS aan te leggen. Geschat op minder dan 4 jaar.	Score + Grond is deels van NS Vastgoed. Is onafhankelijk van RGS aan te leggen. Geschat op minder dan 4 jaar.	Score 0 Inpasbaarheid Raakvlakken Zwolle Spoort Onzekerheid over processen op RGS Definitieve inrichtingsplannen aan mogelijk veel tijd kosten Geschat op 4 tot 7 jaar omdat deze locatie afhankelijk is van de realisatie van RGS	Score 0 Plannen Zwolle Spoort erg bepalend Doorlooptijd geluidsmaatregelen Maatschappelijk draagvlak erg laag daardoor slepende procedures Geschat op 4 tot 7 jaar ivm met moeilijk te verkrijgen milieuvergunning	Score – Grondverwerving (-) Technisch Centrum kan zonder procedures gebouwd worden (+) Eerst bereikbaarheid gereed van het terrein (-) Financiering van project (-) Geschat op meer dan 7 jaar.	Score 0 Onderzoek en overleg nodig i.v.m. maatregelen grondwater-bescherming; procedureel lastige en tijdrovende besluitvorming. Maatschappelijk draagvlak erg laag daardoor slepende procedures. Geschat op 4 tot 7 jaar. Zie criterium 18.

Bijlage 4: Verslag Spoorse voorzieningen van 21 februari 2013



Verslag Spoorse Voorzieningen

Datum: 21 februari 2013
Aanwezig: ProRail: Jan Mulder en Martin de Vries
Nedtrain: Leo van Dongen en Albert Jan van der Ster
NS: Ineke van Gent, Wouter Pluim en Martine van der Griendt
Vitens: Willem Bootsma
Provincie: Joram Wortman en Bert Boerman
Projectorganisatie: Rob Tutert en Dorine Velner (verslag)

In de stuurgroep Spoorzone van 5 december jl. heeft NS in de persoon van Arjan Bleeker, verzocht om een gesprek met Vitens en de Provincie Overijssel over een Technisch Centrum op het RGS terrein. Het doel van het overleg is het uitwisselen van argumenten voor het wel/of niet vestigen van een Technisch Centrum op dit terrein.

Nedtrain heeft ter voorbereiding van dit overleg een brief opgesteld voor de provincie Overijssel en de directie van Vitens. In de brief zijn twee onderwerpen aan de orde gesteld:

- De noodzaak van een technisch centrum in Zwolle en,
- de locatiekeuze in Zwolle.

Leo van Dongen licht de brief toe. Door modernisering van de treinen hebben deze minder groot onderhoud in een van de vier OnderhoudsBedrijven (Hengelo, Maastricht, Onnen en Leidschendam) nodig. Kleine tussentijdse herstellingen en inspecties vinden steeds meer plaats 'op de lijn', in een zogenaamd 'Technisch Centrum'. Zwolle is één van de locaties waar Nedtrain een 'Technisch Centrum' zal bouwen. Een 'Technisch Centrum' is een werkput en een hoogwerker in een hal van ca. 200 meter lang en 11 meter breed met een gecertificeerde vloeiستofdichte vloer. Er worden herstelwerkzaamheden en inspecties uitgevoerd die geen vergelijking hebben met de activiteiten die destijds in de voormalige Lijnwerkplaats in Zwolle werden verricht.

Leo van Dongen vraagt of het beeld van een technisch centrum 'anno nu' aansluit bij het beeld dat Vitens en de Provincie Overijssel hebben bij een technisch centrum.

Willem Bootsma geeft aan dat Vitens op basis van het in 2002 gesloten convenant fors heeft geïnvesteerd in een duurzame drinkwatervoorziening in Zwolle. Op basis hiervan heeft o.a. Vitens de locatie voor de drinkwaterwinning verplaatst. En is met de betrokken bedrijven afgesproken dat de locaties worden gesaneerd.

Het feit dat er een risicovolle activiteit wordt toegevoegd in het gebied is onacceptabel voor Vitens. De interpretatie van een Technisch Centrum maakt hierbij voor Vitens geen verschil. Daarbij vindt Vitens het onbegrijpelijk dat uit het onderzoek naar een geschikte locatie voor een Technisch Centrum de RGS locatie als mogelijke locatie is aangewezen. Een duurzame drinkwatervoorziening is een maatschappelijk belang.

