

Station Ravenstein

Inpassing interwijk en schetsontwerp

30188372 | definitief | version 1.0 | 03 mei 2024

Version history
Versie 1.0 - 03 mei 2024

Opgesteld: Nander Brinker

Gecontroleerd: Jitse de Hoogh

Vrijgegeven: Astrid Jacobs

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
2. Kwaliteiten, vertrekpunten en ambitie 6
3. Ligging tunnel en optimale stationsconfiguratie 11
Afweging positiebepaling tunnel 14
Belangrijke uitgangspunten 15
Criteria positiebepaling tunnel ambitie scenario 16
4. Scenario's 17
Nul-scenario met passerelle 17
Minimale scenario met maatregelen, tunnel positie 2 18
Schetsontwerp ambitie scenario 20
5. Conclusie en vervolg 24
6. Referenties 26
7. Colofon 28
8. Bijlagen 29

1. Inleiding

De gemeente Oss is voornemens om in Ravenstein een nieuwbouwwijk, genaamd Stationskwartier, te realiseren. Het plangebied van deze nieuwbouw wordt in twee delen gesneden door het bestaande spoor. De gemeente heeft de wens om het plangebied middels een ongelijkvloerse spoorkruising met elkaar te verbinden door deze met een interwijkverbinding te faciliteren. De voorziene nieuwbouw ligt in de nabijheid van station Ravenstein, het stationsgebouw ligt net ten oosten van het plangebied, waar de perrons nog doorlopen tot in het plangebied. In deze rapportage wordt gekeken naar integratie van de toekomstige interwijkverbinding in relatie tot station en het nieuw te ontwikkelen stationskwartier.

Het station van Ravenstein ligt centraal in het plangebied Stationskwartier. Realisatie van een interwijkverbinding in de vorm van een passage of passerelle in het stationskwartier heeft, afhankelijk van de ligging, in meer of mindere mate invloed op het huidige station, stationsgebied en vice versa. Het stedenbouwkundige ontwerp is op vlekkenniveau bekend. De ontwerpopgave en inpassing van de interwijkverbinding is nu om vooral uit de kracht en de logica van het station de optimale configuratie vast te leggen.

Naast het realiseren van de interwijkverbinding heeft de gemeente Oss net als alle stakeholders belang om een duurzaam, toekomstbestendig en goed werkend stationsgebied als hart van de stedenbouwkundige ontwikkeling in te richten. Afhankelijk van de beschikbare financiële ruimte kan gekozen worden om de tunnel of passerelle gefaseerd/modulair aan te leggen.

Eventueel aanvullende gewenste optimalisaties van station en stationsfuncties worden in deze studie inzichtelijk gemaakt door eerst een optimaal ingericht station te ontwerpen inclusief een optimale ligging van de passage. Deze kan uitgekleed worden naar een gefaseerde/minimale scenario, dan wel een nul-scenario.

In het eindbeeld van het stationsgebied wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid van het station. Maar ook met het waarborgen van de noodzakelijke stationsvoorzieningen, waaronder het handhaven van voldoende capaciteit op het gebied van fiets- en autoparkeren en de positionering van onder meer reisinformatie en kaartautomaten. Het eindbeeld is ook noodzakelijk om een goede ruimtelijke ordening te kunnen waarborgen. In de diverse afwegingen is eveneens gekeken naar ruimtereserveringen voor toekomstige stationsontwikkelingen. Een optimaal ingericht station is het start- en ankerpunt voor de ontwikkeling van het Stationskwartier.

Dit onderzoek is in opdracht van de gemeente Oss en in samenwerking met ProRail, NS en Provincie Noord-Brabant tot stand gekomen. Aan de hand van enkele workshops zijn uitgangspunten, scenario's en wensen geactualiseerd, geoptimaliseerd en in dit onderzoek verwerkt. Het doel van dit onderzoek is te komen tot een meest optimale en gedragen voorkeurslocatie van de interwijkverbinding. Dit als onderbouwing richting het vaststellen en reserveren van de contouren in het bestemmingsplan en als beantwoording op de gegeven zienswijze uit het ontwerpbestemmingsplan. Als input, basis en vertrekpunt is het handelingsperspectief van de gemeente Oss gebruikt. In het handelingsperspectief is het station gescand. Een belangrijk aandachtspunt bij realisatie van een nieuwe interwijkverbinding is de relatie tot het station en het bestaande stationsoverpad en daarmee de overwegveiligheid. Dit onderzoek heeft daarom een relatie met het Arcadis onderzoek naar de overweg veiligheid in de gemeente Oss wat parallel aan dit onderzoek loopt. De afstemming en een eerste doorkijk in de gevolgen van de interwijkverbinding in relatie tot de huidige gelijkvloerse kruising en de hubfunctie is bij het onderzoeken van de varianten en scenario's meegenomen.

In deze rapportage wordt in hoofdstuk 2 de optimale ligging van de tunnel of passerelle besproken waarna in hoofdstuk 3 de toekomstige scenario's worden voorgesteld. Hoofdstuk 5 geeft de maximale ambitie scenario weer en eindigt met een korte conclusie.



Stationsgebouw Ravenstein



2 zijperrons met veel groen in de omgeving



Overzicht bestaand station. De meeste voorzieningen liggen aan de zuidzijde, er is veel groen.



Ontvangstgebied station Ravenstein en dubbellaags fietsenstalling

2. Kwaliteiten, vertrekpunten en ambitie

Station Ravenstein scoort goed in de huidige reizigersbeoordeling. De onderliggende kwaliteiten samen met de verschillende kwaliteiten rondom het station moeten gekoesterd worden en kunnen de basis zijn voor toekomstige ontwikkelingen. Tijdens de workshops zijn navolgende vertrekpunten geformuleerd.

Spoor

- Een eventuele vier sporige situatie is van grote invloed op de opgave. Om nu rekening te houden met vier sporen is dermate complex en lijkt niet realistisch genoeg om in de huidige studie mee te nemen. Onder andere de ligging van de nieuwe sporen en perrons is een grote onbekende. Mocht het uitkomen is het een overweging om in de huidige studie aan noordzijde een zone van 10 meter te reserveren. Dit is echter geen uitgangspunt.

- Het verschuiven van de huidige perrons (reisdomein) heeft grote invloed op spoorligging en omgeving. Dit lijkt ook niet nodig, gezien de huidige positie van de perrons en ontvangstdomein ook in een nieuwe situatie een goede basis zijn voor de ontwikkeling van het stationskwartier.

Huidig overpad, passerelle en of tunnel

- Het streven van de gemeente is om een tunnel te realiseren, maar de passerelle lijkt financieel meer haalbaar momenteel. Daarom blijven beide opties in de afweging. De gemeente wil een zo aantrekkelijk mogelijk station en stationsomgeving ontwikkelen.

- De druk op het huidig overpad mag niet toenemen. Ook al wordt een nieuwe passerelle gemaakt zullen de forensen de kortste weg kiezen met het risico dat bij toekomstige ontwikkelingen de druk op het pad zal toenemen. In alle situaties lijkt het aannemelijk om het huidige overpad te saneren.

- De wens voor alle partijen, bij toepassing nieuwe tunnel/passerelle is GEEN gelijkvloers overpad. Hiermee zullen reizigers inclusief mindervaliden (hierna MiVa) altijd eenmalig per reis een hoogteverschil moeten overbruggen.

