



Raadsvoorstel

Datum 3 juni 2024

Onderwerp Noordentree station Zwolle – beeldambitie
Versienummer 1.0

Portefeuillehouder Gerdien Rots

Samenvatting

Met deze beslisnota wordt de beeldambitie voor de Noordentree van station Zwolle ter vaststelling aan de raad voorgelegd. Deze ambitie en opgave kent zijn oorsprong in het door de raad in 2017 vastgestelde ontwikkelperspectief. Met dit beeldambitiedocument worden de eisen betreffende de functie en de vormgeving op hoofdlijnen vastgelegd. Tevens biedt het een integraal ontwerp kader aan de te selecteren architect.

Financiële gevolgen

Betreft doel 6.3.1 We zorgen voor een toekomstbestendige verkeersinfrastructuur met prioriteit voor schoon vervoer
Begroting wijzigen Ja
Budgetnummer 54000651

Bijlagen

01. Beeldambitie Noordentree, juni 2024
02. Resultaten Spoorcafé Noordentree 27 maart 2024 d.d. 24-04-2024

Openbaarheid

- ☒ Openbaar
☐ Geheim

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

- 1 De beeldambitie voor de Noordentree station Zwolle vast te stellen;
- 2 Een aanvullend krediet van € 500.000 beschikbaar te stellen voor het integraal ontwerp kader, te dekken uit reserve Spoorzone.



Datum

3 juni 2024

Inleiding

Samen met ProRail en NS is er door provincie Overijssel en gemeente Zwolle sinds het sluiten van een bestuursovereenkomst in 2013 flink ingezet op een OV-knoop die klaar is voor de toekomst: duurzaam, veilig, gastvrij en gericht op comfort voor de reizigers. Ook in het Ontwikkelperspectief (vastgesteld in 2017) zijn in een samenhangende visie op het stationsgebied de ambities van de gemeente Zwolle, NS en ProRail beschreven.

De afgelopen jaren hebben in dat kader rondom het station Zwolle verschillende ingrepen plaatsgevonden om enerzijds het functioneren van het station en de aansluiting met de stad te verbeteren en anderzijds de ontwikkeling van de Spoorzone te faciliteren. Deze ingrepen bestonden uit de realisatie van de verbrede reizigerstunnel (2015), het verplaatsen van het busvervoer naar de zuidzijde van het station (2019) en de realisatie van de ondergrondse fietsenstalling en herinrichting van het Stationsplein en Stationsweg (2021).

Om te zorgen dat het OV-knooppunt toekomst-bestendig is en optimaal functioneert bij verdere groei van het aantal reizigers, zijn er nog een aantal stappen te zetten. Een daarvan is het realiseren van een kwalitatief verbeterde entree van het station aan de noordzijde; de entree naar de binnenstad. Daarmee wordt ook dit onderdeel uit het Ontwikkelperspectief afgesloten.

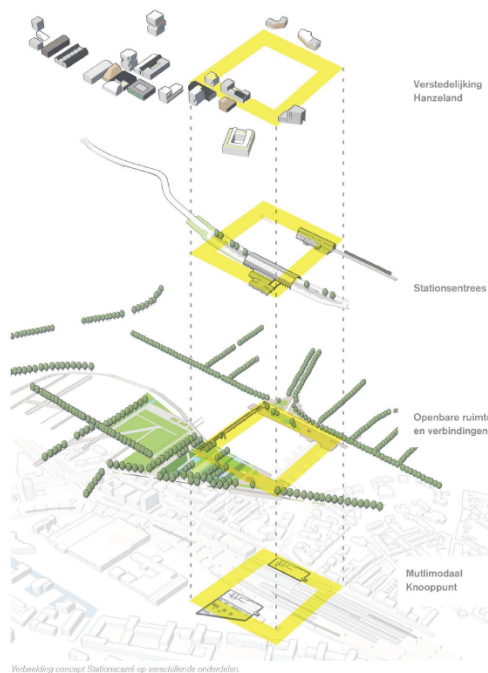
Het versterken van de relatie van het stationsgebied met de binnenstad en Hanzeland is een tweede doel uit het Ontwikkelperspectief. Om dit doel te bereiken en de ontwikkeling van het gebied aan de zuidzijde aan te jagen, is een aantrekkelijke en snelle verbinding tussen de noord- en zuidzijde van het station essentieel. Op dit moment wordt gewerkt aan de realisatie van de passerelle over het spoor waarmee de binnenstad en de Spoorzone nog sterker met elkaar worden verbonden (2025).

