



gemeente Bunnik  
Antwoordennota

Aan : De leden van de gemeenteraad  
Van : College van B&W  
Datum : 24 april 2024  
Onderwerp : Geplande fietsverbinding Kersenweide bij De Vork

---

Geachte leden van de raad,

### Inleiding

De fractie P21 heeft diverse vragen gesteld over de geplande fietsverbinding Kersenweide bij De Vork. Hieronder volgen de vragen met de antwoorden. Gelijktijdig ontvangt uw raad ook een raadsinformatienota die een completer beeld geeft van de stand van zaken.

#### 1. **Waarom de fietsverbinding onder N229 bij de Vork aansluit met een verhoging van de N229 en niet op een andere plek, bijvoorbeeld bij de bestaande kruisingen**

##### *Antwoord:*

Op basis van het door uw raad vastgestelde Integraal Programma van Eisen (IPvE) Odijk-West (april 2021) zijn meerdere gebiedsvisies voor Kersenweide opgesteld.

Om invulling te geven aan de wens om de barrièrewerking op te heffen, is in eerste instantie gekeken naar verlegging of verdieping van de N229. Dat bleek financieel niet haalbaar, omdat de provincie hiervoor geen financiële middelen beschikbaar kon stellen. Daarom is onderzocht waar ongelijkvloerse kruisingen in te passen zijn. Er zijn meerdere varianten onderzocht om zowel over als onder de N229 een ongelijkvloerse kruising te bouwen. Er is niet alleen gekeken naar oplossingen over en onder de N229, maar ook naar de locaties langs de N229 (te weten: de twee kruispunten in de N229 als ter plaatse van De Vork). Deze studie is in het in maart 2022 door uw raad vastgestelde 'Gebiedsvisie Kersenweide' gevisualiseerd en beschreven. In deze gebiedsvisie zijn alle voor- en nadelen opgesomd, waarbij een ongelijkvloerse kruising onder de N229 door als meest optimale variant naar voren kwam.

Het [Masterplan Kersenweide](#) is in juli 2023 vastgesteld door uw raad. In dat Masterplan wordt uitgegaan van de onderdoorgang ter plaatse van De Vork.

Het IPvE Odijk-West en de Gebiedsvisie Kersenweide zijn te vinden op:

<https://www.kersenweideodijk.nl/documenten+2/default.aspx>

De onderzochte varianten voor een ongelijkvloerse kruising zijn terug te vinden op p. 54 t/m 58 van de Gebiedsvisie Kersenweide.

#### 2. **Waarom op korte en middellange termijn geen zicht is op het omleggen van de N229**

##### *Antwoord:*

De beste manier om de barrièrewerking van de N229 op te heffen is inderdaad om de N229 te verleggen, en de bestaande weg af te waarden. Daarvoor is bereidheid en zijn financiële middelen

van de provincie nodig. Tot op heden zijn die er niet. Naar wij hebben begrepen is dat een financiële afweging geweest van het provinciebestuur.

Uw raad heeft daarom gekozen voor de strategie waarbij enerzijds de lobby tot verleggen van de N229 wordt voortgezet, maar tegelijkertijd een praktische oplossing wordt gevonden voor de komende tijd om de barrièrewerking van de N229 voor langzaam verkeer op te heffen. En zo ook de relatie tussen de woongebieden Odijk, het Burgje en Kersenweide te versterken.

We blijven echter als gemeente de voorkeur hebben voor het verleggen van de N229, en blijven die voorkeur ook uitspreken richting de provincie.

### 3. Wat de consequenties zouden zijn als de N229 niet wordt verhoogd

*Antwoord:*

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.
- Met de gekozen oplossing zie je de horizon en de omgeving aan de andere zijde van het viaduct. Als je de provinciale weg laat liggen en met het voet-/fietspad dieper naar beneden gaat, zie je de andere kant niet. Dat wordt een onaangename, onaantrekkelijke tunnel dat ook een gevoel van onveiligheid zou kunnen oproepen.
- hogere kosten omdat een regionale (hoge druk) gastransportleiding (gelegen langs de westzijde van de N229) in de weg ligt en dan verlegd dient te worden.
- hogere kosten omdat de onderzijde van het fietspad te maken krijgt met grondwater-problematiek. Er is dan een zwaardere betonconstructie nodig voor dit viaduct.

We hebben voor deze oplossing gekozen mede met de motie van uw raad uit 2021 als oproep aan ons: *“denken in mogelijkheden, een kans te pakken in plaats van een probleem te zien.*

- *Verbind Odijk-West en Odijk zelf met elkaar op een aantrekkelijke, inspirerende manier.*
- *In plaats van puur functioneel, bijvoorbeeld een kale, smalle fietsbrug over de weg, een breder, parkachtig, uitnodigend, kwalitatieve hoogtepunt te maken.*
- *De verbinding zo te ontwerpen dat die verbindend werkt, veilig is, sociale cohesie en leefbaarheid bevordert, met uitstraling;*
- *en hiermee zorgt voor echte verbinding.”*

*Dit staat ook in het raadsprogramma 2022-2026: zie [Document Bunnik - Raadsprogramma Bunnik 2022-2026 \(met handtekeningen\) rearranged \(1\).pdf - iBabs Publiekspitaal \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#)*

### 4. Waarom de verdieping van de N229 niet haalbaar is

*Antwoord:*

Op basis van de in de vastgestelde Gebiedsvisie vastgestelde oplossing voor een ongelijkvloerse kruising zijn vervolgens gesprekken opgestart met de provincie Utrecht en is met de provincie (als eigenaar van de weg) gekeken naar de technische en praktische mogelijkheden.

