MM16002357

Memo

Gemeente Mook en Middelaar

Postadres: Postbus 200, 6585 ZK MOOK
Bezoekadres: Raadhuisplein 6 MOOK
Telefoon: (024) 696 91 11
Fax: (024) 696 19 39
E-mail: gemeente@mookenmiddelaar.nl
Internet: www.mookenmiddelaar.nl

Aan: Leden van de gemeenteraad Mook en Middelaar en commissie Grondgebied
Van: College van B&W gemeente Mook en Middelaar
Afdeling: Samenleving – team Openbare Ruimte
Doc.nr:
Datum: 26 mei 2016
Onderwerp: Verkeersmaatregelen Heumensebaan Molenhoek

Geachte leden,

Met deze memo wordt u geïnformeerd over de verkeerssituatie op het bruggetje over het spoor in de Heumensebaan in Molenhoek en het aansluitende wegvak van de Heumensebaan richting Groesbeek. Mogelijkheden om te komen tot verbeteringen rondom deze locaties, zijn beschreven in dit memo en daarbij zijn ook de kosten in beeld gebracht. Omdat de maatregelen niet los gezien kunnen worden van het vraagstuk over een rondweg zijn voor de volledigheid ook de kosten in beeld gebracht van de zogenaamde rondwegvariant 5a light.

MEMO VERKEERSSITUATIE HEUMENSEBAAN MOLENHOEK

Aanleiding:
De Heumensebaan is de oostelijke ontsluitingsweg voor autoverkeer van en naar Molenhoek. Voor Groesbeek is de Heumensebaan echter een belangrijke verbindingsweg naar de A73. Dit leidt in de kern van Molenhoek tot een leefbaarheidsknelpunt. Om dit leefbaarheidsknelpunt te verminderen zijn er in 2015 diverse maatregelen getroffen op de Heumensebaan, in de bebouwde kom van Molenhoek

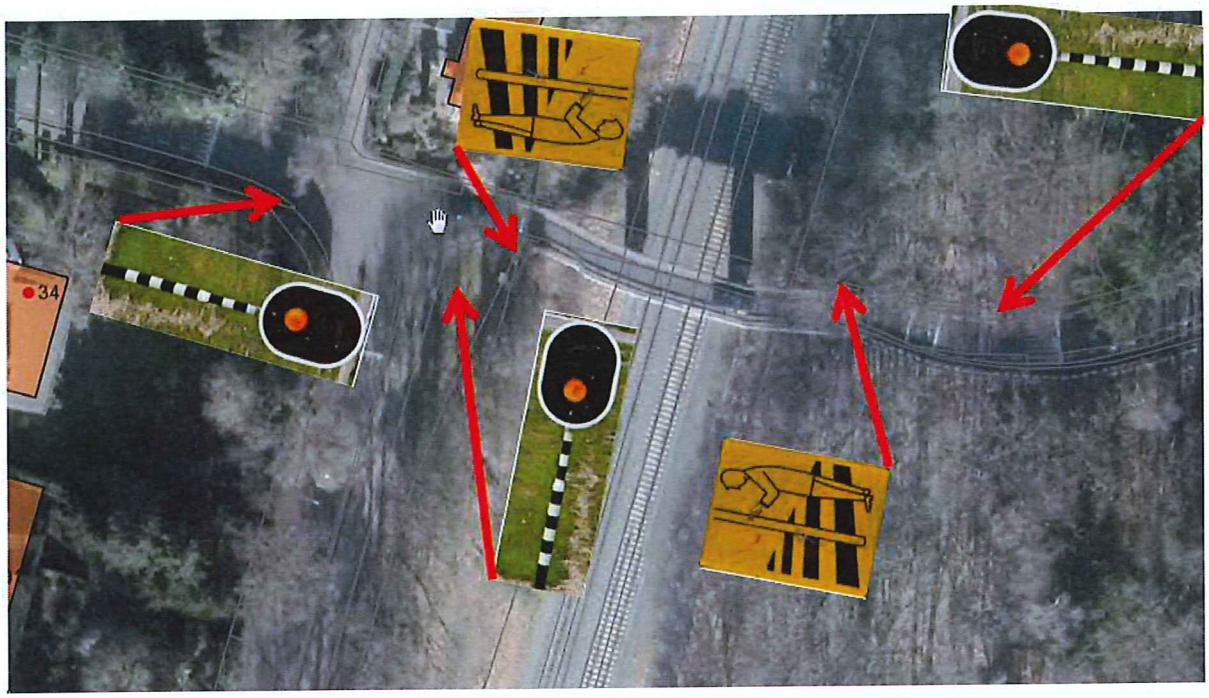
Voor fietsers die reizen tussen Molenhoek en Groesbeek is de Heumensebaan altijd de kortste route geweest. Met de realisatie van het Station Mook-Molenhoek wordt de noodzaak van een goede fietsverbinding tussen beide dorpen steeds groter. De huidige situatie op de Heumensebaan biedt echter niet voldoende comfort en veiligheid om fietsen aantrekkelijk te maken.

