

Toelichting bouwstenen stationsgebied

Inleiding

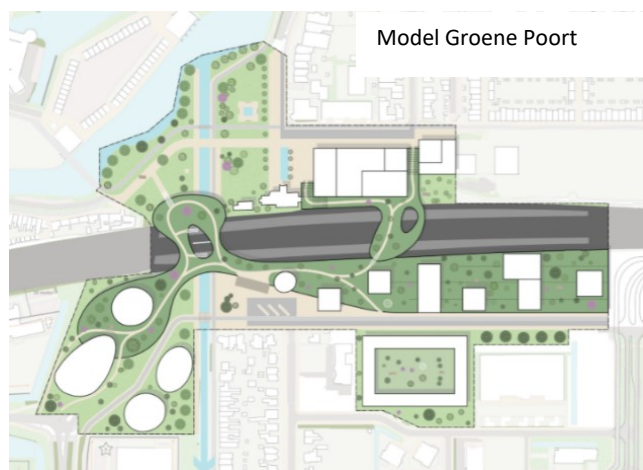
Het voorkeursmodel voor de ontwikkeling van het stationsgebied is een combinatie van verschillende bouwstenen en het resultaat van een modellenstudie. In de modellenstudie zijn verschillende bouwstenen, die een rol spelen bij de invulling van het gebied, in samenhang met elkaar onderzocht. Doel was niet zozeer om uiteindelijk één van de modellen te kiezen, maar te leren van de modellen en de goede vondsten te combineren tot een voorkeursmodel. In de studie stonden twee modellen centraal: de Groene Poort en de Blauwe Poort. Onderstaand worden ze kort beschreven.

Vervolgens worden de bouwstenen toegelicht en van een advies voorzien. Het geheel aan bouwstenen vormt het voorkeursmodel voor de ontwikkeling (zie Voorkeursmodel ontwikkeling Stationsgebied 20i.02139).

Modellenstudie

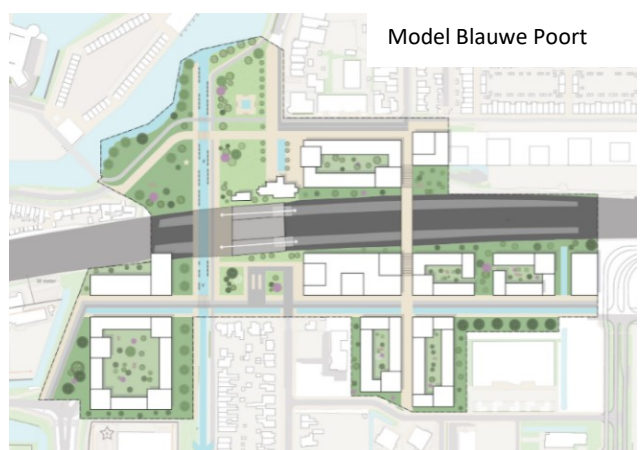
De Groene Poort

In het model Groene Poort wordt ingezet op een nieuw groen, verbindend landschap dat als een tapijt over het spoor heen wordt getrokken. Hierdoor ontstaat een aantrekkelijk nieuw glooiend maaiveld waar verschillende programma's en gebouwen een plek kunnen krijgen. Het glooiende park geeft een sterke eigen identiteit aan het gebied, zeker met het nieuwe stadsbalkon, en geeft veel vrijheid aan de situering van gebouwen. Onder het deels opgetilde maaiveld kunnen logistieke zaken als P&R en fietsparkeren worden opgelost. Voorwaarde voor een dergelijk model is dat alle verschillende grondeigenaren het concept omarmen en het ook conform één visie wordt uitgewerkt. Het is dus niet zo flexibel.

