

Beantwoording technische vragen PvdA-GroenLinks-fractie over agendapunt 14

Raadsvergadering van: 10 juli 2025

Vraag	Antwoord
1. In hoeverre wordt rekening gehouden met natuur compensatie op basis van de uitkomsten ecologisch onderzoek en zijn de faunapassages gewaarborgd?	Er is ecologisch onderzoek uitgevoerd, daaruit bleek dat aanwezigheid van beschermde soorten niet uitgesloten kon worden. Daarom is Nader Onderzoek uitgevoerd voor deze specifieke soorten. Uit het nader onderzoek blijkt dat het plangebied leefgebied is voor diverse beschermde soorten: bunzing, wezel, eekhoorn, gewone dwergvleermuis (vliegroule), laatvlieger (vliegroule) en ringslang, alpenwatersalamander en poelkikker. Voor deze soorten is een omgevingsvergunning flora- en fauna-activiteit vereist. De benodigde vergunning zal bij de Provincie worden aangevraagd door de initiatiefnemer.
2. De fietstunnel zou qua bochten en tunnel-zichtstraal voldoen aan de normering. Kunt u inzage geven welke normering dit betreft? Dit geldt ook voor de afdaling en stijgingspercentage.	De fietswijzer van het CROW geeft richtlijnen voor een fietsvriendelijke infrastructuur waarbij ontwerp, inrichting en veiligheid een belangrijk onderdeel vormen. Het fietspad in de tunnel heeft een breedte van 4.00 meter met een helling van ongeveer 3,3%, dit is minder dan de gangbare 4% van een helling. De boogstraal is 37 meter, terwijl het minimum bij 30km 25 meter is volgens de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW. De fietstunnel is zodanig ontworpen dat deze past binnen de richtlijnen van de fietswijzer van het CROW.
3. Er wordt gesteld dat er geen rechte doorgang fietstunnel mogelijk is. Is hiervan een gedegen onderzoek beschikbaar waaruit dat blijkt? Graag de rapportage hiervan toevoegen.	Er is gekeken naar de mogelijkheid om een rechte doorgang te maken voor de fietstunnel in noord-zuid richting direct onder het hart van de huidige rotonde. Deze variant is in de studiefase van het project eerder beoordeeld. Omdat daarmee de toegang tot de nabijgelegen woningen volledig afgesloten zou worden, is deze variant door de provincie als ongewenst afgewezen en om die reden afgefallen.
4. Op welke wijze wordt voorkomen dat de fietstunnel wordt gebruikt door het gemotoriseerd verkeer en hoe wordt de maximum snelheid op de parallelweg	Het is niet de bedoeling om gemotoriseerd verkeer, zoals scooters en bromfietsen, uit te sluiten van gebruik van de onderdoorgang. Aangezien het traject zich buiten de

Vraag	Antwoord
Maarsbergseweg afgeschaald naar 30km?	bebouwde kom bevindt, is het juist de bedoeling dat dit verkeer gebruikmaakt van het fietspad en de parallelweg, zij het met een aangepaste snelheid. Om te voorkomen dat gemotoriseerd verkeer de onderdoorgang met een te hoge snelheid in- of uitrijdt, worden er snelheidsbeperkende maatregelen getroffen. Hierbij kan worden gedacht aan paaltjes of andere doorrijbeperkingen die het verkeer vertragen en enkel geschikt zijn voor langzaam verkeer. De precieze uitwerking van deze maatregelen wordt opgenomen in het definitieve ontwerp. Wat betreft de maximumsnelheid op de parallelweg Maarsbergseweg: er wordt momenteel onderzocht of en hoe deze kan worden teruggebracht naar 30 km/u.
5. Welk hoogte verschil zit er tussen het fietspad en het wandeltrottoir en welke trottoirband wordt hiervoor gebruikt en komt er voor en na de fietstunnel een voetpadstrook op de parallelweg Maarsbergseweg? (Omdat het voetpad in de tunnel aan de binnenzijde wordt gesitueerd moeten voetgangers oversteken om voor de veiligheid weer in tegen het tegemoetkomende verkeer te kunnen lopen).	•Het hoogteverschil tussen voetpad en fietspad is 0,05m. •Er komt een trottoirband met een afgeschuinde hoek. •Er komt geen voetstrook op de parallelweg. Aanpassingen op de parallelweg betreffen enkel de inritten van een aantal woningen en een invoeg/uitvoegstrook van en naar de N226. Dit is op de zuidelijke tak van de rotonde. Aan de zuidzijde wordt een veilige oplossing gerealiseerd door direct vóór de onderdoorgang een oversteekmogelijkheid aan te leggen. Deze locatie is gunstig omdat het voetpad verder van de rijbaan af komt te liggen en het zicht vanuit de onderdoorgang beter is dan ná de bocht. Doordat men in de onderdoorgang kan kijken, wordt de verkeersveiligheid vergroot. Aan de noordzijde wordt de oversteek wél in de bocht gerealiseerd. Op dit punt is echter sprake van optimaal zicht, zowel in de onderdoorgang als richting de bestaande Maarsbergseweg. Het betreft een rechte oversteek die aansluit op de bestaande verharding ter hoogte van huisnummer 33.