



Gemeente Renkum

Voorstel aan de raad

Verantwoordelijk team	Nummer
Ruimtelijke Ontwikkeling & Milieu	—
Kenmerk	Raad d.d.
90810	24-04-2019
Paragraaf begroting	Portefeuillehouder
2E Mobiliteit	mr. J. (Jasper) Verstand
Steller	
(Hans) van Vliet	
Datum	Onderwerp
12 maart 2019	Spooronderdoorgang Wolfheze

Geadviseerd besluit

1. Instemmen met de ruimtelijke ontwerpuitgangspunten spoorondergang Wolfheze

Toelichting op beslispunten

De ontwerpuitgangspunten worden gebruikt om een inpassingsontwerp te maken die als basis zal dienen voor het opstellen van een meer nauwkeuriger kostenraming van het project. Het ministerie neemt op basis van dit inpassingsontwerp en de bijbehorende kostenraming (met een bandbreedte van +/- 20%) een standpunt in over haar financiële bijdrage aan de realisatie van de onderdoorgang.

Kader

De gemeente heeft al een aantal uitgangspunten vastgesteld welke gebruikt zijn in het traject tot nu toe.

- a. De gemeente heeft een Ruimtelijke visie 2025 vastgesteld met de volgende tekst: *“Ter plekke van de spoorwegovergang van de Wolfhezerweg bevindt zich het centrumgebied van Wolfheze. Deze overgang is een belangrijke verbinding tussen de verschillende delen van het dorp en is op dit moment m.n. voor het langzame verkeer onveilig. Een verlaging van het spoor onder de Wolfhezerweg door heeft de voorkeur, maar is technisch-financieel niet haalbaar. De vraag is of een mogelijk toekomstige HSL verbinding hier verandering in zal brengen. De gemeente streeft dan ook naar een zodanige ondertunneling van de weg, dat er een vrij liggend centrumplein kan worden gerealiseerd.”*

- b. Vervolgens is in het collegeakkoord opgenomen dat er de wens is voor een spooronderdoorgang in Wolfheze.
- c. De gemeente heeft het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer plan GVVP vastgesteld. Daarin zijn de kaders vastgelegd voor het mobiliteitsbeleid. Een van de kaders betreft de toekomstige wegenstructuur. De Wolfhezerweg -ten zuiden van het spoor- is aangewezen als woonstraat. De Parallelweg en Wolfhezerweg -ten noorden van het spoor- zijn de gebiedsontsluitingswegen. De beste passende route van een onderdoorgang is dan ook van Wolfhezerweg-noord naar Parallelweg vv.



In het Dorpsplan Wolfheze 2020 is ook de wens van de inwoners opgenomen om de overweg aan te pakken en bij voorkeur een ongelijkvloerse kruising met het spoor te realiseren. Net als de bereikbaarheid van de perrons 2 en 3 te verbeteren.

Randvoorwaarde is veiligheid

Veiligheid op het gebied van calamiteiten en rampen. De calamiteitenroute aan de noordzijde langs het spoor blijft behouden, deze wordt gebruikt voor calamiteiten langs en op het spoor en voor het bereiken van de hoofdtransportgasleiding. Tevens zijn vluchtroutes (altijd twee vluchtmogelijkheden) voor bewoners nodig in geval van nood. Overleg hierover is gevoerd met de veiligheidsregio (crisisbeheersing).

Daarnaast verkeersveiligheid: men moet o.a. veilig de Wolfhezerweg over kunnen steken.

Ook sociale veiligheid is een randvoorwaarde. Het ontwerp moet zo zijn dat mensen zich veilig voelen in de stationsomgeving en daarbuiten.

Ruimtelijke uitgangspunten

1. *Gecombineerde onderdoorgang voor snel en langzaam verkeer*
Qua ruimte legt een gecombineerde onderdoorgang het minste beslag op de omgeving.
2. *Comfortabele toegang tot de perrons voor iedereen vanuit de onderdoorgang.*
Het huidige middenperron is niet toegankelijk voor iedereen. Een toegang vanuit de onderdoorgang heeft de voorkeur boven het toevoegen van een traverse. Bij comfortabel wordt gedacht aan hellingbanen toepassen waar mogelijk en anders liften in combinatie met trappen.
3. *Het huidige P+R terrein moet een nieuwe locatie krijgen in de toekomstige situatie*

Onderwerp

Vaststellen ruimtelijke uitgangspunten spooronderdoorgang Wolfheze

Datum

12 maart 2019

Kenmerk

90810

Pagina

2 van 6

Bij het bestuderen van de twee schetsontwerpen is gebleken dat het huidige P+R-terrein op de plek ligt van de toekomstige weg of dat deze niet bereikbaar is. Een andere locatie is nodig.

4. *Een comfortabele toerit naar de onderdoorgang vanaf het dorpsplein en vanaf Wolfhezerweg-noord.*

Hier speelt met name welk percentage de hellingbanen krijgen. Aan de zuidzijde op welke wijze men vanaf het dorpsplein in de onderdoorgang komt.

