

INKGR: 18GR0525	Reg: 20/12/2018
	
Casenummer:	
Aan: Raadslid of -leden	B-INFO: RvO svr

Griffie gemeente Houten

Onderdoor 25
 Postbus 30, 3990 DA Houten
 Telefoon 030 639 26 11
 Fax 030 639 28 99
 E-mail: gemeentehuis@houten.nl
 Internet: www.houten.nl

Aan de fracties van D66 en SGP Houten
 t.a.v. de heren Staman en Van den Berg

gemeente Houten



Datum	Uw kenmerk	Uw brief van	Ons kenmerk	Bijlagen
20 DEC 2018	18GR0525	27 november 2018	RO/	-
Onderwerp	Antwoord op raadvragen over Fietsverbinding langs spoor Schalkwijk			

Geachte heren Staman en Van den Berg,

Op 27 november jl. hebt u schriftelijke vragen ingediend over de geplande fietsverbinding langs het spoor bij Schalkwijk. In deze brief beantwoorden wij uw vragen.

Voorafgaande aan de beantwoording het volgende: Het college heeft opdracht gegeven aan de ambtelijke organisatie om voor meerdere onderdelen uit het collegeprogramma een bestedingsplan op te stellen dat antwoord geeft op de vraag hoe en met welke prioriteiten het betreffende onderdeel de komende jaren wordt uitgewerkt. Eén van die bestedingsplannen heeft betrekking op het thema Mobiliteit & Bereikbaarheid. Dit plan is momenteel in de maak, wordt begin 2019 afgerond en in maart of april ter bespreking en vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. De portefeuillehouder Mobiliteit heeft aangegeven dat hij vanwege dit proces van besteden en prioriteren even pas op de plaats zal maken met de voorbereiding van concrete projecten.

Vraag 1: Welke tijdlijn wordt gehanteerd? Hoe komt het dat er vertraging is opgelopen ten opzichte van de planning zoals hij beschreven staat in de Mobiliteitsvisie Eiland van Schalkwijk?

De mobiliteitsvisie is in de raad vastgesteld op 10 oktober 2017. Vervolgens heeft de raad in de begroting voor 2018 € 1 miljoen beschikbaar gesteld voor het starten van de eerste projecten. Hiermee is in januari 2018 een begin gemaakt via een projectopdracht, een projectplan en de inrichting van een projectteam. In mei is een verkeerskundig adviesbureau gecontracteerd en is een eerste bewonersavond geweest. Sindsdien is in één continu proces doorgevoerd aan de verdere voorbereiding, waarbij op 27 september een tweede bewonersavond is gehouden. De in de Mobiliteitsvisie genoemde data betroffen startdata van de verschillende projecten. In de visie stond vermeld dat dit project in de vorige collegeperiode zou beginnen; dat is ook gebeurd. De doorlooptijd van een project waarbij ook gronden aangekocht moeten worden, is altijd lang; het snelst haalbare opleveringsmoment ligt in 2020. Met verwijzing naar de openingsalinea van deze brief is onlangs besloten om de verdere voorbereidingen van deze fietsverbinding op te schorten tot het moment van vaststelling van het bestedingsplan Mobiliteit & Bereikbaarheid.

Vraag 2: Er zijn veel zorgen geuit tijdens de bewonersavond. In een mail aan de bezoekers van deze avond is aangegeven dat de gemeente nader onderzoek gaat doen. Waar richt dit onderzoek zich precies op en wanneer verwacht u de resultaten?

Het toegezegde onderzoek richt zich op de volgende aspecten:

- het tracé voor de eerste 200 meter vanaf de Jhr. Ramweg;
- de verwachte zettingen door de aanleg van dit fietspad en de gevolgen hiervan voor de opbouw van het fietspad en de naastgelegen spoorbaan;

- c. de eventuele effecten van het fietspad op de weidevogels in het naastgelegen agrarisch gebied;
 - d. een kostenraming die rekening houdt met bovengenoemde aspecten.
- Wij verwachten de resultaten hiervan in februari 2019.

Vraag 3: Bewoners van Schalkwijk maken zich zorgen over de sociale veiligheid van fietsers over de nieuw aan te leggen fietsverbinding. Hoe wordt dit meegewogen in de afweging over de fietsverbinding?

De sociale veiligheid is bij een losliggend fietspad altijd minder dan bij een aanliggend fietspad langs een weg met woningen. Toch is dat geen reden om geen losliggende fietspaden aan te leggen. In Houten hebben we meerdere fietsroutes door de minder dichtbewoonde buitengebieden en gaan we vrij terughoudend om met aanbrengen van verlichting (i.v.m. natuurwaarden). Het streven is om voor de verschillende (wind-)richtingen in ieder geval één route goed te verlichten. Hiermee worden fietsers gestimuleerd om zoveel mogelijk gebruik te maken van dezelfde route. Dat zorgt voor vergroting van de sociale veiligheid. Verder zullen we geen bomen en struiken langs het fietspad planten. De huidige route (Overeind-Lekdijk) blijft bestaan en is dus altijd beschikbaar als alternatieve route.

Vraag 4: Hoe reflecteert u op de bewonersparticipatie rond dit proces en de ambities die het college daarmee heeft?

