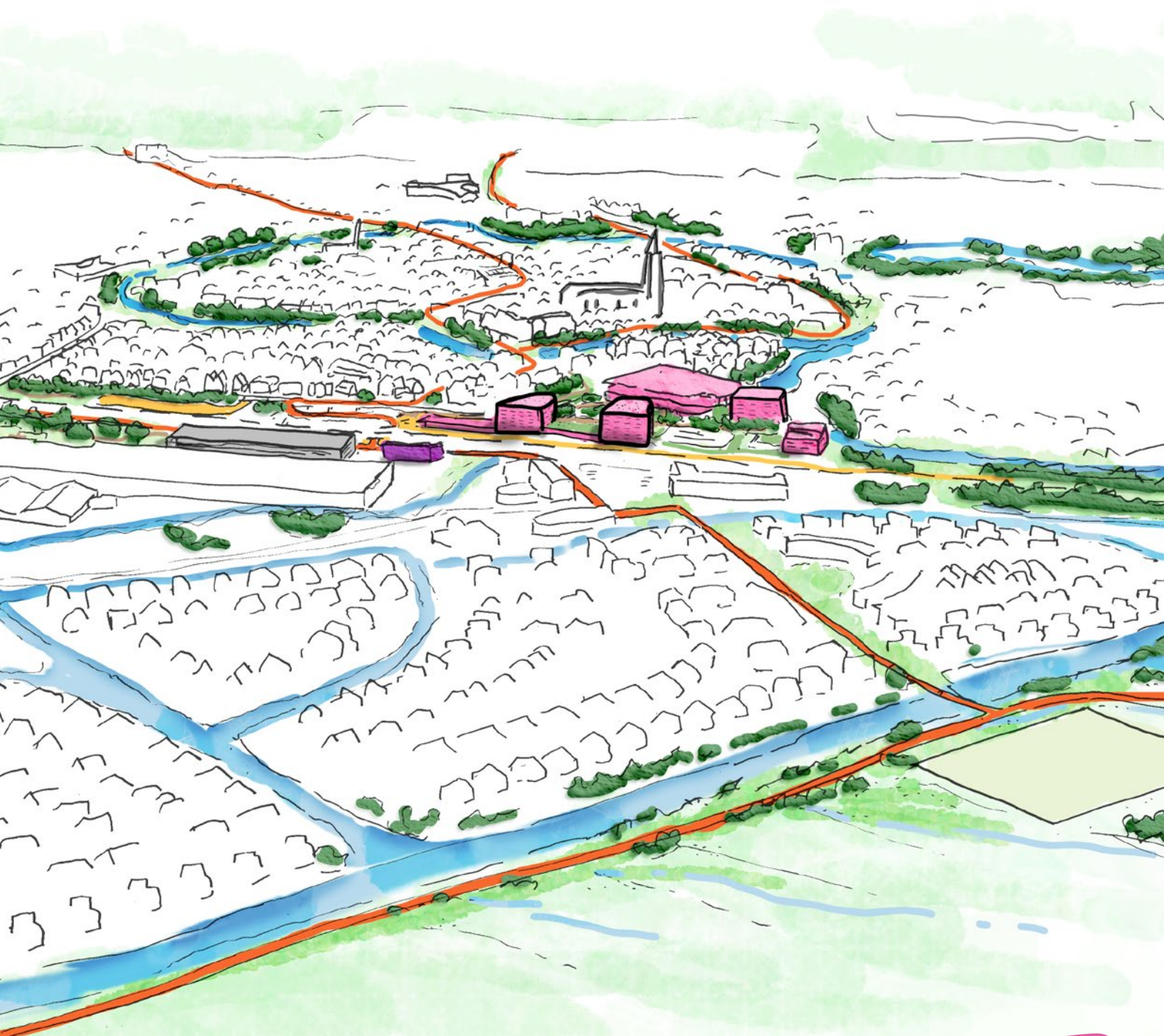


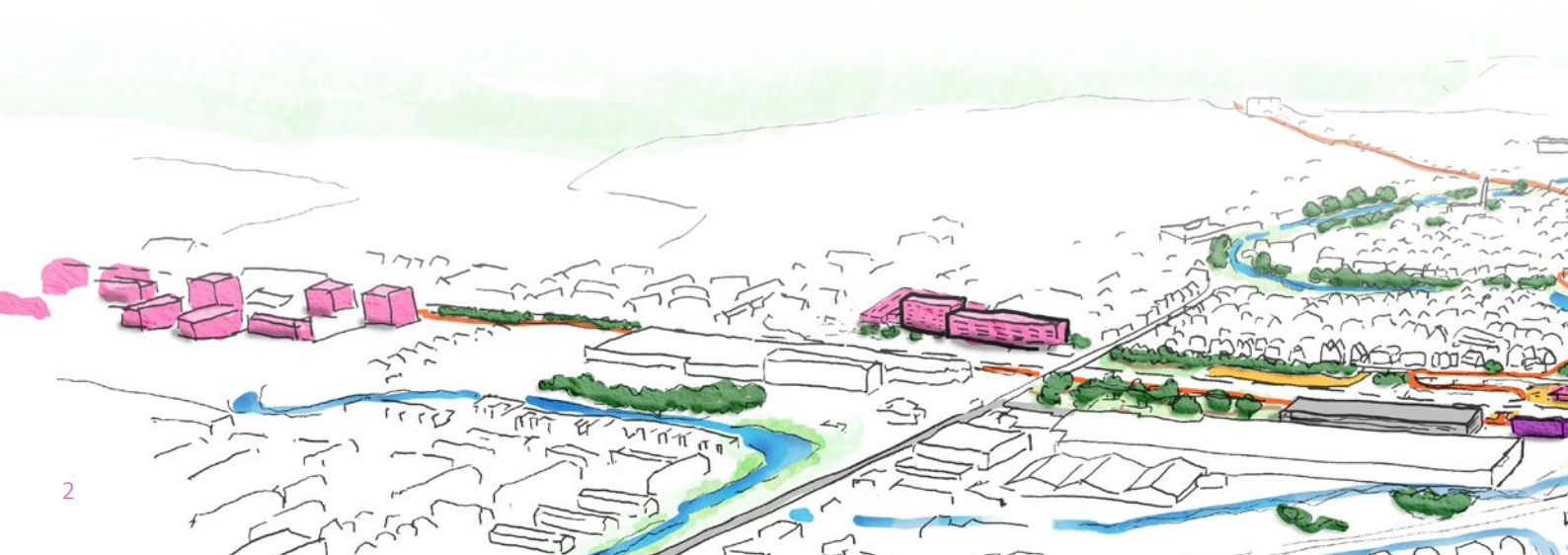
AMBITIEDOCUMENT | SEP 2024

SPOORZONE STEENWIJK 2040



INHOUD

INLEIDING	3
A. DE SPOORZONE STEENWIJK	4
<i>De huidige situatie</i>	4
<i>Kansen en opgaven</i>	8
B. AMBITIE SPOORZONE STEENWIJK 2040	14
<i>Hub-functie voor stad en regio</i>	16
<i>Spoorzone voor de hele stad</i>	18
<i>Kwaliteit en identiteit station Steenwijk</i>	20
<i>De ingrediënten voor Spoorzone Steenwijk</i>	22
C. STEL DAT..	24
<i>Station als interwijkverbinding</i>	26
<i>Ensemble woningen, voorzieningen en de Meenthe</i>	27
<i>Ruimte maken voor de groene identiteit van Steenwijk</i>	28
<i>Creatieve broedplaats bij het LTS gebouw</i>	29
D. ONTWIKKELSTRATEGIE	30
<i>Financiële strategie & planning</i>	30



INLEIDING

De spoorzone van Steenwijk kan met zijn intercitystation van Steenwijk uitgroeien tot een multimodale hub en compleet stedelijk gebied. Hier wordt al langer over gesproken en op gestudeerd. Zo werkt de gemeente nu aan een korte termijnplan (5-10 jaar) om het stationsgebouw en het voorplein een impuls te geven. Met de regio zijn afspraken gemaakt om wonen, werken en voorzieningen te intensiveren in de spoorzones. In de woonagenda van Steenwijkerland is de ambitie opgenomen om, naast de lokale woningbouwbehoefte, invulling te geven aan deze verstedelijkingsstrategie (Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta, 2023) en te voorzien in de bovenlokale behoefte aan woningen in Steenwijk. In de woondeal West-Overijssel (2022) wordt de spoorzone Steenwijk benoemd als sleutelproject, om mede invulling te geven aan de regionale behoefte.

Als middelgrote kern met een intercitystation liggen hier bijzondere kansen om bij te dragen aan de ambities en integrale opgaven van de gemeente en de regio. Kansen voor het toevoegen van wonen en werken in samenhang met aanpak van klimaat- en mobiliteitsopgaven in het gebied. Er liggen kansen voor verdichting rond een OV-knoop, toevoegen van aanvullende woonmilieus, functiemenging en het creëren van ontmoetingsplekken, een hub voor stad en regio die bijdrage kan leveren aan de mobiliteitstransitie en het vergroten van de verblijfskwaliteit voor voetgangers en fietsers. De spoorzone kan van functionele verkeersruimte uitgroeien tot een bijzondere entree van de vestingstad en de toeristische bestemmingen in de regio. Een kwalitatief hoogwaardige knoop met de uitstraling die past bij de historische vestingstad en de toegangspoort tot het landschap.

Kortom de kansen liggen er om in de spoorzone veel waar te maken waar al lange tijd over wordt gesproken.

Dit ambitiesdocument is tot stand gekomen door een uitgebreid ontwerpend onderzoek en interactief proces waarin mogelijkheden en onmogelijkheden zijn verkend. Dit is gedaan in samenspraak met de gemeente Steenwijkerland, gebiedspartners (Provincie Overijssel, Regio Zwolle, NS, ProRail, Waterschap Drents Overijsselse Delta, het Oversticht, defensie), ondernemers, eigenaren uit het gebied en bewonersverenigingen. De integrale en gebiedsgerichte aanpak heeft geleid tot een ambitie die van betekenis is voor gebied, stad en regio.

Dit ambitiesdocument heeft als doel dat er, na al het studeren, een volgende stap kan worden gezet voor de spoorzone van Steenwijk. Het ambitiesdocument Spoorzone Steenwijk 2040 biedt kaders voor een evenwichtige, kwalitatieve en toekomstbestendige (gebieds)ontwikkeling van de spoorzone. De ambitie voor de spoorzone en het station is van betekenis voor de structuur van de hele stad. Ingrepen op de schaal van Steenwijk die nodig zijn om de ontwikkelingen in de spoorzone kansrijk te maken, bijv. langzaamverkeersroutes, groene verbindingen, woningbouwlocaties, verkeersstructuur en parkeren, zullen een plek moeten vinden in de Omgevingsvisie.

Leeswijzer

Het ambitiesdocument bestaat uit 4 delen. In deel A wordt het gebied nader toegelicht en de opgave geschetst. In deel B is de ambitie voor de spoorzone verwoord en verbeeld. Op drie schaalniveaus (regio, stad en gebied) wordt de potentie van de spoorzone toegelicht. In de 'ingrediënten' is samengevat uit welke fysieke ingrepen en onderdelen de ambitie bestaat. Hoe het toekomstbeeld van de spoorzone Steenwijk eruit kan komen te zien is geschetst in deel C de 'Stel dat...'. Het ambitiesdocument wordt afgesloten met de ontwikkelstrategie, in deel D. De raming bij deze ontwikkelstrategie is indicatief. Het is een eerste oefening om gevoel te krijgen bij de investering en opbrengsten.



A. DE SPOORZONE STEENWIJK

DE HUIDIGE SITUATIE

Spoorzone Steenwijk is een gemengd gebied. Er wordt gewerkt, gewoond en gerecreëerd. Het station is een intercitystation. Waar het station in de 19e eeuw net buiten de vestingstad was gesitueerd, ligt station Steenwijk nu te midden van de gegroeide stad. Grotere bedrijven vestigden zich destijds buiten de vestingstad en nabij het spoor. Vanaf de jaren 50 van de vorige eeuw groeit Steenwijk naar het spoor toe met de woonwijken Torenlanden en Oostwijken De Beitel. Vanaf 1970 ontwikkelt Steenwijk zich ook aan de noordzijde van het spoor met de woonwijk Oostermeenthe en later ook Woldmeenthe. Het station en de bedrijven zijn als het ware omsloten door de stad. Op 5 minuten lopen van het station ligt de oude vestingstad.

Het gebied kent een aantal bijzondere gebouwen en elementen. Het raccordement wordt door Defensie gebruikt voor het laden en lossen van materieel wat naar de kazerne bij Havelte gaat. De Joodse begraafplaats, van oudsher gelegen aan de Steenwijker Aa, ligt aan het spoor. De 'Tramlaan' en de groene boog tussen de Tramlaan en de Willem de Zwijgerstraat verwijzen naar het verleden waar de tram van Nederlandsche Tramweg Maatschappij naar Oosterwolde door het gebied reed. Het voormalige LTS-gebouw (waar nu RSG Tromp Meesters is gevestigd) is deels als gemeentelijk

monument bestempeld. Uit een waardestelling van het schoolcomplex blijken de rechter zijvleugel en de achtergelegen praktijklokalen eveneens in aanmerking te komen voor een gemeentelijke monumentenstatus.

Aan de noordzijde van het spoor bevinden zich twee grote bedrijven (Agrifac Machinery B.V. en Kornelis Caps & Closures), een school voor speciaal onderwijs (OEC 't Ravelijn) en een bedrijfsverzamelgebouw. Daarnaast liggen de P+R, een fietsenstalling, het raccordement en de Joodse Begraafplaats.

