

VERSLAGLEGGING COMMISSIE LEEFOMGEVING van 2 februari 2016, pagina 1

Aanwezig: Dhr. R. van Oosterwijk (PvdA), dhr. T.T.G.M. Erkens (PvdA), mw. M.E.C.S. de Groot (GL), dhr. H.J. Boon (GL), dhr. P. Minderhoud (D66), mw. D. Bondt (D66), mw. D. Gerritsen (GB), dhr. F. Huizinga (GB), mw. A. Nijeboer (PRD), dhr. B. Verhaagen (RZS), dhr. P. van Lent (CDA), dhr. R.J.B. den Burger (VVD), dhr. E. Alofsen (VVD), dhr. van der Pas (CDA)

Voorzitter: dhr. G. Beekhuizen
Commissiegriffier: mw. mr. J.I.M. le Comte

Portefeuillehouders: mw. Ruwhof, dhr. Gebben en dhr. Heinrich

Inspreker(s): Dhr. Volman bij agendapunt 5 en dhr. van der Schot bij agendapunt 6.

Hetgeen dat uitgesproken is in de commissie Leefomgeving is na te luisteren op www.renkum.nl onder raadsuitzendingen.

1.	Opening, vaststelling volgorde en mededelingen. De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur.
2.	Burgerspreekrecht. Inspreker: dhr. Volman bij agendapunt 5 MUP Verkeer. Zijn bijdrage betreft een toelichting op zijn mail van 26 januari jl. Zie bijlage. Inspreker: dhr. Van der Schot (Vereniging milieu verantwoorde ondernemers) bij agendapunt 6 Routekaart Klimaatneutraal. Zijn bijdrage gaat over de opwekking van duurzame energie in Renkum. Afgelopen donderdag is er een avond georganiseerd over windenergie, waarbij met een positief kritische houding gesproken is over mogelijkheden rond dit onderwerp. Naar aanleiding van deze avond gaan drie bedrijven en vier burgers zich samen bezinnen op de volgende stap. De inspreker wijst op de besturingsfilosofie van deze gemeente, die erop gericht is om samen met burgers zaken op te pakken. Om de gemeente klimaatneutraal te krijgen voor 2040 moet je alles uit de kast halen en geen mogelijkheid laten liggen. Hij wil drie aandachtspunten meegeven voor het debat vanavond: 1, Probeer niet uitsluitend te zijn, maar benut alle mogelijkheden; 2. Zoek samenwerking met iedereen die u daarbij kan helpen; 3. Windenergie is een mooie ontwikkeling, polariseer de discussie hierover niet bij voorbaat. Advies: n.v.t. Actie: n.v.t.
3.	Informatieplicht collegeleden. Wethouder Heinrich meldt dat het proces en de activiteiten van de werkgroep Doorwerth centrum zich afspeelt binnen de kaders van het raadsbesluit van september vorig jaar. Een van de procesafspraken was om niet in alle fasen de raad een besluit voor te leggen. Dit om het tempo erin te houden. Wel wordt de raad steeds geïnformeerd en tijdens ronde tafel gesprekken de mogelijkheid gegeven om vragen te stellen en zienswijzen mee te geven. Aan de hand daarvan volgt een go no go besluit en die besluiten neemt het college. Op 12 januari was zo'n go no go besluit. Het college heeft hier akkoord op gegeven en nu kan de volgende fase ingaan, namelijk visievorming. "Los" gaat nu aan de gang met haar werkzaamheden. Het volgende go no go moment is ergens in april. Los en de kerngroep laten dan het resultaat zien van de visievorming. Wethouder Ruwhof meldt dat het Renkums Beekdal genomineerd is voor de "De Gelderse publieksprijs voor ruimtelijke kwaliteit". Op de website van "Maak Gelderland mooier" kan iedereen die wil, stemmen voor het Beekdal. Advies: n.v.t.

	<p>Actie: n.v.t.</p>
4.	<p>Rondvraag. Geen vragen gemeld bij de voorzitter</p> <p>Advies: n.v.t.</p> <p>Actie: n.v.t.</p>
5.	<p>Meerjarenuitvoeringsprogramma Verkeer 2016-2020. Woordvoerders in eerste termijn zijn: dhr. R. van Oosterwijk (PvdA), mw. De Groot (GL), mw. Bondt (D66), mw. Gerritsen (GB), mw. Nijeboer (PRD), dhr. Van der Pas (CDA), dhr. Den Burger (VVD).</p> <p>PvdA: Voor ligt het Meerjaren Uitvoerings Programma verkeer 2016-2020. PvdA heeft met belangstelling dit programma gelezen. PvdA is tevreden met de grote lijnen van het programma en heeft begrip voor de gemaakte keuzes en prioriteiten. Het bewust naar voren halen of iets naar achteren schuiven van sommige plannen is logisch en voor iedereen te begrijpen. Complimenten zijn hier zeker op zijn plaats. Het is goed te constateren dat door de extra beschikbaar gestelde middelen het mogelijk is veel meer projecten uit te voeren. Vallen er dan geen vragen of opmerkingen bij dit MUP te maken? Zeker wel, al zijn dat slechts kleinere punten van aandacht.</p> <p>Een aantal punten worden genoemd. Pagina 14 onder A3 wordt gesproken over het verbeteren van met name de fietsveiligheid op de Weverstraat. Volgens de PvdA fractie is het zinvol om hierbij ook te kijken naar de situatie boven aan de Van Toulon van der Koogweg, om precies te zijn het beklinkerde wegdeel tussen de Vredebergkerk en de Utrechtseweg. Dit wegdeel sluit aan op de Weverstraat en is voor fietsers ook niet veilig te noemen. Fietsers richting de Utrechtseweg moeten slalommen tussen op de rijbaan geparkeerd staande auto's en de hobbels en kuilen in de weg. De kans om dit samen met de Weverstraat te verbeteren zou in onze ogen gepakt moeten worden.</p> <p>Als tweede staat de PvdA stil bij de parkeersituatie op Sportpark de Bilderberg in Oosterbeek. De collega's van GB hebben hier meermaals terecht aandacht voor gevraagd. Door het toenemende aantal sporters en supporters is hier op veel zaterdagen tussen 9 en 14 uur sprake van een parkeer- en verkeersinfarct, voor hulpdiensten is het sportpark dan praktisch onbereikbaar. Is er na oktober 2015 contact geweest tussen medewerkers van de gemeente en gebruikers van het sportpark om over de situatie te spreken? Wat zijn de wensen van de gebruikers? Met een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen ben je er in onze ogen nog niet. Dit zal samen moeten gaan met bijvoorbeeld het inzetten van verkeers- en parkeerregelaars (dat werkt in Wageningen en Duiven zeer behoorlijk) en een mentaliteitsverandering bij de gebruikers die het sportpark met de auto bezoeken. PvdA heeft vastgesteld dat op het bestaande parkeerterrein meer auto's passen als men netjes in de vakken parkeert, te vaak zie je nog 4 auto's op 5 plekken staan. In de eerder genoemde gemeentes wordt daar door de regelaars op gewezen. De gebruikers kunnen de eigen leden nog meer aansporen het park per fiets te bezoeken of nog meer te gaan carpoolen. Kortom, met het beschikbaar stellen van € 50.000,- voor aanpassing van het parkeerterrein en een betere ontsluiting van het sportpark red je het niet. Hoe wordt er omgegaan met sancties tegen de overtreders? Kom je er met het simpelweg uitschrijven van een bekeuring? Het park moet voor bezoekende clubs/sporters wel gastvrij blijven!</p> <p>Voorzitter, PvdA wil graag stilstaan bij de situatie op de Utrechtseweg ter hoogte van Mariëndaal. Wanneer worden de geplaatste verkeerslichten in werking gesteld? Een jaar zonder functie komt op de fractie nogal vreemd over als je regelmatig bijna aanrijdingen ziet. Tot slot een vraag, hoe staat het met de snelfietsroute? De informatie tijdens een dorpswandeling was niet zo positief te noemen i.v.m. de te verwachten uitvoeringsproblemen. Hoe staat het er op dit moment voor?</p> <p>GroenLinks: Verkeersveiligheid met name voor scholieren en andere kwetsbare groepen en natuurlijk ook leefbaarheid zijn voor GL nog steeds de uitgangspunten voor het verkeer en vervoer in onze gemeente. Net als voor het voorliggende MUP Verkeer 2016-2020. Het College heeft in de afgelopen jaren een aantal doelen uit het coalitieakkoord weten te realiseren. De HOV-verbinding door Oosterbeek, de herinrichting van de N225 en de Schelmsseweg naar 30 km. En daarbij is goed op de portemonnee gepast. Complimenten van GL hiervoor.</p>

GL ziet ook dat voor de komende periode de wethouder stug door gaat met het afwerken van de lijst die in de MUP stond en staat. Wat GL mist is de verwerking van nieuwe ontwikkelingen zoals de toename van de e-bikes of nieuw beleid. De provincie Gelderland heeft afgelopen jaar een nieuwe fietskoers met een ambitieuze visie ingeslagen. En laat nou net onze infrastructuur voor een groot deel in de handen van de provincie zijn. Ook de Rijksoverheid laat zich niet onbetuigd met haar modelaanpak veilig fietsen. Met het VNG is afgesproken dat alle gemeenten een dergelijke aanpak maken. Heeft onze gemeente al zo'n aanpak of is die in de maak? We horen graag van het College hoe zij aankijkt tegen deze nieuwe ontwikkelingen en hoe zij die gaat meenemen in een nieuwe MUP of GVVV.

Zoals u weet heeft Groenlinks in de afgelopen jaren de focus gelegd op verkeersveiligheid voor fietsers. De schoolgaande jeugd staat daarbij voorop, zij zijn de grootste groep fietsers. In de MUP lezen wij dat de directe omgeving van de basisscholen herkenbaar is door de Julie materialen. Na 2016 is dat klaar. Wat GL betreft zijn nu de schoolfietsroutes aan de beurt. Want je kan dan wel veilig bij je school staan of fietsen, je zal er ook moeten komen vanaf thuis. Dit geldt natuurlijk ook voor de fietsroutes naar de middelbare school. De routes moeten in kaart gebracht, herkenbaar en veilig gemaakt worden. Ook de provincie wil haar steentje bijdragen om het fietsen veiliger te maken blijkt uit de nieuwe fietskoers en het subsidieprogramma Beter Benutten. Graag hoort GL hoe het College staat tegenover deze logische vervolgstap om het fietsen voor de schoolgaande jeugd veiliger te maken!

GL heeft in contacten met inwoners van onze gemeente – bijvoorbeeld als GL met hun groene stoel er op uit trekken – een aardig beeld gekregen van fietsonveilige situaties in de ogen van ervaringsdeskundigen. De fractievoorzitter van GL heeft in de raad van 4 november van afgelopen jaar hiervoor al uitgebreid aandacht en middelen gevraagd en gekregen. Met het extra geld kunnen in de komende jaren knelpunten worden opgelost. Toch wil GL – ook naar aanleiding van de reactie op de technische vraag hierover – de aandacht vestigen op de specifieke situaties die wel in de begrotingsraad zijn genoemd en die GL niet terug ziet in de reactie. Het gaat dan om de knelpunten op de Bennekomseweg onder andere bij de kruising met de Bram Streefland weg en de sportfietsroute naar het Wilhelminasportpark, ook de oversteekplekken op de Utrechtseweg bij de Beukenlaan of de Toulon van der Koogweg vind ik niet terug. Het zou mooi zijn als we bij de evaluatie van het MUP aan het begin van 2017 expliciet kunnen zien welke knelpunten zijn opgelost en welke nog niet. Met daarbij de besteding van de extra middelen die daarvoor zijn vrijgemaakt. Kunnen we daarvoor een toezegging krijgen?

Ongetwijfeld zullen er meer verkeersonveilige situaties zijn dan aan de raad zijn gemeld. GL heeft begrepen dat er een ongevalregistratie plaats vindt wanneer de hulpdiensten betrokken zijn bij een ongeluk. Wat GL niet zien in de statistieken zijn de eenzijdige ongevallen of incidenten die niet erg genoeg zijn om de politie of ambulance te laten komen. Ook komen meldingen, die burgers op eigen initiatief doen, niet altijd even goed door bij de gemeente. Dit betekent in de ogen van GL dat het beeld van verkeersveiligheid of onveiligheid niet compleet is. GL heeft het verzoek aan de wethouder/burgemeester om de meldingen procedure nog eens tegen het licht te houden. En om ook in de communicatie met de inwoners hier aandacht aan te besteden. Want hoe meer inzicht, hoe beter het beleid. Graag een reactie.

