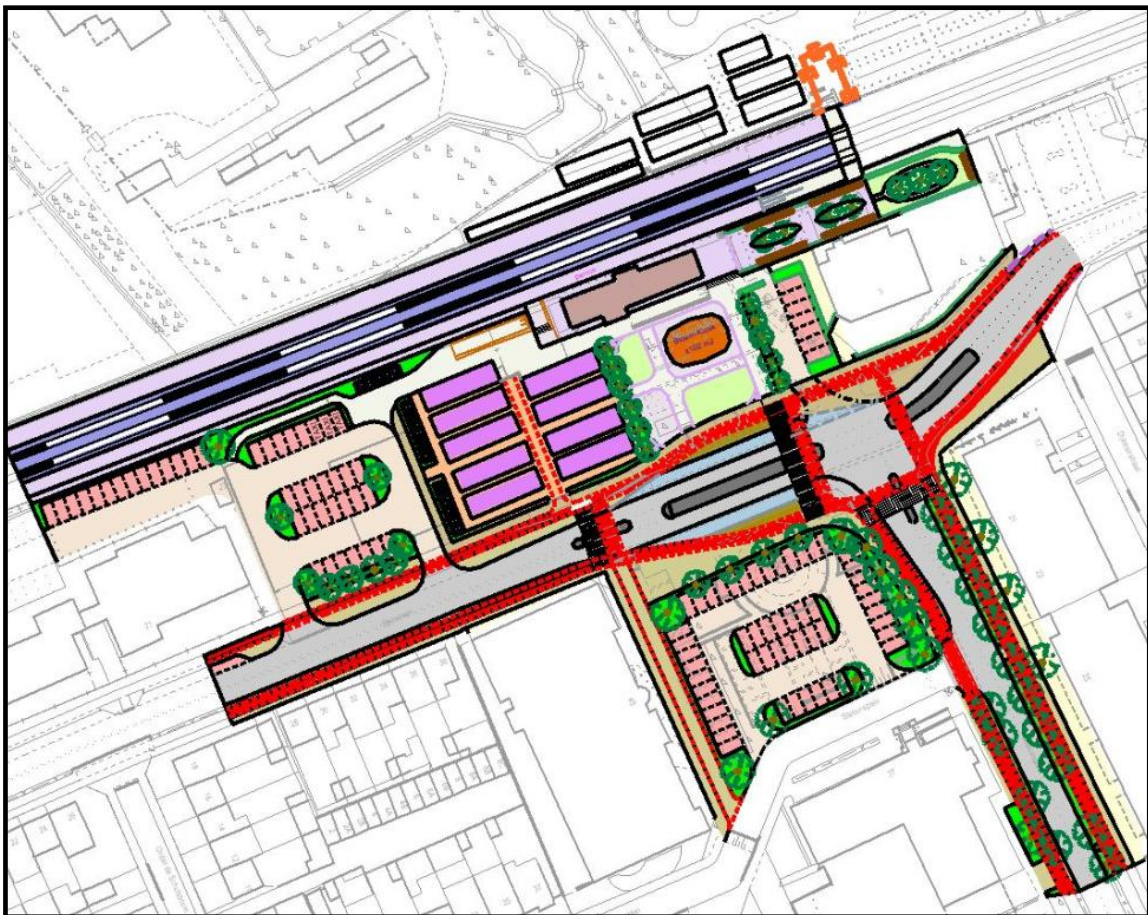


Visie stationslocatie



Gemeente Etten-Leur

November 2016

Visie stationslocatie

Inhoudsopgave

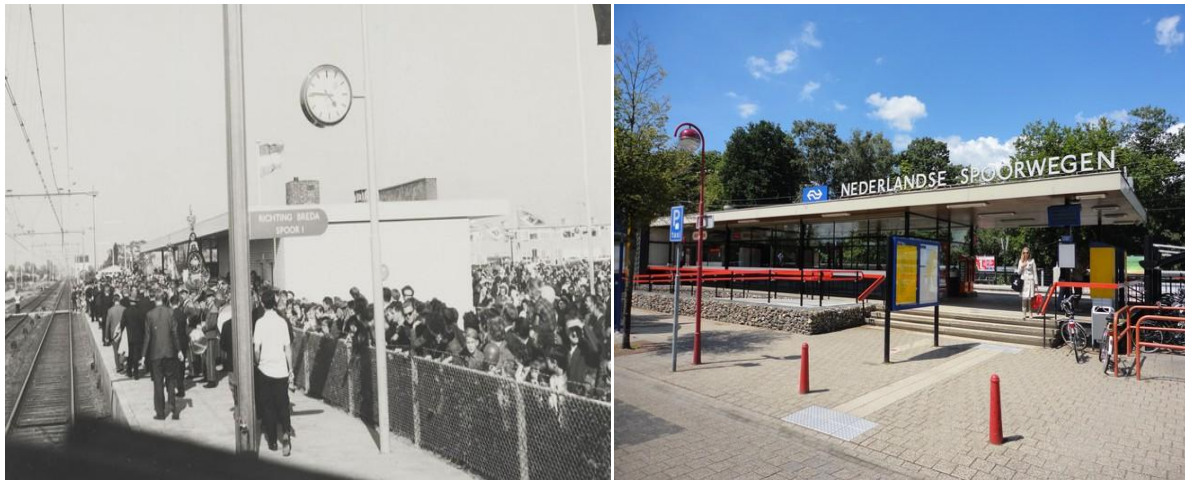
1. Inleiding
2. Het proces
3. Wensen en ideeën omgeving
4. Samenhang met andere plannen
5. Visie
6. Kantoorgebouwen
7. Milieuaspecten
8. De planning
9. Financiële aspecten