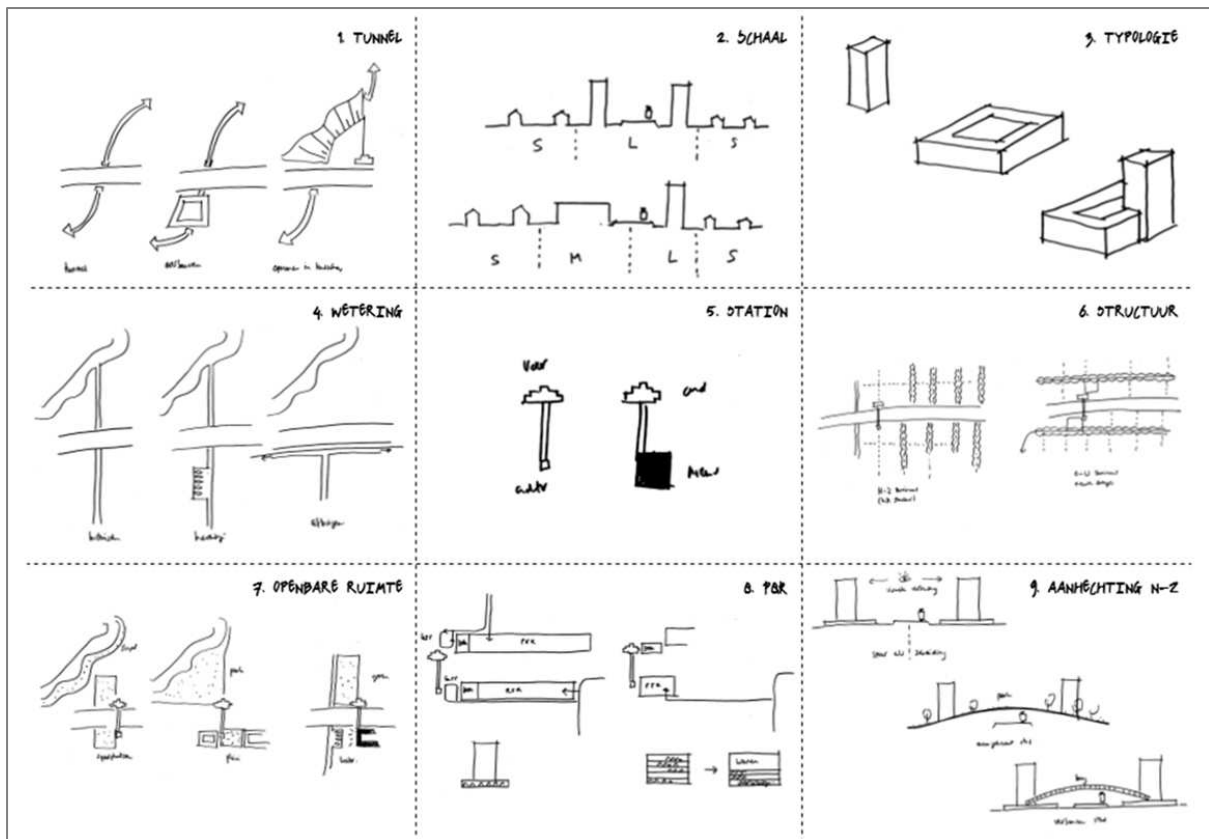


De Blauwe Poort

In het model Blauwe Poort is de oorspronkelijke verkavelingsstructuur van Woerden leidend met het patroon van rechte sloten die haaks op het spoor staan. De Jaap Bijzervetering vormt de basis voor de belangrijkste onderdoorgang onder het spoor: een verbreding aan de zijde van het station maakt ruimte voor een aantrekkelijke onderdoorgang. Een oost-west watergang aan de zuidzijde van het spoor vormt een nieuwe verbinding tussen Middelland en Snellerpoort en tevens een aantrekkelijke route. Zo krijgt water een belangrijke rol in het gebied als identiteitsdrager langs de belangrijke routes. Binnen het heldere raamwerk van water en wegen kunnen de afzonderlijke eigenaren de bouwvelden flexibel ontwikkelen. Binnen dit raamwerk is ook ruimte voor het maken van aantrekkelijke plekken en pleinen langs de nieuwe routes.

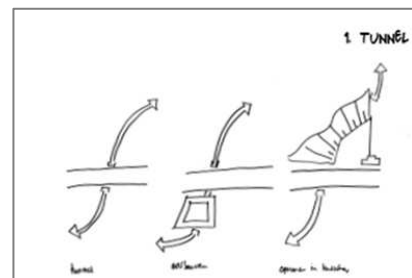


Toelichting op de bouwstenen en advies



1. Tunnel

Al vanaf de analysefase was duidelijk dat de inpassing van de Polanertunnel een cruciale rol speelt bij de toekomstige kwaliteit van het stationsgebied. Maar ook dat de discussie over wel of niet handhaven van de tunnel een complex en gevoelig onderwerp is. Immers, de consequenties van het mogelijk opheffen van de tunnel op termijn rijken veel verder dat het stationsgebied alleen. Duidelijk is ook dat er nu al grote problemen zijn met de afwikkeling van verkeer in en rondom het stationsgebied. Bovendien zullen er, met de ontwikkeling van Nieuw-Middelland, Snellerpoort en het Stationsgebied zelf, alleen maar meer programma en dus verkeersbewegingen bij komen. In beide modellen (Groene en Blauwe Poort) is een variant met en zonder tunnel onderzocht; deze bouwsteen was per model niet onderscheidend.



