

Vraag / opmerking	Antwoord
Vuilafvoer bedrijven rond plein: veel overlast van bv Starbucks.	NS maakt momenteel een logistiek-totaalplan, daarin wordt dit meegenomen.
Nieuwe plek containers realiseren nabij commercie.	NS maakt logistiek plan.
Logo's van Arriva en Syntus ontbreken in animatie.	Animatie wordt niet meer aangepast.
Kappen perron 12/13 ontbreken in animatie.	Kappen zijn inmiddels toegevoegd.
Is de onderhoudslast van de investeringen in beeld?	Scope is Investeringsbesluit 2013 en dan de uitbreiding in m2 etc.
€ 600.000 voor onderhoud gereserveerd > met welke scope wordt gerekend?	Scope is Investeringsbesluit 2013 en dan de uitbreiding in m2 etc.
Is klinkerverharding wel goed schoon te maken? De tegels op de perrons zouden dat moeten zijn maar worden toch snel smerig.	Klinkerverharding wordt veel toegepast en is geen probleem.
Grote boogkap irt andere architectuur kappen ontvangstdomein: logica van de keuze ontbreekt en brengt reiziger in verwarring qua oriëntatie op zuidentree.	Meenemen bij integraal ontwerp kap busstation.
Fasering bouw kap is belangrijk ivm droog houden van de tunnel.	Bij oplevering busperron wordt huidige kap teruggeplaatst of tijdelijke kap geplaatst.
Nut en noodzaak van zebepad op deze plek ontbreekt; in de nabijheid van de trap voegt deze verkorting van de route niets toe en leidt zelfs tot een onveilige onoverzichtelijke situatie en doorkruist; deze kortsluiting past ook niet in de afspraken tussen gemeente en NS Stations rondom de financiering van de uitbreiding van de recent geopende reizigerstunnel.	Onderdeel geschrapt.
Opvallend in deze omschrijving is dat de eerste zin "Het busperron wordt gezien als onderdeel van de OV-knoop..." enerzijds spreekt over onderdeel van de OV-knoop en anderzijds spreekt over een extra perron. Onduidelijk waarom het busperron zo duidelijk als onderscheidend element wordt gepositioneerd en ontworpen.	Gaat hier alleen over de kappen. Busstation is stedelijke buitenruimte. Busstation is VO/DO status. Kap is een eerste verkenning van varianten, zie procesbijlage.
De kap van het busperron lijkt te groot geworden zoals nu weergegeven, waarom niet wat kleiner en wel het hele busperron overdekt ?	Meenemen bij integraal ontwerp kap busstation. Geen lange doorlopende kap want geeft visueel ongewenst effect, maar bomen op busperron.
Draaicirkel aan het eind van het busperron is te klein voor de bussen?	Is getoetst.
Het busstation is zowel onderdeel van het station als de stad. Het busstation dient in ieder geval de kwaliteit en uitstraling te hebben als het treinstation. Daarmee hoort het bij het station, zelfde bankjes, prullenbakken, abri's en bestrating.	Eens. meubilair conform.
Olifantspad voorkomen door oversteek te organiseren richting Windesheim (Westzijde busperron).	Is niet mogelijk door hoogteverschil tussen busperron en maaiveld.
Zebra's passen niet in relatie tot retail in tunnel.	Aangepast, alleen toegang busperron via tunnel en aan uiteinde nabij Hanzelaan.
Vides busperron (idem stationsperrons)?	Ja.
Gebouw busschauffeurs = looproute (opmerking betreft overstreek busperron)	Onderdeel geschrapt.
Hoe zorg je dat men niet overal het busperron verlaat en busweg oversteekt?	Hekwerk langs busperron.
Niet alle reizigers komen droog bij de bus. Waarom?	Keuze. Geen lange doorlopende kap want geeft visueel ongewenst effect, maar bomen op busperron.
Zal er camera toezicht zijn op busstation?	Aandachtspunt VO/DO.
Is er nagedacht over gladheid in de winter?	Bij de keuze van bestrating wordt hier rekening mee gehouden, ook worden de perrons meegenomen bij het strooien van de treinperrons.

Vraag / opmerking	Antwoord
Wordt er een rookzuil aangelegd?	Nee, deze is bij een busstation minder handig te situeren dan op treinperrons. Vooralsnog komen er dus geen aangewezen rookplekken, overlast van peuken zal wellicht tot andere beslissing leiden in de toekomst.
Als het gele vierkant niet geschilderd wordt zie je er aan de zuidkant niets van. Er liggen patronen die er mee conflicteren.	Nader toegelicht in H3. Niet akkoord dus.
Nemen jullie Deventerstraatweg ook met in OP? Zorg dat NS/gemeente op tijd contact opneemt zodat we tijdig in gesprek kunnen gaan.	Nee, zit niet in OP maar valt wel onder de Spoorzone (van BAM tot Boni).
Wat gebeurt er met het stallingsterrein van de bussen aan de Deventerstraatweg?	Nu nog niet bekend.
Openstelling hal in gebouw Schellepoort met korte route naar auto- en fietsparkeren in de Lubeckgarage is een aanbeveling.	Te bezien na mobiliteitsstudie (zie procesbijlage).
Zou de al eens besproken doorbraak van een deel van de plint van Schellepoort niet gemakkelijker leiden tot de gewenste sociale interactie?	doorbraak heeft i.v.m. nieuwe indeling en functie Lubeckplein geen toegevoegde waarde.
Komt opwaarderen Lubeckplein (economisch) in gevaar als er geen doorbraak Schellepoort komt?	Er is geen directe relatie tussen doorbraak Schellepoort en opwaarderen Lübeckplein.
Onderzoek mogelijkheden Schellepoort opentrekken.	Niet akkoord: doorbraak heeft i.v.m. nieuwe indeling en functie Lubeckplein geen toegevoegde waarde.
De tekst onder kwaliteitsboek en de afwezigheid van een noodzaak voor de doorbraak schellepoort niet te rijmen met de het gestelde in de management samenvatting qua noodzaak tot verandering. Er is nu nl. geen relatie tussen de zuidtoegang en het lubeckplein. Daarnaast komen er nog extra bewegingen bij door de fietsers waardoor het tussen primera en schellepoort alleen maar drukker wordt. Er is dus naast de relatie verbetering zelfs een functionele noodzaak.	Niet akkoord. doorbraak heeft i.v.m. nieuwe indeling en functie Lubeckplein geen toegevoegde waarde.
Wat gaat ProRail doen met het oude sporgebouw (Schellerpoort) aan de zuidzijde?	ProRail is geen eigenaar van het gebouw. Doorbraak heeft i.v.m. nieuwe indeling en functie Lubeckplein geen toegevoegde waarde.
Hoe verhoudt het OP zich tot het plan van Groen Links om de Spoorzone te vergroenen? Zie <a href="https://www.weblog zwolle.nl/content/view/53466/55/">https://www.weblog zwolle.nl/content/view/53466/55/</a> .	Pan Groen Links heeft geen status. Het staat iedereen in de stad vrij om alternatieve invullingen te bedenken.
Belangrijk in opgave zuidkant: groen is noodzakelijk voor waterberging, warmte en verblijfskwaliteit	Aandachtspunt voor VO/DO.
Drinkwaterwinning veilig stellen t.h.v. Wärsilä. Kun je hier nog iets met slootsysteem en het aantrekkelijk maken voor waterberging? De animatie is nu aan Hanzelandzijde vooral groen, kan op termijn blauwer.	Aandachtspunt voor VO/DO.
Is het stationsgebouw straks energieneutraal? Kunnen er zonnecellen op de kappen komen?	Aandachtspunt voor VO/DO.
Elektrische bussen i.v.m. geluid en stank.	Vorbereidende maatregelen aan busperron worden getroffen.
Hoe zit het met de energiebalans en de stroombehoefte? Wordt dit binnen het gebied opgewekt?	Voor een stedelijk gebied is het lastig om in eigen behoefte te voorzien. Qua wonen en werken kom je wellicht een eind maar dan heb je het niet over straatverlichting en mobiliteit.
Wat zijn de beperkingen op het gebied van Klimaatadaptatie en Energietransitie als je redeneert vanuit de ambitie?	1) tijdplanning 2) busvervoer is over 10 jaar anders (zonder bestuurders, kleinere combinaties en loslaten van vaste routes) 3) knoop binnen het gebied.
Hoe zit het met de overstromingsrisico's in het gebied?	Risicogebieden zijn in kaart gebracht.
Budgetten gaan hard, zo werd aangegeven. Hoeveel ruimte is er nog financieel om de ambitie op het gebied van Klimaatadaptatie en Energietransitie mee te nemen?	Vergt afzonderlijk budget (ambities).
Is begrip duurzaamheid gedefinieerd?	Begrip duurzaamheid is nader toegelicht.

