

# Gebiedsvisie Stationsgebied Wijchen

**Gemeente Wijchen**

*in samenwerking met*

Stadsregio Arnhem Nijmegen

NS Stations

ProRail Afdeling Projecten

Woensdag 4 juli 2012



## Inhoud

1. Samenvatting	pag. 4
2. Stadsregiorail	pag. 5
3. Stationsgebied	pag. 6
4. Scenariostudie	pag. 7
5. Uitgangspunten	pag. 8
6. Gebiedsvisie	pag. 10
7. Onderzoeken	pag. 16
8. Vervolgstappen	pag. 19

*Wethouder Rob Engels*  
*Ambtelijk opdrachtgever Bertjan Sneller*  
*Afdelingsmanager Gerard de Jong*  
*Projectleider Ferry Aerts*

# 1.

## Samenvatting

---

Stadsregio Arnhem Nijmegen werkt aan de realisatie van Stadsregiorail. Het motto is verbetering van de mobiliteit; meer treinen, meer stations en meer reizigers. Onderdeel hiervan is de realisatie van een keerspoor en een extra perron bij station Wijchen. Hierdoor kan de frequentie van de sprinters van Wijchen richting de steden Nijmegen en Arnhem stijgen van 2 naar 4 per uur.

Met de komst van Stadsregiorail worden drie belangrijke doelstellingen nagestreefd die de projecten van het keerspoor en het stationsgebied tot een succes moeten maken;

- Het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer door het aanbod van treinen uit te breiden van 2 naar 4 per uur (kwartiersdienst regio Arnhem–Nijmegen);
- Het toevoegen van parkeerplaatsen en fietsstallingen en het verbeteren van de logistieke afwikkeling rond het station;
- Het verbeteren van de veiligheid voor voetganger en fietser en het verhogen van de kwaliteit van de stationsomgeving.

De gemeente Wijchen heeft een gebiedsvisie opgesteld voor het stationsgebied. Het voorstel is het realiseren van een P+R+F voorziening op het bestaande parkeerveld aan de zuidzijde van het spoor met minimaal 220 parkeerplaatsen voor auto's en minimaal 1.000 fietsstallingen. Het stationsplein wordt vrijgemaakt van fietsstallingen en zal dienst doen voor kiss and ride, taxi, buurtbus en lijndienst. De P+R+F voorziening is als volgt opgebouwd;

- Geheel verdiepte parkeerlaag (–5 meter) met 110 parkeerplaatsen;
- Halfverdiepte parkeerlaag (–2 meter) met 110 parkeerplaatsen;
- En een verhoogd fietsdek met luifel (+1 meter) met minimaal 1.000 fietsstallingen.

Aan de noordzijde van het spoor wordt het parkeren in de Meerkoetstraat opnieuw ingericht met behoud van het aantal parkeerplaatsen en verbetering van de verkeerssituatie door toepassing van éénrichtingsverkeer. De huidige fietsstallingen worden vervangen door dubbellaagse stallingen, waardoor een groene buffer richting de woonwijk gerealiseerd kan worden. Tevens wordt een stationsplein aan de noordzijde ingericht die de toegang tot de perrons verbetert.

Parkeren onder de grond is uiteraard een relatief dure oplossing. Echter door het ruimtegebrek en de randvoorwaarde die de gemeente Wijchen heeft gesteld om de kwaliteit van het stationsgebied te verbeteren, is met Stadsregio Arnhem Nijmegen afgesproken deze oplossing als voorkeurs-scenario verder te onderzoeken. In de maanden juli en augustus worden de financiële haalbaarheid en de risico's ten aanzien van de bouwput en de parkeerkelder inzichtelijk. Hierin is de subsidie vanuit het rijksprogramma "5% Groei op het spoor" van het Ministerie van I&M van wezenlijk belang. Medio september zal er een definitieve beslissing worden genomen of dit voorkeursscenario realiteit wordt.

## 2.

### Stadsregiorail

---

De Stadsregio Arnhem Nijmegen moet bereikbaar blijven. Het vergroten van de mobiliteit is daarbij prioriteit. Niet alleen per auto, maar ook met openbaar vervoer. Om dat te bereiken investeert De Stadsregio in Stadsregiorail; een programma voor meer regionale treinen (sprinters) op bestaand spoor, nieuwe stations en betere aansluiting van bus en trein. Het vervoer per spoor is de ruggengraat waar andere vormen van vervoer (lijndienst, buurtbus, taxi, auto, fiets en voetganger) bij aanhaken.

De Stadsregio is trekker en opdrachtgever voor het programma Stadsregiorail. De Stadsregio werkt hierbij nauw samen met ProRail, vervoerders NS, Veolia, Arriva, Hermes en Syntus, betrokken gemeenten en de provincie Gelderland. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de stationsomgevingen. ProRail draagt zorg voor het ontwerp en de realisatie van de diverse infrastructurele verbeteringen en de nieuwe stations.

De capaciteit op het bestaande spoor is momenteel te beperkt voor vier regionale treinen per uur. Daarom investeert De Stadsregio op twee locaties in extra infrastructuur; een keerspoor bij station Elst en een keerspoor bij station Wijchen. Dankzij deze ingrepen kan de frequentie van de sprinter tussen Wijchen en Arnhem omhoog van twee naar vier keer per uur.

Andere vervoersvormen moeten goed op het treinvervoer worden afgestemd. Dit betekent dat stations ook goed bereikbaar moeten zijn voor auto's en fietsen. Voor de aanleg van extra P+R plekken werkt De Stadsregio samen met NS Stations, gemeenten en het Ministerie van Infrastructuur & Milieu.

Een speerpunt voor De Stadsregio is de afstemming tussen trein- en busvervoer. Dat vergt maatwerk. Breng is de naam van het busvervoer in de stadsregio. Breng is herkenbaar, vanzelfsprekend en toegankelijk openbaar vervoer. De tijden van bus en trein worden naadloos op elkaar aangesloten, waardoor het OV nog toegankelijker wordt. In de bussen komt real time reisinformatie over aansluitingen tussen bus en trein.

### 3.

## Stationsgebied

---

Het stationsgebied kent een lange geschiedenis, waarbij de oorspronkelijke stationsgebouwen hebben plaatsgemaakt voor een modern gebouw uit de jaren '70. Ook de statige oprijlaan vanaf het westen heeft plaatsgemaakt voor de huidige Stationslaan met een rotonde als logistiek knooppunt. Het stationsgebied is op dit moment een intensief verkeerskundig gebied met aan beide zijden van het spoor plaats voor auto's en fietsen. Vanuit het perspectief van de totale gemeente is het station strategisch en centraal gelegen met een directe verbinding met het centrum van Wijchen. Typisch voor Wijchen is het relatief hoge aandeel fietsers, waarschijnlijk een afgeleide van het compacte grondgebied van de gemeente.

Met het intensiveren van het spoorverkeer en het stimuleren van het openbaar vervoer is de druk op het stationsgebied toegenomen. De parkeerplaatsen aan de zuid- en noordzijde zijn met tijden overbelast en ook de fietsenstalling op het stationsplein kan de vraag niet aan. Resultante is een gebied met een hoge intensiteit aan verkeersbewegingen, mede onder invloed van de doorsteek voor voetgangers en fietsers tussen noord en zuid.

De foto's op bijgevoegde pagina's geven een impressie van het stationsgebied op dit moment. Het uitnodigend karakter wordt door de overvolle fietsstallingen, de hekwerken en struiken, de intensieve bebording en de spoorbomen stevig op de proef gesteld. Het stationsgebouw geeft in de avonduren en de weekenden door de geringe openingstijden een verlaten aanblik. Het stationsgebied vormt op deze manier geen visitekaartje voor de gemeente.

Met de uitbreiding van het zuidelijk perron is de veiligheid en de in- en uitstapmogelijkheden aanzienlijk verbeterd. De overlast blijft echter bestaan en vraagt een strategische ingreep om de veiligheid en het gebruik voor de toekomst veilig te stellen en een aantrekkelijk stationsgebied te realiseren.













