Bundel - Algemene commissie van 8 maart 2023

1 19:30 - Opening

2 19:31 - Vragenuur

3 19:46 - Vaststellen agenda Algemene commissie d.d. 8 maart 2023

Status: ter vaststelling

Agenda_Algemene_commissie_8_maart_2023

4 19:48 - Vaststellen adviezenlijst Algemene commissie d.d. 25 januari 2023

Status: ter vaststelling

Concept adviezenlijst Algemene commissie 25 januari 2023

Bijlage 1. Toezeggingen - Algemene commissie 25 januari 2023

5 19:51 - Regionaal Beleidsplan Politie 2024-2027

Status: om advies
Portefeuillehouder: mr. drs. W. Gradisen

Raadsvoorstel Regionaal beleidsplan Politie 2024-2027_ondertekend

Raadsbesluit Regionaal beleidsplan Politie 2024-2027

Bijlage 1. Concept Regionaal Beleidsplan Politie 2024 - 2027

Bijlage 2. Oplegnotitie en factsheet

6 20:11 - Vervolg ‘Lokaal verkeersonderzoek A73-Groesbeek’

Status: om advies
Portefeuillehouder: H. Rodoe
Insprekers
1. De heer R. Wijdemans namens DUW (bijlage)
2. Heer/mevrouw namens Kerngroep Verkeersproblematiek Heumensebaan en Ringbaan
3. De heer M. Luijk namens Bewoners van de Lindenlaan
4. Mevrouw Boekwijt namens Boomm

Raadsvoorstel ‘Vervolg ‘Lokaal verkeersonderzoek A73-Groesbeek’_ondertekend

Raadsbesluit ‘Vervolg ‘Lokaal verkeersonderzoek A73-Groesbeek’

Bijlage 1 - Onderzoeksrapport ‘Lokaal verkeersonderzoek naar doorgaand verkeer A73-Groesbeek’

Bijlage 2 - Reactienota schriftelijke vragenronde commissie- en raadsleden over rapport Sweco

Bijlage 3 - Bundeling reacties van focusgroep (en bewoners Lindenlaan) op het rapport van Sweco en de beantwoording daarvan

Inspreektekst 1. - 20230308 Inspreektekst DUW.pdf

Inspreektekst 3. Inspreektekst M. Luijk namens bewoners Lindelaan 230308.docx

Inspreektekst 4. BOOMM Inspreektekst van 8 maart 2023 door E. Boekwijt.docx

7 21:01 - Opvang Oekraïense ontheemden op passagiersschip

Status: om advies
Portefeuillehouder: A.F. Herings
Inspreker:
1. Mevr. Velthuis namens Bewonerswerkgroep Maaskade 2023 (bijlage)

Raadsvoorstel Instemmen opvang Oekraïense ontheemden op schip kade Mook_ondertekend

Raadsvoorstel versie 2 Instemmen opvang Oekraïense ontheemden op schip kade Mook_ondertekend_pdf

Raadsbesluit Instemmen opvang Oekraïense ontheemden op schip kade Mook V2(28 feb).

Bijlage 2. advies VRLN samenstelling opvang op schip.docx

Bijlage 3. Samenstelling doelgroep passagiersschip.pdf

Bijlage 4. Logboek mail-telefoon-pers-socialemedia 1 maart 2023.docx

Bijlage 5. Verslag inloopavond direct aanwonenden 28 feb 2023.docx

Inspreektekst 1. Bespreking commissie v2 bewonerswerkgroep maaskade 4 maart, fin 8.3.23.docx

8 21:51 - Sluiting en concept-adviezenlijst

Gemeente Mook en Middelaar

Agenda Algemene commissie

Datum 08-03-2023
Tijd 19:30 - 21:52
Locatie Raadzaal
Voorzitter

1 19:30	**Opening**
2 19:31	**Vragenuur**
3 19:46	**Vaststellen agenda Algemene commissie d.d. 8 maart 2023** Status: ter vaststelling
4 19:48	**Vaststellen adviezenlijst Algemene commissie d.d. 25 januari 2023** Status: ter vaststelling
5 19:51	**Regionaal Beleidsplan Politie 2024-2027** Status: om advies Portefeuillehouder: mr. drs. W. Gradisen
6 20:11	**Vervolg ‘Lokaal verkeersonderzoek A73-Groesbeek’** Status: om advies Portefeuillehouder: H. Rodoe
7 21:01	**Opvang Oekraïense ontheemden op passagiersschip** Status: om advies Portefeuillehouder: A.F. Herings
8 21:51	**Sluiting en concept-adviezenlijst**

Gemeente Mook en Middelaar

Adviezenlijst

Algemene commissie 25 januari 2023

Presentielijst

Commissieleden:	de heer Eeren (DGP) mevrouw Jansen Groesbeek-Cremers (DGP) mevrouw King (DGP) de heer Claessens (GroenLinks de heer Kamp (GroenLinks) mevrouw Roozendaal (GroenLinks) de heer Broekmans (PvdA) de heer Heisen (PvdA) de heer Scheltinga (PvdA) de heer Akkerman (VVD) mevrouw van Brunschot (VVD) mevrouw De Vito (VVD)
Afwezig:	
Voorzitter:	mevrouw Mulders
Commissiegriffier:	mevrouw van Helden
Griffier:	mevrouw van Arensbergen
Portefeuillehouders:	de heer Gradisen (burgemeester) de heer Dillerop (wethouder) de heer Herings (wethouder) de heer Rodoe (wethouder)
Gemeentesecretaris:	de heer Mariman
Overige genodigden:	de heer Pouwels (ambtelijke ondersteuning, agendapunt 5) de heer Joosen (ambtelijke ondersteuning, agendapunt 6) de heer Berben (ambtelijke ondersteuning, agendapunt 7 en 9) de heer Geurts (ambtelijke ondersteuning, agendapunt 8) de heer Verbeet (ambtelijke ondersteuning, agendapunt 10) de heer Donders (ambtelijke ondersteuning, agendapunt 11) mevrouw Klaassen (ambtelijke ondersteuning, agendapunt 12)
Externe ondersteuning:	

Aanvangstijd: 19.30 uur Sluitingstijd: 22.31 uur

Geluidsopnamen

Geluidsfragmenten van de vergadering zijn per agendapunt terug te luisteren op
https://ris2.ibabs.eu/Calendar/Index/MookenMiddelaar

Adviezenlijst

1 Opening

- De voorzitter opent de vergadering en heet allen van harte welkom.
- De vergadering is live te volgen via de website (alleen geluid).
- De voorzitter geeft een korte toelichting op de wijzigingen ten opzichte van het oude vergadermodel.

2 Vragenuur

- Vraag van mw. Janssen Groesbeek (DGP) over beeld Oscar Goedhart. Antwoord wethouder Dillerop.
- Vraag van mw. Janssen Groesbeek (DGP) over handhaving parkeren op de stoep. Antwoord burgemeester Gradisen.
- Vraag van mw. Janssen Groesbeek (DGP) over planning wegenonderhoud. Antwoord wethouder Rodoe.
- Vraag van mw. Janssen Groesbeek (DGP) over prestatieafspraken Destion. Antwoord wethouder Herings.

3 Vaststellen agenda d.d. 25 januari 2023

Mevrouw van Brunschot deelt mee zich te onthouden van beraadslaging en stemming over agendapunt 6 Bestemmingsplan Voordijk 6 in verband met indirect belang.

De agenda wordt verder zonder wijzigingen vastgesteld.

4 Vaststellen adviezenlijsten Gecombineerde commissie Samenleving en Begroting en Rekening d.d. 6 december 2022 en Commissie Grondgebied d.d. 7 december 2022

Status: vaststelling.

Beide adviezenlijsten worden ongewijzigd vastgesteld.

5 Onderhoud Gen. Gavinstraat – combineren met afkoppelen verhardingen

Status: om advies
Portefeuillehouder: H. Rodoe

Voorstel om te besluiten:

1. In te stemmen met het vervangen van de asfaltverharding in de parkeerstrook in de Gen. Gavinstraat te Mook door straatstenen. Dit in samenhang met de aanstaande onderhoudswerkzaamheden aan de rijbaan in deze straat.
2. Het wijzigen van de verharding in de parkeerstrook (zie punt 1) combineren met het aanbrengen van een infiltratievoorziening voor het regenwater in (onder) de parkeerstrook.
3. De kosten ad € 189.000 voor het wijzigen van de verharding in de parkeerstrook en de aanleg van een infiltratievoorziening dekken uit de voorziening rioolbeheer van het Gemeentelijk Rioleringsplan.

Advies: Bespreekstuk voor de raad van 2 februari 2023

6 Bestemmingsplan Voordijk 3

Status: om advies
Portefeuillehouder: A.F. Herings

Voorstel om te besluiten:

1. Het bestemmingsplan “Voordijk 3 Middelaar”, zoals vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0944.VOORDIJK3-VA01 inclusief de bijbehorende bijlagen vast te stellen conform het bijgevoegd raadsvoorstel;

2. Geen exploitatieplan vast te stellen aangezien de dekking van de kosten anderszins is geregeld.

Advies: Hamerstuk voor de raad van 2 februari 2023.

7 Woondeal 2.0 regio Arnhem-Nijmegen

Status: om advies
Portefeuillehouders: H. Rodoe en A.F. Herings

Voorstel om te besluiten:
1. De Woondeal 2.0 regio Arnhem-Nijmegen als uitgangspunt te hanteren bij de herijking van lokaal ruimtelijk en volkshuisvestelijk beleid.

Advies: Hamerstuk voor de raad van 2 februari 2023.

8 Verordening Regeling kwijtschelding gemeentelijke belastingen

Status: om advies
Portefeuillehouder: A.F. Herings

Vraag van mw. De Vito (VVD) over de oude regeling van het legen van de grijze container. Toezegging wethouders Herings (zie bijlage 1)

Voorstel om te besluiten:
1. vast te stellen de volgende verordening: Regeling kwijtschelding gemeentelijke belastingen Mook en Middelaar 2023

Advies: Bespreekstuk voor de raad van 2 februari 2023

9 Zienswijze kaderbrief MGR 2024-2027

Status: om advies
Portefeuillehouders: F.N. Dillerop en mr. drs. W. Gradisen

Voorstel om te besluiten:
1. Kennis te nemen van de Kaderbrief van de Modulaire Gemeenschappelijke Regeling (MGR) Rijk van Nijmegen 2024-2027.
2. Een zienswijze in te dienen op de Kaderbrief van de MGR Rijk van Nijmegen 2024-2027 conform bijgevoegde brief.

Advies: Hamerstuk voor de raad van 2 februari 2023.

10 Verordening tegemoetkoming energielasten maatschappelijke organisaties

Status: om advies
Portefeuillehouder: F.N. Dillerop

Vraag van mw. De Vito (VVD) en mw. van Brunschot (VVD) n.a.v. nieuwsbericht vanuit het Rijk over tegemoetkoming energielasten. Toezegging wethouder Dillerop (zie bijlage 1)

Voorstel om te besluiten:
1. vast te stellen de volgende ‘Verordening tegemoetkoming energielasten maatschappelijke organisaties gemeente Mook en Middelaar 2023’:

Advies: Hamerstuk voor de raad van 2 februari 2023.

11 Nota minimabeleid 2023-2026

Status: om advies
Portefeuillehouder: F.N. Dillerop

Vraag van mevrouw van Brunschot (VVD) n.a.v. van nog openstaande technische vragen over de nota. Toezegging wethouder Dillerop (zie bijlage 1)

Voorstel om te besluiten:
1. De Nota minimabeleid 2023-2026 vast te stellen.

Advies: Bespreekstuk voor de raad van 2 februari 2023.

12 Verordening WMO en Jeugdhulp 2023

Status: om advies
Portefeuillehouder: F.N. Dillerop

Vraag van dhr. Scheltinga (PvdA) over de kosten van de eigen bijdrage voor opvang. Toezegging wethouder Dillerop (zie bijlage 1)

Voorstel om besluiten:
1. besluit vast te stellen de Verordening maatschappelijke ondersteuning en jeugdhulp gemeente Mook en Middelaar 2023

Advies: Bespreekstuk voor de raad van 2 februari 2023.

13 Reglement van orde gemeenteraad en raadscommissies gemeente Mook en Middelaar

Status: om advies
Portefeuillehouder: Raadswerkgroep

Voorstel te besluiten:
1. de volgende verordening vast te stellen: Reglement van Orde gemeenteraad en raadscommissies Mook en Middelaar 2023

Advies: Hamerstuk voor de raad van 2 februari 2023

10 Sluiting

De voorzitter dankt iedereen voor zijn of haar aanwezigheid en sluit de vergadering om 22.31 uur.

Bijlagen:
1. Toezeggingen Algemene commissie 25 januari 2023.

Aldus ongewijzigd vastgesteld door de Algemene commissie op 8 maart 2023.

Gemeente Mook en Middelaar

ID	Titel	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Deadline
211	Bijdrage voor de kosten van opvang	Algemene commissie 25-01-2023 12. Verordening WMO en Jeugdhulp 2023	Wethouder Dillerop zegt n.a.v. van de vraag van de heer Scheltinga (PvdA) toe om voor de raad van 2 februari terug te komen of de getallen van de bijdrage voor de kosten van opvang op blz. 36 in artikel 13.3 staan kloppen.	F.N. Dillerop	02-02-2023
210	Kosten tegemoetkoming energiekosten uit middelen van het Rijk	Algemene commissie 25-01-2023 10. Verordening tegemoetkoming energielasten maatschappelijke organisaties	Wethouder Dillerop zegt n.a.v. van de vraag van mevrouw De Vito (VVD) en mevrouw van Brunschot (VVD) toe dat zodra er vanuit het Rijk middelen beschikbaar worden gesteld voor deze tegemoetkoming dat de kosten t.z.t. uit dat budget worden betaald in plaats van uit de Vrije Beschikbare Reserve (VBR).	F.N. Dillerop	
209	Oude regeling legen grijze container	Algemene commissie 25-01-2023 8. Verordening Regeling kwijtschelding gemeentelijke belastingen	Wethouder Herings zegt n.a.v. van de vraag van mevrouw De Vito (VVD) toe om voor de raad van 2 februari na te kijken naar wat er in de oude regeling was vastgelegd over de kwijtschelding van de kosten voor het legen van de grijze container.	A.F. Herings	02-02-2023
208	Schriftelijke vragen over Nota Minimabeleid	Algemene commissie 25-01-2023 11. Nota minimabeleid 2023-2026	Wethouder Dillerop zegt n.a.v. de vragen van mevrouw van Brunschot (VVD) toe om voor het weekend schriftelijk terug te komen op de openstaande vragen van de VVD en alle andere vooraf gestelde technische vragen over de Nota Minimabeleid. Deze antwoorden worden toegezonden aan alle fracties.	F.N. Dillerop	28-01-2023

Raadsvoorstel

Gemeente Mook en Middelaar

Documentnummer	**ZM23.00329**
Onderwerp	**Regionaal Beleidsplan Politie 2024-2027**
Datum raadsvergadering	**16 maart 2023**
Raadscommissie	Algemene commissie
Datum raadscommissie	8 maart 2023
Programma	Openbare orde en veiligheid
Portefeuillehouder	mr. drs. W. Gradisen

Regionaal Beleidsplan Politie 2024-2027

Inleiding
Voor u ligt het concept Regionaal Beleidsplan Politie eenheid Limburg 2024 – 2027 (RBP), dat aan u als gemeenteraad ter kennisneming wordt aangeboden door de Regionale Driehoek. Deze Regionale Driehoek bestaat uit de regioburgemeester van de eenheid Limburg, de hoofdofficier van justitie en de Limburgse politiechef.
Het conceptplan is het resultaat van een proces van de samenwerkende veiligheidspartners (gemeenten, openbaar ministerie en politie) van de eenheid Limburg. Dit concept Regionaal Beleidsplan Politie 2024-2027 wordt aan gemeenteraden voorgelegd c.q. ter kennis gebracht conform de Politiewet 2012 (art 38b en 39), waarin wordt aangegeven dat de burgemeester vooraf de gemeenteraad “hoort” over het concept beleidsplan. In dit beleidsplan zijn ambities en doelstellingen uit de verschillende (gemeentelijke) integrale veiligheidsplannen (IVP) samengebracht met landelijke doelstellingen uit de nationale Veiligheidsagenda 2023 – 2026. Deze zijn bezien vanuit brede maatschappelijke ontwikkelingen en de specifieke Limburgse context, om zo tot regionale prioriteiten, doelstellingen en ambities te komen.

In de oplegnotitie wordt tevens inhoudelijk een korte toelichting gegeven op het concept beleidsplan en de procedure. Het is de bedoeling om dit conceptplan in het Regionaal Bestuurlijk Overleg van juni 2023 vast te stellen. Het in juni 2023 vastgestelde Regionaal Beleidsplan Politie zal één van de bouwstenen zijn voor een vernieuwde lokale beleidsnota Integraal Veiligheidsbeleid Mook en Middelaar. Het voornemen is om deze vernieuwde lokale beleidsnota in de loop van volgend jaar aan u voor te leggen.

Voorstel
- Het Regionaal Beleidsplan Politie 2024-2027 voor ter kennisgeving aannemen;
- Geen gebruik te maken van de mogelijkheid een reactie te geven op het Regionaal Beleidsplan Politie 2024-2027

Beoogd effect
Met dit voorstel wordt beoogd u kennis te laten nemen van het concept-beleidsplan.

Argumenten

1.1 Waarom dit regionaal beleidsplan

De Limburgse burgemeesters hebben binnen het Regionaal Bestuurlijk Overleg (RBO) op voorgaande edities van het RBP teruggeblikt en concludeerde dat hier mooie stappen in zijn gemaakt, waaronder het wijzigen van de tijdlijn waarin een ontwerp beleidsplan wordt opgesteld. Zodoende kan beter worden aangesloten op de gemeentelijke veiligheidsplannen als op de nationale Veiligheidsagenda. Op onderdelen herkennen we vraagstukken die eveneens lokaal zijn geprioriteerd in het in juli 2019 door de gemeenteraad vastgestelde “Integraal Veiligheidsbeleid gemeente Mook en Middelaar”, zoals toen al de sterkere nadruk op de aanpak van de georganiseerde en ondermijnende criminaliteit, de problematiek rondom personen met een psychische kwetsbaarheid c.q. met onbegrepen gedrag en overlastgevende jeugd. Tegelijkertijd is zichtbaar dat zowel landelijk als binnen de eenheid Limburg, mede als gevolg van de coronaperiode, op macroniveau meer aandacht wordt besteed aan thema’s als radicalisering en extremisme als gevolg van ”de verdeelde en verharde samenleving/ maatschappelijke onrust”. Tevens is (uiteraard) het belang toegenomen waar het gaat om cyber- en gedigitaliseerde criminaliteit.

1.2 De positie en ambitie van het Regionaal Beleidsplan Politie

Deze editie van 2024 – 2027 bevat de strategische focus ten aanzien van het politiewerk in Limburg. Anders dan voorheen zijn nu een aantal thema’s geselecteerd, waarop gezamenlijk ambities zijn opgesteld om vanuit een collectieve en gedeelde verantwoordelijkheid een bijdrage te leveren aan een veiliger Limburg. Het RBP is de verbindende schakel tussen het lokale veiligheidsbeleid van verschillenden Limburgse gemeenten en de nationale Veiligheidsagenda.

1.3 Totstandkoming van het Regionaal Beleidsplan

Begin 2022 is een ambtelijke werkgroep gestart waarbij het openbaar ministerie en politie zijn aangesloten. Zoals gebruikelijk is er eveneens een werkgroep van de politie geformeerd die dit proces intern heeft begeleid. Beide werkgroepen zijn gestart om de informatie uit de verschillende beleidslijnen bij elkaar te brengen. Het vertrekpunt is bezien vanuit een context waarin maatschappelijke en technologische ontwikkelingen steeds sneller gaan en veiligheidsvraagstukken steeds complexer worden. Er ligt een stevige opgave, waarin de vraag naar politie onverminderd hoog blijft, terwijl deze juist al langere tijd onder spanning staat.

1.4 Toegevoegde waarde

Voor politie en andere overheidsinstanties is het van belang om aangesloten te blijven op de digitale transformatie die zich grenzeloos en in alle facetten van het veiligheids- en leefbaarheidsdomein voltrekt. Tegelijkertijd wordt er ingezet op een regionale samenwerking met uitwisseling van elkaars specialismen, competenties en capaciteiten om tot een efficiëntere en effectievere lokale en bovenlokale aanpak te komen. De eenheid Limburg heeft een strategietraject ontwikkeld om dichter bij de burgers te staan, met empathie en daadkrachtig optreden waar dat wordt verlangd.

1,5 Juridische aspecten

Artikel 39, lid 1 van de Politiewet 2012 bepaalt dat de burgemeesters van de gemeenten onder voorzitterschap van de regioburgemeester (binnen de regionale eenheid Limburg) en de hoofdofficier van justitie (binnen het arrondissement Limburg) ten minste éénmaal in de vier jaren een beleidsplan vaststellen. Artikel 38b, lid 2 bepaalt dat voorafgaand aan de vaststelling van het beleidsplan, de burgemeester van een gemeente in het gebied waarin de regionale eenheid de politietaak uitvoert, de gemeenteraad van die gemeente “hoort” over het ontwerpbeleidsplan.

Raadsvoorstel

Gelet op vorenstaande adviseren wij u kennis te nemen van het concept-regionaal beleidsplan Politie 2024-2027.

Kanttekeningen

Geen

Duurzaamheid

n.v.t.

Participatie

Het concept-beleidsplan wordt aan alle Limburgse gemeenteraden voorgelegd. Het is de bedoeling om dit conceptplan in het Regionaal Bestuurlijk Overleg van juni 2023 vast te stellen. Het kan dat een gemeenteraad eventueel gebruik wenst te maken van de mogelijkheid om een reactie kenbaar te maken.

Financiën

Dit voorstel heeft geen financiële gevolgen.

Uitvoering

De vaststelling van het beleidsplan politie Eenheid Limburg 2024-2027 is voorzien in het Regionaal Bestuurlijk Overleg van 29 juni 2023. Hierna wordt het vastgestelde beleidsplan aangeboden aan de Minister van Justitie en Veiligheid. Woordvoering over het beleidsplan van de politie Eenheid Limburg ligt bij de regioburgemeester.

