

Gemeente Amersfoort
BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN
Reglement van orde van de raad (artikel 43)

Docs.nr #5863603

Nr. 2018 - 079

Vragen van raadslid Langendam over ‘Nut en Noodzaak Willem Tomassentunnel - Vervolgfragen’, conform Reglement van orde van de raad, ontvangen 23 september 2018.

ANTWOORD van het college dd. 1 oktober 2018.

TOELICHTING door fractie

Op 26 augustus 2018 stelde de BPA schriftelijke vragen (2018 - 059) over de nut en noodzaak van de aan te leggen Willem Tomassentunnel in Hooglanderveen. Op 18 september 2018 werden hiervan de antwoorden gepubliceerd. Zie ook,

<https://amersfoort.notubiz.nl/document/6831158/1/Beantwoording%20schriftelijke%20vragen%202018-059%20BPA%20Nut%20en%20noodzaak%20Willem%20Tomassentunnel>

Naar aanleiding van deze antwoorden, in combinatie met RIB 2017-147, rijzen er weer nieuwe vragen die we in dit document aan u voorleggen. Zie ook,

<https://amersfoort.notubiz.nl/document/6045317/3/RIB%202017-147%20OVERDER-project%20snelfietsroute%20tussen%20Amersfoort-Centrum%20en%20Nijkerk>

Op dinsdag 17 juli 2018 en op donderdag 6 september 2018 vonden er informatieavonden voor belanghebbenden plaats in de Dissel te Hooglanderveen. De BPA was hierbij aanwezig. Naar aanleiding van deze informatie en de reactie van betrokken burgers bij dit plan rijzen er eveneens nieuwe vragen die we hierbij aan u voorleggen.

Op 18 september 2018 publiceerde het College eveneens het raadsvoorstel “Aanleg Willem Tomassentunnel”. Deze staat geagendeerd voor behandeling door de raad op 2 oktober 2018. In het raadsvoorstel wordt de wijziging van het bestemmingsplan als een vervolgstap genoemd waar ProRail bij betrokken zal worden. Zie ook, <https://amersfoort.notubiz.nl/document/6840300/1>

In de RIB is het project begroot op €4.790.000 euro, terwijl er bij de meest recente bewonersbijeenkomst en in het raadsvoorstel gesproken werd over €5,39 miljoen euro. In figuur 4 van de RIB is een schuin aflopend talud met trappen aan weerszijden te zien, terwijl er in de getoonde afbeeldingen van de presentatie bij de bewonersbijeenkomst sprake is van een rechte witte muur zonder trappen.

Om de sociale veiligheid te vergroten en het mogelijk te maken om in de tunnel te kijken vanaf de overzijde van de vijver wordt door de externe deskundige geadviseerd om zichtlijnen door de houtwal langs de Martin Boonlaan te creëren en om eveneens een schuin talud in de buitenbocht te realiseren. Echter, bezien vanaf ooghoogte, langs de vijverrand, wordt duidelijk dat er geen sprake kan zijn van een doorkijk in de tunnel; zeker niet vanaf de direct hierachter gelegen Martin Boonlaan.



(Brom)fietsers, komende vanaf Amersfoort, die gebruik willen maken van de Willem Tomassentunnel worden straks binnen enkele tientallen meters geconfronteerd met twee sterke afdalingen: De afdeling parallel aan de Hoevens en de tunnel waarbij eveneens een bocht genomen moet worden. De BPA vreest dat dit, mede door de hoge snelheden, zal leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties op de kruising met de Brenninkmeijerlaan.

Voor de aanleg van de tunnel zullen er, aan de zijde van de voetbalvereniging, meerdere bomen langs het spoor moeten worden gekapt. Hierdoor valt te verwachten dat de hoeveelheid geluid door het treinverkeer toe zal nemen. Dit leidt mogelijk tot geluidsoverlast voor de bewoners langs de Heideweg en de nieuw aan te leggen huizen langs de Willem Tomassenlaan: het zogeheten Sterrehout Vathorst (voormalige locatie Van Bekkumhal).

