



NOTA ZIENSWIJZEN

ONTWERPBESTEMMINGSPLAN “Ede, OV-Knoop”

15 juni 2017
(geanonimiseerde versie)

Inleiding

Voor de vernieuwing van het station Ede - Wageningen is een ontwerpbestemmingsplan en een aanvulling MER ter inzage gelegd.

Het betreft het ontwerpbestemmingsplan 'Ede, OV- Knoop' met identificatienummer NL.IMRO.0228.BP2016EDEO0001-0201 en de aanvulling MER Ede-Oost en Spoorzone, Arcadis, d.d. 20 december 2016.

Het ontwerpbestemmingsplan en de aanvulling MER hebben van donderdag 12 januari tot en met woensdag 22 februari 2017 ter inzage gelegen.

Binnen de bovengenoemde termijn zijn vijf zienswijzen ingekomen op het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijzen zijn tijdig ingediend. Op 23 maart 2017 is een zienswijzenoverleg gehouden waarbij reclamanten in de gelegenheid zijn gesteld om de ingediende zienswijze nader toe te lichten. Raadsleden zijn als toehoorders uitgenodigd. Van het zienswijzenoverleg is een verslag gemaakt waarnaar korthedshalve wordt verwezen.

Er zijn geen zienswijzen ingekomen op de aanvulling MER.

De zienswijzen worden in deze nota samengevat en van een beantwoording voorzien.

1. Reclamant 1

Inhoud zienswijze

Reclamant 1 bedankt het projectteam van de Spoorzone voor het prettige contact in de afgelopen periode. Reclamant 1 brengt twee hoofdpunten naar voren in de zienswijze:

1. Vastleggen gemaakte afspraken.
 2. Opnemen van een geluidscherm.
-
1. *Vastleggen gemaakte afspraken*

Met het projectteam is afgesproken dat de tekening van juli 2016, versie #02, genaamd: 'concept oplossingsrichting omgeving fietstunnel en Witte Hinde' uitgangspunt is voor de realisatie. Reclamant 1 wil via de ingediende zienswijze graag de gemaakte afspraken laten vastleggen. Het gaat om de navolgende afspraken:

 - a) Vooraf aan de werkzaamheden wordt gestart met een nulmeting.
 - b) Ter hoogte van het appartementencomplex aan de stationszijde wordt een mogelijkheid gemaakt voor hulpdiensten om te keren.
 - c) De afstand vanaf de haag van de Witte Hinde tot aan de tunnel bedraagt 9 meter, zodat de hoogwerker voor reparatiewerkzaamheden, glaswassing en hulpdiensten het gebouw nog kan bereiken.
 - d) Aan de tunnelzijde worden nieuwe bomen geplant, met daar tussen in, gereserveerde parkeerplaatsen voor arts en zorgverlening.
 - e) De tunnel begint met de eerste daling ter hoogte van de middentoren.
 - f) Het weg deel voor de 'Witte Hinde' langs wordt doodlopend.
 - g) Het hek langs de Stationsweg wordt vervangen door een nieuw hek met dezelfde hoogte als het oude en sluit aan op de Stations afscheiding.
 2. *Opnemen van een geluidscherm*

In de zienswijze verzoekt reclamant 1 om ter plaatse van de huidige rijwielstalling, die in de nieuwe plannen gaat verdwijnen, een geluidscherm te plaatsen om de open ruimte in te vullen en de geluidbelasting te verminderen. Reclamant 1 geeft aan dat zij heeft vernomen dat het relaishuis ter hoogte van de afslag van de Valleilijn mogelijk verplaatst moet worden. Reclamant 1 geeft aan geen bezwaar te hebben als deze verplaatst wordt naar de locatie van de oude rijwielstalling. Daarop kan aansluitend in de richting van Utrecht een geluidscherm worden geplaatst.

Gemeentelijke reactie

Vanuit de projectorganisatie is eveneens dank uitgesproken voor het prettige contact dat er in de afgelopen jaren is geweest met reclamant 1. In het navolgende wordt puntsgewijs ingegaan op de zienswijze van reclamant 1.

1. Vastleggen gemaakte afspraken

Ter voorkoming van misverstanden merken wij op dat de tekening waaraan wordt gerefereerd geen officiële status heeft. Dit is ook als zodanig op de tekening vermeld. Bij omvangrijke projecten, zoals Spoorzone Ede, is sprake van een gefaseerde ontwerpogave waarbij te allen tijde nog keuzes gemaakt moeten kunnen worden om voor het grotere geheel verantwoorde ontwerpen te maken. Wij kunnen wel op hoofdlijnen afspraken vastleggen die bij de verdere uitwerking vertaald worden in het ontwerp. In het navolgende bevestigen wij per onderdeel de afspraken die gemaakt kunnen worden bij de verdere uitvoering van het project OV - Knoop.

- a. Waarschijnlijk wordt bedoeld op een nulmeting voor de omliggende bebouwing. Met een dergelijke nulmeting wordt de staat van de bebouwde omgeving opgenomen ter voorkoming van latere discussies over eventuele schade (o.a. scheuren en verzakkingen) als gevolg van de bouwwerkzaamheden van het project OV - Knoop. Wij bevestigen hierbij dat een dergelijke nulmeting wordt uitgevoerd.
- b. Wij bevestigen hierbij dat in de nabijheid van het appartementencomplex een keermogelijkheid wordt gerealiseerd voor onder andere hulpdiensten.
- c. Wij bevestigen dat bij de verdere uitwerking van het ontwerp rekening wordt gehouden met de mogelijkheid om het appartementencomplex aan de oostzijde te bereiken t.b.v. reparatiewerkzaamheden, glaswassing en hulpdiensten. Vanwege de nadere uitwerking van het ontwerp is het niet mogelijk om de exacte maatvoeringen nu al vast te leggen.
- d. Wij bevestigen dat aan de oostzijde van het appartementencomplex minimaal 4 bomen worden geplant met de uitvoering van het project en dat daartussen enkele parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen worden via het zogenaamde vergunning parkeren gereguleerd. Daarmee wordt oneigenlijk gebruik zoveel mogelijk voorkomen. Vanuit de handhaafbaarheid achten wij het niet mogelijk om de parkeerplaatsen enkel te reserveren voor de specifiek gevraagde doelgroepen door reclamant 1. Wel is het mogelijk om een (bezoekers)parkeervergunning aan te vragen voor de specifiek gevraagde doelgroepen door reclamant 1.
- e. Op basis van globale ontwerptekeningen is met reclamant 1 besproken om de insteek van de westelijke perrontunnel aan de noordzijde te beginnen voor ongeveer het midden van de Witte Hinde. Op basis van de huidige inzichten is het mogelijk dat de insteek iets in noordelijke richting zal moeten verschuiven vanwege een goed verloop van de hellingbaan. De projectorganisatie informeert reclamant 1 tijdig over de verdere uitwerking van de ontwerpogave en eventuele wijzigingen ten opzichte van de eerder met reclamant 1 besproken situatie.
- f. Vanuit het project Spoorzone Ede zijn de plannen er op gericht om de weg direct ten oosten van de Witte Hinde niet in te richten als een doorgaande weg. Vanzelfsprekend kunnen wij niet garanderen dat dit vanuit andere ontwikkelingen in de toekomst zo zal blijven.
- g. Wij bevestigen dat het project Spoorzone Ede voorziet in de bouw van een nieuw hekwerk met dezelfde hoogte als het huidige hekwerk langs de Stationsweg (aan de zuidzijde van het appartementencomplex 'De Witte Hinde').

