

Aan : De leden van de gemeenteraad

Van : College van B&W

Datum : 2 juli 2024

Onderwerp : Beantwoording Fractie CDA vragen - Aertsen - Art. 32 vraag over fietsverbinding bij De Vork 240620

---

Geachte leden van de raad,

### Inleiding

Naar aanleiding van de antwoorden van het college op schriftelijke vragen die de P21-fractie eerder over de geplande fietsverbinding naar de Kersenweide bij De Vork heeft gesteld (zie de Antwoordennota d.d. 24 april 2024 en bijlage bij deze vragen), in het bijzonder het antwoord op vraag 3, heeft de CDA-fractie de volgende vervolgvragen:

Beantwoording college 24-4-2024:

Als de N229 ter plaatse niet wordt verhoogd, met als gevolg dat de onderdoorgang verder wordt verlaagd, dan hebben we te maken met:

- een minder aantrekkelijke verbinding voor voetgangers en fietsers omdat de noodzakelijke hellingbanen langer zijn, lastig tot niet inpasbaar zijn aan de zijde van De Vork (niveauverschil) en de route (als gevolg van de hellingbaan) minder comfortabel en aangenaam is voor de gebruikers.

Hieronder volgen de vragen met de antwoorden.

*1.a. De ophoging van de N229 heeft (mogelijk) ook extra nadelige gevolgen voor de (direct) omwonenden. De raad zal het nadeel voor de omwonenden in geval van ophoging moeten afwegen tegen een minder aantrekkelijke verbinding voor voetgangers en fietsers als de ophoging niet plaatsvindt. Gelet hierop verzoeken wij het college te verduidelijken wat "lastig tot niet inpasbaar aan de zijde van De Vork (niveauverschil)" en "de route (als gevolg van de hellingbaan) minder comfortabel en aangenaam is voor de gebruikers" precies inhoudt.*

Lastig tot niet inpasbaar aan de zijde van De Vork (niveauverschil)

De beschikbare ruimte – zowel in breedte als in lengte - aan de zijde van De Vork is dusdanig beperkt, dat het aanleggen van een fietsonderdoorgang zonder ophoging van de N229 (verdiepte variant) niet mogelijk is zonder verregaande consequenties voor bewoners. Zonder ophoging van de N229 (basisvariant) is het te overbruggen hoogteverschil circa 3 meter. Volgens de CROW-richtlijnen dient de streefwaarde in normale omstandigheden van de helling dan ca. 2,4% te zijn (zie de CROW-publicatie 342, Ontwerpwijzer bruggen langzaam verkeer). Dit betekent een hellingbaanlengte van ca. 125 meter. De hellingbaan van het fietspad wordt dan 4 keer zo lang. De hellingbaan start dan direct aan het begin van De Vork (zie schetsen in bijgevoegde bijlage).

Het negatieve effect hiervan op het gebruik, de toegankelijkheid en de bereikbaarheid van dit deel van De Vork voor de bewoners, zou vele malen groter zijn in vergelijking tot de basisvariant. Door de langere hellingbaan vervallen de speelplaats en vrijwel alle parkeerplaatsen in De Vork. Ook de wanden van de hellingbaan die nodig zijn voor deze veel dieper gelegen hellingbaan en onderdoorgang heeft grote ruimtelijk impact op het gebruik van de buitenruimte van De Vork. Zowel

qua ruimtelijke beleving als in fysieke zin. Het nu bedachte grastalud maakt plaats voor een betonnen constructie als gevolg van de hogere kerende hoogte.

De route (als gevolg van de hellingbaan) minder comfortabel en aangenaam is voor de gebruikers. De CROW-richtlijnen koppelen de helling van de lengte aan de te overbruggen hoogte. Deze richtlijnen stellen, zoals eerder genoemd, dat bij een hoogteoverbrugging van 3 meter circa 2,4% helling moet worden aangehouden. Dit heeft alles te maken met comfort en veiligheid van de fietser.