Ruimtelijke kwaliteit van de verbinding noord-zuid én oost-west

De tunnel vormt momenteel een drukke verkeersader én barrière in het gebied. Niet alleen tussen de binnenstad en het station, maar ook aan de zuidzijde van het spoor tussen Nieuw-Middelland en het station. De tunnel heeft daarmee een grote impact op de gebruikskwaliteit van de openbare ruimte. Aan de noordzijde doorsnijdt de tunnel het oorspronkelijke singelplantsoen en vervolgens stijgt de weg weer snel om de Jaap Bijzervewering te kruisen. Hierdoor wordt ook het spoorplantsoen afgesneden van het singelplantsoen. En wordt het bovendien complex om de nieuwe fiets- en voetgangersverbinding, die via het Defensie-eiland naar het station loopt, goed te verknopen met aansluitende routes. De beleving van historie en groen in het gebied kan alleen weer worden teruggebracht als de tunnel wordt opgeheven; dan kunnen op maaiveldniveau gebieden weer logisch met elkaar worden verbonden. Onderzocht is ook of de tunnel kan worden opgenomen in nieuwe bebouwing. Aan de zuidzijde van het spoor is dat een mogelijkheid, aan de

noordzijde gaat dit echter ten koste van het waardevolle (historische) groen en is hiervoor te weinig ruimte aanwezig.

Verkeerskundige afwegingen

Door de aanwezigheid van de tunnel heeft de auto het primaat in het stationsgebied; dit gaat ten koste van goede verbindingen voor fietsverkeer en voetgangers. Bovendien faciliteert de tunnel doorgaand autoverkeer, deels ook verkeer vanuit de omliggende dorpen dat naar de A12 gaat. Dit is verkeer wat geen bestemming heeft in het gebied zelf, maar wel een negatieve invloed heeft op de afwikkeling van verkeer rondom de binnenstad en het stationsgebied. De huidige reeds overbelaste situatie aan de noordzijde van het station, in combinatie met de toename van verkeer als gevolg van de woningbouw in Nieuw-Middelland en Snellerpoort, levert bij het kruispunt Utrechtsestraatweg–Stationsweg–Oudelandseweg een ingewikkelde knoop op. Immers, uiteindelijk moet het verkeer zich afwikkelen over historische linten die niet gemaakt zijn voor een dergelijke hoeveelheid verkeer.

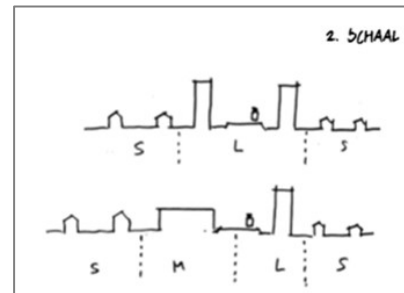
Voetgangers en fietsers worden op dit moment slecht bediend in het stationsgebied. De routes zijn te krap gedimensioneerd, bochten zijn scherp. Bovendien zijn routes door het kruisen van de diverse barrières in het gebied minder rechtstreeks en voelen onlogisch aan.

Voorstel voor de bouwsteen Tunnel

De logistieke knoop van het stationsgebied is alleen optimaal te ontrafelen als (op termijn) het doorgaande autoverkeer uit het stationsgebied en langs het centrum verdwijnt. Dat kan door alternatieve routes langs de randen van Woerden aan te leggen en de Polanertunnel op te heffen. In het stationsgebied kunnen de verschillende delen van de stad dan opnieuw met elkaar worden verbonden op een logische manier, waarbij de kwaliteit van groen en water maximaal wordt benut. Het stationsgebied is in die toekomstige situatie vanuit alle vier de kanten bereikbaar per auto, maar auto's kunnen op deze plek niet onder het spoor door en ook niet van het ene naar het andere kwadrant. In de directe nabijheid van het station heeft langzaam verkeer het primaat. Met deze keuze is de boodschap, ook aan hogere overheden, dat verder verdichten van de stad, binnenstedelijk bouwen, alleen mogelijk is als goede alternatieve routes voor de afwikkeling van het autoverkeer worden gerealiseerd. Dit is echter een kostbare zaak en vraagt om een lange adem.

