

Raadsvoorstel

Onderwerp:

Groene loper en Alternatieve Route
grondstoffentransport

portefeuillehouder: Marcel Roelofs

datum vergadering: 24 januari 2022

zaaknummer: 270859

Samenvatting

Al vele jaren is gemeente Beesel op zoek naar een oplossing voor de nadelige effecten van het grondtransport tussen de Grensovergang "Witte Stein" en de Rijksweg. In overleg met de transporteurs was daarom een alternatieve grensovergang en een route voor het grondtransport in het buitengebied bedacht. Door de afnemende grondstoffentransporten is dit plan nu achterhaald.

Om het grondstoffentransport uit de kern van Offenbeek te weren is een nieuwe route voorgesteld aan de raad. Deze route loopt via de Keulseweg en het buitengebied. In dit voorstel wordt de routekeuze toegelicht en een planning voorgesteld om op termijn met de Keulseweg aan de slag te gaan. De Keulseweg moet in de toekomst verbeterd worden om aan de ambities bij de Witte Stein en andere ontwikkelingen in het gebied te voldoen. Het realiseren van de alternatieve route voor het grondstoffentransport wordt gecombineerd met de al geplande werkzaamheden aan de Keulseweg.

Voorstel

1. In te stemmen met het voteren van krediet voor de aanleg van een Alternatieve Route voor grondstoffentransport (Fase 1);
2. Kennis nemen van de stand van zaken van het project Groene Loper (Fase 2);
3. Vooruitlopend op de verdere uitwerking van de Groene Loper (Keulseweg) (Fase 2), instemmen met de aanleg van de alternatieve route voor het grondstoffentransport (Fase 1).

Toelichting raadsvoorstel

1. Aanleiding

Al vele jaren is de Gemeente Beesel, in samenwerking met Kreis Viersen, gemeente Brüggen en grondstoffentransporteurs, op zoek naar een oplossing voor de nadelige effecten van het grondstoffentransport tussen de Grensovergang "Witte Stein" en de Rijksweg. Om deze nadelige effecten aan te pakken was een alternatieve grensovergang en een route voor grondstoffentransport in het buitengebied van Reuver bedacht, in overleg met de transporteurs.

Het oorspronkelijke plan is nu achterhaald. Door de transporteurs is in een bestuurlijk overleg met de gemeente Beesel aangegeven dat het aantal grondstoffentransporten robuust gaat afnemen. Deze afname is middels een brief bevestigd en onderbouwd. (bijlage 1.) Ondanks de afname van de grondstoffentransporten blijft de druk van vrachtverkeer op onze kernen en met name de Keulseweg onverminderd groot. De verkeersveiligheid is voor zwakkere verkeersdeelnemers in het gedrang. Nadat bekend is geworden dat de intensiteit van het grondstoffentransport tussen de 'Witte Stein' en de NIBA/Rijksweg is afgenomen hebben we onze keuze voor een alternatieve route voor grondstoffentransport heroverwogen. Hieruit is het project Groene Loper ontstaan: het toeristisch verbeteren en beleefbaar maken van de verbinding tussen de Witte Stein en tussen Peel en Maas (veerpont Beesel-Kessel). Een onderdeel hiervan is het verbeteren van de verkeerssituatie op de Keulseweg tussen het viaduct bij de snelweg en de grensovergang Witte Stein. We hebben toegezegd met een voorstel te komen voor het oplossen van het conflict tussen het recreatieve verkeer en het (zware) gemotoriseerde (vracht)verkeer in het buitengebied en met name de Keulseweg. Daarom is een variantenstudie gedaan naar de mogelijke herinrichting van de Keulseweg. Hieruit is gebleken dat het conflict tussen zwaar transport, waaronder grondstoffentransport, op te lossen is door een herinrichting van de Keulseweg. De investeringen voor een herinrichting van de Keulseweg zijn groot, mede daardoor gaan we hiervoor op zoek naar cofinanciering. In de tussentijd is het van belang dat een alternatieve route voor het grondstoffentransport wordt gerealiseerd om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in met name de kern Offenbeek te verbeteren. Laatstgenoemde was namelijk het hoofddoel voor de aanleg van de Alternatieve Grensovergang. In dit voorstel wordt aangegeven waarom we nu aan de slag gaan met de alternatieve route, wat we mogelijk willen gaan doen met de Keulseweg en hoe dit een relatie heeft met andere domeinen, zoals recreatie en toerisme alsook de integrale gebiedsverkenning 'T Brook.

