




Bewonersavond Provincialeweg – 4 maart 2021

Op 4 maart is tijdens een digitale bijeenkomst (MS Teams) een toelichting gegeven op het ontwerp voor de Provincialeweg Schalkwijk. Helaas kon dit vanwege de geldende Corona-maatregelen niet op een andere manier ingevuld worden en moest de bijeenkomst digitaal. Dit vroeg van alle aanwezigen iets extra, maar we hebben er met elkaar een goede bijeenkomst van gemaakt. Hopelijk kunnen we elkaar de volgende keer weer in het echt ontmoeten. Vanuit de gemeente waren Ronnie Poorterman, Rogier Busscher, Martin Rakké, Liselot Meijer, Salihe Seyman en Kees van Dalen aanwezig. Er namen ongeveer 50-60 belangstellenden deel aan de bijeenkomst. Op hoofdlijnen was er waardering voor de ontwerpen. De meeste vragen concentreerden zich rond het thema “is er op dit moment niet meer mogelijk?” en op aanvullende maatregelen om de verblijfsfunctie meer te bedrukken (benadrukken dorpse karakter, meer ruimte voor voetgangers). We bedanken alle inwoners voor hun inbreng. In de bijeenkomst hebben we afgesproken dat we (via deze notitie) terugkoppelen hoe wordt omgegaan met suggesties die niet tijdens de bijeenkomst zelf afgerond konden worden. Deze zijn opgenomen in de onderstaande tabel. Gelijksortige reacties hebben we hierbij gebundeld.

Nr.	Vraag / opmerking	Verwerking in Definitief Ontwerp
1	Schalkwijkseweg	
	-	
2	Kruising Schalkwijkseweg – Jhr. Ramweg	
2a	Wat is de beste plaats voor de spaarpaal? Zou het logischer zijn om de paal aan de oostkant van het kruispunt te plaatsen, op het rechte 30-km gedeelte waar mensen hun snelheid weer verhogen, in plaats van aan de westkant waar hij nu staat ingetekend?	Goede suggestie, we willen de spaarpaal graag plaatsen op het 30-km gedeelte tussen het kruispunt met de Jonkheer Ramweg en het kruispunt met het Overeind.
2b	Meerdere vragen over hoe rekening is gehouden met voetgangers? De vraag is waar het gewenst en mogelijk is om een trottoir te realiseren. Genoemd zijn van de Jonkheer Ramweg naar Pand Pannekoek, en langs de Provincialeweg naar de Brink.	<p>De recreatieve wandelroutes zijn vooral aan de westzijde van het spoor. Vanaf Pand Pannekoek steken inderdaad voetgangers (recreanten) over. De route vanaf de parkeerplaats naar de wandelroutes kan verbeterd worden. We willen hierin voorzien door een trottoir aan te leggen tussen het kruispunt en het spoor, aan de noordzijde van de Jonkheer Ramweg. Aan die zijde is ruimte beschikbaar (aan de zuidzijde niet, vanwege de Wetering). Het trottoir kan doorlopen door de bocht met de Schalkwijkseweg. Wandelaars kunnen oversteken ter hoogte van de brandweerkazerne (of recht over het kruispunt, als zij dat fijner vinden; zij komen dan in ieder geval uit op een trottoir). We willen ook kijken of de routeverwijzing voor de wandelaars daarmee verbeterd kan worden.</p>  <p><i>Voostel voor trottoir tussen spoor en kruispunt</i></p>  <p><i>Huidige bewegwijzering (stickers op de lantaarnpaal) vanaf de parkeerplaats bij Pand Pannekoek naar de wandelroutes aan de overzijde van het spoor</i></p> <p>Voor voetgangers langs de Provincialeweg, bijvoorbeeld richting de Brink, gaat het om lagere aantallen voetgangers en de beschikbare ruimte is helaas beperkt. Hier wordt de situatie prettiger door de ruimere afmeting van de fietssuggestiestroken en de lagere snelheid van het gemotoriseerde verkeer.</p> <p>Daarnaast kijken we waar het mogelijk is om naast de rijbaan een strookje elementenverharding aan te brengen. De twee foto's hierna geven een impressie (op een andere locatie) van een dergelijke oplossing voor en na realisatie.</p>

		
2c	Is het mogelijk om het fietspad ter hoogte van de in-/uitrit van Pand Pannekoek iets verhoogd aan te leggen, om de zichtbaarheid verder te verbeteren?	Ter hoogte van de in-/uitrit liggen kabels en leidingen onder het asfalt. Ter plaatse wordt een strook asfalt vervangen door elementenverharding, zodat onderhoud aan de kabels en leidingen beter mogelijk wordt. Bij uitvoering van deze maatregel gaan we ook kijken of het mogelijk is om ter plaatse een hoogteverschil aan te brengen. Hiermee passen we dan dus niet het fietspad zelf aan, maar wel de in-/uitrit.