1. Inleiding

Het station neemt letterlijk en figuurlijk een centrale plek in Etten-Leur in.



Begin vorige eeuw was het station een paar honderd meter verder oostwaarts gevestigd, zoals op bijgaande foto te zien is. Begin jaren 60 is het station verplaatst naar de huidige locatie. Op onderstaande foto is de drukte tijdens de opening te zien. Daarnaast een foto van het stationsgebouw zoals het er nu uit ziet.



De stationsomgeving is een entree van de gemeente, maar als gevolg van diverse ontwikkelingen en vanwege het feit dat er al lange tijd geen vernieuwing heeft plaats gevonden, wel enigszins gedateerd. Deze visie is bedoeld om de komende jaren flinke stappen te kunnen zetten als gemeente en diverse eigenaren en partners om tot een nieuwe toekomstbestendige, veilige en fraai ingerichte stationsomgeving te komen.

2. Het proces

In 2014 is een projectgroep aan de slag gegaan om een visie voor dit gebied te ontwikkelen met daarbij 3 doelen voor ogen:

1. Zorg voor een veilige en volwaardige wijkverbinding voor fietsers en voetgangers tussen de noord en zuidkant van het station. (GVVP 2013)
2. Creëer mogelijkheden voor een nieuwe functionele invulling van de bebouwing rondom het stationsplein en voorkom structurele leegstand.
3. Zorg voor een fraaie, functionele en eigentijdse uitstraling van de openbare ruimte.

In maart 2014 heeft er een eerste avond plaats gevonden waarbij alle belangstellenden hun ideeën over de stationsvisie konden geven. Ruim 50 enthousiaste inwoners waren aanwezig en hebben veel ideeën aangedragen. Duidelijk werd dat men een fraai ingerichte en levendige stationsomgeving wil en dat de huidige perronoversteek annex wijkverbinding om verbetering vraagt.

In mei 2014 heeft er een tweede avond plaats gevonden waarbij met name is gesproken over de wijkverbinding. Hierbij zijn 4 mogelijke varianten in beeld gebracht:

1. Een gelijkvloerse verbinding
2. Een trap met fietsrichels onder het spoor door
3. Een brug met fietsrichels over het spoor heen

4. Een tunnel met hellingbanen onder het spoor door

Duidelijk werd dat deze oplossingen heel erg bepalend waren voor de inrichtingsmogelijkheden van het stationsplein en dat het dus duidelijk moet zijn welke oplossing kansen biedt. Het bureau Movares heeft deze 4 varianten onderzocht op technische haalbaarheid en de financiële aspecten in beeld gebracht. (zie bijlage variantenstudie spoorwegkruising, Movares)

Conclusie van het rapport is dat de trap en de brug geen passende oplossingen zijn omdat er dan nog steeds geen sprake is van een volwaardige wijkverbinding. De tunnel is een goede oplossing maar verhoudingsgewijs veel te duur. Dus is alleen de gelijkvloerse verbinding een passende en haalbare optie. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek heeft er uitgebreid overleg plaatsgevonden met ProRail. Hieruit bleek dat een volwaardige wijkverbinding op deze plek door ProRail niet bespreekbaar is. Deze keuze is gemaakt om veiligheidsredenen.

In oktober 2015 is daarom in samenspraak met ProRail besloten om niet langer een wijkverbinding na te streven op deze plek. Op relatief korte afstand zijn aan de westzijde (Hoeveneseweg, ca 300 meter) en aan de oostzijde (Baai, ca. 600 meter) van het station veilige fietsovergangen aanwezig. Uitgangspunt voor de visie is dat de oversteek zuiver een perronoversteek blijft en ook zo wordt gebruikt.