## 4.

### Scenariostudie

---

De doelstelling van Stadsregiorail is om vier sprinters per uur te laten rijden tussen Arnhem en Wijchen. Om dat mogelijk te maken is het noodzakelijk dat de stoptrein Zevenaar – Wijchen in Wijchen kan keren. De gemeente Wijchen, Stadsregio Arnhem Nijmegen, ProRail en de Nederlandse Spoorwegen (NS) werken daarom gezamenlijk aan de ontwikkeling van een keerspoor in Wijchen. Elke werkdag stappen 3.800 reizigers in en uit in Wijchen. De huidige capaciteit van twee treinen per uur is in de spits vaak niet toereikend. De treinen zitten bomvol en er blijven regelmatig reizigers op het station achter. NS probeert de grootste drukte met langere treinen op te vangen, maar een structurele oplossing is noodzakelijk. Inmiddels is een belangrijke maatregel genomen om de veiligheid op het station te verbeteren; de aanleg van een nieuw perron aan de zuidzijde.

Het verhogen van het aantal treinen is een goede oplossing om de drukte beter te spreiden en zal het aantrekkelijker maken van en naar Wijchen te reizen met het openbaar vervoer, ook buiten de spitsuren. In de afgelopen twee jaar is breed gediscussieerd over de locatie van het keerspoor dat noodzakelijk is om van twee naar vier sprinters per uur te gaan. Daarbij is eveneens het scenario bekeken om de extra P+R voorzieningen onder te brengen in een parkeergarage.

De prognose van NS gaat uit van bijna een verdubbeling van het aantal reizigers. Aangezien het huidig aantal parkeerplaatsen ten zuiden en noorden van het station tijdens spitsuren ontoereikend is en er overlast in de omgeving is ontstaan is het voorstel gedaan middels een parkeergarage een substantiële aanvulling van parkeerplaatsen te realiseren. Dit betekent een voorziening van twee bouwlagen boven het bestaande maaiveld, oftewel een garage voor minimaal 300 auto's en een hoogte van ongeveer 6 meter. Ondanks de ruimtelijke mogelijkheden dit volume aan de buitenkant te camoufleren is er veel weerstand tegen deze variant aangezien het een te sterke inbreuk zou maken op het aanzicht van station en Wijchen Centrum. Daarom is besloten ook deze variant niet nader te onderzoeken.

## 5.

### Uitgangspunten

---

De Stadsregio, NS, ProRail en gemeente Wijchen hebben in onderling overleg uitgangspunten vastgesteld voor het realiseren van het keerspoor en de bijbehorende voorzieningen in het stationsgebied. Hierin is de expliciete keuze gemaakt voor gratis parkeren van auto en fiets om een extra stimulans te geven het openbaar vervoer te gebruiken.

#### Uitgangspunten Stationsgebied Wijchen

- Goede bereikbaarheid van het station en een goede verbinding met het centrum, zowel voor de automobilist, de fietser en voetganger als wel het bus- en taxivervoer;
- Een verdeling van parkeerplaatsen over noord en zuid in verhouding 1 : 2 met een totaal van minimaal 350 parkeerplaatsen; compact parkeren bij de voordeur van het station en het centrum, beperking van de belasting op de spoorwegovergangen en beperking van de parkeerdruk in de woonwijken;
- Verdiept parkeren;
- Parkeren voor auto en fiets gratis 24 uur per dag en in het weekend;
- Een totaal van 1.700 fietsstallingen waarbij minimaal 1.000 stallingen aan de zuidzijde worden gerealiseerd;
- Scheiden en goed faciliteren van functies halen en brengen, fietsparkeren en autoparkeren;
- Herinrichting van het stationsplein aan de zuidzijde inclusief een diversiteit aan functies en met versterking van de beeldkwaliteit;
- Ruimtelijke verbetering van de noordzijde en het realiseren van een substantiële groene kwaliteit, met nadruk bij woningbouwcomplex Zomertaling en Wintertaling;
- Herinrichting van het parkeren in de Meerkoetstraat en omgeving met minimaal behoud van bestaande aantal parkeerplaatsen en vermindering van de verkeersoverlast;
- Minimale uitbuiging van het noordelijk spoortracé met voldoende veiligheidsmarge en voorzieningen;
- Het integreren van Rob's Place in de plannen voor het stationsgebied;
- Het in stand blijven van de Molenbiotoop.

Voor het stationsgebied is een gebiedsvisie opgesteld en een financiële verkenning uitgevoerd. Hierbij wordt uitgegaan van de volgende basisgegevens. Hierin zijn de landelijke prognoses van NS verwerkt over de stijging van het aantal treinreizigers.

<b>Huidige situatie</b>	Treinreizigers	3.800 instappers
	Auto	202 parkeerplaatsen (zuid 110 pp, noord 92 pp)
	Fiets	1.072 plaatsen (zuid 368 + 64 kluizen, noord 704 + 72 kluizen)
<b>Doelstelling 2020</b>	Treinreizigers	5.800 instappers
	Auto	350 parkeerplaatsen (zuid 230 pp, noord 120 pp)
	Fiets	1.700 plaatsen (zuid 1.000, noord 700, kluizen 40)

ProRail is in samenwerking met ingenieursbureau Movares verantwoordelijk voor het ontwerp van het keerspoor, het nieuwe perron en de fietsstallingen. Na verschillende planstudies wordt momenteel een voorlopig ontwerp voorbereid. Hierin is het keerspoor centraal gelegen en het noordelijk tracé opgenomen met een minimale uitbuiging van 7,8 meter. In dit VO worden onder andere aspecten ten aanzien van veiligheid en toegankelijkheid van de perrons meegenomen.

Het goederenvervoer over het spoor zal niet uitgebreid worden. Er is in de huidige dienstregeling de mogelijkheid om 1 goederentrein per uur te laten rijden. Het stimuleren van het gebruik van de Betuweroute staat als regionaal actiepoint op de agenda.

Ter hoogte van het bestaande schakelstation zal een tweede station noodzakelijk zijn voor het aansturen van de wissels. Voorstel is de huidige toegangsweg te verplaatsen naar het oosten zodat beide stations makkelijker toegankelijk zijn en de weg ingezet kan worden voor de herinrichting van de noordzijde van het station.







## 6.

### Gebiedsvisie

---

De gemeente Wijchen heeft een gebiedsvisie opgesteld voor het stationsgebied. Hierin zijn de volgende onderdelen opgenomen.

#### Zuidzijde

Uitgangspunt is het realiseren van een P+R+F voorziening op het bestaande parkeerveld aan de zuidzijde van het spoor met minimaal 230 parkeerplaatsen voor auto's en minimaal 1.000 stallingen voor de fiets. Het stationsplein wordt vrijgemaakt van fietsstallingen en zal dienst doen voor kiss and ride, taxi, buurtbus en lijndienst. Het stationsgebouw wordt uitgebreid met een terras aan de zuidzijde.

De P+R+F voorziening is als volgt opgebouwd;

- geheel verdiepte parkeerlaag (– 5 meter) met 115 pp;
- $\frac{3}{4}$  verdiepte parkeerlaag met natuurlijke ventilatie (– 2 meter) met 115 pp;
- en een verhoogd fietsdek (maximaal + 1 meter) met 1.000 fietsstallingen.

Aan deze voorziening zijn een aantal voorwaarden gesteld;

- Toegang voor auto en fiets vanaf rotonde en conflictvrij (inrit en uitrit);
- Lift, trap en hellingbaan aan noordzijde van het fietsdek (rechtstreekse verbinding met perrons);
- Combinatie groene afscheiding Stationslaan en een transparant scherm / hekwerk op het fietsdek;
- Dakconstructie voor minimaal  $\frac{3}{4}$  van het aantal stallingen op het fietsdek;
- Maximale afstand tussen Stationslaan en P+R+F voorziening;

Een conflictvrij stationsplein voor voetgangers, fietsers, kiss and ride, taxi, buurtbus en lijndienst;

Renovatie van het stationsgebouw inclusief restauratie en terrasfunctie (referentie station Wierden);

Behoud eiken op het stationsplein en realiseren kwantitatieve en kwalitatieve groene kwaliteit.

