

Digitale informatiebijeenkomst Spooronderdoorgang Wolfheze

15 december 2021

Vragen en antwoorden

Algemeen

Moet Pro Persona ruimte maken voor de (aanleg van de) tunnel?

Voor het maken van de spooronderdoorgang Wolfheze moet grond worden aangekocht van Pro Persona. Wij zijn hierover in gesprek met Pro Persona.

Wordt er bij de herinrichting van het P+R terrein rekening gehouden met laadvoorzieningen voor elektrische auto's?

Vooralsnog plaatst NS geen laadpalen op niet gereguleerde parkeerterreinen. In verband met de verwachte toekomstige ontwikkelingen voor elektrisch rijden, wordt in de planuitwerking bekeken of er wel al voorzieningen in de grond worden meegenomen om laadpalen in de toekomst te kunnen plaatsen.

Is ooit overwogen om de spoorweg te verlagen zoals in Oosterbeek? Dan zouden er ook geen andere wegen afgesloten hoeven te worden, waardoor ontsluiting voor de wijken veel beter zou zijn.

Deze mogelijkheid is eerder onderzocht. De conclusie was dat verlaging van het spoor om technische en financiële redenen niet haalbaar is. Het verlaagd aanleggen van het spoor betekent dat het spoor over een grote lengte verdiept moet worden. De afstand tussen de Wolfhezerweg en de spoorpassage over de A50 is te kort om het hoogteverschil (onder de Wolfhezerweg en over de A50) te kunnen overbruggen. Daarnaast is een verdiept spoor inclusief station veel duurder dan een spooronderdoorgang.

Wordt ook gekeken naar het plaatsen van een geluidswal om geluidsoverlast bij bijvoorbeeld nieuwbouw te voorkomen?

Van een (extra) geluidswal is geen sprake. Het noordelijke spoor en wissels verdwijnen. Dit is voor een aantal woningen in Wolfheze gunstig qua geluid. Bij nieuwbouwprojecten langs het spoor wordt al rekening gehouden met geluidsnormen. De geluidsproductieplafonds zoals deze gelden, worden niet overschreden. In het kader van het meerjarenprogramma geluidsanering (MJPG) bekijkt ProRail de geluidssituatie ten zuidoosten van het station om te beoordelen of daar maatregelen nodig zijn.

Hoe zit het met de geluidsoverlast als er meer treinen gaan rijden op het traject Ede-Arnhem? Nu 14 treinen per uur straks 20 treinen, goederentreinen nog niet mee gerekend.

Bij een toename van het treinverkeer, wordt altijd gekeken of dit past binnen de zogenaamde geluidproductieplafonds. Op het moment dat deze worden overschreden, kijken we of er maatregelen mogelijk zijn. Meer informatie hierover staat op www.prorail.nl/geluid.

Neemt de geluidsoverlast toe met een onderdoorgang (als een soort klankkastwerking)? Hoe wordt daar rekening mee gehouden? En hoe wordt deze overlast voorkomen?

Het is niet de verwachting dat het geluid van treinverkeer toe neemt door de komst van een onderdoorgang. De onderdoorgang kan wel als een soort klankkast werken voor geluid van het wegverkeer. We kijken in het ontwerp of het nodig en mogelijk is om akoestisch materiaal aan te brengen om dit effect te beperken.

Als het gaat om overlast van de bouw, dan proberen we samen met de aannemer de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Het is helaas echter niet te voorkomen dat de bouwwerkzaamheden zorgen voor hinder, bijvoorbeeld door geluid, trillingen of licht. Op dit moment zijn we nog bezig met de uitwerking van de plannen en de bouwmethoden. Maatregelen om hinder te beperken zijn nog niet bekend.

Geven snellere en zwaardere treinen ook meer trillingen? Waar en hoe kunnen we kennismaken van het onderzoek dat ProRail hier naar gedaan heeft?