2. Doelstelling

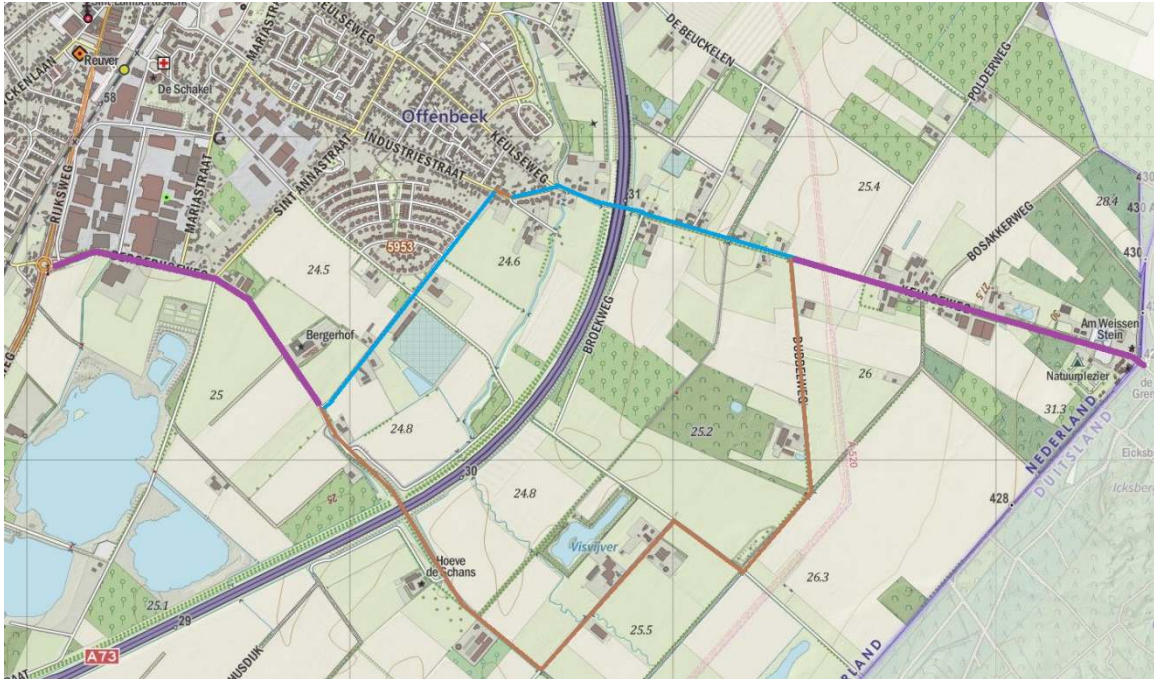
Een voorstel te doen, met fasering, om te komen tot een verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in met name de kern Offenbeek en tegelijkertijd tot een integrale aanpak voor o.a. de Keulseweg te komen, met onder andere recreatie en toerisme alsook de integrale gebiedsverkenning 'T Brook.

Een subdoelstelling van dit voorstel is sec een route geschikt te maken ten behoeve van grondstoffentransport tussen de grensovergang op de Keulseweg en de aansluiting van de Bergerhofweg op de Rijksweg. Aanvullend daarop zal vrachtverkeer en landbouwverkeer in het buitengebied over deze route worden geclusterd, zodat er op andere wegen in het buitengebied meer 'ruimte' komt voor recreatieve verplaatsingen.