2. Opnemen van een geluidscherm

Allereerst wordt opgemerkt dat het voorliggende bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' het juridisch mogelijk maakt om geluidwerende voorzieningen te plaatsen aan weerszijde van het spoor. Vanwege de flexibiliteit van het bestemmingsplan is er voor gekozen om dergelijke voorzieningen bij recht toe te staan langs het spoor tot een hoogte van maximaal 4 meter. Aanleg van geluidwerende voorzieningen is in beginsel pas aan de orde als dat in het kader van de wettelijke normen, zoals vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer, vereist is.

Langs het spoor gelden geluidproductieplafonds (gpp's). Geluidproductieplafonds leggen een grens vast voor spoorweglawaai die niet overschreden mag worden zonder nader onderzoek en het treffen van doelmatige maatregelen. De nu geldende gpp's zijn vastgesteld op basis van het treinverkeer van 2006, 2007 en 2008. De wet zegt dat de geluidbelasting op een object langs het spoor die hoort bij dit geluidproductieplafond aanvaardbaar is.

Ten behoeve van het bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' is een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarin de effecten van de wijzingen aan en rond het spoor op de woningen nabij het projectgebied zijn onderzocht (Rapport 'Geluidonderzoek OV - Knoop Ede' met kenmerk PRO072-02-02sl, opgesteld door dBvision).

In het onderzoek is op basis van een prognose de geluidsbelasting berekend op de Witte hinde zonder de afschermdende werking van de fietsenstalling. Deze prognose heeft een lagere geluidemissie van het spoor tot gevolg dan de geluidemissie waarop indertijd de gpp's waren vastgesteld. Dit komt door een afname van het aantal goederentreinen en door het stiller worden van reizigerstreinen. Omdat de toekomstige geluidbelasting zonder fietsenstalling lager is dan de geluidbelasting die nu mogelijk is op grond van de geldende gpp's is een geluidscherm niet noodzakelijk. De toekomstige geluidbelasting wordt geborgd doordat de geluidproductieplafonds ten opzichte van de huidige situatie verlaagd worden. Dat betekent dat in het geluidregister de maximale geluidemissie op dit traject wordt verlaagd.

Het voorstel van reclamant 1 om het relaishuisje te verplaatsen berust op een misverstand. De verplaatsing is niet aan de orde en biedt daarmee geen mogelijkheden als geluidwerende voorziening zoals gevraagd door reclamant 1.

De gemeente Ede is evenwel bereid om in overleg met reclamant 1 een eenvoudige geluidsvoorziening in de vorm van een aarden wal te realiseren ter plaatse van de huidige fietsenstalling. Daarmee kan de geluidsbelasting op de Witte Hinde verder worden verminderd.

Conclusie

Een groot deel van de wensen van reclamant 1, zoals beschreven in onderdeel 1 van de zienswijze, kunnen worden gehonoreerd. De aanleg van parkeerplaatsen specifiek voor arts/ zorgverlener in de openbare ruimte achten wij niet haalbaar vanwege de handhaafbaarheid. Wel biedt het voorgestelde regime van vergunning parkeren voor deze doelgroep de mogelijkheid om een (bezoekers) parkeervergunning aan te vragen.

Voor wat betreft het verzoek van reclamant 1 om een geluidscherm te realiseren wordt vastgesteld dat dit vanuit geluidsnormen uit de relevante wetgeving niet noodzakelijk is. De gemeente Ede is evenwel bereid om een eenvoudige voorziening in de vorm van een aarden wal te realiseren ter plaatse van de huidige fietsenstalling. De uitwerking zal in nader overleg met reclamant 1 worden vormgegeven.

2. Reclamant 2

Inhoud zienswijze

Reclamant 2 geeft aan zeer tevreden te zijn over de architectuur van het nieuwe station, maar wil met de ingediende zienswijze de reiziger centraal stellen.

Reclamant 2 onderscheidt daarbij verschillende thema's en gebieden die in het navolgende worden beschreven.

1. De sporen en perrons

Twee zijperrons en één eilandperron maken dat er onnodig ongemak is voor de reiziger indien de treinen halteren zoals vermeld. De reiziger moet namelijk van het ene naar het andere perron lopen, al dan niet met trap of lift.

Reclamant 2 geeft een suggestie om twee eilanden te realiseren, waardoor de overstap in de meeste gevallen van de ene naar de andere kant van het perron kan plaatsvinden. Dit is ook beter voor de spreiding van de reizigers in de spits.

2. *De omgeving*
Aan de noordzijde, oude stationsgebied, is voldoende ruimte beschikbaar om een parkeerplaats in te richten en op de overige vrije ruimte woon- of kantoorgebouwen te situeren. Daar parkeren ontlast met name de Klinkenbergerweg en het kruispunt Emmalaan - Akulaan. Verder geeft reclamant 2 de suggestie om met een eenrichting baan langs woongebouw De Witte Hinde en daarna over de nieuwe fiets/voetgangers tunnel aan de oostzijde meer ruimte te creëren voor 'Halen & Brengen' en eventueel een opstapplaats voor touringcars.
3. *De Perron- en voetgangers oversteek van de Albertstunnel*
De perron/voetpad constructie is niet meer nodig, doordat het spoor iets in noordelijke richting verschuift. Het voet/fietspad kan er in vernieuwde vorm op spoorniveau naast. Hiermee ontstaat een verbeterde verbinding tussen Friso, Syssest en de fietsenstalling en ook Halen & Brengen aan de noordzijde. Het aantal reizigers dat het noordelijke deel van de nieuwe perrontunnel gaat gebruiken is gering, daarom volstaat hier een vaste trap en lift in plaats van een hellingbaan vanuit een gat van 5 meter. Dit is landschappelijk ook een stuk mooier.
4. *De Zuidzijde*
Door aan de zuidzijde het maaiveld te verlagen tot het niveau bij de perrontunnel trap in zowel westelijke als zuidelijke richting kan de lengte van de helling van de fietstunnel korter worden en aansluiten op de Oranjelaan in het zuiden en op het niveau van de Parkweg ter hoogte van nr. 25. Een weg over de huidige parkeerplaats langs het spoor komt dan weer op het oorspronkelijke niveau en sluit aan bij de hoogte van de parkeerplaats van Hoog Manen/WC Spindop en doorgetrokken in westelijke richting tot de Kerkweg (tunnel). Het fietspad van Arnhem naar Frankeneng gaat over de nieuwe fietstunnel op het spoorniveau en daalt in westelijke richting parallel naar de weg richting Spindop. Hierdoor hoeven reizigers en fietsers uit Oud-Zuid e.o. niet over de kruising Emmalaan. Verder kan de kop van de Parkweg, jaren verwaarloost, dan weer een visitekaartje voor Ede worden.
5. *Fietsen stallen aan de zuidzijde*
90% van de fietsers komt via de Parkweg/Oranjelaan of Bennekomseweg. Door de stallingsruimten langs het spoor te situeren is de bereikbaarheid optimaal, via het fietspad Frankeneng - Arnhem en via het fietspad Badweg, terwijl via het Besamgebouw nog een extra verbinding te realiseren is.
6. *Het station*
Op het nieuwe centrale plein van het nieuwe station is dan aan de oostzijde ruimte voor een 'Haal & Brengplek', terwijl aan de westzijde alles met 'fiets' gesitueerd kan worden. Bijvoorbeeld fietsverhuur, OV-fiets, fietsreparatie en op het dak een bewaakte fietsstalling met verbinding naar de andere stal-ruimte. Hier is ook ruimte voor een kantine voor de buschauffeurs mogelijk.