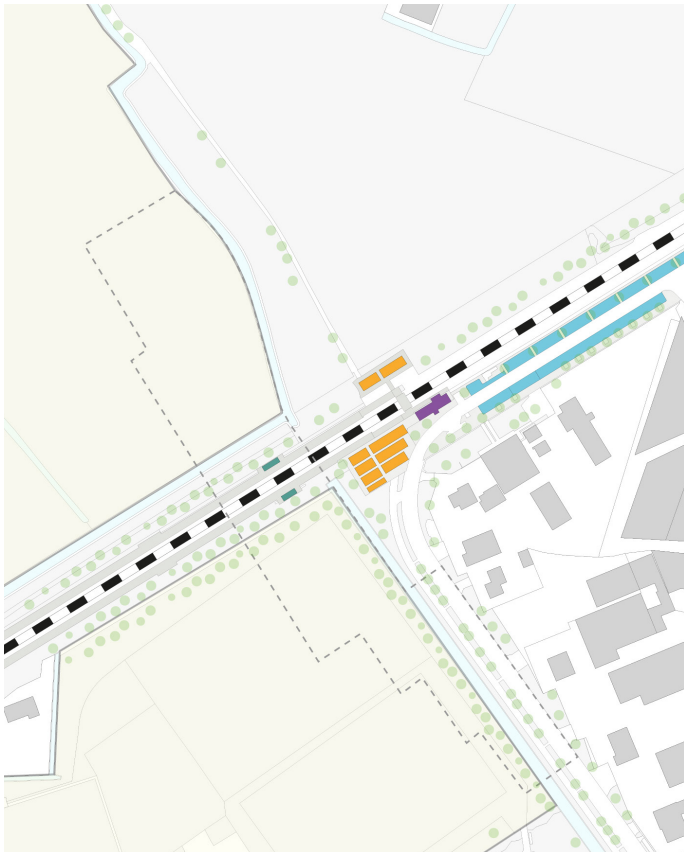
- De risicoanalyse overwegen die Arcadis uitvoert moet opgesteld worden op basis van geen toepassing nieuwe passerelle/tunnel en een woningopgave van 300 woningen.

- De passerelle zonder hellingbanen met liften lijkt gemakkelijk te kunnen worden ingepast in de huidige situatie. Een tunnel lijkt praktischer en toegankelijker voor alle potentiële gebruikers. Ook vanuit het perspectief van de beheerder lijken er minder risico's aan een tunnel te zitten (onderhoud, suïcide). De focus van de studie zal meer op een tunnel liggen.



1 Verbindingen

Het huidige overpad heeft niet de capaciteit om een nieuwe wijk ontwikkeling te voorzien van een verbinding met Ravenstein. Daarnaast is het bestaande fietspad aan de noordzijde smal en niet gemaakt voor veelvuldig fietsgebruik. Het fietspad aan de zuidzijde loopt niet door en lijkt geen logische verbinding te maken met de rest van Ravenstein. Uit onderzoek blijkt de capaciteit van het huidige autoparkeren niet voldoende te zijn.



2 Bestemmingsplan

In het huidige voorlopige bestemmingsplan zijn de contouren voor de interwijkverbinding weergegeven. Deze is geplaatst op eigen grond van de gemeente in een omgeving met ruimte voor de toekomst. Vanuit deze locatie zal er aanhechtig moeten worden gezocht met het huidge stationsgebied. Hierbij is geen rekening gehouden met eventuele 4-sporigheid in de toekomst.



3 Kwaliteiten

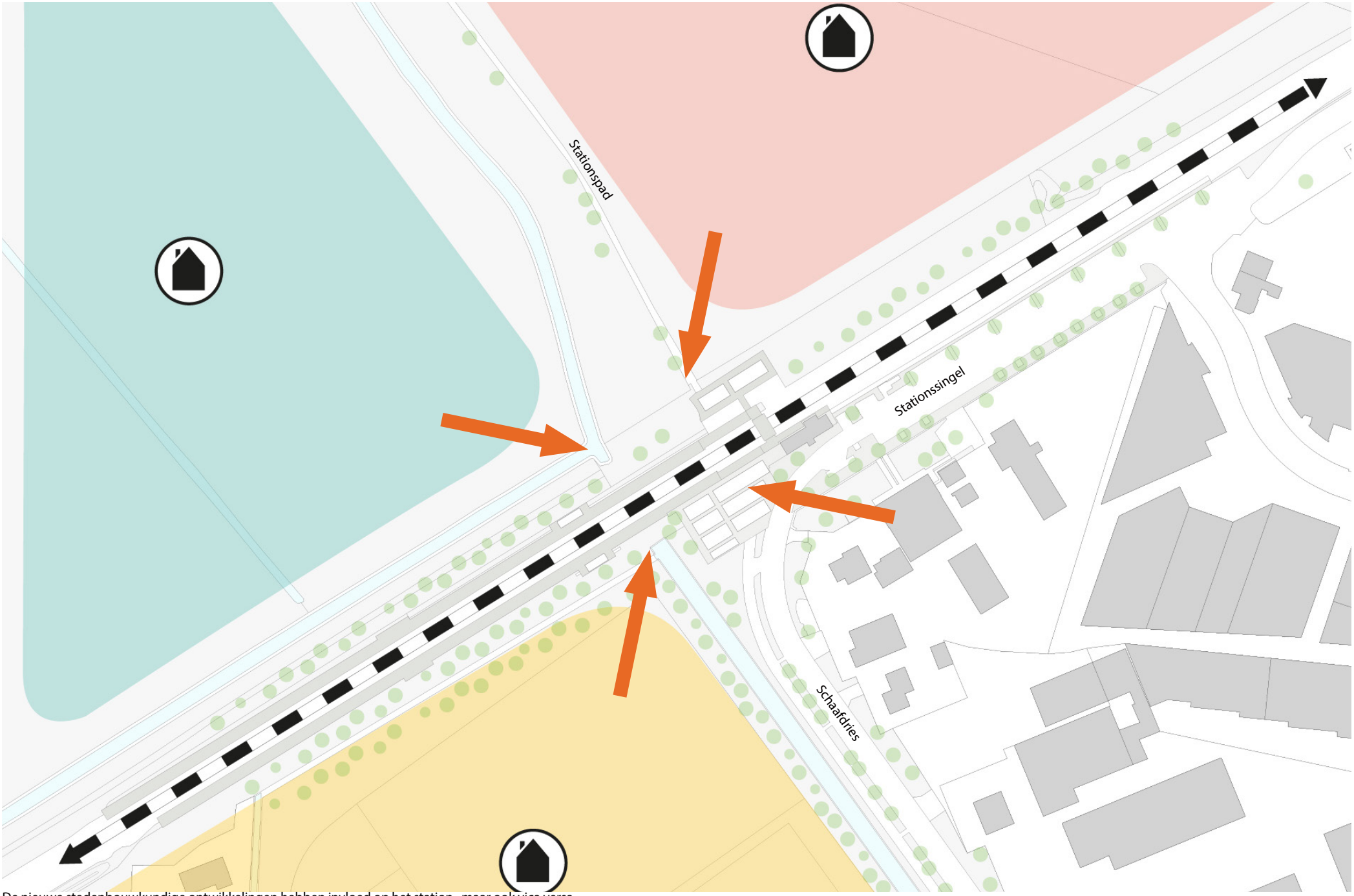
Het groen rondom het stationsgebied bevat oude structuren en prachtige volwassen bomen. De waterstructuren, met name aan de zuidzijde voelt als barriere. Rondom het stationsgebied zijn een aantal prachtige zichtlijnen aan te wijzen die landschap goed weergeven.

Stedenbouwkundig plan stationskwartier

- Het huidige ontwerp bestemmingsplan is niet bindend en behoeft juist vanuit deze ontwerpstudie nadere onderbouwing van het vastgelegde kader en de positie van een tunnel.
- Het stedenbouwkundige ontwerp ligt alleen op vlekkenniveau vast, de ontwerpopgave is nu om vooral uit de kracht en logica van het station de optimale configuratie te vinden. Nadere afstemming en inpassing met het stedenbouwkundige plan vindt in een later stadium plaats.
- Stationskwartier noordwest en zuidwest worden als eerste ingevuld. De indeling aan noordzijde wordt d.m.v. een tender aan ontwikkelaars overgelaten. De zuidelijke vlek is bestemd voor ZBO en sociale huurwoningen. De vlek noordoost (Elleboogstraat nu agrarisch) volgt op de langere termijn (mogelijk 20-30 jr) evenals de transformatie van het industrieterrein/zuidoost (naar gelang eventueel natuurlijk verloop).
- De invulling van de nieuw in te passen woonwijken en het stationsgebied is nog niet concreet.
- In de stedenbouwkundige plannen is rekening gehouden met een zonereservering langs het spoor voor trillingen en geluid. Aan de noordzijde 110m en aan zuidzijde 80m. Bij voorkeur worden in deze zone ook de stationsfaciliteiten opgenomen.
- De groenstrook ten noordoosten van het station en de watergang is niet in eigendom van de gemeente, maar het is vooralsnog geen eis om het binnen de huidige eigendomsgrenzen te blijven.
- Aan een groen en inclusief karakter van de omgeving en faciliteiten wordt waarde aan gehecht.

