

Uitgangspunten

- Consequenties zijn in beeld gebracht t.o.v. voorliggend integraal DSP Westflank Noord.
- De financiële effecten zijn vertaald naar categorieën (< 0,5mio , 0,5 – 2,0 mio, 2–5 mio, 5–10 mio, > 10m). Dit omdat gezien de gevraagde snelheid van de reactie geen uitgebreide analyse op alle aspecten heeft kunnen plaatsvinden. Waar mogelijk zijn resultaten van eerdere studies gebruikt ter onderbouwing, indien niet voorhanden is op grove kengetallen een inschatting gemaakt.

Beoordeling

Algemeen

- Uitgangspunt voor de rapportage door POSAD is het in beeld brengen van de mogelijkheden voor handhaven.
- Het rapport geeft een goede indicatie van het volledige spectrum van mogelijkheden van handhaving van de panden. De beschreven varianten zijn namelijk grotendeels meegenomen in de afwegingen t.a.v. het DSP en het daaraan voorafgaand besluitvormingsproces. Uiteindelijk is niet voor één van de varianten gekozen vanwege de grote consequenties in tijd, geld, technische onmogelijkheden of een onaanvaardbaar risicoprofiel..
- In de rapportage door POSAD zijn effecten tijd, geld en techniek niet in beeld gebracht. Hierdoor ontbreekt een integraal afwegingskader.
- Het is niet mogelijk de geopperde varianten onderling te wegen. In de praktijk zal een maatregel altijd in combinatie met een andere maatregel moeten worden gerealiseerd. Zo zal er altijd een keuze gemaakt moeten worden voor de nood- en hulpdiensten, voor het Forum, de ontsluiting van de parkeergarage en het nog te realiseren woonprogramma.
- Naast de effecten op tijd, geld en techniek ontbreekt de integrale afweging ten aanzien van gevolgen voor het gehele stationsgebied en specifiek de OVT.



Alternatieven


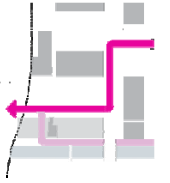
- Het behoud van panden leidt altijd tot hogere kosten voor de gemeente, want aanvullend op integraal slopen dienen tijdens werkzaamheden de panden te worden beschermd (of afgebroken en opnieuw opgebouwd), gerenoveerd, bereikbaar te blijven, etcetera. Daarnaast leidt het handhaven van de panden tot extra kosten als gevolg van constructieve inpassing van het beoogde vastgoed en het verlies aan volume en/of beperkingen ten aanzien van het gebruik. Afhankelijk van de manier waarop de panden worden ingepast kennen de kosten een bandbreedte van circa € 2 mln tot circa € 10 mln, buiten de kosten die samenhangen met een specifiek alternatief om één of meerdere panden te kunnen handhaven.
- Uit het rapport blijkt dat een aantal panden altijd gesloopt moeten worden.
 - Optimale bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten van het spoor is basisvoorwaarde; dat betekent dat sloop voor de veiligheid van het spoor noodzakelijk is. Pand nr 35 wordt sowieso gesloopt in alle varianten. Daarbij zijn wij van mening dat als gevolg van technische beperkingen in ieder geval pand nr 33 moet worden gesloopt en waarschijnlijk ook 31.
 - Voor toegang van Forum op kade moet altijd een pand gesloopt worden.
- Het is technisch mogelijk een aantal panden te handhaven. Hiervoor is een combinatie van varianten noodzakelijk.

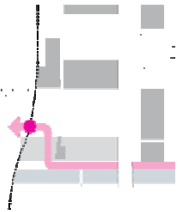

- Zelfs in de meest optimale variant leidt dit tot extra kosten en vertraging.
- Bij een aantal varianten kan ook de oplevering van het Stadskantoor vertraagd worden.
- Alle D-varianten leidt tot vertraging van de HOV-baan, en daarmee tot vertraging van het functioneren van de OV-terminal.