3. Uitgangssituatie

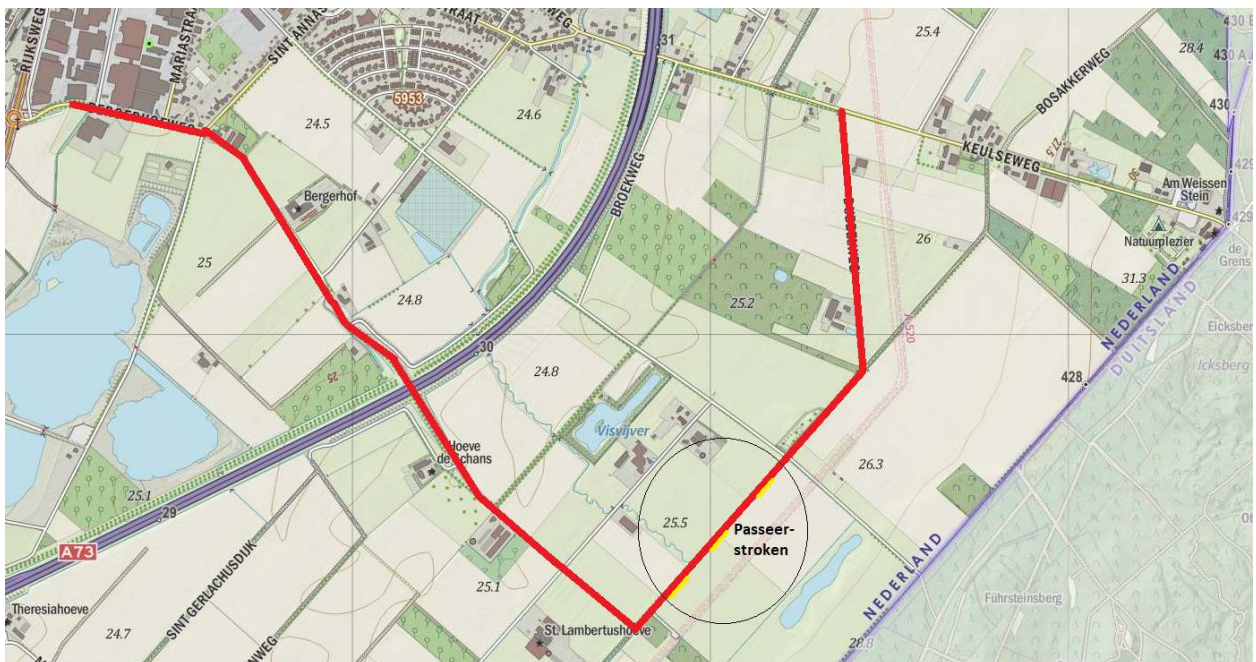
Op dit moment rijdt het grondstoffentransport via de Keulseweg de grens over, daarna vervolgen deze vrachtwagens de heenroute via de kom van Offenbeek, namelijk de Industriestraat, Offenbekerweg, Bergerhofweg en uiteindelijk de Rijksweg. Op de terugweg rijden de vrachtwagens via de Bergerhofweg, Sint Lambertusdijk, Broeklaan, de Dubbelweg en de Keulseweg naar de grensovergang. Op de huidige routes leveren deze transporten veel overlast aangaande verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kern van Offenbeek en op sommige locaties in het buitengebied, zoals ter hoogte van de zorgboerderij.

In afbeelding 1 is de heenweg gemarkeerd in blauw, de terugweg in bruin, en zijn wegen waar zowel de heen-als terugroute overheen gaat paars gemarkeerd.



Afbeelding 1: Huidige heen- en terugroute grondstoffentransport
 Heenroute = paars/blauw terugroute = paars/bruin Paars= heen en terugroute

Het voorstel voor de nieuwe route houdt het volgende in: bij de grensovergang komt het grondstoffentransport Reuver binnen, daarna vervolgen de vrachtwagens de route over de Keulseweg, daarna via de Dubbelweg naar de Sint Willibrordusdijk, dan de Bergerhofweg tot aan de Rijksweg. Op deze route, die staat uitgebeeld in afbeelding 2, zullen onverharde delen worden verhard alsook wordt zorg gedragen voor een wegbreedte van minimaal 4,5 meter. Op de Sint Willibrordusdijk is tussen de Broeklaan en de Bergerhofweg te weinig ruimte om aan de wegbreedte van 4,5 meter te kunnen voldoen. Daarom is er voor dit deel van het traject gekozen om passeerstroken aan te brengen, die de beek ter plekke overkluisen.