Eerder heeft GL al gepleit om de inwoners meer te betrekken in het signaleren van onveilige verkeerssituaties en bij het aandragen van oplossingen. Afgelopen jaar heb ik zelf mogen ervaren dat dit tot goede resultaten kan leiden. Op de schoolfietsroute via de Klingelbeekseweg richting Arnhem had de gemeente Arnhem de weg zo ingericht dat fietsers aan de verkeerde kant gingen fietsen of zelfs over de kop sloegen door een ophoging midden op de weg. Een Oosterbeekse moeder heeft dit gesignaleerd en met z'n 2-en hebben we dit bij de gemeente Arnhem aangezwengeld. De gemeente heeft de buurtvereniging en andere bewoners ook uitgenodigd. Met deskundige ondersteuning is er toen een fietsvriendelijke en verkeersveilige oplossing bedacht en die is uitgevoerd. Tot tevredenheid! Burgers, inwoners tonen veel betrokkenheid bij de inrichting van hun omgeving, zij zijn vaak ook bereid om daar tijd in te steken. En zeker wanneer het om de veiligheid van hun naasten gaat.

Is de wethouder/burgemeester bereid, bij wijze van experiment, om voor een paar specifieke knelpunten de oplossing te zoeken in samenspraak met de burgers? Graag een reactie.

Dan de N782. Dit jaar zal de rotonde aan de Bennekomseweg – Utrechtseweg door de provincie aangelegd gaan worden. Door een subsidie van de provincie is de bijdrage voor de gemeente nihil. Prima werk van de wethouder. GL zou van het College willen horen welke maatregelen uitgevoerd gaan worden waardoor dit een veilige rotonde wordt?

Een pijnpunt voor GL is het onveilige fietspad dat gescheiden wordt van de rijweg door een stukje gras of een 'flapje', het gaat hier om een 80km weg. Deze weg en ook het fietspad zouden al veel veiliger zijn wanneer de snelheidslimiet naar beneden gebracht wordt naar 50 km bijvoorbeeld. Zoals u weet is dit een schoolfietsroute en een zogenaamde feeder voor de snelfietsroute Arnhem-Wageningen. In de reactienota in 2013 heeft de provincie toegezegd om met maatregelen te komen. Uit het MUP wordt nog niet duidelijk wat deze zullen inhouden.

Kan het College de raad informeren wat de stand van zaken is, welke maatregelen de provincie daar gaat nemen? Heeft het College nog contact hierover met de provincie?

Door de extra subsidie van de provincie hoeft de gemeente niet bij te dragen voor de rotonde. Kunnen deze

gelden ingezet worden om het fietspad te verbeteren bijvoorbeeld als cofinanciering zodat de provincie gestimuleerd wordt om de situatie veilig te maken. Wat vindt de wethouder/burgemeester hiervan?

- Verkeersonveilig in de ogen van de fietsers of voetgangers:
- Bennekomseweg in Heelsum ri Wilhelminasportpark
- Spoorwegovergang in Wolfheze
- Oversteek Utrechtseweg tere hoogte van de Beukenlaan en ter hoogte van de Toulon v.d. Koogweg
- Bram Streeflandweg / Bennekomseweg Renkum
- Klingelbeekseweg Arnhem (nu opgeknapt)
- Bilderberg parkeersituatie
- Fietspaden langs de N782 van Kievitsdel naar de Bennekomseweg
- Oversteek N225 ter hoogte van de Wolfhezerweg

D66:

Vz, dat het MUP een belangrijk onderdeel van het lokale beleid is getuige wel de reacties van betrokken burgers die wij ontvingen. Voor D66 geldt dit ook. Standpunten waar D66 in de afgelopen jaren herhaaldelijk aandacht voor hebben gevraagd, zijn;

Doorstroming Utrechtseweg en een betere afstelling van de verkeerslichten, de onveiligheid op de stationsweg Oosterbeek, het kruispunt Hogenkampseweg, Bennekomseweg. Veilig oversteken maar ook een goed fietsbeleid en de snelfietsroute. Hoogwaardig openbaar vervoer, maar ook zorgen om het knelpunt spoorovergang Wolfheze.

Er is al veel gedaan de laatste tijd kijk o.a. naar de Utrechtse weg, het Dorpsplein Wolfheze, maar de financiële middelen zijn door bezuinigingen zodanig beperkt dat we geen grotere stappen hierin kunnen zetten. Niet voor niets heeft D66 samen met GL het initiatief genomen om bij de begroting met een amendement te komen om dit financiële probleem iets op te kunnen rekken door voor 2016 en 2017 meer geld beschikbaar te stellen zodat de grootste knelpunten in ieder geval opgelost kunnen worden.

In dit MUP zijn voor 2016 en 2017 met name projecten en maatregelen ingepland die in het oorspronkelijke MUP een hoge prioriteit hadden, maar nog niet waren uitgevoerd. Ook staan enkele provinciale verkeersprojecten in 2016 en 2017 op de planning waar de gemeente een bijdrage aan levert, zoals het Kruispunt Bennekomseweg-Utrechtseweg en de Wolfhezerweg en de spoorwegovergang.

Kijkt D66 naar het MUP zoals dat voor ons ligt, wil D66 allereerst complimenten geven over het stuk zelf: Het is goed leesbaar en inzichtelijk.

Wat D66 mist is beleidsonderwerp 5 de K van Kwetsbare burger. D66 kan die aandacht en maatregelen niet terugzien. Het klopt dat e.a. rondom scholen is verbeterd, maar juist de maatregelen voor ouderen en gehandicapten die veilig van een stoep of zebra gebruik moeten maken volstaat geenszins. Graag een reactie betreffende maatregelen kwetsbare burgers

Wolfheze: D66 ziet een ongewenste situatie van het fietspad. Door de werkzaamheden aan de tunnel op de Buunderkamp en vanwege de verbreding van de A12, heeft het fietspad flinke schade opgelopen. Hoe staat het daarmee?

Dan de veiligheid van de Wolfhezerweg en het stuk ten zuiden met onveilige situaties voor bewoners van het Schild. Dit staat weliswaar ook als geplande werkzaamheden met de provincie, maar is het juist om aan te nemen dat i.o.m. de provincie deze onveiligheid bij het Schild grote aandacht krijgt.

Graag een bevestiging hiervan.

D66 heeft grote zorgen over de onveilige situatie van de spoorweg overgang Wolfheze met name voor die K groep, ouders met kinderen, ouderen en bewoners het Schild. Een jarenlange procedure die maar voortsleept en waar budget voor gereserveerd is. D66 begreep dat e.a. toch op losse schroeven staat.

Uit de begroting PS voor 2016 lezen wij het volgende :

Wij coördineren de rijkssubsidieregeling voor het verbeteren van spoorwegovergangen in de provincie Gelderland. Met beschikbare beperkte middelen kunnen we daarnaast nog in samenwerking met ProRail ongeveer 5 spoorwegovergangen op regionale spoorlijnen saneren dan wel veiliger maken. Wij verwachten in 2016 een voorstel aan uw Staten te kunnen voorleggen. Zou dit ook op Wolfheze slaan vraagt D66 zich af, Wethouder Verstand zou een gesprek hebben met de directeur van ProRail regio Noordoost. Vz D66 vraagt de wethouder om toe te lichten wat nu de laatste stand van zaken is.

Dan wat de structurele budgetten betreft valt D66 op dat een begroot budget van dit jaar m.b.t. bijvoorbeeld de buurtbus hetzelfde is als in 2023. Is dit wel juist? Of zorgt inflatie en toenemende kosten de komende jaren al bij voorbaat voor een bezuiniging betreffende de structurele budgetten.

Naar aanleiding van reacties Inwoners het volgende;

Op zich staat D66 er positief tegenover om het deel richting Kievitsdel ook aan te pakken en af te waarderen naar 60 km per uur. D66 vindt echter dat dan het fietspad ook aangepakt moet worden. Het fietspad is niet heel slecht maar ligt dicht langs de weg toch kan het als vrij liggend beschouwd worden. Met name ook het feit dat veel schoolgaande kinderen hiervan gebruik maken is dit een goede kans om e.a. eens kritisch te bekijken en eventueel mee te nemen.

Wat betreft het Kalimero fietspad wacht D66 de reactie van de wethouder af.

GB:

Gezien de vele reacties die de GB fractie én andere fracties mochten ontvangen over verkeerssituaties in onze dorpen, lijkt het duidelijk dat het een onderwerp is wat leeft bij onze inwoners. Ook in het verkiezingsprogramma van GB hebben wij aandacht gevraagd voor verkeersveiligheid, ook in de buurt van scholen en oversteekplaatsen en een goede verlichting.

Het is een onderwerp dat ons allen zeer aangaat. Dus bij uitstek een onderwerp op dit samen met onze inwoners op te pakken. Dit ziet GB gelukkig terug in het heldere stuk. Inwoners worden gezien als dé kenners van verkeerssituaties, doordat zij veel gebruik maken van deze wegen ofwel dat zij dichtbij wonen.

Het MUP is goed qua opbouw, overzichtelijk door de prioritering die gegeven worden aan projecten. Fijn ook voor het verwachtingspatroon. We weten in een duidelijk overzicht waar we aan toe zijn én het college geeft aan in gesprek te blijven met de inwoners en betrokken organisaties denk aan de fietsbond.

Wat D66 mist is een visie op onze strategische rol richting de Provincie. Denk aan overlegstructuren met de provincie. Tenslotte is de provincie mede verantwoordelijk, door haar aanleg en ideeën over wegen binnen onze gemeentegrenzen, voor onze verkeersveiligheid. En het raakt onze financiën op dit thema. GB vindt dat we hier als gemeentebestuur duidelijk een rol in moeten hebben. Een goed vb is de gevaarlijke kruising tussen Utrechtseweg en Bennekomseweg. Jarenlang getouwtrek, waarbij we regelmatig vragen hebben gesteld aan de wethouder, hoe staat er nu mee. Provincie leek niet te bewegen, Terwijl er al zoveel ongelukken zijn gebeurd en nu eindelijk wordt het aangepakt. Dat de subsidie nu is toegezegd is een compliment voor het college.

Laten we wel duidelijk zijn, dat we blij zijn dat deze gevaarlijke situatie, een van de gevaarlijkste kruising in Gelderland, wordt aangepakt. Laten wij dan ook direct zo assertief zijn om naar het gehele gebied te kijken. Ventweg papierfabriek schut, Renkumsbeekdal uit te breiden sluiptweg Snelheid terug brengen

In het verkiezingsprogramma van GB staat duidelijk dit onderwerp "verkeersveiligheid" benoemd. Het is ook geen verassing als GB "weer" beginnen over bijvoorbeeld de verkeerssituatie bij Bilderberg, zoals PvdA net ook al zei hier hebben we ons echt in vastgebeten. Het gaat om de veiligheid van onze kinderen die gaan naar de scouting, voetbal, hockey, beachvolleybal en de camping. We zijn dan ook verheugd dat, na ook een mondelinge toezegging van de wethouder, dat de parkeersituatie bij de Bilderberg wordt aangepakt. Doe dit ook samen met de verenigingen. De overleggen zijn te vluchtig en de conclusies van de verenigingen over het gesprek geven een ander beeld dan datgene wat wij terugkrijgen. We waren hier afgelopen weekend weer en zij hebben met name zulke goede ideeën hiervoor! Tipje... Jammer dat er niet bij staat dat de verkeerssituatie daar direct wordt meegenomen. Denk dat vooral aan de toe en afrit van het sportcomplex. Dat komt de veiligheid zeker ten goede.

Als we met inwoners spreken over veiligheid in verkeer, wordt er vaak gesproken over snelheid. Er wordt te hard gereden in hun wijk, in hun straat. Door het verminderen van de max snelheid kan deze onrust eenvoudig worden weggenomen. Wat maakt het zo lastig om dit te doen college? Welke overwegingen zijn er om niet al te 'snel' – figuurlijk gezien – mee te gaan met de wensen van omwonenden als het gaat om snelheid? Zo hebben we een aantal voorbeelden gezien in de brieven die we meegestuurd hebben, maar deze klachten leven bijvoorbeeld ook op de Benedendorpsweg.

We lazen vanochtend in de krant een leuk artikel over Neder-Betuwe waar goed gekeken gaat worden naar een teveel aan verkeersborden in de gemeente. Dit onder de noemer: nomineer het overbodige verkeersbord in jouw buurt. Wij hebben ook wel gehoord dat er ook onze gemeente veel onnodige verkeersborden zijn. Wordt hier nog naar gekeken?

Graag hoort GB van het college meer over het fietspad in Heelsum, waar de spreker het over had aan het begin van de vergadering.

PRD:

In het plan is niet expliciet opgenomen de kiss en ride voorziening aan de Reijmerweg. Wel gaat het over maatregelen voor de omliggende voor de scholen op MFC 3B4. In ambtelijk overleg is toegezegd dat deze voorziening er zou komen wegen. Kunnen we er van uit gaan dat deze valt onder de genoemde maatregelen? Het fietspad Reijerskamp Wolfheze wordt in 2016 aangepakt. Dit zou afgelopen voorjaar al gebeuren, maar vanwege de subsidieaanvraag bij de provincie voor meer dan normaal onderhoud, namelijk verbreding van

het pad heeft dit vertraging opgelopen. Wij zien wel graag dat dit in het voorjaar gebeurt in verband met de vele fietsers die dit pad gebruiken. Het is vanuit toeristische oogpunt van groot belang dat deze paden goed begaanbaar zijn. Wij begrijpen uit de toelichting dat wanneer geen subsidies ontvangen worden er vanuit de MUP gefinancierd wordt en de verbreding van het fietspad er dus sowieso komt? Kan de wethouder dit bevestigen? En wanneer wordt duidelijk of er subsidie verstrekt wordt?

