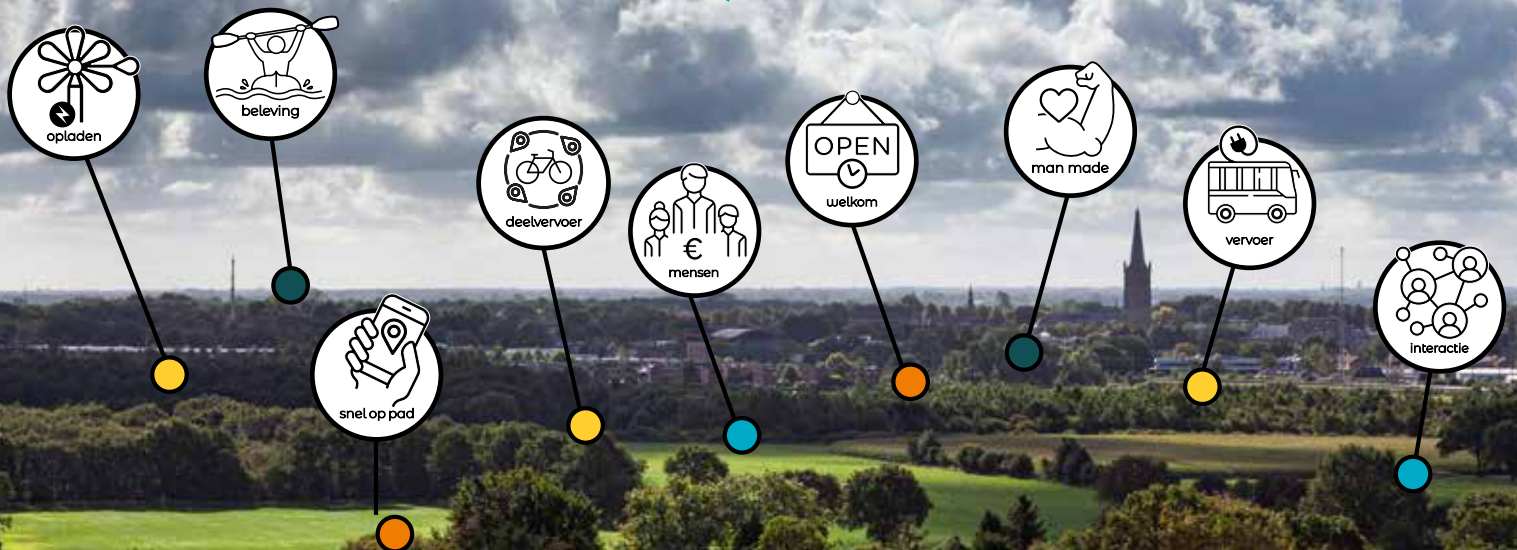


Gebiedsontwikkeling Centrale Poort Station Steenwijk

Ontwikkelkader, september 2021
Gemeente Steenwijkerland

DE POORT NAAR

TOEKOMSTPERSPECTIEF



Gebiedsontwikkeling Centrale Poort Station Steenwijk

Ontwikkelkader, september 2021
Gemeente Steenwijkerland

Samenwerkingspartners



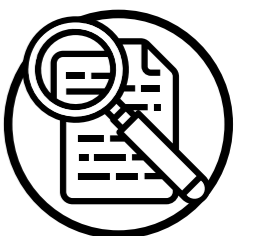
Inhoud

1	Van Gribus naar Centrale poort met allure	3
2	De Ambitie voor de Centrale Poort: intercitystation Steenwijk	5
3	Het stationsgebied, een aantrekkelijke bestemming en verblijfsgebied	7
4	Een hartelijk welkom in Steenwijkerland	9
5	Een optimaal functionerend, duurzaam mobiliteitsknooppunt	10
6	Kaders en onderzoeken	12
7	De gebiedsontwikkeling op hoofdlijnen	15
8	Financiën	18

In het ontwikkelkader wordt verwezen naar de volgende bijlagen:

- > Waardestellend onderzoek door TAK Architecten
- > Onderzoek hotelaccommodatie en zakelijke markt Steenwijk door ZKA
- > Enquêteresultaten
- > Inventarisatie bezoekersaantallen en reizigersgegevens

Deze bijlages vindt u op www.steenwijkerland.nl/depoortnaar



1.1 Aanleiding

In 2019 heeft de gemeente Steenwijkerland een deel van het stationsgebouw aangekocht voor herontwikkeling. Het stationsgebied wordt door inwoners en reizigers de laatste jaren ervaren als een gribus. In het onderzoek Stationsbelevingsmonitor 2020, door NS Stations en ProRail, scoort Intercitystation Steenwijk als slechtste van Overijssel. In dit onderzoek wordt de wachttijdbeleving, sfeer en fietsparkeren als aandachtspunt benoemd.