Bijlagen

- Concept regionaal beleidsplan Politie eenheid Limburg 2024-2027
- Oplegnotitie

Mook, 14 februari 2023

Het college van burgemeester en wethouders van Mook en Middelaar,





Raadsvoorstel

De gemeentesecretaris
drs. W. Mariman

De burgemeester
mr. drs. W. Gradisen

Raadsbesluit

Gemeente Mook en Middelaar

Documentnummer **ZM23.00329**
Onderwerp **Beleidsplan Politie 2024-2027**

De raad van de gemeente Mook en Middelaar,

Gelezen het voorstel van het College van burgemeester en wethouders d.d. 14 februari 2023

Gelet op het advies van de raadscommissie d.d. 8 maart 2023

Besluit:

- Het regionaal beleidsplan Politie 2024-2027 voor kennisgeving aan te nemen;
- Geen gebruik te maken van de mogelijkheid een reactie te geven op het regionaal beleidsplan Politie 2024-2027.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering d.d. 16 maart 2023

De raad voornoemd,

{{esl:Signer1:capture:size(200,50)}}

De griffier
mr. M.A.M. van Arensbergen

{{esl:Signer2:capture:size(200,50)}}

De voorzitter
mr. drs. W. Gradisen



Regionaal Beleidsplan Politie

Eenheid Limburg | 2024 - 2027

Alleen ga je sneller, samen kom je verder.

Voorwoord

Voor u ligt het Regionaal Beleidsplan Politie (RBP) van de politie-eenheid Limburg voor de periode 2024 – 2027. In dit beleidsplan zijn ambities en doelstellingen uit de lokale integrale veiligheidsplannen (IVP) samengebracht met landelijke beleidsdoelstellingen uit de nationale Veiligheidsagenda 2023 - 2026. Deze zijn bezien vanuit brede maatschappelijke ontwikkelingen en de specifieke Limburgse context, om zo tot regionale prioriteiten, doelstellingen en ambities te komen. Daarmee neemt dit Regionaal Beleidsplan de verbindende positie in tussen het lokale en nationale veiligheidsbeleid. Hierbij is het uitgangspunt dat het lokaal bevoegd gezag voldoende ruimte behoudt om invulling te geven aan de lokale thema's.

Dit heeft geresulteerd in twee voor Limburg overkoepelende veiligheidsvraagstukken, te weten: georganiseerde en ondermijnende criminaliteit en de verdeelde en verharde samenleving / maatschappelijke onrust. Een aantal onderwerpen, waaronder uit de nationale Veiligheidsagenda, is zo nadrukkelijk aanwezig binnen alle Limburgse veiligheidsvraagstukken, dat deze als rode draden zijn gedefinieerd. Dit betreffen cyber- en gedigitaliseerde criminaliteit, jeugdcriminaliteit, en internationalisering. Het zijn deze thema's die in Limburg de extra aandacht en inspanning vragen van de verschillende veiligheidspartners.

Tegelijkertijd biedt dit plan de ruimte en flexibiliteit om in te kunnen spelen op de actualiteit. Veel meer dan anders, hebben de laatste jaren laten zien dat meerjarige beleidsontwikkeling om flexibiliteit vraagt. Kunnen inspelen op actualiteiten is daarom noodzakelijk. De politie is als geen ander, in gezamenlijke afstemming met het bevoegd gezag, de wendbare organisatie die kan inspelen op wat een continu veranderende omgeving en samenleving van haar vraagt.

Nauwe samenwerking en afstemming met de veiligheidspartners (gemeenten, Openbaar Ministerie en politie) hebben dan ook geleid tot dit kaderbeleidsplan dat ik hierbij, mede namens de leden van de Regionale Driehoek, aan u aanbied. Door deze opzet hebben de lokale driehoeken de maximale ruimte om keuzes te maken voor de prioritering van de lokale politie-inzet. Een integrale aanpak van veiligheids- en leefbaarheidsvraagstukken is daarbij het leidend principe, waarbij optimaal wordt samengewerkt onder regie van de eigenaar van het vraagstuk.

Deze brede samenwerking vormt een voorwaarde om veiligheidsvraagstukken van een adequaat antwoord te voorzien. Criminaliteit houdt zich immers niet aan grenzen. Daarom zijn in dit beleidsplan twee specifieke ambities opgenomen die een bijdrage leveren aan een gezamenlijke, Limburg-brede aanpak van gemeentegrensoverschrijdende thema's.
De komende jaren gaan we de intergemeentelijke samenwerking op veiligheidsvraagstukken versterken, met als doel om de effectiviteit van (overheids)maatregelen te vergroten. Een belangrijke voorwaarde om deze integraliteit te ondersteunen en bewerkstelligen is de realisatie van een 'Informatiehub'. Een plek waar wordt samengewerkt aan intelligencebeelden voor zowel overheidsdiensten als het lokaal bestuur, ten behoeve van de advisering van de lokale driehoeken. Deze beelden kunnen helpen om vooruit te kijken waardoor het mogelijk is om (vroegtijdig) maatregelen te nemen voor de opgaven waar de gemeenten voor staan.

Deze ambities waarmaken kost tijd. De desbetreffende stakeholders hebben gedurende de looptijd van dit plan de ruimte om deze ambities nader in te vullen. Uitgangspunt hierbij is, dat iedere partner vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheid en op basis van de eigen bevoegdheden, die instrumenten inzet die het meest effectief zijn, in hun onderlinge samenhang en op basis van een gemeenschappelijke analyse en visie.

Daarnaast zijn formatie, bezetting en inzetbaarheid belangrijke factoren voor de komende jaren. Op dit moment is de verwachting dat gedurende de looptijd van dit beleidsplan de formatie en bezetting van de politie-eenheid Limburg in balans komen. Maar we weten ook, dat de omvang en aard van de Limburgse veiligheidsvraagstukken groot en complex zijn en een grote internationale component bevatten. Dit betekent, dat het onderwerp 'inzetbaarheid' ook in de looptijd van dit beleidsplan de aandacht van het bevoegd gezag zal vragen. Het Netwerk Veilig Limburg zal daarom de komende jaren een belangrijke bijdrage aan deze uitdaging leveren.

De diverse vraagstukken op voornoemde veiligheidsthema's, de integrale aanpak, de samenwerking, maar ook de benoemde ambities in dit plan, zullen voor ons allemaal een zoektocht zijn. Samen staan we voor de veiligheid in Limburg aan de lat.

Regioburgemeester van de eenheid Limburg,
mr. J.M. Penn - te Strake



Inhoudsopgave

1.		**Inleiding**	4
	1.1	Waarom dit regionaal beleidsplan?	4
	1.2	Wat is de positie en ambitie van het Regionaal Beleidsplan Politie?	5
	1.3	Hoe is dit Regionaal Beleidsplan Politie tot stand gekomen?	5
	1.4	Waar leveren we toegevoegde waarde?	6
	1.5	Hoe monitoren we?	7
	1.6	Andere afspraken in dit Regionaal Beleidsplan	8
2.		**Limburg, de poort naar Nederland**	9
	2.1	Wie sjoen os Limburg is	9
	2.2	Wat betekent dit voor de politie in Limburg?	10
	2.3	Strategische netwerkontwikkeling	11
	2.4	Gezamenlijke doelstelling en ambities	12
3.		**Samenwerken aan veiligheidsvraagstukken**	13
	3.1	Inleiding	13
	3.2	Georganiseerde en ondermijnende criminaliteit	13
	3.2.1	Aanleiding	13
	3.2.2	Actualiteiten	14
	3.2.3	Collectief betekenisvol handelen	15
	3.3	Een verdeelde en verharde samenleving	16
	3.3.1	Aanleiding	16
	3.3.2	Actualiteiten	16
	3.3.3	Collectief betekenisvol handelen	18
	3.4	Rode draden tussen de maatschappelijke vraagstukken	19
	3.4.1	Aanleiding	19
	3.4.2	Cyber- en gedigitaliseerde criminaliteit	19
	3.4.3	Collectief betekenisvol handelen	20
	3.4.4	Jeugdcriminaliteit	21
	3.4.5	Collectief betekenisvol handelen	22
	3.4.6	Internationalisering	23
	3.4.7	Collectief betekenisvol handelen	23
4.		**Verdeling van de capaciteit**	24
	4.1	AEF Werklastonderzoek	24
	4.1.1	Onderzoek in drie fasen	24
	4.1.2	Wat betekent dit onderzoek voor de formatie van de basisteams?	25
	4.1.3	Bespreking uitkomsten werklastonderzoek in het RBO	25
	4.1.4	Aanpassing formatie basisteams n.a.v. landelijke ontwikkelingen en eerdere besluitvorming	26
	4.2	Verdeling formatie over basisteams (op basis van het werklastonderzoek)	26
	4.3	Aanpassing van de formatie basisteams gedurende 2024 - 2027	27
	4.4	Verdeling formatie over sectoren	28

1. Inleiding

1.1 Waarom dit regionaal beleidsplan?

Artikel 39, eerste lid, van de Politiewet 2012 schrijft voor dat de burgemeesters van de gemeenten in het gebied waarin de regionale eenheid de politietaak uitvoert, alsmede de hoofdofficier van justitie, ten minste éénmaal in de vier jaren een Regionaal Beleidsplan Politie (RBP) vaststellen. Voor de eenheid Limburg is dit het vierde RBP sinds de vorming van de Nationale Politie in 2013. Evenals in de vorige drie, zijn in deze editie de verschillende beleidslijnen van het bestuur, het Openbaar Ministerie (OM) en de Nationale Politie samengebracht. Van daaruit zijn regionale kaders en ambities geschept ten dienste om de lokale veiligheid te versterken. Vanzelfsprekend speelt de politie hierin een belangrijke rol. Van belang hierbij is om te benadrukken dat de politie onder duaal gezag staat, wat betekent dat voor de handhaving van de openbare orde en veiligheid en bij hulpverlening het gezag bij de burgemeester ligt en voor de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde ligt het gezag bij de officier van justitie. Dit duale gezag zien we terug op lokaal, regionaal en nationaal niveau:

Lokaal
In het driehoeksoverleg, dat structureel meerdere keren per jaar plaatsvindt, maken de burgemeester(s) en de officier van justitie in afstemming met de teamchef van het politie basisteam, afspraken over de gezamenlijke uitvoering van het integrale veiligheidsplan (IVP) en de specifieke inzet van politie op lokale prioriteiten inzake criminaliteitsbestrijding. Dit IVP wordt doorgaans ééns in de vier jaren geactualiseerd.

Regionaal
In de regionale driehoek, welke eveneens meerdere keren per jaar plaatsvindt, maken de regioburgemeester en de hoofdofficier van justitie, in afstemming met de politiechef van de regionale eenheid, afspraken over de gezamenlijke uitvoering van het RBP en regionale thema's omtrent criminaliteitsbestrijding. Ten minste éénmaal in de vier jaren wordt het RBP opgesteld, waarin ook de vaststelling van de politiesterkte wordt vastgesteld.

Nationaal
In het Landelijk Overleg Veiligheid en Politie (LOVP), dat tenminste vier keer per jaar plaatsvindt, spreken de minister van Justitie en Veiligheid, de regioburgemeesters, en de voorzitter van het College van procureurs-generaal periodiek en in aanwezigheid van de korpschef van de Nationale politie, over het beheer van en de taakuitvoering door de Nationale Politie. Ten minste éénmaal in de vier jaren wordt de Veiligheidsagenda door de minister van J&V vastgesteld, waarin de landelijke beleidsdoelstellingen voor de taakstelling voor de politie zijn opgenomen. Hierbij kan gedacht worden aan (lands)grensoverschrijdende problematieken en of aanpak van criminele samenwerkingsverbanden (CSV's).

De Limburgse burgemeesters hebben binnen het Regionaal Bestuurlijk Overleg (RBO) op voorgaande edities van het RBP teruggeblikt en concludeerde dat hier mooie stappen in zijn gemaakt, waaronder het wijzigen van de tijdlijn waarin een ontwerp beleidsplan wordt opgesteld. Zodoende kan beter worden aangesloten op de gemeentelijke veiligheidsplannen als op de nationale Veiligheidsagenda. Ze zagen echter ook ruimte tot verbetering, specifiek ten aanzien van doelstellingen en ambities versus de uiteindelijke realisatie daarvan. Met dit voorliggende ontwerpbeleidsplan is gepoogd een nieuwe stap in de gewenste richting te zetten.

1.2 Wat is de positie en ambitie van het Regionaal Beleidsplan Politie?

Vorige versies van het RBP bevatte veelal lokale prioriteiten die, op basis van overeenstemming binnen diverse werkgroepen werden verheven tot regionale thema's om zo de aandacht van de politie hiervoor te borgen. In de praktijk werd de meerwaarde van deze plannen als zeer beperkt ervaren. Met de coronapandemie is opnieuw bevestigd dat de idee van een maakbare samenleving een weerbarstig concept blijkt dat zich moeizaam in plannen laat vangen en zaken anders verlopen dan verwacht en specifieke en ambitieuze doelstellingen niet worden waargemaakt. Een gedeelde constatering van zowel de politie-eenheid Limburg als het bevoegd gezag. Dit heeft geleid tot een herpositionering van het RBP.

Deze editie van 2024 - 2027 bevat nog steeds de strategische focus ten aanzien van het politiewerk in Limburg.

Anders dan voorheen zijn nu een aantal thema's geselecteerd, waarop gezamenlijke ambities zijn opgesteld om vanuit een collectieve en gedeelde verantwoordelijkheid een bijdrage te leveren aan een veiliger Limburg. Daarmee is dit RBP congruent aan, en de verbindende schakel, tussen het lokale veiligheidsbeleid van de verschillende Limburgse gemeenten en de nationale Veiligheidsagenda. [1]

Om de collectieve doelstellingen en gedeelde ambities te realiseren is noodzakelijk om het RBP richtinggevend te laten zijn en als meetlat te gebruiken in de gesprekken tussen politie en het bevoegd gezag in het prioriteren en maken van keuzen. Dit geldt voor de zogenoemde regionale driehoek, de verschillende lokale driehoeken maar ook in binnen de stuurploegen alwaar de inzet op (grootschalige) strafrechtelijke onderzoeken wordt bepaald.

[1] *Uitwerking Veiligheidsagenda 2023-2026*

1.3 Hoe is dit Regionaal Beleidsplan Politie tot stand gekomen?

Begin 2022 is een ambtelijke werkgroep gestart waarbij het openbaar ministerie en politie zijn aangesloten. Zoals gebruikelijk is er eveneens een werkgroep van de politie geformeerd die dit proces intern heeft begeleid. Beide werkgroepen zijn gestart om de informatie uit de verschillende beleidslijnen bij elkaar te brengen. Deze zijn afkomstig uit de bestaande, dan wel aanstaande Limburgse gemeentelijke veiligheidsplannen, de nationale veiligheidsagenda, maar ook intelligence-rapportages en trendbeelden opgesteld door de politie-eenheid Limburg Nadien is deze informatie gecombineerd, geduid en is getracht een doorkijk te maken naar toekomstige ontwikkelingen binnen het veiligheidsdomein.

Het vertrekpunt is bezien vanuit een context waarin maatschappelijke en technologische ontwikkelingen steeds sneller gaan en veiligheidsvraagstukken steeds complexer worden. Deze complexiteit is onder andere gelegen in de hoge mate van onvoorspelbaarheid en het ontembare karakter van verschillende problematieken. Dit binnen een tijdframe waarin de fysieke en digitale wereld zich steeds verder met elkaar vermengen. Hieruit kan opgemaakt worden dat huidige inzichten mogelijk onvoldoende zullen aansluiten op de realiteit van overmorgen. Hierop kunnen anticiperen, vraagt naast een wendbare politieorganisatie ook een wendbaar (bestuurlijk) proces, waarbij alle betrokken partijen in staat zijn zich snel aan te passen. Daarin ligt de sleutel tot betekenisvol politiewerk, nu en in de toekomst!

Er ligt een stevige opgave, waarin de vraag naar politie onverminderd hoog blijft, terwijl deze juist al langere tijd onder spanning staat. Deze spanning wordt enerzijds veroorzaakt doordat de eenheid Limburg te maken heeft met een hogere uitstroom van medewerkers versus het aantal nieuwe medewerkers dat instroomt. Anderzijds, en dat is mede een gevolg van voornoemde reden, is dat wanneer formatie en bezetting niet op orde zijn, de werk- en roosterdruk verder toenemen en daarmee ernstig nadelige gevolgen kunnen hebben voor de vitaliteit en inzetbaarheid van de overige medewerkers. Hierin schuilt het gevaar dat wanneer (langdurig) verzuim verder toeneemt uiteindelijk brede nadelige consequenties kent in de uitvoering van de politietaak en verwachtingen naar burgers toe. Evenals binnen de diverse samenwerkingsverbanden die de politie met allerlei partners is aangegaan en de doelstellingen die onderling afgesproken zijn. In tijden van krapte en schaarste, piept en kraakt het waardoor het behoudt van vitaliteit en gezondheid, maar ook het terugdringen van verzuim bij politiemedewerkers absolute prioriteit heeft, we doen dit onder de beweging: 'Fit for the job'

Dit alles samen maakt kiezen in werk noodzakelijk, waarbij de maatschappelijke impact leidend behoort te zijn. Dit vraagt scherpe en transparante keuzen van het bevoegd gezag, genomen in overeenstemming met de politie en gecommuniceerd naar de burgers. Dit alles om het vertrouwen in, en legitimiteit van de overheid te behouden.

In de totstandkoming van dit Regionaal Beleidsplan Politie 2024 - 2027, een proces dat zorgvuldig verlopen is, zijn keuzen gemaakt. Om een herkenbaar, gedragen en realiseerbaar plan op te stellen dat voldoende ruimte biedt om de (bestuurlijke) wendbaarheid en weerbaarheid te faciliteren, is besloten om veiligheidsthema's echt vanuit een regionaal perspectief te bezien. Dit heeft geresulteerd in het benoemen van een aantal abstract geformuleerde thema's, die meerdere en met elkaar verbonden criminaliteitsvormen bevatten. Het zijn veiligheidsthema's die zich over gemeentegrenzen heen en binnen de hele Limburgse provincie voordoen, maar qua verschijningsvorm en/of omvang kunnen verschillen. Het zijn deze thema's alwaar we tussen 2024 en 2027 in gezamenlijkheid, met een gedeelde verantwoordelijkheid extra aandacht voor hebben, te weten:

- Georganiseerde en ondermijnende criminaliteit
- De verdeelde samenleving

Gedurende dit proces viel op dat andere thema's niet langer opzichzelfstaand zijn, maar als rode draad met talloze maatschappelijke (veiligheids)vraagstukken verbonden zijn, terugkeren en de onderlinge verwevenheid steeds sterker wordt. Daarmee zijn ze van grote invloed op de voornoemde thema's, maar gaat hun reikwijdte in Limburg veel verder. Dit betreffen:

- Cyber- en gedigitaliseerde criminaliteit
- Jeugdcriminaliteit
- Internationalisering

Met deze abstracte benadering en uitwerking blijft het lokaal gezag in positie en is er ruimte om vanuit de lokale context en integrale veiligheidsplannen focus aan te brengen, te prioriteren en richting te geven aan de operatie om tot de meest betekenisvolle aanpak te komen.

1.4 Waar leveren we toegevoegde waarde?

Voor de politie en andere overheidsinstanties is het van belang om aangesloten blijven op de digitale transformatie die zich grenzeloos en in alle facetten van het veiligheids- en leefbaarheidsdomein voltrekt. We slagen hierin door slimme allianties aan te gaan waarbij we kennis en techniek steeds beter weten te verbinden aan en/of te integreren in het werk. De specifieke context van de eenheid Limburg, waarover meer in het volgende hoofdstuk, maakt dit nog gecompliceerder. Een effectieve aanpak daarvan vergt een gezamenlijke kwalitatieve en flexibele benadering, zowel ten aanzien van beleidsvorming als uitvoering.

Intensivering van intergemeentelijke samenwerking is hierbij onontbeerlijk, net als de versterking en verbetering van de samenwerking binnen (inter)nationale veiligheidscoalities. Tegelijkertijd wordt ingezet op een regionale integrale samenwerking met uitwisseling van elkaars specialisme, competenties en capaciteiten om zo tot een efficiëntere en effectievere lokale en bovenlokale aanpak te komen.

Om dit te realiseren wordt de regionale veiligheidscoalitie verder uitgebouwd. In paragraaf 2.3 en 2.4 wordt hier een nadere uitwerking op gemaakt. Maatwerk is noodzakelijk, maar vanuit het perspectief: *één overheid*, worden in Limburg gezamenlijk heldere afspraken over wat we wel en niet tolereren in onze samenleving

Het behalen van deze ambitie kan vanuit verschillende invalshoeken worden benaderd en gerealiseerd. Onder andere door een versterkte samenwerking en afstemming op regionale thema's, zoals voetbal en evenementen.
Ook liggen er kansen vanuit het perspectief van een integrale handhavingsvisie, waarbij straf- en bestuursrecht aanvullend aan elkaar worden toegepast. Daarvoor heeft het lokaal bevoegd gezag, vanuit ieders eigen verantwoordelijkheden, specifieke bevoegdheden die complementair aan elkaar ingezet kunnen worden, om zo tot de meest betekenisvolle en efficiënte aanpak te komen. Dit vraagt verdere voortzetting op de professionalisering en actieve inzet van de bestuurlijke rapportage, binnen zowel de politieorganisatie als binnen gemeenten. Vanuit deze visie wordt eveneens de samenwerking met de boa's verder versterkt.

Een ander voorbeeld betreft de beweging naar '1 opsporing' welke binnen de eenheid Limburg ingezet is. Hierbij werken de verschillende rechercheteams gezamenlijk toe naar collectiviteit in keuzes, sturing en samenwerking. Dit heeft als doel om flexibiliteit en synergie tussen de focus, keuzes en de werking tussen de organisatieonderdelen, waartoe ook ZSM behoort, onderling te verbeteren. Zodoende zijn de bevoegde gezagen beter gepositioneerd wanneer in politiewerk gekozen moet worden en draagt deze inspanning bij aan de versterking van de strafrechtketen als geheel.

1.5 Hoe monitoren we?

Bovenstaande geeft te denken over de opmaak en inrichting van een nieuw beleidsplan. Zoals eerder benoemd wordt vanuit de politie en het bevoegd gezag erkend dat meerjarenplannen steeds minder goed aansluiten op de dynamische samenleving en daarmee op het werk dat op de politie afkomt. Met dit beleidsplan is een beweging ingezet om uit deze rigiditeit te komen. Met de gekozen abstractie worden kaders voor politiewerk geschept. Voor een specifiekere uitwerking van de uitvoering zal nadrukkelijker aansluiting worden gezocht op de bestaande Plan & Control cyclus, namelijk via het jaarplan en jaarverslag van de politie-eenheid Limburg.

