

Dossier Snelfietsroute

Cuijk-Mook-Nijmegen

Stadsregio Arnhem-Nijmegen wil een snelfietsroute Cuijk-Mook-Nijmegen. Die is ook voor Molenhoek van groot belang. In dit dossier de belangrijkste informatie daarover.

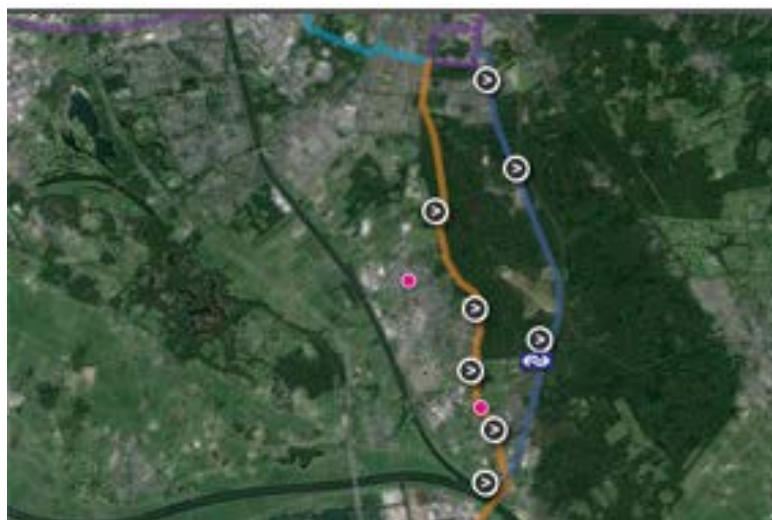
- Over het hoe en waarom
- Standpunten van de betrokken gemeenten.
- Reacties van betrokken burgers

Wat vindt u eigenlijk?

Lees dit dossier en laat ons dan uw mening weten via info@dorpsraadmolenhoek.nl

In dit dossier:

1. Gemeenteraad Mook en Middelaar akkoord met route snelfietspad
2. Stadsregio Arnhem- Nijmegen: Snelfietsroute Cuijk-Mook-Nijmegen.
3. Standpunt B&W Heumen 11 februari 2015
4. Mook en Middelaar: Informatiememo snelfietspad
5. Verslag conferentie Snelfietsroute 1 oktober 2014
6. Aling en Brouwer: Bezwaren tegen het voorkeurstracé
7. 'Samen Doen Maakt Mooi en Groen': Visie op de snelfietsroute
8. Column Cava: Snelfietspad
9. Arthur Hofstad: Brief over het snelfietspad
10. Jos Wagemakers: Column Snelfietspad Cuijk-Nijmegen





Gemeente Mook en Middelaar

1. Gemeenteraad Mook en Middelaar gaat akkoord met voorgestelde route snelfietspad

Het snelfietspad door Mook en Molenhoek moet er goed uitzien en veilig zijn. En de gemeente Mook en Middelaar moet daarbij beter dan eerst naar buurtbewoners luisteren. Bovendien mag daar niet op bezuinigd worden als het snelfietspad bijvoorbeeld in Cuijk of Malden duurder wordt. Dat vinden alle partijen in de Mookse politiek.

Akkoord

De gemeenteraad ging donderdagavond akkoord met de voorgestelde route van het snelfietspad, maar dan wel onder de genoemde voorwaarden. Zo moet ook de verharding op de Kuilseweg passen bij het natuurlijke karakter van de omgeving en de cultuurhistorische waarden.

Kosten

Het is de bedoeling dat er in 2017 een lang, breed en glad geasfalteerd fietspad van het station in Cuijk tot de Scheidingsweg in Nijmegen ligt. Inclusief fietsbrug over de Maas bij Mook. Verschillende overheden betalen daar aan mee, in totaal 14,2 miljoen euro. De fietsbrug kost het meest: 11 miljoen euro. Mook en Middelaar betaalt zelf zo'n 2 ton.

Uit: De Gelderlander van 9 april 2015

Lees meer in het 'dossier snelfietspad' .



2. Stadsregio Arnhem-Nijmegen: Snelfietsroute Cuijk-Mook-Nijmegen

Waarom deze snelfietsroute?

De huidige fietsroute

De huidige fietsverbinding via de A73-brug is ruim drie kilometer langer dan de nieuwe geplande route. Het alternatief via de veerpont is tevens ruim 1,5 kilometer langer. Bovendien kunnen fietsers niet doorfietsen omdat zij moeten wachten op de pont. Daarnaast hebben automobilisten vanuit het zuiden dagelijks vertraging door files en congestie op de toegangswegen van en naar Nijmegen. Met de nieuwe snelfietsroute komt er een snelle, directe, hoogwaardige fietsverbinding tussen Cuijk en Nijmegen.

Verbeteringen in de fietsroute

De snelfietsroute Cuijk-Mook-Nijmegen sluit aan op de grootste werklocatie in de provincie Gelderland: de campus Heyendaal. Doordat de fietsroute aanzienlijk wordt verkort én doordat de fietsers overal voorrang krijgen, wordt het mogelijk om sneller van Cuijk naar de campus Heyendaal te fietsen. Ook wordt de kwaliteit van de fietsroute verbeterd volgens de standaarden voor snelfietsroutes. Zo worden bochten flauwer gemaakt waardoor fietsers minder hard af hoeven remmen, worden fietspaden verbreed en wordt gezorgd voor goede verlichting. Door deze en [meer voordelen](#) kunnen fietsers zich comfortabel, veilig en snel verplaatsen.

De fiets in plaats van de auto

Een korte en comfortabele fietsroute maakt het mensen mogelijk om te kiezen. Tussen file en fietsen, tussen betaald parkeren en goedkoop stallen, en tussen ongezond stilzitten en gezond bewegen. Meer fietsers betekent minder rijdend en stilstaand autoverkeer, minder lawaai en minder luchtverontreiniging. Kortom: een betere bereikbaarheid in een gezondere omgeving. De investeringen in de snelfietsroute zijn slechts een fractie van wat nodig is voor aanleg en onderhoud van auto-infrastructuur.

De snelfietsroute Cuijk-Mook-Nijmegen maakt deel uit van en [netwerk van snelfietsroutes](#) in de regio.

Voordelen voor fietsers

De snelfietsroute Cuijk - Mook - Nijmegen biedt fietsers in de regio tal van voordelen:

Snel	Een korte route tussen Cuijk en Nijmegen, gescheiden van autoverkeer en waar mogelijk met voorrang.
Comfortabel	Glad asfalt, flauwe bochten en geen steile hellingen.
Ruim	Fietspad wordt waar mogelijk vier meter breed en biedt ruimte voor fietsverkeer in twee richtingen.
Veilig	Auto's en fietsers zijn zo veel mogelijk van elkaar gescheiden.
Herkenbaar	Uitstekende bewegwijzering, niet alleen op de route zelf, maar ook op de toevoe-wegen naar de route.
Gevarieerd	Door de stad en door het bos; de routes lopen door een gevarieerd gebied.
Gezond	Gebruikers verbeteren hun conditie van lichaam (en geest).
Complementair	Aansluiting openbaar vervoer en belangrijke werklocaties (NS-station Cuijk, campus Heyendaal Nijmegen)

Kaart snelfietsroute Cuijk-Mook-Nijmegen

De snelfietsroute Cuijk-Mook-Nijmegen loopt van [station Cuijk](#), via de nieuwe [fietsbrug over de Maas](#) bij Mook naar de [campus Heyendaal](#) in Nijmegen.

[Bekijk hier de totaal kaart van de snelfietsroute.](#)

Over het tracé

Het gehele tracé van het van de snelfietsroute Cuijk-Mook-Nijmegen, bestaat uit tien verschillende trajectdelen. Daarbij vormen trajectdeel 1 tot en met 7 de hoofdroute van deze snelfietsroute. Deze worden ingericht volgens de [kwaliteitsstandaarden voor snelfietsroutes](#).