Station Steenwijk 2021

Kenmerkende opmerkingen in dit kader zijn:

“De centrale ontvangthal heeft geen allure, is gedateerd, verpaupert en oogt en voelt onveilig. Het is een entree met zeer weinig kwaliteit. In de ontvangthal is leegstand en geen actuele en/of digitale informatievoorziening aanwezig. Veel mensen gebruiken de centrale hal dan ook niet en maken gebruik van de poortjes aan de zijkant van de hal om op het perron te geraken. Vanaf het perron is aan de achterkant van de centrale ontvangthal graffiti en vuil zichtbaar. Het stationsplein is rommelig, ongezellig ingericht en geen verblijfsgebied. In niets is te zien dat men zich bevindt in de stoere vestingstad Steenwijk en het unieke natuurgebied Weerribben-Wieden. Bovendien missen er verwijzingen naar andere parels in de buurt zoals Giethoorn, de Koloniën van Weldadigheid en de stadjes aan de voormalige Zuiderzee. Het huidige station en zijn omgeving geven een nare eerste indruk als je in Steenwijk(erland) komt en nodig niet uit tot een herhaalbezoek”

Het station is de plek van waaruit onze eigen inwoners dagelijks thuiskomen en vertrekken. We willen dat onze inwoners het gevoel krijgen dat zij thuiskomen op een herkenbare en veilige plek met faciliteiten die passen bij een modern intercitystation. Werknemers, bezoekers van bedrijven, studenten en scholieren maken gebruik van het station. Het station is daarmee een belangrijke sociale en economische ontmoetingsplek.

1.2 Visie Duurzaam (Be-)leefbaar Toerisme

Op het station komen en vertrekken ook veel toeristen en recreanten voor een bezoek aan de stad Steenwijk of de achterliggende gebieden zoals de Weerribben-Wieden, Giethoorn en de Zuiderzeestadjes. In de huidige situatie kan er niet gesproken worden over een uitnodigende uitstraling van het stationsgebouw en de omgeving. In de ‘Visie op Duurzaam (Be-)leefbaar Toerisme en Recreatie in Steenwijkerland’, die door de gemeenteraad van Steenwijkerland in 2020 is vastgesteld, staat hier het volgende over:

“Hier (het stationsgebied red.) worden bezoekers verleid om kennis te maken met de stad Steenwijk en de regio die veel te bieden heeft. Vanaf het station wordt ingezet op een goede bewegwijzering en een aantrekkelijke mix van duurzaam vervoer waarmee de regio verkend kan worden. Per fiets, e-bike, boot, openbaar vervoer of zelfs amfibiebus of Ecowaterliner. Reserveren, betalen, informatieverschaffing en routebepaling gaan allemaal via smart mobility. De bezoeker moet het gevoel krijgen dat hij op een bijzondere plek is aangekomen. Met een uitstraling die past bij het gebied van

Weerribben-Wieden. Het wordt een visitekaartje, al moeten we nog wel veel aan de uitstraling van het station doen. Het gebouw wordt aangepast zodat het intercitystation toekomstbestendig en tegelijk een trots uithangbord is. Het biedt direct toegang tot het hart van de vestingstad Steenwijk en is onze 'pronketalage' voor wat er nog meer te bezoeken is: het Nationaal Park, Giethoorn, de Zuiderzeestadjes en de Koloniën van Weldadigheid. Dit zijn voorbeeld van onze prachtige bezienswaardigheden waarmee we bezoekers willen verleiden om het gebied te bezoeken. De centrale toegangspoort bij intercitystation Steenwijk is een cruciale schakel in een samenhangend stelsel van vervoersknooppunten en informatiecentra. In deze toegangspoort geven we op regionale schaal invulling aan 'smart hospitality' en 'smart mobility'."

1.3 Leeswijzer

Dit ontwikkelkader 'Gebiedsontwikkeling Centrale Poort intercitystation Steenwijk' is opgebouwd in een aantal delen. In hoofdstuk 2 gaan we in op de centrale ambities het stationsgebied als geheel. In de hoofdstukken 3, 4, en 5 gaan we verder in op de 3 centrale ambities en deelopgaven. Om vervolgens een blik te geven op de kaders van het project, de projectorganisatie en de financiën in de hoofdstukken 6, 7 en 8.



Inspiratie uit plan Stones & Stories 2019

De Ambitie voor de Centrale Poort: intercitystation Steenwijk

2.1 De Ambitie

De bezoeker moet op het station het gevoel krijgen dat hij op een bijzondere plek is aangekomen. Het intercitystation wordt een visitekaartje voor de gemeente Steenwijkerland. De directe omgeving wordt een duurzaam toekomstbestendig mobiliteitsknooppunt en bestemming. Het biedt direct toegang tot het hart van de vestingstad Steenwijk en is onze 'pronketalage' voor wat er nog meer te bezoeken is: het Nationaal Park Weerribben-Wieden, Giethoorn, de Zuiderzeestadjes en de Koloniën van Weldadigheid. Wij onderscheiden binnen dit project de volgende drie grote ambities.

Het station Steenwijk wordt een aantrekkelijke en herkenbare centrale toegangspoort naar vestingstad Steenwijk en het prachtige achterliggende gebied. Bezoekers worden hartelijk welkom geheten en inwoners vertrekken er naar werk/school en komen er ook weer thuis.

2.2 Het station een aantrekkelijke bestemming en verblijfsgebied

Het stationsgebouw en de directe stationsomgeving moeten in de eerste plaats een aantrekkelijke bestemming en een prettig en veilig verblijfsgebied worden voor reizigers, toeristen en omwonenden. Het nieuwe stationsgebied moet schoon, veilig, groen, overzichtelijk en een ontmoetingsplek zijn. Een kop koffie of een broodje halen, watertappunten, wachtruimtes, informatievoorziening, toiletvoorziening horen bij de basisvoorzieningen van een modern intercitystation. Deze basis willen we uitbreiden met nieuwe functies in de leegstaande delen van het gebouw om zodoende de status van intercitystation te behouden en te versterken. Een plek waar verschillende functies samenkomen binnen de schaal van Steenwijkerland.

