

Raadsvoorstel

Griffiersnummer:
Onderwerp: Variantenstudie fietspad om Leuth
Datum B&W-vergadering:
Datum raadsvergadering: 1 april 2021
Datum carrousel: 18 maart 2021
Portefeuillehouder: S.G.P. Fleuren
Ambtenaar: Hans Bomers & Davy Beumer
e-mailadres: H.Bomers@bergendal.nl
Zaaknummer: Z-18-70891
Documentnummer: VB/Raad/21/01148

Aan de gemeenteraad,

Voorstel tot

1. het verbeteren van de fietsinfrastructuur in en om Leuth door in te zetten op een combinatie van variant 1 'Opwaarderen bestaande route Steenheuvelsestraat – Botsestraat' voor de korte termijn en variant 3 "Aanleg fietsroute langs de zuidrand van Leuth" op de lange termijn;
2. het samen optrekken met Provincie Gelderland in het kader van haar groot onderhoud aan de N840 in 2022 voor realisatie van variant 1 'Opwaarderen bestaande route Steenheuvelsestraat - Botsestraat';
3. het beschikbaar stellen van een bedrag van € 157.675,- vanuit het investeringskrediet voor Projecten uit de Mobiliteitsvisie 2018 zodat variant 1 "Opwaarderen bestaande route Steenheuvelsestraat – Botsestraat" samen met een bijdrage vanuit Rijk en Provincie (totale kosten geraamd op € 480.000,-) kan worden uitgevoerd.
4. De haalbaarheid van variant 3 'Aanleg fietsroute langs de zuidrand van Leuth' integraal af te wegen en ruimtelijk in te bedden in het proces van onze Omgevingsvisie;

Inleiding

Op 2 november 2017 heeft uw raad met motie 44 ons college opgeroepen om de haalbaarheid te onderzoeken van een vrijliggend fietspad rondom Leuth. Fracties CDA, GroenLinks en Voor Berg en Dal dienden deze motie in met als doel een veiligere fietsroute Millingen aan de Rijn – Leuth – Beek – Nijmegen. In de huidige situatie is er geen andere optie voor fietsers dan te fietsen op de rijbaan van de drukke N840 (Steenheuvelsestraat – Botsestraat) door Leuth. Veel fietsers ervaren de verkeerssituatie op deze doorgaande weg als een van de gevaarlijkste knelpunten op deze belangrijke fietsroute.

Vanuit de aangenomen motie heeft er een haalbaarheidsstudie plaatsgevonden. Daarbij zijn de volgende vier varianten bekeken en vergeleken:

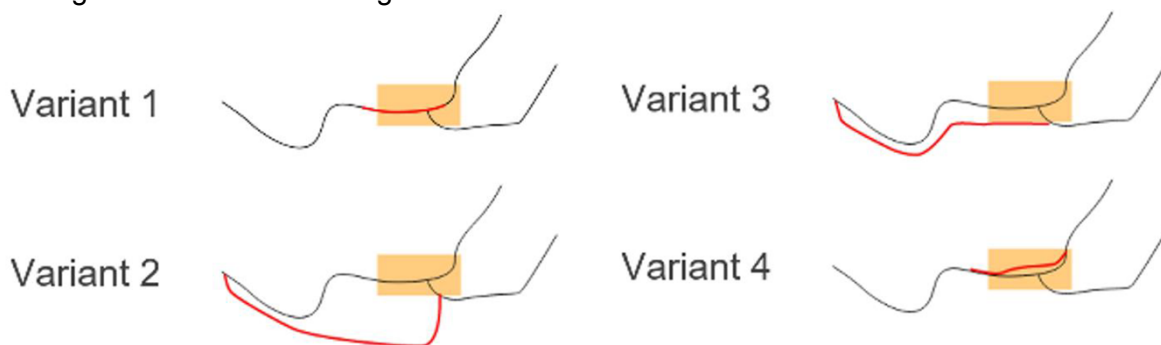
Variant 1: Opwaarderen van de bestaande fietsroute door Leuth, langs de Steenheuvelsestraat/Botsetraat

Variant 2: De aanleg van een fietsroute langs de grenswetering ten zuiden van Leuth

Variant 3: De aanleg van een fietsroute langs de zuidrand van Leuth

Variant 4: De realisatie van een fietsstraat door de noordelijke woonwijken van Leuth.

