

Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan

Module Fiets.

Actualisatie 2017.

Opsteller:	Peter Stevens
Datum:	8 mei 2017
Status:	concept

Module Fiets

Inleiding

Het onderwerp fiets is als aparte module in het gemeentelijke Verkeer en Vervoerplan (GVVP) opgenomen bij de vaststelling ervan in 2015. Sindsdien is zowel het landelijke (Modelaanpak Veilig Fietsen), als het provinciale (Beleidsplan Fiets 2014-2022) en het regionale fietsbeleid (Stimuleringsplan Fietsen in Midden-Limburg 2011) verankerd in het gemeentelijke beleid.

Tijdens de behandeling van de Programmabegroting 2017-2020, op 1 november 2016, heeft de raad per amendement besloten dat een gemeentelijk fietsbeleidsplan wordt opgesteld waarin in het bijzonder veiligheid en toeristisch-recreatieve functies worden uitgewerkt, met het doel dat Leudal zich op deze manier kan presenteren als fietsgemeente.

De opdracht van de raad is opgepakt als een vraag om de module Fiets uit het GVVP te actualiseren.

Landelijk gezien is de trend zichtbaar dat in het verplaatsingsgedrag van mensen het aandeel van fietsen toeneemt. Dit heeft met name te maken met de groei van het bezit van de e-bike. De actieradius voor deze fietsers is groter en er worden meer kilometers mee afgelegd. Dit geldt voor het utilitair gebruik (woon- werkverkeer, school), maar zeker ook voor het recreatief gebruik. De fiets wordt vaker gebruikt. Met de e-fiets worden grotere afstanden afgelegd. Limburg blijft in deze trend nog achter. Het provinciale fietsbeleid signaleert dit en zet er op in om de achterstand ten opzichte van het Nederlandse gemiddelde fietsgebruik in te lopen.

Ambitie

De gemeente streeft er naar om de landelijk allengs zichtbaar wordende groei van het fietsgebruik, ook in deze regio verder te stimuleren en optimaal te faciliteren.

Het gemeentelijke fietsbeleid wil de volgende ambities realiseren:

- een toename van het aantal afgelegde fietskilometers, zowel recreatief als utilitair;
- een adequaat netwerk van fietsverbindingen:
 - dat onderling samenhangt voor wat betreft bestemmingen en gebruiksdoel;
 - dat aanhaakt op, en past bij de regionale en provinciale ambities;
 - dat veilig is en comfortabel in het gebruik;
- een versterking van de positie van het fietsgebruik in de mobiliteitsketen;

Bestaand landelijk, provinciaal en regionaal beleid

Modelaanpak Veilig Fietsen.

Deze landelijke aanpak zet in op het behouden en versterken van de fietsveiligheid. De modelaanpak stelt dat er landelijk gezien veel eenzijdige fietsongevallen plaatsvinden, veroorzaakt door te hoge trottoirbanden, paaltjes en obstakels in bermen. Mede daarom is de modelaanpak ontwikkeld.

Beleidsplan Fiets 2014-2022 Provincie Limburg en het Uitvoeringsplan Fiets 2016-2019.

De provincie Limburg zet in op het stimuleren van de fiets en sluit hierbij aan op de landelijke overheid. Hiervoor is het beleidsplan Fiets opgesteld (2014-2022) dat als kader dient voor het Uitvoeringsprogramma Fiets (2016-2019). In het beleidsplan Fiets zijn de volgende werkdoelstellingen opgenomen.

- Veiliger fietsen.
- Makkelijker fietsen.
- Leuker fietsen.
- Sneller fietsen.
- Slimmer fietsen.

Het uitvoeringsprogramma Fiets.

Met het oog op de doelstellingen van het Beleidsplan Fiets 2014-2022, heeft de provincie het Uitvoeringsprogramma Fiets opgesteld voor de periode 2016-2019. Daarbinnen zijn de volgende drie speerpunten opgenomen:

1. Infrastructuur, het Limburgs hoofdfietsnetwerk op orde.
2. Fietsstimulering, ketenmobiliteit, monitoring en promotie.
3. Samenwerking en integrale aanpak.

Gezamenlijk bieden deze speerpunten de mogelijkheid om fietsen in Limburg naar een hoger niveau te tillen. Zo draagt het eerste speerpunt ertoe bij dat het Limburgse hoofdfietsnetwerk geüpdatet wordt. Er wordt gewerkt aan een logisch en samenhangend geheel van utilitaire fietsverbindingen. Daarnaast wordt extra ruimte gecreëerd voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op het Limburgse hoofdfietsnetwerk.

Het tweede speerpunt omvat de stimulering van het fietsgebruik van zowel de jeugd als ook het woon-werk verkeer. Het belang van de fiets voor wat betreft ketenmobiliteit vormt een belangrijke prioriteit binnen het Programma Overstappunten. Adequate fietsmonitoring is van belang als betrouwbare basis voor te genereren fietsbeleidsinformatie. En promotie is van belang om een positief beeld over fietsen bij Limburgers te creëren.

Speerpunt drie legt de nadruk op een bovenregionale en waar mogelijk grensoverschrijdende als ook integrale aanpak. Bovenregionale en grensoverschrijdende

samenwerkingsverbanden worden dan ook nadrukkelijk opgezocht om op deze manier het hoofdfietsnetwerk tussen regio's en aangrenzende landen en provincies beter op elkaar te laten aansluiten. Daarnaast wordt intensief afgestemd met andere programma's zoals de programma's Stedelijke Ontwikkeling, Overstappunten en Toerisme en Recreatie.

Het beleidsplan Fiets annex Uitvoeringsprogramma Fiets biedt mogelijkheden voor medefinanciering door de provincie aan gemeentelijke projecten.

