

Advies

	datum 13 juni 2017	bezoekadres De Inktpot Moreelsepark 3 3511 EP Utrecht
aan Dhr. W. Korf, gemeente Zwolle	kenmerk Zwolle_OP_commentaar20170613	postadres Postbus 2038 / G5 3500 GA Utrecht
	onderwerp Zwolle, gemeenschappelijk commentaar NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester	web www.spoorbeeld.nl
	bijlage(n) -	e-mail jos.vandenhende@ spoorbouwmeester.nl
		telefoon 088 231 51 11

Zwolle, gemeenschappelijk commentaar spoorsector op OP¹

1. Inleiding

Vanuit de spoorsector is er waardering voor het nu voorliggende Ontwikkelperspectief (vanaf nu OP). Hiermee legt Gemeente Zwolle voor haar en andere stakeholders een belangrijk fundament onder de strategie en de leidende principes ten aanzien van de verdere ruimtelijke en economische ontwikkeling voor het stationsgebied Zwolle, met de OV-knoop als centraal middelpunt. Complimenten voor allen die hier de afgelopen tijd hard aan gewerkt hebben.

Door ProRail, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester is de afgelopen weken en maanden het Ontwikkelperspectief meermaals gereviewd. De wijzigingen daar op volgend hebben geleid tot significante verbetering van het document, daarvoor dank.

In dit advies is een aantal opmerkingen op het OP genoemd die wezenlijk van belang zijn voor de spoorsector voor het vervolg. Tegelijkertijd werden in de commentaarrondes vele punten benoemd die in deze fase van planvorming niet verwerkt konden worden, maar die een belangrijk voorschot nemen op de nadere

¹ Ontwikkelperspectief (versie 3.2, dd. 19 mei 2017)

uitwerking van OP en we middels dit advies willen vastleggen. Dit opdat het input is aan deelprojecten en –trajecten die hier direct of later op volgen.

In deze brief geven wij onze opmerkingen weer bij het OP en ook onze aanbevelingen voor de doorwerking van OP in de trajecten die hier op volgen. Ter afsluiting geven we in deze brief ons advies over het proces dat leidend is voor de ontwikkeling van het Ontwikkelperspectief en de doorwerking daarvan.

Ontwikkelperspectief

Het Ontwikkelperspectief schetst een inspirerend en uitdagend beeld. Het gaat in op relevante thema's voor stationsgebieden die van belang zijn voor een goed functionerende OV-knoop, t.w.: adequaat toekomstgericht vervoersaanbod, heldere verbindingen, slechten van barrières, multifunctioneel, verdichting, vergroening, en bereikbaarheid als katalysator van gebiedsontwikkeling. Het stadscarré, als ordenings- en structurend principe, is een belangrijke vondst. Hiermee kunnen de ontwikkelingen aan weerszijden van het spoor en voorzieningen voor stad, reis en verblijf binnen een gemeenschappelijk thema tot wasdom komen. Binnen het krachtige idee van het carré veranderen de ruimte en de functionaliteit en ook het eigenaarschap 'van kleur'.

Het carré is een belangrijk ordeningsprincipe en zal gelijktijdig voorwaarden stellen aan het functioneren van de OV-knoop en de stationsomgeving. Wij zijn van mening dat het carré-principe bij de uitwerking en het ontwerp van de verschillende domeinen geladen moet worden met heldere uitgangspunten vanuit het gebruik; in het bijzonder het gebruik als station en OV-knoop. Het betreft de stationsdomeinen, het stationsgebouw, de ketenvoorzieningen, de omgevingsdomeinen en logistiek aan weerszijden van het station. Het carré wordt hiermee een functioneel ordeningsprincipe dat zorgt dat station en stationsomgeving optimaal worden ingericht. Dat is cruciaal, immers de goed functionerende OV-knoop is het fundament onder de ontwikkeling van de stationsomgeving.

