



ProRail



**Veluwe
Poort
Ede**

van *nature* dichtbij

Presentatie Raadscommissie Veluwe Poort

Wel/niet partieel verdiepen?

Inhoud

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

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

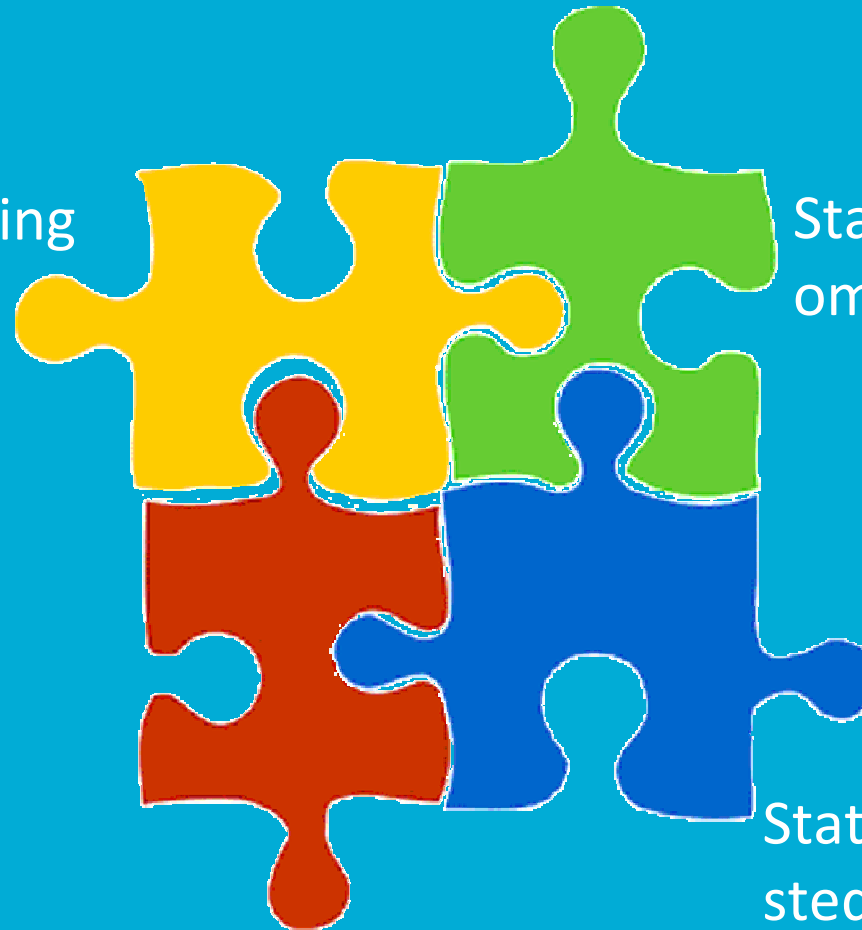
- Het college van B&W heeft op 14 september 2010 besloten om bij de verdere uitwerking van de plannen voor de Spoorzone Ede uit te gaan van de huidige hoogteligging van het spoor.
- Het college van B&W verzoekt de gemeenteraad in te stemmen met dit besluit.
- Dit besluit zal aansluitend geformaliseerd 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.
- Uitgangspunten zijn de doelstellingen zoals geformuleerd voor dit project en die ook onderschreven zijn door de subsidieverstrekkers.

