

Raadsplein besluitvormend

Datum 30 oktober 2017

onderwerp Ontwikkelperspectief Stationsgebied Zwolle
portefeuillehouder Ed Anker
informant Huizing, Gerard (2597)
medeopstellers
afdeling Project Ontwikkeling
bijlagen Voorstel: Beslisnota Ontwikkelperspectief Stationsgebied Zwolle
 Bijlage: 1. Ontwikkelperspectief Stationsgebied Zwolle
 Bijlage: 2. Bestuurlijke afspraken Ontwikkelperspectief
 Bijlage: 3. Review Ontwikkelperspectief Spoorsector
 Bijlage: 4. Advies Kwaliteitsteam Spoorzone Zwolle
 Bijlage: Korte terugblik debatronde d.d. 25-09-2017-
 Ontwikkelperspectief Stationsgebied Zwolle
 Bijlage: Memo wethouder Anker - Rolstoeltoegankelijkheid spoor 7

Voorgesteld besluit raad

1. het Ontwikkelperspectief Stationsgebied Zwolle d.d. 3 juli 2017 vast te stellen;
2. de in het Ontwikkelperspectief opgenomen voorlopige ontwerpen voor fietsenkelder en Stationsplein vast te stellen en na verdere uitwerking tot een definitief ontwerp voor de uitvoering een kredietaanvraag aan de raad voor te leggen;
3. het college te mandateren afspraken te maken met partners (NS, ProRail, provincie Overijssel) over de realisatie van het Ontwikkelperspectief en deze afspraken vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst met partijen.

Beslisnota voor de raad

Datum 11 juli 2017

Openbaar

Onderwerp Ontwikkelperspectief Stationsgebied Zwolle
Versienummer 4

Portefeuillehouder Ed Anker
Informant Wim Korf en Gerard Huizing
Afdeling Projectontwikkeling / OWP
Telefoon 06-51782236
Email W.Korf@zwolle.nl

Bijlagen

01 Ontwikkelperspectief Stationsgebied Zwolle
02 Bestuurlijke afspraken Ontwikkelperspectief
03 Review Ontwikkelperspectief Spoorsector
04 Advies Kwaliteitsteam Spoorzone Zwolle

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

1. het Ontwikkelperspectief Stationsgebied Zwolle d.d. 3 juli 2017 vast te stellen;
2. de in het Ontwikkelperspectief opgenomen voorlopige ontwerpen voor fietsenkelder en Stationsplein vast te stellen en na verdere uitwerking tot een definitief ontwerp voor de uitvoering een kredietaanvraag aan de raad voor te leggen;
3. het college te mandateren afspraken te maken met partners (NS, ProRail, provincie Overijssel) over de realisatie van het Ontwikkelperspectief en deze afspraken vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst met partijen.

Datum 11 juli 2017

Toelichting op het voorstel

Inleiding

De ontwikkelingen in de Spoorzone Zwolle zijn in volle gang. Er wordt door meerdere partijen fors geïnvesteerd in de spoorse infrastructuur (opstel terrein, spoorverdubbeling, perronverbreding), de busbrug en het busplatform en in de openbare ruimte. Voor de ondergrondse fietsenkelder onder het Stationsplein is geld vanuit het ministerie van I en M beschikbaar gekomen en dit werk wordt nu voorbereid.

Met het verder uitwerken van alle plannen, de voorbereidingen van de Omgevingsvisie (de toekomstvisie op de stad) en de sterker dan verwachte reizigerstoename is het besef gegroeid dat het tijd is voor een ambitieus integraal eindbeeld voor het stationsgebied. Het Ontwikkelperspectief (bijlage 01) voorziet in die behoefte en is er met name op gericht de kwaliteit van het stationsgebied en directe omgeving voor alle gebruikers te verhogen. Niet alleen voor het reizen maar ook om te verblijven.