De stationsomgeving wordt geordend door het 'Stationscarré' (zie figuur 1) zoals vastgesteld in het Ontwikkelperspectief Spoorzone. Dit vierkant verbindt het stationsgebied met de omgeving. Iedere zijde vormt een verbinding en vertegenwoordigt een functie in het grotere geheel: Stationsplein, reizigerstunnel, Hanzelaan en de passerelle. Het nog ontbrekende hoekpunt aan de noordzijde in deze transformatie van de stationsomgeving is de entree van het station aan de noordzijde. De zuidentree wordt meegenomen in de gebiedsontwikkelingsopgave.

In de huidige situatie van de Noordentree vormen de commerciële units een barrière tussen station en stad. Daarnaast sluiten de ruimtelijke en functionele kwaliteiten niet meer aan bij de vernieuwde stationsomgeving. Aanvullend ontbreken op de perrons van de regionale lijnen (spoor 12/13 en 15/16) perronkappen.

De essentie van de opgave voor de Noordentree is het op een logische en samenhangende wijze organiseren van de overgang van herkomst naar bestemming - van station naar stad. De Noordentree heeft hierbij twee gezichten: een voor aankomende reizigers en een voor vertrekkende reizigers.

Datum 3 juni 2024



Figuur 1: Het Stationscarré; Functioneel ordenend en verbindend – Ontwikkelperspectief stationsgebied Zwolle – Karres+Brands - 30 oktober 2017

Het project Noordentree betreft in eerste instantie de integrale planstudie naar de verplaatsing van de bestaande commerciële ruimtes, een nieuwe entreekap en herinrichting van het ontvangstdomein met aansluiting op het Stationsplein en de Oosterlaan. Daarnaast worden de perrons van spoor 15/16 (de Emmerlijn) en van spoor 12/13 (de Kamperlijn) voorzien van perronkappen met zonnepanelen. Het project Noordentree is een gezamenlijk project van ProRail, NS en Gemeente Zwolle, waarbij ProRail gedelegeerd opdrachtgever is.

Met dit raadsvoorstel wordt de beeldambitie voor de Noordentree ter vaststelling aan uw raad voorgelegd. Daarmee worden de eisen als het gaat om de functie en de vormgeving op hoofdlijnen vastgelegd en biedt het een ruimtelijk ontwerpkader voor de te selecteren architect.

Kader

Het Ontwikkelperspectief voor het stationsgebied Zwolle (2017) beschrijft de ambities die de gemeente Zwolle, de provincie Overijssel, NS en ProRail hebben met dit gebied. Het zette de koers uit voor 15 tot 20 jaar. Het is een kader waarbinnen deelprojecten zoals de busbrug, het busperron, de ondergrondse fietsenstalling, de passerelle en de openbare ruimten zijn uitgewerkt. Dit document beschrijft de stedenbouwkundige visie en vormt dan ook de basis voor het project Noordentree. De raad heeft op 30 oktober 2017 positief besloten over dit [Ontwikkelperspectief Stationsgebied Zwolle](#).



Datum

3 juni 2024

Beoogd effect

Met de realisatie van de Noordentree wordt invulling gegeven aan een belangrijke voorwaarde voor de afbouw van het station in de Spoorzone. Het Beeldambitiedocument vormt het kader voor het realiseren van een kwalitatief hoogwaardige en duurzame Noordentree van station Zwolle in de Spoorzone die past binnen het Ontwikkelperspectief voor het Stationsgebied, voldoet aan de technische eisen en draagvlak kent bij partijen en bewoners.

