

Aankruisen	Omschrijving	Afdoening
X	Schriftelijke politieke vraag (artikel 52 RvO)	Schriftelijk antwoord college (30 dagen)
	Schriftelijke politieke vraag (artikel 52 RvO)	Mondeling College antwoordt in de vlg. raadsvergadering.
	Mondelinge actuele vraag voor raadsvergadering (Voor 12.00 uur dag voor raadsvergadering)	Mondeling In de raadsvergadering.
	Technische vraag / informatie (over specifiek voorstel/document dat op (raads-)agenda staat). Uiterlijk 3 dagen ervoor.	Schriftelijk Zo spoedig mogelijk.
	Technische informatie over andere onderwerpen (verzoeken om achtergrondinformatie, artikel 54 Reglement van Orde)	Schriftelijk Zo spoedig mogelijk.

Datum : 21 december 2020
Naam en fractie : Marjan Verdijk, GroenLinks
Onderwerp : Fietspad door spookkuil

Datum B&W vergadering :
Antwoord door : D. Beumer, team RO

Vraag en antwoord :

1. Bent u bekend met het bericht <https://www.gelderlander.nl/berg-en-dal/fietspad-door-spookkuil-in-groesbeek-wordt-dubbel-zo-breed~a83b5e31/> op de website van de Gelderlander (20 december 2020)?

Ja, wij zijn bekend met dit bericht. In de bijlage sturen wij u hierbij ook het hele artikel zoals gepubliceerd in De Gelderlander van 19 december 2020.

De Gelderlander schreef dit artikel naar aanleiding van een melding door wethouder Fleuren aan uw raad op 10 december 2020 over het heuglijke feit dat het Rijk aan ons een forse subsidie heeft toegekend. Met haar investeringsimpuls SPV co-financiert het Rijk bewezen effectieve maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten, waaronder het inrichten van 30 en 60 km/uur zones met drempels en plateaus en het verbreden van bestaande fietspaden.

2. Klopt het dat de gemeente het fietspad door de spoorkuil wil verbreden?

Op dit moment heeft noch ons college, noch uw raad al het besluit genomen om het fietspad langs de voormalige spoorlijn wel of niet te verbreden.

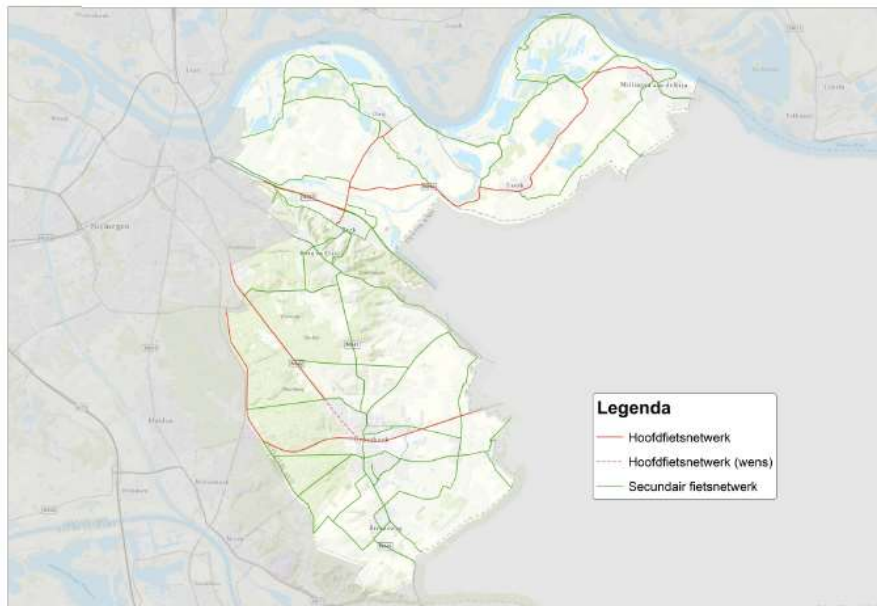
Het fietspad langs de spoorlijn is smal en veel fietsers maken gebruik van dit pad. Op basis van zowel onze mobiliteitsvisie, als ook op basis van uw motie 20, is verbreding van het fietspad gewenst. Wij beseffen echter terdege dat ook andere factoren een belangrijke rol spelen in de uiteindelijke keuze om wel of niet het fietspad te verbreden. Dan gaat het om factoren zoals de impact op flora- en fauna, grondeigendom en bijvoorbeeld de kostprijs van de verbreding.

