



datum	25 juni 2025
portefuillehouder	Wethouder Luca
contactpersoon	Johan Zuiderveen
fractie(s)	VVD
onderwerp	Raadsvoorstel Fietsprojecten D25185288

1. **Subsidie van Stedin:**

- Wat is het subsidiedeel van Stedin in dit project? Hoe verhoudt zich dit tot hun eigen verplichtingen in termen van investeringen die ze moeten doen?

Antwoord:

Er is geen subsidiedeel van Stedin. Elke partij betaalt zijn eigen werk. Stedin ziet kans om mee te liften met onze werkzaamheden en werk met werk te maken. Het afstemmen van de werkzaamheden en hoe we de kosten van bijvoorbeeld sloopwerkzaamheden en verkeersmaatregelen verdelen zijn wel belangrijke componenten.

2. **Levensduur en Afschrijving:**

- Wat is de verwachte levensduur van de nieuwe infrastructuuro oplossingen die in de stukken worden voorgesteld?
- Over hoeveel tijd wordt deze investering afgeschreven, ofwel in hoeveel jaar wordt het krediet terugbetaald?

Antwoorden:

Dat varieert per onderdeel. De deklaag van een rijbaan moet gemiddeld elke 10 tot 15 jaar worden vervangen. De lagen eronder gaan veel langer mee. Ook zal een fietspad minder snel slijten dan een rijbaan. De afschrijvingstermijn in de Meerjarenbegroting is 25 jaar.

3. **Netverzwaring:**

- In hoeverre is de verzwaring van het elektriciteitsnet meegenomen in de huidige plannen? Zou hier nu al niet rekening mee gehouden moeten worden? Niet allen door ruimte in te rekenen voor meer / dikkere kabels, maar door deze alvast te plaatsen.

Antwoord:

We gaan in de voorbereiding van dit project met Stedin in overleg over mogelijke verzwaring op dit traject.

4. **Afsluiting Polaner Tunnel:**

- Kan er verduidelijkt worden waarom de afsluiting van de Polanertunnel voor autoverkeer momenteel geen uitgangspunt is binnen de studie?

Antwoord:

Het wel of niet afsluiten van de Polanertunnel is onderdeel van het project Stationsgebied. Op dit moment is hier nog geen besluitvorming over.

5. **Groenstroken en Ruimte voor Verkeer (kruising Oudelandseweg-Oostdam-Stationsweg):**

- Waarom wordt er extra aandacht besteed aan groenstroken in het trace Station-Bredius in plaats van meer ruimte voor fietsers of andere weggebruikers te creëren?
- Waarom wordt gekozen voor groen in plaats van een rechtsafstrook naar Kamerik? Zou een rechtsafstrook de doorstroom naar de stad niet verbeteren? De afslaannde auto's die moeten wachten op de fietsers / voetgangers houden dan de verkeersafwikkeling richting de stad niet meer tegen.
- Waarom is er geen opstelstrook (ter hoogte van Villa Rijnoord) voorzien bij de afslag vanuit Kamerik naar de stad? Het lijkt erop dat dit de doorstroming kan vergemakkelijken.



- In de huidige situatie is een soort opstelstrook van de stad naar Kamerik, waarom komt dit niet terug in het ontwerp?
- Waar worden de verdwenen 6 parkeerplaatsen gecompenseerd?

