

## BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE VRAGEN ART.33 RVO

---

<b>Aan</b>	Gemeenteraad
<b>Van</b>	College van burgemeester en wethouders
<b>Portefeuillehouder</b>	Wethouder Stinenbosch
<b>Vragensteller</b>	Maud van der Meer namens Gemeentebelang
<b>Onderwerp</b>	Zorgen Rijen Ontspoort
<b>Datum ingekomen</b>	4 februari 2022
<b>Datum beantwoording</b>	15 februari 2022
<b>Behandelend medewerker</b>	Bart-Jan Kouwenhoven
<b>Zaaknummer</b>	373523
<b>Nummer</b>	

---

Belangengroep Rijen Ontspoort maakt zich sinds langere tijd zorgen over de spoorzone. In de laatste weken zijn er diverse berichten verspreid, onder andere via een huis-aan-huis verspreid pamflet, waar we kennis van hebben genomen. Gemeentebelang is van mening dat dit een van de grootste projecten van onze gemeente is. Zorgvuldige berichtgeving is dan ook belangrijk. Graag horen wij van het college de reactie op de gestelde punten van Rijen Ontspoort teneinde gefundeerde afwegingen te kunnen maken.

1. Naar aanleiding van de financiële opmerkingen in het pamflet hebben wij de volgende vragen:

*1a Kunt u aangeven welke kosten gemaakt zijn in de voorbereiding tot nu die op conto van de gemeente komen?*

**Antwoord:**

Tot eind 2021 heeft de gemeente de volgende kosten gemaakt:

- Voorbereidingsfase t/m 2019, leidend tot een Voorkeursontwerp: € 789.000
- Planvormingsfase eerste deel: € 1.422.301
- Aankoop percelen en woningen i.k.v. WVG € 3.302.033

Deze kosten komen niet alleen op conto van de gemeente, maar zijn onderdeel van de afspraken tussen Rijk, Provincie en gemeente (Bestuursovereenkomst) en van lopende overleggen over financiering van geconstateerde budgettekort (voorlopig geraamd op € 15 mln.). Partijen overleggen over hun bijdrage aan dit tekort om voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan in de gemeenteraad van 7 maart a.s. voldoende comfort te hebben ten aanzien van de dekking.

*1b Kunt u aangeven voor welk bedrag de bijdrage van de gemeente (10 miljoen) zal worden overschreden?*

**Antwoord:**

Wij kunnen dit antwoord geven als het overleg met Rijk en Provincie heeft geleid tot overeenstemming hierover. Wij verwachten een extra bijdrage van de gemeente die in lijn is met de belangen en verhoudingen tussen partijen in de bestuursovereenkomst. Onze intentie is om voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan overeenstemming te hebben bereikt met

Rijk en Provincie. Voor de goede orde: het door u genoemde bedrag van € 10 miljoen is exclusief de toegezegde indexering.

*1c Op welke wijze zal een eventuele overschrijding gedekt (kunnen) worden?*

Antwoord:

Als blijkt dat de extra bijdrage van de gemeente in lijn zal zijn met de belangen en verhoudingen tussen partijen in de bestuursovereenkomst, kan de overschrijding gedekt worden binnen de reeds in de gemeentebegroting opgenomen reserveringen (zoals opgenomen onder de post reservering indexering en risico spoorzone ten laste van stelpost Ruimtelijke projecten, zie pagina 138 van de Programmabegroting 2022).

2. Naar aanleiding van de zorgen over veiligheid die worden geuit in het pamflet hebben wij de volgende vragen:

*2a De kruising Constance Gerlingsstraat en Stationsstraat is enige jaren geleden aangepast. Is er sindsdien sprake van een verslechterde of onveilige verkeerssituatie op basis van verkeersongelukken?*

Antwoord:

Op basis van onze huidige informatie over verkeersincidenten ter plaatse van dit kruispunt is de verkeersonveiligheid niet toegenomen. Met de komst van de onderdoorgang met toeritten in de Stationsstraat en Julianastraat verandert de verkeerssituatie. Enerzijds verwachten we een toekomstige vermindering van het gemotoriseerd verkeer, anderzijds wijzigt de benadering van het kruispunt door verkeer. Daarom is de heroverweging van het kruispunt onderdeel van het pakket van maatregelen dat wij binnen het project voorzien.