De aanleg van een fietsroute langs de noordrand van Leuth is ook overwogen (een vijfde variant), maar al snel bleek dat een dergelijke variant te weinig bijdraagt aan de oplossing van het probleem. Het grootste deel van het doorgaande fietsverkeer fietst namelijk via de zuidelijk gelegen Zeelandsestraat – Plezenburgsestraat van Millingen naar Leuth en omgekeerd. De aanleg van een fietsroute langs de noordrand van Leuth is daarom niet verder onderzocht.



Figuur 1: de vier onderzochte varianten

Het rapport dat is opgesteld vanuit de variantenstudie is al bijlage bij dit voorstel gevoegd.

Het rapport is aan ons opgeleverd in maart 2020. Vanuit dit resultaat hebben wij een aantal stappen gezet alvorens u nu dit voorstel te kunnen aanbieden.

- er is overleg en afstemming met de provincie Gelderland geweest; de bestaande route door Leuth over de Steenheuvelsestraat – Botsestraat is namelijk in eigendom van de provincie. De in de studie voorgestelde verbeteringen aan deze route (variant 1) als ook de richting van dit voorstel is dan ook eerst uitgebreid ambtelijk besproken en afgestemd met de provincie Gelderland om zeker te zijn dat variant 1 uitvoerbaar is;
- er is een subsidieaanvraag bij het Rijk ingediend in het kader van de investeringsimpuls SPV voor een van de onderdelen van variant 1.

Daarnaast hebben Covid-19 en onze eigen bezuinigingsvraagstukken geleid tot een latere aanlevering van dit raadsvoorstel.

Korte samenvatting variantenstudie

De Steenheuvelsestraat – Botsestraat door de kern Leuth vervult een gebiedsontsluitende functie voor de polder. Idealiter bieden we de fietser op een gebiedsontsluitingsweg een vrijliggend fietspad. Door ruimtegebrek is dat in Leuth niet mogelijk. Feitelijk ontstaat hierdoor een knelpunt op de fietsroute Nijmegen – Beek – Leuth – Millingen aan de Rijn. Zeker in de spits wordt de route druk bereden door zowel (zwaar)autoverkeer als fietsverkeer en dat op dezelfde rijbaan. Het is

niet mogelijk om de route in functie af te waarderen om zo de veiligheid voor fietsers te vergroten, onder andere vanwege de aanrijtijden van nood- en hulpdiensten die momenteel al zwaar onder druk staan.

In de variantenstudie is daarom gezocht naar andere mogelijkheden om de veiligheid voor fietsers te vergroten, hetzij op de bestaande route (variant 1), dan wel door alternatieve routes voor fietsers te creëren (varianten 2, 3 en 4). Het rapport concludeert dat een combinatie van variant 1 en 3 de meeste meerwaarde voor de verschillende groepen fietsers creëert – zowel fietsers uit Leuth zelf als doorgaande fietsers uit bijvoorbeeld Kekerdorp en Millingen die van/naar Nijmegen en Beek/Ubbergen willen fietsen. In onderstaand overzicht zijn de varianten getoetst op diverse aspecten. Dit overzicht is opgenomen op blz. 48 van het rapport.