Begin 2016 is door Movares een veiligheids- en risicoanalyse opgesteld (zie bijlage risico analyse Etten-Leur, Movares). Uit deze analyse komen een aantal aandachtspunten die zijn meegenomen bij de verdere uitwerking van de visie. Met diverse gesprekspartners van ProRail en NS is een werksessie genaamd value engineering gehouden. In deze werksessie is met name nagedacht over de perronoversteek en de locatie van de fietsenstalling.

In mei en juni 2016 is met alle betrokken partijen en eigenaren rondom het station overleg gevoerd over de visie. Gebleken is dat de nu voorliggende visie op hoofdlijnen draagvlak heeft bij alle partijen en een goede basis vormt om verder uit te werken.

Op 4 juli 2016 is aan de gemeenteraad gevraagd om krediet beschikbaar te stellen voor aankoop van het gebouw van post.nl onder voorbehoud van goedkeuring van de visie.

Vervolg proces

In September 2016 is de presentatie gepresenteerd aan alle belangstellenden. Van 8 september tot 10 oktober heeft de visie ter inzage gelegen. Er zijn in totaal 5 reacties binnen gekomen. In de bijlage “verslag inspraak” kunt u deze reacties en de antwoorden vinden.

Na goedkeuring door de gemeenteraad zal het plan in diverse fasen uitgevoerd worden. naar verwachting zal dit in ongeveer 4 fasen plaatsvinden in de periode 2017 tot 2021.

3. Wensen en ideeën omgeving

Er zijn natuurlijk veel verschillende gebruikers en bezoekers van het station en omgeving.

De trein of busreiziger, de omwonende, de taxichauffeur, de bezoeker van het chinees restaurant of de bloemenkiosk, de vastgoed eigenaar, de passant met de fiets of de auto. De een komt dagelijks op het station en de ander incidenteel. Deze vele soorten gebruikers en bezoekers brengt ook met zich mee dat er veel verschillende wensen zijn. Dat bleek wel bij de eerste ophaalavond die we gehouden hebben in maart 2014.

Uiteindelijk wil iedereen een aantrekkelijke en functionele omgeving. Functioneel betekent voor de een dat er goede mogelijkheden zijn om de fiets te stallen en voor de ander dat er een goede mogelijkheid is om met de auto te parkeren of om iemand op te halen. Het is dus zaak om voor alle gebruikers te zorgen voor goede voorzieningen op een logische plaats.

Levendigheid is ook een term die veel genoemd is op de avond. Men dacht dan met name aan de begane grond van de kantoorgebouwen. In relatie tot de diverse beleidsvisies van de gemeente Etten-Leur zijn horeca of winkels hier geen optie. Er is duidelijk voor gekozen om deze functies te concentreren op de plaatsen waar dit nu al plaats vindt. Zakelijke dienstverlening is wel een optie voor de begane grond van de kantoorgebouwen. Ook dit zorgt voor levendigheid zonder dat dit een enorme verkeersaantrekkende werking heeft.

Een aantrekkelijke omgeving wordt in belangrijke mate bepaald door de inrichting van de openbare ruimte. Deze visie moet daarvoor de basis bieden.

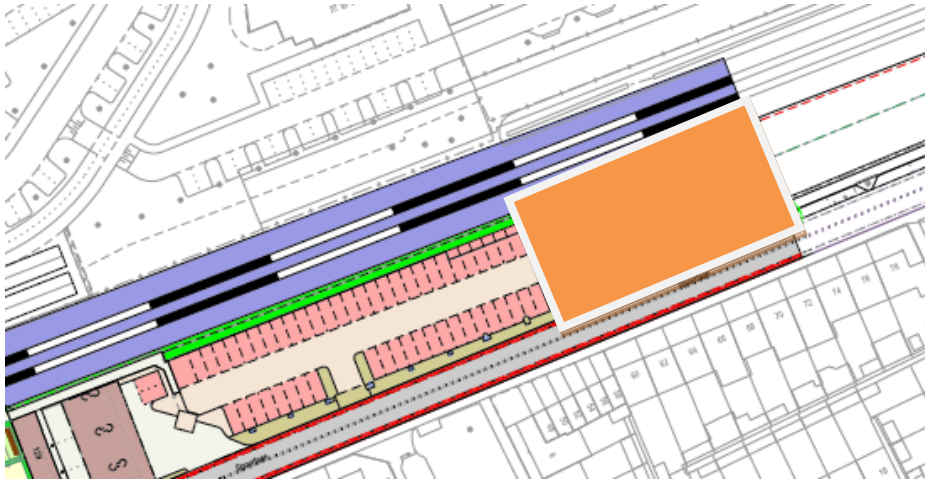
4. Samenhang met andere plannen

Het station is centraal gelegen en vormt een belangrijk knooppunt in Etten-Leur. Zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde vinden er op dit moment ontwikkelingen plaats die ook invloed hebben op de stationsomgeving.

centrumparkeren

In april 2016 zijn nieuwe plannen voor het centrumparkeren gepresenteerd en deze zijn in juli goedgekeurd door de gemeenteraad. Voor de stationsomgeving zijn twee punten hiervoor van belang. Het parkeren voor vergunninghouders wordt uitgebreid tot aan het station. De woonstraten zijn dus binnenkort uitsluitend bedoeld voor bewoners en bezoekers van de woningen.