De trajectdelen 8 tot en met 10 vormen geen officieel onderdeel van de snelfietsroute Cuijk-Mook-Nijmegen, maar bieden een alternatieve route om de campus Heyendaal te bereiken. Deze laatste drie trajectdelen worden fietsvriendelijker gemaakt.

De specifieke infrastructurele wijzigingen per trajectdeel worden beschreven op de afzonderlijke trajectdeelpagina's 1 tot en met 10:

[1 Ireestraat / Professor van de Brinkstraat](#)

[2 Cuijk-Katwijk](#)

[3 Maasbrug](#)

[4 Middelweg](#)

[5 Kuilseweg](#)

[6 Bosweg Zuid](#)

[7 Bosweg Noord](#)

[8 Lindenlaan](#)

[9 Beukenlaan](#)

[10 Driehuizerweg](#)





Geld gereserveerd voor Cuijk-Mook-Nijmegen

Provincies Noord-Brabant en Limburg en de Stadsregio Arnhem Nijmegen reserveren samen al 8 miljoen euro voor snelfietsroute tussen Cuijk, Mook en Nijmegen.

Het ambitieuze project, dat stad en platteland dichterbij elkaar moet brengen, vergt een investering van ruim 11 miljoen euro. Ook van de gemeenten aan de route (Nijmegen, Cuijk, Heumen en Mook en Middelaar) wordt een substantiële bijdrage verwacht. Het meeste geld gaat op aan de bouw van een fietsbrug aan de bestaande spoorbrug over de Maas tussen Mook en het Cuijkse kerkdorp Katwijk.

Aangezien onderzoeken nog niet in zijn geheel zijn afgerond en andere partijen in de nabije toekomst nog een besluit moeten nemen, gaat het vooralsnog om een reservering van gelden.

Zie ook:

http://www.limburg.nl/Actueel/Nieuws_en_persberichten/2013/Juni_2013/Geld_gereserveerd_voor_snelfietsroute_Cuijk_Nijmegen

<http://www.gelderlander.nl/regio/nijmegen/al-8-miljoen-binnen-voor-snelfietspad-over-de-maas-1.3868027>

3. Standpunt B&W Heumen 11 februari 2015

Samenvatting

Op 4 februari heeft er binnen de Stadsregio bestuurlijk overleg plaatsgevonden over de snelfietsroute Cuijk- Mook- Nijmegen waarin vaststelling van het voorkeustracé op de agenda stond. Het college heeft ingestemd met het voorkeustracé via de Bosweg - Kuilseweg onder voorbehoud van goedkeuring door de gemeenteraad en onder de volgende voorwaarden:

1. De Beukenlaan blijft als fietsverbinding gehandhaafd (niet als hoofdroute) en daarvoor zijn ook regionale middelen beschikbaar;
2. De toegankelijkheid van het bos voor voetgangers en fietsers blijft gehandhaafd;
3. De breedte van het asfalt moet functioneel zijn en hoeft niet perse overal 4 meter breed te zijn;
4. De cultuurhistorische waarde van de Kuilseweg dient zo veel als mogelijk gewaarborgd te worden.

Het college is tot dit besluit gekomen op basis van nadere advisering van het bureau Noordzuiden dat een afweging heeft gemaakt van de routes via de Bosweg- Kuilseweg en de Beukenlaan. Op 26 maart wordt het voorkeustracé ter besluitvorming aan u voorgelegd.

Toelichting

In het coalitieprogramma wordt vermeld dat de coalitie wil meewerken aan een snelfietsverbinding tussen Nijmegen en Cuijk, en dat zij daarbij inzetten op een hoofdroute langs het spoor en een nevenroute via de Kuilseweg en de Bosweg. Bij deze nevenroute is vooral een veilige overstek bij de kruising Bosweg/Scheidingsweg van belang. Bij de inrichting van de Kuilseweg als fietspad wil de coalitie rekening houden met het cultuurhistorische karakter van de hier vroeger gelegen oude Romeinse weg. Tot nu toe is dit onderwerp nog niet behandeld door de gemeenteraad.

Op 1 oktober 2014 is een 1e informatiebijeenkomst geweest over dit onderwerp. Voor de bijeenkomst waren de directe aanwonenden en de verschillende instanties en verenigingen die betrokkenheid hebben bij beide routes uitgenodigd. Gedurende deze avond zijn alle voor en tegenargumenten van de routes Bosweg, Beukenlaan en Bisseltsebaan benoemd. Naar aanleiding van deze avond heeft het bureau Noordzuiden van de Stadsregio opdracht gekregen om een afweging te maken voor beide routes en een advies uit te brengen vóór het bestuurlijke overleg van 4 februari 2015. De afweging van beide routes is op 26 januari gepresenteerd tijdens een 2e bijeenkomst waarvoor dezelfde groep was uitgenodigd. Bureau Noordzuiden adviseert de stuurgroep te kiezen voor de route Bosweg als hoofdtracé. Het advies van bureau Noordzuiden komt niet overeen met het standpunt zoals beschreven in het coalitieprogramma.

Op 4 februari vond er bestuurlijk overleg plaats waarin vaststelling van het hoofdtracé op de agenda stond. Het hoofdtracé loopt via de Bosweg en de Kuilseweg en komt dus niet overeen met het standpunt uit het coalitieprogramma van de gemeente Heumen.

Het college van B&W heeft op 3 februari besloten onder voorbehoud van goedkeuring van de gemeenteraad het advies van het bureau Noordzuiden over te nemen en in te stemmen met de voorkeursroute over de Bosweg- Kuilseweg. Daarbij heeft het college wel de volgende voorwaarden gesteld:

1. De Beukenlaan blijft als fietsverbinding gehandhaafd (niet als hoofdroute) en daarvoor zijn ook regionale middelen beschikbaar;
2. De toegankelijkheid van het bos voor voetgangers en fietsers blijft gehandhaafd;

3. De breedte van het asfalt moet functioneel zijn en hoeft niet perse overal 4 meter breed te zijn;
4. De cultuurhistorische waarde van de Kuilseweg dient zo veel als mogelijk gewaarborgd te worden.

De reden om in te stemmen met de route Bosweg – Kuilseweg als hoofdtracé worden hieronder puntsgewijs beschreven:

1. Oplossend vermogen overlast N844

Het verkeersbeleid in Malden is gericht op het verminderen van het autoverkeer op de N844. Nu de aanleg van een rondweg om Malden niet haalbaar is gebleken, wordt er gekeken naar andere mobiliteitsoplossingen die kunnen bijdragen aan een afname van het autoverkeer op de Rijksweg in Malden. Een groot deel van het autoverkeer op de Rijksweg komt uit Malden en bij verbetering van de route Bosweg worden ook Maldense automobilisten verleid om vaker de fiets te pakken.

In het

geval van de Beukenlaan zal de Maldense automobilist niet worden verleid om de fiets te pakken.

Om

de Beukenlaan te bereiken moet de Maldense fietser namelijk gemiddeld 2 km oostwaarts fietsen voordat hij de snelfietsroute bereikt. Voor de Cuijke fietser en de fietser die in het oostelijk deel van Molenhoek woont maakt het niet uit waar de hoofdroute komt.

2. Natuurwaarden

De Bosweg en de Beukenlaan doorsnijden allebei Heumensoord dat in de EHS is gelegen. De Bosweg is op dit moment al een veelgebruikte route en blijft ook druk wanneer de Beukenlaan wordt opgewaardeerd. Een toename van verkeer heeft veelal een negatieve invloed op de natuurwaarden. Bij een keuze voor de Beukenlaan ontstaat er echter een 2e drukke fietsroute binnen de EHS waardoor de negatieve effecten bij een keuze voor de Beukenlaan op de natuurwaarden groter zijn.

