



0 Bestuurlijke samenvatting

Onze Limburgse provincie is een wielersprovincie bij uitstek, met eveneens een hoge aantrekkingskracht op recreatieve fietsers. Het dagelijkse fietsgebruik door de eigen inwoners blijft echter achter bij de rest van Nederland. Zowel Provincie Limburg alsook de gemeenten Roermond en Leudal hebben de ambitie deze achterstand om te buigen. In relevante beleidsplannen zijn hiervoor hoge ambitiedoelen gesteld. Fietsen is niet alleen gezond, maar zorgt ook voor een verbeterde en duurzame verkeerssituatie, wat vervolgens bijdraagt aan een verbeterde bereikbaarheid en leefbaarheid

Meer fiets in Midden-Limburg

Het bevorderen van fietsgebruik dient op verschillende niveaus plaats te vinden. Dit begint met het fietsgebruik te stimuleren door een verandering in mindset en meer bewustwording. Fietsen dient bij de inwoners meer op de 'mentale kaart' te komen. Een goede, veilige en prettige fietsinfrastructuur is daarbij randvoorwaardelijk en een belangrijke stimulans om meer de fiets te gebruiken. Ook andere ontwikkeling in het fietslandschap dragen hieraan bij. Zo zorgt de populariteit en betaalbaarheid van de E-bike dat we steeds sneller en over langere afstanden kunnen fietsen en de E-bike een goed alternatief vormt voor gemotoriseerd woon-werkverkeer. Dit biedt veel potentieel voor de verduurzaming van regionale bereikbaarheid in Midden-Limburg, temeer bijna driekwart van het aantal verplaatsingen in onze regio minder dan 15 kilometer is.

Er zijn vanuit dat kader binnen de regio al diverse initiatieven ontplooid voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur. Zo wordt er gewerkt aan een nieuwe provinciale snelle fietsroute tussen Venlo en Sittard, via Roermond en de eerste schetsen voor een snelle fietsroute tussen Roermond en Weert zijn gemaakt. In Roermond is de situatie voor fietsers verbeterd of wordt nog verbeterd rondom het Wilhelminaplein, Slachthuisstraat en Godsweetersingel en de N280. Dit zorgt voor een verbeterde fietsontsluiting van het centrum van Roermond. In Leudal wordt onder andere de infra voor fietsers verbeterd door het realiseren van de 'ontbrekende schakel' in Horn langs de N280. Daarnaast is in 2018 het samenwerkingsverband Roermond Bereikbaar gestart vanwege de aankomende hinderlijke werkzaamheden aan de N280. In dat kader werkt Roermond Bereikbaar samen met overheden en bedrijven voor onder meer het stimuleren van fiets en e-bike gebruik. Het succesvolle programma Maastricht Bereikbaar dient daarbij als voorbeeld en heeft reeds aangetoond dat een dergelijk samenwerking een enorme impuls kan zijn om werknemers te stimuleren vaker de fiets te pakken naar het werk

Haalbaarheidsstudie naar een oost-westverbinding

De voorliggende haalbaarheidsstudie kan niet los worden gezien van de genoemde initiatieven. Bezien vanuit het totale regionale fietsnetwerk Midden-Limburg, voorziet deze studie in de uitwerking van een aantal belangrijke ontbrekende en laagwaardige fietsschakels in het totale regionale utilitaire en recreatieve fietsnetwerk. Schakels die nodig zijn voor een hoogwaardige regionale bereikbaarheid per fiets en e-bike van de regio Midden-Limburg.



Vanuit recreatief oogpunt wordt gekeken hoe de snelle fietsroutes een impuls kunnen vormen voor verdere verbetering van het regionale en grensoverschrijdende fietsnetwerk. Fietsen is een belangrijke motor van de vrijetijdseconomie in Limburg en de regio dient comfort en aantrekkelijkheid voor deze doelgroep dan ook te waarborgen. In oostelijke richting liggen er kansen om op korte termijn bedrijventerrein Roerstreek, maar op lange termijn ook Nationaal Park De Meinweg en vervolgens Duitsland beter bereikbaar te maken per fiets. In westelijke richting liggen er kansen om de waterrijke Maasplassen en de natuurlijke omgeving in Leudal beter te ontsluiten, en op de langere termijn een verbinding met Nationaal Park De Grootte Peel.

