



Spoorzone Ede

Ontwerp OV knoop mei 2016



Spoorzone Ede

Ontwerp OV knoop mei 2016





Inhoudsopgave

1	Inleiding	6
2.	Het project	13
2.1	Inleiding	
2.2	Spoorinfrastructuur	
2.3	Toegang tot het station	
2.4	Bus- en taxiplein, K&R en openbare ruimte	
2.5	Fietsenstallingen	
2.6	Autoparkeren in een P&R garage	
2.7	Reizigersvoorzieningen	
2.8	Langzaam verkeers viaduct in de oostelijke spoorzone	
2.9	Geluidsmaatregelen Kop van de Parkweg	
2.10	Overige maatregelen	
3.	De opgave	20
3.1	Inleiding	
3.2	Het vraagstuk	
3.3	De doelstellingen	
3.4	Ontwerpvisie	
3.5	Duurzaamheid	
4	De gebruiker	29
4.1	Inleiding	
4.2	Modaliteiten en domeinen	
4.3	De overstapmachine	
4.4	Domeinen per modaliteit	
4.5	Toegankelijkheid	
4.6	Logistieke ontsluiting	
5	De omgeving en vormgeving	53
5.1	Inleiding	
5.2	De aansluiting op voetgangers- en fietsroutes	
5.3	De aansluiting op de directe omgeving	
5.4	Vormgeving en landschappelijk-ecologische inpassing	
5.5	Duurzaamheid	
6.	De kaders	72
6.1	Inleiding	
6.2	Projectkaders	
6.3	Planhistorie	

Inleiding

Het station Ede-Wageningen zal ingrijpend vernieuwd worden. En ook net ten oosten van het station zal gebouwd worden. In dit document, de ontwerpnota, worden de plannen beschreven. Het ontwerp is een verdere uitwerking van het Functioneel Ontwerp, dat eind 2012 is vastgesteld.

Het project Spoorzone Ede, inclusief de aanpassingen ten behoeve van het Programma Hoogfrequent Spoor, wordt gerealiseerd door een projectorganisatie namens de drie samenwerkende partijen: de gemeente Ede, NS en ProRail.

De Ontwerpnota is de basis voor de volgende stap in het project: de realisatie van de OV-knoop (en oostelijke spoorzone). Het ontwerp wordt door de drie partijen vastgesteld, waarna ook de subsidieverstrekkers: het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de provincie Gelderland, gevraagd worden om in te stemmen. De gemeente Ede draagt ook zorg voor de aanpassing van het bestemmingsplan.

Het ontwerp zal de komende tijd op details nog verder uitgewerkt gaan worden. In de tekst van de nota staan aandachtspunten benoemd, waarvan duidelijk is dat ze een vervolg behoeven. Ook kunnen reacties reden zijn tot aanpassing of verdere detaillering. Uiteindelijk zullen ook de bouwers het ontwerp verder uitwerken. Detailplanning en bouwfaserings, van belang voor de gebruiker en omgeving, zijn zaken die door de bouwer(s) uitgewerkt zullen worden binnen de door de projectorganisatie gestelde randvoorwaarden.

Het omgevingsmanagement en de communicatie over het (bouw)project zal de komende jaren geïntensiveerd worden, onder andere via de website: **www.spoorzone-ed.nl**.



De ontwerpnota start in hoofdstuk 2 met een overzicht van het project, een beschrijving over wat er gerealiseerd gaat worden. In het volgende hoofdstuk, 3, wordt ingegaan op de vraagstelling, doelen en visie voor de OV knoop. In hoofdstuk 4 wordt het nieuwe station beschreven vanuit het perspectief van de gebruiker. De wijze waarop men vanuit de omgeving het nieuwe station (en stationsgebied) zal ervaren komt in hoofdstuk 5 aan bod. Afsluitend wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op de planhistorie.

Er worden drie typen lezers onderscheiden:

- De lezer die snel inzicht wil hebben in het ontwerp van het nieuwe station en oostelijke spoorzone. Deze lezer start met hoofdstuk 2. Het project;
- De gebruiker van het station, de reiziger begint te lezen in hoofdstuk 4. De gebruiker. Binnen dit hoofdstuk kan de lezer weer kiezen uit de diverse vervoerwijzen (bijvoorbeeld fiets);
- De omwonenden en andere belanghebbenden beginnen met hoofdstuk 5. De omgeving en vormgeving.



plankaart OV knoop en oostelijke Spoorzone



ontwikkeling
kazerneterreinen en WFC

langzaam verkeersviaduct
Syssele

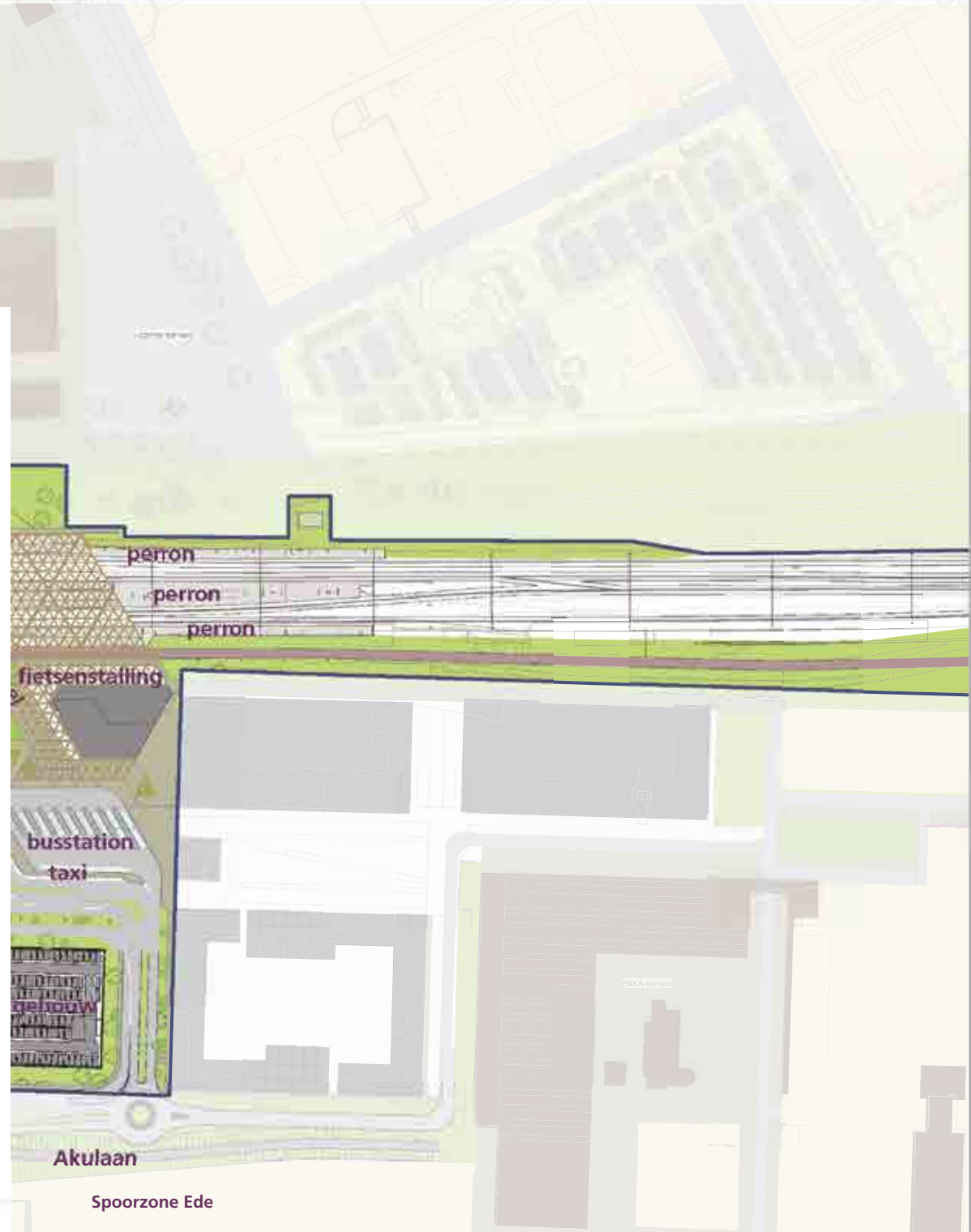
ENKA





2. Het project





2. Het project

2.1 Inleiding

Het project Spoorzone Ede bestaat uit twee delen: de westelijke spoorzone en het deel: OV-knoop en oostelijke spoorzone. In deze nota wordt het ontwerp voor dit laatste deel van het project beschreven. In 2013 is besloten om de aanpassingen in de infrastructuur ten behoeve van het Programma Hoogfrequent Spoor te integreren. Hiervoor moet de ligging van de sporen aangepast worden en komt er een extra perron- en keerspoor en een extra zijperron.

In dit hoofdstuk worden in het kort de projectonderdelen beschreven die de komende jaren gerealiseerd zullen worden. Op de plankaart op pagina 12 zijn deze onderdelen aangegeven, alsmede het projectgebied waarbinnen ze gerealiseerd worden.

2.2 Spoorinfrastructuur

Het meest noordelijke perron wordt aan de oostzijde verlengd, zodat de Sprinter naar Arnhem en de Valleilijn naar Amersfoort aan weerszijden van de oostelijke perrontunnel kunnen staan. Deze beide treinen rijden tweemaal per uur. Voor de Valleilijn zijn er plannen voor een verhoging van de frequentie naar vier maal per uur, maar deze vallen buiten het Spoorzoneproject en hebben geen invloed op het ontwerp.

Aan de zuidzijde wordt een nieuw zijperron gebouwd. Dit nieuwe perron is bedoeld voor de intercitytrein richting Arnhem. De intercity rijdt nu vier maal per uur en na de verbouwing van het station kan de frequentie verhoogd worden naar zes maal per uur. Deze frequentieverhoging maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) op de corridor Schiphol - Utrecht - Nijmegen.

Ook het midden perron wordt geschikt voor meer treinen. Naast de intercity naar Utrecht (nu vier per uur en straks zes per uur) zal hier ook de Sprinter van/naar Utrecht stoppen (2 per uur). Om deze nieuwe Sprinter te kunnen laten omkeren zal een keer-/opstelspoor aan de oostzijde van het middenperron worden aangelegd.

Voor een goede toegankelijkheid van de treinen zullen alle perrons en treinen aansluitende vloerhoogten krijgen

De perrons zijn in het midden en aan de westzijde ontsloten. In alle gevallen door trappen en in het midden naar de oostelijke perrontunnel ook met roltrap en lift. Naast de gebruikelijke voorzieningen zoals informatievoorzieningen, bankjes en windschermen worden op ieder perron ook wachtruimtes (paviljoens) geplaatst. Op het midden perron komt aanvullend ook een kiosk. De perrons en sporen worden over een lengte van bijna 200 meter overkapt.

De spoorinfrastructuur wijzigt niet alleen in het station, maar ook daarbuiten. Het opstelterrein aan de oostzijde van het station wordt verwijderd. De spoorligging, en daardoor ook de bovenleiding en de treinbeveiliging, wordt in en rond het station aangepast. Het huidige spoor 2 wordt verwijderd, een keervoorziening (een zgn. tailtrack) en een nieuw spoor langs het nieuwe zuidelijke perron worden toegevoegd.

2.3 Toegang tot het station

Twee tunnels bieden toegang tot het station: de hoofdentree wordt gevormd door de oostelijke perrontunnel. De westelijke perrontunnel is primair een doorgaande verbinding voor langzaam verkeer en vormt ook de neventoegang naar de perrons.

2.3.1 Oostelijke perrontunnel

De oostelijke perrontunnel ontsluit de perrons in het midden en vormt de hoofdentree tot het station. De ruim opgezette tunnel heeft een diagonale ligging. Dit leidt tot meer zicht op de aansluitende stijgpunten (trappen, roltrappen, liften) en verbetert zodoende de oriëntatie voor de gebruiker en de sociale veiligheid. Doordat de stijgpunten in vides zijn opgenomen is er veel toetreding van daglicht. Aan de noordzijde ligt, parallel aan het spoor een wandelroute richting Sysselt.

Aan de zuidzijde loopt een (snel)fietsroute parallel langs het perron met een ingang naar de fietsenstalling. In beide gevallen liggen deze constructies los van de eigenlijke perrontunnel waardoor er ook hier sprake is van toetreding van daglicht in de perrontunnel. De helling via de voorpleinen naar de tunnel is 1:25 en voldoet aan de eisen voor toegankelijkheid. De oostelijke perrontunnel vormt ook een loopverbinding tussen het Kazerneterrein en ENKA (zie plankaart op pagina 12).



oostelijke perrontunnel

2.3.2 Westelijke perrontunnel

De brede westelijke perrontunnel vormt een interwijkverbinding voor langzaam verkeer in het verlengde van de Stationsweg en Oude Bennekomseweg en geeft per trap toegang tot alle perrons. Ook in deze tunnel zijn meerdere vides aangebracht voor toetreding van daglicht. De westelijke wand staat onder een flauwe hoek. Hierdoor, tezamen met de relatief grote doorrijhoogte, is er goed doorzicht en gevoel van ruimte.



westelijke perrontunnel

2.4 Bus en taxiplein, K&R en openbare ruimte

Het compacte bus- en taxiplein ligt aan de voorzijde van het station. Het busverkeer wordt gescheiden van het overige autoverkeer. De busperrons en taxistandplaatsen zijn zo dicht mogelijk bij de ingang van het station geplaatst.

Er zijn zeven halteperrons voor reguliere bussen en 2 halteperrons voor gelede bussen (HOV Valleilijn, bus 84 en 88) opgenomen in een schuine opstelling onder een dezelfde diagonaal als de lay-out van het station. Hierdoor zijn de bussen vanuit het station goed zichtbaar. De lijndiensten krijgen een vast perron toegewezen en kunnen onafhankelijk van elkaar vertrekken. Op het busstation zijn twee zone-taxistandplaatsen en twaalf reguliere taxistandplaatsen.

Op het busplein zijn vijf Kiss & Ride (K&R) plaatsen beschikbaar. Aan de noordzijde, op ongeveer dezelfde plek als in de huidige situatie, is ook een mogelijkheid om reizigers voor het station af te zetten. Hier zijn vijf K&R-plaatsen beschikbaar. Daarnaast biedt de naastgelegen P&R nog mogelijkheid tot kortparkeren (gratis voor een beperkte tijd, bijvoorbeeld 15 minuten).

De openbare ruimte binnen het projectgebied omvat (naast het bus- en taxiplein) vooral het zuidelijk deel van het Frisopark (de groene ruimte tussen het spoor, de Klinkenbergerweg en de Frisokazerne (Akoesticum)), en alle aanhechtingen van het project met de omgeving. Het voorplein aan de zuidzijde van het station herbergt de

voorzieningen voor de verschillende vervoersmodaliteiten en wordt aan de oostzijde begrensd door het stationsgebouw. Het zuidelijke deel van het Frisopark, aan de noordzijde van de Oostelijke perrontunnel, biedt een groene overgang tussen station en de Veluwe via het Kazerneterrein.

2.5 Fietsenstallingen

Aan de noordzijde van het spoor worden 1800 onbewaakte stallingsplaatsen gerealiseerd. Deze stalling biedt toegang tot perron 1 en faciliteert fietsers vanuit noordelijke richting. Deze fietsenstalling is bereikbaar vanaf de Stationsweg.

In het stationsgebouw aan de zuidzijde worden 5850 bewaakte (met een zogenaamd 24 uren exploitatie-concept) stallingsplaatsen gerealiseerd. Dat betekent dat de eerste 24 uur gratis gestald kan worden in een bewaakte en overdekte stalling.

Hierbij past een aantekening. De projectpartners gaan uit van dit concept onder het voorbehoud dat er een goede regeling wordt getroffen voor dekking van de exploitatiekosten.

Deze stalling kent drie etages en is met de fiets bereikbaar vanaf de snelfietsroute. De (voetgangers)uitgang van de stalling bevindt zich op de begane grond aan het voorplein van het station.



stationsplein



fietsenstalling

2.6 Autoparkeren (P&R)

De OV-knoop rondom station Ede-Wageningen beschikt over 530 P&R-plaatsen in een parkeergarage met meerdere lagen aan de zuidoostzijde van het station. Omwille van toekomstvastheid is een uitbreiding tot 750 plaatsen mogelijk. Het betreft een zogenaamde split level opzet, met vier verdiepingen, waarvan er drie boven het niveau van het busplein liggen.

De toeritten van P&R-garage kruisen het busverkeer ongelijkvloers. Gebruikers kunnen, zonder de weg over te hoeven steken, vanaf de P&R naar het station lopen en passeren daarbij de reizigersvoorzieningen.



P&R (autoparkeren)

2.7 Reizigersvoorzieningen

Rondom de entree van de oostelijke perrontunnel en in de plint van het stationsgebouw worden de reizigersvoorzieningen gepositioneerd. Dit betreft een wachtruimte, toiletten, informatievoorzieningen en ruimten voor andere stationsgebonden reizigersvoorzieningen, waaronder winkels.

Ook in de voet van de toren wordt een wachtruimte voor (bus)reizigers opgenomen. De toren is voorzien van een klok en dient verder als landmark voor het OV-knooppunt.



reizigersvoorzieningen

Spoorzone Ede

2.8 Langzaam verkeers viaduct in de oostelijke Spoorzone

Spoorwegovergang Syssest wordt opgeheven en vervangen door een viaduct voor fietsers en voetgangers. Dit viaduct ligt tussen het Poortgebouw en de volkstuinten. Aan de noordzijde sluit het aan op het Kazerneterrein/ WFC. De snelfietsroute langs het station sluit aan op dit viaduct. Om de hellingen over het viaduct comfortabel te houden is het viaduct zo laag mogelijk ontworpen. De zone tussen het viaduct en het station (ten noorden van de huidige dr. Hartogweg) wordt opnieuw ingericht. In deze zone wordt ook een geluidswering geïntegreerd.



impressie langzaam verkeersviaduct in de oostelijke Spoorzone (bestaand vegetatie niet in afbeelding opgenomen)

Het project

2.9 Geluidsmaatregelen ontwikkeling Kop van de Parkweg

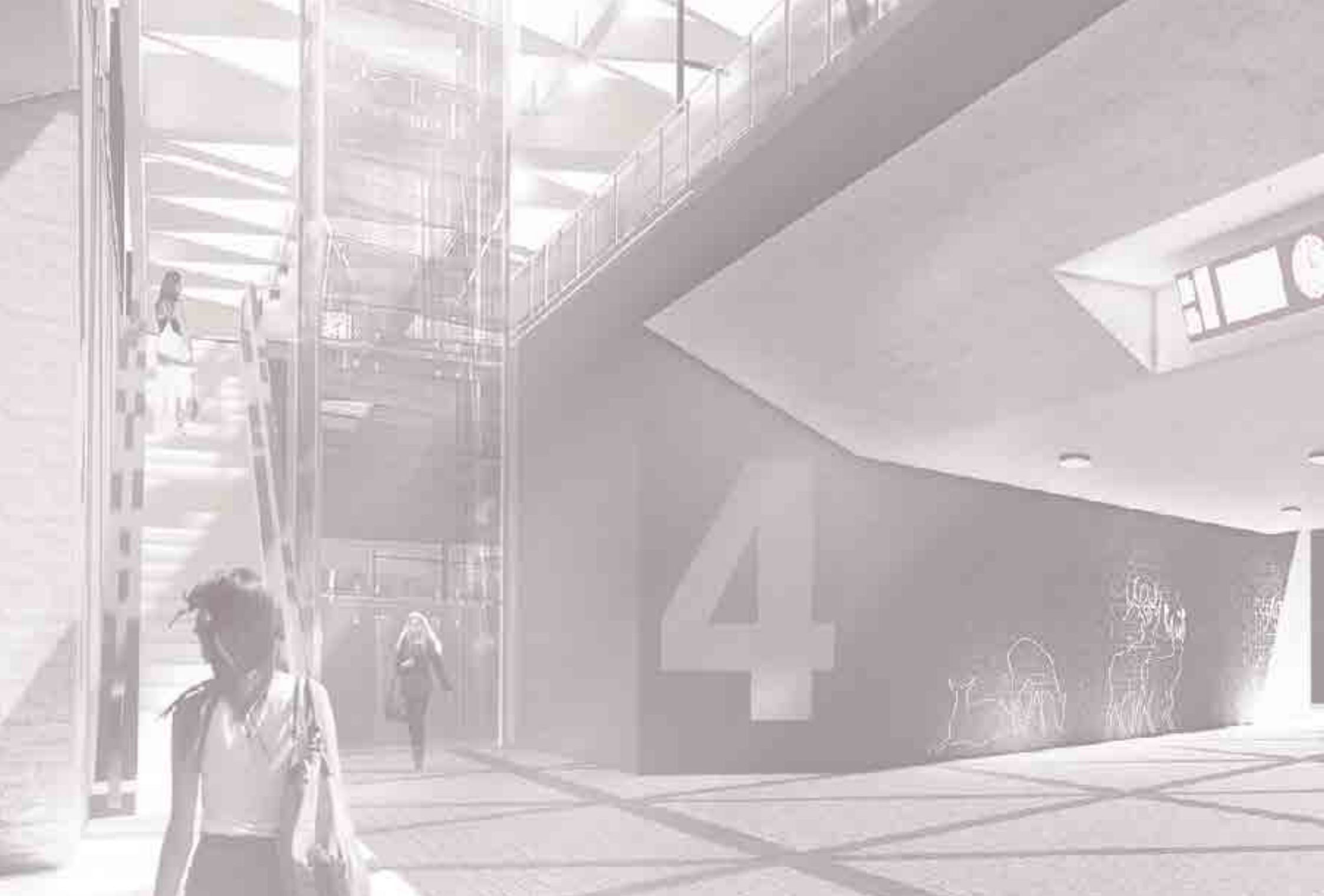
Aan de zuidwestzijde van station wordt een geluidsscherm geplaatst, tussen de westelijke perrontunnel en de Blokkenweg. De hoogte verloopt van 3 meter tot 1 meter. Het betreft begroeibare cassetteschermen (1). Ter hoogte van de westelijke perrontunnel is dit een transparant scherm (2). Aanvullend worden raildempers geplaatst.