Enkele aspecten vragen nog om aandacht:

- a. De kwaliteit van de tijdelijke situaties voor wat betreft de kwaliteit van de openbare ruimten en dan specifiek de kwaliteit van de stationspleinen (omgevingsdomeinen) aan de noord- en zuidzijde. Alsmede de kwaliteit van de diverse ketenvoorzieningen fiets en auto.
- b. Verduidelijking is nodig hoe de verhouding van het tijdelijke evenemententerrein is tot het gegeven dat deze locatie een sleutelpositie vervult in het stadscarré voor zowel de functionaliteit van de knoop, alsook de verbinding met Hanzeland.
- c. Ook is verduidelijking nodig hoe de groene opzet zich tot de wens verhoudt om te komen tot een verdichting van stedelijke functie en de noodzaak om hier parkeervoorzieningen te maken voor fiets en auto. Mogelijk tijdelijk van aard.
- d. Er mist een heldere omschrijving van de architectonische koers, de leidende principes, de samenhang en (mogelijk) het idioom. Dat leidt bij de voorstellen voor bijvoorbeeld de buskap tot verwarring.

2. Aanbevelingen voor doorwerking OP

Wij adviseren om bij de implementatie van het OP een aantal plekken in de stationsomgeving te toetsen op de integrale ruimtelijke kwaliteit.

- Het stationsplein-noord (voor het monumentale gebouw) heeft zowel een functie als looproute naar het station als verbindingsas in het stadscarré. Een aantal projecten komt daar bijeen, raken en beïnvloeden elkaar en het geheel. Wat is de betekenis van het plein als stationsentree of ontvangst in de stad? Wat is de stedelijke betekenis van het monument en hoe verhoudt zich dit tot de ambities voor het lommerrijke / groene plein?
- Hoe vertalen we het Ontwikkelperspectief naar de plannen (verderop) in de stad en in de spoorzone: de uitgangspunten en ambities van het Ontwikkelperspectief dienen te inspireren voor de omgeving en zo zorgen voor aanhechting en verankering.
- Het deelplan Stationsgebouw, als verkenning opgesteld door NS Stations, dient verder uitgewerkt te worden in lijn met OP en integraal met plannen voor stationsplein, fietsenstalling en de stationsentree.
- Het Stationsconcept, en daarvan afgeleid de ontvangstdomeinen aan noord- en zuidzijde zoals neergelegd in het OP vragen om een verdere uitwerking – Functioneel Ontwerp / Schetsplan / VO. Dit is noodzakelijk om inzicht te kunnen krijgen:
 - o Op positie van OVCP i.r.t. stationsgebouw en trapopgangen;
 - o Op inrichting met alle objecten (zitgelegenheid, bewegwijzering, camera's, signing/reclame, prullenbakken, etc. ontbreekt en die in samenhang ontworpen moeten worden;
 - o Op positie retail i.r.t. zichtlijnen op treinen en logistiek;
 - o In aantal K&R-plekken, haltes voor treinvervangend vervoer etc.

3. Proces

De gemeente Zwolle heeft een procesvoorstel gedaan voor afspraken over scope-elementen van het OP middels een mail van 30-05-2017 door dhr. Schulten. In aanvulling op uw voorstel voor afspraken stellen wij een vervolproces voor. Naar onze mening zien wij de volgende relevante stappen om te komen tot een definitief ontwerp die alle betrokken partijen kunnen onderschrijven:

Stap 1 is het bespreken van de verificatie- en validatiedocumenten met betrekking tot het geleverde PVE en de review van de spoorsector. Met het bespreken kunnen wij in gezamenlijkheid vaststellen welke op- en aanmerkingen worden meegenomen in het vervolproces.

Stap 2 is om een helder afsprakenkader (in de vorm van een SOK) overeen te komen. Onderdeel van deze afspraken is het vaststellen van de status van het OP, en afspraken over financiering en beheerkosten;

Stap 3 (kan parallel met punt 2) is in een projectteam, met deelnemers van alle betrokken partijen, het vervolg van het ontwerp oppakken (het maken van een Functioneel Programma van Eisen en een Schetsplan) van de

ontvangstdomeinen en (tijdelijke) voorzieningen voor fiets en P&R aan de zuidzijde.

Stap 4 is de scope op basis van een Plankaart, Randvoorwaardenkaart en Functioneel Programma van Eisen (als output van stap 3) “bevrozen” en SOK ondertekenen. Hierna kan worden gestart met het opstellen (deel-)ontwerpen (VO, DO, etc).