Doelstellingen

Verminderen
barrièrewerking

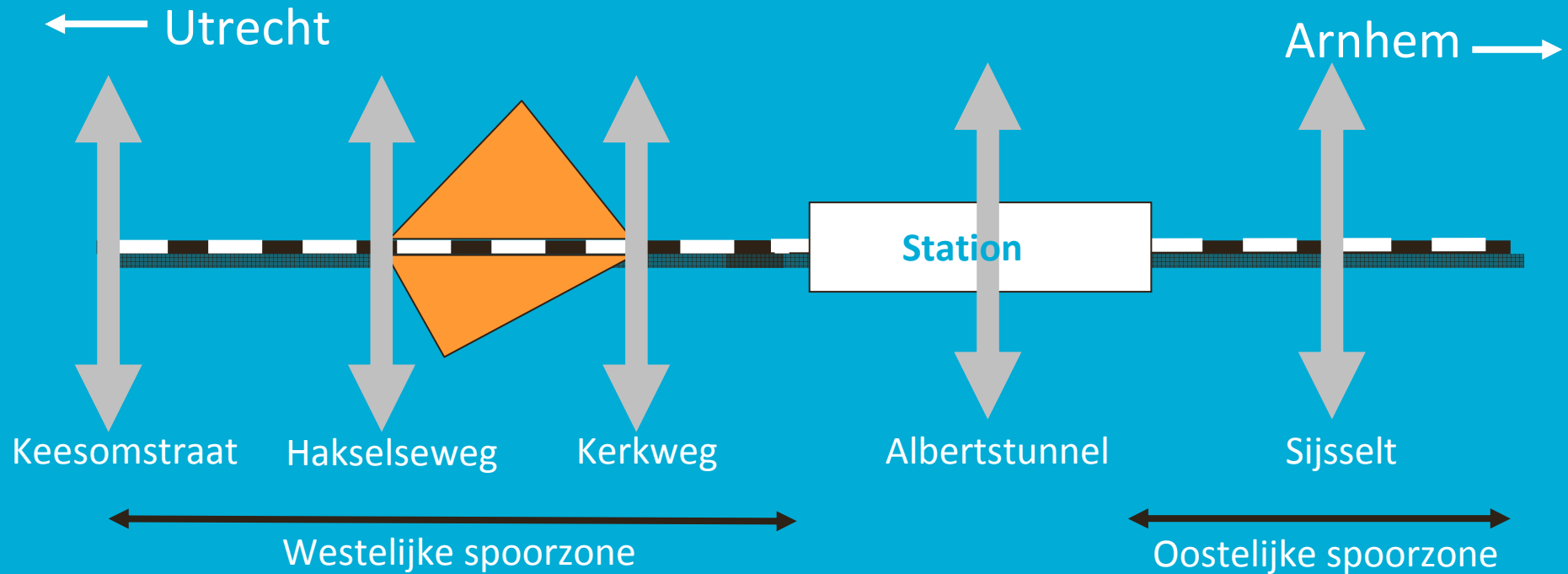


Station en directe
omgeving opwaarderen

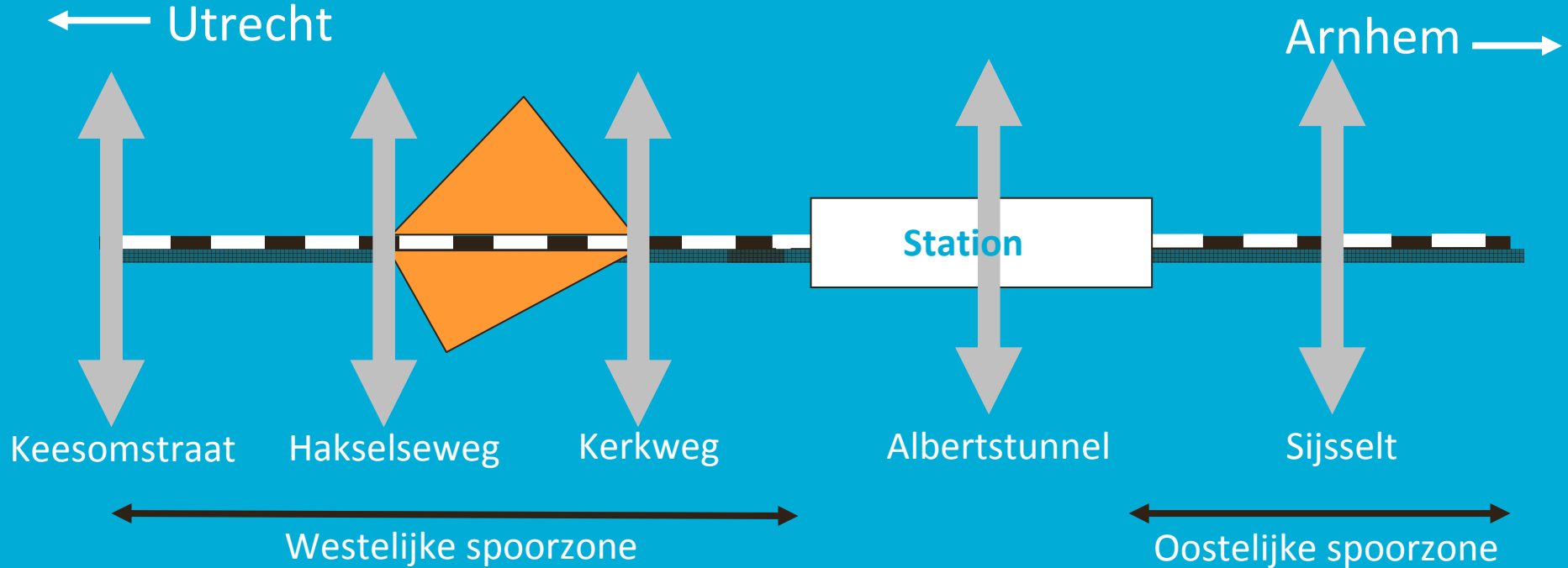
Verbeteren
OV-Knoop

