



ProRail



**Veluwe
Doort
Ede**

van *nature* dichtbij

Presentatie informatieavond bewoners

Maandag 8 november

Inhoud

1. Programma
2. Waar komen we vandaan?
3. Collegebesluit en Commissie RO
4. Afbakening besluit
5. Doelstellingen
6. Schema van het project
7. De praktijk:
 - Hoogteligging
 - Visuele barrière
 - Verbindingen en viaduct
8. De effecten, samenvatting en conclusie
9. Proces

Programma

- Introductie;
- Postbezorging uitnodiging;
- Plenaire presentatie;
- Infomarkt en gelegenheid tot het stellen van vragen;
- Sluiting om 22.00 uur.

Deze presentatie is vanaf morgen beschikbaar op
www.veluwsepoort.nu

Waar komen we vandaan?



HSL-Oost

Eind jaren '90



Masterplan Ede-Oost

26 mei 2005



Aanpak Spoorzone Masterplan Ede-Oost

Februari 2008



Innovatieve samenwerking Ede -
ProRail - NS

Januari 2009



Beschikkingen V&W
provincie Gelderland

December 2009 – april 2010



Maart 2010

Onderzoek variant

Collegebesluit en Commissie RO

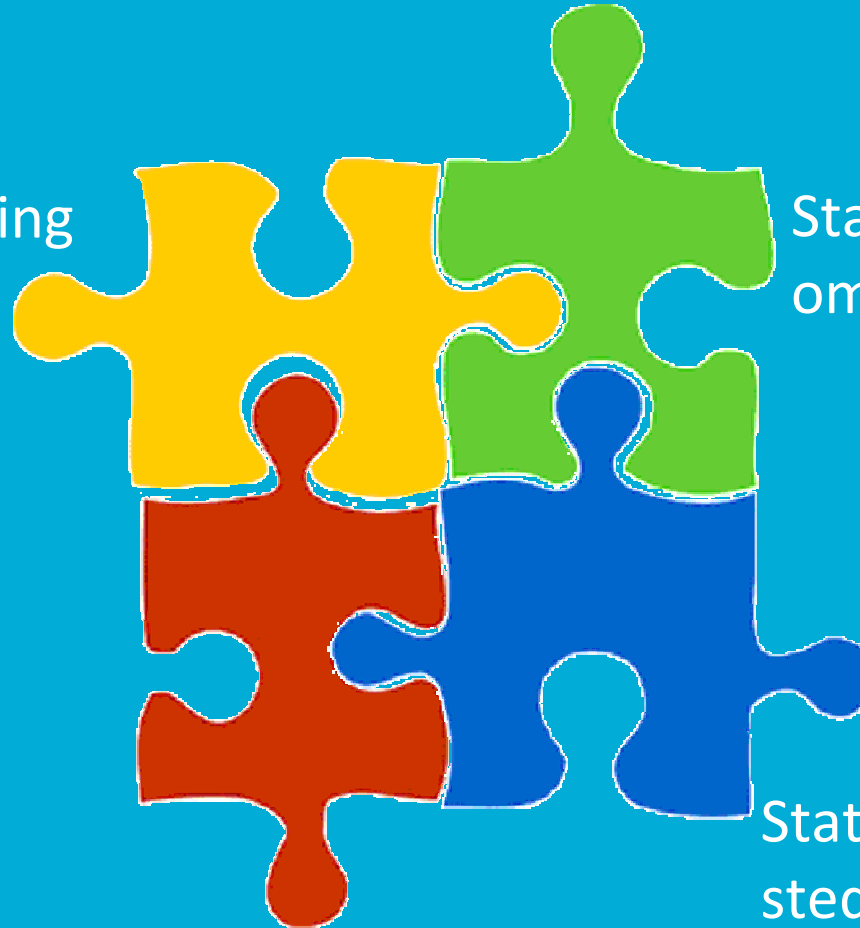
- Het college van B&W heeft op 14-9 besloten om bij de verdere uitwerking van de plannen voor de Spoorzone Ede uit te gaan van de huidige hoogteligging van het spoor;
- De Commissie RO heeft 12-10 unaniem ingestemd met dit besluit. De wethouder heeft toegezegd de positie en toegankelijkheid van de tunnel(s) bij SOMA/AZO voor auto's te onderzoeken;
- Dit besluit zal aansluitend geformaliseerd moeten worden met de subsidieverstrekkers V&W en de provincie Gelderland.

Afbakening besluit

- Het besluit en de achterliggende overwegingen hebben alleen betrekking op de hoogteligging van het spoor in de westelijke en oostelijke spoorzone;
- De keuze wel/niet verdiepen staat los van het wel/niet toelaten van autoverkeer bij de ongelijkvloerse verbinding SOMA/AZO;
- Uitgangspunten zijn de doelstellingen zoals geformuleerd voor dit project en die ook onderschreven zijn door de subsidieverstrekkingen.