In het overzicht wordt duidelijk dat het Dorpsplein in Wolfheze veel minder gekost heeft dan is begroot. 110.000 ipv 350.000. Wat is er met de resterende gelden gebeurt? Is het niet mogelijk om een fietspad als op de Reijerskamp met deze gelden te financieren? Of een fietspad Wolfheze-Heelsum dat nu niet aangepakt wordt vanwege het niet toekennen van BDU-subsidie, of een veilige spoorwegovergang?

Ik heb het over de spoorwegovergang in Wolfheze. Deze staat ineens voor 2017 pas op de planning terwijl die gelijktijdig met het dorpsplein zou worden meegenomen. Veiligheid staat volgens dit voorstel bovenaan de prioriteitenlijst. Wij vinden het niet verantwoord nog een jaar te moeten wachten. Willen we nu echt wachten tot er een keer iets heel erg mis gaat? Het is een zo langlopende toestand aan het worden. Het geduld in Wolfheze raakt op. Wij verwachten dat de gemeente hier nu een keer verantwoordelijkheid neemt. Wat heeft het college hierop te zeggen?

Dan rijst in het algemeen de vraag over hoe flexibel de begroting is. Is het mogelijk om aanpassingen te doen wanneer, zoals bij het project dorpsplein Wolfheze subsidies meevallen?

Wat kan gaat de gemeente doen aan het probleem dat dhr. Huesmann en de fam. Rodenburg stelt in hun brieven over het stukje provinciale weg tussen Heelsum en Doorwerth? Ik meen dat eerder al, zelfs kinderen hebben ingesproken tijdens deze vergadering. De rotonde wordt gerealiseerd dit jaar, hoe wordt de Utrechtseweg aangepakt? Wordt de Utrechtseweg aangepakt? Is er overleg tussen gemeente en provincie hierover?

CDA:

Dankt het college voor een helder en bondig stuk. Het is goed leesbaar en overzichtelijk.

Volgens CDA is het een goed handvat voor planning en kostenbeheersing. Dat het leeft onder de inwoners is duidelijk, gezien de reacties die inwoners hebben gegeven op het MUP. Een aantal vragen is bij CDA wel gerezen.

- Spoorwegovergang Wolfheze: Vorig jaar heeft de wethouder aangegeven dat er "volgend jaar", dus 2016, gestart zou worden. Uit het MUP blijkt dat er pas in 20-17 gestart wordt. Het lijkt op steeds maar weer doorschuiven. Wanneer kan nu eindelijk de schop in de grond? Kan de wethouder de stavaza aangeven.

- Wolfhezeweg noord zijde : Provincie heeft reeds een traject gelopen met de bewoners. Er ligt een plan. Maar het is vaag of dit nu wordt uitgevoerd of niet. Graag uitsluitel hierover.

- Wolfhezerweg ten zuiden van het Spoor: de Provincie is wegbeheerder en wil de weg overdragen. Gemeente wil de weg wel overnemen onder conditie dat deze er weer goed ingericht blijft. Maar waarom dan eerst € 200.000,- bijleggen? Laat de provincie opknappen, daarna overdragen. Hoe loopt dit proces met de provincie?

- Vergelijkbare vraag t.a.v. Kruising Heidesteinlaan; € 250.000,- bijdrage gemeente aan de provincie. Vraag is waarom Renkum hier moet bijdragen. Vinden wij ook dat deze kruising moet worden aangepast of is dat opgelegd door de provincie.

- Fietspad Reijerskamp: Is dit wel gemeentelijk eigendom? Volgens CDA is dit van Natuurmonumenten en zijn zij verantwoordelijk voor onderhoud. Graag toelichting.

- Utrechtseweg – komgrens Arnhem, oversteek Mariëbergweg. Waarom is dit niet meegenomen in het HOV traject? Nu moet er € 25.000,- uitgegeven worden. Werk met werk maken is hier niet gelukt, blijkbaar?

- De 30 km entrees: worden mede aangepakt als er andere wegwerkzaamheden plaatsvinden, dus werk met werk maken. Maar is de bestaande situatie op alle plekken die het betreft ook juridisch houdbaar. De entrees moeten daarvoor op een bepaalde manier zijn ingericht, voldoen we daar wel aan?

- In 2016 een storting van ruim € 28K in Reserve MUP, terwijl er enkele projecten niet zijn doorgegaan i.v.m. niet-beschikbaar budget (staat in overzicht "evaluatie projecten")?

Drie projecten in categorie D die minder dan € 25K kosten, zouden kunnen worden aangepakt. Wat is reden dat dit niet gebeurt?

- Brief van dhr. Huesman m.b.t. verlagen max. snelheid Utrechtseweg tussen Bennekomseweg-Kievitsdel naar 50 km/uur. Hij heeft paar argumenten genoemd. Tegenargument van wegeigenaar provincie is vertraging van

de HOV-bussen. Maar dit is marginaal, CDA is het eens met dhr. Huesman dat dit geen valide argument is. Er komt een rotonde en wellicht geeft verplaatsing van de komgrens van Heelsum mogelijkheid om een snelheidsverlaging naar 60 km/uur mogelijk te maken.
Graag reactie wethouder.

- Het Kalimaro-fietspad bij Sportlaan - Wilhelminapark is en wordt volgens de plannen niet gerealiseerd, terwijl er door het vorige college na uitvoerig overleg met omwonenden, toezeggingen zijn gedaan en een plan is opgesteld dat breed gedragen werd. Nu worden alleen eenvoudige maatregelen ter waarde van € 5.000,= gepland. Is het uit oogpunt van betrouwbaar bestuur niet bijzonder vreemd, dat een toezegging niet gestand wordt gedaan? CDA vraagt het college om de omlegging te handhaven en opnieuw van een prioriteit te voorzien. Belofte maakt schuld, wat ons betreft.

- Veiligheid kwetsbare verkeersdeelnemers is meegenomen in planning, hiermee wordt mede uitvoering gegeven aan het amendement van november jl.

Op blz. 15, K1 staat aangegeven dat de veiligheid op VOP's in het 1e kwartaal '16 onderzocht wordt. We gaan er vanuit dat dit voor alle woonkernen van Renkum geldt.

In 2016 is € 10.000,- beschikbaar voor dynamische zichtbaarheidsmaatregelen (in Oosterbeek op enkele plekken reeds gerealiseerd, prima verbetering), daarna eenmalig € 30.000,=. Is dat budget niet wat mager? Wordt er onafhankelijk van dit onderzoek, ook rekening gehouden met werk met werk maken?

VVD:

De VVD geeft aan dat in het oorspronkelijk GVVP de HOV verbinding niet alleen met Arnhem tot stand zou komen maar ook met Ede. Dit staat niet in het MUP. Op langere termijn mogelijkheden om HOV met Ede te realiseren.

- Kruising Kievitsdel, doseerstrook etc. niet meer nodig?
- Verkeersveiligheid Kievitsdel en aan te leggen rotonde.
- Probleem financieel opgelost dan nu bebouwde kom grens verleggen?
- Op-pimpen met rode fietsstroken Stationsweg, bij Molenallee weggehaald vanwege slijtage.
- Wolfheze verkiezingsbijeenkomst geweest, belofte gedaan om dit op te knappen.
- Kruising Scholtenlaan Boersweg, suggestie steenfabriek buiten bedrijf gegaan en dan nu voorrangssituatie wijzigen.
- Coalitieakkoord fietsverbinding over de Rijn niet in MUP.

Burgemeester Gebben beantwoordt de vragen over het MUP i.v.m. de afwezigheid van portefeuillehouder Verstand. Verkeer is een thema dat leeft, dat blijkt wel uit alle reacties en vragen naar aanleiding van dit MUP. Veel vragen en reacties betreffen de verkeersveiligheid. Verkeerstechisch kun je veel willen met elkaar, maar het is uiteindelijk allemaal ook voor een deel beleving. De beleving van verkeersveiligheid en de technische verkeersveiligheid komen niet altijd één op één overeen.

Een aantal vragen gaat feitelijk over het GVVP, dus eigenlijk zou u die moeten bewaren tot het moment dat het GVVP weer op de agenda staat. Verder zijn er toch weer veel technische vragen gesteld.

Wat betreft de veiligheid voor fietsers (oversteek) op de Weverstraat en de Toulon v.d. Koogweg doet het college graag de toezegging dat hier wat aan gedaan gaat worden.

Wat betreft de verkeerssituatie bij Sportpark de Bilderberg heeft al veel overleg plaatsgevonden. Er kan beter geparkeerd worden. En er kunnen verkeersregelaars komen, maar het is geen taak van de gemeente. Het college heeft met de belanghebbenden overlegd en heeft gevraagd of zij hun eigen publiek wellicht kunnen leiden, maar die bereidheid is er niet. Sanctioneren van verkeerd parkeren zou kunnen, maar dat is niet de oplossing. Meer parkeerplaatsen, gedogen van de situatie, een ander pakket maatregelen; het kan allemaal, maar het is wel een kwestie van het samen oppakken met de verengingen. Het ligt niet bij de gemeente in principe, dus een concrete toezegging kan de burgemeester hier niet doen.

De snelfietsroute is een lastig dossier. Er zijn meerdere betrokkenen; RWS, de provincie, de gemeente, etc. en allemaal hebben ze een rol. Het overleg loopt goed en er zit voortgang in, maar het kost tijd.

Wat betreft de opmerking van GL dat zij de aansluiting missen wat betreft nieuwe ontwikkelingen (e-bikes), die aansluiting is er wel, alleen hoort die niet in het MUP thuis, maar in het GVVP. We hebben het vanavond over het MUP niet over het GVVP. De burgemeester ziet wel het punt dat GL maakt, namelijk dat het MUP onlosmakelijk deel uitmaakt van het GVVP en dat de wereld veranderd is en de komende tien jaar ook verder zal veranderen. Deze ontwikkelingen wil GL meenemen in het MUP. Het MUP is een dynamisch stuk, maar de burgemeester kan hier niet direct toezeggingen doen over de aanpassing van het MUP.

Gezegd wordt dat het beeld rond de verkeersveiligheid niet compleet is omdat niet alle incidenten geregistreerd worden, ziet de burgemeester het punt van GL. Echter het zijn deze cijfers waar we ons op baseren en niet elk bijna ongeluk of incident wordt nu eenmaal gemeld.

Om samen met burgers problemen op te lossen daar is dit college een voorstander van.

De planning van de provincie voor de rotonde Bennekomseweg is dat medio juni aan de slag wordt gegaan voor zes weken. Aanpassen van de max. snelheid tussen Kievitsdel en de rotonde daar, dat is een lastige kwestie. Als er meer maatregelen moeten komen dan is de medewerking van omwonenden nodig. De provincie kijkt of het bestaande fietspad toch veiliger kan. Je kan het niet zomaar afwaarderen van 80 naar 60 km. Er is 4 ton provinciale subsidie BDU beschikbaar. De komgrens en 50 km wordt nagezocht.

Wil je naar 60km dan moet je wel veel maatregelen invoeren. De provincie heeft hier geen geld voor over en dan zal je dus bij moeten dragen als gemeente.

Er wordt gezegd dat er beleid wordt gemist m.b.t. kwetsbare burgers, dat ziet de burgemeester niet. Met het aangenomen amendement bij de begroting heeft u meer geld beschikbaar gesteld en daar moeten we het mee doen. Wilt u dat er meer gedaan wordt, dan moet u meer geld beschikbaar stellen.

Onveiligheid Wolfheze en de spoorwegovergang daar, dat is ook een lastig dossiers. Ook hier zijn veel organisaties bij betrokken; Pro rail, de provincie en de gemeente. De overleggen lopen weer goed en op korte termijn zijn maatregelen te verwachten.

Wat betreft het amoveren van de ventweg bij Schut, daarvan kan de burgemeester de consequenties niet overzien op dit moment, maar er wordt naar gekeken.

De kiss and ride voorziening bij de Reijmerweg zit in het MUP. Wat betreft het fietspad bij Reijerskamp ligt er een subsidie aanvraag. Krijgen we de subsidie dan komt er een nieuw fietspad. Krijgen we geen subsidie dan wordt het wel verbreed, want het is te smal.

Het restant geld voor plein Wolfheze zit weer in het MUP (her prioritering).

