

INFORMATIENOTITIE



AAN	De leden van de gemeenteraad
VAN	College van burgemeester en wethouders
ONDERWERP	Tracé-verkenning hoogwaardige fietsroute Culemborg - Houten
DATUM	12 november 2024
BIJLAGE	1. Variantenstudie hoogwaardige fietsroute Culemborg - Houten (GZDGCB1710028/1710072) 2. schetsontwerp en 3D-visual fietsbrug (GZDGCB1710028/1710071)
REGISTRATIENUMMER	GZDGCB1710028/1710074

Aanleiding

De gemeenten Culemborg en Houten en de provincies Gelderland en Utrecht willen het gebruik van de fiets stimuleren. Fietsen heeft veel voordelen, het is gezond, duurzaam, goed voor het milieu, het vergroot het gevoel van geluk en de creativiteit van de fietser, het heeft een relatief laag ruimtegebruik en het verhoogt de arbeidsproductiviteit. Eén van de manieren om het fietsgebruik te stimuleren is de aanleg van hoogwaardige fietsroutes.

Sinds 2016 ligt er de wens om een snelle fietsroute te realiseren tussen Culemborg en Houten. In november 2016 hebben de gemeenteraden van zowel Culemborg als Houten een motie (reg. nr. 1633547/15805) aangenomen die oproep om samen met provincie Gelderland, provincie Utrecht en ProRail de mogelijkheid te onderzoeken voor een snelle fietsverbinding. Inmiddels zijn er veel stappen gezet op dit dossier en is duidelijk dat de aanleg van de fietsroute gepaard gaat met grote investeringen. De grootste bijdrage zal afkomstig moeten zijn van het Rijk en de provincies. Hier is vooralsnog geen zicht op.

Vooraf is afgesproken dat er na het opleveren van de rapportage een formeel go/no-go moment zou komen voor eventueel verdiepende studies en beschikbaar stellen van budgetten. Wel onder voorbehoud dat alle deelnemende partners het eens zijn over het vervolg. Hierover is geen overeenstemming. Reden hiervan is de financiering. Binnen provincie Gelderland heeft deze fietsroute geen prioriteit en daarmee geen middelen beschikbaar voor de aanleg van de route. Provincie Utrecht geeft wel prioriteit aan de route, maar heeft nog geen gelden gereserveerd. Om deze reden is besloten dat er nu geen gezamenlijk besluit kan worden voorgelegd aan de gemeente- en provinciale besturen. Dit heeft immers geen zin als niet alle partijen in het vervolg (financieel) willen deelnemen. Het project wordt voorlopig on-hold gezet. Dit vormt dan ook aanleiding om uw raad te informeren over de stand van zaken.

1. Procesverloop

Na het aannemen van de moties in 2016 zijn er gesprekken gevoerd met alle in de motie genoemde betrokkenen. Deze hebben niet direct tot actie geleid. Voor de andere partijen had de fietsroute op dat moment geen prioriteit, omdat deze niet in landelijke of provinciale netwerken was opgenomen.

In 2018 ontstaat er een kans als de oude brug bij Vianen beschikbaar komt. Rijkswaterstaat onderzoekt samen met ProRail, gemeenten Culemborg en Houten de mogelijkheid om de brug vanuit de gedachte van circulaire economie te hergebruiken als fietsbrug tussen Culemborg en Houten. Dit bleek niet haalbaar. Het project is daarna opnieuw on-hold gezet.

Na een lobby wordt de fietsroute in 2020 opgenomen in zowel de regionale als provinciale fietsnetwerkkartaat. Hierdoor wordt de route vervolgens ook als wensbeeld opgenomen in de landelijke fietsnetwerkkartaat. Binnen Gelderland wordt daarop een motie aangenomen door Provinciale Staten om vier nieuwe snelfietsroutes te gaan onderzoeken, waaronder de route Culemborg – Houten.

In 2021 hebben beide provincies en gemeenten Culemborg en Houten gezamenlijk opdracht gegeven om een zogenaamde potentie analyse (reg. nr. 1710028/1710029) uit te voeren. Hierin is de verwachte groei van het aantal fietsers onderzocht als op dit traject een fietsbrug en een hoogwaardige fietsroute langs het spoor wordt aangelegd. De verwachting is dat het huidige aantal van 1425 dagelijkse fietsritten zal stijgen met tussen de 530 en 1310 dagelijkse ritten afhankelijk van hoe snel het gebruik van elektrische fietsen op deze route toeneemt. Dit hoge aantal nieuwe fietsritten gaf aanleiding voor een vervolgonderzoek.