Conclusie


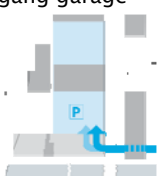
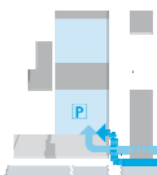

- Agevraagd moet worden of het handhaven van een beperkter aantal panden beantwoord aan de behoefte / gewenste kwaliteit (ensemble).
- Wegen de consequenties (tijd, geld en risico's) op tegen het handhaven van (een deel van) het ensemble.
- De NS heeft haar eigen afweging ten opzichte van mutaties op het voorliggend DSP. Een aantal varianten zetten de commerciële mogelijkheden voor de NS onder druk en/of zorgen extra complexiteit waardoor het risicoprofiel toeneemt ten opzichte van het huidig DSP. Bij negatieve afweging door de NS ontstaat het nadrukkelijke risico dat de NS afziet van ontwikkeling van de Sijpesteijnstrook. De gemeente is dan contractueel verplicht de panden terug te kopen. Dit heeft zowel een financieel (circa € 10-12 mio) als een kwalitatief aspect (de mogelijkheden voor een goede afronding van het gebied worden beperkt).

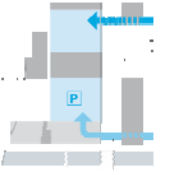
A Nooddiensten & reservering spooruitbreiding			
Uitwerking	Planning	Financieel	Technisch
<p>A1 Toegang op voorgestelde plek met beperkt slopen</p> 	Geen	<ul style="list-style-type: none"> Risico op aanvullende maatregelen voor gescheiden verkeersstromen. 	<ul style="list-style-type: none"> Waarschijnlijk kan ook nr 33 niet gehandhaafd blijven a.g.v. spooruitbreiding/ benodigde ruimte. In tijdelijke situatie is scheiden fiets- en autoverkeer vanuit verkeersveiligheid vereist, met consequenties op aansluiting kade (nu niet mogelijk). Hiertoe is sloop nr 31 ook noodzakelijk. Zie VO Van Sijpesteijnkade. Naast oorspronkelijk voorstel (A0) voor nood- en hulpdiensten beste alternatief. Voor Verkeer is in geval van calamiteiten een koppeling van nooddiensten met verkeer VL-post bespreekbaar. De combinatie met fietsverkeer (onveilig en hellingspercentage) is echter niet wenselijk. Niet duidelijk is of deze variant voldoende ruimte biedt voor een goede toegankelijkheid van de fietsenstalling van het SKU.
<p>A2 Opgang nooddiensten op de VSkade</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Planning HOV-baan; de inrichting VSkade moet geborgd zijn voor uitwerking HOV-baan. 	<ul style="list-style-type: none"> Additionele brugconstructie tbv nood- en hulpdiensten (€ 0,5-2,0 mln) Verplaatsen toegang spoor en aanpassen overrijdbaarheid spoor / toegang tot perrons (€ 2-5 mln en aanzienlijk risicoprofiel). 	<ul style="list-style-type: none"> Afhankelijk van ProRail voor de aanleg en engineering van een nieuw Noordelijk overpad. Uitvoerbaarheid verplaatsing Railinzetplaats + hellingbaan + verlenging perrons (veiligheid spoor). Niet inzichtelijk waar verlaging kade plaatsvindt; fietsers krijgen een steilere helling en de spuikoker belemmert een verdere verlaging. Inrichting / gebruik maaiveld - uitstraling gebied / fietsroute neemt af. Door VRU en politie als mogelijke optie, maar minder geschikt geacht wegens afhankelijkheid ProRail. Vanuit Verkeer is dit een optie echter combinatie fiets+nooddiensten vanuit verkeersveiligheid en hellingspercentage onwenselijk.