Doelstellingen

Verminderen
barrièrewerking

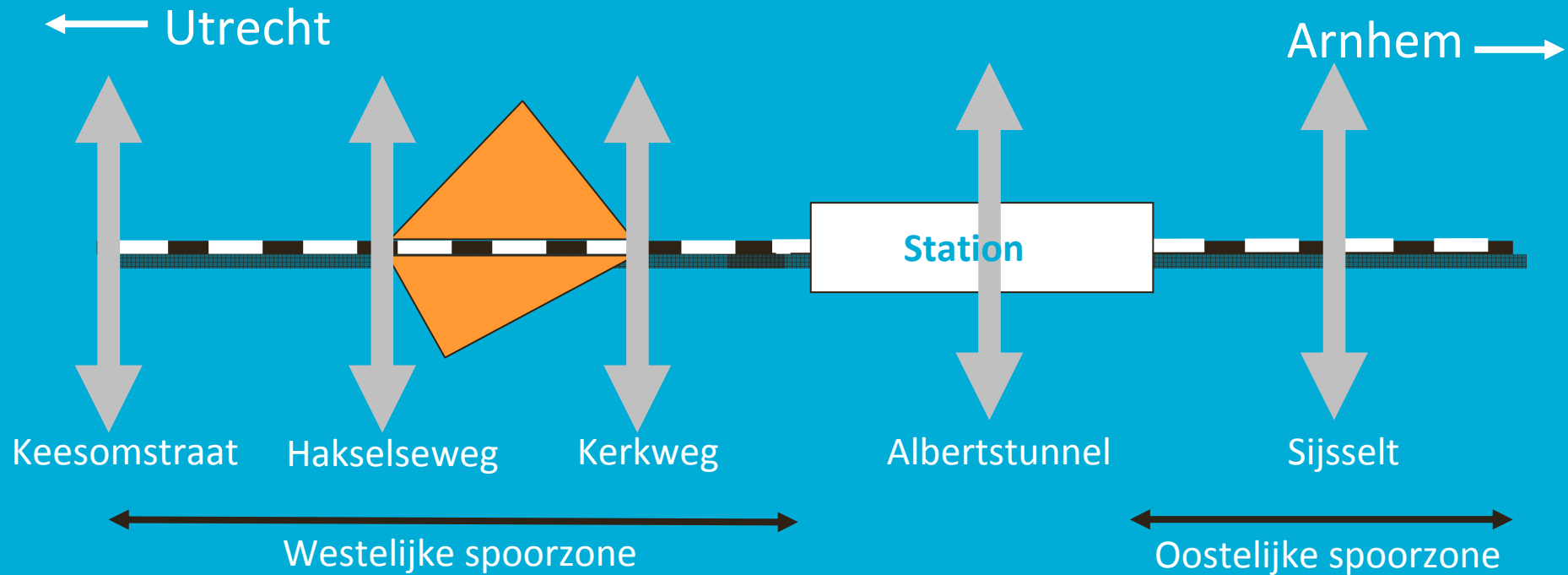


Station en directe
omgeving opwaarderen

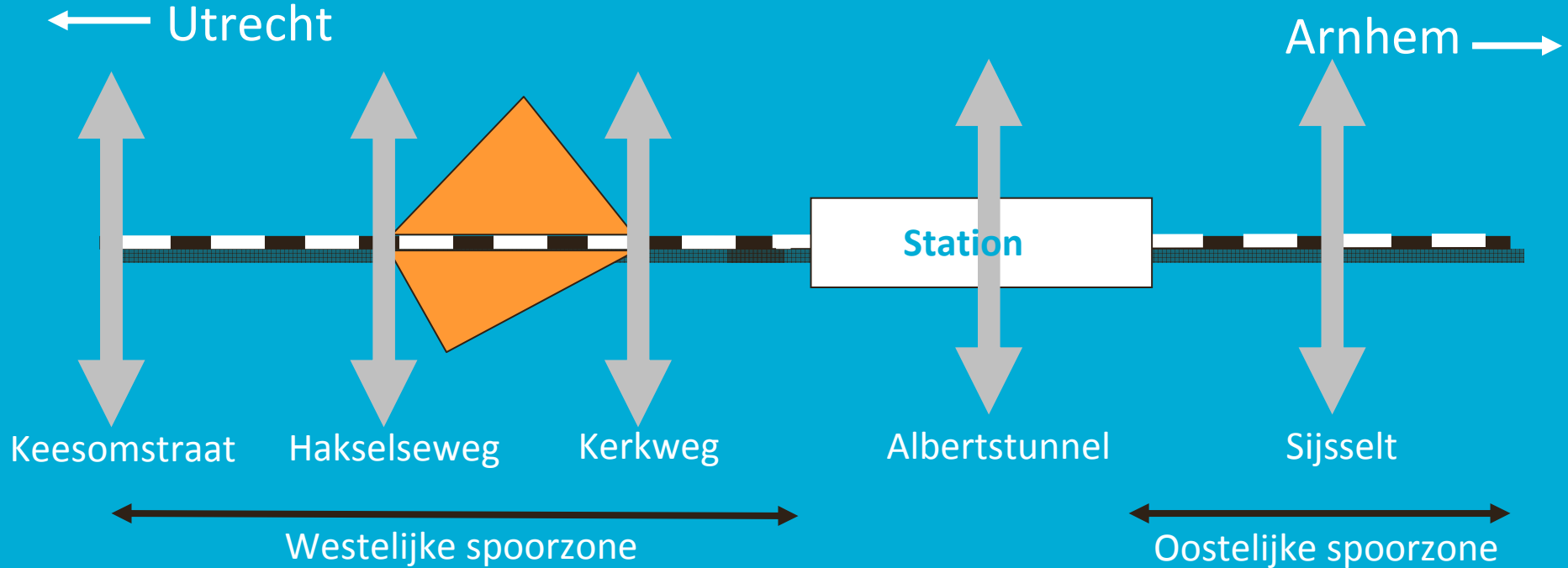
Verbeteren
OV-Knoop

Station als centrum in
stedenbouwkundig en
infrastructureel plan

Schema project



