Notitie / Memo

Aan:	Gemeente Voerendaal,
Van:	
Datum:	6 juli 2019
Kopie:	
Ons kenmerk:	BG7566-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0001
Classificatie:	Alleen voor intern gebruik

Onderwerp: Onderbouwing tracé Daelsweg

In september 2018 leverde een iReport op waarin aangegeven werd wat de nut en noodzaak van de fietsverbindingen langs de Vijfbundersweg/Vrakelbergerweg en de Daelsweg waren. In het iReport worden de volgende argumenten genoemd:

- De utilitaire en recreatieve schakel waarin de verbinding voorziet
- De druk welke op de bestaande infrastructuur staat
- Het ontbreken van een veilig alternatief
- De beleidsmatige wens van de overheden om tot een dergelijke verbinding te komen uit structuuroverwegingen

Met het iReport is duidelijk geworden dat niemand de noodzaak van een veilige fietsverbinding tussen Wijlre en Heerlen in twijfel trekt. Bij de uitwerking van de plannen blijkt echter dat de Daelsweg aan de noordzijde wordt begrensd door een Natura 2000 gebied. De vraag die de gemeente Voerendaal gesteld is welke mogelijkheden er zijn om dit Natura 2000 gebied zoveel mogelijk te ontzien.

Gaan we terug naar het belang van een fietsvoorziening langs de Daelsweg dan vatten we het volgende samen:

- Van de verbinding over de Daelsweg maken momenteel ca 250 fietsers per dag gebruik. Ongeveer de helft van dit aantal maakt tijdens de ochtend en avondspits gebruik van de weg. De weg heeft daarmee een belangrijke utilitaire functie voor fietsverkeer.
- Ook gemotoriseerd verkeer maakt gebruik van de Daelsweg. Door het krappe wegprofiel en de relatief grote helling in het wegvak is deze situatie intrinsiek gevaarlijk. Hoewel uit de ongevalsregistratie niet blijkt dat er daadwerkelijk ongevallen hebben plaatsgevonden pas de weg wel in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid waarbij proactief gewerkt wordt aan het voorkomen van ongevallen. Verkeerskundig uitgangspunt is dat ontvlechting van het verkeer intrinsiek de meest verkeersveilige optie is. Ontvlechten betekent dat de verschillende verkeersdeelnemers hun eigen verkeersruimte hebben.
- Utilitair fietsverkeer is functioneel verkeer. Dit fietsverkeer kiest de kortste weg naar de bestemming. Alternatieve routes worden enkel overwogen als dit minimaal net zo snel is.
- De aanleg van een fietsvoorziening aan de noord of zuidzijde van de Daelsweg kent verkeerskundig geen voorkeur.
- Het sluiten van de Daelsweg voor gemotoriseerd verkeer is vanuit fietsverkeer een bijna even goede mogelijkheid maar zal juridisch een lage kans van slagen hebben. Voorwaarde hiervoor is dat er sprake moet zijn van een fysieke afsluiting van de weg om het gebruik van de weg door gemotoriseerd verkeer te minimaliseren.

Onderbouwing
Om te bezien welke mogelijkheden er zijn voor een verkeersveilige fietsverbinding te realiseren tussen Ubachsberg en Heerlen zijn een viertal opties denkbaar:

1. Realisatie van een vrijliggend fietspad aan de noordzijde van de weg
2. Realisatie van een vrijliggend fietspad aan de zuidzijde van de weg
3. Sluiten van de weg voor gemotoriseerd verkeer en fietsers over rijbaan afwikkelen
4. Alternatieve route

In deze memo bekijken we de vier verschillende opties en bezien we wat de mogelijkheden zijn.

1. Realisatie van een vrijliggend fietspad aan de noordzijde van de weg
   De noordzijde van de weg is de positie die uiteindelijk gekozen is door de projectgroep. Aanleg aan de noordzijde betekent echter niet dat uitbreiding fysiek ook aan de noordzijde plaatsvindt. Daar waar mogelijk is de rijbaan verschoven naar het zuiden om zoveel mogelijk Natura 2000 gebieden te ontzien. Aangezien er gekozen is om zowel de rijbaan als het fietspad in een totaal ontwerp te vangen wordt steeds uitgegaan van een benodigde profielbreedte waardoor het in principe niet uitmaakt of het fietspad aan de noord of zuidzijde komt te liggen.
2. Realisatie van een vrijliggend fietspad aan de zuidzijde van de weg
   Indien gekozen wordt om het profiel over de hele lengte naar het zuiden te verleggen zijn een aantal knelpunten te verwachten die lastig oplosbaar zijn. Zo is er een kalkgrasland terrein dat de hoogste N2000 beschermingsstatus heeft en een cultuurhistorisch element direct aan de zuidzijde dat cultuurhistorische waarde heeft. Het aanleggen van een fietsverbinding aan de zuidzijde van de weg betekent dat deze terreinen worden doorsneden en daarmee deels verloren gaan.
3. Sluiten van de weg voor gemotoriseerd verkeer en fietsers over rijbaan afwikkelen
   Om de fietser te beschermen en de omgeving te sparen kan er voor gekozen worden om de weg te sluiten voor het gemotoriseerd verkeer. Om dit te kunnen realiseren is het van belang om twee zaken nader te bekijken:
   - Welke functies liggen aan de weg die bereikbaar moeten blijven voor gemotoriseerd verkeer?
   - Welke functie vervult de weg in het netwerk van de regio?

