

Projectplan

Realisatie mobiliteitsmaatregelen Eiland van Schalkwijk	Versie:	1.5
	Datum:	2 maart 2018
Overall-projectmanager: Edwin Boonstoppel Deelprojectleiders: Carel Smits & Edwin Boonstoppel	FCL-nummer:	N.n.b.





1.1 Projectcontext

Bestuurlijke besluitvorming

Op 10 oktober 2017 heeft de gemeenteraad (unaniem) de mobiliteitsvisie voor het Eiland van Schalkwijk vastgesteld. Deze visie is een uitwerking van de in 2011 vastgestelde Structuurvisie Eiland van Schalkwijk. Ook heeft zij besloten om een mobiliteitsfonds in te stellen waarin financiële middelen (intern en extern) voor verbetering van mobiliteit op het Eiland van Schalkwijk worden gestort.

Tijdens de raadsvergadering zijn er twee moties aangenomen, die tijdens de uitwerking van het project aandacht zullen krijgen. Tenslotte heeft de raad aandacht gevraagd voor een goed participatietraject bij het vervolgetraject.

De volgende deelprojecten worden onderscheiden:

1. Fietsverbinding langs het spoor;
2. Fietsoversteken en verkeersremmende maatregelen voor de auto op de Provincialeweg;
3. Stimuleringsmaatregelen voor initiatieven rondom transferia
4. Camerapoorten op de Lekdijk t.h.v. Honswijk en op de Achterdijk t.h.v. de Groeneweg;
5. Parkeerverbod langs de Lekdijk en straten haaks erop;
6. Toegang transporteurs Tull en 't Waal;
7. Haalbaarheidsstudie naar OV-route voor ontsluiting Fort Honswijk, Tull en 't Waal en recreatiegebied;
8. Haalbaarheidsonderzoek naar betaald parkeren bij Fort Honswijk en andere recreatieve bestemmingen;
9. Onderzoek naar mobiliteitsgedrag recreanten;
10. Toepassen van verplicht mobiliteitsplan bij evenementen en monitoren verkeerssituatie bij evenementen;
11. Optionele camerapoort bij de Waalseweg (inclusief monitoring effecten project 4);
12. Optionele camerapoort bij de Jonkheer Ramweg (inclusief monitoring effecten project 4)
13. Fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal;
14. Fietspad Blasenburgseweg opwaarderen;
15. Fietsvriendelijk inrichting van de Achterweg nabij gemeentegrens met Nieuwegein
16. Vervoer over water stimuleren - afspraken maken
17. Goede (dynamische) bewegwijzering naar transferia en recreatieve bestemmingen
18. Aanpassen kruising Schalkwijkseweg-Kanaaldijk-Zuid
19. Herinrichten profiel van de Lekdijk ten westen van Fort Honswijk
20. Implementatie OV-lijn zoals vermeld onder 1, mits haalbaar gebleken
21. Implementatie betaald parkeren zoals vermeld onder 1, mits haalbaar gebleken
22. Recreatieve fietsroute over de Kanaaldijk, toegankelijk voor landbouwverkeer

Realisatie mobiliteitsvisie als randvoorwaarde

Momenteel is een aantal projecten op het Eiland van Schalkwijk in ontwikkeling c.q. in voorbereiding, waarbij de realisatie van de maatregelen uit de mobiliteitsvisie een randvoorwaarde is:

Herontwikkeling Fort Honswijk

Realisatie van de mobiliteitsvisie is voor de herontwikkeling van Honswijk belangrijk. Het fort is met het omliggende waterlinielandschap een icoon van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De Nieuwe Hollandse Waterlinie, en daarmee ook Fort Honswijk, is aangewezen als grootste rijksmonument van Nederland en genomineerd als UNESCO Werelderfgoed. De gemeente Houten heeft in 2016 Fort Honswijk aangekocht, met het doel om dit object tot (recreatieve) ontwikkeling te brengen. Het fort kan fungeren als economische drager voor het eiland en daarbij recreanten en toeristen laten genieten van dit prachtige erfgoed. Vooruitlopend op de verdere planvorming is bij het opstellen van de mobiliteitsvisie rekening gehouden met een aantal van 100.000 bezoekers per jaar. Dit komt overeen met gemiddeld 275 bezoekers per dag. Het faciliteren van dit bezoekersaantal vraagt om maatregelen in de infrastructuur.

Uitbreiding recreatiezone langs de Lek

Het recreatieschap De Stichtse Groenlanden is bezig met de uitwerking van plannen om de recreatiezone langs de Lek uit te breiden c.q. te intensiveren, met een duidelijk regionale functie.



Realisatie van de maatregelen uit de mobiliteitsvisie maakt dit mogelijk zonder dat er overlast voor de omgeving ontstaat. De plannen van het schap zijn meegenomen bij het opstellen van de mobiliteitsvisie.

Overige bekende projecten

Naast de bovenstaande projecten zijn er ook projecten die in voorbereiding en/of uitvoering zijn, maar waarvoor de realisatie van de mobiliteitsvisie niet direct randvoorwaardelijk is:

- Meerdere kleinschalige recreatieve initiatieven (diverse particulieren en kleine ondernemers)
- Aanleg 3e sluiscolk en verbreding Lekkanaal (Rijkswaterstaat)
- Aanleg bedrijventerrein 't Klooster (gemeente Nieuwegein)
- Versterking Lekdijk (HDSR / Centraal Holland)
- Verbreding A27 – Houten-Hooijpolder (Rijkswaterstaat), inclusief aanleg fietsbrug over de Lek

1.2 Doelstelling project

Het verbeteren én verduurzamen van de mobiliteit op het Eiland van Schalkwijk door middel van de realisatie van de mobiliteitsmaatregelen conform de vastgestelde mobiliteitsvisie Eiland van Schalkwijk d.d. 10 oktober 2017.

1.3 Scope / afbakening deelproject

Het project bevat nadrukkelijk niet:

- Regulier onderhoud van verhardingen (waar mogelijk worden wel maatregelen wel gecombineerd met planmatig onderhoud);
- Verkeersmaatregelen die nodig zijn vanwege ontwikkelingen die niet voorzien waren op de datum van vaststelling van de visie d.d. 10 oktober 2017;
- De realisatie van (extra) parkeervoorzieningen op particulier terrein.

1.4 Resultaat

Een leefbaar en verkeersveilig Eiland van Schalkwijk, waarbij de infrastructuur aansluit op de doelstellingen van de vigerende Structuurvisie Eiland van Schalkwijk uit 2011.

1.5 Prioritering en volgorde deelprojecten

In de mobiliteitsvisie is het project in de tijd als volgt opgedeeld:

- Deelproject 1 t/m 10 in de periode 2017/2018.
- Deelproject 11 t/m 21 in de periode 2018 t/m 2022.
- Deelproject 22 in de periode 2022-2026.

Dit projectplan gaat daarom in eerste instantie over de aanpak van de deelprojecten 1 t/m 10. Er zijn echter redenen waarom er, met de kennis van nu, in detail van deze hoofdindeling zal worden afgeweken. Deze afwijkingen worden hieronder kort beschreven.