Wat betreft de Wolfhezerweg willen wij als gemeente meer dan de provincie wil leveren. Wij willen niet alleen asfalt, wij willen klinkers. Wat betreft de bijdrage van de gemeente voor de kruising Heidesteinlaan van € 250.000,- is het gewoon zo dat als de provincie daar iets wil, je als gemeente maar hebt te betalen. Het contact met de provincie verloopt wel goed hierover. Als we alle VOP's willen aanpakken dan is het budget mager, dat klopt. Maar het hangt ook af van hoe je het aanpakt. We pakken de meest risicovolle plekken aan. Of de HOV van Wageningen naar Ede wordt doorgetrokken op langere termijn, dat wordt uitgezocht.

De rode fietsstroken komen ook terug bij de Stationsweg. De voorrangssituatie bij Schaapsdrift wijzigen, daar wordt naar gekeken.

Wat betreft de inspraak van dhr. Volman, geeft de burgemeester aan dat er soms momenten zijn in processen met inwoners die niet zo uitpakken als je bedoeld had. Dat doe je niet expres, maar soms loopt het ongelukkig. Of en door wie de toezegging gedaan is om het fietspad te verleggen, wil de burgmeester in het midden laten. Feit is wel dat dit college een her-prioritering heeft gegeven aan de ca. € 60.000 euro die het kost om het fietspad te verleggen. Dat is een afweging geweest van dit college en daarbij is gekeken naar de financiën. Was het lastig om een belofte te breken? Ja, dat was het.

Wim Sonnevijlle (beleidsmedewerker) beantwoordt de nog openstaande vragen.

Het verkeerslicht bij de bushalte Mariëndaal werkt gewoon, echter omdat de bus altijd op tijd is springt hij nooit aan. Wat betreft de Wolfhezerweg Noord en de spoorwegovergang bij 't Schild heeft de provincie een plan gemaakt en ook het gebied ten noorden hiervan zit in het ontwerp.

Het fietspad Reijerskamp is niet van ons, maar we onderhouden het wel. De overgang bij de Van der Molenallee is in onderhoud geweest, Kievitsdel komt dit jaar en het aanpakken van de Oude Oosterbeekseweg wordt ook geprobeerd dit jaar.

Woordvoerders in tweede termijn: dhr. Den Burger (VVD), dhr. Van der Pas (CDA), mw. Gerritsen (GB), mw. Bondt (D66), mw. De Groot (GL), dhr. Van Oosterwijk (PvdA).

Onze contacten met nevenoverheid zoals RWS en de provincie zijn goed.

De buurtbus heeft minder geld nodig vanwege hun succes. Naar de Toulon v.d. Koogweg kijken we serieus, maar of het lukt is een tweede. Schoolroutes worden in kaart gebracht en dan worden ze veilig gemaakt. Een aantal dorpen is voortvarend bezig geweest met de 30km zones van entrees. Het is nog steeds de wens dit overal te doen. De richtlijnen zijn nog hetzelfde.

Naar maatregelen voor de HOV maatregel Kievitsdel en het proces rond de HOV is nadrukkelijk gekeken en er is uiteindelijk door de provincie onderzoek gedaan.

Wolfhezer fietspad A12 wordt hersteld. Het wachten is op het gereedkomen van de werkzaamheden aan de A12.

Advies:

Bespreekstuk naar de raad van 17 februari a.s.

Actie:

Wat betreft de veiligheid voor fietsers (oversteek) op de Weversstraat en de Toulon v.d. Koogweg daar doet het college graag de toezegging dat hier wat aan gedaan gaat worden.

6

Routekaart Klimaatneutraal 2040

Woordvoerders in eerste termijn: mw. Nijeboer (PRD), dhr. Verhaagen (RZS), dhr. Van der Pas (CDA), dhr. Alofsen (VVD), mw. Gerritsen (GB), dhr. Minderhoud (D66), dhr. Boon (GL), dhr. Erkens (PvdA).

PRD:

Een ambitieus plan waarvoor respect. De partij Renkumse Dorpen heeft duurzaamheid ook hoog in het vaandel en houdt van duidelijke doelen. Die zijn gesteld. Tegelijkertijd wordt met deze ambitie de vraag terecht gesteld door de RTA-commissie of deze ambities haalbaar zijn. Als we proberen in te schatten over hoe deze doelen moeten worden gehaald dan worden we niet veel wijzer. Ambtenaren moeten als voorbeeld gaan dienen en er wordt een klimaatcommissie ingesteld waar burgers zitting in hebben. Samenwerking, voorlichting en bewustwording. We willen een 100 procent duurzaam inkoopbeleid, we willen een aantrekkelijk vestigingsklimaat creëren. Allemaal mooie woorden, maar hoe is een en ander te meten. Concreet wordt het nog niet. We hebben een doel, maar of we het halen weten we niet. Wat is de realiteit van dit verhaal. Wat gaan we nu werkelijk doen. Wat gaat het kosten, wat levert het op. Gaan we ervoor en hebben we er iets voor over, of laten we het afhangen van wat ons overkomt? Wij houden wel van duidelijkheid en realisme. We zijn benieuwd hoe de andere partijen hierover denken.

RZS:

RZS vindt het plan nog weinig concreet, o.a. wat betreft de financiën. Een aantal woningen noemen die klimaatneutraal moeten zijn, is niet zo indrukwekkend. Wordt er op basis van dit plan een stappenplan gemaakt met concrete projecten en subsidie mogelijkheden en wordt dit plan aan de raad voorgelegd en hoe worden we op de hoogte gehouden als raad? Is de gemeente van plan extra subsidiemaatregelen te nemen? De voorbeeldfunctie van de gemeente is heel mooi. Dat vraagt investeringen en is daar geld voor?

CDA:

Voorzitter, als we de voorliggende nota lezen, komt het wel goed met onze aarde. Een temperatuurstijging van 1,7 graden sinds begin vorige eeuw gaat hand in hand met andere verschijnselen, zoals het stijgen van de zeespiegel en het vaker voorkomen van extreem weer. Daarnaast heeft deze klimaatverandering ook effect op de gezondheid, infrastructuur, woningen en voedselproductie. Het raakt aan alle economische en maatschappelijke sectoren, bedreigt onze welvaart en heeft effect op internationale veiligheids- en verdelingsvraagstukken. En dat zullen we als gemeente Renkum wel even een halt toe roepen. Zo lijkt de nota uit te roepen. Met alle respect voorzitter. Laten we het probleem wel in het lokale perspectief plaatsen. We zijn maar een speldenknop op de wereldkaart met dito invloed.

Klimaatneutraliteit is ook voor het CDA belangrijk. Het past een vitale samenleving om daarmee actief te zijn. Het in gang zetten van nieuwe ontwikkelingen en het uitdagen van de inwoners, kortom werken aan behoud en verbetering van de leefkwaliteit van onze samenleving en onze eigen woonomgeving past binnen onze visie.

Het streven naar een klimaatneutrale leefomgeving in 2040, in Renkum 10 jaar eerder dan elders, is echter een zeer ambitieuze doelstelling. Is deze ambitie wel realistisch voor Renkum? Volgens de conclusies van de RTA-werkgroep is dit op grond van de huidige wetenschap waarschijnlijk te hoog gegrepen, dus je moet je afvragen of de verwachtingen niet moeten worden bijgesteld.

De route naar 2040 is, zoals u verwoordt in uw brief, is tamelijk abstract. De ontwikkelingen gaan snel en de visie is onderhevig aan de sterke dynamiek. Het lijkt ons niet zinvol daar uitgebreid bij stil te staan, laten we dat maar overlaten aan de deskundigen. CDA richt zich liever op uw voorstellen tot 2020 en bakenen de inhoud van dit beraad daarop af. CDA praat dan over praktische en dus realistische uitwerking van de taakstelling op Renkumse schaal.

Hierbij moeten we in ogenschouw nemen dat de gemeente maar beperkt invloed heeft op de effecten van maatregelen die worden beoogd.

Het in gebruikstellen van een 2e productielijn bij Parenco bv. beïnvloedt het energiegebruik en dus de CO2 uitstoot in de gemeente dermate, dat dit andere maatregelen in één klap teniet doet.

Bovendien is gedrag van inwoners maar beperkt te sturen. Door middel van het Energieloket, Duurzaamheidsambassadeurs, voorlichting en handhaving wordt getracht bewustwording en daarmee het gedrag van onze inwoners positief te beïnvloeden, maar hoe effectief die maatregelen zullen zijn, is moeilijk in te schatten. Een goede PR en communicatieaanpak zullen hierin doorslaggevend zijn.

Waar we als gemeente wel direct invloed hebben is de eigen organisatie. Op het gebied van huisvesting, duurzaam inkopen en wagenpark kunnen gerichte maatregelen genomen worden. Daarnaast ondersteuning

van investeerders door bv. continueren en uitbreiden van een revolverend fonds met lage renteleningen of een garantstelling door de gemeente voor een lening voor investeerders. CDA heeft begrepen dat er uitvoeringsparagrafen komen, waarin een programmatische aanpak voor 2016-2017 wordt uitgewerkt. We zien hierin graag SMART geformuleerde, concrete en meetbare effectindicatoren terug, nominale getallen, af te meten aan referentiewaarden voor beoordeling van haalbaarheid en prestatievergelijkingen. Hierdoor wordt de geplande continue monitoring concreet en kan realistisch worden geëvalueerd en gerapporteerd in de jaarlijkse rapportage in december. Graag hoort CDA van de wethouder wanneer we de uitvoeringsparagrafen mogen verwachten en een toezegging dat daarin concrete meetbare indicatoren zijn opgenomen.

In de uitvoeringsparagrafen hoopt CDA dat de visie gekoppeld wordt aan de praktische percepties in onze gemeente: dat meegenomen wat er leeft onder de inwoners en dat er zo voor gezorgd wordt dat het laaghangend fruit niet over het hoofd zien. Kleine voor de hand liggende oplossingen, die veel effect opleveren. Graag hoort CDA van de wethouder hoe daar invulling aan wordt gegeven.

CDA zou in de uitvoeringsplannen ook graag meer passie voor het onderwerp willen terugzien. Dit voorstel is vrij ambtelijk en droog geschreven. Geestdrift voor dit urgente issue komt o.i. niet echt tot uiting. Die geestdrift zal m.n. tot uiting moeten komen in de wijze waarop onze inwoners worden benaderd. Een goed communicatieplan is voor CDA dan ook essentieel in het bereiken van de beoogde doelstelling. CDA hoort graag van de wethouder of dit onderdeel uitmaakt van de uitvoeringsparagrafen.

Voorzitter, hier wil CDA het in 1e termijn bij laten. Resumerend heeft CDA vier vragen gesteld:

- Wanneer komen de uitvoeringsparagrafen?
- Komen daarin meetbare effectindicatoren terug?
- Worden de inwoners betrokken bij het opstellen van de uitvoeringsparagrafen, hoe krijgt dit invulling?
- Maakt een communicatieplan onderdeel uit van de uitvoeringsparagrafen?

VVD:

Ook bij de VVD hechten wij veel belang aan verstandig milieubeleid en in het verlengde daarvan aan goed onderbouwd energiebeleid. Het streven om in de toekomst in een klimaat neutrale gemeente te mogen wonen past daarbij. Ik wil daarom, voor ik in ga op het raadsvoorstel, iets vertellen over hoe ik persoonlijk in die VVD uitgangspunten sta.

Zowel in mijn werk, mijn nevenactiviteiten als in mijn privé leven spelen de thema's verstandig energiegebruik en oog voor antropogene invloeden op het klimaat een belangrijke rol.

Enkele voorbeelden:

In mijn werk mag ik voor mijn huidige opdrachtgever, een Amerikaans bedrijf in de gasindustrie, aandacht geven aan de energievoorziening van een nieuw te bouwen gas liquefaction plant in de staat Texas Verenigde Staten. Op mijn initiatief en met mijn inspanningen werken we daar nu aan besluitvorming voor het tot stand komen van een 100MW duurzame geothermische energiecentrale. Dat is genoeg duurzame energie voor de inwoners van 8 gemeenten ter grootte van Renkum.

Als een van mijn nevenactiviteiten ben ik jaren voorzitter geweest van de sectie energie van de Nederlandse Vereniging voor Milieu professionals, de VVM en ik ben sinds enkele jaren lid van het hoofdbestuur van deze vereniging. Deze vereniging zet zich op velerlei wijze in voor aandacht voor- en verbetering van het milieu.

Mijn uit 1880 stammende energie zeer onvriendelijke woning heb ik inmiddels bijna volledig geïsoleerd.

Daken, vloeren, muren, tussen vloeren, HR++ glas enz. Het huis is voorzien van zonnepanelen en van LED verlichting die ook nog eens automatische aan en uit schakelt in alle ruimten waar dat mogelijk is. En dan rijd ik ook nog eens in een elektrische auto.

Ik wil u maar aangeven dat als ik zo forse kritiek ga geven op de voorliggende routekaart dat dit niet is uit persoonlijke of door mijn partij ingegeven desinteresse voor klimaatneutraliteit of energie doelstellingen. Integendeel.