Met vriendelijke groet,

Martin Brinkhuis en Martin de Vries (ProRail),
Hans Broekman en Earde Jepma (NS Stations) en
Jos van den Hende (Bureau Spoorbouwmeester)

Bijlage detailreview spoorsector: Reviewformulier Ontwikkelperspectief Zwolle

Project Zwolle Ontwikkelperspectief

Reviewformulier: *Ontwikkelperspectief Zwolle*
Beoordeling:

Commentaar van zie hiernaast
 Document titel review zwolle OP april 2017
 Document status Versie 1.0

Datum Review 4-4-17 / 18-4-17 / 29-5-17

Legenda:

- (1): Volgnummer bestaat uit twee initialen en een 3-cijferig volgnummer. Niet hergebruiken, dus niet automatisch genereren. Ook vermelden ter plaatse in document.
- (2): Altijd blz. nr.
- (3): Commentaar: moet makkelijk traceerbaar zijn naar desbetreffende tekstdeel of tekeningdeel (commentator). Bijvoorbeeld zo mogelijk trefwoorden citeren.
- (4): Reactie en advies opsteller gereviewde product
- (5): Oordeel H=Honoreren, MM=Mee eens maar geen vervolg, NTW=Niet of te weinig mee eens, D=Discussiepunt.
- (6): Eindbesluit: H=Honoreren, MM=Mee eens maar geen vervolg, NH=Niet honoreren.
- (7): Eventueel benodigde actie; Wat, wie en wanneer.

Volg nr. (1)	Wie	plaats in document (2)	Commentaar (3)	Reactie en advies opsteller product (4)	Actiehouder	Status actie	Oordeel (5)
1	Inge		Fietsparkeren tot 2020: deze wordt niet op de manier waarop deze in de presentatie wordt aangegeven gerealiseerd. Het is de bedoeling om in het verlengde van de huidige stalling op maaiveld aan de Hanzelaan uit te breiden en niet de stalling te verplaatsen tegen het spoor aan.	Klopt. Er zijn 2 tijdelijke situaties. Augustus 2017: verplaatsen huidige rekken naar tijdelijke plek. Later, n.t.b. nieuwe plek bij tijdelijke inrichting Hanzepark.			
2	Inge		Voor de definitieve situatie zijn we vooralsnog vanuit gegaan dat de stalling haaks op het spoor komt te staan itt tot hetgeen er nu getekend is(langs het spoor)	Plek en vorm nu nog niet definitief bepaald.			
3	Inge		Voor autoparkeren staat niet echt aangegeven waar deze zowel in de tijdelijke alsmede in de definitieve situatie komt. Daarbij zal hamvraag worden hoe onrendabele top gefinancierd kan worden.	In OP is zoekgebied aangegeven. Parkeeroplossing incl. financiën wordt in vervolgfase bepaald.			
4	Nienke		Groot punt van aandacht en mankement is wat mij betreft de Kiss&Ride. Deze moet over veel plekken beschikken, goed zijn aangeduid zodat automobilisten niet gevaarlijk op de weg / zebra / fietspad gaan stoppen. En zodanig gepositioneerd dat je niet het gevoel hebt dat je het station al voorbij bent.	Aantal plekken K+R blijft gelijk. Aanduiding gebeurt door borden zoals gebruikelijk. Locatie is zowel noord als zuid voor stationsuitgang.			
5	Nienke		En een heeeeel belangrijk punt de logistieke afwikkeling van het commerciële proces. Dus laden / lossen / bevoorraden en vuilopslag / vuilafvoer.	Is opgenomen in OP, zowel noord als zuid (pag 95).			
6	Wilco		Ik heb de stukken doorgenomen, maar voor mij is het lastig om al een inhoudelijke review te geven. Immers pas wanneer gesproken gaat worden over afwerkmaterialen e.d. kan ik vanuit het oogpunt Schoon een reactie geven.	OP is op dit moment nog niet op dit niveau uitgewerkt. Beheerbaarheid van materialen zal bij VO/DO als aandachtspunt worden meegenomen.			
7	Wilco		T.a.v. de kappen heb ik zo mijn twijfels over de schoonmaak, maar ik begreep dat die nog niet concreet in ontwikkeling zijn.	Klopt. Zal bij uitwerking als aandachtspunt worden meegenomen.			
8	NS review overleg	Overall	In animatie communiceren wat 'roze wolk' is en wat realiteit (wellicht ambitie in zwart/wit en 'bestelling' in kleur)	Is opgenomen in disclaimer animatie.			
9	NS review overleg	Overall	Hoe ga je aan de raad communiceren over ambities (financieringsstrategie)?	In OP is H4 financieringsstrategie opgenomen.			