Deelproject 4 (wegafsluitingen voor doorgaand verkeer) later opstarten

De gemeenteraad heeft de portefeuillehouder gevraagd om met de voorgenomen wegafsluitingen voor doorgaand verkeer te wachten tot het moment dat deze echt nodig blijken te zijn. Concreet betekent het dat pas bij door de bevolking ervaren overlast met de uitwerking van deze maatregel wordt gestart. Op dat moment is er als vanzelf ook draagvlak voor de maatregel; iets wat op dit moment ontbreekt bij de bewoners van de Lekdijk en de Achterdijk. Overigens betekent het temporiseren van dit deelproject wel dat er tot nader order niet wordt gewerkt aan een structurele maatregel die overlast van motoren op de dijk voorkomt.

Deelproject 11 (camerapoort Waalseweg, in de kern van Tull en 't Waal) eerder opstarten

De bewoners van de kern van Tull en 't Waal hebben aangegeven dat de huidige gesloten-verklaring voor doorgaand verkeer door de kern niet functioneert. Zij vragen om een maatregel om deze afsluiting te handhaven en zij zien, in tegenstelling tot de bewoners van de Lekdijk en de Achterdijk, een camerapoort als een betere optie dan de huidige situatie. Door deze camerapoort op kortere termijn te plaatsen, wordt



tegenoet gekomen aan de klachten vanuit Tull en 't Waal én kan direct ervaring worden opgedaan met dit type maatregel voor eventuele andere locaties op het eiland.

Deelproject 13 (fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal) eerder opstarten

De U10 is op dit moment, in nauwe afstemming met de provincie Utrecht, bezig met de uitvoering van de regionale Fietsvisie 2.0. Onderdeel hiervan is de realisatie en verbetering van utilitaire fietsroutes in de provincie, met als één van de mogelijke trajecten een noord-zuid fietsroute in de nabijheid van de A27. In dat kader wordt er in 2024 een fietspad aangelegd over de nieuw aan te brengen Lekbrug in de A27. In het verlengde daarvan wil de provincie meedenken over (en waarschijnlijk meebetalen aan) een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Lokale en regionale wensen vallen hier samen. Daarbij is de provincie bezig met een mobiliteitsvisie voor de hele provincie én komt er op rijksniveau, vanuit de Korte-Termijn-Aanpak (KTA), ook steeds meer aandacht voor de fiets, waardoor kansen voor cofinanciering vanuit verschillende bronnen toenemen. Het betekent echter wel dat er nu voorwerk moet worden verricht, zodat we het momentum niet laten passeren. In dat kader is Onno James (trainée bij onze gemeente) bezig met een studie naar een goede inpassing van deze brug.

Deelproject 17 (bewegwijzering naar transferia en recreatieve bestemmingen) eerder opstarten

In de gemeenteraad is aangegeven dat versnelde uitvoering van deelproject 17 de geplande wegafsluitingen wellicht (deels) overbodig maakt. Daarom is gevraagd om dit deelproject min of meer om te wisselen met deelproject 4.

Deelproject 19 (herinrichting profiel Lekdijk) eerder opstarten

In maart 2018 start concreet de voorbereiding voor de dijkversterkingsopgave tussen Culemborgseveer en Vreeswijk. Het betekent dat ook bij ons dit deelproject moet starten om de meekoppelkans te kunnen verzilveren.

Deelproject 22 (fietsroute over de Kanaaldijk) eerder opstarten

De gemeente Houten is al tijden in gesprek met Rijkswaterstaat over de slechte kwaliteit van met name de Kanaaldijk-Oost. Deze slechte kwaliteit komt vooruit uit de slappe ondergrond, in combinatie met schade als gevolg van door Rijkswaterstaat uitgevoerde werkzaamheden aan de naastgelegen damwand van het Amsterdam-Rijnkanaal. Ondertussen is er tussen alle betrokken partijen een vaststellingsovereenkomst getekend en wordt de komende periode gewerkt aan de projectvoorbereiding voor herstel van de verharding van de Kanaaldijk-Oost (in welke vorm dan ook).

Als het bovenstaande wordt meegewogen, betekent het dat dit projectplan uiteindelijk betrekking heeft op de deelprojecten 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 17, 19 en 22. Deze deelprojecten worden zoveel mogelijk tegelijk opgestart. De prioritering en volgorde kunnen gedurende het project vanwege nieuwe ontwikkelingen aangepast worden. (financiering, cofinanciering, draagvlak in de omgeving en ontwikkelsnelheid voorzieningen op het eiland). De overige deelprojecten die voor 2019-2022 gepland staan zullen op een later moment uitgewerkt en aangevuld worden in een nieuwe versie van dit projectplan.

Er zal goed op gelet worden dat de voorbereidingskosten van een deelproject beperkt blijven zolang er geen zekerheid is over de daadwerkelijke realisatie van het betreffende deelproject. Anderzijds moeten deelprojecten tot een zeker niveau worden uitgewerkt voordat de kosten goed geraamd kunnen worden en de (co-)financiering kan worden geregeld. Dit spanningsveld zal worden bewaakt in de overleggen met de ambtelijk en de bestuurlijk opdrachtgever. Daarbij het is het, voor het draagvlak op het eiland voor de visie, belangrijk om vooral enkele projecten die door de bevolking zelf zijn aangedragen, hoog te prioriteren.



1.6 Aanpak

De aanpak van het project is per deelproject weergegeven in bijlage 2.

1.7 Besluitvorming

- Vaststelling projectplan + vrijgave procesmiddelen door het college van B&W – februari 2018
- Verzending projectplan naar de gemeenteraad ter informatie (via collegebrief) - februari 2018
- Financiering project volgende raadsperiode op hoofdlijnen (via coalitieakkoord) – april/mei 2018
- Aanvraag budget uitvoerende werkzaamheden – zodra noodzakelijk
- Reguliere procedures, zoals bestemmingsplanwijzigingen/ vergunningen etc. – zodra noodzakelijk

1.8 Beheersing Tijd

Per deelproject zijn er streefdata bepaald dat de mobiliteitsmaatregel in gebruik genomen is:
Deze data zijn weergegeven in bijlage 1.

Tijdrisico's:

- De participatie kost meer tijd dan verwacht;
- De doorlooptijd voor grondverwerving en vergunningen kost meer tijd vanwege bezwaren;
- Capaciteit: vanwege wegvallen van capaciteit in het projectteam kunnen de geplande taken niet op tijd uitgevoerd worden.

Beheersing van de streefdata (tijd):

- Er wordt een integrale planning van de deelprojecten opgesteld, waarin de raakvlakken met andere deelprojecten zijn opgenomen;
- Er wordt voldoende tijd gereserveerd voor participatie, grondverwerving, vergunningprocedures, en besluitvorming;
- Vroegtijdig vastleggen van de capaciteit van projectmedewerkers van de afdelingen RO/BOR/Staf;
- De planning wordt periodiek in het kernteam doorgenomen en geactualiseerd.