[Stimuleringsplan Fietsen in Midden-Limburg.](#)

Voor de regio Midden-Limburg is in 2011 een fietsplan opgesteld, waarin voor de komende jaren inzichtelijk wordt gemaakt waar in de regio welke maatregelen genomen zouden moeten worden om de kwaliteit van het fietsnetwerk te verbeteren en het gebruik van de fiets te bevorderen.

De doelstelling van het Stimuleringsplan Fietsen in Midden-Limburg is:

een toename van het fietsgebruik in Midden-Limburg bewerkstelligen tot ten minste op het niveau van het landelijke gemiddelde, waardoor een bijdrage wordt geleverd aan de leefbaarheid, CO2-reductie en aan verbetering van de volksgezondheid.

Op basis van landelijke cijfers over het fietsgebruik per regio betekent dit concreet een toename van het gebruik van de fiets van minimaal 5%.

Het Stimuleringsplan Fiets is indertijd door het college van Leudal geaccepteerd als richtinggevend ambitiedocument en ter kennis gebracht aan de raad (25 okt 2011, 2011/728).

[Uitvoeringsprogramma Overstappunten.](#)

Met het Programma Overstappunten wil de provincie een bijdrage leveren aan een aantrekkelijk openbaar vervoer en wil ze te ondernemen activiteiten met elkaar verbinden voor inwoners en bezoekers.

De provincie wil met het programma partijen motiveren om aan de slag te gaan met overstappunten die meerwaarde bieden voor hun omgeving. Het programma geeft de speerpunten van het beleid aan (o.a. uitbreiden fietsenstallingen bij bushaltes, realisatie K+R, oplaadpunten e-bike, Reisorientatie, aanleg carpoolplaats).

Het programma Overstappunten biedt co-financieringsmogelijkheden voor gemeentelijke projecten. Tevens biedt het een kader om als multiplier te functioneren voor investeringen vanuit andere thema's, waaronder het Uitvoeringsprogramma Fiets en het investeringsprogramma Toerisme en Recreatie.

Wat gaan we doen?

Met het oog op de geformuleerde ambitie en gegeven het bestaande overkoepelende beleid is een programma met maatregelen opgesteld dat zich richt op concreet uitvoerbare, realistische acties die:

1. knelpunten in het recreatief en utilitair netwerk oplossen;
2. het comfort op het recreatief en utilitair netwerk verbeteren;
3. de veiligheid verbeteren;
4. overstapmogelijkheden op het Openbaar Vervoer verbeteren;
5. het fietsgedrag stimuleren.

Wanneer?

Met de looptijd van het fietsbeleid haken we aan op de looptijd van het beleidsplan Fiets van de Provincie. Dit is tot 2022.

Monitoring.

Inzet is om hiervoor de monitoringstool BikePrint te gebruiken.

BikePrint verzamelt GPS-data van fietsers en vertaalt de fietsverplaatsingen in beleidsrelevante informatie. Input wordt geleverd door met name de Fietstelweek, waaraan de provincie Limburg sedert 2015 actief deelneemt. De data van BikePrint geven een gedetailleerd beeld van het actuele fietsgebruik, de netwerkkwaliteit en de fietspotentie (bereikbaarheid).

Met BikePrint kan in beginsel onder andere de volgende informatie worden gegenereerd.

- Drukbeeld van het fietsverkeer op de verschillende momenten van de week en gedurende de dag;
- De verschillende routes van alle fietsers die gebruik maken van een specifiek wegvak;
- De omrijdfactor tussen de daadwerkelijke route ten opzichte van hemelsbrede afstand en ten opzichte van kortste route;
- De Fietspotentie tussen woon- en werkgebieden
- Hoeveelheid potentiële nieuwe fietsers als gevolg van wijzigingen aan de fietsinfrastructuur.

Maatregelen.

- A. Stimuleren van het gebruik van de elektrische fiets voor utilitair gebruik.
- B. Promoten van Leudal als fietsgemeente.
- C. MTB routenetwerk.
- D. Inventarisatie knelpunten en realiseren verbeteringen op bestaande fietsnetwerk conform de modelaanpak.
- E. Fietsverbinding met Roermond over de Maas bij spoorbrug Buggenum.
- F. (snel)fietsroute Weert-Roermond. Ontbrekende schakel Horn.
- G. Verlichting parallelweg (fietspad) N280 Horn-Roermond.
- H. Vrijliggend fietspad Heldenseweg.
- I. Afstemming fietsknooppuntennetwerk met landbouwroutenetwerk. Oplossen van knelpunten.
- J. Overstappunten Openbaar Vervoer / Bushaltes Haelen en Roggel, toegangspoort voor Het Leudal.
- K. Fiets(suggestie)stroken Leudalweg, Baldersstraat, Ellerweg, Vlasstraat.

Maatregel/actie: A**Stimuleren van het gebruik van de elektrische fiets voor utilitair gebruik.****Beschrijving:**

De provincie heeft in de achterliggende jaren met een voucherregeling geparticipeerd in Forenzo (www.forenzo.nl). Werknemers van aangesloten Limburgse werkgevers konden met een door de provincie beschikbaar gesteld cashback voucher een korting krijgen van 250 euro op de aanschaf van een elektrische fiets. De gemeente Leudal is als werkgever aangesloten bij Forenzo. Werknemers van Leudal konden hierdoor gebruik maken van deze regeling. De voucherregeling is in 2017 tot een einde gekomen. De provincie bezint zich op een andere, meer effectieve wijze waarop het gebruik maken van de elektrische fiets voor woon-werkverkeer gestimuleerd wordt. Gedacht wordt aan een systeem van aanschaffen en fiets belonen. De gemeente Leudal zoekt aansluiting bij dit initiatief.

Bijdrage aan ambitie / doelstelling:

Deelname aan Forenzo of een vergelijkbare partij kan gezien worden als een stimulans voor werknemers om tot aanschaf van een e-bike over te gaan voor het woon- werkverkeer. Leudal draagt als werkgever bij aan een "duurzaamheidsinitiatief" en aan een toename van het afgelegde aantal fietskilometers.