Aan de zuidzijde van het spoor bevinden zich het stationsgebouw met horeca en recreatieve functies, Theater de Meenthe, een bedrijfsverzamelgebouw, een woon/werkgebouw, een woongebouw, een school voor voortgezet onderwijs (RSG Tromp Meesters) en de praktijksschool (Regionale Praktijk Academie). Ook bevinden zich aan deze zijde het busstation, de kiss & ride, een gebouwde fietsenstalling en een aantal parkeervelden.

De noord- en zuidzijde van het spoor worden verbonden met een voetgangersbrug over het spoor en een gelijkvloerse kruising voor al het verkeer over de Eesveenseweg. De perrons zijn via de zuidzijde van het spoor toegankelijk via een gelijkvloerse overgang met spoorbomen.

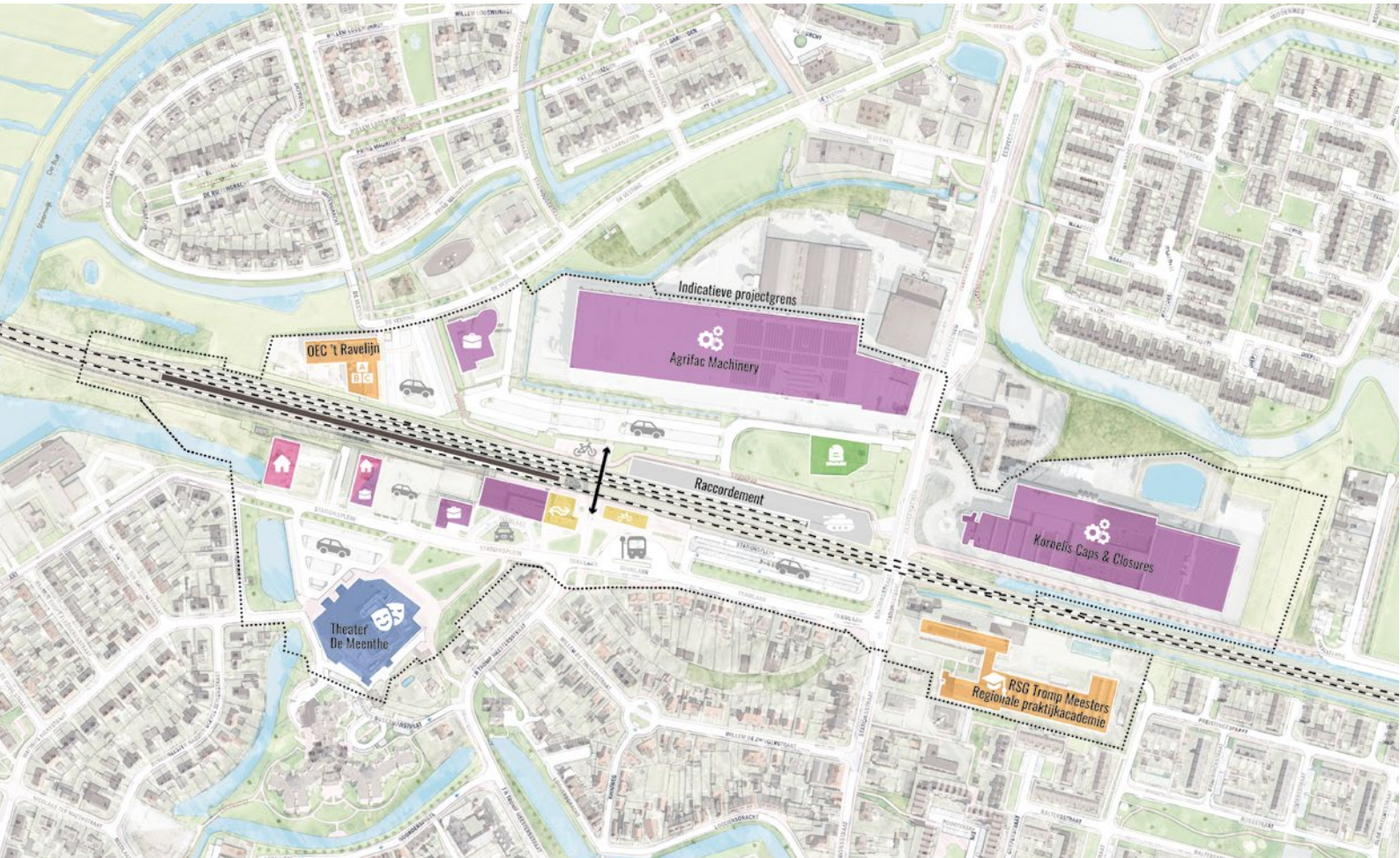


Raccordement



Joodse begraafplaats

Overzichtskaart Spoorzone Steenwijk
+ indicatieve projectgrens ▼



LTS gebouw



Tramlaan en karakteristieke woningen



Bijzondere elementen en gebouwen Spoorzone Steenwijk ▲

Noordzijde spoor



OEC 't Ravelijn



Raccordement



Agrifac Machinery

Station en spoor



Perron en sporen station Steenwijk



Loopbrug over spoor



Stationsplein + gebouw

Zuidzijde spoor



Parkeren theater



Theater de Meenthe



Stationsplein/Tramlaan & bedrijvigheid



P+R



Joodse begraafplaats



Kornelis Caps & Closures



Bushalte



Kiss en ride + taxi



Aanzicht J.H. Tromp Meestersstraat



Parkeerplaats Tramlaan



RSG Tromp Meesters

KANSEN EN OPGAVEN

Er liggen goede kansen voor een kwaliteitsslag van het station en gebied eromheen. Het station is nu geen waardige entree naar de vestingstad en zijn omliggende landschappen. Station Steenwijk wordt als hub en station slecht gewaardeerd in de provincie Overijssel (Monitor Hubs Overijssel: Steenwijk, Goudappel 2023; Belevingsmonitor, NS & ProRail 2023). Op de thema's aantrekkelijkheid, comfort, gemak, snelheid, veiligheid en beleving scoort de hub Steenwijk herhaaldelijk het laagst. Het station is nu geen waardige entree van de vestingstad en zijn omliggende landschappen.

Tegelijkertijd wordt vanuit de gemeente en de verstedelijkingsstrategie van de regio Zwolle gekeken naar mogelijkheden om binnen bestaand stedelijk gebied, in de nabijheid van voorzieningen en OV-knooppunten, te verdichten om een deel van het landelijk woningtekort op te vangen. De spoorzone Steenwijk is als sleutelgebied opgenomen in de woondeal West-Overijssel met de Provincie Overijssel en het Rijk.

Er liggen kansen om de spoorzone een kwaliteitsslag te geven en de spoorzone in samenhang met andere doelstellingen en opgaven van stad en regio aan te pakken. De Spoorzone Steenwijk, met een IC-station en in de nabijheid van (de voorzieningen in) de historische binnenstad, biedt ruimte voor inbreiding en transformatie. Ook zijn er kansen voor het toevoegen van wonen én werken in samenhang met de aanpak van andere opgaven, zoals die voor mobiliteit en klimaat, in het gebied. De kwaliteit en de brandpuntwerking van het station kunnen versterkt worden. En er liggen kansen om het beeld van Steenwijk als unieke vestingstad in de Kop van Overijssel te versterken.

Bijdragen aan ambities van de stad en regio

Station Steenwijk is een kansrijk onderdeel van de regionale verstedelijkingsstrategie en kan een belangrijke bijdrage leveren aan ambities van de stad. Aan de hand van 7 ontwikkelprincipes uit de verstedelijkingsstrategie van regio Zwolle (Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta, 2023) wordt in de regio invulling gegeven aan het accommoderen van ontwikkelingen (wonen en werken, groen,

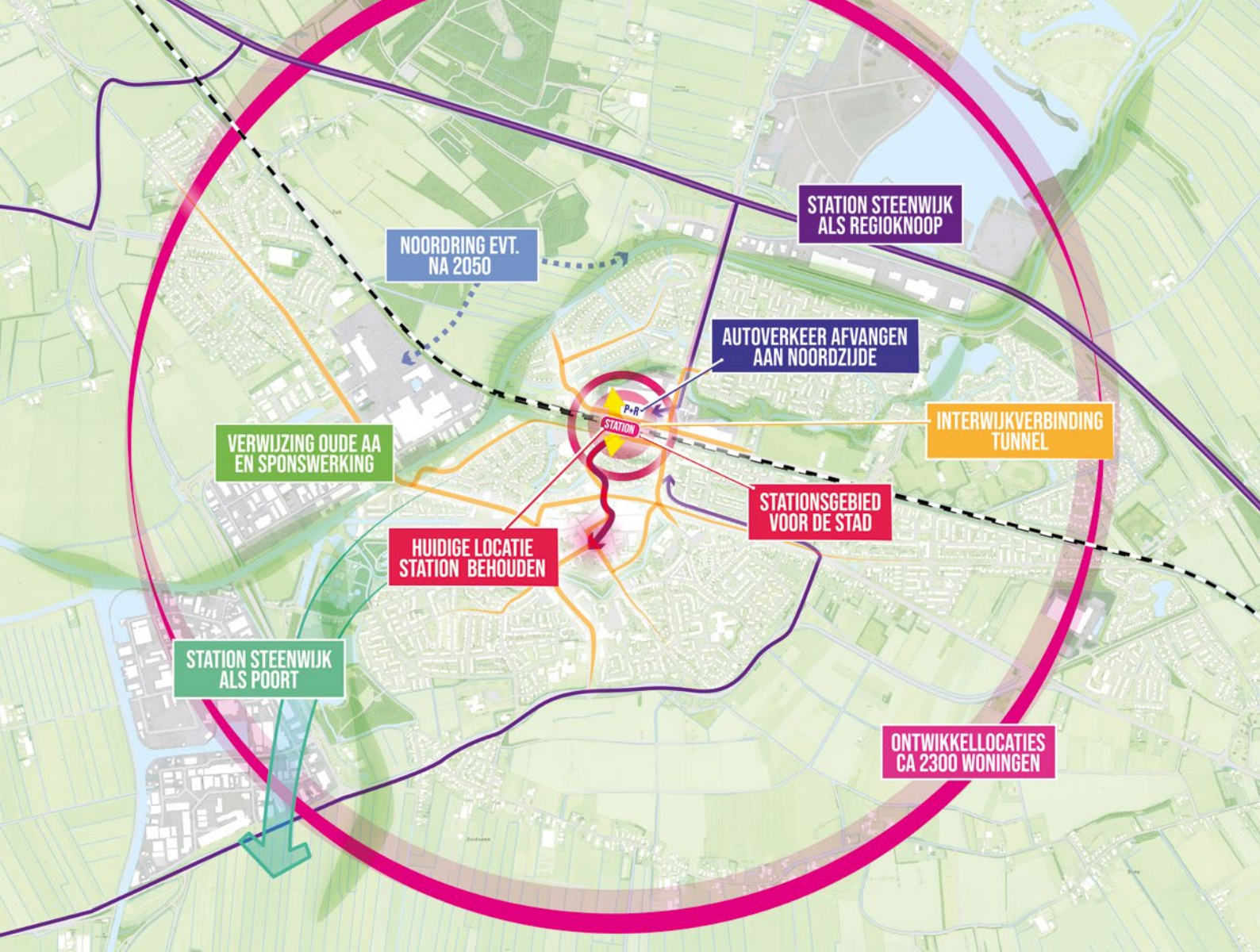
klimaatadaptatie en ruimtelijke kwaliteit), aan het versterken van de concurrentiekracht van de regio (economisch profiel en kwaliteit vestigingsklimaat), aan het bereikbaar blijven in de regio en in de stad (functionerend systeem en mobiliteitstransitie) en aan het benutten en versterken van kwaliteiten in bestaande en nieuwe gebieden (leefbaarheid, natuurinclusiviteit, landschap en energietransitie).

De spoorzone Steenwijk geeft invulling aan de 7 ontwikkelprincipes door:

- > **Zuinig omgaan met de ruimte** door de stad in te breiden rond een OV-knoop.
- > **Klimaataanpak bij de bron** door in het dal van de Steenwijker Aa, waar het kan, verharding eruit te halen en ruimte te geven aan groen, water en infiltratie.
- > **Nieuw helpt bestaand** door bij te dragen aan de mobiliteitstransitie, door het toevoegen van programma en draagvlak te creëren voor bestaande voorzieningen, door klimaatrobuust te ontwikkelen en bestaande knelpunten aan te pakken.
- > **Passend woonaanbod** door een aanvullend, gemengd stedelijk, woonmilieu te creëren.
- > **Lopen, fietsen en OV** door een verblijfsgebied te maken voor de voetganger, een makkelijke reis van en naar het station voor de fietser (met o.a. voldoende stallingsmogelijkheden) en de overstap naar OV te vergemakkelijken, verkeersveiliger en toegankelijker te maken. De groeiende stad wordt goed onderling en met het station verbonden.
- > **Werken aan economisch elan** door ontmoetingsplekken rond het station te maken met concentratie en clustering van voorzieningen, bedrijvigheid en onderwijs.
- > **Lokale identiteit** door een waardige entree van de vestingstad en omliggende landschappen te maken en door het behoud en de versterking van de karakteristieke elementen die de spoorzone kent zoals het LTS gebouw, de bomen rond de Tramlaan en de Joodse begraafplaats.