10	NS review overleg	Overall	Niet steeds specifiek kappen noemen als ambitie. Ambitie is het oplossen van bestaande problemen zoals Oosterlaan//westerlaan rondom 'knopen'. Zuivere argumentatie nodig om beroep te doen op publieke middelen.	Onderscheid tussen bouwopgaven (concreet) en ambities.			
11	NS review overleg	Fietsenkelder	Opgang fietsenstalling niet goed onder de kap waardoor reiziger niet goed boven komt en je roltrap nat wordt, niet wenselijk ivm onderhoud.	Gekozen is voor roltrap en tapis roulants die bestand zijn tegen weersinvloeden.			
12	NS review overleg	Stationsentree Noord	Funcities zichtbaar in stationsgebouw. Op kop & hoek zit funcities? Verblijfsforeca	Invulling van stationsgebouw is niet specifiek gedefinieerd.			
13	NS review overleg	Stationsentree Noord	Voorkomen van tocht (onder kap)	Gekozen voor dichte hal vanwege te groot aantal openingen indien gesloten hal. Vooromen van tocht is aandachtspunt bij ontwerp kappen.			
14	NS review overleg	Stationsentree Noord	Poortjes verschuiven richting Westerlaan	Zie procesvoorstel			
15	NS review overleg	Stationsentree Noord	Waarom kap, ? blijft, donkere ruimte. Folly boven tunnel. (JG: onduidelijk, zie groene geeltje)	Kap is uitgebreid toegelicht in OP, inclusief lichtbetreding.			
16	NS review overleg	Stationsentree Noord	Retail: achterste units ver uit de looplijn	Zie procesvoorstel			
17	NS review overleg	Stationsentree Noord	Ik mis plan Oosterlaan in combi met K&R, laden&lossen en vuilplein	Conform			
18	NS review overleg	Stationsentree Noord	Alle bussen naar busplein. Route vanuit Oosterlaan via Karnebeektunnel.	Conform			
19	NS review overleg	Stationsentree Noord	K&R vóór het station	Conform			
20	NS review overleg	Busperron	Olifantspad voorkomen door oversteek te organiseren richting Windesheim (Westzijde busperron)	Is niet mogelijk door hoogteverschil tussen busperron en maaiveld.			
21	NS review overleg	Hanzelaan	Zebra regenboog is niet veilig	Niet mee eens. Raad heeft hierover besloten.			
22	NS review overleg	Busperron	Zebra's passen niet in relatie tot retail in tunnel	Aangepast, alleen toegang busperron via tunnel en aan uiteinde nabij Hanzelaan.			
23	NS review overleg	Busperron	Plaatsvervangend busverkeer tbv trein	Is voorzien op de Hanzelaan.			
24	NS review overleg	Plein Zuid	Legenda: wat is k&R, taxi, laad-losplek	Aangevuld			
25	NS review overleg	Plein Zuid	Fietsenstalling in de lengte ipv breedte	Zie 2.			
26	NS review overleg	Plein Zuid	Verbinding en aansluiting richting Wårtsila? Langs rode hal	Opgenomen in OP op pag 64/65			
27	NS review overleg	Fietsenkelder	Daglicht in stalling	Is opgenomen in ontwerp: daglichthappers.			
28	NS review overleg	Fietsenkelder	Fietsentree, afdak nodig	Niet akkoord, zie 11			
29	NS review overleg	Fietsenkelder	Fietsenstalling entree in looplijn naar centrum (met dak = object)	Zie procesvoorstel			
30	NS review overleg	Fietsenkelder	Extra opgang fietsenstalling ivm brandweer eisen en doorsteek naar stationsgebouw en plein	Niet nodig			
31	NS review overleg	Fietsenkelder	Zoveel mogelijk lichtinval in fietsenstalling creëren	Zie 27			
32	NS review overleg	Plein Noord	Terras mogelijkheid realiseren (groen naar achteren, ri centrum)	Terrassen mogelijk mits geen belemmering loopstromen.			
33	NS review overleg	Passerelle	Hoe landt passerelle aan t.o.v. entree huidige fietsenstalling	Is rekening mee gehouden, geen conflict.			
34	NS review overleg	Fietsenkelder	Water op een fietsenstalling?!!	Ja, in dakconstructie meegenomen.			
35	NS review overleg	Plein Noord	Terrassen voor stationsgebouw in de zon!	Zie 32			
36	NS review overleg	Oosterlaan/Westerlaan	Veel K&R plekken vóór het station (westerlaan/stationsplein), Oosterlaan is niet logisch voor halers/brengers	Conform			
37	NS review overleg	Oosterlaan/Westerlaan	Grote, schuine zebra (vloeiende beweging vanuit ontvangstruimte centrum)	Niet akkoord: recht oversteken is nodig.			