Argumenten*1.1 Het Beeldambitiedocument legt de basis voor een kwalitatief hoogwaardig ontwerp.*

De Noordentree heeft een herkenbaar karakter met eigen Zwolse identiteit. Het is de schakel tussen het station en de stad, een plek waar de reiziger zich prettig voelt met een hoge belevingswaarde. Er is een maximaal ambitieniveau op het thema ruimtelijke kwaliteit. Denk hierbij aan hoe de reiziger zich kan bewegen en oriënteren in en rondom de Noordentree, de beleveniswaarde van de reiziger, herkenbaarheid van de entree en het comfortabel laten voelen van de reiziger. De Noordentree zal aansluiting vinden bij het Stationsplein, de Spoorzone en het monumentale stationsgebouw.

1.2 De Noordentree wordt een groene entree.

De Noordentree wordt in meerdere aspecten een groene entree.

- Groenste station van Nederland
Zwolle heeft een hoog ambitieniveau ten aanzien van klimaatadaptatie, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. Daarbij is de Noordentree een zichtbare uiting van de gezamenlijke Zwolse ambitie voor het groenste station van Nederland. Dit betekent onder andere dat de groene inrichting van het Stationsplein wordt doorgezet in de inrichting van de Noordentree.
- Opwek energie:
De Noordentree zet maximaal in op opwek van duurzame energie, welke op het station Zwolle zelf verbruikt wordt, door middel van zonnepanelen op de perronkappen en mogelijk de luifel. Tevens reduceren we de CO₂-uitstoot in de realisatie en gebruiksfase en benutten we kansen om in het gebied energie te besparen, bijvoorbeeld met verlichting en energieverbruik in de commerciële ruimten.
- Circulaire economie en materialen:
De Noordentree wordt op een duurzame wijze ontworpen en gerealiseerd. Door bijvoorbeeld te kiezen voor biobased bouwen realiseren we de maximale synergie tussen circulariteit en ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast is het van belang dat het ontwerp van de nieuwe entree klaar is voor de toekomst; vanuit die toekomstbestendigheid zetten we in op modulair bouwen en losmaakbaarheid (demonteerbaar).

1.3 Het project Noordentree is een coproductie tussen Gemeente Zwolle, ProRail en NS met ieder haar eigen rol en verantwoordelijkheid.

Het project Noordentree wordt in gezamenlijkheid ontwikkeld door Gemeente Zwolle, ProRail en NS. Waarbij gemeente Zwolle belangen heeft bij een kwalitatief hoogwaardige stationsentree en het openbaar gebied hier rondom heen. De stadsentree vormt immers een kennismaking met de stad en haar ambities.

ProRail is verantwoordelijk voor de functies en transfer op het station en NS heeft een economisch belang bij de commerciële voorzieningen en is verantwoordelijk voor de verplaatsing van de OVCP-poorten.

Datum 3 juni 2024

Tussen de drie partijen wordt een samenwerkingsovereenkomst afgesloten om afspraken vast te leggen over budgetten, verantwoordelijkheden, projectomvang en samenwerking. De basis van deze afspraken is dat iedere partij verantwoordelijk is voor het eigen ingebracht deel van de projectomvang, in zowel investeringsbudget als optredende risico's. Op hoofdlijnen wordt onderstaande afbakening gehanteerd.

- Sloop + nieuwbouw commercie	NS
- Logistiek t.b.v. bevoorrading van commercie	NS
- Verplaatsing OVCP poorten	NS
- Perronkappen perron Emmerlijn en Kamperlijn	ProRail
- Ontvangstdomein binnen de poortjes	ProRail
- Luifel functioneel	ProRail
- Uitstraling/beeldkwaliteit stationsentree	Gemeente Zwolle
- Inrichting maaiveld buiten de poortjes	Gemeente Zwolle

De goederenlift is door NS uit het project gehaald vanwege het hoge risicoprofiel van ondergronds bouwen. Logistiek blijft via de Ooster- en Westerlaan verlopen met een lengtebeperking en venstertijden.

