

Project	CA210046 Haalbaarheidsfase N266-N275 Nederweert
Omschrijving	Presentatie klankbordgroepen (3 ^e gespreksronde)
Datum	18 januari 2022
Tijd	19:00-20:30u
Locatie	Gouvernement Maastricht

Aanwezig

Deelnemers	Organisatie	Functie
Tim Paulissen (TPA)	Provincie Limburg (PRL)	Omgevingsmanager
Guido Schreuders (GSC)	Provincie Limburg (PRL)	Projectmanager
John Metselaars (JME)	Gemeente Nederweert (NDW)	Projectleider
Erwin Elschott (EEL)	Geonius (GNS)	Omgevingsmanager

1. Opening

TPA heet de deelnemers welkom, maakt de gedragsregels voor deze digitale bijeenkomst duidelijk en introduceert de projectteamleden. Ook geeft TPA aan dat de informatiebijeenkomst wordt opgenomen voor intern gebruik (naslagwerk). Indien deelnemers niet herkenbaar in beeld gebracht willen worden, dienen zij de camera uit te schakelen.

2. Presentatie

GSC en EEL verzorgen het inhoudelijke deel van de presentatie.

3. Vragen

Vraagsteller: Dhr. Stroomer

Deelproject: 2

Vraag: *Is een oversteek voor fietsers en voetgangers over de Randweg West ten noorden van de nieuwe rotonde niet veiliger, zodat de parallelweg niet overgestoken hoeft te worden?*

Antwoord: De oversteek komt in dat geval mogelijk te ver van het Horeca- en Leisuregebied te liggen waardoor fietsers en/of voetgangers op plaatsen gaan oversteken waar dit niet gewenst is. EEL vult aan dat fietsers (afhankelijk van de rijrichting) alsnog de parallelweg moeten oversteken.

Vraagsteller: Dhr. Van den Wildenberg

Deelproject: 4

Vraag: *Hoe kom je van de fietsbrug N275 bij de McDonalds en de bushalte?*

Antwoord: JME antwoordt dat in het ontwerp voorzien is dat personen middels een trap met sleuf voor fietsen van en naar de brug kunnen. De wijze waarop je van het nieuwe fiets-/voetpad op de bestaande fiets- en wandelpaden komt (voor alle doelgroepen) moet dan ook nader uitgewerkt worden. Dit gebeurt in de planvoorbereidingsfase. Daarbij is er vanzelfsprekend ook aandacht voor de bereikbaarheid voor mindervaliden.

Vraagsteller: Dhr. Van den Wildenberg

Deelproject: 4

Vraag: *De ligging van de te verplaatsen bushaltes is negatief voor de bewoners van Nederweert. Deze liggen nog verder van de kern.*

Antwoord: GSC geeft aan dat volgens Arriva de nieuwe beoogde locatie juist een positieve bijdrage levert aan de bereikbaarheid, met name aan de ontwikkelingen in het Horeca- en Leisuregebied. Zij zien dit als goede ontwikkeling. Arriva is als concessiehouder ter zake deskundig.

Vraagsteller: Dhr. Van den Wildenberg

Deelproject: 9

Vraag: *In de presentatie wordt gesteld dat een kruispunt met verkeerslichten een betere doorstroming heeft dan een rotonde. Dat begrijp ik niet.*

Antwoord: GSC zegt dat hierbij het nieuwe kruispunt wordt vergeleken met de bestaande rotonde. In dat geval liggen wachttijden binnen 2 minuten. Daarmee is de doorstroming van het kruispunt beter dan de bestaande rotonde.

Vraagsteller: Dhr. Dijks

Deelproject: 7-8

Vraag: *Ik mis de fietsroute voor het fietsverkeer vanuit Ospel richting fiets-voetgangersbrug over het kanaal?*

Antwoord: JME geeft aan dat in binnen de scope van dit project wordt gekeken naar de locatie van de brug, waarbij de meest logische aansluiting wordt gezocht op het bestaande wegennet.. De gekozen locatie ter hoogte van de Schoolstraat is de meest logische locatie. In deze fase is nog niet gekeken om onderliggende fietsroutes aan te passen. Mocht dit achteraf nodig blijken dan wordt dit buiten de scope van dit project bekeken .

Vraagsteller: Dhr. Dijks

Deelproject: 7-8

Vraag: *Wordt een voetpad langs het fiets-/voetpad door het parkgebied/Julianastraat voorzien? Ik ervaar dit als voetganger onveilig gezien het grote aantal fietsers.*

Antwoord: Dit is nu wel ingetekend. De vraag is echter of dit nodig is. ook omdat er niet door het hele park een apart voetpad wordt aangelegd.