Vraag / opmerking	Antwoord
Ook in het voorwoord van Anker staat er geen vermelding naar duurzame energie of energiebesparing. Bijvoorbeeld (einde eerste alinea): kwaliteitssprong hebben gemaakt en voegen we daar een duurzaamheidssprong aan toe?	Duurzaamheidsparagraaf is aangepast.
Energie en duurzaamheid als randvoorwaarde of enabler toevoegen. In ieder geval terug laten komen in management samenvatting, in lijn met aanpassingen in de rest van het rapport. Tekstueel (5de alinea: De ambitie ...: Na de voorgenomen investeringen is het station nog niet op het niveau DAT de)	Duurzaamheidsparagraaf is aangepast.
Toevoegen aan 'inzicht en ambitie' in 1.2 Doel ontwikkelperspectief: <i>het neemt duurzaamheid (op gebied van energie, waterhuishouding en hittestress) mee als integrale randvoorwaarde voor een toekomstbestendig stationsgebied.</i>	Duurzaamheidsparagraaf is aangepast.
2.1 Hier zou je toe kunnen voegen – naast de omgevingsvisie - de energie-ambitie die Zwolle heeft. 'Naar een schone en onafhankelijke energievoorziening'. In de programma-aanpak is dit als volgt verwoord. Dit kan 1-op-1 overgenomen worden: Hitte: hitteniveau gelijk aan comfortabele niveau binnenstad / Energie: Lokaal energieneutraal als uitgangspunt. Wat lokaal niet lukt, zo nabij mogelijk opwekken / Water: Hanzeland/Spoorzone is water-robust en helpt omliggende gebieden hun water kwijt te raken. Het is verweven met het groen/blauwe netwerk / Klimaat- en energiematregelen zijn zichtbaar en dragen ook daarmee bij aan een prettig leefklimaat.	Duurzaamheidsparagraaf is aangepast.
Verwijzing naar oplossen van het waterhuishoudingsprobleem aan de zuidzijde ontbreekt. Bijv. zin toevoegen: Ook wordt de infrastructuur zo aangepast dat hevige regenbuien niet tot overstromingen leiden. Verder is de alinea 'Het warmtenet in Hanzeland ... daken en boven parkeerterreinen' heel breed opgezet, terwijl het perspectief zich beperkt tot het stadscarré en directe omgeving. Een relevantere formulering: Daarnaast wordt ingezet op zoveel mogelijk lokale opwek van energie, bijvoorbeeld door zonne-energie op te wekken op daken en boven parkeerterreinen. Bij de nog te realiseren bouwopgaven wordt opwek en opslag van energie geïntegreerd in het ontwerp. Dit geldt zowel voor elektriciteit als voor warmte. De tekst van deze pagina over het warmtenet, kan op pagina 106 opgenomen worden.	Duurzaamheidsparagraaf is aangepast.
Het realiseren van extra parkeerruimte voor auto's staat haaks op de verwachte ontwikkeling dat het parkeren juist gaat verdwijnen en met zelf-rijdende auto's naar de randen verschuift. Toevoegen: Hiervoor wordt een toekomstbestendige keuze gemaakt, die rekening houdt veranderde energievoorziening voor auto's (elektrisch / waterstof).	Duurzaamheidsparagraaf is aangepast.
In het beeld is op een deel van de daken zonopwek opgenomen. Er zijn geen hoogwaardige groene daken (met beplanting) zichtbaar, wel een aantal grasdaken. In de programma-aanpak stellen we voor groene daken en zon-opwek te combineren. Hierbij is naast 'extensieve' groene daken (sedum, kruiden, mos en gras) ook sprake van 'intensieve' groene daken (met struiken en/of bomen). Ter inspiratie: Combinatie groen dak en zonopwek. W.b. wind: er zijn, voor de zeer geïnteresseerde kijker, diverse urban-windmolens te ontdekken in het gebied. Dit zal 99% van de kijkers ontgaan, verwacht ik. In de tekst is hiernaar geen verwijzing opgenomen.	Duurzaamheidsparagraaf is aangepast.
Onderaan tweede kolom: verder uitweiden over duurzaam materiaalgebruik: <i>dit geldt zowel voor de bestrating, de groenvoorziening maar ook voor het straatmeubilair, openbare verlichting.</i>	Duurzaamheidsparagraaf is aangepast.
Lijkt onlogisch dat de waterberging specifiek onder de groenvlakken zit.	Oneens, dit is oplosbaar in opgave.
Varianten en ambitie missen. Stationsweg kan ook worden ingericht met primaat voor fietser. Dus vormgeven als fietsstraat met asfalt verharding (2,5 m) voor de fietsers en klinkers in de middenstrook (1 m). Welke afwegingen worden gemaakt. Is het integraal?	Andere keuze gemaakt.
Energie: dit woord komt 2x voor: op pag. 28 in de alinea-heading en in de laatste zin. Op pagina 28 wordt verwezen naar het warmtenet in Hanzeland. Dit heeft daarmee geen betrekking op het stadscarré waar dit perspectief zich op richt. Daarmee is energie met de huidige versie geen onderdeel van het perspectief.	Duurzaamheidsparagraaf is aangepast.