Huidige knelpunten:
De problematiek op de Heumensebaan komt tot uiting op het wegvak richting Groesbeek en op het bruggetje over het spoor. Het spoorbruggetje in de Heumensebaan heeft een rijbaanbreedte van ongeveer 2,20 meter. Voor voetgangers is er aan beide zijden een smalle strook ingericht. De strook is echter niet breder dan 0,50 meter, deze is dus niet bruikbaar voor personen met rolstoelen, rollators of kinderwagens. Voor fietsers en voetgangers is dit geen uitnodigende situatie omdat zij in de verdrukking komen wanneer er ook autoverkeer op het bruggetje aanwezig is.

Op het aansluitende wegvak naar Groesbeek maken fietsers en auto's gebruik van hetzelfde weggedeelte. Het wegvak is voorzien van rode fietssuggestiestroken om de fietser enigszins een eigen plek op de weg te geven. De gemiddelde snelheid van auto's bedraagt ca. 70 km/h waardoor deze weg niet uitnodigt om over heen te fietsen.

Onderzochte maatregelen rondom spoorbrug
1. Verkeersregelinstallatie (VRI):
Er zijn diverse verkeerslichtvarianten beschouwd die het mogelijk maken om fietsers en voetgangers over de brug te leiden zonder dat zij gehinderd worden door autoverkeer. Bij verkeerslichten kunnen auto's en fietsers alleen apart geregeld worden als zij vanuit alle richtingen fysiek gescheiden worden.

Er is een alternatief mogelijk waarmee het voor voetgangers mogelijk is om ongehinderd de overkant te bereiken zonder dat dit grote impact heeft op de algehele verkeerstromen en zonder dat daarvoor grote civieltechnische aanpassingen nodig zijn. Het gaat daarbij om tweekleurige verkeerslichten (dezelfde als bij de spoorwegovergang op de Lindenlaan), die met een drukknop door voetgangers geactiveerd kunnen worden. Wanneer een voetganger de lichten activeert, krijgt het verkeer uit alle richtingen 30 seconden rood licht waardoor de voetganger zonder hinder naar de overkant kan. Met een signaleringsbord wordt aan de voetganger duidelijk gemaakt dat oversteken mogelijk is. Wanneer de verkeerslichten niet werken blijft de huidige voorrangsregeling van kracht. Fietsers die de huidige situatie onprettig vinden, kunnen bij deze oplossing ervoor kiezen om met de fiets aan de hand (als voetganger) gebruik te maken van de regeling.



Effecten
De aanwezige voetgangers op de brug zijn voornamelijk recreatief van aard. Deze voetgangers zijn dan ook vooral aanwezig buiten de spitsperioden. In tegenstelling tot een gangbaar verkeerslicht worden automobilisten en fietsers incidenteel in plaats van structureel geconfronteerd met extra wachttijden waardoor het niet te verwachten is dat verkeer richting Groesbeek andere routes gaat rijden.

Kosten
De kosten voor realisatie van bovenstaande regeling worden geraamd op € 40.000 tot € 45.000. Onderhoudskosten worden geraamd op € 1.500 per jaar. Bij onderhoud moet gedacht worden aan stroomkosten, vervanging van lampen, onderhoud software of herstellen van schades. Er dient bij verkeerslichten rekening gehouden te worden met een afschrijvingstermijn van 15 jaar. De jaarlijkse kosten van de verkeerslichten zullen daarmee ongeveer € 5.000 bedragen.

2.Fietsbrug:
Er is door het adviesbureau Movares onderzocht wat de kosten zijn van realisatie van een vrijliggende fietsbrug. Als eerste stap heeft Movares een ontwerp opgesteld waarbij is uitgegaan van een breedte van 3,75 meter. In dit ontwerp is verder rekening gehouden met alle vigerende ontwerpvoorschriften van ProRail. Elektrificatie is, als onderdeel van de kwaliteitsverbetering Maaslijn, eveneens als uitgangspunt meegenomen. De nieuwe brug is daarom hoger dan de naastgelegen bestaande brug en ook zijn de pijlers verder van het spoor verwijderd. Direct gevolg van de hogere ligging is dat aan

Molenhoekse zijde aanpassingen in de omgeving noodzakelijk zijn, waarbij het exacte hoogteverschil afhankelijk is van het definitieve ontwerp.