Kwaliteiten huidige omgeving

- De watergang moet behouden blijven, maar ligt mogelijk in de weg voor een optimale configuratie. De wens is een klimaat adaptieve omgeving waar waterhuishouding een belangrijke rol speelt. Mogelijk dat aanpassen nodig is, dan moet naar compensatie worden gekeken.
- De oude bomen naast de watergang hebben kwaliteit en zijn meer dan behoudenswaardig.
- Het gebruik van het Stationspad (zie figuur volgende pagina) zal in de toekomst mogelijk wijzigen.



De nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen hebben invloed op het station, maar ook vica versa heeft het station invloed op de omgeving.

Parkeren auto's & fietsen en bereikbaarheid

- Rondom het station leidt momenteel het autoparkeren geregeld tot wildparkeren in de berm.
- Het bovendek fietsenstalling zuidzijde wordt amper gebruikt, vermoedelijk vooral vanwege overcapaciteit. De boxen aan de noordzijde zijn altijd verhuurd.
- In de bereikbaarheid staan fietsers en voetgangers hoger in de hiërarchie dan auto's.
- In navolging op het handelingsperspectief is volgens prognose en inzichten van NS behoefte om in de huidige situatie het parkeren uit te breiden. Dit zijn momenteel 88 plaatsen en kunnen naar verwachting in 2030 180 plaatsen zijn en in 2040 208 plaatsen.
- Los van het wildparkeren lijkt optimalisatie van het huidig parkeren minder belangrijk in de opgave of is navolgend aan andere keuzes. Het lijkt aannemelijk om nieuwe parkeerplaatsen te koppelen aan de nieuwe woonwijk aan zuidzijde.
- MiVa parkeermogelijkheden en deelauto's moeten meegenomen worden in het overkoepelende mobiliteitsplan.
- Een verkeersluwe situatie rondom het stationsgebied is de wens van de gemeente (geen sluipverkeer).

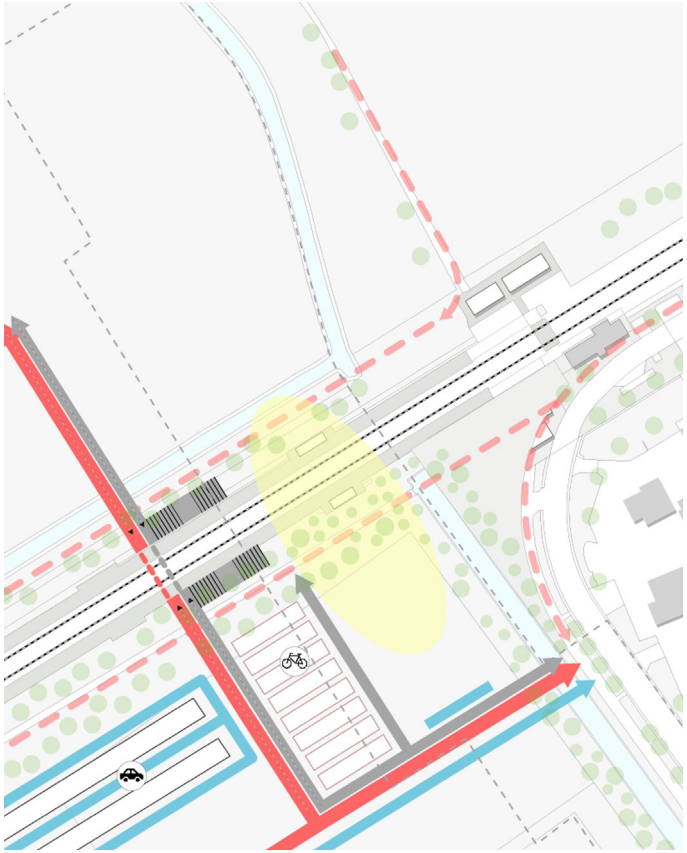
3. Ligging tunnel en optimale stationsconfiguratie

Om te komen tot een optimale ligging van de interwijkverbinding zijn meerdere posities en scenario's onderzocht. Als eerste is gekeken naar het meest wenselijke ambitie scenario met tunnel, waarbij de stationsconfiguratie zo optimaal mogelijk is ingevuld. Op basis van het maximale ambitie scenario is de positie van de tunnel bepaald. Het minimale scenario is een afgeleide daarvan, waarbij de positie van de tunnel gehandhaafd blijft, maar het station en de voorzieningen zo min mogelijk worden aangepast. Eventuele tussen- en of groeiscenario's zijn mogelijk. Voor het nul-scenario met de passerelle inclusief fietstrap en lift geldt dat deze niet de ambitie scenario in de weg mag zitten. Een passerelle is niet uitnodigend voor fietsers en voetgangers, waardoor meer mensen ongewenst de bestaande gelijkvloerse kruising gaan gebruiken. Deze zal opgeheven moeten worden, waaruit volgt dat de passerelle moet aansluiten op de bestaande ontvangstdomeinen. Hiervoor is het nodig de passerelle op en andere plek te leggen dan de tunnel. Dit wordt in dit hoofdstuk nader toegelicht.



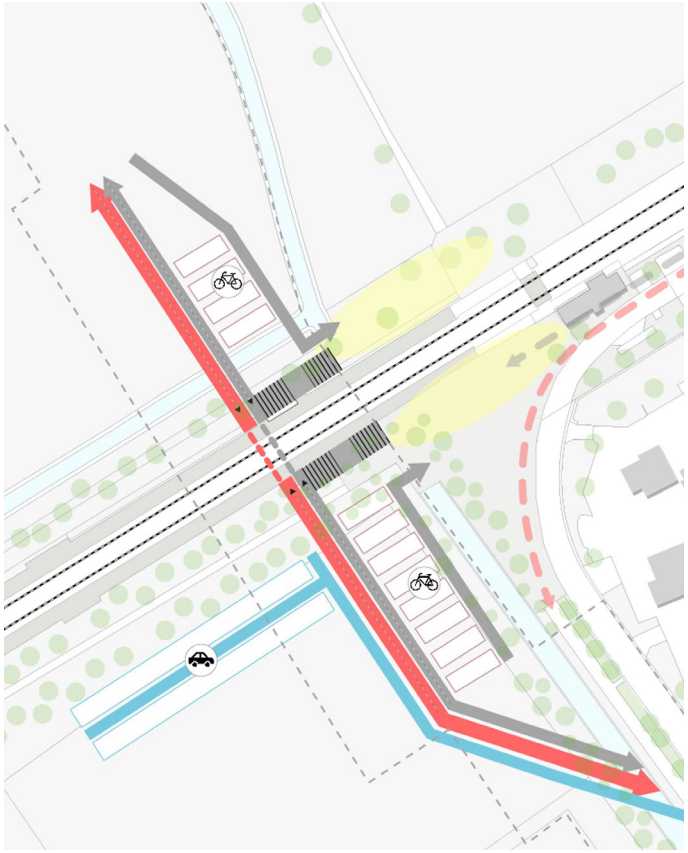
Positiebepaling

Om te bepalen waar de interwijkverbinding het best geplaatst kan worden moeten alle opties beschouwd en overwogen worden. Hiernaast de 4 meest voor de hand liggende opties schematisch weergegeven.