38	NS review overleg	Doorbraak Schellerpoort	Onderzoek mogelijkheden Schellepoort opentrekken	Niet akkoord: doorbraak heeft i.v.m. nieuwe indeling en functie Lubeckplein geen toegevoegde waarde.			
39	NS review overleg	Plein Zuid	Kruisende stromen voetgangers en fietsers (vanaf Hanzelaan ri fietsenstalling vv)	Probleem isesignaleerd. Bij detailontwerp fietsenstalling onderzoeken.			
40	NS review overleg	Plein Zuid	Wat is blok ten oosten van trap?	Bestaande technische ruimte.			
41	NS review overleg	Busperron	Vides busperron (idem stationsperrons)?	Ja.			
42	NS review overleg	Busperron	Veel toegangen tot busperron nl via tunnel, passerelle, via paadje... voorkeur tunnel + passerelle	Aangepast, alleen via tunnel en aan uiteinde nabij Hanzelaan.			
43	NS review overleg	Busperron	Gebouw busschauffeurs = looproute (opmerking betreft overstreek busperron)	Onderdeel geschrapd.			
44	NS review overleg	Busperron	Hoe zorg je dat men niet overal het busperron verlaat en busweg oversteekt?	Hekwerk langs busperron.			
45	NS review overleg	Plein Zuid	Tijdelijke fietsenstalling (mv) niet logisch t.o.v.Hanzelaan en toegang tunnel	Niet mee eens, plek is wel logisch. Verder uitwerken (incl. route bij realisatie).			
46	Algemeen		bagagekluisjes bij de ruimte voor T&S.	Geen opgave voor OP, wel voor beheerder station.			
47	Algemeen		Monumentaal station als bronpunt vernieuwsopgave Spoorzone	Conform			
48	Rene		prachtig monumentaal gebouw, maar overmaat (grote lege hal), T&S uit de loop, interne verrommeling, leegstand (Bruna en Hema na omklap bussen), niet gastvrij	Conform in OP			
49	Rene		nieuwe plek containers realiseren nabij commercie.	NS maakt logistiek plan.			
50	Rene		•nieuwe plek i.o.m. gemeente afspreken nabij commercie.	NS maakt logistiek plan.			
51	Rene		•meenemen in vervolg ontwerp van het plan.	NS maakt logistiek plan.			
52	Rene		sociale veiligheid: Verderonderzoek functie combineren met toezicht vanuit personeelsruimteverdieping en/of combineren met retail/horeca met late openingsuren	Geen opgave voor OP, wel voor beheerder station.			
53	Intern Kwaliteitsteam		positie poorten op voorplein aanpassen, zodanig dat vleugel stationsgebouw in Ontvangstdomein en meer transferruimte	Zie 14			
54	Intern Kwaliteitsteam		positie trap naar Rijwielstalling op voorplein ligt gepositioneerd precies midden in de loop naar de stad; trap opschuiven	Zie 29			
55	Intern Kwaliteitsteam		Hoge Kap over busplein maakt qua orientatie onduidelijk waar de entree station zuidzijde is\	Meenemen in integraal ontwerp kap busstation.			
56	Intern Kwaliteitsteam		Zebra als korte route van bus naar zuidplein is onveilig en doet investering in winkels te niet	Onderdeel geschrapd.			
57	Intern Kwaliteitsteam		Retail positie stadszijde: blok voor spoor 14 blokkeert zicht op treinen: oplossing: retail aan de straat iets vergroten en blok bij spoor 14 verkleinen (kiosk als uitgifte punt	Meenemen bij nadere uitwerking.			
58	Algemeen		Hele verhaal is te veel "praatje bij een plaatje". Keuzen van "het waarom" ontbreken veelal.	Tekst OP is aangepast (m.n. H2 en H3)			