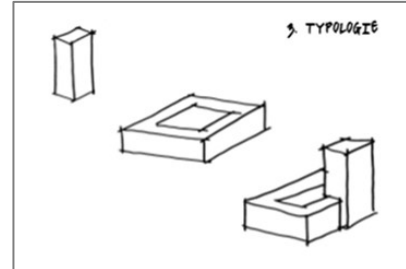
2. & 3. Schaal en bebouwingstypologie

Schaal en bebouwingstypologie hangen met elkaar samen. Uiteindelijk is de keuze hierin ook bepalend voor de stedenbouwkundige structuur van het gebied. Maak je een groen gebied met losse gebouwen/torens, zoals in het model Groene Poort is onderzocht, of kies je voor een stedenbouwkundige structuur met straten en pleinen, zoals in model Blauwe Poort? In het laatste geval is de bebouwing gemiddeld lager en zijn hogere elementen onderdeel van een groter bouwblok.



Aansluiting op de omgeving: 'large', 'medium' en 'small'

Naast de Woerdense maat en schaal is ook van belang hoe de nieuwe bebouwing in het gebied aansluit op de verschillende karakteristieke omgevingen van het stationsgebied. In het noordwestelijke kwadrant is dat de kleinschalige structuur en schaal van de binnenstad, waar met het Defensie-eiland een vertaling is gemaakt naar een nieuwe Woerdense maat en schaal met kloeke blokken. In het noordoostelijke kwadrant hebben we te maken met een bestaande bebouwingswand aan het stationsplein en de prominente nieuwe torens die een reeks langs het spoor vormen. Met deze nieuwe maat en schaal, 'large', is Woerden een nieuwe fase in gegaan waarbij stedelijke ambities zichtbaar zijn. Ten zuiden van het spoor zal in Nieuw-Middelland ook in een relatief hoge dichtheid worden gebouwd, evenals in Snellerpoort. Hier zal een afwisseling van blokken en hogere elementen worden toegepast. Aan de zuidzijde van het spoor hebben we echter ook te maken met de historische bebouwing aan de Linschoterweg en de Van der Valk Boumanlaan. Ook hier spreken we weer van 'small'. Kortom, een gebied met een diversiteit aan schaalniveaus in bebouwing. Als nieuwe ontwikkelingen de verbinding moeten maken, dan is het zoeken van de 'intermediate scale' met de omgeving een belangrijke opgave. Op deze manier kan verdichting worden opgezocht. Maar wel op een manier die passend is bij Woerden.



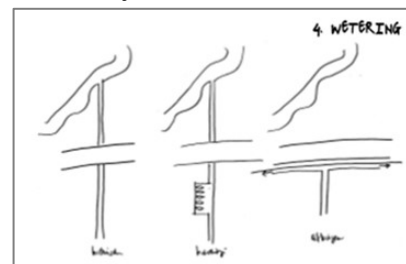
In het model Groene Poort wordt de aanhechting met de omgeving vooral gezocht in het openbaar gebied. De hogere, losse elementen leveren weliswaar veel ruimte op tussen de gebouwen, maar de bebouwing zelf heeft weinig relatie met de omgeving. In het model Blauwe Poort sluit de stedenbouwkundige structuur beter aan op de omgeving en ontstaan betere ruimtes/routes waar ook de sociale veiligheid en de interactie tussen bebouwing en het openbaar gebied beter te borgen is. Wel zouden we meer van de groene omgevingskwaliteit in deze stedenbouwkundige structuur willen brengen, tussen maar ook in de blokken op betekenisvolle plekken. Zo kunnen we ook voor deze bouwsteen het beste van de twee modellen combineren.

Voorstel voor de bouwstenen Schaal en Bebouwingstypologie

Kies in het stationsgebied voor een 'intermediate scale' (M), en zoek de aanhechting op met de omgeving vanuit de verschillende deelgebieden. Maak straten, pleinen en fijne plekken met een menselijke maat en schaal tussen de nieuwe gebouwen. Dat is echt Woerdens. Maar verlies de groene kwaliteit van het model Groene Poort niet door het gebied te steenachtig en stedelijk te maken. Dat kan door plekken tussen gebouwen groen in te richten en ruimte voor groen te reserveren in de nieuwe profielen.