Criteria	Subcriteria	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Doelbereik					
Samenhang		+	0	++	0
Directheid		+	0	++	0
Aantrekkelijkheid en comfort		+	+	+	+
Veiligheid		0	++	++	+
Omgevingseffecten					
Algemeen juridisch-planologisch (passend in bestemmingsplan)	Kern Leuth	Ja	nvt	Ja	Gedeeltelijk
	Buitengebied 2013	Nee	Nee	Nee	Nee
Ecologie (raakvlakken met aangewezen gebieden)	Buiten Groene Ontwikkelzone (GO)	Nee	Nee	Nee	Nee
	Buiten Gelders Natuurnetwerk (GNN)	Ja	Nee	Ja	Ja
	Buiten Natura 2000 gebieden	Ja	Ja	Nee	Ja
	Mogelijkheden voor het verbeteren van de ecologische voorzieningen	Nee	Ja	Ja	Nee
Landschap	Volgt bestaande landschappelijke kwaliteiten	Ja	Ja	Nee	Ja
	Geen doorkruising van het open landschap	Ja	Ja	Nee	Ja
Overige aspecten					
Grondeigendom	In eigendom van de gemeente	Nauwelijks	Nauwelijks	Nauwelijks	Grotendeels
	In eigendom van de provincie of Staatsbosbeheer	Grotendeels	Deels	Deels	Deels
	In eigendom van particulieren	Nauwelijks	Grotendeels	Grotendeels	Nauwelijks
Tijdsduur realisatie	Lengte (nieuw/bestaande infrastructuur) in meter	770 / 300	0 / 3.320	1.230 / 1.850	1.070 / 300
	Omgeving	Kern Leuth	Buitengebied Leuth en Staatsbosbeheer	Buitengebied Leuth en Duitsland	Kern Leuth
	Grondeigendom	Voornamelijk publiekelijk grondgebied	Particulier grondgebied	Particulier grondgebied	Voornamelijk publiekelijk grondgebied
Investeringskosten	SSK-raming	€ 480.000	€ 1.480.000	€ 1.080.000	€ 750.000

De combinatie van beide varianten volgt eigenlijk ook vooral uit de routes die nu gefietst worden, zoals blijkt uit het figuur op de volgende pagina. Ongeveer 60% van het fietsverkeer is afkomstig van de Zeelandsestraat – Plezenburgsestraat. Voor dit verkeer betekent een vrijliggend fietspad langs de zuidrand van Leuth dat zij niet meer in Leuth over de N840 hoeven te fietsen én deze weg ook niet hoeven over te steken. De andere 40% bevindt zich al aan de noordzijde van de N840. Voor deze fietsers is variant 1 het meest aantrekkelijk.



Figuur 2: verdeling fietsverkeer

Korte toelichting op voorkeursvarianten 1 en 3

Hierin is een korte inhoudelijke toelichting weergegeven voor beide varianten. In de variantenstudie is meer informatie opgenomen.

Variant 1: Opwaarderen bestaande route Steenheuvelsestraat/Botsestraat

Deze variant bestaat uit de volgende onderdelen:

- a. het doortrekken van het bestaande vrijliggende fietspad aan de noordzijde van de Steenheuvelsestraat, tot aan de bebouwde kom (aansluiten op bestaande parallelweg)
- b. het stuk parallelweg aan de Steenheuvelsestraat anders vormgeven om prioriteit te geven aan de fietser (bijv. fietsstraat inrichting);
- c. op de verdere route van de Steenheuvelsestraat tot aan de Botsestraat: aanleggen bredere fiets(suggestie)stroken en verbeteren van de oversteekplaatsen voor fietsers;
- d. daarnaast zou hier de relatief kleine maatregel uit *Variant 4* bij kunnen komen van het upgraden van enkele doorsteekpaden in het noordelijke deel van het dorp wat nu een voetpad is (aanwijzen als toegestane fietsroute). Dit zodat inwoners Leuth van het