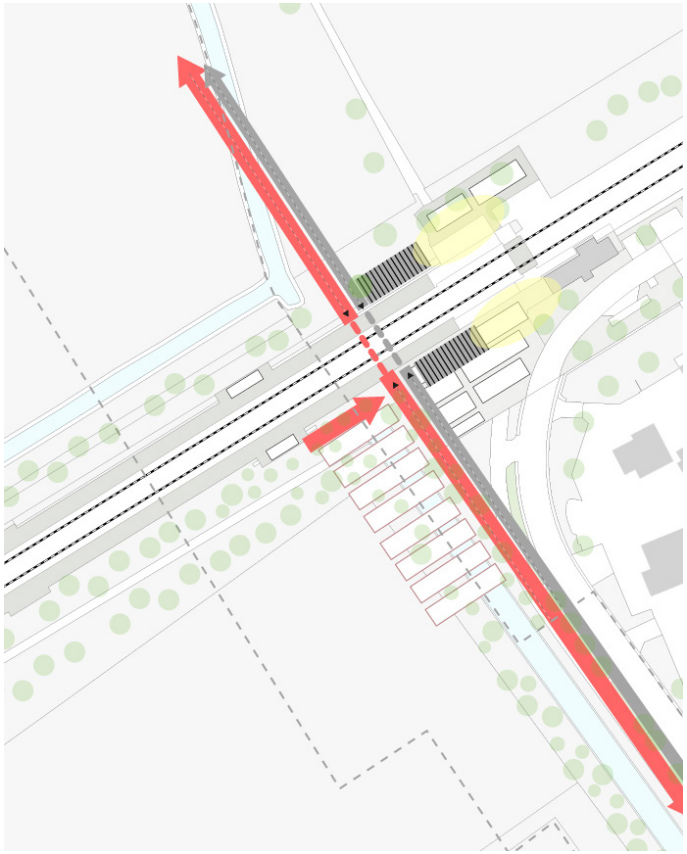
positie 1

Met de tunnel op positie 1 zijn meerdere configuraties mogelijk echter de link en relatie met het bestaande station, de Stationssingel en de binnenstad vervaagd. Parkeren kan potentieel volledig onderdeel zijn van een optimale, toekomstbestendige en compacte vervoersknoop.



positie 2

Positie 2 voorziet aansluting op de bestaande situatie en biedt ruimte voor uitbreiding autoparkeren aan westzijde.



positie 3

Als de tunnel in het verlengde van de Schaafdries wordt gelegd ontstaat krapte, daarnaast zorgt de tunnel voor een gebrek aan ruimte voor station en stationsfuncties. De tunnel vormt hier voornamelijk een barriere die een zekere mate van versnippering kan opleveren ten opzicht van de stationsfaciliteiten.

Afweging positiebepaling tunnel

Navolgende aan de studiemodellen en opgestelde beoordelingscriteria kan de meest optimale positie op basis van beredenering en de geformuleerde uitgangspunten worden onderbouwd. Mocht van de geformuleerde uitgangspunten worden afgeweken ontstaan andere opties die nu geen onderdeel van de studie zijn.

Voor positie 1 is verplaatsing van stationsentree en alle stationsvoorzieningen nodig. Hiermee gaat een grote investering gemoeid. Bovendien leidt het tot een grotere afstand van het station tot de bestaande stadskern, waardoor de relatie met de binnenstad en de Stationssingel vervaagd. Een voordeel is dat autoparkeren onderdeel kan zijn van een optimale en compacte stationsconfiguratie.

Positie 4 ligt weliswaar gunstiger t.o.v. het centrum, maar deze tunnel sluit niet aan op de sporen en huidige perrons. Het spoor ligt reeds in een helling naar de spoorbrug en een aanpassing van de spoorbaan is erg ingrijpend (zowel financieel als qua omvang). De tunnel doorkruist de Stationssingel volledig, waardoor een totaal nieuwe opgave ontstaat. Voor passage, station en stationsvoorzieningen moet ruimte worden gemaakt in het huidige bedrijventerrein.

Positie 2 en 3 vragen om een minder uitgebreide aanpassing van het station en de stationsvoorzieningen en liggen centraal in de gebiedsontwikkeling.

Positie 3 maakt de samenhang van de tunnel met het station compact. De ligging van de passage tussen sloot, station en bestaande bebouwing zorgt voor dermate krapte dat een inpassing van het wegprofiel niet haalbaar lijkt. De ingekaderde situatie beperkt de uitbreiding van de nu al krappe stationsvoorzieningen in de toekomst (fietsen op 10cm van de doorgaande weg, busstop aan de andere zijde, onderbroken fietspad). Bovendien zijn het ontbreken van een goede grondpositie aan de zuidkant nadelig, alsmede een ingewikkelde inpassing in de landschappelijke omgeving van het spoorpad, tenzij de tunnel onder een hoek wordt aangelegd.

Positie 2 sluit goed aan op de bestaande ruimte en biedt de mogelijkheid tot een toekomstvaste inpassing van de tunnel met eventuele uitbreidingsmogelijkheden van de stationsvoorzieningen. Hoewel een reconstructie van het voorplein voor de hand ligt, moet het ook mogelijk zijn compact op het station aan te sluiten. De overkluizing van de sloot is een aandachtspunt, welke in een vervolgstadium nader onderzocht kan worden.

Ten aanzien van de benodigde investeringskosten lijken deze voor 1 en 4 buitenproportioneel. Voor de posities 2 en 3 is mogelijk een aanpassing van de watergang benodigd, met name de duiker onder het spoor door heeft impact op kosten en de lengte van de duiker op de technische haalbaarheid.

Een positie tussen 2 en 3 impliceert welliswaar het volledig aanpassen van de watergang. Maar daardoor kan de passage meer richting het huidige ontvangstdomein worden geschoven, waardoor de voordelen van beide varianten maximaal worden benut.

Belangrijke uitgangspunten

- In de afweging van de optimale positie van de passage in combinatie met een optimale stationsconfiguratie is aangenomen dat de gelijkvloerse kruising van het huidige station wordt gesaneerd. Hierbij wordt de nieuwe passage onderdeel van de stationsconfiguratie.

- Voor elk perron is één toegang die gekoppeld is aan een hoofd- of nevenontvangstdomein. Het reisdomein (de perrons) blijft op de huidige positie. Het schuiven van de perrons heeft invloed op het spoorsysteem, wat grote wijzigingen en kosten met zich meebrengt. Dit is een te grote impact en wordt daarmee buiten beschouwing gelaten.

- Het hoofdontvangstdomein, dat gekoppeld is aan de meeste stationsvoorzieningen, zoals bijvoorbeeld parkeren, ligt aan de zuidzijde van het spoor. Gezien de bereikbaarheid toegankelijkheid etc. blijft het hoofdontvangstdomein aan de zuidzijde.

- Opgangen tunnel; Door de passage inclusief opgangen theoretisch langs het spoor te schuiven ontstaan verschillende stationsconfiguraties. Een vast gegeven lijkt dat de opgang aan de zuidzijde richting het oosten gepositioneerd moet worden, om zodanig de weg naar de routing, afstand en relatie met de binnenstad niet te verliezen of te verslechteren. Dit komt mede doordat de passage een barrière wordt, die moet worden overgestoken. In het algemeen sluit dit ruimtelijk kwalitatiever en logischer aan op de bestaande situatie.