1.9 Beheersing financiën

In de vastgestelde mobiliteitsvisie is voor de 22 maatregelen een bedrag geraamd van totaal: € 22,95 mln

- In 2018 is een bedrag benodigd van € 1,7 mln
- In de periode 2018-2022 is een bedrag benodigd van € 15,3 mln
- In de periode 2022 en verder is een bedrag benodigd van € 5,8 mln

De gemeenteraad heeft op 7 november jl. de begroting voor 2018 vastgesteld. Een bedrag van € 1,0 mln is vervolgens ondergebracht in de (nieuwe) bestemmingsreserve 'mobiliteit Eiland van Schalkwijk'. Voor het ontbrekende bedrag van 2018 wordt ingezet op cofinanciering. Ook voor de periode erna wordt vol ingezet op cofinanciering. Indien cofinanciering tegenvalt, zal in overleg met de ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever worden bepaald hoe we projecten (her-)prioriteren. Duidelijk zal zijn dat we nooit op enig moment meer verplichtingen aangaan dan er budget aanwezig is.

In de mobiliteitsvisie zijn globale bedragen per deelproject aangegeven. Het is vrijwel zeker dat deze bedragen in de praktijk zullen afwijken. Overschotten bij het ene deelproject zullen worden gebruikt om tekorten bij andere deelprojecten te compenseren. De financiële administratie gebeurt uiteindelijk op hoofdprojectniveau.

Financiële risico's:

- Onvoldoende cofinanciering: De ontbrekende financiële middelen zullen vanuit cofinanciering moeten worden bekostigd. Over de ontvangst van deze middelen bestaat op dit moment nog geen zekerheid. In het uiterste geval zullen sommige deelprojecten (toch) niet in 2018 kunnen worden uitgevoerd.
- Geraamde budgetten uit de mobiliteitsvisie blijken ontoereikend;
- Scopewijzigingen binnen de deelprojecten;
- Marktsituatie wijzigt – stijging projectkosten.



De financiële risico's worden als volgt beheerst:

- Prioriteit geven aan het regelen van cofinanciering;
- Aanbestedingstrajecten voor de realisatie pas starten nadat beschikkingen op papier binnen zijn.
- In VO-fase opnieuw ramen van de kosten bij concretiseren van de mobiliteitsmaatregelen.
- Goed financieel beleid voeren;
- Maandelijks de financiële stand actualiseren en zo nodig bijsturen;
- Scopewijzigingen meenemen bij besluitvorming en de overwegingen voor realisatie van de mobiliteitsmaatregel.

1.10 Beheersing kwaliteit

De beheersing van de kwaliteit in het project:

- De realisatie van de verschillende maatregelen uit de mobiliteitsvisie wordt projectmatig en integraal aangepakt;
- Voor een goed participatietraject wordt bij de gevoeliger deelprojecten zonodig een extern deskundig participatiebegeleider aangetrokken;
- De communicatie en participatie wordt vormgegeven volgens de Factor C- methode. Dat geldt zowel voor het overkoepelende project als voor de verschillende deelprojecten. Dit houdt in dat telkens een krachtenveldanalyse, een kernboodschap en een communicatiekalender wordt gemaakt. Ook de mate van participatie van de betrokkenen wordt daarbij benoemd.
- De vakinhoudelijke kwaliteit wordt geborgd door inzet van medewerkers vanuit de verschillende afdelingen van RO, BOR en Staf.
- De integraliteit van de visie als geheel dient goed te worden bewaakt omdat aanpassingen in het ene deelproject hun weerslag kunnen hebben op andere deelprojecten.

1.11 Beheersing projectorganisatie

Edwin Boonstoppel zal als overall-projectmanager de realisatie van de mobiliteitsvisie aansturen. Hij zal zelf een aantal deelprojecten aansturen. Daarnaast zal Carel Smits een aantal deelprojecten aansturen. Samen met Nico Koot, een in te huren verkeerskundige bij de afdeling RO (onder aansturing van Liselot Meijer), Greetje Santing en Petra van Ingen vormen zij het kernteam voor dit project.

Het gaat daarbij hoofdzakelijk om medewerkers van de afdeling RO en BOR.

De deelprojecten die hierboven voor 2018 staan vermeld, zullen parallel aan elkaar worden gestart.

Sommige van de projecten zullen ook in 2018 kunnen worden afgerond, andere projecten hebben een doorlooptijd die langer is dan een jaar (bijv. vanwege grondverwerving en/of een bestemmingsplanwijziging). Die projecten zullen doorlopen in komende jaren.

Daarnaast zal medewerkers van afdelingen danwel externe deskundigen gevraagd worden ad hoc bij deelprojecten aan te schuiven. Dit kan ter sprake zijn bij bv. Grondverwerving, ecologie, etc.

Tenslotte zal, naast de gebiedsmanager, ook de wijkcoördinator voor het eiland, Paulina Span, worden aangesloten op het project.

1.12 Beheersing informatie

Interne informatie

Het projectdossier en de projectdocumenten worden onder projecten RO/Mobiliteit gedocumenteerd. Daarbij wordt er door de interne medewerkers vanuit deze mappenstructuur gewerkt.

Externe informatie:

Bij de participatie wordt met reactienota's gewerkt, zodat achteraf inzichtelijk is welke wijzigingen zijn doorgevoerd en welke keuzes gemaakt zijn.

1.13 Communicatie



Binnenkort wordt een plan gemaakt voor de overkoepelende communicatie rondom de uitvoering van de mobiliteitsvisie. Het gaat dan om de paraplu boven de deelprojecten. Daarnaast is dit plan het vertrekpunt en de basis voor de communicatie-en participatieaanpak in de deelprojecten.

Zowel bij de interne als externe communicatie is het belangrijk om de integraliteit van alle werkzaamheden op het eiland goed in beeld te brengen en met elkaar te verbinden. Integraliteit van projecten en werkzaamheden is voor het gebied het belangrijkste aandachtspunt, dus daar dienen we in communicatie zorgvuldig in te zijn.

Bij het opzetten van de communicatiestrategie sluiten we aan bij de leefstijlen van de bewoners van het Eiland van Schalkwijk. Voor de bewoners van het eiland betekent dat onder andere dat we praktisch aan de slag gaan, waarbij bewoners concreet meedenken over de uitvoering van de maatregelen.

Verder is de eerder genoemde factor-C-methode het uitgangspunt.

1.14 Participatie

De participatie wordt georganiseerd op deelprojectniveau. We gaan van een abstracte visie naar de praktische uitwerking. Dit sluit aan bij de behoeften van de bewoners, zo is afgelopen periode duidelijk geworden.

Per deelproject wordt bij de start steeds zorgvuldig bepaald wie er bij het betreffende deelproject belanghebbende zijn; dit gebeurt door het opstellen van een krachtenveldanalyse. Per stakeholder bepalen we de mate van participatie: meeweten, meedenken, meewerken of meebeslissen.

We sluiten hierbij zo goed mogelijk aan bij de behoeften van de omgeving.

Niet alle deelprojecten kennen dezelfde gevoeligheid. In bijlage 1 is per deelproject het participatieniveau aangegeven (laag, gemiddeld, hoog). Dit niveau hangt samen met de door ons ingeschatte gevoeligheid in het gebied en/of bij de politiek t.a.v. de betreffende maatregel.

Naast de bewoners van het gebied zal bij de uitwerking van deelprojecten ook steeds overleg plaatsvinden met betrokken (semi-)overheden, zoals buurgemeenten, Rijkswaterstaat, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden etc.