Kijkend naar de wijze waarop de niet-geregistreerde criminaliteit zich manifesteert, ligt het voor de hand om de monitoring meer te richten op inhoud. Een kwalitatieve benadering waarbij we de maatschappelijke impact benadrukken en minder gericht zijn op een cijfermatige verantwoording. Om dit te realiseren zijn grondige en uitgebreide intelligence rapporten noodzakelijk. Binnen de eenheid Limburg noemen we dit 'rijker verantwoorden' en kent paralellen met de nationale Veiligheidsagenda waarin gewerkt wordt aan nieuwe indicatoren om het effect van de inspanning te kunnen meten. Opgemerkt dient te worden dat deze vorm van verantwoorden een tijdrovend proces betreft en uitbreiding hiervan consequenties heeft voor andere werkzaamheden binnen de eenheid.

Tenslotte is het noodzakelijk dat de bevoegde gezagen, op lokaal en regionaal niveau, dit RBP beter te incorporeren binnen de prioritering van én besluitvorming over de aanpak van veiligheidsvraagstukken, alsmede de daaraan verbonden inzet van politie en andere veiligheidspartners.

Vooruitkijkend naar 2027, dan resulteert genoemde aanpak en monitoring in een meer integrale, samenhangende en effectievere beleidscyclus. Hierin vindt flexibele sturing en operationele inzet plaats als reactie op de ontwikkelingen en context, met oog op de maatschappelijke impact.

1.6 Andere afspraken in dit Regionaal Beleidsplan

Tot slot maakt dit plan inzichtelijk hoe de politiesterkte over de eenheid is verdeeld en ingericht. De verdeling van politiesterkte binnen de eenheid Limburg stond al jaren ter discussie. De toegenomen spanningen in de samenleving en de daaraan verbonden politie-inzet, heeft dit versterkt en geresulteerd in een onderzoeksopdracht vanuit de leden van het RBO, om inzicht te verkrijgen naar de objectieve verdeling van de werklast over de basisteams in de eenheid Limburg. Het onderzoeksbureau Anderson Elffers Felix (AEF) heeft deze bestuurlijke opdracht aanvaard met het zogenoemde 'werklastonderzoek' als resultaat. De uitkomsten van deze werklast zijn vertaald naar de formatie van de basisteams, waarbij geconcludeerd werd dat een herverdeling van formatie het meest passend zou zijn. In het RBO van oktober 2021 is afgesproken dat de uitkomsten van het 'werklastonderzoek' en de overeengekomen realisatie daarvan verwerkt worden bij de vaststelling van dit beleidsplan. In Hoofdstuk 4 wordt uitgebreid hierop ingegaan en zijn de resultaten schematisch weergegeven.

2. Limburg, de poort van Nederland

2.1 Wie sjoen os Limburg is

De Limburgse context is bezien vanuit het perspectief dat Limburg een kernpunt vormt in een gebied met 18 miljoen inwoners en de daaraan gerelateerde (internationale) veiligheidsvraagstukken (zie afb 1).
Limburg ligt economisch gezien centraal in Noordwest-Europa en kent grofweg drie verschillende regio's met een sterke diversiteit in geografische context. De uitstekende infrastructuur, in de vorm van snelwegen, spoorlijnen, vaarwegen, logistieke centra en Maastricht Aachen Airport, verbindt Limburg met de rest van Europa. Deze strategisch economische ligging heeft ervoor gezorgd dat Limburg, weliswaar één van de kleinste provincies van Nederland, na de Randstad het dichtstbevolkte gebied van Nederland is.[2]

[2] *Taskforce BEST. (2020). Limburg na Corona. De kunst van richting te veranderen.*

Afbeelding 1: De centrale ligging van Limburg in Noordwest-Europa



Grenzeloos

34% van de landsgrenzen in Nederland liggen in Limburg. Met 351 km, oftewel 75% van onze provinciegrens, is Limburg zelfs meer verbonden met het buitenland dan met Nederland. Via de 80.000 (onbewaakte) grensovergangen komen en gaan miljoenen mensen jaarlijks ons land in en uit. Limburgers maken in hun dagelijks leven gebruik van de vrijheden die in de Europese Unie van kracht zijn. Denk aan werk, familiebezoek, vakantie, cultuur, boodschappen, winkelen en brandstof tanken, waarbij de grenzen tussen Nederland, België en of Duitsland nauwelijks als een belemmering worden ervaren.[3]

Dit vrije verkeer van personen, goederen, kapitaal en diensten kent echter ook een keerzijde. Criminele (samenwerkingsverbanden) reiken zowel fysiek als digitaal over gemeente- en landsgrenzen heen en maken daarbij optimaal gebruik van onze open samenleving om zo hun activiteiten te ontplooien, te verbergen en winsten te investeren. Dit terwijl overheden geconfronteerd worden met onzichtbare barrières in de vorm van (inter)nationale wet- en regelgeving. De centrale ligging van Limburg heeft een aantrekkingskracht op criminelen en daardoor een grote impact op de context waarbinnen onze eenheid haar politietaken uitvoert. Criminelen concentreren hun activiteiten in of rondom deze regio van waaruit de achterlanden worden bediend. Ze maken dankbaar gebruik van de goede fysieke, digitale en juridische infrastructuur. Ingrijpen in Limburg is daarom direct voelbaar op andere plekken in Nederland, in Europa, zoals in de havens van Antwerpen of Rotterdam, de Randstad of het Ruhrgebied in Duitsland. Het maakt Limburg dé poort naar Nederland en andersom dé poort naar de rest van Europa.[4]

[3] *Brennenraedts, R., e.a. (2019). Digitale samenleving Limburg. Een strategische verkenning. Provincie Limburg.*

[4] *Provincie Limburg (2020). Beleidskader Veiligheidsagenda Limburg.*

2.2 Wat betekent dit voor de politie in Limburg?

De politie staat in een wereld die continue in beweging is en steeds onvoorspelbaarder lijkt te worden. Het resulteert in toenemende polarisatie binnen onze Limburgse samenleving. Globalisering, migratie, groeiende ongelijkheid, tanende bestaanszekerheid en de coronacrisis voeden gevoelens van onbehagen, ontevredenheid en onbeheersbaarheid. Overal ter wereld, ver weg en heel dichtbij, voelen grote groepen mensen zich niet vertegenwoordigd en dankzij sociale media kunnen zij elkaar steeds makkelijker vinden. Ze komen vaker tegenover elkaar én tegenover de politie te staan. Ontwikkelingen in de (informatie)technologie veroorzaken en/of versnellen een groot deel van deze maatschappelijke veranderingen, maar helpen ook om het politiewerk slimmer aan te pakken en zowel in- als extern beter samen te werken. De politie kan én wil het niet alleen doen en smeedt daarom allianties voor het politiewerk van nu én voor de toekomst. Veiligheid(sbeleving) is het resultaat van een samenspel tussen burgers, overheid, bedrijven en instanties. Daarom wordt actief geïnvesteerd in strategische allianties op alle niveaus: wijk, web en wereld zijn daarbij leidend. Zoals eerder benoemd heeft Limburg meer dan andere provincies te maken met grensoverschrijdende criminaliteit, waardoor wij op internationaal niveau intensief samenwerken met onze buitenlandse ketenpartners. Dit heeft een begrijpelijke maar buitensporige impact onze manier van werken.

De komende jaren wordt een groot beroep gedaan op onze politiemensen en -organisatie om betekenisvol politiewerk te blijven leveren. Met respect voor het verleden en koesteren van bestaand kapitaal waarin iedereen ertoe doet. Dit binnen de context van het heden en met een open vizier naar de toekomst. Om in verbinding te blijven met de complexe en hybride samenleving is het noodzakelijk om de visie op de politiefunctie steeds te blijven bezien. Deze organisatieontwikkeling vraagt om nieuwe werkwijzen te ontwikkelen, innovatieve en creatieve oplossingen te bedenken. Het is onderdeel van de digitale transformatie die we in de eenheid Limburg zijn gestart. Het vraagt ook verandering van cultuur en leiderschap dat begrenst, bekrachtigt en beschermt om het vertrouwen van de eigen mensen en de samenleving te behouden. Onder de noemer ‘Politie Limburg Beweegt’ bouwen we hieraan verder. Een stevige opgave die tegelijkertijd nooit af is.

Ondanks de vele uitdagingen blijft de eenheid Limburg streven om een politie van nabijheid te zijn, die zowel in het fysieke als het digitale domein met gezag aanwezig is. Een politie die dicht bij de burger staat, benaderbaar is, open staat voor contact en kritiek, zichtbaar is, herkend en gekend wordt in de wijk, op het web en in de wereld. Maar ook vanuit wederkerigheid, in open- en eerlijkheid aangeeft over de (on)mogelijkheden en daarbij tegelijkertijd samen met partners naar alternatieven zoekt.
Een politie die lokaal verankerd wil zijn, is meer dan alleen de wijkagent. Het is iets van alle vrijwilligers, volontairs, ondersteuners, specialisten, collegae in de opsporing, gebiedsgebonden medewerkers, leidinggevenden en mensen in de verschillende organisatie-onderdelen. Het is de hele organisatie die deze waarden moet uitdragen, in woord en daad, om het vertrouwen en legitimiteit van de bevolking te behouden. De Limburgse politie is een onderdeel van de samenleving en zij beschermt, begrenst en bekrachtigt, samen met partners, op een transparante, eigentijdse en geaccepteerde manier.

2.3 Strategische netwerkontwikkeling

Het Limburgse bevoegd gezag constateert al langere tijd dat de eenheid onvoldoende capaciteit heeft om de koers in optima forma te kunnen realiseren. Oplossingen worden gevonden in het slimmer organiseren -lokaal, regionaal, nationaal en internationaal-, al kent ook dit zijn grenzen. Het zijn ontwikkelingen die niet alleen in Limburg, maar in heel Nederland spelen. Ondanks verschillende initiatie-ven die zowel een kwantitatieve als kwalitatieve impuls beogen, om antwoord te geven op de verwachtte personeelsplanning, wordt de politie evenals andere sectoren getroffen door een zeer krappe arbeidsmarkt. [5, 6, 7] De Limburgse overheden hebben geconcludeerd dat krachten meer gebundeld dienen te worden. Derhalve is eind 2020 de behoefte uitgesproken om anders naar beïnvloeding van overheidsdomeinen te kijken. Hierin is een vernieuwde, duurzame en integrale aanpak als uitgangspunt genomen, waarbij een gezamenlijke boodschap voor de Limburgse overheidskolommen is geformuleerd en een stabiele netwerkontwikkeling wordt geborgd, met als resultaat het Netwerk Veilig Limburg.

[5] *Politie. (2017). Arbeidsmarkt en politie. Een verkenning van de wervingskansen.*

[6] *SER. (2022). Advies arbeidsmarktproblematiek maatschappelijke sectoren.*

[7] *Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. (2022). Kamerbrief aanpak arbeidsmarktkrapte.*

Het doel van deze strategische netwerkontwikkeling betreft:

- inhoud en vormgeven aan een beïnvloedingsstrategie voor de middellange en lange termijn door middel van het opzetten van een integraal strategisch netwerk, die het Limburgse gedachtegoed kan verspreiden;

- lobbyen ten behoeve van:
  - het toekennen van extra financiële middelen voor meer politiecapaciteit;
  - een duurzame gezamenlijke aanpak van complexe Limburgse veiligheidsvraagstukken (bijvoorbeeld door het effectief partnerschap en een nieuwe manier van samenwerking);

- in onderlinge samenwerking en met inzet van ieders eigen kracht, expertise en verantwoordelijkheid te komen tot een integrale strategische veiligheidsaanpak die aansluit bij de behoefte van de veranderende Limburgse samenleving binnen haar (inter)natio-nale context.

2.4 Gezamenlijke doelstelling en ambities

In de totstandkoming van ambities en veiligheidsthema's is, meer dan voorheen, rekening gehouden met de ligging en (digitale) infrastructuur van onze provincie. Dit beleidsplan kenmerkt zich in de mogelijkheid om vanuit abstractie focus aan te brengen voor lokale veiligheidsbehoeften. Door de flexibiliteit in de beleidscyclus te versterken kan beter rekening worden gehouden met tussentijdse veranderende veiligheidsvraagstukken en trends, die zich verspreid én op verschillende manieren binnen Limburg manifesteren. Dit vraagt lokaal maatwerk, opgezet vanuit regionale, landelijke en of internationale contouren. Hiervoor is het noodzakelijk om beter inzicht in de veiligheidsproblematieken te krijgen zodat we als veiligheidscoalitie effectiever en gerichter kunnen samenwerken in bestaande en nieuwe strategische allianties. De recentelijk drie aangedragen Limburgse voorstellen ten behoeve van de vierde tranche inzake de Regio Deal, waarbinnen het thema veiligheid is geprioriteerd, zijn hier een voorbeeld van, waarbij op dit moment, zijnde december 2022, de optie wordt verkend om een Regio Deal Limburg aan te vragen en daarmee financiële ruggensteun geeft om deze beweging nog beter te faciliteren.

Dit heeft geresulteerd in de twee onderstaande ambities. Gezien de geschetste context zijn deze voorwaardelijk om als de politie-eenheid Limburg en als partner in de Limburgse veiligheidscoalitie, de in dit RBP geprioriteerde maatschappelijke veiligheidsvraagstukken aan te kunnen pakken. Dit wordt als een collectieve verantwoordelijkheid gevoeld die eveneens binnen de strategische netwerkontwikkeling, als in de Veiligheidsagenda Limburg (2020) benoemd zijn. [8, 9]

8 *Knottnerus, J.A. (2021). Koersen op brede welvaart, navigeren op kennis. Advies over de inzet van kennis voor brede welvaart in Limburg.*

9 *Provincie Limburg (2020). Veiligheidsagenda Limburg. Het beleidskader inzake 'Vernieuwend Verbinden'.*

1. (Inter)gemeentelijke samenwerking op gemeente overstijgende veiligheidsvraagstukken versterken
Criminelen en criminaliteit stoppen niet bij de gemeente- en of landgrens. In de aanpak van criminaliteit is integrale samenwerking tussen gemeenten, politie het OM en ketenpartners onontbeerlijk. Daarin bestaat de behoefte om zowel een kwantitatieve als kwalitatieve doorontwikkeling te maken die gericht is op het verkrijgen van 'zicht', 'inzicht' en 'interventiemogelijkheden'. Hiermee wordt een multi-problem aanpak beoogd, waaraan deskundigen vanuit het publieke én het private domein verbonden zijn. Dit gecombineerd met de duale aanpak van straf- en bestuursrecht levert betere en bestendigere resultaten op.

2. Slimmer samenwerken door innovatie op intelligence.
Samen investeren in informatie gestuurd werken ten behoeve van leefbaarheid en veiligheid op basis van zowel kwantitatieve als kwalitatieve data, die gezamenlijk, zicht en inzicht geven in de veiligheidsbeleving en -behoeften van de Limburgse samenleving.
Gemeenten, politie en het OM genereren afzonderlijk verschillende data, de veelal statisch gepresenteerd worden. Om de ernst, omvang en effecten van een veiligheidsvraagstuk in kaart te brengen, is het noodzakelijk om deze data, dynamisch, op een grotere schaal samen te brengen en integraal te duiden, ondersteund met gebruik van informatie uit open bronnen. Hierdoor wordt een veiligheidsvraagstuk vanuit een breder perspectief bezien en kan de (mogelijke) interventie alsook de (mogelijke) effecten daarvan, voor de verschillende Limburgse gemeenten worden opgesteld. Dit willen we samen doen met het RIEC. Hierdoor wordt het lerend vermogen van de individuele partners vergroot; kan een waterbedeffect vroegtijdig worden gesignaleerd en is een gezamenlijke en effectievere aanpak van deze vraagstukken voor de langere termijn mogelijk.

3. Samenwerken aan veiligheidsvraagstukken

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk zoomt allereerst in op de meest voor Limburg relevante thema's die extra aandacht behoeven. Deze zijn deels afgeleid uit de nationale Veiligheidsagenda 2023 - 2026, maar belangrijker zijn deze tot stand gekomen door de gemeentelijke IVP's te combineren met diverse intelligence en trendrapportages afkomstig van de politie-eenheid Limburg. Dit betreffen georganiseerde en ondermijnende criminaliteit en de verdeelde samenleving. Tevens wordt aangegeven welke prioriteiten binnen deze thema's in samenspraak met het bevoegd gezag zijn gesteld, en wordt kort stilgestaan bij de actualiteiten omtrent deze criminaliteitsvorm. Nadien wordt ingegaan op diverse thema's, die op basis van de verschillende informatierapportages zichtbaar werden en zich in Limburg als rode draden door het leefbaarheids- en veiligheidsdomein heen begeven. Denk hierbij aan cyber- en gedigitaliseerde criminaliteit, Jeugdcriminaliteit en Internationalisering.

3.2 Georganiseerde en ondermijnende criminaliteit

3.2.1 Aanleiding

Georganiseerde en ondermijnende criminaliteit is ontwrichtend voor de samenleving. Het gaat veelal om stelselmatig gepleegde criminaliteit, die onwettige vermogens genereert en leidt tot gecorrumpeerde economische machtsposities, marktverstoring en verwevenheid tussen onder- en bovenwereld. Deze criminaliteit is vaak onzichtbaar, maar kan zich in de publieke ruimte manifesteren door intimidatie en geweld. Waar daders vaak bovenregionaal of internationaal opereren, hebben ondermijnende criminaliteit en de effecten ervan tegelijkertijd veel uitingsvormen en verbindingen op lokaal niveau. Dit alles leidt tot aantasting van het rechtsgevoel en van de rechtsstaat en zijn instituties.[10, 11]

Al geruime tijd staat georganiseerde en ondermijnende criminaliteit hoog op de prioriteitenlijst van opsporingsdiensten en overheden. Ondanks de versterkte inzet op het voorkomen en bestrijden van deze ontwrichtende criminaliteitsvormen zijn de negatieve gevolgen op de reguliere maatschappij onverminderd groot. Het is én blijft een taai en omvangrijk vraagstuk. Deels gelegen in de wijze waarop criminele organisaties georganiseerd zijn. Tegenwoordig kunnen criminele samenwerkingsverbanden het beste worden omschreven als systemische en fluïde netwerken. Ze bestaan vaak uit kleinere verenigingen geleid door enkele hoofdpersonen met daaromheen coördinatoren, hulpkrachten en uitvoerders.

De concretisering en verschijningsvorm is grotendeels afhankelijk van de logistieke mogelijkheden om criminele activiteiten te ontplooien. De samenstelling van deze kleine verenigingen is dynamisch en wordt bepaald door kansen, expertise, criminele concurrentie en of politieke maatregelen, waardoor criminelen steeds meer in wisselende samenstelling opereren. Deze professionalisering en flexibilisering van CSV's biedt ze de mogelijkheid om zorgvuldig te kiezen waar en hoe zij werken en verplaatsen zich eenvoudig tussen en naar andere gebieden alwaar hun activiteiten het best renderen. Juist dit aspect maakt onze provincie interessant voor de georganiseerde criminaliteit en daarmee extra kwetsbaar voor ondermijning.[12]

De politie-eenheid Limburg heeft in samenspraak met het bevoegd gezag, het intensiveren van de aanpak van deze criminaliteitsvormen geprioriteerd, om zo de voedingsbodem voor georganiseerde ondermijnende criminaliteit te verminderen, het criminele ondernemersklimaat in Limburg te ontmoedigen, parallelle samenlevingen tegen te gaan en het vertrouwen in het gezag van de overheid te vergroten. Om dit te realiseren zijn in dit beleidsplan vier criminaliteitsvormen geprioriteerd die direct verbonden zijn aan georganiseerde en ondermijnende criminaliteit, namelijk:

Verdovende middelen, Witwassen, Mensenhandel en Excessief geweld.

10 *Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (2019). Missies voor het topsectoren- en innovatiebeleid.*

11 *Europese Commissie. (2021). EU-strategie voor de aanpak van georganiseerde criminaliteit (2021-2025).*

12 *Nelen, H., Noack, J., Spapens, T. (2021). EMR-EYES. Druggerelateerde criminaliteit in de Euregio Maas-Rijn.*

3.2.2 Actualiteiten

In deze paragraaf zijn de actualiteiten beschreven ten aanzien van de vier geprioriteerde criminaliteitsvormen uit de voorgaande paragraaf. Er is voor deze criminaliteitsvormen gekozen omdat ze in aantal, ernst, omvang en uitwerking een zeer nadrukkelijke rol spelen in het veiligheidsbeeld van Limburg.

Verdovende middelen

In toenemende mate zijn criminelen actief op meerdere (poly)drugsmarkten tegelijk. Criminelen, uit Nederland en andere windstreken, spreiden op die manier hun risico en spelen in op meerdere verdienmodellen. De geografische ligging van Limburg is hier bij uitstek geschikt voor. Steeds vaker verhuizen criminelen naar een buurland, of verplaatsen zij (delen van) hun criminele activiteiten naar een buurland. Ze proberen op deze manier onder de radar te blijven.