Vraag / opmerking	Antwoord
Het woord zon komt vaker voor in relatie tot terras dan tot energie. In de afbeeldingen is, voor de goede kijker zowel zon-opwek als urban wind meegenomen.	Duurzaamheidsparagraaf is aangepast.
Termen Klimaatadaptatie en Energietransitie raken meer de kern dan het algemene begrip duurzaamheid. Voortaan Klimaatadaptatie en Energietransitie gebruiken?	Oneens, beide termen zijn gebruikt.
Perronkappen: qua water- en groenopgave breng je met de perronkappen iets in wat lastig is weer positief te maken	Aandachtspunt voor VO/DO.
Perronkappen moeten bij voorkeur niet groter dan nodig zijn, waar mogelijk voorzien van groene daken. Op het moment dat de kappen 'hard' zijn vervullen ze geen rol meer voor waterberging.	Aandachtspunt voor VO/DO.
In China is een bloeiende waterstofeconomie. In Nederland is er geen gebied dat voor een pilot met waterstof gaat. Is dat wat voor de Spoorzone?	Met de Provincie is afgesproken dat voorbereidende maatregelen voor elektrisch busvervoer worden genomen.
Het is wenselijk dat de wethouder in zijn voorwoord ook aangeeft dat "de toekomstbestendigheid en beleefbaarheid op gebied van energie en klimaat een belangrijke ambitie (of zelfs leidend principe) is bij de ontwikkelingen van de spoorzone".	Duurzaamheidsparagraaf is aangepast.
Het ontbreekt in de samenvatting aan een wenkend perspectief specifiek voor Zwolle. Gezien de gekozen ambitie "het groenste station van Nederland" (is dat nog steeds het motto), is het wenselijk dat expliciet ook wordt ingegaan op de ambities voor klimaatadaptatie en duurzame energie.	Ingegaan op klimaatadaptatie, geen ambitie groenste station van Nederland te zijn.
In de opgave wordt niets vermeld over de regionale evacuatiefunctie van de spoorzone als OV-knoop bij overstroming. Dit graag toevoegen.	Niet overgenomen.
Graag de term duurzaamheid meer verbeelding en inhoud geven door te spreken over: waterrobuust, klimaatbestendig en energieneutraal. Dit uit zich o.a. door het structureel toepassen van groene daken en gevels, groen-blauwe inrichting en beschaduwing. Dat zorgt tevens voor een aangenaam verblijfsklimaat.	Niet overgenomen.
3.1 Integrale visie, kopje Duurzaamheid, water energie en sociale kwaliteit. Voorstel om kop te veranderen in "Waterrobuust, klimaatbestendig en sociale kwaliteit.	Niet overgenomen.
Toevoegen aan de visie: In 2030 is de spoorzone waterrobuust en klimaatbestendig, is de hitte in de zomer beperkt door vergroening en beschaduwing en is het gebied energieneutraal. De Spoorzone draagt bij aan het oplossen van klimaatgerelateerde opgaven in de aangrenzende gebieden (o.a. wateroverlast Assendorp).	Niet overgenomen.
Graag toevoegen dat bij materiaalkeuze aandacht is voor hergebruik en herbruikbaarheid van materialen.	Niet overgenomen.
Ook toevoegen dat bewoners (als belangrijke stakeholder) worden betrokken. Toevoegen dat geëxperimenteerd kan worden met nieuwe samenwerkingsvormen voor het organiseren en realiseren van duurzame energie en vergroening.	Niet overgenomen.
Het expliciete Zwolse beeld (Groenste station van Nederland?) ontbreekt.	Is niet de ambitie.
Suggestie: iets opnemen over de verwachte transitie van de mobiliteit.	Overgenomen.
Stationsplein Noord: Graag toevoegen dat in het ontwerp rekening is gehouden met opvangen en regenwater. Bij incidentele extreme regenval (kan eens per 100 jaar) kan de fietsenparkeerkelder worden benut om water tijdelijk te bergen waarmee wateroverlast in de omgeving wordt voorkomen.	Overgenomen.
Herinrichting straten: Graag toevoegen dat het de ambitie is dat er ruimte wordt gecreëerd voor een blauw-groene inrichting die naast ruimtelijke kwaliteit bijdraagt aan het opvangen van regenwater en het voorkomen van hitte.	Overgenomen.
Kappen entrees, perrons, busstation: Graag toevoegen dat bij het ontwerp van de kappen mogelijkheden voor het opwekken van duurzame energie (zonnepanelen) en het vasthouden van regenwater (groene daken) worden benut.	Duurzaamheidsparagraaf is aangepast.

Vraag / opmerking	Antwoord
Stationsplein Zuid/Hanzepark: Graag toevoegen dat bij het ontwikkelen van het Hanzepark op een beleefbare en innovatieve manier een waterbuffer wordt gecreëerd die waarde toevoegt aan de verblijfskwaliteit. Deze buffer is nodig voor hemelwater van het busperron en de Hanzelaan (tijdelijk) op te vangen.	Niet overgenomen, meenemen bij uitwerking.
Lubeckplein en Hanzeland: Dit onderdeel gaat nu vooral over toekomstige functiemening en Urban Coolness. De ruimtelijke inrichting speelt hierbij een essentieel rol. Nu wordt de inrichting gedomineerd door verstening en het gebrek aan samenhang en intimiteit. Door een blauw-groene inrichting met o.a. groene gevels en beschaduwing en een duidelijke identiteit van looproutes en verblijfsruimte ontstaat een aangenaam verblijfsklimaat. Daarnaast is Hanzeland met zijn actieve bewoners en ondernemers bij uitstek de plek om te experimenteren met nieuwe samenwerkingsvormen voor het realiseren van grootschalige zonnedaken, herinrichten en dubbelfunctiegebruik van parkeerplaatsen.	Overgenomen.
Passerelle: Door een expliciet beeldbepalende groene inrichting draagt de passerelle bij aan de identiteit en beleving van de spoorzone en de groenblauwe verbindingen van beide zijden van het spoor.	Overgenomen.
Graag zoveel mogelijk bomen (bestaande) redden	Eens
Onderzoek naar fijnstof in Spoorzone (toegezegd in mobiliteitsplatform)	In juni 2013 is door DGMR onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de nieuwe busbaan voor geluidbelasting en luchtkwaliteit in de nabije omgeving (Rapport M.2013.0492.00.R001v1, DGMR, 14 juni 2013).
Kap busperron uitvoeren met zonnepanelen	Aandachtspunt voor VO/DO
Elektrisch busvervoer voorbereiden.	Vorbereidende maatregelen aan busperron worden getroffen.
Is nagedacht over het verduurzamen van het OV?	Vorbereidende maatregelen aan busperron worden getroffen.
Drainagemat op kelder vs. Wortels bomen. Hoe zorg je ervoor dat de kelder waterdicht blijft?	Aandachtspunt voor VO/DO.
Stootplaten naast kelder: In ieder geval onder de wegen toepassen.	Aandachtspunt voor VO/DO.
In hoeveel fases wordt de kelder gebouwd?	Bij I&M is 2 fases opgegeven.
Regime van eerste 24 uur gratis betekent dat studenten hun fiets niet in de bewaakte stalling gaan plaatsen. Dat betekent dat een groot aantal plekken op maaiveld nodig blijft. Hoe gaat de gemeente dat regelen?	Tekst is aangepast.
Voor de koppeling met het station wordt voorzien in trap en roltrap: hoe is de positie van dit stijpunt bedacht i.r.t. station(sdomeinen). De veronderstelling dat de trap niet overdekt is, zou ik graag toegelicht willen hebben.	Positie van ingangen georiënteerd op hoofdfietsstromen. Positie van voetgangersuitgang dicht bij tunnelmond, in toekomst overdekt door nieuwe kap. Trap wordt niet overdekt vanwege zicht en oriëntatie. Trap geleidt loopstromen naar stad, blokkeert niet.
Fietsgoot ingang nieuwe fietsenkelder vanuit richting Westerlaan moet rolbaan zijn. Fietsgoot is niet meer van deze tijd en past niet bij een modern station.	Hoofdstroom OL krijgt rolbaan, WL krijgt goten, wellicht met ondersteuning (aandrijving).
Zijn twee ingangen voor de fietsenkelder genoeg om de stroom fietsers in goede banen te leiden?	Hier is onderzoek naar gedaan. Bij de omvang van deze fietsenkelder zijn twee ingangen genoeg.
Ingangen naar de fietsenkelder niet goed geïntegreerd met de omgeving, ze staan los in de ruimte met glazen railings.	oneens, is grondig over nagedacht.
Ingang naar fietsenkelder moet helder gemarkeerd worden zodat mensen weten hoe ze er moeten komen.	Aandachtspunt voor VO/DO.
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.
Daglicht in stalling.	Is opgenomen in ontwerp: daglichthappers.
Fietsentree, afdak nodig.	Niet akkoord. Gekozen is voor roltrap en tapis roulants die bestand zijn tegen weersinvloeden.