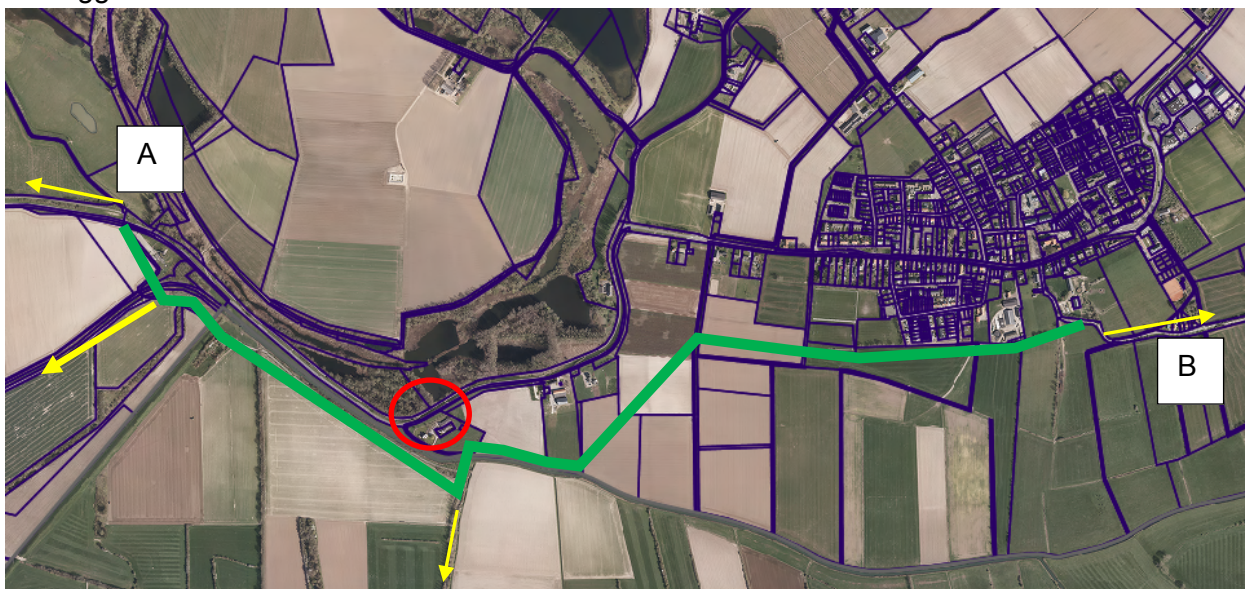
noordoostelijke deel naar het noordwestelijke deel kunnen fietsen (dit mag nu officieel niet zonder af te stappen voor een stuk voetpad) zónder perse gebruik te hoeven maken van de Steenheuvelsestraat.

Een knelpunt bij onderdeel a. is de beperkte ruimte ter hoogte van de oude melkfabriek. Het uitbuigen van de weg een klein stukje naar de zuidkant toe, zodat aan de noordzijde ruimte ontstaat voor een fietspad in twee richtingen, is een betere optie dan het fietspad achter deze woning langs te leggen.

Ook wanneer op een later moment variant 3 wordt gerealiseerd, blijft nog steeds een gedeelte van de fietsers de Steenheuvelsestraat gebruiken, waardoor variant 1 uitvoeren hoe dan ook zin heeft. Hetzelfde geldt voor onderdeel c, het verbeteren van fietsstroken en oversteekplaatsen in het dorp; die blijven ook na de realisatie van variant 3 voor een deel van de fietsers nut hebben.

Variant 3: Een fietsrandweg langs de zuidrand van Leuth

Langs de zuidzijde heeft de route een functie voor zowel fietsers uit het dorp Leuth zelf als voor fietsers uit Millingen en Kekerdome die vanaf de provinciale weg óf vanaf de Plezenburgsestraat komen. De route loopt ook langs sportvelden en recente woningbouw-uitbreiding aan de zuidkant van Leuth. De route loopt van de Plezenburgsestraat tot aan de N840 ter hoogte van de Thornsche Molen ten westen van Leuth, waar de provincie een veiligere oversteekvoorziening gaat aanleggen voor fietsers.



Luchtfoto tracé variant 3 in groene lijn. A is de oversteek over de N840 bij de Thornsche Molen, B is de Plezenburgsestraat richting Zeelandsestraat. In de rode cirkel de huidige oversteekplaats bovenop de dijk bij De Snap, welke oversteekplaats in geval van variant 3 niet meer nodig is om naar Zyfflich en Groesbeek te fietsen.