- In de afweging van het optimale station zijn meerdere beoordelingscriteria belangrijk. Echter voor de keuze van positie van de tunnel zijn niet alle criteria van belang. Dit heeft te maken dat voor sommige criteria geen concessies gedaan kunnen worden, of dat deze voor alle scenario's praktisch gelijkwaardig zijn zoals o.a.:

    - Veiligheid (weg en spoor);

    - Overstekende bewegingen en zo min mogelijk kruisingen;

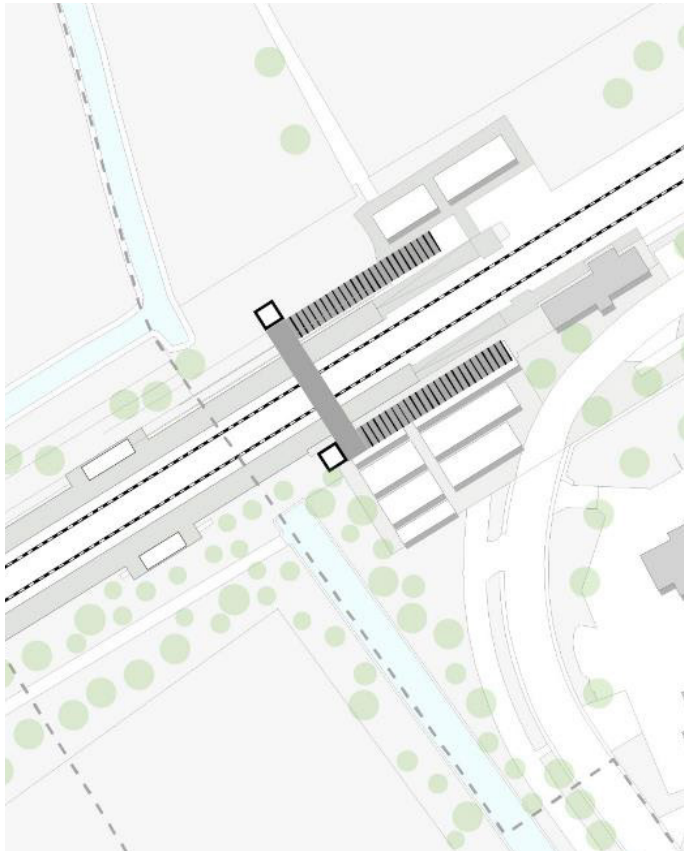
    - Bereikbaarheid MiVa, hulpverlening en inpassing lift; Bij het saneren van het gelijkvloerse overpad zal de reiziger in alle gevallen één keer, (op de heen- of terugweg), door de passage moeten en daarmee een langere afstand afleggen dan nu het geval is. Een lift verkort de afstand voor de MiVa en bevordert het gebruiksgemak, echter volgens de voorschriften van ProRail is een lift geen vereiste. Een lift moet onderhouden worden, is storingsgevoelig en kan moeilijk beheersbare situaties opleveren. De inpassing van een lift heeft overigens geen invloed voor de afweging van de posities op hoofdlijnen.

Zie ook voorgaande hoofdstuk met de geformuleerde kwaliteiten, vertrekpunten en ambitie.

Criteria positiebepaling tunnel amibitie scenario

Op basis van onderstaande criteria zijn de mogelijke posities besproken en is geprobeerd een afweging te maken met behulp van een afwegingsmatrix. Gaandeweg maakte de hiervoor genoemde navolgbare afweging een afwegingsmatrix overbodig.

- Inpassen tunnel in gebiedsontwikkeling: mate waarin verbinding gemaakt kan worden tussen de 4 gebiedskwadranten.
- Landschappelijke inpassing: impact op bestaande groen- en waterstructuur.
- Aanpassing spoor en perrons: in technische zin aanpassing van spoorbaan/perrons en ruimtelijke impact.
- Civieltechnische aanpassing aan watergangen noodzakelijk.
- Grondpositie gemeente (en/of NS/ProRail): is benodigde grond voor tunnel al in eigendom van gemeente of moet deze nog verworven worden
- Aansluiting tunnel op fiets/looproutes omgeving: gemak waarmee de tunnel kan worden aangesloten op loop/fietsroute, met name centrum, school en voorzieningen.
- Aansluiting tunnel op bestaande stationsorganisatie: in welke mate heeft de tunnel impact op de huidige ligging van station / moet de verbinding tot stand worden gebracht.
- Logische organisatie stationsdomeinen: in welke mate vormen tunnel, perrontoegangen en ontvangstdomein een geheel.
- Oriëntatie t.o.v. stationsvoorzieningen: zijn ketenvoorziening makkelijk te bereiken.
- Uitbreidingsmogelijkheden tunnel: uitbreiding met hellingbanen MiVa, trappen of liften mogelijk.
- Toekomstvastheid / uitbreiding stationsvoorzieningen. Biedt de nieuwe constellatie van tunnel en station voldoende mogelijkheden voor uitbreiding.
- Bouwmogelijkheden: ruimte voor werkterrein, eenvoudige bouwfase en beperkte afsluiting van openbare ruimte.
- Kosten (orde van grootte).



1 Passerelle t.p.v. ontvangstdomein

-Behoud bestaand ontvangstdomein

-Saneren bestaande overweg

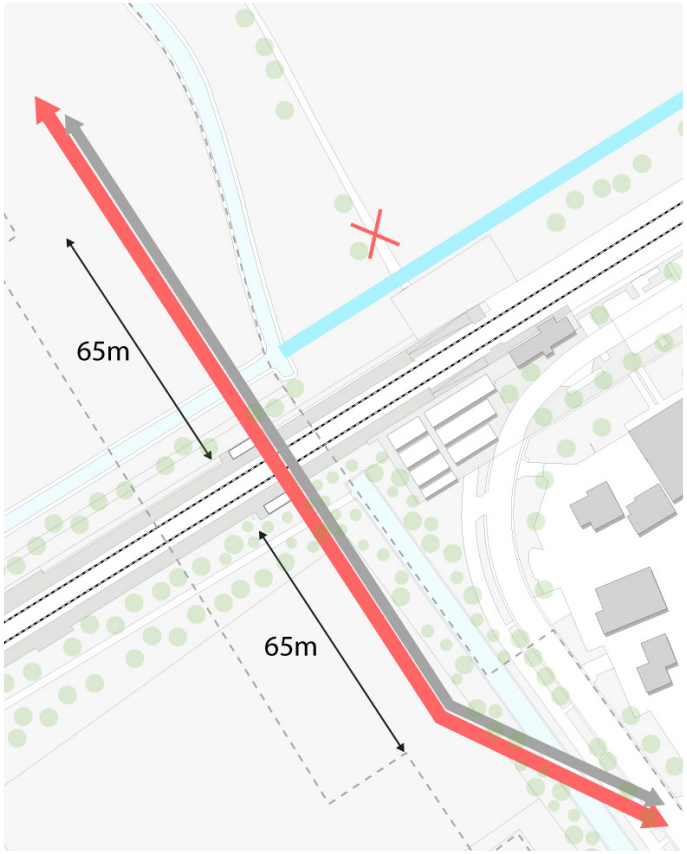
-Aanpassen fietsenrekken

4. Scenario's

De eerder benoemde scenario's; nul-scenario, minimale scenario en het ambitie scenario worden in dit hoofdstuk op impact toegelicht.

Nul-scenario met passerelle

- Saneren bestaande overweg, plaatselijke aanpassing perrons/hellingbaan (perronhoogte gelijk aan de rest van het perron zodat spoorlopers worden voorkomen)
- Behoud bestaand ontvangstdomein
- Verplaatsen fietsenrekken n.t.b. (zodat totaalcapaciteit fietsparkeren gelijk blijft aan huidige situatie)
- Grote stijghoogte passerelle (+-7,5m-10m)
- Beperkt risico op spoorlopers (na nemen eerste maatregel)
- Realiseren oversteek/verbinding vanuit nieuw aan te leggen woonwijken, die uitkomt op Stationspad noordzijde en Schaafdries zuidzijde als onderdeel stedenbouwkundig plan
- Verandering van kwaliteit, SBM score (beleving) mogelijk omlaag
- Gefaseerde aanpak met latere bouw tunnel hiermee niet onmogelijk
- Passerelle dicht of hoge wanden ivm suïcide preventie