Uiteraard moeten er voldoende parkeervoorzieningen zijn voor reizigers en bezoekers van het station die dit met de auto doen. Daarom zal in het verlengde van de bestaande parkeervoorziening aan de Spoorlaan er een uitbreiding gerealiseerd worden. Op onderstaande tekening is dit gebied in oranje kleur aangegeven. De uitbreiding vindt plaats op korte loopafstand van het station.



GVVP

In het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) is als wens uitgesproken om de perronoversteek op te waarderen tot volwaardige wijkverbinding. Zoals hiervoor vermeld is dit geen haalbare optie. Daarnaast is in het GVVP aangegeven dat de veiligheid van fietsers een belangrijk speerpunt is. Het is daarom gewenst dat langs alle hoofdwegen er vrijliggende fietspaden aanwezig zijn. Op dit moment is ter hoogte van het station sprake van aanliggende smalle suggestiestroken voor de fietser. Deze visie biedt mogelijkheden om deze situatie duidelijk te verbeteren.

Spoorzone noord

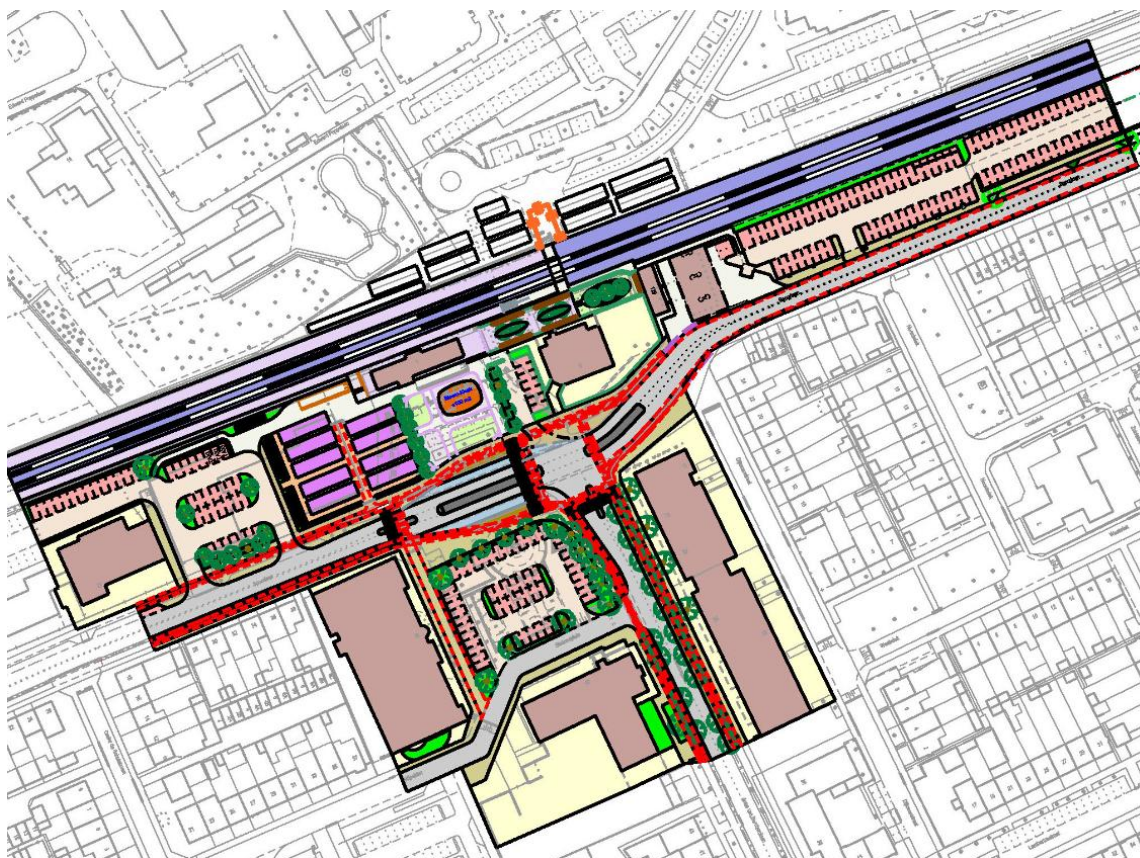
Ten noorden van het station ligt het gebied genaamd spoorzone noord. Een aantal jaren geleden waren hier het Munnikenheide college en het Edward Poppe internaat gevestigd. Het Munnikenheide college is verhuisd naar het Trivium en het internaat heeft zijn functie verloren en inmiddels staat dit gebouw leeg. Voor dit gebied is een visie ontwikkeld waarbij er een aantal groene kamers ontwikkeld worden. Een deel van deze visie is inmiddels gerealiseerd. Voor de twee kamers direct ten noorden van het station gelegen, zal de komende maanden een visie ontwikkeld worden. uitgangspunt is dat deze kamers ingevuld worden met woningbouw.