3. Bereikbaarheid overige voorzieningen

Niet alle fietsers die gebruik maken van de route hebben de eindbestemming Heijendaal. Ook Nijmegen CS, het Canisius ziekenhuis, bedrijventerrein Winkelsteeg en het stadscentrum zijn bestemmingen waar veel heen wordt gefietst. Bij de route Bosweg profiteren fietsers naar deze bestemmingen mee van een verbeterde bereikbaarheid. Bij een keuze voor de Beukenlaan profiteren alleen fietsers naar de Heijendaal-campus en naar het stadscentrum van een verbeterde route.

Hoewel de route primair gericht is op de Heijendaal-campus zijn er ook fietsers die van Cuijk naar Malden en vice versa willen. Deze groep fietsers fietst nu via de A73 en met een opwaardering van de Kuilseweg profiteren zij optimaal van de nieuwe fietsbrug waarvan de opgang in het verlengde van de Middelweg in Molenhoek komt te liggen.

4. Aanpak bestaande knelpunten

De Bosweg is op dit moment al een drukke fietsroute. De bestaande fietsers profiteren op deze route mee van de verbeteringen die worden aangebracht. De grootste knelpunten die worden aangepakt zijn de oversteek bij de Scheidingsweg, de oversteek bij de Groesbeekseweg en het beter fietsbaar maken van de Kuilseweg- Bosweg. Bij een keuze voor de route via de Beukenlaan zullen deze knelpunten niet aangepakt worden.

11 februari 2015

4. Mook en Middelaar: Informatiememo snelfietspad (2-6-2014)

Geacht lid gemeenteraad,

Met deze memo wordt u geïnformeerd over de stand van zaken van de realisatie van de snelfietsroute Cuijk-Mook-Nijmegen. Dit aangevuld met het beoogde vervolg-werkproces.

Achtergrondinformatie

In de Stadsregio Arnhem-Nijmegen is bereikbaarheid een belangrijk thema. De fiets kan daar een belangrijke rol in spelen, vooral op filegevoelige trajecten. In navolging hiervan is de Stadsregio al enige jaren bezig met de aanleg van een hoogwaardig netwerk van snelfietsroutes in de regio. De geplande snelfietsroute Cuijk-Mook-Nijmegen vormt de meest zuidelijk tak van het netwerk. De fietsroute verbindt Cuijk, Mook, Molenhoek en Malden op een hoogwaardige manier met Nijmegen en uiteraard, vice versa.

Met de aanleg van snelfietsroutes wordt:

- de automobilist verleid om vaker te fietsen: meer fietsers betekent minder autoverkeer, minder lawaai en luchtverontreiniging;
- de stedelijke en regionale bereikbaarheid verbeterd: De route verbindt woon-, werk-, winkel- en recreatielocaties met elkaar en zorgt daarmee voor een betere bereikbaarheid van de regio in een gezondere omgeving;
- de fietser een kwalitatieve hoogwaardige verbinding geboden: niet alleen nieuwe gebruikers profiteren van de snelle, directe, comfortabele en veilige verbinding, ook de huidige fietsers gaan erop vooruit;
- kwaliteit toegevoegd aan de woonomgeving door de hoogwaardige inrichting van de fietsroute en de betere bereikbaarheid van voorzieningen;
- ingezet op de verdere groei van het gebruik van de elektrische fiets, fietsers kunnen hierdoor gemakkelijker langer afstanden afleggen.

De fietsroute Cuijk-Mook-Nijmegen verbindt meerdere provincies en gemeenten en vraagt om een aanzienlijke bestuurlijke samenwerking. Naast de Stadsregio Arnhem Nijmegen zijn de volgende besturen betrokken: de provincies Gelderland, Noord-Brabant en Limburg en de gemeenten Nijmegen, Heumen, Cuijk en Mook en Middelaar. Overige betrokken partijen zijn ProRail, Rijkswaterstaat, de waterschappen Peel en Maasvallei, Aa en Maas en Rivierenland, het Regionaal Mobiliteitsoverleg Noord-Limburg (RMO) en de fietsersbond.

De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft een brochure opgesteld 'Factsheets snelfietsroute Cuijk-Mook- Nijmegen', uitgave oktober 2013. In de brochure wordt het tracé van de route toegelicht met tekst en foto's. Een exemplaar van de Factsheets is verspreid onder de raadsleden van de betreffende gemeenten. Voor meer achtergrondinformatie over de snelfietsroute, verwijzen wij u ook naar de betreffende brochure.

Mooks-Limburgs belang

Gedurende het werkproces is er ook gekeken naar de (meer)waarde van de fietsverbinding voor onze gemeente en in een breder verband de regio 'Kop van Limburg'. Hiervoor is, in

samenwerking met het Regiobureau Maasduinen en het Regionaal Mobiliteitsoverleg Noord-Limburg, de memo opgesteld: 'Inzichtelijk maken (Limburgs) belang van de fietsbrug Mook-Cuijk', d.d. 22 februari 2013.

In de memo wordt niet alleen ingegaan op de (nieuwe) mogelijkheden voor het fietsverkeer, maar zijn ook aspecten benoemd zoals: de economische waarde, milieu en verkeersveiligheid en volkshuisvesting. De memo is als bijlage bijgevoegd.

Stand van zaken – snelfietsroute Cuijk-Mook-Nijmegen

1. Onderzoeken - studies

A. Tracé fietspad

Onder leiding van de ambtelijke werkgroep en met assistentie van het adviesbureau Goudappel Coffeng is er medio vorig jaar een technische verkenning van de fietsroute afgerond. Hierbij zijn de mogelijke tracés en bijbehorende maatregelen in beeld gebracht, de rapportage hiervan is bijgevoegd. Op hoofdlijnen zijn de volgende tracés naar voren gekomen:

Tracé	Beschrijving
Cuijks deel	Zo veel mogelijk een gestrekte route langs het spoor, over bestaande en nieuwe wegen / paden.
Maas	Aan of nabij bestaande spoorbrug.
Mook-Nijmegen	<ul style="list-style-type: none"> - route Maas-Waalkanaal, langs het kanaal richting Hatert en het CWZ ziekenhuis; - route Rijksweg, langs de Rijksweg door het centrum van Malden; - route 'Maldenseflank', door Molenhoek (Middelweg – Kuilseweg) langs de oostzijde van de kern Malden, richting Campus Heijendaal en UMC Radboud; - spoorroute, in Molenhoek langs de spoorlijn richting Campus Heijendaal en Radboudumc.

Voorkeur tracé fietspad

Ten aanzien van het tracé Mook-Nijmegen heeft de ambtelijke werkgroep geconcludeerd dat de 'route Maldenseflank' de voorkeur heeft. De route is een goed alternatief voor de drukke Rijksweg en biedt mogelijkheden om te komen tot een goede fysieke inrichting. De route gaat door en direct langs woonkernen, dit geeft extra potentie. Daarnaast is het een 'gestrekte' route naar belangrijke voorzieningen, zoals de Campus Heijendaal en het Radboudumc. Vanwaar er goede mogelijkheden zijn om naar het centrum van Nijmegen te rijden.

De spoorroute is ook interessant, echter heeft als nadeel dat de route voor het gebruik beperkingen heeft gedurende de periode van de Nijmeegse wandelvierdaagse (ca. een maand). Daarnaast gaat de route vrijwel volledig door het bos en is redelijk afgelegen, waardoor de route qua sociale veiligheid minder scoort. Het opwaarderen van de route, waaronder het aanbrengen van ontbrekende verharding, verdient wel aanbeveling.