4. Wetering

De Wetering is één van de oudste elementen in het gebied. De Wetering is nu weinig beleefbaar/ervaarbaar. Er ligt een mooie kans, zeker in samenhang met het opheffen van de Polanertunnel en het verbreden van de onderdoorgang onder het spoor, om deze historische as weer de belangrijkste noord-zuid verbinding te maken. Aan de noordzijde wordt de watergang, als er geen autoverkeer meer is tussen het station en de singel, onderdeel van een groot, groen verblijfsgebied. Aan de zuidzijde vormt het een belangrijke identiteitsdrager van het nieuwe te ontwikkelen gebied rondom het station en kunnen beide oevers ieder een eigen accent krijgen. Het aanpassen van het profiel van de Wetering, in samenhang met de stedenbouwkundige structuur, moet in de volgende fase nader worden onderzocht. Dan kan bijvoorbeeld water worden verbreed voor een havenkje. Door én in te zetten op water als identiteitsdrager (model Blauwe Poort) én groene betekenisvolle plekken te maken (model Groene Poort) kan Woerden haar kwaliteit als Poort naar het Groene Hart (waar ook zowel water als groen de belangrijkste landschappelijke kenmerken en kwaliteiten zijn) ook zichtbaar maken in het stationsgebied.

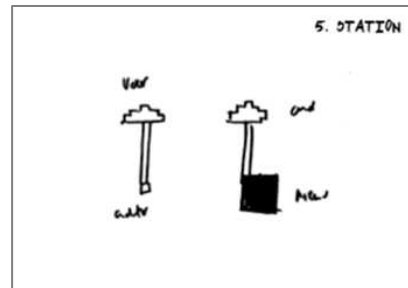


Voorstel voor de bouwsteen Wetering

Maak van de Jaap Bijzerwetering een belangrijke drager in het gebied en onderzoek de recreatieve potentie van de watergang.

5. Stationsgebouw

Een goed station is een visitekaartje voor de stad. Of je nu weggaat of aankomt, je moet je thuis voelen. Het monumentale stationsgebouw is een visitekaartje voor de stad maar het gebouw is, ondanks de aanpassingen die zijn gedaan, beperkt geschikt als modern en toekomstbestendig stationsgebouw. In de loop der jaren is het beeld verstoord door de aanbouwen die zijn gedaan. De niveauverschillen, niet alleen tussen het gebouw en het omliggende maaiveld, maar ook binnen in het gebouw en de toegankelijkheid van de perrons via de hoge traverse zijn verre van ideaal. De huidige achterkant van het station aan de zuidzijde is één van de minst uitnodigende plekken die Woerden op dit moment heeft. Het is letterlijk en figuurlijk een achterkant. In de huidige situatie, waarbij de zuidzijde van het spoor grotendeels nog een soort niemandsland is met braakliggend terrein van Snellerpoort, is dat misschien nog te verklaren. Maar in de toekomstige situatie, met de ontwikkeling van Nieuw-Middelland en Snellerpoort en de gronden direct grenzend aan het station, ontstaat een nieuwe situatie die vraagt om een gelijkwaardige entree aan de zuidzijde. Handhaven van het huidige station en een nieuwe entree maken aan de zuidzijde van het spoor is een optie, maar de kans doet zich voor om met de verbreding van de onderdoorgang een nieuw, toekomstbestendig station te maken. Hierbij zijn alle functies gecentreerd, goed te bereiken vanuit alle kwadranten en dragen ze bij aan de aantrekkelijkheid van Woerden als Poort naar het Groene Hart. Eén nieuwe centrale fietsenstalling onder het spoor die toegankelijk is zowel vanaf het noorden als het zuiden, nieuwe entrees naar de perrons en commerciële ruimtes langs de route/plinten vormen de ingrediënten van het nieuwe station. Hiermee schuift het station een stukje op richting de binnenstad en Nieuw-Middelland. Een voetgangersbrug meer oostelijk kan een tweede entree tot de perrons mogelijk maken waarmee ook de oostzijde en Snellerpoort goed bediend zijn. Deze tweede toegang is niet noodzakelijk maar heeft wel een meerwaarde voor de oostzijde van Woerden. Zo kan ook de volledige lengte van de perrons beter worden benut door spreiding van de treinreizigers.