Positionering Station Steenwijk

De positie van Station Steenwijk kan binnen de regio verder worden versterkt. Het station is een bestemming voor inwoners en forenzen. Wonen,

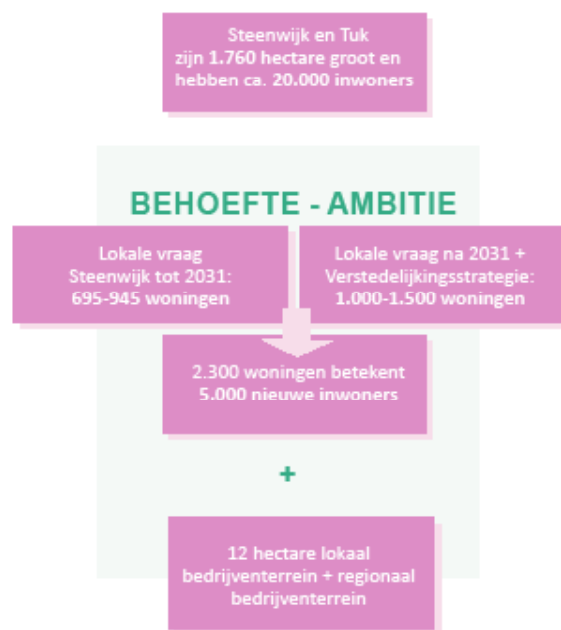


Vertrekpunten voor de stad ▲

werken en voorzieningen liggen in de nabije omgeving. Steenwijk heeft de potentie om zijn positie als regioknoop te versterken. In de gemeente Steenwijkerland is het autogebruik hoog. Door een goede P+R in te richten kan een efficiënte overstap worden gemaakt van auto (en fiets) naar OV en naar de omliggende (grote) steden. Daarmee wordt het wegennet rondom o.a. Zwolle ontlast. Andersom is station Steenwijk voor bezoekers een recreatieve poort naar de omgeving. Station Steenwijk zet als poort in om een goede fiets- en wandelverbinding te hebben met Steenwijk vestingstad, de omliggende Nationale Parken, de Koloniën van Weldadigheid, Giethoorn en de stadjes aan de voormalige Zuiderzee.

Bijdrage aan woningbouwopgave

De gemeente Steenwijkerland zal gaan groeien. Die ambities zijn vastgelegd in de woonagenda, de woondeal, het coalitieakkoord en de verstedelijkingsstrategie van de regio. De opgave voor wonen (ca. 2.300 woningen) en werken moet een plek krijgen in Steenwijk en Tuk. Deze groeispurong betekent een groei van meer dan 5.000 inwoners. Vanuit het



Woningenbehoefte in Steenwijk (bron: Afwegingskader wonen en werken) ▲

ontwikkelpincipe ‘zuinig omgaan met de ruimte’ is de spoorzone een belangrijke en logische ontwikkellocatie voor de stad. Om te voorzien in de lokale en regionale woningbouw zullen er naast de spoorzone ook nieuwe ontwikkellocaties, binnenstedelijk en buitenstedelijk, worden aangewezen.

Nieuwe ontwikkelingen dragen bij aan de mobiliteitstransitie door in te zetten op lopen, fietsen en OV. Met ± 5.000 nieuwe inwoners, bovenop de ± 20.000 inwoners, draagt een nieuw stationsgebied bij aan de gehele de stad. Er liggen kansen voor een gemengd stedelijk woonmilieu in de spoorzone en binnen 10 minuten lopen van het station. Alle ca. 2.300 woningen zullen binnen 15 minuten fietsen gerealiseerd worden. Goede fiets- en wandelverbindingen van en naar het station en door Steenwijk zijn hiervoor randvoorwaardelijk. Een nieuwe ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer zorgt voor een veilige en toegankelijke interwijkverbinding die ontwikkelgebieden, bestaande stad en station met elkaar verbinden. De ontwikkeling van de spoorzone Steenwijk is onlosmakelijk verbonden met de ontwikkelopgave van Steenwijk en Tuk.

Bijdrage aan mobiliteitsopgaven

Naast de woningbouwopgave kent Steenwijk, en de spoorzone, ook een aantal mobiliteitsopgaven. Een paar aandachtspunten die in de Verkeersstructuur Steenwijk (Royal HaskoningDHV, 2023) worden benoemd zijn:

- > Wegen waarbij de samenhang tussen de wegfunctie, de weginrichting en het gebruik van de weg onder druk staat waardoor fietsers in gedrang komen en er meer verkeer rijdt dan kan worden afgewikkeld.
- > De verbinding voor auto- en fietsverkeer tussen de woon- en werkgebieden aan weerszijden van de spoorlijn en in het algemeen en de spoorkruising Stationsstraat-Eesveenseweg in het bijzonder.

In de spoorzone zijn meerdere opgaven. Er gaat veel verkeer voor het station langs over de Tramlaan/ Stationsplein, ook landbouwverkeer en logistiek vervoer. Daarnaast wordt spoorwegovergang en

de kruising met de Tramlaan worden als onveilig ervaren. Dit blijkt ook uit cijfers: de Eesveenseweg is een van de wegen in Steenwijk waar de meeste verkeersongelukken gebeuren (Strategische mobiliteitsvisie Steenwijkerland, 2020). Op kruising Stationsstraat-Tramlaan gebeuren veel verkeersongelukken met fietsers (Fietsplan Steenwijkerland 2024-2027, 2023).

Door deze wegen te ‘knippen’ (ofwel het afsluiten voor autoverkeer) kan een veiligere, aantrekkelijkere en autoluwe stationsomgeving ontstaan. De Eesveenseweg en de Tramlaan/Stationsplein zijn echter onderdeel van de doorgaande verkeersstructuur, de binnenring van Steenwijk. Zonder alternatieve route is het niet realistisch om deze routes uit de verkeersstructuur te halen. Een noordelijke ringweg zou op de langere termijn, na 2050, uitkomst kunnen bieden om het interne verkeerssysteem te ontlasten. In de toekomst kan de Tramlaan/het Stationsplein dan worden afgewaardeerd. Omdat een ingrijpende aanpassing van de verkeersstructuur voor Steenwijk pas op de langere termijn haalbaar en realistisch is, is dit geen uitgangspunt van de ambitie voor de spoorzone Steenwijk 2040.

Het bieden van een alternatief voor een spoorkruising voor fietsers en voetgangers kan het kruispunt Stationstraat-Tramlaan en de spoorwegwegovergang ontlasten. Met een comfortabel en veilig alternatief in de vorm van een langzaamverkeerstunnel ter hoogte van het station kunnen voetgangers en fietsers makkelijk van noord naar zuid komen. Een ongelijkvloerse verbinding voor de auto is niet inpasbaar in de spoorzone. Bij de Eesveenseweg is onvoldoende ruimte voor een tunnel.

Ontwikkelmogelijkheden

Bouwen in de spoorzone kent complexe factoren en uitdagingen. De ontwikkelmogelijkheden voor wonen en werken in de spoorzone zijn niet gelijk vanzelfsprekend. In dit ambitiedocument wordt verkend wat mogelijk is in de spoorzone en waar kansen liggen voor het bewerkstelligen van een dynamische en kwalitatieve stationsomgeving.

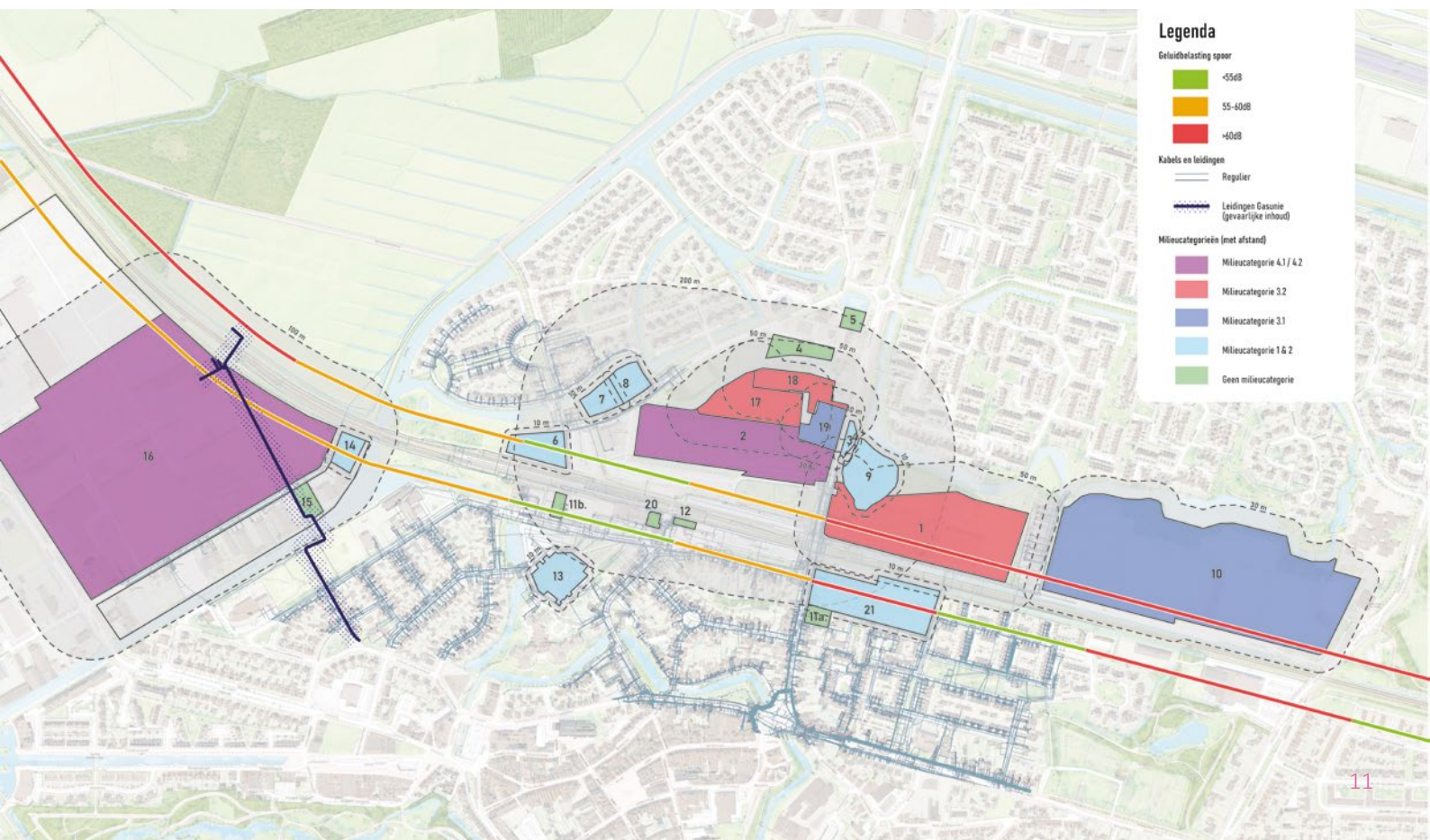
In de spoorzone zitten een drietal grote functies: Agrifac Machinery, Kornelis Caps & Closures en Theater de Meenthe. Voor de drie functies geldt dat ze voorlopig in de spoorzone zullen blijven. Agrifac en Kornelis hebben beide onlangs geïnvesteerd in het vastgoed. Het theater is, met congresfunctie, een vaste waarde. De bedrijven hebben een hindercontour (zie kaart). Woningbouw zou idealiter buiten deze hindercontour geplaatst moeten worden. De hindercontour van Agrifac bedekt een groot deel van de spoorzone. Binnen de contour is woningbouw mogelijk onder voorwaarden. Het is wenselijk om deze zo ver mogelijk van de bron (Agrifac) te realiseren. Woningbouw in de spoorzone zal dus aan de zuidzijde van het spoor zijn plaats moeten vinden. Aan de noordzijde van het spoor is ruimte voor werk en voorzieningen.

Een andere potentiële ontwikkellocatie is het raccordement. Het raccordement bestaat uit een betonplaat en 500 meter aan bijbehorende sporen. ProRail is eigenaar van het raccordement, defensie is

gebruiker. De huidige locatie van het raccordement is niet de meest gunstige locatie voor defensie. Op korte termijn is verplaatsing niet aan de orde in verband met de kosten. Mocht het raccordement in de toekomst worden verplaatst kan de vrijgekomen ruimte worden ingezet t.b.v. de stationsknoop (bijv. busstation) of ingezet worden om het gebied verder te vergroenen. De ruimte die vrijkomt is niet geschikt voor woningbouw.

Ontwikkeldruimte in de spoorzone kan ook worden gecreëerd door slimme combinaties van functies en ruimte te maken. Er wordt veel geparkeerd in de spoorzone. De parkeervelden op maaiveld liggen nu verspreid over het gebied. Door parkeren voor auto en fiets te clusteren (in bijv. een parkeergebouw) ontstaat er ruimte voor ontwikkeling van wonen, groen en werken in het gebied. Een parkeergebouw aan de noordzijde van het spoor past goed bij de maat en schaal van de bedrijven. Verkeer wat vanuit het noorden Steenwijk inkomt om naar het station te gaan wordt dan 'afgevangen' in de gebouwde parkeervoorziening.