Vraag / opmerking	Antwoord
Fietsenstalling entree in looplijn naar centrum (met dak = object)?	Er zal een nadere analyse plaatsvinden van de loopstromenrelatie tussen het ontvangstdomein en de directe omgeving van het station. Het ligt voor de hand dit in samenhang te doen met de analyse die plaats zal vinden in het kader van A). Daarbij zij vermeld dat de wens om de locatie van de uitgang van de fietskelder bij voorkeur uit de zichtlijn en looprichting richting de oude stad te houden.
Extra opgang fietsenstalling ivm brandweer eisen en doorsteek naar stationsgebouw en plein.	nee, niet opgenomen in CRS (opgesteld mede door NS).
Zoveel mogelijk lichtinval in fietsenstalling creëren.	Is opgenomen in ontwerp: daglichthappers.
Water op een fietsenstalling?!!	Ja, in dakconstructie meegenomen.
Wat zou de mogelijke toekomstige uitbreiding extra kosten als die nu meteen meegenomen wordt in de nog te volgen aanbesteding? Wat kost dit als dit later alsnog separaat gedaan wordt?	Op dit moment is daar geen budget voor dus vraag is niet relevant. Ontwerp wordt wel voorbereid op uitbreiding.
Blijft de bestaande overdekte fietsenstalling aan de NZ?	Ja die blijft. Wellicht moet hij met het oog op de exploitatie wel even dicht omdat er ineens 4800 plekken bijkomen.
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.
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.
Voorzien in adequaat fiets-parkeren zowel aan stadszijde (momenteel overbelast en lange afstanden tot reisdomein) als aan zijde Hanzeland;	Deze punten zijn naar onze mening verwoord in de opgave (H2).
In kaart laten zien dat verderop, langs Oosterlaan, wel degelijk fietsparkeren op maaiveld is voorzien	Tekst is aangepast.
Plankaart ontbreekt; onduidelijk in plan wat een hard uitgangspunt is en wat een impressie is van mogelijke ontwikkelingen.	Kaarten worden aangepast. Is visie.
Tijdig meedenken over ontwikkeling Hanzeland m.n. Wartsila gebied	Akkoord, onderdeel gebiedsontwikkeling.
Gebiedsontwikkeling: ik mis de strategie	Zit er nog niet in, wel in laatste versie.
Zebra's busstation weg en (echte) zebra toevoegen op de hanzelaan.	Oneens (mbt Hanzelaan), raad heeft hierover besloten.
Hoe is Kiss en Ride georganiseerd, hoeveel plekken, hoe wordt voorkomen dat mensen langdurig parkeren en hoe voorkomen we keren van auto's op Oosterlaan?	Aantal plekken is 2 x 10 / voorkomen langdurig parkeren en keren niet mogelijk in huidige wetgeving
Hoe lang parkeren op Kiss & Ride?	Geen parkeren, alleen stoppen voor laden en lossen
aantal K&R-plekken uitbreiden; uitstaphalte voor de bussen is aandachtspunt;	Oneens, genoeg K&R plekken. Uitstaphalte bus is aandachtspunt.
Groot punt van aandacht en mankement is 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.
De kappen aan de NZ staan deels voor het monumentale stationsgebouw. Kan de achterste kap niet korter?	vanuit OP geen kappen plaatsen boven voetgangsuitgang stalling. Ontwerp, locatie en omvang sationskap wordt later uitgewerkt.
Kappen zijn te hoog, lager zou mooier zijn.	Aandachtpunt VO/DO.
Kappen te ver voor gebouw, in strijd met architectuur rijksmonument.	Aandachtpunt VO/DO.
Als je de kap over het busperron kleiner maakt kun je het park nog meer het station intrekken.	Voor kennisgeving aangenomen.

**Reviewdocument Ontwikkelperspectief Spoorzone d.d. 28/6/2017**

Vraag / opmerking	Antwoord
Als de tekeningen slecht en alleen "een getekende ambitie" zijn, dan wijze waarop deze kappen in dit document een rol krijgen wel heel erg prominent. Ook de vorm lijkt hierdoor al heel erg te zijn vastgelegd. In de verkenningen (pag. 102) wordt slechts 1 model verkend. Relatie met buskap is van groot belang! Kap over busstation beïnvloedt de betekenis van de stationsentree op zuid...	Aandachtpunt VO/DO.
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.
Financiering en Beheerskosten kap.	Is onderwerp van gesprek en lobby.
Hoe is aangetoond dat deze kap met constructies en waterafvoer matcht met een toekomstig zijperron langs spoor 11. Fasering bouw kap is belangrijk ivm droog houden van de tunnel.	Huidige kap behouden of tijdelijke kap. Hoge kap geschrapt.
Wat is de kwaliteit van toekomstig perron 11 langs een hoge kap, hoe ziet het er daar uit.	Kap wordt veel kleiner, geen conflict met perron 11.
En een heel 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).
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.
Een laad en los plek conform PvE logistiek bij voorkeur aan de zuidzijde van het Station.	Conform.
Vraag geld in Den Haag aan voor Zwolle als 2 <sup>o</sup> station van NL.	Lobby is gestart en wordt geïntensiveerd.
Wat voor functie heeft het, in de gepresenteerde plannen op het Lübeckplein ingetekende gebouw?	De bebouwing op het plein is een mogelijk toekomstige ontwikkeling. Functie nog onbekend.
Hoewel het Lübeckplein niet bij de Spoorzone hoort, zie ik een nieuw gebouw op het Lübeckplein getekend op de afbeeldingen en in de animatie van het OS. Hoe kan dat ?	Het OP gaat over het Stationsgebied, inclusief Lübeckplein. De bebouwing op het plein is een mogelijk toekomstige ontwikkeling.
Wil de markt investeren in zo'n gebouw op het Lubeckplein en zal daarmee de exploitatie van de spoorzone voordeliger worden?	Niet in OP.
Welke maatregelen worden genomen om Westerlaan, Stationsplein, Oosterlaan verkeersluw te maken? Wat is het verschil tussen 2021 en 2030?	Oprit Stationsplein wordt plateau.
Maatregelen tegen hard rijden nemen op Oosterlaan en bij station.	Oprit Stationsplein wordt plateau.
Nu veel fietsen langs Westerlaan, dat is erg onhandig.	Klopt, er wordt geprobeerd het fietsparkeren op maaiveld terug te dringen.
Wat gebeurt er met de bestaande bomen op de Westerlaan? Graag zoveel mogelijk bestaande bomen behouden.	Aandachtpunt VO/DO.
Kiss & Ride duidelijk aangeven.	Voor kennisgeving aangenomen.
Profielen van de Oosterlaan en Westerlaan: Vanuit verkeer is voorgesteld om hier de fietsstroken te verbreden naar 2m ipv de nu voorgestelde 1,8m. De totale wegbreedte blijft gelijk, dus dit gaat ten koste van de ruimte voor de auto's.	Aandachtpunt VO/DO.
Gebied aan noordzijde 30km zone maken. Is nu in de spits een drama.	Conform.
Een rotonde op de stationstraat remt de snelheid van het verkeer af en geeft de mogelijkheid voor verkeer om in te voegen (vanuit binnenstad en Assendorp). Daarom rotonde niet weghalen.	Niet overgenomen.
Ik mis plan Oosterlaan in combi met K&R, laden&lossen en vuilplein.	Conform aangepast.
Veel K&R plekken vóór het station (westerlaan/stationsplein), Oosterlaan is niet logisch voor halers/brengers.	Conform aangepast.
Grote, schuine zebra (vloeiende beweging vanuit ontvangstruimte - centrum).	Niet akkoord: recht oversteken is nodig.
Als alle fietsen langs de oosterlaan er weer een plekje moeten krijgen dan is er geen ruimte voor een mogelijke taxiplaats.	Taxi geschrapt.