Het perspectief bestaat uit een visiedeel (opgave, visie en strategie) en uitvoeringsdeel (fasering en deelprojecten). Het Ontwikkelperspectief hebben wij samen met NS, ProRail en provincie Overijssel opgesteld.

Beoogd effect

Het Ontwikkelperspectief brengt als koersdocument samenhang aan tussen alle deelopgaven in het stationsgebied en maakt onderscheid tussen op korte termijn noodzakelijke ingrepen en langere termijnperspectieven. Het Ontwikkelperspectief is uiteindelijk gericht op het realiseren van de ambitie dat station Zwolle voor alle bezoekers en reizigers een uitstekend toegankelijke en duurzame OV-knoop in een groene omgeving is. Het station laat een samenhangende ruimtelijke kwaliteit zien en is de katalysator voor de gebiedsontwikkeling van een prominent stadsdeel.

Argumenten

1.1 Het Ontwikkelperspectief introduceert het stationscarré als ordenend en verbindend vierkant
Het 'stationscarré' ordent en verbindt het stationsgebied en de omgeving. Van alle kanten kan het gebied door automobilisten, busreizigers, fietsers, en voetgangers worden betreden of verlaten. Iedere zijde vormt een verbinding en vertegenwoordigt een functie met toegevoegde waarde voor het geheel. Aan de oostzijde geeft de stationstunnel samen met de entrees de toegang tot het trein- en busstation (OV-functie). Aan de westzijde zorgt de passerelle voor de poortjesvrije passage tussen binnenstad en Hanzeland. Het verbindt twee verschillende stedelijke gebieden van zeer uiteenlopend karakter met elkaar.

De zuidzijde van het stationscarré is 'van het vervoer'. Het is de plek waar de stads- en streekbussen aankomen en vertrekken. Hier zijn de standplaatsen voor touringcars en taxi's, en de benodigde voorzieningen voor auto- en fietsparkeren.

De noordzijde van het stationscarré koppelt het station aan de historische binnenstad. Het nieuwe stationsplein heeft nadrukkelijk ook een verblijfsfunctie.

1.2 Het Ontwikkelperspectief is een katalysator voor de gebiedsontwikkeling

Spoorzone/Hanzeland is nog teveel een moeilijk bereikbaar eiland in de stad. Verbindingen over het spoor zijn te wijdmazig en zelden voor meerdere verkeerssoorten tegelijkertijd bruikbaar. Om deel te kunnen uitmaken van het grotere centrumgebied en vanuit Hanzeland/Spoorzone dynamiek in het gehele stedelijke systeem te brengen, moet het netwerk van routes, het stedelijk weefsel, meer continu

Datum 11 juli 2017

en fijnmaziger worden. Nieuwe verbindingen zijn nodig en bestaande verbindingen worden multifunctioneel.

De oude binnenstad en het nieuwe Hanzeland hebben geen natuurlijke en logische relatie met elkaar; ze zijn niet echt met elkaar verbonden. Het zijn nog teveel gescheiden werelden met verschillende sferen. Marktpartijen hebben aangegeven dat gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde zonder passerelle niet van de grond zal komen. De betekenis van de passerelle stijgt uit boven de fysieke routefunctie. Het O-team, ingezet vanuit het Ministerie van I en M, komt tot een gelijke conclusie. Het raadt ook aan het gebied niet op traditionele wijze te programmeren, maar het gebied vanuit tijdelijke initiatieven te ontwikkelen. Ingrepen zoals de aanleg van de passerelle, het verplaatsen van het busstation en de (tijdelijke) inrichting van het stationsplein zuid met een meer groene uitstraling zorgen voor meer dynamiek en een aangename verblijfskwaliteit die als katalysator werken voor de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde.

