



Verantwoordelijk team  
Team Regie en Projecten

Nummer

Kenmerk  
90810

Raad d.d.  
22-12-2021

Paragraaf begroting  
2 E Mobiliteit

Portefeuillehouder  
M.A. (Marinka) Mulder

Steller  
M.J.C. (Mariëlle) Barwasser

Datum  
8 november 2021

Onderwerp  
**Spooronderdoorgang Wolfheze**

### Geadviseerd besluit

- Kennisnemen van het concept ontwerp van de onderdoorgang in Wolfheze;
- Voor het gemeentelijk aandeel in de voorbereiding en realisatie van de onderdoorgang en de inpassing in het dorp een investeringskrediet ter beschikking stellen ter hoogte van € 3 miljoen
- Voor de voorbereiding en realisatie van de gemeentelijke taken een bedrag ter hoogte van € 728.000 ter beschikking stellen voor de periode 2022 - 2025.
- Deze kosten ten laste te brengen van de binnen de begroting beschikbare middelen voor de spooronderdoorgang
- De kaders vast te stellen van het communicatie- en participatieproces

### Toelichting op beslispunten

#### Aanleiding

In april 2019 heeft de raad ingestemd met de ontwerpuitgangspunten voor de spooronderdoorgang in Wolfheze ter vervanging van de huidige spoorwegovergang. Aansluitend hierop is door de provincie aan ProRail opdracht verstrekt om de voorbereiding ter hand te nemen voor de studiefase. De studiefase bestaat uit het uitvoeren van alle noodzakelijke onderzoeken en het opstellen van een functioneel ontwerp (op basis van ingebrachte eisen en randvoorwaarden van de verschillende stakeholders). Een nadere uitwerking is noodzakelijk om een realistische projectraming te kunnen opstellen.

In 2020 is parallel aan de hierboven genoemde studiefase door ProRail een variantenstudie uitgevoerd.

#### Variantenstudie

Zoals toegelicht in de raadsontmoeting van juni 2021 heeft ProRail een variantenstudie uitgevoerd. Aanleiding hiervoor zijn werkzaamheden rondom het spoor die de komende jaren moeten worden uitgevoerd:

- vier (van de zes) wissels moeten worden vernieuwd;
- er wordt een tunnel gebouwd ter vervanging van de huidige overweg Wolfhezerweg;



Het aantal treinen richting Nijmegen, Utrecht en Duitsland op dit traject neemt als gevolg van PHS en de internationale ambities toe. Met de onderdoorgang is er minder hinder door treinverkeer, wordt uitstoot van wachtende auto's bij dichte spoorwegovergangen voorkomen en wordt de barrièrewerking van het spoor tussen Wolfheze noord en zuid sterk verminderd.

## Kader

De gemeente heeft een aantal uitgangspunten vastgesteld welke gebruikt zijn om te komen tot het opstellen van ruimtelijke ontwerpuitgangspunten en een 1<sup>e</sup> inpassingsontwerp voor de spooronderdoorgang (2019):

- a. De gemeente heeft een Ruimtelijke visie 2025 vastgesteld waarin specifiek voor Wolfheze is beschreven dat gestreefd wordt naar een vervanging van de huidige gelijkvloerse spoorwegovergang naar een ondertunneling van de Wolfhezerweg zodat er een vrij liggend centrumplein kan worden gerealiseerd.
- b. De gemeente heeft in de perspectiefbrief en de begroting de spoorwegonderdoorgang in Wolfheze aangemerkt als noodzakelijke investering.
- c. De gemeente heeft in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer plan GVVP kaders vastgelegd voor het mobiliteitsbeleid waaronder kaders voor de toekomstige wegenstructuur. De Wolfhezerweg -ten zuiden van het spoor- is aangewezen als woonstraat. De Parallelweg en Wolfhezerweg -ten noorden van het spoor- zijn gebiedsontsluitingswegen.

De ruimtelijke ontwerpuitgangspunten voor de spoorondergang in Wolfheze zijn in april 2019 door de raad vastgesteld.