De investeringskosten voor de brug zijn geraamd op € 706.981 exclusief BTW. Dit betreft een kostenindicatie met een variatiecoëfficiënt van ± 20%. Eveneens is naar verwachting € 100.000 nodig voor de benodigde aanpassingen in de omgeving. De jaarlijkse kosten voor beheer en instandhouding bedragen circa € 1.635 exclusief BTW. De kosten voor treinvervangend busvervoer tijdens de uitvoering zijn ingeschat op € 35.000 per werkdag. Wanneer plaatsing van de brug en de bijbehorende pijlers drie dagen duurt moet er rekening gehouden worden met een extra kostenpost van € 105.000.

In de verdere planontwikkeling dient, conform de spoorwegwet, spoorbeheerder ProRail aangehaakt te worden. Hierin zijn twee mogelijke werkwijzen te volgen. De klassieke werkwijze waarin de regie bij ProRail wordt gelegd en een relatief nieuwe werkwijze waarin de regie bij de gemeente Mook en Middelaar blijft. ProRail vervult hierin een faciliterende en toetsende rol. Vanuit het oogpunt van de kosten, doorlooptijd en de meer eenvoudige juridische trajecten, verdient de tweede werkwijze de voorkeur.

Optimalisaties zijn tot slot te behalen door samen te werken met de kwaliteitsverbetering Maaslijn, een project waarvan de provincie Limburg opdrachtgever is. Dit biedt kansen in de realisatiefase doordat de kosten voor treinvrije periodes (TVP), het treinvervangend busvervoer en de aannemer mogelijk gedeeld kunnen worden. Ook kan met ProRail in overleg getreden worden, om te kijken in hoeverre een lagere doorrijdhoogte acceptabel is. Hiervoor dient ProRail dan wel een ontheffing op haar eigen voorschriften te verlenen.

Onderzochte maatregelen wegvak bruggetje – kruising Biesseltsebaan
Het bureau Sweco Nederland (voorheen Grontmij) heeft voor de gemeente Mook en Middelaar een voorlopig ontwerp met raming gemaakt van de kosten van een aparte fietsvoorziening langs de Heumensebaan. Daarbij is gekeken naar een aanliggend fietspad en naar een vrijliggend fietspad onderlangs het talud.

Bij de uitwerking van de varianten is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:
- Het aanliggend fietspad is aan de zuidzijde van de Heumensebaan gelegen;
- Het aanliggend fietspad wordt in twee richtingen bereden;
- We gaan uit van zwarte asfaltverharding met toepassing van Luxovit (of vergelijkbaar) voor het nieuw aan te leggen fietspad, dit is een asfalt met hogere reflectiewaarde van licht aangezien openbare verlichting ontbreekt;
- Het fietspad heeft een breedte van 2.50 meter, deze breedte is geschikt voor het verwerken van 50 tot 150 fietsers per uur in twee richtingen.
- Er is een minimale tussenberm gehanteerd van 1.15 meter tussen de rijbaan en het aanliggend fietspad. Ter afscheiding van het fietspad tot de rijbaan is uitgegaan van de toepassing van een houten geleiderail die wordt onderbroken bij aansluitingen op de Heumensebaan;
- Op de rijbaan worden de bestaande rode fietssuggestiestroken met 1-1 markering verwijderd. Hiervoor wordt nieuw zwart asfalt aangebracht met aan weerszijden van de rijbaan 1-3 kantmarkering (0.10) op 0.25 meter van de kant van de rijbaan.
- Voor het bepalen van de hoogten en de locatie van de bomen is uitgaan van het resultaat van de inmeting die is uitgevoerd bij de uitwerking van Voorkeursvariant 5a in 2009. Bij de uitwerking van deze variant is rekening gehouden met:
  - Inpassen aanliggend fietspad binnen het profiel van het huidig talud.
  - In beeld brengen van het aantal te kappen bomen.

Bij een vrijliggende fietspad gelden aanvullend de volgende voorwaarden:
- Er is een minimale tussenberm van 1.50 meter (2.50 meter is wenselijk) gehanteerd tussen de rijbaan en het vrijliggend fietspad;
- Er dient later een inschatting gemaakt te worden van het aantal bomen dat verwijderd dient te worden.

Kosten:
De realisatiekosten van een aanliggend fietspad worden geraamd op € 585.000.
De realisatiekosten van een vrijliggend fietspad worden geraamd op € 400.000.

De reden dat een aanliggend fietspad duurder is dan een vrijliggend fietspad is als volgt te verklaren:
- Er dient een geleiderail geplaatst te worden;
- Het talud dient aangevuld te worden;
- De rijbaan dient op enkele plekken opgeschoven te worden om een aanliggend fietspad op het talud mogelijk te maken.