2.10 Overige maatregelen

Voordat de echte bouw aanvangt, dient het gebied bouwrijp gemaakt te worden. Dit betreft onder meer sloop, sanering, verleggen van kabels en leidingen en grondwerk. Daarnaast zullen tijdens de bouw allerlei tijdelijke maatregelen genomen moeten worden. Dit varieert van omleidingsroutes, tijdelijke reizigersvoorzieningen, aangepaste bewegwijzering tot bussen die ingezet worden als het treinverkeer gestremd wordt.



geluidsschermen Kop van de Parkweg



3. De opgave



3. De opgave

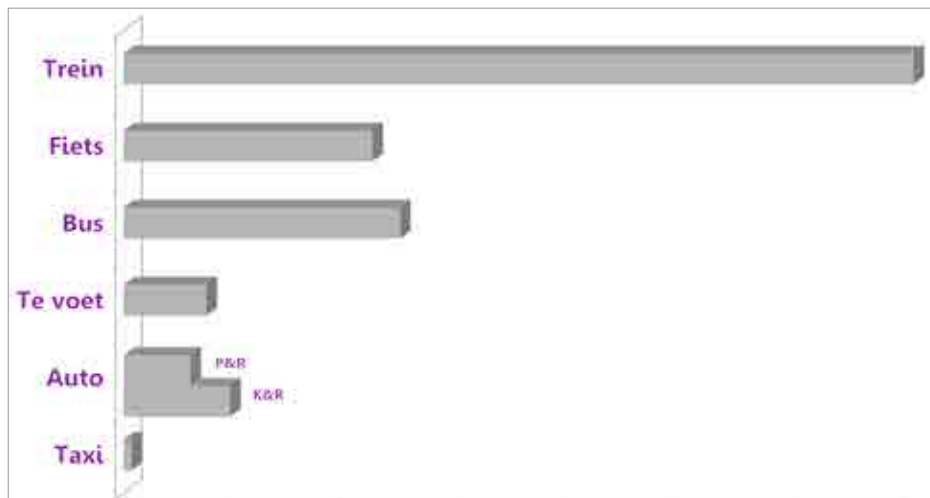
3.1 Inleiding

Het huidige station Ede-Wageningen functioneert matig en past steeds minder goed bij de ontwikkelingen in de omgeving. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de knelpunten: het vraagstuk (3.2), de doelstellingen (3.3) en een verdere uitwerking van die doelstellingen in een ontwerpvisie (3.4).

3.2 Het vraagstuk

Het station Ede-Wageningen kraakt in zijn voegen. In de spits lopen reizigers elkaar voor de voeten en kunnen slechts met moeite in- en uitstappen. Ook de route over het perron naar de entree van het station is onwenselijk lang. Daarnaast is de overstap van Valleilijn en Sprinter Arnhem op de andere treinen omslachtig.

Er waren twee busstations, aan iedere zijde van het station één. De Valleilijn richting Wageningen/WUR aan de zuidzijde en de overige bussen aan de noordzijde. Een onoverzichtelijke situatie. Inmiddels is dat, als tussenfase naar de eindsituatie, al aangepast zodat alle bussen op hetzelfde plein staan. Dit wordt door de gebruikers gewaardeerd. Tevens is er nu een scheiding tussen de reguliere bussen en treinvervangend busvervoer; ook een aanzienlijke verbetering.



vervoersaandeel modaliteiten Ede Wageningen, huidige situatie (17.500 reizigers per etmaal)

Rondom het station staan overall fietsen in de openbare ruimte, zowel in de rekken als daarbuiten. Dit geeft een rommelig beeld van de stationsomgeving. De bewaakte stallingen staan daarentegen nagenoeg leeg.

Fietsers gebruiken de hellingbanen en perrontunnel, die daar niet voor geschikt zijn, als route door het station. Dit leidt tot onveilige situaties. Bovendien is het kwaliteitsniveau en de uitstraling van de voorzieningen mager en oogt het station zelf nogal gedateerd.

Bovenstaande knelpunten zullen problematisch worden met de voortgaande toename van het aantal reizigers: de komende jaren zal het reizigersvolume naar verwachting toenemen tot 28.000 à 30.000 per dag.

Door het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) kunnen meer treinen per uur station Ede – Wageningen bedienen. Hierdoor kunnen meer reizigers vervoerd worden en wordt, door de spreiding over meerdere treinen, de drukte beperkt.

De groei van het reizigersvolume wordt (mede) veroorzaakt door de onderwijsinstellingen in de nabije omgeving: het HBO-cluster in de Kennisas en de Universiteit in Wageningen.

De ontwikkelingen van het ENKA-terrein en Kazerneterrein met het Akoesticum en het World Food Center versterken dit verder.

Het spoor vormt in dit gebied een barrière. De spoorlijn onderbreekt de route Stationsweg – Oude Bennekomseweg. De bereikbaarheid van het station en de verbinding tussen ENKA en Kazerneterrein is voor verbetering vatbaar. Door het toenemend treinverkeer zal de spoorwegovergang Sysselt steeds vaker sluiten. Het geluid van het treinverkeer vormt een beperking voor de bebouwingsmogelijkheden in de directe omgeving.

Anderzijds wordt de fijnmazige infrastructuur voor voetgangers en fietsers rondom het station gewaardeerd, maar is er nog ruimte voor verbetering.

3.3 De doelstellingen

Voor het zoeken naar antwoorden op bovenstaande vraagstukken zijn de vier projectdoelstellingen leidend:

1. Het verbeteren van het station als OV-knoop.

De voorzieningen verbeteren voor de verschillende vervoersmodaliteiten (bus, trein, taxi, auto, fiets en voet). Daarnaast ook de toegankelijkheid van de modaliteiten en de kwaliteit van de overstap ertussen verbeteren.

2. Het verminderen van de barrièrewerking van het spoor.

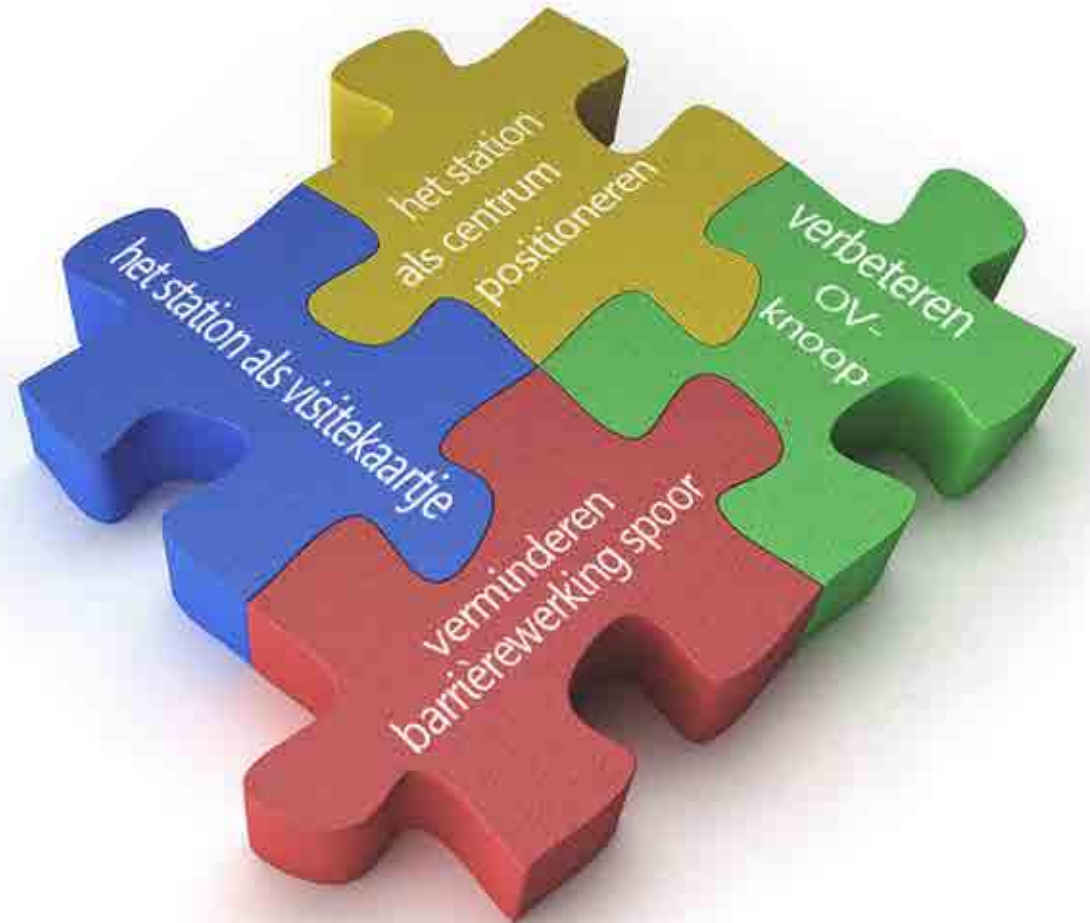
De barrièrewerking verminderen die ontstaat door de fysieke spoorinfra ter plaatse van het station Ede-Wageningen, de AZO-, SOMA- en ENKA terreinen, en die indirect ontstaat door geluidsschermen te verminderen.

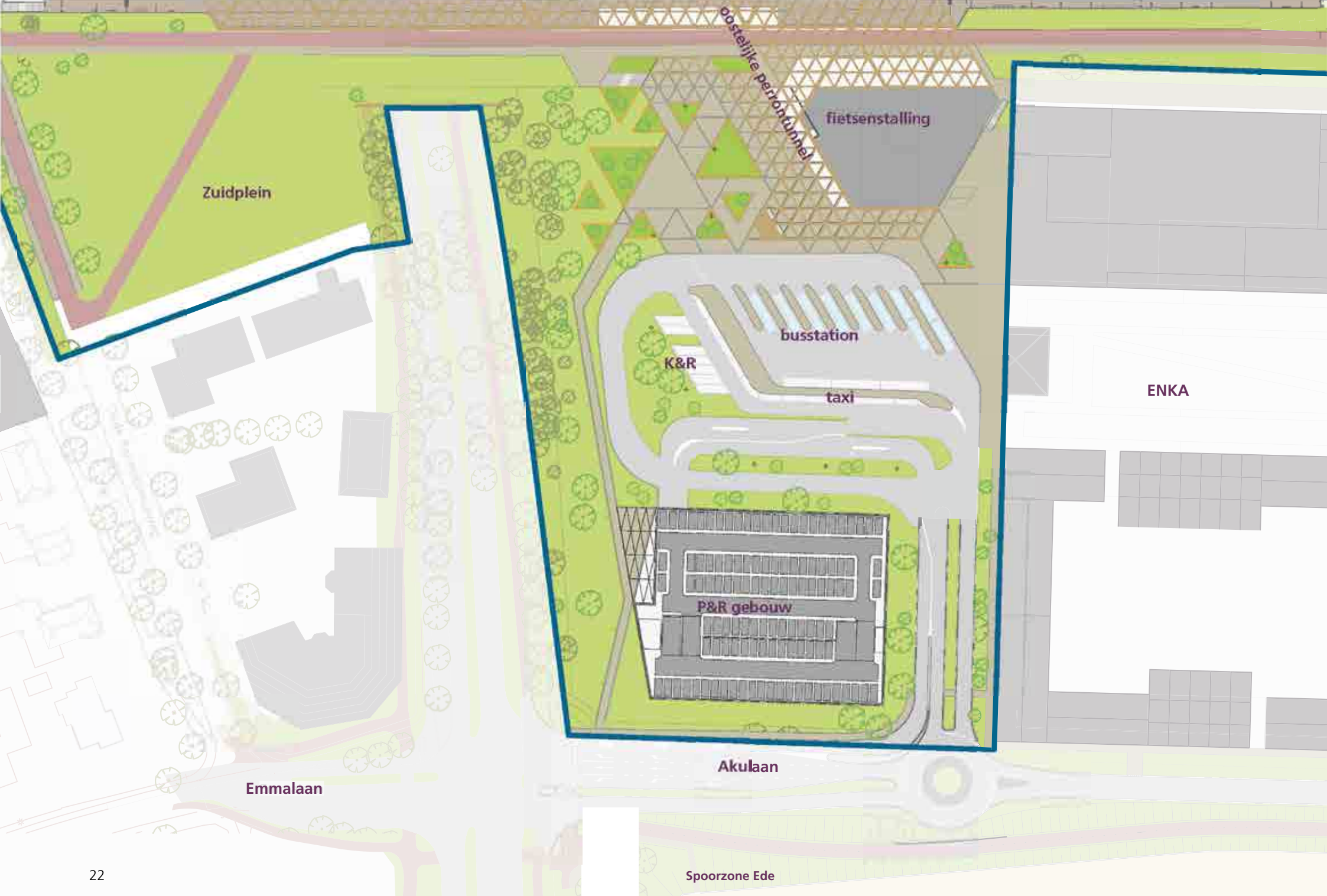
3. Het station als visitekaartje op te waarderen.

Het station plus de directe omgeving als visitekaartje voor Ede op te waarderen en het daarmee creëren van een aantrekkelijke locatie voor bedrijvigheid en om te wonen.

4. Het station beter als centrum te positioneren.

Een station te realiseren dat een logisch en duidelijk centrum is in het stedenbouwkundige en infrastructurele plan voor de directe omgeving van Ede-Oost (Kazerne, ENKA, Kop van de Parkweg en de noordwest hoek), waardoor de genoemde kwadranten rondom het station beter met elkaar worden verbonden.





3.4 Ontwerpvisie

Op basis van de projectdoelstellingen is voor de uitwerking van het functioneel ontwerp een visie geformuleerd, die sturing geeft aan het ontwerp. De visie is uitgewerkt in vier thema's: compacte ordening, landschappelijke inpassing, het Station als visitekaartje en relaties met de omgeving. Aanvullend is er nog specifiek aandacht gegeven aan het vijfde thema: duurzaamheid.

3.4.1 Compacte ordening functies, comfort, overzicht en veiligheid

Het ontwerp voorziet de gebruiker van een herkenbaar, praktisch, compact en logisch geordend station. In het ontwerp worden alle modaliteiten (vervoerwijzen) en nodige voorzieningen zoveel mogelijk georiënteerd op de zuidzijde van de oostelijke perrontunnel: de hoofdentree van het station. Daarbij zijn de transferafstanden (de overstaprouten van het ene vervoermiddel naar het andere) in de knoop kort en de modaliteiten logisch geordend.

Het ontwerp zorgt voor vanzelfsprekende routes. Een voorbeeld hiervan is de route door de oostelijke perrontunnel. Door het uitlijnen van de tunnelwand met de gevels aan het stationsplein en door het gebruik van scherpe en flauwe hoeken in de route, die de belangrijkste looplijnen intuïtief begeleiden, wordt onderscheid gemaakt tussen de hoofd- en nevenentrees, worden looplijnen verkort en wordt het zicht op het busstation en de beide kazernesgebouwen ingekaderd. Hoogteverschillen worden benut voor overzicht en oriëntatie. De hoogteverschillen worden ook gebruikt voor het stapelen van functies zoals parkeren, een busstation, ruimtes voor reizigersvoorzieningen en een fietsenstalling. Er ontstaat een compacte bebouwing, die zorgt voor korte overstapbewegingen en goede zichtlijnen.

De enigszins hogere ligging van het busstation ten opzichte van de tunnel en het hellende voorplein maakt de entree optimaal zichtbaar voor de reiziger in de OV-knoop. Belangrijk voor de oriëntatie van de reiziger en de herkenbaarheid van het station is de in het oog springende houten stationsoverkapping. Het visuele zwaartepunt van de kap markeert met een toren de positie van de entree.

Het station kent een hoogwaardig comfortniveau. De sporenkap overdekt een groot gedeelte van de sporen en perrons. De overkapping zorgt voor beschutting en tevens toetreding van daglicht. Aanvullend zijn op de perrons wachtruimtes ("paviljoens"), een kiosk, zitgelegenheden, groenvoorzieningen en windschermen aanwezig.

Leidend voor de vormgeving van de oostelijke perrontunnel (en westelijke tunnel) zijn het reizigerscomfort en gevoel van veiligheid. De reizigersvoorzieningen zijn al in de tunnelmond zichtbaar, waarmee dit deel van het station profiteert van de levendigheid en sociale veiligheid, zonder dat efficiënte looplijnen, bewegingsvrijheid en oriëntatie aan kwaliteit inboeten. Vanaf de perrons heeft de reiziger zicht op het stationsplein, bussen, Kiss & Ride, (K&R) taxi's, OV-fietsen en de bewaakte en onbewaakte fietsenstalling. De draagconstructie van de kap en de inrichting van de perrons zijn zo geplaatst dat ze de zicht- en looplijnen van de reiziger begeleiden.

Voor een veilige transfer worden de routes van bus, taxi en auto maximaal gescheiden van die van de voetgangers en fietsers en conflictvrij naar en door het knooppunt geleid. Zo worden de auto en bus door de strategische positionering van de toegang en uitgang tot de P&R pas buiten het stationsgebied gebundeld. Het verkeer wordt overzichtelijk en veilig binnen en buiten de OV-knoop afgewikkeld.



3.4.2 Landschappelijke inpassing

De locatie van de OV-knoop Ede wordt gekenmerkt door een bijzondere geografie. Gelegen aan de rand van de Veluwe ligt hier de overgang naar de Gelderse Vallei. De stuwwal op deze overgang is door hoogteverschillen van 4 tot 8 meter goed te ervaren. Het ontwerp van het nieuwe station maakt hier gebruik van: de verschillende landschappen, de hoogteverschillen, de aanwezige (monumentale) bebouwing en natuur. Zowel de kap en de toren zijn geïnspireerd door het landschap van de Veluwe. De transparante houten opengewerkte stationsoverkapping, die de perrons als een bladerdak voorziet van diffuse toetreding van daglicht en de houten toren, die als een baken boven de sporenkap uittorent, vormen het beeldmerk van het station. Het herhalende patroon van de driehoeken in de kap en bestrating zorgen voor een herkenbare uitstraling. De materialisering, het hout en het natuursteen zorgen voor aansluiting bij de identiteit van de Veluwe en de Gelderse Vallei. De beplanting is in alle jaargetijden afgestemd op de Veluwse karakteristieken.

3.4.3 Visitekaartje

Het station wordt letterlijk en figuurlijk de poort naar de Veluwe. De expressieve en omvangrijke houten overkapping geeft het station een herkenbare en natuurlijke uitstraling.

Door de imposante stationsoverkapping over perrons en sporen door te zetten, worden de kwadranten rond het station zichtbaar met elkaar verbonden. Zo wordt de OV-knoop herkenbaar als stationsgebouw en wordt het stationsgebied een alzijdig visitekaartje voor de stad en de regio. De aanwezige hoogwaardige afwerkingen en voorzieningen, zoals die doorgaans alleen op grotere stations te vinden zijn, dragen daaraan bij.