Hierna is de planuitwerking opgestart waarbij ProRail, provincie en gemeente intensief hebben samengewerkt. De eerste fase van de planuitwerking, de variantenstudie, is begin 2021 afgerond. Bestuurlijk is in april 2021 de voorkeur uitgesproken voor het verder uitwerken van de variant waarbij zowel een onderdoorgang wordt gerealiseerd als aanpassingen aan het spoor en de perrons worden uitgevoerd en is het financieringsvoorstel van de onderdoorgang besproken. In de raadsontmoeting van juni 2021 is de raad hierover geïnformeerd.

## Argumenten

1.1 De raad is in februari jl. geïnformeerd over de uitwerking van het inpassingsontwerp op basis van de in april 2019 vastgestelde ontwerpuitgangspunten. De investeringsraming was op dat ogenblik nog niet beschikbaar. Tijdens de raadsontmoeting in juni jl. zijn de financiële cijfers gepresenteerd met hierbij een financieringsverdeling.

2.1 Deze financieringsverdeling is gezamenlijk met het ministerie en de provincie en doet recht aan en houdt rekening met de financiële positie van de gemeente Renkum. Dit voorstel is bestuurlijk besproken op 22 april 2021 en partijen hebben hier mee ingestemd. Op basis van deze financieringsverdeling wordt van de gemeente een investeringsbijdrage van € 3.000.000 gevraagd.

3.1 In het investeringsoverzicht is geen rekening gehouden met organisatiekosten. Deze kosten vloeien voort uit de werkzaamheden die door de gemeente moeten worden uitgevoerd zoals bestemmingsplanprocedure, grondverwerving, samenwerkings- en bestuursovereenkomsten, projectcoördinatie en omgevingsmanagement. Deze kosten worden geraamd op totaal € 728.000 voor de periode 2022 t/m 2025.

4.1 In de begroting is rekening gehouden met kosten van projectmanagement (€ 50.000 voor 2022 en 2023) en rente- en afschrijvingskosten over het investeringsbedrag (€ 150.000 miv 2023). We gaan uit van een afschrijvingstermijn van 40 jaar en oplevering van het werk in 2026. Op basis van die uitgangspunten kunnen de kosten worden opgevangen binnen de begrote budgetten.

*Onderwerp*

Spooronderdoorgang Wolfheze

*Datum*

1 november 2021

*Kenmerk*

90810

*Pagina*

3 van 10

## Kanttelingen

Er bestaat een kleine kans dat de tunnel duurder wordt dan de P85-waarde. Partijen hebben overleg gevoerd over hoe met deze situatie omgegaan moet worden. In de investeringskosten voor de tunnel is een bedrag ter hoogte van € 3.000.000 opgenomen als risicoreservering. Voor het project is een risicoanalyse opgezet met hierin de belangrijkste risico's. Periodiek worden deze besproken en worden indien nodig beheersmaatregelen getroffen om de risico's te verminderen. Naast risicomangement is sterk financieel management belangrijk, hiervoor wordt apart capaciteit ingezet. Dit betekent dat tijdens elke fase beheersing van de financiële middelen uitgangspunt is. Door vroegtijdige signalering kan tijdig worden bijgestuurd door bijv. het ontwerp te versoberen (in overleg met de omgeving en co-financiers).

## Draagvlak

Gedurende de planuitwerkingsfase 1 is intensief samengewerkt met ProRail (als opdrachtnemer), provincie (opdrachtgever samen met ministerie) en gemeente. Voor de uitwerking van het inpassingsontwerp zijn randvoorwaarden en richtlijnen van ProRail, NS en de gemeente toegepast hetgeen geleid heeft tot een concept ontwerp. Omdat deze fase vooral een technische uitwerking betrof, naast de variantenstudie m.b.t. ontwikkelingen op en rond het spoor, is tijdens deze fase geen informatie opgehaald bij inwoners van Wolfheze.

In januari en februari 2020 zijn enkele inloopochtenden gehouden in Wolfheze om inwoners gelegenheid te geven vragen te stellen en informatie op te halen. Van deze gelegenheid is goed gebruik gemaakt.