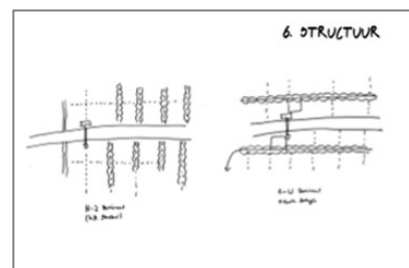
Het oude stationsgebouw kan een nieuwe functie krijgen, bijvoorbeeld als grand café of vergader-/werk accommodatie. Het gerenoveerde en in oude glorie herestelde gebouw ligt dan prachtig in het gerestaureerde spoorplantsoen en krijgt de plek die het verdient.

Voorstel voor de bouwsteen Stationsgebouw

Grijp het moment aan om tegelijkertijd met het verbreden van de onderdoorgang een nieuw, compact en alzijdig station te maken in Woerden ter plekke van de Jaap Bijzervetring. Een station dat optimaal bereikbaar is en voorzien van alle gemakken en voorzieningen die bij een toekomstbestendig station horen. Ga het gesprek aan met NS en ProRail om tegelijkertijd met de investering voor de nieuwe spoorbrug werk met werk te maken en naar een toekomstbestendige oplossing te gaan die past bij de stedelijke ambities van Woerden. Herbestem en renoveer het oude monumentale stationsgebouw, zodat dit een visitekaartje voor Woerden wordt. Een voetgangersbrug aan de oostzijde kan op termijn een tweede entree tot de perrons vormen. Ook dit zal in overleg met NS moeten worden vormgegeven.

6. Structuur

Voor wat betreft de stedenbouwkundige structuur hebben we te maken met een aantal bestaande lijnen in het gebied. Deels komen deze voort uit de oorspronkelijke landschappelijke structuur, deels zijn het nieuw geïntroduceerde lijnen. In het model Groene Poort is een grote ingreep gedaan in de vorm van een nieuw landschappelijk element dat het gebied een eigen, nieuwe structuur geeft. In het model Blauwe Poort is de oorspronkelijke (orthogonale¹) structuur van het gebied aangezet en verder uitgebreid. In beide modellen is een



¹ Orthogonaal = met haakse hoeken

nieuwe oost-west lijn geïntroduceerd die de verbinding vormt tussen Nieuw-Middelland en Snellerpoort.

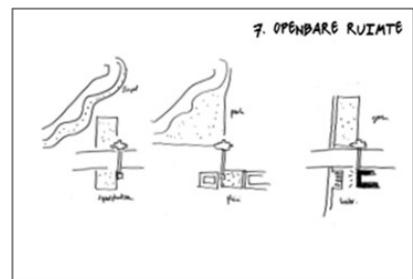
Het voortbouwen op de bestaande landschappelijke structuren past het beste bij Woerden en maakt het ook gemakkelijker om aan te sluiten op omliggende gebieden. Daarentegen was de grote ingreep van het model Groene Poort er één die impact had en het gebied een sterke en eigen identiteit gaf. We kiezen er voor om de orthogonale structuur te handhaven als subtielere structuur, maar daar wel een sterke hiërarchie in aan te brengen door in te zetten op een verbindend assenkruis. De Jaap Bijzervetering en de nieuwe watergang in oost-west richting vormen twee sterke langzaam verkeersassen met maximale aandacht voor verblijfskwaliteit. Dit kruis verbindt de delen van de stad met elkaar en geeft zo ook een typisch Woerdense identiteit van watergangen met (brede) groene oevers. Aan het assenkruis kunnen grotere (groene) verblijfsplekken liggen die verschillende plekken aanduiden en accenten leggen.

Voorstel voor de bouwsteen Structuur

Gebruik de landschappelijke, historische structuur als organiserend en verbindend raster in het gebied. Gebruik daarvoor bestaande lijnen maar voeg ook nieuwe betekenisvolle lijnen toe. Breng een hiërarchie aan in het raster van lijnen en maak een sterk verbindend assenkruis dat de vier delen van de stad logisch met elkaar verbindt.