### Noordzijde

Parkeren Meerkoetstraat herinrichten en veranderen in éénrichtingsverkeer met minimaal behoud van huidige aantal parkeerplaatsen;

Realiseren nieuw stationsplein als verbindende ruimte met Zomertaling;

Fietsvoorzieningen herinrichten door dubbellaagse stalling en aanleg van groene buffer met boomopstanden voor woningbouwcomplex Zomertaling;

Profiel noordelijke uitbuiging spoortracé met veiligheidsmarge inpassen en afscheiding middels robuuste haag;

Toegangsweg tot schakelstation verleggen richting oosten;

Bestaande boomopstanden en bossage inpassen.

Er wordt van uitgegaan dat middels het efficiënt inrichten en positioneren van de P+R voorziening aan de zuidzijde 230 parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Door het herinrichten van de Meerkoetstraat zijn 120 parkeerplaatsen aan de noordzijde mogelijk. Mocht bij de uitwerking van de plannen op deze wijze geen 350 plaatsen gerealiseerd kunnen worden is het mogelijk het fietsdek uit te breiden naar de westzijde. Het uitbreiden van het fietsdek kan ook ten behoeve van extra fietsstallingen wenselijk zijn.

De noordelijke uitbuiging van het spoortracé van 7,8 meter heeft consequenties voor het huidige parkeerterrein en de fietsstallingen. Op het huidige parkeerterrein aan de Meerkoetstraat vervallen 24 plaatsen en ter plaatse van de fietsstallingen zal minimaal  $\frac{3}{4}$  verplaatst moeten worden. Dit heeft geleid tot de volgende drie voorstellen voor herinrichting van de noordzijde.

### Meerkoetstraat

Om minimaal hetzelfde aantal parkeerplaatsen terug te brengen is het voorstel de tweerichtingsstraat met haaks parkeren te veranderen in een éénrichtingsstraat met schuin parkeren. Dit past ruimtelijk binnen de bestaande verkeersruimte en zal tegelijkertijd de verkeerssituatie verbeteren. De smallere straten voorkomen wildparkeren en het éénrichtingssysteem is veiliger voor overstekende voetgangers en fietsers.

### Fietsstallingen

De beschikbare ruimte voor het uitbreiden van de fietsstallingen wordt beperkt door de bossage van volwassen boomopstanden aan de oostzijde en de groene buffer aan de noordzijde. Om toch hetzelfde aantal stallingen terug te brengen is voorgesteld de huidige enkele stallingen te vervangen door dubbellaagse stallingen waardoor slechts de helft van de ruimte nodig is en de bossage en de groene buffer gerespecteerd worden.

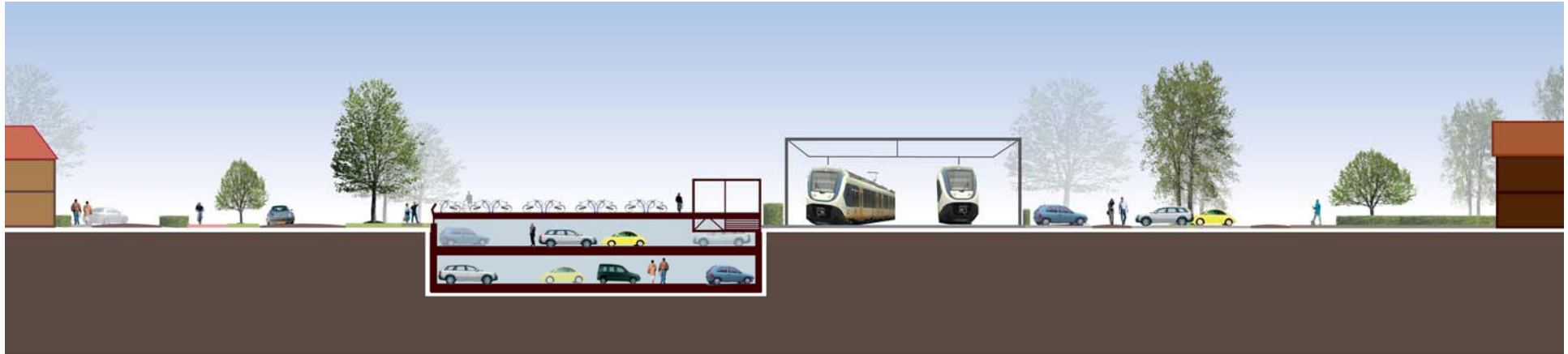
### Stationsplein

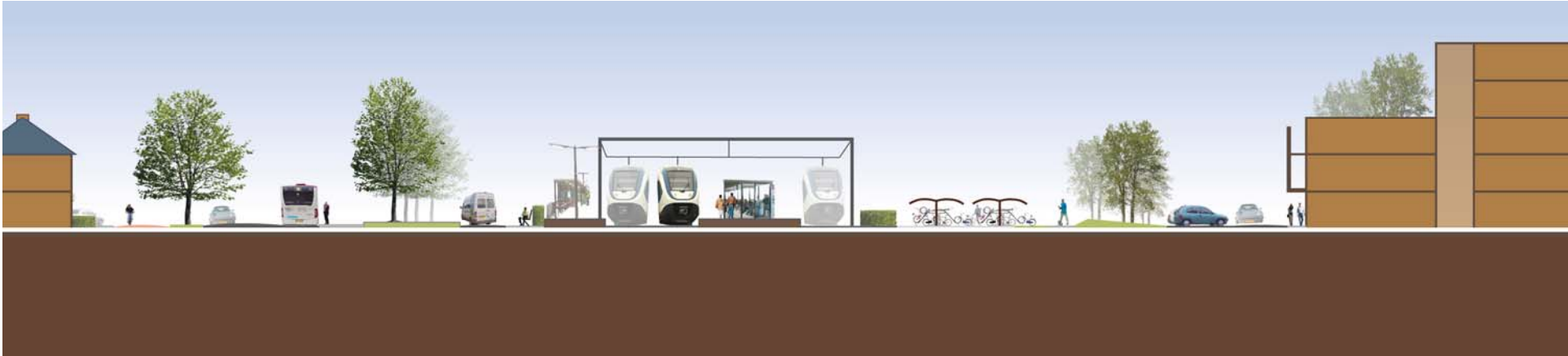
De entree tot de perrons vanaf de noordzijde is op dit moment onveilig en onoverzichtelijk. De herinrichting van de Meerkoetstraat en de fietstallingen geeft de mogelijkheid een volwaardige pleinruimte te realiseren in het verlengde van de Zomertaling.













Zuidwest ...





## Zuid West

Aan de zuidwestzijde van het station wordt op dit moment geparkeerd op maaiveld. Op het terrein is eveneens Rob's Place gevestigd. Logistiek kent het parkeerterrein zijn entree vanaf de rotonde en heeft een uitgang aan de Stationslaan. De entree is gecombineerd met de opstelplek voor taxi's en buurtbussen en geeft op drukke tijden vaak conflicten. Het parkeerterrein is dagelijks druk bezet met een continue aanblik van auto's tot gevolg. Op het terrein staan eiken die nog een resultante zijn van de oorspronkelijke oprijlaan naar het station.

