

Datum 6 februari 2019
vergadering

Aanwezig

voorzitter: de heer C.E. Eskes

secretaris: de heer F. van Drie

de leden: ChristenUnie: de heren J. Bisschop en M. van Mourik
VVD: de heren A.J. Hoek en E. Mandersloot
SGP: de heren H. Don en J. Heijboer
Dorpsbelang Renswoude: de heren P. Robbertsen en J.B. Stutvoet
CDA: de heren S. Hardeman en T. Schimmel

tevens aanwezig: mevrouw M.C. Teunissen-Willemsen (wethouder)

notulist: de heer J.B. Kammeraad

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

2. Vaststelling agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

3. Vaststelling verslag en besluitenlijst 14 november 2018

Het verslag en de besluitenlijst worden ongewijzigd vastgesteld.

4. Ingekomen stukken en mededelingen

Toezeggingenlijst

De voorzitter meldt dat de onderbouwing van de € 35.000 extra voorbereidingskosten fietspad Barneveldsestraat is afgehandeld en dus van de lijst af kan. De uitgaven ten laste van de reserve zouden geactualiseerd worden in de raadsstukken. Dat is gebeurd en daarmee kan deze toezegging ook van de lijst af.

Spoorcorridor SUN-line Schiphol-Utrecht-Nijmegen

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5. Voorstel variantenstudie Barneveldsestraat

Wethouder Teunissen memoreert dat ondanks dat de weg veiliger is geworden door de aanleg van fietspaden er zaken toch niet helemaal zijn goed gegaan. Er was veel last van wortelopdruk en op veel plekken was de afwatering niet goed omdat de fietspaden wat hoger waren aangelegd dan het wegdek. Er is veel werk verzet met de variantenstudie en er is ook nog sprake van de aanleg van glasvezel langs de Barneveldsestraat wat gestremd is omdat bekend was dat er werkzaamheden zouden worden uitgevoerd maar de mensen die

in verwachting zijn van glasvezel zijn toch enigszins gerustgesteld want er wordt hard aan gewerkt.

De heer Don vindt dat de keuze moet worden gemaakt tussen de varianten 0 en 6. De overige varianten zijn alleen al op basis van de financiële kant niet serieus het overwegen waard. In de huidige situatie is de snelheid 80 km/h. Dat is een V85-snelheid is de snelheid die door 85% van de weggebruikers wordt gereden; de overige 15% van de weggebruikers gaat met de snelheid daar overheen. Er zou ook een slag kunnen worden gemaakt in de veiligheid bij het handhaven van de 80 km/h door met een flitsapparaat in de berm te gaan staan. Aangenomen wordt dat de weg in variant 6 moet worden ingericht als een 60 km weg. Kan worden geconcretiseerd wat dat dan inhoudt? Ook zou kunnen worden geprobeerd om eerst te kijken nadat de borden zijn geplaatst wat daarvan het effect is voordat de weg wordt heringericht. Dat geeft weinig meer kosten ten opzichte van variant 0 en misschien levert dit ook wat op.

Er was al een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld voor variant 0 en aangenomen wordt dat de gevraagde € 65.000 is voor extra kosten die gemaakt worden maar dat is best een hoog bedrag voor het aanpassen van de snelheid van 80 naar 60 km/h. Zit de € 35.000 die in de najaarsnota beschikbaar is gesteld hier ook in? Zijn de genoemde bedragen in de vertrouwelijke bijlage een inschatting of zijn er al prijsopgaven gevraagd? Het is verstandig om eerst te kijken wat een realistische prijs is voordat een uitgebreidere opdracht wordt verstrekt aan de huidige partij die het uit gaat voeren. Is het niet verstandig om de herinrichting van de rijbaan door een andere partij te laten uitvoeren?

De heer Mandersloot heeft ook de vraag of het extra gevraagde bedrag van € 65.000 bovenop de € 35.000 komt die er al lag. De VVD heeft ook een voorkeur voor variant 6. Het is erg belangrijk dat de veiligheid wordt gewaarborgd maar dat ook wordt gekozen voor een oplossing die toekomstgericht is. In het stuk staat dat variant 6 niet geheel voldoet aan de CROW-richtlijnen. Wat wordt er dan niet gehaald en wat zijn de consequenties voor de gemeente als er wat gebeurt op de weg? Kan de gemeente dan aansprakelijk worden gesteld omdat zij zich niet aan bepaalde richtlijnen heeft gehouden?