De toegang tot Akoesticum en WFC oogt landschappelijk mooier vanuit een trapopgang en lift dan via een hellingbaan vanuit een gat van 5 meter diep. Zowel Akoesticum als WFC zijn zo ook bereikbaar via het fiets/voetpad over de Albertstunnel.
7. *Het oostelijke viaduct*
Door op de 'losweg' de bestaande 'kop-zijlading' te gebruiken als geluidsscherm en vervolgens hellingbaan en talud voor het viaduct 'Veluwe Poort', dat toegankelijk moet zijn voor alle verkeersdeelnemers, blijft er aan de Dr. Hartogsweg, verlegd in zuidelijke richting, extra ruimte voor een paar kleine woontorens met doorzicht op de oude Enkagevels. 'Veluwe Poort' is ook de naam voor het nieuwe station, 'Ede Veluwe Poort', duidelijk voor iedereen en geen misverstanden meer, u bent in Ede!!

8. *Spoorweg onderhoud*

Sinds het steunpunt voor onderhoud is opgeheven, wordt gebruik gemaakt van 'zeecontainers' voor mens en materiaal. In de nieuwe situatie kunnen die geplaatst worden op een deel van de voormalige Huckepack sporen, te bereiken via de ingang bij wachtpost 19. Daarnaast kan spoor 7, al dan niet aangepast, oostelijk, worden verplaatst in zuidelijke richting. Uitbreiding van de volkstuinen daar, is ook mogelijk (verplaatsing van Blokkerweg bijvoorbeeld).

Gemeentelijke reactie

Het doet goed te vernemen dat reclamant 2 positief is over de uitstraling van het voorliggende ontwerp van de nieuwe stationsomgeving. Er is dan ook hard gewerkt door deskundigen aan de complexe opgave waarin zeer veel functionele en specifieke eisen van veel stakeholders in een optimale balans zijn verwerkt.

Reclamant 2 heeft een alternatief functioneel ontwerp ingebracht, vanuit een te waarderen betrokkenheid. In dit alternatief stelt reclamant 2 de reiziger centraal. Vanwege de complexe samenhang van veel belangen die spelen bij een nieuwe stationsomgeving kan de zienswijze van reclamant 2 niet worden gehonoreerd. In een zorgvuldig proces is de nieuwe stationsomgeving vanuit een functioneel ontwerp doorvertaald naar een ontwerp dat in mei 2016 is gepresenteerd. Daarin is vanzelfsprekend het ontwerp zeer kritisch gezien vanuit het oogpunt van de reiziger.

Hoewel onderdelen van het voorstel van reclamant 2 tot inspiratie leiden, geeft dit geen aanleiding tot wijziging van het voorliggende bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop'. Bij complexe ontwikkelingen zijn veelal meerdere opties denkbaar, maar moeten uiteindelijk keuzes worden gemaakt die voor een bestemmingsplanprocedure voldoen aan een 'goede ruimtelijke ordening'. Met het voorliggende bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' zijn wij van mening dat een goed en doordacht ontwerp is neergelegd waarin alle belangen zijn gewogen en integraal zijn verwerkt.

In het navolgende zal puntsgewijs worden toegelicht waarom wij de suggesties van reclamant 2 niet overnemen.

1. *De sporen en perrons*

De voorgestelde indeling door reclamant 2 heeft een aanzienlijk groter (breder) emplacement tot gevolg, waarbij de buitenste sporen dichterbij de woningen komen te liggen. Dit heeft een nadelig effect op het ruimtelijk beslag, geluidsproductie, en vergt ingrijpende en kostbare aanpassing van de Albertstunnel. Bovendien volgt hierin een sporenlayout waar het rendement van de beoogde dienstregeling (met het vernieuwde hoogfrequent spoor 'PHS') niet (veilig en betrouwbaar) behaald kan worden.

Voor de volledigheid merken wij op dat de voorgestelde invulling van het nieuwe treinstation met twee zijperrons, zoals in het ontwerpbestemmingsplan is voorgesteld, zeker ook vanuit het perspectief van de reiziger goed is doordacht. Vanuit de centraal gelegen oostelijke perrontunnel kan snel worden overgestapt naar andere perrons. Daarbij stellen wij ook vast dat het treinstation Ede-Wageningen overzichtelijk wordt en beperkt in omvang, waarbij een snelle overstap goed haalbaar is.

2. *De Omgeving*

Zoals hierboven al is opgemerkt moeten bij ontwikkelingen als hier aan de orde meerdere belangen worden afgewogen. In het voorliggende bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' hebben wij gekozen voor een compact en eenduidige parkeervoorziening. Deze vergroot het gebruiksgemak en komt ten goede aan een optimale overstaprelatie auto-trein.

3 en 6 *De perron- en voetgangers oversteeek van de Albertstunnel en het station*

Zoals hiervoor onder punt 1 al is gemotiveerd kiezen wij niet voor twee eilandperrons. Daarmee verschuift het spoor niet in noordelijke richting en is de perron/voetpad constructie een noodzakelijke voorziening. Vergelijkbaar met onze reactie onder punt 2, zijn er telkens voor onderdelen van het plan alternatieven te bedenken. Met de ontwerpnota van mei 2016 en

de doorvertaling in het voorliggende bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' zijn wij van mening dat zoveel mogelijk integraal alle belangen een plaats hebben gekregen.

De hellingbaan voor de oostelijke perrontunnel achten wij wel een wenselijke invulling, omdat wij juist op deze plek een aantrekkelijke toegang willen realiseren in samenhang tot de ontwikkelingen op het WFC terrein. De hellingbaan is naar onze mening landschappelijk goed ingepast in het geheel.

4. *De Zuidzijde*

De door reclamant voorgestelde verlaagde infrastructuur is moeilijk verenigbaar met de bereikbaarheid van de bestaande bebouwing/voorzieningen. Daarnaast houden wij met het voorliggende ontwerp rekening met andere deelprojecten binnen het gemeentelijke project 'Veluwe Poort'. De huidige invulling van de westelijke perrontunnel is goed bruikbaar voor de geplande snelfietsroute Ede centrum - Wageningen. Binnen dat project is het juist de bedoeling om een optimale fietsverbinding te realiseren via de Oud Bennekomseweg richting de Bennekomseweg.

5. *Fietsen stallen aan de zuidzijde*

Voor een goed functionerend OV-knooppunt is het van belang dat de verschillende functies (en modaliteiten) dicht bij elkaar op een logische en eenduidige plaats gerealiseerd zijn, met een goede oriëntatie binnen het OV-knooppunt, en vindbaarheid op weg er naar toe (zie ook par 3.4.1 en 4.3 ontwerpnota OV-Knoop). Stationsvoorzieningen (of eigenlijk OV-voorzieningen) zijn daarbij optimaal gepositioneerd in het hart van de overstaproutes in het OV-knooppunt. Naar onze mening is in het voorliggende ontwerp, zoals vertaald in het bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop', rekening gehouden met alle belangen.