Tijdens de bewonersbijeenkomst werd duidelijk dat dit eveneens het laatste inspraakmoment voor burgers is. De BPA betwijfelt ten eerste of dit voor betrokken burgers duidelijk is geweest voor aanvang. Wij zien dan ook aanleiding om in dit proces meer zorgvuldigheid te betrachten. Gelet op de aanzienlijke hoeveelheid kritiek die er tijdens de bijeenkomst is geuit en de geringe hoeveelheid ruimte in het plan voor het tegemoetkomen aan deze kritiek, willen wij over dit onderwerp een ronde organiseren om onder andere burgers en de fietsersbond hun ideeën over dit plan rechtstreeks aan de gemeenteraad mee te laten geven voor beraadslaging. Gelet op de agendering van het raadsvoorstel zien wij hierdoor tijdsnood ontstaan.

Vanuit de aanwezige burgers kwamen bezorgde geluiden over de verkeersveiligheid langs Heideweg tussen de Oude Veenweg en de Willem Tomassenlaan, tijdens de bewonersbijeenkomst. Men vreest in het bijzonder voor de toename van verkeersbewegingen op de kruising van de Willem Tomassenlaan met de Heideweg. Zo is er geen veilige manier voor fietsers om over te steken. Dit leidt dikwijls tot bijna-ongelukken. Ook de Andries van Altenalaan wordt als onveilig genoemd door de onoverzichtelijk hoge bosschages in de bocht. Daarnaast vreest men voor de verkeersveiligheid op de kruising van de parkeerplaats van de voetbalvereniging met de Willem Tomassenlaan zelf. De bocht die vanaf deze parkeerplaats rechtstreeks de tunnel in leidt zou sterk in verkeersoverzicht te wensen overlaten.

In tegenstelling tot wat er in het raadsvoorstel gesteld wordt kreeg de BPA de indruk dat, met uitzondering van de belangenvereniging Hooglanderveen en de voetbalvereniging, de meeste burgers juist bezorgd waren over het plan, tijdens de bijeenkomst. Naast diens nut en noodzaak zou de sociale- en verkeersveiligheid sterk te betwijfelen zijn. Het gesuggereerde draagvlak onder de burgers van Hooglanderveen is onzes inziens dan ook twijfelachtig en geschikt voor nader onderzoek.

De toestand van het wegdek aan de Bombiezen laat sterk te wensen, zo werd door een aanwezige burger opgemerkt. Aangezien deze weg onderdeel is van de (blauwe) snelfietsroute zou de

verbetering hiervan mogelijk meegenomen kunnen worden in het project. Als mogelijk alternatief zou het bij het opknappen van de Van Tuylstraat kunnen worden meegenomen.

In het antwoord op vraag 3 van onze vorige schriftelijke vragen wordt gesteld dat er analyses zijn gedaan op een recent fietsmodel dat is gebaseerd op berekende aantallen fietsuren en fietskilometers. Hieruit valt te concluderen dat er voor dit plan geen enkele meting is verricht. Dus met bijvoorbeeld met luchtslangen over de weg. Dit is ook nog eens makkelijk technisch uitvoerbaar, omdat ieder van de routes over meerdere stukken (brom)fietspad beschikt. Volgens de BPA is dit een bijzonder zwakke basis om een dergelijk kostbaar plan op te bouwen. Naar ons idee is hiermee dan ook onvoldoende aangetoond dat deze tunnel in een behoefte van snelfietsverkeer tussen Nijkerk en Amersfoort voorziet.

Bovendien is het onzinnig om te veronderstellen dat zulke cijfers met dergelijke precisie kunnen worden vastgesteld, gegeven een bepaalde onzekerheid in de input. Wij zijn dan ook vanzelfsprekend benieuwd naar de onzekerheden in deze cijfers en in de input die voor het model zijn gebruikt.

Naar het idee van meerdere aanwonende burgers langs de verscheidene fietsroutes krijgen wij de indruk dat met name de route Fliersteeg - Domstraat - Dijkje - Scheidingsweg - Amendijk - Bombiezen - Van Tuylstraat - Van Zuilenlaan - Andries van Altenalaan - Brenninkmeijerlaan (blauw aangegeven in figuur 2 van de RIB) veel gebruik wordt door schoolgaande jeugd, omdat daar relatief veel wegdek fietsvriendelijk is aangelegd en er sprake is van weinig autoverkeer.