De heer Robbertsen is het eens met de 60 kilometerzone in variant 6 maar zou het kunnen dat het 80 km/h blijft gezien het aantal ongevallen dat de laatste jaren op de weg heeft plaatsgevonden en dat aantal niet zodanig is dat 60 km/h moet worden ingevoerd? Voor de veiligheid is 60 km/h wel weer goed. De Emminkhuizerlaan is ook een 60 km weg. Daar zijn twee kostbare drempels aangebracht maar er kan gewoon 80 km/h worden gereden. Als de gemeente er toch meer geld in gaat stoppen kan wellicht wat worden gedaan met versmallingen omdat ambulances in volle vaart over de Barneveldsestraat moeten kunnen rijden. De fractie heeft dezelfde vraag over de 32.000 of € 35.000 deel uitmaakt van het bedrag van € 65.000. De specificatie van het voorbereidingskrediet voor variant 6 was nogal summier.

De heer Hardeman zou graag zien wat de herinrichting van de weg in variant 6 exact inhoudt.

De heer Van Mourik is het niet eens met de gevraagde beslissing om in te stemmen met variant 6. De gemeente had problemen met het fietspad en niet met de weg en er was een afwateringsprobleem. De taak was dat het fietspad zou worden hersteld. Firma Boonzaaijer heeft de opdracht gekregen om het probleem met het water en het fietspad op te lossen. Boonzaaijer heeft een aantal kanttekeningen geplaatst bij zijn opdracht met betrekking tot de huidige situatie waar de bomen een belangrijk onderdeel van waren. Vervolgens komt de discussie of de weg wel deugt. Het is vreemd dat dan ineens wordt gegaan naar 60 km/h en de fractie zou liever voor variant 4 kiezen maar dan zonder aankoop van de grond inclusief

fysieke geleiders voor de fietsers. Er zou een 60 kilometerzone kunnen worden gemaakt vanaf de beek tot en met de Bekerweg. De gras/ betonblokken zouden dan kunnen worden meegenomen met de railing maar over acht jaar is er toch groot onderhoud nodig en dan zou het ook kunnen worden aangepakt.

De Barneveldseweg is geen erftoegangsweg maar een van de belangrijkste verkeersaders van het dorp. Dan moet ervoor worden gezorgd dat de weg ook toekomstbestendig wordt voor een ondernemend Renswoude met de ambities die de gemeente heeft als een stukje groei, zelfstandige gemeente en het bedrijventerrein uitbreiden.

De heer Van Drie bevestigt dat bij V85 15% van de weggebruikers harder gaat dan 95 km/h. Op de weg wordt incidenteel gehandhaafd maar dat is heel beperkt. Het profiel van de weg moet overeenkomen met de snelheid die er mag worden gereden en dat is hier niet zo.

Weliswaar is er sprake van een te smal profiel maar door de lage frequentie van het verkeer kan er toch nog best hard gereden worden. De meerkosten ten opzichte van variant 0 zitten niet alleen in het borden plaatsen. De politie eist voor handhaving dat wanneer men wil dat daar de gepaste snelheid wordt gereden het wegprofiel daarop dient te worden aangepast. Er wordt daarom gekeken naar het verhogen van de kruisingsvlakken en op punten waar conflicten kunnen worden verwacht. De hulpdiensten vinden het geen probleem als de weg naar 60 km/h gaat mits het aantal verticale elementen zoveel mogelijk wordt vermeden. Dat zal verder met hen worden uitgewerkt. Er dient dus gekeken te worden naar drempels, plateaus, belijning en bebording en dat lukt niet met slechts bijvoorbeeld € 10.000. Alleen bebording is geen oplossing want dan zal er niet worden gehandhaafd en dan is de snelheidsverlaging een wassen neus.

Het voorbereidingskrediet van € 65.000 is een aanvullend bedrag. Eerst is gevraagd om € 1500 om een kleine vraagspecificatie op te mogen stellen. De raad heeft destijds gezegd dat het probleem aan de ondernemers moeten worden voorgelegd en dat die met een oplossing zullen komen. Er zijn toen drie partijen uitgenodigd maar één partij zei al bij de inschrijving dat zij het risico te groot vond en er niet aan mee zou doen. Toen bleven twee inschrijvingen over waarvan een van de plaatselijke aannemer. Van Boonzaaijer werd een product ontvangen waar de gemeente 15 jaar geen omkijken naar had en het had nog een veel langere levensduur. Aan Boonzaaijer is een klein gedeelte van de opdracht gegeven voor die € 35.000 om het ontwerp dat hij had opgesteld verder uit te werken. Een groot deel van deze voorbereidende werkzaamheden is daadwerkelijk uitgevoerd en er zijn ook aanvullende metingen gedaan, onderzoek naar de bomen et cetera. In oktober 2018 is een presentatie gegeven met de vraag of een variantenstudie mocht worden uitgevoerd. Een groot deel van de € 35.000 (aanvullend krediet) is hiervoor gebruikt. Daar had de gemeente kosten aan, externe partijen hebben hiervoor kosten gemaakt en een aannemer is er druk mee bezig geweest.