Afbeelding 2: De te realiseren Alternatieve Route

4. Rol gemeente

De gemeente is trekker van dit project

5. Toelichting

Inleiding

Vorig jaar hebben wij groen licht gekregen van Kreis Viersen voor de aanleg van een alternatieve grensovergang en route. Daaropvolgend is het overleg met grondstoffentransporteurs aangegaan voor de verdere invulling hiervan. Vanwege onvoorziene marktontwikkelingen en dat de vraag naar grondstoffen bij de NIBA-vestiging bij Drakenrijk kwam te vervallen is de keuze voor een alternatieve grensovergang heroverwogen.

Daaruit is het idee voor een Groene Loper ontstaan. Een deel van de Groene Loper gaat over de Keulseweg, die voor onderhoud op de planning staat, die niet aantrekkelijk oogt voor de recreatieve gebruikers en door hen als verkeersonveilig wordt ervaren en daardoor geen optimale verbinding vormt naar de toeristische trekpleister De Witte Stein. Middels de Regiodeal is inmiddels gebleken dat de Groene Loper mogelijk in aanmerking kan komen voor cofinanciering voor een (recreatieve) upgrade van de Keulseweg, als onderdeel van de Groene Loper. Een besluit hierover zal uiterlijk in het eerste kwartaal van 2022 genomen worden. Om ervoor te zorgen dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Offenbeek verbeterd is het voorstel alvast te starten met de aanleg van een Alternatieve Route om het grondstoffentransport, vrachtverkeer in het buitengebied en landbouwvoertuigen te gaan clusteren. Ook zorgt deze route ervoor dat de problematiek die deze vervoerswijzen met zich mee brengen uit de kernen van Reuver en Offenbeek verdwijnt.

De Groene Loper

De Groene Loper behelst niet alleen de Keulseweg maar ook de realisatie van een Toeristisch Opstappunt bij de Witte Stein en het creëren van een verbinding tussen het Brachterwald en het gebied tussen Maas en Peel. De Groene Loper moet stimulerend zijn voor toeristisch en recreatief verkeer. We willen deze belangrijke route meer beleefbaar, verkeersveiliger en toegankelijker maken zodat deze optimaal uitnodigt voor toeristisch en recreatief verkeer. De Groene Loper verbindt de Maas en het Grensgebied, en is daarmee ook een verbinding naar het Landschapspark Maas-Swalm-Nette. Het grensgebied, tussen A73 en het Brachterwald (D.) is daarnaast onderdeel van een integrale gebiedsverkenning inzake het "Energie landschap 't Brook" waar de thema's energie, (agro-)toerisme, future farming en natuur samen komen. De Groene Loper vormt daarmee ook de verbinding naar een op termijn groen, duurzaam en circulair gebied.

Variantenstudie Keulseweg/ Groene Loper

Om inzicht te krijgen in hoe om te gaan met de Keulseweg in deze context is bureau Kragten gevraagd om een variantenstudie te doen. Uit deze variantenstudie blijkt dat het verkeerskundig gezien, gelet op de nu gewijzigde aantallen vrachtbewegingen, derhalve nauwelijks van toegevoegde waarde is om een tweede grensovergang te realiseren. Om te voorkomen dat het grondstoffentransport door de kern Offenbeek blijft rijden is een andere route ook geschikt. Een nadeel hiervan is dat het vrachtverkeer nog steeds voorbij de Witte Stein rijdt en zorgt voor een minder goede beleving.