Met het participatieproces willen wij goed in beeld krijgen welke belangen, zorgen en wensen er spelen rondom de aanleg van het fietspad. Daarom zijn en willen wij in gesprek met bewoners, gebruikers, grondeigenaren en belangenorganisaties. Ondanks de brede uitnodiging aan alle inwoners is het gesprek tot nu toe vooral gevoerd met inwoners uit Schalkwijk. In een vervolg willen wij ook beter zicht krijgen op andere doelgroepen, zoals scholieren en werkenden die fietsen tussen Houten en Culemborg. Zo willen wij een evenwichtig beeld krijgen van alle belangen, ideeën en standpunten zodat een zorgvuldige afweging kan worden gemaakt. Alle vragen en opmerkingen vanuit de beide bewonersavonden zijn zorgvuldig genoteerd en deze nemen wij mee bij de verdere uitwerking van het project. Na de laatste bijeenkomst merkten wij dat er nog veel vragen waren. Daarom hebben wij een overzicht gemaakt van de meest gestelde vragen en de antwoorden die daarbij horen (zie bijlage). Een ander concreet besluit naar aanleiding van de laatste bijeenkomst is dat wij de deelprojecten (verkeersremmende maatregelen Provincialeweg en fietspad langs het spoor) loskoppelen en afzonderlijk gaan voorbereiden, inclusief de bijbehorende participatie. Zo is er meer gelegenheid om met verschillende doelgroepen in gesprek te gaan.

Vraag 5: Ook zijn er zorgen over de gevolgen van een nieuwe fietsverbinding voor direct omwonenden. Hoe speelt dit aspect mee bij de keuze voor één van de varianten?

Bij beide varianten (oostelijk en westelijk van de spoorlijn) zijn direct aanwonenden betrokken. Voor beide varianten hebben zich bij het projectteam vooraf enkele bewoners gemeld met bezwaren over de ligging. Dit beoordelingscriterium is daarom voorlopig weinig onderscheidend voor beide varianten.

Vraag 6: Wat zijn de beoogde kosten voor het totale project, wie betaalt wat, en moeten er grondeigenaren uitgekocht worden?

Voor de aanleg van het fietspad moet in beide varianten grond worden aangekocht. De kosten zijn globaal geraamd op € 1,5 - € 1,8 miljoen, uitgaande van een oostelijke ligging. Zodra de verdere onderzoeken, zoals genoemd in antwoord 2, zijn uitgevoerd, zal de kostenraming verder worden verfijnd.

De komst van deze fietsverbinding is een regionale wens omdat zij een belangrijke schakel is in het fietsnetwerk in de regio Utrecht. Daarom staat zij ook in de regionale fietsvisie van de provincie Utrecht. Deze verbinding voldoet aan de criteria voor cofinanciering met subsidie van de provincie omdat zij een belangrijke schakel is in het regionale fietsnetwerk. Op basis van de nu bekende criteria schatten wij in dat 50% van de kosten voor subsidie in aanmerking komt. Deze subsidie is echter nog niet verleend. Mocht de subsidie onverhoopt niet verstrekt worden, dan gaat het project niet door.

Vraag 7: In een artikel in De Gelderlander van 27 juni 2018 is te lezen dat het te kostbaar is om de oude boogbrug bij Vianen in te zetten als fietsbrug. De gemeenten Culemborg, Houten, ProRail en de provincies Utrecht en Gelderland gaan nu een andere oplossing zoeken voor het realiseren van een fietsverbinding over de Lek. Hoe staat het met deze zoektocht?

Het college ziet op dit moment geen realistische mogelijkheden om te komen tot een brug voor fietsers tussen Schalkwijk en Culemborg. De kosten voor een volledig nieuwe brug zullen minimaal net zo hoog zijn als de oplossing met de fietsbruggelementen die aan de boogbrug bij Vianen zijn bevestigd. De verwachte kosten bedragen daarmee minimaal € 19 miljoen. Dit bedrag is vooral zo hoog omdat de afstand tussen twee winterdijken moet worden overbrugd. Het gaat dan om een

bruglengte van bijna 600 meter. Dat is totaal anders dan bijvoorbeeld een brug over het Amsterdam-Rijnkanaal, dat een vaste breedte heeft van ca. 120 meter. Overigens blijft de wens voor een fietsbrug benoemd in de beleidsdocumenten door provincies Gelderland, Utrecht en de gemeenten Culemborg en Houten.

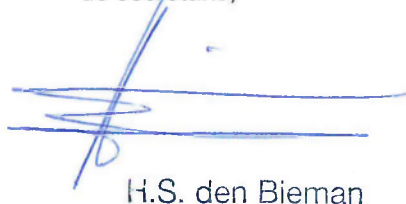
Vraag 8: Hoe ziet na het vaststellen van de Mobiliteitsvisie Eiland van Schalkwijk het besluitvormingsproces rond de verschillende projecten eruit? Hoe en wanneer heeft de raad nog inspraak rond de verschillende projecten uit deze Mobiliteitsvisie?

Zoals reeds aangegeven in de openingsalinea van deze brief is het college op dit moment bezig met een bestedingsplan voor alle aan 'mobiliteit' gerelateerde werkzaamheden in Houten. Dit plan wordt in maart/april 2019 in bespreking gegeven bij de gemeenteraad. De raad heeft sowieso inspraak bij de diverse deelprojecten als er een krediet of bestemmingsplan(-wijziging) nodig is. Daarnaast is het college van plan om voor de 5 grootste en meest gecompliceerde deelprojecten binnen de Mobiliteitsvisie te gaan werken met een startnotitie zoals dat eerder dit jaar is afgesproken tussen raad en college.

Een afschrift van deze brief wordt aan de leden van de raad verzonden.

Als u nog vragen heeft kunt u contact opnemen met de heer E. Boonstoppel via telefoonnummer (030) - 63 92 611.

Met vriendelijke groet,
het college van burgemeester en wethouders
de secretaris, de burgemeester,



H.S. den Bieman



W.M. de Jong