7. Openbare ruimte

Op veel plekken rondom het station is nu een teveel aan ruimte. Maar niet alleen dat, de ruimte heeft ook weinig verblijfskwaliteit. Het is belangrijk ruimte te houden op de juiste plek en met de juiste kwaliteit. Dus niet alleen kijkgroen, maar juist groen met een functie, verblijfsgroen. Aaneengesloten groen zoals in het model Groene Poort heeft die kwaliteit, ook in het hart van het gebied waar de intensiteit van gebruikers het hoogste zal zijn. In de structuur van Blauwe Poort is duidelijk onderscheid tussen het singelgroen en spoorplantsoen aan de noordzijde van het spoor en een nieuwe groene verblijfsplek aan de zuidzijde van het station. Hier ligt ook het oude Minkema college in een groene tuin als pareltje in het gebied en ook de typische lintbebouwing komt zo goed tot haar recht.

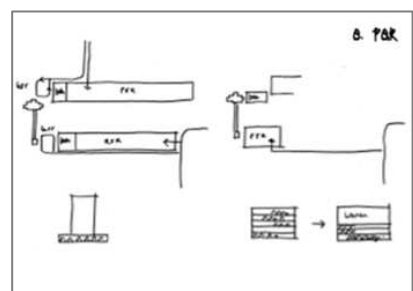


Voorstel voor de bouwsteen Openbare ruimte

Zet in op verbindend groen en durf groot te denken zoals in model Groene Poort. Door de onderdoorgang onder het spoor niet alleen aan de oostzijde (stationszijde) te verbreden maar ook aan de westzijde kan de Jaap Bijzervetering met twee brede groene oevers de verbinding maken tussen noord en zuid. Zo ontstaat een groter aaneengesloten openbaar gebied rondom het nieuwe station onder de verbrede onderdoorgang waar verschillende plekken liggen die ieder hun eigen sfeer en kwaliteit kunnen krijgen. De verdere invulling van deze aaneengesloten ruimte is onderdeel van de uitwerking van het voorkeursmodel. Hierbij kan de mate van samenhang en verschil tussen noord en zuid verder worden onderzocht.

8. Parkeren

De logistieke afwikkeling van voetgangers, fietsers, autoverkeer, bussen en kiss&ride rondom het station is een belangrijk opgave. Vanuit de vier kwadranten willen we het stationsgebied bereikbaar maken, waarbij het noordwestelijke kwadrant (binnenstadszijde) het meest luv zal zijn qua programma. In de drie andere kwadranten zullen alle voorzieningen in min of meer gelijke mate aanwezig moeten zijn (P&R, kiss&ride, fietsparkeren, bushalteren). Dit moet ook verder worden uitgewerkt. Ten aanzien van het parkeren zijn verschillende opties denkbaar. Parkeren kan bijvoorbeeld ondergronds plaatsvinden, in een bouwblok of meerlaags parallel langs het spoor. In ieder kwadrant zal de



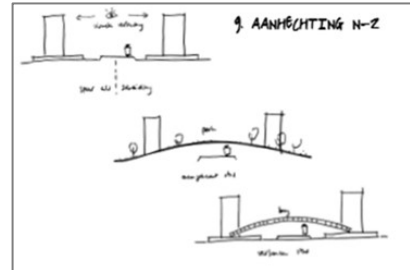
meest ideale oplossing moeten worden onderzocht.

Voorstel voor de bouwsteen Parkeren

Denk bij het oplossen van de logistiek in vier kwadranten en zoek passende oplossingen bij de verdere uitwerking van het voorkeursmodel in ieder afzonderlijk kwadrant. Maak ook bij gebouwde parkeervoorzieningen toekomstbestendige oplossingen die flexibel zijn en aanpasbaar in de tijd.

9. Aanhechting noord-zuid

In het stationsgebied is het essentieel de barrière van het spoor te slechten. Dat kan op verschillende manieren: bovenlangs of onderlangs. Maar ook het aantal passages en vooral de kwaliteit van de passages is belangrijk. Voor voetgangers en fietsers geldt dat hellingbanen aan bepaalde eisen moeten voldoen. Met name aan de noordzijde is de ruimte krap. In model Groene Poort, waarbij over het spoor heen wordt gegaan, is onvoldoende ruimte om de fietser echt goed omhoog te halen. Een hybride oplossing met de bestaande fietssituatie, gecombineerd met een spectaculaire voetgangersbrug, is in dit model het hoogst haalbare. In het model Blauwe Poort kunnen we de fietspassage (bij de Wetering) verbreden, hoef je minder ver te dalen en dus zijn de hellingbanen korter.