De € 65.000 die nu wordt gevraagd is best een riant bedrag. Dat hoeft niet op maar het is belangrijk dat de gemeente het werk goed kan doen. Als het raadsbesluit is gevallen dient dit goed te worden uitgewerkt om te kunnen komen met een definitief ontwerp en dan wordt aan de raad een uitvoeringskrediet gevraagd. In de € 65.000 is een stuk begeleiding van de uitvoering meegenomen.

De prijzen in variant 0 zijn conform de aanbieding die de gemeente heeft gehad van de firma Boonzaaijer. Er zit gedeeltelijk meerwerk bij om de verbreding met grasbetonstenen te kunnen uitvoeren. Niet alle varianten zijn op dat niveau doorgerekend. Dat kan niet want dan moesten de ontwerpen veel gedetailleerder zijn maar er is gevraagd om een raming van de kosten. Dat zijn wat grovere getallen en daar kan het voor gemaakt worden. De prijzen in variant 0 zijn heel nauwkeurig en hopelijk zit er in de prijzen van variant 6 wat ruimte. Het is

de vraag of het wenselijk is om het extra werk door een andere partij te laten uitvoeren want dan wordt gauw gekomen aan dubbele kosten omdat beter werk met werk kan worden gemaakt en met twee aannemers op het werk kunnen er ook problemen komen met garanties.

Ook in variant 6 wordt niet voldaan aan de CROW-richtlijnen. Er zijn varianten waarin daar wel aan wordt voldaan maar dan moet er (veel) grond worden gekocht. Dat is een moeizaam traject en het kost tijd. In ieder geval wordt het met de voorgestelde variant 6 aanzienlijk verbeterd ten opzichte van wat het nu is. De breedte van de weg wordt niet anders maar er wordt wel dichter gekomen bij de richtlijnen en daarmee wordt de veiligheid verbeterd. De gemeente heeft een aannemer die een prima oplossing heeft aangeboden maar gaandeweg het traject zijn de consequenties onderschat van het effect wanneer de bomen ertussen worden weggehaald. Die vormen namelijk nu een soort van natuurlijke barrière tussen het fietspad en de rijbaan. Het geeft ook een visuele versmalling, hoewel dat niet bij iedereen helpt, om de snelheid wat te vertragen. Geleiderail is voor bepaalde gedeelten best wel een oplossing maar het weghalen van de bomen valt onder de Boswet omdat de provincie daarover gaat en het buiten de bebouwde kom is. De provincie zal dan zeggen dat het prima is om de bomen weg te halen maar dat er ook wat voor moet terugkomen in de groenstrook voor een stukje landschap. Er wordt gezocht naar plekken waar de bomen wel kunnen worden teruggebracht maar dat is best lastig want er is niet zomaar een plek waar even 50 bomen kunnen worden geplaatst.

Als de gemeente een nieuwe situatie zou maken worden de richtlijnen anders gehanteerd dan wanneer een bestaande situatie wordt geoptimaliseerd. Het valt best wel mee met het aantal ongevallen op de Barneveldsestraat maar de conflictsituaties kunnen groter worden omdat de snelheid groter wordt en de afstand tot de fietsers kleiner. Door het verlagen van de snelheid op de weg wordt het conflict minder groot gemaakt. In overleg met de hulpdiensten wordt bekeken welke fysieke maatregelen moeten worden getroffen om de snelheid omlaag te brengen. Dat betekent niet overal drempels maar het zal zorgvuldig worden gedaan.

De vergunning voor het aanleggen van glasvezel in het buitengebied is geheel verleend met uitzondering van de Barneveldsestraat omdat de gemeente anders meerkosten zou krijgen en de bewoners een glasvezelnetwerk krijgen waar door de werkzaamheden steeds schade zal ontstaan en je ook in de toekomst last zou kunnen krijgen. Een aantal buurtambassadeurs heeft zich enorm ingezet om dingen voor elkaar te krijgen. Het eerste resultaat daarvan is dat tussen de gemeentegrens en huisnummer 43 glasvezel wordt aangelegd.. Tussen de rotonde en de gemeentegrens liggen de kabels op het grondgebied van de gemeente en op het gedeelte tussen de rotonde en huisnummer 43 is het op particulier terrein met uitzondering van de boringen die reeds zijn uitgevoerd. NKM is op dit moment bezig met de realisatie en deze week wordt het werk uitgevoerd. De buurtambassadeurs zijn bezig met het resterende gedeelte van het projectgebied. Er wordt nog steeds aan getrokken om ook het resterende deel van de Barneveldsestraat voor elkaar te krijgen. De gemeente heeft een brief uitgedaan aan het eind van het jaar aan bewoners die glasvezel in het eerste kwartaal zullen krijgen. Voor het andere deel is benoemd dat dit niet op korte termijn zal gebeuren maar waarschijnlijk een jaar later. Aangegeven is dat de gemeente er open voor staat om ook het resterende gedeelte vooruitlopend op de werkzaamheden aan te mogen leggen. De buurtambassadeurs doen goed werk en verwacht wordt daarom dat er nog meer gaat gebeuren.