Daarnaast heeft er een verbreding van de afzetmarkt plaatsgevonden. Verschillende handhavingsinitiatieven hebben ertoe bijgedragen dat criminelen alternatieve handelsplaatsen hebben gezocht. Hiermee heeft de zichtbare straathandel zich verbreed naar de onzichtbare onlinehandel en gebruik van postpakketten. Door de enorme verdiensten is de verleiding groot om in dit 'werkveld' te vertoeven. Deze voedingsbodem vormt een ernstig risico voor de samenleving en wordt zichtbaar in de aanwas en rekrutering van criminele jeugd in Limburg en de rest van Nederland. De omvang en complexiteit van dit thema, alsmede de diversiteit van drugsmarkten over landgrenzen heen, maakt het noodzakelijk om lokaal hierin te prioriteren en focus aan te brengen.[13,14,15]

[13] *Europese Commissie. (2021). EU-agenda en actieplan tegen drugs (2021-2025).*

[14] *Politie. (2022). De narcostand van Nederland. Fenomeenbeeld drugs 2021.*

[15] *WODC (2022). Do or Don't. Kennissynthese ingroeimechanismen en rekruteringsprocessen van jongeren in de georganiseerde criminaliteit*

Witwassen

Het publieke vertrouwen in het financiële stelsel wordt ernstige schade toegebracht wanneer onderdelen daarvan worden misbruikt voor het witwassen van uit misdrijf afkomstige gelden en of financiering van terrorisme. Het illegaal verkregen vermogen zorgt voor financiële en (rechts)ongelijkheid en vormt daarmee oneigenlijke concurrentie ten opzichte van legale ondernemers, bedrijven en burgers, in onder andere de vastgoedmarkt. Het stelt deze criminele organisaties in staat invloed te verwerven in maatschappelijke sectoren en zo mogelijk ongewenste druk uit te oefenen op de samenleving. Dit kan gepaard gaan met bedreigingen van personen of instellingen, waarbij de integriteit van het openbaar bestuur en van overheidsambtenaren potentieel kan worden aangetast. Verdere maatschappelijke ontwrichting doet zich voor wanneer criminele weldoeners in staat zijn, om met hun illegale inkomsten, opgebouwd netwerk en investeringen in de lokale gemeenschap, een succesvol imago aan te meten of een voorbeeldfunctie te bekleden en zich daarmee onaantastbaar wanen. Met de inwerkingtreding van de Wet ter voorkoming van witwassen en financieren van terrorisme (Wwft) is getracht deze verslui-erde geldstromen zichtbaar te maken, waarbij financiële instellingen ongebruikelijke transacties dienen te melden. Het verwerken, analyseren en categoriseren gebeurt door een internationaal netwerk van Financial Intelligence Units (FIU's). Binnen de EU-lidstaten zijn 22 criminele activiteiten aangemerkt als gronddelicten voor witwassen. Van cybercriminaliteit tot corruptie, van fraude tot aan seksuele uitbuiting. De FIU-Nederland is organisatorisch ondergebracht bij de Nationale Politie waarmee de informatiepositie ten behoeve van opsporing en vervolging wordt versterkt en de integriteit van ons financieel stelsel helpt te beschermen. [16]



[16] *FIU-Nederland (2021). Jaaroverzicht 2020.*

Mensenhandel

Mensenhandel betreft de moderne vorm van slavernij, waarbij slachtoffers worden uitgebuit en in aanraking komen met verschillende vormen en gradaties van geweld. Enkele voorbeelden hiervan zijn seksuele uitbuiting, criminele uitbuiting en arbeidsuitbuiting of gedwongen orgaanverwijdering. Het zijn gebeurtenissen die een grove inbreuk hebben op de menselijke waardigheid, lichamelijke en geestelijke integriteit van slachtoffers, hun omgeving en naasten. Het betreft veelal kwetsbare slachtoffers die bekend zijn met psychische, psychiatrische en of psychosociale problemen, dan wel een afhankelijkheidsrelatie zijn aangegaan of uit wanhoop geen andere uitweg meer zagen en letterlijk ten prooi zijn gevallen aan mensenhandelaren. Zo ook in Limburg, onder meer de diverse, veelal open, jeugdinstellingen zijn een bron voor mensenhandelaren.



Onder valse beloften worden kwetsbare jeugdigen overtuigd om uit de instelling weg te lopen, waarmee in het ergste en tevens realistische geval, een nieuw slachtoffer gemaakt is. Daarnaast zorgt de oorlog in het Midden-Oosten, de Russische invasie van Oekraïne en andere maatschappelijke en/of geopolitieke ontwikkelingen voor een enorme toename van het aantal vluchtelingen, asielzoekers en gastarbeiders. Met de huidige omvang van de asielmigratie zal het aantal kwetsbare personen in Nederland verder toenemen, waarbij het zeer aannemelijk is dat een deel van deze doelgroep slachtoffer wordt van mensenhandel. De onbekendheid met de Nederlandse taal en toegang tot hulp- of overheidsinstanties, het gebrek aan familie of bekenden en buiten de expliciete uitbuiting veelal geen sociale banden hebben, vergroot de onzichtbaarheid van deze slachtoffers en daarmee deze criminaliteitsvorm.[17,18]

[17] *European Commission (2021). EU Strategy on Combatting Trafficking in Human Beings 2021 - 2025*

[18] *Int. J. Environ. Res. Public Health 2020. Organ Tracking and Migration: A Bibliometric Analysis of an Untold Story*

Excessief geweld

We zien en voelen dat onze samenleving steeds meer verhardt en de rechtstaat onder druk staat. Dit speelt binnen het openbare orde domein, alwaar agressie en geweld tegen gezagsdragers en hulpverleners niet geschroomd wordt. Anderzijds is een toename zichtbaar, waarbij de georganiseerde misdaad aanslagen pleegt op de advocatuur en journalistiek. Excessief geweld is meestal het gevolg van conflicten die gerelateerd zijn aan drugshandel. In veel gevallen is het motief terug te herleiden naar geld en/of de verdeling van de drugsmarkt.



Daarnaast zien we excessief geweld ook terug in de vorm van plofkraken en overvallen, al dan niet over de lands- en provinciegrenzen heen, waarbij het gebruik van zwaar vuurwerk en explosieven normaliseert. Limburg vormt met haar grensligging een belangrijk logistiek knooppunt voor de georganiseerde misdaad en is daarmee extra vatbaar voor excessief geweld. Dit uit zich in bedreigingen, brandstichtingen, mishandelingen en/of ontvoeringen veelal gerelateerd aan de georganiseerde misdaad.

3.2.3 Collectief betekenisvol handelen

Het bestrijden van georganiseerde en ondermijnende criminaliteit vergt een langdurige, intensieve en integrale aanpak. Het vereist een breed maatschappelijk offensief, aangejaagd door de overheid en opgepakt door verschillende partners, alwaar barrières worden opgeworpen om de weliswaar verschillende maar samenhangende vormen van criminaliteit te bestrijden. Een gedegen en actuele informatiepositie waarbij overheden publieke instellingen en private partijen, integraal samenwerken is daarbij essentieel. Intelligence gestuurde politiezorg in nauwe samenwerking met de partners is daarbij het devies. Niet op de laatste plaats, om met de beperkte capaciteit van zowel de politie als het OM, maar ook de belastingdienst en andere overheidsinstellingen, het maximale resultaat te behalen dient de intelligence positie centraal te staan bij het kiezen van effectieve interventies die maatschappelijk de meeste impact hebben. Daarbij dient weloverwogen gekeken te worden naar preventieve maatregelen, maar ook het mobiliseren van de gemeenschap, om deze criminaliteitsvorm terug te dringen.

3.3 Een verdeelde en verharde samenleving

3.3.1 Aanleiding

De Nederlandse samenleving komt uit een tijdperk van veranderingen. Globalisering, technologisering en individualisering zijn jarenlang door de overheid gestimuleerd en zorgden voor ongekende economische voorspoed en welvaart. Nederland staat nog steeds in de top van vele internationale ranglijsten met betrekking tot onderwerpen als geluk, gezondheid, gelijkheid, tevredenheid en pensioenen. Echter, onder dit metrische en oppervlakkige welbevinden zijn vanaf begin 21e eeuw langzaam scheuren in de idee van een maakbare samenleving ontstaan. Thema's als veiligheid, immigratie, vluchtelingen, woningbouw, de zorg, verwarde personen en het klimaat baren tot op de dag van vandaag veel mensen zorgen. Het ongenoegen van mensen gaat in mindere mate over hun persoonlijke situatie, maar juist over de staat van de samenleving en het onderling samen leven in bijzonder. Als gevolg van een maatschappij die nadruk legt op individuele vrijheid, diversiteit en het meritocratische denken is er een groeiende onverdraagzaamheid, asociaal gedrag en de verheerlijking van de ik-cultuur ontstaan. Dit resulteert in een verharde samenleving waarin gevoelens van onrechtvaardigheid, machteloosheid en ongelijkheid zijn toegenomen, en een voedingsbodem is ontstaan voor het rechts-populisme. Daarnaast is de fysieke connectie met elkaar en binnen de gemeenschap steeds minder vanzelfsprekend geworden en grotendeels vervangen door digitaal contact, al zoekt de jeugdige generatie hier meer balans in. De wereldwijde toegankelijkheid tot het internet en sociale media zorgt voor een constante informatiestroom. Men wordt gevraagd en ongevraagd overspoeld met (nieuws)berichten over criminaliteit, crises, oorlogen, natuurrampen, discriminatie, cyberaanvallen, onrecht, ongelijkheid, etc. Het is de optelsom van deze sociologische aspecten die een negatief effect hebben op de veiligheidsbelevenis, waardoor angsten, onzekerheden, stress en frustraties in de samenleving de afgelopen jaren zijn toegenomen. [19, 20, 21]

De politie-eenheid Limburg ziet zich gezamenlijk met het bevoegd gezag genoodzaakt om deze gemeenschapszin als vertrekpunt te nemen en ervoor te zorgen dat in woelige en onrustige tijden de maatschappelijke vrede door veiligheidspartners wordt hersteld, bewaakt en bewaard. Om zodoende de (bestuurlijke) weerbaarheid te vergroten, de legitimiteit van de rechtstaat en het vertrouwen in de overheid terug te winnen. Om dit te realiseren zijn in dit beleidsplan de drie uitingsvormen benoemd waarmee de politie en partners geconfronteerd worden, namelijk: **Maatschappelijke onrust, Extremisme, radicalisering en terrorisme**, maar ook **Kwetsbare personen met onbegrepen gedag**.

19 *Veiligheidsmonitor 2021. CBS*

20 *Denkwerk. (2019). Onrust in Voorspoed*

21 Rijksoverheid (2020). Naar een inclusieve samenleving. In ons land, niemand aan de kant.

3.3.2 Actualiteiten

In deze paragraaf zijn de actualiteiten beschreven ten aanzien van de drie geprioriteerde maatschappelijke vraagstukken. Ze kunnen gezien worden als een gevolg van de bewegingen die in samenleving spelen. Het is echter altijd in samenspel met de bevolking die ziet, hoort, woont, werkt, doet en daarmee de samenleving vormgeeft. ze is de samenleving en daarom onderdeel van de vele problemen.

Maatschappelijke onrust

Te midden in deze ontwikkelingen ervaart de bevolking dat venijnige problemen, die complex en variërend van aard zijn, in ernst, aantal en omvang toenemen. Het betreffen incidenten die zich overal ter wereld kunnen voordoen, maar steeds vaker een lokale betekenis of verschijningsvorm krijgen. In de snelle opvolging van deze incidenten is er een permanente voedingsbodem ontstaan waarin maatschappelijke onrust kan groeien. Hierin is het gebruik van sociale media vaak de katalysator, maar speelt ook een onmiskenbare rol in het faciliteren en mobiliseren van gelijkgestemden die hun geluid laten horen en bewust de confrontatie met de politie opzoeken.



Zo is de politie in Limburg veelvuldig geconfronteerd met activistische protestbewegingen, zoals Black Lives Matter, #Metoo en Extinction Rebellion. Vanuit België en Frankrijk is het fenomeen 'gele hesjes' Nederland via Limburg komen binnenvallen. Het protest tegen Zwarte Piet laait jaarlijks op, met een gepolariseerd debat en even gepolariseerde demonstraties daaropvolgend. Nederlandse boeren komen in verzet tegen het - in hun ogen overmatig restrictieve- landbouw - en milieubeleid, dat onder meer leidt tot heftige protestacties van diverse actiegroepen. Dan de aanpak van de Covid-pandemie, die vrijwel geheel gericht was op het tegengaan van besmetting of ziekte. Naarmate de pandemie voortduurde, hebben de daarop afgestemde maatregelen een complexe maatschappelijke dynamiek in gang gezet die verstrekkende consequenties had. Het instellen van de avondklok was hierin memorabel, waarbij Limburg de negatieve primeur had in de talloze demonstraties en rellen die daarop in de rest van Nederland volgden. Demonstraties werden een terugkerende verschijningsvorm die gaandeweg de aantrekkende werking bleek te hebben op échte relschoppers om zich, al dan niet met geweld, tegen de overheid te richten. Het is deze overheid die zich, volgens velen, op een te grote afstand van de bevolking bevindt en niet in staat is gebleken om deze venijnige problemen op te lossen. Ernstiger nog is dat politieke schandalen, zoals de toeslagenaffaire, het subsidieschandaal en het imago van vriendjespolitiek, niet enkel het vertrouwen in, en de legitimiteit van de overheid ernstig heeft geschaad, maar ook haar stabiliserende functie als moreel anker voor 'burgers in bange tijden' heeft aangetast. Hierdoor zijn de sociale stabiliteit, solidariteit en inclusie verder onder druk komen te staan, en de segregatie tussen sociale klasse is verder bevorderd.

Extremisme, radicalisering en terrorisme

De bestaande voedingsbodem van maatschappelijke onrust, een instabiele samenleving en toenemende polarisatie kan leiden tot extremisme. De uiterste vorm hiervan is radicalisering en terrorisme. Het Nederlandse extremistische landschap is doorgaans marginaal, gefragmenteerd, niet gewelddadig en ontbeert aansprekende leiders. Online is er meer activiteit zichtbaar, waarbij vanuit rechts-extremistische identitaire- en anti-overheidshoek, incidenteel wordt gedreigd met geweld. Echter dient ook hier specifiek rekening te worden gehouden met de geografische ligging van Limburg. In het verleden hebben zowel vlak over de grens in België als in Duitsland incidenten plaatsgevonden die een extremistisch karakter hadden, dit blijft een aandachtspunt voor de toekomst.

Terroristisch geweld blijft ook de komende jaren in Nederland voorstelbaar, waarbij Jihadisme de grootste dreiging vormt. In het kader van radicalisering bestaat er landelijk een grote invloed van salafistische aanjagers. Salafistisch geïnspireerde moskeeën die zich op sociale media profileren, waren tijdens de coronacrisis in staat om in korte tijd grote hoeveelheden geld te verwerven. De aandacht voor geldstromen blijft hierdoor onmiskenbaar belangrijk. De directe geweldsdreiging die van de Nederlandse jihadistische beweging uitgaat lijkt enigszins afgenomen. De beweging is zowel sociaal als ideologisch gefragmenteerd en ontbeert charismatisch leiderschap, hiërarchie of een sterke structuur. De beweging voelt de druk van repressieve overheidsmaatregelen, waardoor de motivatie om activiteiten te organiseren is afgenomen. Waakzaamheid voor enkelingen uit de beweging blijft echter geboden. Geopolitieke ontwikkelingen in relatie tot bijvoorbeeld afnemende of juist gesteunde militaire druk uit het Westen, toenemende instabiliteit of nieuwe, grootschalige conflicten in de wereld, of het vrijkomen van personen van een Terroristenafdeling (TA) en terugkeerders, kunnen op termijn ervoor zorgen dat de dreiging opnieuw toeneemt. [22]

22 *Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid. (2022). Dreigingsbeeld Terrorisme Nederland, nr.56.*

Kwetsbare personen met onbegrepen gedrag

De verzorgingsstaat die Nederland in het verleden was -en daarmee de primaire verantwoordelijk droeg voor het welzijn van burgers in kwesties van gezondheidszorg, onderwijs, werkgelegenheid en sociale zekerheid- heeft door de benoemde individualisering plaats-gemaakt voor de participatiesamenleving. Daarin doet de overheid in beginsel een beroep op ieders eigen verantwoordelijkheid en zelfstandigheid. Deze transitie werd begeleid met ondersteunde wet- en regelgeving en de invoering (markt)werking in de zorg. Gebleken is dat niet iedereen deze zelfredzaamheid kan opbrengen, met als gevolg dat een groeiende groep mensen aan de maatschappelijke zijlijn is komen te staan. Het zijn veelal personen die complexe problemen ervaren op verschillende leefgebieden, in een cyclisch crisispatroon leven, overmatig bekend zijn bij politie, crisisdiensten, andere (hulpverlenings)instanties of zorgen voor overlast. Daarnaast hebben zij moeite zich te binden en zijn ze gesteld op hun vrijheid of zijn zorgmijdend. Het huidige zorgaanbod en de maatschappelijke voorzieningen sluiten vaak onvoldoende aan op hun behoeften, waardoor ze voortdurend vastlopen in hun contacten met instanties en instellingen. [23]

Doordat er lokaal en regionaal veel diversiteit in de aanpak bestaat, is de perceptie in Nederland over de ernst en omvang ten aanzien van deze groep zeer divers. Naast de voornoemde factoren is er sprake van toenemende politieke, maatschappelijke en media-aandacht die samen lijken te bevestigen dat het om een groeiende groep mensen gaat, waarbij incidenten in ernst en aantal toenemen. Hierbij wordt voornamelijk gekeken naar de politiecijfers, die eenzijdig en ongenuanceerd zijn, en daarmee een onjuist en onvolledig beeld geven. Met de toegenomen intolerantie binnen de samenleving daarbij opgeteld, lijkt hier sprake te zijn van een self-fulfilling prophecy, en zien we bij de politie het aantal meldingen van personen met verward en onbegrepen gedrag verder stijgen. Daarin is de politie, in overeenstemming met het landelijke beleid, voortdurend op zoek naar de meest efficiënte en effectieve manier om deze meldingen terug te dringen. Daarvoor is het noodzakelijk om goed in verbinding te staan met onze ketenpartners en ervoor te zorgen dat personen met verward of onbegrepen gedrag tijdig de juiste zorg en/of brede ondersteuning wordt geboden. Zo kan voorkomen worden dat zij onnodig in aanraking komen met politie en justitie. Verder is voor de politie van belang dat bij incidenten, deze vaak bekende personen, snel worden overgedragen aan het juiste hulpverleningskader. Te veel en te vaak gebeurt dit niet, waardoor de uitvoering van algehele politiezorg onder spanning komt te staan. [24, 25]

23 *Schoonbeek, I., e.a. (2021). Begrip voor Onbegrepen Gedrag. Breuer onderzoek & Intraval advies.*

24 *Koekkoek, B. (2019). De kwestie verwarde personen. Naar een andere benadering van onbegrepen gedrag.*

25 *Hoogeveen, C. (2021). Personen met verward gedrag in de provincie Limburg. Analyse politiemeldingen (2017 – 2019).*

3.3.3. Collectief betekenisvol handelen

Wie beter wil 'luisteren' naar de samenleving moet eerst en vooral anders kijken. Dit vergt afstappen van de binnen de overheid zo dominante focus op de 'objectieve' veiligheid of rechtvaardigheid, vervat in kwantitatieve data en modellen. Wie de samenleving beter wil begrijpen, moet oog en oor hebben voor de beleving van die veiligheid en rechtvaardigheid. Beleving die bestaat uit angsten, onzekerheden, stress en frustraties. Net als hoop, verlangens en behoeften die daar de tegenhanger van zijn. Het vraagt begrip hoe mensen met deze veiligheidsbeleving omgaan en tot welke veranderingen in denken, voelen en doen dat heeft. Daarvoor dient niet alleen de politie, maar moeten alle ketenpartners de verankering in de (lokale) samenleving te behouden waarbij een actieve monitoring en adequate reactie, preventief en of repressief noodzakelijk is, om tijdig te interveniëren. Hiervoor is een goede informatiepositie cruciaal en zal verdient moeten worden. Het vraagt gedurende 'vredestijd' een investering om duurzame verbindingen tot stand te brengen met lokale gemeenschappen en sleutelfiguren. Vanuit dit gedachtegoed is binnen de politie de methodiek Bondgenoten ontstaan, waarbij samen met partners deze verbindingen worden bestendigd tot een netwerk. Op moment van spanningen, incidenten of crises zullen sleutelfiguren en allianties uit dit netwerk ingezet worden, om gezamenlijk de maatschappelijke onrust te voorkomen of reduceren. [26]

26 *Eysink Smeets, M. (2021). Onrust begrijpen begint bij anders kijken.*

Steeds zal gekeken worden naar de inzet en effectiviteit van politie ten aanzien van het thema 'de verdeelde samenleving', in wijken en bij doelgroepen, binnen verschillende fasen van maatschappelijke onrust. Daarbij wordt stilgestaan bij de verschillende rollen van gemeenten en andere organisaties, zal casuïstiek worden geëvalueerd en gezamenlijk gereflecteerd op trends, knelpunten en verbetermogelijkheden in de praktijk. Dit moet leiden tot een toolbox met best practices en integrale interventiestrategieën die handelingsperspectief bieden op verschillende gebieden in relatie tot maatschappelijk ongenoegen en maatschappelijke onrust. Deze toolbox is in de eerste plaats gericht op de politieorganisatie en heeft als doel te komen tot een effectieve samenhang tussen preventie, dialoog en handhaving. Nadat de toolbox is opgeleverd, wordt bezien welke instrumenten nuttig kunnen zijn voor het (lokaal) bestuur. Deze zullen in samenwerking met het interbestuurlijk programma maatschappelijke onrust beschikbaar worden gesteld.

3.4 Rode draden tussen de maatschappelijke vraagstukken

3.4.1 Aanleiding

Gedurende dit proces viel op dat andere thema's niet langer opzichzelfstaand zijn, maar als rode draad met talloze maatschappelijke (veiligheids)vraagstukken verbonden zijn, terugkeren en de onderlinge verwevenheid steeds sterker wordt. Daarmee zijn ze van grote invloed op de voornoemde thema's, maar gaat hun reikwijdte in Limburg veel verder. In de prioritering door het bevoegd gezag zijn dit verzwarende omstandigheden en dienen deze in de besluitvorming meegewogen te worden. Het betreffen: **Cyber- en gedigitaliseerde criminaliteit, Jeugd- criminaliteit en Internationalisering.**

3.4.2 Cyber- en gedigitaliseerde criminaliteit

The game has changed. Digitalisering, technologie en data nemen exponentieel toe waardoor de samenleving steeds sneller verandert. Er is sprake van een nieuwe werkelijkheid, maar deze is diffuus, laat zich moeilijk duiden en blijkt op momenten zeer kwetsbaar. De politie, de overheid en private partijen staan hierin voor de lastige opgave hoe om te gaan met de veranderingen op het gebied van informatie- en communicatietechnologie en de mogelijk verstrekkende gevolgen daarvan voor de maatschappij, individuele burgers, maar ook de eigen organisatie. Deze technologie vormt hedendaags het fundament om complexe systemen van belangrijke sectoren zoals financiën, veiligheids- en gezondheidszorg, energie en vervoer, draaiende te houden. Het aantal gerichte cyberincidenten, die veelal criminele, politiek gemotiveerde of terroristische motieven kennen, nemen schrikbarend snel toe en is permanent van aard. [27]



Het misbruiken van digitale kwetsbaarheden brengt risico's mee waarbij het uitvallen van vitale infrastructuur, zoals water, gezondheidszorg, elektriciteit, mobiele diensten realistisch zijn en maatschappelijk ontwrichtende gevolgen kunnen hebben. De digitale weerbaarheid van vitale infrastructuren en overheidsinstanties in nog onvoldoende en staat continue onder druk. De gedigitaliseerde organisaties staan voor een immense uitdaging, die meer is dan een ICT-probleem. Daarin is de menselijke factor een van de belangrijkste aandachtspunten. Experts stellen dat het geen kwestie is of, maar wanneer een systeem hierdoor getroffen wordt. Met vergaande intelligence en dataverzameling is het van belang om te investeren op monitoring en detectiemiddelen, en de responstijd te minimaliseren. Hierbij speelt transparantie en communicatie, zowel intern als extern, een cruciale rol om het vertrouwen van burgers en stakeholders te behouden. Onzekerheid kan worden weggenomen door zorgvuldig informatie te verstrekken, een handelingsperspectief te bieden en duiding te geven aan wat er gebeurt. Een voorbeeld hiervan betreft de geslaagde ransomware aanval op de Universiteit Maastricht, waarbij de Universiteit 'losgeld' heeft betaald om de toegang op hun systemen terug te krijgen. Zo heeft er ook een geslaagde aanval op het administratiesysteem van vijf Zuid-Limburgse gemeenten afgelopen zomer, waar uiteindelijk geen data werden ontvreemd. [28, 29, 30, 31]

27 *NCSC. (2022). (Actieplan) Nederlandse Cybersecuritystrategie 2022-2028. Ambities en acties voor een digitaal veilige samenleving*

28 *Europese Commissie. (2013). Strategie inzake cyberbeveiliging van de Europese Unie.*

29 *Topsectoren high tech NL. (2019). Kennis- en innovatieagenda Veiligheid. Samen organiseren, samen innoveren, één doel.*

30 *Capgemini. (2022). Trends in Cybersecurity 2022. An accelerated digital transformation.*

31 *NCTV (2022). Cybersecuritybeeld Nederland. CSBN 2022*

Daarnaast ontvouwen zich doorlopend nieuwe vormen van cyber- en of gedigitaliseerde criminaliteit, waarbij criminelen experimenteren met nieuwe mogelijkheden die tot crimineel gewin leiden of ze integreren traditionele vormen van criminaliteit in het digitale domein, zoals Whatsapp- en bankhelpdeskfraude. Bij de laatstgenoemde wordt ICT als middel gebruikt om het strafbare feit te plegen. Hierdoor zien we traditionele criminaliteitsvormen in Limburg verder afnemen, maar werd begin 2022 een zeer hoge stijging van cyber- en gedigitaliseerde criminaliteit in Limburg waargenomen. Een van de kenmerken van deze maatschappelijke verandering is dat cybercrime alsmaar toegankelijker wordt. De opbrengst hierbij is hoog en de pakkans laag is.

