

**GEMEENTERAAD SLIEDRECHT****Schriftelijke vragen raadsleden aan het college van B&W (artikel 39-vragen)**Datum: **10 maart 2023**

Aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Sliedrecht

Steller vragen: **V.E. Prins**Onderwerp: **Fietstunnel bij station Sliedrecht**

Het college wordt verzocht de volgende vragen binnen vier weken *schriftelijk* te beantwoorden:

1. Bent u met mij eens dat het fietsgebruik wordt gestimuleerd als de fietstunnel gereed is voordat de eerste huizen in Sliedrecht-Noord worden opgeleverd?
2. Verwacht u dat het inplannen van een tijdelijke buitendienststelling van de Betuweroute na mei 2026 lastiger en duurder wordt?
3. Hoe wilt en gaat u toch proberen om de fietstunnel in de periode 2024-2026 aan te leggen?
4. Hoe houdt u tijdens de aanleg van de fietstunnel de overlast voor reizigers op de Merwedelingelijn beperkt?
5. Wanneer is de fietstunnel naar verwachting klaar voor gebruik?
6. Denkt u vanaf nu net zo vaak aan de fietstunnel als aan het toekomstige Lijsterviaduct?

Toelichting:

In december 2022 heeft de gemeenteraad het Ambitiedocument Sliedrecht Bouwt vastgesteld. Daarin wordt geschreven over een tunnel voor fietsers en voetgangers bij het station Sliedrecht.

In januari 2023 sloot de gemeente Sliedrecht met zes marktpartijen een intentieovereenkomst. Er worden negen maanden uitgetrokken voor een haalbaarheidsstudie naar de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord. In de communicatie las en hoorde ik nog niets over een fietstunnel. Er is de laatste tijd veel aandacht voor een nieuwe noord-zuidverbinding (Lijsterviaduct) ter hoogte van het zwembad. Dat is ook het geval in het "Nieuwsbulletin Sliedrecht Bouwt" van begin februari 2023. Laten we de fietstunnel niet vergeten! Hoe langer we wachten, hoe duurder zo'n tunnel waarschijnlijk wordt.

Voor de aanleg van de fietstunnel moet een deel van de Betuweroute tijdelijk buiten dienst worden gesteld. Vanaf november 2024 tot en met mei 2026 rijden er minder goederentreinen over deze spoorlijn. In die periode zijn werkzaamheden gepland voor een betere aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoor. Volgens ProRail is dit al sinds 2021 bekend. In het plan van aanpak van ProRail staat dat de werkzaamheden in de periode 2024-2026 meer mogelijkheden geven voor onderhoud en projecten. Zie hier: <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-33dea243efa690d9a9f84e704dda95c31a09fb08/pdf>

Nu rijden dagelijks ruim honderd treinen over de Betuweroute. Na mei 2026 kunnen er elke dag 160 goederentreinen de Nederlands-Duitse grens passeren. En als de lobby van o.a. de provincie Zuid-Holland en de gemeente Dordrecht voor het ontlasten van de Brabantroute slaagt, stijgt het aantal treinen op de Betuweroute bij Sliedrecht mogelijk nog verder. Zeker na de aanleg van de Zuidwestboog in de Betuweroute bij Meteren.

Ik kan me goed voorstellen dat het in de toekomst lastiger wordt om baanvakken buiten dienst te stellen. Bovendien hebben we te maken met de Merwedelingelijn waar dagelijks veel reizigers gebruik van maken. Ook daar moet de tunnel onderdoor. Mijn voorkeur gaat uit naar een buitendienststelling van de Betuweroute én de Merwedelingelijn op een moment dat reizigers er zo weinig mogelijk last van hebben.

Ondertekening en naam raadslid,

**Vincent Prins**  
*CDA Sliedrecht*