7. *Het oostelijke viaduct*

Vooraf wordt opgemerkt dat de aanleg van het oostelijke viaduct niet met het voorliggende bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' wordt mogelijk gemaakt. Hiervoor is een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld dat inmiddels ter inzage is gelegd (Ontwerp bestemmingsplan Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct)).

Voor het integrale beeld willen wij op deze plaats wel reageren op de suggestie van reclamant 2 om het oostelijke viaduct toegankelijk te maken voor al het verkeer. Wij achten dit niet wenselijk om twee redenen. Bij de locatiekeuze van het viaduct is rekening gehouden met veel verschillende belangen. Zo bestaat vanuit cultuurhistorie de wens om het viaduct zoveel mogelijk in oostelijke richting te situeren, maar daar ontmoet je als aandachtsgebied het beschermde Natura 2000 gebied. Met de oostelijke ligging blijft het zicht op de monumentale Enka-gevels grotendeels behouden. Een groot viaduct voor alle verkeersbewegingen past niet op deze plaats en verdraagt zich moeilijk met de natuur- en milieudoelstellingen. Daarnaast achten wij een directe verbinding tussen het noordelijke deel (kazerneterrein) en zuidelijke (Enka) niet noodzakelijk. De uitwisseling tussen deze gebieden zal vanwege de relatief korte afstand veelal per voet of fiets gaan.

8. *Spoorweg onderhoud*

De gesuggereerde ruimte voor spooronderhoud is overbodig. ProRail voert sanering uit van onderhoudsterreinen, waarbij de ruimte in Ede niet meer noodzakelijk is. Het vrijkomende terrein wordt benut voor inpassing van een fietspad, groen en het LV-viaduct Sysselft.

Conclusie

Hoewel onderdelen van het voorstel van reclamant 2 tot inspiratie leiden, geeft dit geen aanleiding tot wijziging van het voorliggende bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop'. Met de suggesties en voorstellen van reclamant 2 wordt onvoldoende tegemoet gekomen aan andere ruimtelijk relevante belangen.

3. Reclamant 3

Inhoud zienswijze

Reclamant 3 geeft aan dat zij zich in grote lijnen kan vinden in de plannen voor de bouw van een nieuw station. Reclamant 3 heeft de navolgende bezwaren op het ontwerpbestemmingsplan 'Ede, OV-Knoop';

1. aanleg van de westelijke fietstunnel tussen de Stationsweg en de Oude Bennekomseweg
2. fietsverbinding Stationsplein - Zuidplein (over de Albertstunnel).

Reclamant 3 verzoekt de gemeenteraad dringend om de westelijke fietstunnel en de fietsverbinding Stationsplein - Zuidplein onderdeel te maken van het door het gemeentebestuur toegezegde participatieproces dat zich richt op (alternatieven voor) een veilige fiets/voetoversteek van de Emmalaan en deze onderdelen van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan 'Ede, OV-Knoop' vooralsnog stop te zetten. De oplossing kan dan in de toekomst integraal onderdeel uitmaken van het plan ten aanzien van de OV-Knoop Ede.

Reclamant 3 motiveert de zienswijze als volgt.

1. *Aanleg van de westelijke fietstunnel tussen de Stationsweg en de Oude Bennekomseweg*
Naar de mening van reclamant 3 lijkt de reden voor de aanleg van de westelijke fietstunnel op basis van rapporten slechts ingegeven door een hang naar nostalgie, een *wens* om de vroegere verbinding Stationsweg-Oude Bennekomseweg te herstellen. Nut en noodzaak worden nergens aannemelijk gemaakt. Vervolgens wordt de fietstunnel als vaststaand gegeven beschouwd waar alle redeneringen voor een fietsroute over de Oude Bennekomseweg aan worden opgehangen:

- Vanuit het gegeven dat er binnen het ter inzage liggende plan een westelijke fietstunnel komt wordt een snelfietsroute Ede-Wageningen gepland over de Stationsweg en de Oude Bennekomseweg. Ook wordt er een fietsverbinding vanaf het nieuwe station naar de Oude Bennekomseweg gecreëerd. Beide routes stoppen in het bestemmingsplan abrupt ter hoogte van Mon Réve. Daar verdwijnt het fietsverkeer kennelijk in een zwart gat: in het plan wordt nergens ingegaan op de vraag hoe dat fietsverkeer verder moet worden afgewikkeld, of op de consequenties daarvan voor de omgeving. Naar de mening van reclamant 3 is het duidelijk dat bij de Emmalaan een nog drukkere en onveilige oversteek wordt gecreëerd, waarvoor het bestemmingsplan geen oplossing biedt. Daarbij verwijst reclamant 3 naar pagina 59 van de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan 'Ede, OV-Knoop'.
- Naar de mening van reclamant 3 wordt bij het fietstracé voorbij gegaan aan het feit dat de Parklaan nog allerminst zeker is. Het bestemmingsplan daarvoor is nog niet vastgesteld en het is maar de vraag of dat plan in z'n huidige vorm ooit vastgesteld gaat worden. Een fietstunnel als verbinding tussen de Stationsweg en de Parklaan lijkt dus voorbarig.

De aanleg van een fietsroute over de Oude Bennekomseweg leidt mogelijk tot het verwijderen van een groot deel van het groen, zowel aan de noordzijde als zuidzijde van de Emmalaan. Reclamant 3 is van mening dat dit in strijd is met de groenstructuur zoals aangegeven in de nota 'toelichting Groen Spoorzone Ede'.

Reclamant 3 zet vraagtekens bij de gemeentelijke prognoses voor het fietsverkeer. Op basis van telgegevens baseert de gemeente Ede zich op 5.000 fietsers per dag. Reclamant komt op basis van de telgegevens op niet meer dan 3.200 fietsers per dag op het drukste punt van de route (ter hoogte van de Reehorst, beide richtingen). Er is bovendien geen onderzoek beschikbaar van de herkomst en de bestemming van de fietsers. De locaties waar geteld is, zijn op zijn minst onlogisch om conclusies te kunnen trekken over het aantal fietsers dat de westelijke perrontunnel, of de fietsverbinding over de Albertstunnel gaat gebruiken.

Naar de mening van reclamant 3 zal de hoofdstroom van fietsers lopen tussen Ede-centrum en het (nieuwe) station en vanaf het nieuwe station richting Bennekom - Wageningen. De stroom fietsers vanuit Ede-centrum die richting Bennekom doorfietst lijkt zeer gering. De noodzaak voor een westelijke fietstunnel lijkt daarom niet aanwezig, temeer er op korte afstand al een tunnel ligt (Albertstunnel) die voor het fietsverkeer vanaf Ede-centrum prima voldoet.

Bovendien zijn recent nieuwe tunnels aangelegd (Somaterrein) of in de planning (Kerkweg). De gevolgen voor het aantal fietsers zijn volgens reclamant 3 niet meegenomen in de tellingen/prognoses voor de fietsstroom in de westelijke perrontunnel.

2. fietsverbinding Stationsplein - Zuidplein (over Albertstunnel)

De fietsverbinding vanaf het nieuwe stationsplein naar het Zuidplein is naar de mening van reclamant 3 een onlogische verbinding: fietsers moeten eerst in noord-westelijke richting fietsen, om vervolgens op het Zuidplein in zuidelijke richting af te buigen richting bestemming en vice versa. Dat is een forse omweg ten opzichte van een logischer en kortere route: vanaf de nieuwe fietsenstalling langs 'De Fietser' en de Akulaan. Reclamant 3 verwacht dat veel fietsers sowieso deze route zullen kiezen en de route naar de Oude Bennekomseweg links laten liggen.