Bij kostenramingen is geen bedrag geraamd voor de volgende zaken:
- Groencompensatie;
- Grondaankopen;
- Schadevergoedingen;
- Verleggen kabels en leidingen.

Hiervoor is een bedrag geraamd van € 100.000.

Ruimtelijke ordening
Op basis van de voorlopige ontwerpen kan worden geconcludeerd dat beide ontwerpvarianten niet volledig binnen de bestemming verkeer uit de beheersverordening Natuurgebieden van de gemeente Mook en Middelaar mogelijk lijkt. De mate waarin er sprake is van een conflict met het bestemmingsplan is thans niet exact vast te stellen, maar ongeacht de keuze voor de ontwerpvariant, lijkt het noodzakelijk om het planologisch regime aan te passen. Dat kan dan in de vorm van een bestemmingsplan (postzegelplan) of een wabo-procedure (ruimtelijke onderbouwing). Niet alle grond is in bezit van de gemeente Mook en Middelaar om beide varianten te kunnen realiseren, bij realisatie dienen er afspraken gemaakt te worden met Natuurmonumenten, de eigenaar van het naastgelegen perceel.

Variant 5a light
In het verleden is er onderzoek gedaan naar de kosten van de realisatie van een rondwegvariant 5A, daarbij is ook gekeken naar de variant 5a light. Deze light variant loopt via de N271, de Veldweg, Bovensteweg, via een nieuwe verbindingsweg achter het station naar de Heumensebaan en verder via de Rijlaan naar Groesbeek. De kosten voor deze variant werden als volgt geraamd:

Tracédeel 1: N271 – Bovensteweg, ca. 860 meter.
De kosten voor dit tracédeel zijn geraamd op € 2.664.000. Daarbij is rekening gehouden met de aanleg van geluidsschermen langs de Veldweg, de aanleg van een rotonde op de N271, realisatie van een fietstunnel naar de sportvereniging en de verwerving van bebouwing/gronden.

Inmiddels loopt het project "Herprofilering Bovensteweg" waardoor een gedeelte van dit tracé al geschikt is voor de rondwegvariant 5a light. De kosten van dit project kunnen in mindering worden gebracht op de geraamde kosten voor trajectdeel 1.

Er is € 600.000,- opgenomen voor een fietstunnel, in dit bedrag zit een ruime bandbreedte, voor een nauwkeuriger raming is nader onderzoek nodig.

Tracédeel 2: Bovensteweg – Heumensebaan ca. 750 meter.
De kosten voor dit tracédeel zijn geraamd op € 912.000.

Haalbaarheid:
Alvorens wordt ingezet op een light variant 5a is nader onderzoek nodig op functioneren, knelpunten, milieuaspecten en juridische haalbaarheid.

Resume

1	Fietsroute Heumensebaan		
	- variant vrijliggend	€ 500.000	
	- variant aanliggend	€ 685.000	

2	Oversteek spoorkuil		
	- realisatie Fiets voet/gangersbrug	€ 912.000	bandbreedte 20%, ex. legeskosten en kosten treinvrije periodes.
	- realisatie verkeerlicht voor voetgangers	€ 45.000	

3	rondweg variant 5a light		
	- tracédeel 1	€ 1.431.000	Investering "herprofilering Bovensteweg" van € 1.233.000,- is al in mindering gebracht.
	- tracédeel 2	€ 912.000	Juridische haalbaarheid dient nog onderzocht te worden.

Mogelijke maatregelpakketten:

1.	VRI =	€ 45.000
2.	Aanleg vrijliggend fietspad =	€ 500.000
2.	Aanleg vrijliggend fietspad + VRI =	€ 545.000
3.	Aanleg vrijliggend fietspad + fiets/voetgangersbrug =	€ 1.412.000
4.	Rondwegvariant 5a light: Aanleg vrijliggend fietspad + tracédeel 1 + tracédeel 2 =	€ 2.843.000

Wanneer er een rondwegvariant wordt gerealiseerd kan het huidige spoorbruggetje afgesloten worden voor autoverkeer waardoor de huidige brug kan gaan fungeren als fiets/voetgangersbrug.

In de begroting is geen ruimte voor realisatie van maatregelen, tevens is er in de jaarplannen geen ruimte gereserveerd om de maatregelen nader uit te werken. Dat wil zeggen dat alle vermelde bedragen zonder inzet van ambtelijke capaciteit en zonder inbreng van mogelijke subsidies zijn opgenomen.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Mook en Middelaar,

De secretaris,
J.M.G Smits - de Kinkelder

De burgemeester,
Mr. drs. W. Gradisen