2d	De aanwezigheid van pand friet is niet meegenomen in dit ontwerp terwijl dit wel voor een aanzienlijke verkeersdruk zorgt. De parkeerruimte voor de brandweer (uitrukpersoneel) wordt veel gebruikt door bezoekers van pand friet en daar komen fietsers en wandelaars vaak in drukte terecht. Ook zien wij een grote toename wandelaars die in dit ontwerp weinig worden gezien. Zou het mogelijk zijn om <ul style="list-style-type: none"> - De parkeerruimte te vergroten bij Pand Friet en daar een mogelijkheid te creëren dat er éénrichtingsverkeer ontstaat door een verbinding te maken naar de parkeerplaats van pand Pannekoek (achter de brandweerkazerne) zodat mensen altijd via de zelfde weg in en uit gaan (eenrichtingsverkeer met vertrek dus via in/uitgang pand pannekoek)? - Anders zou handhaven op het parkeren op een illegale plek ook een idee kunnen zijn, met name in de weekenddagen tussen 16 en 19 uur. 	In het ontwerp is wel rekening gehouden met Pand Friet. Het is inderdaad zo dat hier op drukke momenten auto's geparkeerd worden. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de parkeerstrook van de brandweer. Die strook is daar niet voor bedoeld, want deze is bedoeld voor uitrukpersoneel van de brandweer. Er is daarom in het verleden al een afspraak gemaakt met Pand Pannekoek dat hun parkeerplaats gebruikt mag worden door bezoekers aan Pand Friet. Er is ook een looproute achterlangs richting Pand Friet aanwezig. Wij hebben de situatie inmiddels onder de aandacht gebracht bij de toezichthouders
2e	Het stuk grond (voor het terras van Pand Pannekoek) en het feit dat de fietsers van de Provincialeweg eigenlijk uit een flauwe bocht komen fietsen, zorgen voor een gebrekkig overzicht. Kan gekeken worden naar opties zoals het weghalen grondstrook voor het terras van Pand Pannekoek en daarmee het fietspad op dit stuk verbreden, waardoor het ook duidelijk is voor alle fietsers die niet bekend zijn dat er een fietspad ligt waar ze naar toe kunnen (er zijn nog regelmatig groepen fietsers die de ingang fietspad missen en op de Schalkwijkseweg fietsen). En op termijn wanneer er budget voor gevonden kan worden, zou het rood kleuren van het fietspad ook langs de hele Schalkwijkseweg wellicht daarbij helpen?	Met behulp van kanalisatiestrepen op de Provincialeweg wordt het fietspad meer benadrukt. Zie ook het antwoord bij 3a. Feit blijft echter wel, dat fietsers vanaf het fietspad matig zicht hebben op het verkeer dat vanuit de flauwe bocht aan komt rijden (rijrichting Houten→Culemborg). In het verleden zijn hier al verschillende maatregelen uitgetoetst, waaronder zelfs het plaatsen van een hek op het fietspad. De realiteit is dat fietsers daar gewoon omheen reden. De mogelijkheden om dit met een andere inrichting te verbeteren zijn dus helaas beperkt. Het voorstel voor rood asfalt nemen we mee wanneer groot onderhoud uitgevoerd gaat worden aan het fietspad.