1 Onderdoorgang zonder opgangen

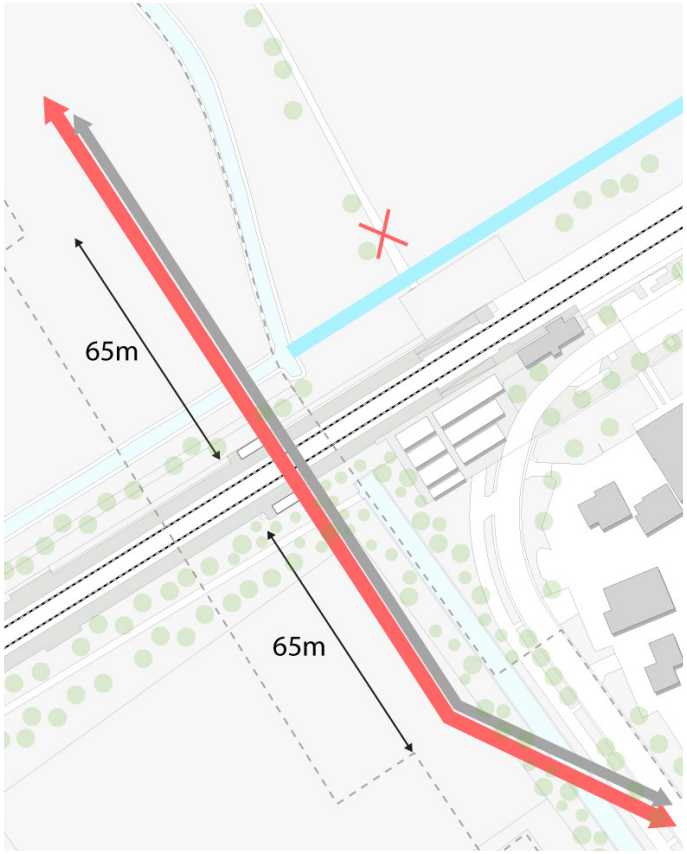
Onderdoorgang zonder opgangen

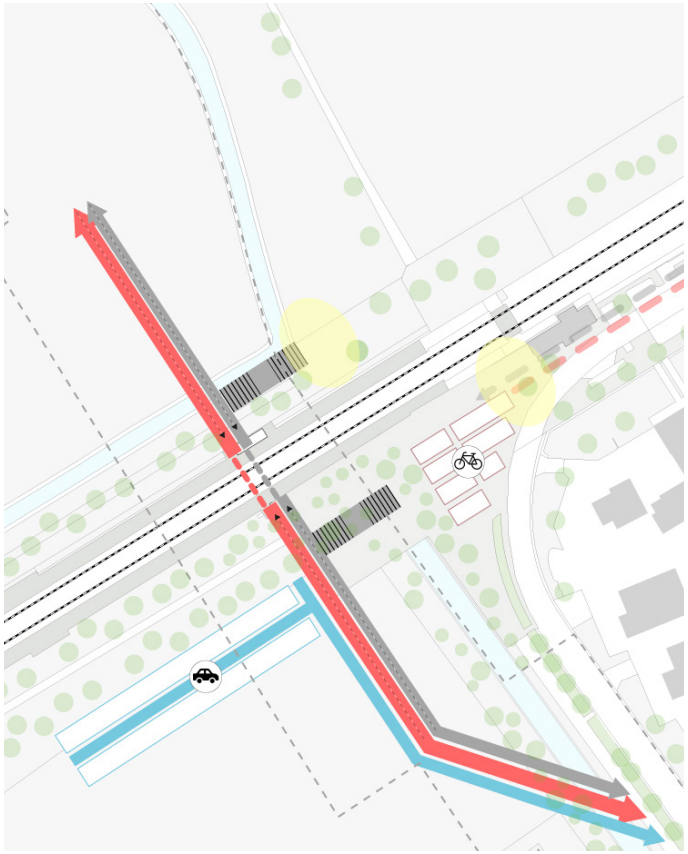
-Behoud bestaand ontvangstdomein

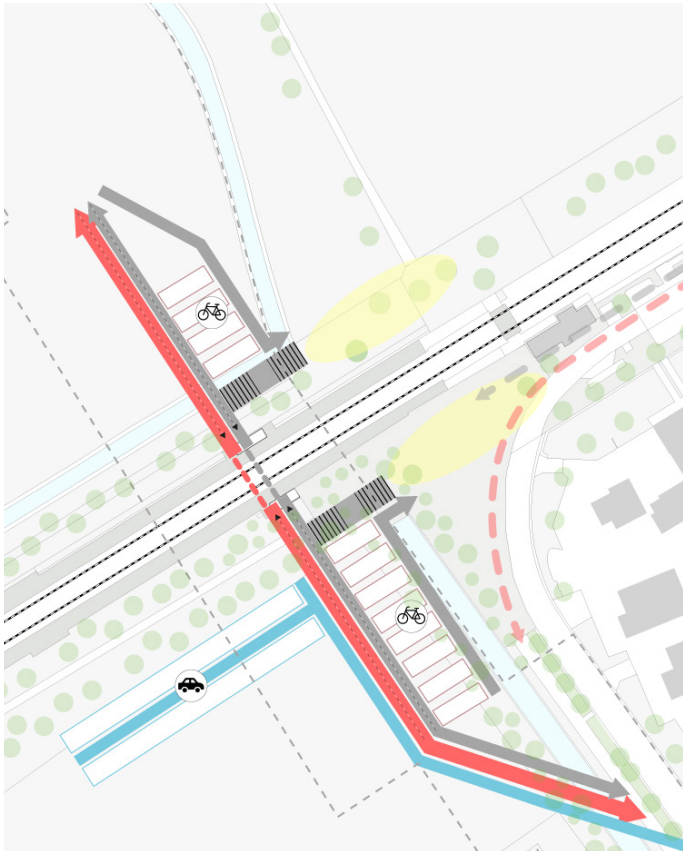
-Behoud bestaande overweg (om te voorkomen dat treinreizigers gaan afsnijden over het spoor heen ivm een te lange routering door de tunnel) Evt met extra maatregelen op het overpad

Minimale scenario met maatregelen, tunnel positie 2

- Het Stationspad aan de noordzijde wordt voor het station gestopt of opgeheven. Fysiek kan deze met water of een haag/hek worden afgezet. De tunnel neemt het langzaamverkeer in de noord/zuid richting over.
- Conform voorlopige analyse overwegen lijkt er geen risicotoename omdat er geen interwijkverbinding is.
- In de huidige situatie is er een interwijkverbinding, deze wordt in de nieuwe situatie via de tunnel afgehandeld, Stationspad kan evt op nieuwe woonwijk worden aangesloten.
- Consequentie is dat de fietsenstalling aan de noordzijde alleen nog via het huidige overpad bereikbaar zou zijn, wat niet wenselijk is. In dit voorstel komen alle stationsvoorzieningen dus aan de zuidzijde te liggen.
- Verandering van kwaliteit/bereikbaarheid, SBM score (beleving) mogelijk omlaag.
- Gefaseerde aanpak met latere uitbreiding met trapopgang/hellingbaan etc hiermee niet onmogelijk.







1 Minimale scenario

Het minimale scenario is een tunnel waarbij het overpad in principe nog in stand is. Een alternatief is een opgang naar het perron of een opgang naar het ontvangsgebied.

2 Tussenstand

De tussenstand heeft een opgang naar het bestaande station met een nieuwe locatie voor het ontvangstdomein. Hierbij moeten er aanpassingen gemaak worden aan de fietsenstalling en kunnen er extra parkeerplaatsen gerealiseerd worden aan de westzijde van het plan.

3 Ambitie scenario

Het amibitie scenario sluit aan op een nieuw ontvangstdomein die hecht aan de bestaande stationsomgeving. Daarnaast worden de fietsen aan de oostzijde van de tunnel geplaatst voor meer ruimteljkheid en overzicht. Het water wordt ingekort en zal niet langer een barriere vormen, maar een natuurlijke toevoeging aan het ensemble.

Schetsontwerp ambitie scenario

Vanuit de kracht en de logica van het station en de bestaande kwaliteiten is een eerste aanzet gedaan om de optimale configuratie en de gepaste ambitie vast te leggen. Positie 2 is het vertrekpunt voor de verdere invulling van het ambitie scenario. Een scenario waarbij de wijken optimaal worden verbonden en de gelijkvloerse kruising op het station wordt opgeheven. De tunnel blijft praktisch binnen de ontwerpcontouren van het bestemmingsplan, maar is in dit ontwerp nog niet op het stedenbouwkundige ontwerp van het stationskwartier aangepast. De raakvlakken (zoals; de ontsluiting van het plangebied aan zuidzijde, het aanpassen van de watergangen en de aankoop van gronden) zullen in een volgende fase verder op elkaar moeten worden afgestemd. Een eventueel gevolg is dat verschillende functies van het station nog moeten schuiven. Met dit schetsontwerp is de basis gelegd voor een sociaal veilig, overzichtelijk en logisch stationsgebied, waarin overstekende bewegingen en kruisingen zijn geminimaliseerd. Afwijkingen van het schetsontwerp zijn mogelijk echter zal het knooppunt mogelijk minder optimaal zijn.