B. Ligging fietsbrug Cuijk-Mook

Eind 2013 is de alternatievenstudie 'Fietsbrug snelfietsroute Cuijk-Mook' afgerond. Een studie naar de verschillende mogelijkheden voor de brug over de rivier de Maas. Concreet aan de west- of oostzijde van de bestaande spoorbrug. Dit in samenhang met de (on)mogelijkheden

van het tracé op het land (aanlandingen en het vervolgtracé). De studie had tot doel om te komen tot het benoemen van een eenduidige en gedragen voorkeursvariant. De studie is met een afgeslankte ambtelijke werkgroep (de Stadsregio en de 'aanliggende' provincies en gemeenten) en met assistentie van adviesbureau Movares uitgevoerd.

Het in het verleden door Royal Haskoning opgestelde schetsontwerp en de kostenraming voor de fietsbrug hebben als basis gediend bij de studie. Voor inzicht en een goede afweging bleek het noodzakelijk om de studie niet alleen te beperken tot specifiek de rivierkruising. Inzicht in de (on)mogelijkheden van de aansluitende tracédelen 'op het land' waren essentieel om te komen tot een integrale advisering. Het plangebied is daarom uitgebreid met de tracédelen tot aan de Lindenlaan / Middelweg in Molenhoek en Mariagaarde in Cuijk. De rapportage van de studie en bijbehorende tekeningen zijn bijgevoegd.

Uitgangspunten studie (op hoofdlijnen):

Ambitieniveau van een snelfietsroute, breedte van 4 meter, bochtstralen en hellingen zo 'flauw' mogelijk (helling 1 tot 2%).

- Waar mogelijk hebben fietsers voorrang.
- Toekomstvast. Zoals de fietsbrug plaatsen op afzonderlijke pijlers en dus niet 'aanbouwen' op de bestaande brugpijlers. Hierdoor ontstaat er geen belemmering bij de discussie en realisatie van de spoorverdubbeling. Verder ook geen onzekerheden over de sterkte en eventuele vervanging van de bestaande brugpijlers bij het 'aanbouwen' en/of spoorverdubbeling. Een uitzondering op deze toekomstvaste aanpak vormt de 'tijdelijke variant', waarbij de brugdelen op de bestaande pijlers ter plaatse van de reservering van het tweede spoor worden gelegd.
- Geen middenpijler in het rivierbed, zoals nu bij de huidige spoorbrug het geval is.

Bij de studie zijn de volgende alternatieven onderzocht:

Alternatieven	Beschrijving
1. Westelijke ligging	<ul style="list-style-type: none">- Deze variant, op zelfstandige pijlers, bouwt voort op het aanvankelijke idee om de ruimte reservering voor het tweede spoor te benutten.- Loop- / fietsaansluiting met de Halderweg (Maasdijk) / Rijksweg opgenomen.- Na ongelijk passeren van de Rijksweg daalt het pad via het spoortalud in de Lindenlaan. Bij een acceptabel hellingspercentage van 1,2 tot 2,2%, komt het fietspad uit ter hoogte van de Middelweg.

2. Oostelijke ligging (laag)	<ul style="list-style-type: none"> - Op zelfstandige pijlers. - Loop- / fietsaansluiting met de Halderweg (dijk) / Rijksweg opgenomen. - Na het ongelijk passeren van de Rijksweg daalt het pad via het spoortalud aan de zijde van Korendal. Bij een acceptabel hellingspercentage van 2 % komt het fietspad uit ter hoogte van de gemeentewerkplaats. De verbinding met Molenhoek wordt gemaakt middels een (fiets)tunnel onder het spoor door, in het verlengde van de Middelweg. - Aan de zijde van Cuijk, na het passeren van de Maasdijk, daalt het fietspad naar de eerst kruisende weg (Mariagaarde) en blijft
3. Oostelijke ligging (hoog)	<ul style="list-style-type: none"> - Gelijk aan de variant 'laag'. Behalve dat aan de Cuijkse zijde het fietspad meeloopt met de hoogte van de spoordijk. Vanaf de weg Galberg, al oplopend naar de hoogte van de brug.

4. Tijdelijk alternatief

- Hierbij wordt gebruik gemaakt van de ruimtereservering voor het tweede spoor op de brug (op de bestaande pijlers). Brugdelen zo uitvoeren dat ze in tweede instantie bij spoorverdubbeling, aan de oostkant van de brug, kunnen worden hergebruikt.
- Loop- / fietsaansluiting met de Halderweg (dijk) / Rijksweg opgenomen.
- Passage Rijksweg is hoger dan bij alternatief nr.1, aangezien gebruik wordt gemaakt van de bestaande pijlers en landhoofd. Na het passeren van de Rijksweg daalt het pad via het spoortalud in de Lindenlaan met 3,5%, ter hoogte van de Middelweg.
- Aan de Cuijkse zijde daalt het fietspad met een helling van 6%.

De kosten van de hiervoor beschreven varianten zijn als volgt (exclusief btw):

Investeringskosten (in mln)	Exclusief Galberg (Cuijk)	Inclusief Galberg (Cuijk)	Kosten Galberg
1. Westelijke ligging	€ 11,3	€ 12,5	€ 1,2
2. Oostelijke ligging (laag)	€ 10,6	€ 11,3	€ 0,7
3. Oostelijke ligging (hoog)	€ 11,0	€ 12,5	€ 1,5
4. Tijdelijke variant *	€ 8,0		

* Indien de tijdelijke variant bij de realisatie van de spoorverdubbeling moet worden omgebouwd tot variant Oost-laag, kunnen de kosten oplopen van € 4,2 mln tot € 5,9 mln wanneer het pad hierbij op zelfstandige pijlers wordt geplaatst.

Voorkeur ligging fietsbrug

Bij de afweging van een voorkeursvariant is gebruik gemaakt van een afwegingsmatrix waarbij de alternatieven zijn beschouwd op de hoofdcriteria voor (fiets)infrastructuur, zoals: *samenhang, directheid, verkeersveiligheid, sociale veiligheid, inpassing, comfort, toekomstvast en specifieke risico's*.

Bij de beoordeling werd duidelijk dat de 'Tijdelijke variant' (4) niet voldoet aan de gestelde eisen van verkeersveiligheid, het kwaliteitsniveau, comfort en toekomstvastheid. Ook het streven naar een lage investeringsom, werkt op lange termijn averechts. De verkeersonveiligheid wordt vooral veroorzaakt door de hoge hellingspercentages van het fietspad ter

plaatse van de kruisende wegen, zoals de aansluiting op de Middelweg (kruising Lindenlaan) en de aansluiting op de Maasdijk aan Cuijkse zijde.

De afweging tussen een westelijke of oostelijke ligging wordt vooral bepaald door de aspecten verkeersveiligheid en toekomstvastheid. Gelijk aan de 'Tijdelijke variant' is de aansluiting op de Middelweg niet optimaal. Ondanks het lagere hellingspercentage van het fietspad ter plaatse, en dus een lagere rijnsnelheid van de fietsers, is en blijft de verkeerssituatie zorgelijk. De toch nog relatieve hoge rijnsnelheid van de fietsers, in combinatie met het beperkte uitzicht vanaf de Lindenlaan op het fietspad, blijft een conflictsituatie. Afdalende fietsers uit zuidelijke richting komen immers 'in de rug' van het gemotoriseerde verkeer op de Lindenlaan in noordelijke richting. Daarnaast is er een hoogteverschil tussen beide routes dat ook beperkend is voor het uitzicht.

Ook is het de vraag of het bestaande fietspad in de Lindenlaan, tussen de Middelweg en Rijksweg, gehandhaafd kan blijven bij de ruimtelijke inpassing van het snelfietspad. Een westelijke ligging betekent ook in Cuijk een extra kruising met het spoor. Een westelijke ligging is bij een eventuele spoorverdubbeling niet gunstig. Al ligt het fietspad niet op de gereserveerde ruimte, toch werkt de aanwezigheid belemmerend bij de werkzaamheden.

Op Mooks grondgebied heeft de oostelijke ligging duidelijk meerwaarde. In de variant is er namelijk een nieuwe fietstunnel onder het spoor voorzien. Naast het gebruik voor de snelfietsroute kan deze tunnel ook dienen als verbinding voor het langzame verkeer tussen de kernen Molenhoek en Mook. Hierbij moet er wel een verbinding met de Veldweg – Bovensteweg worden gerealiseerd.