Station als centrum in
stedenbouwkundig en
infrastructureel plan

Schema project



Hoogteligging in de praktijk

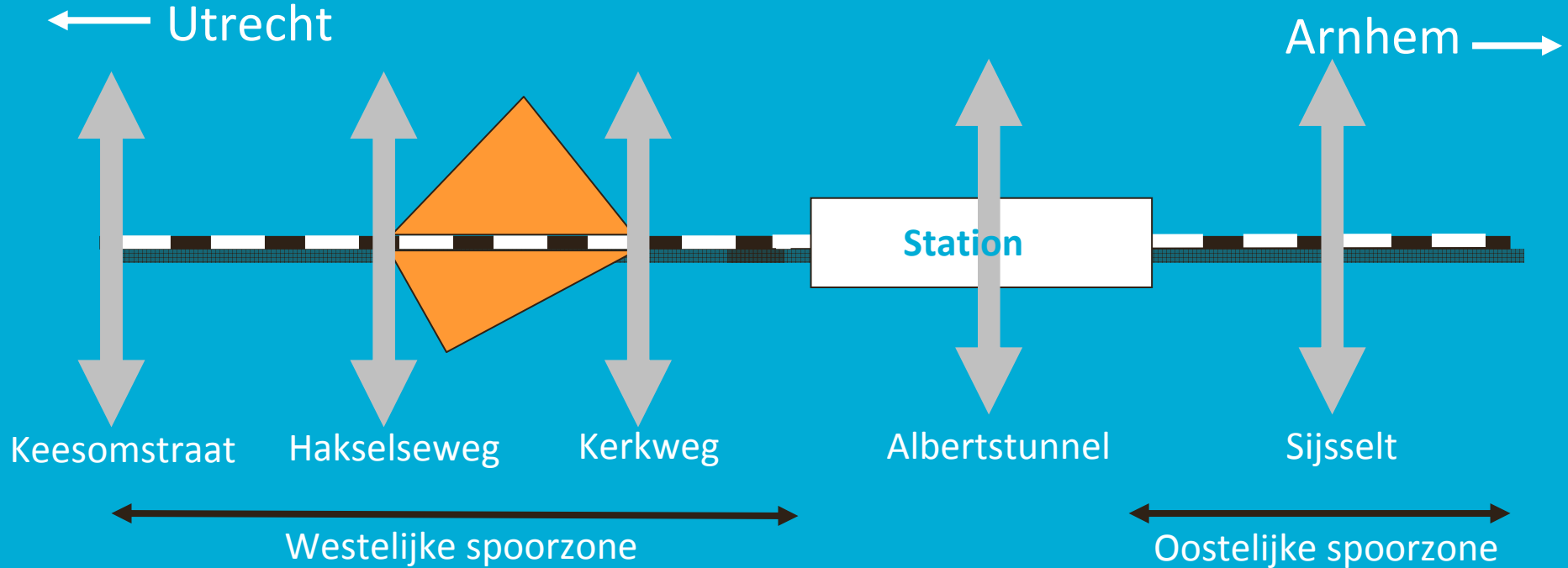


Partieel verdiepen