Hoogteligging in de praktijk

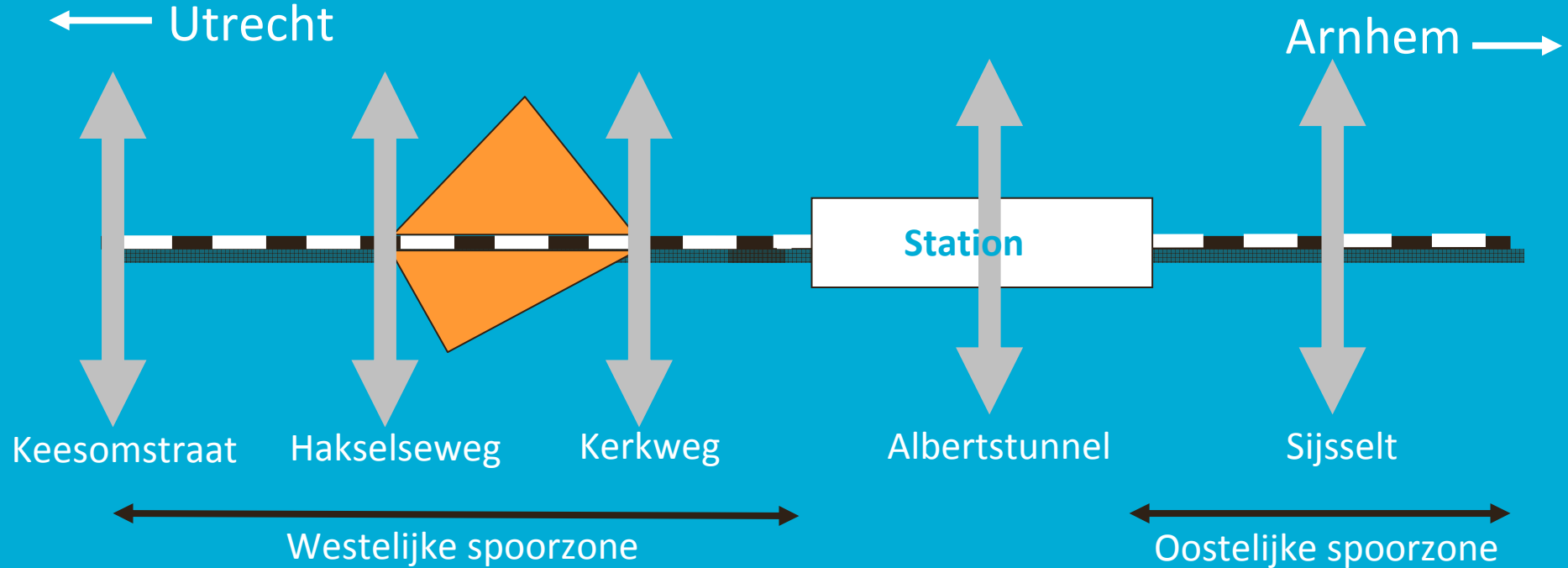


Partieel verdiepen

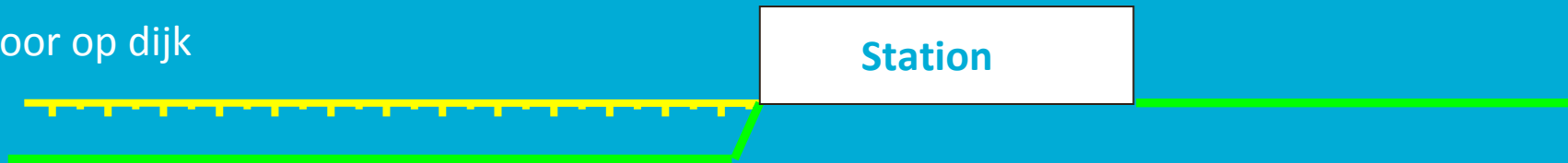
Maaiveld



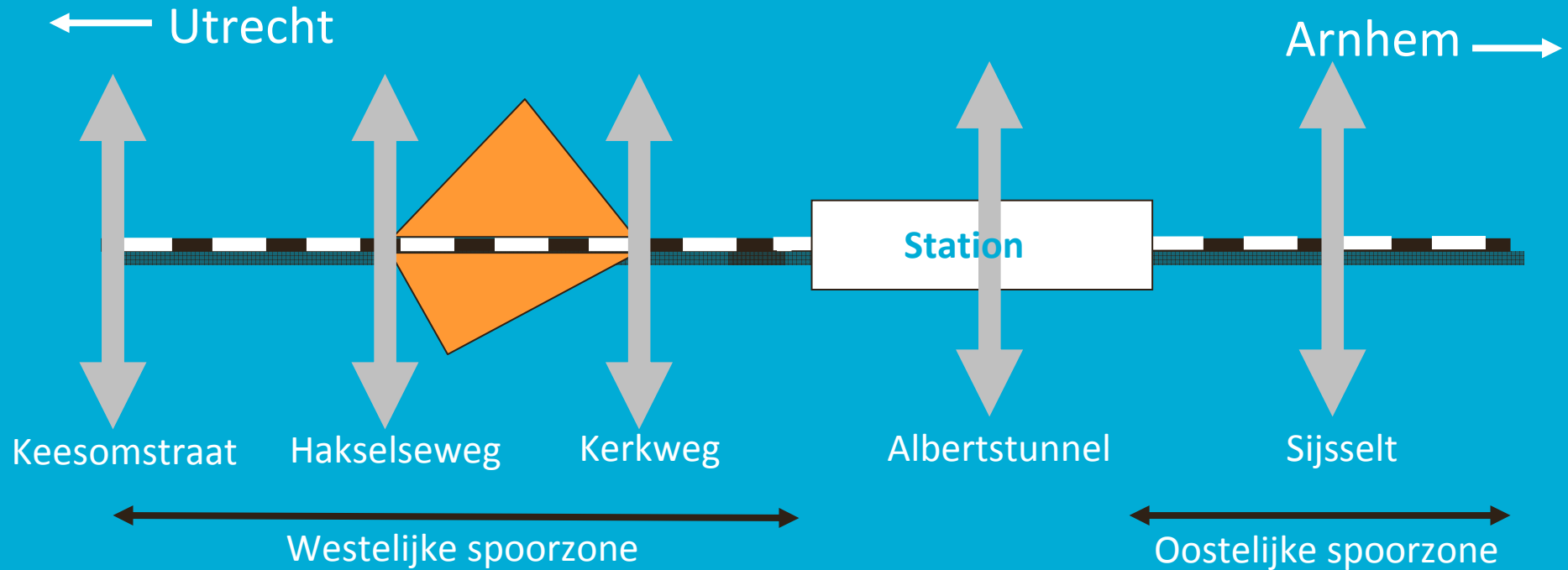
Hoogteligging in de praktijk



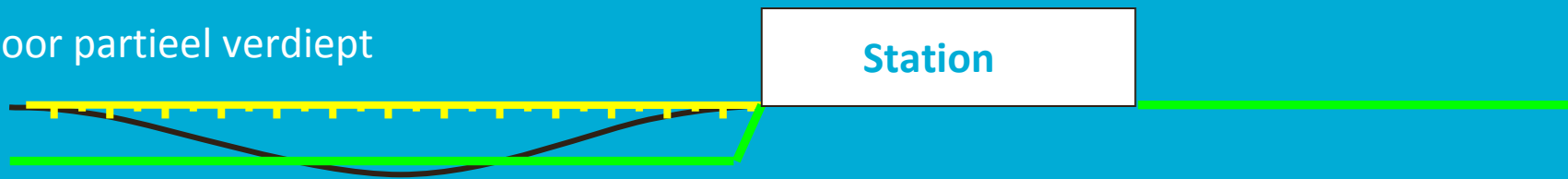