1.15 Risico's (algemeen)

Betrokkenheid vanuit het gebied

Veel bewoners vinden de visie een evenwichtig pakket van maatregelen. Dat geldt echter niet alle bewoners. En sommige bewoners zijn wel voor de inhoud van de visie op hoofdlijnen, maar hebben twijfels over één of meer deelprojecten. Voor de voortgang is het belangrijk om draagvlak te hebben en te houden. Betrokkenheid moet echter niet omslaan in weerstand. Daarom zal veel moeten worden geïnvesteerd in draagvlak; deels door met de juiste deelprojecten te beginnen, deels door de participatie op een empathische wijze vorm te geven. Goed uitgevoerd omgevingsmanagement is de sleutel tot succes.

Per deelproject zijn op de volgende pagina's ook steeds enkele toprisico's benoemd.

1.16 Voortgangsrapportage naar opdrachtgever

Voor een goede besluitvorming van de deelprojecten initiatieffase t/m realisatie worden de volgende vergadercycli voorzien:

- Overleg ambtelijk opdrachtgever 1 x per maand
- Behandeling in het Beleidsoverleg met Portefeuillehouder – 1 x per maand
- Kernteamoverleg – 1 x per 4 weken
- Bilateraal overleg – ad hoc
- Verder is een jaarlijkse evaluatie belangrijk om te kwaliteit van de uitgevoerde maatregelen te monitoren en projectonderdelen zonodig bij te stellen op de uitkomsten van de evaluatie.

Deelproject 1 Fietsverbinding langs het spoor

Projectcontext

Om rust en ruimte te creëren en de dagelijkse recreatieve bereikbaarheid te vergroten, is het noodzakelijk om de alternatieven voor de auto op niveau te brengen. Met dit deelproject wordt het fietsnetwerk verbeterd. Daarnaast zal het aantal fietsers op de Provincialeweg verminderen. Dit komt de veiligheid op deze weg ten goede.

Aanpak

Het tracé van het fietspad loopt vanaf de kruising Provincialeweg/Jonkheer Ramweg (Pand Pannenkoek) tot aan de Lekdijk, nabij de veerstoep van de pont naar Culemborg.

In eerste instantie zal een beperkt verkennend onderzoek worden gedaan naar de meest logische positie van dit fietspad; ten oosten of ten westen van de spoorlijn. Aan de westzijde is het voordeel dat er over het deel van het tracé al een fietspad aanwezig is. Ook in de Regionale Fietsvisie wordt het fietspad aan deze zijde getekend. Vanuit het oogpunt van veiligheid verdient de oostkant de voorkeur omdat zowel het bestaande fietspad tussen de Schalkwijksebrug en Pand Pannenkoek als de veerpont naar Culemborg zich beide aan de oostkant bevinden. Daarbij zal ook in ogenschouw worden genomen dat sinds december 2017 spoorboekloos rijden is ingevoerd op de spoorlijn Utrecht – Den Bosch, waardoor spoorwegovergangen frequenter dicht zitten.

Aan beide zijden van het spoor zullen er gronden van derden moeten worden verworven om het tracé te realiseren.

Aan het eind van het verkennend onderzoek zal een voorlopig keuze worden gemaakt en via een collegebesluit worden vastgelegd. Op grond van die keuze zal de concrete voorbereiding starten. Het tracé wordt verkend, in kaart gebracht en ruimtelijk getoetst (bestemmingsplan). Aan de hand van de eerste verkenning wordt een knelpuntenanalyse uitgevoerd. De verkoopbereidheid van grondposities wordt in kaart gebracht. Met een VO wordt de omgeving zo vroeg mogelijk betrokken bij het deelproject. Na vaststelling van het DO zullen grondverwerving en vergunningenprocedures worden opgestart. Na verwerving van de gronden en een onherroepelijk omgevingsvergunning zal gestart worden met de realisatie van het deelproject.

Pas als we aan de voorkeurszijde echt vast lopen, komt eventueel de andere zijde weer in beeld. Ook hiervoor zal dan een collegebesluit worden genomen.

Planning

Start werkzaamheden: februari 2018

Verwachte start realisatie: juli 2019

Verwachte oplevering: november 2019

Bijzonderheden: Start realisatie is afhankelijk van evt. wijzigingen in bestemmingsplannen en grondverwerving

Risico's

- Vertraging als gevolg van onvoldoende bereidheid bij grondeigenaren om benodigde grond te verkopen.
- Weinig draagvlak vanwege een mogelijk verdeelde omgeving over het voorkeurstracé.
- Vertraging als gevolg van bezwaar- en beroepsprocedures bij de voor het project benodigde Omgevingsvergunning
- Vanwege mogelijk beschermde ecologie kan het voorkeurstracé niet gerealiseerd worden.
- De mogelijke aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven in het tracé langs deze oude spoorlijn.
- Tegenvallende cofinanciering, met name van de provincie.

Participatie

Dit deelproject heeft een gemiddeld participatieniveau.

Deelproject 2 Fietsoversteken en verkeersremmende maatregelen voor de auto op de Provincialeweg

Projectcontext	
<p>Dit deelproject is door de omgeving aangedragen vanwege zorgen over de verkeersveiligheid van fietsers op het gehele traject van de Provincialeweg, dus vanaf de kruising met de Jonkheer Ramweg tot aan de Lekdijk.</p> <p>In de bestaande situatie is de Provincialeweg een route voor auto- en fietsverkeer. Vanwege de verkeersveiligheid is het wenselijk om de Provincialeweg te voorzien van fietsoversteken en snelheidsremmende maatregelen.</p> <p>In verband met de voorgenomen uitbreiding van veevoederbedrijf Van Gorp wordt de Pothuizerweg aan dit deelproject toegevoegd én zal er direct kritisch worden gekeken naar de wegconstructie in relatie tot de toenemende hoeveelheid vrachtverkeer. Het huidige wegdek is op meerdere plekken al fors beschadigd. Dit schadebeeld zal toenemen bij een toenemende hoeveelheid vrachtverkeer naar Van Gorp.</p> <p>Er is een duidelijke relatie van dit project met deelproject 1; als het fietspad langs het spoor wordt gerealiseerd, neemt de hoeveelheid fietsverkeer op de Provincialeweg fors af.</p> <p>Verder zal het project worden afgestemd op de landelijke pilot bewonersparticipatie inzake 'sociale aanpak 30km-zones, waarin de Provincialeweg meedraait. Deze pilot is gericht op gedragsverandering.</p>	
Aanpak	
<p><u>Aanpak:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Een knelpuntenanalyse en een variantenstudie gemaakt waarin mogelijke (haalbare) varianten van snelheidsremmende maatregelen uiteen worden gezet met de voor- en nadelen. - Met deze documenten zal een participatietraject doorlopen worden met de directe omgeving; - Maatregelen met voldoende draagvlak worden uitgewerkt voor besluitvorming; - Na besluitvorming kan de voorbereiding en realisatie opgestart worden. 	
Planning	
Start werkzaamheden:	Februari 2018
Verwachte start realisatie:	September 2018
Verwachte oplevering:	December 2018
<p><u>Bijzonderheden:</u> <i>Start realisatie is afhankelijk van resultaat van participatie en evt. vergunningen en procedures.</i></p>	
Risico's	
<ul style="list-style-type: none"> - De omgeving wil graag snelheidsremmende maatregelen, maar niet voor de eigen woning (het nimby-effect). - Er is beperkte fysieke ruimte om de meest optimale snelheidsremmende maatregelen te kunnen nemen. - Mogelijke schade aan woningen als gevolg van verkeersremmende maatregelen, veroorzaakt door de slappe ondergrond, in combinatie met niet-onderheide woningen op korte afstand van de weg. - De snelheidsremmende maatregelen hebben (te) weinig effect. 	
Participatie	
<p>Dit deelproject heeft een gemiddeld participatieniveau.</p>	



Deelproject 2A Overige verkeersremmende maatregelen voor de auto op Eiland van Schalkwijk

Projectcontext

Naast de maatregelen van deelproject 2A heeft de raad bij de vaststelling van de Mobiliteitsvisie Eiland van Schalkwijk d.d.10 oktober 2017 unaniem motie 77 aangenomen:

“De raad verzoekt het college bij maatregel 2 Fietsoversteken en verkeersremmende maatregelen voor de auto breder te kijken dan de Provincialeweg door deze maatregelen te laten gelden voor alle wegen die onderdeel worden van de hoofdstructuur.”