Nadat de raad in juni jl. over de stand van zaken is geïnformeerd, is in augustus 2021 een nieuwsbrief verspreid in Wolfheze met hierin een update van het project. De verspreiding van deze nieuwsbrief is uitgesteld in verband met het ongeval in juli.

Nu we aangeland zijn in een volgende fase is het de intentie om de communicatie-/informatiemomenten te intensiveren. We trekken hierbij op met de communicatieadviseur van ProRail om alle informatie optimaal op elkaar af te stemmen. Meer concreet zullen bewoners betrokken worden bij het opstellen van het beeldkwaliteitsplan (meedenken over inrichting en materialisatie van de openbare ruimte, passend binnen het programma van eisen van de gemeente) en zal regelmatig een nieuwsbrief worden opgesteld.

## Planning op hoofdlijnen

### Werkzaamheden ProRail

Studiefase	Heden - december 2022
- Uitwerken ontwerp	September 2021 - november 2022
- Opstellen overdrachtsdossier	September 2022 - december 2022
Contractvoorbereiding	Oktober 2022 - maart 2023
Minitender	Maart 2023 - augustus 2023
Ontwerp en realisatie	December 2022 - juni 2026
- Start uitvoering (inrichten werkterrein)	Juni 2024

Onderwerp

Spooronderdoorgang Wolfheze

Datum

1 november 2021

Kenmerk

90810

Pagina

4 van 10

Afronding	Mei - juni 2026
-----------	-----------------

## Werkzaamheden gemeente

Studiefase	Heden - december 2022
- Grondverwerving	Oktober 2021 - juni 2022
- Bestemmingsplanprocedure	September 2021 - mei 2022
Contractvoorbereiding	
- Kabels en leidingen derden verleggen	September 2021 - maart 2023
Bestekvoorbereiding en aanbesteding	Maart 2023 - maart 2024
Realisatie omgeving en infrastructuur	n.t.b.

## Communicatie en participatie

Voor het project wordt conform projectmatig werken een stuurgroep en een ambtelijke projectgroep ingesteld. In de stuurgroep zitten naast de bestuurlijk en ambtelijk opdrachtgever en de projectmanager ook een financieel adviseur, een communicatieadviseur en een ambtelijke ondersteuner.

De ambtelijke projectgroep heeft een vaste kern van projectmanager, technisch projectleider, financieel adviseur, communicatieadviseur aangevuld met vakspecialisten indien nodig.

Het project Spooronderdoorgang Wolfheze is een gezamenlijk project van ProRail met de gemeente. Dit betekent dat de communicatie over dit project in onderlinge afstemming zal gebeuren.

ProRail richt zich voornamelijk op de werkzaamheden rond de onderdoorgang, de perrons en de directe stationsomgeving en zal hiervoor een projectpagina aanmaken op hun projectensite. De gemeente zal op haar eigen projectenpagina actuele projectinformatie plaatsen met een verwijzing naar de website van ProRail.

In augustus jl. is een persbericht over geplaatst. Een volgend persbericht verschijnt zodra er iets concreets is te melden: een genomen besluit, gevolgen voor inwoners of een nieuwe ontwikkeling. Bewoners worden daarnaast via nieuwsbrieven geïnformeerd over ontwikkelingen, de planning en de voortgang van het project, deze zullen het komende jaar regelmatig verschijnen en worden verspreid in geheel Wolfheze.

De volgende kaders worden gevolgd bij het communicatie- en participatietraject:

### Onderwerp

Spooronderdoorgang Wolfheze

### Datum

1 november 2021

### Kenmerk

90810

### Pagina

5 van 10

- Duidelijkheid vooraf over wat wel kan en wat niet (of waar wel en waar niet) à heldere verwachtingen
- Per deelgebied is duidelijk welke participatievormen en -instrumenten worden ingezet waarbij we gebruik maken van de participatieladder
- Elke stem telt even zwaar, niet gericht op belangenvertegenwoordigers maar op individuen
- Wel bijzondere aandacht voor Pro Persona en Het Schild
- Evaluerend proces, momenten waarin we terugkijken en vooruit kijken. Lerend verbeteren.