Ten aanzien van de cijfers in de tabel bij de beantwoording van vraag 3 is het niet mogelijk om objectief te beoordelen of de aanleg van de Willem Tomassentunnel überhaupt de investering waard is. Ervan uit gaande dat de cijfers kloppen (tot maar liefst 6 significanten!) dan zou dit met een afschrijvingstermijn van 60 jaar, zonder extra onderhoud, neerkomen op €5.390.000 / 13.035 (uur per jaar) / 60 (jaar) = €6,89 per uur; net iets meer dan het minimaal uurloon van een 20-jarige bij 40 uur in de week in 2018. Helaas is voor geen van de alternatieven een kostenraming beschikbaar op basis waarvan een objectieve vergelijking gemaakt zou kunnen worden.

Er wordt in de beantwoording van onze vorige schriftelijke vragen gesteld dat er in dit project geen aanleiding is voor het aanpassen van de spoorwegkruising met de Van Tuylstraat. De BPA ziet dit anders en wel om de volgende redenen.

- De drukte op het spoor neemt toe waardoor de *totale* tijd van geslotenheid van spoorwegovergangen toe zal nemen.
- ProRail voert campagne om alle spoorwegovergangen te mijden: <https://www.ad.nl/binnenland/prorail-doet-spoorwegovergang-in-de-ban-vermijd-ze-allemaal-a35634f2/>
- Het aanleggen van een ongelijkvloerse kruising, ter vervanging van de gelijkvloerse kruising, biedt een goed alternatief voor zowel langzaam als snelverkeer (en niet alleen voor langzaam verkeer zoals met de Willem Tomassentunnel), die op dezelfde gronden zou kunnen rekenen op steun uit VERDER.

De BPA constateert dat het College in haar vorige beantwoording geen duiding heeft gegeven aan het alternatief om de Willem Tomassentunnel niet aan te leggen en in plaats daarvan een ongelijkvloerse kruising met de Van Tuylstraat te realiseren. Volgens de BPA is dit een kansrijk alternatief dat meer voordelen biedt dan de Willem Tomassentunnel, zowel voor de snelfietsroutes als voor het dorp Hooglanderveen. Graag zien wij dan ook alsnog een duiding van dit alternatief vanuit het College tegemoet.

De BPA vreest dat de werkelijke reden voor aanleg van tunnel een oude belofte aan de belangenvereniging en de voetbalvereniging van Hooglanderveen is, gedaan in een tijd waarin de verkeerssituatie en de sociale situatie heel anders waren dan nu. Het doorzetten van dit plan lijkt ons voorlopig onverstandig en niet gebaseerd op voortschrijdend inzicht.

VRAGEN AAN & ANTWOORDEN VAN HET COLLEGE

Afgestemd portefeuillehouder: Buijtelaar

Vraag 1:

Is het College van de feiten uit bovenstaande toelichting op de hoogte?

Antwoord 1:

Ons college kan zich niet vinden in de toelichting en wil dit zeker niet als 'feiten' zien. Tijdens beide informatie avonden was de overgrote meerderheid van de aanwezigen positief over de aanleg van de tunnel. Wel zijn op een aantal onderdelen opmerkingen gemaakt en vragen gesteld die wij, waar mogelijk, gebruiken bij het optimaliseren van het ontwerp. De voetbalvereniging is een belangrijke stakeholder, maar er is geen sprake van een oude belofte aan de voetbalvereniging als reden voor de aanleg van de tunnel.

Vraag 2:

Hoe duidt en verklaart het College de stijging van geraamde kosten van € 4,79 miljoen naar € 5,39 miljoen?

Antwoord 2:

Dit is het gevolg van de uitdetaillering van de vorige ontwerpversie naar het huidige voorlopig ontwerp. Zo is in het nieuwe ontwerp rekening gehouden met aspecten op het gebied van sociale veiligheid en verkeersveiligheid. Van het huidige voorlopig ontwerp is een nieuwe raming gemaakt. Het verschil tussen beide ramingen is € 0,6 miljoen.