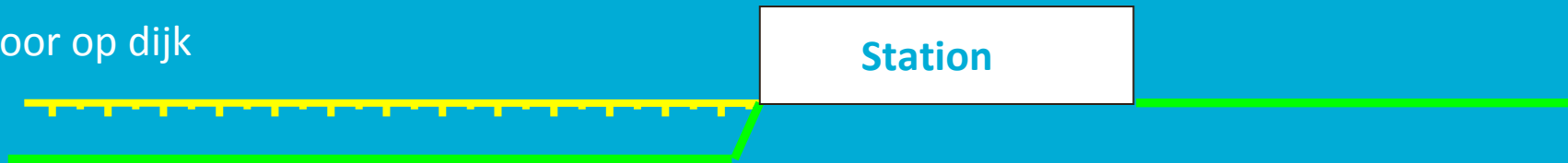
Maaiveld



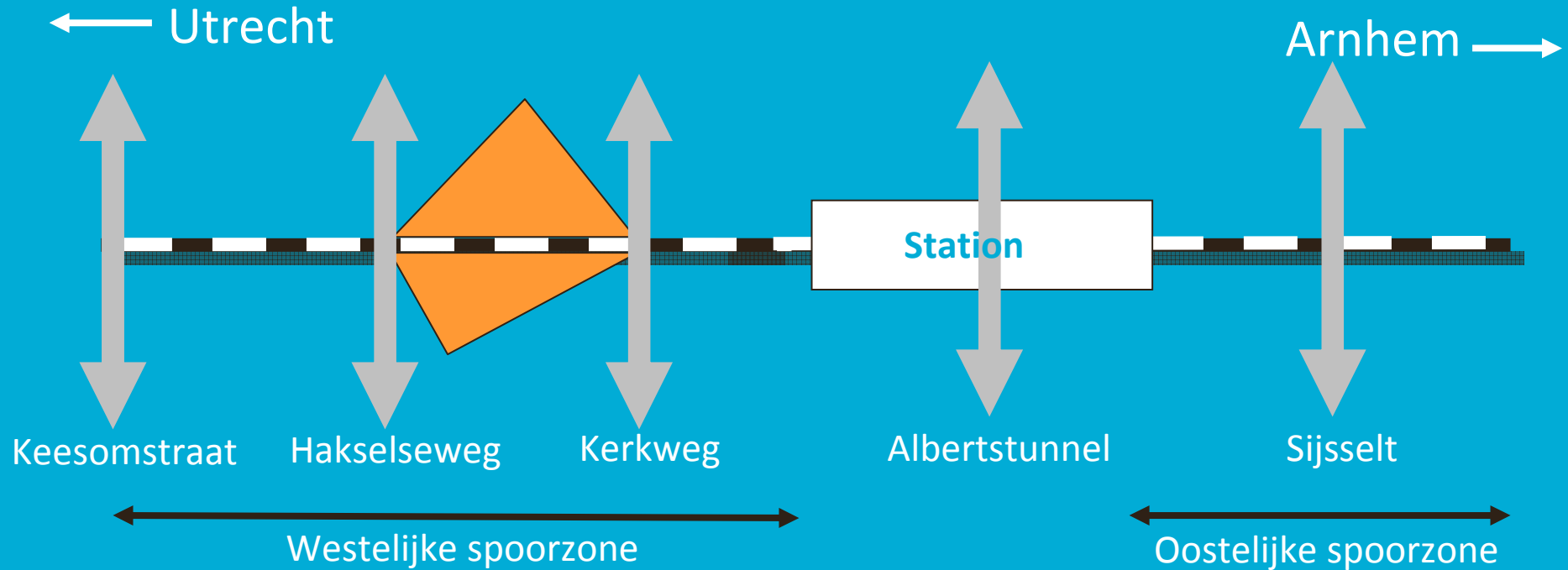
Hoogteligging in de praktijk



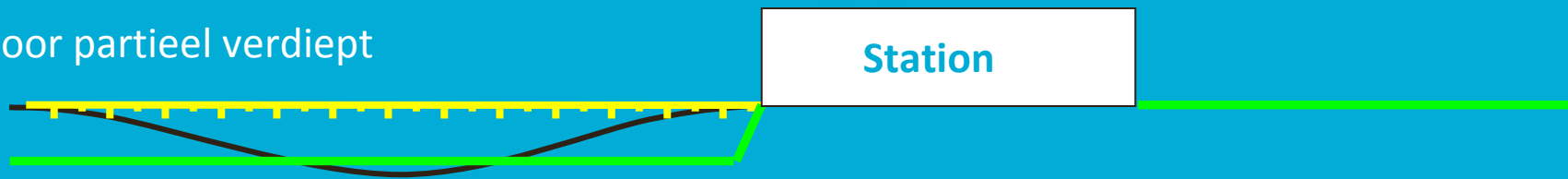
Spoor op dijk