59	Algemeen		Verschillende tijdlijnen van ingrepen lopen door elkaar heen. Benoem waar besluitvorming over heeft plaatsgevonden ("moeten"), wat vanuit functionele, ruimtelijke en maatschappelijke overwegingen eigenlijk niet naar achteren geschoven kan worden en waar de discussie echt over moet gaan ("willen"), wat een leuk idee is maar wat best wel in de tijd naar achteren kan als we er ook geld voor vinden ("kunnen") en wat we vooral niet willen (voorkomen). "Moeten" en "willen" zou dat het beeld moeten zijn voor 2021. Feitelijk het basisplan.	Tekst OP is aangepast.			
60	Algemeen		er missen: programmatabel, planning/ volgtijdelijkheid, heldere faseringstekeningen, plankaart, randvoorwaardenkaart.	Tekst OP is aangepast.			
61	Algemeen		de onderbouwing voor de keuze voor de kappen trein- en busstation/ nieuwe ontvangst-domeinen moet expliciet worden gemaakt. Zowel v.w.b. open structuur (waarom niet gewoon dichte / glazen gevels rondom of deel?) als wat betreft de reizigersvoorzieningen in het nieuwe ontvangstdomein en onder de kap, en in relatie tot het monument.	Tekst OP is aangepast.			
62	Algemeen		Sterke punten van huidige opzet ontvangstdomein:	nvt			
63	Algemeen		· Oriëntatie op de stad (fixing the link)	nvt			
64	Algemeen		· Meer ruimte (overzicht) op perronplein (helpt op piekmomenten met reizigersaanbod)	nvt			
65	Algemeen		· Voorzieningen droog (waaronder nieuwe opgang van fietsenkelder)	nvt			
66	Algemeen		· Zwols gevoel opwekken door onbelemmerd zicht op stad en "lommerrijke lanen" (waar je ook bent in het station)	nvt			
67	Algemeen		· Plan gaat huidige verrommeling (quote spoorbouwmeester) tegen	nvt			
68	Algemeen		Aandachtspunten:	nvt			
69	Algemeen		· Positionering retail (geen achterkanten) en logistiek à nader uit t werken in vervolg	Meenemen bij nadere uitwerking.			
70	Algemeen		· Positie poorten irt stationsgebouw	Zie 14			
71	Algemeen		· aantal K&R-plekken uitbreiden; uitstaphalte voor de bussen is aandachtspunt;	Zie 4			
72	Algemeen		· Inrichtingsplan met alle objecten (zitgelegenheid, bewegwijzering, camera's, signing/reclame, prullenbakken, etc. ontbreekt en dient in samenhang ontworpen te worden;	Meenemen bij nadere uitwerking.			
73	Algemeen		· Financiering en Beheerskosten kap	Niet in OP. Meenemen bij besluit DO.			
74	Algemeen		Op de vraag waarom geen hal?	nvt			
75	Algemeen		· Station moet onderdeel worden van de stedelijke context; belangrijk bronpunt en daarmee strategisch punt	Kwaliteitsboek			
76	Algemeen		· Het ontvangst- en omgevingsdomein van het station zijn logisch verbonden met openbare ruimtes, Kwaliteitsboek	nvt			
77	Algemeen		· Zichtlijnen vrij van obstakels, Ontwikkelagenda	nvt			
78	Algemeen		· Het rijks monumentale stationsgebouw respecteren, Ontwikkelagenda	nvt			
79	Algemeen		Een hal zou zoveel openingen hebben, dat het praktisch gezien niet realiseerbaar is (een zijde is perron; andere zijde heeft 2 kopsporen; een zijde ligt aan de straat en de andere zijde is benodigd voor poorten)	nvt			
80	Algemeen		Busperron:	nvt			
81	Algemeen		· Grote boogkap irt andere architectuur kappen ontvangstdomein: logica van de keuze	Zie 55			