Medio 2020 lanceerde het Rijk haar nieuwe investeringsimpuls SPV voor projecten die de verkeersveiligheid vergroten. Deze subsidieregeling beschouwd wij als een kans om meer inzicht te krijgen in de factor kosten. Dit als onderdeel van een nog op te starten onderzoek naar de haalbaarheid van de verbreding. Uiteindelijk zal op basis van alle relevante informatie een keuze gemaakt gaan worden om het fietspad langs de voormalige spoorlijn wel of niet te verbreden.

Hieronder gaan wij nader in op het gemeentelijk beleid, als ook op uw motie 20:

Mobiliteitsvisie

In 2017 heeft uw raad de gemeentelijke mobiliteitsvisie vastgesteld. In deze visie wordt al geconstateerd (blz. 19), dat bepaalde recreatieve routes als smal worden ervaren. Met name de routes richting Nijmegen worden intensief gebruikt maar zijn relatief smal. Het fietspad langs de spoorlijn maakt in deze visie deel uit van het hoofdfietsnetwerk (blz. 31).



Als inrichtingseis (blz. 45) gold voor fietspaden uit het hoofdfietsnetwerk, welke in twee richtingen bereden worden, een minimale breedte van 3,0 meter doch bij voorkeur een breedte van 3,5 meter. In de mobiliteitsvisie (blz. 71) wordt daarom al de wens uitgesproken om de fietsvoorzieningen naar Nijmegen waaronder die langs de spoorlijn te verbreden.

Motie 20

De fracties Groen Links, Sociaal Groesbeek, CDA, Polderbreed, GVP en Voor Berg en Dal, samen de meerderheid in de raad, hebben bij motie ons college op 1 november 2018 opgedragen om een plan van aanpak op te stellen om de verschillende fietsers meer ruimte te geven. In deze motie stelt u de nieuwe norm van 4 meter als gewenste breedte voor fietspaden die in tweerichtingsverkeer bereden worden.

De motie 20 hebben wij formeel nog niet geheel afgerond, zoals wij eerder hebben teruggesproken. Echter wil dat niet zeggen dat wij niet 'achter de schermen' werken aan de beantwoording. Het plan van aanpak voorziet daarbij onder andere in voorstellen voor financiering, vandaar ook onze aanvraag bij het Rijk om cofinanciering.

Het fietspad langs de Biesseltsebaan en de spoorlijn is te smal

Het huidige fietspad langs de spoorlijn en het verlengde daarvan langs de Biesseltsebaan is nu 2 meter breed en wordt bereden in twee richtingen. Deze fietsroute voldoet dan ook niet aan uw norm. In uw motie 20 geeft u in de overwegingen ook zelf aan dat het toen recent verbreedde fietspad langs de Biesseltsebaan nog te smal is. Die conclusie geldt daarmee onverkort ook voor het andere deel van de fietsroute; het fietspad langs de spoorlijn.

Voor wat betreft het fietspad langs de Biesseltsebaan was het destijds conform uw mobiliteitsvisie overigens al onze ambitie om het fietspad te verbreden naar 3,0 a 3,5 meter. Dit bleek niet mogelijk. In goed overleg met natuurorganisaties waaronder Staatsbosbeheer en de IVN werkgroep Rijk van Nijmegen is een compromis gevonden in een verbreding naar 2,0 meter. Op 11 juni 2020 heeft uw raad kennis kunnen nemen van de evaluatienota voor het verbreden van het fietspad langs de Biesseltsebaan. In deze nota hebben wij reeds geconcludeerd dat het fietspad, ook gezien uw norm, maar ook gezien het gebruik nu en in de toekomst, te smal is. Bij de aanbevelingen hebben we in deze nota al aangegeven te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om fietspaden zoals deze te verbreden.