Gemeentelijke reactie

1. *Aanleg van de westelijke fietstunnel tussen de Stationsweg en de Oude Bennekomseweg*

Het verzoek van reclamant 3 om het planonderdeel 'westelijke perrontunnel' te integreren in het separaat ingezette participatietraject 'Oversteek Emmalaan' kan niet worden gehonoreerd. De realisatie van de westelijke perrontunnel is namelijk onlosmakelijk verbonden met het project OV-Knoop. De westelijke perrontunnel heeft meerdere functies: de tunnel biedt toegang voor voetgangers tot de perrons, vormt voor de fietser de verbinding tussen de hoofdstalling en Ede ten noorden van het spoor, is een onderdeel van de (interwijk) fietsroute tussen Ede-Centrum en Bennekom en geeft voetgangers in de nabijheid van het station een mogelijkheid om het spoor te kruisen. Daarnaast biedt de westelijke perrontunnel voor de veiligheidsdiensten (extra) toegang tot het station in geval van calamiteit.

Mede vanwege financiële belangen voor een tijdige realisatie van de nieuwe stationsomgeving, is het van groot belang dat op korte termijn het bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' volgens planning wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Daarmee is het evenmin mogelijk om de vaststelling van het bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' uit te stellen totdat het separaat ingezette participatietraject 'Oversteek Emmalaan' is doorlopen.

In het navolgende wordt puntsgewijs ingegaan op de ingebrachte zienswijzen van reclamant 3.

Nut en noodzaak van de aanleg van de westelijke perrontunnel binnen het project OV - Knoop is uitvoerig beschreven in de ontwerpnota OV - Knoop van mei 2016 en de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop'. Ten behoeve van de herinrichting van het nieuwe station en de directe omgeving is de aanleg van de westelijke perrontunnel gemotiveerd in o.a. paragraaf 4 en 5 van de ontwerpnota van mei 2016. Naast de interwijkverbinding voor fiets en voetganger biedt de westelijke perrontunnel toegang tot de perrons en vormt voor de fietser de verbinding tussen de hoofdstalling en Ede ten noorden van het spoor.

Reclamant 3 kan niet worden gevolgd in diens stelling dat er een snelle fietsroute Ede-Wageningen wordt gepland over de Stationsweg en de Oude Bennekomseweg vanuit het gegeven dat er binnen het ter inzage liggende plan een westelijke fietstunnel komt, of dat de snelle fietsroute leidt tot een westelijke perrontunnel. Er zijn meerdere redenen, zoals hiervoor omschreven, waarom een westelijke perrontunnel nodig is: namelijk perrontoegang en verbinding met de hoofdstalling.

Vanuit het grotere perspectief (project Veluwe Poort Ede) worden de verschillende projectonderdelen in onderlinge samenhang gezien en worden kansen en dwarsverbanden benut. Tegen deze achtergrond wordt in de verschillende deelprojecten (Parklaan, Kop van de Parkweg en OV-Knoop) vanzelfsprekend rekening gehouden met de aangrenzende ruimte buiten de projectscope van deelprojecten. In het navolgende zal nader worden ingegaan op de beleidsmatige koers voor het realiseren van een snelle fietsroute. Verder wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan 'Parklaan' is vastgesteld door de gemeenteraad, doch nog niet onherroepelijk is vanwege ingediende beroep.

Het realiseren van een snelle fietsroute tussen de kern Ede en de gemeente Wageningen vindt beleidsmatig zijn grondslag in het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan Ede (GVVP), hetgeen door de gemeenteraad is vastgesteld op 14 februari 2014. In paragraaf 5.5. (pagina 47) is de koers uitgezet

voor een snelle fietsroute tussen Ede centrum en Wageningen. In het GVVP is beschreven dat hiervoor een verkennend onderzoek zal worden uitgevoerd. In 2014 is opdracht verleend door de provincie Gelderland, gemeente Ede en gemeente Wageningen aan XTNT Experts in traffic and transport. Op 8 december 2014 is door XTNT een definitief rapport opgeleverd (Voorkeustracé en ontwerpen Fiets: de verbindende schakel op de KennisAs). In vervolg op dit verkennend onderzoek van XTNT zijn door Royal HaskoningDHV in het najaar van 2016 verschillende schetsontwerpen opgesteld om het kruispunt Emmalaan met de Oude Bennekomseweg hiervoor geschikt te maken. Zoals reclamant zelf ook al aangeeft, wordt hiervoor in de eerste helft van 2017 een participatietraject gestart om met de omgeving en andere belanghebbenden te spreken over de verschillende varianten.

Hoewel wij onderkennen dat het realiseren van het project 'OV - Knoop' een effect zal hebben op de verkeersafwikkeling van fietsverkeer op de Oude Bennekomseweg en fietsoversteek Emmalaan, achten wij het niet noodzakelijk om de begrenzing van het bestemmingsplan OV - Knoop hierop aan te passen of de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan uit te stellen in afwachting van het participatietraject 'Oversteek Emmalaan'. De gemeenteraad heeft een grote mate van beleidsvrijheid bij het bepalen van de plangrenzen. (vgl. o.a. ABRvS 29 oktober 2014, zaaknummer 201401436/1/R3).

Op basis van de standaardjurisprudentie moet concreet de vraag worden beantwoord of bepaalde planonderdelen een 'onlosmakelijke samenhang' hebben om te bepalen of voldaan kan worden aan een goede ruimtelijke ordening en/of de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan.

Voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' en de onderbouwing dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening zijn de navolgende aspecten van belang:

- De dimensionering van de Oude Bennekomseweg kan de toename van het fietsverkeer, als gevolg van het project 'OV - Knoop' prima aan. Hiervoor zijn dan ook geen maatregelen noodzakelijk. Gelet op de verwachte spreiding van het fietsverkeer, is naar onze mening evenmin sprake van een onevenredige aantasting van de woonkwaliteit van de omwonenden. Daarbij nemen wij in ogenschouw dat met de herinrichtingsmaatregelen van de stationsomgeving in de afgelopen jaren de Oude Bennekomseweg aanzienlijk is ontlast door het verplaatsen van de Valleilijn (bus) naar het busstation. Dit scheelt elke 10 minuten een zogenaamde harmonicabus bus en geeft in de toekomstige situatie een veilige ruimte aan fiets en voetgangers.
- In het navolgende gaan wij nog verder in op de geprognosticeerde fietsbewegingen.
- Het kruispunt Emmalaan/Oude Bennekomseweg heeft onze aandacht om in het grotere geheel (projecten Snelle fietsroute Ede centrum - Wageningen, Parklaan, Kop van de Parkweg en OV - Knoop) een verkeersveilige oversteek te realiseren tussen het gemotoriseerde verkeer en de fietsers. De gemeenteraad heeft hiervoor een motie aangenomen waarin het college van burgemeester en wethouders wordt opgedragen om het proces om te komen tot een verkeersveilige fietsoversteek en omgeving, samen met de omwonenden en andere belanghebbenden te doorlopen. Verder draagt de gemeenteraad op om via variantenonderzoek te komen tot een optimale inpassing en met een voorstel hiervoor naar de gemeenteraad te komen.
- Zoals hiervoor al is toegelicht is voor de snelle fietsroute en in het bijzonder de oversteek Emmalaan/ Oude Bennekomseweg al onderzoek uitgevoerd naar de ruimtelijke inpassing van verschillende varianten.
- De varianten uit het onderzoek passen binnen de kaders van de geldende bestemmingsplannen en zijn daarmee uitvoerbaar zonder een bestemmingsplanwijziging, al dan niet met een ontheffing op basis van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (Wabo).
- De gemeenteraad heeft op 19 januari 2017 de noodzakelijke middelen beschikbaar gesteld om de herinrichting van het kruispunt Emmalaan/ Oude Bennekomseweg daadwerkelijk te realiseren.