1.4 De Noordentree vraagt om een specifieke marktbenadering.

De Noordentree inclusief omliggende openbare ruimte wordt in twee fasen aanbesteed, te weten:

1. de planstudiefase
2. de realisatiefase:

In de planstudiefase zet ProRail, in afstemming met de gemeente Zwolle een tweetal opdrachten in de markt. Op basis van een in te dienen aanbiedingsontwerp wordt een architect geselecteerd wiens ontwerp het beste aansluit bij onze ambities op het gebied van beeldambitie en duurzaamheid. Hiervoor worden alleen architecten uitgenodigd waarvan bekend is dat ze op dit vak veel ervaring en ambitie hebben. Naast de architect selecteert ProRail een ingenieursbureau. In verband met de werkzaamheden in het reizigersdomein (binnen de poortjes) en in de nabijheid van het spoor moet dit een ingenieursbureau zijn met een ProRail (Spoorse) erkenning. In de planstudiefase gaan deze twee partijen in nauwe samenwerking met de gemeente, ProRail en de NS werken aan een SO (Schetsontwerp) en een VO (Voorlopig ontwerp).

In de realisatiefase wordt dit VO middels een UAV-gc contract (geïntegreerd contract) in de markt gezet richting een aannemer welke dit ontwerp verder uitwerkt en daarna realiseert.

De SOK (Samenwerkingsovereenkomst) die de gemeente nu aangaat loopt tot het aanbestedingsdossier en is bedoeld voor de planstudiefase. Later in het proces volgt een SOK voor de realisatiefase waarin ook de verantwoordelijkheden in realisatie- en beheersfase goed worden geborgd.

Maatschappelijk draagvlak & participatie

Het project de Noordentree is een coproductie tussen Gemeente Zwolle, NS en ProRail. ProRail is initiatiefnemer en gedelegeerd opdrachtgever.

In eerste instantie zijn op 9 november 2023, 15 januari en 11 maart 2024 de direct omwonenden en gebouweigenaren van het Stationsplein geïnformeerd over de ambities rondom het plein.



Datum

3 juni 2024

Vervolgens is de concept- Beeldambitie van de Noordentree toegelicht tijdens het Spoorcafé op 27 maart 2024. Aansluitend was er een inspiratiesessie voor de Noordentree waaruit blijkt dat er draagvlak is voor een vernieuwde duurzame Noordentree die op een natuurlijke wijze aansluit op het nieuwe Stationsplein. De accenten die door de deelnemers zijn ingebracht zijn toegevoegd aan het Beeldambitiedocument. De resultaten van deze avond staan beschreven in bijlage 2, een terugblik van dit Spoorcafé is [hier](#) terug te zien.

Ook is het beeldambitiedocument tweemaal besproken met het Kwaliteits-team van de Spoorzone, dit is tevens de Adviescommissie voor omgevingskwaliteit Spoorzone die uiteindelijk ook de omgevingsvergunning toetst. De commissie heeft positief geadviseerd over de ambities en uitgangspunten. Bij de uitwerking van het winnende aanbiedingsontwerp tot een schetsontwerp en uiteindelijk tot een voorlopig ontwerp zal het Kwaliteitsteam een toetsende rol krijgen.

Tijdens het ontwerpproces worden de tussenproducten getoond en toegelicht in de Spoorcafés.

Communicatie

De stad en de direct omwonenden worden tijdens het ontwerpproces geïnformeerd. Over dit besluit wordt gecommuniceerd met een persbericht en via de eigen kanalen van de gemeente Zwolle en Spoorzone.

Financiën

De partijen dragen naar rato van inbreng projectomvang bij in de financiering van het integraal ontwerp kader. Het aandeel van Gemeente Zwolle is in totaal € 700.000 euro. Voor de planstudie, onderzoek en voorbereidingen (zie hoofdlijnenplanning onder kop 'vervolg' stap 1 t/m 4) wordt nu € 500.000 aanvullend voorbereidingskrediet aangevraagd voor het Zwolse deel. Dit krediet kan worden gedekt uit reserve Spoorzone. In berap 2023-2 is reeds € 200.000 gereserveerd voor de voorbereiding.