De oplossing van het probleem met het fietspad veroorzaakt volgens de gemeente mogelijk een ander probleem en er is wel overwogen dat dit risico moet worden geaccepteerd of dat

er wat mee gedaan moet worden. Er staan nu veel bomen maar die gaan weg. Daar moet de gemeente wat voor terug doen en het zal niet lukken om een ontheffing te krijgen hiervoor zonder de bomen terug te plaatsen. Om de conflictsituatie wat te verkleinen is het zinvol om de snelheid wat te verlagen. Zonder aankoop van grond een variant 4 maken wordt lastig want dan zullen wat compromissen moeten worden gesloten om te voldoen aan een bredere rijbaan, de snelheid wat vergroten en kleinere tussenbermen. Dan kan het conflict worden opgelost door er een barrière te plaatsen. Dat zou een oplossing kunnen zijn bij het bos waar nu een hele smalle tussenberm is maar het zal niet lukken om dat over de hele lengte te doen gelet op het herplanten van bomen en dergelijke en de snelheid op de weg zal hierdoor echt niet naar beneden gaan. Voorts komen er dan conflicten met kruisende fietsers.

Natuurlijk is dit een belangrijke toegangsweg tot Renswoude maar ook in omliggende gemeenten wordt op dit soort wegen een 60 km regime gemaakt. Het is niet zo dat door het invoeren van 60 km/h het dorp minder bereikbaar wordt. Het wordt wel wat minder snel maar dat doel wordt ook nagestreefd.

De heer Van Mourik vindt het vreemd dat wanneer er weinig ongevallen zijn op de Barneveldseweg de snelheid moet worden verlaagd naar 60 km/h. Er wordt gesproken over het maken van een probleem met een ander probleem maar wat is dan het probleem en welk probleem komt er dan nog meer? Is er onderzoek gedaan naar het effect van verlaging van de snelheid? Met variant 0 is niets mis. Dan kan de 80 km/h gehandhaafd blijven en als het nog veiliger moet zou de weg breder kunnen worden gemaakt door het weghalen van de bomen. Een boom is immers een gevaar op zich voor een weggebruiker als daar tegenaan wordt gereden. Als er dan toch bomen moeten worden geplaatst, plaats ze dan naast de railing of buiten het fietspad zodat de weggebruikers er niet zoveel last van hebben. De fractie blijft voorstander van het maken van een 60 kilometergedeelte tussen de beek tot de Bekerweg omdat daar sprake is van veel aanwonende mensen en uit de zijwegen veel auto's de weg oprijden. De gemeente zou naar wat wordt aangegeven een onderzoek moeten doen. Dan is de gemeente niet te veel geld kwijt.

De heer Hoek vraagt of voor de ChristenUnie de snelheid of de kosten een probleem zijn. Wil zij de snelheid niet naar 60 km/h verlagen omdat de ondernemers daar een probleem mee zouden hebben of is dit een financiële afweging? Van de ondernemers wordt juist gehoord dat 60 km/h voor hen geen probleem is maar natuurlijk zijn er ook ondernemers die de 80 km/h willen handhaven.

De heer Hardeman verwacht dat het tijdsverschil van 60 of 80 km/h op dit traject slechts 1 minuut zal zijn maar voor de veiligheid is het beter als die naar 60 km/h gaat. Van een van de coördinatoren van de aanleg van glasvezel is begrepen dat het traject over particuliere grond klaar is behalve een paar boringen. Als dat zo is, zijn er dan nog obstakels waardoor het niet kan worden uitgevoerd? Er schijnt een brief te zijn rondgegaan van O-gen en NKM dat alles in principe 1 april klaar is zonder uitzondering.

De heer Don wijst erop dat de firma Boonzaaijer al in beeld is voor variant 0 en als hij ook het aanvullende deel mag doen kan hij zelf de prijs bepalen omdat er geen concurrentie is. Het is daarom belangrijk dat de gemeente zelf kan inschatten of er sprake is van een reële prijs en het lijkt verstandig om Boonzaaijer te informeren dat hij niet zomaar de vervolgoeddracht krijgt.