Verkeerskundige toelichting oplossingsrichting Keulseweg

De Keulseweg is gecategoriseerd als een erftoegangsweg. De Keulseweg is in het regionale fietsnetwerk opgenomen als een lokale hoofdstructuur, die met name voor recreatief gebruik belangrijk is. Op basis van de tellingen, zie hiervoor Tabel 1 op de volgende pagina, blijkt dit ook een belangrijke recreatieve fietsverbinding te zijn. Het gebruik van de Keulseweg door fietsers is in het toeristisch seizoen erg hoog, en in de weekenden nog aanzienlijk meer dan op werkdagen. Dit geldt voor beide meetperioden in juli en september. Het westelijk deel in de tabel behelst de Keulseweg van het viaduct onder de A73 tot aan de Polderweg, het oostelijk deel behelst de Keulseweg vanaf de Polderweg tot aan de grensovergang. Op basis van het feitelijk gebruik van infrastructuur heeft het CROW een keuzeschema (op pagina 19 van Bijlage 1) opgesteld om een afweging te kunnen maken van de gewenste fietsvoorzieningen. Daarbij wordt gekeken naar zowel de functie in het netwerk (auto en fiets) als naar het feitelijke gebruik.

Op basis van bovenstaande bevindingen en het genoemde keuzeschema kan worden geconcludeerd dat:

- Op het westelijke wegvak de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer op werkdagen hoger is dan de fietsintensiteit.

- De hoeveelheid autoverkeer op het westelijke deel relatief laag is en een gemengd profiel met fietsstroken ruimschoots past binnen de richtlijnen.
- Op het oostelijke deel de intensiteit van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer nagenoeg gelijk zijn op werkdagen, maar toeristische weekenddagen (met goed fietsweer) er beduidend meer fietsers gebruik maken van dit wegvak.
- Met deze verhouding van auto's en fietsers zou een fietsstraat profiel te verantwoorden zijn op het oostelijke wegvak, maar zou ook een profiel met fietsstroken kunnen worden toegepast.

	Personenauto's	Middelzwaar vrachtverkeer	Zwaar verkeer	Fietser
Wegvak Keulseweg west juli 2021	2.400	130	70	650 ¹
Wegvak Keulseweg oost juli 2021	550	60	15	700 ²
Wegvak Keulseweg west september 2021	1.000	75	15	450 ³
Wegvak Keulseweg oost september 2021	470	50	15	450 ⁴

Tabel 1: Etmaalintensiteiten tellingen Keulseweg (gemiddelde werkdag, afgeronde waarden)

Alternatieve Route/ Grensovergang Witte Stein (Fase 1)

Aangezien de aanleg van een tweede grensovergang vanwege nieuwe inzichten verkeerskundig niet noodzakelijk is maar de problematiek aangaande grondstoffentransport door de kern van Offenbeek blijft bestaan wordt de aanleg van een alternatieve route voor dit transport voorgesteld. De focus hierbij ligt met name uit het vermijden van dit transport door de kern Offenbeek als ook het meer 'ruimte' creëren voor recreatie in het buitengebied van Reuver. Deze 'ruimte' zou kunnen ontstaan door al het vrachtverkeer op de alternatieve route te clusteren en op andere wegen vrachtwagenverboden in te voeren (m.u.v. bestemmingsverkeer). Dezelfde wens geldt met betrekking tot het clusteren van landbouwvoertuigen in de kernen die de leefbaarheid en verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. Verder zou bij de realisatie van de Alternatieve Grensovergang het gehele vrachtverkeer t.h.v. de Witte Stein niet verdwijnen, er zijn namelijk meer bedrijven die gebruik maken van de Grensovergang. Op dit moment zijn we in gesprek met Brüggen over de dynamische wegafsluiting (de "blokker"). Daarbij delen we samen met Brüggen de wens van open grenzen maar ook de zorgen over toename van verkeer bij het openstellen voor al het verkeer in combinatie met het recreatieve verkeer. In Fase 2 zullen we samen met onze buurgemeente Brüggen gaan nadenken over de invulling van het gebied Witte Stein en het verkeer over de huidige grensovergang.