Toelichting: *“Maatregel 2 voor de Provincialeweg is een goede maatregel. Naast de Provincialeweg zijn er echter meer plaatsen waar fietsers oversteken die als onveilig kunnen worden aangemerkt, zoals de oversteek op de Lange Uitweg nabij de Jonkheer Ramweg en de aansluiting van de Lange Uitweg op de Trip, de situatie bij de rotonde aldaar is onoverzichtelijk en de trip wordt als onveilig ervaren. Vorig jaar gebeurde daar nog een ongeluk waarbij een fietser is geschept. Op de Trip zijn fietsstroken optisch gecreëerd op het asfalt. Desondanks is de snelheid van het autoverkeer nog steeds vaak hoger dan de maximum snelheid. Niet alleen op de Provincialeweg maar ook op de andere hoofdroutes zijn daarom maatregelen wenselijk om de verkeersveiligheid te vergroten”*

Aanpak

Aanpak:

- Er worden aanvullende verkeerskundige onderzoeken (metingen/tellingen) op de hoofdstructuurwegen uitgevoerd;
- N.a.v. de aangenomen motie worden alle wegen van de hoofdstructuur verkeerskundig geanalyseerd op knelpunten tussen fiets- en autoverkeer;
- De uitkomsten van het onderzoek, inclusief bijbehorend advies, zullen worden gedeeld met de raad, met het verzoek om het bijbehorende budget beschikbaar te stellen;
- Na een positief besluit en de verstrekking van een bijbehorend krediet door de gemeenteraad zullen de concrete voorbereiding en de uitvoering worden opgestart.

Planning

Start werkzaamheden: februari 2019

Verwachte start realisatie: Nader te bepalen.

Verwachte oplevering: Nader te bepalen

Bijzonderheden: *Start realisatie is afhankelijk van besluitvorming in de raad.*

Risico's

- De raad stelt mogelijk geen budget beschikbaar om het advies uit te voeren en dit deelproject uit te voeren;
- Voor de realisatie van het deelproject dient mogelijk grond te worden aangekocht en de eigenaren van de betreffende kavels willen niet meewerken aan verkoop.
- Voor de realisatie van het deelproject is een Omgevingsvergunning benodigd; hiertegen wordt bezwaar gemaakt; dit zorgt voor de nodige vertraging.

Participatie

Dit deelproject heeft een gemiddeld participatieniveau.

Deelproject 3 Stimuleringsmaatregelen voor initiatieven rondom transferia

Projectcontext
Er ligt een sterke wens vanuit het gebied om het Eiland van Schalkwijk zo veel mogelijk autoluw te laten c.q. te maken. Eén van de manieren om dit te bereiken is het realiseren van goede overstapvoorzieningen aan de randen van het eiland. Daarbij kan enerzijds gedacht worden aan goede parkeervoorzieningen voor de auto en anderzijds aan de beschikbaarheid van huurfietsen, e-bikes, segways etc., inclusief een goede reparatie- en servicedienst.
Aanpak
De gemeente wil niet zelf investeren in deze voorzieningen, maar ondernemers uitdagen om hiermee aan te slag te gaan, waarbij de gemeente Houten goede initiatieven wil belonen met een financiële bijdrage. Voor de gemeente Houten bestaat het project uit het opstellen van een eenduidige regeling en het onder de aandacht brengen van deze regeling bij (potentiële) ondernemers. Bij de uitwerking van deze studie zal zo veel mogelijk worden aangetakt bij het op dit moment door de provincie uit te rollen programma Smart Mobility omdat hier duidelijk raakvlakken aanwezig zijn.
Planning
Start werkzaamheden: februari 2018 Verwachte start maatregelen: Doorlopend gedurende de komende jaren, afhankelijk van initiatieven van derden.
Risico's
<ul style="list-style-type: none"> - De maatregelen sluiten mogelijk onvoldoende aan bij de wensen van de gebruikers / recreanten in het gebied; - De maatregelen functioneren mogelijk niet goed; - Ondernemers investeren minder in bruikbare initiatieven dan gehoopt en verwacht.
Participatie
Dit deelproject heeft een gemiddeld participatieniveau

Deelproject 5 Parkeerverbod langs de Lekdijk en straten haaks erop

Projectcontext	
Langs de Lekdijk wordt er gedurende het recreatieseizoen veel geparkeerd op de Lekdijk en haaks daarop lopende wegen. Om de wegcapaciteit en de verkeersveiligheid te waarborgen is het noodzakelijk een parkeerverbod te gaan instellen.	
Aanpak	
Na verkenning van de situatie wordt bepaald waar en hoe ver het parkeerverbod zou moeten worden ingesteld. Met deze gegevens wordt een verkeersbesluit voorbereid. Het concept-verkeersbesluit wordt met de directe omgeving en andere belanghebbenden besproken. Eventuele reacties en zienswijzen worden verzameld en meegenomen bij het uiteindelijke verkeersbesluit. Na de besluitvorming zal de voorbereiding en realisatie ter hand worden genomen.	
Planning	
Start werkzaamheden:	februari 2018
Verwachte start realisatie:	november 2018
Verwachte oplevering:	december 2018
Risico's	
<ul style="list-style-type: none"> - Het parkeerverbod op de Lekdijk en haaks daarop gelegen straten stuit mogelijk op bezwaren bij de publicatie van het verkeersbesluit; - Recreanten negeren mogelijk het parkeerverbod; - Parkeren verplaatst zich mogelijk naar ongewenste locaties. 	
Participatie	
Dit deelproject heeft een laag participatieniveau.	