In Hanzeland is op dit moment veel energie en bereidheid om samen te werken. Het Ontwikkelperspectief vormt samen met het inspiratiedocument 'Visie op Hanzeland' het vertrekpunt voor een uitnodigende ruimtelijke en functionele visie, waarbij integraal aandacht is voor klimaatadaptatie, energietransitie, bereikbaarheid/mobiliteit, nieuwe economie, wonen en verstedelijking. Over het inspiratiedocument heeft u, gelijktijdig met dit voorstel, een informatienota ontvangen.

Ook aan de noordzijde worden de verblijfskwaliteit en de verbinding met de binnenstad fors verbeterd, waardoor ook hier nieuwe kansen voor gebiedsontwikkeling ontstaan. Zodra partijen aan de noordzijde aangeven behoefte te hebben aan nauwere samenwerking wordt daarop ingespeeld.

1.3 Het Ontwikkelperspectief is niet alleen marsroute en toetsingskader, maar ook verbeeldend en wervend

Het Ontwikkelperspectief behelst meer dan een beschrijving van de ruimtelijke kwaliteit. Het schetst ook een marsroute op weg naar de toekomst en beschrijft de effecten van faseringen en prioriteringen. In juridisch-planologische zin wordt dit Ontwikkelperspectief betiteld als een zogeheten 'niet-wettelijk geregeld' instrument, zijnde een ontwikkelprogramma om het gewenste eindbeeld te realiseren. Het in 2015 vastgestelde Kwaliteitsboek Spoorzone blijft daarnaast als onderdeel van de gemeentelijke Welstandsnota fungeren.

Het Ontwikkelperspectief is zeker voor de stationsentrees vooral wervend en verbeeldend. De geschetste stationskappen (boven de ontvangstdomeinen en op het busstation) geven een indicatie van de geambieerde kwaliteit en functionaliteit. Op basis van de in het Ontwikkelperspectief verwoorde kwaliteiten en functionaliteiten van de kappen volgt samen met partijen een ontwerptraject.

1.4 Het Ontwikkelperspectief richt zich op het verhogen van de kwaliteit van het stationsgebied voor de gebruiker

Het Ontwikkelperspectief is erop gericht een steeds hogere kwaliteit te bieden aan de gebruiker. Door hoge eisen te stellen aan de ontwerpen en alle plannen goed af te stemmen, betekent elke verandering in het gebied een directe verbetering. Kernwaarden in het Ontwikkelperspectief zijn ontmoeten, verbinden en beleven. De opgaven en de bijbehorende visie van het Ontwikkelperspectief zijn langs die waarden opgebouwd. Alle ruimtelijke ingrepen ondersteunen die kernwaarden, of het nu is voor de bezoeker van Zwolle, de dagelijkse forens, die per trein vertrekt of arriveert, of de student, die naar school wandelt, fietst of per bus gaat.

Arriverende reizigers vinden eenvoudig en veilig hun looproute naar de historische binnenstad, kunnen op het stationsplein een afspraak hebben, iets kopen in een van de winkels, op een terras zitten of lekker lunchen. De dagelijkse reiziger kan eenvoudig gebruik maken van alle aansluitende

Datum 11 juli 2017

vormen van vervoer: fiets, taxi, bus. Deze zijn ook voor de minder bekende reiziger goed te vinden aan de zuidkant. Even wachten op trein of bus is ook aangenaam, de pleinen bieden rust, maar ook levendigheid; de passerelle biedt een aantrekkelijke verbinding over de bedrijvige OV-knoop naar het nieuwe Hanzeland, waar allerlei activiteiten plaatsvinden.

Samengevat: de knoop is aantrekkelijk, uitnodigend, comfortabel en veilig. Iedereen is er welkom en gebruikers zijn trots op hun station en komen er graag terug.