Realisatie Alternatieve Route

De nieuwe aan te leggen alternatieve route voor grondstoffentransport gaat over de volgende wegen: eerst komt het grondstoffentransport de grens over bij Witte Stein en rijdt richting Reuver, vanuit de Keulseweg draait met de Dubbelweg richting het zuiden, daarna gaat deze route via de Sint Willibrordusdijk naar de Bergerhofweg. Deze route willen we op een sobere, doelmatige en duurzame manier geschikt maken voor dit zware transport. De noodzakelijke maatregelen voor deze route zijn minder kostbaar dan de oorspronkelijk geraamde kosten. Dit komt enerzijds omdat we een gedeelte van het oorspronkelijk tracé (Amerloseweg en Lange Ondersteweg) niet hoeven op te waarderen. Anderzijds zijn we voornemens om in 2024 vanuit onderhoud wegen (rehabilitatie) grootschalig onderhoud uit te voeren aan de Dubbelweg, hierdoor brengt dit geen extra kosten met zich mee voor de aangepaste transportroute.

Op de alternatieve route worden onverharde delen verhard alsook een wegbreedte van minimaal 4,5 meter gerealiseerd. Deze wegbreedte is gewenst zodat het grondstoffentransport elkaar op grote delen van route

¹ Op zondag is het aantal fietsers bijna dubbel zo veel, circa 1.200 per etmaal

² Op zondag is het aantal fietsers bijna dubbel zo veel, circa 1.450 per etmaal

³ Op zondag is het aantal fietsers bijna drie keer zo veel, circa 1.250 per etmaal

⁴ Op zondag is het aantal fietsers bijna drie keer zo veel, circa 1.450 per etmaal

kan passeren. De wegbreedte wordt gegarandeerd door waar nodig naast asfalt grasbetontegels in de berm aan te leggen. Op de Sint Willibrordusdijk is tussen de Broeklaan en de Bergerhofweg te weinig ruimte om aan de wegbreedte van 4,5 meter te kunnen voldoen. Daarom is er voor dit deel van het traject gekozen om passeerstroken aan te brengen, die de beek ter plekke overkluizen. In afbeelding 2 staat aangegeven waar deze passeerstroken komen.

Landbouwvoertuigen/vrachtverkeer buitengebied

De provincie Limburg heeft een landbouwvoertuigenroute vastgesteld die zich in het buitengebied van Reuver bevindt. Door middel van de aanleg van de alternatieve route willen we onze eigen invulling aan de landbouwvoertuigenroute. Dit zorgt ervoor dat landbouwvoertuigen de kernen Reuver en Offenbeek mijden en komt ten goede van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in deze kernen. Ook wordt in het buitengebied vrachtwagenverboden ingevoerd (m.u.v. bestemmingsverkeer) om vrachtverkeer, samen met landbouwverkeer, te concentreren waar mogelijk en recreatief verkeer meer "ruimte" te geven.

Onderhoud

Op het nieuwe tracé vindt intensivering qua belasting en gebruik toe. Daarom is op sommige delen van het tracé eerder onderhoud nodig. Voor onderhoud op de Dubbelweg zijn al middelen gereserveerd in de onderhoudsvoorziening wegen. Voor onderhoudsmaatregelen op de Bergerhofweg worden in 2024 middelen gereserveerd uit het krediet. Mogelijk dat er op langere termijn afhankelijk van de slijtage eerder onderhoud nodig is. We monitoren deze situatie en indien nodig betekent dat op termijn een ophoging van de onderhoudsvoorziening wegen.

Participatie

De meeste bewoners, ondernemers, landeigenaren en overige belanghebbende zijn geïnformeerd over de voornemens een route ten behoeve van grondstoffentransport aan te leggen. Veel van de reacties die zijn binnen gekomen gingen met name om de uitvoering, de bereikbaarheid tijdens werkzaamheden en de slechte staat van overige wegen in het gebied. Over de daadwerkelijk route, het gebruik ervan, en de scope van dit project zijn geen bezwaren binnen gekomen. Participatie bij het gebied Witte Stein gaan we doen tijdens het verder ontwikkelen van het Toeristisch Opstappunt aldaar.