*2b Kunt u het aantal ongevallen dat gebeurt is na de reconstructie van de Constance Gerlingsstraat - Stationsstraat verdeeld naar materieel, letsel en dodelijk?*

Antwoord:

Het kruispunt is in 2017 heringericht. In de periode 2018 tot en met 2020 zijn er drie ongevallen geregistreerd (ongevalgegevens van 2021 zijn nog niet voorhanden). Dit betroffen ongevallen tussen personenauto's. Bij deze ongevallen waren geen slachtoffers.

*2c Wordt naar aanleiding van de ondertunneling aanpassingen nodig geacht en zo ja, is dit meegenomen in het projectplan?*

Antwoord:

De heroverweging van het kruispunt is onderdeel van het project spoorzone Rijen. Door de gewijzigde verkeersstromen is een onderzoek naar de werking van het kruispunt wenselijk. Dit onderzoek zal in de komende ontwerpfase worden uitgevoerd.

*2d Wat is de status van het rapport van VVN waar naar verwezen wordt?*

Antwoord:

Dit is een onjuiste verwijzing. Een groep belanghebbenden heeft half september 2019 een aparte bijeenkomst georganiseerd voor de raad en aan raadsleden een rapport verstrekt dat is opgesteld door dhr. Hora, op persoonlijke titel. Dit rapport is formeel niet aan het college ter hand gesteld. Inhoudelijk gaat het rapport in op het rapport van Accent Adviseurs. Het rapport van Accent Adviseurs is getoetst door SWOV (Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) en door de verkeerscommissie Gilze en Rijen. Deze commissie bestaat uit vertegenwoordigers van VVN,

de Fietzersbond en de politie. De rapportage van Accent en de toets door SWOV en de verkeerscommissie zijn onderdeel van de stukken op grond waarvan de gemeenteraad op 30 september 2019 heeft besloten om het college opdracht te geven de herontwikkeling van de stationsomgeving verder voor te bereiden met als uitgangspunten de onderdoorgang in de Julianastraat/Stationsstraat en de inrichting van de onderdoorgang als woonstraat.

*2e Op welke wijze heeft u de inhoud van dit rapport, indien hier een formele status aan verleend kan worden, meegenomen in de uitwerking van de ondertunneling?*

**Antwoord:**

Op grond van onze huidige inzichten en de uitgevoerde onderzoeken (SWOV, Accent en verkeerscommissie) zijn wij van mening dat een veilig ontwerp voorligt. De rapportage van dhr. Hora (op persoonlijke titel) heeft geen formele status en hebben we niet meegenomen in de uitwerking van de onderdoorgang.

3. Er wordt een vergelijking gemaakt met de hellingshoek van een fietsbrug ten opzichte van een ondertunneling.

*Kunt u aangeven hoe deze hellingshoek zich verhoudt tot de CROW richtlijn 342 waarin staat dat een fietsbrug een maximaal percentage heeft van 1.9%?*

**Antwoord:**

Allereerst: genoemde CROW-richtlijn gaat over bruggen; het betreft hier een onderdoorgang.

Stichting ZET heeft in zijn rapportages verwezen naar een grafiek van de Z-waarde (CROW). Aan de hand van de laatste ontwerpoptimalisatie van de onderdoorgang en gemiddeld hellingspercentage van maximaal 4% (raadsbesluit 17 juni 2021) zijn wij er ons van bewust dat de hellingen aan de rand van de comfort-band rondom de theoretische lijn ontworpen zijn.

Het verschil met een fietsbrug is het luwte effect. Op een fietsbrug wordt de fietser makkelijker onderworpen aan wisselende weersomstandigheden (wind). Bovendien heeft een onderdoorgang als voordeel dat er in enige mate gebruik gemaakt kan worden van ontwikkelde snelheid bij het afdalen. Dit effect is moeilijk kwantificeerbaar, maar het is er wel.