Een breder fietspad is absoluut wenselijk

In praktijk blijkt de fietsroute goed te worden gebruikt. Als we kijken naar het gebruik van de beide fietspaden dan is die op deze route nagenoeg gelijk. In 2019 betrof het op weekenddagen al zo'n 1.100 a 1.150 fietsers per etmaal en rond de 850 op gemiddelde werkdagen. Bij dergelijke aantallen fietsers adviseren Fietsersbond, Fietsberaad en het landelijk kennisinstituut CROW bredere fietspaden. De norm uit uw motie past daar goed bij.

Ook zien wij in praktijk dat er helaas meerdere aanrijdingen plaatsvonden op het fietspad tussen tegemoet komend fietsverkeer dan wel bij passages, sommige aanrijdingen zelfs met letsel. Ook dat toont dat de huidige fietsroute te smal is. De verdere toename van E-bikes en daarmee snelheidsverschillen tussen de fietsers maakt de noodzaak enkel groter.

De gronden rondom het fietspad langs de spoorlijn zijn ons eigendom

De fietspaden langs zowel de voormalige spoorlijn als langs de Biesseltsebaan zijn destijds gerealiseerd op gronden van anderen, te weten ProRail respectievelijk Staatsbosbeheer. De breedte werd op verzoek van de eigenaren beperkt tot 2,0 meter.

Inmiddels zijn wij als gemeente eigenaar van alle gronden van ProRail, inclusief de complete spoorkuil. Op de gronden rust de bestemming verkeersdoeleinden. Dat biedt wellicht mogelijkheden om in ieder geval en als eerste het gedeelte langs de spoorlijn tussen Duitse grens en Biesseltsebaan te verbreden conform uw wens.

Bovenstaande overwegingen waren voor ons dé aanleiding om voor de verbreding van het fietspad langs de spoorlijn cofinanciering aan te vragen bij het Rijk in het kader van haar nieuwe investeringsimpuls SPV.

SPV subsidie:

Graag willen bij dezen van de gelegenheid gebruik maken om u ook wat meer te informeren over de investeringsimpuls SPV en onze keuze voor de aangevraagde projecten.

Jarenlang daalde het aantal verkeersslachtoffers in ons land. Helaas stagneert die daling momenteel. Reden voor het Rijk om extra te willen investeren in verkeersveiligheid. Met de in 2020 nieuwe investeringsimpuls SPV biedt het Rijk 50% cofinanciering. De regeling kent een aantal voorwaarden:

- Het gaat om een beperkt aantal, bewezen effectieve, infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid vergroten;
- De financiering van de projecten mag nog niet rond zijn; het moet echt gaan om extra projecten;
- Het Rijk heeft per maatregel een normbedrag bepaald als gemiddelde van de kosten voor realisatie. Het Rijk biedt met deze regeling dan een bijdrage van 50% van de kosten voor de realisatie van de maatregel, maar niet meer dan de helft van het berekende normbedrag;
- Het project moet gaan om een daadwerkelijk objectief onveilige locatie, dan wel locaties met een hoog risico op ongevallen;
- Onderscheid wordt gemaakt tussen projecten die op korte termijn in 2021 worden gerealiseerd en projecten die tot 2025 worden gerealiseerd.

Op 27 augustus heeft de gemeente Berg en Dal een subsidieaanvraag ingediend voor 6 projecten, die elk bij beschikking van 30 november 2020 zijn toegewezen.

Korte termijn (uitvoering in 2021):

We hebben voor de korte termijn gekeken naar vooral kansen om in aansluiting op bestaande projecten de verkeersveiligheid te vergroten.

