

| Datum/versie                   | Auteur | Opmerkingen |
|--------------------------------|--------|-------------|
| Reactienota OV-knoop, vs def 1 | PKI    |             |
|                                |        |             |

## 1. Reacties Spoorzone Ede

### 1.1. Proces

Half mei hebben de projectpartners, gemeente Ede, NS en ProRail, het ontwerp van het nieuwe station vastgesteld. Op 26 mei 2016 informeerde de projectorganisatie Spoorzone Ede de gemeenteraad over het ontwerp. Aansluitend is het ontwerp openbaar gemaakt. Na de zomer (2016) start de officiële procedure om het bestemmingsplan voor het station en de directe omgeving op te stellen.

De projectorganisatie wil voorafgaand aan deze officiële planologische procedure reacties uit de omgeving inventariseren, zodat eventuele suggesties op voorhand meegenomen kunnen worden. Het ontwerp en de samenvatting van de reacties (dit document) worden opgenomen als bijlagen bij het bestemmingsplan.

Van 27 mei tot 24 juni kon iedereen reageren op het ontwerp. Dat kon mondeling tijdens drie informatiebijeenkomsten, tijdens gesprekken en schriftelijk via mail en de website.

Aan het begin van deze periode organiseerde de projectorganisatie 3 informatiebijeenkomsten. Alle inwoners van de gemeente zijn hiervoor uitgenodigd via 300 geadresseerde brieven en aankondigingen in 'Ede stad'. De opkomst was hoog: 210 bewoners, belanghebbenden en andere geïnteresseerden bezochten de informatiebijeenkomsten. Met een kop koffie in de hand liepen zij langs platen waarop het nieuwe station van verschillende kanten staat afgebeeld en bekeken zij een virtuele wandeling door het station. Projectmedewerkers waren aanwezig om toelichting te geven en vragen te beantwoorden. De bezoekers waren overwegend positief tot zeer positief over het ontwerp. Een enkeling was kritisch en een aantal had suggesties tot verbetering.

De projectorganisatie sprak met verschillende belangenorganisaties en met vertegenwoordigers van omwonenden om het ontwerp toe te lichten en om reacties te horen.

Tijdens de reactieperiode van 4 weken zijn 51 schriftelijke reacties op het ontwerp ontvangen.

De reactieperiode heeft er toe geleid dat:

- Vragen en zorgen uitgesproken zijn. De projectorganisatie heeft het project op specifieke punten nader kunnen toelichten, waardoor onduidelijkheden en daarmee soms ook onnodige zorgen zijn weggenomen.
- Knelpunten gesignaleerd zijn. Deze knelpunten zijn of worden samen met betrokkenen opgepakt. Bijvoorbeeld: in overleg met bewoners van de Witte Hinde zijn de uitgangspunten voor de ontsluiting van dit gebouw aangescherpt en wordt het ontwerp op dit punt samen met hen verder uitgewerkt.
- Nieuwe samenwerking is ontstaan met vertegenwoordigers uit de omgeving. Verschillende bewoners zijn toegetreden tot de klankbordgroep. De klankbordgroep komt geregeld bij elkaar om met leden van de projectorganisatie mee te denken over plannen, voorziene knelpunten en mogelijke oplossingen.
- De duurzaamheidsambitie is aangescherpt en er is een aparte groen visie geformuleerd. Deze ambitie en visie worden opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan.

### 1.2. Inhoud

Deze nota geeft een overzicht van de schriftelijke en mondelinge reacties en de antwoorden van de projectorganisatie hierop. Reacties met een sterk individueel karakter zijn direct besproken met de belanghebbende en niet opgenomen in deze nota.