Riolering

De ondergrondse infrastructuur is uiteraard ook een aandachtspunt bij de totale herinrichting. Bij de herinrichting zal gelijktijdig ook de riolering in het gebied gerenoveerd of vervangen worden.

5. Visie

De visie geeft zowel voor de onbebouwde als voor de bebouwde ruimte mogelijkheden om de komende jaren een geheel vernieuwd stationsgebied te realiseren dat zowel functioneel als representatief is. De totale operatie zal in een 4 tal fases uitgevoerd worden.



Fase 1

Belangrijke keuze in de visie is de aankoop en sloop van het gebouw van PostNL. Hierdoor ontstaat er ruimte aan de zuidzijde om de fietsenstalling op een goede manier in te passen. Daarnaast kan er aanvullend parkeren gerealiseerd worden, kan de opgang naar het perron verplaatst worden, en biedt het ruimte om het gehele gebied her in te richten.

Mogelijk dat ook de gymzaal bij het plan betrokken wordt. Er vinden onderhandelingen plaats met de eigenaar van dit pand. De aankoop is niet noodzakelijk om tot een goede invulling te komen, maar biedt wel extra mogelijkheden bij de inrichting van de ruimte, bijvoorbeeld om het kunstwerk van Cees Keijzer op een passende plaats terug te plaatsen.

De fietsenstallingen.

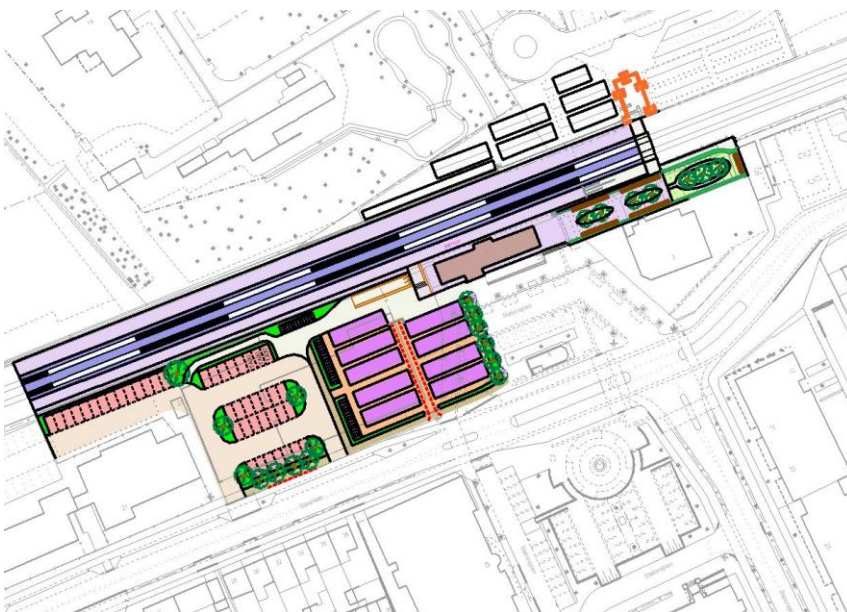
De huidige fietsenstalling aan de noordzijde voldoet in alle opzichten. Het is een overzichtelijk geheel en er zijn ruim voldoende plaatsen, zowel openbaar als in fietskluisjes. Op onderstaande foto is de fietsenstalling aan de noordzijde te zien. Recent is daar ook de OV-fiets geplaatst.



Aan de zuidzijde bevindt zich een openbare fietsenstalling die veel te klein is en die tevens gebruikt wordt als route voor doorgaande fietsers en voetgangers. Deze fietsenstalling kent een bezettingsgraad die soms hoger is dan 100%. Daarnaast is zich achter het gebouw van post.nl een bewaakte fietsenstalling. Deze stalling is gratis en wordt steeds beter gebruikt. Nadeel is dat de locatie niet goed zichtbaar is van het stationsplein en dat het relatief ver weg ligt. Wel is er een rechtstreekse opgang naar het perron. Tellingen en berekeningen hebben uitgewezen dat een uitbreiding van het aantal stallingsmogelijkheden gewenst is. Deze uitbreiding is op de huidige locatie bij de perronoversteek of bij de bewaakte fietsenstalling niet beschikbaar.