Samengevat: de maatregelen onder variant 1 blijven ook na de realisatie van variant 3 nut hebben voor een deel van de fietsers uit Leuth. Sterker nog: voor het noordelijke deel van het dorp zijn goede oversteekmogelijkheden (onder 1C) van toegevoegde waarde om op een goede manier bij de fietsrandweg langs de zuidrand van het dorp te kunnen komen.

Beoogd effect

Het verbeteren van de (doorgaande) fietsroute van/naar Leuth en verder naar bijvoorbeeld Millingen aan de Rijn; in de zin van veiligheid en ervaren comfort/gemak van de fietsroute, en mede met het oog op het aanbieden van route(s) die voldoende aantrekkelijk en direct zijn om door veel fietsers gebruikt te worden.

Argumenten

1. *Een combinatie van variant 1 en 3 maakt het netwerk het meest veilig en aantrekkelijk*
Het rapport concludeert dat een combinatie van variant 1 en 3 de meeste meerwaarde voor verschillende groepen fietsers creëert – zowel fietsers uit Leuth zelf, als doorgaande fietsers uit bijvoorbeeld Kekerdorp en Millingen die van/naar Nijmegen en Beek/Ubbergen willen fietsen.

Argumenten voor variant 1:

- de fietsoversteek aan het einde van het vrijliggend fietspad is op dit moment een daadwerkelijk verkeersonveilig punt;



Foto 1: De gevaarlijke oversteek aan het einde van het fietspad

- Brede fiets(suggestie)stroken op de Steenheuvelsestraat/Botsestraat geeft meer veiligheid en comfort voor fietsers door een remming van de snelheid van het autoverkeer, en het stimuleren van auto's om fietsers met meer afstand te passeren;
- realisatie van deze variant is op korte termijn mogelijk in aansluiting op groot onderhoud N840 door de Provincie Gelderland dat gepland staat voor uitvoering medio 2022;
- deze route is altijd van toegevoegde waarde voor de noordelijke wijken van Leuth; ook wanneer op termijn variant 3 gerealiseerd wordt;

Argumenten voor variant 3:

- dit solitaire fietspad creëert een aantrekkelijke en comfortabele route voor zowel woon-werk, woon-school als recreatie, uit Leuth zelf en uit Millingen en Kekerdorp;
- er ontstaat een veilige fietsroute omdat deze route beter in het netwerk past: hiermee wordt voorkomen dat fietsers komend vanaf de Zeelandsestraat eerst de N840 in Leuth moeten oversteken, en nogmaals oversteken bij De Snap indien men als richting Groesbeek wil fietsen. De route kan aansluiten op de N840 ter hoogte van de Thornsche Molen waar grote middengeleiders gepland staan voor veiliger oversteken.

Beide varianten vullen elkaar goed aan. Daar waar variant 3 vooral erg interessant is voor fietsers uit Millingen aan de Rijn is variant 1 weer erg interessant voor de fietsers uit de noordelijke wijken van Leuth.

4. Een integrale afweging voor een fietspad om Leuth maken we in de omgevingsvisie

Hoezeer in de variantenstudie ook aandacht is besteed aan aspecten als toekomstige ruimtelijke plannen en natuur en landschap, dit voorstel is sectoraal ingestoken vanuit de verkeerskundige wens om de veiligheid voor fietsers te verbeteren. De aanleg van een vrijliggend fietspad om Leuth is echter ingrijpend en kostbaar.

Wij stellen daarom voor om de wens om een fietspad aan te leggen langs de zuidrand van Leuth in te brengen als gemeentelijke wens in de op te stellen omgevingsvisie. Dat is bij uitstek het instrument om een integrale afweging te maken ten aanzien van dit fietspad. Een ruimtelijke procedure is te zijner tijd ook gebaat bij een goede ruimtelijke inbedding in de omgevingsvisie en later het omgevingsplan.