Reviewdocument Ontwikkelperspectief Spoorzone d.d. 28/6/2017

Vraag / opmerking	Antwoord
Omvang uitstaphalte Stationsplein Noord, voorgestelde oplossingen: Band minder hoog, uitstappen op rijbaan of omdraaien Kiss&ride en uitstaphalte.	Aandachtpunt VO/DO
Inrichting Westerlaan t.a.v. fietsparkeren. Zit dit in- of expliciet in OP of niet?	Ja, zit er expliciet in.
Is de bestrating van o.a. de Oosterlaan allemaal op hetzelfde niveau?	Nee, er komt een plateau op de overgang tussen Stationsplein en Oosterlaan
Gaat het alleen om stads- of ook om streekbussen die aan de NZ stoppen? Tot nu wordt er alleen gesproken over stadsbussen.	het gaat ook om streekbussen.
Het contrast tussen wat er in de persoonlijke toelichting verteld wordt en de beelden in de film. Film is nostalgisch, in het verhaal raast het verkeer nog over de Oosterlaan heen. Het contrast tussen nu en wensbeeld is wel heel groot. Is deze ambitie wel realistisch?	De ambitie is verkeersluw te maken, dit is niet 1-2-3 gerealiseerd.
Wat is nu exact het aantal meters dat het spoor van ProRail naar de Oosterlaan opschuift? En er komt toch geen muur tussen de Oosterlaan en de perrons? Daar komt alleen maar lelijke grafitti op.	Dit is zichtbaar in dwarsprofiel, geen muur maar een hek wordt voorzien.
Aan Oosterlaanzijde blijft een restopgave over het stallen van fietsen. Wat zijn die aantallen?	Onbekend op dit moment.
Uitstaphalte Noordzijde moet 2 bussen kunnen bergen. (2 x 12 m).	In ontwerp wordt dit onderwerp nog uitgewerkt.
Reizigers bevragen naar hun indruk van het station en omgeving.	NS doet periodiek onderzoek naar klantbeleving.
Hoe wordt veiligheid voetgangers en fietsers gegarandeerd?	Ontwerpen zijn getoetst op verkeersveiligheid.
Onduidelijk is hoe we het ontwerp moeten lezen: als VO of als mogelijke denklijn.	Het OP is een visie document.
Hoe ga je aan de raad communiceren over ambities (financieringsstrategie)?	In OP is H4 financieringsstrategie opgenomen.
In animatie communiceren wat 'roze wolk' is en wat realiteit (wellicht ambitie in zwart/wit en 'bestelling' in kleur)	Is opgenomen in disclaimer animatie.
Er wordt gesproken over de stationsdomeinen. Vervolgens 'schiet' men in het waardebod. Op basis van de stationsdomeinen zou ook geconcludeerd moeten worden dat het omgevingsdomein meer is dan alleen verblijf. Het omgevingsdomein en ontvangstdomein dienen ook te zorgen voor een helder ontvangst; enerzijds in de stad, anderzijds in het station.	Tekst wordt aangepast.
Aan de zuidzijde is (na al) expeditieruimte voor de commercie in de tunnel	Klopt, tekening wordt aangepast.
Hanzelaan, ooit als auto te gast in shared-space, krijgt steeds meer betekenis en wordt opgedikt met parkeerstroken, K&R en bussen... De oversteek in het verlengde van de voetgangersbrug wordt luwer gemaakt; weet niet of nu voldoende rekening wordt gehouden met reizigers uit/naar de tunnel.	Hanzelaan is een stadsstraat, die meerdere verkeerssoorten moet en kan faciliteren. Is hier qua intensiteiten op ontworpen in OP.
Hier wordt gesproken over het wenkend perspectief. In de tekst wordt de situatie beschreven als ware het er al à is daarmee voldoende duidelijk dat het er nog niet is, het er wellicht ook niet komt??	Ja, dat wordt in H4 nadrukkelijk uitgelegd.
Ontbreekt: beschrijving als ontvangstdomein / relatie met stationsentree à en dus de relatie met de (groene) verblijfsinrichting. Wat is de relatie tussen de stationsentree en de opgang van de fietsenstalling naar het ontvangstdomein... of IN het ontvangstdomein	Tekst wordt aangepast.
Mis in het document een heldere tijdlijn, pve e.d.	Komt niet in OP, maar in procesbijlage. PVE niet op totaalniveau OP behalve iXin (in bijlage met review opmerkingen).
Is het concept Ontwikkelperspectief een voorloper van een wijziging op een bestemmingsplan of structuurplan? Welke status heeft het OS als de gemeenteraad het goedkeurt ?	Het OP heeft geen juridische status. Het is ontwikkelprogramma om het gewenste eindbeeld te realiseren.
Wens: Prachtige entreekappen aan de voor- en achterkant van het station (noordkant: relatie entreekap met bestaande monumentale stationsgebouw en directe omgeving (ook de Starbucks kant), zuidkant: relatie entree kap station met de kap van het busperron en ook relatie met Schellepoort gebouw en het achterliggende Lübeckplein).	Kappen zijn nu een 'getekende ambitie'.



Reviewdocument Ontwikkelperspectief Spoorzone d.d. 28/6/2017

Vraag / opmerking	Antwoord
Zijn opmerkingen Spoorcafés verwerkt?	Alle opmerkingen uit Spoorcafés en tussendoor zijn meegenomen.
Welke investeringen doen andere partijen?	Wordt in financiële strategie genoemd.
Op welke momenten zet u stappen (de marsroute) en hoe betreft u andere partijen daarbij?	Na vaststellen OP door raad wordt een samenwerkingsovereenkomst opgesteld.
Is de hoop dat anderen als vanzelf aanhaken?	Na vaststellen OP door raad wordt een samenwerkingsovereenkomst opgesteld.
Is er naast dit sociaal rendement (ook waardevol natuurlijk) misschien ook nog economisch rendement in uw verwachting?	Niet in OP.
Kunt u aangeven welke markt vraagt of een Passerelle? Iets concreter misschien?	Vastgoedmarkt.
Wat is uw de samenhangende visie voor dit 'nieuwe centrumstedelijk gebied' op economisch terrein? Hoe rijmt het uitdijen van dit centrumstedelijk gebied met de elders geformuleerde wens voor compactere stadscentra?	Doel compactere stadscentra is verdichting. Met centrumstedelijke gebied wordt geanticipeerd op de omgevingsvisie.
Welk sociaal of financieel rendement verwacht u van het 'wenkend perspectief'?	OP is een visie documenten, geen business case.
Er ontbreekt een goede set integrale tekeningen van 2021 en 2025 (of verder).	Plankaarten toegevoegd.
Er ontbreekt een ontwerp onderbouwing waarin de gemaakte ontwerp keuzes vastliggen en daarmee traceerbaar zijn.	OP is visie document.
Er ontbreekt een verificatie en validatie van de ingebrachte eisen.	In bijlage beschikbaar.
Hoe zijn de keuzes genoemd in het keuzendocument van IXIN ingevuld?	Keuzedocument is geverifieerd, OP bevat de gemaakte keuzes
De raming ontbreekt en het is daarmee onduidelijk hoeveel geld naar welk onderdeel gaat en zijn daar niet slimme keuzes in te maken?	Gemeente maakt nieuw investeringsvoorstel.
De architectuur van de verschillende gebouwde voorzieningen (Stationsgebouw, hoge kap, beide tunnelentree kappen, busperron kap en busperronabri's) vormen geen samenhang.	Kwaliteit en functionaliteit is omschreven
Lastig om al een inhoudelijke review te geven. 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.
Monumentaal station als bronpunt vernieuwsopgave Spoorzone.	Conform
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.
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.
Er missen: programmatabel, planning/ volgtijdelijkheid, heldere faseringstekeningen, plankaart, randvoorwaardenkaart.	Tekst OP is aangepast.
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.
Plankaart ontbreekt; onduidelijk in plan wat een hard uitgangspunt is en wat een impressie is van mogelijke ontwikkelingen	OP aangepast
Neem spoorvervoerders mee in de review: NSR, Ed Siemonsma, Arriva, Rob Kooloos; Syntus, Maxim Meijer	Conform