In de visie is op de plek van PostNL een volledig nieuwe stalling gepland welke de openbare en bewaakte fietsenstalling vervangt. Tevens is rekening gehouden met de gewenste uitbreiding en de toevoeging van een aantal fietskluizen. De stalling krijgt de zelfde uitstraling en kwaliteit als aan de noordzijde.

De entree naar het perron, inclusief de opgang voor minder validen of reizigers die de fiets mee willen nemen wordt naar deze zijde van het stationsgebouw verplaatst.



Impressie Fase 1

Naast de fietsenstalling is er ook ruimte om aanvullend parkeren toe te voegen. Op bovenstaand plaatje zijn ca. 35 parkeerplaatsen toegevoegd waaronder kort parkeerplaatsen plus nog taxi standplaatsen en parkeerplaatsen voor minder validen.

De perronoversteek

Er is voor gekozen om de perronoversteek zodanig in te richten dat het uitsluitend uitnodigt om hier gebruik van te maken als oversteek voor treinreizigers. Het gebruik als wijkverbinding wordt ontmoedigd door zowel aan de noord- als aan de zuidzijde maatregelen te treffen.

Aan de noordzijde wordt de toegang naar de oversteek voor voetgangers op een rechtstreekse manier mogelijk gemaakt. Wil men met de fiets aan de hand de oversteek maken dan is dat uiteraard wel mogelijk maar via een minder directe route. Hierdoor blijft ook voor de mindervalide de perronoversteek toegankelijk.

Aan de zuidzijde wordt de ruimte, waar nu de fietsenstalling is, opnieuw ingericht als verblijfsgebied. Het komt grotendeels op het zelfde niveau te liggen als het perron en de reiziger of de wachtende kan hier op een aangename wijze de wachttijd doorbrengen. Het wordt dus erg onaantrekkelijk gemaakt voor doorgaande fietsers om de perronoversteek als wijkverbinding te gebruiken. Zowel aan de oostzijde als aan de westzijde liggen op relatief korte afstand goede alternatieven.

Fase 2

Als de fietsenstalling, taxistandplaatsen en parkeerplaatsen voor mindervaliden verplaatst zijn, dan ontstaat er een mogelijkheid om de voorruimte opnieuw in te richten. In de eerste plaats denken wij dan aan het vernieuwen van de bloemenkiosk. Deze willen wij in noordelijke richting verschuiven en er dan een transparante eigentijdse vorm geven kiosk van maken. Mogelijk dat er ook nog beperkte andere voorzieningen aan toegevoegd kunnen worden zoals een openbaar toilet en een koffiecorner.