Hinderkaart ▼



Overgang spoor & kruispunt Eesveenseweg



Steile voetgangersburg



Smal perron + gelijkvloerse kruising spoor



Entree stationsgebouw



Fietsen buiten de rekken



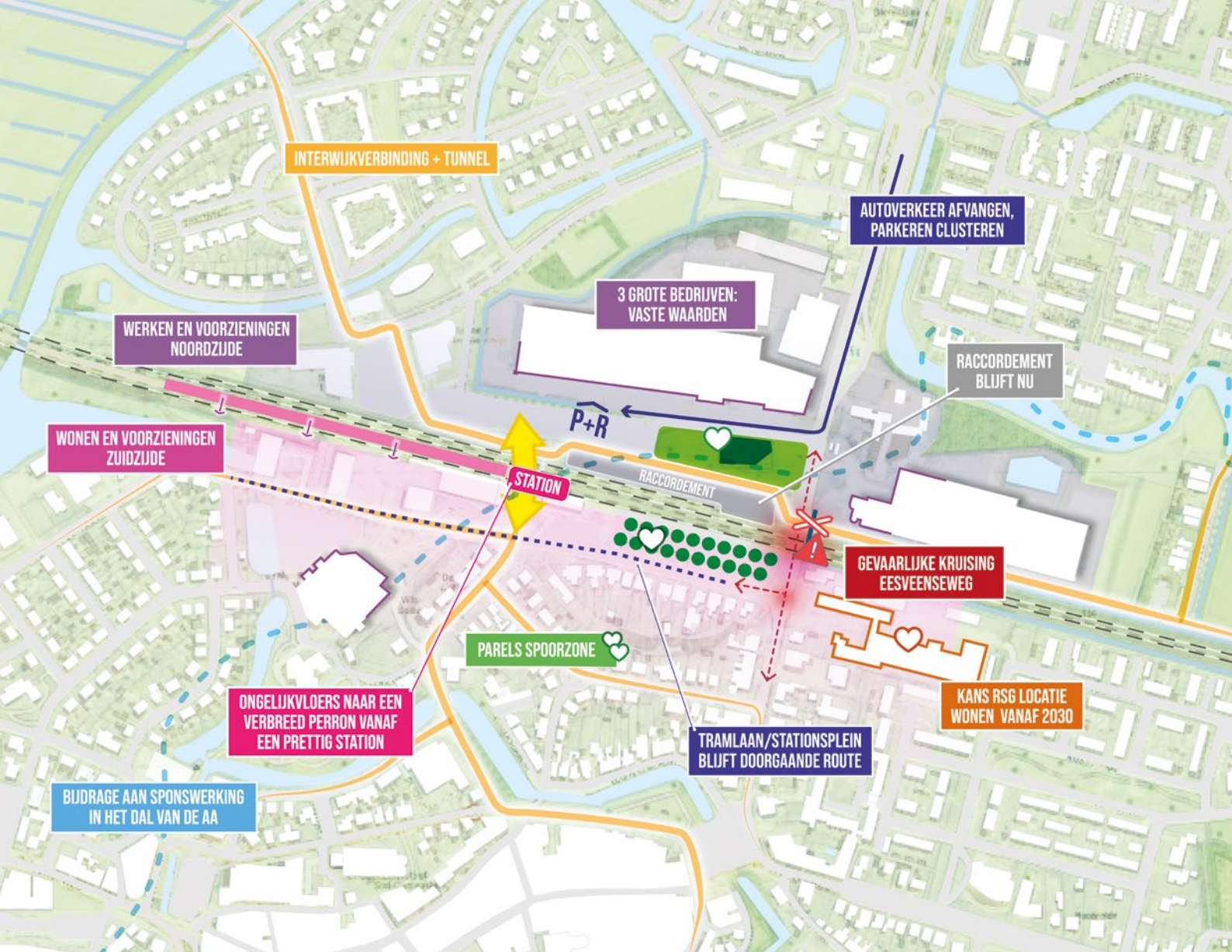
Kwaliteitslag & aanpak problemen in huidige situatie

De omgeving van het station laat nu te wensen over, het heeft geen verblijfskwaliteit. Fietsen worden overal rond de stationspoortjes geparkeerd, dat levert een rommelig beeld op. De oorspronkelijke ingang, de centrale ontvangsthal van het station, 'heeft geen allure, is gedateerd, verpaupert en oogt en voelt onveilig' (Ontwikkeldkader Centrale Poort Station Steenwijk, 2021).

De verbinding tussen station en binnenstad wordt vaak als onduidelijk ervaren. Om de verbinding te versterken is gekeken of het station wellicht verplaatst zou moeten worden. Een andere locatie voor perrons en station is technisch moeilijk inpasbaar en levert weinig directe voordelen op. De huidige locatie functioneert in principe goed voor alle functies en verkeer. Een heldere inrichting van de openbare ruimte kan wel zorgen voor een duidelijkere route naar de binnenstad.

De stationsknoop Steenwijk functioneert niet optimaal. Logica van de stationshub ontbreekt en het station wordt als onveilig en oncomfortabel ervaren. Het smalle perron en de gelijkvloerse overgang naar het perron dragen hier aan bij. Een ongelijkvloerse toegang tot de perrons zou een grote kwaliteitsverbetering opleveren. Dit kan door middel van een tunnel onder het spoor of een passerelle over het spoor. Een tunnelverbinding heeft daarbij de voorkeur omdat het naast voetgangers ook fietsers een veilig en comfortabel alternatief biedt. Daarnaast is het station dan ook toegankelijk voor mensen met een beperking, met lift(en) naar het perron. Een ongelijkvloerse toegang tot het perron is inpasbaar op de kop van het perron. Aanpassing van het perron is dan noodzakelijk. Een optie is het verbreden van het perron door het opschuiven van het spoor aan de zuidzijde. Een alternatief voor een verbreed perron is een tweede smal perron aan de zuidzijde wat eenzijdig gebruikt kan worden.

Huidige 'knelpunten' spoorzone ►



Vertrekpunten voor het gebied ▲

Door de langzaamverkeerstunnel te verbinden aan de toegang tot het perron worden meerdere opgaven tegelijkertijd aangepakt, zoals het verbeteren van de veiligheid voor voetgangers en fietsers, het stimuleren van duurzaam vervoer en het creëren van een logische, efficiënte overstap tussen verschillende vervoersmodaliteiten. Het maakt ook de P+R aan de noordzijde toegankelijk. Bovendien draagt deze verbinding bij aan een naadloze integratie van de stationsomgeving met de omliggende groeiende gemeente, wat de leefbaarheid en toegankelijkheid van het gebied vergroot.

Ondanks het gebrek aan logica en verblijfskwaliteit in de huidige stationsomgeving, zijn er ook waardevolle elementen in de spoorzone te benoemen. De spoorzone Steenwijk onderscheidt zich door unieke gebouwen en kenmerken die een belangrijke bijdrage leveren aan de identiteit van de omgeving. Zo bevat de spoorzone de Tramlaan met zijn grote bomen, de historische Joodse begraafplaats en de karakteristieke

vrijstaande woningen tussen de vesting en het station, met een groen en kleinschalig karakter. Het oude LTS-gebouw, dat deels al als monument is erkend en welke in 2030 vrijkomt, biedt kansen voor renovatie en transformatie tot woon- en werkmilieu. Deze unieke elementen en gebouwen vormen waardevolle 'parels' die van betekenis zijn voor de ontwikkeling van de spoorzone Steenwijk.

De vesting Steenwijk werd gebouwd langs de Steenwijker Aa, die door het huidige stationsgebied liep, maar bij de aanleg van het spoor is deze grotendeels verdwenen. Hoewel de herontwikkeling van het stationsgebied kansen biedt blijft het moeilijk om, vanwege de aanwezige infrastructuur en ontwikkelingsmogelijkheden, de oude loop van de Aa te volledig te herstellen. De gebiedsontwikkeling kan wel een bijdrage leveren aan de sponswerking in het dal van de Steenwijker Aa. Op stadsniveau liggen er kansen om de gekanaliseerde Steenwijker Aa te vergroenen en verzachten.

B. AMBITIE SPOORZONE STEENWIJK 2040

De Spoorzone Steenwijk is in de toekomst een dynamische plek en kwalitatieve hub die een essentiële rol speelt in de stad en de regio. Spoorzone Steenwijk draagt bij aan meerdere opgaven en ambities. Met een hub-functie draagt Steenwijk bij aan de mobiliteitstransitie in stad en regio. Het station met interwijkverbinding draagt bij aan de stedelijke groei binnen en buiten de spoorzone en is daarmee een essentiële, ontbrekende, schakel in het systeem. De kwaliteitsslag van stationsomgeving en de verbetering van de logica van de knoop draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit en dagelijks gebruik. Hiermee wordt een waardige entree gemaakt naar de vestingstad, de omliggende dorpen en de landschappen en nationale parken in de omgeving.

Deel B gaat in op de ambities voor de Spoorzone Steenwijk. De drie hoofdambitie zijn:

- > Hub functie voor stad & regio
- > Spoorzone voor heel de stad
- > Kwaliteit en identiteit station Steenwijk

Daarmee focussen de ambities zich op drie verschillende schaalniveaus. Het ambitiedocument spoorzone Steenwijk biedt een perspectief voor de regio en de omliggende dorpen, voor de stad en voor het station Steenwijk. De drie ambities worden achtereenvolgens behandeld. Er wordt ingegaan op de potentie, kansen en ingrepen die bij de ambitie passen. Dit deel B wordt afgesloten een overzicht van de ingrediënten voor de spoorzone Steenwijk.

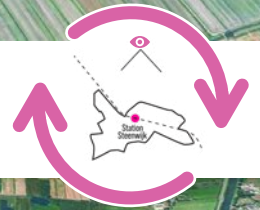
Blik op de Spoorzone Steenwijk

In ambitie Spoorzone Steenwijk staat de spoorzone centraal. We bekijken de stad Steenwijk vanuit een andere blik. De A32 op de voorgrond laat de verbinding met de regio zien en de rol die hub Steenwijk daarin kan vervullen. De spoorzone ligt centraal en is een verbindende schakel in de stad. Ook de later ontwikkelde wijken aan de noordzijde worden met de spoorzone en de binnenstad verbonden. Verschillende identiteiten en functies worden aan de het station en de spoorzone verbonden, van de functionele noordzijde tot de levendige westzijde. In de hierop volgende afbeeldingen staat de spoorzone centraal, een andere blik op de stad.

Blik op Steenwijk, met: de vesting op de voorgrond, daarachter het spoor en de spoorzone en op de achtergrond de A32 ▼



Blik op de spoorzone, met: de A32 op de voorgrond, centraal het spoor en de spoorzone en op de achtergrond de vesting ▼



HUB-FUNCTIE VOOR STAD EN REGIO

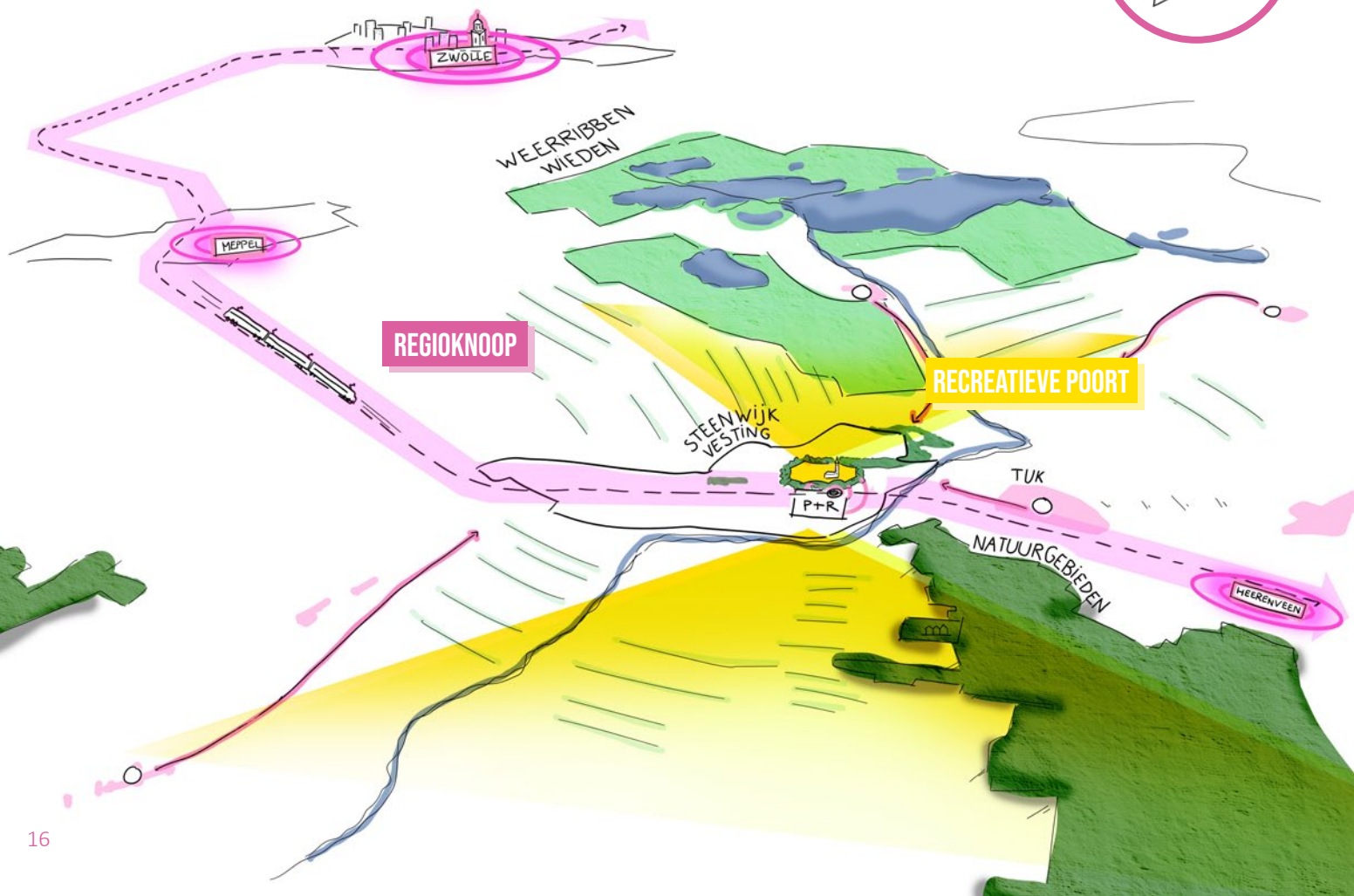
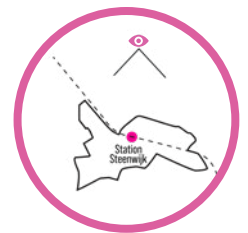
Spoorzone Steenwijk is een hub voor stad en regio. Hierin vervult spoorzone Steenwijk een dubbelrol. Gemeente Steenwijkerland is een plattelandsgemeente met veel autogebruik. In de optimale hub parkeren mensen vanuit Steenwijk en de omliggende dorpen hun auto of fiets en stappen comfortabel op de trein. Met de trein zijn omliggende grotere steden zoals Zwolle, Leeuwarden en Heerenveen goed bereikbaar. De regioknoop Steenwijk helpt het wegennet in de regio Zwolle te ontlasten.