## Vervolg communicatietraject

Voor de planuitwerkingsfase 2 (tot eind 2022) wordt voor het communicatietraject een plan van aanpak opgesteld. Hierin wordt het proces beschreven wanneer en hoe we de omwonenden willen informeren over de plannen. Concreet starten we begin december met een inloopmiddag/-avond om het huidige ontwerp met de diverse open eindjes te laten zien en zorgen/aandachtspunten op te halen voor de planuitwerking. In de 1<sup>e</sup> helft van 2022 volgt een 2<sup>e</sup> sessie waarbij ingezoomd wordt op de openbare ruimte en de te maken keuzes hierin.

Het participatieniveau voor direct aanwonenden is ingesteld op "adviseren". Dit betekent dat ideeën worden meegenomen, maar dat de gemeente uiteindelijk beslist wat wordt meegenomen op basis van haalbaarheid. De gemaakte keuzes worden onderbouwd en teruggekoppeld naar de direct aanwonenden.

Voor de overige inwoners van Wolfheze is het participatieniveau ingesteld op "informereren".

## Financiële consequenties

In de begroting zijn de volgende budgetten opgenomen voor de spooronderdoorgang:

	2022	2023	2024	2025
Projectmanagement	50	50		
Rente en afschrijving		150	150	150
<b>totaal</b>	<b>50</b>	<b>200</b>	<b>150</b>	<b>150</b>

Op basis van dit voorstel houden we rekening met de volgende kosten:

- a. het gemeentelijk aandeel in de voorbereiding en realisatie van de onderdoorgang en de inpassing in het dorp. Dit betreft een investering ter hoogte van € 3 miljoen;
- b. organisatiekosten / inzet van capaciteit voor de voorbereiding en realisatie voor een bedrag ter hoogte van € 728.000.

## Ad a. het gemeentelijke aandeel in de investeringskosten

De totale investeringskosten van de onderdoorgang (raming februari 2021) zijn als volgt:

P85	Tunnel	Spoor	Totaal
Voorkeursvariant	€ 24.056.729	€ 6.784.462	€ 30.841.191

P85-waarde: ProRail adviseert deze waarde te hanteren, dit kan gezien worden als de bovenkant van de bandbreedte. Hierin zijn veel grotere risicomarges meegenomen (in totaal €4 miljoen). Het risico op overschrijding is gering (15%).

Met het Ministerie en ProRail is afgesproken dat de kosten "Spoor" volledig door deze partijen gefinancierd zullen worden. Ook dragen zij alle risico's.

## Uitgangspunten voor de financieringsverdeling:

- Alle aanvullende eisen en wensen vanuit de gemeente en omgeving blijven gehandhaafd;

Onderwerp

Spooronderdoorgang Wolfheze

Datum

1 november 2021

Kenmerk

90810

Pagina

6 van 10

- Handhaving van de P85-waarde. Er is gekozen voor zekerheid en een laag risico op overschrijdingen (15%). In het totale project – tunnel en spoor – is een bedrag ter hoogte van vier miljoen euro opgenomen als risicoreservering. Hiervan is 3 miljoen euro voor de tunnel en 1 miljoen euro voor de aanpassingen aan het spoor en perrons.
- Het Rijk (Ministerie en ProRail) is verantwoordelijk voor de aanpassingen aan het spoor;
- De gemaakte afspraken tussen Rijk en Regio uit het BO MIRT 2020 zijn leidend;
- Een verdeling die recht doet aan de belangen, verantwoordelijkheden en ambities van partijen, maar ook tegemoet komt aan de financiële positie van de gemeente Renkum;
- De provincie doet een vaste bijdrage aan de investeringskosten.