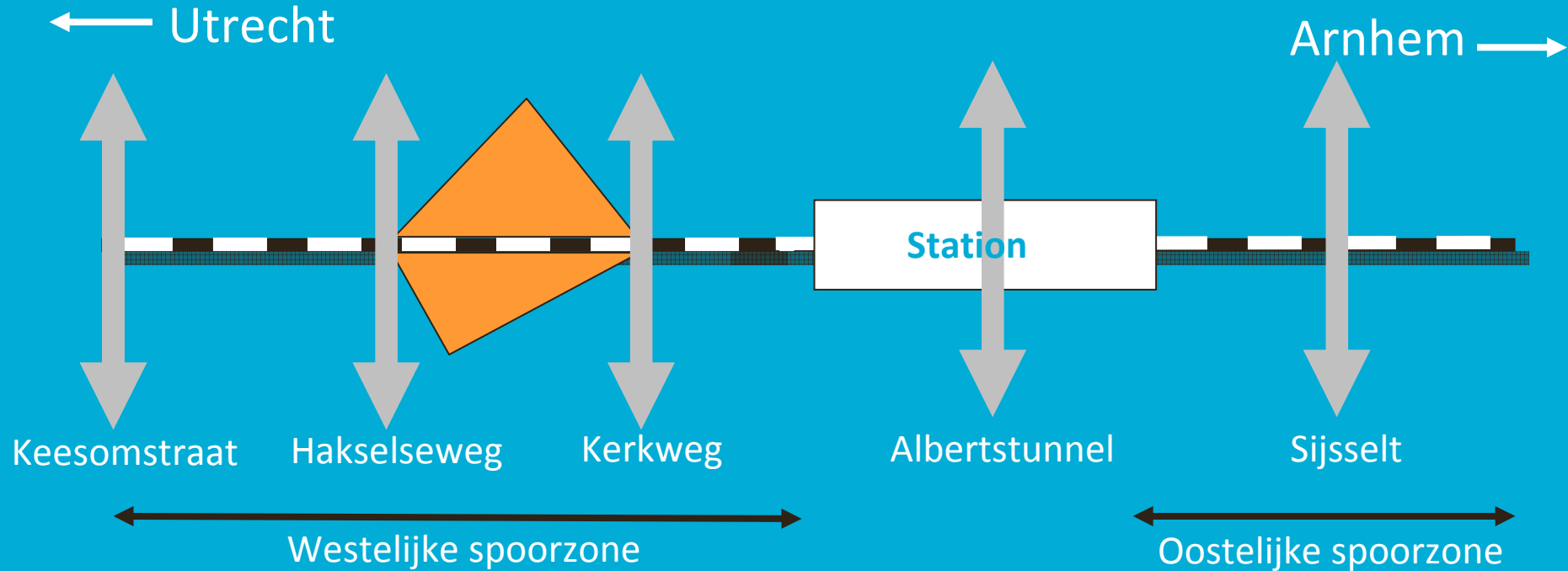
Hoogteligging in de praktijk



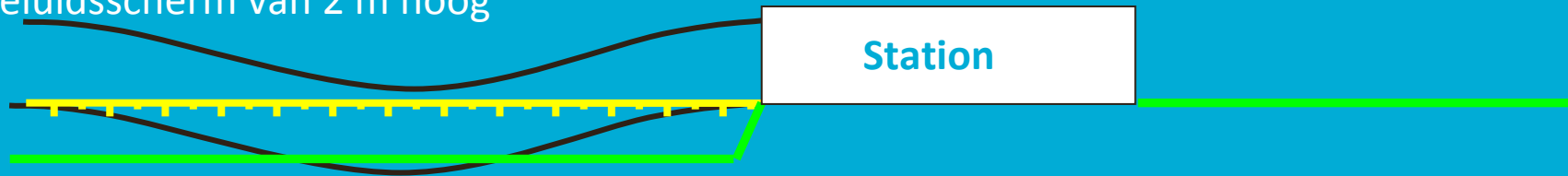
Spoor partieel verdiept



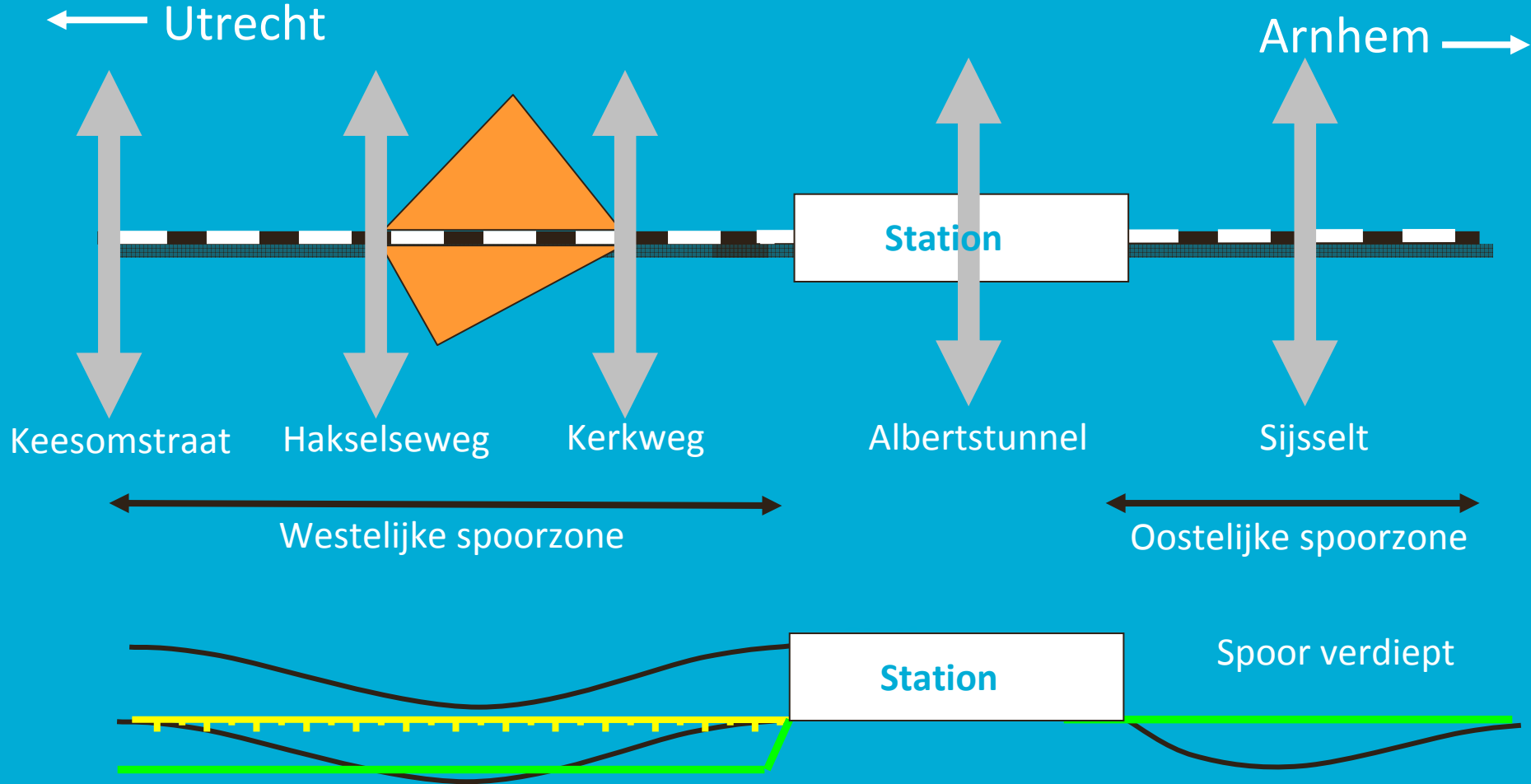
Hoogteligging in de praktijk