2f	Waarom is niet gekozen voor aanpassing van de kruising Provincialeweg-Jhr. Ramweg naar rotonde?	Tijdens de bewonersbijeenkomst van februari 2019 is langdurig stilgestaan bij de vormgeving van deze kruising. De meningen over de vormgeving van deze kruising liepen tijdens die avond sterk uiteen. Daarom en omdat er tijdens de avond veel vragen waren over de verschillende opties voor deze kruising, zijn de voor- en nadelen van de drie opties [a) bestaande situatie handhaven, b) voorgestelde ontwerp uitvoeren en c) T-aansluiting realiseren] nog een keer goed op een rij gezet, waarna het college van B&W hierover een besluit genomen heeft: bestaande situatie handhaven. Een rotonde was toen en is ook nu niet in beeld, om dezelfde redenen <ol style="list-style-type: none"> 1. Hoewel veel omwonenden de kruising gevaarlijk noemen, gebeuren er in de praktijk nauwelijks ongelukken. 2. Het is een algemeen verkeerskundig principe om de richting met het meeste verkeer de doorgaande weg te laten zijn. De hoofdstroom gaat hier over de route Provincialeweg-Schalkwijkseweg en niet via de Jhr. Ramweg. Verkeer wordt via deze route zo snel mogelijk naar het hoofdwegennet geleid. 3. De kruising is 9 jaar geleden fors gereconstrueerd en technisch nog in orde. Van het bestuur is er daarom geen ruimte gegeven om nu alweer fors te investeren in deze plek, terwijl de investering van toen nog lang niet is afgeschreven. Investerings in infrastructuur voor heel de gemeente Houten worden ten opzichte van elkaar afgewogen. Een grotere investering hier betekent elders in de gemeente Houten iets niet doen. 4. Een rotonde wordt uit het oogpunt van verkeersveiligheid niet direct na een spoorwegovergang aangelegd, omdat bij een rotonde de kans relatief groot is dat de rij met wachtende auto's voor de rotonde op de spoorwegovergang komt te staan.
3	Wegvak 30km-gebied	
3a	Is het mogelijk om de fietsoversteek komende vanaf het vrijliggende fietspad bij Pand Pannekoek richting de Provincialeweg te verduidelijken met bijvoorbeeld kanalisatiestrepen (dus gelijk aan de andere fietsoversteken)?	Ja, dit voorstel nemen we over. Het draagt eraan bij dat fietser in de richting Culemborg niet tegen het verkeer in fietsen op de Provincialeweg en dat fietsers in de richting Houten de ingang naar het fietspad niet missen.
3b	Waarom is in de 30-km zone gekozen voor fietssuggestiestroken en niet voor fietsstroken?	Op een fietsstrook mag in beginsel geen ander verkeer komen en er mag ook geen ander verkeer op stoppen of parkeren. Fietsstroken mogen in principe uitsluitend worden toegepast wanneer de resterende breedte op de rijloper voldoende is om verkeer in beide rijrichtingen af te wikkelen. Hooguit kortstondig gebruik bij uitwijken is dan toegestaan. De rijloper tussen de fietsstroken is op de Provincialeweg veel smaller. Dit betekent dat door auto's, vracht- en landbouwverkeer veelvuldig gebruik gemaakt moet worden van de fietsstroken. Daarom worden ze uitgevoerd als fietssuggestiestrook, waarop ook ander

		verkeer mag rijden. De brede fietssuggestiestroken zorgen er wel voor dat de rijloper smaller wordt. Dit draagt bij aan een lagere gereden snelheid.
3c	Waarom is in de 30-km zone gekozen voor fietssuggestiestroken en niet voor een fietsstraat?	Een inrichting als fietsstraat (waarbij de auto te gast is) is niet in alle gevallen mogelijk. Het belangrijkste is dat de hoeveelheid fietsers dan duidelijk groter moet zijn dan de hoeveelheid auto's. Daarvan is in de situatie van de Provincialeweg geen sprake. Bovendien is de aanwezigheid van vracht- en landbouwverkeer in een fietsstraat zeer ongewenst. Het levert dan een schijnveiligheid op voor de fietsers en daarmee is uiteindelijk niemand gebaat.
3d	Is het mogelijk om een (overrijdbare) fysieke rijbaanscheiding aan te brengen, zodat automobilisten 'gedwongen' worden om achter fietsers te blijven rijden? Onderstaande foto geeft een impressie van zo'n maatregel. 	Een fysieke rijbaanscheiding past niet bij het profiel van een weg in een 30-km zone. Ook heeft zo'n rijbaanscheiding een aantal praktische bezwaren: <ul style="list-style-type: none"> - Een rijbaanscheiding moet onderbroken worden bij de particuliere inritten. Of hij moet heel laag worden uitgevoerd, maar dan zullen andere weggebruikers er ook gewoon overheen rijden en verliest hij zijn functie. - Een rijbaanscheiding kan gevaarlijke situaties opleveren tijdens de Tour de Schalkwijk. - Een rijbaanscheiding hindert de afwatering van regenwater richting de Wetering, waardoor plassen regenwater op de rijbaan blijven staan - Een rijbaanscheiding geeft bij het overrijden trillingsoverlast (denk aan situaties met langbouwverkeer, vrachtverkeer, of passerende nood- en hulpdiensten).