Met het voorstel een P+R+F voorziening te realiseren op het bestaande parkeerterrein wordt de capaciteit van auto's verdubbeld en verdwijnt het blik onder de grond. Het fietsdek dat als een verhoogd maaiveld wordt ingericht zal middels een groene afscheiding en transparant hekwerk worden omsloten. Het fietsdek kent een lichte kapconstructie zodat hetzelfde comfort kan worden geboden als bij de bestaande overdekte stallingen. De entree tot de parkeerkelder en het fietsdek vindt plaats vanaf de rotonde, waarbij er geen kruisende verkeersbewegingen kunnen ontstaan (zie tekening). Door de trap en lift aan de noordoostzijde te situeren ontstaat een directe verbinding met het stationsgebouw zodat de loopafstand tot de perrons wordt beperkt. Het stijgen en dalen van autoverkeer tussen beide parkeerlagen vindt plaats aan de westzijde van de voorziening en is aan het zicht onttrokken. De uitgang voor automobilisten aan de Stationslaan komt te vervallen zodat de doorstroming van verkeer kan worden gegarandeerd. De doorsteek voor fietsers van west naar oost zal worden omgeleid naar het fietspad aan de zuidzijde van de Stationslaan. Er wordt op dit moment een uitgebreide boomeffectanalyse uitgevoerd naar de bestaande eiken op het terrein, waarbij de mogelijkheid voor verplaatsen wordt onderzocht.

Zowel parkeervoorziening als fietsstalling is gratis. In overleg met ProRail wordt een plan opgesteld voor beheer en onderhoud van de totale P+R+F voorziening, waarbij het garanderen van de veiligheid prioriteit is.

Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar de samenstelling van de bodem, de grondwaterstanden, mogelijke verontreinigingen of archeologische waarden, riolering en het kabels- en leidingtracé. Ook de relatie met het zuidelijk spoor zal van invloed zijn op de bouwput en uitvoering van de kelder. Hierbij is het streven de kelder zo dicht mogelijk bij het spoortracé te positioneren om maximale afstand tot de Stationslaan te bewerkstelligen.