Spoor op dijk



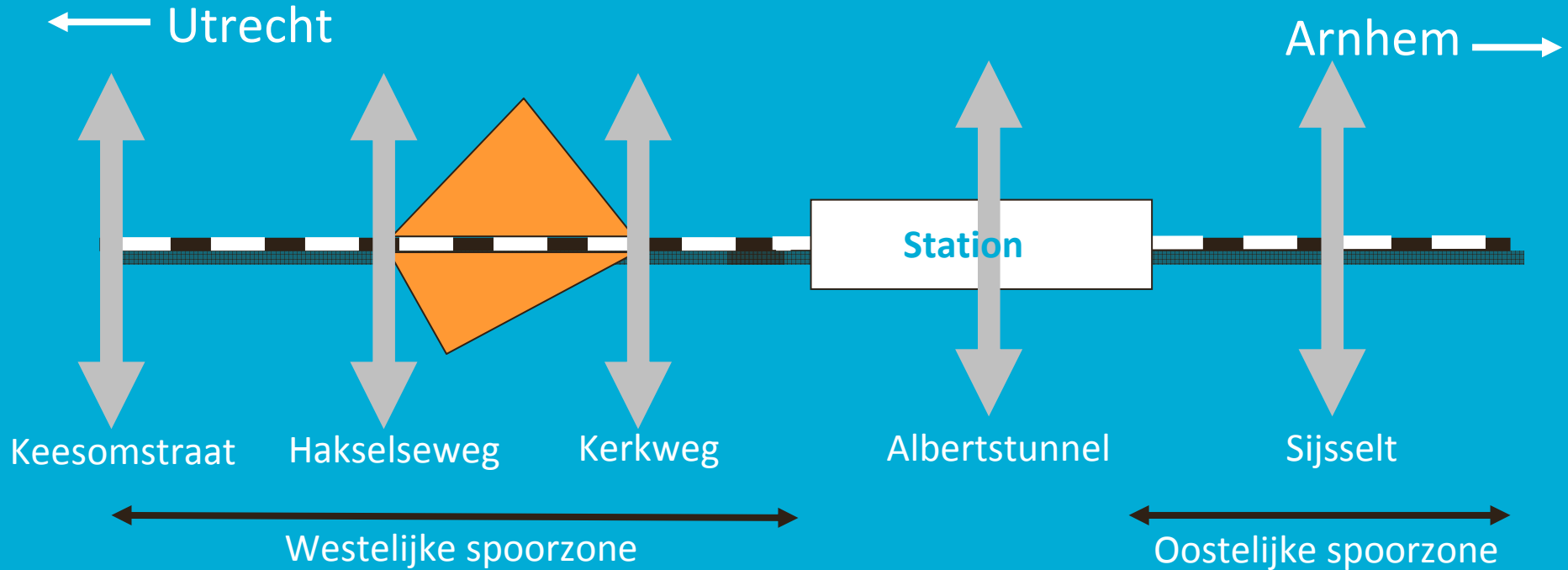
Hoogteligging in de praktijk



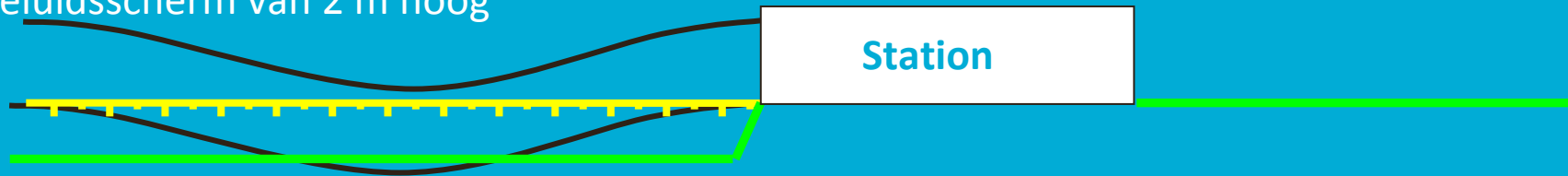
Spoor partieel verdiept



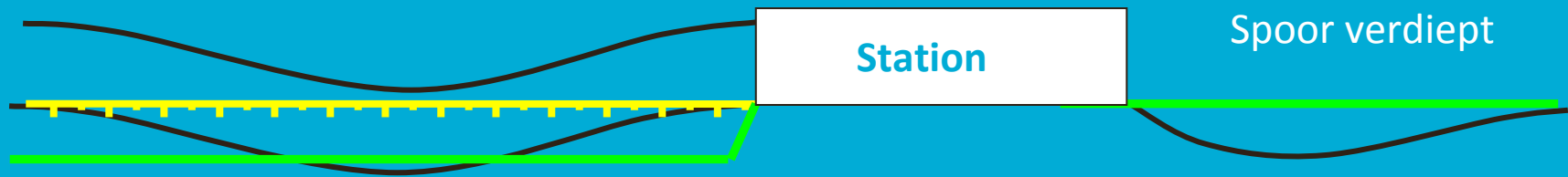
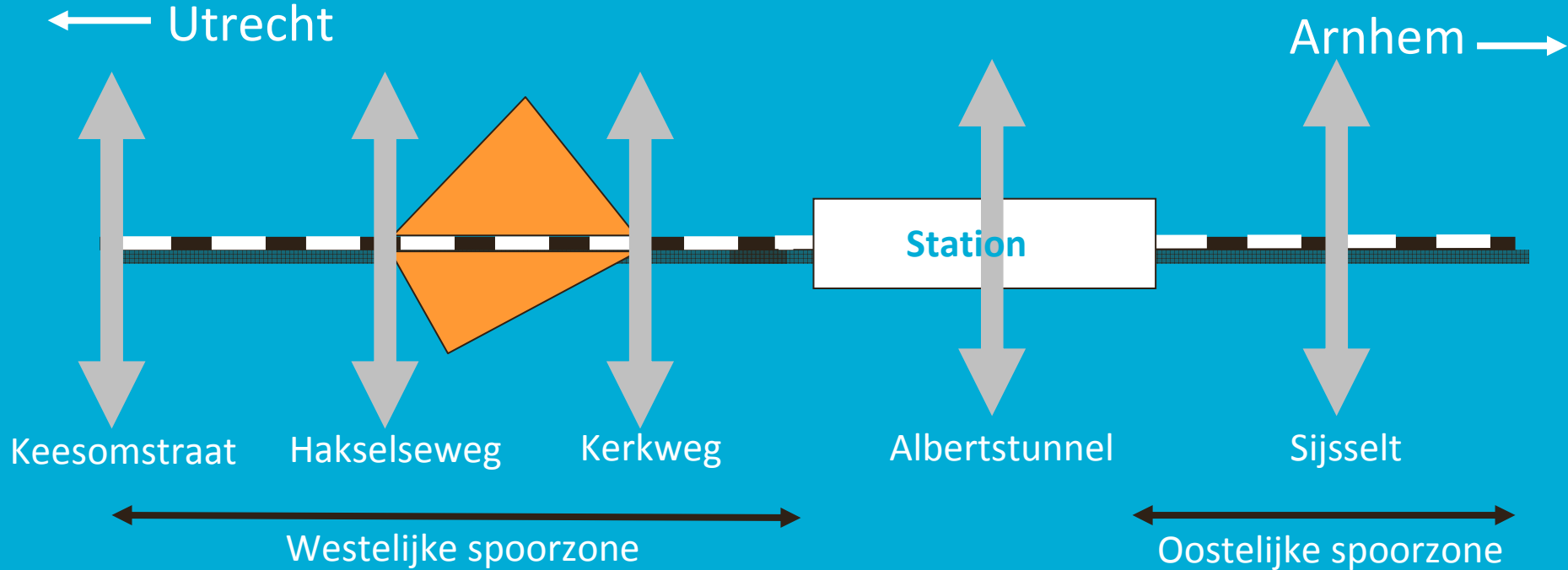
Hoogteligging in de praktijk