Op basis van bovenstaande argumenten zijn wij van mening dat het bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' in redelijkheid vastgesteld kan worden vooruitlopend op het ingezette participatietraject voor de aanpak van de oversteek Emmalaan.

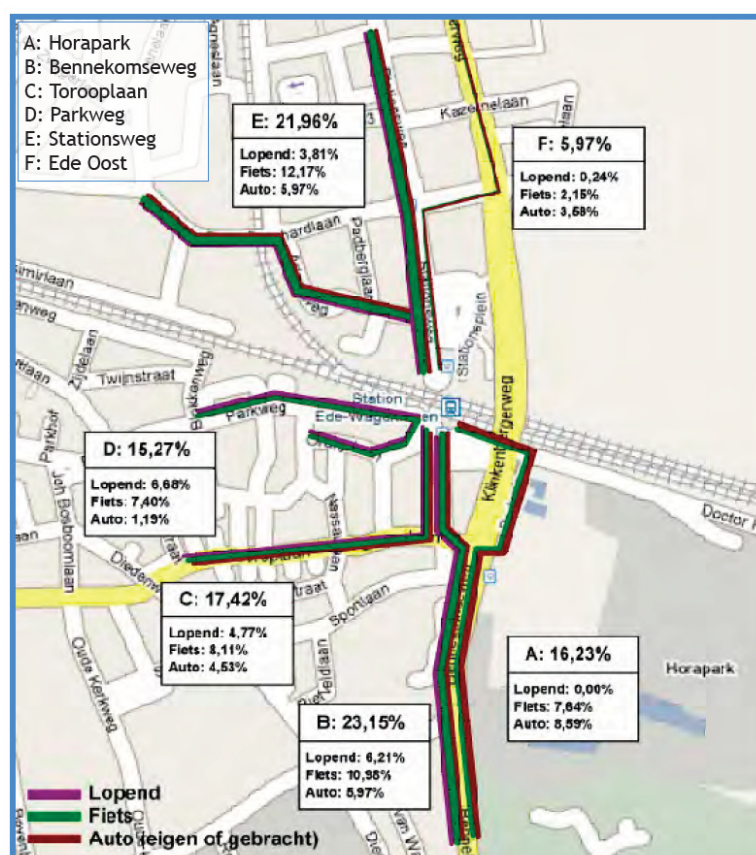
Volledigheidshalve merken wij op dat het bestemmingsplan 'Ede, OV-Knoop' ook uitvoerbaar is indien het bestemmingsplan 'Parklaan', waartegen een beroepsprocedure loopt, niet onherroepelijk wordt.

De verkeersbestemming binnen het bestemmingsplan 'Ede, OV-Knoop' is dermate flexibel dat ingespeeld kan worden op alternatieve fietsverbindingen indien het bestemmingsplan 'Parklaan' niet onherroepelijk wordt.

De impact die de aanpak van de oversteek Emmalaan kan hebben op bestaand groen en het streefbeeld voor de hoofdgroenstructuren, worden betrokken in de uitwerking van de plannen voor de oversteek Emmalaan. Anders dan reclamant 3 stelt is het verwijderen van groen ten behoeve van een snelle fietsroute over de Oude Bennekomseweg niet per definitie in strijd met de nota 'Toelichting Groen Spoorzone Ede'. In deze nota wordt juist beschreven dat ten behoeve van nieuwe ontwikkelingen er soms groen moet wijken. De nota geeft een goede basis om bij de uitwerking van plannen rekening te houden met groenverbindingen al dan niet met realisatie van nieuwe groenelementen.

In het navolgende wordt ingegaan op de prognoses voor het fietsverkeer op en rondom het station Ede-Wageningen. Hiervoor is ten behoeve van het project Spoorzone Ede een onderzoek naar vervoersstromen uitgevoerd door Keypoint Consultancy (d.d. 8 april 2009). Dit onderzoek ligt ten grondslag aan de Keuzenota voor het project Spoorzone Ede waarin het functioneel ontwerp is verantwoord (d.d. 29 oktober 2012).

Op basis van de bestaande stationsomgeving is in het onderzoek van Keypoint Consultancy vastgesteld dat het aandeel fietsverkeer 33% bedraagt van het aantal reizigers. Daarvan komt circa 32% van het fietsverkeer uit noordelijke richting en circa 68% uit zuidelijke richting. Onderstaande afbeelding maakt de bestaande verkeersstromen inzichtelijk.



Aankomstroutes station Ede-Wageningen (Onderzoek verkeersstromen station Ede-Wageningen, Keypoint Consultancy dd 8 april 2009)

Zoals uit het rapport kan worden afgelezen is het aandeel fietsverkeer dat nu al gebruik maakt van de Oude Bennekomseweg ruim 18%. De integrale keuze om het fietsverkeer zoveel mogelijk via de Oude Bennekomseweg te laten verlopen, zal leiden tot een toename van circa 7% fietsverkeer (is deel dat nu via de Badweg naar het station fietst) ten opzichte van de huidige situatie. Dit is een marginale toename en binnen het project Spoorzone Ede een verantwoorde keuze. De uiteindelijke keuzes binnen het project 'Ede, OV-Knoop' om het fietsverkeer af te wikkelen zal gemaakt worden in samenhang met de andere deelprojecten zoals 'Parklaan' en 'snelle fietsroute Ede - Wageningen'. Het bestemmingsplan 'Ede, OV-Knoop' biedt voldoende flexibiliteit om de uiteindelijke integrale keuzes te realiseren.

Reclamant 3 stelt dat de gemeentelijke prognose van 5.000 fietsers per dag niet in overeenstemming is met recente telgegevens die reclamant 3 heeft ontvangen. Op basis van deze telgegevens komt reclamant 3 op niet meer dan 3.200 fietsers per dag. De telgegevens waar reclamant 3 naar verwijst betreft geen volledig onderzoek naar de verkeerstroom in relatie tot het station Ede-Wageningen. Dit onderzoek is gericht op de fietsverkeersstroom op de Bennekomseweg in twee richtingen (onderzoek Telwerk BV, d.d. juni 2012). De gemeentelijke prognose van circa 5.000 fietsers per dag is een schatting en afgeleid uit het hierboven beschreven onderzoek van Keypoint Consultancy. Met circa 18.000 reizigers per dag bedraagt het aandeel fietsverkeer circa 5.940 (33%) en zal naar verwachting in de aankomende tien jaar groeien tot circa 9.240 fietsers per dag (er wordt een toename van reizigers verwacht tot circa 28.000). Daarvan gaat circa 68% in zuidelijke richting, hetgeen resulteert in circa 4.039 fietsers in de huidige situatie en kan oplopen tot 6.283 fietsers in de toekomst (verwachte groei aantal reizigers). Daarbij wordt opgemerkt dat dergelijke prognoses geen exacte wetenschap betreffen en met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd moet worden.