Innovatie en techniek creëren ondertussen nieuwe mogelijkheden om meer snelheid te realiseren bij het verzamelen, ontsluiten, analyseren en duiden van informatie. Hiervoor is het gewenst waarnemingen en databronnen van verschillende spelers - privacy-bestendig – te combineren en analyseren. Er is nadrukkelijk een verschuiving waarneembaar van historische informatie, naar near-realtime, realtime en zelfs predicting. Realtime informatiecoördinatie en dynamisch sturen zijn dan ook prominente ontwikkelingen om de intelligence positie te verstevigen. Dit vraagt om een wendbare politie die toegerust is om binnen deze alsmaar veranderende maatschappij haar rol als hoeder van de rechtstaat te kunnen blijven waarborgen.
Om deze veranderingen het hoofd te kunnen bieden heeft de eenheid Limburg een aantal ontwikkelopgaven geprioriteerd, binnen de vakgebieden Gebiedsgebonden politiezorg (GGP), Opsporing en Intelligence, welke gerelateerd zijn aan het position paper van de nationale politie. Door middel van deze ontwikkelopgaven worden er voor de belangrijkste politieprocessen op een innovatieve wijze en in samenhang oplossingen gezocht om ook in de nabije toekomst passend en effectief politiewerk te kunnen blijven leveren. [32, 33]
Deze betreffen:

- Het behouden van verankering in de wijk en versterken positie op het web en in de wereld door strategische allianties te vormen en
- Investeren in een digitaal vaardige politie die blijvend innovatief is en daarmee de digitale transformatie voortbeweegt.

32 *Capgemini. (2022). Trends in veiligheid 2022-2023. Het veiligheidsdomein als baken in dynamische tijden.*
33 *Nationale Politie. (2020). Position paper. de politie van morgen en overmorgen en uitwerking 2021-2025*

3.4.3 Collectief betekenisvol handelen

De afgelopen jaren zijn de indicatoren voor cybercrime, zoals verwoord in de Veiligheidsagenda nuttig gebleken. In het algemeen werden de indicatoren als passend ervaren en sloten ze goed aan op de maatschappelijke opgave. De complexe onderzoeken kunnen steeds beter door de verschillende opsporingsteams in de eenheid Limburg worden uitgevoerd. Hierdoor is het Team High Tech Crime (THTC) steeds beter in staat, om de inmiddels zeer complexe en tijdrovende onderzoeken op te pakken, zoals de eerdergenoemde aanval op de Universiteit Maastricht. Het onderzoek heeft geleid tot inbeslagname van het digitale 'losgeld'. Dat alles is een positief gevolg van de professionalisering van de cybercrimeteams. De komende jaren kan verbetering worden gevonden om bij de reguliere onderzoeken ervoor te zorgen dat de meer ernstige of georganiseerde vormen van cybercrime eruit worden gelicht. Operatie Centurion gaat hierbij helpen en beoogt onder meer het versnellen en intensiveren van de digitale transformatie in de strafrechtketen met focus op politie en OM. Centurion richt zich op het gericht aanpakken van actuele verschijningsvormen van veel voorkomende digitale criminaliteit met een grote maatschappelijke impact. Tegelijkertijd is het wenselijk om een zekere flexibiliteit te houden om in te kunnen spelen op nieuwe modus operandi en informatiebeelden. Hierbij kan gedacht worden aan het gebruik van deep fakes en staan we aan de vooravond van de intrede van de 'metaverse'. Een compleet virtuele wereld parallel aan de fysieke, een mogelijk toevluchtsoord voor criminelen, alwaar zij ongestoord hun gang kunnen gang. [34, 35]

34 *Europol (2022). Facing reality? Law enforcement and the challenge of deepfakes.*
35 *Europol (2022). Policing in the metaverse: what law enforcement needs to know*

Daarnaast is preventie en bescherming een waardevolle strategie. Het Taskforce Cyber Limburg is een gemeentelijk initiatief, waarbij veel gemeenten samenwerken met politie, OM, Provincie Limburg, PVO/ECCW en de Veiligheidsregio's. Doel is om te komen tot een gezamenlijk cyberbeleid met gezamenlijke prioriteiten, preventieve acties en budget. De wens is om gezamenlijk en uniform naar buiten te treden waar dat effectief is. Daarnaast ondersteunen en coördineren ze de lokale behoefte en invulling.
De Risk Factory in Venlo is zo'n preventieproject. Via nagebootste praktijksituaties krijgen deelnemers inzicht in de risico's op het gebied van veiligheid, gezondheid en duurzaamheid. Door zelf te doen en te ervaren, leren zij hoe zij 'bijvoorbeeld bij cybercrime moeten handelen. Duizenden leerlingen en senioren zullen hierdoor het komende jaar onder andere scenario's over cyberpesten, online weerbaarheid en cybercriminaliteit gaan beleven, waarmee hun weerbaarheid wordt vergroot.

Inmiddels is vrijwel elk onderzoek van THTC zeer complex en vergt veel tijd. Het aantal alternatieve interventies wordt beschouwd als streefgetal. Bij een alternatieve interventie worden geen verdachten aangehouden, maar worden andere acties uitgevoerd om criminele werkwijzen te verstoren, en schade en/of slachtofferschap te beperken. Daarbij kan het bijvoorbeeld gaan om het ontoegankelijk maken van een social media-account waarop inlogcodes voor websites worden verhandeld, het informeren van gebruikers van systemen die zonder het te weten tot een crimineel botnet behoren, of het onbruikbaar (laten) maken van een criminele command & control-server. Alternatieve interventies zijn bij bepaalde cybercrimefenomenen vaak effectiever in het beperken van slachtofferschap en/of schade, onder meer gezien de schaalbaarheid van cybercrime en de soms beperkte snelheid of mogelijkheden waarmee verdachten kunnen worden aangehouden.

3.4.4 Jeugdcriminaliteit

Het thema jeugd(criminaliteit) is van lokaal tot nationaal, fysiek en digitaal, een veel besproken onderwerp. Het is een constante factor die zowel door het leefbaarheids- als veiligheidsdomein heen beweegt. Een brede doelgroep, die afhankelijk van de betrokken organisatie verschillend wordt gecategoriseerd en gedefinieerd. Ondanks dat jeugdcriminaliteit cijfermatig de afgelopen vijftien jaren in totaliteit is afgenomen, zijn er een aantal zorgelijke ontwikkelingen die de aandacht vragen van ouders, scholen, gemeenten, politie en andere ketenpartners. [36]
Alvorens op deze zorgelijke ontwikkelingen in te gaan, dient opgemerkt te worden dat het hartstikke goed gaat met het grootste gedeelte van onze jonge leden in de samenleving. Echter, en dat is een trend van de laatste paar jaren, zien we ook op diverse plekken in Limburg, zowel de ernst van incidenten toenemen alsook de constatering dat jeugdigen steeds jonger worden wanneer ze een (zwaar) strafbaar delict plegen, waarbij het gebruik van wapens niet wordt geschuwd. Dit valt samen met de constatering dat op of nabij scholen een toename van wapen- en of drugsbezit -handel wordt geconstateerd. Het heeft geresulteerd in het actieplan Wapens en Jongeren waarin de overheid in samenwerking met scholen verschillende maatregelen treft om deze tendens te keren. Het is absoluut noodzakelijk om hierop in gezamenlijkheid, door de overheid, via de zorg, ouders, scholen etc. hierin te investeren. Zo is in de gemeente Heerlen in navolging van het Nationaal Programma Heerlen-Noord het project 'Preventie met gezag' opgezet, en dit thema vanuit deze holistische benadering aanpakt. [37]



36 *Cahiers. (2021-9). Monitor jeugdcriminaliteit 2020. Ontwikkelingen in de jeugdcriminaliteit.*
37 *Cahiers. (2021-9). Monitor jeugdcriminaliteit 2020. Ontwikkelingen in de jeugdcriminaliteit.*

Binnen het thema jeugd(criminaliteit) is een aantal ontwikkelfasen zichtbaar. Allereerst is er jeugd die nog geen criminele carrière heeft, maar heel beïnvloedbaar is (jonge aanwas tussen de 8 en 23 jaar). Vervolgens kan gesproken worden van jeugd die een beginnende carrière heeft in de criminaliteit (doorgroeier, doorgaans vanaf 15 jaar). Als laatste kan gesproken worden van jeugd die in de (ondermijnende) criminaliteit actief is (negatief rolmodel, doorgaans vanaf 18 jaar). Er is sprake van een afglijdende schaal, waarbij het plegen van lichte delicten een indicatie en voorbode kunnen zijn voor het plegen van zware delicten. Vrijwel altijd spelen omgevings- en of risicofactoren een belangrijke rol, zoals een instabiele thuissituatie, 'verkeerde' vrienden, zwakke schoolmotivatie, beperkte financiële middelen, drank- en of drugsgebruik. Globale interventies om dit afglijden een halt toe te roepen zijn moeizaam effectief in te zetten, mede vanwege de noodzaak tot maatwerk. Daarbij lijkt er sprake te zijn van een bepaalde 'drempel'. Wanneer jongeren daarover heen zijn blijkt een weg terug vaak moeizaam realiseerbaar. Dit kan overigens een vrijwillige of (nood)gedwongen keuze zijn. [38, 39]

Jeugdcriminaliteit is, zoals eerder benoemd, op een aantal aspecten veranderd. Ten eerste is het verspreid over een groot aantal delicten en incidenten. In mindere mate betreft dit de traditionele High Impact Crime (HIC-)feiten, zoals woninginbraken, diefstallen en straatroven. Steeds meer is er sprake van ernstige openbare ordeverstoringen, bedreigingen, mishandelingen, openlijke geweldpleging, wapenbezit en bezit en of handel in verdovende middelen. Het betreffen incidenten die het gevolg zijn van conflicten die in de digitale (leef)wereld, buiten het oog van de meeste volwassenen, zijn ontstaan zoals het fenomeen drill-raps, alwaar verschillende Zuid-Limburgse gemeenten mee geconfronteerd werden. De huidige jeugdigen (Generatie Z, 1995 - 2010) ontmoeten elkaar digitaal op social media, chatboxen en in games. Dit geldt ook voor jeugdgroepen en of jeugdcriminelen. Hierdoor zijn zij minder zichtbaar in de publieke ruimte. Hun toegang tot kennis en bereik is enorm toegenomen, waardoor (inter)nationale fluïde netwerken zijn ontstaan met jeugdigen die verschillende skills hebben en deze op diverse momenten, in uiteenlopende samenstellingen, inzetten om allerlei soorten strafbare feiten in de fysieke wereld te plegen. [40, 41]

Daarnaast zijn nieuwe jeugdcriminelen ontstaan die een aanzienlijk aandeel hebben in de toegenomen gedigitaliseerde criminaliteit. Enerzijds betreft het strafbare feiten zoals aan- en verkoopfraude, betaal-verzoekfraude en sextortion. Anderzijds is er sprake van een toegenomen handel in vuurwerk, verdovende middelen en (3D)(vuur)wapens die in (game)chatgroepen of via het dark web worden aangeboden. Er is ook een nichemarkt ontstaan (crime as a service) waarin jeugdigen met programskills, al dan niet op specifieke aanvraag, gespecialiseerde producten (kits) ontwikkelen en services aanbieden, waarmee allerlei vormen van cybercrime worden gefaciliteerd, zoals DDoS-aanvallen, phishing, hacking en sim swapping.

38 *RIEC Limburg. (2022). Fenomeenonderzoek Jeugdige Ondermijners Limburg. Er speelt vanalles, maar lang niet alles wordt gezien. Pas als je focus aanbrengt ga je iets zien.*

39 *Bureau Beke. (2021). Misdaad carrières voorkomen en doorbreken. Van analyse van het netwerk naar aanpak.*

40 *SMV. (2022). Jong ontspoord in het drugsmilieu. En wat wij daar als samenleving tegenover moeten zetten.*

41 *Weijers, I., Ferwerda, H. & Roks, R. (2021). Verharding van de jeugdcriminaliteit. Het probleem van potentiële doorgroeiers.*

3.4.5 Collectief betekenisvol handelen

Aansluiting vinden op de leef- en beleefwereld van (aanstaande) criminele jongeren, in deze en aankomende generaties, vraagt een digitaal vaardige politie die wijk, web en wereld met elkaar verbindt en vertrouwt op de preventieve maatregelen en vroegtijdige interventies van ketenpartners. Daarin is maatwerk het advies, waarbij vanuit de holistische benadering en context gekeken gezocht moet worden naar de meest passende interventie. Dit kan en moet soms ook een zwaardere straf zijn. Het vraagt voortdurende investering van onze maatschappij die kansen en zingeving biedt om jeugdigen op het rechte pad te houden of daarheen terug te brengen.

De intelligence rondom jeugdige criminelen dient verbetert te worden, om het fenomeenbeeld geactualiseerd te houden, om de daaruit volgende tactische en operationele analysen het lokaal bevoegd gezag ondersteunen in het positioneren van stakeholders en ketenpartners, maar helpend zijn in de prioritering van lokale opsporingsonderzoeken.

3.4.6. Internationalisering

De ligging van onze provincie in de Euregio en Europa versterkt de mobiliteit enorm. De mogelijkheid om personen, goederen, diensten en kapitaal vrij over landsgrenzen te bewegen heeft directe consequenties voor het politiewerk in Limburg. Onze provincie wordt dagelijks geconfronteerd met de gevolgen van grensoverschrijdende criminaliteit. Veel incidenten die binnen onze provincie plaatsvinden, kennen een internationale dimensie, waardoor veel zaken tijdsintensiever en complex van aard zijn. De nabijheid van hot spots als Antwerpen, het Ruhrgebied, maar ook de kern van synthetische drugs productie in zowel Limburg als Brabant, maken ons gebied bij uitstek een gebied waar criminelen een voedingsbodem hebben. Daarmee is het niet verwonderlijk dat de eenheid Limburg verantwoordelijk is voor de afhandeling van bijna 70% van alle inkomende en uitgaande rechtshulpverzoeken van heel Nederland.

Limburg is voor veel criminelen een kruispunt naar Duitsland, België, Frankrijk en andere delen van Europa. De grensstreek biedt de gelegenheid om de keten van verschillende criminele processen op te delen en over naastgelegen landen te verspreiden. Zo staat Limburg in de top drie binnen Nederland voor wat betreft de Albanese gerelateerde criminaliteit, welke een sterk ondermijnend karakter heeft. Daarmee is het niet alleen van belang inzicht te krijgen, maar ook te houden op de criminele logistieke processen van vervoer, communicatie en geldstromen. Dit zicht kan versterkt worden door meer te investeren in de interne samenhang tussen partners en te komen tot een meer structurele informatie-uitwisseling met de ons omringende landen.
Vanuit een financieel perspectief kunnen fenomenen (internationale businessmodellen- en netwerken, witwasconstructies, en grensoverschrijdende geldstromen) nader worden geduid. Deze hangen samen met fenomenen in relatie tot terrorismefinanciering, cybercrime, ondermijning, vuurwapencriminaliteit en migratiecriminaliteit. Naast de eerdergenoemde thema's en rode draden is onze grensligging uitermate geschikt voor de criminaliteitsvorm mobiel banditisme. Dit is overigens niet te omvatten binnen één strafbaar feit, maar de aanduiding voor een veelheid aan delicten (vooral vermogensdelicten), gepleegd door rondreizende dadergroepen die stelselmatig, in wisselende samenstelling en internationaal actief zijn. [42, 43]

[42] *EGTS (2021). Jaarverslag Euregio 2020.*

[43] *Europese Commissie (2021). Mededeling over de EU-strategie voor de aanpak van georganiseerde criminaliteit (2021-2025).*

3.4.7 Collectief betekenisvol handelen

De geografische ligging van Limburg met ongeveer 350 km landsgrens en twee buurlanden betekent veel grensoverschrijdend verkeer van goederen en personen. Dit verkeer vraagt om een opsporingsstrategie op de internationale oriëntatie. In het Strategisch Kader Internationale Politiesamenwerking 2.0 (IPS) zijn de hoofdthema's uit de nationale Veiligheidsagenda in belangrijke mate leidend voor de inzet van politie op internationale samenwerking, met gebruikmaking van het (EU)RIEC, Bureau voor Euregionale Samenwerking (BES) en Internationale Rechtshulp Centra (IRC). Er vindt vergaande afstemming met het OM plaats in relatie tot het maken van keuzen om tot internationale samenwerking te komen, opsporingsonderzoeken te verrichten en allianties te smeden om zo de noodzakelijke barrières op te kunnen werpen, en tevens aan te sluiten bij de belangen van onze buurlanden. Dit laatste wordt bemoeilijkt door verschil in wetgeving en afwijkende strategische prioriteiten.
In de operationele vertaling van dit thema liggen kansen om de heterdaadkracht te vergroten. Vanuit het operationeel centrum wordt de noodzaak gevoeld om bij grote of impactvolle incidenten sneller tot informatievergaring en –duiding te komen. Door verschillende divisies en diensten binnen de eenheid Limburg en in gezamenlijkheid met partners zoals de Veiligheidsregio en buitenlandse politiediensten, wordt hieraan gewerkt. Dit vraagt implementatie van nieuwe systemen om in beeld, geluid en door middel van sensing de reactietijd te verkorten en de meest passende inzet te coördineren.

4. Verdeling van de capaciteit

Conform artikel 39 van de Politiewet 2012 wordt de verdeling van politiesterkte over de basisteams en districten in het beleidsplan vastgelegd. Het vaststellen van deze formatie betreft een verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag. Alhoewel deze cijfermatige weergave doorgaans als vanzelfsprekend wordt ervaren en ook nu bekend is, kent dit beleidsplan een gewijzigde formatie ten opzichte van het vorige plan. Dit is het resultaat van het 'werklastonderzoek' dat in opdracht van het bestuur uitgevoerd is binnen de basisteams van de eenheid Limburg.

4.1 AEF Werklastonderzoek

Bij de inrichting en vorming van de Nationale Politie in 2013 zijn de voormalige politieregio's Limburg-Noord en Limburg-Zuid samengevoegd, waarbij de formatie van deze teams vrijwel gelijk is overgenomen. Met deze samenvoeging zijn de bestaande, maar verschillende formatieve grondslagen samengevoegd, waardoor de huidige formatietoedeling aan de Limburgse basisteams berusten op een ongelijke verdeelsystematiek. Het gevolg hiervan is, dat in de loop van de tijd een disbalans is ontstaan tussen het werkaanbod versus capaciteitsaanbod van een basisteam. Voorafgaand aan dit werklastonderzoek is veelvuldig en langdurig in het RBO gesproken over de (toewijzing) formatie, bezetting, inzetbaarheid en werkdruk van de basisteams. Deze gesprekken hebben ertoe geleid dat de Regionale Driehoek in 2020 opdracht gaf tot dit werklastonderzoek. Het onderzoek, verdeeld over drie fasen, is uitgevoerd onder aansturing van een bestuurlijke commissie die ondersteuning kreeg van een ambtelijke werkgroep en het onderzoeksbureau AEF.



4.1.1 Onderzoek in drie fasen

Fase 1

In deze fase is de zogenaamde 'lege rekentool' opgezet en werden de werkzaamheden/taken van de politie geïnventariseerd die in het werklastonderzoek zijn meegenomen. Het gaat hierbij om de kerntaken van een basisteam zoals opgenomen in het inrichtingsplan van de Nationale Politie. Tevens werden de gebruikte rekenmethoden vastgesteld en geïnventariseerd welke variabelen noodzakelijk zijn voor de berekening van deze werklast. In het RBO van 28 oktober 2020 heeft de bestuurlijke commissie de opzet van de rekentool gepresenteerd en het vervolgproces toegelicht. In dit overleg hebben de aanwezige RBO-leden unaniem aangegeven akkoord te zijn met de rekentool, waarmee fase 1 was afgerond.

Fase 2

In deze fase is de rekentool gevuld. Dit resulteerde in een overzicht van de procentuele verdeling van de totale werklast over de politiebasisteams. De Regionale Driehoek had hierop de behoefte om het resultaat van het werklastonderzoek te duiden en daaruit een aantal scenario's uit te werken. Om dit te realiseren heeft de Regionale Driehoek besloten een derde fase aan dit onderzoek toe te voegen.

Fase 3

In deze fase is een vertaling gemaakt van de werklastverdeling op de basisteams naar de formatie-verdeling. Daarnaast zijn diverse scenario's uitgewerkt die inzicht geven op welke wijze er met de uitkomsten en effecten van dit werklastonderzoek kan worden omgegaan.