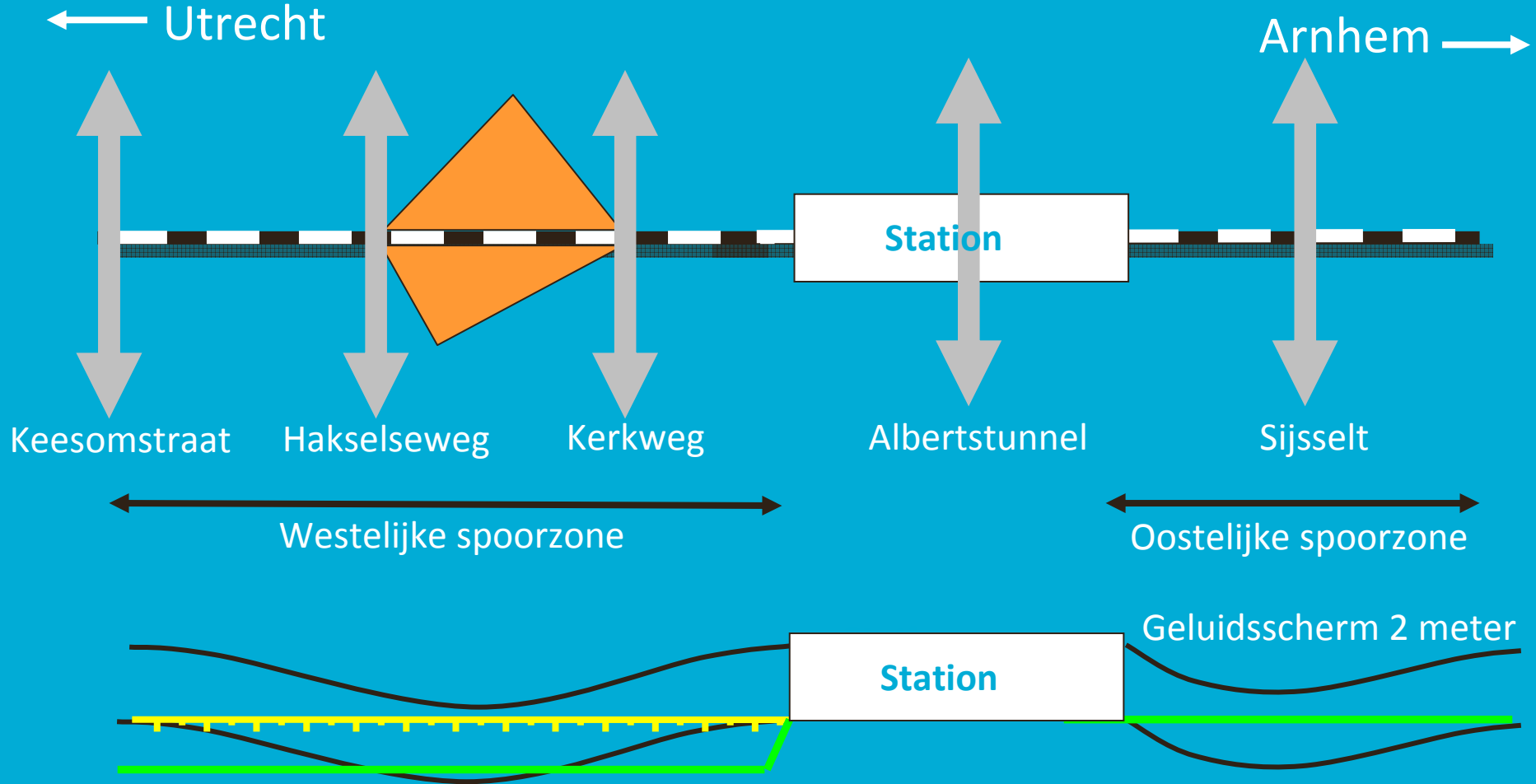
Geluidsscherm van 2 m hoog



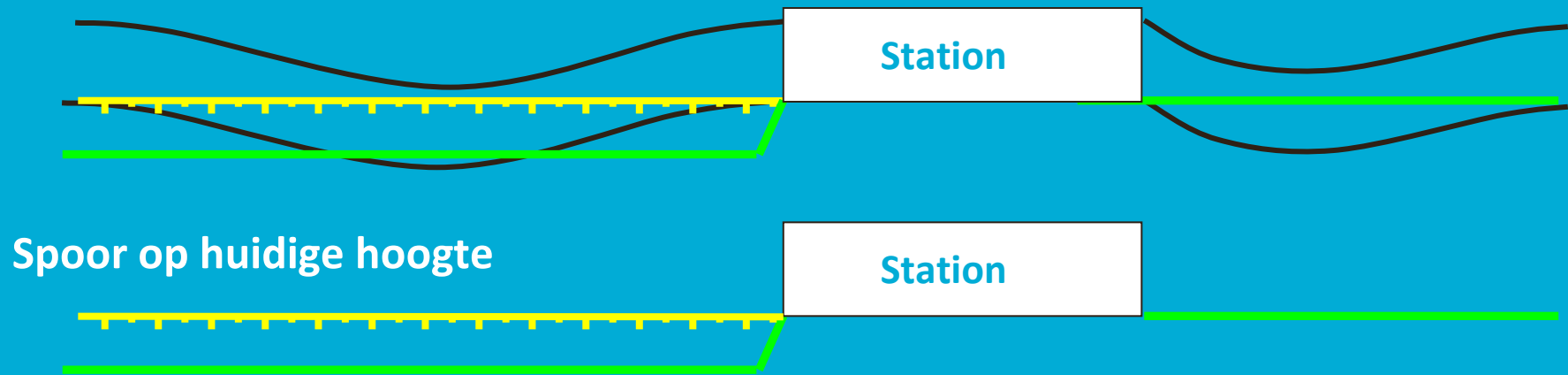
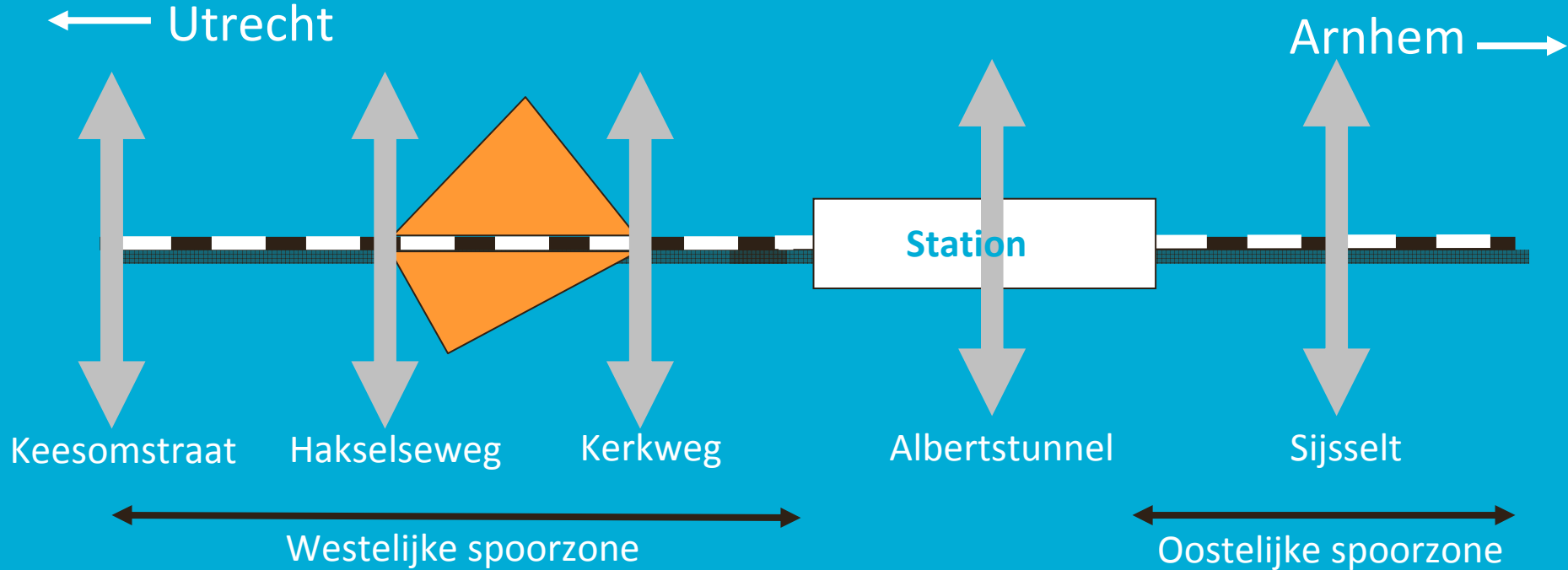