2. fietsverbinding Stationsplein - Zuidplein (over Albertstunnel)

Bij het opstellen van het ontwerp van het project Spoorzone Ede is zorgvuldig gekeken naar de infrastructuur binnen het projectgebied en de optimale aansluitingen op de directe omgeving. De verwachting van reclamant 3 dat veel fietsers gebruik zullen maken van de route via de Klinkenbergerweg om vervolgens via de "Fietser" het station Ede-Wageningen te bereiken delen wij niet, maar het is uiteraard aan de 'fietser' om op basis van het toekomstige plan hierin een keuze te maken. Zoals hiervoor bij het eerste onderdeel al uitvoerig is ingegaan, hebben wij vanuit het grotere geheel keuzes gemaakt voor een optimale fietsverbinding binnen en buiten het plangebied. De keuze om het fietsverkeer over de Albertstunnel in westelijke richting te sturen, om vervolgens een keuze te maken in noordelijke, westelijke of zuidelijke richting is mede gebaseerd op het deelproject om een snelle fietsroute te realiseren. De keuze om het fietsverkeer aan de westzijde van de Klinkenbergerweg te brengen heeft te maken met het gros van de eindbestemmingen van de gemiddelde fietser. Deze liggen overwegend aan de westzijde van de Klinkenbergerweg.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze door reclamant 3 leidt inhoudelijk niet tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop'. In de toelichting van het bestemmingsplan zal wel meer aandacht worden besteed aan de hierboven beschreven prognoses van het fietsverkeer.

4. Reclamant 4

Inhoud zienswijze

De zienswijze van reclamant 4 heeft betrekking op 'Het Omgevingsdomein' (Ontwerpnota, pagina 29). Reclamant 4 is verheugd dat hier de voetganger centraal wordt gesteld, maar denkt dat er voor de andere modaliteiten, en dan met name de stalling hiervan, evidente kansen worden gemist. Reclamant 4 wil graag met de gemeente Ede in gesprek om de ideeën te bespreken en biedt zijn expertise en netwerk aan.

Parkeerbeleid auto's

In de plannen wordt uitgegaan van 500 betaalde P&R plekken. Reclamant 4 geeft aan dat tijdens een inloopbijeenkomst werd gesteld dat hiermee nadrukkelijk wordt gepoogd om minder reizigers met de auto te laten komen en alternatieven aantrekkelijker te maken. In de Ontwerpnota staat terecht dat

rekening wordt gehouden met de intrinsieke onzekerheid van de toekomst en is er de mogelijkheid het aantal parkeerplaatsen uit te breiden naar 750.

Reclamant heeft de volgende opmerkingen:

- a) In een onzekere toekomst zou de gemeente Ede ook rekening moeten houden met minder auto's (vanwege maatschappelijke trends en/of technologische ontwikkelingen zoals e-bikes, en car- of ridesharing). In het plan zou expliciet aandacht moeten zijn voor de strategie in het geval dit plaatsvindt. Door dit onbesproken te laten, ontstaat het risico dat de exploitant met de prijzen gaat zakken om de garage toch vol te krijgen. Dit zou in gaan tegen de principes om de auto te ontmoedigen en de principes om er qua duurzaamheid 'een schepje bovenop te doen' (Toelichting op Duurzaamheid bij Ontwerpnota, pagina 1). Vreemd genoeg speelt in dat kader vervoer van en naar het station geen rol.
- b) In een onzekere toekomst past ook een actievere houding van de gemeente ten opzichte van het sturen op wenselijke ontwikkelingen. Dit ontbreekt grotendeels. In lijn met landelijke trends (zie bijvoorbeeld <https://www.verkeerinbeeld.nl/nieuws/260117/deelauto-dendert-door>), zou het plan vooral kansen op het gebied van autodelen moeten vergroten. In de P&R voorziening zou dit als harde eis aanwezig moeten zijn en zou ook met opschaling hiervan rekening gehouden moeten worden.
- c) De voorzieningen komen in 2021 gereed in een sterk veranderde omgeving met een grote hoeveelheid nieuwe woningen en overige functies. In het P&R beleid zou hier explicieter verbinding mee moeten worden gezocht. In hoeverre kan de parkeercapaciteit op dalmomenten worden gebruikt voor wijkbewoners op het ENKA terrein? Of voor bezoekers van retail? In hoeverre kan de parkeerdruk in deze wijk omlaag door slimme combinaties van deelauto's met bewonerscollectieven? Door gebrek aan aandacht hiervoor in de nota blijven mogelijke overkoepelende problemen onopgemerkt en synergiën onbenut.

Stalling van fietsen

In de Ontwerpnota wordt uitgegaan van een forse impuls aan het fietsparkeren, zowel in kwantiteit als in kwaliteit. Dit sluit aan bij de landelijke erkenning van het belang van de fiets-trein combinatie en het wegwerken van grote capaciteitstekorten, in voor- en natransport. Alhoewel in de nota, in tegenstelling tot bij de auto, geen hoeveelheden stallingsplaatsen worden genoemd, wil reclamant 4 het navolgende onder de aandacht brengen:

- a) Ook voor het fietsgedrag is de toekomst onzeker. De fiets-trein combinatie groeit al 14 jaar exponentieel, met een geschatte 5% per jaar en experts zijn het eens over de forse latente potentie die nog gerealiseerd zou kunnen worden. Met name op stations waar veel studenten gebruik van maken. Het plan zou expliciet rekening moeten houden met een groei die forser uitpakt dan nu begroot, vanwege de positieve invloed van de kwaliteitsimpuls (plus maatschappelijke trends van meer, en duurdere fietsen).
- b) Tevens zou er expliciet aandacht moeten zijn voor een afname van de fiets in voor- en natransport (met mogelijke alternatieven als de WE-Pod). Het plan geeft nu niet hoe hiermee bij de bouw van dure fietsenstallingen rekening wordt gehouden.
- c) Wederom zou de Gemeente Ede een actievere rol moeten spelen in het mogelijk maken van gewenste toekomst, zeker met de ambitie om Fietsstad te worden. Er worden momenteel tal van innovaties getest die het fietsparkeren en deelfietsen bij stations radicaal kunnen veranderen (bijvoorbeeld fietsgebonden in-check, peer-to-peer fietsdelen, parkeerindicaties). Het plan zou hier explicieter aandacht aan moeten besteden.

Gemeentelijke reactie

De projectgroep heeft waardering uitgesproken voor de ingebrachte visie en ideeën van reclamant 4. Separaat aan het formeel juridische traject van beantwoording van de ingebrachte zienswijze, gaat de projectgroep graag afzonderlijk in gesprek om bepaalde ideeën uit te wisselen.

Vanuit juridisch oogpunt leidt de ingebrachte zienswijze door reclamant 4 niet tot een wijziging van het ontwerpbestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop'. De zienswijze richt zich immers niet op gebreken of motiveringseisen aan het ter inzage gelegde bestemmingsplan, maar biedt suggesties voor beleid en visie op het gebied van mobiliteit.