De productie en de effecten van trillingen zijn afhankelijk van een groot aantal factoren. De snelheid en het gewicht van treinen kunnen daarin meewegen. Hier is meer informatie over te vinden via onderstaande link van Rijksoverheid.nl.

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/11/17/onderzoeksrapportage-van-witteveen-bos-trillingsonderzoek-praktijkproef-gedifferentieerd-rijden>

Wordt er ook gekeken naar de impact van schade aan direct aanliggende huizen door de aanleg van de tunnel?

Wij proberen schade tijdens het bouwen zoveel mogelijk te voorkomen. Is er schade ontstaan door de bouw, dan wordt deze vergoed door ProRail of de betreffende aannemer. Vaak worden voor de start van de werkzaamheden opnames gemaakt van de huizen die vlakbij het bouwterrein liggen. Hoe dit wordt ingevuld voor Wolfheze is nu nog niet bekend.

Wat is het effect van deze wijzigingen op de migratieroute langs het spoor voor aanwezige reptielensoorten?

Het project heeft ecologisch onderzoek uitgevoerd (quickscan en soortgericht nader onderzoek). Uit dit onderzoek is gebleken dat de zandhagedis in het projectgebied leeft. Door de werkzaamheden kan de leefomgeving van de zandhagedis worden verstoord. Verder is het mogelijk dat het leefgebied en voortplantingsplaatsen (met eieren) van de zandhagedis worden aangetast. Hiervoor zal ProRail bij het bevoegd gezag de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland een zogenaamde ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming aanvragen. Voor deze ontheffingsaanvraag wordt een projectplan gemaakt waarin de noodzakelijke mitigerende dan wel compenserende maatregelen worden beschreven. Deze maatregelen zullen vervolgens aan de aannemer worden opgelegd.

Blijft het voetbalveld en sportveld behouden bij het huidige ontwerp?

Het sportveld / speelveld is tijdens de bouw van de onderdoorgang niet beschikbaar. Er wordt op dit moment gekeken naar een alternatief tijdens de bouwperiode. Na de bouw wordt het terrein (inclusief sportveld) opnieuw ingericht.

Wat wordt er gedaan om het groene karakter van de omgeving te behouden?

Het huidige ontwerp is een voorlopig ontwerp, waarin vooral gekeken is naar de verschillende functies die daarin een plaats moeten hebben. In de volgende fase besteden we aandacht aan de inrichting. Dat betekent dat we dan kijken naar materialisatie, (straat)meubilair en de groeninrichting. Het uitgangspunt is hierbij om zoveel mogelijk aan te sluiten op het groene karakter van de omgeving.

Waarom wordt er maar één lift geplaatst en niet voor elk spoor één (totaal twee)?

Het plaatsen en onderhouden van een lift is veel duurder dan een hellingbaan. Omdat er niet genoeg geld is om twee liften te plaatsen, is er voor gekozen om één lift te plaatsen op de plek waar de meeste reizigers hun reis beginnen. Dit is aan de zuidkant van het station.

Hoe lang is de geschatte bouwtijd vanaf de echte start?

Na opdrachtverstrekking aan de aannemer heeft deze ongeveer 2,5 jaar de tijd om het project uit te voeren. De bouwwerkzaamheden duren naar verwachting ongeveer twee jaar. Daarvoor zijn er wel al voorbereidende werkzaamheden, bijvoorbeeld voor het verleggen van kabels en leidingen.

Is er iets te zeggen over de overlast die bij de aanleg komt kijken. Hoe lang gaat het duren, blijft de overweg open, wordt er 's nachts gewerkt?

De bouwwerkzaamheden duren naar verwachting ongeveer twee jaar. De overweg wordt een gedeelte van die tijd gesloten voor gemotoriseerd verkeer. De overweg blijft wel open voor langzaam verkeer en hulpdiensten. We werken voornamelijk overdag. Er zijn tijdens de uitvoering momenteel vier 'treinvrije periodes' gepland, waarin er geen treinen rijden. Dit zijn periodes van twee dagen tot vier dagen. De huidige planning is één treinvrije periode in 2024 en drie in 2025. Tijdens deze treinvrije periodes werken we dag en nacht door.