Haalbaarheid:

Eenvoudig realiseerbaar tegen geringe kosten en zonder risico.

Termijn:

Gedurende de looptijd van het fietsplan (2017-2022).

Kostenraming	Bijdrage derden	Bijdrage gemeente	Prioriteit
10.000,=	n.v.t.	10.000,=	hoog

Financiële dekking, mogelijkheden voor financiële dekking:

De totale kosten voor deelname aan Forenzo of een vergelijkbare partij worden gebonden aan een maximum totaalbedrag en vooralsnog bepaald op € 10.000,=. De dekking voor de maatregel wordt gevonden in het gemeentelijke duurzaamheidsprogramma.

Maatregel/actie: B**Promoten van Leudal als fietsgemeente.****Beschrijving:**

De gemeente Leudal is aangesloten op het fietsknooppuntensysteem. De bewegwijzerde fietspaden bieden vele mogelijkheden voor de recreant. In samenwerking met Routebureau Limburg en de promotiecampagne Liefde voor Limburg wordt het recreatief fietsen veelvuldig onder de aandacht gebracht. Naast het knooppuntensysteem zijn er ook diverse themaroutes waar (delen van) de gemeente Leudal onderdeel van uitmaakt. Dat de gemeente Leudal een mooie plek is om te fietsen, is ook zichtbaar in de diverse fietsevenementen die jaarlijks plaatsvinden, zowel competitief als recreatief. Binnen gemeente Leudal is verder veel animo voor wielrennen. Wielerprominenten uit de gemeente halen actief evenementen hierheen. Verenigingen maken zich sterk voor een wielersbaan en voeren daarop een actief beleid met als doelstelling om een veilige wielersomgeving te creëren zodat de sport niet alleen in het openbare verkeer hoeft te worden beoefend. Een wielersbaan kan bovendien fungeren als oefenlocatie voor een veiliger e-bike gebruik.

Vele wielrenners weten de gemeente te vinden op hun tochten. Ter versterking van het wielersklimaat van Leudal wordt voorgesteld om de gemeente Leudal aan te melden bij de Limburgse Wielersgemeenten. Dit samenwerkingsverband zorgt ervoor dat Leudal zich nog beter kan profileren als wielersgemeente en biedt ondersteuning ter versterking van het wielersklimaat, denk hierbij aan subsidie voor evenementen, inschakeling van een talentencoach en actieve betrokkenheid bij provinciale wielers-, -en fietsinitiatieven.

Bijdrage aan ambitie / doelstelling:

Promotie van het gebruik van de e-bike draagt bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente en is positief voor het imago van 'groene gemeente'.

1. Gemeente Leudal versterken als toeristisch – recreatieve bestemming
2. Versterken van het wielersklimaat van gemeente Leudal.

Haalbaarheid:

1. Promotie van het knooppuntensysteem en themaroutes vindt reeds plaats (beleid toerisme)
2. Ondersteuning van fietsevenementen vindt reeds plaats (subsidiebeleid evenementen).
3. Participatie in Wielersfonds vereist aanmelding.

Termijn:

1. Participatie Wielersfonds voor periode 2017 tot en met 2020.

Kostenraming	Bijdrage derden	Bijdrage gemeente	Prioriteit
10.000 (2.500 p/j)	n.v.t.	10.000	Hoog

Financiële dekking, mogelijkheden voor financiële dekking:

Het GVVP biedt hiervoor mogelijkheden. Voor het stimuleren van fietsgebruik is gedurende de looptijd van het GVVP 10.000 euro gereserveerd. Hoewel feitelijk toegewezen aan het realiseren van oplaadpunten voor fietsen is het meer aangewezen deze middelen in te zetten voor de voorgestelde fietspromotie.

Maatregel/actie: C**MTB Routenetwerk.****Beschrijving:**

De gemeente Leudal heeft een rijk aanbod aan routestructuren voor (recreatief) fietsen, wandelen, ruiters en mensen. Vanuit de mountainbike vereniging in Leudal is de vraag gesteld of het mogelijk is om een MTB routenetwerk te realiseren. Vanuit SML is een behoeftepeiling gedaan onder de Midden Limburgse gemeenten, het Routebureau Limburg en Huis van de Sport. Hieruit is naar voren gekomen dat meerdere gemeenten een MTB-netwerk aan het aanbod willen toevoegen. Momenteel wordt de haalbaarheid van een regionaal netwerk (al dan niet met Duitse Partners) onderzocht.

Gelet op de ambitie om het toeristisch product te versterken en de mogelijkheid om hier regionaal in samen te werken (en hiermee potentieel) aanspraak te maken op provinciale of Europese subsidie, is de gemeente Leudal voorstander van het realiseren van dit netwerk in samenwerking met andere gemeenten en de lokale verenigingen.

Bijdrage aan ambitie / doelstelling:

Versterken toeristisch-recreatief product van Leudal

Haalbaarheid:

Het realiseren van een MTB routenetwerk is slechts een reële optie wanneer dit in samenwerking met andere gemeenten wordt gedaan en er aanvullende subsidiemogelijkheden beschikbaar voor zijn.

Kostenraming	Bijdrage derden	Bijdrage gemeente	Prioriteit
100.000	50.000	50.000	middel

Financiële dekking, mogelijkheden voor financiële dekking:

De raming is vooralsnog globaal en ontleend aan de kosten voor het ruiterroutenetwerk. De investeringsmiddelen leisure bieden in beginsel ruimte voor een dergelijke initiatief (als co-financiering). Op het moment dat de haalbaarheid inzichtelijk is zal een separaat voorstel richting college van B&W gaan en wordt de raad hierover geïnformeerd.