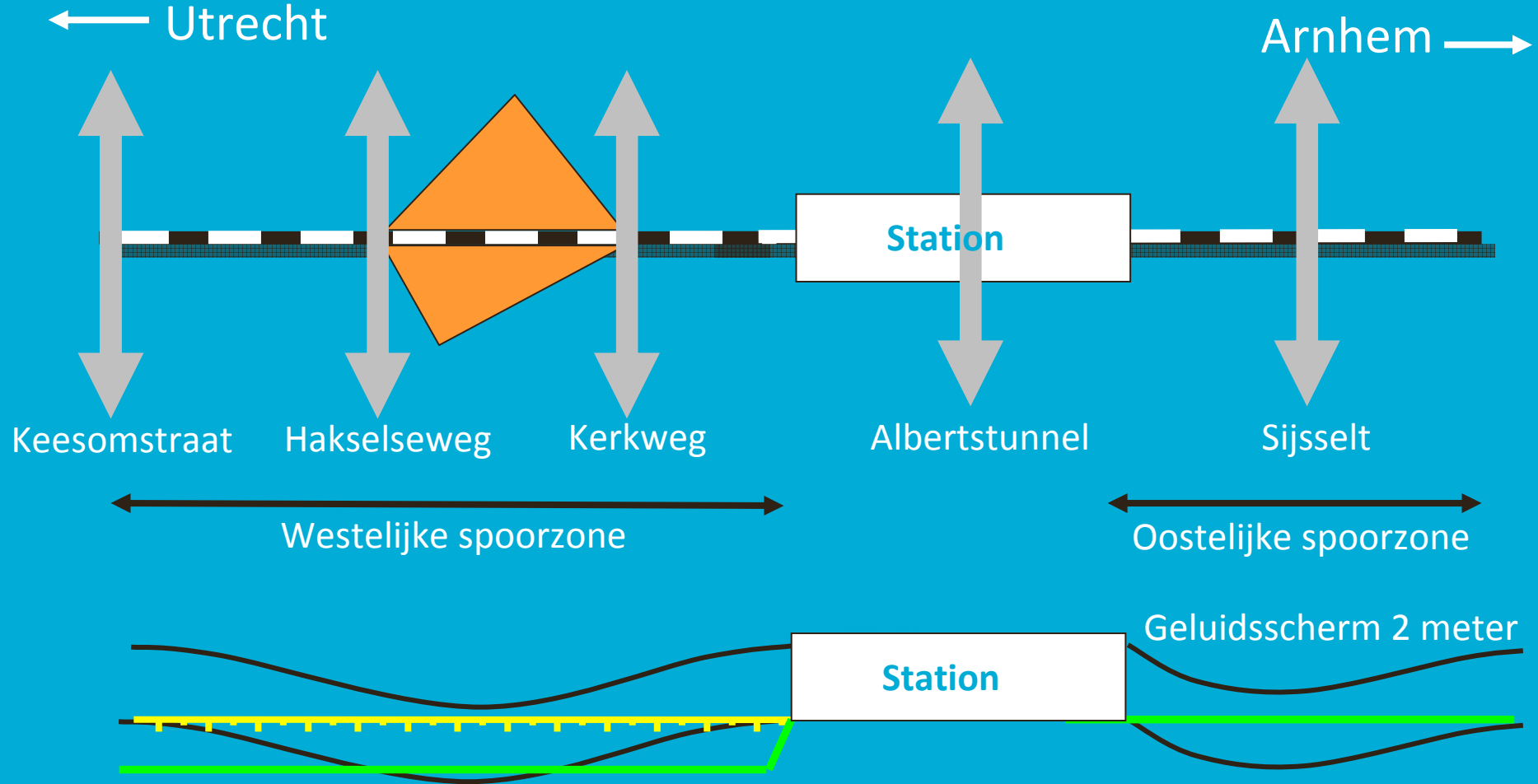
Geluidsscherm van 2 m hoog



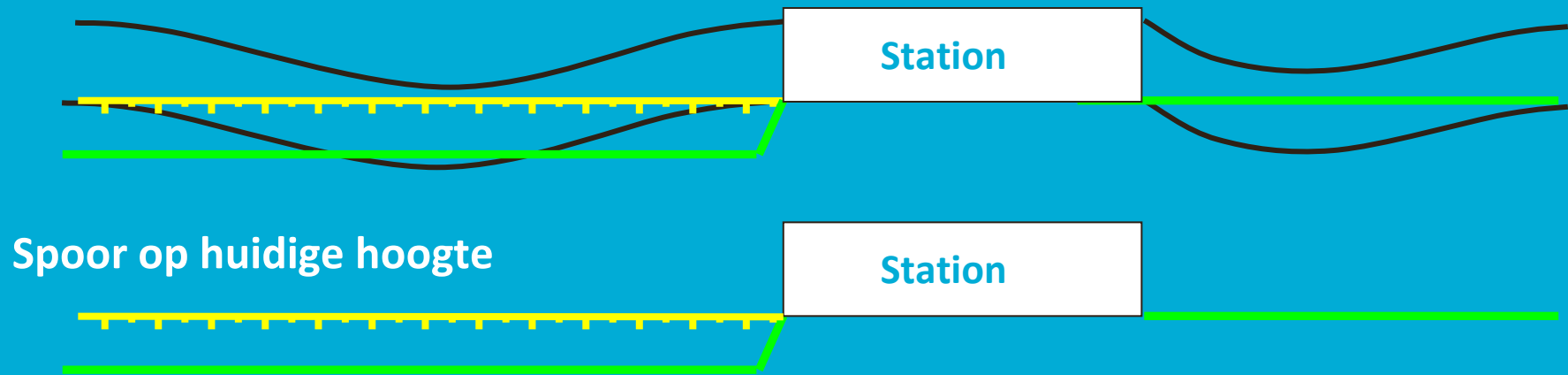
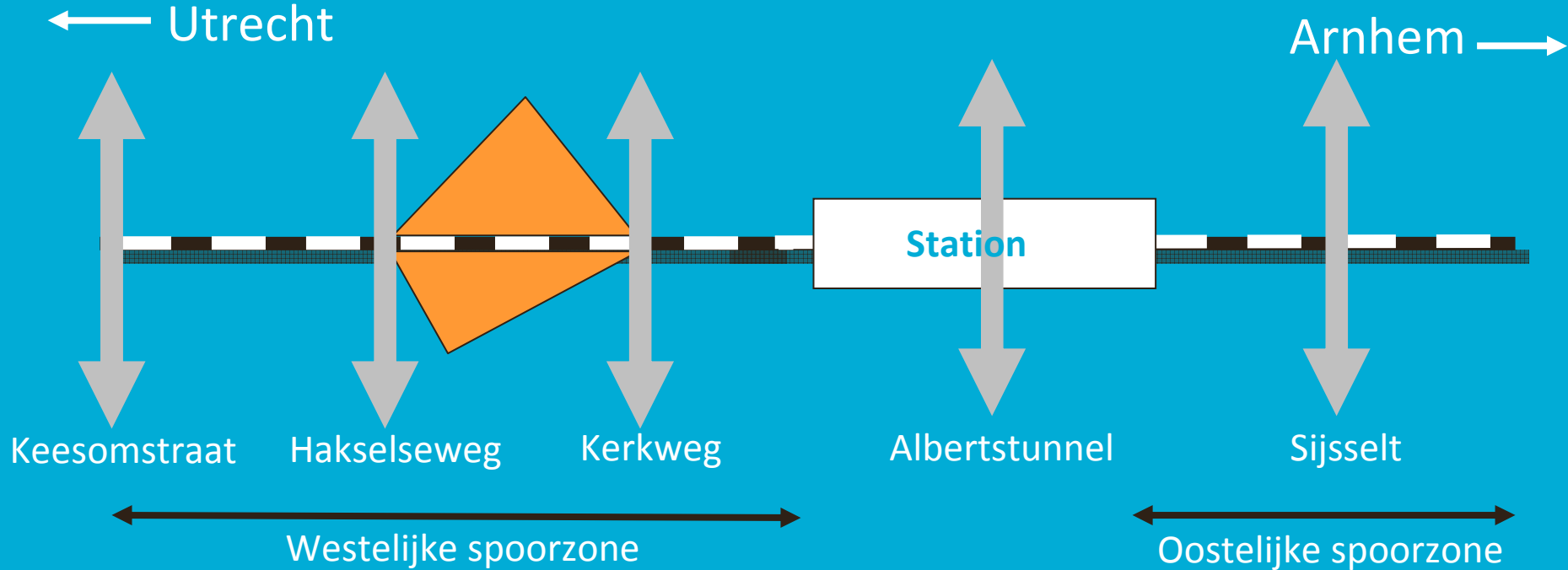
Hoogteligging in de praktijk