## Verdeling van de kosten

Dit heeft geleid tot de volgende financieringsverdeling tussen Regio en Rijk:

Partij	€ Miljoen
REGIO	14,7
- Provincie Gelderland	11,7
- Gemeente Renkum	3,0
RIJK	16,2
ProRail	
- Spoor Ministerie	6,8
- LVO ProRail	8,2
- Toegankelijkheid	1,2
TOTAAL PROJECT	30,9

## Wat is opgenomen in de investeringsraming

In de investeringsraming zijn alle kosten opgenomen die samenhangen met de realisatie van de onderdoorgang incl. de aansluiting op de openbare ruimte (zie bijlage scopegrenzen). Denk hierbij bijv. aan bouwkosten onderdoorgang, verleggingskosten van ondergrondse infrastructuur en noodzakelijke grondverwerving. ProRail is verantwoordelijk voor de voorbereiding van deze werkzaamheden, ook hun kosten zijn onderdeel van deze investeringsraming.

De raming is gebaseerd op standaard materialisatie (asfalt rijbaan/fietspad, betonnen tegels voor voetpaden en pleinen, standaard lichtmast etc.). Indien de gemeente Renkum een luxere variant wenst (een voorbeeld hiervan is gebakken klinkers i.p.v. betonnen klinkers), dan zijn de meerkosten voor rekening van de gemeente.

## Plusmaatregelen

In de investeringsraming zijn enkele extra maatregelen opgenomen, de zogenaamde plusmaatregelen. Deze maatregelen zijn tijdens het formuleren van de uitgangspunten (april 2019) apart benoemd en zijn hieronder weergegeven:

1. Verzwaring loopbrug noordzijde (t.b.v. hulpverleningsvoertuigen m.n. brandweerwagen)
2. Extra breedte onderdoorgang: Extra 3 x 0,50m voor akoestische maatregelen (wandafwerking), m.u.v. de noordelijke toerit t.b.v. breder voetpad en/of betere inpassing
3. Geluidsabsorptie alleen i.c.m. punt 2
4. Extra kwaliteit opgenomen als bouwkundige afbouw plus
5. Uitgebreide verlichting extra t.o.v. basis verlichting
6. Aansluiting bij percelen/ProPersona

Ze staan in de huidige kostennotitie voor een totaalbedrag ter hoogte van € 963.000 opgenomen.

## Ad b. Organisatiekosten / inzet van capaciteit

De noodzakelijke inzet is als volgt geraamd:

	2022	2023	2024	2025

Onderwerp

Spooronderdoorgang Wolfheze

Datum

1 november 2021

Kenmerk

90810

Pagina

7 van 10

Raming capaciteit	€ 226	€ 128	€ 188	€ 186
-------------------	-------	-------	-------	-------

## Dekking uit beschikbare middelen.

De investering en de organisatiekosten kunnen worden gedekt uit de binnen de begroting beschikbare middelen. Daarvoor gelden de volgende uitgangspunten:

- De organisatiekosten voor 2022 worden meegenomen in het investeringskrediet
- Voor de hele investering wordt gerekend met een afschrijvingstermijn van 40 jaar. Afschrijving start na de oplevering van het werk in 2026. De rente- en afschrijvingslasten worden vanaf dat moment betaald uit het beschikbare budget.
- De organisatiekosten voor 2023 t/m 2024 worden betaald uit de beschikbare budgetten voor die jaren.

## Onderhoud onderdoorgang **niet** meegenomen in bovenstaand kostenoverzicht

- Het beheer, onderhoud en de vervanging van het spoordragende deel (incl. constructief onderhoud aan de spoor kruisende betonconstructie) worden in opdracht van het ministerie I&W uitgevoerd door de spoorwegbeheerder waarbij de kosten voor onderhoud en vervanging voor rekening van het rijk zijn.
- Het beheer, onderhoud en de vervanging van de (toeleidende) weggedeelten c.q. bakken van de onderdoorgang (met inbegrip van o.a. voegconstructies, asfaltering, tegels, technische installaties en verlichting) wordt door en voor rekening van de gemeente als wegbeheerder uitgevoerd. Het ontwerp is momenteel nog in schetsfase. Het komende jaar wordt het schetsontwerp uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Zodra dit gereed is, medio 2022, zullen de beheerkosten inzichtelijk worden gemaakt en worden meegenomen in de P&C-cyclus. Daarbij zijn er de volgende dekkingsmogelijkheden:

## Ten dele achterwege laten plusmaatregelen:

Er zijn besparingsmogelijkheden door de plusmaatregelen (ten dele) achterwege te laten, echter deze dienen zowel met de co-financiers als met de inwoners van Wolfheze te worden besproken. Een aantal plusmaatregelen zijn namelijk op nadrukkelijke wens van het dorp toegevoegd aan het ontwerp. Versoberingen zullen in samenspraak worden doorgevoerd indien nodig of wenselijk. Versoberingen in het ontwerp hebben mogelijk ook gevolgen voor de hoogte van de provinciale bijdrage. Hierover zal overleg moeten plaatsvinden.