Vraagsteller: Dhr. Dijks

Deelproject: 4

Vraag: *Worden er fietsenstallingen voorzien bij de nieuwe bushaltes N275?*

Antwoord: TPA geeft aan dat het provinciale bushaltes betreft. Daarom geldt er een bepaald voorzieningenniveau (bijv. aantal fietsstandaarden). Dit zal als uitgangspunt gelden voor de uitwerking tijdens de planvoorbereidingsfase.

Vraagsteller: Dhr. Marcel Hermkens

Deelproject: 4

Vraag: *Waarom is ter plaatse van de voorkeursvariant (brug) geen tunnel onderzocht?*

Antwoord: Een van de op haalbaarheid onderzochte varianten betreft een fietstunnel op ongeveer dezelfde locatie als de fietsbrug over de N275 ten westen van tankstation Total (= voorkeursvariant). Het enige verschil betreft de aansluiting van het fietspad. Bij de voorkeursvariant (fietsbrug) sluit het fietspad aan op de Florastraat, bij de variant met de tunnel sluit dit fietspad aan op het sportpark. Technisch is het mogelijk om het fietspad bij deze tunnelvariant ook op de Florastraat aan te sluiten (vanuit oogpunt bereikbaarheid wenselijk), maar ook dan gelden nog steeds dezelfde nadelen zoals reeds benoemd; de tunnelvariant is t.o.v. de voorkeursvariant substantieel duurder, de sociale veiligheid een stuk slechter en ook de verkeersveiligheid scoort door de knik in het tracé slechter dan de brugvariant.

Vraagsteller: Dhr. Moonen

Deelproject: 7-8

Vraag: *Welke andere belanghebbenden vonden de gelijkvloerse variant (lage brug) wel goed?*

Antwoord: JME antwoordt dat met name stakeholders (Gehandicapten Platform en Veilig Verkeer Nederland) deze variant als beter beoordeelde. Gehandicapten Platform ziet meer in deze variant vanwege de betere toegankelijkheid voor minder validen in combinatie met de lagere brug en minder lange helling.

Vraagsteller: Dhr. Moonen

Deelproject: 7-8

Vraag: *Worden de bomen aan de Julianastraat gekapt?*

Antwoord: GSC geeft aan dat dit op basis van deze tekening wel zo is. Echter, het project bevindt zich in de haalbaarheidsfase. De definitieve inrichting komt pas in een volgende fase terug. In de planvoorbereidingsfase kan nader gekeken worden om door middel van (technische) oplossingen bomen te handhaven. Dit ook met het oog op de aanwezige flora en fauna. Dit is dus een aandachtspunt in de planvoorbereidingsfase.

Vraagsteller: Dhr. Moonen

Deelproject: 7-8

Vraag: *In de presentatie scoort de variant 'hoge brug' negatief op leefbaarheid vanwege de gesloten wand van de fiets-/voetgangersbrug. Deze kan ook anders (bijv. open) vormgegeven worden.*

Antwoord: GSC geeft aan dat er altijd een constructie voor het brugdek en een fundering van de constructie nodig is. Aanwonenden kijken hoe dan ook tegen deze constructie en fundering aan. Daarom scoort deze variant op dit aspect nadrukkelijk negatiever. JME vult daarbij aan dat je vanaf de brug ook inkijk hebt in de woningen en tuinen door het hoogteverschil. En hoewel het geen primaire projectdoelstelling betreft, zijn de kosten van de hoge brugvariant aanzienlijk hoger dan die van de voorkeursvariant. Derhalve is ook dit aspect in de afweging meegenomen.

Vraagsteller: Dhr. Van den Wildenberg

Deelproject: 7-8

Vraag: *Wordt de hele Julianastraat tot Brug 15 verhoogd?*

Antwoord: JME geeft aan dat dit niet het geval is. De verhoging eindigt ongeveer ter hoogte van de bestaande hondenuitlaatplek. Daarna is de Julianastraat tot Brug 15 vlak.

Vraagsteller: Dhr. Van den Wildenberg

Deelproject: 7-8

Vraag: *Vorige keer is door klankbordgroepleden verzocht om na te gaan of het **niet** uitvoeren van deelproject 7-8 een optie was. Waarom is dit niet gedaan/onderzocht?*

Antwoord: GSC geeft aan dat diverse stakeholders (VVN en Gehandicapten Platform Nederland) deze variant wel steunen en dat het bovendien een scopeonderdeel betreft. JME vult aan dat ook de Dorpsraad Budschop (belanghebbende) het nut en de noodzaak van deze variant inziet en dit middels een schrijven, gericht aan het college van Nederweert, nogmaals hebben bevestigd.