Toekomstige opwaardering recreatieve route Keulseweg (Fase 2)

Voor 2022 stond de Keulseweg voor groot onderhoud op de planning. We zien dat de Keulseweg een belangrijk onderdeel vormt van het recreatieve routenetwerk op regionaal en nationaal niveau en kansen biedt om de verbinding tussen Duitse grens, Offenbeek/ Reuver en het veer te verbeteren. Ook cofinanciering speelt hierbij een rol. Uit de variantenstudie volgt dat er mogelijkheden zijn om met name de fietsroute over de Keulseweg te verbeteren.

Aangezien er nog verschillende factoren van invloed zijn op de toekomstige weginrichting van de Keulseweg zijn we van mening deze keuze in een later stadium te nemen. Echter zijn er nog verschillende zaken die nog enig onderzoek en bestudering vereisen. Dit zijn de volgende onderwerpen:

- **Ambitie(niveau) Witte Stein:**
Als gemeente willen we investeren in de het gebied de Witte Stein, echter hebben we hieromtrent nog geen ambitieniveau vastgesteld en zijn we hierover aan het nadenken. In 2022 werken we gebiedsvisie uit voor De Witte Stein. In deze visie bezien we behoud, ontwikkeling en beheer van natuur, recreatie, toerisme en verkeer rond De Witte Stein in hun onderling verband.
- **(mogelijke) Openstelling huidige Grensovergang**
Op het moment zijn we met de Gemeente Brüggen in gesprek over de invulling van de grensovergang. In Fase 2 zullen we hier verdere invulling aan geven in overeenstemming met onze Duitse buurgemeente.
- **Energielandschap 't Brook**
Op dit moment is nog niet duidelijk of er (koppel)kansen zijn m.b.t. het toekomstige energielandschap in 't Brook. Alvorens een keuze te maken is het verstandig dit te onderzoeken.

Variantenstudie Keulseweg

Uit de variantenstudie van Kragten (Bijlage 2) blijkt dat de variant fietsstroken verkeerskundig gezien het meest positief scoort. De keuze voor een bepaalde variant zal echter ook afhangen van andere aspecten dan het verkeerskundige aspect. Omdat onderwerpen zoals ambitieniveau Witte Stein, (mogelijke) openstelling grensovergang en energielandschap 't Brook voor nu nog niet geheel duidelijk zijn willen we

deze eerst verder uitwerken alvorens tot een keuze te komen voor een mogelijke herinrichting van de Keulseweg. Op deze manier kunnen we op termijn een juiste afweging maken rekening houdend met alle verschillende belangen die in het gebied en de omgeving ervan spelen. Verder zullen we het krediet op de begroting voor onderhoud van de Keulseweg (€ 336.000) inzetten voor een mogelijke herinrichting van de Keulseweg.

Cofinanciering

Omdat de kosten voor een aanpassing van de Keulseweg fors zijn, met enkel deze oplossing het probleem qua vrachtverkeer in de kern niet wordt opgelost, wordt voorgesteld het project op te knippen (fasering) in de aanleg van de alternatieve route en de herinrichting van de Keulseweg. De kosten van een herinrichting van de Keulseweg zijn hoger dan de kosten van uitvoeren van onderhoud. De kosten van een herinrichting die geschikt is voor recreatief fietsverkeer variëren van €785.000 tot €1.600.000. In het kader van de Investeringsagenda wordt de herinrichting van de Keulseweg (Groene Loper) opgevoerd voor de 3^e projectenveloppe. Cofinanciering hierover is inmiddels toegezegd. Verder wordt er voor het project Keulseweg in de toekomst geprobeerd subsidie te verkrijgen voor verkeersremmende maatregelen in het kader van het SPV 2030.

a. Financieel

Voor de realisatie van de Groene Loper is in de begroting van 2022 een krediet van € 720.000 + € 101.000 toerekening eigen uren = € 821.000 opgenomen.