Stel dat bij de verdiepte variant een korte hellingbaan gewenst is, kan een hellingspercentage van 5% worden aangehouden voor het fietspad. Dat leidt tot een steile helling. Die helling is voor mindervaliden en ouderen lastig te gebruiken. We vinden dat geen wenselijke situatie (zie VN-verdrag handicap, door Nederland geratificeerd in 2016). We zijn van mening dat de barrièrewerking van de N229, ten opzichte van de basisvariant, dan juist wordt vergroot omdat het mensen moeilijker wordt gemaakt om aan de overkant te komen.

*1.b. Ook verzoeken wij het college een impactanalyse te verstrekken die aangeeft in hoeverre het niet verhogen van de N229 naar verwachting een positieve impact zal hebben op de leefomgeving van de direct omwonenden (ten opzichte van de situatie waarin die verhoging wel plaatsvindt).*

Hieronder sommen we de positieve en negatieve aspecten op van de verdiepte variant (t.o.v. de basisvariant). We hechten eraan te benoemen dat deze aspecten ook deels subjectief zijn. We realiseren ons goed dat de veranderingen voor bewoners impact kunnen hebben. De ervaren impact kan per bewoner verschillen.

Mogelijke positieve aspecten van de verdiepte variant:

- Huidige zichtlijnen blijven intact;
- Bij een aantal woningen neemt de inblik in tuin en woning niet toe, waar dat bij de basisvariant wel zo is;
- De weerstand onder een deel van de bewoners zal lager zijn.

Mogelijke negatieve aspecten van de verdiepte variant:

- Meer bewoners zullen kiezen voor de auto, omdat er een minder aantrekkelijke verbinding komt tussen bestaand Odijk en Kersenweide en tussen station Bunnik en bestaand Odijk;
- Vrijwel alle parkeerplaatsen in De Vork zullen vervallen. Dat leidt tot aanzienlijke parkeerdruk in de omgeving, en voor bewoners die slecht ter been zijn beperkt dat de mobiliteit;
- Het niet verhogen van de N229 leidt tot een minder goede inpassing van de ondergang in De Vork, waardoor de openbare ruimte minder bruikbaar en toegankelijk is. De impact is groter dan bij de verhoogde variant (zie antwoord 1A);
- Huidige geluidsoverlast blijft onveranderd, in tegenstelling tot een verhoogde situatie waarbij het geluidsniveau voor een groot deel van de woningen beperkt afneemt;
- De inblik bij een deel van de woningen blijft onveranderd, terwijl in een verhoogde situatie de inblik bij een deel van de woningen afneemt;
- De verdiepte variant zorgt voor een minder 'open' verbinding tussen bestaand Odijk en Kersenweide;
- De kosten van deze variant zijn aanmerkelijk hoger, omdat er een grotere constructie vereist is en er een grote gasleiding verlegd dient te worden;
- De aanleg van een verdiepte variant betekent dat ook de ventweg (ten oosten van de N229) ter plaatse verlaagd dient te worden om aan te kunnen sluiten. Dit leidt ook tot een verdere kostenverhoging m.b.t. de benodigde constructie tussen de bestaande N229 en de met hellingen verlaagde ventweg.



## gemeente Bunnik

### Antwoordennota

*2. Ziet het college niet mogelijkheden om het geschetste "gevoel van onveiligheid" geheel of gedeeltelijk weg te nemen met technische maatregelen, zoals bijvoorbeeld extra verlichting en/of videocamera's? Zo ja, hoe en tegen welke meerkosten kan dit gerealiseerd worden? Zo nee, waarom niet?*

Ja, het gevoel van onveiligheid van een verdiepte variant kan deels worden weggenomen door de genoemde technische maatregelen. De genoemde maatregelen worden in de praktijk echter alleen genomen als het ontwerp niet anders kan worden ingepast. Het verdient altijd de voorkeur om een onderdoorgang te maken met zoveel mogelijk doorzicht en daglicht. Dat heeft altijd meer impact op het gevoel van veiligheid dan de genoemde maatregelen.