Hoe lang is de Parallelweg afgesloten?

De Parallelweg wordt in de buurt van de spoorwegovergang (net als de spoorwegovergang zelf) naar verwachting anderhalf tot twee jaar afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Bij de verdere uitwerking kunnen we dit moment en de periode van afsluiting steeds nauwkeuriger aangeven.

Hoe wordt de overlast van sluipwegverkeer tegen gegaan als de Parallelweg dicht gaat?

De (tijdelijke) verkeerssituatie tijdens de realisatie van de spooronderdoorgang moet nog worden uitgewerkt. Dit betekent ook dat de effecten van het (tijdelijk) afsluiten van de Parallelweg nog in beeld moeten worden gebracht, evenals de eventuele te nemen maatregelen om overlast of onveilige situaties te voorkomen. Op een later moment zullen wij dit uiteraard met de omgeving delen.

Blijft het begin van de Sara Mansveldweg tijdens de werkzaamheden open?

De aansluiting van de Sara Mansveldweg op de Wolfhezerweg blijft tijdens de realisatie van de spooronderdoorgang open. Mogelijk is met de toekomstige herinrichting van dat gedeelte van de Wolfhezerweg de aansluiting van de Sara Mansveldweg kort afgesloten. Hierover communiceren we van tevoren met de omgeving en de hulpdiensten.

Is er een mogelijkheid ervoor te zorgen dat het dorp niet in tweeën splitst? Bijvoorbeeld door de route voor fietsers en voetgangers zo makkelijk mogelijk te houden?

Bij het ontwerpen van de verschillende voet- en fietsverbindingen is een verbinding zonder oponthoud door zowel het spoor als de onderdoorgang een belangrijk aandachtspunt. Korte, logische en veilige verbindingen zijn hierbij het uitgangspunt.

Wordt de bouw van de tunnel afgestemd met de nieuwbouw bij de oude houtzagerij? Twee bouwprojecten na elkaar is een dramatische belasting voor de wijk aan de Duitsekampweg.

Ja, de beide projecten worden onderling afgestemd, zodat de bereikbaarheid en veiligheid goed blijven.

Worden de CROW- normen gehanteerd bij het bepalen of de Duitsekampweg het verkeer aankan, of wordt er rekening gehouden met de speciale functie van de weg voor blinden, kinderen, wandelaars, ruiters en het landschappelijk karakter van de weg?

Wij brengen de (toekomstige) effecten van de nieuwe verkeerssituatie en de woningbouwontwikkeling Boven Heide in beeld. Bij de beoordeling van de effecten wordt altijd de daadwerkelijke situatie beoordeeld. Dit betekent dat rekening gehouden wordt met de specifieke, lokale kenmerken en het gebruik van de Duitsekampweg.

Wat gebeurt er met de bomen aan de Johannahoeve weg, ter hoogte van het nieuwe stationsplein (iets ten oosten van die hellingbaan aan de noordkant)? Of in het algemeen voor het plan: hoeveel bomen worden gekapt?

Voor de spooronderdoorgang moeten we bomen kappen. Op dit moment is nog niet duidelijk hoeveel bomen er gekapt worden. Dat volgt bij de ontwerpuitwerking. Mede omdat duurzaamheid één van de belangrijke pijlers van het project is worden gekapte bomen zoveel als mogelijk gecompenseerd.

Gaan ruiters ook door de spoortunnel?

Ruiters mogen op de openbare weg rijden, maar niet op fietspaden. Bij voorkeur rijden ruiters in de berm van de openbare wegen. Dit betekent dat ruiters over de weg onder het spoor door mogen. Bij de verdere ontwerpuitwerking wordt nog aandacht besteed aan het veilig gebruik door ruiters en/of eventuele alternatieve routes.