Maatregel/actie: D**Inventarisatie knelpunten en realiseren verbeteringen op bestaande fietsnetwerk conform de modelaanpak.****Beschrijving:**

Vanuit de landelijke aanpak zet de gemeente in op een fietsvriendelijk klimaat. Om de verkeersveiligheid aandacht te kunnen geven, wordt het wegennet en specifiek het utilitaire alsook het recreatieve fietsnetwerk buiten op straat gecontroleerd. Paaltjes, afsluitingen en obstakels worden beoordeeld op de noodzaak van aanwezigheid omdat ze in beginsel allemaal gevaarzettend zijn. Obstakels die noodzakelijk worden gevonden, worden goed ingeleid met markering, andere worden verwijderd. Het oplossen van knelpunten op het recreatieve fietsknooppuntennetwerk wordt ook in deze aanpak betrokken.

Bijdrage aan ambitie / doelstelling:

Verbeteren van de fietsveiligheid.

Haalbaarheid:

Deze actie kan eenvoudig door de verkeerskundige samen met de wegbeheerder worden opgepakt.

Kostenraming	Bijdrage derden	Bijdrage gemeente	Prioriteit
25.000	geen	25.000	Hoog

Financiële dekking, mogelijkheden voor financiële dekking:

Op basis van de inventarisatie wordt een raming opgesteld. Het nu voorgestelde bedrag is een globale inschatting op basis van aanwezige kennis van het gebied. De dekking wordt gevonden door een herschikking van budgetten. Voor het uitvoeren van het haalbaarheidsonderzoek naar de fietsverbinding naar Roermond over de Maas bij Buggenum (maatregel E), is 100.000 euro opgenomen in de begroting. Inmiddels is een provinciale subsidie ter hoogte van 50.000 euro verkregen voor het bekostigen van deze studie. 25.000 Euro van deze reservering wordt gevoteerd en beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van de maatregel voor het oplossen van knelpunten op het fietsnetwerk.

Maatregel/actie: E**Fietsverbinding met Roermond over de Maas in de omgeving van Buggenum.****Beschrijving:**

Vanuit de gemeenschappen Haelen, Nunhem en Buggenum wordt al jaren gevraagd naar deze verbinding. Ook de gemeente Roermond staat hier achter. Een fietsbrug aan de bestaande spoorbrug hangen is in 1996-1998 onderzocht door het Gewest Midden-Limburg in samenwerking met NSRailinfrabeheer (het huidige ProRail), de gemeente Roermond en de gemeente Haelen. Aan de hand van de technische- en uitvoeringseisen van NS Railinfrabeheer is indertijd een globale raming opgesteld voor een paar varianten. De vervolgstap in de vorm van het opstellen van een voorlopig voorontwerp is toen echter niet meer gemaakt omdat er geen zicht kwam op de financiering voor de bouw.

Bijdrage aan ambitie / doelstelling:

Deze ontbrekende schakel over de Maas vormt een snelle en obstakelvrije utilitaire fietsroute is een hoogwaardige aanvulling op het toeristische en recreatieve fietsnetwerk in de regio.

Het versterkt de recreatieve structuur van de regio, verbetert de bereikbaarheid van Roermond voor de dorpen ten westen van de Maas en is een belangrijke toevoer voor de snelfietsroute Sittard-Roermond-Venlo. De verbinding koppelt het provinciale hoofdfietsnetwerk aan onderwijsinstellingen, een ziekenhuis, bedrijventerreinen en toeristische en recreatieve locaties.

Haalbaarheid:

De fietsverbinding over de Maas is het afgelopen jaar gepositioneerd als aansluiting op de snelfietsroute Sittard-Roermond-Venlo. Ook Roermond heeft vanuit dat perspectief het idee voor een aansluiting op die snelfietsroute vanaf station Roermond langs de IJzeren Rijn naar de Meinweg en die aansluit op de Keulse Baan.

De verantwoordelijke bestuurders bij beide gemeenten hebben geconcludeerd dat het voor de haalbaarheid, goed en belangrijk is om beide initiatieven in relatie tot elkaar te gaan nastreven, en te starten met een verkenningstraject. Dit traject moet leiden tot een visie (haalbaarheidsstudie) op de wijze waarop realisatie van beide projecten kan worden bereikt. De uitvraag voor de studie wordt opgesteld na een voorafgaande marktconsultatie.

In deze context is het vervolgproces begin 2017 in een intergemeentelijk projectteam opgepakt. De RMO-coördinator heeft daarvan de coördinatie. Projectleiders van Leudal en Roermond participeren hierin en zijn verantwoordelijk voor hun eigen deelproject.

De haalbaarheidsstudie maakt duidelijk wat het uiteindelijke resultaat moet zijn; wat de toegevoegde waarde is van de samenhangende fietsverbindingen en hoe de kansen op realisatie worden ingeschat en kunnen worden gerealiseerd.

De aanbesteding van het haalbaarheidsonderzoek vindt plaats voor de zomervakantie van 2017. Het uitvoeren ervan in het 3^e en 4^e kwartaal van 2017. Op basis daarvan neemt de raad in het eerste kwartaal van 2018 een besluit over het vervolg.

Kostenraming	Bijdrage derden	Bijdrage gemeente	Prioriteit
Verkenning: € 100.000	50.000	50.000	Hoog
Realisatie: p.m.	--	---	--

Financiële dekking, mogelijkheden voor financiële dekking:

In de gemeentelijke begroting 2017-2020 is 100.000 euro gereserveerd voor de onderzoekskosten.

De provincie Limburg is in de "Regionale aanvraag projecten provinciale mobiliteitsprogramma's Midden-Limburg 2016-2019", gevraagd om een bijdrage in de onderzoekskosten voor zowel het fietspad 'spoorbrug Buggenum' (50.000 euro) als voor de haalbaarheidsstudie 'fietspad Meinweg' (50.000 euro). De subsidiebeschikking van de provincie wordt in mei 2017 verwacht. Overeenkomstig haar besluit van 1 november 2016 wordt de raad hierbij voorgelegd om de gevergdte gemeentelijke bijdrage te voteren.