In het voorliggende ontwerp is het fiets parkeren geoptimaliseerd en gebundeld. Het fietsparkeren is in deze ook het gezicht (oriëntatiepunt en aanzicht) van het station. De stalling is overzichtelijk en juist niet weggestopt en markeert de ingang naar het ontvangstdomein. Door de stalling een groendak met eventuele zonnepanelen te geven en tegen de watergang aan te schuiven, ontstaat ruimtelijke kwaliteit passend aan het groene karakter van de omgeving. Het geeft identiteit aan station Ravenstein en geeft invulling aan de spoorse duurzaamheidsambitie. In het ontwerp is ruimte om een klein voorplein te realiseren en bijbehorende functies als Kiss & Ride (hierna K&R) en de buurtbus te organiseren. In dit voorstel is het mogelijk om het fietspad en voetpad van de Schaafdries door te trekken om de verbinding met de binnenstad te verbeteren. Het autoparkeren blijft in deze gehandhaafd, ervan uitgaande dat aanvullend in de nieuwe wijk parkeren is voorzien. Mocht de route naar het station geoptimaliseerd worden is het een overweging een extra trap naar de tunnel te realiseren.

Schetsontwerp amibitie scenario (zie volgende figuur)

1. Fietsparkeren wordt verplaatst, huidige capaciteit aangehouden. Deze kan worden vergroend en een rol spelen in het nieuwe gezicht van het station.

2. Onderdoorgang voor fietsen en voetgangers. Deze kan optioneel iets verlengd worden, zodat de groene zones behouden kunnen worden en er ruimte ontstaat voor 4-sporigheid in de toekomst.

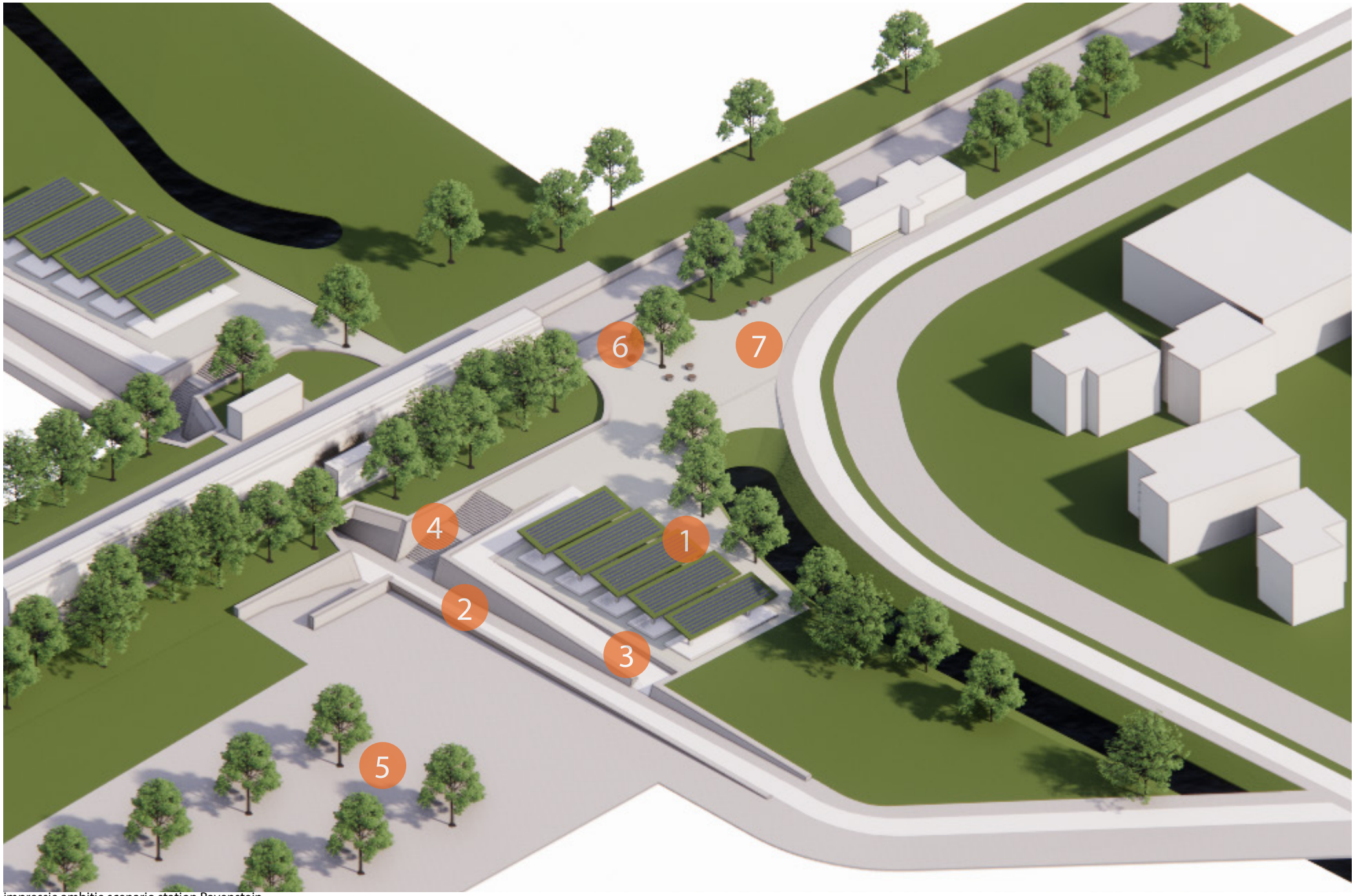
3. Verkorte hellingbaan voor MiVa, deze is inwisselbaar voor een lift op dezelfde plek.

4. Trap opgang richting ontvangstdomein, deze is tweezijdig om ook de koppeling met het eventuele autoparkeren aan de westzijde te maken. De andere zijde sluit aan op de bestaande situatie. Ze liggen parallel aan de groenstrook en openen de tunnel aan de mond. De exacte vorm en uitwerking is nader uit te detailleren in een vervolgfase.

5. Parkeervoorzieningen aan de westzijde van het gebied. Door de toename in de benodigde parkeervoorzieningen mede door het ontwikkelen van nieuwe woonwijken rondom het gebied is meer parkeren niet ondenkbaar. Door vervolgens het bestaande parkeren ook naar deze locatie te verhuizen ontstaat er meer ruimte langs de zuidoostzijde van het plan. Dit biedt perspectief om zowel de fiets- als wandelroute te verlengen richting het centrum, maar ook het doortrekken van de groenstrook lijkt hiermee mogelijk. Zowel de inpassing van de weg naar het parkeren als de aansluiting op het nieuwe stedenbouwkundig plan is nader te bepalen (ontwerpopgave).

6. Het nieuwe onvangstdomein in de vorm van een overzichtelijk plein, waar alle facetten van een modern station samenkomen. Dit is de OV knoop van Ravenstein waar men wacht, kaartjes koopt, informatie verkrijgt, afspreekt, overstapt of simpelweg aankomt om aan het laatste stuk richting huis te starten. Daarnaast wordt het huidige overpad gesaneerd en plaatselijk het perron/hellingbaan aangepast.