4. In het huidige ontwerp moeten voetgangers via de stationsomgeving van noord naar zuid en vice versa.

*4a Is de mogelijkheid onderzocht om binnen de onderdoorgang een voetpad te creëren waardoor voetgangers rechtstreeks kunnen doorlopen net zoals bij de Maczektunnel?*

**Antwoord:**

Belangrijk verschil met de Maczektunnel is dat er met name in de Stationsstraat beperkte ruimte is tussen de huizen. Het toevoegen van een voetpad in de noordelijke toerit gaat ten koste van de ruimte op maaiveld. Om de huizen aan de Stationsstraat bereikbaar te houden en vanwege de veiligheid voor de voetgangers is er voor gekozen om in de onderdoorgang geen voetpad aan te leggen, maar de voetgangers bovenlangs te laten lopen. In plaats daarvan zijn trappen aangebracht om het spoor te voet ongelijkvloers te kruisen. Mensen met een mobiliteitsbeperking kunnen gebruik maken van de liften aan weerszijden van de onderdoorgang.

*4b Geeft de voorgestelde voetgangersbrug verlichting ten opzichte van de zorgen van RO (Rijen Ontspoort)?*

Antwoord:

In het aangepaste voorkeursontwerp (definitieve situatie) is aan de zuidzijde een voetgangersbrug opgenomen. Deze voetgangersbrug verbetert de west-oost verbinding aan de zuidzijde van de spoorzone voor voetgangers en mensen met een mobiliteitsbeperking.

*4c Hoe wordt gezorgd voor een noodoplossing bij storing van de liften?*

Antwoord:

Het beheer van de liften ligt bij ProRail. Bij het bouwen van liftinstallaties voor stations contracteert ProRail altijd 20 jaar volledig onderhoud mee. In het contract is een uitgebreide eisenset aan hersteltijden en beschikbaarheid opgenomen, deze is afhankelijk van de aard van de storing en het belang van het functioneren van de lift.

Gesteld wordt dat de “brandweer klem wordt gezet” en dat de ondertunneling niet voldoet aan de normen van de Veiligheidsregio en dat de hogere afmetingen zijn opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Deze veronderstellingen staan haaks op de rapportages die de gemeenteraad hierover heeft ontvangen.

*5a Kunt u aangeven welk advies de brandweer de gemeente heeft gegeven inzake de benodigde diepte van de onderdoorgang en eventuele alternatieven?*

*5b Kunt u aangeven welk advies de Veiligheidsregio aan de gemeente heeft gegeven inzake de benodigde diepte van de onderdoorgang en eventuele alternatieven met betrekking tot de bereikbaarheid van Rijen-Zuid door de brandweer?*

Antwoord:

De gemeente heeft in nauw contact met de Veiligheidsregio vastgesteld dat een hoogte van 3,50 m voor de onderdoorgang Julianastraat voldoende is. In het kader van maatwerkafspraken is in de voorbereiding (2018) dus bewust afgeweken van de landelijke norm van 4,20 meter. Daarbij is uitgegaan van 2 ondertunnelingen ten oosten en ten westen van de kern Rijen met een doorrijdhoogte van 4,20 meter. De brandweer maakt momenteel gebruik van voertuigen met een hoogte van 3,30 m (Tankautospuits TAS) voor de eerste uitruk. In de huidige aanbesteding zijn lagere voertuigen (3,21 m) besteld. De eerste uitruk is voldoende voor het veiligstellen van de situatie bij een incident en daarmee wordt voldaan aan de wettelijke opkomsttijd. De Veiligheidsregio heeft middels een brief in april 2021 bevestigd dat het eerste uitrukvoertuig van Rijen geschikt is voor de geplande onderdoorgang en dat dit ook in de toekomst zo blijft. Indien extra ondersteuning nodig is van een hoogwerker of tweede blusvoertuig dan wordt deze waar nodig gerouteerd via de Maczektunnel of de nog te realiseren tunnel aan de Oosterhoutseweg (N631). Deze voertuigen hoeven niet aan de opkomsttijd te voldoen.

*5c Kunt u aangeven welke normen vanuit de brandweer en/of veiligheidsregio nu en in de toekomst van toepassing zijn op de hoogte van het brandweermaterieel?*

Antwoord:

In de Landelijke norm is opgenomen dat nieuwe onderdoorgangen een doorrijdhoogte moeten hebben van 4,20 meter. In de verkenningsfase (2018) van de onderdoorgang aan de Julianastraat is daarom aan de Veiligheidsregio gevraagd of we hier gemotiveerd van af konden wijken, omdat een onderdoorgang van 4,20 meter niet haalbaar was op die locatie en opkomsttijden via alternatieven niet gehaald konden worden. Het huidige blusvoertuig is 3,30 meter hoog. De Veiligheidsregio heeft middels een brief in april 2021 bevestigd dat het eerste uitrukvoertuig van Rijen geschikt is voor de geplande onderdoorgang en dat dit ook in de toekomst zo blijft. In gezamenlijk overleg is besloten dat een onderdoorgang van 3,50 meter voldoende is om aan de wettelijke opkomsttijden te voldoen. In het gehele traject is dit het uitgangspunt geweest. De opmerking op het pamflet dat voertuigen breder en hoger worden (vanwege terreinvaardigheid e.d.) is niet van toepassing op ons specifieke

verzorgingsgebied en Veiligheidsregio. Ook in het kader van de Arbowetgeving zijn hoge voertuigen niet wenselijk als dat niet strikt noodzakelijk is.

*5d Als er een contradictie is in de hoogte die voldoende is voor de brandweer ten opzichte van de hoogte zoals opgenomen in het bestemmingsplan, wat is daarvan de reden?*

Antwoord:

Zoals aangegeven in bovenstaande antwoorden is de doorrijdhoogte in 2018 afgestemd op de brandweervoertuigen die ook gebruik maken van de onderdoorgang. In het risicoprofiel van Gilze en Rijen is ook in de toekomst geen hoog natuurbrandbestrijdingsvoertuig voorzien als eerste blusvoertuig.

Voor zover wordt bedoeld op bijlage 8 bij de plantoelichting wordt het volgende opgemerkt. In het bestemmingsplan wordt ingegaan op het onderdeel externe veiligheid. Voor de verantwoording door de gemeente van het groepsrisico voor ruimtelijke ontwikkelingen is gebruik gemaakt van het Standaardadvies van de Veiligheidsregio (Brandweer Midden en West Brabant). In het standaardadvies (opgenomen als bijlage 8 bij de toelichting) staan criteria genoemd waaraan een weg moet voldoen om recht te doen aan specifieke afmetingen van hulpverleningsvoertuigen. Hier wordt een criterium genoemd van een minimale doorrijdhoogte van 4,2 m. Voor de onderdoorgang heeft de Veiligheidsregio echter reeds ingestemd met een lagere doorrijdhoogte. Van deze specifieke afwijking door de gemeente ten opzichte van het standaardadvies in het kader van de verantwoording van het groepsrisico zal in de paragraaf externe veiligheid voor alle duidelijkheid melding worden gemaakt. Dit is in de nota zienswijzen in onderdeel C (lijst van wijzigingen) opgenomen.

De Gilze-Rijen breuk is een gegeven waar nog nader onderzoek naar wordt gedaan.

*6a Is in kaart gebracht welke risico's er zijn, zowel financieel als voor de uitvoering, zodat we niet in een latere fase voor een groot probleem zouden kunnen komen te staan?*

Antwoord:

De risico's zijn in kaart gebracht. Hieruit volgt dat nader onderzoek naar grondwaterstroming door middel van het plaatsen van peilbuizen in voorbereiding is. Verschillende funderingsmethoden worden naast elkaar gezet. Op dit moment hanteren wij in het ontwerp en ook in de kostenraming een 'worst case' benadering voor het realiseren van de fundering.

*6b Zo ja, waar kunnen wij, en andere belangstellenden, deze informatie vinden?*

Antwoord:

Deze informatie komt beschikbaar zodra deze door ProRail en het ingenieursbureau wordt vrijgegeven. Wij verwachten bij de mijlpaal "Variantkeuze" hierover nadere informatie te kunnen geven. Dit zal rond de zomer van 2022 zijn.

7 Kunt u aangeven of de Brandweer van de Vliegbasis een rol kan spelen in de hulpverlening van Rijen-Zuid en zo ja op welke manier?

Antwoord:

Dat is niet aan de orde. De brandweer van de Vliegbasis is een eigenstandige voorziening van Defensie gericht op brandbestrijding op de Vliegbasis zelf en niet buiten het terrein. Wettelijk gezien is de gemeente/Veiligheidsregio verantwoordelijk voor de basisbrandweezorg binnen onze gehele gemeente, waaronder ook de basiszorg valt van de vliegbasis (alles behalve vliegen). Wij zijn blij dat de luchtmacht een groot deel van de incidenten voor de vrijwillige brandweer in Rijen kan afvangen.