


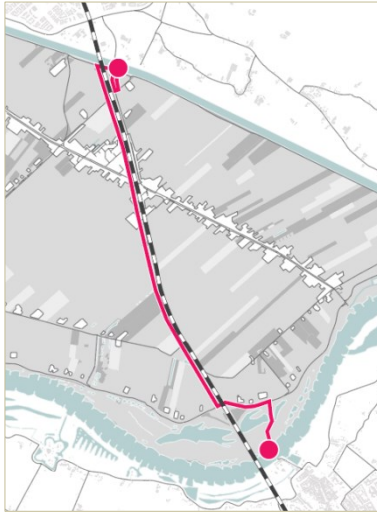
Vragen en antwoorden aanleg Fietspad Houten-Culemborg

Datum : 5 december 2018

Status : definitief

Opstellers : Greetje Santing / Edwin Boonstoppel

Vraag	Antwoord
Gebruik	
Voor wie is het toekomstige fietspad bedoeld?	Het fietspad is bedoeld voor meerdere doelgroepen: 1. Scholieren uit Houten naar de middelbare scholen in Culemborg. 2. Woon-werkverkeer Culemborg-Houten-Utrecht. 3. Recreatieve fietsers op het Eiland van Schalkwijk die een extra verbinding in het fietsroutenetwerk op het eiland krijgen, waardoor de kwaliteit van het netwerk toeneemt.
Waarom wordt dit fietspad aangelegd? Is dit fietspad nodig? Wat is de inschatting van het aantal mensen dat gebruik gaat maken van dit fietspad? Wat is de toegevoegde waarde van een nieuw fietspad tussen Houten-Culemborg? Wat is de tijdswinst bij gebruik van een nieuw fietspad ten opzichte van de huidige route via de Provincialeweg en Lekdijk?	Voor de aanleg van deze fietsroute zijn meerdere argumenten: 1. Voor scholieren en forensen is het een verkeersveilig alternatief voor de bestaande route Lekdijk-Scheidingsweg-Pothuizerweg-Provincialeweg/Overeind. 2. De route is ongeveer een kilometer korter; dit levert ongeveer 5 minuten tijdswinst op voor de huidige 475 gebruikers (= 950 fietsbewegingen) van de route. 5 minuten tijdswinst is in fietstermen aanzienlijk. 3. Vanwege de kortere reistijd is, op basis van landelijke cijfers en het huidige verkeersmodel voor het gebied, becijferd dat op termijn ongeveer 250 extra fietsers (= 500 fietsbewegingen) van deze route gebruik gaan maken. Het gaat dan om fietsers die nu nog de auto pakken, maar met de komst van een snelle fietsroute op de fiets gaan. Elke auto minder draagt positief bij aan de leefbaarheid op het eiland.
Evt. tijdswinst wordt weer te niet gedaan door mogelijke wachttijd bij de pont. Heeft het fietspad dan wel zin?	Het zal in de praktijk net zo vaak gebeuren dat door de kortere reistijd de pont juist wél gehaald wordt die anders al weggevaren zou zijn. In de praktijk zullen beide opties (wachten of halen van de pont) even vaak voorkomen.
Kan de pont niet efficiënter en vaker varen? Kan de pont niet gratis gemaakt worden? Dat scheelt weer tijd.	De gemeente Houten kan geen invloed uitoefenen op de vaartijden en de efficiency van de pont. De pontbaas is zelf verantwoordelijk voor de exploitatie van de pont.
Wat is de toegevoegde waarde van een fietspad voor de Schalkwijkers?	Voor mensen uit Schalkwijk (met uitzondering van de oostelijke helft van de Provincialeweg) geldt dat ook zij de tijdswinst van 5 minuten naar de pont hebben. Verder zal de verkeersveiligheid op de Provincialeweg, het Overeind, de Pothuizerweg, de Scheidingsweg en de Lekdijk verbeteren doordat er minder fietsverkeer aanwezig is. Dat geldt ook de situatie rond Veevoederbedrijf Van Gorp, met het manoeuvrerende vrachtverkeer.
Kan er langs het fietspad ook een voetpad worden aangelegd? Anders wordt het er best gevaarlijk als mensen daar gaan wandelen.	We zullen deze optie onderzoeken in het vervolgtraject. We vinden het wel een goed idee, maar het zorgt ook voor extra grondverwerving en extra aanlegkosten.
Tracé en eisen	
Welke tracés van het fietspad heeft de gemeente onderzocht?	De gemeente heeft twee tracés onderzocht; één ten oosten en één ten westen van de spoorlijn.