2.3 Een hartelijk welkom in Steenwijkerland en de regio

Voor de (dagelijkse) reizigers, toeristen en dagjesmensen willen we tevens dat het intercitystation Steenwijk functioneert als entree van de stad Steenwijk en het achterliggende gebied. We willen de kwaliteit van de vestingstad Steenwijk, Weerribben-Wieden en Giethoorn zichtbaar maken op het station. Bezoekers moeten de unieke kwaliteiten van het gebied direct ervaren als hartelijk welkom en uitnodiging tot (herhaal)bezoek. Reizigers, bezoekers en gebruikers van het station ervaren een moderne entree mede door actuele en volledige (digitale) informatievoorziening over de regio. Het stationsgebied van de toekomst heeft een regionale, moderne en groene uitstraling met allure.

2.4 Optimaal functionerend mobiliteitsknooppunt

De derde ambitie van Steenwijkerland is om een overzichtelijke en verkeersveilige omgeving te creëren waar de verschillende mobiliteitsstromen en doelgroepen bij en naast elkaar kunnen bestaan. We zetten hierbij Station Steenwijk in als centraal knooppunt waar bezoekers en gebruikers eenvoudig over kunnen stappen op duurzame vervoersmiddelen, hun vervoersmiddel op kunnen laden, verder reizen met het streekvervoer en parkeren. Op deze manier verbeteren we de bereikbaarheid en mobiliteit van, in en naar het gebied.

2.5 Deelprojecten

In de uitwerking van het project zullen verschillende (deel-)projecten en activiteiten bijdragen aan de realisatie van bovengenoemde ambities met betrekking tot Centrale Poort: Station Steenwijk. In het volgende hoofdstuk gaan wij nader in op de drie hierboven beschreven ambities.

Station Steenwijk verbindt



Foto Steenwijker Courant: Wilbert Bijzitter

3

Het stationsgebied, een aantrekkelijke bestemming en verblijfsgebied

3.1 Inleiding

Het stationsgebouw en de directe stationsomgeving moeten in de eerste plaats een aantrekkelijke bestemming en een prettig, veilig verblijfsgebied worden voor reizigers, toeristen en omwonenden. Het nieuwe stationsgebied moet schoon, veilig, groen, overzichtelijk en een ontmoetingsplek zijn. Een kop koffie of een broodje halen, watertappunten, wachtruimtes, informatievoorziening, toiletvoorziening horen bij de basisvoorzieningen van een modern intercitystation. Deze basis willen we uitbreiden met nieuwe functies in de leegstaande delen van het gebouw om zodoende de status van intercitystation te behouden en te versterken. Een plek waar verschillende functies samenkomen binnen de schaal van Steenwijkerland.

3.2 Doelstellingen

We willen het huidige stationsgebouw en -omgeving herontwikkelen tot een aantrekkelijk, uitnodigend, gebiedseigen en herkenbaar intercitystation als centrale entree tot vestingstad Steenwijk en het omliggende gebied waar het goed wonen, werken en recreëren is. Concreet formuleren wij dit in de volgende doelstellingen:

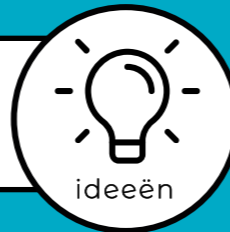
Voor wat betreft het stationsgebouw:

- > Het realiseren van een herkenbare en duurzame en/of circulaire schil van het gebouw waarbij de basisgedachte van het beeldkwaliteitsplan 'Poorten' kan worden gehanteerd. Hierin wordt aangegeven dat de schil van het pand deels kan worden uitgevoerd met gebiedseigen elementen passend bij de natuur, landschappelijke kenmerken en biodiversiteit van de Weerribben-Wieden.
- > Het toevoegen van functies in het stationsgebouw die toegevoegde waarde hebben voor de gebruikers en die passend zijn bij de directe omgeving. De functies zijn gericht op informatievoorziening, duurzaam vervoer of hebben een invulling gericht op bezoekers en inwoners waaronder horeca en dienstverlening aan inwoners en/of bezoekers. Deze functies sluiten zoveel mogelijk aan bij de geformuleerde potenties van het gebouw in het waardestellend onderzoek en sluiten qua uiterlijk aan bij de transparante paviljoenstructuur zoals in dit onderzoek omschreven.
- > Het stationsgebouw en het verblijfsgebied voldoen aan de basisuitgangspunten van NS en ProRail dat uitgaat van de 4 W's: comfortabel Wachten, WC-voorzieningen, Warme dranken en gratis Watertappunten.