De reacties zijn verdeeld over de volgende categorieën:

1. Algemeen oordeel
2. Fiets-parkeren en -routes
3. Auto-parkeren
4. Openbaar Vervoer



5. Toegankelijkheid mindervaliden
6. Viaduct Syssele
7. Duurzaamheid en groen
8. Commerciële voorzieningen
9. Veiligheid
10. Leefklimaat onder de kap
11. Overige reacties
12. Tijdens de verbouwing



## 2. Reacties

---

### 2.1. Algemeen oordeel

---

De meeste reacties beginnen met een oordeel over het ontwerp. Daarna volgde in veel gevallen een vraag, opmerking, suggestie of bedenking.

Veel gehoord, zowel tijdens de bijeenkomsten als in reacties via de mail, is het woord 'mooi'. Daarbij wordt genoemd: prettig licht, fijn dat er twee onderdoorgangen komen, overzichtelijk geheel en ruim opgezet.

Een enkeling geeft aan dat hij of zij de toren niet mooi of onnodig vindt, dat het geheel eenvoudiger en dus goedkoper kan, of dat het huidige station voldoet.

Twee mensen hebben met veel tijd en inzet een eigen ontwerp gemaakt. Het ontwerp moet echter aan veel, soms ook ontwerptechnisch zeer uitdagende, eisen voldoen. Het ontwerp van Mecanoo/Movares voldoet daar aan. Wij waarderen de aandacht en de kundigheid waarmee de ingediende ontwerpen vervaardigd zijn, maar ze voldoen niet aan deze eisen.

---

### 2.2. Fiets-parkeren en -routes

---

*Waarom komt er geen overdekte stalling met eerste 24 uur gratis aan de noordzijde van het station?*

Aan de noordzijde komt wel een onbewaakte stalling.

Een extra gratis bewaakte stalling is financieel niet haalbaar. Ruim twee derde van de fietsers komt uit zuidelijke richting, daarom is de bewaakte stalling aan de zuidzijde geplaatst. Voor fietsers uit noordelijke richting is deze stalling ook goed bereikbaar. Het is weliswaar iets verder fietsen, de loopafstand tot de meeste treinen is vanuit de bewaakte stalling echter korter. Verwachting is dat een groot deel van hen de fiets dan ook in de gratis bewaakte stalling plaatst.

*Kan er een fietsenstalling komen aan de noordoostzijde?*

Hier komt geen fietsenstalling. De locaties van stallingen zijn afgestemd op de hoofdstromen fietsers. Het toekomstige fietsverkeer van de nieuwe woningen aan de kazerneterreinen is meegenomen in de berekeningen.

*Het verdient aanbeveling om bij de winkeltjes tussen het station en de bushalte fietsenrekken te plaatsen*

Het gebied rond de stationsvoorzieningen is exclusief bedoeld voor voetgangers. Er leiden geen fietspaden naar dit gebied. De winkels zijn bovendien gericht op reizigers en bieden geen assortiment voor dagelijkse boodschappen.

*Komt er ruimte voor incurante vervoersmiddelen in de fietsenstallingen zoals bakfietsen, 3-wielers, e.d. ?*

Er is ruimte voor een aantal zogeheten 'buiten model fietsen'. Maar het blijft een fietsenstalling, geen parkeergarage.

*Wat zijn de openingstijden van de fietsenstalling?*

Daarvoor geldt landelijke beleid: de bewaakte fietsenstalling is open van een kwartier voor de eerste trein tot een kwartier na de laatste trein.

*Is al duidelijk hoe verschillende fietsroutes straks aansluiten op het station?*

De fietsroutes buiten het stationsgebied zijn geen onderdeel van project Spoorzone. Op dit moment wordt parallel, maar buiten het project Spoorzone, gewerkt aan verschillende (snel)fietsroutes. Goede aansluiting op het station en de fietsenstalling is daarbij uiteraard een randvoorwaarde. Ook wordt er gelet op goede, verkeersveilige oversteekmogelijkheden voor de voorziene stromen fietsers.