Komt er ook een deelontwerp voor dorpsactiviteiten en gebruik van het veld aan de Van Mesdagweg en de stationspleinen? Bijvoorbeeld voor Sinterklaas, kerstboom, Oranje feestelijkheden, Airborne herdenking?

Met de verdere ontwerpuitwerking van het noordelijk en zuidelijk stationsplein nemen we de mogelijkheden voor het eventuele gebruik van de pleinen voor dorpsactiviteiten worden mee.

Zijn er ideeën om van de nieuwe pleinen iets bijzonders te maken, bijvoorbeeld met een bepaalde thema in de bestrating wat echt betrekking heeft op Wolfheze (zoals Market Garden)? Is er verder ook een visie op het groen, en bomen wat echt hoort bij Wolfheze en plein meubels? Iets wat Wolfheze op de kaart zet en mensen aan het denken zet.

De inrichting van het openbaar gebied ligt nog niet vast, dat ontwerp wordt nog verder uitgewerkt. Daar is ruimte voor inwoners om mee te denken en te adviseren.

Wordt de overgang Buunderkamp hier nog in meegenomen?

Nee, de spoorwegovergang Buunderkamp maakt geen onderdeel uit van dit project.

Welk bureau gaat het ontwerp afmaken en de materialisatie?

Ingenieursbureau Movares.

Wordt er vooraf onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van vliegtuigbommen uit de Tweede Wereldoorlog?

Ja. Er is onderzoek gedaan naar niet gesprongen explosieven. Hieruit bleek dat het risico op de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven groot is. Dit betekent dat we voor de werkzaamheden nog uitgebreider onderzoek doen naar eventuele explosieven. Als die er zijn, worden ze geruimd.

Spoor en treinen

Hoe kan het dat met minder sporen er meer capaciteit beschikbaar is?

Door het weghalen van het derde spoor en zes wissels, verkleinen we het risico op storingen en verhogen we de betrouwbaarheid van de dienstregeling. Daarnaast kunnen we de locatie van de seinen verbeteren. Hierdoor kunnen de Sprinters in beide richtingen zonder snelheidsbeperkingen binnenkomen en vertrekken op station Wolfheze. Daarmee neemt het verschil in snelheid met de Intercity's af, en dit is gunstig voor de capaciteit.

Hoe werkt dat dan met de stoptrein, nu kunnen sneltreinen er langs over het derde spoor, dan niet meer.

Vanaf de dienstregeling van 2022 gaat er elke 10 minuten een trein. Er is dan geen inhaling meer op Wolfheze door intercity's of ICE-treinen. De dienstregeling is inpasbaar op twee sporen.

Wat betekent het teruggaan van 3 naar 2 sporen voor de Sprinter? Krijgen de Intercity's hierdoor geen voorrang?

Door het weghalen van het derde spoor en zes wissels en het verbeteren van de plaatsing van seinen, kunnen Sprinters zonder snelheidsbeperkingen binnenkomen en vertrekken op station Wolfheze. Hierdoor neemt het verschil in snelheid met de Intercity's af, en dit is gunstig voor de capaciteit. Er is geen sprake van voorrang van de ene trein boven de andere.

Het derde spoor wordt nu gebruikt zodat de snelle internationale trein ICE er voorbij kan. De sprinter rijdt veel langzamer dan de intercity's. Heeft wijziging van 3 sporen naar 2 nog consequenties voor behoud van de (belangrijke) sprinter?

Het weghalen van het derde spoor heeft geen consequenties voor de Sprinter. Deze blijft gewoon twee keer per uur rijden. Door het weghalen van het derde spoor en zes wissels en het verbeteren van de plaatsing van seinen, kunnen Sprinters zonder snelheidsbeperkingen binnenkomen en vertrekken op station Wolfheze. Hierdoor neemt het verschil in snelheid met de Intercity's af, en dit is gunstig voor de capaciteit.