Vooruitkijkend naar de realisatiefase:

Globale kostenraming en verdeling

Er is een globale kostenraming opgesteld voor het gehele project passend bij de huidige fase, de kosten komen op totaal ca. € 20 mio prijspeil maart 2024. Op basis van de demarcatie genoemd onder Argument 1.3 leidt dit tot onderstaande concept verdeling van de kosten. Op basis van het voorlopig ontwerp zal de raming en verdeling van de kosten geactualiseerd worden. Vervolgens wordt voor de realisatiefase een krediet aanvraag gedaan.

-Verwachte inbreng ProRail na directiebesluit	€ 8,5 mio
-Inbreng Gemeente Zwolle (incl. bijdrage I&W van € 3,25 mio)	€ 9 mio
-Verwachte inbreng NS na directiebesluit	€ 2,5 mio

De verantwoordelijkheid voor beheer en onderhoud van het station ligt bij ProRail en NS. Het beheer en onderhoud van de openbare ruimte is de verantwoordelijkheid van Gemeente Zwolle. Omdat er geen openbare ruimte wordt toegevoegd worden de beheer en onderhoudskosten voor Gemeente Zwolle niet gewijzigd.



Datum 3 juni 2024

Dekking realisatiefase:

De dekking voor de realisatiefase wordt te zijner tijd als volgt gevonden.

- BO-Mirt toekenning
In november 2022 is in het Bestuurlijk Overleg MIRT Oost Nederland de aanvraag voor het grootschalig gebied Spoorzone Zwolle gehonoreerd o.b.v. 50% cofinanciering. U bent hierover [geïnformeerd](#) in januari 2023. [Onder voorbehoud van de definitieve BO-MIRT toekenning, verwacht in Q3 2024, committeert de gemeente Zwolle zich aan de benodigde 50% cofinanciering welke neerkomt op een bedrag ad € 3,25 miljoen. Dit bedrag is opgenomen in de Strategische Investeringsagenda (SIA). Tezamen met de bijdrage van het Rijk is dit een dekking € 6,5 mio.
- Mogelijkheden subsidie aanvraag
In overleg met ProRail wordt de mogelijkheid tot het verkrijgen van subsidies verkend. Een voorbeeld is de KCI-subsidie. KCI staat voor Klimaatneutrale en Circulaire Infraprojecten. De doelstellingen van deze subsidie sluiten aan op de ambities van de Noordentree.
- In de begroting van 2020 is het resterende bedrag beschikbaar gesteld voor de Noordentree.

Risico's

In zijn algemeenheid geldt dat bij fysieke projecten de volgende risico's zich kunnen voordoen: geen overeenstemming met partijen, tegenvallende aanbestedingen, kostenstijgingen door markteffecten, kwaliteitsverhoging of scopeverbreiding en hogere plankosten door langere looptijd van het project. De projectrisico's worden beheerst door het actief voeren van risicomanagement.

Vervolg

Samen met ProRail en NS zijn de voorbereidingen om te komen tot een samenwerkingsovereenkomst gestart. Deze overeenkomst moet voor de start van de aanbesteding van de planstudie worden gesloten. In deze overeenkomst worden de wederzijdse rechten, plichten, rollen en (financiële) verantwoordelijkheden vastgelegd.

Hoofdlijnenplanning

Het project is opgedeeld in onderstaande stappen met bijbehorende globale planning. Deze beslisnota gaat over de stappen 1 t/m 4.

Planstudiefase

1. Q2 2024 : inrichten projectorganisatie en projectomvang en ambitie vaststellen.
2. Q3 2024 : Inkoop en contracteren van een architect en ingenieursbureau.
3. 2025 : opstellen ontwerpen
4. 2025 : opstellen contractdocumenten voor de realisatiefase

Realisatiefase

5. 2026 : contractering marktpartij voor realisatie (in 1 of meerdere contracten)
6. 2027 : voorbereidingen en uitvoering van het project
7. 2029 : oplevering

Op basis van het voorlopig ontwerp wordt de definitieve kredietaanvraag bij uw raad gedaan voor de stappen 5 en 6. Daarna worden ook vervolgafspraken gemaakt met NS en ProRail voor aanleg, beheer en instandhouding van het te realiseren project.



voorstel

Zwolle

Datum 3 juni 2024

Openbaarheid

Deze beslisnota is openbaar.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer