

Quickscan busstation Marknesse

Onderzoek 5 locaties



Gemeente Emmeloord

Grontmij Nederland B.V.
Houten, 20 augustus 2010

Verantwoording

Titel : Quicksan busstation Marknesse
Subtitel : Onderzoek 5 locaties
Projectnummer : 285839
Referentienummer :
Revisie :
Datum : 20 augustus 2010

Auteur(s) : W.Meijboom
E-mail adres : willem.meijboom@grontmij.nl
Gecontroleerd door : R.Linschoten
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : R.Linschoten
Paraaf goedgekeurd :
Contact : De Molen 48
3994 DB Houten
Postbus 119
3990 DC Houten
T +31 30 634 47 00
F +31 30 637 94 15
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

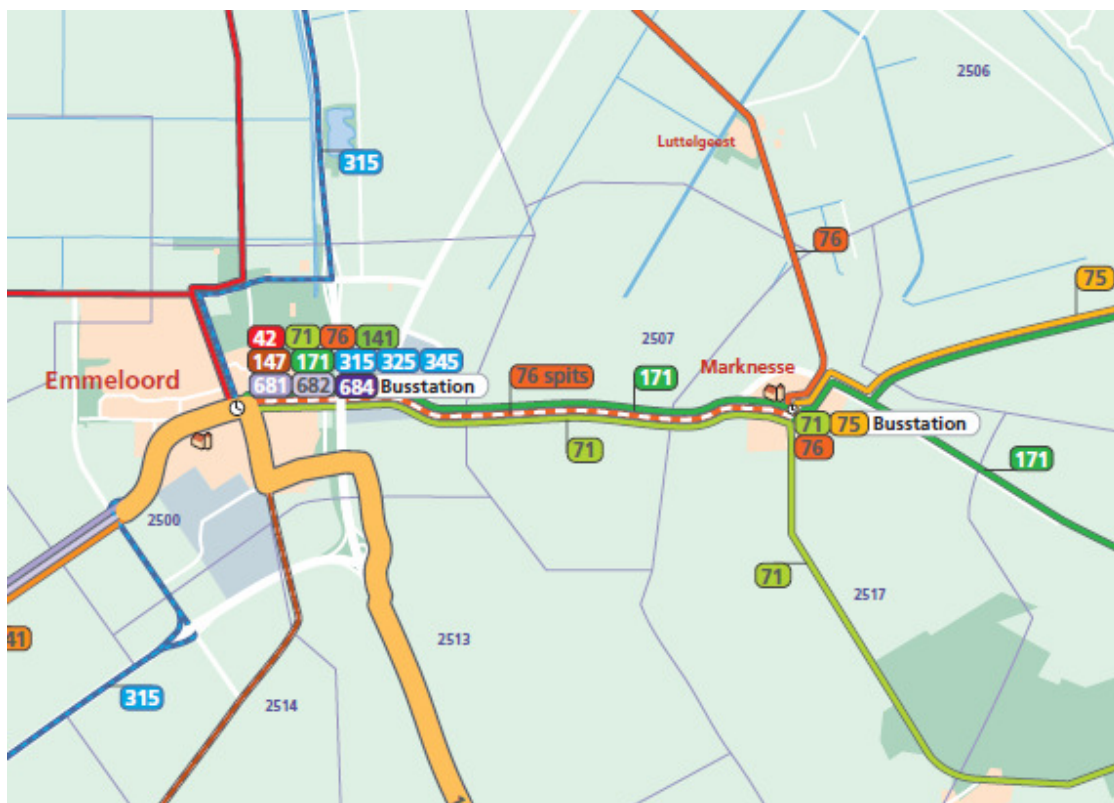
1	Inleiding.....	4
1.1	Achtergrond.....	4
1.2	Randvoorwaarden en uitgangspunten.....	5
1.3	Quickscan	6
1.4	Onderzoeksgebied.....	6
1.5	Onderzoeksvraag quickscan.....	6
2	Vormgeving busstation	7
2.1	Algemeen.....	7
2.2	Ontwerp busstation Marknesse	7
2.3	Omgeving.....	8
3	Beschrijving locaties	9
3.1	Algemeen.....	9
3.2	Korte beschrijving locaties	10
3.2.1	Locatie 'Markt' (huidige locatie centrum Marknesse)	10
3.2.2	Locatie 'Lage Sluiswal' (Emmeloordseweg)	10
3.2.3	Locatie 'Remise' (Emmeloordseweg)	12
3.2.4	Locatie 'Boslaan' (Emmeloordseweg)	13
3.2.5	Locatie 'Marco' (Oosteinde).....	14
4	Beoordeling locaties.....	16
4.1	Exploitatie.....	16
4.2	Beoordeling	18
4.3	Matrix quickscan locaties busstation	18
4.4	Conclusies beoordeling.....	20

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Marknesse is gelegen aan de oostzijde van de gemeente Emmeloord en maakt onderdeel uit van het openbaar vervoernetwerk voor Flevoland en NO Overijssel. In Marknesse komen een aantal buslijnen samen. Het betreft de volgende buslijnen:

- buslijn 71, Zwolle (via Vollenhove en Zwartsluis) richting Emmeloord v.v.;
- buslijn 75, Steenwijk via Blokzijl;
- buslijn 76, Steenwijk - Marknesse - Emmeloord v.v. (via Oldenmarkt) ;
- buslijn 171, Emmeloord/Blokzijl - Marknesse - Zwolle;



Overzicht buslijnen Marknesse / Emmeloord

Het huidige centrale busstation is gelegen in de bebouwde kom van Marknesse aan de doorgaande weg Emmeloordseweg/Breestraat.

Het busstation is sterk verouderd en voldoet niet meer aan de huidige openbaar vervoer eisen. De capaciteit van het busstation is onvoldoende (te weinig halteplaatsen) en er vinden ongewenste manoeuvres plaats van de bussen bij het in- en uitdraaien van het busstation.



Centraal busstation Marknesse

Ondanks dat het busstation in Marknesse centraal is gelegen heeft de bevolking begin 2009 tijdens een informatieavond voorgesteld het busstation te verplaatsen. Daarbij is de voorkeur uitgesproken voor de locatie 'Emmeloordseweg - Lage Sluiswal'.