<p>Hoe ziet het oostelijke tracé er uit?</p>		
<p>Hoe ziet het westelijke tracé er uit?</p>		<p>Daarbij wordt opgemerkt dat het waarschijnlijk is dat veel fietsers, komend vanuit Houten, niet terug willen rijden om via de Kanaaldijk aan de westkant van het spoor te komen, maar eerst zo ver mogelijk (de helling af) doorfietsen langs de Schalkwijkseweg en pas bij de spoorwegovergang bij de Jhr. Ramweg zullen oversteken naar de westzijde.</p>
<p>Welke eisen stelt de gemeente aan dit nieuwe fietspad?</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. De route moet zo kort mogelijk zijn, in ieder geval korter dan de huidige route. 2. De route moet verkeersveilig zijn, in ieder geval veiliger dan de huidige route. Concreet betekent dat zoveel mogelijk vrijliggend fietspad en zo min mogelijk kruisingen met andere verkeersstromen zoals auto's en treinen. 3. De route moet een vrijliggende fietspad zijn met een breedte van 4,0 meter, de huidige maatvoering voor een snelfietsroute. 4. De route moet sociaal veilig zijn óf er moet een sociaal veilig alternatief zijn. 5. Het wegdek moet comfortabel te berijden zijn. 	
<p>Waarom heeft de gemeente voorkeur voor een fietspad aan de oostkant van het spoor? Hoe is de gemeente tot deze keuze gekomen?</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. De route verbindt het vrijliggende fietspad aan de oostzijde van de Schalkwijkseweg (en ten oosten van de spoorlijn Utrecht-Den Bosch) direct met de aanlegplek van de veerpont Schalkwijk-Culemborg, ook gelegen ten oosten van de spoorlijn. Door het fietspad aan de oostzijde te leggen, hoeven fietsers nergens de spoorlijn te kruisen. Spoorkruisingen zijn de gevaarlijkste punten voor fietsers. Dat geldt zowel voor de spoorwegovergang in de Jhr. Ramweg (die minimaal 20 minuten per uur dicht is) als het erg smalle en onoverzichtelijke fietstunneltje in de Lekdijk. Een fietspad langs de westkant van het spoor betekent een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. 	