Voor wat betreft de stationsomgeving:

- > Het herinrichten van het stationsplein op basis van de adviesrichtlijnen uit het waardestellend onderzoek vanuit het perspectief gastvrijheid en verblijven, duurzaam vervoer en het realiseren van een uitnodigende loopverbinding tussen het station naar de binnenstad.
- > Door middel van inrichting van de openbare ruimte en (digitale) informatievoorziening de verbindingen met de directe omgeving, binnenstad en De Meenthe versterken.
- > De toegankelijk van het station en de binnenstad bevorderen in relatie tot parkeren en verkeerscirculatie. Een mogelijkheid is om dit te realiseren middels een centrale onderdoorgang voor voetgangers en fietsers. We gaan hier een verkennend onderzoek naar uitvoeren.
- > Het stationsgebied scoort positief op (sociale) veiligheid en beperkt de overlast voor direct omwonenden waar mogelijk.
- > Het aanbrengen van (idealiter gebiedseigen) groen om de hittestress en steeds vaker voorkomende stortbuien beter op te kunnen vangen.
- > Iconen, kunst en cultuurelementen toevoegen of beter zichtbaar maken om de unieke uitstraling, identiteit en authenticiteit van de stad en regio te versterken.

Duurzaam, digitaal, groen, gezellig en gastvrij



ideeën



Plangebied

4

Een hartelijk welkom in Steenwijkerland

4.1 Inleiding

Voor de (dagelijkse) reizigers, toeristen en dagjesmensen willen we dat het intercitystation Steenwijk functioneert als entree van de stad Steenwijk en het achterliggende gebied. We willen de kwaliteit van de vestingstad Steenwijk, Weerribben-Wieden en Giethoorn zichtbaar maken op het station. Bezoekers moeten de unieke kwaliteiten van het gebied direct ervaren als hartelijk welkom en uitnodiging tot (herhaal)bezoek aan het gebied.

4.2 Doelstellingen

Wij willen dat bezoekers en gebruikers van het station zich welkom voelen. Het unieke ontwerp van het stationsgebouw kan de beleving versterken wanneer deze op juiste wijze wordt hersteld. Het gebouw en de omgeving op zichzelf kunnen al een uitnodigende werking hebben. Voor een hartelijk welkom binnen de gemeente Steenwijkerland formuleren wij in de volgende doelstellingen:

- > Het realiseren van het stationsgebied als de centrale entree en als 'pronketalage' met informatie over en sfeerbeelden van het gebied conform de 4 verhaallijnen voor Steenwijkerland.
- > Het versterken van de functie van intercitystation voor onze inwoners, forenzen en dagelijkse reizigers door middel van het verbeteren van de inrichting en basisfaciliteiten in het en rondom station.
- > Het aanbieden van actuele, laagdrempelige en voor iedere doelgroep goed vindbare toeristische informatie over vestingstad Steenwijk en de omliggende gebieden.
- > Het stationsgebied is authentiek, herkenbaar en verleidt de bezoeker tot langer en/of herhaalbezoek in stad en regio.
- > Het station is een ontmoetingsplek –en informatieplek voor inwoners en bezoekers van het station.
- > Routing en bewegwijzering (fysiek en digitaal) naar binnenstad, achterland en culturele instellingen (musea, theater) wordt verbeterd tot een uitnodigende loper.
- > In de openbare ruimte ontstaat er een kans om het stationsgebouw weer in de context van haar ruimtelijke omgeving te plaatsen en een kwaliteitsslag te maken.
- > Huisvesting en/of samenwerking met culturele en maatschappelijke organisaties bij de functionele invulling van het stationsgebouw.

Een optimaal functionerend, duurzaam mobiliteitsknooppunt

5.1 Inleiding

Van oudsher zijn stationsgebieden gesitueerd buiten de stedelijke omgeving. Door de jaren heen zijn veel stations onderdeel geworden van de stad door het uitdijen van de stedelijke omgeving. Daarnaast is de mobiliteit de laatste jaren enorm toegenomen. Dit leidt ertoe dat stations een mobiliteitsknooppunt zijn geworden met een complexe ontwerpopgave. De ambitie van Steenwijkeland is om een overzichtelijke en verkeersveilige omgeving te creëren waar de verschillende mobiliteitsstromen bij en naast elkaar kunnen bestaan, zonder grote inbreuk te doen de ruimte voor verblijf, ontmoeten en groen. Een mobiliteitsknooppunt kent verschillende aspecten en doelgroepen met een mobiliteitsvraag. Dit varieert van aansluitende verbindingen tussen streek- en treinvervoer tot parkeren van je vervoermiddel en van toeristische ontsluiting van het achterliggende gebied tot het startpunt van je wandeling naar de binnenstad. Een ander belangrijk aspect is het combineren van langzaam en snelverkeer binnen een beperkte ruimte. Daarnaast is het belangrijk aandacht te houden voor mogelijke verkeers- en parkeeroverlast voor direct omwonenden.



plattegrond Steenwijk High Lights

5.2 Doelstellingen

In een regio waar het openbaar vervoer een geringe dekking heeft en steeds meer onder druk komt te staan zien wij kansen voor het stimuleren van deelvervoer en micromobiliteit als aanvulling op het bestaande OV in de regio. Wij denken hierbij aan de beschikbaarheid van e-bikes, en – scooters en elektrische deelauto's in het stationsgebied. Het voordeel van delen van vervoersmiddelen, en het collectief aanbieden van mobiliteit is de mogelijkheid om in een persoonlijkere mobiliteitsbehoefte te voorzien. Het stationsgebied is en blijft bereikbaar voor de auto en P&R en Kiss & Ride blijven onderdeel uitmaken van de functionaliteit. We formuleren de volgende doelstellingen voor het mobiliteitsknooppunt:

- > De huidige capaciteit voor het fietsparkeren is te klein en voldoet niet aan de wensen van de gebruikers. Daarnaast zijn de fietsenstallingen verspreid en rommelig. Het doel is om een centrale en qua capaciteit uitgebreide plek voor fietsparkeren te realiseren.
- > Parkeren vindt nu voornamelijk plaats bij De Meenthe, dit leidt tot drukte op piekmomenten. Het parkeerterrein aan de Tramlaan is snel en vaak vol. Dit leidt tot een toenemende parkeerdruk in de aanliggende woonwijken. Het parkeerterrein aan de achterzijde van het station biedt voldoende ruimte, maar is de traverse over het spoor voor verschillende doelgroepen (minder validen, ouderen, ouders met jonge kinderen) een barrière. We willen de parkeerdruk rondom het station zo goed mogelijk spreiden. Hiervoor gaan we een onderzoek uitzetten.
- > We willen de verkeersoverlast aan de Tramlaan beperken. We gaan via een onderzoek hiervoor de mogelijkheden inventariseren.
- > Binnen de grenzen van het stationsgebied gaan we ruimte maken voor de ontwikkeling van smart mobility, zoals het aanbieden deelauto's en – fietsen. Hiervoor zoekt de gemeente nadrukkelijk samenwerking met de regionale ondernemers.
- > De inrichting van het stationsplein in samenwerking met de vervoerspartijen aanpassen. Hierbij houden we rekening met de inpassing van de elektrificatie van het streekvervoer (laadvoorzieningen voor bussen) en voldoende ruimte en draaicirkels voor bussen bij de busperrons.
- > Een wachtruimte met toiletvoorziening voor chauffeurs in het streekvervoer.

Kaders en onderzoeken

6.1 Inleiding

Het project Station Steenwijk voeren we zoveel mogelijk uit binnen de bestaande kaders van de gemeente Steenwijkerland. Daarbij houden we rekening met de visie en kaders van andere belangrijke samenwerkingspartners waaronder NS, ProRail en de provincie Overijssel.

6.2 Gemeentelijke kaders

Onderstaande gemeentelijke kaders hanteren wij voor het uitwerken van de ontwerpen en plannen voor het station Steenwijk:

- > Visie Binnenstad Steenwijk (2017);
- > Visie Recreatie en Toerisme (2020);
- > Omgevingsvisie (versie 2017);
- > Welstandsnota (2016);
- > (Beeld)kwaliteitsplan Poorten / Landmarks (2020, concept);
- > Strategische mobiliteitsvisie (2020).

Daarnaast houden wij rekening met de resultaten van de onderzoeken die zijn gedaan naar de waarde van het stationsgebouw, een mogelijke hotellocatie in het stationsgebied en de enquête onder inwoners en gebruikers van het station Steenwijk. De belangrijkste bevinding uit deze onderzoeken worden hieronder toegelicht. In de bijlage van dit document zijn de volledige onderzoeksresultaten te vinden. Daarin is ook een bijlage opgenomen van alle relevante reizigersdata -en cijfers rondom het station.

6.3 Waardestellend onderzoek Station Steenwijk

In opdracht van gemeente Steenwijkerland heeft TAK architecten een waardestellend onderzoek uitgevoerd naar het stationsgebouw en haar directe omgeving. In dit onderzoek zijn de kwaliteiten en potenties van het huidige gebouw en omgeving onderzocht.

Het huidige stationsgebouw is in 1973 gerealiseerd en als uniek stationsgebouw (geen standaard ontwerp) ontworpen dat zeer kenmerkend is voor de jaren '70 van de vorige eeuw. Er zijn verschillende kunststromingen gebruikt in de (interieur)architectuur van het gebouw. Door de jaren heen zijn er verschillende aanpassingen gedaan aan het gebouw en de omgeving waardoor de beleving van de structuren en het gebouw in de context van de omgeving verloren zijn gegaan. Hierdoor wordt het op dit moment terecht als 'lelijk' en niet aantrekkelijk ervaren, zo is uit het onderzoek gebleken.

Uit het onderzoek blijkt tevens dat het gebouw veel potentie heeft om weer dienst te gaan doen als volledig functionerend gebouw en directe omgeving. Het gebouw heeft de potentie om met zijn architectuur Steenwijk weer op de kaart te zetten als belangrijke stad. Vroeger als vestingstad, daarna als belangrijk knooppunt in de infrastructuur en naar de toekomst toe als toeristische trekpleister en poort naar het prachtige achterland.

Uit het onderzoek blijkt dat het gebouw relatief eenvoudig nieuw leven ingeblazen kan worden door de hoofdstructuren en paviljoenbouw met herbestemming te herstellen en te versterken. Hierbij met bijzondere aandacht voor de perronzijde van het station en de inrichting van het stationsplein

en verkeersstromen om het gebouw ook weer te verankeren in de directe omgeving. De resultaten en ontwikkelrichtingen in het waardestellend onderzoek zullen als richtinggevende inspiratiebron dienen voor functionele invulling van het gebouw en de ontwerpen van zowel het gebouw als de openbare ruimte.

6.4 Onderzoek hotelaccommodatie in Steenwijk, stationsgebied

In opdracht van gemeente Steenwijkerland heeft adviesbureau ZKA een onderzoek uitgevoerd naar de hotelmarkt met een verdieping voor de zakelijke –en bijeenkomstenmarkt. Concreet is onderzocht of er in de stationsomgeving kansen liggen voor een hotelaccommodatie.