Tijdens deze overlegperiode (gedurende 2022 tot medio 2023) heeft de provincie nog een andere variant voorgesteld: de ondertunneling van een gedeelte van de N229, gelegen tussen de twee bestaande kruispunten (Singel en Zeisterweg). De provincie heeft deze oplossingsrichting nader onderzocht waarbij het ontwerp uitgaat van een ca. 6 m diepe tunnelbak van circa 300 m lang met in het midden een gesloten deel (maaiveld) van 40 m. De ligging van dit gesloten deel ligt ruim 50 meter

noordelijker dan de oplossing van De Vork en sluit niet aan op bestaande infrastructuur aan de oostzijde van de N229. Dit ontwerp heeft de provincie ook laten begroten en kwam uit op een investering van ruim 18,6 miljoen euro (excl. btw en prijspeil 2022). Dit bedrag betreft uitsluitend de kosten voor aanleg van een tunnelbak. De kosten van ontwerp, engineering, voorbereiding etc. zitten daar niet in. De provincie heeft op basis van haar onderzoek geconcludeerd dat de tunnelvariant onhaalbaar is en kan geen middelen beschikbaar stellen om dit mogelijk te maken. En de gemeente kan dit niet betalen.

**5. Over welke maatregelen tegen geluidshinder de Raad kan besluiten en wanneer**

*Antwoord:*

De ongelijkvloerse kruising bij De Vork maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan Kersenweide, net als de geluidwerende voorzieningen die als gevolg van het optillen van de N229 noodzakelijk zijn. De geluidswerende maatregelen zijn voorwaardelijk voor de realisatie van Kersenweide. Zonder geluidswerende maatregelen mag de woonwijk niet worden gerealiseerd. Het realiseren van de woonwijk valt binnen het mandaat van het college. We informeren u over de keuzes die worden gemaakt.

Mocht uw raad graag meer betrokken willen zijn bij de te nemen maatregelen, kunnen we op uw verzoek de maatregelen in een later stadium verder toelichten of kan uw raad de keuzes agenderen.

**6. Wat de verwachte intensiteit van de fietsbewegingen is over De Vork na aanleg van de tunnel en bouw van Kersenweide**

*Antwoord:*

Bij de planontwikkeling en het ontwerp voor Kersenweide zijn modelberekeningen uitgevoerd voor zowel autoverkeer als fiets. Er is in het verleden berekend dat met de strengere parkeernorm (20% reductie op de gemeentelijke parkeernorm) en de goede fietsroutes in Kersenweide ongeveer 3 fietsverplaatsingen per woning per dag worden gemaakt. Dat leidt tot circa 3.600 fietsbewegingen per dag. Deze fietsers zullen uiteraard allerlei richtingen op gaan. We verwachten dat een groot deel van de fietsbewegingen georiënteerd zal zijn op station Bunnik (woon-werkverkeer).

Er is geen specifieke berekening gemaakt van het aantal fietsbewegingen per dag over de toekomstige onderdoorgang (bijvoorbeeld vanuit het Burgje, Kersenweide of Houten naar Odijk of VV), omdat dat lastig te bepalen is.

**7. Op welke wijze en op welke momenten de inwoners worden betrokken bij maatregelen om de overlast van fietsverkeer en geluid van de N229 te beperken als de fietsverbinding zoals gepland wordt aangelegd.**

*Antwoord:*

De afgelopen jaren is er uitgebreid overleg gevoerd met onze inwoners over de plannen voor Kersenweide. Nu er overeenstemming is met de provincie over de onderdoorgang, het masterplan is vastgesteld, en het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen, kunnen we verder in gesprek met de direct omwonenden van de locatie van de onderdoorgang.

Inmiddels hebben we op 6 maart jl. een eerste bijeenkomst gehad over de onderdoorgang. Daarnaast hebben de wethouder en ambtenaren diverse gesprekken gevoerd met omwonenden over de onderdoorgang. Ook met mensen die een zienswijze hebben ingediend op het ontwerpbestemmingsplan is overleg geweest. We begrijpen daarom goed dat niet iedereen enthousiast is over de onderdoorgang. Tegelijkertijd vindt de gemeente het wel de beste oplossing gegeven de omstandigheden.

- Een aantal omwonenden heeft zich onlangs verenigd in een actiegroep. Zij willen 1 Odiijk door het omleggen van de N229. Ook met deze omwonenden zijn wij in gesprek.

Eind mei verwachten we een tweede bijeenkomst te organiseren met omwonenden om het gesprek te vervolgen. We vragen deze bewoners om hun aandachtspunten, zorgen en kansen mee te geven, zodat we die kunnen meewegen. Het proces is er niet op gericht het draagvlak te vergroten, wel op het meewegen van alle aspecten waar bewoners mee te maken hebben.

Dat blijven we de komende tijd doen, totdat het ontwerp gereed is.