Zoals het nu naar uitziet:

- de snelfietsroute van en naar Wageningen en Bennekom komt langs de westzijde van de Bennekomseweg/Edeseweg (project Parklaan) en gaat via de Oude Bennekomseweg naar de fietsenstalling. Dit fietspad wordt voldoende breed voor de voorziene stromen fietsers in twee richtingen. De oversteekplaats op de Emmalaan wordt geschikt gemaakt voor deze route.
- de route van en naar Veenendaal komt aan de zuidzijde van het spoor, en sluit aan op het bestaande fietspad langs de Frankeneng

---

### 2.3. Auto-parkeren en -routes

---

*Zijn er voldoende parkeerplekken in de P&R?*

Ja. Het aantal parkeerplaatsen is bepaald op basis van onderzoek en groeiprognozes. De constructie maakt overigens eventuele latere uitbreiding wel mogelijk.

*Het weghalen van het parkeerterrein aan de noordzijde maakt het station een stuk minder aantrekkelijk voor Edenaren*

De hoofdingang van het station wordt verplaatst en daarom wordt de parkeervoorziening mee verplaatst. De huidige ligging handhaven zou zeer onpraktisch zijn.

*Moeten we straks betalen voor het parkeren en zo ja, hoeveel?*

Ja. Het parkeertarief moet nog definitief bepaald worden. Het is logisch dat men liever gratis parkeert. Maar we bieden de gebruiker een grote zekerheid op een beschikbare parkeerplaats, die bewaakt, veilig en schoon is. Dat kost geld.

*Invoering van betaald parkeren leidt tot verplaatsing van het parkeerprobleem naar Veenendaal-De Klomp*

Uit onderzoek blijkt dat betaald parkeren inderdaad effect heeft op de parkeerbehoefte, maar bij de juiste tariefstelling niet het hier geschetste beeld.

*Vrijwel alles met bestemming station moet straks langs de kruising Bennekomseweg - Emmalaan. In combinatie met de dubbel uitgevoerde Parklaan leidt dat tot een verkeersinfarct in spijtijden*

Op basis van de verwachte verkeersstromen rond het station en de omgeving zijn berekeningen uitgevoerd. Op basis hiervan zijn nieuwe kruispunten ontworpen. Die moeten een verkeersinfarct voorkomen. De definitieve vormgeving is afhankelijk van de ontwikkelingen rond de Parklaan.

---

### 2.4. Openbaar Vervoer

---

*Past het nieuwe station bij het toekomstige hoog frequent spoor?*

Ja. Om meer treinverkeer mogelijk te maken (Programma Hoogfrequent Spoor, PHS) worden op het hele traject tussen Schiphol en Nijmegen aanpassingen gedaan. De aanpassingen van de sporen op station Ede-Wageningen maken daar integraal deel van uit.

*Rijden er straks bussen door de Berkenlaan?*

De wegenstructuur om het station maakt het busplein goed bereikbaar. Provincie Gelderland bepaalt de route, deze is nu nog niet bekend.

---

### 2.5. Toegankelijkheid mindervaliden

---

*Hoe komen minder mobiele reizigers straks op de perrons?*

Alle hellingen in de voetgangersgebieden zijn toegankelijk voor mensen in een rolstoel, mensen met een rollator, kinderwagen en dergelijke. Er zijn roltrappen en liften in de oostelijke perrontunnel en ook in het P&R gebouw is een lift. De liften zijn zo ontworpen dat deze, ook voor de minder valide reiziger, goed te gebruiken zijn.

Het station voldoet aan de eisen met betrekking tot Minder Valide toegankelijkheid. Dit alles conform Europese regelgeving (Technical Specification for Interoperability for People with Reduced Mobility), en in overleg met de Gehandicaptenraad Ede.

*Het aantal banken op de perrons lijkt sterk verminderd, kunnen we straks nog zittend wachten op de trein?*

Op alle perrons komen banken, poefjes en plantenbakken met zitranden. Ook in de paviljoens komen banken. Het aantal zitplaatsen is afgestemd op het verwachte aantal reizigers per perron.