2.1 Het Ontwikkelperspectief geeft met ontwerpen richting aan de uitwerking en de realisatie van de fietsenkelder en het Stationsplein

Na de oplevering van de busbrug en het busstation gaan de bussen naar de zuidzijde. Direct daarna kan begin 2019 worden gestart met de realisatie van de fietsenkelder voor 4800 fietsen. Vervolgens kan in 2020/2021 het Stationsplein opnieuw worden ingericht. In het Ontwikkelperspectief zijn hiervoor voorlopige ontwerpen opgenomen die nog moeten uitgewerkt tot een definitief ontwerp. In verband met de voorbereiding van de realisatie wordt voorgesteld in te stemmen met deze ontwerpen. Voor een gedetailleerde beschrijving en de gehanteerde ontwerpuitgangspunten (30km inrichting, plateau met bestrating en zebra's) verwijzen wij naar hoofdstuk 6 van het Ontwikkelperspectief. Op basis van het definitief ontwerp komen wij dit najaar met een voorstel om het uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen.

3.1 Partijen onderschrijven het Ontwikkelperspectief

Het Ontwikkelperspectief brengt als wenkend perspectief 2025 nieuwe bouwopgaven in beeld waarvoor nog geen financiële dekking is. Daarbij gaat het om:

- volwaardige stationsentree noordzijde (kap en ontvangstdomein);
- volwaardige stationsentree zuidzijde (kap busperron, entreekap en ontvangstdomein);
- definitieve gebouwde fietsvoorziening zuid;
- stationskappen ProRail spoor 12/13 (Kamperlijn) en spoor 15/16 (Vechtdallijn).

Het Ontwikkelperspectief is een belangrijk document om anderen te verleiden ook te investeren in het stationsgebied. Partijen stralen gezamenlijk de visie en de boodschap uit dat Zwolle een station van allure verdient. Samenwerking maakt het overbrengen van de boodschap aanzienlijk krachtiger.

Voor het uitvoeren van het Ontwikkelperspectief zal een Samenwerkingsovereenkomst tussen partijen worden gesloten. Hierin wordt vastgelegd dat het Ontwikkelperspectief als koersdocument wordt onderschreven en worden uitwerkingsafspraken gemaakt over het proces van samenwerking, over het verkrijgen van extra middelen, over de realisatie van deelprojecten en tijdelijke maatregelen en over de financiële verplichtingen over en weer.

3.2 Voor onderdelen is een inhoudelijke verdiepingsslag nodig

Met partijen zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over onderdelen in het Ontwikkelperspectief waarvoor een inhoudelijke verdiepingsslag nodig is. Deze afspraken zijn vastgelegd in bijlage 02 behorend bij deze beslisnota. Daarbij gaat het over de volgende vraagstukken:

- a. Nadere uitwerking stationsentrees, met aan de zuidzijde de samenhang met de overkapping van het busstation;
- b. De spanning tussen verblijfskwaliteit en doorstroomfunctie noordzijde;
- c. Helderheid in ruimtebeslag ketenvoorzieningen (fiets- en autoparkeren) in zowel de tijdelijke als definitieve situatie;
- d. Functionaliteit en tijdige aanleg passerelle;

Datum 11 juli 2017

- e. Bereikbaarheid Lübeckpleingarage;
- f. Autoparkeren.

Risico's

Het vaststellen van het Ontwikkelperspectief heeft geen directe gevolgen voor het bestaande risicoprofiel van het project Spoorzone. Binnen het krediet Spoorzone is een bedrag van € 5,1 miljoen gereserveerd voor risico's. Bij de besluitvorming over het geactualiseerde Investeringsbesluit Spoorzone wordt het risicoprofiel geactualiseerd.

Financiën

In 2013 hebben provincie en gemeente het Investeringsbesluit voor de Spoorzone genomen. Bij dat besluit is een krediet van € 101,6 miljoen beschikbaar gesteld voor onder meer de busbrug, het busstation aan de zuidzijde, het fietsparkeren, de herinrichting van de openbare ruimte noord en zuid (pleinen en lanen), de passerelle en het autoparkeren.