5. *Aandacht voor (fiets)routen schoolgaande kinderen, recreanten, bewoners Het Schild en anderen.*

Bijvoorbeeld hoe schoolgaande kinderen, die nu via de Van Mesdagweg naar school fietsen, straks in de onderdoorgang kunnen komen. Daarnaast lopen er recreatieve fietsroutes langs het station van Wolfheze. Denk ook aan de looproutes van bewoners van Het Schild richting het dorpsplein.

6. *Optimale aansluiting op de reeds aanwezige infrastructuur.*

De gebiedsontsluitingswegen Parallelweg en Wolfhezerweg-noord zijn de primaire wegen. Er komt een route naar de Wolfhezerweg-zuid voor de bereikbaarheid, maar deze zal dusdanig vormgegeven worden dat sluipverkeer niet aangemoedigd wordt. De vormgeving wordt conform het huidige ontwerp voor de Wolfhezerweg-zuid. De huidige ingang van Pro Persona komt onlogisch te liggen met de komst van een onderdoorgang. Er wordt gekeken hoe een eventuele andere hoofdingang ingepast kan worden in het ontwerp.

Het is de bedoeling dat de brandweerpost wordt verplaatst naar nabij de ingang van de onderdoorgang. Daarmee zit de brandweerpost wederom centraal bij alle uitvalswegen.

7. *De locatie van het Dorpsplein blijft op de huidige plaats. Kwalitatieve inpassing dorpsplein, passend bij dorps- en groene karakter Wolfheze*

De komst van de onderdoorgang kan gebruikt worden om het dorpsplein anders in te richten. Mogelijk met een verblijf op verschillende niveaus, groene hellingen, alles in het teken van verbinding. Een stedenbouwkundige vanuit Movares is betrokken bij de uitwerking hiervan, die we kunnen gebruiken als klankbord bij de ideeën die we (inwoners en gemeente) hebben bij het plein.

8. *Behoud van de kinderspeelvoorzieningen aan de noordzijde van het spoor.*

Naast spelen wordt van dit terrein gebruik gemaakt voor activiteiten die de samenleving versterken (zoals Koningsdag). De hulpdiensten rijden over dit terrein om de calamiteitenroute langs het spoor te bereiken (De calamiteitenroute zelf staat onder "randvoorwaarde is veiligheid").

Op basis van de input van de projectgroep, Klankbordgroep, bewoners en belanghebbenden zijn de ontwerpuitgangspunten tot stand gekomen. Er zijn twee schetsontwerpen gebruikt om tot inzicht te komen. Hiervoor is ook een 3D-model gemaakt van de twee alternatieven en de huidige situatie. Sommige uitgangspunten zijn tegenstrijdig aan elkaar, sommige zijn niet uitvoerbaar vanwege de technische randvoorwaarden. Alle uitgangspunten zijn integraal afgewogen hetgeen uiteindelijk resulteert in een aantal conclusie en aanbevelingen.

Daarnaast zijn er nog specifieke ontwerpuitgangspunten, die eigenlijk op elke locatie toegepast zouden moeten worden maar zeker in Wolfheze. Denk daarbij aan: Goede oriëntatie voor specifieke gebruikers door middel van het reduceren van geluids- en lichthinder in de onderdoorgang.

Onderwerp

Vaststellen ruimtelijke uitgangspunten spooronderdoorgang Wolfheze

Datum

12 maart 2019

Kenmerk

90810

Pagina

3 van 6

Beoogd effect

- a) een verkeersveilige kruising van het spoor voor alle weggebruikers in Wolfheze
- b) een betrouwbare treinverbinding voor de regio Arnhem-Nijmegen en het internationale treinverkeer
- c) een betrouwbare opkomsttijd voor de hulpdiensten
- d) een toegankelijk station voor iedereen
- e) een sociaal veilige omgeving
- f) het tegengaan van luchtverontreiniging door wachtende voertuigen

Argumenten

1.1 Het college wil de raad in staat stellen in een vroeg stadium mee te beslissen over de spooronderdoorgang.

Kanttekeningen

De indruk kan ontstaan dat de raad al gecommitteerd wordt aan het doen van een bijdrage door te kiezen voor een aantal ontwerpuitgangspunten. Dit is bij de bovenstaande ruimtelijke uitgangspunten niet het geval. Pas als het ministerie akkoord is met het inpassingsontwerp en de bijbehorende kostenraming, eind 2019, zullen wij u om een definitieve instemming vragen middels een separaat advies. Dit advies bevat een uitwerking van een “kale en doelmatige” variant en een “plus” variant. Deze laatste zal zoveel als mogelijk modulair opgebouwd worden, zodat de mogelijkheid bestaat te kiezen voor een aantal plusmodules. Of er sprake is van een keuzemogelijkheid hangt ook af van de algehele prioriteitsstelling, die gemaakt zal moeten worden bij de besluitvorming over de Perspectiefnota. Zie hiervoor ook onder financiële consequenties.