	<p>2. Aan de westzijde van het spoor loopt de route vrijwel geheel over de Spoordijk, de Spoorlaan en de Tetwijkseweg. Het zal bij de Spoordijk en de Spoorlaan niet mogelijk zijn om een vrijliggend fietspad te maken omdat de ruimte daar te beperkt is. Het betekent dat de fietsers daar gewoon over de weg zullen moeten rijden. Hooguit kan het profiel worden omgebouwd naar "fietsstraat, auto te gast". De huidige breedte van de Tetwijkseweg is ongeveer 3 meter. Deze weg vormt ook de toegangsweg naar agrarische percelen. Een nieuw fietspad aan de westzijde betekent een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie met vrijliggend fietspad langs de Schalkwijkseweg en fietsen over het Overeind.</p>
<p>Waarom kiest de gemeente voor een nieuw fietspad? De huidige route langs de Provincialeweg kan toch ook worden opgewaarderd?</p>	<p>De huidige route kan niet of nauwelijks worden opgewaarderd. Tussen de kruising Schalkwijkseweg-Provincialeweg-Jhr. Ramweg en het begin van het Overeind is geen ruimte voor een vrijliggend fietspad. Bovendien blijven nogal wat (doorgaande) fietsers op de Provincialeweg fietsen. Dit kan niet worden verboden omdat er ook fietsers zijn die op een adres aan de Provincialeweg zelf moeten zijn. Het asfalt van het Overeind kan worden vernieuwd, maar dit levert niet de winst op die met een nieuw fietspad langs het spoor kan worden bereikt.</p>
<p>Hoe kan de sociale veiligheid van een nieuw vrijliggend fietspad worden gegarandeerd?</p>	<p>De sociale veiligheid is bij een losliggend fietspad altijd kleiner dan bij een aanliggend fietspad langs een weg met woningen. Er zijn manieren om de sociale veiligheid zo groot mogelijk te laten zijn, door bijvoorbeeld:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Geen bomen en struiken langs het fietspad te planten. Dit zullen we dus ook niet doen. 2. Verlichting langs het fietspad aan te brengen. Hierin is nog geen keuze gemaakt omdat dit samenhangt met flora en fauna (zie onder) 3. Te zorgen voor een alternatief voor fietsers die zich onveilig voelen, bijvoorbeeld omdat ze alleen rijden in het donker. De huidige fietsroute blijft en is dus altijd beschikbaar als alternatieve route.
<p>Flora en fauna</p>	
<p>Wat zijn de gevolgen voor flora en fauna als gevolg van de aanleg van een fietspad?</p>	<p>We onderzoeken nu wat de eventuele effecten voor flora en fauna zijn. Het gaat daarbij met name om mogelijke effecten op de weidevogelpopulatie. Twee zaken spelen daarbij in ieder geval een rol:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Toelaten van bromfietsen op de route. 2. Aanbrengen van verlichting langs de route. <p>Op basis van het advies worden keuzes gemaakt.</p>
<p>Financiën</p>	
<p>Wat kost de aanleg van een fietspad? Oostelijke en westelijke variant?</p>	<p>De aanlegkosten voor de fietsroute zijn::</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oostelijke variant: circa € 1,5 – 1,8 miljoen • Westelijke variant: circa € 1,2 – 1,5 miljoen <p>Beide bedragen zijn nog gebaseerd op een aantal aannames omdat we nog in het begin van het project zitten. Bij de verdere uitwerking wordt steeds duidelijker wat de totale kosten zijn. De lagere kosten voor de westelijke variant van het fietspad wegen voor de gemeente niet op tegen de grotere veiligheidsrisico's die de westelijke variant met zich meebrengt. Een verkeersveilig fietspad staat voorop.</p>