Als vervolg hierop heeft de gemeente Noordoostpolder onderzoek laten doen naar 3 locaties binnen de bebouwde kom van Marknesse t.w. de locaties 'Lage Sluiswal', 'Remise' en 'Boslaan'. Daarbij is op basis van het Programma van Eisen voor elke locatie het basisontwerp van het busstation ingepast en verder uitgewerkt in een schetsontwerp van het busstation en omgeving. De 3 schetsontwerpen zijn tijdens een 2^{de} informatieavond opnieuw aan de bevolking gepresenteerd.

Als reactie hierop heeft de bevolking opnieuw bezwaren gemaakt tegen de aanleg van het busstation in het bijzonder op de locaties 'Lage Sluiswal' en 'Remise' en in mindere mate op de locatie 'Boslaan'. In verband met de toenemende rijtijden voor de bus verdient de laatste locatie uit vervoerkundig oogpunt geen voorkeur.

Tijdens de informatieavond is door een deel van de aanwezigen de locatie 'Marco' voorgedragen voor aanleg van het busstation. Deze locatie bevindt zich aan de noordkant van Marknesse gelegen aan de Oosteinde tussen de kruispunten met de Marknesserweg (N331) en de Ds. Bleekerstraat.

Hiermee zijn in Marknesse 4 locaties in beeld die in aanmerking kunnen komen voor de aanleg van het nieuwe busstation. Iedere locatie kent zijn eigen specifieke kenmerken met voor- en nadelen voor zowel de reizigers als voor het openbaar vervoer.

Om te bepalen welke locatie het beste in aanmerking komt voor de aanleg van het busstation heeft de gemeente Grontmij gevraagd een quickscan uit te voeren naar de potentiële locaties. Om een goed beeld te krijgen van de voor- en nadelen is ook de locatie 'Markt' in de beoordeling meegenomen. Voor de quickscan is voor de locatie 'Marco', op basis van het Programma van Eisen, het ontwerp van het busstation ingepast en uitgewerkt in een globaal schetsontwerp. In totaal zijn 5 locaties onderzocht.

1.2 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Voor de 5 locaties geldt dat het ontwerp van het busstation moet voldoen aan de eisen en randvoorwaarden van de Provincie Flevoland zoals verwoord in het 'Programma van Eisen Halteplan Flevoland'.

Daarbij is als uitgangspunt gesteld dat het **busstation moet fungeren als 'overstapknoppunt' met in totaal 6 halteplaatsen incl. 2 halteplaatsen voor geledebussen.**

Ook dient het busstation te voorzien in een wachtruimte voor de reizigers die voldoende beschutting biedt tegen wind en regen.

De (ruimtelijke) inpassing van het busstation in de bestaande situatie is van cruciaal belang. Logische en overzichtelijke fiets- en looproutes naar het busstation bevorderen het gebruik. Overzicht en sociale veiligheid op het busstation zijn belangrijke aandachtspunten. Bomen en groen dienen goed afgestemd te zijn met zichtassen en verlichtingsmasten. Bovendien is een overzichtelijke indeling van het busstation met uitzicht op de omliggende wegen, waar de bussen vandaan komen, van belang. Overzicht, uitzicht en beschutting zijn belangrijke ruimtelijke aandachtspunten bij het ontwerpen en inpassen van het busstation.

1.3 Quickscan

De quickscan heeft een globaal karakter en geeft op basis van een aantal relevante aspecten per locatie inzicht in de positieve en negatieve effecten van de aanleg van het busstation. Vermeld moet worden dat de belangrijkste aspecten voor het optimaal functioneren van het busstation zijn:

- 1) - de invloed van de locatie op de dienstregeling en de exploitatie voor het openbaar vervoer.
- 2) - de bereikbaarheid van het busstation voor de reizigers.

Bij de beoordeling van de locatie 'Markt' is uitgegaan van de huidige ruimte van het busstation. De ruimte in de directe omgeving van dit busstation heeft in principe een bestemming voor 'parkeren winkels' t.b.v. het centrumgebied.

De locaties 'Lage Sluiswal', 'Remise' en 'Boslaan' zijn beoordeeld op basis van de schetsontwerpen die zijn gepresenteerd tijdens de inspraakavond met de bevolking. Voor het uitvoeren van de quickscan is ook voor de locatie 'Marco' een schetsontwerp uitgewerkt. De beoordeling van deze locatie heeft plaatsgevonden op basis van inzichten en aannames.

1.4 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied van de locaties beperkt zich tot het gebied binnen de bebouwde kom van Marknesse direct langs de bestaande openbaar vervoerroute Emmeloordseweg - Breestraat - Groene Zoom - Oosteinde.

1.5 Onderzoeksvraag quickscan

De belangrijkste onderzoeksvraag die met de uitkomsten van de quickscan beantwoordt dient te worden, luidt:

'Wat is - binnen de randvoorwaarden van het Programma van Eisen 'Halteplan Flevoland' en de gemeentelijke uitgangspunten – de meest geschikte locatie voor aanleg van het centrale busstation Marknesse en hoe kan worden gerekend op voldoende draagvlak bij de bevolking en de verschillende belanghebbende partijen?

2 Vormgeving busstation

2.1 Algemeen

Busstations zijn de meest cruciale onderdelen van de openbaar vervoerstructuur, ze vormen de schakel tussen voor- en natransport en het feitelijke rijden. Busstations dienen meer te zijn dan alleen een perron en eenabri. Busstations moeten opvallen, eigentijds zijn vormgegeven en dienen uitdagende plaatsen te zijn, waar het aantrekkelijk is om in- en uit te stappen. Uit de vormgeving van het busstation moet duidelijk worden dat de provincie/gemeente inzet op een hoge kwaliteit van het openbaar vervoer.

Zowel de locatie als het ontwerp van het busstation moet voldoen aan het Programma van Eisen van de Provincie Flevoland. Belangrijke eisen zijn dat de locatie moet passen binnen de bestaande rijtijden en dat het busstation voorziet in voldoende halteplaatsen.

Daarnaast moet het ontwerp van het busstation afgestemd worden op:

- de gebruikers.

De gebruikers van het busstation zijn voor een belangrijk deel scholieren. In mindere mate betreft het een mix van forenzen, zakelijke bezoekers en winkelend publiek. Het busstation wordt o.a. gebruikt als overstapplaats op andere buslijnen,

- de omgeving en vormgeving.

Het busstation moet worden ingepast in een ruimtelijke omgeving en sociale omgeving (met wensen en eisen van belanghebbenden). Ook moet het busstation op zodanige manier worden vormgegeven dat het een aantrekkelijke en functionele ruimte is.

- de infrastructuur.

Dit zijn de eisen die verschillende vervoerswijzen stellen aan het busstationontwerp, bijvoorbeeld draaicirkels, verkeersveilige oversteken voor het langzame verkeer en parkeerruimte. Verder wordt binnen dit ontwerpaspect een ruimtelijke configuratie gemaakt van de verschillende functies die een busstation moet herbergen, zoals sanitaire voorzieningen, wachtruimte voor reizigers en voet- en fietspaden.

- het beheer en onderhoud.

Het uiteindelijk gerealiseerde busstation moet beheerd en onderhouden worden. In de ontwerp-fase dient nagedacht te worden over de toe te passen materialen en systemen. Op deze manier wordt voorkomen dat er een fysiek mooi busstation ontstaat, dat na een jaar verloederd door gebrekkig beheer en onderhoud.

2.2 Ontwerp busstation Marknesse

De capaciteit van het centrale busstation is afgestemd op de toekomst (2020). Om die reden is uitgegaan van een capaciteit van 6 halteplaatsen waarvan 2 halteplaatsen voor gelede bussen. De vormgeving en het ontwerp van het busstation is sterk afhankelijk van de beschikbare ruimte en verschilt per locatie. Voor de locatie 'Hoge Sluiswal' is gekozen voor een visgraatopstelling. De voorkant van de bussen is gericht op de in-/uitgang van het busstation. Het voordeel van deze opstelling is dat de bussen onafhankelijk van elkaar kunnen vertrekken. Tevens is een centrale in-/uitgang van het busstation mogelijk. Een nadeel van deze opstelling zijn de 'onveilige' looproutes; reizigers moeten altijd de rijbanen van het busstation oversteken.

Voor de overige locaties is het ontwerp van het busstation afgestemd op de beschikbare ruimte. Dit heeft geresulteerd in een ontwerp in de vorm van een 'eilandperron' waar alle halteplaatsen omheen zijn geprojecteerd. Het voordeel van deze busopstelling is dat reizigers conflictvrij kunnen overstappen.

Een op deze wijze vormgegeven busstation vergt in de breedte veel ruimte als gevolg van het in- en uitdraaien van de bussen.

Om de ingreep in het achterliggende gebied zoveel mogelijk te beperken zijn langs de hoofdrijbaan, als onderdeel van het busstation, 3 halteplaatsen opgenomen.

Het ontwerp bestaat uit een open busstation met beschutting op de afzonderlijke perrons in de vorm van zelfstandigeabri's, de perronbreedte bedraagt 3,00m met een aanleghoogte van 18 cm en worden voorzien van geleidelijnen. Bij het ontwerp zijn voor de inrichting en maatvoering de richtlijnen van het CROW toegepast. Het is de intentie om het chauffeurs onderkomen en andere voorzieningen die aansluiten bij de wensen van de reizigers worden opgenomen in een nieuw te ontwikkelen 'wachtruimte' dat op het busstation is geprojecteerd.

2.3 Omgeving

Een belangrijk aspect bij het ontwerp van het busstation en de beoordeling van de locatie is de omgeving. De omgeving stelt eisen en randvoorwaarden aan de mogelijkheden van de uiteindelijke ontwerpen. Daarbij zal ook rekening moeten worden gehouden met de ruimtelijke functies die zijn gelegen rond de locatie van het busstation, de aanwezige kabels en leidingen, maar ook met zaken als de mogelijke toename van de geluidsemissie als gevolg van de herinrichting/aanleg van het busstation.

3 Beschrijving locaties

3.1 Algemeen

Voor de aanleg van het centrale busstation Marknesse zijn in totaal 5 locaties onderzocht inclusief de locatie 'Markt'. In eerste instantie is, op basis van het Programma van Eisen, het busstation ingepast in de bestaande situatie zodanig dat het busstation optimaal bereikbaar is voor reizigers (fietsers/voetgangers) en bussen. Ook de toegankelijkheid van het busstation voor mensen met een mobiliteitsbeperking dient voor elke locatie gewaarborgd te zijn.

Vervolgens is door Connexxion elke locatie vervoerkundig beoordeeld. Aspecten die daarbij een belangrijke rol hebben gespeeld zijn de exploitatie, het reizigerspotentieel en de OV-eisen. Onderzocht zijn de volgende locaties:

'Markt' (bestaand busstation)

Het betreft de bestaande locatie. Deze locatie ligt in het centrum van Marknesse aan de Breestraat/ Emmeloordseweg in de directe omgeving van belangrijke voorzieningen zoals de kerk/winkels/buurthuis/etc.

'Lage Sluiswal' (Emmeloordseweg)

Deze locatie ligt op relatief korte afstand van het bestaande busstation. De huidige situatie wordt gekenmerkt door boom- en struikbeplanting; de locatie grenst aan de woningen langs de Lage Sluiswal.

'Remise' (Emmeloordseweg)

Deze locatie ligt in het gebied tussen de Zwolse Vaart en de Emmeloordseweg in de directe omgeving van het kruispunt Emmeloordseweg- Remise. Het groengebied ligt aan de overzijde van de woningen langs de Emmeloordseweg.

'Boslaan' (kruispunt Emmeloordseweg - Boslaan)

Deze locatie ligt aan de westzijde van Marknesse op de grens van de bebouwde kom in het gebied ten noorden van de Emmeloordseweg en grenst aan het kruispunt Emmeloordseweg-Boslaan. Deze locatie wordt gekenmerkt door lage begroeiing en bomen.

'Marco' (nabij rotonde Oosteinde / Marknesserweg)

Deze locatie ligt aan de noordzijde van Marknesse op de grens van de bebouwde kom aan de oostzijde van de Oosteinde in het gebied tussen de N331 (Vollenhovenlaan) en Ds. Bleekerstraat. De locatie ligt op ca. 450m. van het bestaande busstation.

Op de onderstaande plattegrond van Marknesse zijn de locaties globaal aangegeven.



Overzicht locaties 'busstation Marknesse'

3.2 Korte beschrijving locaties

3.2.1 Locatie 'Markt' (huidige locatie centrum Marknesse)

Het centrale busstation is gelegen in het centrum van Marknesse aan de Breetstraat/ Emmeloordseweg in de directe omgeving van belangrijke voorzieningen zoals de kerk/winkels/ buurthuis/etc. Het busstation grenst aan de centrale autoparkeerplaats voor het centrumgebied. Het busstation is voor voetgangers en fietsers goed te bereiken; de loop-/ fietsafstanden zijn relatief kort.

Gelet op de hoge eisen die aan moderne busstations worden gesteld zal, bij keuze van deze locatie, het bestaande busstation moeten worden gereconstrueerd. De capaciteit van het busstation zal daarbij worden vergroot met een 2-tal bushalteplaatsen. Uitbreiding van de capaciteit direct naast het bestaande busstation zal ten koste gaan van een aantal bestaande autoparkeerplaatsen. Bij de beoordeling van deze locatie is niet uitgegaan van een mogelijke herinrichting van het centrumgebied.

N.B:

Er zijn initiatieven om het winkelarsenaal in het centrum van Marknesse uit te breiden met een 2^{de} supermarkt. Wanneer deze plannen worden gerealiseerd, zal in het centrum van Marknesse ook de parkeercapaciteit worden vergroot. In dat geval biedt dit mogelijkheden voor een (sobere) herinrichting van het centrumgebied.

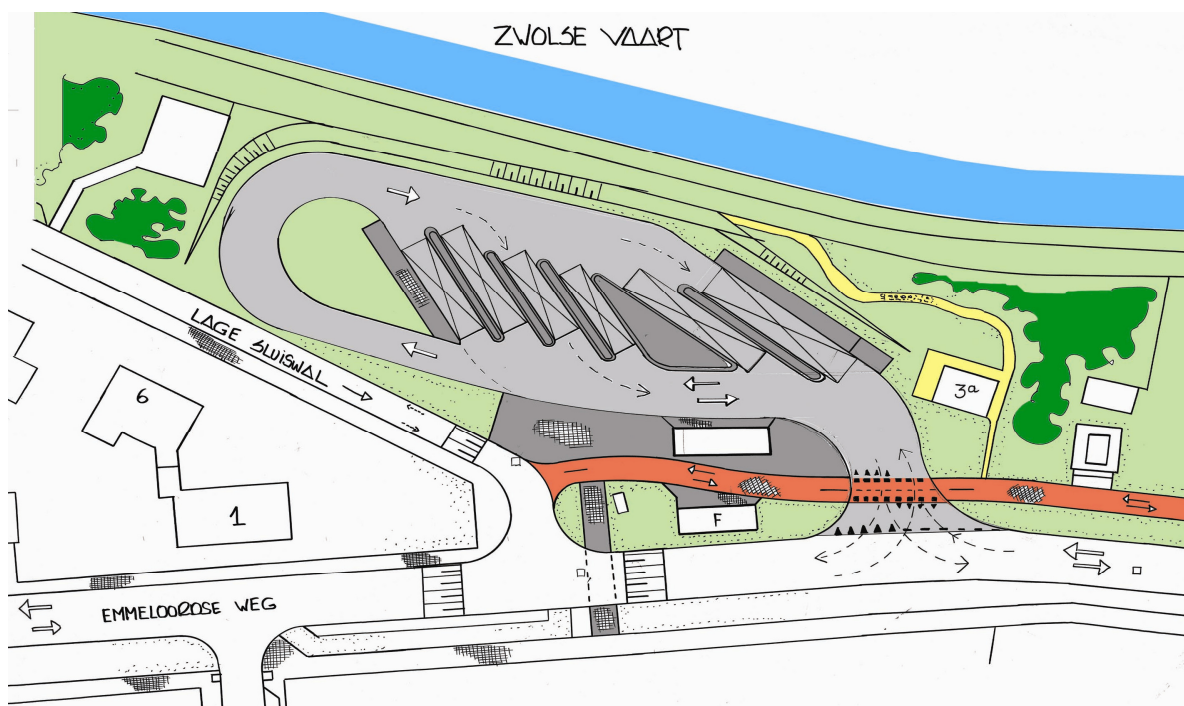
3.2.2 Locatie 'Lage Sluiswal' (Emmeloordseweg)

Deze locatie ligt in het gebied tussen de Zwolse Vaart en de Emmeloordseweg in de directe omgeving van het kruispunt Emmeloordseweg- Lage Sluiswal. De locatie wordt gekenmerkt door lage begroeiing en bomen.



Locatie 'Lage Sluiswal'

De locatie ligt aan de Emmeloordseweg en de Lage Sluiswal. Laatstgenoemde weg fungeert voornamelijk als ontsluitingsweg van de aanliggende woningen en als fietsroute. Direct aan de overzijde van de Emmeloordseweg en de Lage Sluiswal bevinden zich woningen. De locatie ligt op ca. 130 m. van het bestaande busstation. De loopafstand van het busstation naar het centrum van Marknesse is relatief kort. De rijtijd van de buslijnen 75, 76 en buslijn 171 (ritten Blokzijl-Zwolle) neemt met 1 minuut toe. De rijtijd voor buslijn 71 en de ritten van buslijn 171 van/naar Emmeloord blijft gelijk.



Ontwerp busstation locatie 'Lage Sluiswal'

Het busstation kan binnen de beschikbare ruimte worden ingepast. Realisatie van het busstation is uitsluitend mogelijk als het terrein richting de Zwolse Vaart wordt opgehoogd. Aanleg van het busstation gaat ten koste van de bestaande groenvoorzieningen.

Het busstation wordt direct ontsloten op de Emmeloordseweg via één centrale in-/uitgang. Het bestaande vrijliggende fietspad kruist deze in-/uitgang. De in-/uitgang van het busstation ligt binnen de invloedsfeer van het kruispunt Lage Sluiswal-Emmeloordseweg. Aanbevolen wordt laatstgenoemde kruispunt uit te voeren in de vorm van een verkeersplateau.

3.2.3 Locatie 'Remise' (Emmeloordseweg)

Deze locatie ligt in het gebied tussen de Zwolse Vaart en de Emmeloordseweg in de directe omgeving van het kruispunt Emmeloordseweg- Remise. De locatie wordt gekenmerkt door lage begroeiing en bomen en wordt doorkruist door een vrijliggend fietspad en een voetpad. Direct aan de overzijde van de Emmeloordseweg bevinden zich woningen. De locatie ligt op ca. 350 m. van het bestaande busstation.



Locatie 'Remise'

Het busstation is ingepast tussen het bestaande bergbezinkstation en de trafokast. Aanleg van het busstation gaat ten koste van een belangrijk deel van de groenvoorzieningen.



Ontwerp busstation locatie 'Remise'

De loopafstand van het busstation naar het centrum van Marknesse neemt t.o.v. locatie 2 verder toe. Het gevolg is dat er, naast het busstation, ook nog een haltevoorziening moet komen op de Markt. De rijtijd van de buslijnen 75, 76 en 171 (ritten Blokzijl-Zwolle) neemt met 2 minuten toe.

Het busstation wordt op de Emmeloordseweg ontsloten via een gescheiden in-/ en uitgang (éénrichtingsverkeer bus). Om aantasting van het bestaande gebied zoveel mogelijk te beperken zijn langs de hoofdrijbaan van de Emmeloordseweg 3 halteplaatsen opgenomen. Een conflictvrije overstap tussen de perrons is daarbij mogelijk.

Een aanzienlijke aantasting van de groenstructuur blijft echter onvermijdelijk. Daarnaast zullen aanvullende maatregelen nodig zijn om de behouden groenopstanden te beschermen tegen windworp (er wordt namelijk in een dichte groenstructuur een groot gedeelte weggehaald voor aanleg van het busstation).

3.2.4 Locatie 'Boslaan' (Emmeloordseweg)

Deze locatie ligt aan de westzijde van Marknesse op de grens van de bebouwde kom in het gebied ten noorden van de Emmeloordseweg en grenst aan het kruispunt Emmeloordseweg-Boslaan (bestaande bushalte). De locatie wordt gekenmerkt door lage begroeiing en bomen. Aan de overzijde van de Emmeloordseweg ligt een vrijliggend fietspad in 2 richtingen bereden. De locatie ligt op ca. 550 m. van het bestaande busstation.

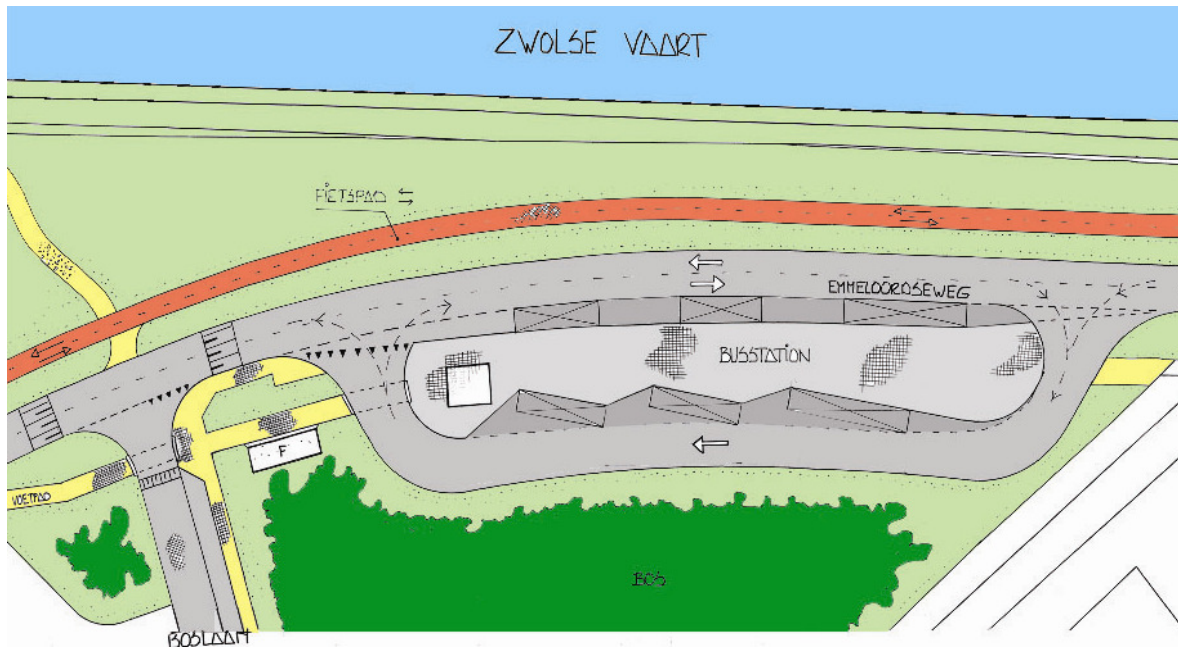


Locatie 'Boslaan'

Het busstation is ingepast in het gebied ten westen van de aansluiting Boslaan en wordt ontsloten via een gescheiden in-/ en uitgang op de Emmeloordseweg (éénrichtingsverkeer bus). De locatie biedt ruimtelijk voldoende mogelijkheden en is goed bereikbaar voor fietsers en voetgangers.

De afstand tot het centrum van Marknesse is relatief groot en is om die reden vervoerkundig het minst interessant. De extra rijtijd voor de buslijnen 75, 76 en 171 (ritten Blokzijl – Zwolle) bedragen per richting 2 minuten, zodat het in totaal om 4 minuten extra rijtijd gaat.

Aanleg van het busstation gaat ten koste van een belangrijk deel van de bestaande groenvoorzieningen. Om aantasting van het gebied zoveel mogelijk te beperken zijn langs de hoofdrijbaan van de Emmeloordseweg 3 halteplaatsen opgenomen. Een conflictvrije overstap tussen de perrons is daardoor mogelijk.



Ontwerp busstation locatie 'Boslaan'

3.2.5 Locatie 'Marco' (Oosteinde)

Deze locatie ligt aan de noordzijde van Marknesse op de grens van de bebouwde kom aan de oostzijde van de Oosteinde in het gebied tussen de N331 (Vollenhovenlaan) en Ds. Bleekerstraat. De locatie ligt op ca. 450m. van het bestaande busstation.



Locatie 'Marco'

De bestaande rijbaan van de Oosteinde is ca. 6.00m breed en bestaat uit een rijloper voor het autoverkeer met aan weerszijden fietssuggestiestroken. De locatie wordt gekenmerkt door 'gazon met langssloot' en enkele bomen. Het parkeerterrein van Marco Woninginrichting bv grenst aan de oostzijde van de locatie.

De beschikbare ruimte voor inpassing van het busstation tussen de Oosteinde en het parkeerterrein bedraagt ca. 25.00m. De beschikbare weglengte tussen de Ds. Bleekerstraat en de rotonde Marknesserweg(N331) bedraagt ca. 80.00m.



Ontwerp busstation locatie 'Marco'

Voor deze locatie geldt dat de reizigers van de lijnen 75 en 76 die naar het centrum van Marknesse willen reizen, moeten overstappen op lijn 71. Op deze lijn is er in alle gevallen een directe overstap.

Reizigers uit de lijnen 75 en 76 die willen overstappen op lijn 71 naar/van Emmeloord gaan er iets op vooruit omdat zij niet meer door Marknesse zelf hoeven te rijden (lijn 71 gaat dan via de ringweg naar Emmeloord). Over de Emmeloordseweg rijden in dit scenario geen bussen meer.

Inpassing van het busstation is uitsluitend mogelijk wanneer de uitgang van het busstation wordt aangesloten op de Ds. Bleekerstraat. Ook is inpassing uitsluitend mogelijk als, gelet op de beperkte beschikbare breedte tussen het wegvak Oosteinde en de bestaande parkeerweg, er 3 bushalteplaatsen langs de rijbaan van Oosteinde worden opgenomen.

De aanleg van het busstation heeft tot gevolg dat de bestaande groenstructuur (bomenlaan) en waterstructuur aanzienlijk wordt aangetast.

4 Beoordeling locaties

4.1 Exploitatie

De vijf locaties zijn door Connexion vervoerkundig beoordeeld. De aspecten die daarbij een belangrijke rol hebben gespeeld, zijn o.a. de ligging van het busstation t.o.v. de attractiepunten en de rijtijden van de bus in combinatie met de inpasbaarheid in de dienstregeling.

Markt (bestaande locatie)

De huidige locatie is vervoerkundig het meest interessant. In het centrum van Marknesse liggen de meeste attractiepunten en de alle bussen vanuit de regio rijden hiernaar toe. Het busstation is voor het huidige aantal buslijnen te krap, waardoor overstappers hun weg tussen de geparkeerde bussen moeten zoeken. Het busstation zou verruimd kunnen worden door het opofferen van parkeerplaatsen. Een nieuw ontwerp voor het busstation ingepast in het centrumgebied kan mogelijk de bestaande situatie voor zowel het centrumgebied als het openbaar vervoer aanzienlijk verbeteren.

Lage Sluiswal (Emmeloordseweg)

De locatie Sluiswal is het dichtst bij de huidige locatie gelegen en vervoerkundig iets minder interessant dan de huidige locatie vanwege de afstand naar het centrum. De rijtijden van de lijnen 75, 76 en het lijndeel van lijn 171 dat naar Blokzijl gaat neemt met ongeveer één minuut toe. Voor lijn 71 en de ritten van lijn 171 naar/van Emmeloord blijft de rijtijd gelijk. Waar er bij de lijnen 75 en 171 nog rek in de dienstregeling zit om de langere rijtijd op te vangen, is dit bij lijn 76 niet meer het geval, doordat alle speling per december 2010 al in de rijtijd is opgenomen wegens de huidige, te krappe, rijtijden. Daarmee is alle rek uit de dienstregeling. Deze lijn heeft nu een keertijd van een minuut. De minimale keertijd bedraagt een minuut. Dat betekent dat er bij verlegging van het busstation twee minuten rijtijd ontbreekt. Dit kan mogelijk worden opgevangen door de route elders te strekken, maar daar zal de provincie Overijssel goedkeuring aan moeten verlenen omdat de mogelijkheden om de route te strekken zich allemaal op het grondgebied van deze provincie bevinden. Het andere alternatief is de inzet van een extra bus op lijn 76. Deze mogelijkheid is echter inefficiënt (de bus staat veel stil) en is bovendien erg duur.

Remise (Emmeloordseweg)

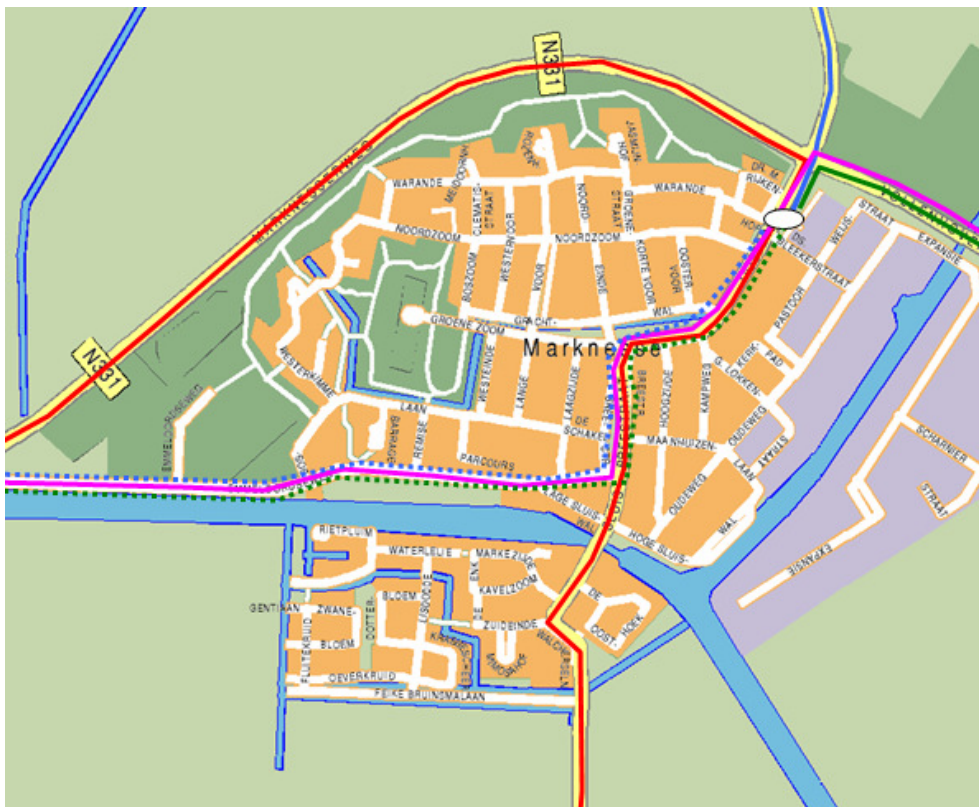
De locatie Remise is het dichtst bij de locatie Sluiswal gelegen en vervoerkundig minder interessanter dan de locatie Sluiswal vanwege de grotere afstand naar het centrum. Op de Markt zal dan een gewone bushalte geplaatst moeten worden. De rijtijd van de lijnen 75, 76 en 171 (ritten Blokzijl-Zwolle) nemen met twee minuten toe. Ook hier is het hiervoor beschreven probleem met de rijtijden van lijn 76 van toepassing.

Boslaan (kruispunt Emmeloordseweg – Boslaan)

Deze locatie ligt het verst weg van het centrum van Marknesse en is om die reden vervoerkundig het minst interessant. De extra rijtijd voor de lijnen 75, 76 en 171 (ritten Blokzijl-Zwolle) bedragen per richting twee minuten, zodat het in totaal om vier minuten gaat. Bij het rijden van een lus via de ringweg en door het dorp weer terug wordt de extra rijtijd op drie minuten geschat. Reizigers naar het centrum van Marknesse zijn in deze optie in een richting wel langer onderweg (en moeten ook nog de stilstand op het busstation "uitzitten"). Bij lijn 76 is deze extra rijtijd niet in de dienstregeling inpasbaar.

Marco (nabij rotonde Oosteinde/Marknesserweg)

Deze locatie is vervoerkundig minder interessant omdat reizigers van de lijnen 75 en 76 die naar het centrum van Marknesse willen reizen moeten overstappen op lijn 71. Op deze lijn is er in alle gevallen een directe overstap. Reizigers uit de lijnen 75 en 76 die willen overstappen op lijn 71 naar/van Emmeloord gaan er iets op vooruit omdat zij niet meer door Marknesse zelf hoeven te rijden (lijn 71 gaat dan via de ringweg naar Emmeloord). Over de Emmeloordseweg rijden in dit scenario alleen gedurende de spitsuren bussen (de lijnen 75, 76 en 171). De route via de Breestraat en Oosteinde wordt overgenomen door lijn 71, waardoor de bewoners van de straten rond deze halte een directe verbinding met Emmeloord en Zwolle krijgen. Voor de lijnen 75 en vooral lijn 76 is de optie Marco gunstig, omdat deze lijnen iets korter worden. Daarmee neemt de druk op de krappe dienstregeling van lijn 76 af. Reizigers merken dit doordat de aansluiting op lijn 71 betere gewaarborgd kan worden. Op lijn 75 zou er één minuut per richting uit de dienstregeling kunnen worden gehaald, waardoor het aantal dienstregelingsuren met 71 uur afneemt. Daar staat weer tegenover dat de route van lijn 71 iets langer wordt. Dit kost op jaarbasis 244 dienstregelingsuren.



Lijnennet Marknesse bij locatie 'Marco'

- Lijn 71 (rood): Emmeloord – Marknesse – Kraggenburg – Zwolle
- Lijn 75 (groen): Steenwijk – Blokzijl – Marknesse (in ochtendspits verder naar Emmeloord)
- Lijn 76 (blauw): Steenwijk – Oldemarkt – Kuinre – Marknesse (tijdens spits naar Emmeloord)
- Lijn 171 (paars): Emmeloord – Marknesse – Vollenhove – Zwolle

De geblokte lijnen worden alleen tijdens de spitsuren gereden.

4.2 Beoordeling

De 5 locaties zijn beoordeeld aan de hand van de volgende criteria:

- Exploitatie openbaar vervoer. Onderzocht is of de locatie in combinatie met de rijtijden van de bus inpasbaar is in de huidige en toekomstige dienstregeling.
- Reizigerspotentieel. Voor de ontsluiting van de haltelocaties is de bereikbaarheid te voet of per fiets van belang; de loop-/fietsafstand vanaf de locatie naar de woningen(adressen) in het gebied.
- OV-eisen. Voor het goed functioneren van de halte dient het busstation minimaal te voldoen aan de OV-eisen zoals opstelplaatsen geledebus, bereikbaarheid perrons, conflictvrije overstap, wachtruimte+reisinformatie, etc.
- Ruimtelijke inpassing. Op basis van het Programma van Eisen moet er voldoende ruimte aanwezig zijn om de benodigde voorzieningen te kunnen realiseren. Daarnaast is gekeken naar de kwaliteit van de ruimtelijke/landschappelijke inpassing van de verschillende varianten.
- Veiligheid. De locatie dient te voldoen aan de verkeersveiligheidseisen, de sociale veiligheid en de leefbaarheid in relatie tot de omgeving.
- Procedurele haalbaarheid (gemeentebeleid) en draagvlak (bevolking).
- Aanlegkosten busstation.
- Uitgangspunt in de beoordeling van de locaties is dat de locatie Markt minimaal kan worden uitgebreid, dit ter voorkoming van verlies aan parkeercapaciteit.

De aspecten zijn per locatie beoordeeld en aan elk aspect is een waarde toegekend. Daarbij zijn de volgende waardes gehanteerd:

-2 = onvoldoende

-1 = matig

0 = in evenwicht

1 = voldoende

2 = goed

De resultaten van deze beoordeling zijn opgenomen in onderstaande matrix.

4.3 Matrix quickscan locaties busstation

De 5 locaties zijn apart op onderstaande aspecten beoordeeld, zonder dat de locaties zijn getoetst aan een referentievariant.

Aspecten	Beoordelings-criteria	Markt	Lage Sluiswal	Remise	Bos – laan	Marco
Exploitatie	- inpasbaarheid	2	-1	-2	-2	2
	- toekomstvastheid	0	-1	-2	-2	2
Reizigers - Potentieel	- gehandicapten/ (brom-) fietsers/voetgangers	2	1	-1	-2	-1
	- opstappers	0	-1	0	0	0
	- doorgaande reizigers	0	0	0	-1	1

Op basis van de aspecten 'Exploitatie' en 'Reizigerspotentieel' kan worden geconcludeerd dat de locaties 'Markt' en 'Marco' het beste scoren en de locaties 'Boslaan' en 'Remise' het slechtst scoren.