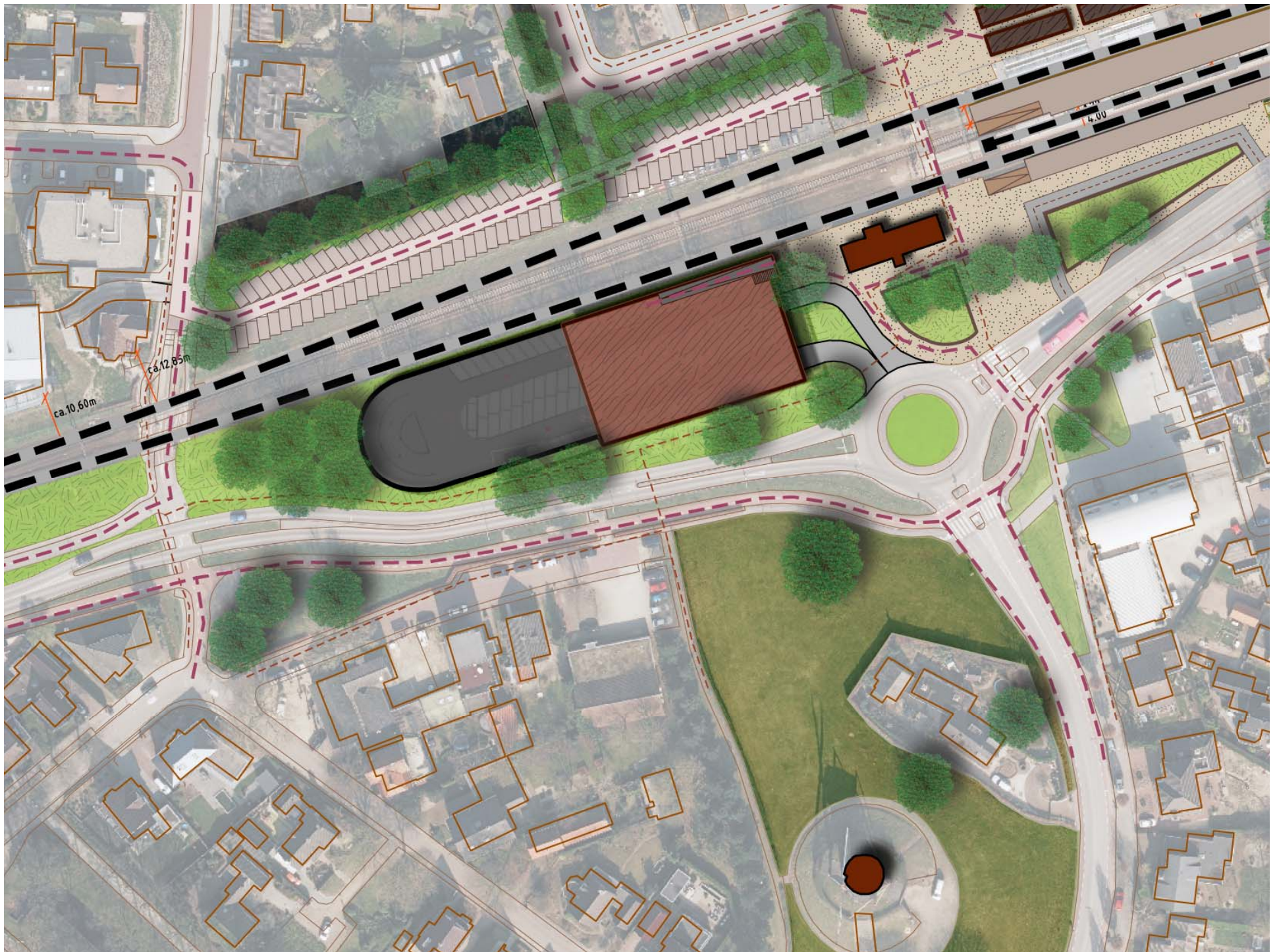




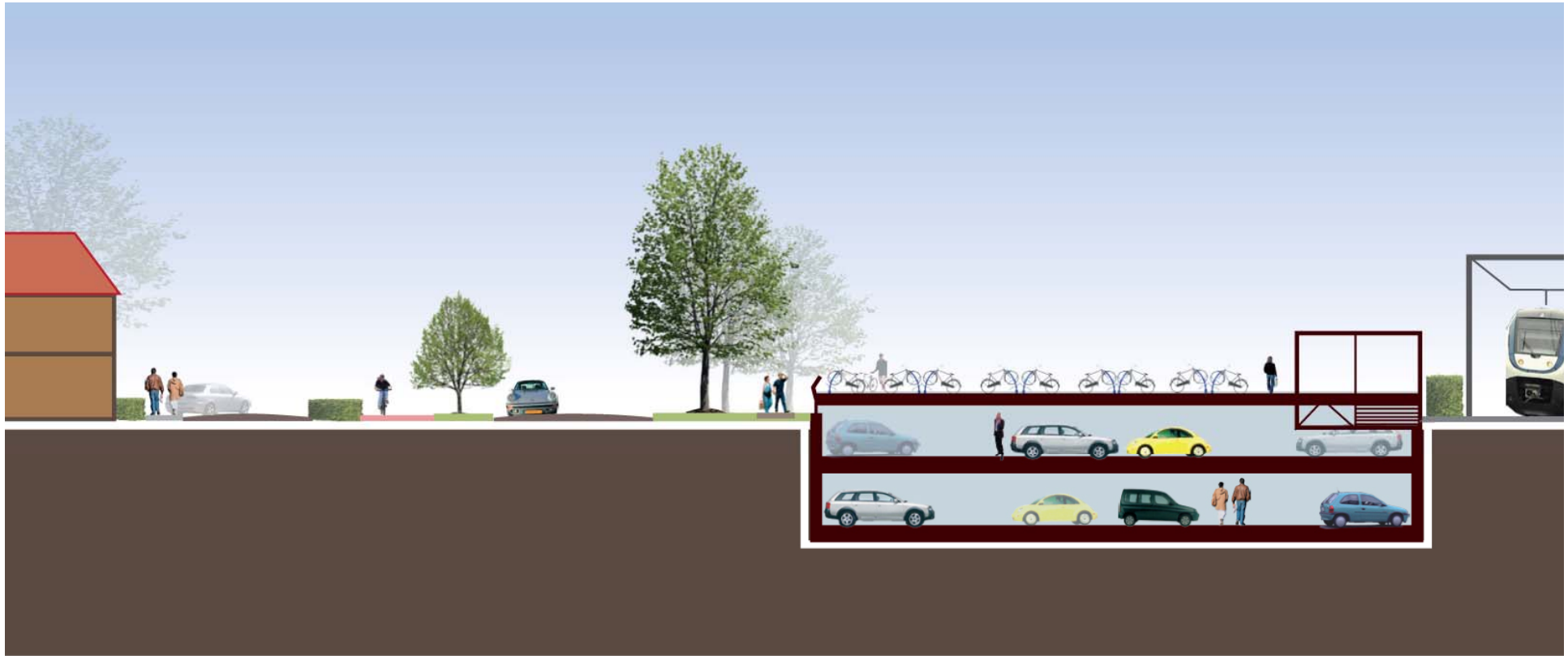
















Plaatje buiten het veld  
of meer dan 28 dagen  
in het veld, worden  
verwijderd.

Plaatje weg!  
Check even de AFAC  
024 - 6 499 599  
afac-nijmegen.nl

AFAC











Zuidoost ...





## Zuid Oost

Het huidige stationsplein wordt ruimtelijk gedomineerd door fietsstallingen. Het stationsgebouw heeft door achterstallig onderhoud en beperkte openingstijden geen uitnodigend karakter en ook de inrichting en het meubilair van het plein is gedateerd. Het relict van de oude eikenlaan kleurt het stationsplein groen ondanks het overwegend logistiek gebruik door fietsers.

Door de fietsstallingen substantieel uit te breiden (verdrievoudigen) en te verplaatsen naar het westen ontstaat de mogelijkheid het stationsplein als verblijfsplek en ontmoetingsruimte in ere te herstellen. Door taxi, buurtbus en lijndienst op het stationsplein toe te laten wordt prioriteit gegeven aan de reizigers die minder mobiel zijn en ontstaat ruimte om het plein herin te richten. Met respect voor de eiken kan middels nieuwe bestrating, nieuwe lange banken en grote groenvlakken een aangenaam verblijfsklimaat ontstaan. De rechte doorgaande beweging die veel fietsers op dit moment maken om van noord naar zuid of omgekeerd te komen kan met de herinrichting van het plein ontmoedigd worden.

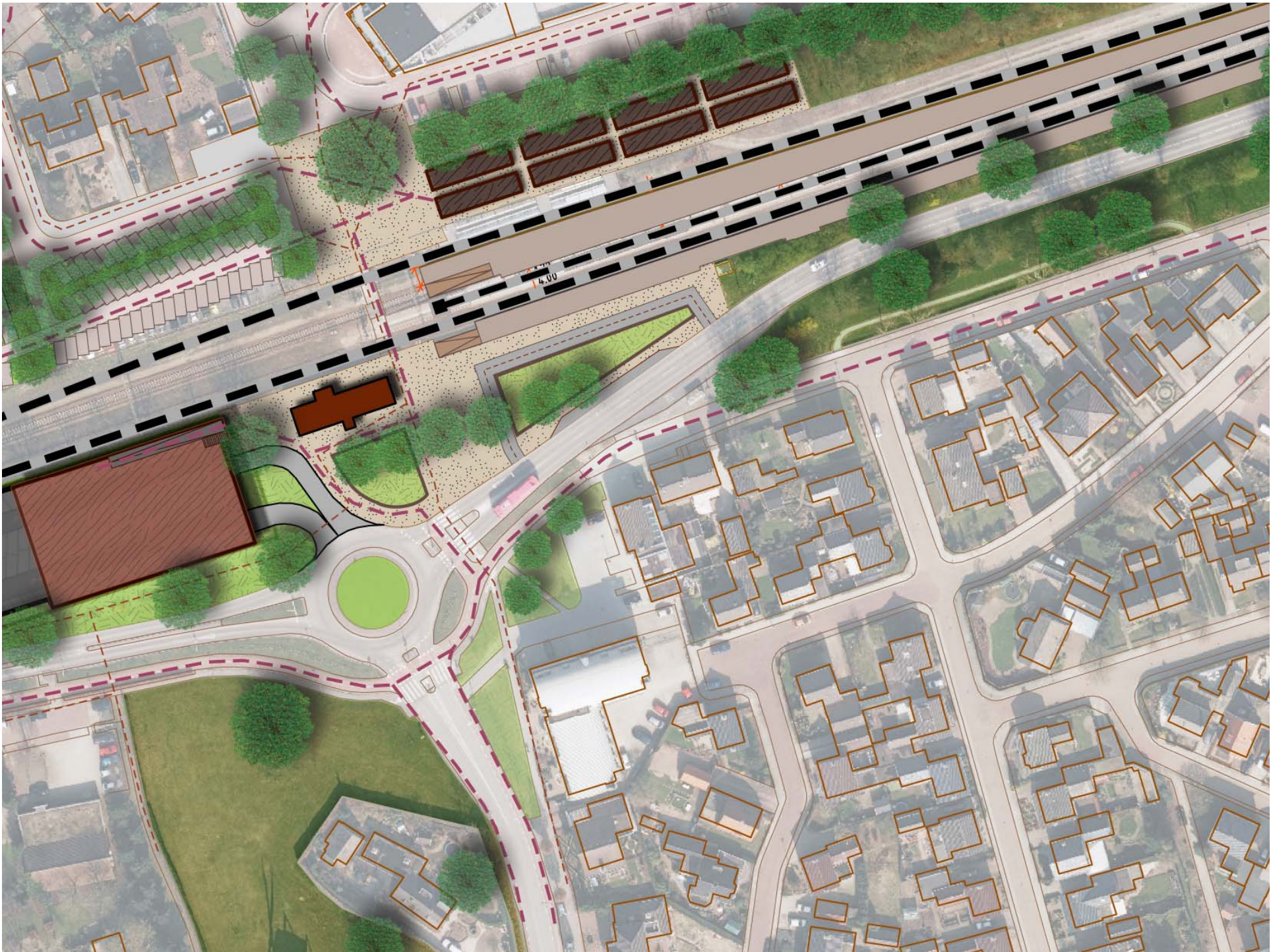
NS heeft aangegeven het stationsgebouw te willen renoveren en een nieuwe bestemming te zoeken voor het gebouw. Voorstel is een horecafunctie onder te brengen in het gebouw en middels een terrasfunctie aan de zuidzijde het plein te verlevendigen, alle uren van de dag.





