Ik ben net verhuisd vanuit Oisterwijk, daar is van 2 naar 3 sporen gegaan. Alleen extreem veel overlast voor omwonenden door nieuwe bielzen en nieuw spoor. Kennen jullie deze situatie?

Er spelen in Oisterwijk meerdere ontwikkelingen. Het is ons niet geheel duidelijk om welke situatie en exacte locatie het gaat. U geeft aan dat de casus in Oisterwijk gaat om een spooruitbreiding. In Wolfheze wordt juist een spoor verwijderd. Elke situatie is uniek en de uitwerking op geluid en trillingen kan verschillen. Onze ervaring is wel dat vervangen van houten dwarsliggers door betonnen dwarsliggers leidt tot minder geluidshinder voor de omgeving.

Het doel voor ProRail is toch ook dat er meer treinen sneller kunnen rijden? Wel zo transparant om ook het belang en de doelen vanuit ProRail en NS te benoemen.

ProRail kijkt inderdaad samen met de vervoerders waar het nuttig en mogelijk is om meer treinen te kunnen laten rijden en/of om treinen sneller te kunnen laten rijden. Dit is niet het specifieke doel van dit project (dat is het weghalen van de overweg en de bouw van een tunnel), maar de wijzigingen dragen hier wel aan bij. Het weghalen van het derde spoor en de wissels maakt de dienstregeling betrouwbaarder. Ook is het hierdoor eenvoudiger om de snelheid op het traject Utrecht-Arnhem in de toekomst te verhogen.

Met minder sporen ook minder trilling?

Dit verband kan niet direct worden gelegd. De productie en effecten van trillingen zijn van een groot aantal factoren afhankelijk. Onder andere grondgesteldheid, treingewicht, treinsnelheid en krachten in het spoorstelsel.

Naar aanleiding van het project Onderdoorgang Wolfheze wijzigt de grondgesteldheid, treingewicht en treinsnelheid niet. De krachten in het spoor door het weghalen van wissels worden minder. De aanwezigheid van de onderdoorgang kan een beperkte toename van trillingen inhouden. We verwachten geen substantiële wijzigingen ten aanzien van de trillingseffecten op de omgeving.

In hoeverre is het mogelijk om bielzen en rails ter hoogte van het hele dorp aan te passen, zodat ze minder treingeluid voortbrengen?

In de eindsituatie van het project liggen de sporen ter hoogte van Wolfheze op betonnen dwarsliggers. Betonnen dwarsliggers veroorzaken minder geluid dan houten dwarsliggers.

De geluidsstudies voor het scherm zijn destijds gebaseerd op de toen bekende snelheid van de treinen. Nu treinen sneller en vaker gaan rijden worden er dan ook opnieuw geluidsberekeningen gemaakt en maatregelen bekeken? De wissels zaten destijds niet in de berekening dus het gaat hier echt om het geluidmodel.

Aanvullende geluidsmaatregelen zijn voor het project onderdoorgang Wolfheze niet voorzien, omdat aan de geluidsnormen wordt voldaan. In het kader van het meerjarenprogramma geluidsanering (MJP) bekijkt ProRail de geluidssituatie ten zuidoosten van het station om te beoordelen of daar maatregelen nodig zijn. Bij een toename van het treinverkeer of een veranderende snelheid van treinen, wordt altijd gekeken of dit past binnen de zogenaamde geluidproductieplafonds zodat aan de actuele situatie wordt voldaan. Op het moment dat deze worden overschreden, kijken we of er maatregelen mogelijk zijn. Meer informatie hierover staat op www.prorail.nl/geluid.

Blijft het perron vrij toegankelijk of komt er een hek met toegangspoortjes?

De twee perrons blijven vrij toegankelijk.

Hoe is de veiligheid met betrekking tot voorbijrijdende treinen op de perrons voor de wachtende reizigers gewaarborgd? Het aantal treinen is toegenomen en rijden nu al 142 km per uur ter hoogte van station.