De haalbaarheidsstudie begint met in deze fase met een verkenning van potentiële tracés en de (potentiële) omvang van het fietsgebruik van deze oostelijke en westelijke verbindingen. Deze verkenningsfase wordt afgesloten met een intentieovereenkomst tussen de beide gemeenten. In de volgende fase maken we de nut, noodzaak en haalbaarheid van de potentiële tracés inzichtelijk middels een MKBA (Maatschappelijke KostenBatenAnalyse). Ter afronding van fase 2 wordt een keuze gemaakt voor een voorkeurstracé in oostelijke richting en westelijke richting, die worden vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente Leudal, Roermond en Provincie Limburg. In fase 3 worden het voorkeurstracé verder uitgewerkt. Deze studie wordt afgesloten met een bestuursovereenkomst.

Verkenning westelijke routes

De fietspaden langs de N280 zijn de enige vaste Maaskruisende fietsverbindingen in de regio. Op werkdagen maken op dit moment gemiddeld 2.900 (brom)fietsers gebruik van deze verbinding:

- Ruim de helft van deze fietsbewegingen gaan van en naar de kernen Leudal ten noorden van de N280 (het studiegebied)
- 40 % van de fietsbewegingen hebben een relatie Maasgouw en de kernen Leudal ten zuiden van de N280
- De resterende 10 % is doorgaand recreatief fietsverkeer.

In het weekend kan dit zelfs oplopen tot 5.000 fietsbewegingen op mooi-weer dagen en tijdens evenementen rondom de Maasplassen. Daarmee is dit één van de drukste regionale fietsverbindingen in de regio, maar wordt niet als zodanig gewaardeerd.

Met de aanstaande reconstructie van de N280 wordt het profiel van de fietspaden op de Maasbrug versmald en aangepast van een tweerichtingsfietspad aan beiden zijde van de brug naar een eenrichtingsfietspad aan beide zijden. Het nieuwe smalle profiel op de Maasbrug is voor fietsers zeer kritisch, voldoet niet aan de inrichtingseisen van CROW en Provincie en is niet geschikt voor de afwikkeling van hoge fietsintensiteiten (+100 fietsers per uur). Dat maakt dat fietsen over de Maasbrug veel mentale inspanning vergt en nog minder aantrekkelijk en comfortabel wordt. Daarnaast is aannemelijk dat fietsers het eenrichtingsverkeer van de noordelijke route (waarvan nu 75% van de fietsers gebruikt maakt) negeren en toch blijven kiezen voor het noordelijke fietspad. Deze spookfietsers kunnen vanwege de beperkte profielbreedte van het fietspad een serieus veiligheids- en irritatierisico opleveren. Ook het feit dat het fietspad wordt gedeeld met voetgangers dient hierbij in ogenschouw te worden genomen.



De Maasbrug wordt hierdoor een nog groter knelpunt in het regionale fietsnetwerk, ongeacht welk tracé als meest haalbare uit deze studie naar voren komt.

De Maas en Lateraalkanaal vormen twee barrières in een goede hoogwaardige fietsverbinding tussen Leudal en Roermond. In de verkenning is zoveel als mogelijk gezocht naar bundeling van infrastructuur om de beide barrières te beslechten. Dit heeft geresulteerd in 3 potentiële tracés, waarvan in de volgende fase de nut, noodzaak en haalbaarheid wordt onderzocht:

- **Tracé 1 - Spoorbrug Buggenum:**
beginnend bij het NS-station in Roermond wordt gebruik gemaakt van de bestaande fietsinfrastructuur tot aan Leeuwen. Vanaf Leeuwen wordt een nieuwe fietspad gerealiseerd, parallel aan de spoorlijn Roermond-Eindhoven. In de volgende fase dient extra aandacht besteed te worden aan de inrichting rondom de spoorovergangen als gevolg van de aangescherpte veiligheidseisen vanuit ProRail. Ook wordt aandacht besteed aan mogelijk optredende (geluid)hinder voor fietsers als gevolg van fietsen langs het spoor. Om de Maas en Lateraalkanaal te kruisen kan gebruik gemaakt worden van de bestaande spoorbrug. ProRail werkt mee aan het onderzoek naar de haalbaarheid hiervan. Het fietspad kan worden doorgetrokken tot aan de Roermondseweg in Leudal.
- **Tracé 2 - De Weerd:**
beginnend bij het station wordt gebruik gemaakt van de bestaande en deels nog nieuw te realiseren fietsinfrastructuur tot aan het fietstunneltje onder de N280. Voor het kruisen van de Maas worden in de volgende fase 2 opties onderzocht, waaraan Rijkswaterstaat wil meewerken:
 1. Realisatie volledig nieuwe brug voor langzaam verkeer
 2. Realisatie nieuw brugdeel voor langzaam verkeer met gebruikmaking van bestaande brugVervolgens kan gebruik worden gemaakt van het bestaande fietspad langs de Weerd. Om het Lateraalkanaal te kruisen is een nieuwe fietsbrug nodig die aansluit op de Roermondseweg in de gemeente Leudal.
- **Tracé 3 - Opwaardering N280:**
Tot voorbij de Maasbrug is het tracé hetzelfde als het tweede tracé. Voorbij de Maasbrug wordt gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur van de Parallelweg ten noorden van de N280. Wel wordt de infra opgewaardeerd naar een hoogwaardige snelle fietsroute. Vervolgens wordt aangesloten op de bestaande fietsinfra langs de Rijksweg richting Horn.