Uit het onderzoek is gebleken dat Steenwijkerland zich momenteel vooral kenmerkt door een groot aantal B&B's en een groot aandeel (binnenlandse) toeristische overnachtingen. De zakelijke markt is kleiner en op dit moment worden er in Steenwijkerland voor de zakelijke markt dan ook geen tekortkomingen ervaren in het huidige hotelaanbod.

Gelet op het beoogde schaal –en kwaliteitsniveau is het voor een gezonde exploitatie van een hotel in de stationsomgeving nodig dat het hotel zowel voor zakelijk individueel bezoek, als qua congressen -en bijeenkomstenmarkt alsmede toeristisch bezoek voldoende aantrekkingskracht heeft. Wanneer één van deze drie pijlers wegvalt, is een ontwikkeling niet rendabel, zo is gebleken.

Deze conclusie heeft tot 3 mogelijke ontwikkelscenario's geleid. In het eerste scenario blijkt dat er in de huidige markt tot en met 2027 ruimte is voor uitbreiding met zo'n 30 tot 40 kamers. Dit kan worden gerealiseerd door het kwalitatief opschalen van huidige hotelaccommodaties of door uitbreidingen van bestaande hotels. Hiervoor worden vooral de vele B&B's in Giethoorn kansrijk geacht.

Een tweede scenario zou kunnen zijn het ontwikkelen van nieuwe kleinschalige, hoogwaardige concepten in het toeristische segment die additionele vraag creëren. Uit het onderzoek is gebleken dat met name B&B+ of boutique hotels kansrijk zouden kunnen zijn. De stationsomgeving komt hiervoor in aanmerking. Een grotere hotelketen zoals Fletcher of van der Valk in de stationsomgeving wordt niet reëel geacht.

Op dit moment is de basis voor een duurzame rendabele exploitatie voor een hotel in de stationsomgeving dus onvoldoende groot. Het huidige hotelaanbod voorziet in de behoefte voor de zakelijke individuele en de congressen markt. Inzetten op andere type bijeenkomsten (bijv. grootschaliger) is eveneens niet kansrijk. Een hotelaccommodatie van enkele tientallen kamers in de stationsomgeving wordt in een derde scenario mogelijk geacht wanneer men wordt gestimuleerd het stationsgebied te bezoeken voor vermaak c.q. als het gebied wordt omgeturnd tot toeristisch cluster dat de moeite waard is te bezoeken. Op dit moment zijn de randvoorwaarden voor dit scenario echter niet aanwezig en is scenario 2 (kleinschalige en kwalitatief hoogwaardige boutique) het meest kansrijk in het stationsgebied.

6.5 Enquêteresultaten

'Wij zijn benieuwd naar uw ideeën!'

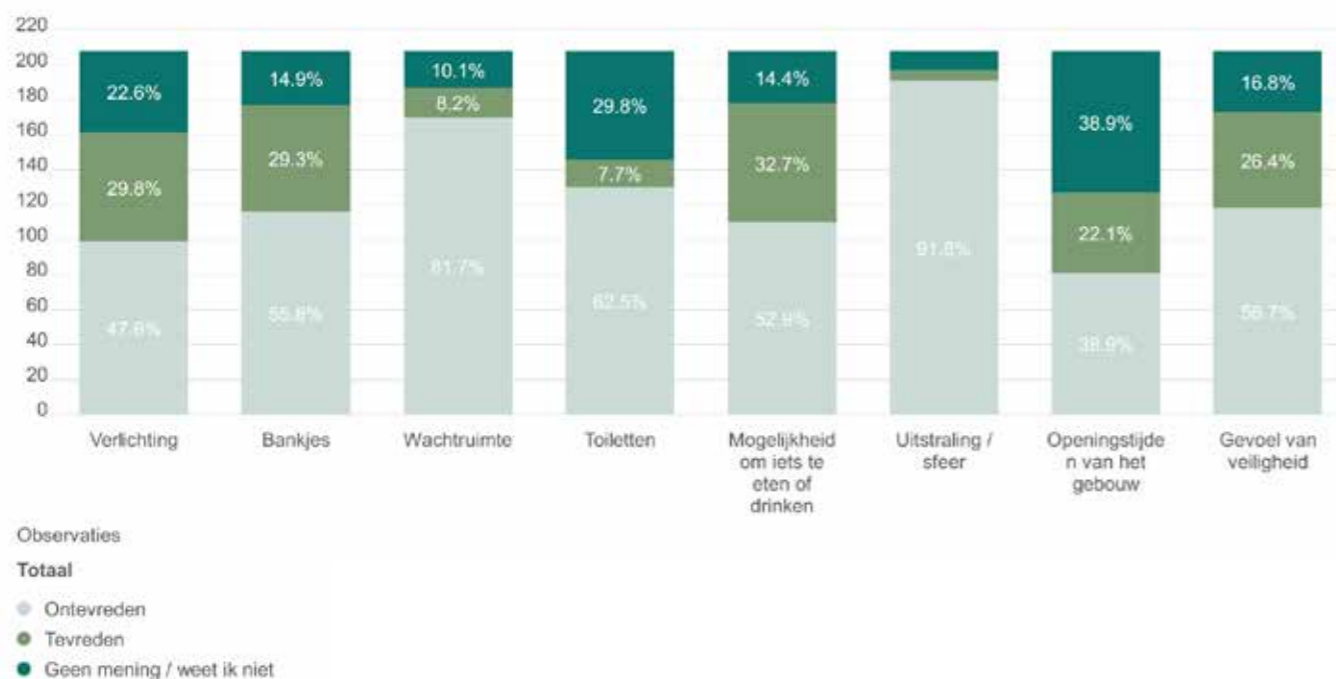
Die vraag stelden we begin juni in de enquête die we verspreiden in de Steenwijker Courant en via een abri op het station kenbaar maakten. En we kregen meer dan 200 reacties op de enquête. De uitstraling van het gebouw vond bijna 82 % vooral voor verbetering vatbaar. Daarnaast werden veiligheid, aanwezigheid van horeca, toegankelijkheid en wachtruimte veel genoemd. Over de omgeving van het stationsgebouw was men meer tevreden. Maar ook daar zijn verbeterpunten. Winkels en horeca, informatie en bewegwijzering en beplanting werden veel genoemd. Ook de verkeersveiligheid rondom het station is een belangrijk aandachtspunt. Over het openbaar vervoer en de tijden waarop die rijden was men over het algemeen tevreden (60%). Wij nemen de resultaten van de enquête mee in de verdere planvorming binnen dit project. De volledige resultaten van de enquête zijn terug te vinden op de website www.steenwijkerland.nl/depoortnaar