De kosten voor dit vervolgonderzoek, een variantenstudie, worden gedragen door de gemeenten en provincies. Hiermee hebben alle partijen een gelijke stem in het project. Na het beschikbaar stellen van het budget in de begrotingen, wordt in het projectteam besloten dat provincie Gelderland penvoerder wordt en daarmee ook de rol van projectleider op zich neemt. Provincie Utrecht levert voor dit project de omgevingsmanager. Alle projectgroep leden zijn nauw betrokken bij het opstellen van de opdracht en aanbestedingsproces. De opdracht wordt gegund aan Movares.

Het projectteam vormt het vaste team dat samen met Movares werkt aan de opgave. Daarnaast is er een stakeholdersteam bestaande uit vertegenwoordigers van de fietsersbond, Waterschap, Hoogheemraadschap, ProRail, Rijkswaterstaat, Geldersch Landschap. De stakeholders mogen op vastgestelde momenten input leveren.

Na een zorgvuldig proces wordt de eindrapportage in april 2024 opgeleverd. Er wordt binnen het projectteam besloten om eerst de gedeputeerden en portefeuillehouders te informeren. Het eindrapport wordt nog niet gedeeld met derden.

2. Rapportage ‘Variantenstudie hoogwaardige fietsroute Culemborg – Houten’

In de bijlage vindt u de rapportage van de variantenstudie (reg.nr 1710028/1710072). Voorliggende variantenstudie biedt inzicht in de vraag hoe een hoogwaardige fietsroute, inclusief fietsbrug over de Lek, tussen Houten en Culemborg ingepast kan worden en welke routevariant daarbij de voorkeur heeft. In de rapportage komen veel verschillende thema’s aan bod komen die een direct verband hebben met de fietsroute. Stapsgewijs wordt vanaf de probleemstelling toegewerkt naar een tweetal varianten, een oostelijke en westelijke variant.

Naast eisen die gesteld worden aan constructie van de fietsbrug is ook in beeld gebracht welke knelpunten we tegenkomen in de totale fietsroute (kabels/leidingen, dwangpunten etc.). Maar ook welke effecten de fietsroute heeft op andere de aansluiting op het landschap, stedenbouw, ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie, recreatie en natuurwaarde.

Voor beide varianten is opgenomen wat de totale investeringskosten bedragen. Het gaat hierbij om de aanlegkosten. De voorbereidende engineering als eventuele vervolgonderzoeken zijn hierin nog niet meegenomen. We merken hierbij op dat deze kostenramingen geen budgetramingen zijn, maar dienen als basis voor onderlinge vergelijkbaarheid van de varianten. Het is een bandbreedte met een onzekerheidsmarge waarbinnen de kosten geïnterpreteerd dienen te worden. Bij budgetreserveringen dient altijd de bovenkant van de bandbreedte aangehouden te worden.

De bij deze rapportage horende bijlagen worden niet gedeeld. Dit heeft ermee te maken dat deze informatie bevat waarmee derden (bijv. aannemers) voordeel kunnen halen wanneer er toch besloten zou worden tot aanleg van de fietsroute.

De totale investeringskosten van:

- **de westelijke variant bedragen ca. € 65 miljoen.** Daarvan is verreweg het grootste deel ca. € 55 miljoen, bestempeld voor realisatie van de fietsbrug over de Lek, inclusief aanbruggen van en naar de fietsbrug. *(bandbreedte westelijke variant: € 48.700.000 en € 87.700.000 ex. BTW)*
- **de oostelijke routevariant bedragen ca. € 70,5 miljoen.** Daarvan is verreweg het grootste deel, ca. € 48 miljoen, bestempeld voor realisatie van de fietsbrug over de Lek. De aanleg van een volledig nieuw fietspad parallel aan het spoor, inclusief kunstwerk over de Lekdijk bedraagt ca. € 8,7 miljoen en de fietsconstructie onder de huidige spoorbrug in de uiterwaarden kost ca. € 3,2 miljoen. *(bandbreedte oostelijke variant: € 52.900.000 en € 95.200.000 ex. BTW)*

Om te komen tot een voorkeursvariant zijn een vijftal bouwstenen gedefinieerd, te weten:

- Bouwsteen 1 - Fietsbrug is belangrijke schakel en iconische verbinder
- Bouwsteen 2 – Kruisen van het spoor
- Bouwsteen 3 – kruisen van de Lekdijk
- Bouwsteen 4 – Aansluitingen Eiland van Schalkwijk
- Bouwsteen 5 – Inpassing binnen Culemborg

Per bouwsteen is onderzocht hoe deze het beste kan bijdragen aan de realisatie van een hoogwaardige fietsroute. Om een beeld te geven hoe en dergelijke nieuwe brug eruit zou kunnen zien is een eerste impressie, ofwel schetsontwerp opgesteld. U vindt dit schetsontwerp in de bijlage bij deze informatienotitie (reg.nr. 1710028/1710071).