Parkeerbeleid auto's

Wij delen de mening van reclamant 4 dat de toekomst op het gebied van mobiliteit snel kan veranderen, maar vanuit een goede ruimtelijke ordening moeten wij met de hedendaagse kennis en omstandigheden rekening houden om ruimtelijk relevante belangen te borgen in het bestemmingsplan. Dit heeft er onder andere in geresulteerd dat wij een P&R voorziening planologisch hebben opgenomen die voorziet in voldoende parkeermogelijkheden. De gevraagde actieve houding vanuit de gemeente om bijvoorbeeld te sturen op ontwikkelingen zoals deelauto's wordt niet gereguleerd via het bestemmingsplan. Het voorliggende bestemmingsplan sluit dergelijke ontwikkelingen uiteraard ook niet uit, zodat hier afzonderlijk over kan worden besloten door betrokken partijen.

Stalling van fietsen

In het plan is rekening gehouden met een substantiële groei van fietsparkeren. Ten opzichte van de huidige situatie wordt de parkeercapaciteit voor fietsen ongeveer verdubbeld naar circa 7.600 plaatsen. Op basis van het huidige kennis is dit ruim voldoende. Daarbij houden wij rekening met de reizigers groei tot 2030. Op basis hiervan is het bestemmingsplan uitvoerbaar en toekomstbestendig. Daarmee is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Dat de toekomst door innovatieve ontwikkelingen ook tot gevolg kan hebben dat het aantal fietsplaatsen afneemt, is wellicht niet uitgesloten. Zoals wij hierboven al hebben toegelicht is daarmee het bestemmingsplan niet gebrekkig of onzorgvuldig voorbereid. Uiteraard zullen wij deze ontwikkelingen nauwgezet volgen en zo nodig daarop acteren. Daarbij waarderen wij de inbreng van deskundigheid van reclamant 4.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze door reclamant 4 leidt niet tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop'.

5. Reclamant 5

Inhoud zienswijze

Reclamant 5 richt de zienswijze op twee punten, namelijk de fietsenstalling en de verbinding tussen de fiets/voetgangerstunnel en de Parkweg.

1. Fietsenstalling

In het ontwerpbestemmingsplan wordt vermeld dat aan de noordzijde van het station een onbewaakte fietstenstalling is voorzien voor 1800 rijwielen. Deze stalling zal, in tegenstelling tot de stalling voor rijwielen aan de zuidzijde, niet bewaakt zijn en niet overdekt. Reclamant 5 geeft aan dat zij heeft vernomen dat de stalling aan de noordzijde een wens is van de provincie Gelderland.

Reclamant 5 is van mening dat een niet overdekte stalling niet past bij het streven van het gemeentebestuur van Ede dat zijn visie op de ontwikkelingen van fietsen en fietsparkeren heeft neergelegd in het Fietsplan. Verder ontstaat met een niet overdekte fietsenstalling aan de noordzijde een rommelige uitstraling.

Naar de mening van reclamant 5 verdient de noordkant van het station een zelfde voorziening als de zuidkant. De extra kosten die een bewaakte en overdekte stalling met zich zal meebrengen kunnen voor een deel worden gedekt door de geormerkte extra gelden die door zowel het Rijks als Provincie onlangs ter beschikking zijn gesteld voor fietsparkeervoorzieningen.

2. Verbinding tussen de fietstunnel en de Parkweg

In het ontwerpbestemmingsplan is aan de zuidkant bij de fiets- en voetgangerstunnel niet aangegeven hoe de gebruikers rechtstreeks naar de Parkweg kunnen. Op dit moment bevindt zich hier een hellingbaan waarlangs fietsers gemakkelijk de Parkweg kunnen bereiken. Als deze verbinding gaat verdwijnen zou dit een duidelijke achteruitgang betekenen. De opheffing is ook nadelig voor mensen uit de omgeving van de Stationsweg als zij, al of niet gebruik makend van een rollator of scootmobiel, hun dagelijkse boodschappen willen doen in winkelveziening De Spindop.

Reclamant 5 vraagt extra aandacht op welke wijze een hellingbaan is aan te sluiten en te realiseren.

Gemeentelijke reactie

1. Fietsenstalling

Het realiseren van voldoende fietsenstallingen op en nabij stations heeft in Nederland aandacht. De door Provincie en Rijk onlangs beschikbaar gestelde financiële middelen, waaraan reclamant 5 refereert, zijn toegewezen aan specifieke projecten. Anders dan reclamant meent, biedt dit derhalve geen ruimte voor aanvullende initiatieven in den lande zoals het overkappen van een onbewaakte stalling.

Anders dan door reclamant 5 in de zienswijze wordt gesteld is de noordelijke fietsenstalling niet een wens van de provincie Gelderland. Op basis van de verwachte reizigersgroei en het fietsgebruik, is door het projectteam Spoorzone Ede (samenwerkingsverband tussen ProRail, NS en de gemeente Ede) ingezet op voldoende fietsenstalling. Daarmee is het nieuwe station Ede-Wageningen toekomstbestendig voor wat betreft het fietsparkeren en is sprake van een goede ruimtelijke ordening. Bij de uitvoering van het project wordt mede gebruik gemaakt van middelen beschikbaar gesteld door andere overheden. Mede rekening houdende met de exploitatielasten is in het ontwerp gekozen voor één gebouwde bewaakte stalling die zo optimaal mogelijk benut moet worden. Gezien de herkomst van de meeste fietsers ligt deze stalling aan de zuidzijde en daarmee goed verbonden met de fietsstructuur. Er zijn geen middelen meer beschikbaar voor de aanleg van een tweede gebouwde (al dan niet bewaakte) fietsenstalling.

Reclamant 5 stelt dat een onbewaakte en niet overdekte fietsenstalling leidt tot een rommelige situatie. In de verdere uitwerking van het inrichtingsplan ter plaatse van de niet overdekte fietsenstalling zal extra aandacht worden besteed aan een goede landschappelijke inpassing. Daarmee wordt voorkomen dat het geheel een rommelige uitstraling krijgt.

Anders dan reclamant 5 stelt in de zienswijze kan niet worden gesteld dat een niet overdekte fietsenstalling aan de noordzijde niet past in de gemeentelijke visie op het fietsparkeren. Evenmin kan worden gesteld dat daarmee onvoldoende wordt tegemoet wordt gekomen aan de gemeentelijke ambities voor een Fietsstad.

2. Verbinding tussen de fietstunnel en de Parkweg

Met de realisatie van de westelijke perrontunnel is het ruimtebeslag onvoldoende om een hellingbaan direct op de Parkweg te realiseren. Verder achten wij het vanuit verkeersveiligheid niet wenselijk om haaks op de voorgestelde fietsverbinding noord-zuid een hellingbaan te realiseren, omdat daarmee de kans groot is dat ook fietsverkeer hier gebruik van zal maken. Vanuit verkeersveiligheid achten wij het niet wenselijk om het voor fietsers mogelijk te maken om rechtstreeks vanaf de Parkweg in te voegen op de doorgaande verbinding noord-zuid.

In het ontwerp van de westelijke perrontunnel is rekening gehouden met een hellingbaan voor voetgangers (al dan niet met rollator of scootmobiel) in zuidelijke richting. De afstand tot de Parkweg, vanaf het punt dat maaiveldniveau wordt bereikt, is beperkt en daarmee goed bruikbaar voor personen met een scootmobiel of rollator. Voor voetganger zal in het ontwerp wel een trap worden gerealiseerd vanuit de westelijke perrontunnel direct naar de Parkweg.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze door reclamant 5 leidt niet tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop'.