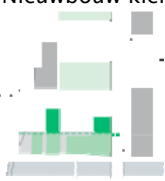

<p>A3 Toegang via de parkeergarage</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Vertraging ingebruikname SKU 	<ul style="list-style-type: none"> • Aanpassing expeditiehof / passtuk waardoor uitloop SKU. Substantiële gevolgen a.g.v. voortzetting / aanpassing huurcontracten, uitloop en aanpassing bouwopgave. (> €10 mln). • Vervallen parkeerplaatsen fase 1 en doorsnijden routing leiden tot het realiseren van diepere parkeerbak en inefficiënte inrichting (€ 2-5 mln). • Niet verlagen kade heeft een positief effect POS. (< € 0,5 mln). • Positief effect lager HOV-viaduct POS (€ 0,5-2,0 mln) 	<ul style="list-style-type: none"> • Onduidelijk is of hoogte in expeditiehof + aansluiting maaiveld praktisch uitvoerbaar is. • Door nood- en hulpdiensten minder geschikt geacht, wegens onzekerheid toegankelijkheid parkeergarage. Daarnaast kunnen er situaties voordoen, waarbij het niet wenselijk is om gebruik te maken van het SKU als toegang noordelijk pad. Dit voorstel is eerder met de VRU besproken en voor hun niet akkoord wegens risico blokkering van noodroute. • De bereikbaarheid voor nooddiensten afhankelijk gemaakt van een eventuele stremming in gebouw, bijvoorbeeld in de expeditiehof. • Gelijkvloerse kruising met HOV biedt veiligheidsrisico. • Vereist hogere verdiepingshoogte in parkeergarage, waardoor veel ruimte voor pp. verloren gaan op begane/1^{ste} verdieping. Geen alternatief in gebied dus diepere bak (hoog risico). • Dit alternatief is logistiek niet inpasbaar bij de parkeergarage. • Dit alternatief komt niet overeen met afspraken SKU.
<p>A4 Toegang door tussenstraat achter VSkade</p> 	<p>Geen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Maatregelen entree parkeergarage, routing en aansluiting op HOV-baan (€ 2-5 mln). • Vervallen parkeerplaatsen fase 1 en doorsnijden routing leiden tot het realiseren van diepere parkeerbak en inefficiënte inrichting (€ 2-5 mln). • Niet verlagen kade heeft een positief effect POS. (< € 0,5 mln). • Positief effect lager HOV-viaduct POS (€ 0,5-2,0 mln) • Extra hellingbaan tussen p-garage en spoor (< € 0,5 mln) 	<ul style="list-style-type: none"> • Vereist afstemming en akkoord nood- en hulpdiensten. • Door VRU en politie minder geschikt geacht, wegens onzekerheid toegankelijkheid parkeergarage. Daarnaast kunnen er situaties voordoen, waarbij het niet wenselijk is om gebruik te maken van het SKU als toegang noordelijk pad • Gelijkvloerse kruising nood- en hulpdiensten met HOV is veiligheidsrisico. • Afstemming aansluiting hellingbaan HOV op entree parkeergarage tbv nood- en hulpdiensten • Extra hellingbaan tussen p-garage en spoor • Combinatie inrit garage / HOV niet mogelijk of aanzienlijke investering