Wie betaalt de kosten van dit nieuwe fietspad?	De kosten voor een fietspad langs de oostkant van het spoor worden gedeeld door de provincie Utrecht en de gemeente Houten (uitgaande van de provinciale subsidieregelingen op dit moment). Als de provincie onverhoopt niet subsidieert, kan het project niet worden uitgevoerd. De gemeente schat in dat de provincie Utrecht niet meebetaalt aan een fietspad langs de westkant van het spoor. Dit tracé voldoet namelijk niet aan het door de provincie gevraagde minimumprofiel van een 4 meter breed vrijliggend fietspad.
Het waterschap wil langs het fietspad een nieuwe brede sloot graven. Wie betaalt de kosten hiervoor?	Het waterschap. De gemeente betaalt, samen met de provincie, alleen het fietspad.
Is het kruispunt Schalkwijkseweg / jhr. Ramweg/ Provincialeweg ook onderdeel van dit project? Blijft dit kruispunt zo? Of wordt het aangepast?	Er wordt sowieso gekeken naar verbetering van dit kruispunt, waarbij serieus gekeken wordt naar een eenvoudige T-aansluiting. De aanpassing van deze kruising wordt pas ontworpen nadat het ontwerp voor het fietspad is opgesteld. De positie van het fietspad heeft namelijk invloed op de vormgeving van de kruising.
Proces	
Wat is er met de aandachtspunten/opmerkingen uit de eerste bijeenkomst op 23 mei jl. gedaan?	Alle opmerkingen zijn door het projectteam besproken en zullen zo veel mogelijk worden meegenomen bij de uitwerking van het ontwerp. Dit ontwerp wordt nog gemaakt. Uitgangspunt is nadrukkelijk om het fietspad zo min mogelijk over particuliere gronden te laten gaan. De opmerkingen zijn voor het projectteam tot nu toe geen reden geweest om het af te zien van aanleg van een nieuwe fietsroute. De nieuwe comfortabele fietsroute is een belangrijke en verkeersveilige schakel in het regionale fietsrouten netwerk. Zowel voor scholieren, forensen en recreanten.
Hoe worden aanwonenden, gebruikers en grondeigenaren bij dit project betrokken?	Voor de grondeigenaren, direct aanwonenden en toekomstige gebruikers worden bijeenkomsten georganiseerd; één om het voorlopig ontwerp te bespreken en één om het definitief ontwerp te bespreken. Via een enquête worden ook de gebruikers nog bevraagd. Met betrokken grondeigenaren worden na het gereedkomen van het voorlopig ontwerp ook individuele gesprekken gevoerd.
Gaat het proces nu direct verder?	Nee. De verdere uitwerking van het project laat even op zich wachten. Dat houdt verband met de uitwerking van het collegeprogramma 2018-2022 die momenteel plaats vindt. In dit collegeprogramma is een bedrag opgenomen voor het onderwerp Mobiliteit en Bereikbaarheid. Het college is nu bezig om een bestedingsplan te maken. Hierin staat hoe het college het beschikbare geld wil inzetten voor de verschillende mobiliteitsprojecten die de komende jaren aan de orde zijn in Houten. Er is namelijk veel geld nodig om alle projecten te kunnen uitvoeren. En niet alles kan tegelijk, dus moeten er keuzes worden gemaakt en prioriteiten worden gesteld. Dat gebeurt in het bestedingsplan. De verwachting is dat de gemeenteraad daarover in maart een besluit neemt. Na het raadsbesluit is duidelijk welke projecten uitgevoerd gaan worden en in welke volgorde. Op dat moment is ook duidelijk hoe het fietspad langs het spoor een vervolg krijgt.
Is de keuze voor de oostelijke variant al	Besluitvorming in het college van B&W moet nog

definitief?	plaatsvinden. Dit gebeurt naar verwachting in april 2019.
Wanneer is de volgende bijeenkomst? Wat staat er dan op de agenda?	De volgende bijeenkomst is waarschijnlijk in april/mei 2019. Deze bijeenkomst richt zich puur op het fietspad. In januari is er een bijeenkomst over de verkeersremmende maatregelen en fietsoversteken in de Provincialeweg. Deze twee projecten worden vanaf nu gescheiden uitgewerkt. Zo is er meer gelegenheid om met de verschillende doelgroepen in gesprek te gaan.
Hoe ziet het verdere proces eruit?	Het vervolgproces kent de volgende stappen: <ol style="list-style-type: none"> 1. Uitvoeren van enkele verkennende onderzoeken om technische haalbaarheid zeker te krijgen. 2. Collegebesluit start ontwerptraject. 3. Opstellen voorlopig ontwerp fietspad 4. Bijeenkomst voor bewoners en gebruikers 5. Opstellen definitief ontwerp fietspad 6. Bijeenkomst voor bewoners en gebruikers 7. Vaststellen definitief ontwerp 8. Aanvraag krediet + provinciale subsidie 9. Grondverwerving 10. Opstellen bestek + tekeningen 11. Uitvoeren werkzaamheden 12. Oplevering fietspad