

# De Gemeenteraad van Wijchen

---

10 RZ 346

---

## Informatienota

### Keerspoor station Wijchen

Wijchen, 5 januari 2010

Geachte leden van de raad,

### Kernboodschap

In 2013 moet Stadsregiorail operationeel zijn. Daarvoor is een keerspoor nodig in Wijchen. De Stadsregio Arnhem Nijmegen en ProRail zetten in op realisatie bij het huidige station. Uit de verkenning blijken alternatieve locaties inderdaad niet haalbaar. Ons college heeft de betrokken partijen gevraagd om de variantkeuze bij het huidige station uit te gaan werken. Onderdeel van de verkenning en uitvoering is het creëren van een veilige situatie op het huidige perron. Stadsregio en ProRail geven op 4 februari een toelichting tijdens de informatiebijeenkomst.

### Inleiding

De Stadsregio Arnhem Nijmegen is opdrachtgever voor de planvorming en uitvoering van het keerspoor in Wijchen. Dit keerspoor is een noodzakelijk onderdeel van Stadsregiorail dat in 2013 operationeel moet zijn. Bij station Arnhem zijn ook aanpassingen nodig (aanleg vierde perron en aansluiting lijnen Arnhem-Nijmegen en Arnhem-Utrecht). Als aan deze fysieke voorwaarden is voldaan kan Stadsregiorail gaan rijden. Hierdoor ontstaat een frequentieverdubbeling van de dienstverlening. Vanaf station Wijchen rijdt dan niet 2x maar 4x per uur een stoptrein richting Nijmegen. Wijchen is begin- en eindpunt van regiorail.

### Toelichting

#### *Verkenning keerspoor*

De Stadsregio is in het najaar van 2009 begonnen met de verkenningsstudie voor het keerspoor. Op ons verzoek is het zoekgebied uitgebreid tot aan de Drutenseweg. We willen de mogelijkheid openhouden dat op (de lange) termijn hier een tweede Wijchens station wordt gerealiseerd. Dit station voorziet in een lokale behoefte maar

---

Portefeuillehouder : R.G.P. Jeurissen  
Informatie : Henri Elands  
Telefoonnr. : (024) 6492433  
E-mailadres. : h.elands@wijchen.nl  
Bijlage : verkenning keerspoor Wijchen  
Ter inzage : -  
In kennis stellen : -

met een transferium voor (boven)regionaal verkeer vanuit het zuiden is het ook een belangrijk wapen in het bereikbaar houden van de regio. Wij spreken bij station Wijchen daarom liever van een inhaalspoor dat “toekomstvast” is en niet een keerspoor waarbij niet doorgereden kan worden.

#### *Veiligheid perron*

Station Wijchen heeft een te smal eilandperron. Op nadrukkelijk verzoek van ons college neemt ProRail dit aspect mee in de planvorming. ProRail erkent dat de breedte van het perron niet voldoet aan hun norm. Los van welke variant voor de inpassing van het keerspoor wordt gekozen wordt de onveilige situatie opgelost.

#### *Parkeerbehoefte*

Het huidige station kampt met een tekort aan parkeermogelijkheden voor auto's. Uit analyses blijkt een tekort van 100 zogeheten P+R-plaatsen. Met de komst van Stadsregiorail verdubbelt het tekort tot 200 plaatsen. Daarnaast ontstaat extra behoefte aan fietsenstallingen. Ons college maakt zich sterk om deze extra ruimtebehoefte mee te nemen in de onderhandelingen met betrokken partijen.

### **Consequenties**

#### *Ruimtelijke inpassing*

ProRail heeft vier varianten uitgewerkt voor een keerspoor bij het huidige station. Deze vindt u terug als varianten 1A tot en met 1D in het rapport. ProRail heeft ook varianten benoemd voor twee andere locaties: ter hoogte van Aalsburg (variant 2) en in Wijchen-West (variant 3). Ons college heeft variant 2 direct afgewezen en variant 3 is niet opportuun. Variant 2 is qua locatie onwenselijk en vereist het verplaatsen van de (nieuwe) geluidschermen. Variant 3 is gekoppeld aan een tweede treinstation in Wijchen-West.