- Saneren fietsobstakels ad € 15.000: in overleg met de Fietsersbond bekijken we waar we onnodige paaltjes verwijderen en welke nodige obstakels we veiliger maken met goede palen en markering. Dit deden we reeds in delen van de gemeente, maar willen dat overal kunnen uitvoeren;
- Goed inrichten van 30 en 60 km/uur zones op de Knapheideweg met drempels, plateaus en markering ad € 285.060. In 2021 gaan we op en rondom de Knapheideweg al aan het werk met het waterproject in de Breedeweg en groot onderhoud van de andere wegen in de wijk Herwendaal. Met deze subsidie kunnen we de Knapheideweg gelijktijdig op een betere manier inrichten als 30 en 60 km/uur zone. Nu is op meerdere locaties op die weg de snelheid nog veel te hoog;
- Goed inrichten van een 60 km/uur zone op de Ooijse Bandijk met drempels, plateaus en markering ad € 195.160. Op dit moment geldt op delen van de Ooijse Bandijk nog een maximum toegestane snelheid van 80 km/uur. Met deze subsidie richten we het deel van de Ooijse Bandijk tussen de westelijke Langstraat en Ooij veiliger in als 60 km/uur zone. Uitvoering van dit project in 2021 is mede gewenst vanwege het nieuwe fiets-voetveer Bemmel – Ooij Groenlanden waardoor we meer fietsers verwachten op de Ooijse Bandijk.

Voor elk van deze drie projecten geldt dat de eigen bijdrage uit het investeringskrediet 'mobiliteitsvisie' komt.

Lange termijn (uitvoering tot 2025):

Voor de langere termijn hebben we onze focus neergelegd bij aanleg en verbreding van fietspaden welke echte knelpunten en/of het hoofdfietsnetwerk betreffen:

- Verbreden van het hoofdfietspad langs de spoorlijn tussen Biesseltsebaan en Duitse grens ad € 1.061.200. Verkenning in 2021, uitvoering in 2022;
- Aanleg hoofdfietspad tussen westelijke komgrens Leuth en onze parallelweg ad € 69.300. Uit de trajectverkenning van de provincie, onze fietsstudie rondweg Leuth en een VVN Advies in opdracht van de Dorpsagenda Leuth blijkt dat het verkeersveiliger is om los van een eventuele fietsrondweg om Leuth sowieso ook het bestaande fietspad door te trekken. De provincie Gelderland is bereid om de doortrekking van het fietspad samen met ons verder te verkennen met als doel een gezamenlijke realisatie in 2022.
- Verbreden van het fietspad langs de Meerwijkselaan tussen Postweg en Zevenheuvelenweg ad € 128.860. Dit stuk fietspad is een objectief onveilige bottleneck, welke destijds vanwege de aanwezige laanstructuur niet breder gerealiseerd kon worden. Momenteel wordt de laanstructuur gekapt, aangezien de bomen niet meer gezond zijn. De eigenaar van het landgoed Watermeerwijk staat open voor een nieuwe gebiedsvisie voor het terrein inclusief ruimte voor een breder fietspad en rijbaan op de Meerwijkselaan. Helaas hebben wij om financiële redenen dit jaar een voorstel van de afdeling op dit project op het MIP te plaatsen moeten afvoeren. Hopelijk kan met deze subsidie en daardoor lagere eigen kapitaallasten het project wel worden opgenomen op het MIP voor uitvoering in 2023;

Onze eigen financiering voor deze drie projecten is nog niet rond. Wij zullen de kosten ramen en bij de begrotingsbehandelingen zichtbaar maken. U kunt dan een integrale afweging maken of we deze projecten, gelet op de financiële situatie op dat moment, kunnen opvoeren in het MIP.

De totale waarde van de 6 projecten op basis van de normbedragen van het Rijk betreft € 1.754.580. Het Rijk heeft ons daarvan de helft, zijnde € 877.290 als bijdrage toegezegd.

3. Indien vraag 2 met ja is beantwoord, hoe concreet zijn de plannen om het fietspad door de spoorkuil te verbreden?

De plannen zijn op dit moment nog niet concreet. Wij hebben op dit moment nog enkel uw nadrukkelijke wens vertaald in een subsidieaanvraag bij het Rijk.