Vraagsteller: Dhr. Stroomer

Deelproject: 6

Vraag: *In het verleden is gekozen voor een tunnel omdat er eigenlijk geen bijzondere voor- en nadelen zijn ten opzichte van een brug (langs de Randwegbrug). In de presentatie wordt namelijk aangegeven dat een tunnel minder verkeers- en sociaal veilig is. Is een brug nog bespreekbaar?*

Antwoord: GSC geeft aan dat de tunnel bij deelproject 6 niet duurder is t.o.v. een fietsbrug op die locatie. Je hoeft hier nl. minder diep de grond in. Ten aanzien van sociale veiligheid is in de tunnel recht doorzicht mogelijk, zijn er weinig bochten en de tunnel ligt hier niet zo diep. Daardoor is deze oplossing zowel verkeersveilig als ook sociaal veilig.

Vraagsteller: Dhr. Stroomer

Deelproject: 7-8:

Vraag: *Is de hoogte van de fiets-/voetgangersbrug over het kanaal hetzelfde als die van Brug 15?*

Antwoord: GSC geeft aan dat dit niet het geval is. Nieuwe bruggen over de Zuid-Willemsvaart dienen volgens de eis van Rijkswaterstaat een doorvaarhoogte van 6,10m te hebben. Brug 15 heeft een doorvaarhoogte van 5,25 m

Vraagsteller: Dhr. Biemans

Deelproject: 4

Vraag: *Waarom gaat de voorkeur uit naar een fietsbrug in plaats van een fietstunnel, gelet op de minimale onderlinge verschillen t.a.v. de primaire projectdoelstellingen?*

Antwoord: EEL geeft aan dat de aspecten kosten, verkeersveiligheid en sociale veiligheid doorslaggevend zijn voor de keuze voor de brugvariant. Bij een tunnel heb je door de scherpe bochten nl. minder zicht op het verkeer wat zich in de tunnel bevindt of personen die zich hierin ophouden. Bij een brug heb je voldoende overzicht en is de sociale controle groter. Ook deze aspecten zijn in de uiteindelijke afweging meegenomen.

Vraagsteller: Dhr. Biemans

Deelproject: 4

Vraag: *Hoe komt de constructie eruit te zien, open of dicht?*

Antwoord: EEL geeft aan dat dit in deze fase nog niet aan de orde is. Dit kan een open of gesloten constructie/fundering worden. In de planvoorbereidingsfase zal dit nader uitgewerkt worden. De voorkeur gaat uit naar een zo transparant mogelijke constructie.

Vraagsteller: Dhr. Dijcks

Deelproject: 7-8

Vraag: *Wordt de N266/ Schoolstraat ter plaatse van de oversteek verhoogd?*

Antwoord: GSC geeft aan dat de N266 blijft liggen. In de tussenberm (talud tussen N266 en Zuid-Willemsvaart) gaan het fiets-/voetgangerspad omhoog. Bij Brug 15 is de N266 wel verhoogd omdat dit daar noodzakelijk was.

Vraagsteller: Dhr. Dijcks

Deelproject: 6

Opmerking: *Aansluitend op de opmerking van dhr. Stroomer wil ik aangeven dat in de toekomst de mogelijkheid van een fiets-/voetgangersbrug langs de Randwegbrug mogelijk weer actueel wordt wanneer de hoogwaardige fietsverbinding in oostelijke richting (ri. Beringe) wordt doorgetrokken.*

Vraagsteller: Dhr. Korte

Deelproject: 6

Vraag: Hoe vindt de nadere uitwerking van de kruising Pannenweg plaats?

Antwoord: GSC geeft aan dat er momenteel door een extern bureau onderzoek wordt gedaan om de verknoping van verschillende weggebruikers op die plek te onderzoeken. Hier is natuurlijk een groot raakvlak tussen fietsers en (vracht)verkeer. Dit onderzoek en de mogelijke uitkomsten van dit onderzoek hebben echter geen effect op de voorkeursvariant die nu voor ligt. Verdere uitwerking van deze aansluiting is daarmee iets voor de volgende fase. GSC geeft aan dat het eerdere overleg met bewoners en Kalle en Bakker een vervolg krijgt zodra betreffend onderzoek is afgerond.

Vraagsteller: Dhr. Korte

Deelproject: 6

Vraag: *Wat is het groene streepje?*

Antwoord: GSC geeft aan dat dit een haag kan zijn. De exacte invulling wordt evenwel pas in de volgende fase (planvoorbereidingsfase) bepaald.

Vraagsteller: Dhr. Koppens

Deelproject: ???

Vraag: *wegens technische problemen was dhr. Koppens niet in staat zijn vraag te stellen. Het projectteam heeft dhr. Koppens gevraagd zijn vragen en/of opmerkingen per mail op te sturen*

Antwoord: -

4. Sluiting

TPA bedankt deelnemers voor de tijd en sluit de presentatie af om 21:10u.