Voorstel voor de bouwsteen Aanhechting noord-zuid

In het voorkeursmodel willen we het beste van de twee modellen combineren. Een verbrede onderdoorgang, maar niet alleen aan de stationszijde ten oosten van de Wetering, maar ook aan de westzijde. Zo kan ook vanuit Nieuw-Middelland een goede fietsverbinding naar de binnenstad worden gemaakt. Ook voegen we een tweede verbinding toe, meer oostelijk. Deze gaat wel bovenlangs en zou een voetgangersbrug kunnen zijn, geïntegreerd met groen om een aantrekkelijke nieuwe route te vormen, en eventueel een tweede toegang tot de perrons kunnen vormen.

Conclusie van de studie

Het onderzoeken van de bouwstenen heeft goede inzichten gegeven in het functioneren van het gebied. De beide modellen laten de extremen zien: begin opnieuw en kies voor spektakel óf gebruik wat er al is en bouw daar verder op voort. In het voorkeursmodel kiezen we voor 'groen' én 'blauw', immers, als stad midden in het groene hart zijn water en groen de belangrijkste kwaliteiten van Woerden als fijne woon- en werkstad. We zetten in op Woerdense maat en schaal, maar gaan ook voor ambitie. Een spectaculaire verbrede onderdoorgang verbindt letterlijk en figuurlijk het noorden en zuiden van Woerden, waarmee de stad weer 'heel' wordt in de beleving van voetgangers en fietsers en een toekomstbestendig en aantrekkelijk nieuw stationsgebied ontstaat.

Vervolg onderzoeksvragen

Bij de verdere uitwerking van het stationsgebied zullen de volgende zaken nader onderzocht gaan worden:

- Raamwerk en ontwikkelvlekken: het voorkeursmodel wordt uitgewerkt in een raamwerk en ontwikkelvlekken. De belangrijkste openbare ruimtes worden gemaatvoerd en de profielen worden vastgelegd. Daarbinnen laten we de mogelijkheden zien van de ontwikkelvlekken en zullen hier spelregels voor worden opgesteld.
- Infrastructuur, ontsluiting en bereikbaarheid: er zal nader onderzoek gedaan worden naar de impact van het sluiten van de tunnel en de benodigde (investeringen in) alternatieve routes.
- Programmering en functies: in de verschillende ontwikkelvlekken wordt gekeken naar de programmatische kansen en mogelijkheden. Naast wonen is het belangrijk dat het stationsgebied zich tot een levendige plek ontwikkelt met sociaal veilige en actieve plinten van bebouwing.
- Gebruiksmogelijkheden water: de Jaap Bijzervetering zal onderzocht worden op het toevoegen van recreatieve elementen en de mogelijkheid om deze aan te sluiten op nieuwe watergangen in het gebied.

- Bouwen langs het spoor: met name bij de ontwikkelvlekken aan de zuidzijde van het spoor onderzoeken we hoe we het beste om kunnen gaan met trillingen, geluid en externe veiligheid en hoe dicht we op het spoor kunnen bouwen om tot een zo optimaal mogelijke invulling te komen van de ontwikkelvlekken.
- Typologieën bij parkeeroplossingen: we onderzoeken de ontwikkelvlekken op parkeeroplossingen die toekomstbestendig zijn en flexibel in te zetten (P&R, parkeren bewoners, evt. parkeren binnenstad)
- Logistiek rondom station: in het raamwerk van de openbare ruimte zal gedetailleerd gekeken worden naar fietsparkeren, P&R, kiss&ride, bushaltes etc. om een goed functionerend stationsgebied te krijgen. Ook de benodigde ruimte onder de verbrede onderdoorgang ten behoeve van een nieuw station wordt onderzocht.
- Uitwerking openbare ruimte: de openbare ruimte wordt verder uitgewerkt waarbij de groen-blauwe kwaliteit centraal staat en we een aantrekkelijk verblijfsgebied maken met een hoge gebruikswaarde. Daarnaast speelt natuurlijk ook klimaatbestendigheid en het creëren van voldoende waterberging een belangrijke rol.
- Fasering: voor het hele gebied wordt gekeken naar een logische ontwikkel- en faseringsstrategie. Daarbij wordt rekening gehouden met verschillende eigendommen in het gebied. Ook wordt gekeken welke tijdelijke wijzigingen in de tussenfase mogelijk zijn.

De aansluiting en verbinding met de binnenstad en Nieuw-Middelland en Snellerpoort speelt bij alle keuzes een belangrijke rol.