Het onderdeel met betrekking tot het vrachtverkeer halen we vooruit in de uitvoering. De kosten van de nieuwe alternatieve route worden nu geraamd op ca. € 349.800 voor 2022 en ca. € 40.700 voor 2024. In totaal behelst dit een budget van € 390.500 (excl. toerekening van de uren). Rekening houdende met de toerekening van uren aan de investeringsprojecten leidt dit tot een totaal geraamd kredietbedrag ad € 431.860, nl:

- 2022: Investering € 349.800 + toerekening uren € 39.600 = € 389.400
- 2024: Investering € 40.700 + toerekening uren € 1.760 = € 42.460
- Het voorstel voor de investering Groene Loper volgt in een later stadium in de loop van 2022. Het onderhoud Dubbelweg wordt betaald uit de onderhoudsvoorziening wegen.

b. Juridisch

De alternatieve route is getoetst aan het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied Beesel'. De wegen waarover de alternatieve route loopt zijn bestemd als 'Verkeer-Wegverkeer'. Binnen deze bestemming zijn wegen, straten en paden met hoofdzakelijk een verkeersfunctie toegestaan. Het gebruik van de wegen als route voor vrachtverkeer is dan ook toegestaan. Onverharde wegen kunnen zonder vergunning worden verhard. De bestemming is overal even breed als de kadastrale begrenzing van de wegvakken. Vaak is de feitelijke weg smaller dan die kadastrale begrenzing en bevinden bijvoorbeeld de berm en het aangrenzend groen zich ook nog binnen de bestemming/kadastrale begrenzing: ook een verbreding voor een uitwijkstrook kan daarom zonder vergunning worden aangelegd.

De alternatieve route gaat ook door een deel van het stiltegebied, aan de rand ervan, ter hoogte de Dubbelweg. In stiltegebieden mogen geen nieuwe activiteiten worden toegestaan die schadelijk zijn voor het geluidniveau. Het is verboden zich in een stiltegebied buiten een inrichting met een motorvoertuig of een bromfiets met draaiende verbrandingsmotor te bevinden buiten de voor deze voertuigen openstaande wegen en terreinen. De bestaande wegen kunnen dus gewoon door vrachtverkeer worden gebruikt. Er is dan ook geen strijd met de regels ten aanzien van het stiltegebied, in het bestemmingsplan en de provinciale verordening

c. Risico's

Een risico is dat de grondstoffentransporteurs minder lang en minder vaak en uiteindelijk geen meer van de route gebruik gaan maken dan beoogd. Om dit risico te minimaliseren wordt vrachtverkeer en landbouwverkeer in het buitengebied geclusterd op deze route. Daarmee blijft het gebruik van de route in stand.

6. Visie Blij in Beesel

Een route voor grondstoffentransport, vrachtverkeer in het buitengebied en landbouwvoertuigen draagt bij aan de thema's Fijn Wonen, Bedrijvig en Beleven.

7. Toegankelijkheid

Niet van toepassing. Toegankelijkheid m.b.t. de Keulseweg wordt in een separaat voorstel toegelicht.

8. Duurzaamheid

Duurzaamheid staat hoog in het vaandel bij de Gemeente Beesel. Na aanbesteding zal de aannemer die verantwoordelijk is voor realisatie op een zo efficiënt mogelijke wijze de opdracht uitvoeren. Daarnaast is er gekeken voor goede constructies met degelijke kantopsluitingen waardoor deze wegen minder onderhoud vergen dit is dus veel duurzamer. Verder maken we gebruik van materialen en bouwstoffen waarin een maximaal constructief toelaatbaar percentage gerecyclede materialen zijn toegepast en die zoveel mogelijk duurzaam zijn vervaardigd.

Door de aanleg van deze route zal de leefbaarheid en sociale duurzaamheid in de kernen Offenbeek toenemen.

Bijlagen:

- BIJLAGE 1: Variantenstudie Keulseweg (Bureau Kragten)
- BIJLAGE 2: Brief Thijssen Emans Toezegging aangaande afnemende grondstoffentransporten