Ik heb groot bezwaar tegen de inleiding van zowel het raadsvoorstel als de inleiding van de voorgestelde route kaart. Deze tekst staat vol van gekleurde en tendentieuze taal: Ik geef u enkele voorbeelden:

- Het klimaat is aan het veranderen
 - Nogal een doodoener, dat is nl. al zolang als dat de aarde bestaat het geval. Of wordt impliciet bedoeld: Het klimaat is aan het veranderen en dat is onze schuld?
- De effecten van deze verandering worden steeds duidelijker merkbaar
 - ☉ Een moeilijk te onderbouwen stelling. Hoe vaak wordt het niet genoemd: gewone variaties in het weer, ook als het weer in onze beperkte waarneming wat extreem lijkt, kun je niet toeschrijven aan klimaat verandering. Deze beide verschijnselen, klimaat en het weer, hebben een totaal andere orde van tijdschalen.
- Het stijgen van de zeespiegel, bedreiging van welvaart, effect op internationale veiligheids- en verdelingsvraagstukken enz. enz. , de uitdagingen zijn fors en zullen alleen maar toenemen.
 - Het is onnodig alarmerende taal die echt helemaal los staat van de in onze gemeente

voorliggende routekaart klimaatneutraal

- En als laatste voorbeeld: De gemeente heeft een aanjaagfunctie voor het oplossen van het klimaatvraagstuk
 - Een best wel hoog gegrepen doelstelling. Laten we ons vooral beperken tot een aantal zaken waar wij binnen onze gemeente invloed op hebben.

Dit zijn allemaal zeer tendentieuze en politiek gekleurde teksten in de meeste gevallen zonder enige solide onderbouwing. En waarom? Buiten de deuren van deze raadszaal wordt een zeer gepolariseerde discussie gevoerd over klimaatverandering en al dan niet aanwezige antropogene factoren. Die discussie hoeven wij niet hier en niet nu, ook nog eens te voeren. Deze gemeente heeft in een eerdere raadsperiode besloten in het jaar 2040 klimaatneutraal te willen zijn. Ook wij als VVD willen aandacht hebben voor adequaat milieu- en energiebeleid. Van het eerdere raadsbesluit kun je van alles vinden zowel inhoudelijk als over het optimisme dat aan dat besluit ten grondslag ligt. Maar dat besluit ligt er en zolang dat zo is moeten en willen we daar invulling aan geven. De routekaart is niet anders dan een richting gevend document voor onze gemeente om binnen onze gemeente een aantal concrete uitvoeringsdoelen te stellen en acties te initiëren om het eindresultaat (klimaatneutraal in 2040) te halen. Daar hebben we die tendentieuze inleiding niet voor nodig. En dan nog maar niet te spreken over de onnodige veeg uit de pan naar Parenco op blz. 6 en 7 van het document. Nadat we eervorige week Parenco vanuit de gemeente publiekelijk hebben geprezen over hun innovatieve energiebesparende beleid en inspanningen, melden we hier in een even publiekelijk stuk dat de enige reden voor de vermindering van het energiegebruik bij Parenco ligt in het stilleggen van een van de twee papiermachines. Niet echt vriendelijk naar Parenco.

Ook na de inleiding blijft de voorliggende routekaart vragen oproepen.

Zo wordt er bij voortdurend gesproken over het klimaatbeleid en de klimaat ambities van de gemeente Renkum.

Hebben wij zo'n beleid? En hebben wij zulke ambities? En wat beoogd dat beleid? Zijn er doelen gesteld en worden er maatregelen voorgesteld? Moet er bv voor de 21^e eeuw een bepaalde gemiddelde temperatuur boven het grondgebied van de gemeente worden behaald? Of moet er paal en perk gesteld worden aan de hoeveelheid en frequentieverdeling van regenval of stormactiviteit in de komende eeuw? Zomaar een paar zaken die ik me kan voorstellen bij klimaatambities.

Nee voorzitter, het uitgangspunt van de routekaart kan veel duidelijker en eenvoudiger worden geformuleerd. Het gaat immers alleen maar om een stappenplan waarmee invulling gegeven wordt aan de ambitie om in 2040 klimaatneutraal te zijn. Niet minder maar zeker ook niet meer dan dat.

Daarbij is het dan van belang dat nauwkeurig wordt gedefinieerd wat dat klimaatneutraal dan betekent. Er is echter in heel het stuk geen hoofdstuk te vinden dat daar duidelijk aandacht aan geeft. Gelukkig verwijst de routekaart in hoofdstuk 2.4 in een bijzin dat de beschreven doelen en maatregelen passen binnen het kader van de definities zoals door de RTA werkgroep klimaat zijn voorgesteld. Alhoewel in hoofdstuk 1.2 dan wel weer verwarring wordt gezaaid door "ter verduidelijking" te stellen dat klimaatneutraal inhoudt dat er *op jaarbasis* geen netto uitstoot van broeikasgassen plaatsvindt. En dan laat ik de vraag nog maar ongesteld wat de genoemde doelstelling om de energierekening te verlagen van huishoudens die moeite hebben om die rekening te betalen met klimaatneutraliteit te maken heeft. Hoe sympathiek dat doel ook moge zijn.

In hoofdstuk 3 verengt de route kaart zich onmiddellijk tot drie hoofdthema's.

- Energiebesparing in de bestaande woningvoorraad
- Energiebesparing bij bedrijven
- Het produceren van duurzaam opgewekte energie

Prima dat er focus wordt gezocht.

Maar met deze hoofdthema's wordt meteen weer een wijdverbreid misverstand geïntroduceerd.

Hoofdthema 3 is "Het produceren van duurzaam opgewekte energie".

Het is het aloude misverstand dat ontstaat als doelen en middelen door elkaar worden gehaald. Ja natuurlijk is het binnen het kader van deze routekaart van belang om aandacht te geven aan mogelijkheden voor het *gebruik* van duurzaam opgewekte energie. Immers als je de geadopteerde definities goed leest, begrijp je dat het gebruiken van duurzaam opgewekte energie bijdraagt aan het verminderen van de uitstoot van koolstofdioxide door verdringing van energie die wordt opgewekt door de verbranding van fossiele brandstoffen. Maar nergens kun je de conclusie trekken dat je die gebruikte duurzaam energie dan ook zelf of lokaal moet produceren.

Laten we ons wat verder concentreren op enkele van de doelstellingen binnen de genoemde thema's. Zeker voor een routekaart waarbij je de effecten wil monitoren en het bereiken van het eindresultaat wil kunnen meten is het van belang om de doelen SMART te maken. U weet wel:

- **Specifiek** - *Is de doelstelling eenduidig?*
- **Meetbaar** - *Onder welke (meetbare/observeerbare) voorwaarden of vorm is het doel bereikt?*

- **Acceptabel** - *Is het doel acceptabel voor de doelgroep?*
- **Realistisch** - *Is het doel haalbaar?*
- **Tijdsgebonden** – *Op welk tijdstip moet het doel bereikt zijn?*

Daarnaast is het gezien de context nuttig om voorgestelde maatregelen te toetsen en te prioriteren op basis van effectiviteit en beïnvloedbaarheid. Ook daar ontbreekt het helaas aan.

Als het gaat over energiebesparing in de bestaande woningbouw wat moet ik me dan voorstellen bij de doelstelling “het voorkomen van autonome groei van het energiegebruik in de gemeente”

Nergens enige uitleg over wat dat dan inhoudt en hoe dat te bereiken. Betekent dit een stop op het aantal inwoners in de gemeente of zelfs het terugdringen van het aantal inwoners? Of mag Parengo straks de machines voor de tweede papier productielijn niet opstarten? Beide maatregelen helpen om “autonome groei” te voorkomen maar zullen vermoedelijk wel niet bedoeld worden.

Het doel om op korte termijn 5000 en op lange termijn 6000 woningen isoleren klinkt goed, het is immers duidelijk dat een van de meest kosteneffectieve maatregelen voor het reduceren van het energiegebruik het isoleren van de buitenschil van woningen is.

Maar hoe specifiek is dit? Het aantal is duidelijk maar isoleren tot welk niveau? Wat dat betreft is de doelstelling om 15% van de huurwoningen te verbeteren tot label B conform Gelders Energieakkoord veel duidelijker. Deze is bijna specifiek, hij is goed meetbaar, duidelijk tijdgebonden, acceptabel en zelfs wel realistisch.

De doelstelling om woningen te isoleren haalt, zoals eerder aangehaald, weer doelen en middelen door elkaar. Isoleren is een middel om te komen tot een niveau van energieprestatie. De doelstelling om woningen te isoleren is dus op zich onjuist en ook onnodig als je al een doelstelling hebt om aan een bepaalde classificatie voor woningenergieprestatie te voldoen.

En dan ook bij woningen weer die lokaal opgewekte energie. Waar is dat toch voor nodig? Het haalt weer doelen en middelen door elkaar. Ten eerste draagt een woning die gebruik maakt van *extern ingekochte* duurzame energie net zoveel bij aan de klimaatneutraal doelstelling als een woning die gebruik maakt van *lokaal opgewekte* duurzame energie en ten tweede waarom zou de energie uit een windmolen in uw eigen achtertuin of een dieselgenerator in uw kelder (beide wekken conform de geformuleerde doelstelling lokaal energie op) duurzamer zijn dan de energie uit een windmolenpark op de Noordzee?

Dan de middellange termijn doelstelling om nieuw te bouwen woningen energieneutraal te willen hebben. Als deze doelstelling aansluit bij de geadopteerde definities is dit wellicht mogelijk. Maar als ook hier weer gedacht wordt aan oplossingen met lokaal opgewekte energie moet ik mijn eerdere bezwaren weer herhalen. Gelukkig staat het er niet bij.

Ook de doelstellingen voor energiebesparing bij bedrijven blinken niet uit in helderheid. Wat moet ik me voorstellen bij “verduurzamen van bedrijventerreinen”. Gaat het om energiegebruik? Dan is zo’n doelstelling toch makkelijk te kwantificeren en SMART te maken? En een eenvoudig te realiseren en te beïnvloeden maatregel zoals het (laten) toezien op uitvoering of handhaving van het activiteiten besluit art. 12c ontbreekt dan weer in het lijstje.

Over doelstellingen t.a.v. duurzaam opgewekte energie heb ik het reeds gehad. Toch nog heel even: Stel SMART doelen voor het *gebruik* van duurzaam opgewekte energie. Dat is in het kader van de klimaatneutraliteit doelstelling zinvol, effectief en voldoende. Maar blijf als gemeente weg van elke vorm van bemoeienis over hoe en waar die gebruikte duurzame energie opgewekt wordt. Het leidt tot inefficiënte opwekkingsvormen, kapitaalverlies en in geval van inwoners grote kans op teleurstelling. Wij als gemeente zijn daar niet van. Niet voor niets hebben overheden massaal hun aandelen in energiebedrijven vervreemd.

Voorzitter
In ben uitgebreid ingegaan op de haalbaarheid en wenselijkheid van de beschreven doelstellingen. Maar ook op andere fronten mis ik concrete invulling in het stappen plan.

In hoofdstuk 4 wordt b.v. ingegaan op de beschikbaarheid van enkele eigen budgetten en op de beschikbaarheid van Gelderse subsidies. Maar een concrete invulling hoe die middelen voor welke maatregelen ingezet gaan worden ontbreekt. Het zou de acceptatie van deze routekaart ten goede komen wanneer aandacht gegeven zou worden aan het kosten aspect van de voorgestelde maatregelen en wanneer een relatie gelegd zou worden naar de beschikbare middelen. Het hoeft niet op twee cijfers achter de komma maar juist als middelen beperkt zijn is het van belang de financiële effectiviteit van inspanningen te monitoren met als doel om maximaal effect te bereiken door de middelen die beschikbaar zijn of beschikbaar gemaakt kunnen worden optimaal in te zetten

Tenslotte voorzitter belooft de routekaart een jaarlijkse rapportage aan de raad over de voortgang van het klimaatbeleid.

U zult begrijpen dat ik daar weinig behoefte aan heb. Rapportages over hoe het klimaat er over 50 jaar bij staat lees ik wel van het IPCC en voor het weer van morgen kijk ik naar het journaal.

Waar ik wel tevreden mee zou zijn, is een jaarlijkse rapportage die helder aangeeft

- Welke SMART geformuleerde doelen voor de rapportage periode en de opvolgende periode zijn

geformuleerd

- Welke concrete resultaten in termen van verminderde uitstoot van broeikasgassen daarmee zijn gehaald en wat de verwachting is voor de volgende periode
- Hoe en op welke wijze inwoners en bedrijven zijn betrokken bij het formuleren en behalen van de doelen
- Hoe beschikbare middelen zijn ingezet, wat de effectiviteit daarvan is geweest en wat voor de komende periode aan middelen voor welke activiteiten beschikbaar zijn
- Hoe ver we van- of hoe dicht we bij het einddoel zijn

Dat soort zaken die ons helpen te zien waar we succesvol zijn en hoe we kunnen bijsturen

Voorzitter

Wat mij betreft ligt het voor de hand als er in de route kaart kleine concrete en haalbare doelen worden gesteld zelfs als dat betekent dat het inzichtelijk wordt dat we het gedroomde eindresultaat niet op tijd halen. Alles beter dan grootse vergezichten en brede contexten. Met kleine stappen is er onderweg niet alleen tijd bij te sturen op het beleid maar is de kans ook groter dat er regelmatig successen zijn te vieren. Het stappenplan zoals het er nu ligt kan onze instemming niet krijgen. Een grondige herziening en concretisering lijkt ons nodig. Dat hoeft overigens het college niet tegen te houden om ondertussen binnen de nu geldende kaders en budgetten alvast duurzame plannetjes ten uitvoer te brengen.