82	Algemeen		- Fasering bouw kap is belangrijk ivm droog houden van de tunnel	Bij oplevering busperron wordt huidige kap teruggeplaatst of tijdelijke kap geplaatst.			
83	Algemeen		- Nut en noodzaak van zebra pad op deze plek ontbreekt en zebra dient wellicht elders toegevoegd te worden waar een korte route (olifantenpaadje) gaat ontstaan; in de nabijheid van de trap voegt deze verkorting van de route niets toe en leidt zelfs tot een onveilige onoverzichtelijke situatie en doorkruist	Onderdeel geschrapt.			
84	Algemeen		Entree / ontvangstdomein zuidzijde	nvt			
85	Algemeen		- De opzet voor een efficiënte overstap tussen alle modaliteiten is goed; in de uitwerking in de fasering is onduidelijk waar locatie fietsen en P&R e.d. zijn gepositioneerd	Fietsen op zuidplein helder verwoord in OP. P&R zie procesvoorstel.			
86	Algemeen		- Openstelling hal in gebouw Schellepoort met korte route naar auto- en fietsparkeren in de Lubeckgarage is een aanbeveling	Te bezien na mobiliteitsstudie (zie procesbijlage).			
87	Algemeen		Zuidzijde gebiedsontwikkeling	nvt			
88	Algemeen		- Plankaart ontbreekt; onduidelijk in plan wat een hard uitgangspunt is en wat een impressie is van mogelijke ontwikkelingen	OP aangepast			
89	Algemeen		Voorziening autoparkeren: aantallen gezamenlijk afstemmen irt P&R.	Nader uitwerken i.c.m. mobiliteitsstudie			
90	Robert van der Weerd		Logistiek, ist:	nvt			
91	Robert van der Weerd		- Laden en lossen aan de voorzijde van het Station, dit is geen ideale plek en veelal in de loopstromen van reizigers	Laden & lossen aan Oosterlaan, geen conflict met loopstromen.			
92	Robert van der Weerd		- Te kort aan magazijn ruimte waarbij er tevens ruimtes zijn die op de 1 ^e etage zijn waarbij de leveringen middels een kleine lift naar boven moeten.	NS maakt logistiek plan.			
93	Robert van der Weerd		Er is ook een kelder ruimte in gebruik die alleen via een trap bereikbaar is, beide volgens ARBO en logistiek beleid niet wenselijk.	NS maakt logistiek plan.			
94	Robert van der Weerd		- Het Station kent tevens diverse fysieke belemmeringen in de transport route, denk aan ongelijke stoepen etc.	NS maakt logistiek plan.			
95	Robert van der Weerd		- Ook een gebrek aan ruimte voor retour logistiek, nu hebben we een tijdelijke ruimte in gebruik voor emballage (rolcontainers, kratten etc.), emballage heeft een waarde dus voor het Retailbedrijf een belangrijke logistieke stroom.	NS maakt logistiek plan.			
96	Robert van der Weerd		- Er ontbreekt een goederen lift tussen de aanvoer van de zuidzijde naar de voorkant van het Station, nu alleen bereikbaar middels een personenlift en een operationele belemmering voor Retail in de passage (AH to Go en diverse externen)	NS maakt logistiek plan.			
97	Robert van der Weerd		Logistiek, soll:	nvt			
98	Robert van der Weerd		- Een laad en los plek conform PvE logistiek bij voorkeur aan de zuidzijde van het Station	Conform.			