3.4.4 Visuele en fysieke relaties met de omgeving

De visuele relaties in het ontwerp beperken zich niet alleen tot de knoop, maar zorgen ook voor de oriëntatie naar de omgeving. Een voorbeeld hiervan is het zicht op de monumentale kazernegebouwen aan de noordoostzijde van het station. De kazernegebouwen liggen op het omhooglopend Veluwemassief en worden vanaf verschillende landschappelijke niveaus binnen het stationsgebied, zoals vanuit de perrontunnel of vanaf de perrons, visueel ingekaderd door respectievelijk de oostelijke perrontunnel en de karakteristieke houten sporenkap. Als een bladerdak strekt de sporenkap zich uit boven het station, waarmee er een verbinding ontstaat met de omliggende kwadranten.

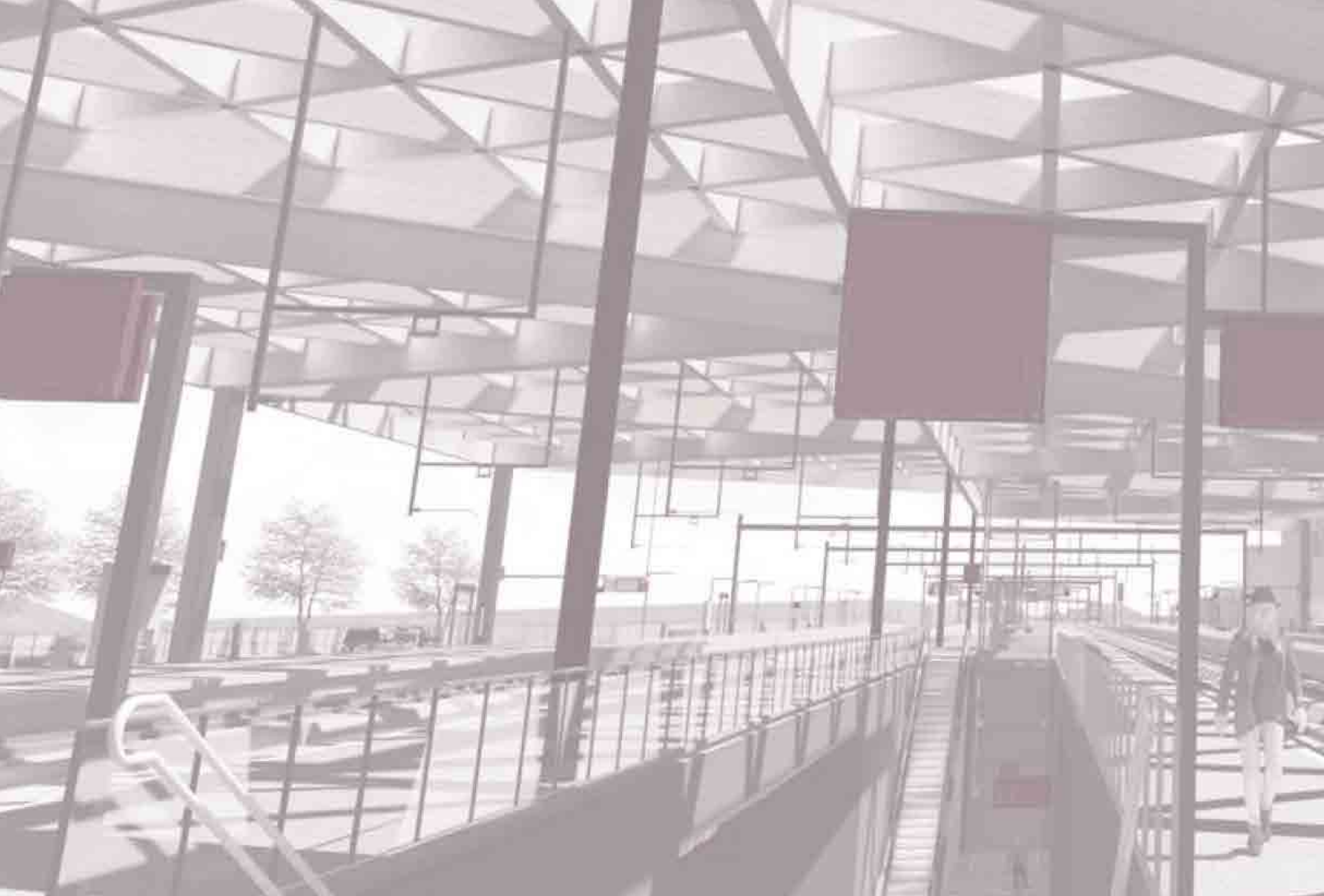
De compacte OV-knoop sluit goed aan op de belangrijkste voetgangers- en fietsroutes: “Oude Bennekomseweg – Stationsweg”, “Enkaterrein – Kazerneterrein” (LV-viaduct oost), “Stationsweg – Kazerneterrein” en “Oude Bennekomseweg en Parkweg – Enkaterrein”. Hiermee is het station naadloos en beter ingepast in het bestaande netwerk van straten en wegen en wordt het station een centrale plek voor de omliggende kwadranten.

3.4.5 Duurzaamheid

Het ontwerp is duurzaam en robuust. Een bij de Veluwe passend natuurlijk materiaalpallet dat mooi verouderd en zorgvuldig is samengesteld. De terreininrichting en de publiekstoegankelijke elementen worden robuust en vandalismebestendig gedetailleerd. Door het uitlijnen van gebouwde volumes zijn dode hoeken vermeden, wat de sociale veiligheid bevordert en beheer en onderhoud vergemakkelijkt. Hout, steen, glas, staal met bijbehorende detaillering maken het ontwerp duurzaam en vandalismebestendig. Wachtruimtes, balustrades, liften, roltrappen e.d. worden robuust, onderhoudsarm en transparant in glas en staal uitgevoerd. Het stationsontwerp is aan te passen aan veranderende eisen en wensen, zonder afbreuk te doen aan functionaliteit, kwaliteit en beleving.

Bij de productie van veel bouwmaterialen komt CO₂ vrij. Door toepassing van veel hout, waarin tijdens de groei juist CO₂ is opgeslagen, wordt de totale CO₂-uitstoot beperkt.





4. DE GEBRUIKER





4 De gebruiker

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft het ontwerp van het OV-knooppunt Ede-Wageningen vanuit het perspectief van de reiziger, die in een prettige omgeving in-, uit- en overstapt in een soepele 'overstapmachine'.

Hierbij is vooral aandacht voor de doelstelling 'het verbeteren van het station als OV-knoop' en het thema 'compacte ordening van functies, comfort, overzicht en veiligheid', zoals beschreven in de ontwerpvisie.

Een reiziger maakt gebruik van een of meer modaliteiten (vervoerwijzen) en beweegt zich daarbij door domeinen (ruimten met een bepaald functioneel karakter). Deze begrippen worden in paragraaf 4.2 toegelicht. De belangrijkste overstapbewegingen worden toegelicht in paragraaf 4.3: de overstapmachine. In paragraaf 4.4 volgt een nadere beschrijving per modaliteit. In paragraaf 4.5 wordt specifiek ingegaan op toegankelijkheid en in 4.6 staat een beschrijving over de logistieke ontsluiting.

4.2 Modaliteiten en domeinen

Vervoer kan worden opgesplitst in vervoerwijzen: modaliteiten. De OV-knoop Spoorzone Ede verbindt de volgende modaliteiten. In volgorde van het aantal gebruikers:

1. Trein;
2. Bus;
3. (OV-) Fiets;
4. Auto;
5. Taxi;

In het schema hiernaast is de verdeling naar modaliteiten en voor de toekomstige situatie (2030) met een totaal reizigersvolume van 28.000 à 30.000 per etmaal verbeeld.

De overstap tussen modaliteiten maakt de reiziger altijd te voet: als voetganger. De voetganger staat daarmee letterlijk centraal in de verbinding van de modaliteiten. Daarbij zijn twee zaken aan de orde: de overstapbeweging in de zin van afstand en hoogteverschil en de kwaliteit (anderszins) van de overstap.

Bij het beschrijven van de kwaliteit van de overstap in de knoop wordt in de spoorwereld gebruik gemaakt van zogenaamde domeinen. Deze ordenen functies en voorzieningen naar de behoefte van de reizigers op hun route van, naar en door het station. Elk domein heeft een eigen rol en een herkenbare identiteit. Elk station heeft drie domeinen, die voor elke modaliteit een andere invulling vragen:

Het ontvangstdomein;

Waar de voorbereiding op de reis (vervoersbewijs kopen, informatie, aankopen voor onderweg) plaatsvindt

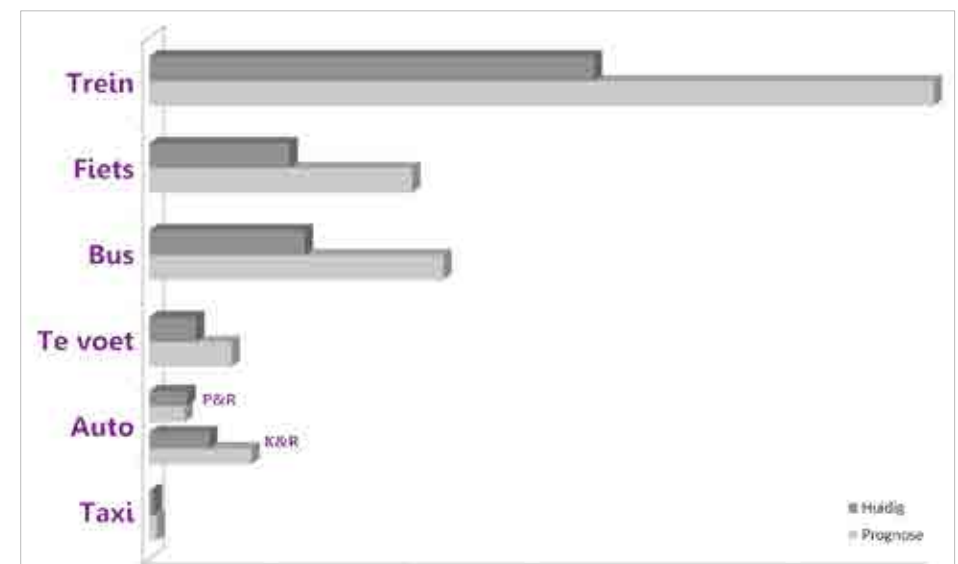
Het reis- of parkeerdomein;

Waarbinnen het in-/uitstappen, of de overstap binnen eenzelfde modaliteit plaatsvindt.

Het omgevingsdomein:

Waarop alle andere modaliteiten aansluiten en de overstap tussen verschillende modaliteiten plaatsvindt.

Naast de reiziger, die als voetganger tussen modaliteiten pendelt, is er nog een ander soort voetganger. Dit is de voetganger die lopend van en naar de OV-knoop komt.



vervoersaandeel modaliteiten Ede Wageningen, huidige situatie en prognose (30.000 passagiers per etmaal)

4.3 De overstapmachine

De nieuwe OV-knoop Ede-Wageningen maakt efficiënte overstapverbindingen voor de reiziger mogelijk binnen een hoogwaardige openbare ruimte met comfortabele voorzieningen waar de reiziger zijn reis kan voorbereiden, iets te eten, drinken of lezen kan kopen voor onderweg en kan wachten.

In deze paragraaf worden de belangrijkste looproutes beschreven. De nadruk ligt op de afstanden en hoogteverschillen.

Het hart van het OV-knooppunt bevindt zich in het omgevingsdomein; dit is de plek waar alle reizigersstromen vanuit verschillende richtingen bij elkaar komen in een compact gebied met daaromheen de ontvangstdomeinen van de diverse modaliteiten met de bijbehorende voorzieningen: wachtruimtes, toiletten, informatie en kaartverkoop.

Deze compactheid maakt een efficiënte, snelle overstap mogelijk en leidt tot concentratie van reizigersstromen. Dat biedt een aantal extra voordelen: het verhoogt de sociale veiligheid en draagt bij aan een betere oriëntatie. Tevens kunnen er daardoor ook meer en hoogwaardiger voorzieningen geboden worden.

Deze voorzieningen zijn ondergebracht in een strook tussen de hoofdentree van het treinstation (de oostelijke perrontunnel) en de hoek van het stationsgebouw aan het busplein, bij de toren.

Aandachtspunt:

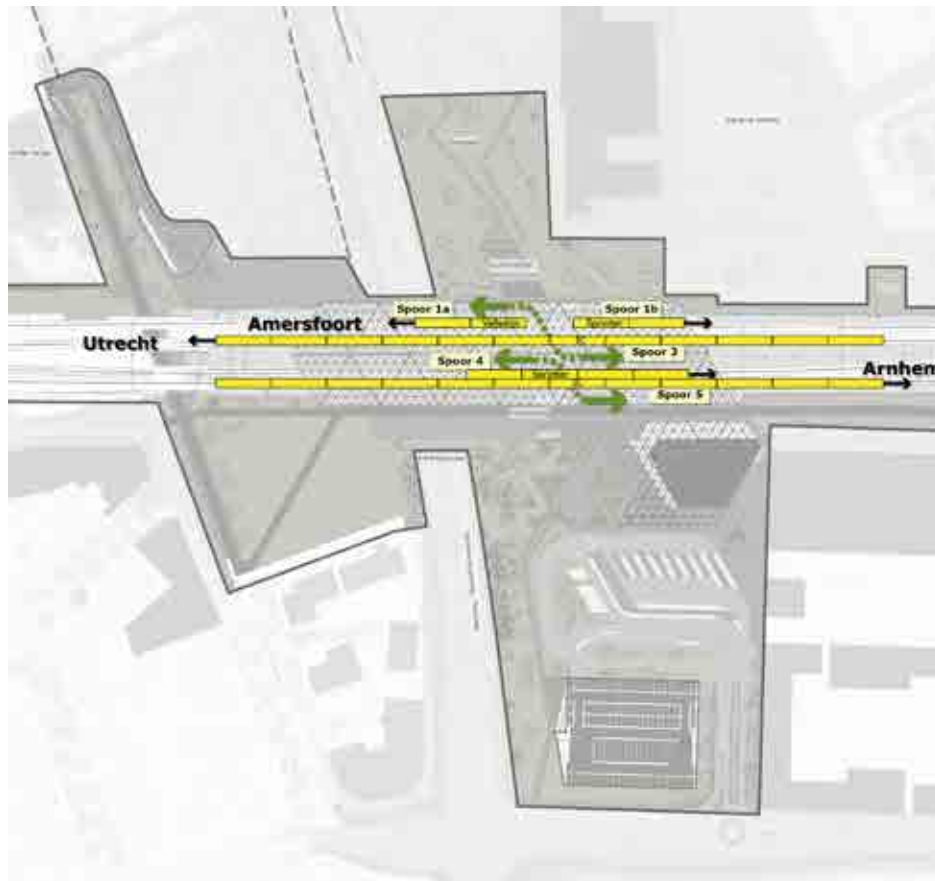
De precieze indeling van de voorzieningen (winkels, wachtruimte, toiletten, informatie) wordt in de vervolgfase uitgewerkt, waarbij onderlinge posities in relatie tot zichtbaarheid, gebruiksgemak en sociale veiligheid worden geoptimaliseerd voor de verschillende OV-gebruikers.



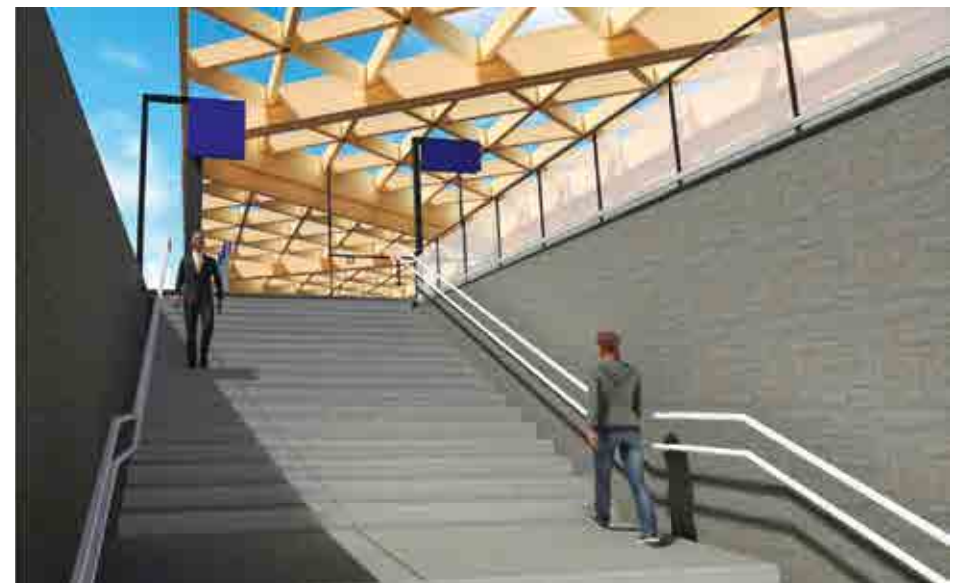
4.3.1 Overstap tussen treinen

Per dag stappen ettelijke duizenden mensen over van trein naar trein. De belangrijkste (huidige) overstap is die tussen de Sprinter richting Arnhem, de Valleilijn Amersfoort en de intercitytreinen naar Utrecht en Arnhem. Deze looproute verloopt via de oostelijke perrontunnel.

Vanaf het perron daalt een reiziger af naar de perrontunnel en stijgt vervolgens naar het andere perron. Overstap tussen de sprinters van de Valleilijn (uit Amersfoort resp. uit Arnhem) vindt plaats op perron 1



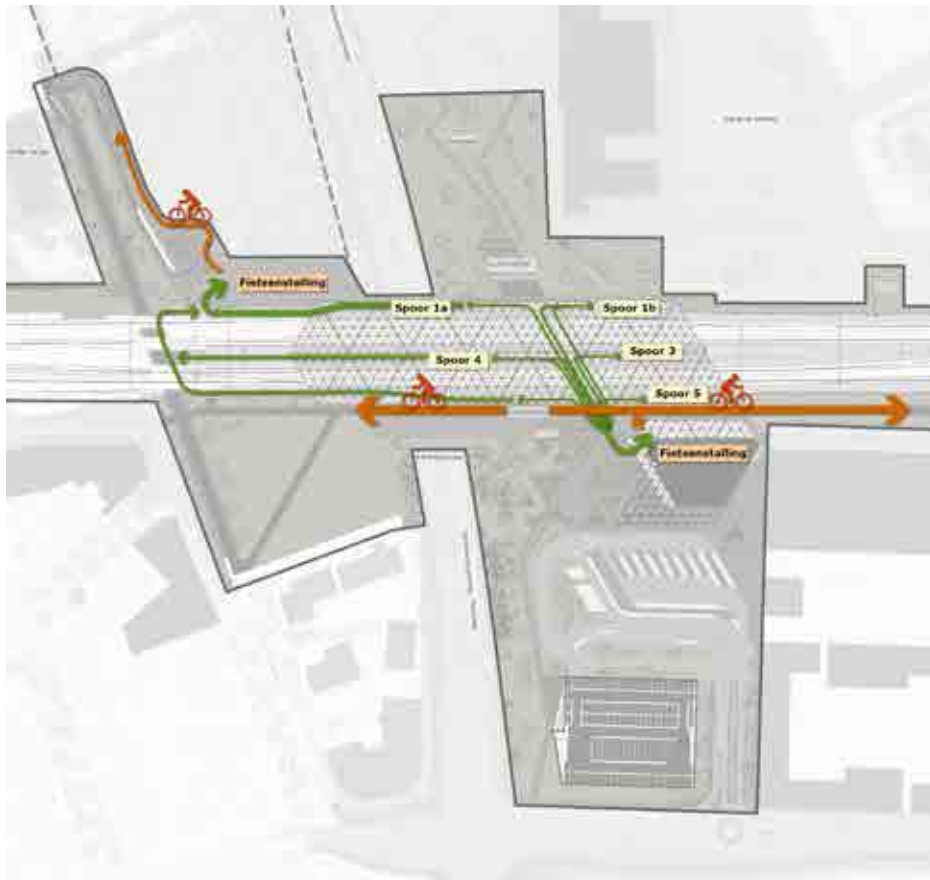
In de toekomst zal er ook een Sprinter van en naar Utrecht gaan rijden. Deze zal halteren op het middenperron. Reizigers voor deze Sprinters moeten ook overstappen tussen verschillende perrons.