Bij de afweging tussen 'laag' en 'hoog' bij de oostelijke variant, ligt het verschil bij het zuidelijke tracé op Cuijks grondgebied. Bij het hooggelegen alternatief scoort de verkeersveiligheid beter door de ongelijkvloerse kruising bij Mariagaarde. Aangezien de kosten van het hooggelegen alternatief hoger zijn dan die van de lage variant en de beperkte verkeersintensiteit op de Mariagaarde, wordt de voorkeur gegeven aan een ligging op maaiveldniveau, dus alternatief 'laag'.

Resumerend: De ambtelijke werkgroep heeft voor de ligging van de fietsburg de voorkeur uitgesproken voor alternatief 'Oostelijke ligging (laag)', nummer 3.

C. Positie veerpont Cuijk-Middelaar

Vanaf het begin van de planvorming voor de snelfietsroute is door de gemeente Mook en Middelaar aandacht gevraagd voor de positie van en de gevolgen voor de veerpont Cuijk-Middelaar. In navolging hiervan is er een onderzoek uitgevoerd naar de effecten op de veerpont bij de realisatie van de fietsbrug over de Maas als onderdeel van de snelfietsroute Cuijk-Mook- Nijmegen. Het onderzoek is in samenwerking met de gemeente Cuijk en de Stadsregio Arnhem Nijmegen uitgevoerd. Het onderzoek toont aan dat de fietsbrug een afname van het aantal gebruikers van de veerpont tot gevolg zal hebben. De resultaten van het onderzoek zijn besproken met de exploitant van de veerpont en hij heeft een exemplaar ontvangen van de rapportage.

De brug biedt echter ook weer nieuwe mogelijkheden voor het maken van een 'rondje' en kan ook voor nieuwe aanwas zorgen. Deze impuls laat zich moeilijk kwantificeren en die mogelijkheid is daarom nog niet verder bekeken.

In de raadsvergadering van november jongstleden is de motie aangenomen waarin de raad van de gemeente Mook en Middelaar het college oproept om 'alles in het werk te stellen om de veerpont in de vaart te houden'.

Binnen de bestuurlijke stuurgroep 'Snelfietsroute Cuijk-Mook-Nijmegen' is de veerpont Middelaar- Cuijk op de agenda geplaatst. In het stuurgroepoverleg op 18 november jongstleden is uitgesproken dat de stuurgroep een verantwoordelijkheid voelt voor de instandhouding van de veerpont tussen Cuijk en Middelaar. De stuurgroep heeft verder voorgesteld dat een nader onderzoek, waarbij o.a. beoogd wordt om de toeristische en recreatieve effecten te kwantificeren, wordt opgestart op het moment dat er meer duidelijkheid is over de precieze realisatiedatum van de fietsbrug. De effecten zullen in zowel positieve als negatieve zin bekeken worden. Het instellen

van een zogenaamd 'verenfonds' kan een oplossing bieden voor het dekken van exploitatiekosten. De provincies Limburg en Noord-Brabant gaan deze mogelijkheid onderzoeken.

2. Bestuurlijk proces - stuurgroep

Behalve een ambtelijke werkgroep wordt het plan ook ondersteund door een bestuurlijke stuurgroep. De bestuurlijke stuurgroep geeft sturing aan het werkproces en spreekt zo nodig voorkeuren uit.

De stuurgroep heeft tot op heden de onderstaande voorkeuren uitgesproken (op hoofdlijnen):

- ondersteunt het ambtelijk advies voor de route 'Maldenseflank';
- ondersteunt het ambtelijk advies voor de 'Oostelijke ligging (laag)' van de fietsbrug over de Maas, dit aangevuld met het deeltracé Galberg (dus een groter plangebied);
- heeft opdracht gegeven aan de ambtelijke werkgroep om een vorm van een samenwerkings- overeenkomst voor te bereiden;
- start met de noodzakelijke vervolgonderzoeken en planvoorbereiding voor de realisatie van de snelfietsroute, dit zowel voor de tracés op gemeentegrond als voor de fietsbrug.

3. Kosten en dekking

Mede door de voorkeur voor de 'Oostelijke ligging (laag)' van de fietsbrug valt de raming van het gehele project hoger uit, namelijk totaal € 14,5 mln. Op dit moment is er door de betrokken partijen een totaalbedrag van € 11,2 mln. toegezegd. Op basis hiervan bedraagt het tekort voor dit moment € 3,3 mln. De stuurgroep heeft zich uitgesproken om zich in te spannen om dekking te vinden voor de resterende € 3,3 mln. Hierbij ziet men vooral een rol weggelegd voor de deelnemende provincies en de Stadsregio. Een van de kansrijk geachte mogelijkheden is het aanwenden van Rijksgeld in het kader van de beleidslijn 'Beter benutten 2.0'. Op dit moment wordt hier actief aan gewerkt en is de Stadsregio optimistisch over de afloop hiervan.

De bijdrage voor Mook en Middelaar aan de realisatie van de snelfietsroute bedraagt € 400.000. Het Regionaal Mobiliteitsoverleg Noord-Limburg (RMO) heeft aan de gemeente € 200.000 subsidie toegezegd voor het project, de netto gemeentelijke bijdrage wordt hier-

door € 200.000. De snelfietsroute is opgenomen in het Investeringsplan 2014-2017 in de gemeentelijke Programma- begroting.

4. Vervolgproces

- In samenwerking met een adviesbureau is er de afgelopen maanden verder ingezoomd op de snelfietsroute buiten het brugtracé (dus de gemeentelijke wegen). Hierbij zijn de mogelijkheden onderzocht voor inpassing van het fietspad en zijn er inrichtingsvoorstellen opgesteld (maatregelen), ook zijn de kostenramingen verder uitgewerkt. Het streven is dat de ambtelijke werkgroep in juni een voorkeur uitspreekt over de inrichtingsvoorstellen (maatregelen).
- Op dit moment is de Stadsregio, in samenwerking met de provincies, actief met het verkrijgen van aanvullend budget, zie kopje 'Kosten en dekking'.
- Op 9 juli aanstaande staat het eerst komende bestuurlijk overleg gepland. Op de agenda staat onder andere: het maatregelenpakket voor de gemeentelijke wegen, de aanpak van de fietsbrug en naar verwachting de stand van zaken aangaande het aanvullend budget.
- Het streven is om zo spoedig mogelijk dit jaar (2014) te komen tot een bestuursovereenkomst voor de realisatie van de fietsroute.

Afrondend

Wij zijn van mening dat u hiermee voorlopig voldoende bent geïnformeerd en gaan ervan uit dat het genoemde vervolgwerkproces uw instemming heeft.



5. Verslag conferentie Snelfietsroute 1 oktober 2014

Discussie en vragen

1. Is de SFR-Maldense flank (Bosweg) ook voor de bewoners van Heumen / Malden?

Ja. Deze route is juist ook aantrekkelijk voor bewoners uit Heumen en Malden. De snelfietsroute is dus ook niet alleen voor “nieuwe” fietsers (uit Cuijk of Mook) maar leidt ook tot verbeteringen waar bestaande gebruikers (uit Malden) van de route van profiteren. Zo zal bij de route over de Maldense flank de oversteek van de Scheidingsweg en de Groesbeekseweg verbeterd worden als onderdeel van het project.

2. Het tracé Beukenlaan is gedurende de Wandelvierdaagse afgesloten.

Discussie over tijdsduur afsluiting, enkele dagen tot enkele weken, je zou er altijd nog langs kunnen fietsen. Formeel mag de Beukenlaan enkele weken worden afgesloten door defensie tbv het 4daagse kamp. In de praktijk is de afsluiting maar enkele dagen. Gedurende die periode is fietsen via dat tracé niet mogelijk; alternatieven zijn dan de Bosweg en de Biesselsebaan.