3. Conclusies

Op basis van de afweging van beide varianten komen we tot de volgende conclusies:

- **Oostelijke routevariant heeft de voorkeur**
Op basis van de afweging van beide routevarianten heeft de oostelijke routevariant de voorkeur. Deze variant kent de minst negatieve effecten op natuurwaarden en landschap. Ook vanuit verkeerskundig oogpunt scoort de oostelijke variant op bijna alle criteria net wat beter dan de westelijke variant. Met name de kortere afstand, het minder aantal stops en conflictpunten met gemotoriseerd verkeer en de aanwezigheid van grotere delen met vrijliggende fietspaden, maken dat de oostelijke variant aantrekkelijker zal zijn om te fietsen dan de westelijke variant. Bijkomend voordeel van de oostelijke variant ten opzichte van de westelijke variant is het feit dat er minder fietsers door de kern Schalkwijk zullen komen. Belangrijke aandachtspunten voor de oostelijke variant, die mogelijk tot hogere kosten kunnen leiden, zijn de aankoop van particuliere gronden langs het spoor tussen Overeind en de Pothuizerweg op het Eiland van Schalkwijk en het ontwerp van de onderdoorgang onder de spoorbrug in de uiterwaarden.
- **Gefaseerde aanleg mogelijk**
De planvorming en bouw van een nieuwe hoogwaardige fietsroute met een fietsbrug over de Lek gaat natuurlijk niet over één nacht ijs. Er is pas een eerste stap gezet met een schetsontwerp en een kostenraming die nog een brede bandbreedte kent. We hebben geconcludeerd dat een nieuwe fietsbrug over de Lek tot een aanzienlijke verhoging van de fietspotentie kan zorgen. De bouw van de fietsbrug kost daarbij tussen de € 48 en € 55 miljoen euro. Willen we echter de volle fietspotentie benutten en daadwerkelijk een hoogwaardige fietsroute realiseren die bij kan dragen aan de versterking van het regionale fietsnetwerk, en een verschuiving van de modal shift naar minder autoverkeer en meer fietsverkeer op de korte- en middellange afstand teweeg

kan brengen. Dan is ook een kwaliteitsverbetering nodig van de aansluitende routes, zowel aan de Culemborgse zijde (geschatte kosten ca. € 800.000 euro) als aan de zijde van het Eiland van Schalkwijk (geschatte kosten ca. € 14,5 miljoen voor de oostelijke routevariant en € 3,2 miljoen voor de westelijke routevariant). De kosten voor Culemborg zijn gebaseerd op een vrijliggend fietspad langs de Otto van Reesweg als aanrijdroute richting de fietsbrug.

4. Vervolg

De aanleg van de hoogwaardige fietsroute gaat gepaard met grote investeringen. Hoewel het niet in de lijn der verwachting ligt dat de gemeenten Culemborg en Houten eenzelfde investering doen als de provincies, wordt wel een bijdrage verwacht. Hiervoor is op dit moment nog geen budget gereserveerd. Ditzelfde geldt voor de gemeente Houten.

Beide provincies realiseren zich dat zij en het Rijk de grootste kosten voor de aanleg van de fietsroute voor hun rekening zullen moeten nemen. De ambtelijke vertegenwoordiging van de provincie Gelderland heeft laten weten dat zij vanuit het budget Fiets geen kans zien om hier geld voor vrij te maken en dat deze verbinding ook niet de hoogste prioriteit heeft. Provincie Utrecht staat wel positief tegenover de fietsroute, maar heeft op dit moment nog niet inzichtelijk in welke mate er bijgedragen kan worden aan de fietsroute. Het huidige kabinet heeft nieuwe fietsverbindingen niet hoog op de agenda staan.

De route is dus serieus onderzocht, maar wordt voorlopig on-hold gezet. Wij merken daarbij op dat het reeds geïnvesteerde bedrag voor de variantenstudie niet alleen heeft geleid tot inzicht in de mogelijke varianten en kosten voor de aanleg van een hoogwaardige fietsverbinding. Omdat ervoor gekozen is binnen de projectgroep om niet alleen de fietsbrug, maar ook de aanliggende infrastructuur mee te nemen in de studie, ligt er nu een ontwerp (incl. raming) voor de aanleg van een vrijliggende fietsroute langs de Otto van Reesweg. Het gaat om het deel vanaf de Ovonde tot aan de dijk. Dit is één van de maatregelen uit het GVVP (Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan). Hierdoor is het mogelijk om ook als de fietsbrug niet wordt aangelegd, om de fietsverbinding langs de Otto van Reesweg te realiseren als er voldoende financiële ruimte in de gemeente begroting ontstaat.

Op dit moment zullen we het project hoogwaardige fietsroute Culemborg – Houten dan ook even in de wachtstand zetten. Wel zullen we, zowel vanuit de gemeenten als Regio Rivierenland een lobby blijven voeren, om de route op de kaart te houden. Hierdoor wordt aanleg in de toekomst niet onmogelijk.