De mogelijkheden voor realisatie en financiële dekking van de fietsverbindingen worden op termijn duidelijk gemaakt aan de hand van een schetsontwerp, een kostenraming en een subsidiescan.

Maatregel/actie: F**(snel)fietsroute Weert-Roermond. Ontbrekende schakel Horn.****Beschrijving:**

De ombouw van de N280 in Leudal biedt een reële kans op het ontstaan van een snelle fietsroute tussen Weert en Roermond door Leudal. Opwaardering van de fietspaden langs de N280 maakt deel uit van de scope van het project N280-West wegvak Leudal. Na realisatie van het project vormt het traject tussen de N273 / Baexemerweg en de toerit naar de brug over het Lateraal Kanaal in Horn feitelijk de enige nog ontbrekende schakel van een snelfietsroute tussen Weert en Roermond.

De snelfietsroute tussen Weert en Roermond maakt deel uit van de ambities van de Regio Midden-Limburg over een snelle, adequate, veilige en comfortabele fietsroutestructuur.

De te ontwikkelen route is een andere dan de onder maatregel E benoemde fietsverbinding met Roermond over de Maas. De ontbrekende schakel in de N280 route begint bij de aan te leggen fietstunnel in de kruising van de Baexemerweg met de Napoleonsweg (scope N280-West wegvak Leudal), maakt grotendeels gebruik van de Heythuyserweg / Rijksweg door Horn, en eindigt bij de toerit van de brug over het Lateraal Kanaal.

De fietsvoorziening vereist aanpassingen aan de Rijksweg in Horn. Hier ontstaat gelijktijdig een mogelijkheid om de aanleg van de fietsvoorzieningen te bundelen met de in het Gemeentelijke Verkeer en Vervoerplan opgenomen maatregel om een gedeelte van de Rijksweg in te richten als een weg in een verblijfsgebied (30 km/u).

De aanleiding voor de gedeeltelijke herinrichting van de Rijksweg tot verblijfsgebied ontstaat uit de al lang bestaande gemeentelijke wens om sluipverkeer door Horn te weren. De verkeersanalyse die gemaakt is voor het project N280, laat geen afname van het sluipverkeer zien zonder aanvullende maatregelen in Horn. Het beperken van sluipverkeer op het onderliggende wegennet is door de provincie als doelstelling geformuleerd voor het project N280. Hieruit ontstaat ook een opgave voor de provincie om dit effect te bereiken.

Bijdrage aan ambitie / doelstelling:

Deze schakel is een onderdeel van de nationale fietsknooppuntenroute en de snelfietsroute Weert-

Roermond. Door de verbinding over de Maas(plassen) is dit ook een belangrijke school-thuisroute, een route voor woon- werk verkeer en een recreatieve en toeristische route. De bestaande inrichting tot een veilige fietsverbinding wordt sterk verbeterd.

Haalbaarheid:

De snelfietsroute tussen Weert en Roermond maakt deel uit van de ambities van de Regio Midden-Limburg voor een snelle, adequate, veilige en comfortabele fietsroutestructuur. Een financiële bijdrage aan het project door de provincie in het kader van het Uitvoeringsplan Fiets behoort tot de mogelijkheden en wordt nagestreefd.

1. Fietsverbinding tussen Baexemerweg/N273 en oprit N280 bij Lateraal Kanaal. De fietsverbinding voert geheel over bestaande wegen of fietspaden die moeten worden opgewaardeerd tot een comfortabele en veilige fietsroute. Er hoeft geen nieuwe infrastructuur te worden aangelegd. De kosten blijven daarmee reëel.
2. Herinrichting gedeelte Rijksweg Horn tot 30 km/u zone. De realisatie van de fietsverbinding wordt gebundeld met een herinrichting van een gedeelte van de Rijksweg dat tot doel heeft het sluipverkeer door Horn te beteugelen. De provincie heeft hier ook een verantwoordelijkheid voor omdat sluipverkeer een gevolg is van de keuze om al dan niet maatregelen te nemen op de provinciale weg. In het her in te richten weggedeelte worden de bestaande bushaltes geïntegreerd en opgewaardeerd tot OV overstappunten met optimaal comfort voor de reizigers. Ook hiervoor bestaat in beginsel de mogelijkheid van een financiële bijdrage door de provincie.

3. Herstel asfaltverharding Rijksweg Horn Maaslandstraat-aansluiting Maasbrug. Wanneer de voorzieningen voor fietsers worden verbeterd op dit weggedeelte, ligt het voor de hand meteen de asfaltverharding van de rijbaan te vernieuwen.

Kostenraming	Bijdrage derden	Bijdrage gemeente	Prioriteit
1. 512.000	256.000	256.000	Hoog
2. 716.000	358.000	358.000	Hoog
3. 185.000	--	185.000	Laag

Financiële dekking, mogelijkheden voor financiële dekking:

Het leveren van een financiële bijdrage door de provincie aan het herinrichten van de Rijksweg tot weg in een verblijfsgebied, maakt deel uit van de gesprekken in het kader van de realisatieovereenkomst N280-West, wegvak Leudal. Uitgangspunt is een bijdrage door de provincie van 50%.

De herinrichting van de Rijksweg in Horn is als maatregel opgenomen in het GVVP voor een bedrag van 314.000 euro, maar nog niet geprioriteerd voor uitvoering.

Het realiseren van de fietsverbinding door Horn wordt voor een financiële bijdrage ingebracht als project in de volgende subsidieaanvraag bij de provincie door het RMO Midden-Limburg.

Aan de raad wordt te zijner tijd een voorstel met mogelijkheden voor de financiële dekking voorgelegd. Er wordt naar gestreefd om dit onderdeel te laten zijn van het voorstel voor het sluiten van de realisatieovereenkomst N280-West, wegvak Leudal.