Antwoorden:

- Op het tracé is er gekozen voor meer groen en bomen langs de rijbaan, onder meer omdat de Stationsweg onderdeel is van de groen-blauwe as (de verbinding tussen Landgoed Bredius en Landgoed Linschoten). Ook klimaatadaptie en hittestress speelt hierin een belangrijke rol. Voor fietsers was het uitgangspunt een minimale breedte van 3,50m aan te houden. Vanwege dwangpunten op de Snellerbrug en langs de Spoorlaan waar het fietspad niet breder kan zijn dan 3.00m is er op het tussengelegen gedeelte gekozen om een breedte van 3,50m aan te houden een geen abrupte versmallingen toe te passen op het fietspad. Voor voetgangers blijft er voldoende loopruimte aanwezig. De rijbanen zijn alleen verschoven en nog voldoende breed.
- Met het weghalen van de rechtsafstrook komt afslaand autoverkeer meer haaks voor de fiets-/voetgangersoversteek te staan. Hierdoor wordt het zicht op overstekend fietsverkeer en voetgangers verbeterd, en is daarmee bevorderend voor de verkeersveiligheid. Op het moment dat rechtsafslaand verkeer even moet wachten voor fietsers of voetgangers, biedt dit een extra hiaat voor verkeer vanaf de Oudelandseweg richting de Stationsweg/Oostdam om op te rijden. Dit biedt dus ook kansen voor een kortere wachtrij op de Oudelandseweg.
- Voor de aanleg van een opstelstrook vanaf de Villa Rijnoord richting de Oostdam is er geen ruimte vanwege de twee aanwezige bomen die we willen behouden. Daarbij betekent een rechtsafstrook op deze locatie dat de fietser en voetganger een extra rijstrook moet oversteken, wat zeer ongewenst is voor de verkeersveiligheid. Hierdoor kan afdekzicht ontstaan tussen opgesteld autoverkeer waardoor de fietser/voetganger eerder over het hoofd wordt gezien met kans op aanrijding tot gevolg. Ook neemt de afstand tussen het doorgaande fietspad Oostdam-Oudelandseweg af, waardoor fietsers vanaf dit fietspad ineens voor de automobilist kunnen langsrijden zonder dat de automobilist hier rekening mee heeft gehouden.
- Conform de richtlijnen dient de opstelruimte 6,00m breed te zijn voor autoverkeer om hier comfortabel gefaseerd te kunnen opstellen. In de huidige locatie is deze ruimte effectief iets meer dan 4,00m. Dit zorgt voor twijfelgedrag over weggebruikers of zij hier wel of niet kunnen opstellen. Indien hier wel wordt opgesteld zal de achterkant van de auto nog deels uitsteken over de doorgaande rijbaan waarbij het achterliggende verkeer alsnog wordt gehinderd. Op de Oostdam is geen ruimte om een opstelstrook van 6,00m te creëren. Hierom is gekozen om het twijfelgedrag en de kans op hinder weg te nemen en de opstelstrook (of eigenlijk een inleidend vak voor een middengeleider) grotendeels te laten vervallen.
- Gekozen is om de parkeerplaatsen te laten vervallen zodat er ruimte komt voor groen en de inpassing van de busbaan beter mogelijk is. Dit is ook een verbetering van het zicht vanaf de uitritten van de percelen op het verkeer op de Stationsweg. Andersom ook voor verkeer vanaf de Stationsweg op het fietsverkeer. De 6 parkeerplaatsen worden niet gecompenseerd in dit plan. Deze parkeerplaatsen worden in de regel niet gebruikt door bewoners, maar door bezoekers en gebruikers van het NS station.

6. Kosten en Routewijzigingen:

- Wat zijn de geraamde kosten voor het verbreden/aanpassen van de Snellerbrug?

Antwoord:

De Snellerbrug wordt niet verbreed en zal ook niet anders worden belast waardoor hier geen constructieve kosten voor zijn meegenomen.

7. Timing van Ontwikkelingen:

- Waarom is de recente ontwikkeling niet eerder doorgevoerd toen de duiker bij de Oostdam werd aangelegd? Zijn er strategische of technische redenen waarom dit niet gelijktijdig kon worden aangepakt?



Antwoord:

De duiker bevond zich in een slechte staat en moest (snel) worden vervangen. Op dat moment was er geen sprake van een concrete visie op de toekomstige inrichting van de Oostdam, laat staan dat er een planstudie naar was uitgevoerd.