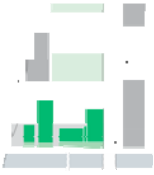
			<ul style="list-style-type: none"> • Vereist hogere verdiepingshoogte in parkeergarage, waardoor veel ruimte voor pp. verloren gaan op begane/1^{ste} verdieping. Deze plekken moeten elders in plangebied gecompenseerd worden (lagere verdieping+ duurder). Geen mogelijkheid tot realiseren parkeerplekken elders. • Geen goede ontsluiting hoogbouw aan Sijpesteinkade. • VL-post onbereikbaar bij start bouw HOV-baan; • Dit alternatief is logistiek niet inpasbaar bij de parkeergarage. • Parkeergarage SKU onbereikbaar bij start bouw HOV;
A5 Opslag materieel buiten plangebied 	Geen	<ul style="list-style-type: none"> • Niet verlagen kade heeft een positief effect POS. (< € 0,5 mln). • Positief effect lager HOV-viaduct POS (€ 0,5-2,0 mln) • Kosten opslag materiaal nood- en hulddiensten (€ 2-5 mln). 	<ul style="list-style-type: none"> • Vereist goedkeuring nood- en hulddiensten. • Voor nood- en hulddiensten geen optie. Dit voorstel komt niet overeen met bedrijfsvoering en repressieve optreden van de nooddiensten. De afvoer van slachtoffers kan in deze variant niet plaats vinden.
B Toegang Forum			
Uitwerking	Planning	Financieel	Technisch
B1 Toegang op andere plek in rij woningen 	Geen	Geen	<ul style="list-style-type: none"> • Toegang tot Forum vereist altijd sloop van panden. • Er wordt geen rekening gehouden met constructieruimte voor de nieuwbouw. .
B2 Toegang door gebouw of met sloop deel gebouw	Geen	<ul style="list-style-type: none"> • Kosten aanpassing interieur gebouw en gevel (< €0,5 mln) • Inpassing panden leidt tot afname volume en 	<ul style="list-style-type: none"> • Niet goed zichtbare toegang kan nadelig effect hebben op sociale veiligheid. • De toegang tot het Forum is een openbare/publieke

		<p>maatregelen ter behoud van de panden zelf, beperkingen bouwplaats/garage en complexere constructie boven/ naastliggend volume (€ 2-5 mln).</p>	<p>route. Hoe kan openbaarheid gegarandeerd worden als route door gebouw gaat lopen?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er wordt geen rekening gehouden met constructieruimte voor de nieuwbouw. • Mogelijk alleen gevel handhaven ter plaatse van trap.
<p>B3 Toegang aan spoorzijde of langs HOV-baan</p> 	<p>Geen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kosten extra toegang (< €0,5 mln) • Beheer en exploitatie (< €0,5 mln) • Aansluitingen / inrichting maaiveld 	<ul style="list-style-type: none"> • Aansluitingen / inrichting maaiveld (extra stroom / combinatie met A1-5 mogelijk ?!) • Tijdelijke situatie: aandacht combinatie trappartij spoorse zijde in relatie tot toegang p-garage SKU • Definitieve situatie: combinatie trappartij kadezijde in relatie tot toegang p-garage SKU • Voorgestelde trap aan spoorse zijde ontsluit op privaat gebied (VL-gebouw). • Een trap naast de HOV is niet logisch vanwege de verwachte looproute. • Er wordt geen rekening gehouden met constructieruimte voor de nieuwbouw.
<p>B4 Toegang aan spoorzijde of langs HOV-baan</p> 	<p>Geen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Geen mogelijkheid realiseren woonprogramma, verwerving panden door gemeente en afname programma grex (> €10 mln) 	<ul style="list-style-type: none"> • Risico sociale veiligheid bij straat waar weinig /geen voordeur is/komt (achterkant panden Sijpesteijn en parkeergarage. • Realisatie van fase 3 (woningbouw) is niet meer mogelijk. • 200 woningen vs 10 woningen = verhoogde "reuring" en levendigheid • Geen mogelijkheid tot realiseren parkeerplekken elders. Wens / behoefte NS is groter dan huidige maximale capaciteit. Dit heeft consequenties dat de parkeergarage, om te kunnen voldoen aan de parkeernormen, diepere parkeerlagen moet realiseren. • Waar sluiten entrees op aan, achterkanten woningen ?!
<p>B5 Geen toegang naar VSkade</p>	<p>Geen</p>	<p>Geen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Geen verbinding meer met Lombok. De uitgangspunten van het stationsgebied (verbinden, betekenis geven en herstellen) worden hier