Voor de busbrug geldt dat dit project inmiddels is aanbesteed en de voorbereiding van de uitvoering is in volle gang. De aanbesteding van het project busstation loopt. De uitvoering start in het najaar van 2017. Het voorlopig ontwerp voor de fietsenkelder en de herinrichting van het Stationsplein is opgenomen in het Ontwikkelperspectief (zie beslispunt 2).

Het Ontwikkelperspectief heeft nieuwe inzichten opgeleverd die aanleiding geven het Investeringsbesluit 2013 te actualiseren en de fasering te herijken. Wij komen in het vierde kwartaal van 2017 met een geactualiseerd Investeringsbesluit Spoorzone. Daarin geven wij een actueel inzicht in de bestedingen, vrijvallende risico's, eventuele aanvullende bijdragen van derden, aanbestedingsresultaten (mee- en tegenvallers), indexeringen en kostenstijgingen. Ook wordt er nadrukkelijk naar de exploitatie, het beheer en toekomstig onderhoud van de investeringen gekeken. Het eindresultaat bepaalt welke investeringsruimte beschikbaar is voor het nemen van besluiten over vervolginvesteringen op basis van de prioriteitsstelling.

In de Perspectiefnota 2018 is vanaf 2021 een eerste aanzet gegeven voor nieuwe investeringen in de Spoorzone met een structureel bedrag van € 0,5 miljoen (mogelijke investeringsvolume van € 7,5 miljoen). De hoogte van de investeringen voor nieuwe bouwopgaven/ambities is globaal geraamd op ca. € 40 miljoen. Daarbij hanteren wij het uitgangspunt dat ook onze partners substantiële extra bijdragen leveren aan deze investeringen.

Communicatie

Het Ontwikkelperspectief wordt breed bedragen

Tijdens het opstellen van het Ontwikkelperspectief zijn de diverse tussenresultaten gedeeld met een breder publiek, zoals met bewoners, ondernemers en belangenorganisaties, tijdens diverse Spoorcafés, het Kwaliteitsteam van de Spoorzone (bijlage 04) en met de opdracht gevende overleggen van de Spoorzone.

Het advies van het Kwaliteitsteam over de conceptversie van het Ontwikkelperspectief van 30 maart 2017 is op hoofdlijnen meegenomen in de definitieve versie van het Ontwikkelperspectief en in de bestuurlijke afspraken met partijen.

Het gemeenschappelijk commentaar van de spoorsector (NS, ProRail en Spoorbouwmeester) op het Ontwikkelperspectief is bijgevoegd als bijlage 03.

Er zijn veel waardevolle opmerkingen gemaakt en aandachtspunten benoemd die zijn meegenomen in het Ontwikkelperspectief. Om te komen tot besluitvorming over dit plan, is een brede consultatieronde ingezet binnen alle partijen en in de stad. Veel van de ontvangen opmerkingen konden worden verwerkt en hebben het Ontwikkelperspectief sterker gemaakt.

Datum 11 juli 2017

Vervolg

Na vaststelling van het Ontwikkelperspectief wordt de verdere uitwerking/uitvoering samen met partijen opgepakt.

In het vierde kwartaal van 2017 wordt het geactualiseerde Investeringsbesluit Spoorzone ter besluitvorming aan de raad voorgelegd en wordt de raad geïnformeerd over de Samenwerkingsovereenkomst met partijen.

Openbaarheid

Deze beslisnota is openbaar.

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

de heer drs. H.J. Meijer, burgemeester

mevrouw mr. I. Geveke, secretaris



besluit

Zwolle

Jaargang 2017
Kenmerk 37562
Onderwerp Ontwikkelperspectief Stationsgebied Zwolle

De raad van de gemeente Zwolle;

Gelezen het voorstel van burgemeesters en wethouders, d.d. 11-07-2017

besluit:

Aldus besloten in de openbare vergadering van 30 oktober 2017,

de voorzitter,

de griffier,