Maatregel/actie: G**Verlichting parallelweg (fietspad) N280 Horn-Roermond.****Beschrijving:**

De fietsverbinding tussen Horn en Roermond langs de N280 over de Maas is een belangrijke schakel in vele netwerken. Deze route moet daarom worden voorzien van verlichting. Dit fietspad komt in aanmerking voor verlichting omdat:

- Het gaat om een parallelweg die door fietsers, naast het steeds breder wordende landbouwverkeer (in beide richtingen) en deels door automobilisten gebruikt moet worden. Er is dus geen sprake van een vrij liggend fietspad maar van menging van verkeer hetgeen voor gevaarlijke situaties zorgt;
- Het is de enige verbinding voor fietsers vanuit Roermond naar Leudal. Een alternatief is niet beschikbaar;
- Het fietsgebruik bestaat uit woon-werkverkeer, schoolgaande jeugd (school-thuisroute) en recreatief verkeer.

Bijdrage aan ambitie / doelstelling:

Deze schakel is een onderdeel van de nationale fietsknooppuntenroute en de snelfietsroute Weert-Roermond. Door de verbinding over de Maas(plassen) is dit ook een belangrijke school-thuisroute, een route voor woon- werk verkeer en een recreatieve en toeristische route. De bestaande inrichting tot een veilige fietsverbinding wordt sterk verbeterd.

Haalbaarheid:

Het betreft hier een voorziening langs een provinciale weg. Daarmee ligt de verantwoordelijkheid voor de veiligheid voor fietsers in beginsel bij de provincie. Het weggedeelte ligt deels op het grondgebied van Leudal (1/3) en deels op het grondgebied van Roermond (2/3). De colleges van Leudal en Roermond hebben per brief bij GS het belang aangegeven van het realiseren van deze voorziening, maar geven aan geen reden te zien om financieel bij te dragen omdat de gemeenten geen wegbeheerder zijn. De provincie heeft echter als staand beleid dat geen fietspadverlichting langs provinciale wegen buiten de bebouwde kom wordt gerealiseerd. Als gevolg van een oproep van Provinciale Staten heeft GS, met het oog op het verbeteren van sociale veiligheid, in het Uitvoeringsplan Fiets een bijdrage in het vooruitzicht gesteld voor een aantal concreet benoemde projecten voor het aanbrengen van fietspadverlichting. Daaronder dit project. Voorwaarde is wel dat de betrokken gemeente(n) 50% van de kosten dragen. De gemeente Roermond heeft zich nog niet hierover uitgesproken.

Kostenraming	Bijdrage derden	Bijdrage gemeente	Prioriteit
150.000	125.000	25.000	Hoog

Financiële dekking, mogelijkheden voor financiële dekking:

In beginsel komt de realisatie van dit project in aanmerking voor een financiële bijdrage door de provincie in het kader van het UP Fiets ter hoogte van 50%. Een optie is om realisatie in samenhang te brengen met het realiseren van de fietsverbinding 'Weert-Roermond, ontbrekende schakel Horn'. Alsnog ingaan op de voorwaarde dat de gemeenten gezamenlijk 50% van de kosten dragen betekent voor Leudal een investering van ongeveer 25.000 euro, en voor Roermond 50.000 euro. Voor het uitvoeren van het haalbaarheidsonderzoek naar de fietsverbinding naar Roermond over de Maas bij Buggenum (maatregel E), is 100.000 euro opgenomen in de begroting. Inmiddels is een provinciale subsidie ter hoogte van 50.000 euro verkregen voor het

bekostigen van deze studie. 25.000 Euro van deze reservering wordt gevoteerd en beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van de maatregel voor het oplossen van knelpunten op het fietsnetwerk.

Maatregel/actie: H**Vrijliggend fietspad Heldenseweg.****Beschrijving:**

De Heldenseweg is de verbinding tussen de N273 en N562 van Neer naar Helden. Het is een gebiedsontsluitingsweg waar 80 km/u gereden wordt. De weg wordt door fietsers als zeer onveilig ervaren en is een potentiële school-thuis route. De aanwezigheid van fietsers op de rijbaan leidt tevens tot onveilige inhaalmanoeuvres van automobilisten. Langs de Heldenseweg wordt daarom een vrijliggend enkelzijdig in twee richtingen bereden fietspad over een lengte van 4,0 km gerealiseerd.

Bijdrage aan ambitie / doelstelling:

Het project valt onder regionaal verbindende fietsinfrastructuur. Het is een structuurversterkende verbinding waarmee de bovenregionale fietsinfrastructuur wordt gekoppeld aan regionale bestemmingen. Hiermee wordt een ontbrekende schakel in het provinciale hoofdfietsnetwerk aangelegd. Hiernaast wordt de bestaande inrichting tot een fietsverbinding sterk verbeterd.

Haalbaarheid:

In 2011 is een inschatting van de mogelijkheden gemaakt en is aan de hand daarvan een globale raming opgesteld. Mede met het oog op de in het vooruitzicht gestelde financiële bijdrage door de provincie, heeft de raad in november 2016 in haar besluit over vaststelling van de meerjarenbegroting 2017-2020 besloten dat het college de aanleg van het fietspad nader moet onderzoeken en daarover medio 2017 aan de raad moet rapporteren. Gegeven de volgtijdelijkheid van te nemen stappen kan niet ten volle tegemoet gekomen worden aan de vraag van de raad.

Een inschatting van de noodzakelijke investering die verder gaat dan de nu beschikbare globale raming op basis van kengetallen – de raming die ook ten grondslag ligt aan het subsidieverzoek en aan het opgenomen bedrag in de programmabegroting 2017-2020 – kan alleen worden gemaakt aan de hand van een gedegen gebiedsanalyse. Deze gebiedsanalyse leidt tot de keuze voor een voorkeurstracé met voldoende draagvlak bij de stakeholders. Aan de hand van die keuze wordt de haalbaarheid nader bepaald en voor besluitvorming voorgelegd aan de raad.