GB:

GB vraagt zich af hoe haalbaar alles is. En hebben inwoners een keuze? Tot slot roept GB het college op de raad in het hele proces te blijven meenemen.

D66:

Het document over de routekaart opent met een probleem afbakening: definities, en de voornaamste onderwerpen: CO2 uitstoot en energieverbruik, en vervolgens hoe e.e.a. tot een klimaatneutraal resultaat te brengen, in 5 sub onderwerpen. De hulpmiddelen daarbij: budget wensen, sociale instrumenten en programmatische aanpak en tenslotte de monitoring van het geheel. Het document heeft eerdere werkervaringen van de raadsinspanning in 2015 RTA goed geïntegreerd.

Voor D66 valt het plan en de aanpak binnen de coalitieafspraken. Wij willen bereiken dat CO2 uitstoot drastisch ingeperkt wordt, en eveneens het energieverbruik sterk vermindert en er een overgang wordt bereikt naar de toepassing van hernieuwbare energie (zon, wind en aardwarmte) binnen de kaders aangegeven in de rapportage. De beschreven benadering opent wegen daartoe.

De positieve aspecten hiervan zijn hier de integrale aanpak over alle segmenten in onze gemeentelijke wereld, het mobiliseren van krachten, kennis en kunde bij gemeente en verdere assistentie door provincie en overheid. Met name de financiële instrumenten moeten verder geactiveerd en voortdurend vernieuwd worden om burgers en bedrijven te assisteren bij hun inspanningen in de duurzaamheid maatregelen. Zo ook in sociaal opzicht door voorlichting en bewustwording en het versterken van de activiteiten van de duurzaamheidsambassadeurs. Juridische acties kunnen aangedragen worden middels normen voor aangescherpte energiebezuiniging en in lijn met wat nationaal als standaard zal gelden in komende jaren. De monitoring en rapportage kunnen bijdragen tot beter begrip onder onze burgers over voortgang van activiteiten d.m.v. Zonnekaart, CO2 prestatieladder en klimaatmonitor, en dat van jaar tot jaar.

Enthousiasmerend en positief zijn het nieuwe bewustzijn en elan dat losgemaakt is onder onze burgers in het afgelopen jaar – ze staan gereed om op actie in te stappen. Politiek is er interesse in meer duurzaamheid en allerlei praktische maatregelen. Een goede uitstraling naar burgers en bedrijven voor energiebesparing, voor weggebruikers om daar tot gedragsverandering te komen: naast minder energiegebruik meer op de fiets.

Voor de gemeentelijke organisatie om zijn eerdere inspanningen in duurzaamheid met kracht voort te zetten. Twijfels bestaan ten aanzien de mogelijkheden om op de stip aan de horizon – het jaar 2040 - inderdaad een nul uitstoot van CO2 te realiseren voor onze gemeente. Financiële prikkels en instrumenten dienen bij voortdurend vernieuwd te worden in lijn met de laatste ontwikkelingen, want de ambities zijn hoog, maar de middelen bij voortdurend in competitie met andere noden binnen onze maatschappij.

Het document mist nadere detaillering van de plannen om grootschalig huizen te isoleren en de financiering daaromheen. In dit document is dat te summier uitgewerkt. Het is meer een schot in de lucht, ipv uitzicht op een detail uitwerking en entree tot monitoren van de voortgang. Er moet dus nog een fors stuk planning aan toegevoegd worden om als tastbare leidraad te kunnen functioneren.

GL:

GL is tevreden met het stuk dat nu voorligt: het geeft de stappen aan die gezet moeten worden in de goede richting. De doelstelling is klimaatneutraal in 2040. GL is alleen van mening dat er meer moet én dat het concreter moet.

Het kenmerk van de Routekaart Klimaatneutraal voor de fractie van GroenLinks is dat het stapje voor stapje moet. En, heel belangrijk: het moet samen: samen met de inwoners, samen met het bedrijfsleven, en ook met de instellingen, de scholen en de winkels: iedereen zal mee moeten! Want alleen kunnen we het niet. De gemeente heeft de aanjaagfunctie, precies zoals het college aangeeft.

Maar, welke concrete zaken wil GL meer?

1. Vraag 1: Route woningbouw

De doelstelling die het college meldt onder punt 6: "Nieuw te bouwen woningen volgen het GPR score volgens bouwbesluit. Dit is een wettelijk kader! Elke nieuwe woning voldoet aan het bouwbesluit. Kan de wethouder mij vertellen wat hier bijzonder aan is? Is de wethouder het met ons eens dat de volgende doelstelling beter is? "Op basis van vrijwilligheid zorgt het college dat 20% van de nieuw te realiseren woningen heeft een GPR norm die HOGER ligt dan het bouwbesluit plus zorgt het college voor voorbeeldprojecten klimaatneutrale woningen en rapporteert hierover aan de gemeenteraad." Mijn eerste vraag aan de wethouder is dan ook hoe zij dit ziet. Welke mogelijkheden ziet zij hierin?

2. Nummer 2: de Woningen:

Het college wil dat onze inwoners gaan isoleren. Dat moeten de inwoners zelf doen, maar als gemeente moeten wij zit aanjager, toch? Dat zou je kunnen bereiken door isolatiesubsidie te verstrekken. Hiervoor is alleen ook vanuit de gemeente cofinanciering nodig. Maar hoe denkt de wethouder hierover? Welke mogelijkheden ziet u hier?

3. Nummer 3: de Route bedrijven

Met ingang van 2016 krijgen in de gemeente Groningen projecten voor duurzame energie opwekking een impuls via de legesverordening: de legesverordening is zo aangepast dat het rendabeler wordt om duurzame energie op te gaan wekken.

Ook de gemeente Enschede vraagt geen leges meer als de bouwplannen passen binnen de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente [voor maximaal 50.000 euro]. De bedoeling is dat hierdoor meer duurzame maatregelen gedaan kunnen worden. Deze prikkel geldt overigens voor alle soorten vergunningen, zodat vanaf stap één gedacht wordt vanuit duurzame overwegingen.

Hoe staat de wethouder hier tegenover? Daarnaast zou wethouder Heinrich een koffie afspraak hebben. Is die al geweest? Is die al gepland? Hoe staat het hier mee?

Ook wil GL hier graag het onderwerp circulaire economie en aanbesteden aanstippen: dat is dat het eigenaarschap van het geleverde product bij de producent blijft, samen met de verantwoordelijkheid voor reparaties, vervanging en afval. Als het bedrijven in de portemonnee raakt, is de stimulans om te verduurzamen soms effectiever. Dus ook hier de vraag: ziet u hier mogelijkheden?

4. Nummer 4: Route Nieuwe Energie

Sportverenigingen willen via Sportief opgewekt best klimaatneutrale maatregelen uitvoeren. Maar volgens de nota is het de bedoeling dat de gemeente de aanjager is.

Vraag nummer vier aan de wethouder: Is het mogelijk om sportverenigingen te belonen als zij hun gebouw klimaatneutraal hebben gemaakt? Bijvoorbeeld korting op de ozb?

Er is of wordt een energiepunt opgericht. Kan de wethouder hier iets meer over vertellen? In hoeverre kan dit punt de sportverenigingen hierbij ondersteunen? Deze zou in onze ogen onafhankelijk moeten zijn. En regelmatig publiciteit moeten krijgen én bij scholen en sportverenigingen educatie moeten geven. In Wageningen hebben ze naast het energiepunt hierbij ook een goede website, namelijk wageningenwoontduurzaam.nl: wellicht past zo'n website ook bij Renkum?

5. Nummer 5: Burgerinitiatieven.

Stel er komt een enthousiaste club mensen die een windmolen willen neerzetten. Volgens de routekaart zal er dan terughoudend worden omgegaan met extra regelgeving. Maar hoe gaat de gemeente er als geheel mee om? GL heeft begrepen dat er een burgerparticipatie fonds is en dat geld is bedoeld voor burgerinitiatieven. Hoe staat de wethouder tegenover deze route om een groep inwoners die met zo'n plan komen te ondersteunen?

6. Nummer 6: Route Mobiliteit

In het stuk staat dat de doelstelling is om 50% van het gemeentelijk wagenpark te verduurzamen. Bij de inkoop en aanbestedingen wordt 5% Social return gevraagd. En bij leerlingenvervoer is er al een klimaatteis meegenomen. De vraag aan de wethouder is dan ook: In hoeverre is het mogelijk om een klimaatteis of een verduurzaamd wagenpark standaard bij alle aanbestedingen op te leggen? Ja, dat is meer dan wettelijk nu verplicht is, maar als we willen starten met klimaatneutraal moeten we echt stappen zetten. Dit is een stap die

gewoon kan: wij zoeken meer ambitie hier.

7. Nummer 7: We schieten op.... Route Gemeentelijke Organisatie en verlichting

Dat kan minder 's nachts. Om twee uur 's nachts hoeven gemeentelijke gebouwen niet meer volop verlicht te zijn. Maar, er moet meer communicatie hierover komen: praten met de mensen! Er ligt een toezegging dat u in gesprek zou gaan voor verlichting op openbare gebouwen. Maar is dat praten ook mogelijk voor andere grote pandeigenaren? Dat bespaart namelijk ook CO2 voor onze gemeente!

8. Nummer 8: Elektrische laadpalen.

Het wagenpark van de inwoners verduurzaamt ook, steeds vaker zien we auto's aan een stekker op een oprit staan. Maar hoe is het voor inwoners zónder oprit? Die kunnen een openbare laadpaal aanvragen. Alleen mag iedereen daar zijn auto opladen. Als jij niet zeker weet of je thuis kan opladen, neem je dan de gok of kies je voor een benzinewagen? Wij denken daarom dat dit inwoners tegenhoudt om een plug-in auto te nemen. Hoe staat de wethouder er tegenover dat er parkeerplaatsen gereserveerd worden zodat laden op kenteken bij laadpalen mogelijk wordt? Of dat het inwoners toegestaan wordt zelf een laadpaal bij de stoep te plaatsen, waar ze met eigen stroom hun auto kunnen opladen?

9. Het laatste punt is de paragraaf klimaatneutraal in de begroting en jaarrekening.

In onze ogen zou het logisch en juist zijn om een paragraaf "doelstelling klimaatneutraal in 2040" op te nemen in de begrotingsstukken: Dat is niet meer dan logisch. In de paragraaf "Onderhoud kapitaalgoederen" is opgenomen hoe de staat is van onder meer onze wegen en panden. Daarnaast is er een paragraaf nodig waarin de staat van onze klimaatneutraliteit opgenomen wordt. In de producten is het namelijk op zich geen issue hoeveel CO2 er gebruikt wordt, maar voor de gemeente als totaal wel. Bij lantaarnpalen of bij Onderwijs zijn er andere zaken belangrijk. Als wij –als gemeente- dit een belangrijk punt vinden, dan moet je er over rapporteren. En geen andere plek is zo logisch als in een paragraaf van de begrotingscyclus. Graag horen wij de mening van de wethouder hierover.

Als afsluiting willen wij melden het een hele opgave zal worden om in de komende 25 jaren te groeien naar een klimaatneutrale gemeente en dat dit document daar het eerste kleine stapje in is. We zullen nog heel wat kleine en grote maar concrete stapjes moeten maken.

PvdA:

Onze complimenten en waardering voor het werk van de raads werkgroep. Zowel wat betreft het product, het gelopen proces als de wijze waarop de bewoners bij het opstellen van de routekaart zijn betrokken. Ik heb zelf de bewonersavond in Oosterbeek mogen bijwonen en heb deze bijeenkomst, alhoewel deze een beetje voor de incrowd leek te zijn, als zeer positief en zinvol ervaren.

Het college stelt feitelijk voor de voorstellen van de raads werkgroep over te nemen. Het collegevoorstel komt daarmee in essentie neer op het versnellen van landelijke doelen als het gaat om klimaatneutraliteit waarbij het middel/instrument de routekaart is. Dat lijkt ons een goede zaak!

Een paar opmerkingen over die routekaart. Terecht stelt het college dat de routekaart niet exact voorschrijft wat de te volgen route is. En dat komt niet alleen, zoals het college stelt, omdat de ontwikkelingen in techniek en maatschappij te snel gaan maar volgens ons vooral omdat de mogelijkheden van de gemeente om klimaatdoelstellingen te bereiken, beperkt zijn. De gemeente kan sturen en stimuleren en verleiden maar klimaatneutraliteit zal vooral bovenlokaal gerealiseerd moeten worden. Terecht waarschuwt de raads werkgroep dan ook voor een te ambitieuze en daarmee niet realistische routekaart. De bijdrage van de VVD hier vanavond was daarin overduidelijk.