Hoogteligging in de praktijk



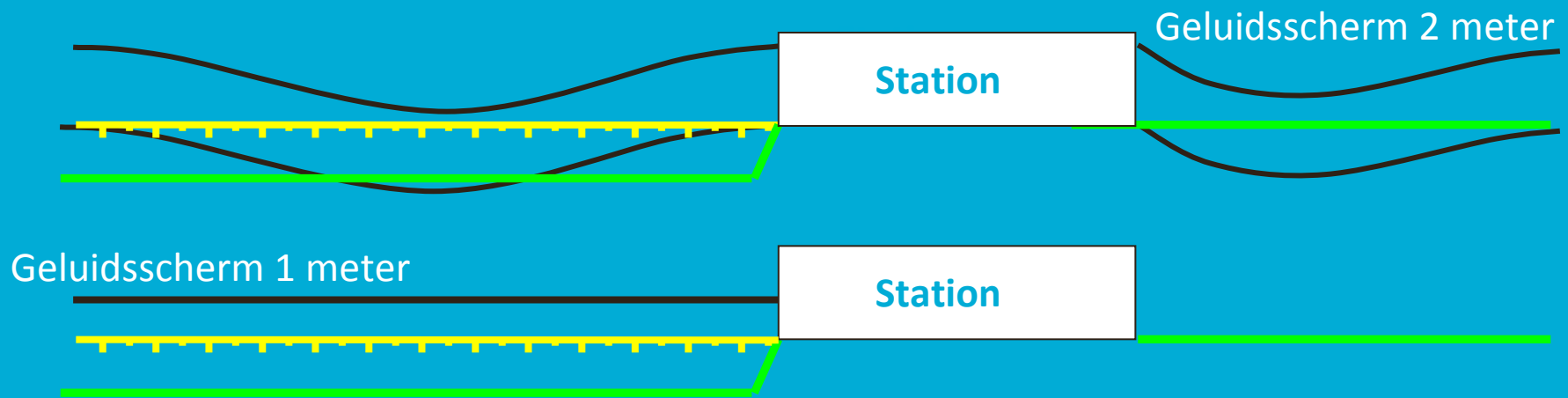
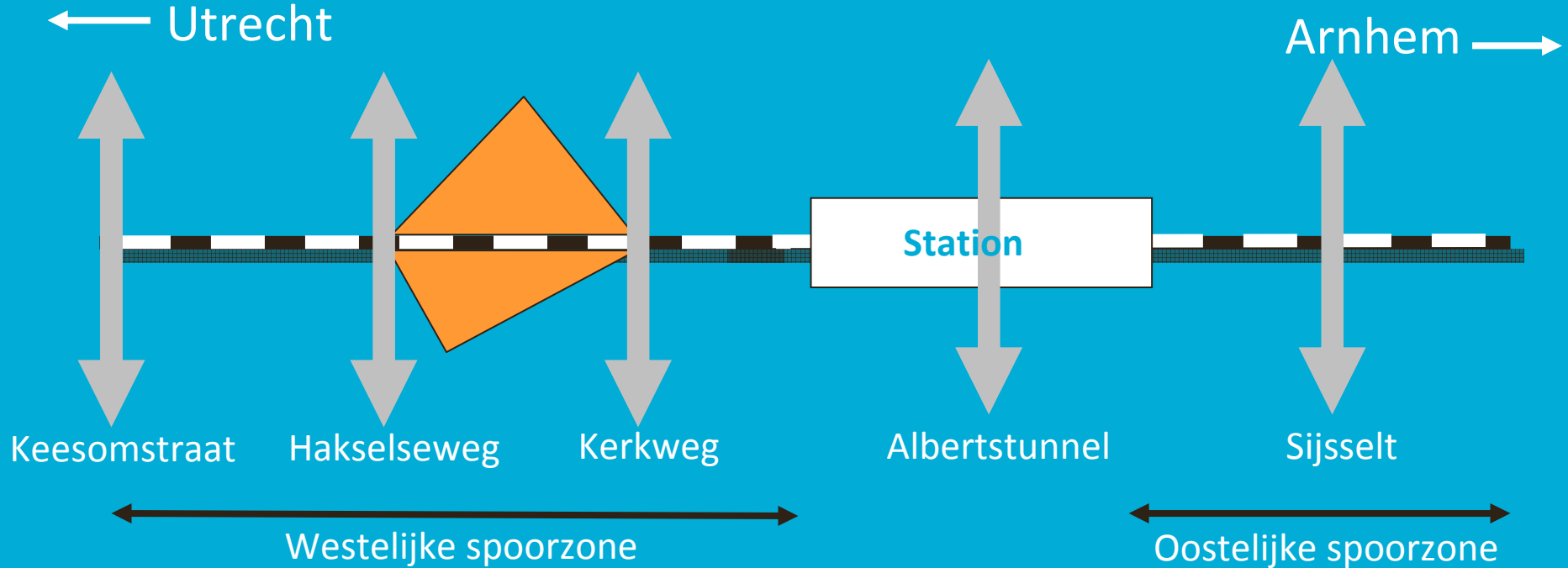
Hoogteligging in de praktijk