Deelproject 6 Toegang transporteurs Tull en 't Waal

Projectcontext	
<p>In Tull en 't Waal zijn twee transportbedrijven gevestigd, waarvan de vrachtwagens een onnodig lange route door het lint van Tull en 't Waal afleggen, met alle veiligheidsrisico's van dien.</p> <p>Rietveld Transport is gevestigd aan de Lekdijk 86. Het bedrijf heeft één schuine oprit naar de dijk, in oostelijke richting. De snelweg is aan de westzijde gelegen. Dit zorgt ervoor dat alle vrachtwagens in oostelijke richting vertrekken en met een lange lus over het eiland en door het lint van Schalkwijk naar de A27 rijden. Het omklappen van de dijkoprit in westelijke richting verhelpt dit probleem.</p> <p>Bonouvrié Transport is gevestigd aan de Waalseweg 89. Dit bedrijf heeft relatief vaak transporten met de maximaal toegestane hoogte van 4 meter. Echter: de hoogte van het tunneltje in de Waalseweg onder de A27 door is sinds de laatst uitgevoerde wegconstructie slechts 3,95 meter. Het betekent dat de hoog beladen vrachtwagens door het lint van Tull en 't Waal moeten rijden om via de Lekdijk de route naar de A27 te nemen. Een verlaging van het wegdek in de tunnel verhelpt dit probleem.</p>	
Aanpak	
<p>In eerste instantie zal overleg worden opgestart met de eigenaar van beide bedrijven. Als het vraagstuk helemaal precies in beeld is, zal er overleg plaatsvinden met het hoogheemraadschap over de oprit van Rietveld en met de gemeente Nieuwegein over de tunnel in de Waalseweg onder de A27. Zodra er overeenstemming is bereikt met deze partijen, kan tot realisatie worden overgegaan. Ten aanzien van de situatie bij Rietveld zal worden bezien of dit moet worden gecombineerd met de in 2022 geplande dijkverzwaring of dat dit al eerder kan worden gerealiseerd. De werkzaamheden bij Rietveld zullen in ieder geval in de zomerperiode moeten worden uitgevoerd vanwege de regels die er vanuit het hoogheemraadschap gelden voor werken in de primaire waterkering.</p>	
Planning	
Start werkzaamheden:	februari 2018
Verwachte start realisatie:	augustus 2018
Verwachte oplevering:	november 2018
Risico's	
<ul style="list-style-type: none"> - Problemen bij de afgifte van een watervergunning voor de uitrit van Rietveld i.v.m. ligging in de beschermingszone van een primaire waterkering. - Onvoldoende medewerking van buurgemeente Nieuwegein bij de benodigde aanpassing van de tunnel in de Waalseweg, onder de A27. 	
Participatie	
<p>Dit deelproject heeft een laag participatieniveau.</p>	

Deelproject 7 Haalbaarheidsstudie naar OV-route voor ontsluiting Fort Honswijk, Tull en 't Waal en recreatiegebied

Projectcontext	
<p>Op dit moment rijdt lijn 45 kort over het Eiland van Schalkwijk. De bussen gaan via de Schalkwijksebrug naar Schalkwijk en verlaten het eiland enkele kilometers in oostelijke richting via de Goysebrug. Het betekent dat de bus alleen een klein puntje aan de noordkant van het eiland bereikt, terwijl het zwaartepunt van de recreatieve voorzieningen zich duidelijk aan de zuidwestkant van het eiland bevindt. Om het autogebruik te verminderen, is het wenselijk dat er ook in dat deel van het eiland een OV-voorziening wordt ontwikkeld, bijvoorbeeld van Houten-Castellum via Schalkwijk, Fort Honswijk, en recreatiegebied 't Waal naar Nieuwegein-centrum.</p>	
Aanpak	
<p>In overleg met de provincie Utrecht, als concessie-uitgever voor het OV in dit gebied, zal een onderzoeksopdracht worden geformuleerd, op basis waarvan door een onafhankelijk bureau een haalbaarheidsstudie wordt uitgevoerd. Daarbij is bekend dat de huidige concessie in het gebied, waarvan Qbuzz concessiehouder is, nog doorloopt tot 2023. Aanpassingen in de buslijnen vóór die tijd zal daarom in overleg met deze concessiehouder moeten gebeuren.</p> <p>Bij de uitwerking van deze studie zal, evenals bij deelproject 3, zo veel mogelijk worden aangehaakt bij het op dit moment door de provincie uit te rollen programma Smart Mobility omdat hier duidelijk raakvlakken aanwezig zijn.</p> <p>Op het moment dat duidelijk wordt dat een extra buslijn of een routewijziging van de huidige lijn een haalbare optie blijkt, zal de exacte route worden bepaald in overleg met bewoners langs de route. Met name de bewoners van de Molenbuurt zijn op dit punt belangrijk; zij hebben zich eerder al voor dit thema gemeld omdat een eerste verkenning een route over de Lange Uitweg liet zien; iets wat de bewoners onverantwoord vinden vanwege de geringe wegbreedte.</p>	
Planning	
Start werkzaamheden:	februari 2018
Verwachte start realisatie:	juni 2018
Verwachte oplevering:	november 2018
Risico's	
<ul style="list-style-type: none"> - Onvoldoende draagvlak bij de provincie Utrecht vanwege een mogelijk verliesgevende exploitatie van de nieuwe lijn. - Eventuele opheffing van de huidige lijn 45. - Onduidelijkheid over het door de provincie uit te rollen programma Smart Mobility waardoor zaken op elkaar gaan wachten. 	
Participatie	
<p>Dit deelproject heeft een gemiddeld participatieniveau.</p>	

Deelproject 8 Haalbaarheidsonderzoek naar betaald parkeren bij Fort Honswijk en andere recreatieve bestemmingen

Projectcontext

Nadat op 26 oktober 2016 Fort Honswijk in eigendom is gekomen van de gemeente, is gestart met de consolidatie van het fort en de omliggende gebouwen. Het programma van de ontwikkeling van Fort Honswijk voorziet uiteindelijk in diverse functies met een grote parkeerbehoefte voor bezoekers. Naast de te nemen maatregelen in andere deelprojecten zoals het verbeteren van fietsbereikbaarheid, collectief vervoer, benutten van transferia en het differentiëren in autobereikbaarheid, kan het invoeren van betaald parkeren rond Fort Honswijk en andere recreatieve bestemmingen een nuttige maatregel zijn, om verkeersveiligheid en leefbaarheid op het eiland te vergroten. Op die manier wordt het parkeren aan de randen van het eiland gestimuleerd waardoor het eiland autoluw blijft. Het is dan wel belangrijk dat daar voldoende capaciteit is/komt (raakvlak met deelproject 3)

Om inzicht te krijgen in de realisatie en de effecten van het invoeren van betaald parkeren zal in dit deelproject een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd worden.

Het onderzoek zal richt zich op de volgende recreatieve bestemmingen:

- Fort Honswijk /Lunet aan de Snel
- Werk aan de Korte Uitweg
- Recreatiegebied 't Waal

Aanpak

Het onderzoek naar betaald parkeren wordt uitgevoerd door een onafhankelijk bureau. In overleg met eigenaren van de bovengenoemde forten zullen de meest actuele plannen en bezoekersaantallen worden geanalyseerd, op grond waarvan de potentiële opbrengsten kunnen worden bepaald.

Daarnaast zal in beeld worden gebracht wat de te verwachten kosten voor de invoering van betaald parkeren zullen zijn.

Kosten en opbrengsten zullen tegenover elkaar worden gezet, waarna gekeken wordt over er een sluitende exploitatie mogelijk is. Ook zal worden afgewogen of een eventueel klein negatief exploitatiesaldo opweegt tegen de gunstige mobiliteitseffecten, waarna bestuurlijke besluitvorming zal plaats vinden.

De uitkomsten van het onderzoek van deelproject 9 zullen bij dit deelproject betrokken worden (raakvlak).

Planning

Start werkzaamheden:	februari 2018
Verwachte start realisatie:	november 2018
Verwachte oplevering:	december 2018

Risico's

- Teveel onduidelijkheid over het programma en de planning van de herontwikkeling van Fort Honswijk.