3. Tracé Beukenlaan gaat door een natuurgebied, is dat wel wenselijk, gelet op het wild ter plaatse en mag er wel verlichting worden aangebracht?

Natuurmonumenten geeft aan dat een verhard fietspad en het aanbrengen van verlichting voor hen onbespreekbaar is. De route ligt namelijk binnen de grenzen van het plan “Heiderijk”. Reptielen in het gebied gaan zich opwarmen op het asfalt met het risico overreden te worden door fietsers.

4. Bij het tracé Bosweg/Maldense flank zal het huidige fietspad ten noorden van de Groesbeekseweg gering worden aangepast.

Enkele bochten worden ‘flauwer’ gemaakt, geen openbare verlichting. Voor de Bosweg ten zuiden van de Groesbeekseweg wordt nog nader bekeken of verbreding noodzakelijk is. Een apart voetpad kan ook tot de mogelijkheden behoren.

5. Uitgangspunt bij de aanleg van een snelfietsroute is een 4 meter brede route

Maatwerk is bespreekbaar indien de lokale situatie daarom vraagt. In de regio (Beuningen, Lent) zijn verschillende voorbeelden van maatwerk-oplossingen rond snelfietsroutes.

6. Opmerking: De breedte van het pad is wel van belang.

Hierbij ook denken aan de autonome ontwikkeling van de elektrische fiets in combinatie met wandelaars die van dezelfde route gebruik maken. Dit geldt voor zowel de route via de Beukenlaan als de route via de Bosweg. Voor de beide routes geldt dat kan worden gekeken of er een wandel/struinp pad aanvullend mogelijk is. Medegebruik door voetgangers/wandelaars op een snelfietsroute heeft in de regio nog niet tot problemen geleid.

7. Is er al meer bekend over de intensiteiten, nu en toekomst (prognose 2025)?

Op de Witteweg rijden momenteel per dag 375 fietsers per dag per richting. De verwachting is dat dit er ca 2000 per dag per richting worden. Op de Kuilseweg worden 1000 fietsers per dag per richting verwacht. Deze toename wordt deels toegeschreven aan nieuwe fietsers en deels bestaande fietsers die nu gebruik maken van de route langs de Rijksweg.

Er is bij de prognose geen rekening gehouden met aanpassingen aan de Maaslijn. Mocht de Maaslijn geëlektrificeerd worden dan zal de Maaslijn iets sneller worden. De verwachting is dat dit geen significant effect heeft op het fietsgebruik van de snelfietsroute Cuijk – Mook – Nijmegen Ook lijkt het erop dat de OV-studentenkaart blijft bestaan waardoor de trein voor

studenten een aantrekkelijk vervoersmiddel blijft. In de berekeningen is ervan uitgegaan dat de OV-chipkaart blijft.

De vraag of de prognoses van andere snelfietsroutes zijn uitgekomen kan nog niet beantwoord worden omdat de snelfietsroutes te kort geleden zijn aangelegd.

8. Zijn er overheersende richtingen op de route te zien?

In de ochtend is de stroom van fietsers naar Nijmegen overheersend en in de Middag/avondspits is de stroom naar het zuiden overheersend. Waar de ochtendspits een duidelijke piek heeft, is de middag/avondspits meer afgevlakt. De ochtendspits is met name tussen 07:30 en 08:30.

9. Bij de prognose ook rekening houden met de recreatieve fietsers, niet alleen utilitair.

In de huidige tellingen is geen onderscheid gemaakt in utilitaire fietsers en recreatieve fietsers. Het bleek niet mogelijk te zijn om het recreatief gebruik in te schatten. In de prognoses is voornamelijk geen rekening gehouden met recreatieve fietsers.

10. Is een dergelijk dure investering voor de SFR überhaupt wel lonend?

Er is een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) uitgevoerd die aangeven dat het loont om te investeren in de snelfietsroute. Met een MKBA worden de kosten (investeringen) van een project (de snelfietsroute) afgewogen tegen de baten van een project (snellere/kortere reistijd, minder files, gezondheidswinst). Ook een second opinion heeft dit uitgezeten.

11. Is er bij de afweging voor de routes het aspect veiligheid meegenomen?

De route Beukenlaan scoort hierbij veel beter dan de route Bosweg/Maldenseflank (de heren Brouwer en Alink).

Er is gekeken naar de veiligheid van de routes de Bosweg/Maldenseflank en de Beukenlaan en de routes zijn als gelijkwaardig beoordeeld.

12. Voor een buitenstaander is er weinig informatie over de SFR te vinden.

Website Stadsregio en factsheets, kan ook contact worden opgenomen met de gemeente of Stadsregio). <http://www.cuijknijmegen.nl/over-de-snelroute/>

Presentatie van de heren Brouwer en Alink.

In hun optiek is de route Bosweg geen goede keus. Motivatie: veel kruisingen, diversiteit gebruikers, toenemende differentiatie van de snelheden vergroot het veiligheidsprobleem. Waarom is in het verleden de N271 niet omgebouwd naar snelweg? Dit gebeurt nu wel met de route Bosweg. Zij hebben een rapport opgesteld waarin zij hun argumenten toelichten en onderbouwen, zij bieden het rapport aan.

13. Inbreng van Natuurmonumenten (beheerder Beukenlaan)

Natuurmonumenten is tegen de route Beukenlaan. Ook daar is een grote diversiteit aan gebruikers, gelijk aan Bosweg. Ook diverse kruisende routes. Deze variant loopt dwars door project Heiderijk, verhard fietspad is voor hen geen optie. Gladheidsbestrijding (zout strooien) is voor hen ook geen optie. Natuurmonumenten kan het voorstel om de Bosweg te verbeteren wel ondersteunen.

14. Is de route Bisseltsebaan geen optie?

Op deze route speelt hoogstwaarschijnlijk dezelfde discussie over natuurwaarden als bij de Beukenlaan, deze route ligt immers ook in hetzelfde waardevolle natuurgebied. Daarnaast is de huidige route zeer smal, er zijn ingrijpende maatregelen nodig om deze fietsroute aantrekkelijk én veilig te maken voor 2-richtingen fietsverkeer. Tenslotte is deze route ca 400meter langer dan de route via de Beukenlaan waarbij er tweemaal het spoor moet wor-

den overgestoken. De fietser moet dan twee keer over het spoor waardoor er geen sprake meer is van een snelle en directe fietsverbinding. Dit past niet binnen de doelstelling van een directe en hoogwaardige verbinding

15. Hoe komt de aansluiting Bosweg op de Scheidingsweg eruit te zien?

De precieze uitwerking is nog niet bekend. Een tunnel of brug is niet mogelijk vanuit financieel oogpunt. Er is een bijkomend probleem dat het pad aan de overzijde toegankelijk moet zijn voor een vrachtwagen van het waterbedrijf, die een aantal malen per jaar werkzaamheden ter plaatse moet doen. Verkeerslichten ter plaatse moeten worden afgestemd op de verkeerslichten aan de St. Annastraat, gelet op de geringe afstand zal dit problematisch worden met wachtrijen die naar verwachting terugslaan tot op het kruispunt N844/Scheidingsweg. In het huidige plan wordt er ingezet op een verbreding van de middengeleider waardoor de fietsers in etappes de Scheidingsweg kunnen oversteken. Vanuit de zaal worden vraagtekens gezet of een verbrede middenberm genoeg ruimte biedt voor de hoeveelheid fietsers.

16. Hoe kijken de betrokken besturen aan tegen de verschillende standpunten.

Hierbij streven naar consensus, in het verleden is de voorkeur voor de Maldenseflank route uitgesproken (tracé Bosweg). Een nieuw college kan een ander standpunt innemen. In Heumen komt de voorkeur voor het tracé Beukenlaan voort uit de coalitieonderhandelingen. Voor nu is het belangrijk een stapje terug te doen in het proces en in gesprek te blijven met alle partijen.