De aanleg van een keerspoor betekent extra ruimtebeslag voor spoorinfrastructuur. Deze ruimte moet worden gevonden aan de noord- en/ of zuidzijde van de bestaande sporen. Meest voor de hand liggend is om de zuidelijke lijn (Den Bosch-Nijmegen) ongewijzigd te houden en de noordelijke lijn “uit te buigen”. Tussen deze twee spoorlijnen kan dan het keerspoor worden aangelegd. Een alternatief is aanleg van het keerspoor ten noorden van de bestaande lijn Nijmegen-Den Bosch. Probleem daarbij is dat de terugkerende trein dan vervolgens beide lijnen moeten kruisen op weg naar Nijmegen. Dit is moeilijk in de huidige dienstregeling.

Ons college heeft een voorkeur uitgesproken voor variant 1D. Hierbij geldt als aanvulling een mogelijke onderdoorgang voor fietsers en voetgangers ter hoogte van

het huidige voetpad bij het stationsgebouw. Dit pad moet vervallen wanneer het keerspoor wordt ingepast. Met een onderdoorgang op dezelfde locatie als het huidige voetpad hoeft een belangrijk deel van het stationsgebied (parkeren, fietsenstallingen) nauwelijks op de schop.

#### *Financieel*

Met de aanleg van het keerspoor en daaruit voortvloeiende werkzaamheden zijn forse investeringen gemoeid. ProRail heeft een eerste kostenraming opgesteld met de gebruikelijke forse marges. De kosten voor aanleg van het keerspoor en aanpassing van het perron liggen naar verwachting tussen € 10,5 en € 13,6 miljoen. De meerkosten van een tunnel en liften bedragen ongeveer € 4,6 miljoen. De kosten van het spoorgerelateerde deel van het keerspoor komen voor rekening en risico van de Stadsregio. Dit betreft het keerspoor zelf met bijbehorende wissels, railgebonden voorzieningen en eventueel bijbehorend perron inclusief toegangen. Aanpassingen aan het stationsgebied zijn voor rekening van de gemeente. In de tweede helft van 2010 wordt duidelijk welke aanpassingen noodzakelijk zijn en wat dit kost. Ons college onderzoekt vanaf januari 2010 de subsidiemogelijkheden. In het bestuurlijk overleg van 4 december 2009 heeft ons college aangegeven geen middelen beschikbaar te hebben.

#### *Kwaliteit*

Ons college hanteert een aantal randvoorwaarden voor de inpassing van het keerspoor. De inrichting van het stationsgebied moet zo min mogelijk wijzigen. De huidige opzet is een logische en aangrenzende plannen zoals De Kraanvogel zijn nadrukkelijk afgestemd op die structuur. Verder moet ruimte zijn c.q. ontstaan om de extra parkeerbehoefte voor auto's en fietsen te accommoderen. Een ander belangrijk aspect betreft de conditionering van het keerspoor. Hiermee doelen we op inpassingsaspecten zoals akoestiek, bodem en archeologie. Met het verleggen van spoorlijnen en een keerspoor ontstaat een nieuwe akoestische situatie die getoetst moet worden. De Stadsregio is opdrachtgever, ProRail voert uit.

#### *Planning*

In 2010 wordt de verkenning via een planstudie door ProRail uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp. Vanaf eind 2010 tot eind 2011 vindt de aanbesteding en gunning plaats waaruit het definitief ontwerp volgt. Voor de daadwerkelijke realisatie van het keerspoor en andere werkzaamheden trekt ProRail heel 2012 uit.

## **Vervolg**

Stadsregio en ProRail geven op 4 februari een toelichting aan uw raad over de verkenning van het keerspoor. ProRail werkt dit jaar de variantkeuze uit. Uw raad ontvangt medio 2010 een beslisnota met majeure besluitvorming over (de inpassing van) het keerspoor. Deze besluitvorming heeft betrekking op financiële, ruimtelijke en tijdsafhankelijke aspecten. Deze en andere afspraken worden uiteraard in overeenkomsten vastgelegd.

## **Bijlage**

Verkenning keerspoor Wijchen

Burgemeester en wethouders van Wijchen,

De secretaris,

De burgemeester,