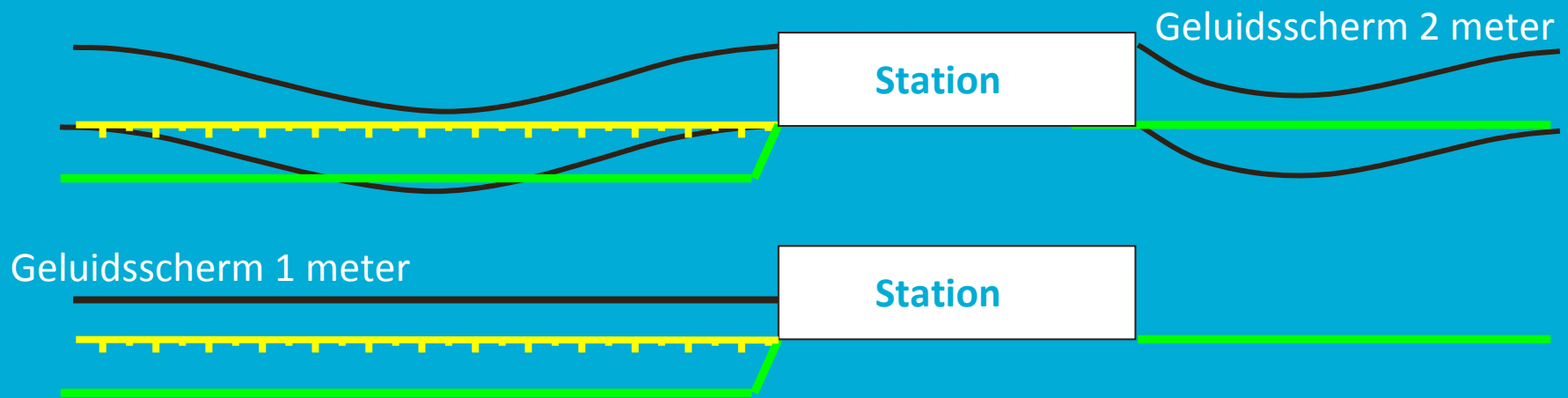
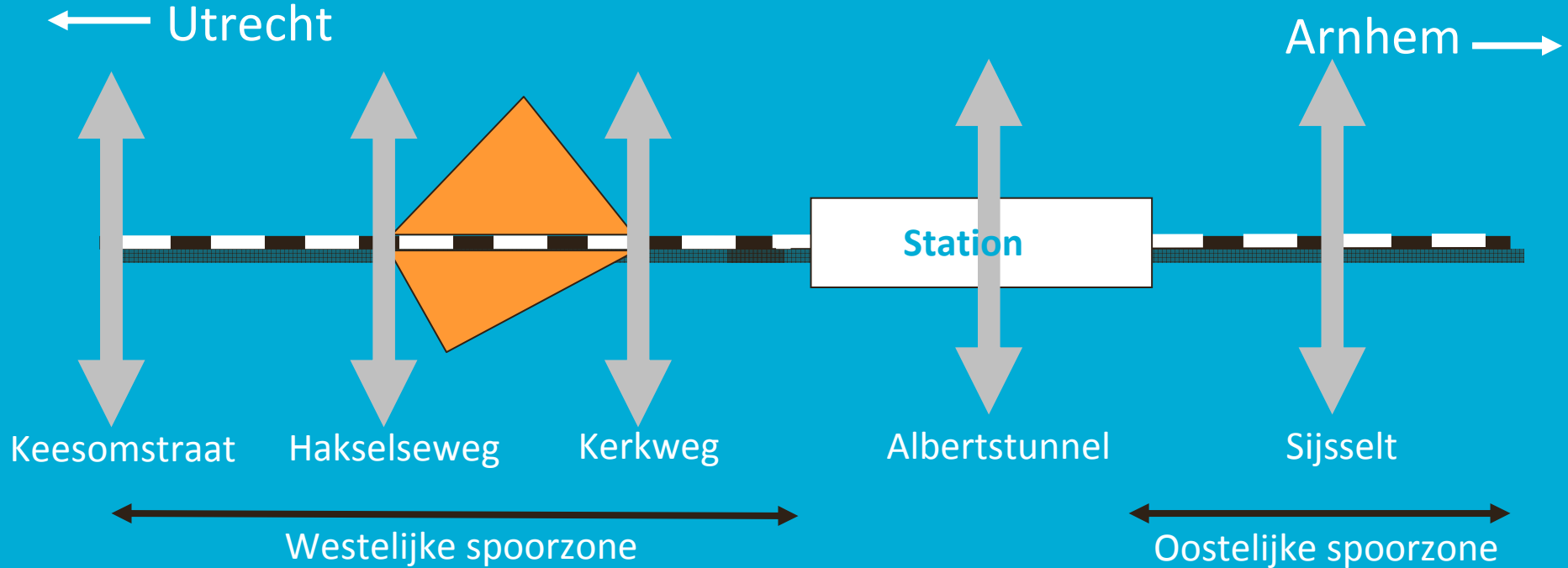
Hoogteligging in de praktijk