In dat licht moet wellicht de beperkte financiële gemeentelijke bijdrage beoordeeld worden en het vooral verwijzen naar provinciale, landelijke en Europese financiering. De wethouder van financiën zal zich in ieder geval geen buil vallen aan deze routekaart.

Een paar kanttekeningen nog:

De concreetheid van de doelstellingen laat, zoals ook in andere documenten van dit college, te wensen over. Er wordt het nodige gestimuleerd en onderzocht, er is aandacht voor en er wordt terughoudend omgegaan met. Niet echt concreet, laat staan toetsbaar. Dat geldt ook voor de percentages in de diverse tabellen. Is er een nulmeting uitgevoerd? En wat wordt bedoeld met formuleringen zoals 'Het voorkomen van autonome groei van het energieverbruik in de gemeente' en 'Het verduurzamen van evenementen'.

Bij lezing van de doelstellingen onder route woningbouw krijgen we het idee dat er al vrij veel geregeld is in wetgeving en convenanten. Kijk bijvoorbeeld eens naar de site van de Rijksoverheid over duurzaam bouwen en op de website duurzaam huis.

De huidige prestatieafspraken met Vivare kunnen wat ons betreft in de oud papierbak of als grof restafval bij de Veentjesbrug worden afgeleverd. Nu kan het nog gratis.

Tot ons genoegen is er in de routekaart ook aandacht voor het inkoopbeleid van de gemeente. Wij zijn benieuwd of de achterstand die Renkum op dit terrein heeft t.o.v. andere gemeenten inderdaad voor 2010 zal zijn ingehaald. Lukt dat allemaal met deze routekaart?

Wethouder Ruwhof reageert op de eerste termijnen.

Wat is een routekaart? Het is niet een uitvoeringsplan, het is een richtinggevend document ofwel een kadernota die een richting aangeeft en focus biedt, mogelijkheden om met partijen samen te werken. Het is een basis. Het is niet concreet, dat is een feit. Krijg je hiermee klimaatneutraliteit? Nee. We gaan wel de goede kant op. We hebben geen glazen bol en kunnen het streven dat is neergelegd in de routekaart niet garanderen of uitrekenen dat we over 25 jaar klimaatneutraal zijn. Je weet niet hoe de maatschappij er dan uitziet. Het is ook geen plan voor de gemeente zelf. In die zin is het ook een plan om andere partijen erbij te betrekken. Er staan richtinggevende doelen in. Of inwoners, woningcorporatie en bedrijven etc. ermee aan de slag gaan, is hun eigen verantwoordelijkheid. Zij moeten het gaan doen en daarom is smart formuleren van doelen lastig. Partijen laten zich dat niet voorschrijven. Het gaat om informeren, samenbrengen en aanjagen. Interruptions PvdA en VVD: Als gemeente kan je de eigen doelstellingen smart formuleren. We kunnen zorgen voor concrete formulering en toetsbare doelen. Je kunt smart doelen vaststellen als gemeente wanneer je wilt enthousiasmeren en aanjagen. Wethouder Ruwhof zegt dat het geen rekenkundige exercitie is en zo gaat ze het ook niet invullen, maar voor de eigen organisatie zal ze concreter zijn voor wat betreft de eigen plannen in de uitvoeringsplannen. Informatie geven dat is wat we gaan doen in samenwerking met energie corporaties. Dat is een snel te bereiken doel. Partijen bij elkaar brengen, is ook een concreet doel. Mee profiteren van provinciale en landelijke mogelijkheden en onze kant uit halen, dat komt in de uitvoeringsplannen. Met een wijkaanpak zijn we nu al bezig. Bewoners voor bewoner- aanpak, elkaar aansteken en beroep doen op elkaar. Duurzaamheidsleningen hebben we nu, als de raad morgen akkoord gaat. Dus er loopt een aantal zaken. Als Renkum doen we actief mee in het Gelders energie akkoord. We participeren in "Voorbeeldige overheid". Vastgoed en duurzame inkoop doen we ook in mee. Belangrijk ding uit het plan is gebruikmaken van samenwerkingsmogelijkheden en andere mogelijkheden. Huurwoningen is het Rijk mee bezig, onderwerpen die met Vivare worden besproken. Voor de koopsector is ook een aantal zaken aangekondigd (energiebesparing, subsidie, extra stimulans, enz.).

Alle mogelijkheden benutten we als gemeente en we zorgen dat de maatregelen die er zijn bekend worden gemaakt bij inwoners, organisaties en bedrijven. Het pan beoogt niet sneller te zijn dan andere gemeenten maar om het goed uit te voeren. De financiële onderbouwing mist, dat klopt wel. We gaan de boer op en daar gaat het om.

Als je aan de rand van je hypotheek zit, wat zijn dan je mogelijkheden? Er komt een subsidieregeling maar die is niet voor hele eenvoudige maatregelen. Meer voor de gecompliceerde zaken. Er zijn geen eigen gemeentelijke financiële middelen behalve de duurzaamheidsregelingen. Dat zijn geen extra uitgaven voor de gemeente. Moet er een extra versnelling komen en extra middelen dan moet dit initiatief vanuit uw kant komen. Doelstelling en middelen worden in de routekaart door elkaar gehaald, vindt VVD. Moet toetsbaar meetbaar en concreet zijn vindt PvdA. De wethouder vindt dat er zo veel te academisch naar gekeken wordt. De opmerkingen over de circulaire economie onderschrijft de wethouder. In de uitwerking neemt de wethouder de genoemde zaken mee. Verduurzamen van evenementen is een term uit vorige plannen. Autonome groei voorkomen betekent dat inzicht in energie verbruik leidt tot minder energie verbruik bij huishoudens.

Woordvoerders in tweede termijn: dhr. Erkens (PvdA), dhr. Alofsen (VVD), dhr. Van der Pas (CDA), dhr. Boon (GL), dhr. Minderhoud (D66), mw. Gerritsen (GB), mw. Nijeboer (PRD), dhr. Verhaagen (RZS).

Dat we moeten voldoen aan de landelijke eisen met betrekking tot klimaatneutraliteit staat buiten kijf. Maar wat is de meerwaarde van de gemeente in deze in relatie tot dit plan? Pag. 3 routekaart noemt de doelstelling: landelijk is een CO2 reductie voor 2050 afgesproken, ook regionaal wordt 2050 genoemd en wij willen dit dus in 2040. Dat betekent een tandje erbij, volgens PvdA.

VVD merkt op dat hier niet gesproken wordt van een glazen bol. We nemen een raadsbesluit en dat baseer je op concrete en gewogen informatie. Wanneer mogen we de eerste rapportages verwachten? CDA wijst erop dat we een besluit nemen over de kaders voor een routekaart en dat de uitvoeringsplannen straks ter kennisgeving naar de raad komen. Dat is ongewenst, te meer daar de kaders niet helder zijn.

GL wil ook weten wanneer de uitvoeringsplannen verwacht mogen worden en hoeveel geld we ervoor over hebben als raad.

Reactie wethouder Ruwhof op de tweede termijn. Uitvoeringsprogramma komt net voor de zomer, misschien wel net na de zomer. Eerste rapportage komt in december en dan ieder jaar weer in december. Communicatie naar burgers wordt opgepakt en ze worden betrokken. In reactie op de inspraak van dhr. Van der Schot geeft de wethouder aan dat er veel contact is geweest. Ze is het eens met zijn opmerking over de windmolens. Wat

	betreft de voorbeeldrol en de kosten voor de gemeente zit een aantal zaken in de planning. Wil de raad extra mogelijkheden dan moet de raad meer middelen beschikbaar stellen.
	Advies: Bespreekstuk naar de raad van 17 februari a.s.
	Actie:
7.	Verslaglegging gecombineerde commissie Inwoners, Leefomgeving en Bedrijvigheid van 13 januari 2016. Er zijn geen opmerkingen bij de griffie binnengekomen over de verslaglegging.
	Advies: Vastgesteld
	Actie: Geen
8.	Ingekomen stukken commissie Leefomgeving. Geen
	Advies: n.v.t.
	Actie: n.v.t.
9.	Sluiting De voorzitter sluit de vergadering om 23.09 uur.
	Advies:
	Actie:

Aldus vastgesteld in de vergadering van de commissie Leefomgeving van 15 maart 2016
de commissiegriffier, de voorzitter,

mr. J.I.M. le Comte

G. Beekhuizen

Geachte leden van de Commissie leefomgeving.

Op de agenda staat de behandeling van het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Verkeer 2016-2020.

De verlegging van het Kalimaro fietspad bij het Wilhelminapark in Heelsum staat in categorie C (projecten als logisch gevolg op reeds uitgevoerde besluiten en maatregelen voor uniforme inrichting). Er staat bij vermeld dat er geen verlegging meer plaats vindt.

De ontsluiting van het Wilhelmina Sportpark en de totstandkoming van dit fietspad kent een hele lange geschiedenis die wij als bewoners vaak frustrerend hebben ervaren. De gevolgde procedures verdienen geen schoonheidsprijs, hetgeen ook door de gemeente en bezwaren commissie is bevestigd.

Bij deze wil ik pleiten voor het alsnog verleggen van dit fietspad en wel om de volgende redenen.

1. De gemeente, bij monde van de heer van Lent als verantwoordelijk wethouder en de heer Sonnevijlle als verantwoordelijk ambtenaar, heeft duidelijk toegezegd aan de bewoners dat het fietspad verlegd zou worden. Ik vind dat de gemeente haar belofte moet waar maken , je kunt dit niet eenzijdig verbreken.(zie ook bijgaande mails)

2. Naar onze mening is het fietspad op een ongelukkige plaats terecht gekomen. Tussen de ingang van de voetbalvereniging RVW en de Ginkelseweg is de afstand wel erg kort, slechts 50 meter. Het fietspad is een ideale verbinding hiertussen en het is dan ook zeer uitnodigend om de auto vlakbij de ingang van het fietspad te parkeren. Ondanks het plaatselijk parkeerverbod wordt regelmatig geparkeerd vlakbij het fietspad om jonge voetballers uit te laten of om ze op te wachten. Ook in het weekend wordt soms langduriger geparkeerd omdat men weet dat de pakkans op deze afgelegen locatie klein is. Vaak draait men ook nog op de Ginkelseweg om maar niet een stukje om te hoeven rijden De Ginkelseweg ter plekke is niet erg overzichtelijk door de vele bomen en de bocht in de weg. Als er auto's geparkeerd staan kunnen automobilisten op de Ginkelseweg de jonge fietsers ,die vaak al stoeiend van het fietspad afkomen, niet goed zien. Verkeerstechisch zou het veel beter zijn om het fietspad op de bestaande kruising van de Dopheidelaan uit te laten komen zoals gepland was. Bij een dergelijke kruising let een automobilist veel beter op .

3. Door het plaatselijk ingestelde parkeerverbod kunnen bezoekers niet meer op de Ginkelseweg parkeren Indien gekozen wordt voor een ontsluiting bij de Dopheidelaan is de afstand tot de ingang van de voetbalvereniging veel groter en kan dit parkeerverbod opgeheven worden Hierdoor kan ook het toezicht verminderd worden. Dit zal anders in de toekomst altijd een probleem blijven.

Ik zal bij de commissievergadering aanwezig te zijn zodat ik eea nog kan toelichten.

vriendelijke groet,
Rob Volman

Begin doorgestuurd bericht:

Van: "Pieter van Lent" <pietervanlent@planet.nl>

Onderwerp: RE: vraag over Kalimero fietspad Wilhelmina Sportpark

Datum: 23 december 2014 11:28:00 CET

Aan: "Volman" <volman-baltussen@planet.nl>

Kopie: <j.verstand@renkum.nl>, <w.sonneveille@renkum.nl>

Geachte heer Volman,

Dank voor uw mailbericht. Dit maakt het voor mij mogelijk om duidelijkheid te scheppen omtrent de gemaakte afspraken.

Door een fout in de procedure destijds is het huidige fietspad niet gesitueerd zoals aanvankelijk met de omwonenden is gecommuniceerd.

Ik heb in mijn bestuursperiode budget bij elkaar gespaard om deze fout te kunnen herstellen. En dit budget was/is ook beschikbaar hiervoor in 2014.

Dat een nieuwe bestuurder deze afspraken niet overneemt verbaast mij ten zeerste. De afspraak staat zwart op wit in het verslag, zoals u ook meldt.

VERSLAGLEGGING COMMISSIE LEEFOMGEVING van 2 februari 2016, pagina 19

De bestuurlijke toezegging is ook duidelijk gedaan in aanwezigheid van de ambtenaar de heer Wim Sonneveld. U kunt hierna verwijzen in het gesprek met de wethouder Verstand dat u in januari 2015 heeft .