7. Door het inkorten van de watergang (inkorten huidge watergang (legger) met duiker nader te ondrezoeken in vervolgfase, idem water aan de noordzijde) ontstaat er een ruim plein welke mogelijkheden biedt voor het integreren van een K&R, een bushalte voor de buurtbus en doortrekken van het bestaande fietspad richting de Stationssingel.



impressie ambitie scenario station Ravenstein

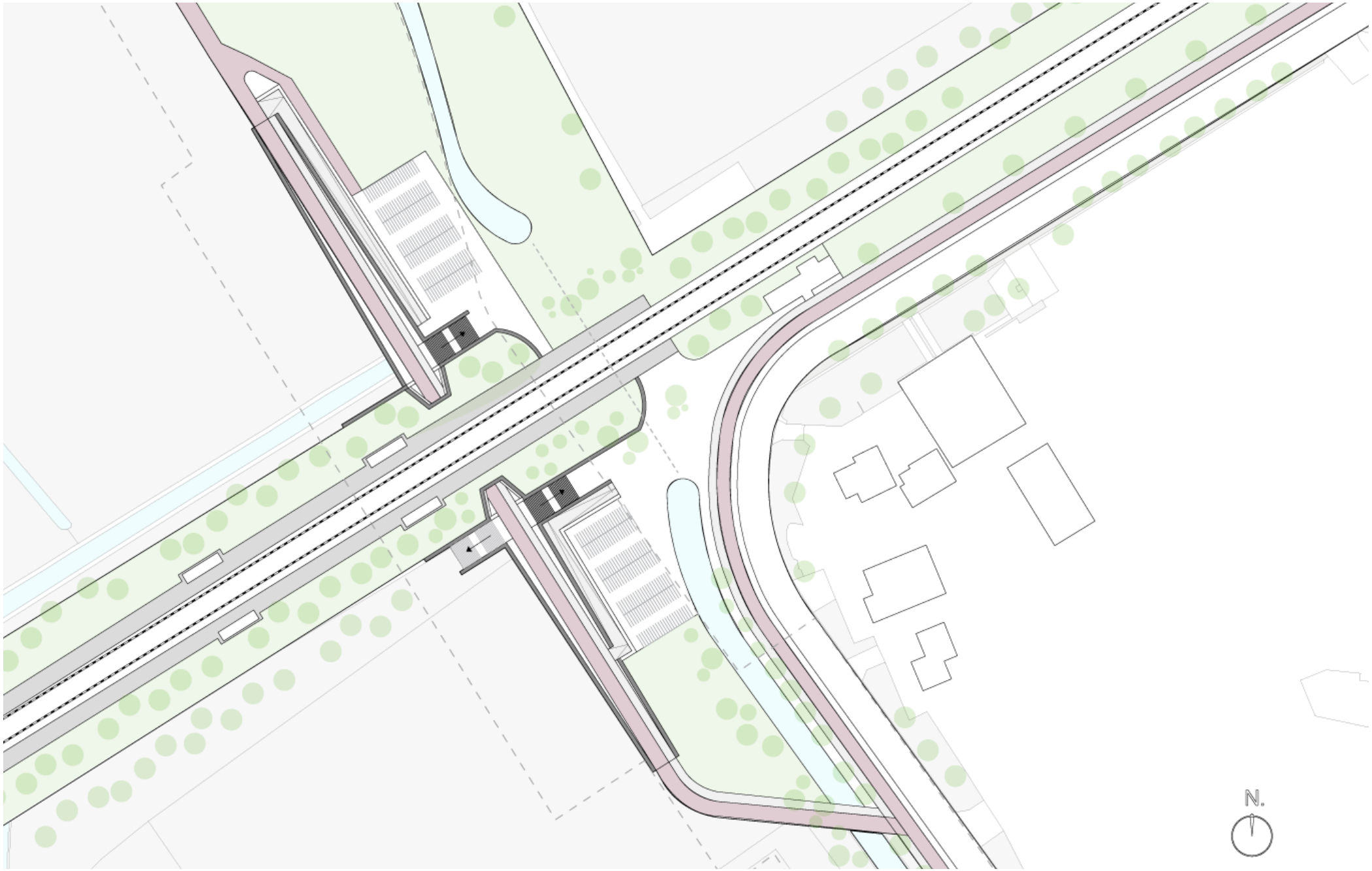


impressie ambitie scenario station Ravenstein

5. Conclusie en vervolg

De positie van passage of passerelle heeft duidelijke voorkeur. De gezamenlijke wens is het amibitie scenario met een tunnel op locatie 2. De tunnel op deze positie sluit aan op de bestaande kwaliteiten en organisatie, maar is gezien de uitbreidingsmogelijkheden vooral ook toekomstvast. Indien het ambitie scenario financieel niet haalbaar is komt een compleet terugval scenario in beeld, het nul-scenario; een passerelle passend in het huidige ontvangst/reisdomein. Als tussenweg is een minimaal scenario mogelijk waarbij een 'basic' tunnel op positie twee wordt gelegd met mogelijkheden voor groei en ambitie.

Bij alle drie de scenario's zijn zaken die in vervolgstappen verder uitgewerkt kunnen gaan worden, zoals bijvoorbeeld de aansluiting op het stedenbouwkundig plan, de omgang met de bestaande watergang, de precieze posities van het fietsparkeren, de vormgevingen etc etc etc. Belangrijk uitgangspunt is dat het nul-scenario het niet onmogelijk maakt om het ambitie scenario in te toekomst te realiseren (eventueel gefaseerd), omdat deze gebouwd kan worden terwijl het nul-scenario in dienst is. Het minimale scenario ligt op de positie van het ambitie scenario en kan op elk moment uitgebreid worden.

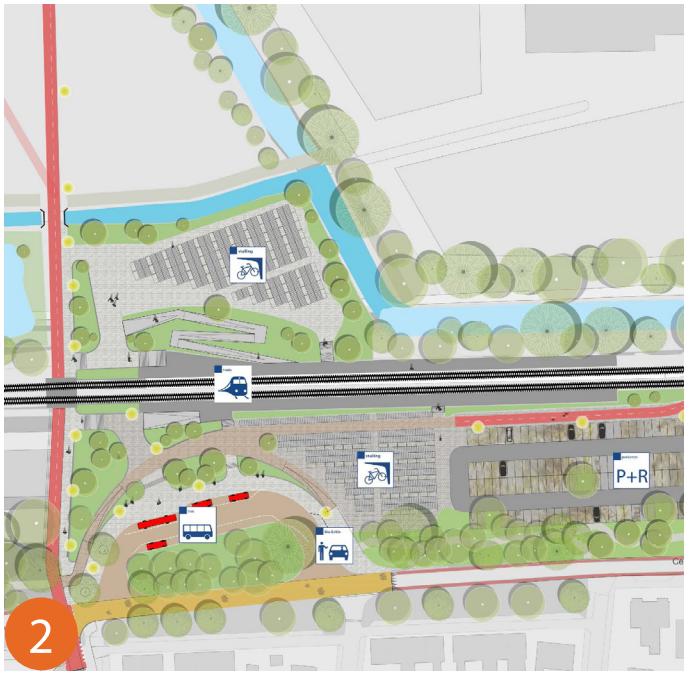


Schetsontwerp ambitie scenario station Ravenstein

6. Referenties

1. Langzaamverkeerpassage te station Bilthoven. Dit betreft een vier sporige situatie met trapopgangen. De onderdoorgang is overzichtelijk en gecombineerd met een stedelijke trap, een ondergrondse fietsenstalling en groen.
2. Station Raalte, een voorbeeld van een tweesporige situatie waarvan de configuratie, voorpleinen en stationsvoorzienen opnieuw zijn ingericht.
3. Station Delftse poort is een referentie waarbij de o.a. de perronkap beeldbepalende is en invulling geeft aan de spoorse verduurzaming van stations.
4. Station Heino, een voorbeeld van een tweesporige situatie waarvan de configuratie, voorpleinen en stationsvoorzienen opnieuw zijn ingericht.
5. Voorbeeld van een passerelle met fietstrap en lift te Roosendaal.
6. Station Alphen aan den Rijn, waarbij de fietsenstalling het iconische gezicht van de stationsomgeving is.


1



2



3



4


5


6

7. Colofon

Contact

Jitse de Hoogh
Architect

E jitse.dehoogh@arcadis.com

T +31 0641310478

Nander Brinker
Architect

E nander.brinker@arcadis.com

T +31 0621587471

Astrid Jacobs
Project manager

E astrid.jacobs@arcadis.com

T +31 0611292168

Niels de Koning
Assistent projectleider

E niels.dekoning@arcadis.com

T +31 0625276287

8. Bijlagen

1. Bijlage 1 Kostenraming 3 scenarios met t.a.v. ambitievariant opgebouwd uit bouwstenen