# Noordwest ...





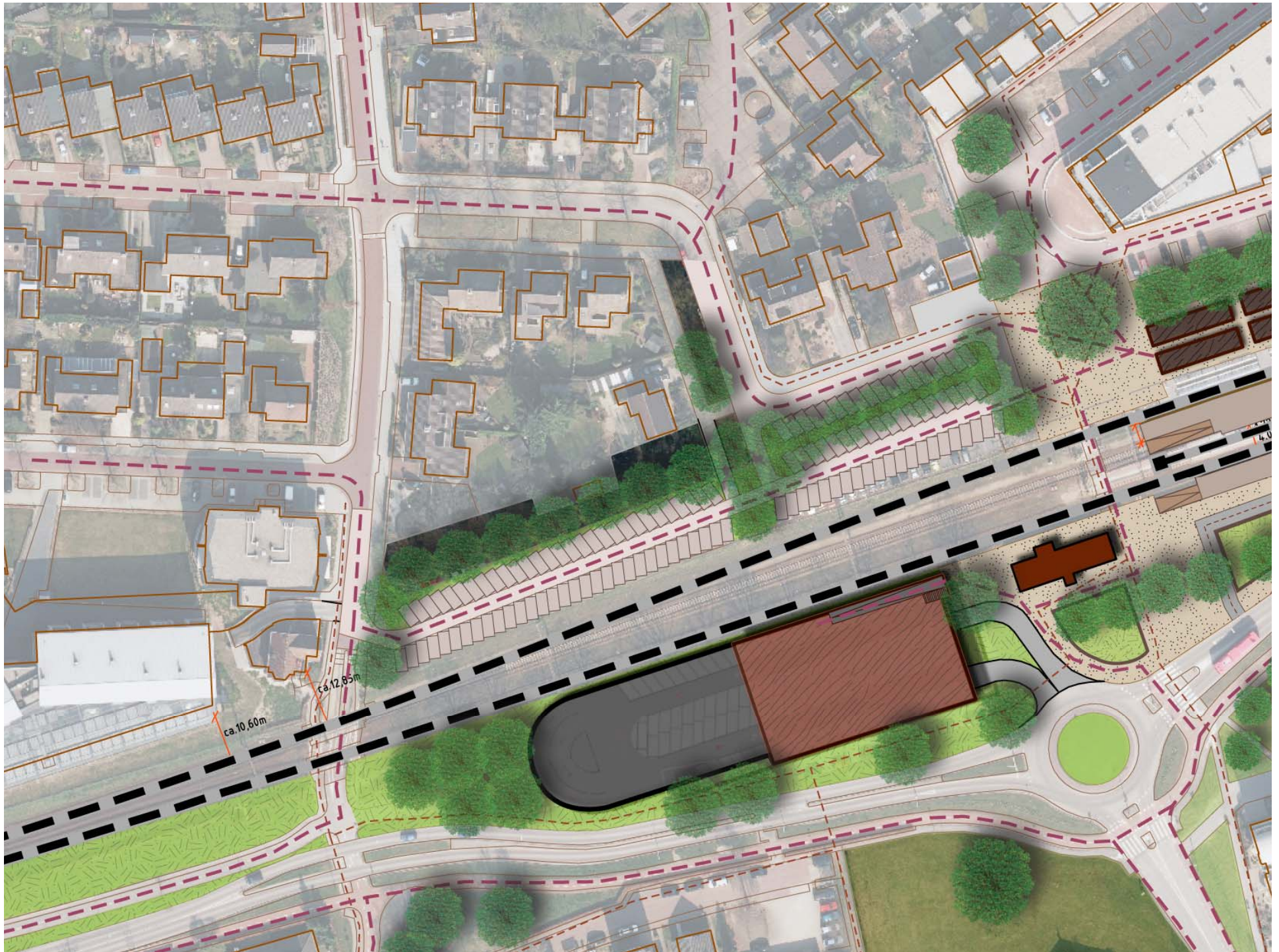
## Noord West

Het parkeren in de Meerkoetstraat ten dienste van het station kent reeds een lange geschiedenis. De huidige parkeerplaatsen vervullen een dubbel-functie en zijn voor de woonwijk een aanvulling op de parkeermogelijkheden in de straten. Met het toenemen van de verkeersstromen richting station raken de parkeerplaatsen overvol en verslechterd de verkeerssituatie. Het brede profiel van de Meerkoetstraat nodigt uit tot langsparkeren buiten de vakken wat een onoverzichtelijke situatie oplevert en de veiligheid voor voetganger en fietser in gevaar brengt. De volwassen groenstructuur die momenteel aanwezig is vormt een scherm tussen de openbare weg en de private tuinen die ten alle tijden behouden dient te blijven.

Door het uitwijken van het noordelijk spoortracé en de bijbehorende veiligheidszone komen 24 parkeerplaatsen te vervallen en ontstaat een directe aanleiding de Meerkoetstraat herin te richten. Door het toepassen van een éénrichtingssysteem is het mogelijk de weg te versmallen en de parkeerplaatsen efficiënter in te richten. Wild parkeren is in dit systeem niet meer mogelijk omdat de verkeersdoorstroming gestremd zou worden. De smalle weg en het schuin parkeren past binnen de bestaande contouren en zorgt voor minimaal behoud van het aantal parkeerplaatsen met mogelijk nog een uitbreiding. Ter hoogte van het spoor zal een groen scherm worden opgetrokken om het treinverkeer visueel op afstand te houden.









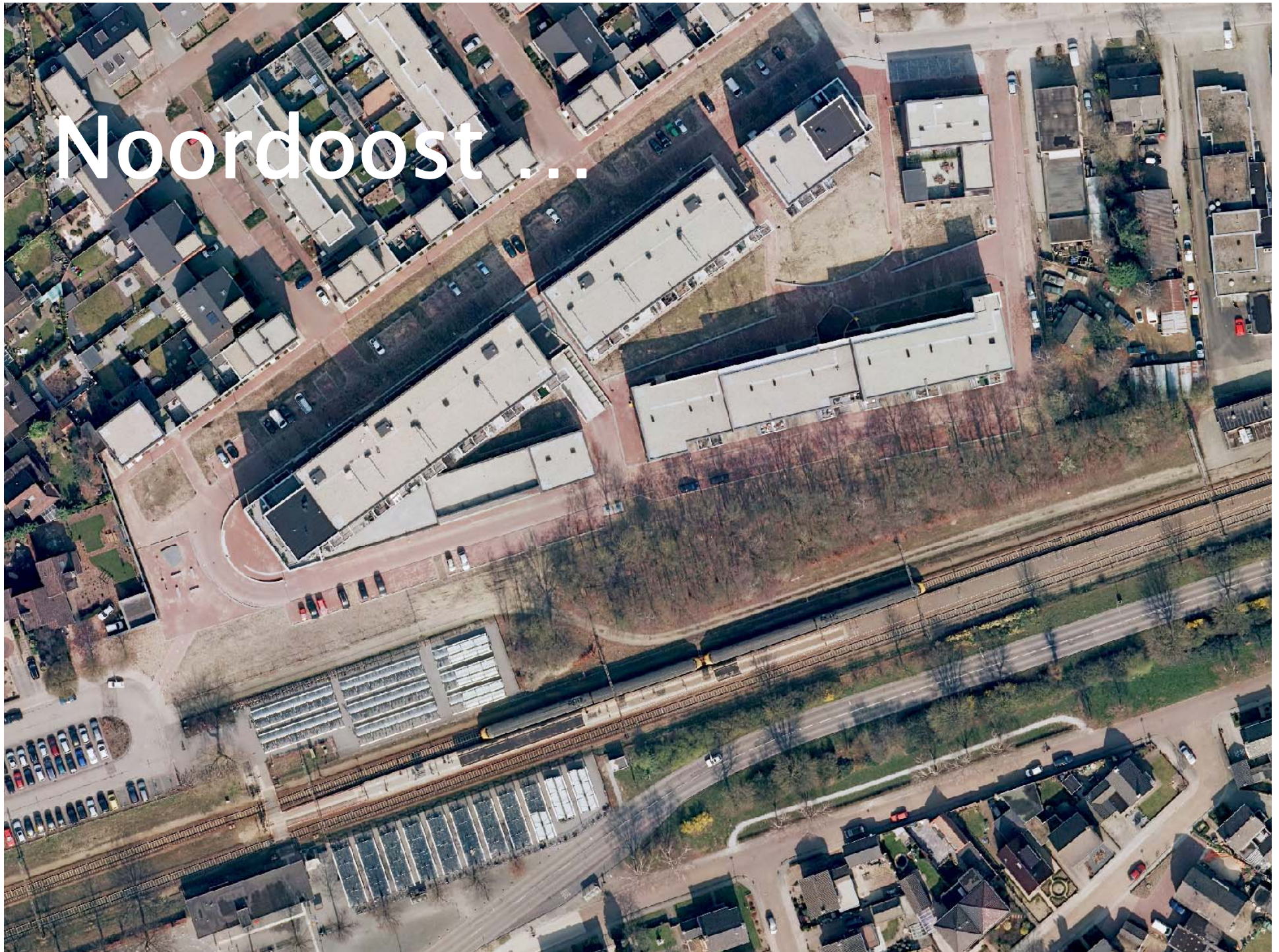








Noordooſt ...