17. Die kanteling van Heumen heeft wel invloed voor de gebruikers van de overige (achterliggende)

gemeenten. Zo worden de gebruikers van Mook en Middelaar gedupeerd.

Toelichting wethouder van den Berg: Het verschil zit in de benaming, hoofd- of bijroute. Het idee is dat als het ene tracé als hoofdroute kan dienen dat het andere tracé ook als hoofdroute kan dienen

zonder afbreuk te doen aan de doelstellingen van een snelfietsroute. Stadsregio wil met alle partijen in overleg blijven om te kijken of bezwaren weggenomen kunnen worden.

18. Moet er wel worden gekanteld?

19. De kosten zijn hoger dan het budget.

Hoe staat het met het verkrijgen van het ontbrekende geld? Bij de eerste initiatieven voor de fietsbrug is er een inschatting gemaakt voor de kosten op basis van een overbrugging van de Maas. De huidige voorkeursvariant voor de fietsbrug steekt ook de N271 over. De gereserveerde gelden bij de gemeenten staan vast. Voor het ontbrekende budget wordt er ingezet op een rijksbijdrage, de verwachting is dat deze beschikbaar komt. Daarmee is er voldoende financiering voor het gehele project.

20. Fiets verbeterende maatregelen zijn opgenomen in het LOB.

21. Hoe zit het met het veerpont Middelaar – Cuijk?

Het pontje mag niet verloren gaan door de komst van de brug.

In het vorige bestuurlijk overleg is daar ook aandacht voor gevraagd. De provincies Limburg en Noord Brabant en de gemeenten Cuijk en Mook en Middelaar hebben dit opgepakt en werken aan een voorstel (formulering), waarbij aandacht voor de toekomstige exploitatie voldoende is gewaarborgd.

22. Gladheidsbestrijding.

Strooien van de Bosweg heeft niet de voorkeur van Vitens maar is bespreekbaar. De provinciale verordening verbiedt het gebruik van strooizout in waterwingebieden overigens niet.

23. Diverse wandelroutes kruisen de Bosweg, dit maakt de situatie onveilig. Hoe wordt dit opgelost? Dit kan door de herkenbaarheid van de beide routes te verbeteren (zowel fietspad als de zijpaden). Ook gedrag en respect spelen hierbij een rol.

24. Inbreng van vereniging Lierdal Actief. Aandacht voor het volgende:

- indien hoofdroute in het gebied (Lierdal) dan een goede landschappelijke inpassing (inbedding)

en scheiding van het verkeer (fietsers – voetgangers), bv. apart voetpad;

- aandacht voor de breedte en kleur van de verharding;

- aandacht voor de historische waarde van de route (Kuilseweg – Bosweg).

25. Bewoners Kuilseweg vragen nadrukkelijk aandacht voor het stof op de Kuilseweg. Dit wordt veroorzaakt door het (auto)verkeer op de nu onverharde weg, waardoor wandelaars en fietsers in de huidige situatie worden gehinderd.

26. Stadsregio.

Bezwaar van fietsers in combinatie met hondenuitlaten speelde ook bij het RijnWaalpad. Na aanleg (openstelling) bleek de buurt tevreden met de snelfietsroute. Honden worden nog steeds zonder problemen uitgelaten langs het nieuwe tracé.

27. De ontwikkeling van meer elektrische fietsen en hogere snelheden is een autonome ontwikkeling die je niet tegen houdt. Dan kun je beter overgaan tot het verbeteren van de bestaande routes, dan gaan zitten afwachten tot dat de 'boel' vastloopt.

Afsluitend

Wethouder Baneke (Mook en Middelaar)

Een constructieve bijeenkomst. Vanuit de gemeente wordt fietsen ondersteund. Van de betrokken besturen wordt verlangd dat zij een voorkeur uit te spreken.

Reindert Augustijn (Stadsregio)

Herkent de genoemde zaken van andere snelfietsroutes (processen). Er is veel mogelijk en er zijn kansen. Verbeteringen op routes Beukenlaan en Bisseltsebaan zijn goed voor fietsers en daar gaat nadrukkelijk naar gekeken worden.

Wethouder van den Berg (Heumen)

Zinnvolle bijeenkomst. Een besluit waar iedereen achter staat is misschien niet mogelijk.



6. Alink en Brouwer: Bezwaren tegen het voorkeurstracé

Conclusie uit het rapport van Alink en Brouwer

Drie hoofdpunten:

- Tast het Lierdal niet verder aan met de aanleg van een asfaltweg
- Het is onmogelijk om langs de Maldenseflank een geheel duurzaam veilige route te creëren. Gevaarstelling te groot. Realisatie onverantwoord /onveilig onrechtmatig (?) onnodig, ongewenst, onbetaalbaar en onverkoopbaar naar de burger.
- Stap af van dit voorkeurstracé. Er zijn betere alternatieven

Wij delen de conclusie van de ALV van Bos en Kuil

- Geen geasfalteerd 4 meter breed snelfietspad
- Wel een fietspad, zoals in coalitieakkoord, als “nevenroute” met behoud van het bestaande, ongerepte natuurlijke karakter: verbeterd, maar niet geasfalteerd. (fietsvriendelijker gemaakt)

Malden 1 oktober 2014



7. Samen Doen Maakt Mooi en Groen': Visie op het snel-fietspad

Wie zijn wij?

Samen Doen Maakt Mooi en Groen is een burgerinitiatief van zo'n 30 omwonenden van het Lierdal die zich inzetten voor toegankelijker maken van het Lierdal voor wandelaars en het mooier maken van landschap en natuur.

Behoud van karakter zandwegen

In het Lierdal lopen een paar (zeer) oude zandwegen die al op de vroegste topografische kaarten staan aangegeven.

Deze oude zandwegen verdienen bescherming en accentuering. Dit kan door het prikkeldraad te verwijderen en te vervangen door lage (vlecht)heggen, zoals ook in vroeger tijden gebruikelijk was. Asfaltering van de Kuilseweg doet totaal geen recht aan deze cultuurhistorie. Zichtbare en interessante cultuurhistorie is toch al een schaars goed in onze omgeving. Daarnaast leent dit open, landelijke gebied met steeds meer toeristische kwaliteiten zich niet voor een 4 meter breed asfaltlint in rood én verlichting.

Veiligheid voor wandelaars met kinderen en honden

Het drukke gebruik van Bosweg en Kuilseweg (een van de weinige doorgaande Noord-Zuid verbindingen in het Lierdal) door wandelaars levert gevaren op bij de inrichting als snelfietspad, met name bij gebruik door e-bikes. Als alternatief kan gedacht worden aan inrichting als een toeristische doorgaande fietsroute die past bij de landelijke uitstraling van het Lierdal. De Kuilseweg kan bijvoorbeeld verbeterd worden voor fietsers door ter weerszijden fietsstroken aan te leggen; het middendeel kan dan door wandelaars en bestemmingsverkeer gebruikt worden. Deze aanpak wordt vaak in landelijke gebieden gevolgd. Ook de Bosweg in het verlengde van de Kuilseweg behoeft verbetering zonder asfaltering. Er zijn voldoende alternatieve verhardingen beschikbaar die passen bij de uitstraling van een zandweg. Voetgangers moeten ook hier van fietsers gescheiden worden bijvoorbeeld door aanleg van een apart voetpad in de bosrand van het terrein van VCM. Aandachtspunt vormen voorts overstekende paarden van de rijhal VCM.



8. Column Cava 'Snelfietspad'

Er komt een snelfietspad tussen Cuijk en Nijmegen. Honderden auto's minder per dag op de Rijksweg, minder files, minder ergernissen, minder parkeerkosten, minder vervuiling, meer beweging, betere arbeids- en studieprestaties en een betere gezondheid van al die fietsers. Driewerf hoera zou je denken! Maar niet heus!