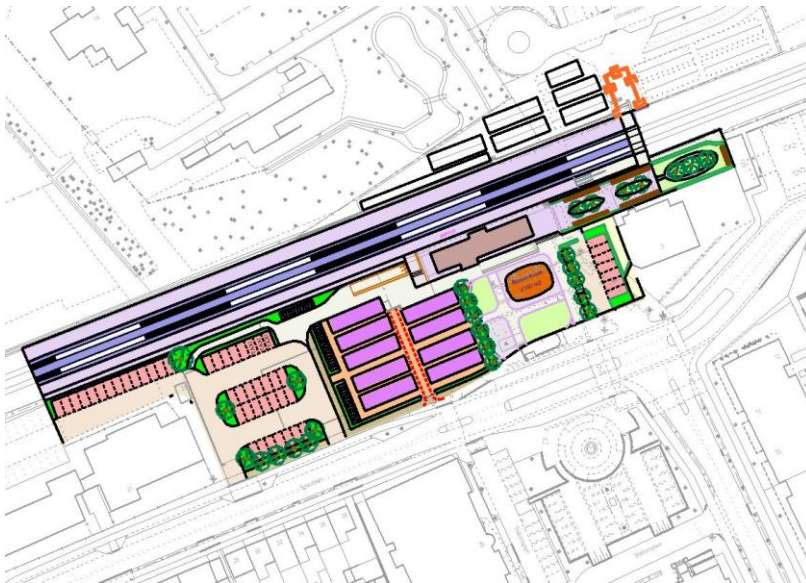


Huidige kiosk



nieuwe kiosk

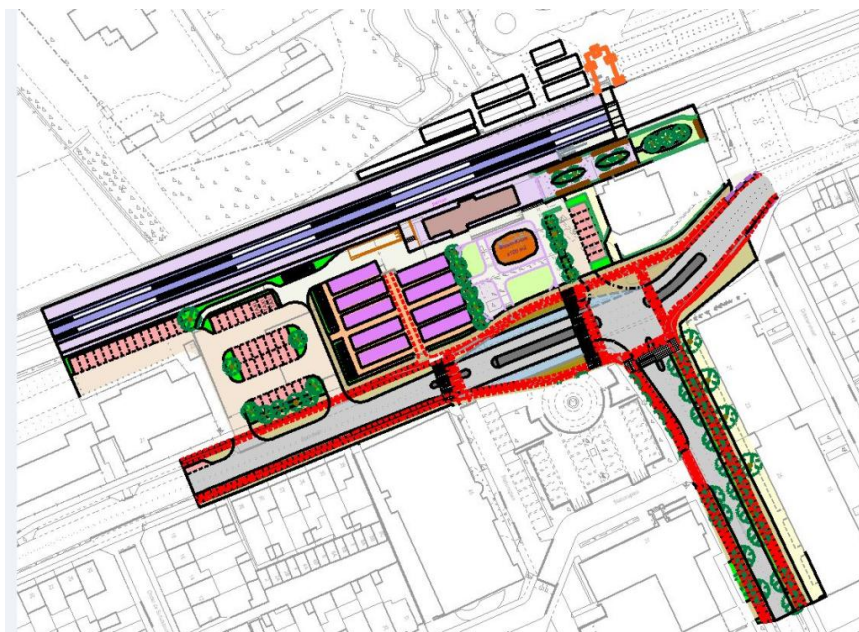
Ten behoeve van de kiosk en het chinees restaurant worden een beperkt aantal parkeerplaatsen voor een korte stop aangelegd. Daarnaast blijft er dan voldoende ruimte om met fraaie bestrating, groen en straatmeubilair er een waardige en fraaie voorruimte van te maken.



Impressie fase 2

Fase 3

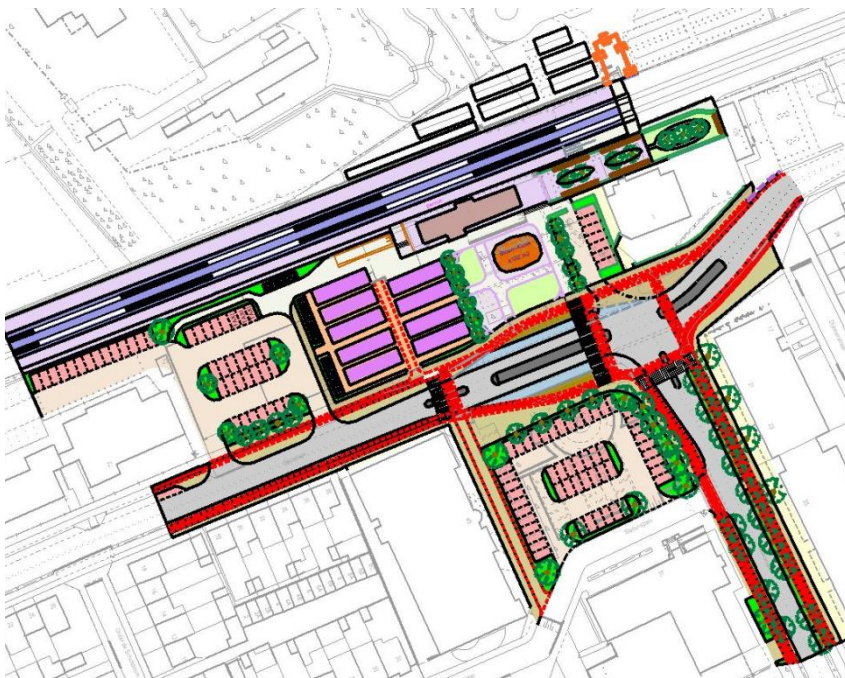
Het realiseren van de meest veilige verkeerssituatie is altijd een belangrijk uitgangspunt. Op dit moment liggen er aan weerszijden van de Spoorlaan ter hoogte van het station smalle aanliggende fietssuggestiestroken. Door het verplaatsen van de kiosk ontstaat er ruimte om ook de bushalte te verplaatsen en aan weerszijden een vrij liggend fietspad aan te leggen. Dit fietspad gaat achter de bushalte langs. De fietspaden sluiten goed aan op de rest van de Spoorlaan en de Anna van Berchemlaan en maken de nieuwe fietsenstalling op een overzichtelijke en veilige manier bereikbaar.



