

Fractie DUS Weert
T.a.v R. van Dooren

Weert, 26 januari 2022

Onderwerp : Beantwoording vragen fractie DUS Weert met betrekking tot de
hoogwaardige fietsroute Weert - Nederweert

Beste heer van Dooren,

U heeft een aantal vragen gesteld met betrekking de hoogwaardige fietsroute Weert – Nederweert. In onderstaande brief de beantwoording van de gestelde vragen.

Vraag 1:

In het RVS (raadsvoorstel) wordt als motivering voor de realisatie aangegeven dat dit voorstel volgt uit landelijk, provinciaal en lokaal beleid om het gebruik van de fiets te bevorderen. Er ligt een quickscan voor en een projectplan...maar, is er ook een behoefte onderzoek gedaan? Met andere woorden: Is deze investering op dit moment onontkoombaar en onuitstelbaar? Zijn we een probleem aan het oplossen dat er niet is (nut en noodzaak van de investering op dit moment).

Antwoord vraag 1:

In de huidige situatie fietsen dagelijks circa 3.000 fietsers tussen Nederweert en Weert. Deels over het bestaande fietspad langs de N275 en deels over de Helmondseweg (tracé snelfietsroute). Uit de diverse beleidsstukken komt de route Weert – Nederweert als zeer kansrijk naar voren. Dit om het gebruik van fietsers te stimuleren. De route Weert – Nederweert is strategisch gelegen voor zowel fietsers tussen Nederweert – Weert – Eindhoven als ook tussen Weert – Nederweert – Venlo en op termijn: Weert – Nederweert – Leudal – Roermond – Roerdalen. De belangrijkste redenen voor het opwaarderen van de fietsroute is het verbeteren van de verkeersveiligheid en bevorderen van de verkeersdoorstroming van het fietsverkeer en het gemotoriseerd verkeer. De oversteken over de N275 in Nederweert zijn gevaarlijk. Daarom wordt er een fietsbrug en een fietstunnel onder de N275 aangelegd. Ook de oversteken bij de A2 en de menging van het verkeer op de rotonde Ringbaan Oost – Edisonlaan is verre van ideaal. Met het project Hoogwaardige fietsroute Weert – Nederweert in combinatie met het project N266 – N275 Nederweert is er een unieke kans om de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer, het fietsverkeer én de verkeersveiligheid te verbeteren. Uit verkeersonderzoeken in het kader van het project N266 – N275 is gebleken dat de ongelijkvloerse oversteken en de hoogwaardige fietsroute een substantiële bijdrage leveren aan de capaciteitswinst

op de verschillende kruispunten. Dergelijke effecten laten zich niet vertalen in een behoefteonderzoek. Omdat het een gezamenlijk project is van de provincie en de gemeenten Weert en Nederweert en omdat er nu bij deze partijen financiële middelen beschikbaar zijn, is het een gemiste kans wanneer de gemeente niet in het project participeert.

De kansrijkheid van de hoogwaardige fietsroute is verzegeld door de toekenning van 50% subsidie door de Provincie Limburg.

Vraag 2:

De fietsverbinding is een gezamenlijk project van Weert en Nederweert. Wat gebeurt er als een van de gemeenten het plan afkeurt of inhoudelijke/financiële aanpassingen wil?

Antwoord vraag 2:

Wanneer één van de gemeenten niet met de aanleg van het gedeelte langs Rijksweg Zuid en Helmondseweg (wegvak N275 in Nederweert en Ringbaan Oost in Weert) instemt, is het gezamenlijke project van de baan. Er is dan nieuwe afstemming met de provincie nodig over hoe dan verder. Het thans voorliggend voorstel heeft betrekking op het gedeelte tussen de A2 en Ringbaan Oost. Voor het overig gedeelte moet nog de haalbaarheidsfase worden doorlopen.

Vraag 3:

De breedte van het fietspad is 4 meter. Hoeveel bomen moeten er worden gekapt op het gele tracé (Helmondseweg tussen de autosnelweg A2 en de Ringbaan Oost)?

Antwoord vraag 3:

Na gunning start de aannemer met het uitwerken van het schetsontwerp naar een definitief ontwerp. Dit op basis van de uitgangspunten uit de quikscan. Uitgangspunt is om zo veel mogelijk bomen te sparen. Op de meeste plaatsen is er ook voldoende ruimte. Dit geldt niet voor de plaatsen waar een hoogspanningsmast en twee monumentale bunkers staan. Een inschatting is dat er 4 tot 5 bomen geroid moeten worden.