Twee aanwonende Maldenaren zijn een kruistocht begonnen tegen wat ze een 'fietsnelweg' noemen. Zij dromen nachtmerries van racende wielrenners, e-bikende oudjes, crossende mountainbikers, Speed Pedelec's en snorscooters over hun Bosweg. Spelende kinderen en nietsvermoedende wandelaars zullen het slachtoffer worden van e-bikende senioren en haastige forensen met opgevoerde snorscooters. Bovendien zal nieuw asfalt een oude antieke Romeinse weg ontheiligen. In een uitgebreid 'wetenschappelijk' geschrift, waarbij de onderzoeken van de stadsregio in het niet vallen, delen zij hun angstdromen met burens en andere dorpsgenoten. Met foto's van ongeluksplekken illustreren zij hun angstvisioenen. Gedetailleerde ervaringsgegevens ontbreken niet zoals 'anderhalf jaar geleden is er op een nieuwe fietssnelweg in Nijmegen op een maandag even na 17.00 uur een wielrenner aangereden door een bestelbusje'.

Ze dreigen de gemeente met letseladvocaten als zich in de toekomst ongelukken voordoen. Dat maakte PvdA/GL in Heumen zo bang dat ze haar aanvankelijke voorkeur voor het Maldense flanktracé schielijk introk. Het bestuur van Bos en Kuil hebben ze met een geavanceerde PowerPointpresentatie in haar hemd gezet. Opgetrommelde buurtgenoten dwongen vervolgens het bestuur hun aanvankelijke steun aan het voorkeurstraject in te trekken.

Wat vindt Molenhoek eigenlijk van dat snelfietspad? De Dorpsraad doet geen uitspraak, want die wil iedereen in het dorp te vriend houden. Wel staat er een uitgebreid snelfietspaddossier op www.dorpsraadmolenhoek.nl. De gemeente Mook wil de Maldense flankroute als voorkeustracé. Maar een regerend Mooks raadslid laat de laatste tijd herhaaldelijk weten dat hij dat hele snelfietspad niet meer zo ziet zitten.

En wat vinden de Brabanders? Juist voor hen is het snelfietspad van groot belang. Welkom voelen ze zich niet op de Maldense flank. Brabanders zijn gemoedelijke lui, die niet zo snel in de touwen klimmen. Maar nu is er een 'je suis Charlie' groep opgestaan. Die roept potentiële gebruikers van het snelfietspad op om met toeterende auto's de Rijksweg door Malden te overspoelen op de dag dat de Heumense gemeenteraad een besluit neemt over het voorkeustracé. Een tweede groep ('je ne suis pas Charlie') spoort Cuijkenaren aan om in de toekomst de ongastvrije Maldense flank te mijden. Op de dag van het besluit in de Heumense raad houden zij een stille fietstocht over de Beukenlaan.

Inmiddels heeft het onafhankelijk adviesbureau 'Het Noordzuiden' laten weten dat de Maldense flankroute als voorkeustracé aanzienlijk beter scoort dan het Beukenlaantraject. En hoezo gevaarlijk? Gezamenlijk gebruik van het pad door verschillende soorten fietsers en wandelaars vergroot de sociale veiligheid en de zorgzaamheid voor elkaar. Dat heet tegenwoordig 'participatiesamenleving'!

Maar dat zal dwarsliggende Maldenaren niet overtuigen ben ik bang. Lang geleden hebben zij hun deel van de oude Romeinse weg tot in Nijmegen met asfalt geplaveid. Dat authentieke stukje dat nu nog over is van die weg willen ze zo houden! Al is het maar om te voorkomen dat de zuiderlingen hun rust verstoren.

Cava

Deze column is uitsluitend voor de verantwoordelijkheid van de columnist.

Reageren? Dat kan via cavakrater@gmail.com

9. Arthur Hofstad: Brief over het snelfietspad

14 april 2015

Dag beste mensen van de Dorpsraad,
De laatste dagen stonden kranten als De Gelderlander en Maasdriehoek vol met artikelen over de snelfietsroute. Het valt mij op hoe waanzinnig negatief er in het algemeen gesproken wordt over dit project. Ik kan het niet nalaten om even de vergelijking te trekken met de komst van station Molenhoek, nu zes jaar geleden. Wat een negatieve stemming heerste daar destijds in de kranten, maar ook bij een informatieavond hierover in 't Swaantje. En kijk nu hoe succesvol dit station is!

In mijn beleving is er veel angst voor het onbekende en gaan mensen af op onderbuikgevoelens, met alle onjuiste argumenten vandien. Er worden bedreigingen genoemd, terwijl de snelfietsroute juist dient om grotere bedreigingen te voorkomen, zoals die van luchtvervuiling, klimaatproblemen, overgewicht, files en geluidhinder. De kansen die de route met zich brengt, heb ik nog nauwelijks voorbij zien komen: veel sneller, prettiger en gezonder met de fiets naar Nijmegen. En in een mum van tijd in Cuijk en bij een fraaie recreatieplas. O ja, en dan die Kuilseweg tenslotte. Volgens mij weten de verantwoordelijk projectleiders best een omgevingsvriendelijk optimum te bedenken tussen hoe de weg er nu bij ligt en de tweebaans asfaltsnelweg zoals die nu door tegenstanders van de snelfietsroute wordt afgeschilderd.

Op jullie website lees ik eigenlijk niet wat het standpunt van de Dorpsraad is in deze. Is dat bewust? Ik ben namelijk erg benieuwd. Voel je vrij om bovenstaande standpunt te gebruiken. En anders mag ie ook als ingezonden reactie worden geplaatst.

Hartelijke groet,
Arthur Hofstad

10. Jos Wagemakers: Column snelfietspad Cuijk-Nijmegen

Onvoorstelbaar wat er in Mook en Heumen wordt gebakkeleid over een snelfietspad dat Cuijkenaren in een sneltreinvaart naar Nijmegen moet brengen. Zonder dat er maar enig onderzoek is gedaan naar de “fietsbewegingen” tussen Cuijk en Nijmegen, worden er bakken vol subsidie in het vooruitzicht gesteld voor een extra fietsbrug over de Maas en een fietstunnel onder de spoorlijn Cuijk-Nijmegen. Een miljoenenproject! En dat terwijl Cuijkenaren nu via een prachtig fietspad over de Maasbrug langs de A73 in een ruk door Heumen, Malden en Molenhoek via wel 6 verschillende fietsroutes (Maas-Waalkanaal, Hatertseweg, Rijksweg, Bosweg, Beukenlaan, Biesseltsebaan) naar Nijmegen kunnen rijden .

En dan de protesten. Een verhard fietspad zou de cultuur-historische waarde van de Kuilseweg aantasten. Het lachen van de paarden, die langs deze weg grazen, is tot in de verre omgeving te horen. De Kuilseweg doet zijn naam inderdaad eer aan. De vele tientallen fietsers, die hierover iedere dag richting Nijmegen rijden, zullen de vele kuilen en gaten vaak verwerken. Zeker als het flink geregend heeft, valt er door de grote diepe plassen weinig van cultuur of historie te genieten.

En dan nog het veiligheidsaspect. Er zouden zich veel verkeersonveilige situaties kunnen voordoen door al die snelle elo-bikers. Daar hebben de criticasters een punt . Veel elo-bikers zijn inderdaad een gevaar op de weg, maar dat geldt op alle fietspaden. Op deze vehikels rijden mensen nu vlot 25 km per uur, terwijl zij op hun oude Gazelle hooguit 15 km gewend waren. Daar zal een snelfietsroute niks aan veranderen. Als nu de mensen uit Malden op de fietspaden ook nog eens hun honden aan de lijn houden, scheelt dat al een hoop klanten voor het Radboudziekenhuis.

Jos Wagemans, Molenhoek