Het argument om de weg eventueel op 80 km te houden is het kostenverschil tussen variant 0 en variant 6. Nu is de situatie dat 80 km/h wordt toegestaan en dat er niet wordt gehandhaafd. Als de snelheid naar 60 km/h gaat en er nog steeds niet wordt gehandhaafd,

gelet op de situatie op de Emminkhuizerlaan waar de herinrichting van de weg niets heeft opgeleverd, is de vraag waarom de snelheid zou moeten worden aangepast en de weg anders dient te worden ingericht. Er moet een soort garantie komen dat er een handhavingsregime komt want anders betwijfelt de fractie of dit voldoende oplevert. De fietspaden zijn al vrij liggend en dan is 80 km/h acceptabel mits wordt gehandhaafd. De heer Robbertsen memoreert dat het in december 2017 ging om € 32.000 voorbereidingskrediet en nu € 65.000 en in april 2017 om € 27.000. Klopt dit? De vraag is of een 60 kilometerzone noodzakelijk is want de rotonde bij de Lucht remt ook al behoorlijk af. Doen Barneveld en Ede mee wanneer Renswoude op 60 km overgaat? Het is dan wel noodzakelijk dat na de rotonde ook een herinrichting plaatsvindt van de weg want anders wordt het daar een racebaan. Als het 80 km wordt, moet er dan niet voor worden gezorgd dat de hele weg wordt aangepast na het eerste stuk, mede voor de veiligheid van de fietsers? Overigens staat bij het voorbereidingskrediet variant 5 en dat moet variant 6 zijn. De heer Van Mourik merkt op dat er een oplossing is voor het fietspad en het afwateringsprobleem maar er wordt ineens bijgehaald dat de weg niet veilig is terwijl er bijna geen ongelukken gebeuren. De gemeente kan beter dat geld behouden. De fractie vindt een snelheid van 80 km/h prima want het is al jaren zo geweest maar heeft wel problemen met de snelheid van 60 km/h want daar is weinig aan de hand. Wethouder Teunissen wijst erop dat de gemeente alle bomen gaat weghalen om het fietspad en de afwatering goed te maken. Nieuwe bomen worden veel kleiner teruggeplaatst en de bomen die er nu staan zijn in zo'n slechte staat dat ze ook weg moeten. Dan ontstaat de situatie dat op een weg waar veel mensen 95 rijden in plaats van 80 met uitschieters naar 175 de fietsers zonder de barrière van de bomen aangeschoten wild zijn. De bomen zorgen ook voor een optisch gevoel van niet te snel. De weg is niet geschikt om 80 km/h te rijden. Als de weg veilig wordt gemaakt in de 80 kilometervariant zijn er in ieder geval grondaankopen voor nodig. Dat kost veel tijd en geld. Dan is de beste oplossing om de snelheid naar beneden te brengen. Bovendien zijn al dit soort wegen in het buitengebied al 60 km wegen. Als de gemeente de situatie minder veilig maakt en er gebeurt een ongeluk terwijl er nu wat aan te doen is, is dat de beste oplossing. Natuurlijk zijn er extra kosten mee gemoeid maar de provincie heeft fondsen voor het verbeteren van de veiligheid op een weg en daarover worden inmiddels gesprekken gevoerd. Als de provincie de maatregelen als voldoende veilig aanmerkt zou de provincie tot 50% aan de kosten kunnen bijdragen. De heer Van Drie meldt dat met de provincie gesprekken zijn gevoerd over het verbeteren van de fietsveiligheid. De provincie wil graag subsidie verlenen maar stelt wel de voorwaarde dat het gaat om een echte regionale fietsroute. De gemeente heeft geen verkeersgegevens als het gaat om het aantal fietsen op de Barneveldsestraat terwijl de provincie de voorwaarde stelt dat dat daar minimaal 500 fietsbewegingen per dag moeten plaatsvinden. De metingen hiervoor moeten dus nog plaatsvinden. Het aanleggen van glasvezel is een zaak tussen Glasvezel Buitenaf dat tegenwoordig CAIW heet en particulieren. De gemeente is vergunningverlener voor de weg en heeft de vergunning niet verleend om de reden die al is verteld. De buurtambassadeurs denken een heel tracé gereed te hebben op particuliere gronden en dan gaat het om huisnummer 43 tot de aansluitingen aan de Wittenoordseweg. Het is wel van belang dat daar ook CAIW mee instemt en dat ook NKM dit op die manier kan realiseren. Het traject door het bos is bijvoorbeeld best lastig. Spreker is niet bekend met de brief van O-gen. Wat betreft de prijsvorming voor de werkzaamheden aan de rijbaan: Er is een onderhoudscontract met de firma Van Doorn. Hierdoor heeft de gemeente goede

referentiegetallen maar die zijn een paar jaar oud. De gemeente kan het aanvullende deel eruit houden voor de firma Boonzaaijer maar het is de vraag of dat wenselijk is. Als er borden komen te staan met 60 km/h triggert dat mensen om zich eraan te houden maar er kan geen garantie worden gegeven dat zal worden gehandhaafd. Hierover zal wel een gesprek worden gevoerd met de verantwoordelijke handhavers.