Ik heb de afspraak nadrukkelijk met u en de omwonenden gemaakt dat wanneer er ruimte was binnen het beschikbare budget het fietspad alsnog verlegd zou worden. Uit de jaarcijfers Verkeer (Meerjarig uitvoeringsprogramma) van 2013 bleek dat er ruimte was om dit te kunnen realiseren. Ik heb toen ook de afspraak laten maken om dit met u te bespreken. Hiervan is een verslag gemaakt.

In mijn visie is het college gehouden om deze bestuurlijke toezegging ook verder uit te werken en uit te voeren.

Met vriendelijke groet
Pieter van Lent

Ps. Een afschrift van deze mail stuur ik naar Jasper Verstand / Wim Sonneveld

Van: Volman [<mailto:volman-baltussen@planet.nl>]

Verzonden: maandag 22 december 2014 21:48

Aan: pietervanlent@planet.nl

Onderwerp: vraag over Kalimero fietspad Wilhelmina Sportpark

Beste heer van Lent,

In de maand maart van dit jaar is op uw verzoek in het clubhuis van RVW een overleg geweest over het verleggen van het Kalimero fietspad Wilhelmina Sportpark.

De conclusie van dit overleg was dat de voorkeur van de gemeente namelijk het verleggen van het fietspad naar de Dopheidelaan ook door de omwonenden werd gedeeld.

In het verslag van het overleg staat ook dat deze optie nu verder zal worden uitgewerkt.

De aanleg zou naar verwachting na de zomervakantie plaats vinden.

Het verbaasde ons dan ook dat we een paar maanden geleden te horen kregen dat de nieuwe wethouder Verstand andere prioriteiten had .

Hij wilt het beschikbare budget niet besteden aan het verleggen van dit fietspad.

Medio januari 2015 heb ik een overleg met wethouder Verstand.

Graag zou ik uw mening willen weten over deze gang van zaken.

Is het niet zo dat een nieuw college de gemaakte afspraken moeten respecteren?

Graag een reactie.

Fijne feestdagen toegewenst.

Vriendelijke groet,
Rob Volman

Geachte leden van de commissie Leefomgeving

Ik heb u mijn verzoek al reeds toegestuurd, ik hoop dat u dit hebt kunnen lezen.

Het gaat over het Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2016-2020 en wel over de verlegging van het Kalimero fietspad bij het Wilhelmina park in Heelsum.

Hierbij staat vermeld dat er geen verlegging van het fietspad plaats gaat vinden maar slechts nog enkele kleine aanpassingen.

Over de ontsluiting van het Wilhelmina park en met name ook over het fietspad is al meer als 10 jaar een discussie tussen de bewoners en de gemeente.

Dit fietspad was altijd gepland in het verlengde van de Klein Amerikaweg.

In brieven van de gemeente is dit ook altijd bevestigd.

Voor ons kwam als een verrassing dit fietspad ineens uit op het midden van de Ginkelseweg .

Dit bleek een ongelukkige plek want omdat het vlakbij de ingang van RVW was stond elke dag en zeker in het weekend de hele straat vol met auto's.

Ook de gemeente zag dat dit geen houdbare situatie was en heeft toen beloofd dat op korte termijn een parkeerverbod zou worden ingesteld op de Ginkelseweg en op langere termijn als er geld was zou het fietspad worden verlegd.

VERSLAGLEGGING COMMISSIE LEEFOMGEVING van 2 februari 2016, pagina 20

In 2014 heeft toenmalig wethouder van Lent de bewoners bijeen gehaald omdat er geld beschikbaar was en om met ons te overleggen of het fietspad verlegd moest worden naar de Dopheidelaan of naar de Klein Amerikaweg. De voorkeur van de gemeente ging naar de Dopheidelaan vanwege de nieuwe ligging van het fietspad. De bewoners van de Ginkelseweg, die bijna allemaal aanwezig waren, gingen hier mee akkoord.

Hierbij is een duidelijke bestuurlijke toezegging gedaan dat de procedure zou worden gestart en dat naar verwachting deze verlegging na de zomer van 2014 zou worden gerealiseerd.

Toen ik na de zomer van 2014 informeerde hoe het nu stond met de gang van zaken meldde de heer Sonnevijlle mij dat de nieuwe wethouder, de heer Verstand, deze verlegging niet wilde doorzetten.

Ik heb hier met de heer Verstand en de heer Sonnevijlle nog een paar maal over gesproken, overigens in goede verstandhouding, maar uiteindelijk is besloten om de verlegging niet op te nemen in het MUP.

In mijn mail naar u heb ik uitgebreid uiteengezet waarom ik u verzoek om alsnog de verlegging van dit fietspad op te nemen en wel om 3 redenen.

1. de gedane belofte gestand doen
2. verkeerstechnisch ligt het fietspad volgens ons een verkeerde plaats met gevaar voor de fietsende kinderen. Er zal altijd toezicht moeten blijven op het handhaven van het parkeerverbod.
3. overlast voor ons als bewoners.

Bedankt voor de aandacht.

COMMISSIE LEEFOMGEVING

GEMEENTE RENKUM

BETREFT: MUP 2016-2020 FR 3: "Bennekomseweg- Doorwerthseheide (aansluitend op Utrechtseweg)".

Voor de vergadering op 2 februari 2016.

De aanleg van de rotonde Utrechtseweg-Bennekomseweg is een goede zaak.

Maar daarmee blijven een aantal gevaarlijke situaties op het deel Utrechtseweg tussen de nieuwe rotonde en Kievitsdel onopgelost.

Door de buurtvereniging Doorwerthsestraat is dit diverse malen bij Provincie en Gemeente aan de orde gesteld.

Helaas zonder duidelijkheid over de aanpak van de overige onveilige situaties.

Er zijn de volgende problemen.

1. Vanaf Kievitsdel naar Heelsum lijkt heuvel af automobilisten aan te zetten tot te hard rijden. Het uitrijden en inrijden van de uitritten van de Utrechtseweg is daardoor niet zonder risico. Vroegtijdig afremmen of zelfs maximaal 50 km rijden vanaf Kievitsdel en het knipperlicht vroegtijdig aanzetten leidt tot brutaal gedrag. Er wordt regelmatig onverantwoord ingehaald vlak voor de bocht en verkeersgeleider, waardoor zelfs automobilisten verrast worden en links van de verkeersgeleider terecht komen. Een maximum snelheid van 50 km lost veel op.
2. Het harde rijden leidt tot veel geluidsoverlast bij omwonenden. Van de provincie is vernomen dat de geluidsbelasting hoger is dan de norm. Dit kan of door kostbaar nieuw asfalt maar nog beter door een lagere maximum snelheid opgelost worden.
3. De oversteek voor fietsers, wandelaars en auto's bij de kruising Utrechtseweg - Doorwerthsestraat is gevaarlijk. Het verkeer komt van rechts door een bocht heuvel af met grote snelheid. Auto's rijden te hard en zijn door de bocht laat zichtbaar. Dat geeft regelmatig incidenten. Het verlengen van de verkeersgeleider en het weghalen van de voorsorteerstrook, dat zover wij weten wordt beoogd, helpt onvoldoende of maakt het zelfs gevaarlijker voor afslaand verkeer. Het probleem het gebrek aan zicht door de bocht ter hoogte van Utrechtseweg 13 en de hoge snelheid van de auto's. Het verlagen van de snelheid zou de veiligheid sterk bevorderen.
4. Langs de weg rijdt dagelijks een groot aantal scholieren. Zij rijden vaak in groepen en waaieren wel eens breed uit. De snelheid van 80 km/u is een groot risico voor deze fietsers met name aan de zuidzijde. Er zijn regelmatig incidenten en valpartijen. Het verlagen van de snelheid zou dit risico sterk verminderen.
5. De toegang tot de Annaweg vanaf en tot de Utrechtseweg is onoverzichtelijk en ook daar speelt de hoge snelheid als risicofactor.
6. Er zijn ook andere goede argumenten om een snelheid van 50 km per uur te hanteren. De Utrechtseweg sluit ter plaatse aan op de bebouwde kom van Heelsum (30/50 km/u) en op de Bennekomseweg (50 km/u) en bij Kievitsdel op de van der Molenallee (50 km/u).
7. Een argument van de provincie voor handhaven van 80 km/u is de zg snelle bus. Deze zou 80 km/u moeten kunnen rijden. Nu gaat het over een stuk van nog geen 1000 m. De bus heeft tijd nodig om zowel vanaf kruispunt als vanaf de nieuwe rotonde van een veel lagere snelheid op 80 km/u te komen en moet bovendien nog in één richting bergop.

Bij een constante snelheid van 80 km wordt over die kilometer 72 seconden wordt gedaan. Wordt het optrekken ingecalculeerd vanaf 50 kilometer dan is de tijd 51 seconden. De maximale winst is dus 21 seconden! In de praktijk zal dat altijd veel minder zijn. Want er zitten ook nog eens twee haltes in die de tijd nog meer verkorten. Praktijkmetingen wijzen uit dat de bussen niet harder dan 60 km rijden en ook niet kunnen rijden wil de bestuurder voorkomen dat de passagiers bij het rijden in de bochten van hun zitplaats vallen. Een invalide argument derhalve.

Conclusie:

De aanleg van de rotonde is een uitgelezen moment om bijna zonder of geen kosten de veiligheid en het woongenot van grote groepen mensen aanzienlijk te verbeteren.

Maak van het betreffende stuk Utrechtseweg "bebouwde kom" en voer een maximum snelheid van 50 km/uur en er kan een doorgetrokken streep komen, zodat inhalen wordt voorkomen.

Er zijn geen partijen te vinden die daardoor worden geschaad.

Wij vragen dringend uw aandacht voor deze verbeteringen van de leefomgeving in uw bespreking van het MUP Verkeer in commissie en raad.

BJJM Huesman

COMMISSIE LEEFOMGEVING
GEMEENTE RENKUM

BETREFT: MUP 2016-2020 FR 3 betreft: "de kruising Bennekomseweg-Doorwerthseheide (aansluitend op de Utrechtseweg; project FR3)".

Beste leden van de Gemeenteraad van Renkum,

Wij zagen dat op uw vergadering van de Commissie Leefomgeving op 2 februari 2016 het Meerjarenuitvoeringsprogramma Verkeer 2016-2020 op de agenda staat.

Eén van de projecten die daarin genoemd wordt is de kruising Bennekomseweg-Doorwerthseheide (aansluitend op de Utrechtseweg; project FR3). Hiervan wordt aangegeven dat deze kruising in 2016 wordt vervangen door een rotonde. Dat hebben we eerder inderdaad ook in De Gelderlander kunnen lezen.

Als omwonenden van dit kruispunt vroegen wij ons af waaruit de aanpassingen van de kruising precies zullen bestaan. Komt er ook een aanpassing van de snelheid tussen Kievitsdel en de rotonde, bijvoorbeeld naar 50 km per uur? Dat lijkt ons wel van belang voor een veilig gebruik van de rotonde. Dit kruispunt wordt ook intensief gebruikt door schoolgaande kinderen. Die kunnen voor ons gevoel alleen veilig oversteken als de snelheid op de Utrechtseweg wordt terug gebracht. Er zijn ook geen goede argumenten om een snelheid van 80 km per uur te blijven hanteren: de Utrechtseweg sluit ter plaatse aan op de bebouwde kom van Heelsum (30/50 km per uur) en op de Bennekomseweg (50/60 km per uur). Het tijdsverschil tussen 50 en 80 km per uur rijden op dit korte stuk is minimaal, maar de veiligheidswinst is groot. Daarnaast leidt een lagere snelheid ook tot minder geluidsoverlast voor omwonenden.

Wordt er door de gemeente ook geïnvesteerd in de veiligheid van het fietspad langs de Utrechtseweg? Het feit dat het fietspad tussen de bovengenoemde kruising en Kievitsdel niet vrijliggend is, is een tweede veiligheidsrisico. Zeker voor de grote groepen schoolgaande kinderen en passerende bromfietsen levert dit regelmatig gevaarlijke situaties op. Wij zouden er sterk voorstander van zijn als dit gevaarlijke fietspad nu ook eindelijk wordt aangepakt. Het lijkt ons een uitgelezen kans om rotonde, snelheidsbeperking en vrijliggend (en eventueel breder) fietspad in één keer aan te pakken.

Wij hopen dat uw beide punten wil meenemen in uw bespreking van het MUP Verkeer in commissie en raad en wij wensen u veel wijsheid toe bij de verdere besluitvorming.

Met vriendelijke groet,

Bas Rodenburg & Irene Bouwma

MAIL AAN DE GRIFFIE 1 februari 2016

Geachte griffier,

Middels deze email wil ik, als eigenaar van 'Landgoed de Kamp' en vader van 2 schoolgaande kinderen, graag benadrukken dat in deze reacties mbt de snelheidsbeperking en veilig fietspad van Bas Rodenburg in de bijlage met klem ondersteun.

Mvg,

Godert van Walre de Bordes