Vraag 3:

Waarom zijn ieder van de volgende wijzigingen in het plan aangebracht?

- a. Van schuin aflopend talud in de buitenbocht ten behoeve van zicht in de tunnel naar een rechte wand.
- b. Van trappen aan weerszijden naar geen trappen voor voetgangers.

Antwoord 3:

Deze vraag refereert aan figuur 4 in [RIB 2017-147](#). Dit is niet het feitelijke ontwerp, maar een voorbeeld van een tunnel in een bocht.

- a. Dit voorbeeld is in de RIB opgenomen omdat het voetpad hier in de binnenbocht ligt en waarbij is voorzien in een flauw talud in de binnenbocht, zodat fietsers zicht op elkaar hebben. Dit zijn belangrijke kenmerken voor de sociale veiligheid en verkeersveiligheid en zijn in het ontwerp van de Willem Tomassentunnel over genomen in combinatie met naar achteren wijkende wanden.
- b. Trappen bij een tunnel hebben een negatief effect op de sociale veiligheid.

Vraag 4:

Wat is de visie van de fietsersbond op dit plan? Meer specifiek ten aanzien van de volgende facetten?

- a. Sociale veiligheid
- b. Verkeersveiligheid
- c. Nut en noodzaak

Antwoord 4:

De fietsersbond is in algemene zin voorstander van het verruimen van fietsroutes en het verbeteren van fietsvoorzieningen. Met de fietsersbond hebben wij regulier overleg over de fietsroutes in de stad, zo ook over de fietsroute tussen Amersfoort centrum en Nijkerk.

Vraag 5:

Hoe duidt het College het feit dat er vanaf de overkant van de vijver geen zichtlijnen in de tunnel gecreëerd kunnen worden in relatie tot de sociale veiligheid? Zelfs niet indien er voor een schuin talud in de buitenbocht gekozen zou worden. (Zie foto)

Antwoord 5:

De externe deskundige heeft het tunnelontwerp als sociaal veilig beoordeeld, maar doet een tweetal aanbevelingen, waaronder het zicht op de tunnel vanaf de Martin Boonlaan. Er is inderdaad geen mogelijkheid om vanaf de Martin Boonlaan in de tunnel zelf te kijken, maar wel in de omgeving van de tunnel, bijvoorbeeld dat personen zich bij de tunnel ophouden.

Vraag 6:

Hoe duidt het College de verkeersveiligheid op de kruising met de Brenninkmeijerlaan, gelet op de twee sterke afdaling die kort op elkaar volgen?

Antwoord 6:

Het totale hoogteverschil is meer dan 5 meter. Vanuit de richtlijnen is daarom een vlak tussengedeelte nodig om te voorkomen dat fietsers, die omhoog rijden, een te grote inspanning moeten leveren. De kruising tussen de Brenninkmeijerlaan en de tunnel is verkeersveilig en zo duidelijk mogelijk ontworpen en doet ook recht aan de fietsers die via de Brenninkmeijerlaan rechtdoor fietsen, wat ook een belangrijke hoofdfietsroute is.

Vraag 7:

Is het College van plan maatregelen te nemen om de toegenomen geluidshinder door bomenkap langs het spoor te beperken?

- a. Zo ja, welke?
- b. Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7:

In verband met de sanering van het spoorweglawaai heeft ProRail het voornemen om op termijn een geluidscherm te plaatsen aan de westzijde van het spoor. Hiermee is in het tunnelontwerp rekening gehouden. Op het feitelijke geluidniveau hebben bomen helaas weinig invloed en dragen weinig tot niets bij aan de geluidsreductie.

Vraag 8:

- a. Ziet het College ruimte om de beraadslaging over dit onderwerp uit te stellen tot na de voorgenomen ronde en beantwoording van deze schriftelijke vragen?

Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8:

- b. Ja, dit is aan het presidium om te bepalen.

Vraag 9:

Hoe duidt het College de verkeersveiligheid ten aanzien van (brom)fietsverkeer in de volgende situaties en op welke wijze is het College (mits van toepassing) voornemens de verkeersveiligheid te verbeteren?