Het college heeft een voorbereidingskrediet gekregen van € 32.000. Daarnaast heeft de raad eind 2018 een voorbereidingskrediet verstrekt van € 35.000 maar er is geen sprake van een tussenliggend krediet van € 27.000. Er is wel een klein bedrag van € 1500 gevoteerd voor het opstellen van de specificatie van de vraag maar in ieder geval wordt het nader uitgezocht en daar wordt op teruggekomen. Er zijn gesprekken gevoerd op ambtelijk niveau met Barneveld en Ede. In het verleden is Renswoude eigenwijs geweest met het handhaven van de 80 km/h en daar hebben Barneveld en Ede zich toen bij neergelegd en er vrij liggende fietspaden gemaakt. Barneveld gaat bij het volgende groot onderhoud naar 60 km/h. Ede overweegt heel sterk om de snelheid ook naar 60 km/h terug te brengen wanneer Renswoude daar resultaten mee behaalt.

De heer Don begrijpt dat het nog onzeker is of de provinciale subsidie wordt gekregen maar gaat dan om 50% over het verschil tussen variant 0 en variant 6 of is het 50% van het hele bedrag? In de huidige situatie is sprake van veel snelheidsovertredingen en dan wordt er ook niet gehandhaafd. Er moet dan wel meer informatie beschikbaar komen of wel wordt gehandhaafd bij een snelheidsregime van 60 km/h want anders is het niet zinvol om deze aanpassing te gaan doen. Natuurlijk is het niet zo dat wanneer het bij 80 km wordt gehouden en er gebeurt een ongeluk, dan heeft de gemeente het gedaan en bij 60 km/h gaat alles goed. Er kunnen altijd dingen gebeuren in het verkeer maar bij zo'n investering moet het wel duidelijk zijn dat het ook gaat renderen.

De heer Robbertsen verwacht dat het een racebaan wordt met geleiderail en alle bomen weg. Veiligheid dient voorop te staan en daarom dient de snelheid toch te worden aangepast. De € 27.000 is een raadsbesluit van 4 april 2017 voor een voorbereidingskrediet om de mogelijkheden te onderzoeken om de wateroverlast en de wortelopdruk op te lossen. De heer Van Mourik leest bij variant 6 dat de kans op subsidie beperkt is. Bij variant 0 staat geen subsidie en dat is dus een kans die is misgelopen. Spreker stelt voor om dit voorstel niet door te zetten naar de raadsvergadering maar dat eerst wordt onderzocht het voorstel van zijn fractie met wel of geen railing en de mogelijkheid te onderzoeken om bomen tussen de railing en het fietspad neer te zetten. Er moet nu geen overhaaste beslissing worden genomen. Als de kosten van zijn voorstel bekend zijn en of het wel of niet veilig is kan met elkaar een weloverwogen keuze worden gemaakt.

De heer Hoek begrijpt dat wordt voorgesteld om nog een variant 7 te onderzoeken.

De heer Van Drie legt uit dat variant 0 voor de provincie geen motivatie is om daar subsidie op te geven want er wordt geen subsidie gegeven voor comfortabel en veiligheid. Het comfort dat wordt verbeterd door er een fietspad aan te leggen is eigenlijk niet meer dan groot onderhoud. Het comfort dat de provincie bedoelt is als er nu geen vrij liggende fietspaden waren maar deze zouden worden aangelegd waardoor de fietsers van de rijbaan zouden worden gehaald. De subsidie gaat over 50% van de totale projectkosten en dat is substantieel maar de gemeente mag zich daar niet door laten leiden door daarom het project maar op te blazen. De gemeente gaat voor veiligheid en stelt daarom voor om de inrichting te wijzigen in een 60 km/h zone. De provincie is daarvoor enthousiast en als kan worden aangetoond dat er 500 fietsbewegingen plaatsvinden wordt een reële kans gemaakt op de subsidie.

Er zal voor de raadsvergadering een overzicht worden verstrekt van de gevoteerde voorbereidingskredieten en wat nu nog wordt gevraagd.

De voorzitter stelt voor om een laatste ronde te houden langs elke fractie waarin wordt gezegd welk scenario de voorkeur heeft en hoe wordt gedacht over het aanvullende voorstel van de ChristenUnie.