Draagvlak

De gemeente heeft in het voortraject gewerkt met een vertegenwoordiging uit Wolfheze en tweemaal een bewonersbijeenkomst georganiseerd waar suggesties en voorstellen gedaan konden worden. Bij de laatste bijeenkomst is ook gevraagd aan de aanwezigen om een standpunt in te nemen over de verschillende ontwerpuitgangspunten. Er is veel waardering voor de aanpak en er is veel draagvlak voor de voorstellen / aangedragen alternatieven.

Aanpak/Uitvoering

Met behulp van de ontwerpuitgangspunten wordt een inpassingsontwerp en een kostenraming gemaakt. Deze kostenraming en het bijbehorende inpassingsontwerp zullen worden ingediend bij het ministerie. Eind 2019 neemt het ministerie een besluit.

Communicatie

De raad is op verschillende momenten op de hoogte gebracht van de ontwikkelingen rond de spooronderdoorgang Wolfheze. Naast antwoorden tijdens het vragenuurtje zijn er raadsvragen beantwoord en is er één raadsinformatiebrief (oktober 2018) gestuurd. Daarnaast zijn de raadsleden via de griffie uitgenodigd voor de bijeenkomsten in Wolfheze op 6 juni 2018 en 18 februari jl.

Onderwerp

Vaststellen ruimtelijke uitgangspunten spooronderdoorgang Wolfheze

Datum

12 maart 2019

Kenmerk

90810

Pagina

4 van 6

Financiële consequenties

Investeringskosten en financieringsverdeling tunnel

De investeringskosten voor een tunnel zijn hoog en dit is een gezamenlijke opgave voor Rijk en Regio (Ministerie en ProRail enerzijds, gemeente en provincie anderzijds).

Provincie Gelderland heeft al een reservering voor Wolfheze gedaan in haar begroting en draagt op dit moment de kosten voor de planuitwerking aan ingenieursbureau Movares.

Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO), waarin de Wolfhezerweg sinds vorig jaar december is opgenomen, is leidend voor het bepalen van de Rijksbijdrage.

Binnen het LVO wordt uitgegaan van kosteneffectiviteit en de hoogte van de bijdrage wordt bepaald op basis van zogenaamde risicopunten en een gedetailleerde kostenraming.

Hoewel er nu nog geen gedetailleerde raming (+/-20%) beschikbaar is, is gelet op bovenstaande wel duidelijk dat er keuzes gemaakt moeten worden.

Extra wensen kosten geld en de gemeente beschikt niet over een ruime financiële reserve om alle wensen voor de tunnel te kunnen realiseren. Er zullen dus een aantal principe keuzes gemaakt moeten worden. Naast gemeente en provincie zijn er geen andere regionale partners op dit moment, die bereid zijn bij te dragen in het regionale aandeel. Een lobby om andere partijen te betrekken loopt.

Naast de te calculeren LVO-bijdrage staat er nog geld gereserveerd voor de traverse. Dit geld mag toegevoegd worden aan de onderdoorgang om de perrons toegankelijk te maken. Ook wordt er gekeken naar een aparte bijdrage voor maatregelen ter voorkoming van suicide op het spoor.

Aan het einde van dit jaar verwachten we de balans op te kunnen maken van het financiële plaatje. Wel is duidelijk de financiële situatie van de gemeente Renkum twee onderdoorgangen financieel onrealistisch maakt, aangezien de extra kosten volledig voor de gemeente komen.

Het College stelt daarom voor één gecombineerde onderdoorgang als uitgangspunt te hanteren. Met ProRail en provincie is afgesproken dat wel twee varianten worden uitgewerkt, een basisvariant en een plusvariant met een hoger kwaliteitsniveau. Hierin is dan ruimte voor extra wensen maar wel binnen het kader van één onderdoorgang.

Juridische consequenties

geen

WMO-aspecten

Een toegankelijk station draagt bij aan inclusieve samenleving.

Gezondheid

Dit voorstel draagt vooral bij aan verkeersveiligheid. Bijkomend voorstel is dat uitstoot van wachtende auto's bij gesloten overwegbomen ook verleden tijd kan worden.

Duurzaamheid

De trein ondervindt minder verstoringen en noord en zuidzijde van het dorp worden beter verbonden. Met de komst van het Programma Hoogfrequent spoor gaat het aantal intercity's van 4 naar 6 per uur per richting . Daarnaast komt er mogelijk een extra ICE (nu eenmaal per twee uur, dan eenmaal per uur). Het aantal stoptreinen blijft gelijk op 2x per uur.

Onderwerp

Vaststellen ruimtelijke uitgangspunten spooronderdoorgang Wolfheze

Datum

12 maart 2019

Kenmerk

90810

Pagina

5 van 6

Effect op vermindering regeldruk

-

Alternatieven

Alternatieven zijn uitgewerkt in de vorm van een traverse van hoofdgebouw naar middenperron en het extra beveiligen van de overweg met overwegbomen en een opstelplaats daartussen.

Daarnaast vervalt dan het huidige voetpad aan de westzijde, die ruimte zal benut worden om een fietsstrook te realiseren.

Onderwerp

Vaststellen ruimtelijke uitgangspunten spooronderdoorgang Wolfheze

Datum

12 maart 2019

Kenmerk

90810

Pagina

6 van 6