---

## 2.6. Viaduct Syssele

---

*Wij willen graag een fietstunnel in plaats van fietsviaduct bij de Syssele, kan dat?*

Nee. Een tunnel is veel duurder dan een viaduct en niet goed inpasbaar in het beschermd natuurgebied De Syssele. Aan de noordzijde loopt het terrein vanaf de overweg omhoog waardoor de toerit voor een tunnel heel lang moet worden om genoeg hoogteverschil te overbruggen. Aan de zuidzijde kan de toerit van een tunnel niet zo compact worden ontworpen als de toerit van het viaduct.

*Kunt u de huidige overweg niet handhaven?*

Nee. Een overweg is, zeker bij de toenemende treinfrequentie, een knelpunt voor veiligheid en doorstroming. Wanneer de woningbouw op de kazerneterreinen en het ENKA terrein klaar is, zal de overgang veel vaker gebruikt worden dan nu het geval is. Daarom is handhaven van de overweg geen optie.

*Kan het viaduct niet op dezelfde locatie als nu de overweg?*

Inpassing van het viaduct op dezelfde plek is, vanwege de hellingen van toe- en afritten, niet mogelijk zonder sloop van woningen en/of opruimen van de bestaande volkstuinten. De projectorganisatie zoekt de meest optimale locatie en kijkt daarbij naar de technische mogelijkheden, voorkomen van ecologische schade en een logische plaats voor de gebruikers.

*Ik hoop dat er een parkeerplaats komt bij Syssele*

Bij het nieuwe viaduct is geen parkeerplaats voorzien. Er is een parkeerterrein bij de Nieuwe Kazernelaan, aan de westkant van het bos (bij de Elias Beeckmankazerne). Deze parkeerplaats is ook bedoeld voor wandelaars.

---

## 2.7. Duurzaamheid en groen

---

*Hoe duurzaam wordt het nieuwe station?*

Duurzaamheid draait om het maken van bewuste keuzes. Hoewel duurzaamheid niet apart wordt genoemd in het ontwerp maakt het integraal deel uit van het geheel.

Het projectteam richt zich op vijf pijlers, namelijk energie (denk aan: minimaliseren energieverbruik en duurzame energie), milieu (denk aan: duurzame materialen, groenplan, waterbeheer), gezondheid (denk aan: daglicht, luchtkwaliteit), gebruikskwaliteit (denk aan: toegankelijkheid en sociale veiligheid) en toekomstwaarde (denk aan: toekomstbestendigheid, flexibiliteit en belevingswaarde). Deze pijlers zijn voor een deel uitgewerkt in het ontwerp. Met name de onderdelen energie en materiaalgebruik worden de komende periode verder uitgewerkt, om de meest actuele ontwikkelingen te kunnen toepassen.

*Komen er zonnepanelen op het dak? Wellicht half doorzichtige zonnepanelen.*

De komende periode onderzoeken wij of zonnepanelen op het dak voldoende rendement opleveren, onder andere in combinatie met het vele daglicht op het station en de perrons. Het plaatsen van zonnepanelen kan het station donkerder maken waardoor verlichting nodig kan worden waardoor de opbrengst van de panelen (deels) teniet gedaan wordt. Ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid gaan erg snel. Vooral op het terrein van energiebesparing en -opwekking. We hebben de beslissing uitgesteld om de meest actuele (en rendabele) systemen te kunnen toepassen. Of dat zonnepanelen zijn en zo ja waar ze het best geplaatst kunnen worden wordt komend jaar uitgewerkt.

*Hoeveel bomen moeten worden gekapt voor dit ontwerp?*

Er moeten bomen worden gekapt voor de bouw van het station. Het exacte aantal is nog niet bekend. Er wordt een groenplan opgesteld met daarin zoveel mogelijk aangegeven waar en hoeveel bomen, struiken en beplanting er om en nabij het station gaan komen. Uitgangspunt bij dit plan is dat er meer gecompenseerd wordt dan gekapt dient te worden.

*Het valt op dat het groen hoger ligt dan de bestrating. Vanuit waterbeheer is dit niet logisch*

In de uitwerking voor de stationsomgeving wordt nader bekeken hoe om te gaan met opvangmogelijkheden voor regenwater. De optie om dit in de groenvakken te doen is een oplossing die we mee zullen nemen in de nadere uitwerking van de nieuwe stationsomgeving.



---

## 2.8. Commerciële voorzieningen

---

### *Meer commercie op het station is slecht voor de naburige winkels*

Het aanbod van deze winkels is gericht op de wensen van de OV-reiziger. Deze winkels hebben geen buurtfunctie en zullen niet aantrekkelijk zijn voor de dagelijkse boodschappen.

---

## 2.9. Veiligheid

---

### *Waarom komen er geen toegangspoortjes op het station?*

Uitgangspunt voor NS bij het bepalen van locaties voor poortjes is dat tenminste 90% van de reizigers bij het in- of uitchecken een poortje tegenkomt. Hierdoor daalt het aantal zwartrijders en neemt de sociale veiligheid op de stations en in de treinen toe. De stations waar poortjes worden geplaatst, dragen bij aan deze controlekans van 90%.

Op station Ede-Wageningen komen veel reizigers die van of naar een station reizen waar poortjes staan, zoals Arnhem, Utrecht of Rotterdam. De extra bijdrage die Ede-Wageningen de komende jaren levert aan de kans dat reizigers op hun reis een poortje tegenkomen is gering. Om deze reden worden er als onderdeel van het project Spoorzone geen poortjes geplaatst maar Check-in Check-out paaltjes.

### *Hoe zorgt u voor de sociale veiligheid op het station?*

Een belangrijk uitgangspunt bij het ontwerp van het station is “zien en gezien worden”. Daarom zijn loopstromen zoveel mogelijk gebundeld en is zeer veel aandacht aan zichtlijnen besteed. Enkele voorbeelden daarvan zijn de grote vides in de reizigerstunnel en de extra ruime en schuine vormgeving van de reizigerstunnel; zo is er steeds goed zicht van de perrons in de tunnel en andersom en hierdoor schijnt er veel licht in de tunnel.

De fietsenstalling en de winkels hebben ruime openingstijden, er is dus steeds personeel aanwezig door wie de reiziger gezien wordt. Ook komt er cameratoezicht in het station en op de perrons.

’s Nachts zijn de stationstunnel en de toegangstrappen naar de perrons (westelijke onderdoorgang) gesloten.

---

## 2.10. Leefklimaat onder de kap

---

### *Kun je wel droog staan op het station?*

Er komt glas in de houten driehoeken in de kap. De kap gaat over de perrons en de sporen en biedt dus beschutting tegen de regen, zowel bij het wachten als bij het instappen in de trein.

### *Biedt de hoge overkapping wel bescherming tegen de wind?*

Er is windonderzoek door een onafhankelijk gespecialiseerd instituut verricht. Daarbij is het gehele ontwerp (inclusief omgeving) in detail nagebouwd in een windtunnel, en zijn metingen verricht aan alle windrichtingen en sterktes. Dit onderzoek heeft aangetoond dat het windklimaat goed tot zeer goed is op (en rond) het station.

### *Komt er warmte werend glas in de overkapping?*

Het wordt geen warmte werend glas. De open constructie van het station zorgt voor luchtcirculatie. In een open constructie heeft warmte werend glas geen nut.

De paviljoens op de perrons bieden zo nodig beschutting tegen de zon.

### *Het hout ziet er erg mooi uit, maar gaat dit niet lelijk verweren en wordt het glas niet snel vuil?*

Geleidelijke verkleuring van het hout is niet te voorkomen. Het hout wordt speciaal behandeld om het verkleuringsproces geleidelijk te laten verlopen. Het glas ligt onder afschot en krijgt een vuilafstotende laag.

### *Op welke plaatsen in de wereld is een soortgelijk dak al een tijd in gebruik en hoe zijn de ervaringen daar?*

Bij stations met vergelijkbare overkappingen (Rotterdam en Den Haag (glas) en Tilburg en Bijlmer Arena (hout)) blijkt uit de stationsmonitor dat reizigers deze stations(kappen) positief ervaren. Ook vanuit beheer zijn er geen problemen bekend.

---

### 2.11. Overig

---

*Het station komt nu nog verder naar het oosten terwijl het huidige station eigenlijk al te ver oostelijk ligt voor de bebouwde kom van Ede*

Voor het centrum van Ede bestaat het station Ede Centrum. Station Ede - Wageningen kent een breder bedieningsgebied/doelgroep. Met het oog op toekomstige ontwikkelingen past de oostelijke toegang voor die doelgroep prima.

Het station wordt overigens niet verplaatst, wel krijgt het station een nieuwe, oostelijker gelegen, hoofdentree. Aan deze kant komen ook de belangrijke functies als fietsenstalling, busstation en P&R parkeren. Daarmee halen we hinder-gevende aspecten van het station weg van de bestaande omgeving.

*Is het mogelijk om een ruimte voor de jeugd (10-16) te maken tussen het toekomstige viaduct en het station?*  
Dit valt buiten de opgave van het project Spoorzone. Vanuit het project ENKA wordt nagedacht over speelvoorzieningen.

*Waarom valt het Noordplein ineens buiten het plangebied?*

Het Noordplein valt binnen het plangebied. Het bestaande busplein en het parkeerterrein worden opgeruimd. Het plein wordt als groene zone ingericht. Na oplevering van het project Spoorzone Ede, bepaalt de gemeente wat er daarna met het plein gebeurt.

---

### 2.12. Tijdens de verbouwing

---

*Krijgen we overlast van de werkzaamheden?*

Bij ieder bouwproject ondervinden de reizigers en omwonenden hinder, dat valt niet uit te sluiten. We proberen de hinder wel zoveel mogelijk te minimaliseren. Daarom bouwen we bijvoorbeeld eerst aan de oostzijde van het nieuwe station, zodat het huidige station zoveel mogelijk ontzien wordt. Bij de verdere uitwerking wordt duidelijk welke hinder er precies ontstaat en wanneer en welke hinderbeperkende maatregelen daarbij passen. Wij doen dit in overleg met betrokkenen. Ook communiceren wij tijdig over alle bouwfasen, niet alleen in de omgeving van het station, maar ook richting de reizigers

*Kunnen we overal komen tijdens de werkzaamheden*

Tijdens de werkzaamheden blijven woningen en bedrijven bereikbaar, ook voor hulpdiensten. Op het moment dat we voor uw deur aan het werk moeten, dan nemen we persoonlijk contact met uw op om dit te overleggen.

*Zijn er al plannen voor de inrichting van de bouwplaats?*

Er ligt nu een plan op hoofdlijnen. De aannemer die het station gaat bouwen maakt een plan voor de inrichting van de bouwplaats. Hij wordt contractueel gestimuleerd om zo min mogelijk hinder voor de omgeving te veroorzaken. Dit plan worden in 2018 gemaakt en besproken met bewoners en bedrijven in de omgeving.

Tot slot

De projectorganisatie is en blijft in overleg met bewoners, bedrijven en reizigers om overlast zo veel mogelijk te beperken. Naast individuele gesprekken, wordt er ook met een klankbordgroep van vertegenwoordigers gesproken. Daarnaast hopen wij dat mensen zelf aan de bel trekken met hun vragen, suggesties of zorgen, zodat we met elkaar deze tijd zo goed mogelijk doorkomen.