Vervolgens wordt de vergadering geschorst

De voorzitter heropent de vergadering.

De heer Don vindt dat er sympathieke elementen zitten in het voorstel van de ChristenUnie maar vertraging dient te worden vermeden. Daarom dient het voorliggende raadsvoorstel naar de raad te gaan waarbij vooral aandacht voor de varianten 0 en 6 en er zou even gekeken kunnen worden of bijvoorbeeld de geleider uit variant 4 meegenomen zou kunnen worden in variant 6 tussen nu en de raadsvergadering. Voor de SGP was variant 4 geen optie omdat het te duur zou worden maar wellicht kan nog even worden gekeken hoe het precies zit met de herplant en met de aankoop van gronden. In ieder geval dient het als debatstuk naar de raad te gaan en op prijs zou worden gesteld of dan iets kan worden gezegd over de subsidie en over handhaving want alleen de snelheid verlagen is niet genoeg om het probleem definitief op te lossen.

De heer Robbertsen zou het een goede zaak vinden als er iets kan worden gezegd in de aanstaande raadsvergadering over variant 7 maar daar moet gezien de tijd geen grote studie naar gedaan gaan worden. Op bepaalde stukken van de Barneveldsestraat zou geleiderail kunnen worden aangebracht als de bomen weg zijn maar voor geleiderail én bomen is er te weinig ruimte. De fractie is in verband met veiligheid voor een 60 km regime. Positief is dat Barneveld en Ede daarbij willen aansluiten. De mogelijkheid voor het verkrijgen van subsidie mag de gemeente niet laten lopen.

De heer Hoek opteert nog steeds voor variant 6. Het is sympathiek dat er nog andere ideeën komen maar er mag geen sprake zijn van vertraging in de tijd. Het is goed als in de periode tot de raadsvergadering nog gekeken wordt naar wat de ChristenUnie voorstelt en dat zou nog een aanvulling kunnen zijn voor wat er gebeurt in de raad van maart.

De heer Hardeman is in principe voor variant 6 maar de fractie heeft er geen probleem mee als er kort gekeken wordt naar het voorstel van de ChristenUnie. Echter, op dit soort wegen gaat de snelheid van 80 km/h er toch uit.

Wethouder Teunissen merkt op dat er nog wel sprake is van een vakantie in de vier weken tot de raadsvergadering. Daarnaast willen de fracties natuurlijk de stukken ook nog even bekijken en bespreken voor de raadsvergadering. Er is deels wel gekeken naar het aanbrengen van geleiderail maar het wordt een hele uitdaging. In ieder geval krijgt de raad nog een overzicht van de verschillende voorbereidingskredieten. Helaas kan ze niet aanwezig zijn op de raadsvergadering van 5 maart. Dan wordt spreker vervangen door wethouder Van 't Foort maar die zit minder goed in de materie. Bovendien is het gebruikelijk om technische vragen in de commissie te behandelen. Daarom doet zij het verzoek aan de raadsleden om eventuele vragen tijdig te mailen.

Eigenlijk had de aanpassing van de fietspaden een jaar geleden al gestart moeten zijn. Het college wil de fout niet opnieuw maken en daarom goed kijken naar de mogelijkheden. Een van de elementen was het veiligheidsaspect als de bomen worden weggehaald. Daarom is aan de raad gevraagd de mogelijkheid om dit verder te onderzoeken en dat ligt nu voor. Het college zal haar best doen om de door de ChristenUnie voorgestelde variant nog te verwerken in de stukken maar ze vraagt om begrip dat daar weinig tijd voor is.

De voorzitter wijst erop dat de vragen altijd tussentijds kunnen worden gemaïld en dat het antwoord dan naar de gehele commissie wordt gestuurd.

Conclusie:

De voorzitter concludeert dat het voorstel als debatstuk naar de raad gaat.

6. Stand van zaken overige projecten

Wethouder Teunissen meldt ten aanzien van Beekweide 1 dat de laatste twee woningen aan de Tureluurweide begin februari 2019 worden opgeleverd. Daarnaast zal het resterende deel van het openbare gebied worden aangelegd. Er is een verkeerskundig bureau geselecteerd om de huidige en toekomstige verkeersbewegingen te onderzoeken. Ook zal worden onderzocht of een derde ontsluitingsweg voor Beekweide vereist dan wel haalbaar is. De ontwikkeling van Beekweide 2 zal hier ook in betrokken worden. De resultaten worden met de omgeving middels een informatiebijeenkomst gedeeld.