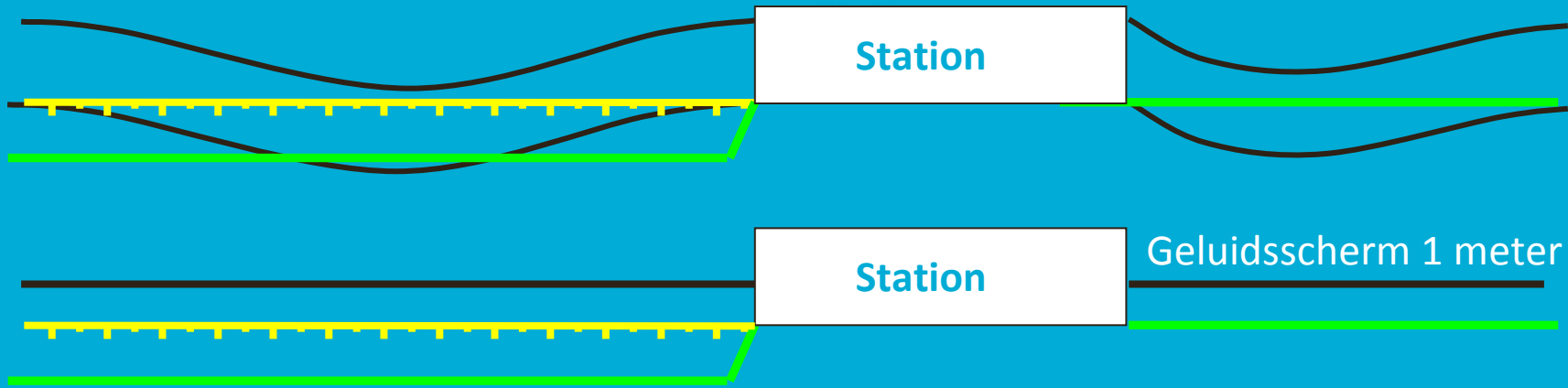
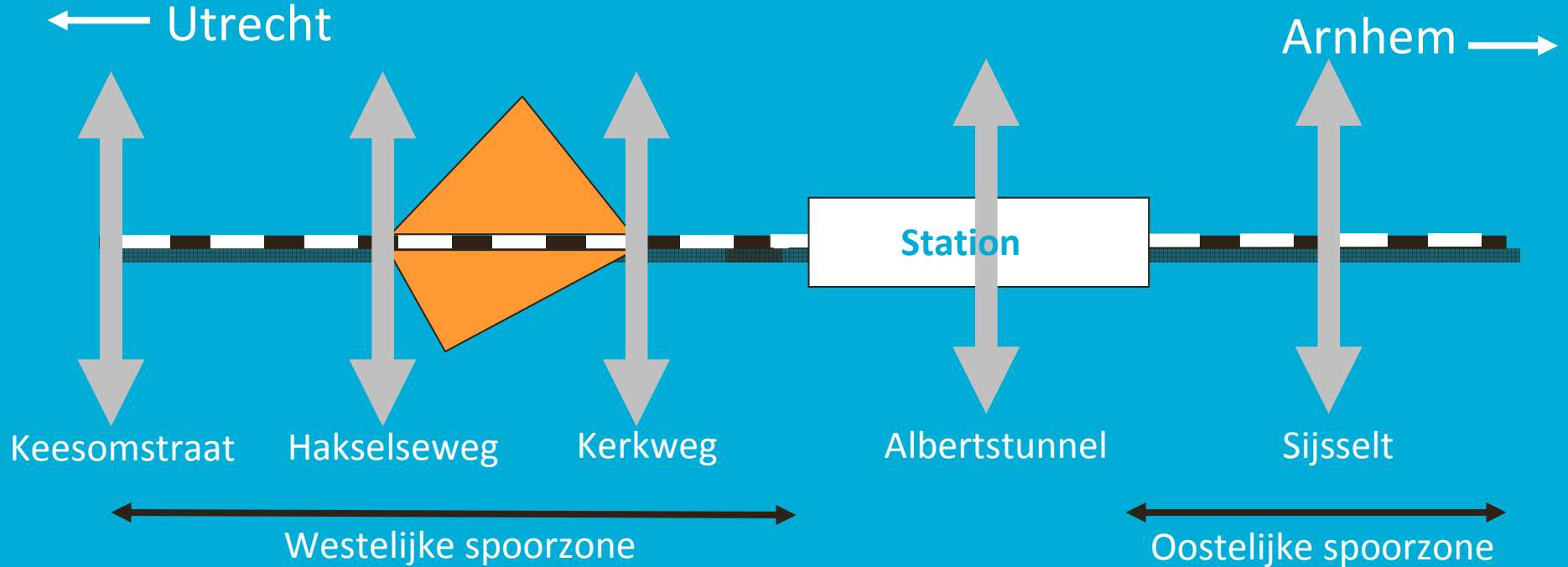
Hoogteligging in de praktijk