Onze gemeentelijke begroting staat bovendien onder druk. Dat betekent dat we op korte termijn niet zo maar ruimte zien om een investering van meer dan een miljoen euro (weliswaar met een jaarlijkse kapitaallast van € 51.000) voor een fietspad op te voeren op het MIP. Door dit vanuit de Omgevingsvisie verder op te pakken, ontstaat er tijd voor een goede integrale en financiële afweging.

Kanttekening

Een solitair fietspad langs de zuidrand van Leuth heeft naast voordelen voor wat betreft een aantrekkelijke, landelijk gelegen fietsroute ook een nadeel: mogelijke sociale onveiligheid. Op een solitair fietspad is minder sociale controle dan op een vrijliggend fietspad langs druk bereden wegen.

Ook deze kanttekening pleit voor een combinatie van variant 1 en variant 3. De fietser heeft dan zelf meer keuze vrijheid. Bijvoorbeeld om in donkere uren, wanneer alleen gefietst wordt toch via de kern van Leuth en variant 1 te fietsen.

Financiële onderbouwing

Variant 1

De kosten voor variant 1 zijn geraamd op € 480.000 en bestaat uit de volgende onderdelen:

A	Doortrekken van het fietspad tot aan onze parallelweg	ad € 250.000
B	De Parallelweg inrichten als fietsstraat 'auto te gast'	ad € 50.000
C	Bredere fietsstroken op het resterende deel	ad € 180.000

Wij stellen daarbij de volgende kosten verdeling voor:

- A. Feitelijk verbinden we hier het provinciale fietspad met onze parallelweg. Wij stellen daarom voor de kosten evenredig te delen. Het Rijk heeft op basis van haar investeringsimpuls SPV besloten om ook bij te dragen en wel voor € 34.650. Provincie en gemeente zouden dan elk € 107.675 bij moeten dragen om sluitend te zijn.
- B. De parallelweg is gemeentelijk eigendom. Wij stellen dan ook voor de kosten voor de ombouw tot fietsstraat op ons te nemen ad € 50.000.
- C. De provincie heeft aangegeven de fietsstroken op haar Steenheuvelsestraat te willen verbreden binnen haar onderhoudsproject en voor haar rekening ad circa € 180.000.

Variante 1 betekent voor de gemeente een investering/bijdrage van € 157.675,-. Wij stellen voor dit bedrag te dekken uit het bestaande investeringskrediet voor projecten uit de Mobiliteitsvisie 2018 (interne order 721000481). Dit is legitiem aangezien in de mobiliteitsvisie de fietsroute Nijmegen – Beek – Leuth – Millingen aan de Rijn is aangewezen als hoofdfietsroute, waartoe kwaliteitsverbeteringen noodzakelijk zijn. Dit voorstel leidt nu dan ook niet tot uitzetting van de begroting.

Eind 2021 zullen wij u overigens een uitgebreide stand van zaken geven met betrekking tot dit investeringskrediet met een overzicht van de uitgaven, reserveringen en voorstellen voor de nog te besteden financiële ruimte. Uiteraard bezien vanuit de doelstellingen van onze mobiliteitsvisie.

Variante 3

De kosten voor variante 3 zijn begroot op € 1.060.000 exclusief de kosten voor grondaankoop. Voor deze variante stellen wij voor om deze integraal af te wegen in het kader van de op te stellen omgevingsvisie. Zodoende wordt nu aan uw raad geen extra budget gevraagd. Uw besluit leidt ook op dit punt dan ook niet tot uitzetting van de begroting.

Wel zullen wij het project op enig moment opvoeren in het MIP voor uitvoering. Dit zal echter pas plaatsvinden na de vaststelling van de uitgewerkte Omgevingsvisie. U moet dan denken aan de volgende bedragen:

- € 129.180 als krediet voor voorbereiding, advies en toezicht (18% van bouwsom)
- € 150.000 als krediet voor de aankoop van gronden
- € 930.820 als uitvoeringskosten voor minimaal een jaar na de kosten voor voorbereiding. Dit in verband met de doorlooptijd van ruimtelijke procedures.