4.1.2 Wat betekent dit onderzoek voor de formatie van de basisteams?

De toegenomen spanningen in de samenleving en de daaraan verbonden politie-inzet, in combinatie met die verdeelsystematiek heeft geresulteerd in een onderzoek dat primair erop gericht is om inzicht te verkrijgen naar de objectieve verdeling van de werklast over de basisteams in de eenheid Limburg. Met andere woorden: hoe verhoudt de hoeveelheid werk van het ene basisteam zich ten opzichte van het andere basisteam. De uitkomsten zijn vertaald naar de formatie van de basisteams, waarbij de gevoelde disbalans in de formatieverdeling correct bleek. Dit betekent overigens niet dat het basisteam dat formatie inlevert het minder druk heeft. Het betekent wel dat bij het ene basisteam sprake is van een grotere schaarste dan bij het andere. Wanneer het totaalvolume gelijk blijft, terwijl het de (bestuurlijke) wens is om de beschikbare formatie voor basisteams opnieuw te verdelen, dan spreken we van een 'herverdeling van schaarste'.
Wanneer het gaat om de totale formatieomvang van de eenheid Limburg, is door de politieleiding meermaals aangegeven dat de formatie te klein is om die politie te kunnen zijn van wat het (lokaal) bevoegd gezag en de veranderende samenleving van ons verwacht en mag verwachten. De doorontwikkeling naar de 'politie van overmorgen' komt hiermee in gevaar. Daarom is parallel aan dit onderzoek een lange termijn beïnvloedingsstrategie uitgezet, zijnde de vorming van het Netwerk Veilig Limburg. Kortheidshalve wordt verwezen naar paragraaf 2.3 van dit plan.

Zekerheidshalve wordt toegelicht wat het verschil is tussen formatie, bezetting en inzetbaarheid.

- ***Formatie*** is het aantal vastgestelde formatieplaatsen;
- ***Bezetting*** betreft het aantal formatieplaatsen die daadwerkelijk door medewerkers bezet zijn;
- ***Inzetbaarheid*** betreft het aantal uren dat de medewerker daadwerkelijk aan de kerntaak kan besteden. Dit is de bezetting minus ziekteverzuim, vakantie, modaliteiten, Regeling Partieel Uittreden (RPU), zorg-, zwangerschaps- en ouderschapsverlof, CAO à la carte (uren kopen/verkopen) en opleidingen.

4.1.3 Bespreking uitkomsten werklastonderzoek in het RBO

De voortgang van dit werklastonderzoek, zowel op proces als op inhoud, is in de RBO's van 2021 besproken.
Daarbij zijn de volgende procesafspraken gemaakt:

1. Uitgangspunt is het eerlijk en daarmee opnieuw verdelen van de formatie van en over de basisteams.
2. Voor deze herverdeling de 'werklast' als verdeelsleutel hanteren.
3. Deze herverdeling baseren op de uitkomsten van het werklastonderzoek. Dus de formatie van de basisteams in overeenstemming brengen met de uitkomsten van het werklastonderzoek en tevens toekomstige politieformatie voor de basisteams conform deze verdeelsleutel verdelen (zie raadsinformatiebrief van juli 2021).
4. Deze herverdeling feitelijk effectueren bij het vaststellingsproces van het volgende Regionale Beleidsplan Politie 2024 – 2027 en de volledige looptijd van vier jaar benutten om de herverdeling te realiseren.
5. Structureel inzetten op de strategische beïnvloedingsstrategie met als doel de formatie van de politie-eenheid Limburg uit te breiden.

4.1.4 Aanpassing formatie basisteams n.a.v. landelijke ontwikkelingen en eerdere besluitvorming

Niet alleen binnen de eenheid Limburg, maar in heel Nederland staat de bezetting onder grote druk. Aangepaste opleidingstrajecten om het inzetbaarheidsvraagstuk te versoepelen hebben ertoe geleid dat de instroom van nieuwe aspiranten momenteel weliswaar groot is, maar pas medio 2024 merkbaar wordt. Bij de verdeling van nieuwe aspiranten en afgestudeerden van het hoger politieonderwijs wordt nu nadrukkelijk rekening gehouden met de bezetting in de teams. Nadat de uitkomsten van het werklastonderzoek in het RBO van 1 april 2021 werden gepresenteerd, is de formatie van de basisteams in de eenheid Limburg, als gevolg van de uitvoering van het Regeerakkoord 2018, nog op twee punten gewijzigd:

1. Medio 2021 is er 11,4 fte formatiesterkte toegevoegd om de leiding van de basisteams te ondersteunen op de interne bedrijfsvoering. Uitgangspunt bij de verdeling hiervan is: basisteams met een formatiesterkte boven de 150 fte krijgen 1 fte toegewezen, de overige basisteams ieder 0,93 fte.

2. In 2022 is, als gevolg van de laatste tranche vanuit de regeerakkoordgelden 2018, een aanpassing geweest van het aantal aspiranten in de formatiesterkte van de basisteams van -4,6 fte.

4.2 Verdeling formatie over basisteams (op basis van het werklastonderzoek)

Onderstaande tabel geeft de formatie weer inclusief de toegelichte wijzigingen. *

Sector / Basisteam		AEF-formatie apr. 21 (RBO)	Wijziging 2021	Wijziging 2022	AEF-formatie 2022
Noord- en Midden-Limburg	Venray / Gennep	85,8	0,9	-0,2	86,5
	Horst, Peel en Maas	84,9	0,9	-0,3	85,5
	Venlo / Beesel	181,1	1,0	-0,5	181,6
	Weert	123,7	0,9	-0,4	124,2
	Roermond	103,5	0,9	-0,3	104,1
	Echt	83,9	0,9	-0,2	84,6
		662,9	**5,7**	**-1,9**	**666,6**
Parkstad	Brunssum / Landgraaf	125,9	0,9	-0,3	126,5
	Kerkrade	77,8	0,9	-0,3	78,4
	Heerlen	154,4	1,0	-0,5	154,9
		358,1	**2,9**	**-1,1**	**359,8**
Zuid-West Limburg	Heuvelland	90,3	0,9	-0,3	91,0
	Maastricht	192,8	1,0	-0,7	193,1
	Westelijke Mijnstreek	178,5	1,0	-0,5	179,0
		461,6	**2,9**	**-1,5**	**463,1**
Totaal		**1.482,7**	**11,4**	**-4,6**	**1.489,5**

**Nb: Alle getallen zijn op één decimaal afgerond. Hierdoor kunnen afrondingsverschillen optreden.*

4.3 Aanpassing van de formatie basisteams gedurende 2024 - 2027

In het RBO van juni 2021 is afgesproken om de formatie van de basisteams gedurende de looptijd van het beleidsplan 2024 - 2027 aan te passen aan de uitkomsten van het werklastonderzoek. Uitgangspunt hierbij is dat de formatie van een basisteam met maximaal 4% per jaar wordt aangepast. Onderstaande tabel laat zien wat dit betekent voor de formatie van de basisteams over de tijdspanne 2024 - 2027.

Basisteam	Oud	2024	2025	2026	2027	AEF
Venray / Gennep	82,2	1,8	1,3	0,8	0,4	86,5
Horst, Peel en Maas	73,2	5,2	3,6	2,2	1,3	85,5
Venlo / Beesel	165,5	6,8	4,7	2,9	1,7	181,6
Weert	109,2	6,3	4,4	2,7	1,6	124,2
Roermond	95,2	3,8	2,6	1,6	0,9	104,1
Echt	74,2	4,4	3,0	1,9	1,1	84,6
Noord- en Midden-Limburg	**599,7**	**28,1**	**19,5**	**12,0**	**7,3**	**666,6**
Brunssum / Landgraaf	144,1	-5,8	-5,6	-5,3	-1,0	126,5
Kerkrade	80,3	-1,9	0,0	0,0	0,0	78,4
Heerlen	182,2	-7,3	-7,0	-6,7	-6,3	154,9
Parkstad	**406,6**	**-14,9**	**-12,5**	**-12,0**	**-7,3**	**359,8**
Heuvelland	91,7	-0,8	0,0	0,0	0,0	91,0
Maastricht	208,5	-8,3	-7,0	0,0	0,0	193,1
Westelijke Mijnstreek	183,1	-4,1	0,0	0,0	0,0	179,0
Zuid-West-Limburg	**483,3**	**-13,2**	**-7,0**	**0,0**	**0,0**	**463,1**
Totaal	**1.489,5**					**1.489,5**

Basisteam	Oud	2024	2025	2026	2027	AEF
Venray / Gennep	82,2	84,0	85,3	86,1	86,5	86,5
Horst, Peel en Maas	73,2	78,4	82,0	84,2	85,5	85,5
Venlo / Beesel	165,5	172,3	177,0	179,9	181,6	181,6
Weert	109,2	115,5	119,9	122,6	124,2	124,2
Roermond	95,2	99,0	101,6	103,2	104,1	104,1
Echt	74,2	78,6	81,6	83,5	84,6	84,6
Noord- en Midden-Limburg	**599,7**	**627,8**	**647,3**	**659,3**	**666,6**	**666,6**
Brunssum / Landgraaf	144,1	138,4	132,8	127,5	126,5	126,5
Kerkrade	80,3	78,4	78,4	78,4	78,4	78,4
Heerlen	182,2	174,9	167,9	161,2	154,9	154,9
Parkstad	**406,6**	**391,7**	**379,1**	**367,1**	**359,8**	**359,8**
Heuvelland	91,7	91,0	91,0	91,0	91,0	91,0
Maastricht	208,5	200,1	193,1	193,1	193,1	193,1
Westelijke Mijnstreek	183,1	179,0	179,0	179,0	179,0	179,0
Zuid-West-Limburg	**483,3**	**470,1**	**463,1**	**463,1**	**463,1**	**463,1**
Totaal	**1.489,5**					**1.489,5**

**Nb: Alle getallen zijn op één decimaal afgerond. Hierdoor kunnen kleine afrondingsverschillen optreden.*

4.4 Verdeling formatie over sectoren

		waarvan	
Eenheid Limburg	**Formatie**	**Wijkagenten**	**Aspiranten**
Leiding Eenheid Limburg	4,0	0,0	0,0
Staf regionale eenheid	77,9	0,0	0,0
District Noord- en Midden-Limburg	774,1	102,0	105,3
District Parkstad-Limburg	440,2	54,0	56,3
District Zuid-West-Limburg	565,9	69,0	73,2
Regionaal Operationeel Centrum	58,0	0,0	0,0
Regionale Recherche	438,8	0,0	0,0
Regionale Informatieorganisatie	211,7	0,0	0,0
Regionale Operationele Samenwerking	370,6	0,0	0,0
Bedrijfsvoering	28,0	0,0	0,0
Totaal	**2969,0**	**225**	**234,8**

**Nb: Alle getallen zijn op één decimaal afgerond. Hierdoor kunnen kleine afrondingsverschillen optreden.*

Oplegnotitie aanbieden concept Regionaal Beleidsplan Politie

AAN: Gemeenteraden van de gemeenten in de eenheid Limburg

VAN: Regioburgemeester van de eenheid Limburg, mw. J.M. Penn - Te Strake,
Hoofdofficier van Justitie Arrondissementsparket Limburg, dhr. J.A.C. van Berkel,
Politiechef eenheid Limburg, mw. I.P.M. Schäfer – Poels

BETREFT: aanbieding van het ontwerpplan / concept beleidsplan politie 2024 - 2027

DATUM: maandag 9 januari 2023

Inleiding

Voor u ligt het 'ontwerpplan' oftewel het 'concept' Regionaal Beleidsplan Politie eenheid Limburg 2024 – 2027 (RBP). Dit plan is een resultaat van een zorgvuldig proces van de samenwerkende veiligheidspartners (gemeenten, openbaar ministerie en politie) van de eenheid Limburg.

De Regionale Driehoek biedt u dit conceptplan aan op basis van het gestelde in de Politiewet 2012 (artikel 38b en 39, verderop uitgewerkt). Deze oplegnotitie neemt u mee in het proces van totstandkoming, verdere voortgang en besluitvorming, alsmede uw aandeel hierin. Deze oplegnotitie is verder voorzien van de belangrijkste zaken die in dit plan zijn opgenomen. Daarvan is een verkorte weergave gemaakt, de zo genoemde highlights. Voor de volledigheid en samenhang is het echter van belang om het volledige plan tot u te nemen.

Proces

Dit plan is 'bottom up' tot stand gekomen. Vanaf begin 2022 hebben een ambtelijke werkgroep, samen met het openbaar ministerie en onder regie van de politie, intensief met elkaar samengewerkt voor de oplevering van bijgevoegd ontwerpplan / conceptplan.

Opzet RBP 2024 - 2027

In dit beleidsplan zijn ambities en doelstellingen uit de verschillende (gemeentelijke) integrale veiligheidsplannen (IVP) samengebracht met landelijke beleidsdoelstellingen uit de nationale Veiligheidsagenda 2023 - 2026. Deze zijn bezien vanuit brede maatschappelijke ontwikkelingen en de specifieke Limburgse context, om zo tot regionale prioriteiten, doelstellingen en ambities te komen. Daarmee neemt dit RBP de verbindende positie in tussen het lokale en nationale veiligheidsbeleid. Door deze opzet wordt aan de lokale driehoeken de maximale ruimte gegeven om lokaal de keuzes te maken voor de prioritering van de politie inzet op de lokale thema's. Een integrale aanpak van veiligheids- en overlastvraagstukken is daarbij het leidend principe, waarbij optimaal wordt samengewerkt onder regie van de eigenaar van het vraagstuk.

Nog meer dan voorheen hebben maatschappelijke ontwikkelingen laten zien dat meerjarige beleidsontwikkeling om flexibiliteit vraagt. Kunnen inspelen op actualiteiten is daarom noodzakelijk. De politie is als geen ander, in gezamenlijke afstemming met het bevoegd gezag, de wendbare organisatie die kan inspelen op wat een continu veranderende omgeving en samenleving van haar vraagt. Met deze gekozen opzet is er meer ruimte en flexibiliteit om in te kunnen spelen op de actualiteit.

De inhoudelijke thema's en ambities zijn benoemd op de pagina's alwaar de highlights zijn weergegeven. Daarnaast maakt de verdeling van politiecapaciteit voor de eenheid Limburg standaard deel uit van het RBP. Conform de gemaakte afspraken in het RBO van 14 oktober 2021 zijn de uitkomsten en de opvolging van het AEF werklastonderzoek verwerkt in de formatie van de eenheid Limburg.

Voortgang

Verzoek aan Limburgse gemeenteraden

Conform de Politiewet 2012, art 38b, lid 2, wordt dit ontwerpplan / concept Regionaal Beleidsplan Politie 2024 – 2027 aan u voorgelegd c.q. ter kennis gebracht, waarbij u in de gelegenheid wordt gesteld een reactie in te dienen.

U kunt hierbij rekening houden met de reeds toegelichte opzet van dit plan, waarbij sprake is van een integraal opgesteld kaderplan waarin maximale ruimte aan de lokale driehoeken wordt geboden voor het maken van eigen keuzes ten aanzien van de aanpak van veiligheids- en overlastvraagstukken en/of de inzet van politie.

Tijdlijn

RBO 15 december 2022	Bespreking concept Regionaal Beleidsplan Politie 2024 -2027 (ontwerpbeleidsplan).
Jan. 2023 tot 26 mei 2023	Horen gemeenteraden conform Politiewet 2012.
RBO 29 juni 2023	Vaststellen Regionaal Beleidsplan Politie 2024 – 2027.

Deadline

Het is de bedoeling om dit conceptplan in het Regionaal Bestuurlijk Overleg van juni 2023 vast te stellen. Derhalve wordt u verzocht uiterlijk vrijdag, 26 mei 2023 uw reactie kenbaar te maken aan:

- de Regioburgemeester van de eenheid Limburg, mw. J.M. Penn-te Strake,
- via het emailadres: wilma.derissen@politie.nl (adviseur Regioburgemeester).

Wettelijk kader conform Politiewet 2012

Artikel 38b

1. De gemeenteraad stelt ten minste eenmaal in de vier jaar de doelen vast die de gemeente op het terrein van de veiligheid nastreeft door de handhaving van de openbare orde en de hulpverlening door de politie.
2. Voorafgaand aan de vaststelling van het beleidsplan, bedoeld in artikel 39, eerste lid, hoort de burgemeester van een gemeente in het gebied waarin de regionale eenheid de politietaak uitvoert, de gemeenteraad van die gemeente over het ontwerpbeleidsplan.

Artikel 39

1. De burgemeesters van de gemeenten in het gebied waarin de regionale eenheid de politietaak uitvoert en de hoofdofficier van justitie stellen ten minste eenmaal in de vier jaar, met inachtneming van de doelstellingen, bedoeld in artikel 20, eerste lid (landelijke veiligheidsagenda), het beleidsplan en jaarlijks het jaarverslag voor de regionale eenheid vast. Het beleidsplan omvat in ieder geval de verdeling van de beschikbare politiesterkte waaronder de beschikbare wijkagenten, bedoeld in artikel 38a, eerste lid, over de onderdelen van de regionale eenheid, rekening houdend met het belang van een goede vervulling van de politietaak in alle betrokken gemeenten en de doelen, bedoeld in artikel 38b, eerste lid.
2. Indien het beleidsplan of het jaarverslag niet overeenkomstig de eerste volzin van het eerste lid kunnen worden vastgesteld, stelt de regioburgemeester in overeenstemming met de hoofdofficier van justitie het beleidsplan respectievelijk het jaarverslag vast.
3. Indien de regioburgemeester en de hoofdofficier van justitie niet met elkaar tot overeenstemming kunnen komen over de in het tweede lid bedoelde stukken, legt de regioburgemeester dit verschil van zienswijze schriftelijk voor aan Onze Minister die alsdan beslist. De regioburgemeester brengt de stukken in overeenstemming met de beslissing van Onze Minister.
4. De regioburgemeester zendt het beleidsplan en het jaarverslag aan Onze Minister en de korpschef.
5. Tegen het besluit tot vaststelling van het beleidsplan, bedoeld in het tweede lid, kan de burgemeester van een gemeente in het gebied waarin de regionale eenheid de politietaak uitvoert beroep instellen bij Onze Minister. Deze beoordeelt of het beleidsplan op onaanvaardbare wijze afbreuk doet aan het belang van een goede vervulling van de politietaak in de betreffende gemeente.
6. De regioburgemeester brengt het beleidsplan in overeenstemming met het besluit van Onze Minister zonder dat hiervoor de instemming van de burgemeesters van de gemeenten in het gebied waarin de regionale eenheid de politietaak uitvoert en de hoofdofficier van justitie noodzakelijk is.

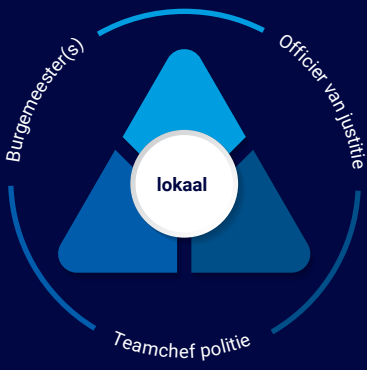
Highlights Regionaal Beleidsplan Politie

Eenheid Limburg | 2024 - 2027 Alleen ga je sneller, samen kom je verder!

Positie RBP

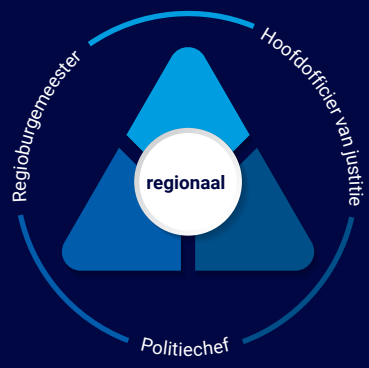
lokaal driehoeksoverleg: afstemming over de gezamenlijke inzet op lokale prioriteiten en thema's inzake criminaliteitsbestrijding.

Product: lokale veiligheidsbeleid



regionaal driehoeksoverleg: afstemming over de gezamenlijke aanpak van regionale thema's inzake criminaliteitsbestrijding.

Product: RBP



landelijk overleg veiligheid en politie: afstemming over het beheer en taakuitvoering van de Nationale politie.

Product: Veiligheidsagenda



Herijking RBP

Het bevat de strategische focus voor het politiewerk in Limburg. Anders dan voorheen zijn thema's geselecteerd waarop gezamenlijke ambities zijn opgesteld om vanuit een collectieve en gedeelde verantwoordelijkheid een bijdrage te leveren aan een veiliger Limburg. Daarmee is dit RBP congruent aan, en de verbindende schakel tussen, het lokale veiligheidsbeleid van de verschillende Limburgse gemeenten en de nationale Veiligheidsagenda.

Gezamenlijke ambities die bijdragen aan de inzet op de regionale thema's:

- (Inter)gemeentelijke samenwerking op gemeente overstijgende veiligheidsvraagstukken versterken.
- Slimmer samenwerken door innovatie op intelligence.

Maatschappelijke veiligheidsvraagstukken

Georganiseerde en ondermijnende criminaliteit



- Verdovende middelen
- Witwassen
- Mensenhandel
- Excessief geweld

De verdeelde samenleving

- Maatschappelijke onrust
- Extremisme, radicalisering en terrorisme
- Kwetsbare personen met onbegrepen gedrag



Rode draden

Daarnaast zijn een aantal rode draden zichtbaar die door talloze maatschappelijke (veiligheids)vraagstukken heen lopen zijn, steeds terugkeren en waarvan de onderlinge verwevenheid steeds sterker wordt. Ze zijn van grote invloed op de gekozen thema's, maar hun reikwijdte gaat in Limburg veel verder.

- Cyber- en gedigitaliseerde criminaliteit
- Jeugdcriminaliteit
- Internationalisering



Hiermee blijft het lokaal gezag in positie blijft en biedt het plan (ook toegevoegd) voldoende ruimte in de uitwerking om vanuit de lokale context focus aan te brengen, te prioriteren en richting te geven aan de operatie en zo tot de meest betekenisvolle aanpak te komen. Concretisering op de uitvoering vindt plaats in het Jaarplan politie.

De verantwoording vindt plaats (idem) in het Jaarverslag politie.

Politie Limburg
Beweegt

Politie Limburg is in beweging om dit te realiseren door:

- grenzeloos samenwerken
- innoveren en vernieuwen
- passend organiseren
- gezamenlijk en integraal
- ondersteunend aan bevoegd gezag
- adaptief (rekening houdend met veranderende context, formatie en middelen)
- menselijke maat, in balans voor politiemedewerkers



Werklastonderzoek / formatie

Conform artikel 39 van de Politiewet 2012 wordt de verdeling van politiesterkte over de basisteams en districten in het beleidsplan vastgelegd. Het vaststellen van deze formatie betreft een verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag. Alhoewel deze cijfermatige weergave doorgaans als vanzelfsprekend wordt ervaren en ook nu bekend is, kent dit beleidsplan een gewijzigde formatie. Dit is het resultaat van het zogenoemde 'werklastonderzoek' dat in opdracht van het bestuur is uitgevoerd binnen de basisteams van de eenheid Limburg.