Participatie

Dit deelproject heeft een laag participatieniveau.

Deelproject 9 Onderzoek naar mobiliteitsgedrag van recreanten

Projectcontext	
De precieze effecten van het ontwikkelen van alternatieven voor de auto op het gedrag van eilandbezoekers zijn op dit moment moeilijk in te schatten. Om de effecten van de alternatieven (collectief verkeer, OV, fiets, vervoer over water) in beeld te kunnen brengen zal onderzoek verricht worden naar het huidige en te verwachten mobiliteitsgedrag van recreanten.	
Aanpak	
Om het mobiliteitsgedrag van recreanten op het Eiland van Schalkwijk in beeld te krijgen is informatie van- en inzicht nodig in de woonplaats van recreanten, gebruik van welke vervoersmiddelen, de mate van het gebruik van welke recreatieve bestemmingen, het gebruik van welke routes van – en naar recreatieve bestemming, het gebruik van welke parkeervoorziening, etc. Het 'onderzoeksgebied' zijn alle recreatieve locaties op het eiland (Honswijk, Lunet aan de Snel, recreatiezone 't Waal, P+R Linielanding, P+R Pand Pannenkoek etc.) Door een onafhankelijk onderzoeksbureau zal op bovenstaande locaties de informatie vergaard worden, enerzijds door tellingen, anderzijds door interviews met bezoekers en omwonenden van deze voorzieningen; De informatie wordt mede gebruikt voor het haalbaarheidsonderzoek naar betaald parkeren. (deelproject 8). De informatie wordt verwerkt in een rapportage met conclusies en adviezen.	
Planning	
Start werkzaamheden:	februari 2018
Verwachte start realisatie:	november 2018
Verwachte oplevering:	december 2018
Risico's	
<ul style="list-style-type: none"> - Onvoldoende medewerking van recreatieschap De Stichtse Groenlanden. - Een slechte zomer waardoor er onvoldoende bruikbare en representatieve data kan worden verzameld. 	
Participatie	
Dit deelproject heeft een laag participatieniveau.	

Deelproject 10 Toepassen van verplicht mobiliteitsplan bij evenementen en monitoren verkeerssituatie bij evenementen

Projectcontext	
Vanwege de beperkte parkeercapaciteit en de beperkte wegcapaciteiten op het Eiland van Schalkwijk is het nodig om bij evenementen de verwachte mobiliteitseffecten vooraf goed in beeld te brengen en maatregelen te bedenken die op deze beperkingen inspelen.	
Aanpak	
Na vaststelling van het projectplan, zal afdelingen vergunningen op de hoogte gebracht worden van het mobiliteitsplan Eiland van Schalkwijk en de benoemde knelpunten. Per 1/1/2018 kan deze afdeling zorg dragen dat organisaties van evenementen een mobiliteitsplan schrijven dat aansluit op de mobiliteitsvisie Eiland van Schalkwijk.	
Planning	
Start werkzaamheden:	februari 2018
Verwachte implementatie:	maart 2018
Risico's	
Geen	
Participatie	
Dit deelproject heeft een laag participatieniveau.	

Deelproject 11 Camerapoort bij de Waalseweg

Projectcontext	
<p>Op dit moment geldt er een gesloten-verklaring voor alle verkeer met uitzondering van bestemmingsverkeer voor de Waalseweg door het lint van Schalkwijk. In de praktijk blijkt dat er desondanks nog heel wat doorgaand verkeer door Tull en 't Waal rijdt. Er wordt niet of nauwelijks op gehandhaafd. De bewoners hebben daarom gevraagd of de gesloten-verklaring kan worden ondersteund met een camerapoort.</p> <p>Een prettige bijkomstigheid is dat er op deze manier kan worden geëxperimenteerd met camerapoorten, zodat het draagvlak voor maatregel 4 (twee camerapoorten op de Lekdijk en de Achterdijk) ook toeneemt als blijkt dat de nadelen minimaal zijn.</p>	
Aanpak	
<p>De aanpak is tweeledig:</p> <p>Met de bewoners van de Waalseweg zal overleg plaatsvinden om te bezien of er daadwerkelijk een breed draagvlak voor deze maatregel is.</p> <p>Tegelijk zal met het OM worden overlegd over de juridische aspecten van de plaatsing van zo'n poort. Als beide sporen positief zijn, zal tot plaatsing worden overgegaan en zal de bijbehorende ICT-infrastructuur worden gerealiseerd.</p>	
Planning	
Start werkzaamheden:	februari 2018
Verwachte start realisatie:	oktober 2018
Verwachte oplevering:	november 2018
Risico's	
<ul style="list-style-type: none"> - Het OM geeft geen goedkeuring voor plaatsing van de poort; - De omgeving is mogelijk verdeeld over de invoering van deze poort, waardoor er (te) weinig draagvlak is voor één oplossing; - Het camerasysteem blijkt na installatie niet goed te functioneren. 	
Participatie	
Dit deelproject heeft een hoog participatieniveau.	



Deelproject 13 Fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal

Projectcontext	
<p>Om de fiets als vervoermiddel op het eiland te faciliteren, is het in de eerste plaats nodig dat je er ook goed kunt komen. Op dit moment is de fietsbereikbaarheid beperkt, zeker vanuit Houten-noord. Andersom moeten bewoners van Tull en 't Waal op dit moment ver omfietsen als ze naar Houten willen. Tenslotte is de provincie Utrecht bezig met het realiseren van regionale fietsverbindingen. In dat kader wordt de nieuwe brug in de A27 over de Lek in 2024 voorzien van een fietspad. Door ook over het Amsterdam-Rijnkanaal een fietsbrug te maken, ergens tussen het Elpad en de A27, ontstaat er een goede doorgaande fietsverbinding, waarmee de fietsbereikbaarheid van het eiland sterk verbeterd. Aanleg van deze brug dient dus 3 doelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De recreatieve doelen op het eiland vanuit Houten en omgeving goed bereikbaar maken voor fietsers. • De eilandbewoners een betere verbinding geven met Houten-centrum • Een doorgaande regionale fietsroute realiseren in noord-zuidrichting. 	
Aanpak	
<p>Op dit moment is een trainée bij de afdeling RO bezig met het uitvoeren van een locatiestudie, in overleg met de provincie Utrecht en Rijkswaterstaat. In deze studie wordt een veelvoud aan aspecten beschouwd. Tegelijkertijd wordt met de provincie en Rijkswaterstaat gekeken naar de mogelijke financiering van deze brug. De locatiestudie zal vóór de verkiezingen in maart 2018 worden afgerond en worden aangeboden aan het nieuwe college. Wellicht dat bij de coalitieonderhandelingen dit onderwerp ook aan de orde zal komen. Als het college op basis van de locatiestudie én de mogelijke cofinanciering positief is over een vervolg, zal een participatietraject worden opgestart met de omgeving én zullen professionele stakeholders worden betrokken. Vooralsnog vindt de studie 'in huis' plaats om te zorgen dat we ons voorwerk hebben gedaan.</p>	
Planning	
Start werkzaamheden:	Vanaf oktober 2017
Oplevering locatiestudie:	maart 2018
Verwachte start realisatie:	Onbekend
Verwachte oplevering:	Onbekend
Risico's	
<ul style="list-style-type: none"> - Er ontstaat mogelijk geen consensus met de provincie Utrecht over de fietsroute vanaf de brug over de Lek naar Utrecht-Sciencepark. - De op te halen bedragen aan cofinanciering vallen mogelijk tegen waardoor het project voor Houten onbetaalbaar wordt. - De benodigde grondverwervingen verlopen mogelijk moeizaam. 	
Participatie	
Dit deelproject heeft een hoog participatieniveau.	