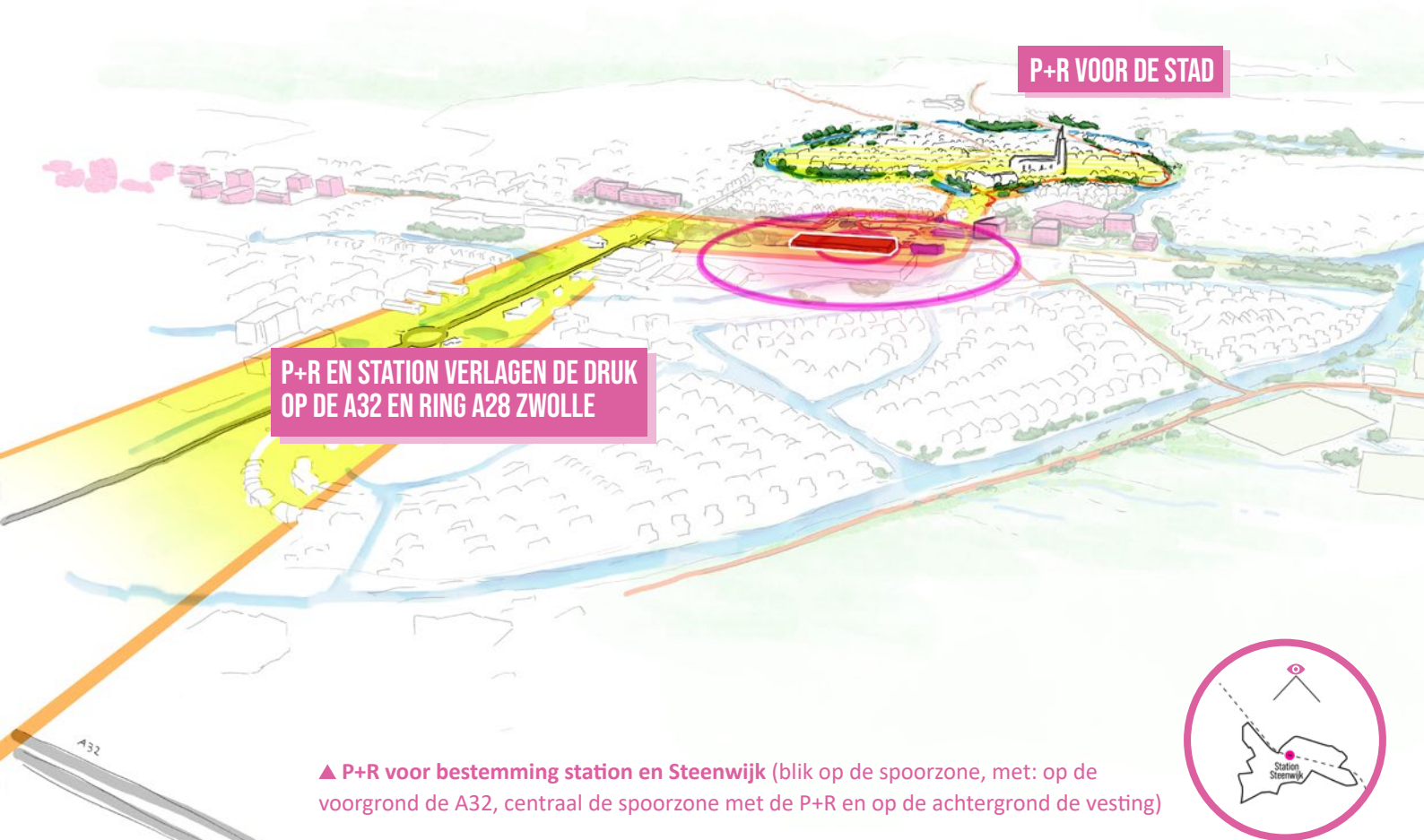
Andersom is de hub Steenwijk ook een poort naar historische en landschappelijke trekpleisters. Vanuit de hub Steenwijk loop je in 5 minuten via een duidelijke

route naar het centrum van vestingstad Steenwijk. Met elektrische fietsen, die op de hub beschikbaar zijn, fiets je naar de verschillende omliggende landschappen en cultuurhistorische attracties, zoals nationaal park Weerribben Wieden, Giethoorn, Rottige Meente (Friesland) en Unesco Werelderfgoed de Koloniën van Weldadigheid. Deze en andere trekpleisters zoals Vollenhove en Pantropia (Flevoland) zijn ook met de bus vanuit de hub Steenwijk goed bereikbaar.

Met regionaal hub-systeem, bij andere stations, wordt verkeer meer verspreid, het OV intensiever gebruikt en Zwolle ontlast. Een hub-systeem versterkt de regio.

Steenwijk als regioknoop en recreatieve poort (blik op de spoorzone, met: op de voorgrond bosgebied De Woldberg & De Eese, centraal het spoor en de spoorzone en op de achtergrond de Weerribben Wieden en Zwolle in de verte) ▼





▲ P+R voor bestemming station en Steenwijk (blik op de spoorzone, met: op de voorgrond de A32, centraal de spoorzone met de P+R en op de achtergrond de vesting)

De hub Steenwijk is logisch en comfortabel ingericht. Via de voetgangers- en fietstunnel onder het spoor door loop je direct vanuit de P+R naar het perron of door naar het theater en de binnenstad.

De P+R is aan de noordzijde van het spoor gesitueerd en is een gebouwde parkeervoorziening voor auto en fiets. De gebouwde parkeervoorziening past mooi bij maat en schaal van de noordzijde van de spoorzone. De parkeervoorziening heeft een maximale bouwhoogte van 4 bouwlagen. Dit is vergelijkbaar met de hoogte van de hal van Agrifac Machinery.

Naast de P+R is ook ruimte voor een kantoor of onderwijsfunctie (bijvoorbeeld voor de Regionale Praktijkacademie). De noordzijde van de spoorzone vormt in de toekomst een cluster van bedrijvigheid en onderwijs. Hier staat de P+R met auto- en fietsparkeerplaatsen ter beschikking tot werknemers, bezoekers en scholieren in zijn omgeving.

De P+R vangt het verkeer af dat vanuit de snelweg A32 de stad in komt. De spoorwegovergang bij de Eesveenseweg wordt daardoor iets minder belast.



Voorbeelden P+R parkeergarage bij station ►
 Boven: P+R Zutphen (bron: Gemeente Zutphen)
 Onder: P+R Driebergen-Zeist (bron: Continental Car Parks)

SPOORZONE VOOR DE HELE STAD

De stad Steenwijk heeft de ambitie om te groeien. De lokale woningbouwopgave voor Steenwijk en Tuk, zoals opgenomen in de woonagenda, bedraagt tot 2031 tussen de 695 en 945 woningen. Hiervan is al een deel opgenomen in plannen. Daarnaast heeft de stad de ambitie is om invulling te geven aan de regionale verstedelijkingsstrategie. De woningbouwopgave bedraagt tot 2040 1.000 tot 1.500 woningen. Dit betekent dat in de komende jaren Steenwijk en Tuk zullen groeien van 20.000 naar 25.000 inwoners. Dit is een significante groei.

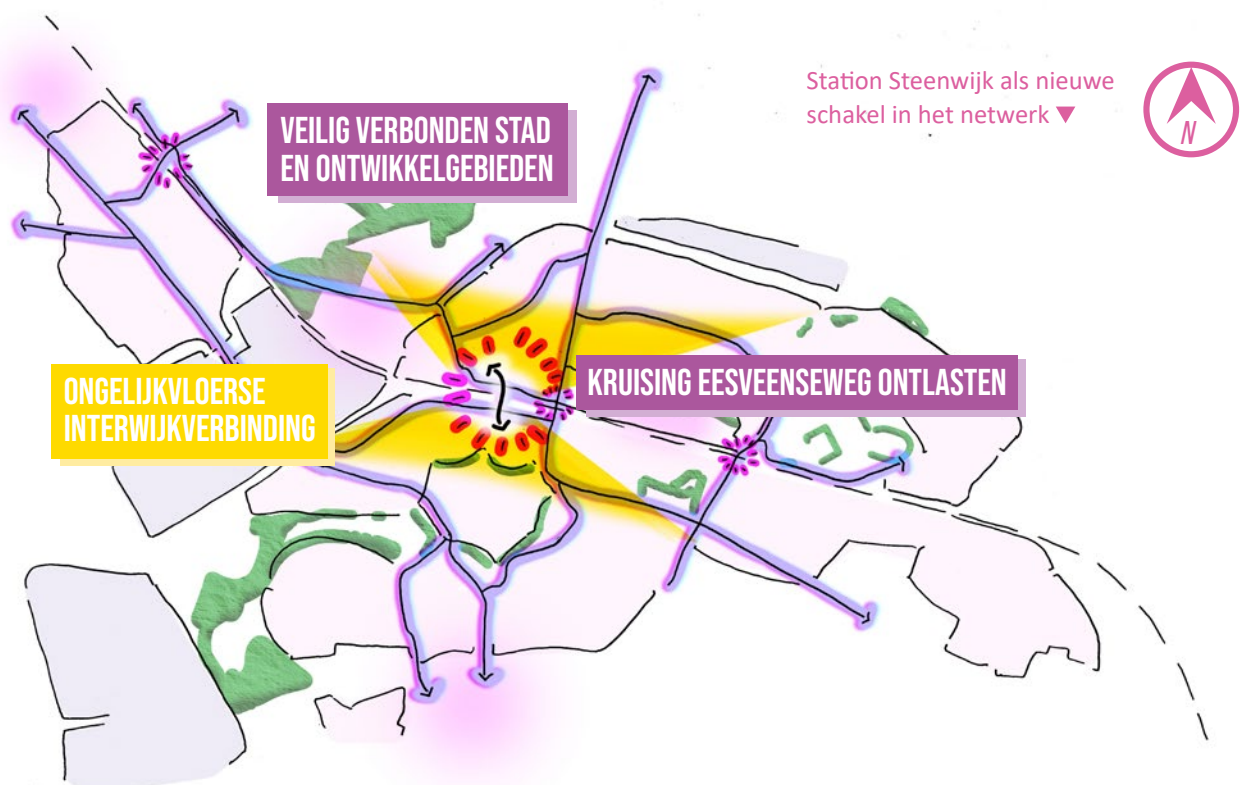
De regio Zwolle wil via haar verstedelijkingsstrategie invulling geven aan het accommoderen van de ontwikkelopgave (woningen en bedrijvigheid), aan het versterken van de concurrentiekracht (sterk en duidelijk economisch profiel), aan een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem en aan een klimaatbestendige delta. Hiervoor heeft zij 7 ontwikkelprincipes geformuleerd.

Als middelgrote kern met een intercitystation liggen hier bijzondere kansen om bij te dragen aan zowel lokale als regionale behoeften en ambities. In de spoorzone liggen kansen voor verdichting rond een OV-knoop, toevoegen van aanvullende

woonmilieus (bijv. woningen voor ouderen of wonen met zorg), functiemenging en het creëren van ontmoetingsplekken. Het is een hub voor stad en regio die bijdrage kan leveren aan de mobiliteitstransitie en het vergroten van de verblijfskwaliteit voor voetgangers en fietsers.

Met de groeisprong die Steenwijk aangaat zullen er meer mensen gebruik gaan maken van het stationsgebied. Daarnaast is het doel om het gebruik van OV zoveel mogelijk te stimuleren. Een kwaliteitsslag van de stationsomgeving en ontwikkeling in de spoorzone doe je dus niet alleen voor de directe omgeving, maar is onlosmakelijk verbonden met de gehele stad.

Spoorzone Steenwijk kan mede invulling geven aan de woningbouwopgave. Voor ontwikkellocaties in de spoorzone, of binnen 10 minuten lopen van het station, liggen kansen voor gemengd 'stedelijke' woonmilieus passend bij het karakter en de behoefte van Steenwijk. In de spoorzone zelf zijn twee woningbouwlocaties voorzien. Een ontwikkellocatie aan de westzijde bij het theater en een ontwikkel/transformatielocatie aan de oostzijde bij het oude LTS gebouw.





Ontwikkelpotentie spoorzone & binnen 10 minuten lopen (blik op de spoorzone, met: op de voorgrond de klimaatrobuuste rand langs de Aa en ontwikkelpotentie op de Woldmeenthe, centraal de ontwikkelpotentie langs het spoor en op de achtergrond de groene vestingwal) ▲

Ook op andere plekken in en om de stad zijn potentiële ontwikkelingen voorzien. Deze ontwikkellocaties liggen binnen 15 minuten fietsen van het station. Met goede fiets- en wandelroutes naar het station (ook vanuit omliggende dorpen) wordt het reizen met de trein gestimuleerd voor nieuwe en bestaande inwoners.