3.6 Overige kaders en initiatieven

Naast de kaders die worden gesteld door gemeente, provincie, rijksoverheid en de primaire ontwikkelpartners NS en ProRail zijn er nog vele partners zoals ondernemers, maatschappelijke organisaties, omwonenden en belanghebbenden actief in en rondom het stationsgebied. We denken hierbij aan Stichting De Meenthe, Stichting Steenwijk Vestingstad, Stichting Weerribben-Wieden en de verscheidene buurt –en wijkverenigingen. In de verdere uitwerking van de (deel-)projecten zullen we deze kaders, initiatieven en belangen afwegen en meenemen in de besluitvorming. Dit is nader uitgewerkt worden in het participatieplan rondom het project.

In het plangebied ligt ook het laad- en losterrein van Defensie. Dit terrein wordt af ten toe gebruikt. We zullen in overleg gaan met Defensie om te onderzoeken hoe we het betreffende terrein beter kunnen benutten.

Het stationsgebouw: Hoe tevreden bent u over...



7.1 Inleiding

De gebiedsontwikkeling Intercitystation Steenwijk wordt aangepakt binnen dit ontwikkelkader, dit betekent dat er geen sprake is van een blauwdruk. Het is een raamwerk met de nodige flexibiliteit en ruimte in de tijd. Dit ontwikkelkader biedt de begrenzing waarbinnen de initiatieven uit de markt en de gemeente zichzelf bewegen en invulling geven aan de 3 centrale ambities (hoofdstukken 3, 4 en 5).

De huidige scope van de ontwikkeling Intercitystation Steenwijk richt zich primair op het stationsgebouw, het stationsplein en de directe omgeving voor de komende 2 tot 5 jaar. Dit sluit niet uit dat we 'door de oogbellen' kijken naar toekomstige ontwikkelingen op langere termijn in de bredere stationsomgeving en dat we afstemming en samenwerking zoeken met projecten en programma's zoals Duurzaam (Be)leefbaar Toerisme, Duurzaamheid, Binnenstad Steenwijk, Steenwijkerdiep en de investerings- en strategische agenda's binnen de gemeente Steenwijkerland en de regio.

7.2 Uitgangspunten

De ontwikkelingen in het stationsgebied en de projecten die we binnen dit kader zullen uitvoeren kennen verschillende en soms strijdige belangen. Daarnaast kunnen er in de loop van de tijd nieuwe inzichten ontstaan. Om koers te blijven houden, of op het goede spoor te blijven, willen we werken vanuit de volgende uitgangspunten:

Schone mobiliteit krijgt de voorrang

Op basis van de ontwikkelingen en trends in de samenleving, de ontwikkeling van Steenwijk als stad, ontstaat de vraag naar een andere balans in mobiliteitsbehoefte. Het uitgangspunt voor de inrichting van de ruimte is dat wij de voorkeur geven aan inpassing van schone vormen van mobiliteit zoals elektrisch vervoer.

Ruimte voor interactie en verbinding

We willen het stationsgebied ontwikkelen in samenwerking met marktpartijen, ondernemers, maatschappelijke organisaties, omwonenden en reizigers. Een belangrijke samenwerking is weggelegd voor onze partners NS en ProRail.

Toekomstbestendig aan het spoor

We willen de ontwikkeling van het stationsgebouw en de stationsomgeving toekomstbestendig maken. Bij de inrichting zullen we kijken naar de mogelijkheden voor duurzame energie, klimaatadaptatie en hittestress. Vergroening van de omgeving is één van de uitgangspunten.

7.3 Communicatie en participatie

De herontwikkeling van station leeft bij de inwoners van Steenwijkerland. Inwoners zijn betrokken bij het project. Dit blijkt ook uit de enquête die in juni 2021 is gehouden onder de gebruikers van het station en de inwoners. Deze enquête is door ruim 200 mensen ingevuld.