- a. Langs de Heideweg tussen de Oude Veenweg en de Willem Tomassenlaan.
- b. Langs de Andries van Altenalaan ten hoogte van de bosschages.

Antwoord 9:

- a. Binnen het plan voor de herinrichting van de Heideweg en Van Tuylstraat is de verkeersveiligheid een integraal onderdeel van het ontwerp. De Heideweg (en de Van Tuylstraat) heeft een 30 km/uur regime en krijgt een duurzaam veilige weginrichting. Onderdeel van de duurzame veilige weginrichting is het toepassen van verhoogde verkeersplateaus bij de kruisingen, waaronder de kruising met de Willem Tomassenlaan. Hiermee wordt de attentiewaarde van de kruising verhoogd en de snelheid verlaagd. Fietsers vanaf de Willem Tomassenlaan krijgen een zo haaks mogelijke aansluiting op de Heideweg, zodat zij goed uitzicht hebben op het overige verkeer. Bovendien gaan wij de voorrang zo regelen dat fietsers hier voorrang moeten verlenen aan bestuurders op de Heideweg. De werkzaamheden voor de herinrichting van de Heideweg beginnen in het voorjaar van 2019.

- b. De Andries van Altenalaan is geen onderdeel van de snelfietsroute maar van een hoofdfietsroute. Waar mogelijk en gewenst zullen wij in het kader van het Fietsplan op de bestaande hoofdfietsroutes verbeteringen aanbrengen. Binnen dit project en het daarvoor beschikbare budget gaat de prioriteit naar de snelfietsroute tussen Amersfoort centrum en Nijkerk.

Vraag 10:

Waarom kiest het College ervoor om de bestemmingsplanwijziging, benodigd voor dit plan, pas later aan de raad voor te leggen?

Antwoord 10:

Aan de raad is verzocht om een uitspraak te doen over de aanleg van de tunnel - als onderdeel van de snelfietsroute tussen Amersfoort-Centrum en Nijkerk - en om daarvoor krediet beschikbaar te stellen. Tegelijkertijd is verzocht - aan het presidium - om voor de bestemmingswijziging de procedure te volgen van model 1 ingevolge de 'Modelkeuze RO-procedure' en om een concept-ontwerpbestemmingsplan op te stellen. De procedure voor de bestemmingplanwijziging is dus separaat opgestart.

De besluitvorming over de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan wordt te zijner tijd via een RIB aan de raad voorgelegd. De raad heeft dan 2 weken om het ontwerpbestemmingsplan te agenderen in de Ronde. Gedurende de terinzagelegging kan een ieder zienswijzen indienen. De vaststelling van het bestemmingsplan wordt vervolgens - eventueel met een zienswijzennota - aan de raad voorgelegd.

Vraag 11:

Ziet het College de mogelijkheid om het verbeteren van het wegdek aan de Bombiezen mee te nemen in het plan?

- a. Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11:

Ja, de Bombiezen maakt deel uit van het plan voor de herinrichting van de Heideweg en de Van Tuylstraat. De Bombiezen krijgt hierbij een fietsstraatprofiel, wat wil zeggen: een rode loper met aan weerszijden zwart/grijze stroken.

Vraag 12:

Waarom is het College van mening dat de onderliggende (louter theoretische) modelanalyse een voldoende stevige basis vormt om een investering van momenteel € 5,39 miljoen te rechtvaardigen?

Antwoord 12:

Wij verwijzen hiervoor naar de onderliggende stukken van ons collegebesluit van [18 september 2018](#). Bovendien heeft het Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad (UVVB) met de maatregel ingestemd.

Vraag 13:

Wat zijn de onzekerheidsmarges in de cijfers van de tabel met resultaten van de modelanalyse?

Antwoord 13:

Van verbindingen die er (nog) niet zijn of maatregelen die (nog) niet zijn genomen kunnen fietsers vooraf niet worden geteld. Een verkeersmodel is dan het instrument om tot de best mogelijke benadering van toekomstige intensiteiten te komen. De modelanalyse houdt rekening met onzekerheidsmarges. Voor de onderlinge vergelijking is de modelanalyse een goede systematiek. De onzekerheidsmarge is voor iedere variant hetzelfde en speelt daarom voor de onderlinge vergelijking geen rol.