Bij het ontwerp van de nieuwe perrons is rekening gehouden met een mogelijk toekomstig scenario waarin treinen sneller gaan rijden, zodat ook dan de veiligheid op de perrons gewaarborgd is.

Rijden de sprinters tijdens de uitvoeringsfase?

Ja, alle treinen blijven gewoon rijden tijdens de werkzaamheden. Er zijn tijdens de uitvoering momenteel vier "treinvrije periodes" gepland, waarin er geen treinen rijden. Dit zijn periodes van twee dagen tot vier dagen. De huidige planning is één treinvrije periode in 2024 en drie in 2025.

Verkeer

Waar kunnen we de verkeersstudie terugvinden, is dit openbaar gemaakt?

De gevraagde verkeersstudie is op dit moment nog niet beschikbaar. Op basis van het regionale verkeersmodel worden de effecten van de spooronderdoorgang en de woningbouwontwikkeling Boven Heide in beeld gebracht. Deze gegevens zijn naar verwachting in april voor iedereen beschikbaar.

De aanrijdtijden van de hulpdiensten zouden verbeteren. Waarop is dat gebaseerd?

De aanrijdtijden verbeteren omdat hulpvoertuigen nooit meer voor gesloten slagbomen hoeven te wachten. De extra omrijdtijd als gevolg van de verlegde aansluiting van de Wolfhezerweg is beperkt. Zowel de definitieve nieuwe situatie als de situatie tijdens de werkzaamheden stemmen

wij af met de hulpdiensten. De bereikbaarheid blijft gewaarborgd. De brug zorgt voor toegang tot de wijk voor de hulpdiensten.

Met afsluiten van de Van Mesdagweg en Johannahoeveweg thv Wolfhezerweg zal de druk op de Duitsekampweg nog meer toenemen. Samen met de nieuwbouwplannen Boven Heide wordt deze smalle laan erg druk. Hoe wordt hier rekening met de leefbaarheid van de omgeving gehouden?

Wij zullen de (toekomstige) effecten van de nieuwe verkeerssituatie en de woningbouwontwikkeling Boven Heide laten zien. De resultaten zijn in de vorm van een verkeersstudie in april voor iedereen beschikbaar. Bij de beoordeling van de effecten wordt altijd de daadwerkelijke situatie beoordeeld. Dit betekent dat rekening gehouden wordt met de specifieke, lokale kenmerken en het gebruik van de Duitsekampweg. Als het nodig blijkt, worden er (verkeers)maatregelen voorgesteld. Als deze gegevens beschikbaar zijn willen wij deze graag toelichten, bespreken en toegankelijk maken.

Hoe is de route voor een fietser van noordkant naar fietspad richting Oosterbeek/Arnhem?

De fietser rijdt vanaf de noordzijde Wolfheze via het westelijk fietspad de Wolfhezerweg op. Voor de spooronderdoorgang steekt de fietser over naar de oostzijde en vanaf daar kan de Wolfhezerweg zuid en de route naar Oosterbeek bereikt worden.

Wat is het nut van een fiets- en voetgangersbrug aan de noordkant? Het doorgaande fietspad ligt aan de zuidkant.

Het nut van deze brug is dat er een directe en snelle verbinding ontstaat tussen Wolfheze-Noord en het station. Ook ontstaat er een aantrekkelijke loop-/fietsroute voor kinderen van/naar school. De brug is daarnaast beschikbaar als calamiteitentoeegang (voor hulpdiensten) voor Wolfheze-Noord.

Het lijkt alsof je met de fiets een enorme bocht moet maken vanaf Wolfheze-Noord wanneer je naar Oosterbeek wilt.

Dat klopt. Je moet als fietser uit Wolfheze-Noord richting Oosterbeek inderdaad eerst een bocht in westelijke richting maken voordat je ten zuiden van het spoor in oostelijke richting kunt rijden. Dit is iets langer dan de huidige route, maar wel comfortabel en zonder eventuele stop voor gesloten slagbomen.