Uitkomsten werklastonderzoek en bestuurlijke afspraken

- Uitgangspunt is het eerlijk en daarmee opnieuw verdelen van de formatie van en over de basisteams.
- Voor deze herverdeling de 'werklast' als verdeelsleutel hanteren.
- Deze herverdeling baseren op de uitkomsten van het werklastonderzoek. Dus de formatie van de basisteams in overeenstemming brengen met de uitkomsten van het werklastonderzoek en tevens toekomstige politieformatie voor de basisteams conform deze verdeelsleutel verdelen (zie raadsinformatiebrief van juli 2021).
- Deze herverdeling feitelijk effectueren bij het vaststellingsproces van dit Regionale Beleidsplan Politie 2024 – 2027 en de volledige looptijd van vier jaar benutten om de herverdeling te realiseren, waarbij de formatie van een basisteam maximaal met 4% per jaar wordt gewijzigd.
- Structureel inzetten op de strategische beïnvloedingsstrategie met als doel de formatie van de politie-eenheid Limburg uit te breiden.



Aanpassing formatie basisteams gedurende 2024 – 2027

Basisteam	Oud	2024	2025	2026	2027	AEF
Venray / Gennep	82,2	1,8	1,3	0,8	0,4	86,5
Horst, Peel en Maas	73,2	5,2	3,6	2,2	1,3	85,5
Venlo / Beesel	165,5	6,8	4,7	2,9	1,7	181,6
Weert	109,2	6,3	4,4	2,7	1,6	124,2
Roermond	95,2	3,8	2,6	1,6	0,9	104,1
Echt	74,2	4,4	3,0	1,9	1,1	84,6
Noord- en Midden-Limburg	599,7	28,1	19,5	12,0	7,3	666,6
Brunssum / Landgraaf	144,1	-5,8	-5,6	-5,3	-1,0	126,5
Kerkrade	80,3	-1,9	0,0	0,0	0,0	78,4
Heerlen	182,2	-7,3	-7,0	-6,7	-6,3	154,9
Parkstad	406,6	-14,9	-12,5	-12,0	-7,3	359,8
Heuvelland	91,7	-0,8	0,0	0,0	0,0	91,0
Maastricht	208,5	-8,3	-7,0	0,0	0,0	193,1
Westelijke Mijnstreek	183,1	-4,1	0,0	0,0	0,0	179,0
Zuid-West-Limburg	483,3	-13,2	-7,0	0,0	0,0	463,1
Totaal	1.489,5					1.489,5

Raadsvoorstel

Documentnummer	**ZM22.02817**
Onderwerp	**Lokaal verkeersonderzoek A73-Groesbeek**
Datum raadsvergadering	**16 maart 2023**
Raadscommissie	Algemeen
Datum raadscommissie	8 maart 2023
Programma	Verkeer, vervoer en waterstaat
Portefeuillehouder	H. Rodoe

Vervolg 'Lokaal verkeersonderzoek A73-Groesbeek'

Inleiding

Een groot aandeel van het verkeer tussen de A73 en Groesbeek, rijdt door de kernen van Mook en Molenhoek, waarbij door omwonenden overlast met betrekking tot verkeersveiligheid en leefbaarheid wordt ervaren. In de loop der jaren zijn er al verschillende initiatieven voor (tijdelijke) maatregelen geweest om de verkeersproblematiek in de dorpskernen aan te pakken, maar helaas zonder het gewenste resultaat. Ook zijn er al meerdere onderzoeken gedaan naar mogelijke oplossingen voor de ontsluiting A73-Groesbeek. In de raadsvergadering van 4 maart 2021 is destijds aangekondigd dat er een nieuw, onafhankelijk verkeersonderzoek met participatietraject zou komen, vooruitlopend en in relatie tot de spoorzone (Ecozone Molenhoek). Onderzoeksbureau Sweco heeft dit onderzoek verricht. Hierin is bekeken wat de mogelijke maatregelen zijn tegen het doorgaand verkeer. Dit verkeersonderzoek is gereed en in de commissie grondgebied van 7 december 2022 door Sweco aan uw raad gepresenteerd. Aansluitend is het onderzoeksrapport (bijlage 1) met u gedeeld.

Om de ervaren overlast en de ervaren negatieve gevolgen voor de leefbaarheid terug te dringen, is in het onderzoek door Sweco antwoord gegeven op de volgende centrale vraag: *"Hoe is de huidige verkeerssituatie op de doorgaande verkeersroutes A73 – Groesbeek door de kernen Mook en Molenhoek en welke oplossingen en maatregelen zijn er mogelijk om de overlast van doorgaand verkeer te verminderen, dan wel te beëindigen? Hierbij denken aan de bestaande infrastructuur en de mogelijkheid van nieuwe verkeersverbindingen".*

<u>Participatietraject</u>

Onderdeel van de studie van Sweco was een participatietraject met de diverse stakeholders zoals: bewoners (al dan niet georganiseerd) en gemeenten. Dit om ervaringen en standpunten op te halen over de bereikbaarheid, de verkeersdruk en de leefbaarheid op en nabij de routes, waarna er gezamenlijk op zoek kon worden gegaan naar mogelijke oplossingen en maatregelen.

Dit is door Sweco vertaald in een traject met drie fasen, waarin de inhoud en het participatieproces gezamenlijk zijn opgestart en participanten van begin tot einde zijn meegenomen en geïnformeerd. Stakeholders zijn op verschillende momenten uitgenodigd om input te geven middels interviews en deelname aan de focusgroep met de bijbehorende twee bijeenkomsten. Groeperingen of bewoners die hun mening wilden doorgeven, anders dan via de dorps- en/of wijkraad of al genodigde stakeholders, hebben zich kunnen melden. Alle inwoners zijn daarnaast gedurende het proces ook op de hoogte gehouden doormiddel van twee digitale nieuwsbrieven.

Gedurende het onderzoek en het doorlopen van de drie fasen heeft zowel Sweco als de gemeente vele aanvullende reacties en vragen ontvangen per brief en e-mail. Alle relevante documenten bij dit proces zijn gebundeld en bijgevoegd bij dit raadsvoorstel (zie bijlage 4). Hierdoor kan uw gemeenteraad zich ook een beeld vormen van het proces en de reacties en er zo nodig op anticiperen.

Reacties op het eindrapport Sweco
De commissie- en raadsleden zijn in de gelegenheid gesteld om te reageren op de gehouden presentatie en het rapport van Sweco. De reacties en de gezamenlijke beantwoording door Sweco en het college van B&W zijn als bijlage 2 bijgevoegd.

Ook is er vanuit de focusgroep en de bewoners van de Lindenlaan gereageerd op het rapport van Sweco. De reacties en de beantwoording daarvan zijn als bijlage 3 bijgevoegd. De beantwoording is na instemming van het college van B&W toegezonden aan de betreffenden.

De ingekomen vragen en reacties hebben eens te meer duidelijk gemaakt dat het komen tot een gedeelde oplossing een complex proces is. De verschillende belangen, de hoge kosten en de noodzakelijke samenwerking met de regio dragen hieraan bij.

Inhoudelijke beoordeling rapport Sweco
Naast de opgehaalde lokale kennis en ervaringen, geeft het onderzoek op verkeerskundig vlak inzicht. Vooral de leefbaarheid op en nabij de huidige routes van het verkeer staat onder druk en is een serieus aandachtspunt. Het rapport geeft inzicht in de (on)mogelijkheden en de nut en noodzaak van de toe te passen maatregelen. Het betreft voorstellen voor fysieke maatregelen, maatregelen die meer juridisch van aard zijn (bv. gesloten verklaring voor vrachtverkeer) en afstemming/afspraken in de regio over bouwen en mobiliteit (bereikbaarheid).

Fysieke maatregelen
Deze variëren van lokale (geringe) maatregelen die op de korte termijn zouden kunnen plaatsvinden, tot het herinrichtingen van de wegen op de bestaande routes. De kosten van de herinrichtingen zijn geraamd op totaal € 3.758.835 inclusief btw. De herinrichtingen kunnen niet los van elkaar worden gezien. Een autonome of gedeeltelijke aanpak zal niet tot het gewenste resultaat leiden. Ook zijn er voorstellen gedaan voor een nieuwe verkeersverbinding. De kostenindicatie hiervan, varieert van 5 mln. tot 25 mln. euro.

Niet fysieke maatregelen
Deze voorstellen gaan vooral over de verkeersstromen met en tussen de buurgemeenten (de regio). Kan de bewegwijzering worden aangepast of het weren van vrachtverkeer op routes? Zaken die als belanghebbenden met de buurgemeenten moeten worden afgestemd. Vaak hebben deze ook een juridische grondslag. Ook kijken naar de bereikbaarheid in de regio. Zeker in relatie met toekomstige woningbouw en de groei van de mobiliteit die hiermee gepaard gaat.

Algemeen
Het rapport biedt wat ons betreft voldoende handvatten om het gesprek aan te gaan in de regio en de voorgestelde maatregelen te bespreken en de haalbaarheid te peilen. Daarin staat voorop dat wij streven naar partnerschap en financiële ondersteuning. De ideale situatie zou zijn dat de regio vanuit het gezamenlijk belang het proces oppakt. Dit geldt niet alleen voor de mogelijkheid van een nieuwe verkeersverbinding, maar ook voor het eventueel herinrichten van de bestaande routes. Deze investering is meer dan aanzienlijk en is een geldelijke ondersteuning vrijwel noodzakelijk.

Procesvoorstel
Gelet de hoge kosten en de voorkeur van een goede en structurele oplossing (uitgebreide herinrichtingen of nieuwe verbindingsweg), willen wij op basis van het rapport in overleg treden met

de regio, specifiek de gemeente Berg en Dal. Tevens willen wij ernaar streven dat de regio dit proces oppakt (als regionale problematiek). De verkeerstromen en mogelijke oplossingen hebben consequenties voor de gemeenten Heumen, Berg en Dal, en Gennep. Ook zullen wij de provincies nader informeren over de problematiek en het rapport. Op basis van het resultaat van dit proces zullen wij dan terugkeren naar uw raad met specifieke voorstellen, hoe nu verder? Dan is er immers ook meer duidelijkheid over eventueel partnerschap, dan wel (mede)financiering. Wij denken hiervoor minimaal een half jaar tot een jaar nodig te hebben.

Aangezien het hiervoor genoemde proces en het eventuele vervolg de nodige tijd in beslag zullen nemen. Willen wij uw raad voorstellen om op korte termijn over te gaan tot geringe maatregelen op de routes (het laaghangend fruit) en hiervoor ook geld beschikbaar te stellen (€40.000 exclusief btw). De voorgestelde maatregelen zijn o.a. 'opgehaald' bij het project Veilig op Weg, uit het rapport van Sweco en bij de overleggen over de herinrichting van de komingang Mook (nabij 't Zwaantje).

De voorgestelde maatregelen 'korte termijn' zijn (bedragen exclusief btw):

Groesbeekseweg	
-Permanente snelheidsdisplay ter hoogte van de bebouwde komingang	€ 7.500
-Vervangen klinkers door asfalt, verkeersplateau aansluiting Gen. Gavinstraat	€ 18.500
-Verwijssysteem parkeren (parkeerplaatsen omgeving Groesbeekseweg / Bisselt)	€ 3.000
Ringbaan - Heumensebaan	
-Wegmarkeringen 30 km/uur	€ 3.500
-Snelheidsdisplay welke rouleert tussen verschillende locaties in de beide straten	€ 7.500
Totaal	€ 40.000

Samengevat betekent dit het opsplitsen van het vervolgproces in het onderstaande tijdspad:
- **2023:** uitvoering geven aan de lokale (korte termijn) maatregelen (het laaghangend fruit);
- **2023:** in overleg treden met de buurgemeenten / de regio over de problematiek, de samenwerking en de mogelijke oplossingen;
- **2023-2024:** op basis van het resultaat dat is opgehaald uit de regio en het rapport van Sweco komen tot voorstellen voor (finale) maatregelen.

Met dit raadsvoorstel wordt daarmee het eindrapport en het voorgesteld vervolgproces ter besluitvorming aan u voorgelegd.

Voorstel

1. Kennis te nemen van het rapport 'Lokaal verkeersonderzoek naar doorgaand verkeer A73-Groesbeek', Sweco d.d. 29-11-2022;
2. In te stemmen met het uitvoeren van de maatregelen voor de korte termijn en hiervoor een bedrag van € 40.000 exclusief btw beschikbaar te stellen;
3. Het college opdracht te geven om in overleg te treden met de regio en in navolging van dit proces, richting uw raad, te komen met concrete voorstellen voor structurele maatregelen.

Beoogd effect

Aan de hand van de conclusies en adviezen vanuit het verkeersonderzoek te komen tot een vervolgproces, waarmee er een duidelijke opdracht is om het gesprek in de regio aan te gaan.

Argumenten

1.1 Rapport als uitgangspunt voor het vervolgproces

Het rapport van Sweco biedt voldoende handvatten om het gesprek in de regio aan te gaan, de voorgestelde maatregelen te bespreken en de haalbaarheid te peilen. Gelet de opgehaalde reacties en ervaringen is opnieuw bevestigd dat deze problematiek de aandacht behoeft.

2.1 Lokale maatregelen als invulling op de korte termijn

Het totale proces om te komen tot structurele maatregelen in samenwerking en partnerschap met de regio en de uiteindelijke uitvoering ervan, gaat de nodige tijd in beslag nemen. In de tussentijd kunnen de onder ‘procesvoorstel’ benoemde geringe maatregelen, de ervaren leefbaarheidsproblemen verlichten, zonder vooruit te lopen op de structurele maatregelen.

3.1 Regionale samenwerking is noodzakelijk

Het streven naar partnerschap en financiële ondersteuning in de regio is noodzakelijk in het proces om te komen tot structurele maatregelen. Zowel voor de mogelijkheid van een nieuwe verkeersverbinding, als het eventueel herinrichten van de bestaande routes is de investering meer dan aanzienlijk. Een totaalpakket van maatregelen is vereist voor het gewenste resultaat en het voorkomen van een waterbedeffect. Wanneer daarmee meer bekend is over het commitment in de regio, kunnen meer concrete voorstellen gedaan worden inclusief de financiële consequenties.

Kanttekeningen

Zoals eerder gesteld wordt het bereik in de mogelijke oplossingen (mede) bepaald door de regio. Partnerschap is cruciaal, waarmee nu nog moeilijk ingeschat kan worden waar het vervolgproces op uit gaat lopen.

Duurzaamheid

Met het procesvoorstel is afgestapt van ad hoc-maatregelen op de betreffende wegen en wordt gezocht naar duurzame oplossingen die ook passen binnen de mogelijke langere termijn oplossingen.

Participatie

Met de oplevering van het eindrapport door Sweco is ook het bijbehorende participatieproces afgerond. In het vervolgproces zal op onderdelen in de uitvoering participatie plaatsvinden, indien tot uitvoering wordt overgegaan.

Financiën

Voor nu wordt voorgesteld om alleen over te gaan tot de uitvoering van de lokale (korte termijn) maatregelen, zoals benoemd onder ‘procesvoorstel’ in de inleiding. Hiervoor wordt een krediet van €40.000 (exclusief btw) aan uw raad gevraagd. De kosten voor het verwijssysteem parkeren, worden zo mogelijk gekoppeld aan de werkzaamheden van Fonds de Bisselt. Waar het parkeren en verbeteren daarvan onderdeel uitmaken.

Van de vijf voorgestelde (korte termijn) maatregelen is alleen het vervangen van klinkers door asfalt voor het verkeersplateau aansluiting Gen. Gavinstraat een investering. Deze maatregel betreft een

investering en kost € 18.500. Deze investering wordt in 40 jaar afgeschreven en komt ten laste van de exploitatie. De gepaard gaande afschrijvingskosten zijn reeds opgenomen in de begroting. De andere vier voorgestelde maatregelen betreffen incidentele uitgaven van in totaal € 22.500 en komen ten laste van de Vrij Besteedbare Reserve (VBR). Op dit moment is er voldoende ruimte in de VBR om deze kosten te kunnen dragen.

Communicatie

Het onderzoeksrapport van Sweco is gepubliceerd op de gemeentelijke website en is daarmee online te raadplegen. De communicatie die voortvloeit uit het vervolgproces zal per onderdeel van invulling worden voorzien. Daarnaast zullen wij de focusgroep en de bewoners van de Lindenlaan attenderen op uw besluit en hier ook in zijn algemeenheid over berichten op de projectpagina op de website.

Uitvoering

Wij zullen uw raad tussentijds informeren over de aanpak en de vorderingen in het overleg met de regio en het komen tot de concrete voorstellen voor de structurele maatregelen.

Bijlage(n)

Bijlage 1 - Onderzoeksrapport ‘Lokaal verkeersonderzoek naar doorgaand verkeer A73-Groesbeek’, Sweco, d.d. 29-11-2022;
Bijlage 2 - Reactienota schriftelijke vragenronde commissie- en raadsleden over rapport Sweco, d.d. 23-01-2023;
Bijlage 3 - Bundeling reacties van focusgroep (en bewoners Lindenlaan) op het rapport van Sweco en de beantwoording daarvan, d.d. 30-01-2023;
Bijlage 4 - Bundeling documenten ‘participatie’.

Mook, 14 februari 2023

Het college van burgemeester en wethouders van Mook en Middelaar,

De gemeentesecretaris
drs. W. Mariman

De burgemeester
mr. drs. W. Gradisen

Raadsbesluit

Gemeente Mook en Middelaar

Documentnummer **ZM22.02817**
Onderwerp **Lokaal verkeersonderzoek A73-Groesbeek**

De raad van de gemeente Mook en Middelaar,

Gelezen het voorstel van het College van burgemeester en wethouders d.d. 14 februari 2023

Gelet op het advies van de raadscommissie d.d. 8 maart 2023

Besluit:

1. Kennis te nemen van het rapport ‘Lokaal verkeersonderzoek naar doorgaand verkeer A73-Groesbeek’, Sweco d.d. 29-11-2022;
2. In te stemmen met het uitvoeren van de maatregelen voor de korte termijn en hiervoor een bedrag van € 40.000 exclusief btw beschikbaar te stellen;
3. Het college opdracht te geven om in overleg te treden met de regio en in navolging van dit proces, richting uw raad, te komen met concrete voorstellen voor structurele maatregelen.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering d.d. 16 maart 2023

De raad voornoemd,

{{esl:Signer1:capture:size(200,50)}}

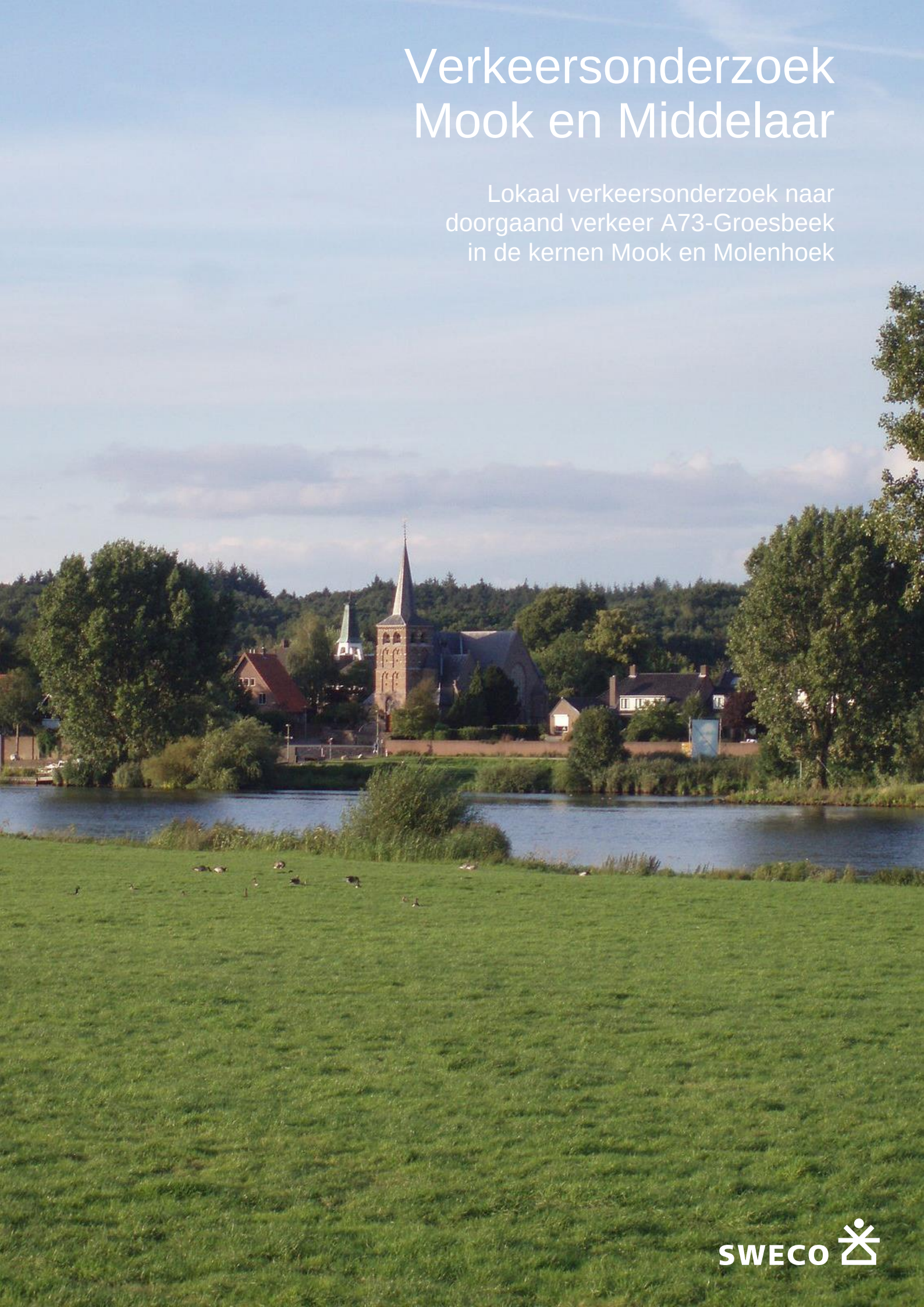
De griffier
mr. M.A.M. van Arensbergen

{{esl:Signer2:capture:size(200,50)}}

De voorzitter
mr. drs. W. Gradisen

Verkeersonderzoek Mook en Middelaar

Lokaal verkeersonderzoek naar
doorgaand verkeer A73-Groesbeek
in de kernen Mook en Molenhoek