Op basis van deze eerste verkenning zijn er vooralsnog geen ernstige belemmeringen om de haalbaarheid in de volgende fase te onderzoeken.

Verkenning oostelijke route

Deze route betreft het IJzeren Rijn-tracé door het zuidoosten van Roermond en richt zich op het tracédeel in de bebouwde kom van Roermond vanaf het station tot bedrijventerrein Roerstreek (aansluiting op bestaande fietsroute nabij de N293-Oosttangent). Op dit moment worden er op werkdagen gemiddeld 4.400 (brom)fietsritten per dag gemaakt door het studiegebied. Ongeveer 2/3 van deze fietsbewegingen vindt plaats binnen Roermond.



Dus tussen de woonwijken in het zuidoosten van Roermond en de bestemmingen ten westen van het spoor Roermond-Sittard (o.a. Roermond Centrum, Station en Designers Outlet). Bovendien is circa 80 % van de (brom)fietsritten op dit moment spookkruisend. Bij de uitwerking van het tracé is het dan ook belangrijk om aandacht te besteden aan een goede verbinding en doorkoppeling met de Kapellerlaan en Koninginnelaan waar fietsers op dit moment het spoor kruisen.

Daarnaast biedt de route vooral kansen voor een verbeterde fietsontsluiting van het omvangrijke bedrijventerrein Roerstreek in het oosten van Roermond. Op dit moment worden er gemiddelde circa 500 (brom)fietsritten per werkdag gemaakt van en naar Roerstreek die een directe relatie hebben met het studiegebied van het tracé. Dit komt neer op een gemiddelde modal-split van 20%. Gezien het aantal arbeidsplaatsing op het bedrijventerrein (circa 3.800) ligt hier zeker nog een groeipotentie in het fiets- en e-bikegebruik.

In de toekomst biedt het tracé ook mogelijkheden voor een verbeterde ontsluiting van Nationaal Park De Meinweg en het realiseren van een unieke fietsroute richting de Duitse grens. Iets wat zondermeer een hoge aantrekkingskracht zal hebben op recreatief fietsverkeer.

Het IJzeren Rijn-tracé dient vooral ook vanuit een bredere stedenbouwkundig en landschappelijk perspectief te worden gezien. Juist door de unieke combinatie van het historische karakter en de doorkruising van diverse versteende woonwijken, kan een iconisch lint ontstaan dat veel meer te bieden heeft dan alleen een fietsverbinding. Er zijn mogelijkheden voor ontmoeting, ontspanning en recreatie en biedt meekoppelkansen voor meer groen, cultuurhistorie en stedelijke vernieuwingen langs het spoor, die allen kunnen bijdragen aan het verhogen van de leefbaarheid in de omliggende wijken.

Conclusie

In deze fase van de studie zijn er nog geen belemmeringen en adviseren wij alle tracés nader te onderzoeken in fase 2 op nut, noodzaak en haalbaarheid. Alle primaire stakeholders (ProRail, Provincie Limburg en Rijkswaterstaat) hebben aangegeven te willen meewerken, mits aan hun eisen en randvoorwaarden voldaan kan worden.

In volgende fase worden de drie tracés en aanvullend ook de nul+variant nader uitgewerkt en wordt per variant een MKBA opgesteld. Ook zullen we hierin belangrijke kwalitatieve aspecten nadrukkelijk laten meewegen, die niet in de MKBA te vatten zijn, maar wel doorslaggevend kunnen worden voor de daadwerkelijke haalbaarheid. Hierbij spelen de ambities en doelen van provincie, regio Midden-Limburg en gemeenten om het fietsgebruik te stimuleren een belangrijke rol.