Als je op de fiets van Wolfheze-Noord naar Oosterbeek wil, dan lijkt het erop dat je de autoweg moet oversteken naar de Wolfhezerweg. Klopt dat? Is dat niet heel gevaarlijk?

Ja, je moet komende vanuit Wolfheze-Noord, gaande richting Oosterbeek, de Wolfhezerweg oversteken. Hier komt een plateau (drempel) waardoor de snelheid bij deze oversteek laag zal zijn. Daarnaast is de Wolfhezerweg een 30 km/uur zone. De oplossing biedt voldoende verkeersveiligheid.

Het fietsverkeer vanuit Wolfheze-Noord naar Wolfheze-Zuid moet dus eerst naar het eind van de tunnelgang, dit brengt het risico met zich mee dat men de hellingbaan gaat gebruiken .

Aan de zuidzijde loopt de hellingbaan evenwijdig aan het fietspad, dus heeft het voor de fietser geen voordelen de hellingbaan te gebruiken. De fietsroute is makkelijk te fietsen. Ten opzichte van nu is het een kleine omweg, maar de nieuwe route is wel betrouwbaarder, comfortabeler en veiliger. Het kan voorkomen dat fietsers toch de hellingbaan kiezen. De fietsroute wordt echter aantrekkelijk vormgegeven en heeft een duidelijk verloop waardoor de hellingbaan niet de meest voor de hand liggende route is.

Hoe kom je met de fiets van Zuid naar Noord? Moet je dan ook de hele lus fietsen? Er wonen veel kinderen in Noord en de school is in Zuid. Hoe gaan ze fietsen?

Van Zuid naar Noord gaat via de fietsroute langs de Parallelweg-Wolfhezerweg. Aan de noordzijde is dan de keuze of men doorfietst naar de Duitsekampweg of via het stations voorplein over de fiets/voetgangersbrug naar het zuidelijk deel van Wolfheze-Noord gaat. De route via de brug is in ieder geval vrij van autoverkeer en daarmee een aantrekkelijke langzaam verkeersroute.

Waar begint aan de noordkant het fietspad?

Dat moeten we nog uitwerken. In ieder geval duidelijk voordat de weg naar beneden gaat de onderdoorgang in.

De twee fietspaden kun je gewoon verbinden aan de zuidkant? (waar de hellingbaan getekend is) Dan hoeven de fietsers niet de weg op en af.

Door hoogteverschillen kan daar niet zomaar een fietspad worden gemaakt. Er wordt wel gekeken naar een zo optimaal mogelijke fietsroute.

Fietsers moeten dus voor en na de tunnel de Wolfhezerweg oversteken, ook alle schoolkinderen, is dat niet gevaarlijk?

Er zijn verschillende routes mogelijk. Aan de noordzijde kan ook de brug voor langzaam verkeer gebruikt worden, dan hoeven kinderen daar helemaal niet de Wolfhezerweg over te steken. Aan de zuidzijde komt het fietspad uit op de Wolfhezerweg zuid en daar rijden de kinderen dan, net als nu, op de rijbaan (30 km/uur).

Vanaf Noordzijde lijkt de weg naar rechts te buigen Hoe kan men zijn weg vervolgen naar de Wolfhezerweg richting Utrechtseweg?

Op de Wolfhezerweg-Noord richting Parallellweg doorrijden en dan links afslaan de Wolfhezerweg-Zuid op.

Hoe kun je als voetganger onder het spoor door, of moet dat ook helemaal via de Parallelweg / Wolfhezerweg?

Als voetganger kun je direct aan beide kanten van de tunnel omhoog (via een trap). Voor diegenen die dit niet kunnen/willen is als alternatief aan beide zijden een hellingbaan aanwezig.