Nieuwe ontwikkelingen, binnen en buiten de spoorzone, worden klimaatrobuust ontwikkeld. Het groen-blauwe raamwerk van de stad wordt daarmee zoveel mogelijk versterkt. Nieuw helpt daarin bestaand. Robuuste verbindingen naar omringende natuur en landschappen versterken daarbij ook het groen-blauwe raamwerk. Langs de gekanaliseerde Steenwijker Aa liggen kansen om groene klimaatrobuuste randen van de stad te maken.

Om het station, de bestaande stad en de nieuwe ontwikkellocaties veilig en op een toegankelijke manier te verbinden is een ongelijkvloerse verbinding voor langzaamverkeer essentieel. Deze tunnel wordt gecombineerd met een toegang tot het perron. Met dit verkeersveiligere alternatief voor fiets en voetganger naar het station wordt de drukke overgang en kruispunt bij de Eesveenseweg deels ontlast. Door het creëren van een prettige, aantrekkelijke, logische en veilige stationsomgeving wordt het gebruik van OV verder gestimuleerd. Goede routes naar het station, door de stad, zijn hierin randvoorwaardelijk.

Voorbeeld fiets- & voetgangstunnel station ▼
Station Gorninge Europoort (bron: Die Grüne Stadt)



KWALITEIT EN IDENTITEIT STATION STEENWIJK

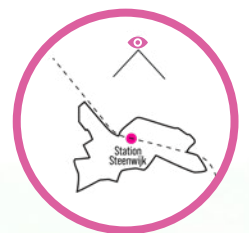
Om van Station Steenwijk een hub voor stad en regio te maken en te laten functioneren als verbindende schakel in de groeiende gemeente is een kwaliteitsslag noodzakelijk. Het huidige station en de stationsomgeving functioneren matig, het is rommelig en er is nauwelijks verblijfskwaliteit. Het stationsgebouw krijgt op de korte termijn een opfrisbeurt. De kwaliteitsslag in de spoorzone reikt verder dan deze verbetering van het huidige gebouw. Ingrepen ten behoeve van een kwaliteitsslag moeten passen bij de identiteit van de spoorzone, bij Steenwijk als geheel en bij de poort naar de omgeving. In de toekomstige spoorzone zijn vier sferen voorzien.

De groene oostzijde: de Tramlaan met zijn grote bomen, het monumentale LTS gebouw, de Joodse begraafplaats en de veelal vrijstaande woningen tussen vesting en station zijn kenmerkende waarden in de spoorzone. In deze omgeving domineert een groen beeld en karakteristieke, monumentale gebouwen. Door transformatie van het LTS hoofd- en bijgebouw naar woningen, een nieuwe woongebouw in de binnenplaats en transformatie naar werkplekken voor kleinschalige maakindustrie ontstaat er een nieuwe karakteristieke woonomgeving en creatieve broedplaats.

De functionele noordzijde: aan de noordzijde wordt gewerkt en geleerd in de stad, dit vormt de kracht van Steenwijk. De maat en schaal van gebouwen is hier groter. Het P+R gebouw, de parkeerhub voor stad en regio, past hier mooi tussen. Er is ook ruimte voor een nieuwe kantoor- of onderwijsfunctie (bijvoorbeeld voor de Regionale Praktijk Academie). Interactie en uitwisseling van kennis en kunde wordt hier gestimuleerd. Het raccordement past in deze sfeer. Mocht het raccordement in de toekomst toch worden verplaatst kan deze ruimte gebruikt worden t.b.v. de stationsknoop en/of het gebied verder vergroenen.

De levendige westzijde: ten westen van het station ligt het theater de Meenthe, een culturele waarde voor de stad. Rondom ontstaat een nieuw ensemble van woningen en voorzieningen rondom een openbare ontmoetingsruimte. Hier wordt ruimte gegeven aan groen en water voor infiltratie, maar dit biedt ook meer verblijfskwaliteit. In de plint van de woongebouwen kunnen voorzieningen terecht komen. Zo ontstaat er een levendig en groen 'plein' rondom de Meenthe en aan de singel.

De logische stationsknoop: in het hart van de spoorzone ligt de stationsknoop. Hier worden alle modaliteiten op



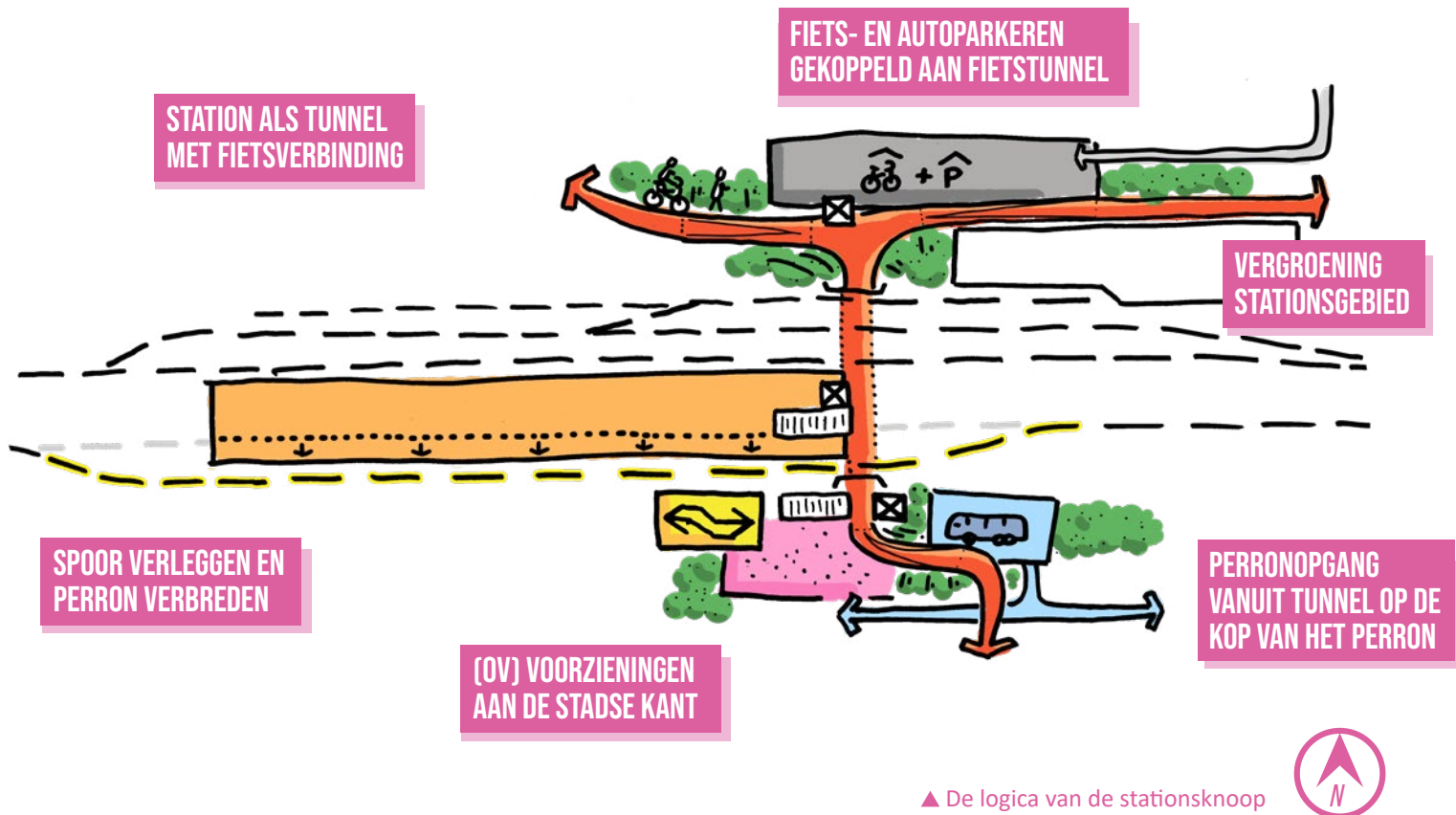
Ingrepen passen bij de identiteit van de spoorzone (blik op de spoorzone, met: op de voorgrond de functionele noordzijde, centraal de logische stationsknoop en aan weerszijden de levendige westzijde en de groene oostzijde) ▼

VERSTERKEN EN BEHOUDEN VAN DE (GROENE) IDENTITEIT VAN STEENWIJK

KWALITEITSSLAG VOOR HET STATIONSGBIED

ENSEMBLE WONINGEN, VOORZIENINGEN EN DE MEENTHE

SCHAAL PARKEERGARAGE GAAT GOED SAMEN MET AGRIFAC



▲ De logica van de stationsknoop



een logische manier verbonden. Met een fiets- en voetgangerstunnel (met hellingbaan, trappen en liften) die toegang geeft tot het verbreedde perron wordt de P+R met het station en de stad verbonden. De OV-voorzieningen en een stationsgebouw worden gesitueerd aan de stadse kant. Het busstation ligt geschakeld aan de zuidelijke in/uitrit van de tunnel. Hierdoor ontstaat een logische, snelle en veilige stationsknoop.

- > Wadi's voor waterberging op plekken waar nu veel wateroverlast is (Tramlaan)
- > Een duurzaam watersysteem bij nieuwe ontwikkeling: opvangen op daken, naar wadi's, naar oppervlaktewater.
- > Bestaande waterstructuur wijkt niet voor nieuwe ontwikkeling: bij de gebouwde parkeergarage zal het water zichtbaar doorlopen.

In de spoorzone wordt ontwikkeld binnen bestaand bebouwd gebied. Door gebiedsspecifiek te ontwikkelen, in de laagte van het dal van de Aa, zal 'nieuw' bestaande klimaatopgaven helpen. Op een drietal plekken wordt dit gedaan door:

Klimaatopgaven: nieuw helpt bestaand ▼



WATER GAAT VAN DAK NAAR DEK, NAAR WADI: EN DAARNA IN HET OPPERVLAKTEWATER



WADI'S VOOR WATERBERGING



WATER WIJKT NIET VOOR PARKEREN

DE INGREDIËNTEN VOOR SPOORZONE STEENWIJK

De Spoorzone Steenwijk krijgt gestalte door te werken aan de ingrediënten voor de spoorzone in de 4 deelgebieden.

Deelgebied de logische stationsknoop

- > Comfortabel station met ongelijkvloerse toegang tot perron(s)
- > Tunnel voor langzaamverkeer tussen noord en zuid
- > Verplaatsen busstation
- > Aantrekkelijke, heldere en natuurlijke inrichting van de openbare ruimte

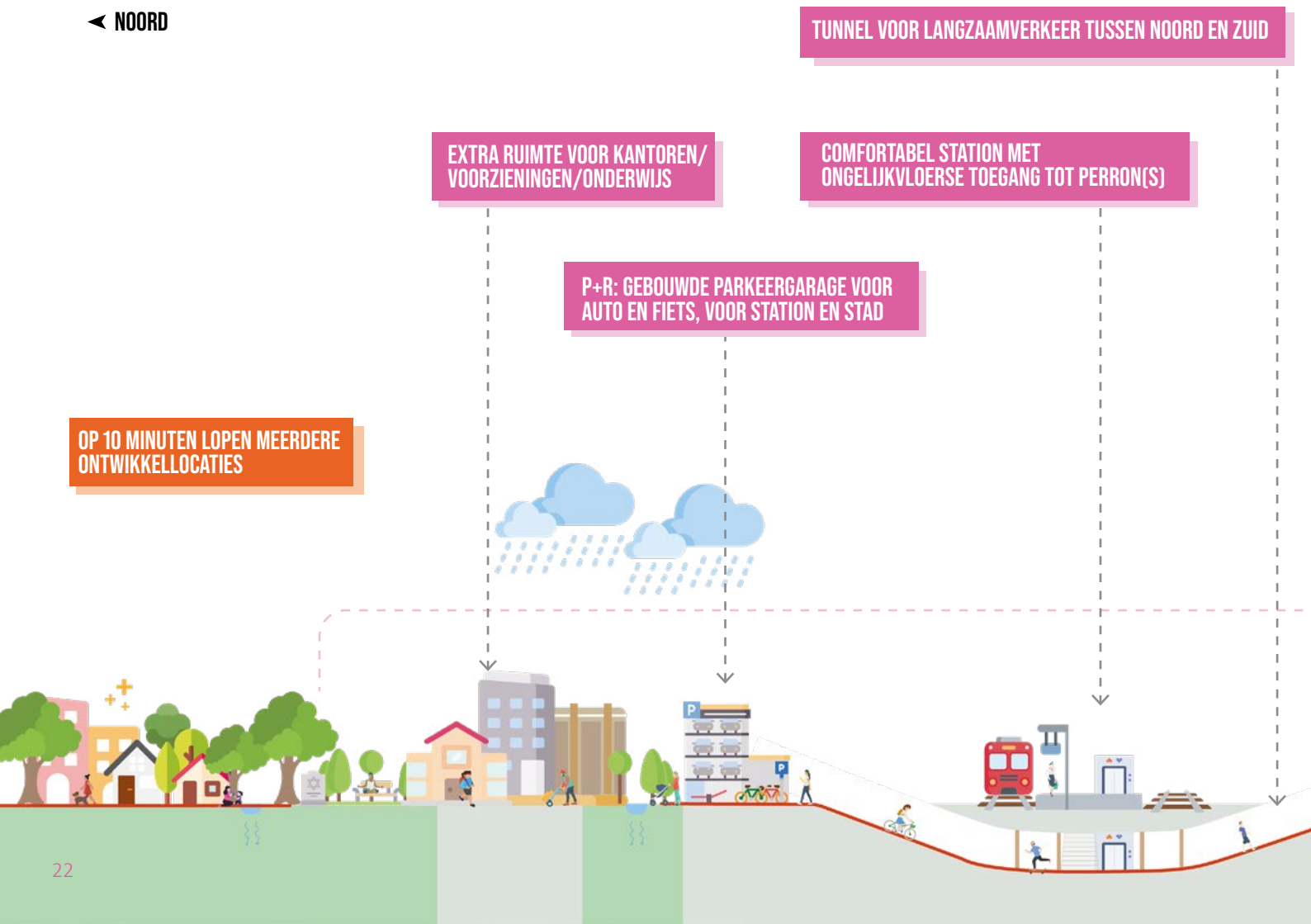
Deelgebied de levendige westzijde

- > Ensemble voor wonen en voorzieningen bij de Meenthe
- > Verblijfsruimte: levendig, klimaatrobuust en natuurinclusief plein