Bert Boerman vertelt dat dit de grootste locatie in Overijssel is waar drinkwaterwinning plaats vindt. Een calamiteit op deze locatie kan ervoor zorgen dat er onvoldoende drinkwater geleverd kan worden. Alle risico's die de continuïteit kunnen beïnvloeden moeten beperkt worden. Er kan dus geen risico aan toegevoegd worden. Daarbij maakt de omvang van het risico niet uit.

Naast het verbod uit de Verordening geldt ook in dit gebied een 'Step forward' principe, naast de 2 eerste principes uit ons beleid (groot maatschappelijk belang en geen reële alternatieven). Dit betekent dat een veranderingen altijd een verbetering moet zijn ten opzichte van de bestaande situatie.



Jan Mulder geeft aan dat er in de bestaande situatie vervuiling in de bodem aanwezig is. Met het realiseren van de nieuwe lay-out voor de sporen op het emplacement wordt ook de bodem gesaneerd. Op die manier ontstaat een hele verbetering voor de drinkwaterwinning.

Joram Wortman geeft aan dat alles in het gebied qua milieubelasting een "Step forward" moet zijn. Dus niet een optelling van verschillende gebeurtenissen. Dit betekent overigens niet dat er helemaal niks mag gebeuren.

Afspraak

Nedtrain en ProRail stellen voor om door een onafhankelijke deskundige partij de risico's verbonden aan de toevoeging van een "Technisch Centrum" in een waterwingebied ten opzichte van de veiligheid van de drinkwatervoorziening te objectiveren. Dit gerelateerd aan het feit dat er geen risico's mogen worden toegevoegd, maar er wel 'iets' mag gebeuren.

Vitens en de provincie Overijssel reageren uiterlijk 7 maart a.s. op dit voorstel.

Bijlage 5: Verslag Spoorse voorzieningen van 29 november 2013



Verslag Spoorse Voorzieningen ; TC NedTrain

Datum: 29 november 2013
Aanwezig: Vitens: Rene Kollen, Eugenie Westhuis-Brouwer
Provincie: Joram Wortman en Bert Groenhof
Nedtrain: Albert Jan van der Ster
NS: Ineke van Gent

In de stuurgroep Spoorzone van 5 december 2012 zijn voor het inrichten van het RGS terrein de volgende besluit genomen:

De stuurgroep besluit (besluit 6 en 7 uit de presentatie) ten aanzien van de spoorse voorzieningen:

- 1) *Voor het opstellen en servicen van treinen de locatie RGS te benutten.*
- 2) *Een apart onderzoek te laten uitvoeren naar de vestiging van een technisch centrum. Deze kan in principe niet op RGS gevestigd worden.*
- 3) *Er wordt ingestemd met een overleg tussen provincie en directies van NS, ProRail en Vitens. Het resultaat van dit overleg kan van invloed zijn op het te houden onderzoek naar de locatie van het technisch centrum*

Het onder punt 3 bedoelde overleg heeft op 21 februari 2013 plaats gevonden. Hierin is afgesproken een gezamenlijk onderzoek uit te laten voeren door een onafhankelijk deskundig bureau naar de risico's verbonden aan de toevoeging van een 'Technisch Centrum' in een waterwingebied ten opzichte van de veiligheid van de drinkwatervoorziening. Dit gerelateerd aan het feit dat er geen risico's mogen worden toegevoegd, maar er wel 'iets' mag gebeuren.

Dit onderzoek is uitgevoerd door RoyalHaskoningDHV (ref.BC2042/R0005/4230101/Nijm)

De intentie van deze vergadering (29 november 2013) was de resultaten met de gedeputeerde na de provincie te bespreken en conclusies te trekken. Door de afwezigheid van de gedeputeerde heeft dit nu alleen op ambtelijk niveau plaats gevonden.

In het onderzoek zijn bij de beoordeling drie fasen uitgewerkt, namelijk:

1. de realisatie/bouwfase van een TC;
2. de gebruiksfase: hierbij is sprake van reguliere bedrijfsactiviteiten, onderhoud van een TC inclusief 'gewone voorvallen';
3. de situatie waarbij sprake is van 'ongewone voorvallen' c.q. een calamiteit.