			losgelaten. <ul style="list-style-type: none"> • Forum = doodlopende route dat is vanuit sociale veiligheid ongewenst. • Forum zonder verbinding naar Skade en Lombok is ondenkbaar. Het Forum vormt de levensader van de Westflank.
C Ingang parkeergarage			
Uitwerking	Planning	Financieel	Technisch
C1 Korte variant toegang garage 	Geen	<ul style="list-style-type: none"> • Meer programma in plint (< 0,5 mio) 	<ul style="list-style-type: none"> • Deze variant is functioneel niet mogelijk, omdat deze route te weinig capaciteit biedt voor aan- en afvoer parkerende voertuigen. Dit zal leiden tot files voor de inrit van de garage.
C2 Ingang onder de HOV-baan 	<ul style="list-style-type: none"> • Vereist aanpassing ontwerp HOV-baan • Vertraging ingebruikname HOV-baan heeft directe consequenties voor ingebruikname busstation, doorkoppeling Uithoflijn, knip Croeselaan, ontwikkeling Jaarbeursplein 	<ul style="list-style-type: none"> • Meer programma in plint (< 0,5 mio) • Meerkosten kunstwerk (constructie) (€2-5 mln) • Consequenties vertragingen HOV-baan (tijdelijke maatregelen, uitstel vastgoedprogramma,...) (€2-5 mln) 	<ul style="list-style-type: none"> • Indien uitvoering WFN aanzienlijk vertraagd of niet plaatsvindt grote voorinvestering. Wie draagt dit risico ?! • Is technisch mogelijk niet irt spuiwerker, k&l, constructie HOV-baan of aanzienlijke investering verplaatsen spuiwerker Mineurslaan. • Verkeerstechnisch is dit geen goed alternatief, omdat hier sprake is van een combinatie met de expeditiestraat. • Mogelijke invloed op hellingbaan HOV??
C3 Ingang door Sijp.gebouw 	<ul style="list-style-type: none"> • Vereist aanpassing ontwerp HOV-baan • Vertraging ingebruikname HOV-baan heeft directe consequenties voor ingebruikname busstation, doorkoppeling Uithoflijn, knip Croeselaan, ontwikkeling Jaarbeursplein 	<ul style="list-style-type: none"> • Kosten verwerving pand (> €10 mln) • Kosten maatregelen gebouw Sijpesteijn (€2-5 mln). • Meer programma in plint (< 0,5 mio) • Kosten extra aansluiting (< €0,5 mln) • Consequenties vertragingen uitstel HOV-baan (tijdelijke maatregelen, uitstel vastgoedprogramma,...) (€2-5 mln) 	<ul style="list-style-type: none"> • Vereist medewerking eigenaar Sijpestein, naast kosten aanzienlijk risico in tijdspad. • Vereist een extra aansluiting op het Jaarbeursplein. Dit nadeel kan worden ondervangen als deze extra aansluiting wordt gekoppeld met de aansluiting Mineurslaan (expeditie).