4.3.2 Overstap tussen trein en (OV-) fiets

De fiets heeft in het voor-/natransport een even belangrijk aandeel als de bus, en dat aandeel groeit. Omdat er twee fietsenstallingen in het ontwerp zijn opgenomen ontstaan er ook twee verschillende looproutes.

De looproute naar de gebouwde fietsenstalling in het stationsgebouw verloopt identiek aan die van een reiziger op weg naar de bus. Echter bij het verlaten van de oostelijke perrontunnel (aan de zuidzijde) gaat de reiziger linksaf en bereikt de fietsenstalling. De fietsenstalling bestaat uit drie lagen, die middels (flauwe) trappen (met fietsgoten) verbonden zijn. De fietser verlaat de stalling aan de bovenzijde en komt uit op de (snel) fietsroute parallel aan perron 5.



De (hoofd)looproute naar de onbewaakte fietsenstalling aan de noordwest zijde verloopt anders. Vanaf het noordelijke zijperron (van de Valleilijn) lopen de reizigers direct de fietsenstalling in. Vanuit de treinen op perrons 3, 4 en 5 zullen de meeste reizigers zich via de oostelijke perrontunnel naar het noordelijke zijperron (1) begeven en daar de toegang tot deze fietsenstalling vinden.

Aandachtspunt

De toegang vanuit de NW-fietsenstalling tot perron 1 wordt aan de oostzijde van de stalling gepositioneerd, voor een centrale toegang tot het perron. Het ontwerp van ingang in relatie met loopstromen in fietsenstalling en looproute van/naar Sysselt dient nog nader uitgewerkt te worden.



entree fietsenstalling op stationsplein



entree fietsenstalling langs snelfietsroute naast het perron

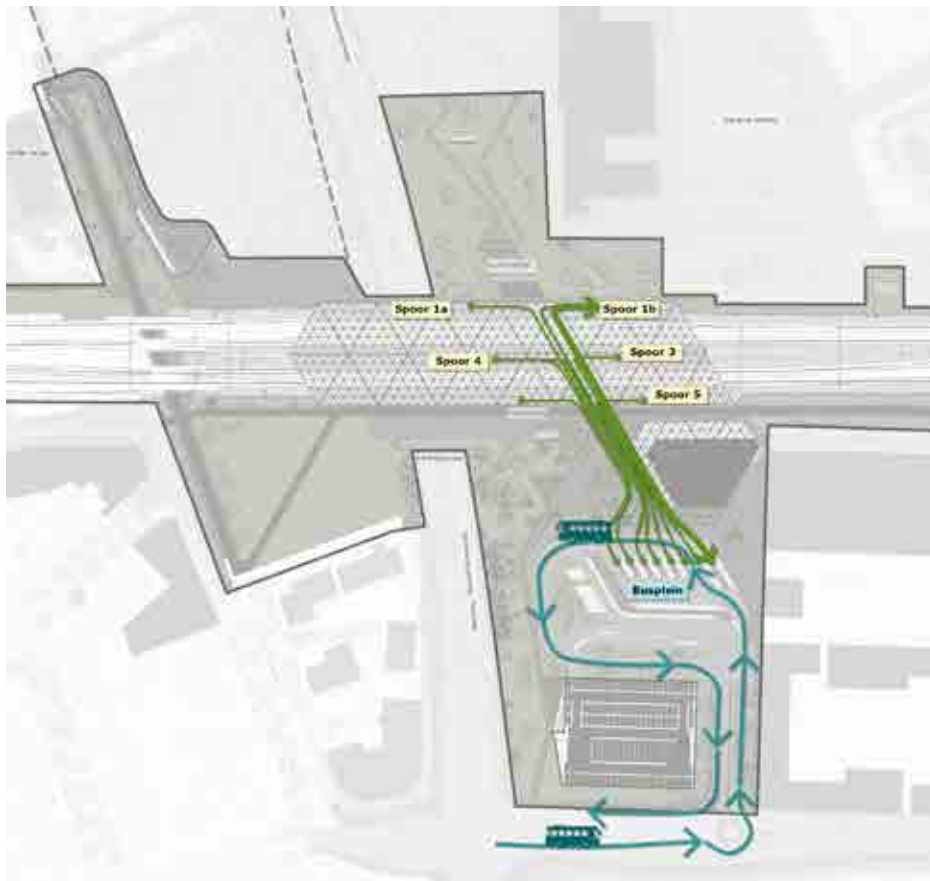
Spoorzone Ede

4.3.3 Overstap tussen trein en bus

Veel reizigers (33%) bewegen zich van trein naar bus (en omgekeerd zelfs 42%). Door de centrale (midden) ontsluiting van de perrons via de oostelijke perrontunnel en de eveneens centrale ligging van het busplein ontstaan korte looplijnen.

Vanaf de perrons kunnen de reizigers gebruik maken van de trappen aan de westzijde van de (oostelijke) perrontunnel, en van een roltrap of lift aan de oostzijde. Vanuit de perrontunnel loopt de route langs het stationsgebouw naar het busplein. Het busplein ligt iets hoger dan de perrontunnel. Dit hoogteverschil wordt opgevangen in een flauwe

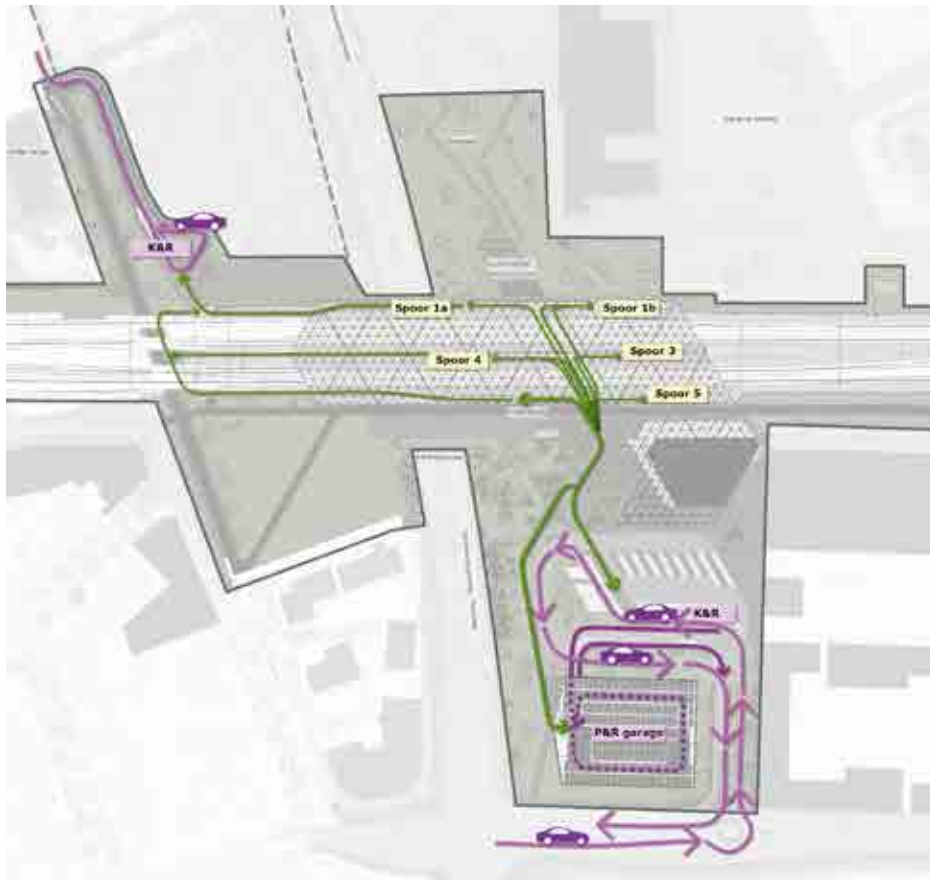
helling (1:25). Vanuit de perrontunnel is er direct zicht op de bussen. De bussen staan naast elkaar opgesteld met de voorzijde richting perrontunnel. De gelede bussen van de Valleilijn staan oostelijk op het busplein. Reizigers kunnen dus direct zien welke bussen met welke bestemmingen gereedstaan en naar het juiste busperron lopen, of onder de overkapping of in de wachtruimte wachten op de bus met zicht op het busplein. De halte voor het Trein Vervangend Busvervoer -bussen die ingezet worden bij stremming van het spoorverkeer- is gesitueerd aan de westzijde van het busplein.



4.3.4 Overstap tussen trein en auto (inclusief taxi)

De auto wordt voornamelijk gebruikt in het voortransport maar nagenoeg niet in het natransport. Daarnaast wordt de auto gebruikt om mensen op te halen of af te zetten: Kiss & Ride (K&R). Het eerste deel van de looproute is voor deze groepen identiek met die van de mensen die gebruik maken van de bus. Voor de K&R aan de noordzijde van het station loopt de route zoals die voor de gebruiker van de noordwestelijke fietsenstalling.

Bij het busplein splitsen de routes naar de P&R-garage en de K&R-/taxiplaatsen. De route naar de P&R verloopt (kruisingsvrij) aan de westzijde van het busplein. Gebruikers van de K&R en de taxi op het busplein kruisen de busroutes op het plein eenmalig. De taxi's staan direct aangrenzend op de K&R op het busplein.



Aandachtspunt:

Nadere uitwerking van halteplaatsen voor treinvervangend busvervoer, mede in relatie met wens voor meer K&R-plekken op busplein



P&R garage



K&R Noordplein

Spoorzona Ede

4.3.5 Te voet

Afsluitend is er een categorie reizigers die lopend naar het station gaat (5%) of lopend van het station vertrekt (16%). Deze reizigers kunnen gebruikmaken van de westelijke tunnel voor een verkorte looproute richting de omliggende woonwijk(en) en scholen. In de toekomst zullen er ook meer reizigers bijkomen die een bestemming op ENKA of de Kazerneterreinen hebben. In dat geval maakt men gebruik van de oostelijke perrontunnel



voetgangersroute vanaf ENKA/ Westhal



voetpad in westelijke perrontunnel

4.4 Domeinen per modaliteit

Per modaliteit (vervoerwijze) worden de respectievelijke reis- of parkeerdomein en de ontvangstdomeinen toegelicht. De domeinen worden beschreven zoals een reiziger die ervaart komende vanuit het betreffende vervoermiddel. Dus eerst het ontvangstdomein en daarna het reis-of parkeerdomein. Het omgevingsdomein, dat de verschillende modaliteiten met elkaar verbindt, wordt apart omschreven.

4.4.1 Trein

Het ontvangstdomein

In het ontvangstdomein worden de reizigers in het station ontvangen en verwelkomd. Reizigers vinden hier alle noodzakelijke informatie voor hun reis. Ook kopen zij hier hun vervoerbewijs. Het is opgeruimd, helder en overzichtelijk voor een soepele overgang naar het reisdomein. In dit domein wordt ook in/uitgecheckt. Het ontvangstdomein vormt een logische plek om af te spreken met reisgenoten of afscheid te nemen. Bij de entrees van de beide (perron)tunnels is er een ontvangstdomein. Op de grens met het reisdomein staan er in een rij check-in/check-out zuilen, de zogenaamde Cico's. Om de reizigersstroom zo min mogelijk te hinderen zijn er voldoende cico's geplaatst en staan deze op een logische wijze opgesteld.



ontvangstdomein Noordplein

Op station Ede-Wageningen worden géén poortjes geplaatst. Omwille van toekomstvastheid is er in het ontwerp wel reeds ruimte gereserveerd indien in de toekomst plaatsing van poortjes alsnog nodig blijkt.

Aan de zuidzijde van de oostelijke perrontunnel vinden we het hoofd-ontvangstdomein. Het merendeel van de reizigers gebruikt deze toegang.

Het hoofd-ontvangstdomein is overdekt met een kap die van de tunnelentree doorloopt in het omgevingsdomein tot en met de toren. Deze kap loopt door over het fietsparkeergebouw en gaat over in de sporenkap. Op de rand van het kappedeelte boven de perrontunnel is de stationsnaam aangebracht.

Aan de oostzijde langs de looproute, direct in het zicht vanaf het voorplein, bevinden zich kaartverkoop-automaten en reisinformatie: borden met vertrektijden en beeldschermen met actuele vertrekinformatie. Hier bevinden zich ook de toiletten en de geklimatiseerde wachtruimte met uitzicht op het voorplein en de oostelijke perrontunnel.

Ook in het neven ontvangstdomein in de westelijke tunnel (en op perron 1) staan kaartverkoop-automaten en is reisinformatie voorhanden.



ontvangstdomein Frisopark



hoofdontvangstdomein aan het Stationsplein

De gebruiker

Het Reisdomein

Het in-, uit- en overstappen van een treinreiziger is het primaire proces binnen het reisdomein. Belangrijk zijn oriëntatie, informatievoorziening, doorstroming en wachtvoorzieningen. Het reisdomein bestaat voornamelijk uit de perrons (inclusief sporenkap), de tunnels en de verbindende (rol)trappen en liften.

De perrons

Mede door de toename van het aantal treinen vanuit het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) zal het aantal reizigers op station Ede-Wageningen naar verwachting groeien tot circa 28.000 per dag in 2030. Om de dienstregeling volgens PHS mogelijk te maken dient de totale spoorligging van het station Ede-Wageningen aangepast te worden en een extra (zij-)perron te worden aangelegd. Ook de bestaande perrons worden verbreed om voldoende ruimte te bieden aan de grotere aantallen reizigers.

De perronindeling is als volgt:

Zijperron noordzijde	Zijperron noordzijde	middenperron	middenperron	Zijperron zuidzijde
Spoor 1A (westzijde)	Spoor 1B (oostzijde)	Spoor 3	Spoor 4	Spoor 5
Valleilijn uit Amersfoort	SPR uit Arnhem	IC uit Arnhem	SPR uit Utrecht	IC uit Utrecht
Valleilijn naar Amersfoort	SPR naar Arnhem	IC en SPR naar Utrecht		IC naar Arnhem

Meerdere (spoor)vervoerders maken gebruik van het station Ede-Wageningen. Dat betekent dat er overstap plaatsvindt tussen verschillende vervoerders.

Op alle perrons is vrij zicht op het Frisopark met de monumentale kazernegebouwen (o.a. Het Akoesticum). Aan de zuidzijde is het busplein met P&R-garage duidelijk zichtbaar, de typerende (klokken)toren dient als landmark. Vanaf de perrons is de entree van het fietsparkeergebouw, gelegen aan het fietspad langs het zuidelijk perron, ook duidelijk zichtbaar.

Op de perrons worden comfortabele zitobjecten geplaatst. Plaatselijk zijn naast de zitobjecten ondersteunende objecten voorzien zoals windschermen met leunobject, afvalbakken, reclaimedragers en nieuwsmeubels. De perrons worden aan de oostzijde (buiten de overkapping) voorzien van drie groene eilanden (vakken met beplanting) voorzien van een omkadering die geschikt is om op te zitten.



domeinenkaart voor de treinreizigers



zicht op Frisopark en kazernegebouwen

Spoorzone Ede

Extra beschutting op de perrons wordt gevormd door afgesloten paviljoens. Deze paviljoens bieden zitplaatsen en zijn voorzien van goede verlichting. De paviljoens hebben een eenvoudige constructie, ten behoeve van een maximale transparantie.

Op het midden perron wordt daarnaast een paviljoen met kiosk geplaatst. Deze is qua constructie gelijk aan de andere paviljoens. De installaties zullen uit het zicht van de reizigers in de paviljoens worden verwerkt.

De perrons en sporen worden over een lengte van circa 200 meter overdekt door een sporenkap. De overkapping is waterdicht en biedt beschutting tegen neerslag. Doordat de overkapping ook de perronsporen overdekt, wordt ook bij het in- en uitstappen van de treinen beschutting geboden. Deze overkapping bestaat uit driehoekige houten elementen met daarin glas. De kap wordt gedragen door kolommen ter plaatse van de samenkost van driehoeken.

Ten behoeve van vrij zicht, sociale veiligheid en vloeiende looplijnen, worden zoveel mogelijk objecten, zoals verlichting, klokken en reizigersinformatie, in de kapconstructie geïntegreerd.



zicht op fietsenstalling en toren

Aandachtspunten:

- De sporenkap biedt meer beschutting bij slecht weer dan de eerder gedachte perronkappen. Echter, bij harde wind is het mogelijk dat toch regen onder de kap slaat. Of er aanvullend op de al aanwezige paviljoens maatregelen nodig zijn zal verder onderzocht worden.
- Bij de verdere detaillering van het ontwerp zal de plaatsing van overstapvoorzieningen (cico's van de verschillende vervoerders) uitgewerkt worden om dit proces zo efficiënt mogelijk te laten verlopen.
- Bij verdere detaillering worden ook de inrichtingselementen van het perron (incl. perronkiosk) geoptimaliseerd.



perroninrichting met banken, informatieborden, een beschutte wachtruimte en een kiosk

De tunnels

Het nieuwe station is bereikbaar via twee nieuwe tunnels.

Aan de westzijde van het station verbindt een doorgang onder de sporen de Stationsweg met de Oude Bennekomseweg. Deze ruime onderdoorgang (11 meter breed, 3 meter hoog) is primair bedoeld als interwijkverbinding voor fietsers en voetgangers. Daarnaast biedt deze onderdoorgang via trappen ook toegang tot de westzijde van de perrons voor een verkorte looproute. De onderdoorgang bestaat feitelijk uit meerdere viaducten. Hierdoor is er meer lichttoetreding. Om de sociale veiligheid verder nog te verbeteren is er gekozen voor een afgeschuinde wand en is er, door de flauwe helling en het ontbreken van bochten, altijd goed overzicht.

De oostelijke perrontunnel mondt uit op de hoofdentree en ligt in het midden van de perrons. Daardoor worden loopafstanden op het perron verkort. Om over te stappen

tussen treinen op verschillende perrons is de oostelijke tunnel dan ook de snelste route.

De oostelijke perrontunnel beschikt aan de westzijde over vaste trappen die in daartoe bestemde nissen zijn geplaatst. De trappen zijn halverwege voorzien van één tussenbordes. Aan de oostzijde bevindt zich een roltrap naar elk treinperron. Naast de roltrappen zijn liften geplaatst met een maximale transparantie.

Deze tunnel doet ook dienst als interwijkverbinding voor voetgangers tussen het Frisopark en het busplein.

Om de groeiende reizigersstromen toekomstvast te kunnen faciliteren, is de tunnel ruim gedimensioneerd: 15 meter breed en 3,6 meter hoog. Dit komt ook de oriëntatie ten goede. Ten behoeve van sociale veiligheid, doorzicht en daglichttoetreding worden ter plaatse van de trapopgangen grote doorlopende vides in de perrons gecreëerd. Door



westelijke perrontunnel

de diagonale ligging ontstaat een beter overzicht over de trappen en markeringen voor een snellere oriëntatie en grotere sociale veiligheid. Bovendien worden door de directe zichtlijnen vanuit de tunnel de oriëntatie op reizigersvoorzieningen en het busplein verbeterd.

Indien nodig, bijvoorbeeld vanwege vandalisme, kunnen de perronopgangen van de westelijke perrontunnel en de gehele oostelijke perrontunnel 's nachts afgesloten worden. De westelijke perrontunnel blijft daarbij bruikbaar als interwijkverbinding voor fietsers en voetgangers.

Aandachtspunt:

Nadere uitwerking van nachtafsluiting van de perrons vanuit de westelijke tunnel



oostelijke perrontunnel

4.4.2 Bus

Het ontvangstdomein

Het ontvangstdomein voor het busstation wordt gevormd door de zuidzijde van de luifel, rondom de toren. Bij binnenkomst in dit domein (uit treinstation, fietsparkeergebouw, P&R, of Frisopark en later ENKA) heeft men direct zicht op de gereedstaande bussen. Bij de toren vindt men (statische) reisinformatie en in de toren is beschutte wachtruimte.

Reisdomein

Het in-, uit- en overstappen van een busreiziger is het primaire proces binnen het reisdomein. Belangrijk daarvoor zijn een goede oriëntatie met informatievoorziening, doorstroming en wachtvoorzieningen. Het reisdomein bestaat voornamelijk uit de busperrons en de luifel aan de zuidzijde van het stationsgebouw.

In de plint van het gebouw aan het overdekte trottoir is een ruimte voor de buschauffeurs opgenomen.



busstation

De perrons zijn uitgerust met dynamische reisinformatie (DRIS) en de bussen parkeren met de voorkant richting het trottoir. Zodoende is een goede oriëntatie op het juiste busperron geboden.

Ieder busperron is aan de oostelijke zijde afgeschermd met een balustrade om te voorkomen dat reizigers in contact komen met langsrijdende bussen van naastgelegen perrons.



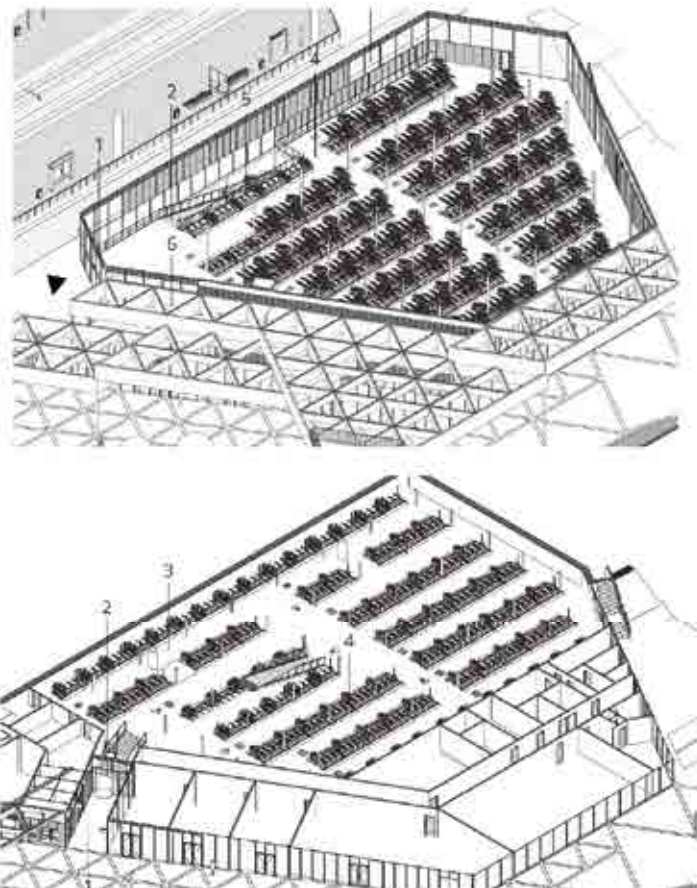
wachtruimte voor buspassagiers, buiten onder luifel en binnen onder de toren (geclimatiseerd)



4.4.3 (OV-) Fiets

Binnen de OV-Knoop worden twee fietsenstallingen gerealiseerd. De belangrijkste is de stalling in het hart van het knooppunt. Deze stalling is bewaakt en bevindt zich in het stationsgebouw aan de hoofdentree van het treinstation en de snelfietsroute die langs het zuidelijk zijperron van west naar oost loopt. Voor deze stalling geldt dat het stallen van een fiets de eerste 24 uur gratis is. Erna moet een dagtarief worden betaald.^z

Voor fietsers uit noordelijke richting (centrum Ede) kan er behoefte zijn aan fietsparkeergelegenheid aan de noordwestzijde, met name wanneer gebruik wordt gemaakt van de trein naar Amersfoort (de Valleilijn op het noordelijke zijperron). Voor deze groep reizigers bevindt zich aan de noordzijde een onbewaakte maaiveld stalling met directe toegang tot perron 1.



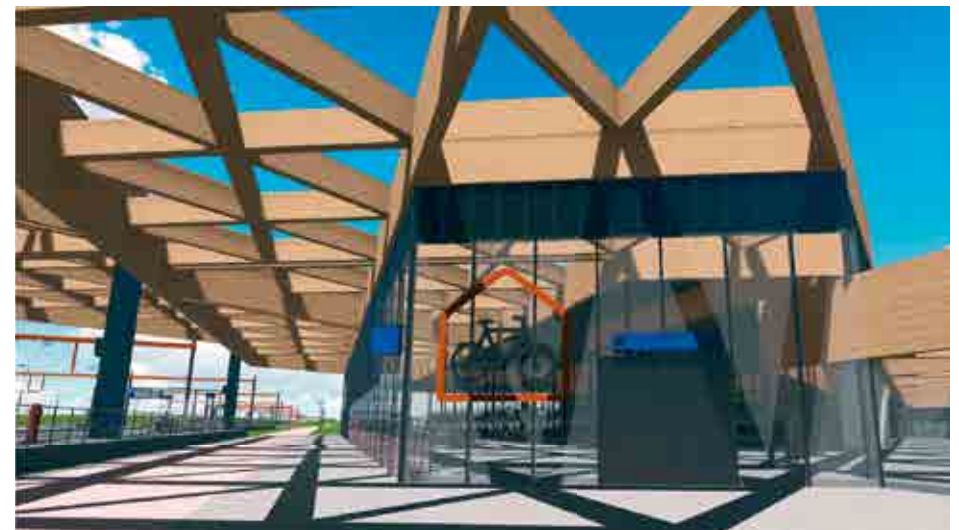
De bewaakte stalling in het stationsgebouw

Het ontvangstdomein

De entree van de bewaakte fietsenstalling is gelegen aan de snelfietsroute. Deze ligt goed in het zicht en wordt duidelijk gemarkeerd door een groot stilistisch pictogram aan de gevel. Bij binnenkomst treft men de beheerder in een overzichtelijke ruime ontvangstruimte voor aanschaf/controle van een parkeerbewijs, huur van een OV-fiets, informatie en assistentie. De ontvangstruimte biedt overzicht over de fietsparkeerplaatsen en de route door de stalling.

Om de gestalde fiets weer op te halen, of een OV-fiets te huren, gebruikt men de voetgangersingang van de fietsenstalling nabij de hoofdentree van het station. Bij het binnengaan passeert men schuifdeuren en een tweetal tourniquets. De tourniquets voorkomen een passage met een fiets, ter voorkoming van diefstal, maar eveneens om fietsers te weren in het voetgangersgebied.

Bij binnenkomst is er informatie over de mogelijkheden van fietsverhuur, openingstijden e.d. en een goed overzicht over het parkeerdomein en de route door de stalling.



ontvangstdomein fietsenstalling

Het parkeerdomein

Hier vindt het parkeren, respectievelijk ophalen van een geparkeerde fiets plaats. De bewaakte fietsenstalling bestaat uit drie etages, die via hellingbanen met elkaar verbonden zijn. Een informatiesysteem toont per rij fietsrekken het aantal vrije plaatsen. In de stalling camerabewaking aanwezig. Onderweg naar de lager gelegen uitgang parkeert men de fiets in één van de rekken en verlaat het parkeerdomein via de in-of uitgang aan de hoofdentree van het treinstation.



reis- en parkeerdomein bewaakte fietsenstalling

De gebruiker

De onbewaakte stalling aan de noordzijde

Het ontvangstdomein

De onbewaakte stalling is voornamelijk bedoeld voor reizigers met een herkomst of bestemming aan de noordzijde van het spoor. Vanuit de fietsenstalling is een centraal gelegen entree naar spoor 1. Bij binnenkomst van de onbewaakte stalling is er een goede oriëntatie op de entree van het perron. Nabij deze entree is een kaartverkoopautomaat, bewegwijzering en reisinformatie aanwezig.

Het parkeerdomein

De onbewaakte fietsenstalling bestaat uit enkellaagse en dubbellaagse fietsrekken in de open lucht.



ontvangstdomein maaiveld-fietsenstalling Noordplein

4.4.4 Auto

Net ten zuiden van het busplein wordt een P&R-garage gerealiseerd met ruim 500 parkeerplekken. Een eventuele uitbreiding naar 750 parkeerplekken is mogelijk. De garage telt acht halve (split-level) etages. Deze garage is bedoeld voor gebruikers van het OV. Het dagtarief voor een OV-gebruiker zal in overeenstemming zijn met de gebruikelijke tarieven voor een P&R bij stations.

Op het stationsplein zijn 12 taxistandplaatsen voor reguliere taxi's voorzien, en twee voor Regiotaxi. Aan beide zijden van het station zijn K&R-plekken voorzien, zowel op het busplein als aan de noordwestzijde.

Het ontvangstdomein P&R

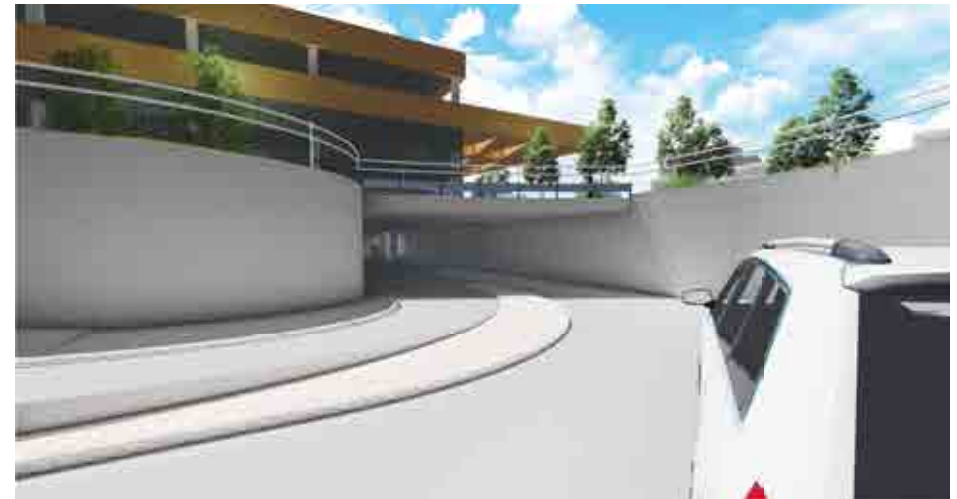
Het ontvangstdomein voor de automobilist, die gaat parkeren in de P&R, begint bij de helling die vanaf het busplein naar de entree op niveau -1 leidt (een volledige etage onder het niveau van het busplein), waar een ipaneel informatie biedt over tarieven en openingstijden, voertuigrestricties (doorrijdhoogte, aanhangers, etc.) en een bezettingsmarkering. Bij het passeren van de slagboom met intercom treedt men het parkeerdomein binnen. Na sluitingstijd is de P&R afsluitbaar met zgn. speedgates. Voor de voetganger naar de P&R is het ontvangstdomein gemarkeerd door de kenmerkende luifel boven de entree en het pictogram. Binnen is een transparante beheerdersloge aanwezig en informatie over de indeling van het parkeergebouw.



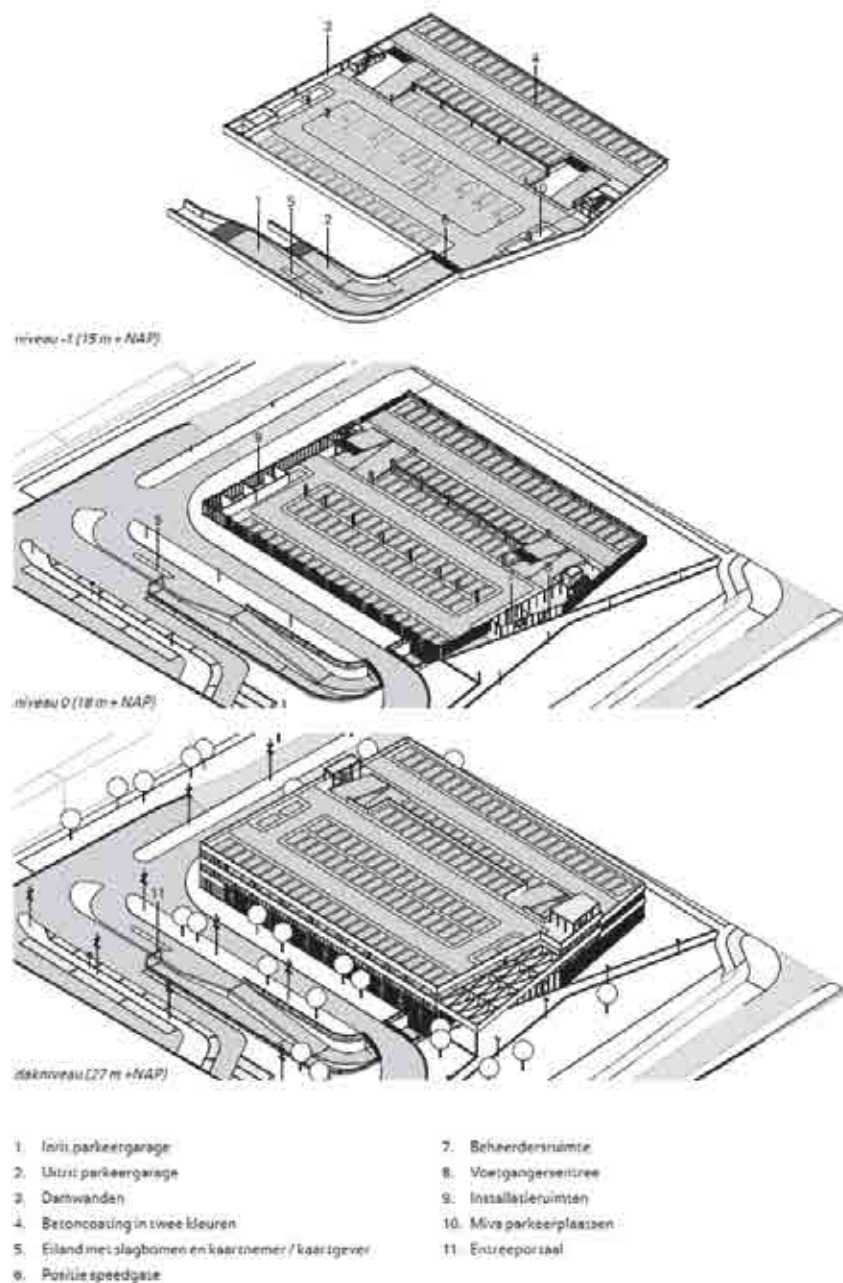
P&R garage

Het parkeerdomein P&R

Het parkeerdomein bestaat uit meerdere splitlevel-etages. Zowel opwaarts als neerwaarts rijdt men in dezelfde rijrichting in een spiraal door het gebouw (zie het onsluitingsschema van de P&R garage op pagina 47). De parkeervloeren zijn vlak. Voor voetgangers zijn loopstroken aangebracht en is, naast trappen een lift aanwezig. De lift is een centraal geplaatste doorloop-lift, met deuren aan 2 zijden, om toegang te kunnen bieden aan de splitlevel-etages. Nabij de voetgangersuitgang zijn de reserveringen voor MiVa-parkeerders. In de stalling is een camera-installatie (CCTV) aanwezig. Er zijn in het ontwerp oplaadpunten voorzien.



ontvangstdomein P&R (ongelijkvloerse entree)



onsluitingsschema P&R garage

De gebruiker

Kiss and Ride (K&R)

Op het busplein zijn zeven Kiss & Ride (K&R) plaatsen beschikbaar. Aan de noordzijde is ook een mogelijkheid om reizigers voor het station af te zetten. Hier is een zelfde hoeveelheid K&R-plaatsen beschikbaar. Daarnaast biedt de naastgelegen P&R nog mogelijkheid tot kortparkeren (gratis voor een beperkte tijd, bijvoorbeeld 15 minuten).

Aandachtspunt

Onderzocht zal worden of het aantal K&R plekken voldoende is in relatie tot de vervoersprognoses en de effectiviteit van kort parkeren.

Taxi

Op het busplein zijn 12 reguliere taxistandplaatsen en 2 regiotaxistandplaatsen beschikbaar. De taxi's zijn via dezelfde ontsluitingsroute als de K&R bereikbaar, gescheiden van het busstation.



4.5 Toegankelijkheid

Het projectgebied kenmerkt zich door aanzienlijk natuurlijke hoogteverschillen. Dit vormt een bijzonder fraai landschap, maar tevens een uitdaging voor mensen met een beperkte mobiliteit. Aangezien veel van de gebouwen ook meerdere niveaus kennen, wordt er bij het vormgeven van de diverse looproutes bijzondere aandacht te worden gegeven om deze gebruikers te faciliteren.

Daarnaast kan het gebruik van Openbaar Vervoer voor mensen met een auditieve of visuele beperking een uitdaging vormen. Ook deze gebruikers dienen zelfstandig gebruik te kunnen maken van de vervoersmiddelen binnen de OV-knoop.

4.5.1 Motorische beperkingen

Alle hellingen in looproutes kennen een stijgingshoek van maximaal 4% (1:25). Dit geldt voor de pleinen, de tunnels, maar ook voor het langzaamverkeer viaduct in de oostelijke spoorzone. Lange hellingen worden onderbroken door een vlak bordes.

In het nieuwe treinstation zijn liften (en roltrappen) aanwezig om niveauverschillen te overbruggen. Perronhoogtes worden aangepast om een gelijkvloerse instap in de treinen van de Valleilijn en Sprinters mogelijk te maken. In de toekomst worden ook de intercitytreinen aan deze hoogte aangepast.

In de P&R zijn zogenaamde MiVa-plaatsen (Minder Validen) gereserveerd nabij de voetgangersuitgang. Deze plaatsen hebben extra ruime parkeervakken om het in-/uitstappen te vergemakkelijken. MiVa toiletten zijn aanwezig nabij de hoofdentree van het treinstation.

De busperrons zijn aan de noordzijde voorzien van een hellingbaan.

4.5.2 Visuele of auditieve beperkingen

Alle looproutes tussen de verschillende modaliteiten en reizigersvoorzieningen, binnen het treinstation en op het busstation zijn voorzien van geleidelijnen. Leuning, trappen, perrons en transparante objecten (zoals wachtruimtes en windschermen) zijn voorzien van sterk contrasterende markeringen.

Trapleuningen langs de trappen naar de perrons in het treinstation zijn voorzien van brailleplaatjes waarop de perronnummers zijn af te lezen. Liftknoppen zijn ook van informatie in braille voorzien, bovendien geeft de lift gesproken informatie. Actuele reisinformatie over treinen wordt via de omroepinstallatie en op beeldschermen op de perrons en in het ontvangstdomein geboden.

4.6 Logistieke ontsluiting

De aanwezigheid van voorzieningen brengt ook logistieke activiteiten met zich mee: laden, lossen, afvoer van afval, legen van geldkluizen en het faciliteren van storingsdiensten. Reizigers dienen zo weinig mogelijk last te hebben van deze activiteiten.

De voorzieningen in het stationsgebouw zijn daarom aan de achterzijde, binnen in het gebouw, ontsloten via één logistieke gang. Ook magazijnen en technische ruimtes zijn op deze gang aangesloten. De logistieke gang is bereikbaar vanuit de oostzijde van het gebouw, vanuit een logistiek plein waar dicht bij de entree opstelruimte gereserveerd is voor laden en lossen, storingsdiensten, etc. Voor het laden en lossen is een bufferruimte op het busplein voorzien om zo nodig een tweede vrachtwagen te laten parkeren.

Zodoende worden de logistieke bewegingen gescheiden van de reizigersstromen, en zoveel mogelijk uit het zicht gehouden van de reizigers.

Voor de bevoorrading van de winkels aan de westzijde van de tunnelmond moet vanaf de logistieke gang een korte oversteek via het voorplein worden gemaakt. Een brede draaideur maakt de toegang vanaf de logistieke gang naar het stationsplein mogelijk.

Aandachtspunten:

Markeren van parkeerplaatsen storingsdiensten naast de laad- en losstroken zodat activiteiten gelijktijdig kunnen plaatsvinden

Optimaliseren geleideconstructie (in de vorm van groenvoorziening) bij logistieke plein om logistiek verkeer en loopstromen van/naar ENKA zo min mogelijk te laten interfereren.





5. DE OMGEVING EN VORMGEVING





5 De omgeving en vormgeving

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft het ontwerp voor het OV-knooppunt en de oostelijke spoorzone vanuit het perspectief van de omgeving. Daarnaast wordt ingegaan op de vormgeving en landschappelijke inpassing.

Het gaat hierbij vooral om de uitwerking van de doelstellingen “het verminderen van de barrièrewerking van het spoor”, “het station beter als centrum te positioneren” en “het station als visitekaartje op te waarderen”.

Daarbij worden de volgende thema's uit de ontwerpvisie als uitgangspunt gehanteerd:

- Visuele en fysieke relaties met de omgeving;
- Visitekaartje;
- Landschappelijke inpassing;
- Duurzaamheid.

Navolgend worden eerst de fiets en voetgangersroutes beschreven. Aansluitend wordt per kwadrant ingegaan op de aansluiting met de nabije omgeving.



5.2 De aansluiting op voetgangers- en fietsroutes

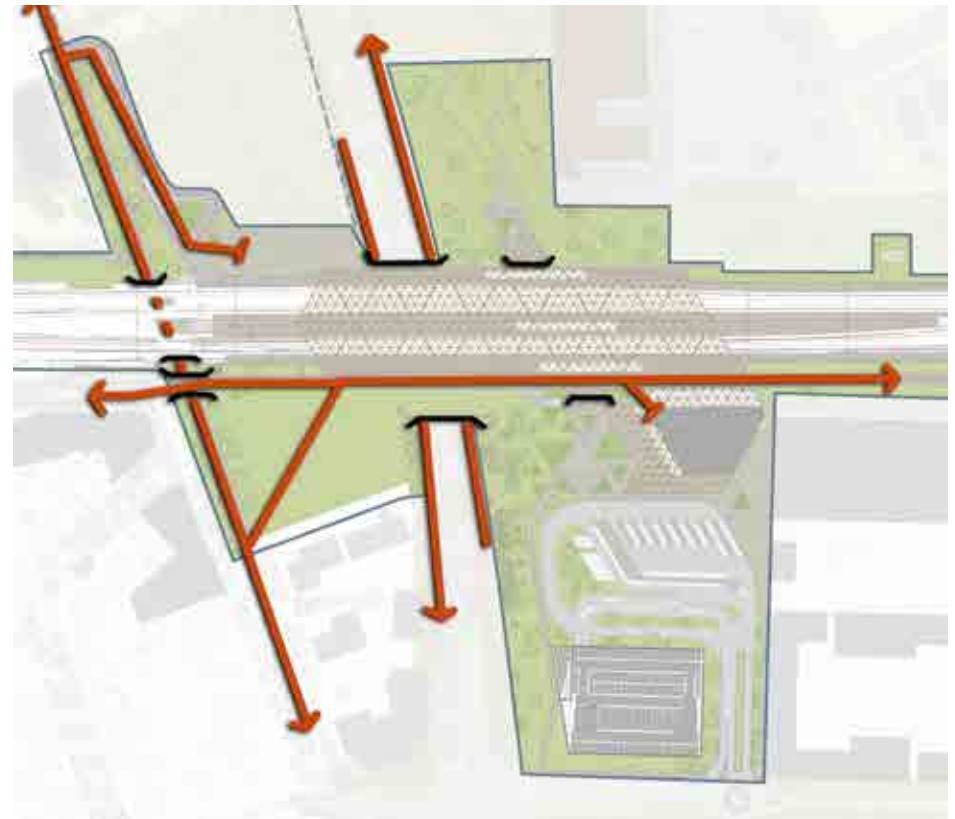
5.2.1 Fietsroutes

In en rond de OV-knoop worden een aantal (doorgaande) fietsroutes verbeterd. Het betreft de snelfietsroute Veenendaal- Arnhem, die ook direct aansluit op de fietsenstalling in het stationsgebouw. In oostelijke richting (Arnhem) loopt dit fietspad door. Het sluit daar aan op het viaduct voor langzaam verkeer in de oostelijke spoorzone. Dit viaduct vervangt de gelijkvloerse spoorwegovergang Sysselt. Dit verbetert de relatie tussen het Kazerneterrein (WFC) en ENKA. Vanuit ENKA zullen meerdere aansluitingen op de snelfietsroute gemaakt worden. Zodoende kunnen inwoners van de ENKA makkelijk de fietsenstalling bereiken. Met de bouw van het huidige station Ede-Wageningen werd de directe verbinding over de lijn Stationsweg - Oude Bennekomseweg naar de Albertstunnel verschoven. Deze verbinding wordt voor fietsers en voetgangers via de westelijke tunnel weer hersteld.



Aandachtspunten

- Ruimtelijke inpassing fietsviaduct snelfietsroute aan zuidzijde over westelijke tunneltracé (nabij Kop van de Parkweg);
- Ruimtelijke inpassing van fietspad(en) over het Zuidplein, alsmede de (tijdelijke) inrichting van dit plein zelf;
- Ruimtelijke inpassing fietsroute en inrichting van de strook tussen stationsgebouw en oostelijk LV-viaduct. In deze strook moeten ook geluidsmaatregelen (hoogte 1,7 meter) ingepast worden;
- Plaats oostelijk LV-viaduct en ligging toeritten (onderzoeken van een iets westelijker gelegen locatie);



fietsroutes rondom de OV knoop

Spoorzone Ede

5.2.2 Voetpaden

In de OV-knoop worden een aantal doorgaande looproutes aangepast. Aan de noordzijde betreft dit het voetpad parallel aan het spoor tussen het huidige Stationsplein en het kazerneterrein (Syssest). Door de verbreding van het noordelijke zijperron vervalt de huidige looproute langs perron 1 over de Albertstunnel. Ter vervanging daarvan wordt een nieuwe overbrugging over de Albertstunnel voor voetgangers aangelegd.

De verbinding via de westelijke tunnel heeft aan beide zijden van het fietspad ruime voetpaden, waardoor de route tussen noord en zuid voor de voetganger verbeterd, met tevens toegang tot de perrons.

Langs de snelfietsroute aan de zuidzijde van het spoor ligt ook een voetpad waardoor vanuit Kop van de Parkweg, respectievelijk ENKA, het station goed bereikt kan worden. Vanaf dit voetpad is er ter hoogte van het station een trap naar de perrontunnel. De voetganger kan in oostelijke richting doorlopen en via het viaduct de Syssest bereiken. Aan de zuidzijde van het station lopen in de OV-knoop twee looproutes: aan de oostzijde, langs de toegangsweg naar het busplein, en aan de westzijde, langs het P&R-gebouw, is er vanaf de kruising van de Klinkenbergerweg met de Emmalaan/Akulaan een voetpad richting stationsgebouw. Dit voetpad is tevens de route tussen het P&R-gebouw en het station.

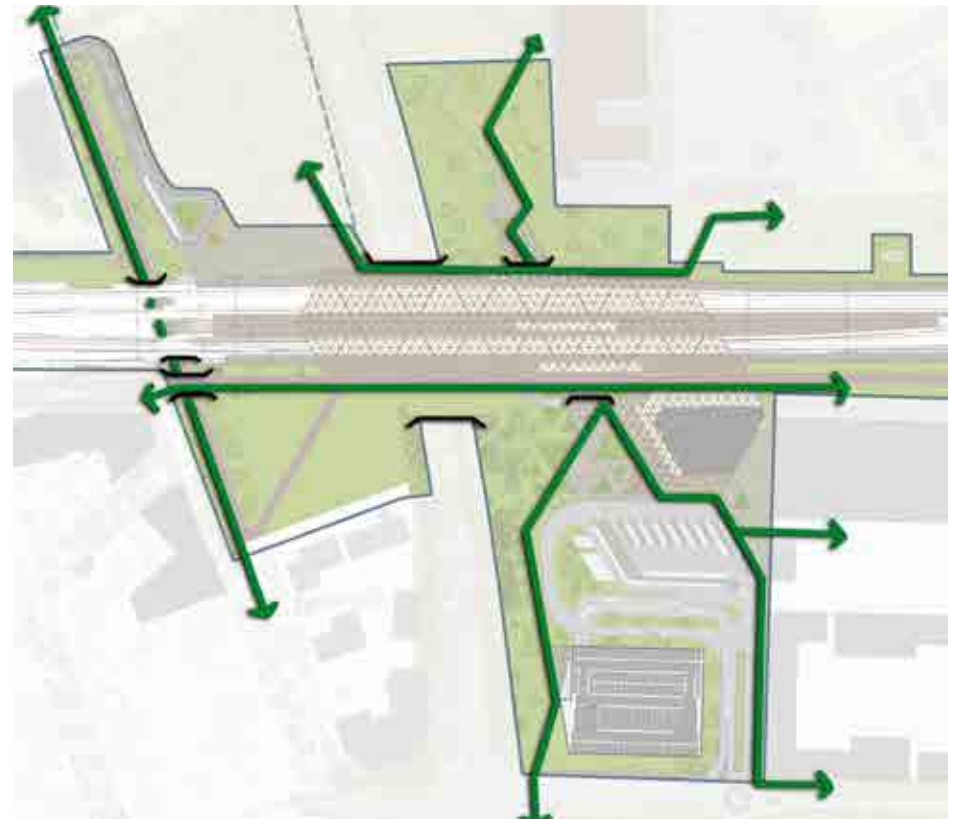


Via de oostelijke route kan een voetganger richting ENKAterrein en Westhal lopen (buiten de projectgrenzen van de OV-knoop). Op de projectgrens (scopegrens) bestaat een hoogteverschil van ongeveer 1 meter.

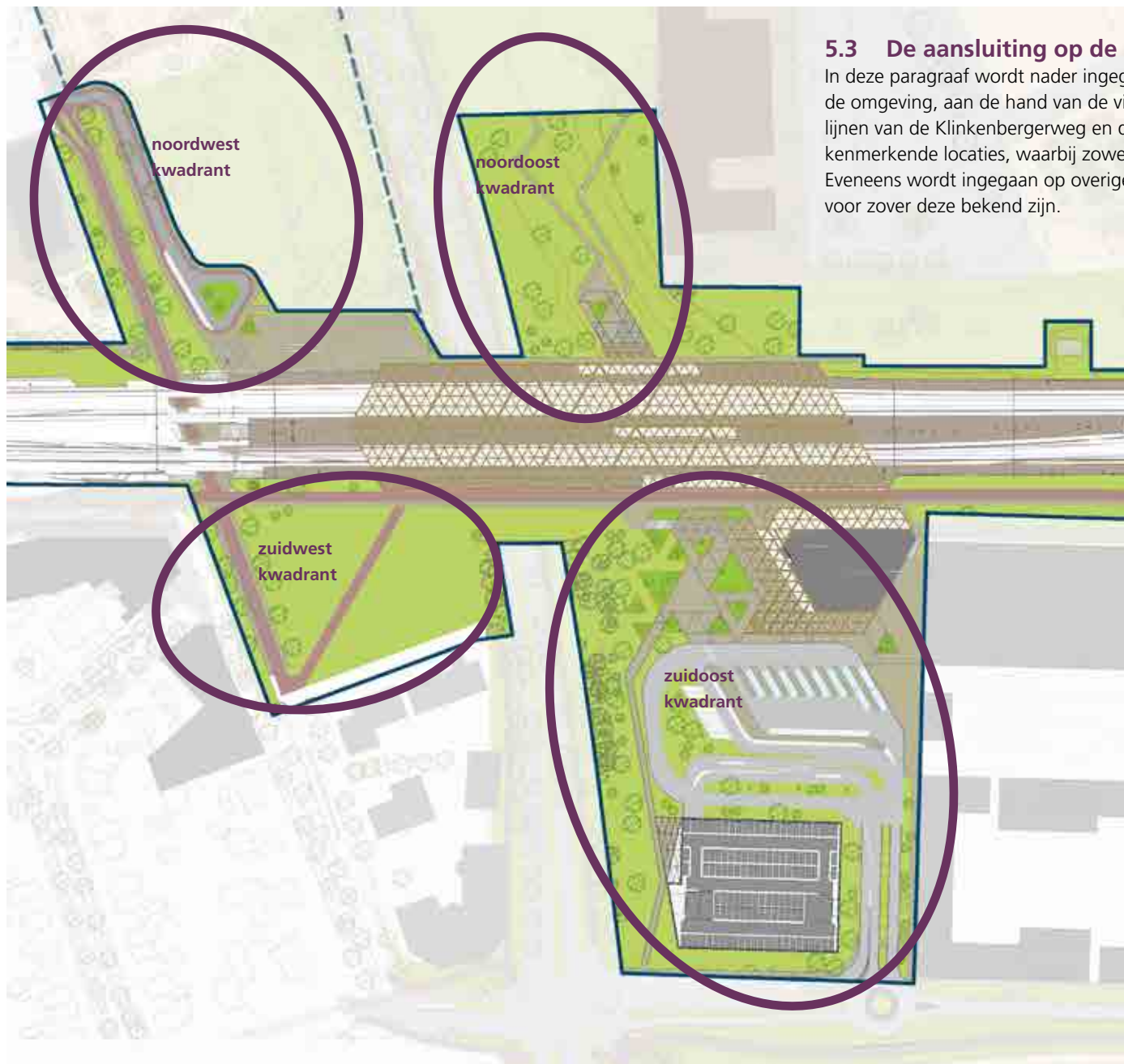
Aandachtspunt

Aansluiting middels trap van noordelijk voetpad op oostelijke perrontunnel ter hoogte van de Frisokazerne;

Route en inpassing van dit voetpad ter hoogte van NW-fietsenstalling en de aansluiting van dit voetpad op Witte Hindepark



voetgangersroutes rondom de OV knoop



5.3 De aansluiting op de directe omgeving

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de ruimtelijke aansluiting van de Spoorzone op de omgeving, aan de hand van de vier kwadranten die worden gevormd door de kruisende lijnen van de Klinkenbergerweg en de spoorlijn. Dit wordt gedaan vanuit een aantal kenmerkende locaties, waarbij zowel de ontsluiting als het uitzicht beschouwd worden. Eveneens wordt ingegaan op overige toekomstige ontwikkelingen in deze kwadranten, voor zover deze bekend zijn.

de vier kwadranten van de OV knoop

5.3.1 Het noordwestelijk kwadrant: Keetmolen en Witte Hinde

Direct aansluitend op de projectgrenzen in dit kwadrant staan de historische Keetmolen en twee gebouwencomplexen: de Witte Hinde en het gebouw Keetmolen

Witte Hinde

De ontsluiting van de Witte Hinde wijzigt door de aanleg van de westelijke tunnel. Een nieuwe weg, parallel aan de tunnel, ontsluit de Witte Hinde en biedt toegang tot de achtergelegen parkeerplaats.

Vanuit de Witte Hinde is er in oostelijke richting zicht op de nieuwe perronkap en de onbewaakte fietsenstalling. De bestaande bebouwing van het station, zoals de bewaakte fietsenstalling, wordt gesloopt. De huidige (grotere) onbewaakte fietsenstalling, de taxi- en parkeerplaatsen en het busstation verdwijnen.

Aandachtspunt:

nadere uitwerking ontsluiting Witte Hinde (incl beplanting)

Controle of geluidsbelasting wijzigt door sloop stationsbebouwing en of aanvullende maatregelen nodig zijn.



impressie vanuit Witte Hinde (bestaande bomen niet in afbeelding opgenomen)

Keetmolencomplex

De ontsluiting van dit gebouw wijzigt niet. Vanaf hier is er in zuidelijke richting zicht op de nieuwe perronkap en de onbewaakte fietsenstalling. De bestaande bebouwing van het station wordt gesloopt. De huidige parkeerplaatsen, taxistandplaatsen, het busstation en de onbewaakte fietsenstalling verdwijnen.

Toekomstige ontwikkelingen

De huidige voorzieningen op het Stationsplein vervallen. Er zijn nog geen ontwikkelplannen bekend, het betreffende gebied, inclusief het terrein tussen Witte Hinde en de huidige fietsenstalling, heeft een woning/kantoorbestemming. Het betreffende terrein wordt afhankelijk van de ontwikkelingsplannen opgeleverd. Indien de ontwikkeling naar verwachting langere tijd op zich laat wachten zal het terrein groen (gras) opgeleverd worden.



impressie vanuit appartementencomplex aan de Keetmolenweg

5.3.2 Het zuidwestelijk kwadrant: de Kop van de Parkweg en Oranjestate

Aan deze zijde staan meerdere gebouwen: in de strook ten westen van de Klinkenbergerweg bevinden zich kantoren en woningen (Oranje Staete). Daarnaast is de aanhechting met de ontwikkelingen aan de Kop van de Parkweg van belang.

Kop van de Parkweg

De aansluiting van de Parkweg blijft gehandhaafd. De parkeerstrook ten westen van de benzinepomp vervalt.

Er is sprake van een alternatieve ontsluiting net ten zuiden van het spoor richting het parkeerterrein van de Spindop. In deze strook moet ook de snelfietsroute ingepast worden. Al deze ontwikkelingen staan los van het project Spoorzone

Aandachtspunt:

Inpassen fietsviaduct (snelfietspad) over westelijke perrontunnel;

Vanaf de westelijke perrontunnel zal verder in westelijke richting tot de Blokkenweg een geluidsscherm geplaatst worden. Deze verloopt in hoogte van 3 meter tot 1 meter. Op de tunnel is het scherm transparant, en zal verder uitgevoerd worden als groen (cassette) scherm.



Zuidwestelijke kwadrant



impressie vanuit kantoorgebouwen Zuidplein

Spoorzone Ede

Van Zuidplein naar Oranjestaete

De ontsluiting van de kantorengebouwen aan het Zuidplein wijzigt niet. Wel zal het huidige Zuidplein van inrichting wijzigen: de drukke weginfrastructuur en grote maaiveld fietsenstalling verdwijnen, en maken plaats voor een groene ruimte met fietspaden terugkomt. Gezien de onzekerheden in de toepasbaarheid van het 24u gratis bewaakt fietsparkeren zal het Zuidplein voorlopig als alternatieve locatie achter de hand gehouden worden voor onbewaakt fietsparkeren. De huidige verkeersbestemming wijzigt niet. Dit wordt een tijdelijke pleininrichting, die recht doet aan de uitstraling van het station.

Door het verleggen van het fietspad naar de westzijde van de Parklaan (project Parklaan, geen onderdeel van het project Spoorzone) zullen meer fietsen dit gebied doorkruisen. Vanuit de kantoorgebouwen is er in noordoostelijke richting zicht op de nieuwe perronkap. De huidige bebouwing van het station (zoals de bewaakte fietsenstalling, trappen en hellingbanen) gaat verdwijnen



impressie vanuit Oranjestaete

Vanuit de Oranjestaete is er in noordoostelijke richting zicht op de nieuwe perronkap, het stationscomplex, stationsplein en P&R gebouw aan de overzijde van de Klinkenbergerweg. Ten oosten daarvan is de nieuwe bebouwing op ENKA gesitueerd (geen onderdeel van het project Spoorzone).

Ten opzichte van de huidige situatie ligt het maaiveld in stationscomplex aanzienlijker lager: op het niveau van het fietspad dat door de Albertstunnel loopt. Hierdoor zijn de (stations)gebouwen beter ingepast en blijven ze lager dan de achterliggende bebouwing.

Aandachtspunten:

- nadere uitwerking gevel van de P&R, met name verlichting (gebouw en koplampen)
- landschappelijke inpassing, van P&R en busplein, ook in relatie met Parklaan,
- uitwerken inrichting van het Zuidplein, uitgaande van een tijdelijke situatie met een (groene) inrichting die past bij de stationsomgeving;
- nadere uitwerking van de fietsroute Parklaan-kruising Emmalaan, alsmede de kruisingen Parkweg-Oude Bennekomseweg. Deze uitwerking valt buiten het project Spoorzone

Toekomstige ontwikkelingen

In dit gebied spelen meerdere ontwikkelingen. Deze dienen op elkaar afgestemd te blijven. Daarnaast gaan de ontwikkelingen op het gebied van (fiets)parkeren snel en zijn dus ten tijde van het opstellen van deze ontwerpbeschrijving nog niet duidelijk.

5.3.3 Het noordoostelijk kwadrant: kazerneterrein en Sysseelt

De historische Friso- en Mauritskazernes staan net buiten de projectgrenzen in dit kwadrant. Verder naar het oosten komt een viaduct over het spoor voor fietsers en voetgangers ter vervanging van de spoorwegovergang Sysseelt. In dit gebied vindt ook de ontwikkeling van het World Food Center (WFC) plaats. Deze (plan)ontwikkeling kan nog invloed hebben op de inrichting van het omliggende gebied en het Frisopark.

Friso- en Mauritskazerne plus Frisopark

De Frisokazerne, met daarin het Akoesticum, staat aan de oostzijde van de entree van de nieuwe oostelijke perrontunnel. De looproute van het station naar het Akoesticum zal in de toekomst via het Frisopark verlopen. Er zijn twee looproutes: via trappen direct vanaf de tunnelentree naar de Frisokazerne en een looproute onder een flauwe helling (1:25) richting Mauritskazerne. De ontsluiting voor auto en fiets wijzigt niet.

Vanaf de perrons in het nieuwe station ligt de Frisokazerne prominent in het zicht. En omgekeerd. Vanuit de oostelijke perrontunnel is het uitzicht op het Frisopark met het kazernegebouw erg fraai.

Aandachtspunten:

- nadere ruimtelijke uitwerking van het Frisopark in de aanhechting met de Klinkenbergerweg en de perrontunnel, met vooral aandacht voor de zone met de grootste hellingen: de zone tussen de perrontunnel en zuidwesthoek van de Frisokazerne. Hierbij aandacht voor beheerbaarheid en ecologische waarden;
- concept: de groenzone ten noorden van het spoor heeft ecologische waarden, deze zullen (zoveel mogelijk) gespaard worden en tegelijkertijd wordt onderzocht of er meerwaarde te creëren is (bv doortrekken groenstrook aan westzijde)
- onderzoeken of een trapverbinding tussen het Sysseeltvoetpad en de perrontunnel wenselijk is;



zicht vanaf voetpad richting Frisopark en de kazernegebouwen



zicht vanaf voorzijde Akoesticum

fietsviaduct Syssele

Aan de oostzijde van het kazerneterrein kunnen fietsers en voetgangers over een viaduct het spoor kruisen. Aan de noordzijde van het spoor zal dit fiets/voetpad aansluiten op de huidige wegstructuur. Vanaf het kazerneterrein is het viaduct niet zichtbaar vanwege de tussenliggende groenstrook langs het spoor.

Het viaduct is naar het oosten geschoven om het zicht op het ENKA-carré vanaf het spoor te verbeteren. Op deze specifieke plek (ter plaatse van een bovenleidingsportaal) kon de constructiehoogte beperkt blijven, en zodoende ook de omvang van de toerit. Op deze positie sluit het viaduct goed aan op de routes van de huidige gebruikers van de spoorwegovergang Syssele. Het viaduct is op een logische verkeerskundige en landschappelijke wijze ingepast, met respect voor de ecologische waarden van de directe omgeving.

Aandachtspunt:

Bepalen optimale ligging en aansluiting van het langzaam verkeersviaduct, rekening houdende met de groenstroken en ecologische waarden (positie ten opzichte van beschermd Natura 2000 en GNN- gebied) alsmede de rij/loopafstanden van (potentiele) gebruikers, daarbij aansluitend op de waarden en ontwikkeling aan beide zijden van het spoor (WFC en ENKA) en/of gewenste stedenbouw/verkeerskundige patronen.

Toekomstige ontwikkelingen

In dit gebied speelt vooral de ontwikkeling van het WFC (geen onderdeel van het project Spoorzone).



langzaam verkeersviaduct tussen Kazerneterrein en ENKA (bestaande bomen niet in afbeelding opgenomen)

5.3.4 Het zuidoostelijk kwadrant: ENKA

Rondom de projectgrenzen van de Spoorzone in dit kwadrant vindt de ontwikkeling van het ENKA-terrein plaats. Delen daarvan zijn al gerealiseerd, bijvoorbeeld de renovatie van de Westthal, de woonblokken nabij het Horapark en de zogenaamde boswoningen aan oostzijde ENKA. De bebouwing aan de zuidzijde van het station langs de toegangsweg naar het station vanaf de Akulaan is nog in de planfase. Dit geldt ook voor de bebouwing die in oostelijke richting ontwikkeld wordt: van het gebouw direct oostelijk aansluitend op het stationsgebouw tot en met de bebouwing achter de gevel van het ENKA-carré (weerszijden Poortgebouw) en nabij het fietsviaduct.

Rondom het OV-knooppunt

Aan de westzijde van het OV-knooppunt ligt de Klinkenbergerweg, die via de Albertstunnel onder het station doorgaat. Deze weg wordt aangepast (project Parklaan). Langs deze weg ligt een fietspad, waarop het busplein qua hoogte wordt aangepast. Vanaf het fietspad is er geen verbinding met het busplein. Wel is er voor voetgangers uit de omgeving, langs de westgevel van de P&R, een voetpad richting station (voor fiets- en voetgangersroutes, zie ook paragrafen 5.2.1 en 5.2.2).

Vanuit het westen is het OV-knooppunt bereikbaar middels de snelfietsroute met naastgelegen voetpad over de Albertstunnel. De fietsers hebben vanaf het fietspad direct toegang tot de stalling, voetgangers kunnen via een trap de entree van de oostelijke perrontunnel bereiken.



Vanuit de oost- en zuidzijde zijn er looproutes van en naar het OV-knooppunt. Er liggen voetpaden langs de ontsluitingsweg naar het station en ook vanaf de Westhal is er een directe voetgangersverbinding.

Vanuit het oosten is de fietsenstalling over dezelfde snelfietsroute bereikbaar. Dit fietspad is verbonden met de fietsinfrastructuur op ENKA. Langs het fietspad ligt ook een voetpad en ten oosten van het stationsgebouw kan via een trap het busplein bereikt worden.

Aan de oostzijde van het station zijn op het ENKA-terrein twee bouwblokken voorzien met een mix van maatschappelijke voorzieningen en wonen (appartementen). Aan de zuidzijde van de Akulaan zullen (grondgebonden) woningen gerealiseerd gaan worden.

Vanuit de beide bouwblokken is er direct zicht op het OV-knooppunt: station, fietsenstalling, busplein en P&R. De verwachte bouwhoogte varieert van negen bouwlagen (naast de stalling) tot vier à zes hoog ten oosten van de P&R. De bebouwing binnen de

OV-knoop is lager: de P&R telt drie bouwlagen boven maaiveld en het stationsgebouw vier. De toegangsweg naar het station is gepositioneerd in een strook met een breedte van 30 meter. Hierdoor is er ruime afstand tussen de bebouwing en het P&R-gebouw. In het driehoekige plein net ten oosten van het stationsgebouw is zowel de entree voor de bevoorrading van het station als de entree naar het bouwblok ENKA gesitueerd.

Ten zuiden van de Akulaan ligt de bebouwing hoger. Vanuit deze bouwblokken is alleen de bovenste laag van de P&R te zien, met daarachter het stationsgebouw met toren.

Aandachtspunt:

Uitwerking driehoekig plein tussen oostzijde stationsgebouw in relatie tot ontwikkeling bouwblok ENKA, zodat daar een aantrekkelijke, schone en veilige omgeving kan ontstaan.



impressie vanaf ENKA woonblok aan stationsplein



impressie vanuit woningen noordrand van deelplan J op ENKA

5.4 Vormgeving en landschappelijk-ecologische inpassing

De stationsomgeving wordt een herkenbare plek door gebiedsspecifiek materiaal en beplantingskeuzen. Het Veluws karakter is een boomrijke sfeer en herkenbaar door inheemse en streekeigen beplanting toe te passen in het hele stationsgebied. Het Veluws karakter komt ook terug in de kleuren, materialen en patronen. Het geeft de stationsomgeving een aangenaam, groen en toegankelijk karakter.

De nieuwe sporenkap van het station refereert aan het bladerdak van de Veluwe. De gebruikte vormtaal in driehoeken komt niet alleen terug in de sporenkap, maar ook in de bestrating en plantvakken. Ze maken duidelijk onderdeel uit van één familietaal. Dit geldt ook voor materiaalkeuze binnen straatmeubilair en signing. Het stationsgebied straalt één duidelijk herkenbaar karakter uit waarin alles op elkaar aansluit.

Voor alle deelgebieden spelen ook de hoogteverschillen een belangrijke rol binnen de ruimtelijke beleving. Door het geaccidenteerde terrein wordt de ruimtelijke ligging en het Veluws karakter van het station extra benadrukt.

De stationsomgeving is een belangrijke zone voor reizigers. Dit gebied is dan ook duidelijk leesbaar en herkenbaar als zodanig. De inrichting is met materialen van hoge kwaliteit maar is ook functioneel genoeg om de reizigers en overige gebruikers tot dienst te zijn. Automobilisten, fietsers, voetgangers hebben elk eigen duidelijk aangegeven routes binnen het stationsgebied.



5.4.1 De noordoostzijde: de Veluwe

Het gebied aan de noordoostzijde van het station, voor de monumentale Maurits- en Frisokazernes, is ingericht als park, het Frisopark. Dit park is direct zichtbaar en toegankelijk vanaf de perrons en vanuit de oostelijke perrontunnel. Het entreegebied voor de tunnel markeert door materialisatie (tunnel én buitenruimte) en bestratingspatroon het station. Het hoogteverschil tussen de basis van de monumentale kazernes en het lager gelegen ontvangstdomein voor de oostelijke perrontunnel, bedraagt ongeveer acht meter. Dit hoogteverschil is, naast het behoud van zo veel mogelijk bestaande flora en fauna, een leidend ontwerpprincipie voor de inrichting van het Frisopark. Het hoogteverschil wordt door middel van getrapte taluds en keerwanden op een landschappelijk architectonische

wijze opgevangen. De beplanting van het Frisopark sluit aan bij het parkachtige Veluws karakter door grassen en (historisch waardevolle) bomen. De beplanting wordt ook aangepast op de omliggende functies. Het definitieve ontwerp en de materialisatie van het Frisopark is onderdeel van de plannen voor het World Food Centre (WFC), dat op het voormalige Prins Friso Kazerneterrein gebouwd gaat worden. Geheel aan de oostzijde, richting Syssest, wordt het viaduct ingepast, zowel op logisch verkeerskundige als op landschappelijke wijze. In deze (bos)strook parallel aan het spoor wordt behoud van ecologische functionaliteit nagestreefd.



5.4.2 De zuidoostzijde: het OV-knooppunt en ENKA

Ook de zuidoostzijde van het station krijgt een landschappelijke inrichting maar met een stedelijker karakter. De taluds langs de Klinkenbergerweg, de vele groene bermen tussen de diverse rijstroken, de aanwezigheid van bomen geven de hoofdentree van het station, naast een levendige en stedelijke ervaring ook een landschappelijke sfeer, passend bij de Veluwe. Het stationsplein is een overzichtelijke ruimte met beplantingvakken met bomen en bestrating in een herkenbare vormtaal, passend bij de sporenkap. De toepassing van hoogwaardige materialen als natuursteen, verhoogde plantvakken met strakke randen en herkenbaar straatmeubilair geven het een pleinsfeer. Het plein is het hart van het station voor de overstappende reiziger. Hier komen alle vervoersmodaliteiten samen. De ruimte is overzichtelijk vormgegeven en bevat duidelijke en veilige routing om deze vervoersmodaliteiten te begeleiden. Door de aanwezigheid van veel beplanting blijft het karakter op het stationsplein (bus en taxi) landelijk en sfeervol, naast de drukke openbaarvervoer-bewegingen. In materialisatie wordt er duidelijk onderscheid gemaakt tussen voetgangersgebied en verkeersruimte voor voertuigen.

Aan de zuidzijde van het stationsplein ligt het alzijdige P&R-gebouw. Het gebouw wordt, behoudens de stationszijde omgeven door laag groen met bomen. De P&R is verbonden door een voetpad met de stationsentree. Het voetpad heeft een parkachtig karakter. Deze groenzone markeert de overgang tussen de Klinkenbergerweg en het stationsplein. De inrichting ervan wordt zodanig ingericht, dat er vanaf de Parklaan zicht is op het stationsplein en station. Anderzijds is deze groenzone ook een groene sluier tussen de drukte van het OV-knooppunt (door bussen en auto's) en de woningen en kantoren langs de Oude Bennekomseweg. Het parkachtige karakter wordt veroorzaakt door inheemse bomen in gras met diverse plantvakken. De bomen, grassen en plantvakken hebben een rijke samenstelling zodat gedurende het gehele seizoen opvallende beplanting te zien is en het terrein levendig blijft.

De toegang van het station voor bussen, taxi's en K&R-auto's loopt vanaf de Klinkenbergerweg, via de nieuwe rotonde op de Akulaan richting het plein. De weg tussen de rotonde en het plein is een verdeelstraat voor de verschillende soorten gemotoriseerd verkeer met een bestemming op het stationsplein. Deze straat heeft een intensieve



verkeersfunctie. Om de straat een prettig karakter te geven, is gekozen voor een breed profiel met groene bermen en een groene middenberm met bomen, passende bij het Veluwekarakter. De bomen zorgen voor een aangename sfeer in deze straat en bieden een groener beeld vanuit de woningen van het bouwblok op het ENKA terrein richting P&R. In deze profilering worden hoogteverschillen eenduidig opgelost om de aandacht niet af te leiden van de automobilist.

Het station, het stationsgebouw met fietsenstalling en reizigersvoorzieningen en het P&R-gebouw krijgen een vormgeving die passend is voor de nabijheid van de Veluwe; hout, natuurlijke kleuren, scherpe vormgeving. Dit komt terug in de keuze van de materialen maar ook in de vormgeving van de constructie. Als een bladerdak strekt de houten sporenkap zich uit boven het station en het stationsgebouw, waarmee er een verbinding ontstaat met de omliggende buurten. De kap maakt het station tot een herkenbare en bovendien comfortabele plek. Diverse maaiveldniveau's als het plein niveau, verhoogde fiets'snelweg', entree van fietsenstalling en de retailvoorzieningen komen samen onder de sporenkap

De wijze waarop de verschillende maaiveldniveaus en hoogteverschillen worden opgevangen maken de Veluwe ook voelbaar.

De bebouwing heeft ook een rol als begeleider van routes, het bieden van beschutting en verbeteren van de sociale veiligheid in beide perrontunnels.

Een eenduidige beeldtaal binnen de architectuur, zowel gebouw als buitenruimte, van het stationsgebied zorgt voor een herkenbare omgeving. De sporenkap heeft hierin een belangrijke rol als koppelend element tussen de kwadranten om het station. De gevel van het stationsgebouw heeft een open, semitransparante wand gecombineerd met houten liggers, in dezelfde houtsoort als de sporenkap. Deze zijn ook toegepast in het P&R gebouw. Hiermee wordt het vaak 'kale' functionele verzacht, zonder dat het verstopt wordt. In de buitenruimte wordt in de vormtaal een duidelijke link gelegd naar de sporenkap door gelijkende patronen in de bestrating en in de materialisering in het straatmeubilair.



5.4.3 De noordwest- en zuidwestzijde: Keetmolenbuurt en Parkweg

De noordwest- en zuidwestzijde van het station krijgen een luwer karakter. De entrees van het station in de westelijke tunnel zijn rustiger van aard, maar wel duidelijk herkenbaar als stationsomgeving. In deze zone is de Veluwe zichtbaar en voelbaar door de aanleg van groene verbindingen (bomen en grassen), die tevens als ecologische schakel functioneren tussen de Syssest en het Witte Hinde park en de spoorbermen langs het verderop gelegen Spoorpad.

Deze zijdes van het station voegen zich meer naar de aanwezige (stedelijke) setting van de Oranjestad, Parkweg en Keetmolenbuurt. Hier loopt de belangrijke fietsverbinding tussen het centrum van Ede en Bennekom/ Wageningen. Deze wordt als een doorgaande route voor fietsers en voetgangers door de nieuwe brede westelijke perrontunnel aangelegd. In deze tunnel liggen ook de neventoegangen naar de perrons.

Ook hier wordt het gebied ingericht met de elementen en materialen die in het hele stationsgebied gebruikt worden. Hiermee is (en blijft) het station ook aan de westkant herkenbaar en bereikbaar. Het groene karakter blijft dragend voor deze plekken. Oude bestaande bomen worden zoveel mogelijk betrokken in de vormgeving van het terrein, tijdelijke locaties worden groener ingericht en de verhoogde fietsverbinding over het viaduct krijgt een groene begeleiding.



appartementen Keetmolenweg

5.4.4 De zuidoostzijde: van ENKA naar Syssest

De oostelijke Spoorzone is een gebied dat zich meer voegt naar zijn directe omgeving. De noodzakelijke geluidsmaatregelen worden samen met de inrichting van de strook ten noorden van het ENKA-monument tot één landschappelijk ontwerp gemaakt: een overgangszone van het oostelijke bosmassief naar de stedelijke zone van de OV-knoop en de bijbehorende nieuwe bebouwing van ENKA. De hellingen van het nieuwe langzaam verkeersviaduct worden in deze zone ingepast, zodat het zicht op het ENKA-poortgebouw en monument zo veel mogelijk open gehouden wordt. Ook in deze zone wordt gezocht naar ecologische meerwaarde, vooral in de taluds van het viaduct.



ENKA gevel langs Dr Hartogsweg

Spoorzone Ede

5.5 Duurzaamheid

Met behulp van de zogenaamde Stationsscan is de duurzaamheid gemeten. Met name op gebruikskwaliteit en toekomstwaarde scoort het ontwerp goed. De compacte OV-knoop met efficiënte transfer vertaalt zich in een hoog cijfer. Toekomstvastheid en flexibiliteit worden eveneens positief gewaardeerd.

Echter, op de thema's energie en milieu liggen er nog kansen in de vervolgfase. Op deze thema's gaan de ontwikkelingen in de markt overigens snel en daarom heeft de projectorganisatie hier ruimte voor open gehouden.

Aandachtspunt:

Het bepalen van een marktbenadering waarin de toekomstige bouwers geprikkeld worden tot een hoog ambitieniveau op de thema's energie, milieu en gezondheid.



6. DE KADERS



6. Kaders

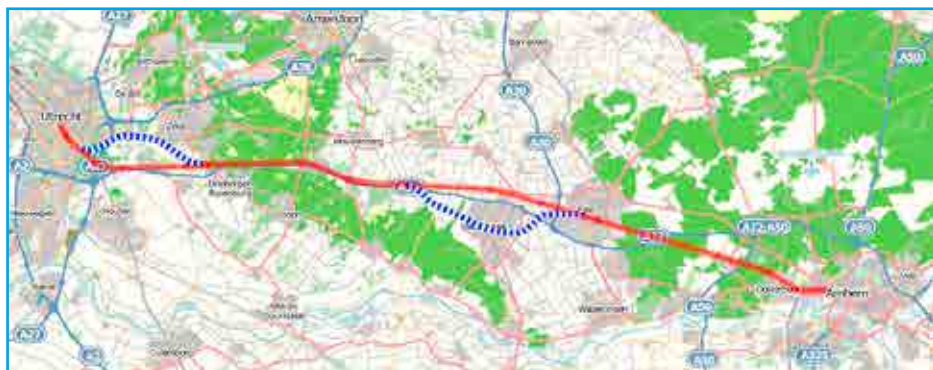
6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de (vigerende) projectkaders van het project Spoorzone Ede en de belangrijkste reeds genomen besluiten. Besluiten zoals een Uitvoeringsbesluit en wijziging van projectkaders dienen door de samenwerkende partners (gemeente Ede, NS en ProRail) met instemming van de subsidieverstrekken genomen te worden in het Bestuurlijk Overleg (BO) Spoorzone Ede.

6.2 Projectkaders

Het project Spoorzone Ede dient binnen de volgende kaders gerealiseerd te worden:

- Doelstellingen: zie ook paragraaf 3.3;
- Subsidies: voor de realisatie van het voorliggende ontwerp zijn geen beperkingen; de realisatie van het voorliggende ontwerp voor de OV-knoop en oostelijke spoorzone past binnen het beschikbare budget
- Scope: zoals qua objecten/maatregelen en projectgebied omschreven in hoofdstuk 1;
- Planning: De ingebruikname van de OV-knoop wordt voorzien medio 2021, uitgaande van een vastgesteld bestemmingsplan per begin 2017. In de loop van 2018 kunnen dan de contracten gesloten worden voor de daadwerkelijke bouw. Al eerder worden delen van het projectgebied bouwrijp gemaakt. Uitgangspunt voor de fasering is dat eerst aan de oostzijde het nieuwe station wordt gebouwd, waarmee het huidige station zoveel mogelijk ontzien wordt.
- Ontwerp: het vigerende ontwerp wordt gevormd door het FO (plus aandachtspunten zoals verwoord in keuzenota) en aanpassingen op basis van besluiten na vaststelling FO zoals benoemd in de onderstaande planhistorie. Na vaststelling van voorliggende nota door het BO wordt dit de het nieuwe vigerende ontwerp.



voorgestelde traject HSL Oost, inclusief tracé-alternatieven

6.3 Planhistorie

Deze paragraaf beschrijft aan de hand van de belangrijkste besluiten de ontwikkeling van de planvorming Spoorzone Ede.

6.3.1 HSL-Oost

HSL-Oost was de benaming voor een aan te leggen Nederlandse hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en de Duitse grens via Utrecht en Arnhem. De lijn zou grotendeels het tracé van de bestaande spoorweg gaan volgen (Utrecht-Arnhem). Het station Ede-Wageningen bevindt zich aan dit tracé. De voorgenomen komst van de HSL-Oost zou voor Ede een viersporige doorkruising tot gevolg hebben, met snelheden tot 200 kilometer per uur. Deze mogelijke vergroting van de barrière betekende de start van de planontwikkeling voor de Spoorzone in Ede.

In het kader van de Trajectstudie/MER voor de HSL-Oost zijn aan de gemeente vele alternatieven en varianten voorgelegd, terwijl zij zelf op haar beurt ook een eigen variant ontwikkelde: de zogenoemde 'Edese Variant'. Een verdiepte ligging van het spoor diende daarbij barrièrewerking vanwege spoor en geluidhinder door treinverkeer te verminderen en nieuwe mogelijkheden te bieden voor ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de Spoorzone. De aanleg van de HSL-Oost is in 2001 afgeblazen, de planontwikkeling rond de Spoorzone is echter doorgezet.

6.3.2 Discussienota Masterplan Spoorzone Ede

Met het stoppen van de plannen voor de HSL-Oost is de motor achter de visievorming weggevallen. De doelen van de gemeente bleven echter overeind. Visievorming voor de Spoorzone bleek ook om andere redenen urgent:

- het gebied werd in de structuurvisie voor de WERV-regio (Wageningen, Ede, Rhenen, Veenendaal) de status van sleutelproject toegewezen. Visievorming vindt nu plaats vanuit de regio Food Valley;
- de provincie Gelderland zette in op kwaliteitsverbetering van de Valleilijn;
- het beschikbaar komen van de ENKA- en Kazerneterreinen vroeg om een samenhangende visie voor het gebied;
- de toekomstverkenning voor Ede-Stad maakte duidelijk dat er op stedelijk niveau een aantal ontsluitingsopgaven speelden, met gevolgen voor de Spoorzone: een eventuele oostelijke rondweg, de aansluiting van de stad op de A30 en verbetering van de aansluiting op de A12.

Tegen deze achtergrond heeft het college van B&W van de gemeente Ede in maart 2003 besloten tot het opstellen van een Masterplan voor de Spoorzone. Het Masterplan moest een drietal elementen omvatten:

- een visie op de programmatische en fysiek ruimtelijke potenties van de Spoorzone op stedelijk, regionaal, bovenregionaal en nationaal niveau;
- een daarop aansluitende ontwikkelingsstrategie voor stedelijke ontwikkeling en de ontwikkeling van infrastructuur;
- het definiëren van programmatische en fysiek ruimtelijke uitgangspunten voor de diverse projecten in of rond de Spoorzone.

6.3.3 Masterplan Ede-Oost/Spoorzone

Op 26 mei 2005 heeft de gemeenteraad van Ede het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone vastgesteld. In dit Masterplan bestaat de locatie Ede-Oost/Spoorzone uit de kazerneterreinen, het voormalige ENKA fabriekscomplex, het station en de stationsomgeving, de kop van de Parkweg en het westelijk deel van de Spoorzone, inclusief de SOMA- en AZO terreinen. In het Masterplan ligt voor de spoorzone de focus op het verminderen van de geluidsoverlast en het verbeteren van de veiligheid bij toekomstig intensiever spoorgebruik.

Het Masterplan stelt dat een verdiept gelegen spoorlijn de sleutel is tot een hoogwaardige herontwikkeling van de stationsomgeving. Een verbouwing van de spoorlijn is volgens het Masterplan noodzakelijk om een kwalitatief hoogwaardige oplossing te bieden. Het aanleggen van de spoorlijn in een verdiepte tunnelbak voorkomt dat er geluidsschermen met een hoogte van vier en een halve meter moeten worden aangelegd. De gelijkvloerse kruisingen worden vervangen door ongelijkvloerse kruisingen op maaiveldniveau. Het

station, dat als een passerelle over de sporen ligt, verbindt de noord- en de zuidzijde van het stationsgebied. De perrons zijn zowel van de westzijde als de oostzijde benaderbaar. Aan de zuidzijde wordt ingezet op grootschalige moderne stedelijke voorzieningen aangevuld met woningbouw. Op het stationsplein is ruimte voor een modern geoutilleerd busstation. Hier bevindt zich ook de toegang tot de ondergrondse P&R-garage. De noordzijde van het stationsgebied is lommerrijk en groen waardoor de reiziger beseft dat hij nabij de Veluwe is uitgestapt.

6.3.4 Aanpak Spoorzone in het kader van Masterplan Ede-Oost

Op 7 februari 2008 heeft de gemeenteraad van Ede de nota Aanpak Spoorzone in het kader van Masterplan Ede-Oost vastgesteld. Deze nota beschrijft de werkzaamheden en resultaten van een nadere planuitwerking voor de Spoorzone en het station te Ede. Dit onderzoek is uitgevoerd als verdieping van het Masterplan Ede-Oost. Er is ten tijde van de plannen voor de HSL-Oost in 2000 ingezet op de volledig verdiepte ligging van het spoor. In het Masterplan is deze verdieping opnieuw opgenomen als effectieve maatregel voor het opheffen van de barrière.

Deze volledige spoorverdieping bleek echter te kostbaar. De nota beschrijft een onderzoek naar een goedkopere oplossing. Er zijn zeven varianten onderzocht, waarvan er ook toen nog steeds vier te duur waren.

In februari 2008 stemde de gemeenteraad in met de nota en sprak zij haar voorkeur uit voor de 'partieel verdiepen-variant' (variant 6). Dit was een beperkt verdiepte ligging van het spoor bij de SOMA- en AZO-terreinen en het ENKA-terrein. De sporenlay-out ter plaatse van het station werd in deze variant niet vernieuwd of gewijzigd.



Masterplan Ede-oost/ Spoorzone 2005

6.3.5 Subsidies ministerie van Verkeer en Waterstaat en provincie Gelderland

In mei 2006 werd door gemeente Ede een aanvraag gedaan voor subsidie op basis van de regeling Spoorse Doorsnijdingen. De gemeente kwam echter niet in aanmerking voor deze regeling. Op 11 december 2009 is door het ministerie van Verkeer en Waterstaat (nu het ministerie van Infrastructuur en Milieu) een beschikking voor een subsidie afgegeven. Deze is gebaseerd op de Wet Infrastructuurfonds en niet op de regeling Spoorse Doorsnijdingen. De provincie Gelderland heeft op 2 juni 2010 ook een bijdrage beschikt. De gemeente staat eveneens garant voor een bijdrage voor de realisatie van het project.

De subsidiebijdragen zijn gekoppeld aan de projectdoelstellingen en randvoorwaarden aangaande planning en risicobeheersing; Uit evaluatie van grote infrastructurele projecten is gebleken dat de samenwerking tussen partijen een belangrijk risico vormt voor kostenoverschrijdingen en vertragingen. Door op een andere –innovatieve– manier samen te werken kan dit risico zo veel mogelijk beperkt worden. In de subsidiebeschikking van het ministerie is de verplichting geformuleerd om een innovatieve samenwerking tot stand te brengen.

6.3.6 Intentieovereenkomst samenwerking ProRail, NS en gemeente Ede

De beoogde samenwerking is uitgewerkt in een op december 2010 door het BO vastgestelde IntentieOvereenkomst (IOK). De IOK gold voor de fase van planvorming en had als doel om tot een optimale beheersing van risico's te komen ten aanzien van scope, budget en planning.

De pijlers van de samenwerking waren de gezamenlijk te ontwikkelen risicobeheersing, de gezamenlijke projectorganisatie en een gezamenlijk integraal ontwerptraject. Daarbij is de verplichting geformuleerd om over de samenwerking te rapporteren in het BO. Hiertoe is door het BO een onafhankelijke reviewboard aangesteld, die tevens een kwaliteitsborgende rol heeft bij de faseovergangen in het project.

6.3.7 Aanpassen plan hoogteligging spoor en scopeaanpassing

In 2010 is een tripartite projectteam gestart met het nader uitwerken van de plannen. Na studie bleek dat ook in een variant waarin het spoor op de huidige hoogte bleef, de barrièrewerking even goed kon worden verminderd. Bovendien werd in deze (huidige hoogte) variant een aantal aanzienlijke financiële en planningsrisico's weggenomen. Tot dat moment maakten aanpassingen aan perrons (inclusief overkappingen), het bus- en taxiplein, het P&R-gebouw en de inrichting van de omliggende pleinen en parken, geen deel uit van de projectscope. Door het vervallen van de partiele verdiepingen konden deze ingrepen binnen het budget aan het project worden toegevoegd. Het BO heeft in januari 2011 ingestemd met deze majeure uitbreiding van het project.

6.3.8 Functioneel Ontwerp

Het BO heeft in december 2012 het Functioneel Ontwerp (FO) vastgesteld. Het FO is omschreven in de Keuzenota. In deze nota is het Functioneel Ontwerp beschreven voor zowel de OV-knoop als de westelijke en oostelijke Spoorzone. Het Functioneel Ontwerp vormt de basis voor de verdere uitwerking van de plannen. Er is gekozen voor een uitwerking van een apart Voorlopig Ontwerp voor de westelijke Spoorzone en een apart Voorlopig Ontwerp voor de OV-knoop en oostelijke Spoorzone.

6.3.9 Zwaartepunt reizigersstroom op oostelijke perrontunnel

Het BO heeft in april 2013 ingestemd met een andere benadering betreffende de reizigersstromen in de OV-knoop. In deze benadering worden de reizigersstromen zoveel mogelijk geconcentreerd op de oostelijke perrontoegang, die daarmee de hoofdtoegang wordt. Hierdoor verbetert de oriëntatie van de reiziger op/rond het station en het versterkt de as tussen ENKA- en Kazerneterreinen, c.q. World Food Center. Daarmee kunnen ook meer en hoogwaardigere voorzieningen geboden worden, hetgeen de levendigheid en dus sociale veiligheid verder verhoogd.

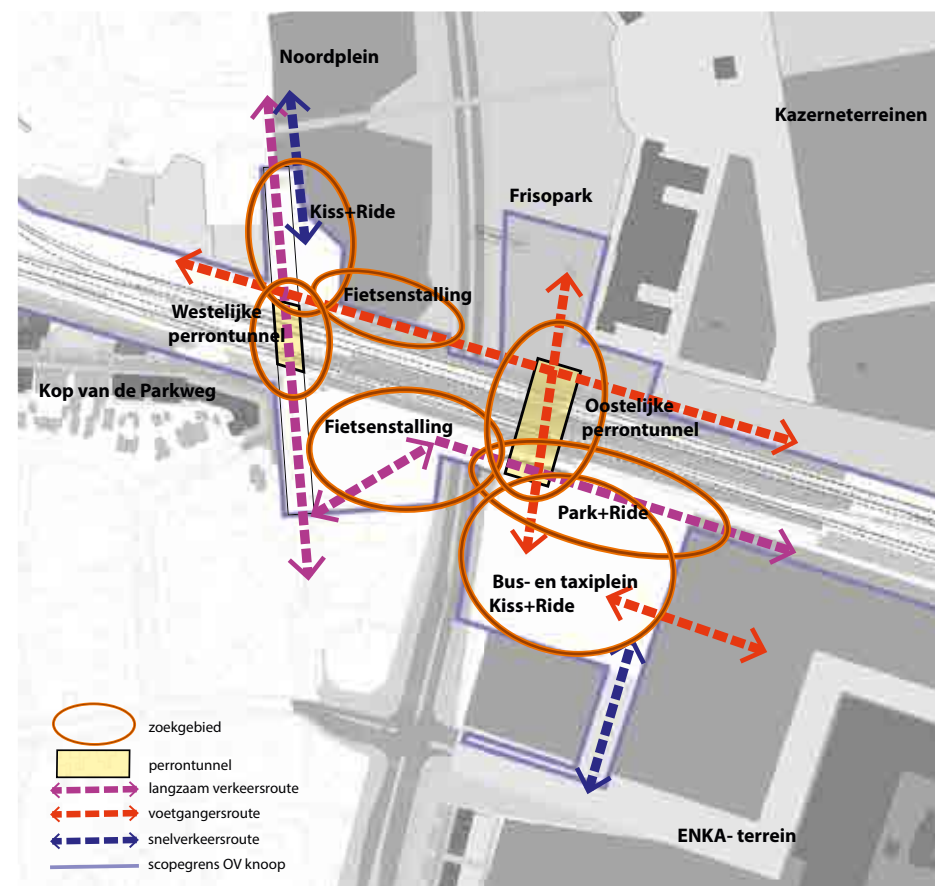
Vanuit de westelijke tunnel voor langzaam verkeer wordt aan de westzijde van het zuidelijk zijperron en het middenperron een neventoegang middels trappen gerealiseerd. Deze neventoegangen zijn bedoeld voor voetgangers van/naar vooral zuidelijke richting. Aan de westzijde van de perrons worden geen reizigersvoorzieningen gepositioneerd.

Aan de noordwestzijde van de OV-knoop wordt een beperkt deel van de fietsenstalling gepositioneerd.

Uitgangspunt in deze benadering is dat de fietser een met het FO vergelijkbaar niveau van toegankelijkheid, bereikbaarheid en kwaliteit behoudt.



plankaart Functioneel Ontwerp 2012



kaart zwaartepunt op oostelijke perrontunnel

6.3.10 Uitvoeringsbesluit westelijke Spoorzone

Het BO heeft in november 2013 - onder voorbehoud van een latere behandeling van de kredietaanvraag en bestemmingsplan in de gemeenteraad – ingestemd met het in uitvoering nemen van de westelijke spoorzone volgens het Voorlopig Ontwerp (VO) westelijke Spoorzone. Het VO beschrijft het ontwerp van de twee onderdoorgangen Hakselseweg en Kerkweg (inclusief aansluitende weginfrastructuur) en van de geluidsmaatregelen. Per uiterlijk 2020 (bij de verwachte invoering van PHS) dient de overgang Kerkweg opgeheven te worden. De gemeente Ede zal medio 2018 onderzoeken of er nog een extra (auto) onderdoorgang voor (personen)auto's gerealiseerd kan worden. Het BO stemde daarmee ook in met een grotere scope en dus grote budget dan oorspronkelijk vastgelegd in het FO. Tevens is vastgelegd dat eventueel overblijvende financiën worden benut voor de realisatie van de OV-knoop (inclusief oostelijke Spoorzone).

In een RealisatieOvereenkomst (ROK) zijn nadere afspraken gemaakt tussen ProRail en de gemeente Ede over eigendom, beheer, kosten en verzekeringen.

Afsluitend: het BO stemt in met een koers gericht op het samenvoegen van de projecten Spoorzone Ede en PHS-Ede. PHS staat voor Programma Hoogfrequent Spoor. Op het station Ede-Wageningen moet een nieuwe zijperron en een keerspoor aangelegd worden. Door samenvoeging ontstaat synergie. Dit heeft voordelen voor de reiziger (één maal verbouwen is minder overlast) en voor de budgethouders gemeente en ProRail/I&M (lagere kosten). Om de extra benodigde langdurige buitendienststellingen ten behoeve van de bouw aanvaardbaar te spreiden is wel meer tijd nodig. Consequentie daarvan is dat de planning van het volledige project is verschoven.



impressie auto-onderdoorgang Hakselseweg



impressie langzaam verkeersonderdoorgang Kerkweg

Spoorzone Ede

6.3.11 Samenwerkingsovereenkomst, integratie PHS en Valleilijn

Het BO heeft in september 2015 ingestemd met de SamenwerkingsOvereenKorst (SOK) als opvolger van de IOK. In de SOK zijn de samenwerkingsafspraken voor de fase van de uitvoering van het project uitgewerkt. Daarbij zijn er nadere afspraken gemaakt over de integratie van het onderdeel Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) (budget bij ProRail) in het project Spoorzone (budget bij de gemeente Ede) onder het gezamenlijke projectmanagement. De PHS-maatregelen vinden plaats in de OV-knoop en betreffen onder andere de aanleg van een nieuw zijperron en keerspoor. Door het sluiten van de SOK zijn de beide projecten samengevoegd. In de SOK is ook per projectonderdeel de onderlinge verdeling van de budgetten vastgelegd.

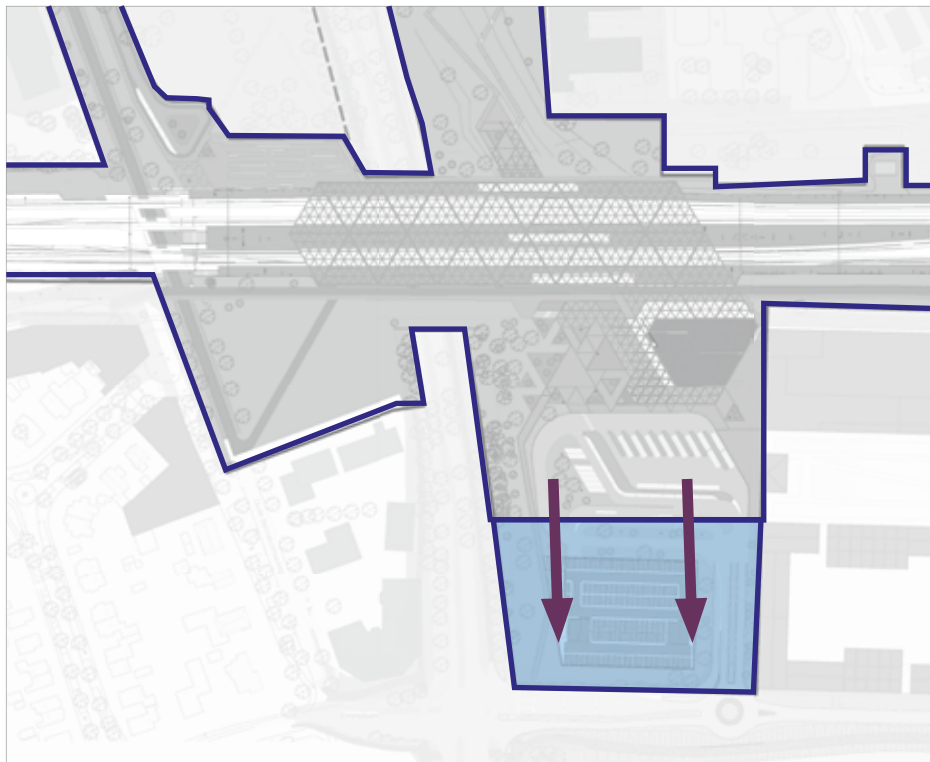
Daarnaast zijn er procesafspraken gemaakt over de wijze waarop nadere afspraken over uitvoering, eigendom, instandhouding en exploitatie tot stand komen in een ProjectOvereenKorst (POK).

6.3.12 Locatie ENKA-bad voor P&R-garage in scope

Het BO stemt september 2015 in met een voorstel voor het toevoegen van de zogenaamde ENKA-bad locatie als plek voor de bouw van een P&R. Hierdoor kan voor auto- en fietsparkeren een betere oplossing worden geboden. Over de financiële afwikkeling van de grondwaarde in het projectbudget dienen nog nadere afspraken gemaakt te worden tussen de projectpartners.

6.3.13 Koers op tijdgebonden concept met een gebouwde fietsenstalling

In februari 2016 hebben de projectpartners in het BO aangegeven (in principe) te kiezen voor een tijdgebonden concept in de gebouwde fietsenstalling in het stationsgebouw, direct gelegen aan de oostelijke perrontunnel. De onbewaakte stalling aan de noordzijde blijft overigens gehandhaafd. In een tijdgeboden concept is het stallen van fietsen gedurende een bepaalde periode gratis (bijvoorbeeld 24 uur). Deze keuze is gemaakt onder het voorbehoud dat er overeenstemming wordt bereikt tussen de gemeente en NS over de verdeling van de exploitatielasten.



uitbreiding scope met plot 'Badweg'

plankaart OV knoop en oostelijke Spoorzone



ontwikkeling
kazerneterreinen en WFC

langzaam verkeersviaduct
Syssele

ENKA





Projectbureau Spoorzone

Bergstraat 4
6711 DD Ede

(0318) 68 07 46
spoorzone@ede.nl
www.spoorzone-edel.nl

De ontwerpnota is gebaseerd op uitwerkingen van het ontwerp door de combinatie van de ingenieurs- en architectenbureaus Movares en Mecanoo.

Dit project is mede mogelijk gemaakt door het Ministerie van Infrastructuur & Milieu en de Provincie Gelderland