Vraag / opmerking	Antwoord
Stimuleren van gebruik van tunnel en gerealiseerde reizigersvoorzieningen. Derhalve geen verwatering van het concept met bundelen van reizigersstromen trein en bus en sluiten overbodige toegangen.	Deze punten zijn naar onze mening verwoord in de opgave (H2).
Is het ontwikkelperspectief nu bedoeld om de te bouwen objecten in de onderlinge samenhang te laten passen of om een samenhangend geheel achter te laten.	Tekst herschreven, 1.3.
Blz. 19 op het plaatje staat een groen gestippelde route(?) Getekend binnen de demarcatie.	Aangepast. Is geen ontwerp, moet als mogelijkheid gezien worden.
Blz. 19 op het plaatje ontbreken volgens mij twee mogelijke fietsroutes onder het spoor door. 1 nabij de overweg veerallee en 1 in het verlengde van de roopoot parkstraat. Beide kwamen ook uit de O team sessies.	Aangepast.
Regio zwolle is inmiddels 20 gemeenten	Aangepast.
Graag toevoegen dat bij het samenhangend toekomstperspectief voor de spoorzone nadrukkelijk is gekeken naar de toekomstbestendigheid ten aanzien van klimaat (overstroming, wateroverlast, droogte en hitte) en energie.	Aangepast.
Regio meenemen in consultatieronde.	Is nog niet gebeurd. In het kader van de lobby ook de regionale bestuurders betrekken.
Op de kaarten van het OP de oriëntatie, legenda en kijkrichting toevoegen.	Overgenomen
P 13 Er staat een quote, waar komt deze uit? Als deze verwijst naar de omgevingsvisie dan wordt er verwezen naar een nog niet vastgesteld document waar de raad ook nog niks van heeft gevonden.	Aangepast.
'meer en betere verbindingen zijn cruciaal...centrumgebied'. Suggestie om dat te illustreren. Wat is het centrumgebied? Of beperkt het zicht tot de stationsomgeving. En wat is dat dan?	Aangepast.
2.2 Omschrijving station Zwolle als Ov Knoop. Begint met termen als chaotisch, negatieve impact, rommelig beeld. Dit voelt meer als een persoonlijke mening dan als een zakelijke beoordeling. Niet relevant gezien het investeringsvoorstel en de planvorming om de bus te verplaatsen. Suggetie om hier te beginnen met de kansen, wat zijn de pareltjes in dit gebied, waar moet aan gewerkt worden. Wat is de ambitie. Ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen, beeldkwaliteit, relatie binnenstad, bereikbaarheid, duurzaamheid, klimaat, etc.,	Aangepast.
Omschrijving: een van de belangrijkste opgaven is het verbeteren van de verblijfskwaliteit. Hiervoor zijn ingrijpende veranderingen in het bussysteem noodzakelijk. Gezien het investeringsvoorstel lijkt deze opmerking niet relevant. Daarnaast een kanttekening: bus- en taxireizigers verbleven er juist. Hebben we zometeen wel een plein waar iemand verblijft? Of is de meeste reuring naar de zuidzijde verplaatst? Kun je de spooromgeving sowieso beschrijven als verblijfsgebied. In de basis is het veel meer een verkeersgebied (maar dan met de wens/ambitie voor dominantie door voetgangers/fietsers). Daar moeten de voorzieningen dan ook op aansluiten=opgave. Ik zou als opgave voor het stationsgebied ook benoemen dat we de toegankelijkheid/bereikbaarheid van de voorzieningen willen vergroten. Daarmee vat je wellicht ook wat aspecten samen.	Oneens, niet overgenomen.
Vervoersstromen in kaart brengen en analyseren	Eens
In de gebruikte terminologie is soms sprake van het concept Ontwikkelperspectief voor het Stationsgebied en soms is dat Ontwikkelingsperspectief Stationsgebied. De juiste terminologie is naar ons oordeel: Ontwikkelperspectief Spoorzone.	Eens, tekst is conform aangepast.
In tekst staat 'geen gelijkvloerse uitgangen', in de tekening staat (nog) een zebra getekend. Ga er van uit dat tekst goed is en de tekening nog aangepast moet worden.	Klopt, is aangepast.
Voorziening autoparkeren: aantallen gezamenlijk afstemmen irt P&R.	Autoparkeren is opgave voor zowel stationsgebied als in het kader van de gebiedsontwikkeling Hanzeland.
Waar zit de P&R? aanduiden !	Autoparkeren is opgave voor zowel stationsgebied als in het kader van de gebiedsontwikkeling Hanzeland.

Vraag / opmerking	Antwoord
Autoparken. Ook hier wordt geen inzicht gegeven in een te verwachten verandering van auto-gebruik en/of parkeervoorzieningen door technologische ontwikkelingen. Voordat een extra parkeervoorziening wordt gebouwd, lijkt het me goed de visie hierop verder te ontwikkelen. Dit om te voorkomen dat de beperkte financiële middelen ingezet worden voor een slechts tijdelijk gewenste oplossing.	Meenemen bij VO parkeervoorziening.
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.
Voorziening autoparkeren: aantallen gezamenlijk afstemmen irt P&R.	Nader uitwerken i.c.m. mobiliteitsstudie.
Voorzien in P&R-aanbod vanuit NS (momenteel geen P&R-aanbod, parkeergarages zijn vol en hebben een laag tarief). Verbeteren K&R-; er zijn (2020) 40 plekken nodig aan beide zijden, momenteel chaotisch "geregeld".	Deze punten zijn naar onze mening verwoord in de opgave (H2). (Aantal K&R plekken niet gevraagd in iXin, 2 x 10 plekken)
Parkeren voor gasten buitensociëteit op termijn aan zuidzijde faciliteren	Suggestie meenemen in het kader van de parkeeropgave.
Komt er niet eerst een tijdelijke passerelle?	Nee. Spoorkruisend deel definitief. Aanlandingen aan noord- en zuidzijde zijn tijdelijk.
Het groen op de passerelle oogt vrij laag. Is dat een bewuste keuze?	De maat van het groen verhoudt zich tot de maat van de constructie van de passerelle.
Passerelle doorkruist het afgesproken (vrij te houden) nutstracé (gekruisde raster). Dat hoeft geen probleem te zijn, mits het enkel een oversteek is en binnen het nutstracé geen zaken op/in de grond worden aangebracht.	Aandachtspunt voor VO/DO
Het plateau van de passerelle veroorzaakt de kap van 2 grote bomen bij het combigebouw. Als die kap nodig is, zal dat vanuit het project passerelle geregeld moeten worden. Mogelijk bezwaar.	In VO Stationsplein blijven bomen staan. Voor realisatie Passerelle moeten twee bomen wijken. Daarbij wordt gemeentelijk beleid voor bomencompensatie volgen.
De trap van de passerelle lijkt dwars door het combigebouw te gaan en lijkt de entree van de bestaande fietsenkelder onmogelijk te maken.	Getoetst aan tekening. Geen probleem, mits uitbouw wordt verwijderd.
Verplaatsing Lensbrug voor tijdelijke passerelle is in strijd met functie rijksmonument.	Correct.
Passerelle staat hier aangegeven voor 'langzaam verkeer', ik heb begrepen dat de passerelle niet bedoeld is voor fietsverkeer. Ik zie elders staan dat fietsen aan de hand kunnen worden meegevoerd.	Juist, langzaam verkeer, fiets aan de hand.
Op pagina 32 wordt gesproken over een integratie van busstation in het station (de OVT). Hoe verhoudt dit zich tot de ontsluiting van busstation via deze passerelle? Ik vind dat we daar helder in moeten zijn; want "waarom ontsluit je dan niet de perrons" (discussie in lijn met Moreelsebrug Utrecht). Wat is dan de betekenis van de stationsentree aan de zuidzijde, is dat een alternatief op de hoofdroute via de passerelle of andersom???	Passerelle is poortjesvrij 24/7 verbinding. Ontsluiting treinperrons niet gewenst door spoorsector, bovendien fysiek nauwelijks mogelijk. Stationsentree is dus een hoofdroute.
Op afbeeldingen zijn trappen van het busperron naar de passarel te klein weergegeven. Deze verbinding van het busperron naar de binnenstad is volgens mij een van de redenen om de passarel te maken, waarom zijn ze dan niet net zo groot als op het stationsplein ?	Aandachtspunt voor VO/DO.
Hoe landt passerelle aan t.o.v. entree huidige fietsenstalling	Is rekening mee gehouden, geen conflict.
Links van het stations gebouw ontbreekt de passerelle. Hoe ziet het gebied rondom de poortjes er daar uit? De uitbouw van het combigebouw wordt toch gesloopt?	Aangepast, zie pag 91.
Hoe ziet de situatie er op perron niveau uit? (poortjes bij combigebouw en kolommen op perron 1, 12, 13. Perron 3,4,5, Perron 8,9,10).	Meenemen bij nader ontwerp passerelle.
Fiets aan de hand op passerelle werkt niet.	Fietsen op de passerelle is niet toegestaan.
De Vrienden pleiten ervoor om de Passarel een meer stedelijk karakter met functies te geven en directer te laten aan sluiten bij de omliggende bebouwing. Als voorbeelden kunnen dienen de Ponte Veggio in Florence en de Rialto Brug in Venetië.	Nu niet voorzien maar bespreekpunt in ontwerptraject.