## Noord Oost

De noordelijke entree tot het station en de perrons is in de loop der tijd benauwd en onoverzichtelijk geworden. Het bestaande hekwerk met dichte struiklaag, de enkele verdwaalde fietsenrekken, de slagboom en de gedateerde bestrating maken de entree tot een achteringang. De pleinruimte voor de Zomertaling ligt geïsoleerd en de aanplant van de groenzone verkeerd nog in een beginstadium. Met de uitbuiging van het noordelijk spoortrace wordt de ruimte voor fietstallingen beperkt en ontstaat een aanleiding het hele terrein op te knappen.

Met respect voor de groene buffer richting Zomertaling en de bossage van volwassen boomopstanden aan de oostzijde wordt voorgesteld de enkele fietsstallingen te vervangen door dubbellaagse stallingen, zodat de helft van het oppervlakte nodig is bij een gelijkblijvend aantal plaatsen. Door de stallingen als totaal op te schuiven richting oosten ontstaat ruimte voor een stationsplein aan de noordzijde die een verbinding legt met het plein voor de Zomertaling. De toegangsweg tot het schakelstation komt te vervallen en creëert de ruimte die nodig is om het plein, de groene buffer en de stallingen opnieuw in te richten.

Het aanvullen van de bestaande groene buffer met boomopstanden zorgt voor de gewenste hoogte die als een visueel scherm richting het spoor fungeert. Dit kan extra ondersteunt worden door een licht glooiend grasvlak aan te leggen om ook op maaiveldniveau de bufferfunctie te versterken.