Wij verwachten voor de aanleg van het fietspad aanspraak te kunnen maken op subsidies van bijvoorbeeld de provincie Gelderland. Op basis van haar huidige subsidieregeling voor het 'Hoofdfietsnet Gelderland 2019' en bij een potentieel gebruik van 200 a 500 fietsers per dag zou sprake kunnen zijn van een bijdrage van € 311.760. De eigen investering voor uitvoering bedraagt dan € 619.060 exclusief grondkosten. Dat komt overeen met een jaarlijkse kapitaallast van circa € 30.000.

Duurzaamheid

Met de aanleg van nieuwe fietspaden en het verbeteren van de bestaande fietsinfrastructuur maken we het niet alleen veiliger, maar ook aantrekkelijker voor mensen om zich per fiets te verplaatsen. Fietsen is namelijk gezond, actief en duurzaam. Zeker in vergelijking tot verplaatsingen per auto.

Verder nemen we bij de aanleg van het fietspad in het civieltechnisch bestek ook eisen op qua duurzaamheid. Bijvoorbeeld door voor te schrijven dat de aannemer gerecycled pijnverharding moet gebruiken als fundering voor het fietspad. Een ander voorbeeld is de toepassing van asfaltgranulaat, waarbij oud, teervrij asfalt in gemalen vorm hergebruikt wordt in nieuw asfalt. Ook onderzoeken wij te zijner tijd de mogelijkheid voor het gebruik van innovatieve materialen zoals grasfalt en verkeersborden van duurzamere materialen.

Communicatie

Zoals ook aangegeven in de inleiding is het rapport 'Doorgaande fietsroute Leuth' uitgebreid besproken en afgestemd met de verkeersdeskundige en de projectleider van de provincie Gelderland die verantwoordelijk zijn voor de aankomende onderhoudsronde aan de N840 in 2022.

Variante 1 (verbreden van de fietsstroken op de Steenheuvelsestraat en het doortrekken van het bestaande fietspad) is gezamenlijk ook besproken met een werkgroep van de Stichting Dorpsagenda Leuth. Veilig Verkeer Nederland heeft op verzoek van deze stichting een advies uitgebracht over een aantal verkeerssituaties op de bestaande route door Leuth. In haar rapport van oktober 2020 geeft VVN aan dat het doortrekken van het fietspad langs de N840 vanaf de komgrens in Leuth tot aan onze parallelweg een belangrijke verbetering zal zijn.

De verdere inhoud van onze haalbaarheidsstudie is vooraf nog niet gedeeld en/of besproken met de Stichting Dorpsagenda Leuth, noch met belanghebbenden zoals de eigenaren van de gronden waarop een mogelijke fietsroute om Leuth geprojecteerd kan worden. Gelet op de openbare status van dit voorstel zijn/worden de studie en dit voorstel na de behandeling in het college ook toegezonden aan de Stichting Dorpsagenda Leuth. Voor nog te voeren communicatie, zie onder aanpak/uitvoering.

Aanpak/uitvoering

Aangezien dit voorstel zich toespitst op het nastreven van zowel variant 1 op korte termijn als variant 3 op langere termijn is ook de aanpak/uitvoering tweeledig.

Variante 1

In 2022 wil de provincie Gelderland groot onderhoud uitvoeren aan de N840, waaronder ook de Steenheuvelsestraat – Botsestraat in Leuth. Momenteel werkt de provincie aan de voorbereiding van dit onderhoudsproject. Met de provinciale projectleider is overeengekomen om de maatregelen van variant 1 in 2021 gezamenlijk verder uit te werken. Een totaalplan voor onderhoud én aanpassingen aan de bestaande route zullen wij medio 2021 gezamenlijk

bespreken met de belanghebbenden, waaronder de inwoners van Leuth. Dit kan nog leiden tot wijzigingen in onderdelen van deze plannen.