3e	Waarom is hier niet gekozen voor een versmalling zodat er maar 1 auto door kan?	De versmalling zou idealiter zo vormgegeven moeten worden, dat fietsers en voetgangers er veilig achterlangs kunnen. Dit lukt helaas niet, gezien enerzijds de beperkte breedte van de rijbaan en anderzijds de noodzakelijke breedte tussen de versmallingen voor landbouwverkeer. Bovendien willen we hier zoveel mogelijk het remmen en optrekken van verkeer voorkomen, om hinder voor de bewoners van de aanliggende woningen te voorkomen.
4	Wegvak Overeind 1 – Zuwedijk	
4a	Is het aanbrengen van versmallingen in de Provincialeweg geheel van de baan? Dat was toch eerst het plan?	Het aanbrengen van versmallingen op het 50-km gedeelte is nog steeds in beeld. Op dit wegvak is het mogelijk om 6 wegversmallingen te realiseren. Om de maatregelen kwalitatief goed uit te kunnen voeren is het noodzakelijk om ook de wegfundering te verbeteren. Daarom willen we de uitwerking van deze maatregelen meenemen wanneer het wegvak groot onderhoud krijgt. De planning daarvan is op dit moment nog niet aan te geven.
4b	Van west naar oost staat nu geen bord 50 bij het uitrijden van de 30-km zone. De ervaring leert dat op het 50-km gedeelte vaak (veel) te hard gereden wordt.	Het einde-30zone-bord blijft juridisch noodzakelijk en kan daarom niet vervangen worden door een 50-bord. Maar we gaan ook zorgen voor duidelijke bebording met de maximumsnelheid van 50 km/uur. Dit werkt positief door nu steeds meer auto's uitgerust zijn met verkeersbordherkenning. Dit helpt automobilisten, ook als ze zelf het bord gemist zouden hebben.
5	Wegvak Zuwedijk – Lekdijk	
5a	Handhaven van het tweerichtingen fietspad naar de Lekdijk betekent voor fietsers richting Culemborg twee keer oversteken. Een fietspad aan weerszijde is veel veiliger.	Het aanpassen van deze situatie (realisatie van fietssuggestiestroken aan weerszijde van de weg) is nog steeds in beeld. De uitwerking van deze maatregel willen we meenemen met groot onderhoud aan de Lekdijk. De planning daarvan is op dit moment nog niet aan te geven.
6	Algemeen / overig	
6a	Snelheidsmeting: spaarcamera en aanvullende suggestie voor een snelheidsmeter met smiley bord.	Naast het plaatsen van de tijdelijke spaarcamera van de provincie is het ook mogelijk om tijdelijke snelheidsmeters met smiley borden te plaatsen. De gemeente beschikt over een aantal van deze meters, die rouleren door de verschillende wijken. Nadere invulling zullen we gezamenlijk doen.
6b	Voorstel is om in plaats van met asfalt te werken met klinkers, ter versterking van het dorpse karakter.	Gelet op de aard en omvang van het verkeer kiezen we ervoor om het asfalt niet te vervangen door klinkers, in verband met het voorkomen van geluidsoverlast en trillingen. Voor versterking van het dorpse karakter kijken we wel naar de mogelijkheden om een strookje elementenverharding aan de zijkant aan te brengen, zie ook het antwoord op punt 2b.
6c	Het beste voor de veiligheid op de Provincialeweg is het als de hoeveelheid verkeer omlaag gaat. Zijn er mogelijkheden om vrachtverkeer van de Provincialeweg te weren?	Er zijn op het eiland in theorie twee alternatieven: de Kanaaldijk-Oost en de Lekdijk. Beide alternatieven zijn echter geen echte alternatieven, hetzij vanwege een nog slechtere ondergrond dan de Provincialeweg (kanaaldijk-oost), hetzij vanwege een te smal profiel, met nog smallere tunnel onder het spoor (Lekdijk). De Lekdijk heeft geen enkele restcapaciteit. Vanwege het ontbreken van alternatieven zijn er geen mogelijkheden om de hoeveelheid vrachtverkeer op de Provincialeweg te verlagen.
6d	Kan er meer gehandhaafd worden op de maximum snelheid, bij voorkeur met een flitspaal?	De gemeente heeft bij het Openbaar Ministerie gedaan wat ze kon om hier (en ook op enkele andere plekken in Houten) een flitspaal te krijgen. Het openbaar ministerie wil daaraan echter helaas niet meewerken.