Uitvoering kan met enig voorbehoud in beginsel plaatsvinden in 2018-2019. Hoewel wordt ingeschat dat grondverwerving beperkt blijft, is met name dit aspect een risico voor de planning van de haalbaarheid.

Kostenraming	Bijdrage derden	Bijdrage gemeente	Prioriteit
1.700.000	680.000	1.020.000	Hoog

Financiële dekking, mogelijkheden voor financiële dekking:

De regionale aanvraag voor een financiële bijdrage door de provincie ter hoogte van 680.000 euro is door de verantwoordelijk gedeputeerde mondeling toegezegd. De beschikking wordt in mei 2017 verwacht.

Samen met de reservering in de gemeentelijke Meerjarenbegroting 2017-2019 is de financiële dekking verzekerd.

Gezien de nog bestaande onzekerheden m.b.t. realisatie, en daarmee samenhangend de risico's omtrent de raming van kosten, wordt overeenkomstig haar besluit van 1 november 2016 voorgesteld om vooralsnog alleen de voorbereidingskosten en de globaal ingeschatte kosten voor grondaankoop, samen ter hoogte van 170.000 euro, te voteren uit het beschikbare krediet.

Maatregel/actie: I**Afstemming fietsknooppuntennetwerk met landbouwroutenetwerk. Oplossen van knelpunten.****Beschrijving:**

Met andere wegbeheerders (buurgemeenten en provincie) en de branche (LLTB en Cumela) werkt de gemeente aan een netwerk om het doorgaande landbouwverkeer optimaal te faciliteren. Hiernaast vinden optimalisaties plaats voor een veiligere relatie tussen landbouwvoertuigen en met name fietsers ofwel het scheiden van verkeersstromen. Hiertoe wordt met name het netwerk voor de landbouwvoertuigen geconfronteerd met het netwerk voor de recreatieve fietsroutes.

De gemeentelijke wegen voldoen op onderdelen niet aan de gestelde eisen.

Bijdrage aan ambitie / doelstelling:

Verbetering van de veiligheid voor fietsers.

Haalbaarheid:

Het netwerk c.q. de keuzes die daarvoor zijn gemaakt, heeft vanwege de wijze waarop het tot stand is gekomen voldoende draagvlak bij belanghebbenden (Cumula en LLTB). Een analyse van het netwerk en een knelpunteninventarisatie heeft inmiddels plaatsgevonden. Hierbij zijn het recreatieve fietsnetwerk en de bestaande school- thuis routes geconfronteerd met het landbouwroutenetwerk.

1. Aan de hand van het resultaat is een uitvoeringsprogramma met prioritaire maatregelen opgesteld.
2. Uit het resultaat van het uitvoeringsprogramma voor verbeteringen aan het netwerk komt naar voren dat de thans beschikbaar gestelde middelen ontoereikend zijn. Het oplossen van knelpunten op het resterende deel (2) van het landbouwroutenetwerk waaraan een lagere prioriteit is toegekend, is slechts een reële optie wanneer dit wordt gecombineerd met regulier (asfalt)onderhoud. De resterende uitvoering wordt op die manier stapsgewijs verder opgepakt.

Kostenraming	Bijdrage derden	Bijdrage gemeente	Prioriteit
1. 555.400	182.000	373.400	Hoog
2. 550.000	--	550.000	middel

Financiële dekking, mogelijkheden voor financiële dekking:

Dekking voor deel 1 wordt gevonden in het GVVP.

In de middelen voor het GVVP kan vervolgens vanaf 2019 een bedrag worden gereserveerd voor de uitvoering van deel 2 van het uitvoeringsprogramma, om dit zodoende jaarlijks te koppelen aan het programma voor de uitvoering van regulier onderhoud van wegen in het buitengebied.

Overeenkomstig haar besluit van 1 november 2016 (amendement 2) is de raad separaat geïnformeerd over de bestedingen in het kader van het GVVP voor het uitvoeringsprogramma Landbouwroutenetwerk.

Maatregel/actie: J**Overstappunten Openbaar Vervoer / Bushaltes Haelen en Roggel, toegangspoort voor Het Leudal.****Beschrijving:**

Het buslijnnet in Leudal heeft met de nieuwe openbaar vervoerconcessie een grote verandering ondergaan. Inzet van de provincie is om het openbaar vervoer in Limburg aantrekkelijk te maken en het gebruik ervan te laten toenemen. De gewenste toename van het gebruik van het openbaar vervoer hangt ook sterk samen met de aanwezigheid van comfortabele bushaltes met voldoende voorzieningen.

1. Nieuwe centrale bushalte in Haelen, Op den Dries.
2. Optimaliseren bestaande bushalte Molenweg Roggel
3. Optimaliseren fietsvoorzieningen bij bushaltes in Leudal.

Hierdoor zijn alle reizigers in Haelen aangewezen op twee haltes: Napoleonsweg of Aquariusstraat. De Aquariusstraat is de belangrijkste halte, met name voor scholieren maar ligt heel ongelukkig.

Een nieuwe locatie aan Op den Dries in Haelen is een alternatief en faciliteert vanwege de ligging bij de fietstunnel onder de N273 ook de reizigers van Buggenum.

Tussen Roggel en Haelen is de vaste rechtstreekse busverbinding komen te vervallen. Dit heeft tot gevolg dat het bezoekerscentrum Leudal niet meer per lijnbus bereikbaar is. Het Leudal is een belangrijk recreatief attractiepunt in de gemeente. Een goede bereikbaarheid is belangrijk voor het Leudal. Met de optimalisatie van de bushaltes ontstaat de mogelijkheid om beide locaties (bushaltes Op den Dries en Molenweg) te laten fungeren als 'toegangspoort' tot het Leudal.