<p>C4 Ingang ter plaatse huidige Cranenborgh</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Vereist aanpassing ontwerp HOV-baan • Vertraging ingebruikname HOV-baan heeft directe consequenties voor ingebruikname busstation, doorkoppeling Uithoflijn, knip Croeselaan, ontwikkeling Jaarbeursplein. 	<ul style="list-style-type: none"> • Maatregelen Mineurslaan (spuikoker, entree expeditie SKU, uitgangen bestaande gebouw Sijpesteijn) (>€10 mln, incl kosten tunnel) • Meer programma in plint (< 0,5 mio) • Consequenties vertragingen uitstel HOV-baan (tijdelijke maatregelen, uitstel vastgoedprogramma,...) (€2-5 mln) 	<ul style="list-style-type: none"> • Niet mogelijk ivm spuikoker Mineurslaan • Kan het verkeerstechnisch (entree)? • Vereist een extra aansluiting op het Jaarbeursplein op een ongelukkig (ongewenst) punt t.o.v. de overige infrastructuur (fietsers, voetgangers, tram, bus, expeditie). Dit kan hier niet worden ondervangen met een koppeling met de Mineurslaan.
<p>C5 Ingang verlengde Graadt van Roggweg</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Vereist aanpassing ontwerp HOV-baan • Vertraging ingebruikname HOV-baan heeft directe consequenties voor ingebruikname busstation, doorkoppeling Uithoflijn, knip Croeselaan, ontwikkeling Jaarbeursplein • Vertraging ingebruikname SKU 	<ul style="list-style-type: none"> • Kosten tunnel, aanpassingen Mineurslaan en Jaarbeursplein (>€10 mln) • Beperkingen plot JBP-gebouw en WTC (€2-5 mln) • Meer programma in plint (+ < €0,5 mln) • Vertraging ingebruikname SKU (>€10 mln) • Consequenties vertragingen uitstel HOV-baan (tijdelijke maatregelen, uitstel vastgoedprogramma,...) (€2-5 mln) 	<ul style="list-style-type: none"> • Niet mogelijk ivm spuikoker Mineurslaan • Verkeerstechnisch een interessante optie vanwege de ongelijkvloerse kruising met de fiets richting stalling SPW en Mineurslaan. Het nadeel is echter een extra, complexe aansluiting op het Jaarbeursplein • Vereist een extra aansluiting op het Jaarbeursplein op een ongelukkig (ongewenst) punt t.o.v. de overige infrastructuur (fietsers, voetgangers, tram, bus, expeditie). Dit kan hier niet worden ondervangen met een koppeling met de Mineurslaan.
<p>D HOV-baan</p>			
<p>Uitwerking</p>	<p>Planning</p>	<p>Financieel</p>	<p>Technisch</p>
<p>D1 Baan direct langs Sijp.gebouw</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Planning HOV-baan (ontwerp, extra conditionering) • Vertraging ingebruikname HOV-baan heeft directe consequenties voor ingebruikname busstation, doorkoppeling Uithoflijn, knip Croeselaan, ontwikkeling Jaarbeursplein 	<ul style="list-style-type: none"> • Maatregelen Sijpesteijngebouw (geluid/constructie/trilling/expeditie) en nadeelcompensatie (>€10 mln) • Consequenties vertragingen uitstel HOV-baan (tijdelijke maatregelen, uitstel vastgoedprogramma,...) (€2-5 mln) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kleinere boogstraal t.p.v. te slopen gebouw Cranenborgh voldoet niet aan IPVE Tramnetwerk van BRU • De aanpassing van de HOV-baan leidt tot ernstige operationele beperkingen van zowel de tram als trammaterieel • Expeditie Sijpesteijngebouw via Mineurslaan niet meer mogelijk, voorzijde niet wenselijk/mogelijk
<p>D2 Baan verleggen om de Guardian heen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Planning HOV-baan (ontwerp, extra conditionering) • Vertraging ingebruikname HOV-baan heeft directe 	<ul style="list-style-type: none"> • Maatregelen Sijpesteijngebouw (geluid/constructie/trilling/expeditie) en nadeelcompensatie (€2-10 mln) • Consequenties vertragingen uitstel HOV-baan 	<ul style="list-style-type: none"> • De voorgestelde slinger van de HOV-baan is geprojecteerd op locatie waar HOV-baan stijgt. Is waarschijnlijk technisch onmogelijk vanwege de combinatie van bogen met een steile helling