## Raming plusmaatregelen (directe bouwkosten)

1. Verzwaring loopbrug noordzijde	€ 2.250
2. Extra breedte onderdoorgang	€ 21.250
3. Geluidsabsorptie alleen i.c.m. punt 2	€ 135.000
4. Extra kwaliteit opgenomen als bouwkundige afbouw plus	€ 150.000
5. Uitgebreide verlichting extra t.o.v. basisverlichting	€ 50.000
6. Aansluiting bij percelen/ProPersona	€ 57.250

Daarnaast zijn er twee aanvullende besparingsmogelijkheden, echter deze hebben hele grote impact op de leefbaarheid van het dorp:

- **Besparing door weglaten voetbrug ter plaatse van noordelijk toerit (incl. kortere toerit)** ca. €350k (P85-waarde)
- **Geen tijdelijke overweg tijdens de bouwfase van de onderdoorgang** ca. €225K (P85-waarde).

## Verlengen afschrijvingstermijn investering:

*Onderwerp*

Spooronderdoorgang Wolfheze

*Datum*

1 november 2021

*Kenmerk*

90810

*Pagina*

8 van 10



We hebben nu gerekend met een gemiddelde afschrijvingstermijn van 40 jaar. Delen van de investering zullen langer meegaan, terwijl andere onderdelen een kortere levensduur zullen hebben. Wij zullen de komende periode in kaart brengen wat een passende afschrijvingstermijn is voor de getroffen maatregelen en of daarmee ruimte ontstaat voor het opvangen van de onderhoudskosten.

## Juridische consequenties

De gemeente is als eigenaar verantwoordelijk voor de voorbereiding en uitvoering van de spooronderdoorgang. Voor de aanpassingen aan het spoor en de perrons is ProRail verantwoordelijk. In het voortraject is overleg gevoerd met het Rijk om een deel van de risico's (50%) bij het Rijk neer te leggen. Het Ministerie heeft hier op 15 maart 2021 haar akkoord op gegeven. Aan deze deal is wel één voorwaarde verbonden: op het moment dat de regio een lagere bijdrage reserveert, doordat PS of de gemeenteraad niet instemmen met de bedragen uit het financieringsvoorstel, dan wordt eerst gekozen voor versoeringen in het ontwerp door het -in gezamenlijk overleg- schrappen van eisen en/of wensen van de gemeente Renkum en de omgeving. De afspraken tussen rijk, ProRail en gemeente worden vastgelegd in een nog op te stellen bestuursovereenkomst. De afspraken tussen rijk, ProRail en gemeente worden vastgelegd in een nog op te stellen bestuursovereenkomst.

Voor de realisatie van de spooronderdoorgang wordt een realisatieovereenkomst afgesloten tussen de gemeente en ProRail.

## Personele consequenties

De planuitwerking fase 2 wordt uitgevoerd door ProRail (deze kosten maken deel uit van de investeringskosten). Zij maken hierbij gebruik van een extern adviesbureau. In de bijlage is een overzichtskaart opgenomen met hierop de scopegrenzen en de aanduiding wie voor welk deel verantwoordelijk is. Zoals eerder aangegeven is de gemeente verantwoordelijk voor een aantal planonderdelen: grondverwerving, bestemmingsplan en omgevingsmanagement, naast het opstellen van een samenwerkingsovereenkomst met de provincie en een objectovereenkomst met ProRail. Daarnaast is de gemeente verantwoordelijk voor het uitwerken van het ontwerp van de openbare ruimte tot en met de realisatie van het project. Onderstaand is een overzicht gemaakt van de te verwachten ambtelijke inzet (in uren).