Vraag 14:

Welke inputwaarden zijn er gehanteerd voor dit fietsmodel?

Antwoord 14:

Het fietsmodel heeft als basisjaar 2012. Voor dit jaar is het fietsnetwerk, fietstellingen en de aantallen inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen in het model ingevoerd. Daarnaast zijn specifieke locaties opgenomen, die veel fietsers aantrekken, zoals stations, ziekenhuizen en winkels. Op basis van dit model is een toekomstsituatie afgeleid.

Uitgangspunt van het variantenonderzoek vormt de modelintensiteiten van de situatie dat er geen maatregelen getroffen worden. Dit zijn de basisintensiteiten. Vervolgens is iedere variant in het model verwerkt met de volgende ontwerpuitgangspunten voor een snelfietsroute:

- Rood asfalt op de fietspaden;
- Een vrij liggend fietspad van minimaal 3,50 meter breed voor verkeer in twee richtingen. Het Verkeer- en Vervoerplan 2030 gaat uit van fietspaden van 4,00 meter breed;
- Een minimale breedte voor een fietspad in één richting van 2 meter^[1].

Wij verwijzen hierbij naar de afspraken die de Raad heeft vastgelegd in het [Verkeer en Vervoer Plan 2030](#) (VVP2030) onder paragraaf 5.4 en in het bijzonder 5.4.3.

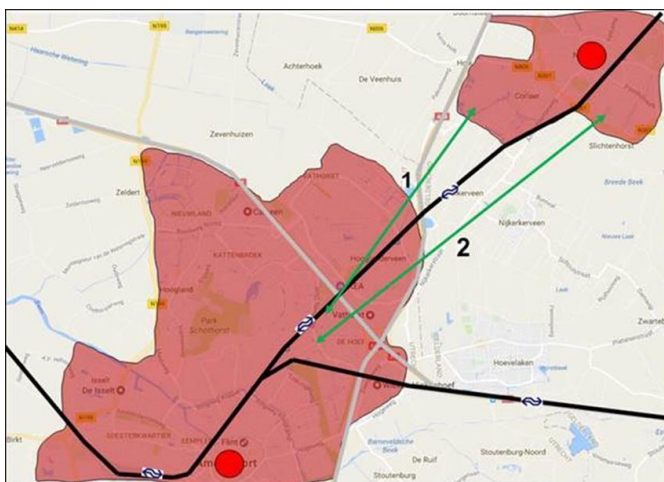
Daarnaast houdt het model rekening met de toekomstige situatie, als alle andere bereikbaarheidsmaatregelen in Vathorst en Hooglanderveen zijn uitgevoerd. Het model kan aantonen wat daarbij het effect is op het fietsnetwerk, na de uitvoering van maatregelen in de fietsroutes.

De uitkomst van de doorrekening in het model is een verschilplot. In deze verschilplot is af te lezen wat het effect is van een aantal aanpassingen aan een route of de toevoeging van een nieuwe route. De effecten zijn af te lezen in de vorm van een afname en toename van het (brom)fietsverkeer. In bijlage 1 is de verschilplot opgenomen van variant 4a (route met tunnel).

De afweging voor de optimale snelfietsroute wordt breder getoetst aan de volgende criteria:

- Een route die direct is. De lengte mag niet te veel afwijken van de hemelsbrede afstand;
- Een aantrekkelijke route, dus zo min mogelijk langs vervuilde autowegen;
- Een comfortabele route. Een vlakke asfaltroute waar je als fietser vlot kunt doorrijden;
- Een veilige route. Zowel een lage kans op ongevallen, als een route waar de fietsers zich sociaal veilig voelen;
- Een samenhangende route ten opzichte van herkomst en bestemming;
- Een route die herkenbaar is. Dus niet een 'kruipdoor-sluipdoor' route met veel afslagen.