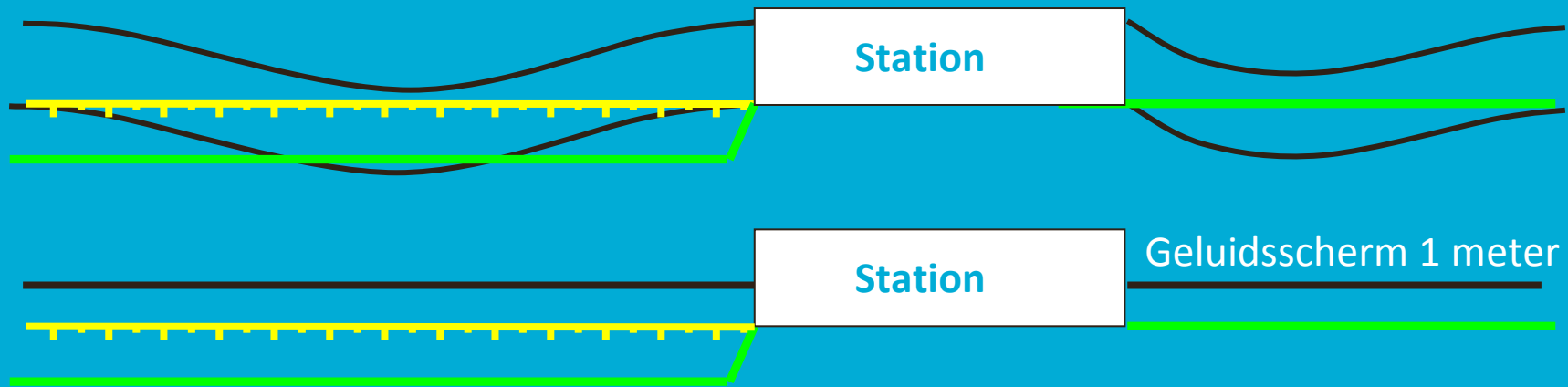
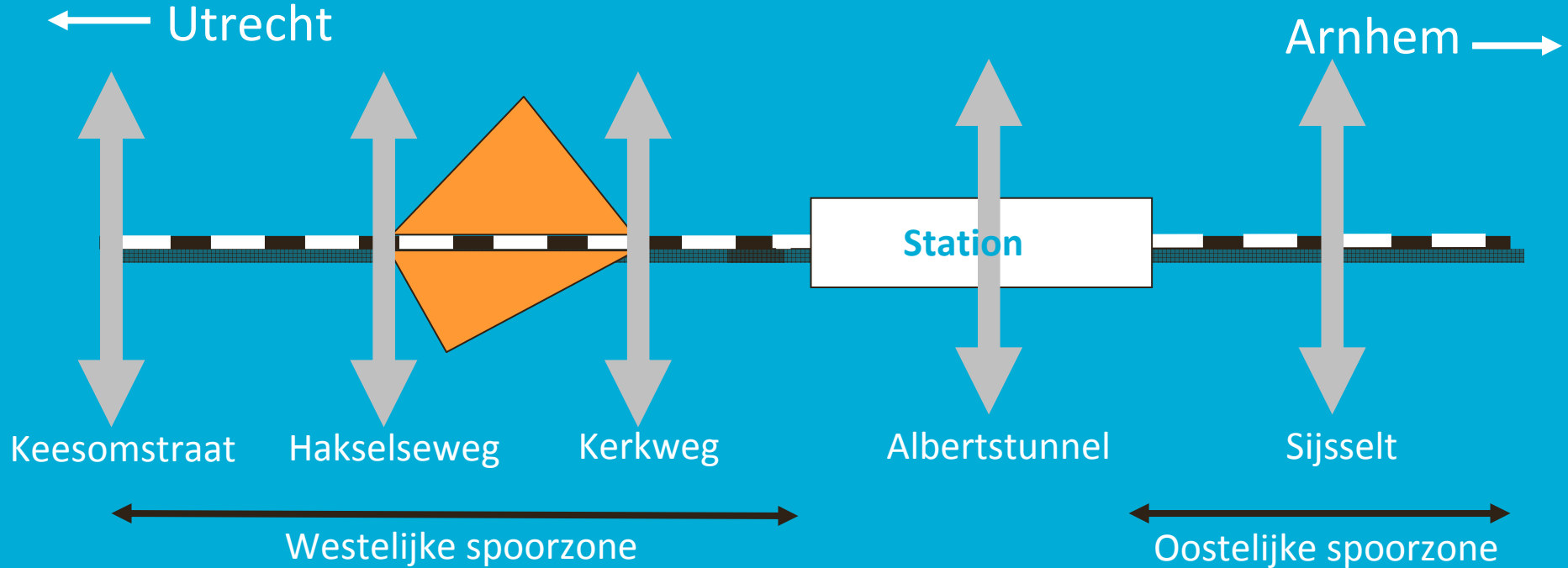
Hoogteligging in de praktijk



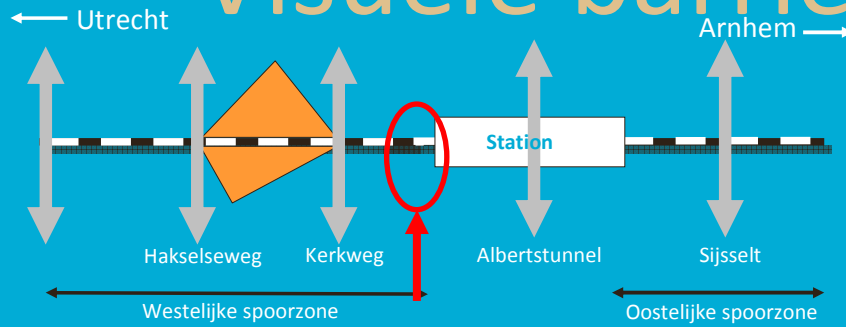
Hoogteligging in de praktijk



Hoogteligging in de praktijk



Visuele barrière in de praktijk



Begin Blokkenweg

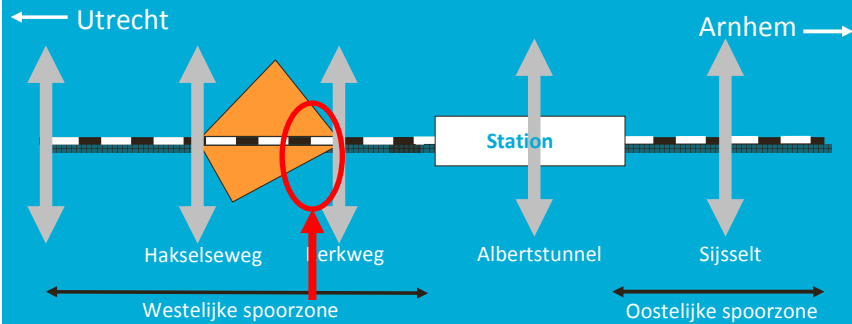


Partieel verdiepen



Spoor op huidige hoogte

Visuele barrière in de praktijk



SOMA/AZO-terrein



Partieel verdiepen



Spoor op huidige hoogte

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

Geluidsmaatregelen

- Partieel verdiepen:
 - Deels verdiept + schermen 2 meter
 - Nieuwbouw spoor => saneringswaarde: 55 dBa op de gevel
- Spoor op huidige hoogte:
 - Schermen 1 meter + raildempers
 - Sanering bestaande bebouwing => norm: 65-55 dBa
 - Inzet schermen en raildempers benaderen 55 dBa

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 mln
- 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 in de commissie R.O. op 12 oktober, besluit gemeenteraad per 11 november en formalisatie in het Bestuurlijk Overleg
- Start van informatietraject (inloopavonden) begin oktober
- Presentatie totaal keuzepakket Spoorzone inclusief de stationsomgeving aan de gemeenteraad in het tweede kwartaal 2011

VRAGEN?