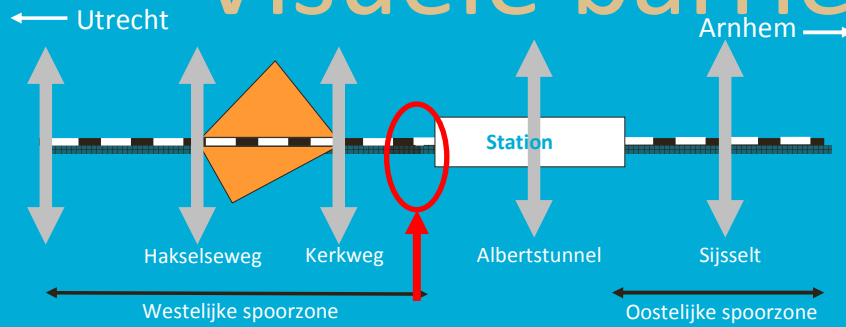
Hoogteligging in de praktijk



Hoogteligging in de praktijk



Visuele barrière in de praktijk



Begin Blokkenweg

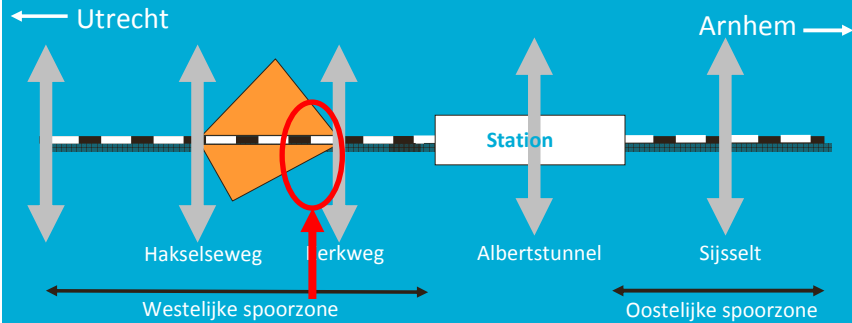


Partieel verdiepen



Spoor op huidige hoogte

Visuele barrière in de praktijk



SOMA/AZO-terrein

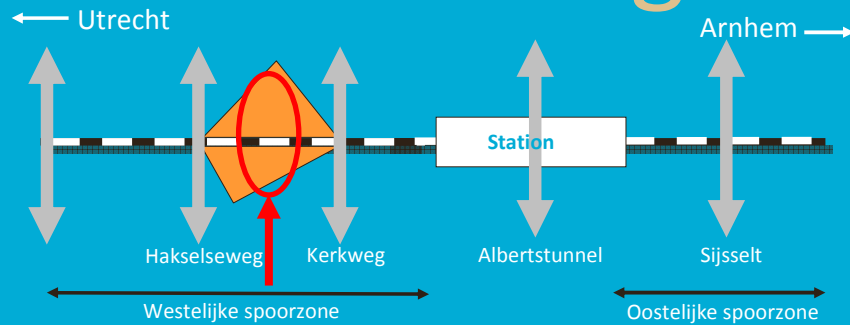


Partieel verdiepen



Spoor op huidige hoogte

Verbindingen in de praktijk



SOMA/AZO-terrein



Partieel verdiepen = viaduct



Spoor op huidige hoogte = tunnel

Ligging en functionaliteit wordt nader onderzocht in participatietraject

Viaduct



viaduct SOMA-AZO bij partieel verdiept, gezien van west naar oost, vanaf de Verlengde Blokkenweg

Geluidsproductie

Voortschrijdend inzicht:

- Minder goederentreinen (Betuweroute)

Technische vernieuwingen:

- Meer maar per saldo stillere reizigerstreinen (blokkenrem => schijfrem)
- Gebruik raildempers algemeen geaccepteerd

Uitgangspunten:

- Invoering Programma Hoogfrequent Spoor 'spoorboekloos rijden'
- ICE rijdt 160 km per uur

Geluidsmaatregelen

- Partieel verdiepen:
 - Deels verdiept + schermen 2 meter
 - Nieuwbouw spoor => saneringswaarde: 55 decibel op de gevel
- Spoor op huidige hoogte:
 - Schermen 1 meter + raildempers
 - Sanering bestaande bebouwing => norm: 10 decibel verminderen
 - Inzet schermen en raildempers maximaal 60 decibel

Beide plannen voldoen aan de normen voor geluidssanering

Planning en bouwhinder spoor

- Partieel verdiepen:
 - Eén of meerdere jaren bouwtijd
 - Veel treinvrije periodes nodig voor constructie verdieping
 - Viaduct moet gereed zijn voor verdieping mogelijk is
 - In de gehele spoorzone langs het spoor zwaar bouwverkeer gedurende de gehele bouwtijd
- Spoor op huidige hoogte:
 - Geen bouwtijd voor verdieping spoor
 - Geen treinvrije periodes voor verdieping spoor
 - Geen bouwverkeer voor verdieping spoor

Risico's

- Partieel verdiepen:
 - Bouwen verdieping is risicovol
 - Treinvrije periodes
 - Bouwen verdieping en trein vrije periodes zorgen samen voor grotere financiële risico's
- Spoor op huidige hoogte:
 - Neemt risico's huidig plan weg

Financiën

- Partieel verdiepen:
 - Totale financiële opgave geeft noodzaak tot bezuinigingen
 - Kosten van spoorverdieping daarin € 36 miljoen
- Spoor op huidige hoogte:
 - Binnen financiële budget zijn kwalitatieve en kwantitatieve doelstellingen evenwichtig haalbaar
 - Spoor op huidige hoogte geeft ruimte voor perronkappen, sanering en indexering

Samenvatting

Doelstelling/randvoorwaarden	Kenmerk	Huidige hoogte vs part verdiept
 Verminderen barrièrewerking	Visuele barrière	-/0
 Verminderen barrièrewerking	Verbindingen	+
 Verminderen barrièrewerking	Geluid	0
 Verbeteren OV-Knoop	Functioneren OV-knoop	+
 Station en directe omgeving opwaarderen	Uitstraling station	
 Station als centrum	Verbinding 4 kwadranten	
Tijd	Planning en bouwhinder	+
Geld	Financiële haalbaarheid	+
Risico's		+

Conclusie

Vergelijking partieel verdiepen met huidige hoogteligging laat zien:

- Barrièrewerking wordt gelijkwaardig verminderd m.u.v. visueel
- Er ontstaat ruimte voor benodigde investeringen in alle doelstellingen
- Aantal aanzienlijke financiële en planningsrisico's worden weggenomen

Proces

- Besluit van het college van B&W 14 september, behandeling besluitvormend in de commissie RO op 12 oktober, besluit gemeenteraad per 11 november en formalisatie in het Bestuurlijk Overleg;
- Start participatietraject tunnel(s) SOMA/AZO en geluidsschermen eerste kwartaal 2011;
- Presentatie en besluitvorming over totaal keuzepakket Spoorzone inclusief de stationsomgeving en verbinding SOMA/AZO aan de gemeenteraad in het tweede kwartaal 2011.

Opening infomarkt