De Wolfhezerweg heeft nu een snelheid van 30 km per uur, blijft dat zo?

Ja, dat blijft zo.

Men kan nu toch geen informatie verstrekken zonder de evaluatie van de hele nieuwe situatie? Er moet toch eerst een goede evaluatie gemaakt worden over alle nieuwe invloed op de verkeerssituatie?

De verkeerssituatie is eerder al globaal geanalyseerd en er zijn geen grote zorgpunten. Nu de plannen concreter en gedetailleerder worden, zullen wij de (toekomstige) effecten van de nieuwe verkeerssituatie en de woningbouwontwikkeling Boven Heide in samenhang onderzoeken. De resultaten zijn in de vorm van een verkeersstudie in april voor iedereen beschikbaar zijn.

Hoe wordt het verkeer geleid tijdens de bouw?

De (tijdelijke) verkeerssituatie tijdens de realisatie van de spooronderdoorgang moet nog worden uitgewerkt. Dit betekent ook dat de effecten van het (tijdelijk) afsluiten van de Parallelweg nog in beeld moeten worden gebracht. Dit geldt ook voor de omleidingsroutes en de eventuele maatregelen om overlast of onveilige situaties te voorkomen. Op een later moment delen wij dit uiteraard met de omgeving.

Participatie (meedenken)

Er wordt aangegeven dat iedereen mee kan denken. Wat houdt dat concreet in? Hoe wordt dat georganiseerd en gecommuniceerd?

Het klopt dat iedereen wordt betrokken bij of geïnformeerd wordt over de plannen. Elke stem telt even zwaar. Daarbij is bijzondere aandacht voor Pro Persona en Het Schild. Het participatieniveau is gericht 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 betrokkenen. Dit gaan we verder uitwerken in een communicatieplan, waarbij we inzetten op een mix van communicatiemiddelen. Daarbij kunt u denken aan de nieuwsbrief, de projectatlas, (digitale) bijeenkomsten, inloopmomenten, werksessies en één-op-één gesprekken.

Wordt er bij de inspraak een extra stem aan direct aanwonenden gegeven?

Elke stem telt even zwaar. Daarbij is bijzondere aandacht voor Pro Persona en Het Schild. Het participatieniveau is gericht op 'adviseren'. Dit betekent dat ideeën worden meegenomen, maar dat de gemeente uiteindelijk beslist wat wordt meegenomen op basis van haalbaarheid.

Betekent dat het in deze fase niet meer mogelijk is om participatie te hebben in het basis ontwerp, alleen maar bij inrichting openbare ruimte?

Het klopt dat een aantal zaken in het ontwerp vastliggen, zoals de ligging van de onderdoorgang. De inrichting van het openbaar gebied ligt nog niet vast, dat ontwerp wordt nog verder uitgewerkt. Daar zit ruimte om mee te denken en te adviseren. In de projectatlas op de website van ProRail zijn deze onderdelen in het rood aangeven.

Zouden de komende informatie momenten ook digitaal kunnen worden gehouden? Hierdoor kunnen meer mensen deelnemen.

Goed om te horen dat deze digitale informatiemomenten worden gewaardeerd. Het voorstel nemen we dan ook zeker mee bij de uitwerking van het communicatieplan. Wij zullen daarbij inzetten op een mix van communicatiemiddelen, waar het organiseren van digitale informatiemomenten er één van is.

Belangenverenigingen / klankbordgroepen worden bij voorbaat al uitgesloten?

Bij het bepalen van de uitgangspunten in 2019 is een klankbordgroep betrokken. Met de afronding van die fase is de klankbordgroep opgeheven. Voor deze fase gaat de gemeente de omgeving op een andere wijze betrekken. Elke stem telt even zwaar.

Is het samenstellen van een belangengroep niet de vrijheid van de betrokkenen? Is die keuze wel aan de gemeente?

Uiteraard staat het iedereen vrij om zich te organiseren of gezamenlijk op te trekken.