	consequenties voor ingebruikname busstation, doorkoppeling Uithoflijn, knip Croeselaan, ontwikkeling Jaarbeursplein	(tijdelijke maatregelen, uitstel vastgoedprogramma,...) (€2-5 mln) <ul style="list-style-type: none"> • Exploitatie HOV baan (??) 	<ul style="list-style-type: none"> • Expeditie Sijpesteijngebouw via Mineurslaan niet meer mogelijk, voorzijde niet wenselijk/mogelijk
D3 Baan onder LR 	<ul style="list-style-type: none"> • Planning HOV-baan (ontwerp, extra conditionering) • Vertraging ingebruikname HOV-baan heeft directe consequenties voor ingebruikname busstation, doorkoppeling Uithoflijn, knip Croeselaan, ontwikkeling Jaarbeursplein 	<ul style="list-style-type: none"> • Kosten ondertunneling (>€10 mio) • Consequenties vertragingen uitstel HOV-baan (tijdelijke maatregelen, uitstel vastgoedprogramma,...) (€2-5 mln) 	<ul style="list-style-type: none"> • De tunnel is geprojecteerd op de spuikoker. Deze complexiteit is niet belicht in de studie. • Verkeerskundig is deze optie wel interessant • Door de verdiepte ligging van de HOV-baan wordt de aansluiting van de busbaan Vleutenseweg op de HOV-baan nabij de Leidseveertunnel complex.
E programma/ volumes Forum			
Uitwerking	Planning	Financieel	Technisch
E1 Nieuwbouw kleiner 	Geen	<ul style="list-style-type: none"> • Afname volume (€2-10 mln.) • Inpassing panden leidt tot afname volume en maatregelen ter behoud van de panden zelf, beperkingen bouwplaats/garage en complexere constructie boven/ naastliggend volume (€ 2-5 mln). 	<ul style="list-style-type: none"> • Toegang Forum, nooddiensten, toerit parkeergarage niet beschouwd. • Nieuwbouw niet goed ontsluitbaar • Mogelijke aanpassing van bouwvolumes zoals deze contractueel zijn overeengekomen leidt tot contractbreuk met NS.
E2 Overhangende nieuwbouw met gelijk volume 	Geen	<ul style="list-style-type: none"> • Inpassing panden leidt tot maatregelen ter behoud van de panden zelf, beperkingen bouwplaats/garage en complexere constructie boven/ naastliggend volume (€ 2-5 mln). • Additionele kosten tbv ontsluiting Forum ./ maatregelen inricht parkeergarage / nooddiensten complexe bouwvormen (€ 2-5 mln). 	<ul style="list-style-type: none"> • Toegang Forum, nooddiensten, toerit parkeergarage niet beschouwd. • Nieuwbouw niet goed ontsluitbaar • Mogelijke aanpassing van bouwvolumes zoals deze contractueel zijn overeengekomen leidt tot contractbreuk met NS.
E3 Nieuwbouw	Geen	<ul style="list-style-type: none"> • Inpassing panden leidt tot maatregelen ter behoud 	<ul style="list-style-type: none"> • Toegang Forum, nooddiensten, toerit parkeergarage

<p>verschuiven met gelijk volume</p> 		<p>van de panden zelf, beperkingen bouwplaats /garage en complexere constructie boven / naastliggend volume (€ 2-5 mln). en additionele kosten tbv ontsluiting Forum/ maatregelen parkeergarage / nooddiensten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mogelijkheden fase 2/4 worden beperkt. 	<p>niet beschouwd.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kan maatvoering / afstand tussen bouwblokken (wind/bezonnig/verblijfskwaliteit/ brandoverslag)? • Consequenties voor realisatie van fase 2 (toegang VL-post, beperking calamiteitenverkeer). • Complexe uitvoering, diep woonblok, beperkte bouwplaats
<p>E4 Bestaand en nieuw in elkaar over laten lopen</p> 	<p>Geen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Handhaven gevels, inpassing panden, complexiteit constructie boven/ naastliggend volume (€ 2-10 mln). 	<ul style="list-style-type: none"> • Toegang Forum , nooddiensten, toerit parkeergarage niet beschouwd. Benadering niet mogelijk door integrale woningbouwontwikkeling langs kade.