Door alle partijen wordt vastgesteld dat het onderzoek voldoet aan de gezamenlijk verstrekte opdracht.

De gezamenlijk conclusie is dat de in de bouwfase toegevoegde risico's klein en beheersbaar zijn.

De gezamenlijk conclusie is dat er in de gebruiksfase risico's worden toegevoegd, daarnaast dat de toegevoegde risico's klein en beheersbaar zijn.

De conclusie van de NS, provincie en Vitens is dat er sprake is van een toename van risico's bij calamiteiten die deels onbeheersbaar is.

Hoewel NS en NedTrain van mening zijn dat er vanuit de recente geschiedenis geen enkele vergelijkbare calamiteit is opgetreden en er ook maximaal geïnvesteerd wordt in preventieve en reducerende maatregelen, waardoor de kans op een uitgaande brand o.i.d. erg klein wordt geacht, is het uitsluiten van brand onmogelijk. Daarnaast geldt dit voor iedere activiteit en gebouw wat zich bevindt zoals het complex van de Hogeschool Windesheim waar deze afweging blijkbaar op een andere wijze gemaakt is.

Joram geeft aan dat dit vooraf besproken is met de gedeputeerde wat heeft geleid tot het eindoordeel van de provincie dat in de afspraak van 21 februari is gesteld dat de risico's niet mogen toenemen. Dit is wel het geval. En zeker in calamiteitsituaties is het voorstelbaar dat de drinkwaterwinning ernstig in gevaar kan komen. Daarmee moet de locatie RGS voor een Technische Centrum afvallen in de alternatievenstudie. de vestiging van een Technisch Centrum op RGS ongewenst is en niet toegelaten wordt.

NedTrain wil snel verder met de realisatie van een TC en accepteert dit oordeel. Er zal op initiatief van NS een bilateraal gesprek gepland worden tussen de gedeputeerde en Ineke van Gent waarbij ook ingegaan zal worden op hoe de kans op en het effect van een calamiteit met potentiële gevolgen voor de waterwinning in de verschillende cases is en wordt beoordeeld.

Daarnaast heeft de gedeputeerde aangegeven 'dat er wel iets mag gebeuren'. In het licht van alle plannen en ontwikkelingen rond om het RGS gebied, vraagt dit om een verduidelijking voor alle spelers in het veld.

Bijlage 6: Raadsbesluit busbrug



voorstel

ARCHIEF EXEMPLAAR

Zwolle

CONFORM BESLOTEN

Datum 3 september 2013
Oms kenmerk OW1308-0065

Besluit

Jaargang 2013
Nummer
Onderwerp Investeringsvoorstel Spoorzone

De raad van de gemeente Zwolle;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders, d.d. 3 september 2013

besluit:

1. Kennis te nemen van de rapportage "Investeringsvoorstel Spoorzone Zwolle" en de daarbij behorende bijlage "Studie inpassing en uitvoering busontsluiting", beiden van 30 augustus 2013;
2. In te stemmen met de visie zoals neergelegd in de rapportage "Stad en Spoor Verbonden" van 9 april 2013 en het op basis daarvan geformuleerde hoofdstuk 2 "Het Plan" van het onderhavige investeringsvoorstel vast te stellen.
3. Een investering in de spoorzone te doen van jaarlijks €3 mio met ingang van 2015; ten behoeve van de te realiseren planelementen en het daaruit voortvloeiende beheer en onderhoud. Op basis hiervan, met de bijdragen van het rijk, de provincie en derden een totaal krediet van € 101,6 mio beschikbaar te stellen. En uit dit totaalkrediet een deelkrediet ter beschikking te stellen voor de voorbereidingskosten in 2013 en 2014 van € 2 mio. Indien besluitvorming bij andere partijen omtrent hun (deel) bijdrage anders verloopt wordt de kredietaanvraag op dat punt opnieuw aan de raad voorgelegd.
4. Op basis van de beslispunten 1 en 2 te investeren in de volgende planelementen die behoren tot fase 1 (tot en met 2021) en 2:
Fase 1:
 - a. een busperron aan de zuidzijde in de vorm van een eilandperron en in aansluiting op de vernieuwde reizigerstunnel (raming € 12,9 mio);
 - b. een busontsluiting tussen het nieuwe busperron en de kruising Nieuwe Veerallee, Willemskade, Rieteweg en Westerlaan, waarbij het spoorkruisende deel in de vorm van een busbrug zal plaatsvinden (raming € 26,7 mio);
 - c. de herinrichting van het Stationsplein aan de noordzijde, de Westerlaan en de Oosterlaan (raming € 4,7 mio);
 - d. de herinrichting van het stationsplein aan de zuidzijde en deel 1 van de Hanzelaan (raming € 4 mio);
 - e. voorzieningen voor het fietsparkeren aan de noord- en zuidzijde in vorm van ondermeer een ondergrondse fietsenstalling onder het Stationsplein aan de noordzijde en parkeren op maaiveld aan de Oosterlaan en de zuidzijde (raming € 11,5 mio);