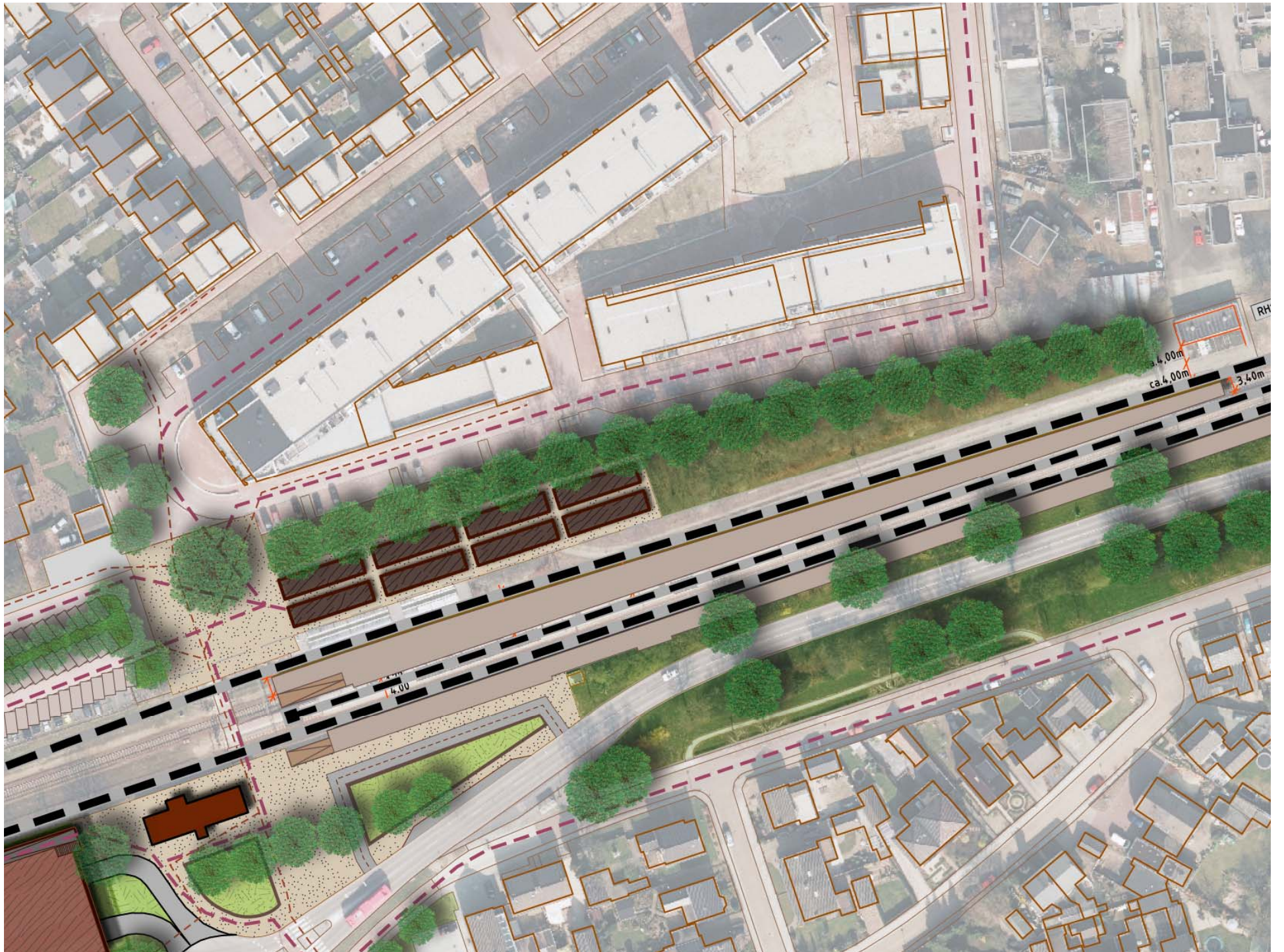




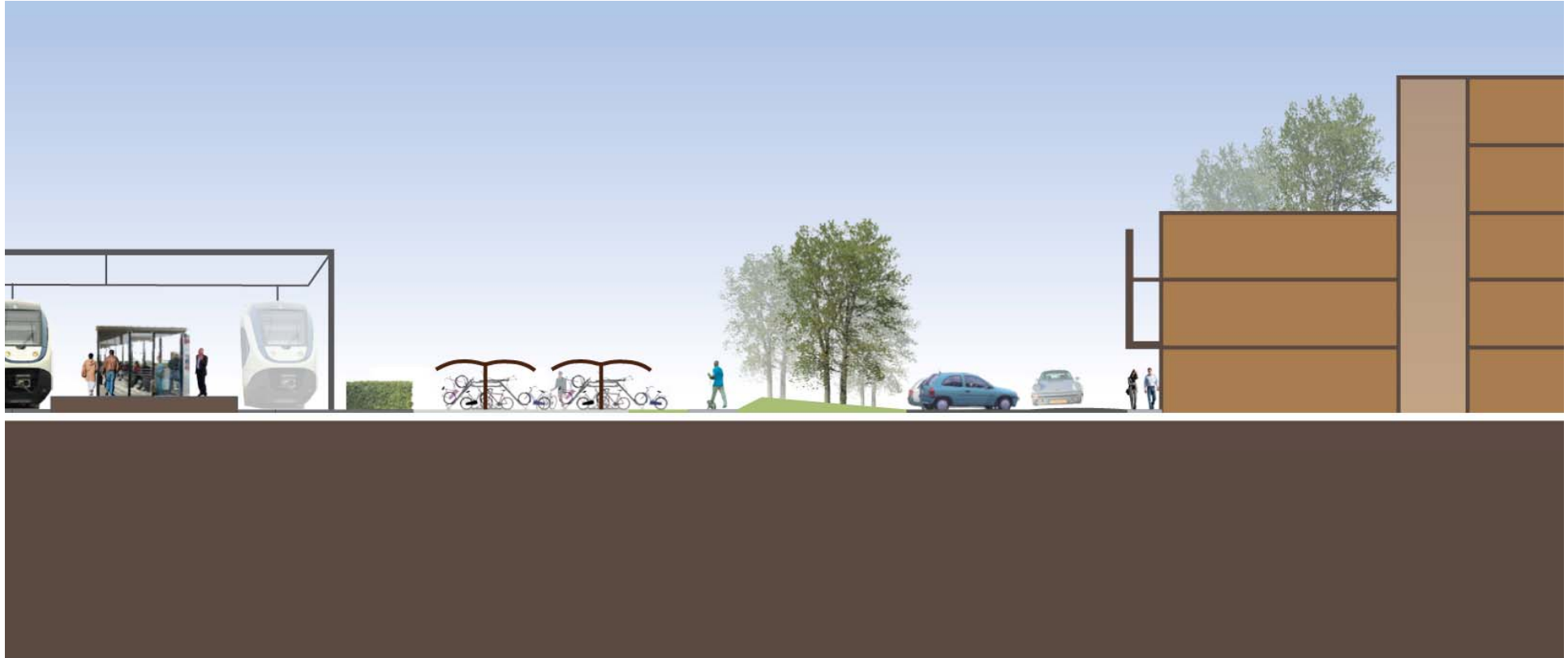














## 7.

### Onderzoeken

---

Om de aanleg van het Keerspoor en de herinrichting van het stationsgebied mogelijk te maken worden verschillende onderzoeken uitgevoerd om de consequenties inzichtelijk te maken en gepaste maatregelen te kunnen treffen.

#### Parkeeronderzoek

Het onderzoek dat is uitgevoerd door Dufec heeft inzicht gegeven in de spill-over van het station; dit wil zeggen het parkeren t.b.v. de trein buiten de twee parkeervelden ten zuiden en noorden van het station. Op twee plaatsen is geconstateerd dat overlast ontstaat door geparkeerde auto's ten behoeve van het openbaar vervoer. In de bepaling van het aantal extra te realiseren parkeerplaatsen en fietsstallingen is dit aantal meegenomen.

#### Geluidsonderzoek

Op dit moment wordt een geluidsonderzoek verricht naar de effecten van het keerspoor. Als projectafpraak is vastgelegd dat er geen verslechtering van de huidige situatie mag optreden en eventuele maatregelen door de Stadsregio worden gefinancierd. Gemeente Wijchen wordt nauw betrokken bij de uitvoering en resultaten van het onderzoek. De scope van het onderzoek beperkt zich tot het stationsgebied

#### Overwegveiligheid

Ten aanzien van het verbeteren van de overwegveiligheid zijn momenteel drie voorstellen gedaan; het toevoegen van een middengeleider bij de Buys Ballotstraat en bij de Celsiusstraat, alswel het leggen van een bajonet bij de spoorbomen voor het station. Op basis van de maatregelen die genomen worden voor de inpassing van het keerspoor zal middels het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan deel 2 verdere verbetering van de overwegveiligheid worden onderzocht. Hierin wordt met name het kruispunt bij de Hoefsestraat betrokken.

#### Grondwaterstanden en bodemopbouw

Het maaiveld ligt op 8,5 / 8,6 plus NAP. De GHG (gemiddeld hoogste grondwaterstand) bevindt zich op 7 / 7,5 plus NAP. Dit betekent dat rekening gehouden moet worden met waterdruk. Uit sonderingen in de omgeving is eveneens gebleken dat de kleilaag mogelijk is aangepast wat consequenties heeft voor de ondergrondse constructie van de parkeerkelder. Nader onderzoek volgt.

#### Kabels- en leidingtracé

Er wordt op dit moment een klic-melding uitgevoerd.



### Riolering

Op het bestaande parkeerveld liggen twee strengen riolering die waarschijnlijk verbindingstukken zijn voor afwatering van de verharding en het stationsgebouw.

### Bestemmingsplan

Het stationsgebied maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan voor het centrum. Dit bestemmingsplan wordt momenteel herzien. Gezien de verschillende trajecten is het voorstel een apart bestemmingsplan voor het stationsgebied op te stellen.

### Bodemvervuiling

Wordt op dit moment onderzocht.

### Bomenonderzoek

Er wordt een boomeffectanalyse uitgevoerd naar de eiken op het huidige parkeerterrein. Indien verplaatsing financieel realistisch is, zal bijtijds de kruit voorbereid moeten worden.

### Archeologie

Wordt op dit moment onderzocht.

### (Vormvrije) M.E.R. beoordeling

De aanleg of uitbreiding van een spoorweg is M.E.R. plichtig als het over een lange afstand is (zoals Betuweroute, Hanzelijn of HSL). Een M.E.R. beoordelingsplicht speelt bij de aanleg of uitbreiding van twee of meer sporen over een lengte van meer dan 5 kilometer voor zover gelegen in een gevoelig gebied. Voor Station Wijchen zijn beide M.E.R. plichten niet noodzakelijk. Met het gewijzigd besluit voor de M.E.R. door het Europees Hof is een voortoets geïntroduceerd welke beoordeelt of er toch niet belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Op dit moment wordt onderzocht of een voortoets relevant is voor Wijchen.

### Omgevingsvergunning

Deze vergunning is nodig voor het realiseren van een P+R+F voorziening. De oorspronkelijke term was bouwvergunning.



## 8.

### Vervolgstappen

---

Parkeren onder de grond is uiteraard een relatief dure oplossing. Echter door het ruimtegebrek en de randvoorwaarde die de gemeente Wijchen heeft gesteld om de kwaliteit van het stationsgebied te verbeteren, is met Stadsregio Arnhem Nijmegen afgesproken deze oplossing als voorkeurs-scenario verder te onderzoeken. In de maanden juli en augustus worden de financiële haalbaarheid en de risico's ten aanzien van de bouwput en de parkeerkelder inzichtelijk. Hierin is de subsidie vanuit het rijksprogramma "5% Groei op het spoor" van het Ministerie van I&M van wezenlijk belang. Medio september zal er een definitieve beslissing worden genomen of dit voorkeursscenario realiteit wordt.

Voor dit onderzoek zijn verschillende werkafspraken gemaakt. Het projectteam voor het stationsgebied Wijchen bestaat uit Stadsregio Arnhem Nijmegen, NS Stations, ProRail en gemeente Wijchen. Movares werkt in opdracht van ProRail aan het spoortracé en het nieuwe perron.

- De Stadsregio is initiatiefnemer van het keerspoor in Wijchen. ProRail zorgt voor de planontwikkeling en realisatie van het keerspoor en het nieuwe perron. Ook de uitbreiding van de fietsstallingen behoort tot de scope van ProRail.
- NS Stations onderzoekt of naast de renovatie van het stationsgebouw het verplaatsen van de bestaande horecafunctie naar het stationsgebouw mogelijk is.
- Gemeente Wijchen werkt de gebiedsvisie verder uit, waarin de totale herinrichting van het stationsgebied aan zuid- en noordzijde wordt meegenomen.
- NS wil de planontwikkeling en realisatie van de parkeergarage begeleiden. Dat bestaat uit de verdere uitwerking van het voorstel, de begeleiding van de aanbesteding en de realisatie. Voor de parkeergarage zullen gemeente en NS een samenwerkingsovereenkomst moeten sluiten. Een groot deel van de financiën komt van De Stadsregio.

De Stadsregio is opdrachtgever voor het programma Stadsregiorail, waarvan het keerspoor een onderdeel vormt. ProRail werkt momenteel aan het VO voor het spoortracé en het nieuwe perron welke medio augustus gereed zal zijn. In december 2012 neemt de Stadsregioraad een besluit over het keerspoor. De planning is om het keerspoor eind 2014 in gebruik te nemen. Op hetzelfde moment wordt station Nijmegen Goffert geopend, wat ligt tussen Wijchen en Nijmegen. De gemeente heeft als voorwaarde gesteld dat eind 2014 het keerspoor en de P+R+F voorziening gelijktijdig opgeleverd moeten worden.