   Aan de Daelsweg liggen een viertal woningen. Bij een van de woningen zijn vakantiewoningen gesitueerd, bij een van de andere woningen zijn agrarische bedrijfsactiviteiten aanwezig. Daarnaast is een cadeauwinkel aanwezig in een van de panden. Deze functies dienen te allen tijde bereikbaar te blijven voor gemotoriseerd verkeer. Het geheel sluiten van de Daelsweg lijkt hiermee niet realiseerbaar. Wel kan gekozen worden voor selectieve toegang zodat de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer zal afnemen. Voor bewoners is een selectieve toegang te regelen door het verlenen van vergunningen. Voor bezoekers en verzorgingsverkeer is deze optie minder goed toepasbaar. Zeker voor de vakantiewoningen waar een grote diversiteit van bezoekend verkeer te verwachten valt is een bezoekersregeling lastig implementeerbaar. Alternatief is het sluiten van de weg voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering van bestemmingsverkeer. Juridisch is deze optie echter slecht handhaafbaar. Tot slot kan gekozen worden om de weg aan een zijde te sluiten zodat de weg geen functie meer heeft voor doorgaand verkeer. Hiermee komen we op het tweede punt: de functie van de weg.

   De Daelsweg is uitgevoerd als erftoegangsweg en heeft in principe geen functie voor het doorgaande verkeer. De weg is uitgevoerd als 60 km/h weg overeenkomstig met haar functie. Alternatieve routes gaan via de Kerkstraat/Wijnstraat/Imsteradeweg en de Bergseweg/Heerlerweg. Beide alternatieven zijn voor een groot deel ook uitgevoerd als

erftoegangsweg en daarmee een gelijkwaardig alternatief voor de Daelsweg. Nadeel van deze verbinding is dat ze door meer dorpskernen voeren en met het sluiten van de Daelsweg een meer gebiedsontsluitende functie gaan vervullen. Echter, vanuit functioneel oogpunt zijn er verkeerskundig geen bezwaren om de Daelsweg te onttrekken als doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer. Omrijdrroutes zijn zeer beperkt en het profiel van de Daelsweg is van de drie genoemde verbindingen het meest beperkt.

Het sluiten van de weg aan één zijde lijkt daarmee een mogelijkheid om op die wijze de Daelsweg autoluw te krijgen en het fietsverkeer op de hoofdrijbaan af te wikkelen. Bij het nemen van een dergelijke maatregel kan gerekend worden op weerstand vanuit de bewoners van Ubachsberg en de diverse bewoners/bedrijven aan de Daelsweg. Zij worden immers beperkt in hun activiteiten en zullen daarmee ontvankelijk zijn bij het indien van een bezwaarschrift. De juridische haalbaarheid van een fysieke afsluiting schatten we dan ook laag in.

4. Alternatieve route

   Net als voor automobilisten is er voor fietsverkeer bestaande alternatieven via de wegen zoals genoemd onder punt 3. Voor het fietsverkeer is de omrijdbeweging afhankelijk van de bestemming te groot om als volwaardig alternatief te dienen. Wil een alternatieve route kans van slagen hebben dan is een verbinding noodzakelijk tussen de Dalstraat in Ubachsberg en de John F. Kennedylaan in Heerlen. Op dit moment zijn er een aantal alternatieve verbindingen aanwezig die met de aanleg van enkele verbindingsstukken wellicht kans van slagen hebben als alternatief. Echter, de omrijdafstand is aanwezig zodat fietsverkeer gebruik zal blijven maken van de Daelsweg. Bovendien doorsnijden de aan te leggen verbindingsstukken ook het Natura2000 gebied waardoor het alternatief ten opzichte van het vigerende plan niet beter scoort. Bij deze overweging dient meegenomen te worden dat dit alternatief nog steeds om is en de Daelsweg door de aanwezigheid van diverse functies langs de weg, niet gesloten kan worden voor fietsverkeer. Het beoogde effect van de plannen zal derhalve niet gehaald gaan worden.