Deelproject 17 (Dynamische) bewegwijzering naar transferia en recreatieve bestemmingen

Projectcontext	
Langs de randen van het eiland (en er net buiten) zijn diverse transferia aanwezig. Deze worden echter niet of nauwelijks bewegwijzerd en gepromoot, waardoor autoverkeer onnodig over het eiland plaats vindt. Door deze bewegwijzering te verbeteren en wellicht dynamisch uit te voeren, wordt de automobilititeit teruggebracht.	
Aanpak	
In eerste instantie zal met belanghebbenden worden nagedacht over de te verwijzen locaties en de routes ernaar toe. Als de gedachtevorming hierover afgerond, zal aan een bureau worden gevraagd om een concreet plan uit te werken en daarbij met name ook advies te geven over de dynamische mogelijkheden in dit bewegwijzeringssysteem. Als het plan is afgerond, zal door het college een besluit worden genomen over de daadwerkelijke uitrol. Vervolgens zullen de eventueel benodigde vergunningen worden aangevraagd, waarna de realisatie kan plaats vinden.	
Planning	
Start werkzaamheden:	februari 2018
Verwachte start realisatie:	maart 2019
Verwachte oplevering:	mei 2019
Risico's	
<ul style="list-style-type: none"> - Vanwege de uitgestrektheid van het gebied zijn er (te) veel borden nodig om een sluitend verwijssysteem te ontwerpen. - Navigatieapparatuur in auto's stoort zich niet aan bebordingsplannen, waardoor mensen toch hun eigen route gaan rijden via ongewenste aanrijdroutes. 	
Participatie	
Dit deelproject heeft een gemiddeld participatieniveau.	

Deelproject 19 Herinrichten profiel van de Lekdijk ten westen van Fort Honswijk

Projectcontext	
<p>In de mobiliteitsvisie is onderscheid gemaakt tussen enerzijds de zuidwesthoek van het eiland en anderzijds de rest van het eiland. In de zuidwesthoek liggen de meeste recreatieve voorzieningen waaronder recreatiegebied 't Waal en de Stelling van Honswijk, onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Om te zorgen dat deze voorzieningen ook met de auto bereikbaar blijven, dient de breedte van de wegverharding op de Lekdijk tussen de A27 en Fort Honswijk over het gehele dijkvak een breedte te hebben van 5,10 meter. Op dit gemengde profiel zullen fietssuggestiestroken worden aangebracht. Door fietsers en auto's te (blijven) mengen, houden de fietsers naar twee kanten uitzicht en wordt de autosnelheid niet te hoog. Op dit moment varieert de wegbreedte op het genoemde dijkvak tussen 5,10 en 3,50 meter.</p>	
Aanpak	
<p>Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) gaat vanaf heden aan de slag met dit dijkvak als onderdeel van het dijkversterkingsproject Sterke Lekdijk. De gemeente Houten wil de verbreding van de weg op de dijk graag meekoppelen met de werkzaamheden van HDSR. Hiertoe vindt momenteel al veelvuldig overleg plaats. HDSR heeft in principe de bereidheid uitgesproken om dit mee te nemen. De werkzaamheden van HDSR vinden naar verwachting plaats in 2022 en 2023. Het is bij dit project echt 'once in de lifetime'.</p> <p>Ook de provincie Utrecht is aangetakt omdat zij bijdragen wil leveren aan het gebied c.q. de bereikbaarheid van de Stelling van Honswijk en omdat zij belang heeft bij een goede bereikbaarheid van het recreatiegebied 't Waal dat een duidelijk regionale functie heeft.</p>	
Planning	
Start werkzaamheden:	februari 2018
Verwachte start realisatie:	februari 2022
Verwachte oplevering:	december 2023
Risico's	
<ul style="list-style-type: none"> - De Houtense bijdrage aan HDSR valt mogelijk dusdanig hoog uit, dat de gemeente deze bijdrage niet kan en/of wil betalen. - Het project komt later klaar vanwege vertraging in het dijkversterkingsproject van HDSR, om wat voor achterliggende reden dan ook. 	
Participatie	
Dit deelproject heeft een hoog participatieniveau.	

Deelproject 22 Recreatieve fietsroute over de Kanaaldijk, toegankelijk voor landbouwverkeer

Projectcontext	
<p>Er is lang nagedacht over de toekomstige functie van de Kanaaldijk-Zuid en de Kanaaldijk-oost. Beide wegen, die in elkaars verlengde liggen, verkeren in een zeer slechte staat van onderhoud. Daarbij is alleen de wegverharding van de gemeente Houten en is de ondergrond eigendom van Rijkswaterstaat. De Kanaaldijk-Oost heeft een breedte van circa 3 meter en voorzien van een asfaltverharding, de Kanaaldijk-zuid is ongeveer 5,5 meter breed en is uitgevoerd in klinkers.</p> <p>De optie om het wegvak over de volledige lengte van Wijk bij Duurstede tot Nieuwegein het profiel van een gebiedsontsluitingsweg te geven, is afgefallen omdat hiervan volgens de modelberekeningen slechts weinig automobilisten gebruik van zullen maken én de kosten vanwege de slappe ondergrond en de grote lengte in de tientallen miljoen zullen lopen.</p> <p>Uiteindelijk is besloten om het totale wegvak (met uitzondering van het gedeelte tussen de Schalkwijkseweg en de Trip) in de toekomst om te vormen tot een regionaal fietspad, waarbij het (landbouw-)verkeer naar de aanliggende percelen wordt toegestaan (landbouwverkeer te gast).</p>	
Aanpak	
<p>Bij de uitvoering van werkzaamheden aan het naastgelegen Amsterdam-Rijnkanaal door een aannemer in opdracht van Rijkswaterstaat is (extra) schade aan de weg ontstaan. Dit vereist herstelwerkzaamheden op korte termijn. In de komende maanden zal worden bekeken of er wellicht 'werk met werk' gemaakt kan worden door bij de herstelwerkzaamheden aan de Kanaaldijk-Oost direct een stuk van het nieuwe profiel te realiseren. Als uiteindelijk wordt besloten om deze werkzaamheden niet te combineren, zal dit project verder pas in 2022 worden opgepakt.</p>	
Planning	
Start werkzaamheden:	februari 2022
Verwachte start realisatie:	juli 2023
Verwachte oplevering:	Nader te bepalen
Risico's	
<ul style="list-style-type: none"> - De uiteindelijke kostenraming valt hoger uit dan voorzien vanwege het ontbreken van betrouwbare ondergrondgegevens ten tijde van het opstellen van de mobiliteitsvisie. - Bezwaren tegen het benodigde verkeersbesluit om de Kanaaldijk-zuid af te sluiten voor doorgaand verkeer. 	
Participatie	
<p>Dit deelproject heeft een hoog participatieniveau.</p>	

Bijlage 1 Overzicht participatie / planning per deelproject