Deelgebied de groene oostzijde

- > LTS locatie voor wonen, werken en cultuur.
- > Vergroenen waar kan. Kwalitatieve groene ruimte passend bij de identiteit van de omliggende gebieden

← NOORD

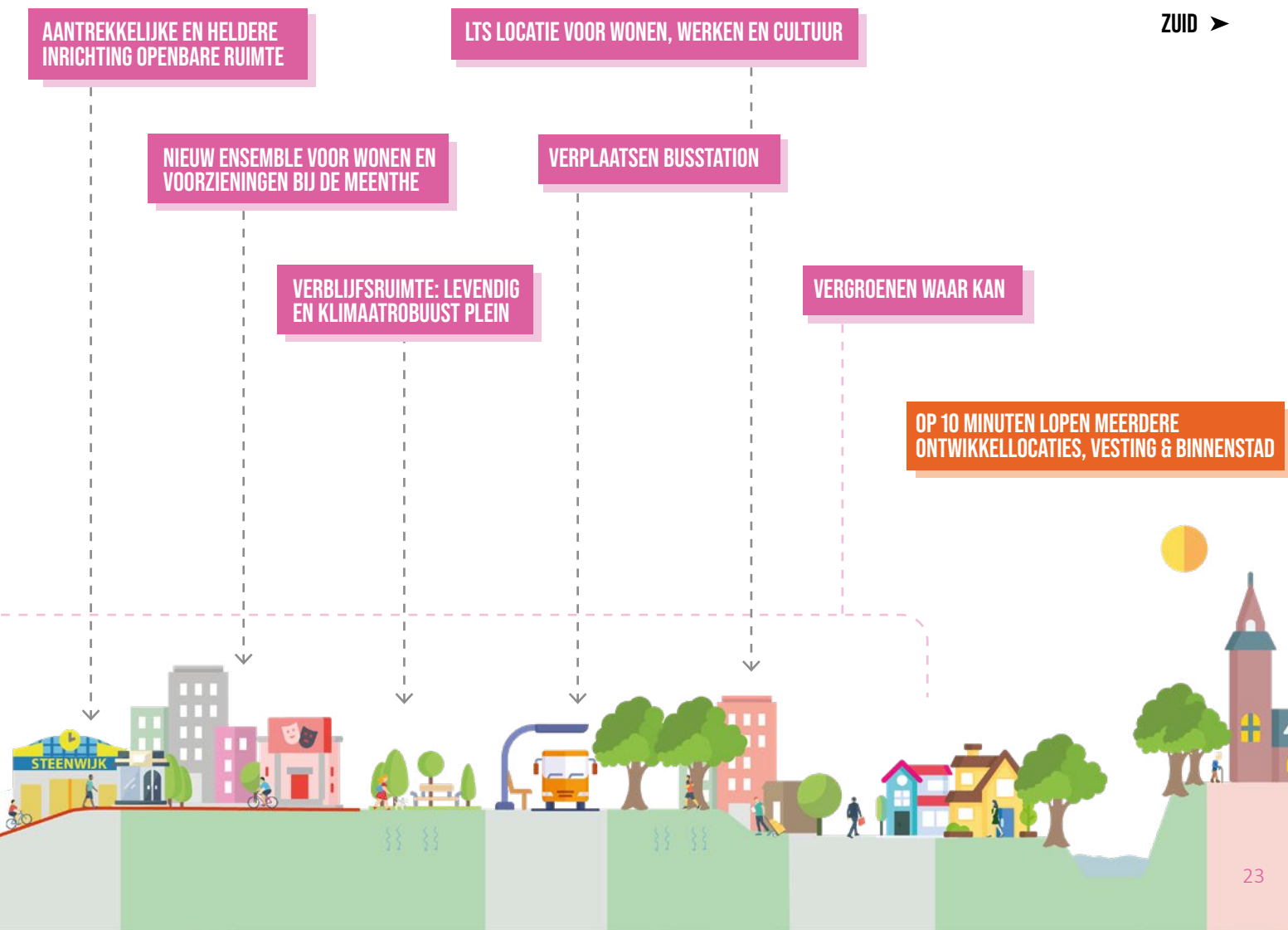


Deelgebied de functionele noordzijde

- > P+R: gebouwde parkeergarage voor auto en fiets, voor station en stad
- > Extra ruimte voor kantoren/voorzieningen/ onderwijs
- > Vergroenen en inpassing Joodse begraafplaats

Steenwijk

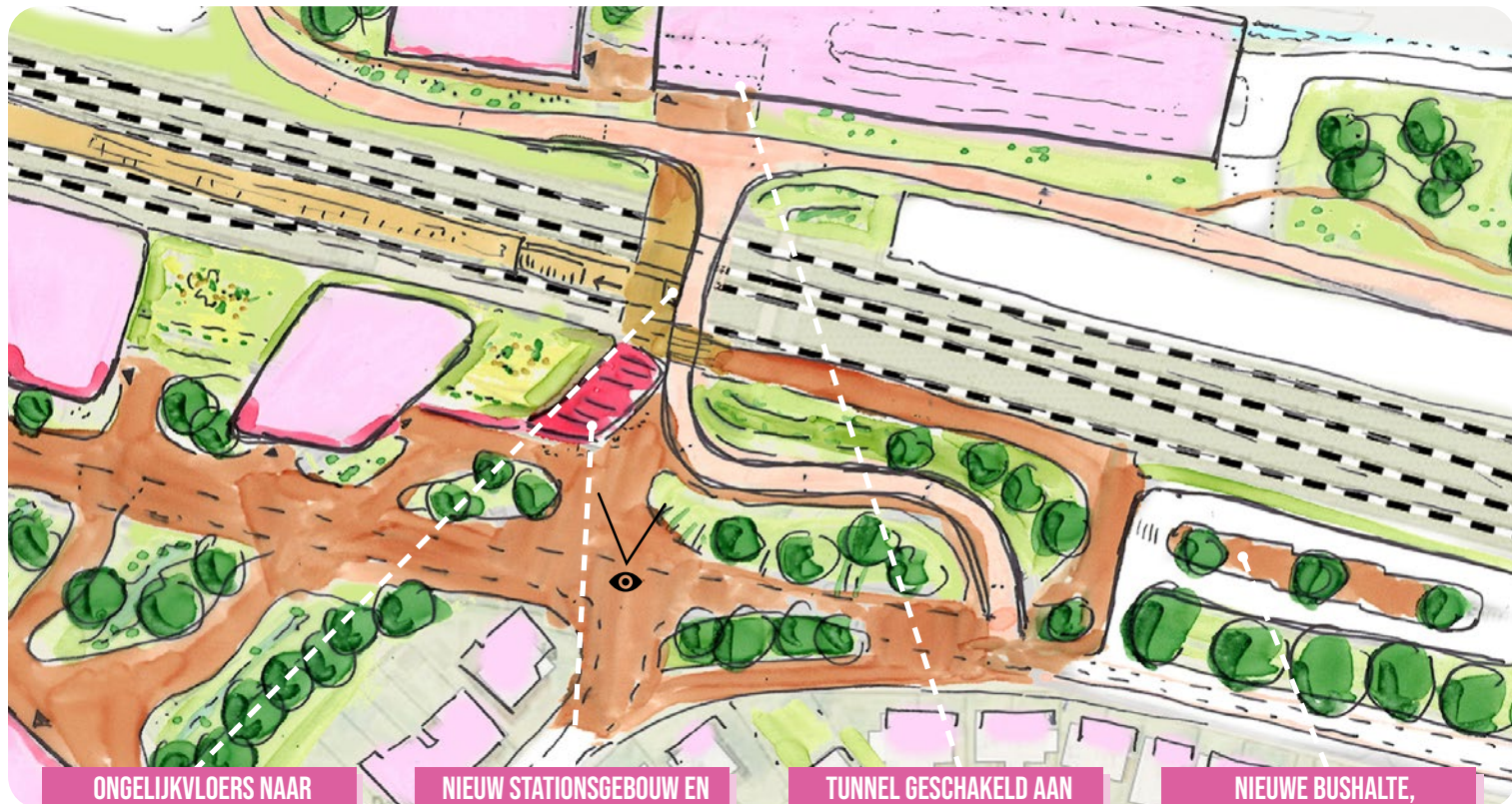
- > Ontwikkeling van ca. 2.300 woningen binnen 15 minuten fietsen, deels binnen 10 minuten lopen
- > Investering in langzaamverkeersroutes voor de stad
- > Nieuw hebt bestaand