Voor de verschillende varianten is er onderscheid in de fietsstromen van en naar Nijkerk:



Westelijke route(1)
Variant 1, 3a, 4a en 4b

Oostelijke route(2)
Variant 2a, 2b en 3b

^[1] Ontwerpwijzer fietsverkeer

Door de westelijke (1)- en oostelijke (2) stroming is een aantal varianten niet direct met elkaar te vergelijken door de ligging van de spoorlijn en het onderliggende wegennetwerk op het grondgebied van Nijkerk, omdat er een ruimtelijke barrière is. De oostelijke route bedient met name Nijkerk-oost en de westelijke route met name het westelijk deel van Nijkerk en Nijkerk Corlaer.

Vraag 15:

Van welk concreet aantal fietsbewegingen (per jaar) wordt er uitgegaan bij respectievelijk

- a. De groene route uit de RIB
- b. De blauwe route uit de RIB
- c. De rode route uit de RIB
- d. De aan te leggen Willem Tomassentunnel

Antwoord 15:

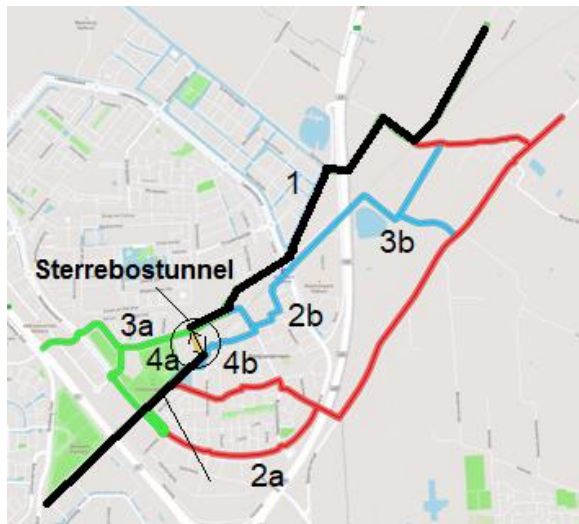
De verkeersintensiteiten variëren over elke route, omdat er op elke route uitwisseling plaats vindt met andere routes/wegen die daarop aansluiten. Er is dus geen maatgevende verkeersintensiteit voor de gehele route. De routes bestaan dus uit verschillende wegvakken met ieder een bijbehorende intensiteit. Deze intensiteiten zijn opgenomen in het verkeersmodel. Het model rekent met fietsintensiteiten per etmaal per gemiddelde werkdag. Om een indruk te geven hebben wij de intensiteiten genomen op maatgevende punten in de routes:

- | | |
|---|--|
| a. De groene route uit de RIB (zonder tunnel) | 2.000 fietsbewegingen/etmaal |
| b. De blauwe route uit de RIB (zonder tunnel) | 1.300 via de Adries van Altenalaan
800 rechtdoor op de Brenninkmeijerlaan |
| c. De rode route uit de RIB (zonder tunnel) | 2.100 |
| d. De aan te leggen Willem Tomassentunnel | 3.000 |

Het effect, dat door de snelfietsroute meer mensen de fiets nemen, is hierin niet meegerekend. Het verkeersmodel bepaalt enkel de verschuivingen van de intensiteiten over de verschillende routes/wegvakken.



Figuur: bestaande fietsroutes



Onderzochte fietsroutes

Vraag 16:

Waarom zijn er voor dit plan geen fysieke metingen in het aantal (brom)fietsbewegingen langs de verschillende snelfietsroutes gedaan, terwijl dit eenvoudig technisch mogelijk is?

Antwoord 16:

Voor het variantenonderzoek was het noodzakelijk om een totaalbeeld van intensiteiten op het hele fietsnetwerk te krijgen. Dat is alleen mogelijk met een fietsmodel. Een model is ook bij uitstek

geschikt om varianten onderling te vergelijken en rekening te houden met toekomstige ontwikkelingen. Bij het opstellen en ijken van het fietsmodel is gebruik gemaakt van fysieke tellingen. (Zie ook het antwoord op vraag 13). Variant 4a en 4b zijn fysiek niet te meten omdat deze route er niet ligt. Dit geldt ook voor de ontwerpaanpassingen die in werkelijkheid niet zijn uitgevoerd.