Vraag / opmerking	Antwoord
Positie poorten irt stationsgebouw.	Mogen niet verder het plein op. Ontwerpogave integraal in kader ambitie ontvangstdomein.
Waar komt de fietstaxi?	Op stationsplein.
Niet handig om het stationsgebouw los te zien van de nieuwe entree van het station. Moet OVCP-lijn niet verplaatst worden om boven aan de reizigerstunnel meer ruimte te creëren. Het bestaande stationsgebouw zou dan daar op reagerend mogelijk een andere inrichting kunnen krijgen	Niet akkoord, OVCP lijn niet verder het plein op.
Is het helder dat het stationsgebouw ook in de nieuwe indeling nog steeds zo'n belangrijke entree heeft? Wat is de relatie tussen deze entree en de nieuwe en hoe kun je hier met functies in het gebouw en inrichting van het voorplein (omgevingdomein) op inspelen...	In visie OP wordt oude stationsgebouw prominente plaats gegeven en zou een gebouw van de stad moeten worden met bijpassende functies. Entree in oude gebouw is voor reizigers o.i. zeer ondergeschikt. NS heeft dit ontwerp aangeleverd. Betrekken in procesafpraak ontvangstdomein + kap (procesbijlage).
Hoeveel steken de nieuwe entreekappen boven het bestaande stationsgebouw uit?	Ontwerp, locatie en omvang sationskap wordt later uitgewerkt.
Kappen niet uitnodigend aan de zijkanten. Aan de noordkant is de nieuwe kap tegen het bestaande monumentale gebouw getekend, waarom geen afstand ertussen? Kap te hoog in relatie tot het monumentale gebouw. Waarom geen doorzichtige kap op dezelfde hoogte als de huidige overkapping ?	Ontwerp, locatie en omvang sationskap wordt later uitgewerkt.
Alle bussen naar busplein. Route vanuit Oosterlaan via Karnebeektunnel.	Toelichten routevoering oostelijke routes nog in studie.
Verbeteren overzicht op en oriëntatie op de binnenstad	Deze punten zijn naar onze mening verwoord in de opgave (H2).
VO Stationsplein: waarom een smalle zebra (Terborgstraat) en een brede zebra (ABN Amro)? Smalle zebra kan weg: we willen mensen toch stimuleren om niet bij de Terborgstraat over te steken?	Verhoging/trap leidt mensen die naar de stad gaan vanuit station naar de brede zebra bij ABN Amro. Er zijn echter ook mensen die aan oostzijde moeten zijn, die moeten niet alleen bij ABM Amro over kunnen steken.
Hoe is het met hittestress op dit plein? En risico's met extreme buien en het onderlopen van de fietsenstalling?	Vergroenen plein en maatregelen bij extreme buien zijn voorzien in plan.
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.	Parkeren en P+R moet nader wordern uitgewekrt, daarna lokatiekeuze.
Onduidelijk is hoe we het ontwerp Plein Zuid moeten lezen: als VO of als mogelijke denklijn.	denklijn. Plein is nog niet als VO ontworpen en we zullen hier vooralsnog niets doen.
Aan de zuidkant is de entreekap gedraaid t.o.v. het Schellepoortgebouw, hierdoor geen goede aansluiting met het Schellepoortgebouw en Lübeckplein. Kappen te hoog in relatie tot de omgeving. Waarom geen glazen kap net als boven het busperron, zodat er een aansluiting is met de rest van het station.	Ontwerp, locatie en omvang sationskap wordt later uitgewerkt.
Oneens met stadscarré gedachte, juist wel mensen naar Lübeckplein leiden met een eventuele doorgang in het Schellepoort gebouw.	In het OP zijn andere keuzes gemaakt.
Zebra regenboog is niet veilig.	Niet mee eens. Raad heeft hierover besloten.
Legenda: wat is k&R, taxi, laad-losplek.	Aangevuld
Fietsenstalling in de lengte ipv breedte	Plek en vorm nu nog niet definitief bepaald.
Kruisende stromen voetgangers en fietsers (vanaf Hanzelaan ri fietsenstalling vv).	Probleem is signaleerd. Bij detailontwerp fietsenstalling onderzoeken.
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).

Vraag / opmerking	Antwoord
Zuidzijde wordt wel een behoorlijk tochtgat.	Ontwerpeis: comfort moet hoog zijn
Bij plattegrond stationsgebouw: Geen duiding van formules (zoals AKO, broodzaak en GWK. Wel branchering (books, to go-retail, e.d.)	Tekeningen zijn afkomstig van NS.
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.
Positionering retail (geen achterkanten) en logistiek à nader uit t werken in vervolg	Meenemen bij nadere uitwerking.
Retail: achterste units ver uit de looplijn	Meenemen bij nadere uitwerking.
Wens tot herinvesterings in de kwaliteit van het retailaanbod in stationsgebouw met aandacht voor ligging ten aanzien van de reizigersstroom, logistiek en vuilafvoer; waarbij aandacht voor monument, de locatie voor OV/reizigersfunctie en plek bagagekluizen;	Deze punten zijn naar onze mening verwoord in de opgave (H2).
Verkeersstroom naar en van hogeschool Windesheim wordt onderbelicht. De begeleiding ervan stopt (nu ook al) min of meer op het Lübeckplein.	De looproute naar hogeschool Windesheim is er en zorgt op piekmomenten voor ongewenste situaties. Inzet is om de ervaren overlast met gerichte maatregelen beheersbaar te houden.
Voetgangers: waar voor fietsers de ambitie duidelijk uitgeschreven is, mis ik hier expliciete wens om een voetgangersverbinding over de IJsselallee naar Hogeschool Windesheim te realiseren.	Niet in OP.
Openstelling hal in gebouw Schellepoort met korte route naar auto- en fietsparkeren in de Lubeckgarage is een aanbeveling.	Te bezien na mobiliteitsstudie (zie procesbijlage).
Hoe is rekening gehouden met een toekomstig perron langs spoor 11?	Niet in OP.
Openbare toiletten noordzijde: verzoek deze aan te leggen dan wel toegankelijk te maken.	Zijn nu niet voorzien in de openbare ruimte, met NS bezien of huidige toiletten openbaar toegankelijk gemaakt kunnen worden.
Inrichtingsplan met alle objecten (zitgelegenheid, bewegwijzering, camera's, signing/reclame, prullenbakken, etc. ontbreekt en dient in samenhang ontworpen te worden;	Aandachtspunt voor VO/DO.
Wat opvalt in vergelijking met andere stations in Nederland. Daar is steeds gekozen voor een dichte hal (Rotterdam, Utrecht Centraal, Arnhem Centraal) waardoor het wachten niet in de wind is. Met de gekozen aanpak is het bij mooi weer prachtig, maar als het koud en winderig is, blijft dit voor de reiziger een onaangename plaats (is mijn inschatting).	Niet overnemen, een gebouw wordt veel te groot voor deze plekken
De zijgevel zou ook dicht kunnen zijn, maar wel transparant: meer comfort!	Kan, door NS al eerder afgewezen. Argumenten voor open ruimte al geleverd door NS en worden toegevoegd in tekst.
Verkenning op basis van Het Stationsconcept ontbreekt. Wie zegt dat de OVCP zo goed staat bijvoorbeeld?? Is dit de enig denkbare oplossing voor de m2 retail??	In geïntegreerde ontwerpstudie oppakken o.b.v. gezamenlijk PvA. Zie procesbijlage.
De onderbouwing voor de keuze voor de kappen trein- en busstation/ nieuwe ontvangt-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.
Inrichtingsplan met alle objecten (zitgelegenheid, bewegwijzering, camera's, signing/reclame, prullenbakken, etc. ontbreekt en dient in samenhang ontworpen te worden;	Meenemen bij nadere uitwerking.
Station moet onderdeel worden van de stedelijke context; belangrijk bronpunt en daarmee strategisch punt	Klopt, dit is de essentie van het ontwikkelperspectief.
Te kort aan magazijn ruimte waarbij er tevens ruimtes zijn die op de 1 <sup>e</sup> etage zijn waarbij de leveringen middels een kleine lift naar boven moeten.	NS maakt logistiek plan.