99	Robert van der Weerd		· Een centraal ingerichte magazijn en logistieke service bij voorkeur in de magazijn ruimtes gelegen aan de zuidzijde welke ook fysiek aansluit op de transport route naar de laad en los plek.	NS maakt logistiek plan.			
100	Robert van der Weerd		· Een goederenlift van de zuidzijde naar retail aan de voorzijde dan wel toestemming om goederen te vervoeren in de personen liften echter buiten spits tijden.	NS maakt logistiek plan.			
101	Robert van der Weerd		· Door het inrichten van een centrale logistiek en service te Zwolle kunnen we zeer efficiënt leveringen aan het Station conform logistiek beleid en veiligheid alle interne en externe huurders bevoorraden.	NS maakt logistiek plan.			
102	Robert van der Weerd		Met een centrale inrichting voor logistiek worden alle leveranciers middels een levervenster centraal gemanaged (e.g. de huidige logistieke services en inrichting te Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Den Haag) .	NS maakt logistiek plan.			
103	Robert van der Weerd		· Er zijn diverse fysieke aandacht en verbeter punten betreffende de gehele transport route zoals eerder benoemd, lijkt me zeer waardevol om deze in een separate logistiek inventarisatie uit te lichten.	NS maakt logistiek plan.			
104	Algemeen		neem spoorvervoerders mee in de review: NSR, Ed Siemonsma, Arriva , Rob Kooloos; Syntus, Maxim Meijer	Conform			

Review Ontwikkelingsperspectief Zwolle

Directieteam / Bestuurlijk Overleg

Mana Hans Broekman

Regic Ineke van Gent

projectteam:

Sr. O Earde Jepma

Statio Gertrud Kuis

Asset Nienke de Hart

Keter Inge Duijne

aansj Naul Liberg

statio Raymond Parlevliet

verko Merula Lunneker

Overig:

Mana Jerry Lok

Mana Eelco Vinke

Secur Rene Lubbers

Schor Wilco van Unen

Duurz Alex Rigter

Retail Ingrid van Leeuwen

Logis Robert van der Weerd

Intern Kwaliteitsteam (samen met ProRail en BSM):

Spoor Bert Dirrix

Mana Bert Kassies

Direct Sebastiaan de Wilde

Statio Rosalie Nijenhuis

Mana Hans Broekman

Zwolle	huidige situatie
Beschouwing op Reizigersaspecten:	"manco's"
Functionaliteit	wel functioneel, niet gastvrij
Transfer	beperkt om verdere groei op te vangen
Veiligheid / OVCP	beperkte ruimte
Waardebod	geen warm wachten, geen P&R
Keten	K&R onvoldoende plekken, veel maaiveld parkeren, te weinig capaciteit
Omgevingsdomein	
verbinding stad	onduidelijk
Retail / commercie	logistiek met lange looplijnen, magazijn arbo onvoldoende, vuilafvoer deels in reizigersbeeld en deels ver van proces
Overig:	
- wensen vervoerders	OV-service winkel, gastvrijheid, dichterbij proces
- monumentaliteit gebouw / kappen	leegstand, overmaat
- stedelijke ontwikkelingen	
- gebiedsontwikkeling	strategie niet afgestemd op Gemeente

Ontwikkelperspectief	
goed	aandachtspunt
orientatie, functioneel	schoonmaak, beheerkosten kappen
meer ruimte en overzicht op perronplein, voorzieningen droog bereikbaar	Inrichtingsplan met alle objecten (zitgelegenheid, bewegwijzering, camera's, signing/reclame, prullenbakken, etc. ontbreekt en dient in samenhang ontworpen te worden;
	positie poorten maken ruimte te klein
warm wachten in stationsgebouw	aanbod en plek P&R, plek bagagekluizen
De opzet voor een efficiënte overstap tussen alle modaliteiten is goed; in de uitwerking in de fasering is onduidelijk waar locatie fietsen en P&R e.d. zijn gepositioneerd	Fietsenstalling entree in looplijn naar centrum (met dak = object)
zwols gevoel, lommerijk	
"link gefixed"	zuidzijde entree onduidelijk door hoge buskap irt lagere entreekap; oversteek busperron moet eruit
	Positionering retail (geen achterkanten) en logistiek à nader uit t werken in vervolg
gebouw centraal vanuit de stad	zichtbaarheid functies in het gebouw
omgevingsvisie stad, verbindingen over spoor naar spoorzone	
ambitie, vrienden van hanzeland	Verbinding en aansluiting richting Wärtsila? Langs rode hal; Plankaart ontbreekt; onduidelijk in plan wat een hard uitgangspunt is en wat een impressie is van mogelijke ontwikkelingen