Uitgangspunt voor de communicatie is transparantie en in samenwerking met de partners. In het communicatieplan worden de volgende activiteiten opgenomen om inwoners en gebruikers op de hoogte te houden en uit te nodigen om deel te nemen in de ontwikkeling.

- > Inloopbijeenkomst naar aanleiding van de uitkomsten van het waardestellend onderzoek en het onderzoek ZKA (september 2021).
- > Periodieke digitale nieuwsbrief waarin we belangstellenden informeren over de voortgang en de actuele ontwikkelingen in het stationsgebied.
- > Informatievoorziening fysiek en digitaal in het stationsgebied zelf.
- > Gezamenlijke communicatie met de projectpartners NS en ProRail.

We willen onderzoeken of het mogelijk is om een leegstaand onderdeel van het stationsgebouw als fysiek informatie- en ontmoetingspunt over het project in te richten. Dit zou de mogelijkheid bieden voor gebruikers en omwonenden op een laagdrempelige manier mee te denken en te participeren in het proces.



Campagne: De Poort naar ... Denkt u mee?

7.4 Uitvoeringsagenda

De doorlooptijd van het totale project is mede afhankelijk van de definitieve keuzes met betrekking tot het programma aan maatregelen in de stationsomgeving en inzet van beschikbare middelen en investeringen van marktpartijen, overheden en NS en ProRail.

In de eerste fase zullen wij prioriteit geven aan de volgende onderdelen:

Voor wat betreft het stationsgebouw:

- > Het creëren van een gastvrije centrale ontvangsthall en wachtruimte met (digitale) informatievoorziening;
- > Het aanpassen van van de schil van het gebouw en de verbeteren van de uitstraling van het pand aan de voor- en spoorzijde;
- > Het toevoegen van nieuwe functies met een publieksgericht karakter binnen de leegstaande onderdelen van het gebouw.

Voor wat betreft de stationsomgeving:

- > Het creëren van een fysieke ruimte voor de duurzame vormen van micromobiliteit en andere vormen van deelvervoer;
- > Het realiseren van een centrale en uitgebreide plek voor fietsparkeren;
- > Het verbeteren van de vindbaarheid en zichtbaarheid van het busstation;
- > Het verbeteren van de verbinding tussen het station en de binnenstad en diverse voorzieningen in Steenwijk;
- > Het realiseren van actuele (digitale) informatievoorziening voor bezoekers in dezelfde stijl als borden elders in de gemeente.

8.1 Inleiding

De doorlooptijd van het totale project is mede afhankelijk van de definitieve keuzes met betrekking tot het programma aan maatregelen in de stationsomgeving en inzet van beschikbare middelen en investeringen van marktpartijen, overheden en NS en ProRail. In dit hoofdstuk geven een raming van de investeringen voor de eerste fase van het project Gebiedsontwikkeling Intercitystation Steenwijk. Opgemerkt moet worden dat in deze opzet sprake is van investeringsramingen. Dit betreft geen budget voor exploitatielasten, waaronder beheer en onderhoudskosten.

8.2 Overige maatregelen

In de ambities genoemd voor het stationsgebied zullen identiteitsversterkende maatregelen worden genomen. Bij deze maatregelen denken we aan iconische elementen met een verwijzing naar Vestingstad Steenwijk en elementen met een duidelijke link naar Weerribben-Wieden. Voor de eerste fase zijn de kosten voor het groen opgenomen in de raming voor de kosten van het stationsplein. In een volgende fase kan het gebied voor de Meenthe worden ingericht. Het voorstel is om voor de volgende fasen een grondexploitatie te openen.

Voor de verbetering, opwaardering van de verbinding tussen het station en de binnenstad van Steenwijk zijn verschillende opties. Hierbij kunnen we denken aan verbetering van de bewegwijzering (digitaal en fysiek), inrichten van de route met kunstwerken en/ of een aanduiding in de bestrating.



De J.H. Tromp Meestersstraat verbindt het station Steenwijk met het centrum.

8.3 Dekking van de maatregelen in fase 1

In het onderstaande schema zijn de kosten van fase 1 (hoogste prioriteit) en de bijbehorende dekking:

Omschrijving	Bedrag (€)	Dekking
Gebouw	997.412,- 349.908,- + 1.347.320,-	Dekking uit gelden Bidbook: Gelden Regiodeal Passage: 200.000,- 68201958: 1.150.000,- E.v.t. extra subsidie te verkrijgen in verband met extra isolatie en duurzaamheidsmaatregelen. Dekking kosten overige deel pand: uit bijdragen derden.
Herinrichting stationsplein (inclusief fietsenstalling)	680.000,- 200.000,- + 880.000,-	Dekking uit gelden: 78200084: 250.000,- 78200085: 250.000,- 72100141: 300.000,-
Identiteitsversterkende maatregelen	50.000,-	Dekking uit gelden: 78200085: 50.000,-
Verbinding naar het centrum	85.000,-	Dekking uit gelden: Project station: 40.000,- Subsidie Stadsarrangement: 45.000,-
Totaal	2.362.320,-	2.285.000,-

Meer weten of vragen: www.steenwijkerland.nl/depoortnaar

Colofon

Dit is een uitgave van de gemeente Steenwijkerland
Programmateam DBT
info@steenwijkerland.nl
Telefoon 140521
Vormgeving IVAR
September 2021