Er zijn daarnaast meer argumenten dan alleen het gevoel van veiligheid om een brede, open onderdoorgang te maken met voldoende zicht naar de andere kant van de onderdoorgang. Zo zijn de kosten van een dieper gelegen onderdoorgang ook hoger. Het bespaart kosten van de ophoging van de N229, maar er zijn andere factoren die het viaduct veel duurder maken, zoals het relatief hoge grondwaterpeil (met veel meer opdrukende kracht en daarmee een veel zwaardere fundering), de veel langere hellingbaanconstructies en de aanwezige kabels en leidingen van een gastransportleiding van Gasunie. Onder aan de streep zijn in dit project de kosten van een verdiepte variant hoger dan van de basisvariant. Een ander argument is dat de onderdoorgang niet alleen veilig dient te voelen, maar ook een aantrekkelijke fiets- en wandelroute dient te vormen.

*3. Graag ontvangen wij een onderbouwd overzicht van de hogere kosten die het verleggen van de gasleiding naar verwachting met zich zal brengen.*

We begrijpen het verzoek van uw raad om inzicht te krijgen in de verdiepte variant, zodat uw raad die tegen de basisvariant kan afwegen.

Echter, ons civieltechnische adviseur geeft aan dat het niet mogelijk is een goede raming hiervan te maken zonder een ontwerp. Je kunt immers het huidige ontwerp (de basisvariant) niet zomaar 'verlagen', omdat inpassing veel complexer wordt (niet alleen constructief, maar ook ruimtelijk) en er nog vele (ontwerp-) keuzes gemaakt moeten worden (denk daarbij aan oplossingen voor verschillende leidingentracés, etc.).

Indien de raad inzicht wil krijgen in de extra kosten van de verdiepte variant dan is daar veel meer tijd mee gemoeid alsmede ook extra kosten.

In de bijlage hebben we in beeld gebracht wat de ruimtelijke gevolgen zijn van een verdiepte variant, maar dit betreft nog geen ontwerp waaraan gerekend kan worden. Indien uw raad van mening is dat dit wel doorgerekend moet worden dan horen we dat graag.

Wel is aan de civieltechnische adviseur gevraagd naar een inschatting van de factor die de verdiepte variant meer zou kosten: op dit moment wordt aangegeven dat de verdiepte variant, qua orde grootte 1,5 tot 2 keer zoveel gaat kosten als de basisvariant.

*4. Graag ontvangen wij een onderbouwd overzicht van de hogere kosten die de benodigde zwaardere betonconstructie naar verwachting met zich zal brengen.*

Zie reactie op vraag 3.

*5. Is het reëel om te veronderstellen dat de ophoging van de N229 zal leiden tot extra planschade uitkeringen aan de (direct) omwonenden ten opzichte van de situatie waarin die verhoging niet plaatsvindt? Zo ja, welk bedrag is daarmee naar schatting gemoeid? Zo nee, waarom niet?*

Planschadevergoeding is nooit uit te sluiten. Op basis van eerdere ervaringen verwachten we dat het risico en de omvang van het risico op planschade in de basisvariant niet hoger zal uitvallen dan in de verdiepte variant.

De bepaling van de omvang van het risico en de kans dat het risico zich voordoet vergt specialistische kennis. Op dit moment is een adviesbureau daarom een planschaderisicoanalyse voor Kersenweide aan het opstellen. Deze informatie is dan inzichtelijk en kan betrokken worden bij verdere afwegingen van het college en uw raad.

Tot slot

Zoals tijdens de informatieavond van 13 juni jl. is aangegeven is de planning erop gericht om het bestemmingsplan Kersenweide in september ter vastlegging voor te leggen aan uw raad. Indirect wordt met de vaststelling ook besloten om op deze locatie een ongelijkvloerse kruising te realiseren om daarmee de barrièrewerking van de N229 voor langzaam verkeer op te heffen. De vaststelling van het bestemmingsplan zegt echter nog niets over het ontwerp en de vormgeving van de basisvariant. Daarover hopen wij in het voorjaar 2025 bij u langs te komen met een (definitief) ontwerp voor De Vork.