Datum 3 september 2013
Oms kenmerk OW1308-0065

- f. diverse zaken die te maken hebben met de vorenstaande maatregelen, te weten noodzakelijke verwervingen ten behoeve van het busperron en de ontsluitingsroute (raming € 8 mio), organisatiekosten (raming € 7 mio) en tijdelijke maatregelen (raming € 3 mio);

Fase 2:

- g. een openbare noord-zuid verbinding voor voetgangers over het spoor direct ten westen van het bestaande stationsgebouw in de vorm van een passerelle (raming € 7,5 mio);
h. verdere structurele oplossing voor het fietsparkeren (raming min. € 5,2 mio)
i. de herinrichting van het tweede deel van de Hanzelaan (raming € 3,0 mio)
j. autoparkeren (raming € 3,0 mio)
k. Extra onvoorzien (raming € 5,1 mio)

Totaal van deze maatregelen vergt een investering van € 101,6 mio.

5. het college opdracht te geven op basis van de vorenstaande beslispunten een bestuursovereenkomst met de provincie aan te gaan voor het verkrijgen van de financiële bijdrage en samenwerking bij de verdere ontwikkeling van het gebied, een subsidie-aanvraag in te dienen bij het ministerie van IenM voor de realisatie van de ketenvoorzieningen en een samenwerkingsovereenkomst aan te gaan met NS Stations;
6. het college opdracht te geven de voorbereidingen op te starten voor de onder fase 1 genoemde planelementen door programma's van eisen op te stellen met gedetailleerde kostenramingen en risicoanalyses en deze ter besluitvorming aan de raad voor te leggen.
7. het college opdracht te geven om op basis van hoofdstuk 6 van het onder besispunt 1. genoemde "Investeringsvoorstel Spoorzone Zwolle" verder vervolg te geven aan de kwalitatieve uitwerking van de gebiedsontwikkeling Spoorzone in samenwerking met provincie door het opstellen van en uitvoering geven aan een ontwikkelstrategie.
8. in principe de route van en naar de Hogeschool Windesheim aan te leggen en de definitieve keuze in 2014 te maken op basis van een nader voorstel van het college (programma van eisen, kosten en dekking).

Aldus besloten in de openbare vergadering van 30 september 2013

de voorzitter,

de griffier,

ProRail

Colofon

Titel	Locatiekeuze spoorse voorzieningen Zwolle
Documentnummer	P869758
Versie/Datum	Versie 2.5, 13 oktober 2014
Status	Vrijgegeven door MT VACO
Van	Rebecca van der Horst
Auteurs	Albert Jan van der Ster, Arie Hoornstra, Bert Aalders, Bert Apperlo, Carla van Hooff, Ed Siemonsma, Lourens de Jong, Oebele Jansma, Rebecca van der Horst, Alfred Cardol
Programmamanager	Rebecca van der Horst

Autorisatie

	paraaf	datum
gecontroleerd (Alfred Cardol)	<u>Al. C.</u>	<u>13-10-14</u>
Projectleider (Rebecca van der Horst)	<u>i. A. Al. C.</u>	<u>13-10-14</u>
Clustermanager Regionale Netwerken (Evert Kleinhout)	<u><i>E. Kleinhout</i></u>	<u>13-10-2014</u>

ba. J. J. Snijders