Vraag / opmerking	Antwoord
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.
Het Station kent tevens diverse fysieke belemmeringen in de transport route, denk aan ongelijke stoepen etc.	NS maakt logistiek plan.
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.
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 iverse externen)	NS maakt logistiek plan.
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.
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.
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.
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.
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.
bagagekluisjes bij de ruimte voor T&S.	Geen opgave voor OP, wel voor beheerder station.
Voorkomen van tocht (onder kap)	Gekozen voor dichte hal vanwege te groot aantal openingen indien gesloten hal. Voorkomen van tocht is aandachtspunt bij ontwerp kappen.
Waarom kap, wind blijft, donkere ruimte. Folly boven tunnel.	Kap is uitgebreid toegelicht in OP, inclusief lichtbetreding.
Verbeteren van kwaliteit en omvang transferruimte ontvangstdomein stadzijde. Station(sgebouw) is daarbij herkenbaar maar is niet de hoofdentree. De huidige hoofdentree is slecht herkenbaar en zeker niet uitnodigend; Entree huidige entree zuidzijde is herkenbaar en zeker niet uitnodigend;	Deze punten zijn naar onze mening verwoord in de opgave (H2).
Verbeteren van de beleving / kwaliteit van de (wachtende) reizigers zoals droog wachten op perron 15, 16 en 12, 13 (Vechtdal- en Kamperlijn) en warm wachten (herinrichting stationsgebouw);	Deze punten zijn naar onze mening verwoord in de opgave (H2).
Verbeteren overzicht op en oriëntatie tussen de verschillende modaliteiten trein, bus en fiets.	Deze punten zijn naar onze mening verwoord in de opgave (H2).
Verbeteren van verblijfswaarde van het omgevings- en ontvangstdomein met aandacht voor goede en logische (geleid langs het stationsgebouw, doorbloeding voorplein) en veilige (oversteek!) verbindingen met het centrum / oriëntatie reizigers op de stad.	Deze punten zijn naar onze mening verwoord in de opgave (H2).
Management samenvatting, We missen in de punten op bladzijde 7 aandacht voor het te kleine reisdomein aan de noordzijde en het smalle onoverzichtelijke ontvangstdomein aan de noordzijde.	Zie pg 8 OP.
Inleiding 1.2 Bij de laatste bullet de noordzijde toevoegen. Het probleem is vergelijkbaar. Als is het probleem aan de zuidzijde ontstaan nadat de tunnel is afgekapt en niet meer boven kwam in het Schellepoort gebouw wat een prima ontvangstdomein was.	Conform, 1.2 OP excl. opmerking Schellepoort. Herontwerp tunnel was unaniem besluit alle partijen
Zorg dat het van afstand duidelijk is waar het station is. Nu trekt de aandacht meer de busperronkap dan waar de entree echt is. (tenminste als de zebra daar weg is) Met doorsteek Schellepoort wordt dit vanaf lubeck plein duidelijker.	Doorbraak heeft i.v.m. nieuwe indeling en functie Lubeckplein geen toegevoegde waarde. Kap wordt integraal ontworpen met stationskap.

Vraag / opmerking	Antwoord
Entree doet grote afbreuk doet aan het oude stationsgebouw. Zou beter (mooier) zijn als de entree van het station aan de Noord kant een karakter krijgt dat past bij het gebouw.	Dit is een particuliere opinie die gaat over de esthetiek, architectuur. Bij de uitvraag voor een kapontwerp is de relatie tussen oude gebouw en nieuwe kappen een overweging. Vooralsnog gaan wij voor en iconisch ontwerp, dat een duidelijk adres geeft en ondersteunt aan de oriëntatie.
Functies zichtbaar in stationsgebouw. Op kop & hoek zit functies? Verblijfshoreca	Invulling van stationsgebouw is niet specifiek gedefinieerd.
Rijders van buiten Zwolle geven veel overlast. Kan er een taxiverordening komen om gebruik standplaatsen station te reguleren.	Signaal doorgeven aan afdeling vergunningen en beleid
Verzoek slagboomplaatsen om te voorkomen dat particulieren en onbevoegden taxistandplaats ook gebruiken.	Nagaan wat mogelijk en wenselijk is
Aantal standplaatsen (13) voor taxi is waarschijnlijk te laag. Er staan er nu al vaak 14. Als er te weinig ruimte is wordt er dubbel geparkeerd en werkt het systeem niet meer.	In iXin eis opgenomen 10-15 plekken.
Waar komt opstelplaats voor zone-taxi? Daarvoor twee aanvullende plekken nodig.	Bij K&R.
Looproute naar taxistandplaats in tunnel en rond station goed aangeven.	Aandachtspunt voor VO/DO.
Verzoek: ook een aantal standplaatsen aan Noordzijde, en dan liefst alleen voor Zwolse bedrijven. Anders staan plaatsen snel vol met bedrijven van buiten Zwolle.	Wordt niet overgenomen.
Inrichting standplaats taxi akkoord, mits voldoende ruimte om uit rij te draaien (niet dubbel parkeren).	Is ontwerptechnisch moeilijk, kijken wat er kan.
Is alternatief visgraatmodel ook mogelijk voor taxi standplaats?	Is ontwerptechnisch moeilijk, kijken wat er kan.
Taxi's graag busbrug gebruiken.	Lastig ivm regulering verkeerslichten en gebruik busbaan/busstation Pannekoekendijk
Verzoek uitstapplaats taxi noordzijde.	Wordt niet formeel geregeld, maar hiervoor kan uitstapbushalte gebruikt worden
Verzoek oppikplaats taxi noordzijde.	Past niet in het ontwerp. In het reizigersdomein (station) wordt voor taxi's naar de zuidzijde verwezen, daar zijn alle oppikplaatsen.
Hoe herkent passagier oppikpunt? Risico: taxibord kan leiden tot ontstaan nieuwe taxistandplaats/wachtplaats.	Aandachtspunt voor VO/DO.
Eerste alinea van tweede kolom. Positieve & duurzame formulering van de taxi-standplaatsen. <i>Op het plein is ruimte voor meerdere fiets-taxi's. De auto-taxistandplaatsen verhuizen naar de zuidzijde van het station.</i>	Aangepast.
Het aantal taxi-standplaatsen en de aanduidingen zijn niet consequent: ca. 10 stuks + regio-taxi (p. 39) / 10-15 taxi's waarvan 1-2 NS-zone taxi. (p. 94)/ correcte benaming en spelling: NS Zonetaxi	11+2 is aangepast.
Gebruik je de term park of stedelijk groen? Stedelijk groen past beter bij de ideeën aan de zuidzijde van het station. Het begrip park wekt wellicht de indruk dat het wel heel groot is. Bovendien, voor het groter groen stappen mensen waarschijnlijk wel op de fiets naar de IJssel.	Tekst is aangepast.
Voorzien in halte voor touringcars / treinvervangend vervoer?	Ja, op Hanzelaan.
Verbeteren van voetgangsvriendelijkheid van het gebied (zowel Noord- als Zuidzijde) door een openbare ruimte te creëren die goed leesbaar, veilig, comfortabel en levendig is.	Deze punten zijn naar onze mening verwoord in de opgave (H2).