De bouw van 57 woningen aan de Leeuwerikweide en de Kwikstaartweide verlopen volgens planning. De eerste woningen zijn eind november opgeleverd en de laatste woningen worden naar verwachting medio mei 2019 opgeleverd. Dan zal ook de aanleg van het openbare gebied worden afgerond en de loop/fietsbrug naar de Hokhorst wordt aangelegd. Afgelopen maand heeft het college ingestemd met de definitieve invulling van fase 8 in het middengebied van Beekweide. Deze fase bestaat uit 20 huurwoningen en 10 koopwoningen. De verkoop van deze fase staat gepland voor het voorjaar 2019. De Bunte zal deze woningen ontwikkelen; de aannemer die deze woningen gaat bouwen is nog niet geselecteerd.

Wat betreft de herinrichting van de Hokhorst zijn de werkzaamheden voor fase 1 afgerond. Fase 2, dat is het gebied tussen de nieuwe school en het Dickerijsterlaantje, vordert gestaag. Omdat de aanleg van het buitenterrein van de school ook aan de firma Boonzaaijer is gegund kunnen deze werkzaamheden gecombineerd worden uitgevoerd. Het is de bedoeling dat alle werkzaamheden medio mei 2019 zijn afgerond.

Wat betreft de school de Borgwal. De bouwwerkzaamheden zijn ten opzichte van de planning iets uitgelopen. De oplevering staat nu voor begin februari 2019 gepland.

Wat betreft Beekweide 2 is de aanbesteding voor de selectie van het stedenbouwkundig bureau afgerond. Het bureau BDP zal de komende maanden het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan gaan opstellen. Het is de bedoeling dat direct de omgeving in de vorm van een klankbordgroep bij de ontwikkeling betrokken zal worden. Arcadis helpt bij het thema duurzaamheid. Nadat het college het concept stedenbouwkundig plan heeft vastgesteld zal dit aan de commissie worden gepresenteerd. Met de grondeigenaren worden gesprekken gevoerd voor verwerving van de grond. Indien verwerving niet mogelijk is wordt besproken om hen via een exploitatie-overeenkomst in het project te laten participeren. Enkele onderzoeken ter voorbereiding van het bestemmingsplan zijn gestart. Voor de overige onderzoek lopen nog offerte-aanvragen.

De heer Don merkt ten aanzien van de derde ontsluiting van Beekweide op dat dit zou gaan over een tijdelijke weg. Wordt afgeweken van een oorspronkelijk plan en zijn er wellicht toezeggingen gedaan over de tijdelijkheid van de weg?

Is er enig zicht op of het project Beekweide 2 doorgang kan vinden, zou het kunnen dat het spaak loopt of wordt het sowieso verwerving of participatie?

Wethouder Teunissen zegt dat er op dit moment drie ontsluitingen zijn hoewel de ene momenteel met een hek is afgesloten bij de Tureluurweide. Er is gepland om die weg daadwerkelijk af te sluiten maar er is een vraag vanuit de wijk om toch een derde ontsluiting aan te brengen. Dat wordt onderzocht en dat zou daar kunnen of richting Meidoornlaan et

cetera. Daarom worden er ook verkeerstellingen gedaan en ergens in het eerste kwartaal 2019 zal hierover een informatieavond komen. Harde toezeggingen over de tijdelijkheid van de weg zijn niet bekend maar in principe wordt die ontsluiting gesloten.

Er kan nog geen uitspraak worden gedaan of het plan Doest werkelijk doorgang vindt. Er zijn nog heel veel onderzoeken nodig zoals bodemonderzoek en dergelijke maar het is niet zo dat als de gemeente niet eigenaar wordt van alle gronden het dan geen doorgang vindt. Als eigenaren ervoor kiezen om zelf mee te doen in het ontwikkeltraject is dat een optie maar het is heel prettig voor de gemeente om zelf eigenaar te zijn van alle gronden omdat de gemeente dan de regie heeft over de fasering et cetera. Als de gemeente een bestemmingsplan ontwikkelt voor het hele gebied maar de gemeente is geen eigenaar van ronden kan de huidige grondeigenaar de grond 20 jaar braak laten liggen. Daarom is het de bedoeling dat alle neuzen dezelfde kant op staan. Na het voteren van het voorbereidingskrediet door de raad in oktober vorig jaar zijn daadwerkelijk biedingen uitgedaan.

7. Rondvraag

De heer Van Mourik memoreert dat hij het bij agendapunt 5 had over variant 4 maar hij wil nogmaals benadrukken dat de gemeente geen grond extra moet aankopen.

De voorzitter deelt mee dat er in februari nog een kennissessie is over voorbereiding van projecten als Beekweide 2.

8. Sluiting

De voorzitter bedankt iedereen voor zijn aanwezigheid en inbreng en sluit de vergadering.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raadscommissie Economie en Financiën der gemeente Renswoude, gehouden op 11 maart 2019.

de secretaris,

de voorzitter,