Vraag 4a:

Er wordt een uitvoeringskrediet gevraagd voor het gele tracé. De haalbaarheid van dit tracé moet echter blijkens het RVS nog worden onderzocht. Betekent dit dat dit tracé nog kan wijzigen op basis van het DO en dat dit mogelijk financiële gevolgen heeft

Antwoord vraag 4a:

Het gele gedeelte betreft een verbreding van het bestaande fietspad en kent geen alternatieven. Op de meeste plaatsen is er voor de verbreding voldoende ruimte. De verwachting is dat het gevraagde bedrag voor dit gedeelte voldoende zal zijn. In april 2022 is de aanneemsom voor dit gedeelte bekend. Mocht het budget voor dit gedeelte ontoereikend zijn, dan is er een nieuw raadsbesluit nodig en kan het werk dus niet worden gegund. Voor het gedeelte tussen Ringbaan-Oost en Biesterbrug wordt in 2022 en 2023 de haalbaarheidsfase doorlopen en worden er meerdere alternatieven uitgewerkt. Aan het einde van de haalbaarheidsfase kunnen de kosten van de verschillende varianten nauwkeuriger worden geraamd en kan de raad een keuze maken tussen de verschillende varianten.

Vraag 4b:

Uit het RVS blijkt dat de raad in een later stadium een voorstel krijgt voor het rode tracé, fietspad tussen Ringbaan Oost en Biesterbrug. Is de uitvoering van dit tracé een harde randvoorwaarde in dit project of kan de raad alsdan (2023) besluiten om dit tracé niet uit te voeren?

Antwoord vraag 4b:

De gemeenteraad wordt gevraagd in te stemmen met het hele tracé van de hoogwaardige fietsroute. Voor het rode tracé moet nog de haalbaarheidsfase worden doorlopen. Het is het doel van het college om binnen de gestelde financiële kaders van de gemeenteraad te blijven.

Vraag 4c:

De subsidie van de Provincie is nog niet toegekend. Wat betekent een afwijzing door de Provincie voor het project?

Antwoord vraag 4c:

De hoogwaardige fietsroute is opgenomen in het door Provinciale Staten vastgestelde provinciale Programma Fiets. Ook heeft de provincie hiervoor al een budget van € 2,15 miljoen gereserveerd. Informeel is door Provincie al aangegeven dat de hogere indexering en de stelpost bodemgesteldheid – kwaliteit, voor de subsidie geen probleem zal zijn. Toekenning van de provinciale subsidie is een randvoorwaarde voor gunning van het gele gedeelte van het werk.

Vraag 4d:

In de Quickscan 2019 (basis voor het projectplan) benoemt buro Kragten een aantal risico's die vertragend en kostenverhogend kunnen werken: Onderzoeken o.a. Flora, fauna, milieutechnisch. Planologische procedures en mogelijke grondverwerving. De grote hoeveelheid kabels en leidingen onder de grond die mogelijk verlegd moeten worden. Aanleg van een keerwand onder aan het talud van het viaduct A2. In hoeverre kunnen al deze risico's nog invloed hebben op de uitvoering en de kosten?

Antwoord vraag 4d:

Tussen het opstellen van de QuickScan en nu zijn zaken uitgezocht. Zoals nu blijkt, is geen grondverwerving nodig. Planologisch zal de verbreding van het fietspad geen onoverkomelijke problemen opleveren. De overige kostenrisico's moet de aannemer bij de aanbesteding afprijzen. Gunning is gekoppeld aan het door de raad beschikbaar gestelde budget.

Vraag 4e:

In het projectplan wordt er onder 8.1 vanuit gegaan dat beide gemeenten hun eigen personeelskosten niet in het project doorberekenen. Is deze veronderstelling juist? Hoe hoog zijn deze kosten? Hoe worden deze kosten dan intern gedekt?

Antwoord vraag 4e:

Deze veronderstelling is juist. Dit heeft te maken met de subsidieaanvraag. Hier mogen namelijk geen personeelskosten opgenomen worden. Vandaar dat deze uit het voorbereidingsbudget zijn gehaald. De uren voor medewerkers van de gemeente Weert zijn beperkt. De gemeente voert regie en het voorbereidingskrediet is voldoende voor de inhuur van expertise op de diverse benodigde onderdelen.

Vraag 5:

De kosten voor het totale project zijn inmiddels opgelopen tot 5 miljoen euro exclusief btw. Welk financieel kader stelt de raad met dit raadsvoorstel vast in relatie tot de uitvoering en oplevering? Is het een taakstellend budget (in het projectplan onder 8.1 wordt gesproken over een taakstellend budget), een voorlopig bedrag of een bedrag gebaseerd op open eind financiering?

Antwoord vraag 5:

Het is een taakstellend budget voor het eerste gedeelte dat nu voor ligt. Het doel is om binnen de financiële kaders te blijven bij het uitwerken van de scenario's voor het deel Helmondseweg-Biesterbrug.

Met vriendelijke groet,

Anouk Cramers

Anouk Cramers
teamleider afdeling Ruimte & Economie