Vraag 17:

Wat zijn de geraamde kosten (eventueel per grove indicatie) van de alternatieven uit de RIB: 1, 2a, 2b, 3a, 3b en 4b?

Antwoord 17:

De alternatieve routes zijn enkel geraamd, op basis van de ontwerpuitgangspunten van een snelfietsroute. De raming gaat niet in op de vereisten waar een snelfietsroute aan moet voldoen, zoals directheid, afslagbewegingen e.d. Op basis van de ontwerpuitgangspunten zijn de volgende kosten per variant geraamd:

Route 1:	€ 309.000
Route 2a:	€ 310.000
Route 2b:	€ 323.000
Route 3:	€ 255.000
Route 4b:	€ 325.000 (exclusief kosten onderdoorgang)

Vraag 18:

Hoe verklaart het College het opvallend grote verschil in zowel het aantal kilometers per jaar als in het aantal fietsuren per jaar (grofweg een factor 2) tussen varianten 4a en 4b: de fietstunnel met en zonder bocht?

Antwoord 18:

Dit komt door de hoge omrijdfactor. Variant 4a ligt in een directere lijn ten opzichte van de Brenninkmeijerlaan. Variant 4b heeft een langere omrijdbeweging. Dit maakt deze variant minder aantrekkelijk voor de fietsers in de beoogde snelfietsroute.



Variant 4a



Variant 4b

Vraag 19:

Zou het College alsnog duiding willen geven aan het door de BPA geschetste alternatief voor de Willem Tomassentunnel: een ongelijkvloerse spoorwegkruising met de Van Tuylstraat? Zie ook vragen 11 en 12 uit 2018 - 059.

Antwoord 19:

Uit vergelijking van de verschillende varianten blijkt de route via de Willem Tomassenlaan voor fietsers tussen centrum Amersfoort en Nijkerk veel beter te scoren op gebied van besparing van kilometers en fietsuren. Daarnaast is de route via de Van Altenalaan naar de Van Tuyllstraat meer 'kruipdoor-sluipdoor' en scoort deze variant minder goed op verkeersveiligheid, wat deze route niet de gewenste kwaliteit voor een snelfietsroute geeft, ook niet als hier een ongelijkvloerse spoorwegkruising zou komen. Wij zijn bekend met de uitspraak van ProRail om gelijkvloerse spoorwegovergangen te verminderen. Dit kan betekenen dat een spoorwegovergang wordt opgeheven door de weg (de Van Tuyllstraat) ter plaatse af te sluiten als er in de omgeving alternatieven zijn voor autoverkeer en langzaam verkeer. Een eventuele ondertunneling van de spoorwegovergang Van Tuyllstraat vergt een investering die vele malen groter is dan die van de Willem Tomassentunnel en heeft een enorme ruimtelijke impact door de breedte, diepte en daarmee lange hellingen, die nodig zijn om de tunnel ook voor vrachtverkeer toegankelijk te houden.

Vraag 20:

Is het College bereid c.q. ziet zij aanleiding tot het uitvoeren van een draagvlakonderzoek onder belanghebbende burgers?

a. Zo nee, waarom niet?

Antwoord 20:

Wij zien geen aanleiding tot het uitvoeren van een draagvlakonderzoek. Het [Bereikbaarheidsonderzoek Vathorst & Hooglanderveen](#), dat mede ten grondslag ligt aan deze maatregel, is in samenspraak met bewoners en belanghebbenden in Vathorst en Hooglanderveen tot stand gekomen. Deelnemers hebben aangegeven dat een belangrijk knelpunt kan worden opgelost door een fietstunnel aan te leggen en de fietsroute tussen het station Vathorst en het centrum van Amersfoort te verbeteren. Belangrijke stakeholders, zoals de belangenvereniging Hooglanderveen, onderschrijven de aanleg van de tunnel. Ook de uitkomst van beide informatiebijeenkomsten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van een draagvlakonderzoek.

Inlichtingen

Afd. Programma's & Projecten: S.H.P. de Jong, tel 033-469 4642

Afd. Programma's & Projecten: M.C. Reinink, tel 033-469 5013

Bijlage 1: verschilplot Variant 4a