STATION ALS INTERWIJKVERBINDING

Stel dat.. schets & locatie sfeerimpressie ▼



ONGELIJKVLOERS NAAR
HET PERRON

NIEUW STATIONSGEBOUW EN
VOORZIENINGEN IN PLINT

TUNNEL GESCHAKELD AAN
P+R VOOR AUTO EN FIETS

NIEUWE BUSHALTE,
GESCHAKELD AAN TUNNEL

HERINGERICHT STATIONSPLEIN,
VERBLIJFSGEBIED

STATIONSTUNNEL VOOR
VOETGANGERS EN FIETSERS

HELLINGBAAN VOOR FIETSERS



ENSEMBLE WONINGEN, VOORZIENINGEN EN DE MEENTHE

Stel dat.. schets & locatie sfeerimpressie ▼



PARKEREN AAN DE RAND VOOR MIVA DE MEENTHE

VOORZIENINGEN IN DE PLINT, ENTRES AAN HET PLEIN

PARKEERDEK LANGS SPOOR VOOR BEWONERS

DIRECTE LOOPROUTE TUSSEN P+R EN DE MEENTHE

TOEGANKELIJKE EN GROENE OEVER

LEVENDIG GROEN VOORPLEIN, WADI'S VOOR INFILTRATIE

3 NIEUWE APPARTEMENTEN-GEBOUWEN, 5-6 LAAGS



RUIMTE MAKEN VOOR DE GROENE IDENTITEIT VAN STEENWIJK

Stel dat.. schets & locatie sfeerimpressie ▼



P+R VERBONDEN AAN FIETS- EN VOETGANGERSTUNNEL

RACCORDEMENT BLIJFT

INGANG/UITGANG P+R VANAF EESVEENSEWEG

GROENE RAND JOODSE BEGRAAFPLAATS

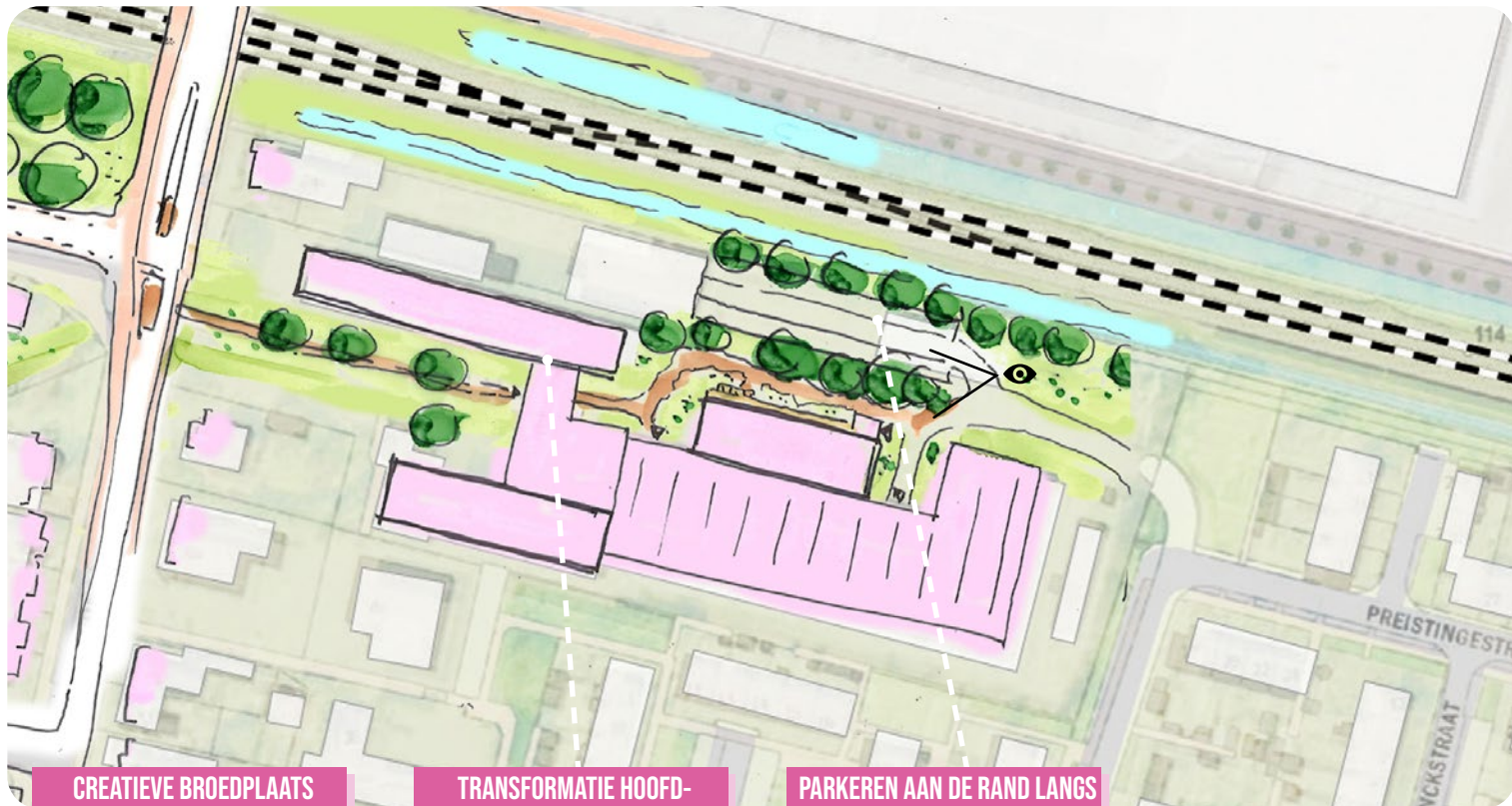
P+R VERGELIJKBARE HOOGTE ALS ARGRIFAC

WATERSTRUCTUUR LOOPT ONDER P+R DOOR



CREATIEVE BROEDPLAATS BIJ HET LTS GEBOUW

Stel dat.. schets & locatie sfeerimpressie ▼



CREATIEVE BROEDPLAATS
MET WONEN EN WERKEN

TRANSFORMATIE HOOFD-
GEBOUW LTS NAAR WONINGEN

PARKEREN AAN DE RAND LANGS
HET SPOOR

TRANSFORMATIE HALLEN NAAR
WERK/VOORZIENINGEN

NIEUW APPARTEMENTEN-
GEBOUW, 5-6 LAAGS

LUWE BINNENPLAATS



D. ONTWIKKELSTRATEGIE

FINANCIËLE STRATEGIE & PLANNING

Deze ontwikkelstrategie richt zich op de belangrijkste onderwerpen voor de ontwikkeling van het stationsgebied, namelijk grondeigendom, programma, samenwerking, marktconsultatie, investeringen en dekking, en planning. Deze onderwerpen worden in de komende paragrafen verder toegelicht.

De raming bij deze ontwikkelstrategie is indicatief. Het is een eerste oefening om gevoel te krijgen bij de investering en opbrengsten van de beoogde ingrepen.

Grondeigendom

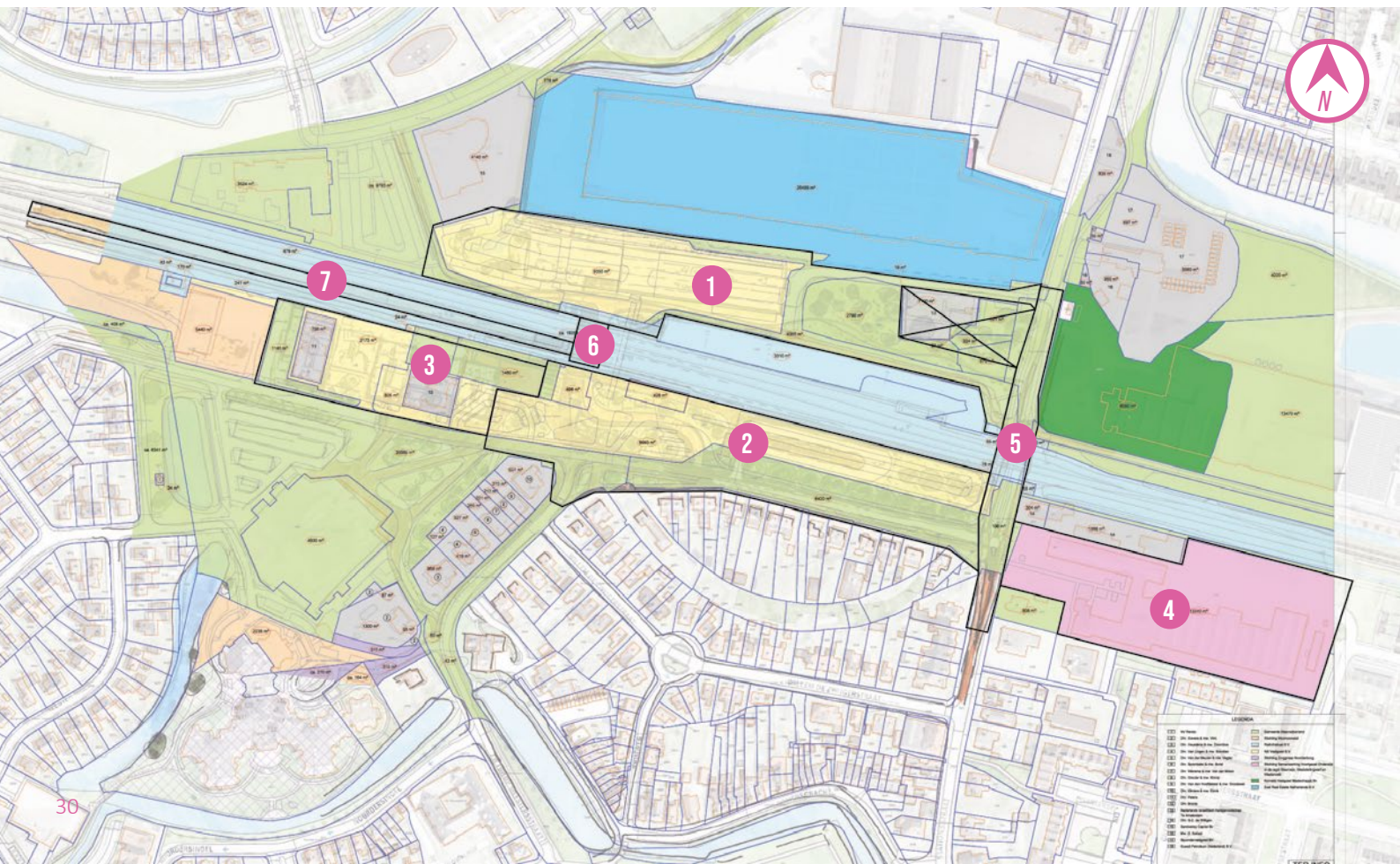
De verdeling van het grondeigendom is bepalend voor de strategie. De grootste eigenaar is NS/Prorail (geel), die het parkeerterrein aan de noordzijde en het station met het voorplein aan de zuidzijde bezitten. De gemeente is deels eigenaar van het stationsgebouw en bezit delen van de openbare ruimte (groen) en de

schoollocatie (roze). Twee private partijen bezitten kantoorgebouwen in het deelgebied bij het station aan de zuidzijde (grijs).

Programma

Het beoogde programma voor het stationsgebied omvat de toevoeging van woningen aan de zuidzijde van het station en op de schoollocatie. Er wordt uitgegaan van 30% sociale huur, 40% middeldure huur en 30% vrije sector woningen. Aan de noordzijde komt een nieuw kantoorgebouw en een parkeer hub. Een fiets-voetgangerstunnel verbindt de noord- en zuidzijde met de perrons, en vervangt de huidige voetbrug. Het station wordt volledig vernieuwd evenals het busstation. Het station wordt moderner, toegankelijker en uitnodigender. De bestaande spoorovergang wordt gemoderniseerd en veiliger gemaakt.

Grondeigendom ▼



Samenwerking

Een succesvolle ontwikkeling vereist samenwerking tussen verschillende partijen vanwege het gedeelde grondeigendom en de noodzaak van financiële bijdragen van verschillende overheden. De samenwerking tussen de gemeente en NS/Prorail is cruciaal omdat zij veel grond in bezit hebben. De belangrijkste investeringen (station, tunnel, perrons, hublocatie, en spoorovergang) moeten gezamenlijk worden aangevraagd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De MIRT aanvraag zelf vereist ook een regionale samenwerking. De MIRT aanvraag moet gezamenlijk worden ingediend met projecten van omliggende gemeentes.

Naast NS/Prorail is ook de samenwerking met private partijen belangrijk vanwege hun strategische posities in het stationsgebied. De bedrijven kunnen bijdragen aan de gebiedsinvesterings via “kostenverhaal” volgens de Omgevingswet. Als alternatief kunnen de gemeente en NS/Prorail zelf de volledige regie over de gebiedsontwikkeling nemen. Deze keuze vergt een bredere afweging en moet later worden gemaakt.

De provincie speelt een rol in de verplaatsing van het busstation en kan bijdragen aan de duurzaamheidsambities.

Investerings en bekostiging

De investeringen per deelgebied zijn indicatief doorgerekend. Onderscheid is gemaakt in kosten ten behoeve van de gebiedsontwikkeling en specifieke investeringen.

De specifieke investeringen omvatten de bouw van de parkeerhub, de tunnel, de perrons en de herprofilering van de spoorovergang. De totale investeringen liggen naar verwachting tussen €33 en €45 miljoen. De investeringen in de gebiedsontwikkeling kunnen deels worden terugverdiend via grondopbrengsten van kantoren, winkels en woningbouw. Er blijft op de gebiedsontwikkeling een tekort over van €5 tot €8 miljoen.

Bekostiging

De NS en prorail staan voor de taak het station te moderniseren, de bereikbaarheid van het station en de perrons te verbeteren en de hubfunctie van het station te versterken. Ook moet samen met de gemeente onderzocht worden hoe de veiligheid van

gebiedsontwikkeling	Deelgebied												Totaal	
	1		2		3		4		5		6 en 7			
	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max
Investerings	3,0	4,0	4,0	5,0	5,0	7,0	2,0	3,0					14,0	19,0
Grondopbrengsten	-2,0	-1,0			-5,0	-3,0	-3,0	-1,0					-10,0	-5,0
Totaal	1,0	3,0	4,0	5,0	0,0	4,0	-1,0	2,0					4,0	14,0

◀ Indicatief: eerste globale raming (investerings en opbrengsten per deelgebied)

gebiedsontwikkeling	Deelgebied												Totaal	
	1		2		3		4		5		6 en 7			
	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max
Gebiedsontwikkeling (saldo)	1,0	3,0	4,0	5,0	0,0	4,0	-1,0	2,0					4,0	14,0
Parkeergarage***	15,0	20,0											15,0	20,0
Herprofilering spoorovergang							1,0	2,0					1,0	2,0
Station *****					15,0	20,0							15,0	20,0
Perrons en tunnel *****											50,0	70,0	50,0	70,0
Totaal	16,0	23,0	4,0	5,0	15,0	24,0	-1,0	2,0	1,0	2,0	50,0	70,0	85,0	126,0

* bedragen nominaal x €1 miljoen (pp 1-1-2024, excl. Btw)

** bedragen incl v&t, proceskosten, bijkomende kosten

*** bouwkosten parkeergarage exclusief exploitatielasten

**** Dg 4 exclusief schoolgebouw

***** Opgave Prorail

de spoorovergang kan worden verbeterd. Belangrijk is ook medewerking en een bijdrage van de provincie. De provincie zou als concessiehouder de verplaatsing van het busstation moeten faciliteren (deelgebied 2). De gemeente dient ook bij te dragen door de schoollocatie te ontwikkelen. Alle grondopbrengsten moeten worden ingezet voor de gebiedsontwikkeling. Dit geldt ook voor het kantoor aan de noordzijde in deelgebied 1. Afhankelijk van de gekozen strategie kan een deel van de investeringen worden verhaald op de private eigenaren. Mogelijk kan de totale businesscase bekostigd worden als iedereen een maximale bijdrage levert.

Marktconsultatie

School en bijgebouwen

In de berekeningen van deelgebied 4 (schoollocatie) is alleen rekening gehouden met grondopbrengsten van nieuwe woningen op de binnenplaats. Voor de school zelf, die in 2030 beschikbaar komt, moet een nieuwe bestemming worden bedacht. Wonen ligt voor de hand, maar andere functies zijn ook mogelijk. Een marktconsultatie en inschatting van kosten voor renovatie tegen die tijd voorkomt onhaalbare ideeën.

Ondernemers in het station hebben het moeilijk door het reizigersprofiel. Reizigers zijn veelal op doorreis en mijden aankopen te doen in het station. Het station en de hub moet levendig en uitnodigend worden gemaakt. Met een aantrekkelijk en snel aanbod voor de kunnen reizigers worden verleid om wat aan te schaffen voor onderweg. Ook voor de winkels en functies in het station kan een marktconsultatie uitkomst bieden.

Planning

Gebiedsontwikkeling duurt doorgaans lang en vereist organisatorische prioriteit en financiering. De herontwikkeling zal naar verwachting ten minste 10 jaar duren. Dat wil niet zeggen dat er geen voortgang gemaakt kan worden. In afwachting van subsidies en bijdragen, kan een ontwikkelplan en samenwerkingsafspraken worden gemaakt voor het gebied. De planontwikkeling voor woningbouw op de schoollocatie kan daarna gelijk beginnen.

Stationsfuncties

Indicatieve planning ▼



COLOFON

Dit ambitiesdocument is in opdracht van de gemeente Steenwijkerland opgesteld. Dit ambitiesdocument is tot stand gekomen door een uitgebreid ontwerpend onderzoek en interactief proces, in samenspraak met de gemeente Steenwijkerland, gebiedspartners, ondernemers en eigenaren uit het gebied en bewonersverenigingen.

Alles uit deze rapportage mag worden gebruikt mits de bron wordt vermeld. Aan de inhoud van deze rapportage kunnen geen rechten worden ontleend.

Tekst

BVR Adviseurs
Cossee Consultancy (Deel D: Ontwikkelstrategie)

Lay-out en beelden

BVR Adviseurs, tenzij anders vermeld

Rotterdam, september 2024