Impressie fase 3

Fase 4

De verdiepte parkeerplaats voor het politiebureau is qua inrichting toe aan een vernieuwing. De bestaande bomen zijn aan het einde van hun levensduur en het kunstwerk komt niet goed tot zijn recht. Het ontsluitingsstraatje voor de voormalige Rabobank heeft geen meerwaarde dus kan komen te vervallen. Dit biedt mogelijkheden om het gehele terrein te vernieuwen en te verfraaien. Het parkeerterrein wordt niet meer verdiept aangelegd en krijgt een nieuw groen kader. Door verplaatsing van het kunstwerk ontstaat er ook ruimte voor het verplaatsen van de bushalte en de aanleg van een vrijliggend fietspad. Ook kunnen er extra parkeerplaatsen aangelegd worden.



Impressie fase 4

6. De kantoorgebouwen

Zoals gemeld zal het gebouw van PostNL gesloopt worden om plaats te maken voor een fietsenstalling en parkeren. Het politiebureau zal zijn huidige functie behouden. Het voormalige Rabobankkantoor staat al enige jaren leeg en dat geldt deels ook voor het kantoorgebouw “de vier Leeuwen”. In de kantorenvisie uit 2013 is geconcludeerd dat er naar verwachting geen belangstelling is vanuit de kantorenmarkt om zich hier te vestigen. Het is uiteraard niet gewenst dat deze kantoren nog lang leeg staan. De locatie is gunstig gelegen ten opzichte van de openbaar vervoer voorzieningen en dicht bij het centrum.

Beide kantoren lenen zich voor een invulling met woningen met eventueel zakelijke dienstverlening op de begane grond. Indien er door de eigenaren van deze panden een passend plan met woningen ingediend wordt, zal er positief meegedacht worden.

7. Milieu aspecten

Om woningbouw op deze 2 locaties mogelijk te maken moet uiteraard wel voldaan worden aan de milieu eisen. Met name externe veiligheid en geluidhinder in relatie tot het spoor en de omliggende wegen zijn hierbij belangrijke aspecten. Conclusie is dat woningbouw een reële optie is mits er maatregelen getroffen worden om aan het vereiste binnenniveau (geluid) te voldoen. In de bijlage milieu en duurzaamheid zijn de diverse aspecten beschreven

8. Planologische aspecten

De herinrichting van de locatie PostNL is in strijd met het geldend bestemmingsplan 'Markt – Centrum e.o.'. Dit geldt ook voor de herinrichting van het voorterrein bij het stationsgebouw en dan met name voor de verplaatsing van de bloemenkiosk en de wens om daarin ook ondergeschikte horeca mogelijk te maken. Voor deze ontwikkelingen moet de gemeenteraad het bestemmingsplan wijzigen. De procedure hiervoor wordt in 2017 gestart.

Het gebruik van het Rabobankgebouw voor woondoeleinden is ook in strijd met het geldend bestemmingsplan 'Markt – Centrum e.o.'. Het bestemmingsplan biedt wel de mogelijkheid om in het pand van 'de vier Leeuwen' te wonen. Daarbij wordt wel een minimale inhoudsmaat van 200 m³ gehanteerd. Het kan zijn dat er in het gebouw kleinere wooneenheden worden gerealiseerd. Ook dit is dan in strijd met het geldend bestemmingsplan. Aan afwijkend gebruik binnen bestaande panden kan medewerking verleend worden door de verlening van een omgevingsvergunning. Daarbij is het ook toegestaan om het pand te verbouwen mits het bouwvolume en het bebouwde oppervlakte niet worden vergroot. Burgemeester en wethouders besluiten over de verlening van deze omgevingsvergunning. Hiervoor is verder geen procedure voorgeschreven.

9. De Planning

De visie zal zoals aangegeven in een aantal fases worden uitgevoerd. Fase 1, sloop van postNL en inrichting van dat gebied zal in 2017 opgepakt en uitgevoerd worden en de andere fases zoals beschreven volgen daarop in de komende jaren. Naar verwachting duurt het zeker 4 jaar om het geheel fasegewijs te realiseren.

10. Financiële aspecten

De voorliggende visie zal na vaststelling verder uitgewerkt en in fases uitgevoerd worden. De gemeenteraad heeft onder voorbehoud van goedkeuring van de visie al een krediet van

€ 1.000.000,-- beschikbaar gesteld. Dit bedrag is nodig voor de aankoop en sloop van PostNL.

Op basis van de visie is een globale exploitatie opzet opgesteld. Hierbij zijn alle kosten geraamd en is er rekening gehouden met een bijdrage van NS-fiets voor de verplaatsing en uitbreiding van de

fietsenstalling. De totale kosten van de visie zijn geraamd op €4.000.000,--. Deze gelden zijn reeds opgenomen in het IP.

Bijlagen:

1. variantenstudie spoorwegkruising, Movares
2. risico analyse Etten-Leur, Movares
3. milieu en duurzaamheid Stationsvisie