Nu het Rijk cofinanciering beschikbaar heeft gesteld, gaan wij in 2021 eerst onderzoeken of de verbreding van het fietspad langs de spoorlijn daadwerkelijk betaalbaar én haalbaar is binnen de wet- en regelgeving rond de bescherming van flora en fauna.

Als eerste hebben wij op 4 februari een eerste gesprek gevoerd met de Werkgroep Milieubeheer Groesbeek om de kaders van dit onderzoek delen. Het ideale plaatje is een win-win situatie voor natuurwaarden en verkeersveiligheid. De inbreng van de WMG in dit eerste gesprek gaan wij verwerken in het op te stellen Plan van Aanpak. Wij hebben tevens afgesproken regelmatig af te stemmen met de WMG en andere belanghebbenden.

Als onderdeel van het Plan van Aanpak zullen wij een projectteam samenstellen. Dit team zal de nodige technische en ecologische onderzoeken laten uitvoeren, een ontwerp opstellen en de kosten voor de verbreding ramen. Afhankelijk van de hoogte van de kosten zullen wij uw raad op een later moment verzoeken om ook onze eigen bijdrage voor dit project op het investeringsplan op te nemen dan wel beschikbaar te stellen.

Mocht uit deze verkenning onverhoopt volgen dat het om welke reden dan ook niet mogelijk is om het fietspad langs de spoorlijn te verbreden, dan zullen wij uw raad en het Rijk dat uiteraard laten weten.

4. Indien vraag 2 met ja is beantwoord, hoe gaat de gemeente onderzoeken wat het effect van deze ingreep is op de gunstige staat van instandhouding van de in het gebied aanwezige beschermde diersoorten? En met name de zandhagedis?

De gemeente heeft samen met de Werkgroep Milieubeheer Groesbeek de afgelopen jaren veel tijd, energie en geld gestoken in de totstandkoming en het behoud van een gezonde populatie zandhagedissen in de spoorkuil. Onderdeel van de verkenning van de verbreding van het fietspad zal dan ook zeker een onderzoek zijn naar het effect van de verbreding op die populatie.

Op dit moment kunnen wij u nog niet aangeven volgens welke methodieken de onderzoeken uitgevoerd gaan worden. Het projectteam zal dit namelijk nog moeten gaan uitwerken en afstemmen met daartoe bevoegde externe ecologen.

5. Indien vraag 2 met ja is beantwoord, gaat de gemeente dan een ontheffing op de wet natuurbescherming aanvragen?

Ons college handelt naar de wet, zo ook bij de verbreding van het fietspad langs de spoorlijn. Als blijkt dat de verbreding een ruimtelijke ingreep betreft, waarvoor een ontheffing of vergunning nodig is, dan zullen wij die aanvragen:

6. Indien vraag 2 met ja is beantwoord, hoe wordt dan omgegaan met de reptielschermen en tunnels die zijn aangelegd?

Aangezien onderzoeken nog moeten worden uitgevoerd en een ontwerp nog moet worden opgesteld, zult u begrijpen dat wij uw vraag nog niet kunnen beantwoorden. Wij staan nog slechts aan het begin van de verkenning van een eventuele verbreding van het fietspad, dat door de toegekende subsidie mede mogelijk wordt gemaakt.

7. Indien vraag 2 met ja is beantwoord, welke natuurorganisaties worden betrokken bij de plannen? En in welk stadium?

Ook deze vraag kunnen wij u nog niet concreet beantwoorden. Het projectteam zal een complete stakeholdersanalyse uitvoeren, waaruit de partijen volgen die wij zullen betrekken bij de plannen.

Wij denken daarbij aan in ieder geval de WMG, aangezien zij in goed overleg met ons zich inspinnen bij het onderhoud van de gemeentelijke gronden in de spoorkuil. Zoals genoemd heeft al een eerste overleg plaatsgevonden op 4 februari.

Verder zullen wij ook de provincie Gelderland vroegtijdig betrekken bij de verbreding van het fietspad. De provincie heeft immers een taak in zowel de bescherming van natuurwaarden als ook een stevig ambitie als het gaat om het veilig maken van fietsroutes en het stimuleren van fietsgebruik.