Variant 3

De wens om een fietspad langs de zuidrand van Leuth zullen wij als gemeentelijke wens inbrengen bij de op te stellen omgevingsvisie. Dit proces doorloopt drie fasen:

Fase 1	Ophalen en analyse; vaststellen startnotitie	April 2021
Fase 2	Ideeën en visievorming; vaststellen visie op hoofdlijnen	September 2021
Fase 3	Uitwerking thema's & gebieden; vaststellen uitgewerkte omgevingsvisie	Najaar 2022

Binnen dit proces is ruimte voor communicatie en een integrale afweging met en ten opzichte van andere belangen zoals natuur en landschap, wonen, etc. Voor het ruimtelijk inbedden van het fietspad langs de zuidrand van Leuth in de omgevingsvisie is het overigens nog niet noodzakelijk om de financiële haalbaarheid aan te kunnen tonen. Dat is wel het geval als we daarna het fietspad opnemen in het omgevingsplan. Op dat moment is het nodig dat uw raad op het MIP de bedragen heeft staan die nodig zijn voor realisatie.

Advies van adviserende afdelingen (Initialen van degenen die betrokken waren en zijn)

De studie is uitgevoerd door adviesbureau Sweco in opdracht en onder begeleiding van afdeling Openbare Ruimte, nu team Beheer Openbare Ruimte (HB).

In de verkenningsfase van de variantenstudie is de afdeling Ruimte betrokken geweest, om bijvoorbeeld de (huidige) planologische mogelijkheden rond Leuth in kaart te brengen. Ook is gekeken welke ruimtelijke plannen er rond Leuth zijn. Deze analyse is terug te vinden in hoofdstuk 3 van het rapport.

Het voorstel om de variant 3 als gemeentelijke wens in te brengen in de omgevingsvisie en in dat proces de haalbaarheid integraal af te wegen is besproken en afgestemd met team Ruimtelijke Ontwikkeling (TO en BW).

Financieel is het voorstel besproken met JdH en GG en akkoord bevonden.

Burgemeester en wethouders

De secretaris,

E.W.J. van der Velde

De burgemeester,

mr. M. Slinkman

Bijlagen digitaal ter inzage

Bijlage ter inzage griffier

De raad van de gemeente Berg en Dal;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van .

overwegende dat de raad bij motie 44 heeft aangegeven de veiligheid voor fietsers van, naar en door Leuth te willen verbeteren als onderdeel van de belangrijke hoofdfietsroute Nijmegen – Beek – Leuth – Millingen aan de Rijn:

b e s l u i t :

1. de fietsinfrastructuur in en om Leuth te verbeteren door in te zetten op een combinatie van variant 1 ‘Opwaarderen bestaande route Steenheuvelsestraat – Botsestraat’ voor de korte termijn en variant 3 ‘Aanleg fietsroute langs de zuidrand van Leuth’ op de lange termijn;
2. samen op te trekken met Provincie Gelderland in het kader van haar groot onderhoud aan de N840 in 2022 voor realisatie van variant 1 ‘Opwaarderen bestaande route Steenheuvelsestraat - Botsestraat’;
3. een bedrag van € 157.675,- beschikbaar te stellen vanuit het investeringskrediet voor Projecten uit de Mobiliteitsvisie 2018 zodat variant 1 ‘Opwaarderen bestaande route Steenheuvelsestraat – Botsestraat’ samen met een bijdrage vanuit Rijk en Provincie (totale kosten geraamd op € 480.000,-) kan worden uitgevoerd;
4. de haalbaarheid van variant 3 ‘Aanleg fietsroute langs de zuidrand van Leuth’ integraal af te wegen en ruimtelijk in te bedden in het proces van onze Omgevingsvisie;

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Berg en Dal op 1 april 2021,

De raadsgriffier,

De voorzitter,

J.A.M. van Workum

mr. M. Slinkman