Toelichting exploitatieverlies bij keuze locatie 'Remise':

Door het verleggen van het busstation naar de locatie 'Remise' neemt de rijtijd van de bus op lijn 76 met 2 minuten toe. Vervoerkundig gezien zit er echter voor de bus geen rek meer in de dienstregeling waardoor er een extra bus moet worden ingezet.

Deze bus staat echter veel stil. Buiten de vakantieperiode (ca. 200 werkdagen) gaat het om een periode van ca. 5 uur per dag; in de vakantieperiode (ca. 50 werkdagen) gaat het een periode van ca. 14 uur per dag. Uitgaande van een dienstregeluur-prijs van ca. € 85 bedraagt het exploitatieverlies voor de locatie 'Remise' ca.€ 150.000 op jaarbasis.

Aspect	Beoordelings-Criteria	Markt	Lage Sluiswal	Remise	Boslaan	Marco
OV-eisen	- voorzieningenniveau Halte	0	0	0	0	0
	- opstelplaats geledebus	-1	2	2	2	2
	- bereikbaarheid perrons Reiziger	1	1	1	-1	-1
	- conflictvrije overstap	1	1	2	2	2
	- inpassing halteplaatsen	0	1	1	1	0
	- wachtruimte en reisinfo	1	1	1	1	1

Op basis van het aspect 'OV-eisen' kan worden geconcludeerd dat de locatie 'Remise' het beste scoort en de locatie 'Markt' het slechtste scoort.

Aspecten	Beoordelings-Criteria	Markt	Lage Sluiswal	Remise	Boslaan	Marco
Ruimtelijke Inpassing	- voorzieningen omgeving	2	1	-1	-2	-2
	- ruimtebeslag	-2	-2	0	0	-2
	- groenvoorzieningen	0	-2	-2	-1	-1

Op basis van het aspect 'Ruimtelijke Inpassing' kan worden geconcludeerd dat de locatie 'Markt' het beste scoort en de locatie 'Marco' het slechtste scoort.

Aspecten	Beoordelings-Criteria	Markt	Lage Sluiswal	Remise	Boslaan	Marco
Veiligheid	- verkeersveiligheid	1	2	2	2	1
	- sociale veiligheid	2	1	1	-1	1
	- leefbaarheid	0	1	1	2	1

Op basis van het aspect 'Veiligheid' kan worden geconcludeerd dat alle locaties gemiddeld redelijk goed scoren, waarbij de locaties 'Remise' en 'Lage Sluiswal' het beste scoren.

Aspecten	Beoordelings-criteria	Markt	Lage Sluiswal	Remise	Boslaan	Marco
Procedurele Haalbaarheid	- beleid, etc.	0	-2	-2	-1	-1
Draagvlak	- bevolking	-2	-2	-2	0	-1

Op basis van de aspecten 'Procedurele haalbaarheid' en 'Draagvlak' kan worden geconcludeerd dat de locatie 'Boslaan' het beste scoort en de locaties 'Lage Sluiswal' en 'Remise' het slechtst scoren.

Aspect	Beoordelings-Criteria	Markt	Lage Sluiswal	Remise	Bos laan	Marco
Kosten	Aanlegkosten	-2	-1	-1	-1	-2

4.4 Conclusies beoordeling

Voor Marknesse zijn, inclusief de huidige locatie aan de Markt, 5 locaties onderzocht die in aanmerking komen voor de aanleg van het centrale busstation. Vermeld moet worden dat het onderzoek een globaal karakter heeft. De beoordelingsmatrix is samengesteld in gezamenlijk overleg met de projectgroep.

De resultaten, zoals aangegeven in de matrix, geven aanleiding tot de volgende opmerkingen en conclusies:

- De aspecten *exploitatie en reizigerspotentieel* zijn van cruciaal belang voor het vervoerkundig functioneren van het busstation. Na toetsing van deze aspecten scoren de locaties 'Markt' en 'Marco' het beste. Een bijkomend nadeel van de locatie 'Marco' is echter dat reizigers met bestemming 'centrum Marknesse' op de locatie moeten overstappen. Voor de locatie 'Boslaan' geldt dat voor busreizigers de loopafstand van en naar het centrum van Marknesse te groot is. De locaties 'Boslaan' en 'Remise' scoren op bovenstaande aspecten onvoldoende.

- Op het aspect *OV-eisen*, zoals een conflictvrije overstap, de inpassing van de halteplaatsen en de bereikbaarheid van de perrons, scoort de locatie 'Remise' het beste. Bij de beoordeling van de locatie 'Markt' is ervan uitgegaan dat het bestaande busstation kan worden uitgebreid met een 2-tal bus/opstelplaatsen. Indien blijkt dat uitbreiding van het bestaande busstation niet mogelijk is (ruimtelijke bezwaren) dan scoort de locatie Markt op het aspect OV-eisen slecht.

- *Ruimtelijke inpassing*. Wanneer uitbreiding van het busstation mogelijk is, is ruimtelijk gezien het busstation het beste in te passen op de locatie 'Markt'. Het busstation is moeilijk inpasbaar op de locatie 'Marco'; deze locatie scoort in dat opzicht slecht.

N.B: Voor de locatie 'Markt' zijn mogelijkheden om bij een bredere herinrichting van het centrum van Marknesse de negatieve beoordeling van de locatie positiever te maken (nader onderzoek gewenst).

- *Veiligheid*. In het algemeen kan worden gesteld dat alle locaties op het aspect veiligheid gemiddeld goed scoren. De veiligheid van de busreizigers is het beste gewaarborgd, wanneer het busstation wordt aangelegd op de locaties 'Remise' en 'Lage Sluiswal'

- *Aanlegkosten*. Bij een onderlinge vergelijking van de locaties blijkt dat de aanlegkosten op de locaties 'Markt' en 'Marco' het hoogst zijn. De kosten voor de locatie 'Marco' kunnen aanzienlijk hoger uitvallen indien de aanwezige aardgastransportleiding(en) moeten worden verlegd. De aanlegkosten voor de overige locaties zijn lager en maken onderling nagenoeg geen verschil.