De fietsvoorzieningen bij een groot aantal bushaltes in Leudal is onder de maat.

De ruimte op de nieuwe locatie in Haelen en een geoptimaliseerde locatie van de bushalte aan de Molenweg in Roggel, en goede fietsvoorzieningen bij de overige bushaltes zijn een stimulans voor de ketenmobiliteit. De overstap tussen verschillende vormen van vervoer wordt zodoende optimaal aangeboden.

Bijdrage aan ambitie / doelstelling:

het comfort voor fietsers en overstapmogelijkheden voor fietsers op het Openbaar Vervoer verbeteren.

Haalbaarheid:

Beide locaties zijn volledig in gemeentelijk eigendom. De grond heeft de bestemming verkeerskundige doeleinden. De aanleg past binnen de regels van het bestemmingsplan. Voor de locatie in Haelen moet de procedure worden doorlopen voor het nemen van een verkeersbesluit.

Kostenraming	Bijdrage derden	Bijdrage gemeente	Prioriteit
1. 160.000	80.000	80.000	hoog
2. 80.000		80.000	Hoog
3. 40.000		40.000	Middel

Financiële dekking, mogelijkheden voor financiële dekking:

De realisering van een nieuwe halte in Haelen is opgevoerd in de regionale subsidieaanvraag voor mobiliteitsprojecten (programma overstappunten). De beschikking van de provincie wordt in mei 2017 verwacht.

Rekening houdend met de eventuele toegekende subsidie wordt met de Kadernota 2018-2021 aan uw raad voorgesteld de financiële dekking te verzekeren.

Maatregel/actie: K**Fiets(suggestie)stroken Leudalweg, Baldersstraat, Ellerweg, Vlasstraat****Beschrijving:**

Fiets(-suggestie)stroken zijn 'the next best thing'. Ze vormen een alternatief wanneer vrij-c.q. aanliggende fietspaden redelijkerwijs geen te overwegen opties zijn. Vrijliggende fietspaden zijn ingevolge 'duurzaam veilig' niet noodzakelijk langs erftoegangswegen. De gemeente kent een aantal wegen tussen de dorpen die hoewel ze verbindend zijn, in het verkeersbeleid de functie van erftoegangsweg (60 km/u) hebben gekregen. De toe te kennen functie is afgewogen aan de hand van een tweetal criteria. De breedte van de weg is niet meer dan 6m en de verkeersintensiteit is niet hoger dan 5000 mvt/etm. Vermenging van het autoverkeer met het fietsverkeer is hier in beginsel toelaatbaar. Aparte fietsvoorzieningen zijn niet zonder meer nodig. Niettemin is het op een aantal van die trajecten, wanneer fietspaden ontbreken, soms aangewezen om enige scheiding na te streven, of om de intentie van scheiding duidelijk te maken. Bijvoorbeeld omdat ingeschat wordt dat fietsverkeer een aanmerkelijk aandeel heeft in het totaal aantal verkeersbewegingen. Die scheiding kan worden bereikt door het aanbrengen van fiets(-suggestie)stroken. De aanwezigheid van fiets(-suggestie)stroken heeft ook een temperende werking op de snelheid van het autoverkeer.

Onderstaande trajecten komen daarvoor in aanmerking:

1. De Leudalweg tussen Roggelseweg en de aansluiting met de Napoleonsweg in Neer (3 km.) – gedeeltelijk onderdeel van de knooppuntfietsroutes, onderdeel van landbouwroutenetwerk;
2. De Baldersstraat tussen de komgrens Ell en de gemeentegrens met Weert (2,8 km.) – aantal ernstige ongevallen in 2016, onderdeel van landbouwroutenetwerk;
3. De Ellerweg tussen de komgrens Ell en de Grathemerweg (1,5 km.) – gedeeltelijk onderdeel van de knooppuntfietsroutes, school-thuisroute, landbouwroutenetwerk;
4. Vlasstraat – Aan Het Broek – Heide – Hollander (4,5 km), gedeeltelijk onderdeel van de knooppuntfietsroutes, onderdeel van landbouwroutenetwerk.

Bijdrage aan ambitie / doelstelling:

Fiets(-suggestie)stroken verbeteren het comfort voor fietsers op het recreatief fietsnetwerk en verbeteren de veiligheid voor fietsers in het algemeen.

Haalbaarheid:

Het aanbrengen van fiets(-suggestie)stroken is slechts een reële optie wanneer dit gecombineerd kan plaatsvinden met regulier (asfalt)onderhoud. De kwaliteit van het asfalt is namelijk bepalend voor de mogelijkheid om de coating voor de fiets(suggestie)stroken aan te brengen. De uitvoering kan op die manier bovendien stapsgewijs worden opgepakt. Voor het aanbrengen van fiets(-suggestie)stroken kan niet gerekend worden op een financiële bijdrage door de provincie.

Belangrijk bij de keuze om fiets(suggestie)stroken aan te brengen is dat dit leidt tot een verhoging van de kosten voor het onderhoud van het gemeentelijk wegareaal. De coating moet elke 10 jaar worden vervangen.

Kostenraming	Bijdrage derden	Bijdrage gemeente	Prioriteit
1. 165.000	--	165.000	Hoog
2. 154.000	--	154.000	Hoog
3. 82.500	--	82.500	Hoog
4. 247.500	--	247.500	Hoog

Financiële dekking, mogelijkheden voor financiële dekking:
De kosten zijn een globale inschatting. Gerekend is met een kostprijs van 50 euro per m' (twee zijden van de weg) verhoogd met 10% onvoorzien. In de middelen voor het GVVP kan vanaf 2019 jaarlijks een bedrag worden gereserveerd voor dit doel, om zodoende de uitvoering te koppelen aan het programma voor de uitvoering van regulier onderhoud.

Bijlage:

1. Overzicht uitvoering Module Fiets. Kosten en dekkingsvoorstel.