Functionaris	2022	2023	2024	2025
Projectmanagement	800	400	600	600
Planoloog/stedenbouw	80			
Jurist	90			
Vastgoed/grond	80			
Communicatie	200	200	200	200
Financieel advies	200	200	200	200
Advies ondergrondse infra	60			
Werkvoorbereider			250	250
Directievoering&toezicht	200	200	250	250
Strategisch beheerders	60	20	20	
Beheerders operationeel	60	20	20	40
Specialisten	40	20	20	
Totaal	1870	1060	1560	1540

Onderwerp

Spooronderdoorgang Wolfheze

Datum

1 november 2021

Kenmerk

90810

Pagina

9 van 10

In de financiële paragraaf is rekening gehouden met de kosten van deze uren tegen een gemiddeld uurtarief van € 121.

## WMO-aspecten

Bij het uitwerken van het concept ontwerp van de onderdoorgang en de omgeving wordt rekening gehouden met WMO-aspecten zoals bereikbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid waarbij extra aandacht wordt geschonken aan mogelijke maatregelen voor de bewoners van Het Schild (denk aan licht, routing en geluid). Daarnaast wordt de toegankelijkheid tot de perrons gewaarborgd conform de richtlijnen van NS.

## Gezondheid

De realisatie van een ongelijkvloerse kruising – een onderdoorgang onder het spoor door – heeft positieve effecten op de gezondheid. Hierbij valt te denken aan een verbetering van de veiligheid voor alle weggebruikers en geen CO2 uitstoot meer omdat automobilisten niet meer hoeven te wachten voor een gesloten overweg.

## Duurzaamheid

De projectgroep heeft in de planuitwerking fase 1 gezamenlijk een ambitieweb Duurzaamheid ingevuld. Uit de hierop volgende ambitiesessie zijn vijf focusthema's benoemd die het uitgangspunt vormen voor duurzaamheid in dit project. Voor deze thema's zullen concrete duurzaamheidskansen worden geformuleerd in samenhang met het op te stellen beeldkwaliteitsplan. Op deze manier wordt duurzaamheid geïntegreerd binnen het project. De duurzaamheidskansen hebben betrekking op zowel de planvormingsfase, de realisatiefase als op de onderhoudsfase.

## Effect op vermindering regeldruk

N.v.t.

## Alternatieven

Er zijn ambtelijk verschillende scenario's onderzocht, variërend van :

1. uitwerken voorkeursvariant in opdracht van de gemeente;
2. uitwerken versoberde tunnel in opdracht van de gemeente;
3. doorzetten samenwerking met provincie als opdrachtgever, zowel voor de voorkeursvariant als voor de versoberde variant;
4. provincie neemt het gehele project over van de gemeente en bepaalt wat er komt (=basistunnel);
5. geen tunnel, wel spooranering.

Belangrijk is dat er geen vertraging optreedt in het gehele proces. Elke vertraging zorgt voor hogere kosten hetgeen maatschappelijk ongewenst is. Omdat de gemeente nog geen middelen op haar begroting heeft gereserveerd zijn optie 1 en 2 afgevallen.

De laatste optie (5) valt af om geen tunnel betekent dat de overweg blijft bestaan. Als gevolg van de hogere treinfrequenties gaat het spoor vaker dicht. Dit is slecht voor de doorstroming, veiligheid en leefbaarheid in Wolfheze. Tegelijkertijd is het niet mogelijk de snelheid op het spoor te verhogen (ambities ICE).

De raad en het college van Renkum hebben de tunnel in de Wolfhezerweg aangemerkt als noodzakelijk project. Het is hiermee één van de belangrijkste projecten van de gemeente. De gemeente wil haar verantwoordelijkheid nemen, waarmee scenario 4 is afgevallen.

Gekozen is voor optie 3, samenwerking met de provincie, om de voortgang te waarborgen. De optie 'versobering tunnel' behoort nog te de mogelijkheden.

*Onderwerp*

Spooronderdoorgang Wolfheze

*Datum*

1 november 2021

*Kenmerk*

90810

*Pagina*

10 van 10