

Commissievergadering Ruimte, Economie en Financiën, donderdag 13 april 2023

8.a.3

Raadsinformatiebrief Doorgaande fietspaden in de Maashorst

voorzitter, leden van de commissie,

Mijn naam is Hans Joosten, lid van de Gebruikersraad van natuurgebied De Maashorst en samen met mijn vrouw vertegenwoordigen wij de Mensen met een Beperking of een Handicap. Wij hebben daarbij contact met de Themagroep Inclusie en Toegankelijkheid van de ASD.

De raadsinformatiebrief gaat over de doorgaande fietspaden Udensedreef en Brobbelbiesweg/Weversweg door natuurgebied De Maashorst, ook wel het kruis genoemd.

Argumenten in de Motie Landerd zijn onder andere:

- de Maashorst voor alle gebruikers veilig en toegankelijk moet blijven;
- de rechtstreekse fietspaden, zijnde de as Schaijk-Uden en de as Zeeland-Nistelrode van groot belang zijn voor alle gebruikers zoals woon- en werkverkeer, scholieren, recreanten, maar ook voor mindervaliden met duo-fiets of scoot-mobiel.

Voor duo-fietsen, handbike en scoot-mobiel geldt daarbij specifiek dat dit assenkruis de mogelijkheid biedt om routes uit te stippelen die niet te lang zijn of qua lengte niet problematisch zijn in verband met de accu-capaciteit.

Er zijn de afgelopen maanden gesprekken zijn gevoerd met Staatsbosbeheer, grotendeels de eigenaar van de fietspaden. Gezien de doelstellingen voor de natuurkern gaat Staatsbosbeheer kennelijk niet akkoord met het asfalteren van deze fietspaden. Vervanging en verbreding is alleen mogelijk met een halfverharding. Dit past beter bij de natuurdoelstellingen voor de natuurkern.

Uw college onderschrijft deze benadering. Het alternatief is dat de huidige situatie met een fietspad van maximaal 1,5m breed wordt gehandhaafd. De gemeente wil echter de fietspaden wel verbreden maar kiezen er nu voor de motie gewijzigd uit te voeren met halfverharding in plaats van asfalt

Vanuit de belangen van onze doelgroep hebben wij bezwaar tegen het gebruik van halfverharding.

Gezien de negatieve ervaringen met de rolstoelroute hebben wij in onze rapportage **'Naar een meer toegankelijke Maashorst'** al geconcludeerd dat Padvast als halfverharder niet voldoet. Daarbij geldt: hoe intensiever het gebruik, hoe minder geschikt Padvast is. Als er kuilen in komen, wordt het snel gevaarlijker door water in gaten wat de structuur en daarmee de sterkte verder aantast. Resultaat een

onregelmatig en hobbelig oppervlak met kans op blokkerende wielen en weinig comfort voor die mensen met een handicap die veel (pijn)prikkels ervaren door het schudden bij een oneffen oppervlak. Voor handbikers zijn routes met kuilen gevaarlijk i.v.m. het hoge zwaartepunt en drie wielen (handbikes zijn erg instabiel). De kans op omvallen is groot. Daarnaast kun je wachten op valpartijen van fietsers.

Padvast is niet geschikt voor intensief gebruik. En zeker niet voor een fietspad waar flink op wordt doorgefietst en ook nog eens groter grazers (met beschadiging door hoeven) kunnen lopen.

In het verlengde van het voorgaande agendapunt (de visie op recreatie en toerisme) gaat het ook hier om **toegankelijk en veilig** en ook om **duurzaam** en een **natuurlijke uitstraling**. Wat duurzaam en natuurlijke uitstraling in dit verband inhouden, is niet duidelijk.

Het beschikbare krediet is onvoldoende om het asfalt te vervangen door en de fietspaden te verbreden met halfverharding. Dit project wordt daarom opgevoerd in de Kadernota. De adviesraden worden na de Kadernota geïnformeerd. Dan is het echter al te laat!

Als direct belanghebbenden willen we betrokken worden bij dit proces en de inhoudelijke afwegingen om tot een duurzame materiaalkeuze te komen met een natuurlijke uitstraling. Wij pleiten daarbij voor beton in plaats van halverharder of asfalt. In de bijlage staan al vast enige argumenten die hier op ingaan.

Dank voor uw aandacht.

Bijlage

Er zijn goede alternatieven voor halfverharders waarbij ANWB en Fietsersbond pleiten voor beton in plaats van asfalt. Wel moet er gelet worden op de randen van het fietspad. Als het hoogteverschil met de berm te groot is, kunnen fietsers flink vallen.

Zo ziet ook een boswachter uit Drenthe van Staatsbosbeheer voordelen: "Betonnen fietspaden zijn veiliger, duurzamer en ze maken natuurgebieden bereikbaar voor minder validen. Want met een scootmobiel kom je een schelpenpad niet over. Ik zie nu veel meer mensen van de natuur genieten en dat is een gezonde ontwikkeling. Na een paar jaar zijn de berm en begroeiing weer begroeid en bloeit er weer van alles. Het beton valt op sommige plekken dan al nauwelijks meer op en het kan 40 jaar mee."

De lichte kleur van beton heeft nog een ander voordeel. Lichte verhardingen warmen minder op dan donkere verhardingen. Daarom worden lichte verhardingen minder gebruikt door reptielen als plek om zich op te warmen. Hierdoor worden er op licht gekleurde verhardingen ook minder reptielen doodgereden door verkeer.

CO₂-footprint lager

Om de CO₂-footprint van een fietspad zo laag mogelijk te houden, voert Flevoland de betonnen fietspaden uit met CEM III. Dit cementtype bevat hoogovencement en heeft een andere samenstelling dan portlandcement. CEM III bevat naast klinker gemalen hoogovenslak, een restproduct van de staalproductie (hoogoven). Ten opzichte van portlandcement heeft hoogovencement een gunstiger milieuprofiel. De CO₂-emmissie bedraagt slechts 25 à 30 procent ten opzichte van portlandcement. Bij normale temperaturen duurt de verhardingsfase wel langer wanneer het beton hoogovencement bevat.

Beton is overigens ook 100% recyclebaar.

Ook is er een water doorlatende beton ontwikkeld, bij voorbeeld Easypath