SWECO

Versie	Datum	Beschrijving van de wijziging
1.0	05-08-2022	Opgeleverde conceptversie aan gemeente
1.1	15-11-2022	Review verwerkt tot eindconcept
1.2	29-11-2022	Review gemeente verwerkt tot eindrapport

Sweco Nederland B.V. Handelsregister 30129769
Onderwerp Lokaal verkeersonderzoek Groesbeek – A73
Projectnummer 51008894
Klant Gemeente Mook en Middelaar
Versie 1.2
Datum 29-11-2022
Auteur Wouter van Haperen, Jolanda van Gool
Documentnummer NL22-648800269-37665

Gecontroleerd door Willem Scheper
Vrijgegeven door Willem Scheper

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting 5
1. Inleiding 11
1.1 Aanleiding 11
1.2 Onderzoeksvraag 11
1.3 Onderzoeksmethode 12
1.3.1 Fase 1: Probleem en oorzaak 12
1.3.2 Fase 2: Doelstelling 12
1.3.3 Fase 3: Oplossingsrichtingen 13

2. Fase 1: Probleem en oorzaak 14
2.1 Ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeleid 14
2.1.1 Ruimtelijke ordening 14
2.1.2 Mobiliteitsbeleid 16
2.2 Eerdere onderzoeken 18
2.3 Verkeersintensiteiten en snelheid 20
2.3.1 Verkeerstellingen en snelheidsmetingen gemotoriseerd verkeer 20
2.3.2 Verkeerstellingen langzaam verkeer 23
2.3.3 Verkeersmodel 23
2.3.4 Routekeuze van het verkeer 24
2.4 Weginrichting 32
2.4.1 Ringbaan 32
2.4.2 Heumensebaan 32
2.4.3 Groesbeekseweg 33
2.5 Verkeersveiligheid 34
2.5.1 Geregistreerde ongevallendata 34
2.5.2 Subjectieve verkeersonveiligheid 36
2.6 Interviews met stakeholders 37
2.6.1 Heumensebaan – Ringbaan 37
2.6.2 Groesbeekseweg 38
2.7 Geluid en gevolgen van wegverkeer 39
2.8 Milieu 41
2.9 Verkeersgenerende ontwikkelingen in Mook, Molenhoek en Groesbeek 44
2.9.1 Woningbouwontwikkelingen 44
2.9.2 Effect natuurbegraafplaats en jachtslot 44
2.9.3 Toekomstige intensiteit 44
2.10 Samenvatting fase 1 probleem en oorzaak 46

3. Fase 2: Doelstellingen 48
4. Fase 3: Oplossingsrichtingen 49
4.1 Proces 49
4.2 Vraagbeïnvloeding 50

4.3 Aanbod vergroten 52
4.3.1 Benutting bestaande infrastructuur (regionaal) 52
4.3.2 Benutting bestaande infrastructuur (lokaal) 53
4.3.3 Reconstructie bestaande infrastructuur 58
4.3.4 Groesbeekseweg 59
4.3.5 Lindenlaan 61
4.4 Aanleggen nieuwe infrastructuur 61
4.4.1 Variant 5A (light) 61
4.4.2 Andere opties 62

5. Kosten 63
5.1 Lokale maatregelen 63
5.2 Herinrichting van wegen 64
5.3 Nieuwe verbindingen 64

6. Conclusie en advies 65
6.1 Conclusie 65
6.2 Advies 66

Managementsamenvatting

In dit rapport zijn de resultaten van het onderzoek naar het doorgaande verkeer tussen de A73 en Groesbeek via de kernen Mook en Molenhoek beschreven. Het doel van het onderzoek is om antwoorden te bieden op de volgende vraag:

"Hoe is de huidige verkeerssituatie op de doorgaande verkeersroutes A73 – Groesbeek in de kernen Mook en Molenhoek en welke oplossingen en maatregelen zijn er mogelijk om de overlast van doorgaand verkeer te verminderen, dan wel te beëindigen?" Bij deze vraag is gekeken naar de bestaande infrastructuur en de mogelijkheden die nieuwe verkeersverbindingen kunnen bieden.

Analyse problemen en oorzaken

Binnen dit onderzoek is gestart met een grondige analyse van de problemen en oorzaken. Dit door diverse type onderzoeken zoals tellingen, locatiebezoeken, milieu- en geluidsanalyse, verkeersveiligheidsanalyse en een analyse van de weginrichting. Daarnaast zijn er diverse gesprekken gevoerd met stakeholders om zo inzicht te krijgen in de (subjectieve) verkeerssituatie. De focus ligt hierbij op de wegen Ringbaan/Heumensebaan, Lindenlaan/stationsgebied en Groesbeekseweg. Op basis van de analyse van problemen en oorzaken kan voor de vraag "*Hoe is de huidige verkeerssituatie op de doorgaande verkeersroutes A73 – Groesbeek door de kernen Mook en Molenhoek?"* gesteld worden dat:

- Er zijn zowel nu als op langere termijn (>10-15 jaar) **geen doorstromingsproblemen** te verwachten op de genoemde routes.
  In de huidige verkeerssituatie bestaat het gemotoriseerd verkeer in Mook en Molenhoek uit een mix van lokaal, herkomst-/bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. Uit de analyse blijkt dat zowel in Mook als Molenhoek doorgaand verkeer tussen Groesbeek en de A73 rijdt. In de ochtendspits rijdt gemiddeld 72% van het verkeer dat vanuit Groesbeek richting Mook of Molenhoek[1] gaat naar de A73. In omgekeerde richting is dit 57%. In de avondspits rijdt 38% van Groesbeek naar de A73 en 50% van de A73 richting Groesbeek. Hierbij kiest het merendeel van dit doorgaande verkeer voor de route via Molenhoek. Het is logisch dat verkeer uit Groesbeek naar de A73 van deze routes gebruik maakt gezien het ontbreken van alternatieven en enkele (natuurlijke) barrières zoals de Maas, Duitse grens en bergachtig gebied. Het verkeer rijdt op de wegen die benoemd zijn als gebiedsontsluitingswegen in het gemeentelijk verkeersplan. Naast het doorgaande verkeer Groesbeek-A73 is er ook een aanzienlijk aandeel herkomst-/bestemmingsverkeer tussen Groesbeek en Malden (10%), Molenhoek (10%), Mook of ten zuiden van Mook (17%). In de kern Molenhoek is minimaal 50% van het gemeten verkeer geen doorgaand verkeer maar *lokaal of herkomst-/bestemmingsverkeer*. Voor de kern Mook is dit minder duidelijk te achterhalen omdat de intensiteitscijfers tussen de meetpunten minder afwijken.

[1] Dit percentage is verkeer dat zowel gemeten is op het wegvak Mooksebaan tussen Rijlaan en Houtsebaan als op de A73. Het zegt niets over hoeveel verkeer in de kernen zelf doorgaand verkeer is.

- Er zijn op dit moment **problemen vastgesteld met betrekking tot leefbaarheid** zoals geluidsoverlast (input van stakeholders en op basis van model aangetoond), structureel overschrijden maximumsnelheid (input van stakeholders en op basis van metingen aangetoond), hoge mate van subjectieve verkeersonveiligheid (input van stakeholders), een beperkte mate van objectieve verkeersonveiligheid (gebaseerd op geregistreerde ongevallen) en beperkte bijdrage van verkeer aan luchtkwaliteit (op basis van milieumodel waarbij luchtkwaliteit binnen de normen van de Nederlandse wet is). Wanneer de hoeveelheid verkeer wordt bekeken, rekening houdend met de functie, het huidige ontwerp en de huidige omgeving mag gesteld worden dat de wegen Ringbaan, Heumensebaan, Groesbeekseweg en Rijksweg relatief zwaar belast zijn vanuit het oogpunt leefbaarheid.
- De huidige weginrichting is te veel een **mix tussen het faciliteren van de doorstroming en verbeteren van de leefbaarheid wat zorgt voor het huidige verkeersgedrag en de reacties van bewoners**. Op dit moment wordt er, door de huidige weginrichting, niet gehandhaafd door de politie op deze wegen.
- In **Molenhoek** wordt specifiek nog gemeld dat er diverse gevaarlijke oversteeklocaties zijn, er agressie is bij de versmallingen en het spoorviaduct en er overlast is door de passage van hulpdiensten. Op het deel Heumensebaan tussen het spoorviaduct en Bisseltsebaan ontbreekt een veilige fietsvoorziening.
- Op de **Groesbeekseweg** kenmerkt de problematiek zich door het aandeel vrachtverkeer (7%) wat geluidsoverlast en trillingen veroorzaakt en de passage van vrachtverkeer leidt tot gevaarlijke situaties op het fietspad. Daarnaast is er zoekverkeer voor parkeren, te weinig ruimte voor fietsers en voetgangers, wordt de kruising bij ’t Zwaantje als gevaarlijk ervaren en is de zwakke weggebruiker slecht zichtbaar bij de rotonde in de kern Mook.
- Rond het **station/Lindenlaan/Bovensteweg** worden de volgende zaken benoemd die invloed hebben op de leefbaarheid: rondom het station is er sprake van hinder door de spoorbel en nachtlawaai, de ecologische waarde van het gebied spoorzone, uitstoot en lange vrachtwagens door aanwezige industrie, gevaarlijke kruising fietspad en Lindenlaan en aansluiting met Rijksweg is moeilijk.

Doelstellingen

Na het vaststellen van bovenstaande problemen en oorzaken zijn de doelstellingen vastgesteld met de focusgroep. Deze focusgroep bevat diverse leden van de stakeholders. De oplossingsrichtingen zijn getoetst op deze doelstellingen:

- inspelen op de problematiek en oorzaak;
- passen binnen de opdracht;
- voldoen aan de doelstellingen:
    - leefbaarheid en veiligheid hebben prioriteit;
    - aanpakken verkeersonveiligheid, geluid en snelheid;
    - geen waterbedeffect, gelijke verdeling van de lasten;
    - minderen van verkeer;
    - behoud van hoeveelheid groen en eventueel toevoegen groen;
    - toekomstvisie/-beeld;
    - op lange termijn houdbaar zijn;
    - alle stakeholders worden serieus genomen;
    - het oplossen van de agressie en de conflicten bij het spoorviaduct.

Oplossingsrichtingen

Om de vraag "*Welke oplossingen en maatregelen zijn er mogelijk om de overlast van doorgaand verkeer te verminderen, dan wel te beëindigen*?" te beantwoorden zijn er diverse oplossingsrichtingen onderzocht. Hierbij is zowel gekeken naar wat er mogelijk is om de vraag naar verkeer te beïnvloeden, wat er mogelijk is binnen de huidige infrastructuur en ten slotte het aanleggen van nieuwe infrastructuur.

Het doorgaand verkeer door Mook en Molenhoek op korte en middellange termijn beëindigen is niet realistisch. Wel zijn er mogelijkheden om het (toekomstige) doorgaand verkeer of de overlast hiervan te verlagen. Naast oplossingen voor het doorgaand verkeer is het ook belangrijk om duurzame oplossingen te voorzien voor het herkomst-/ bestemmingsverkeer en lokaal verkeer om zo het totale aandeel gemotoriseerd verkeer te doen dalen en leefbaarheid te verhogen op de genoemde wegen.

Het advies naar aanleiding van dit onderzoek is als volgt:

1. <u>In gesprek gaan met gemeente Berg en Dal:</u>
    - Mobiliteitsmanagement/-campagne opzetten voor meer verplaatsingen tussen Groesbeek en Mook en Middelaar per fiets. De verwachting is dat hierdoor tot 20-25% minder verplaatsingen per auto worden gemaakt vanuit Groesbeek richting Mook en Middelaar en vice versa.
    - Om ervoor te zorgen dat de leefbaarheid in Mook en Molenhoek op lange termijn geborgd wordt, moet slim worden omgegaan met de woningbouw in Groesbeek door afspraken te maken over het aantal en type woningen. Bij voorkeur wordt minimaal 25% van de geplande woningbouw van 2.000 woningen in Groesbeek ingevuld door type woningen die weinig of geen verkeer genereren door Mook en Molenhoek. Daarom wordt geadviseerd om te onderzoeken of het mogelijk is om door invloed uit te oefenen bij het toewijzen van bewoners aan woningbouw Groesbeek en Molenhoek Zuid waarbij het verplaatsingsgedrag als element wordt meegenomen (economische binding met de woonplaats). Hierdoor kan het aantal doorgaande bewegingen worden beperkt. Ter indicatie: de verwachting is dat bij een groei van het verkeer ten gevolge van 1.500 extra (traditionele) woningen de intensiteit in Mook zodanig groeit dat het leefbaarheidsknelpunt in Mook opnieuw ontstaat en daarmee de effecten van andere maatregelen teniet doet.
    - Afspraken maken in verband met vergunningverlening van (vrachtwagenaantrekkelijke) bedrijven: Rekening houden met hoe vrachtverkeer naar Groesbeek gaat rijden en het effect hiervan in Mook zichtbaar maken, zo weinig mogelijk vrachtwagenaantrekkelijke bedrijven starten in Groesbeek en/of het samen vaststellen van voorwaarden als venstertijden, routes, type vrachtwagens bij vergunningverlening om zo de overlast in Mook te verminderen.
    - Aanpassen bewegwijzering naar Venlo in Groesbeek via Milsbeek en dit ook laten doorvoeren bij de leveranciers van navigatietoestellen.

2. <u>Op regionaal niveau bespreken:</u>
    - Voorstel om een vrachtverbod of geslotenverklaring met uitzondering van bestemmingsverkeer in te stellen op de Groesbeekseweg. Het betreft 70-75 zware vrachtwagens per werkdag die een andere route moeten nemen, maar zorgt voor een enorme winst qua leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Groesbeekseweg.
    - Uitvoeren van een nader onderzoek om de potentie van maatregelen gericht op verkeer tussen Cuijk en Nijmegen verder te onderzoeken om hierop vervolgens gerichte acties in het kader van mobiliteitscampagnes te voeren.

3. Lokaal:
    - Eenrichtingsverkeer in te voeren op de Heumensebaan en Stationsstraat tussen de Oude Bovensteweg en Lindenlaan waarbij het niet mogelijk is om vanaf het spoorviaduct/Lindenlaan richting het westen te rijden. Dit om het verkeer beter te spreiden over de bestaande wegen.
    - De Ringbaan in te richten als gebiedsontsluitingsweg 30, Heumensebaan als erftoegangsweg 30, Groesbeekseweg buiten de kern naar profiel B1 uit fietsontwerpwijzer met 50 km/h.
    - Het verleggen van de komgrens op de Groesbeekseweg naar de bebouwde kern om zo de geloofwaardigheid en attentiewaarde in de kern te verhogen.
    - Eventueel het herinrichten van de Lindenlaan tot GOW30 zodat de inrichting overeenkomt met de beoogde functie. Echter, biedt een inrichting volgens ETW30 voldoende capaciteit voor nu en de toekomst en past beter bij de leefbaarheidsdoelstellingen dan GOW30. Daarom zijn beide varianten mogelijk. Het herinrichten van de Lindenlaan kan pas worden gedaan wanneer het gebruik verhoogd is.
    - Bij het herinrichten te kiezen voor geluidsbeperkende materialen.
    - Parkeervoorzieningen bij de Groesbeekseweg voorzien van goede parkeerverwijzingen naar meerdere parkeermogelijkheden om zoekverkeer tegen te gaan.
    - Campagne om ook binnen de gemeente fietsen te bevorderen.
    - Het toepassen van nieuwe geluidsmuren in de grond, het toepassen van nog stiller asfalt of het toepassen van huisgebonden maatregelen zoals woningisolatie, plaatsen van geschikte ramen.
    - Het vervangen van de plateaus in klinkers naar plateaus in asfalt om zo het geluid te reduceren. Dit kan wel leiden tot een snelheidsverhoging, maar dit zal beperkt zijn door de korte stukken.
    - Om de snelheid voor de vrachtwagens bergopwaarts te bevorderen, kan geopteerd worden om de plateaus bij de 30 km-grens in Mook aan te passen zodat de vrachtwagen nog enige snelheid kan behouden en zo vlotter en met minder geluid naar Groesbeek kan rijden.

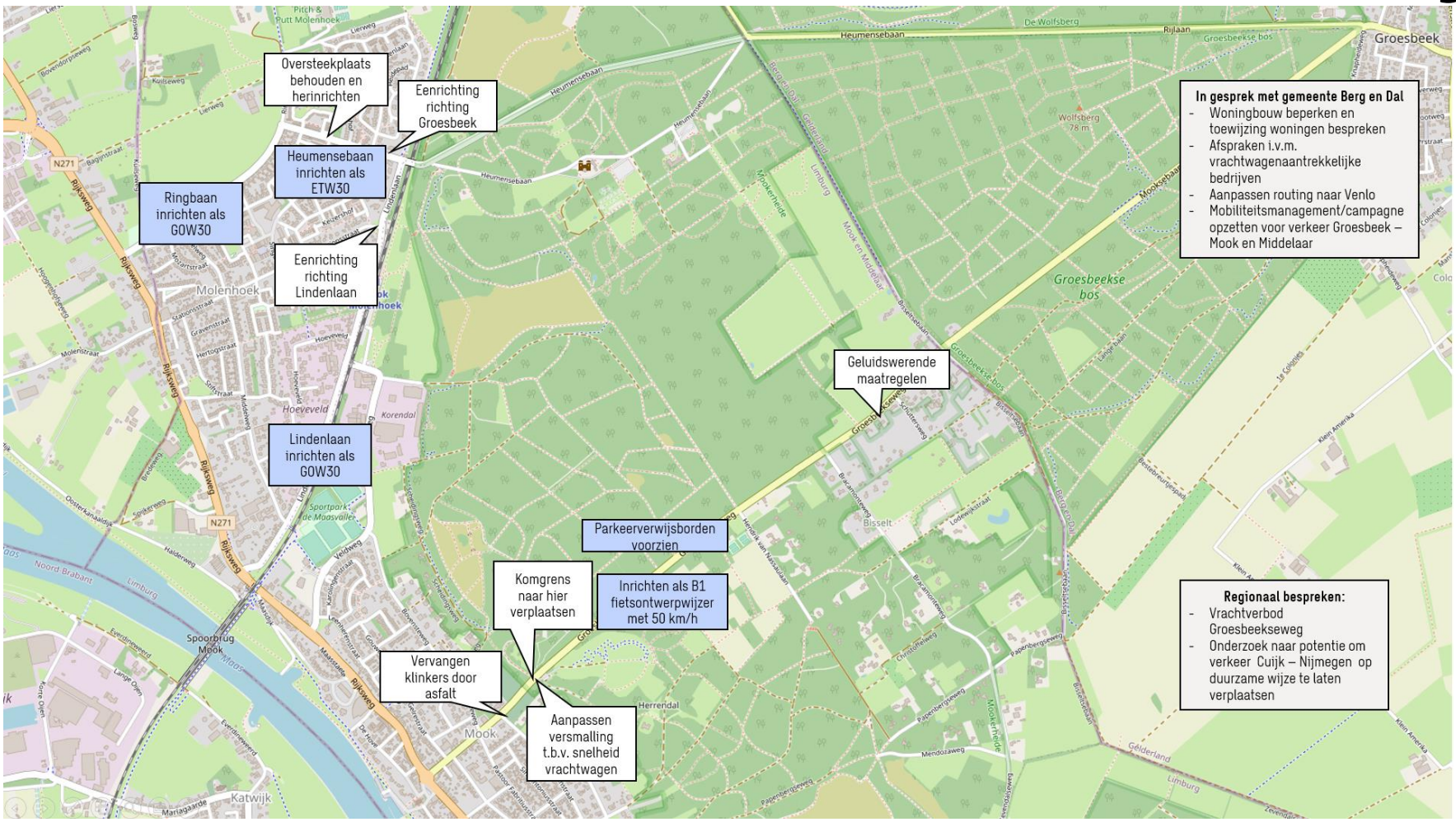
Bovenstaande oplossingen staan visueel weergeven in figuur 0-1. De blauwe vakjes zijn maatregelen die gelden voor de weg. De witte geven locatiespecifieke maatregelen aan.

Ten slotte is uitbreiding van de bestaande infrastructuur onderzocht. Puur vanuit de hoeveelheid verkeer is er met bestaande infrastructuur **voldoende capaciteit beschikbaar** om het verkeer af te wikkelen, ook op lange termijn mits alle gebiedsontsluitingswegen ook als gebiedsontsluitingsweg worden ingericht en de Lindenlaan gebruikt wordt. Dit betekent dat nieuwe infrastructuur vanuit de hoeveelheid verkeer niet nodig is. Echter spelen bij het besluit voor nieuwe infrastructuur ook andere factoren mee zoals leefbaarheid. Vanuit leefbaarheid kan op lange termijn (>10-15j), ook bij gebruik Lindenlaan, opnieuw een leefbaarheidsknelpunt ontstaan in de kern van Mook. Voor de lange termijn kan een nieuwe verbinding een structurele oplossing bieden voor het leefbaarheidsprobleem.

Vanuit het verleden is variant 5a (light) (nieuwe weg tussen Heumensebaan en Bovensteweg aan oostzijde spoor – Bovensteweg – Lindenlaan of Veldweg (zie Figuur 2-5) als meest haalbare oplossing naar voren gekomen. Wanneer gekeken wordt naar de verkeersstromen (waar mensen rijden, vandaan komen en naartoe willen) wordt het probleem voornamelijk veroorzaakt door verkeer dat een oost-west relatie heeft. Vanuit dit oogpunt is het daarom zinvol om een alternatief te voorzien die oost en west goed verbindt. Het huidige voorstel 5a is qua afstand en reistijd vergelijkbaar met de Groesbeekseweg maar vraagt meer inzet van de bestuurder (meer sturen, moeilijkere kruisingen, meer afslaande bewegingen) dan de Groesbeekseweg.

Verwachting is dat hierdoor de variant 5a niet volledig benut gaat worden zolang de Groesbeekseweg voor doorgaand verkeer beschikbaar is. Bij de aanleg van 5a is de verwachting dat het leefbaarheidsprobleem vermindert voor de bewoners Ringbaan en Heumensebaan, terwijl deze toeneemt voor de Groesbeekseweg, Bovensteweg, Veldweg, Rijksweg (en Lindenlaan bij oorspronkelijke variant 5A). Hierbij is de verwachting dat een leefbaarheidsknelpunt in Mook opnieuw ontstaat of groter wordt dan in de huidige situatie. Dit past niet binnen de doelstellingen die vastgesteld zijn met de focusgroep. Wanneer de keuze gemaakt wordt om een nieuwe verbinding aan te leggen, wordt aangeraden om variant 5a te heroverwegen met varianten die ofwel ten noorden van Molenhoek liggen (voorkeur) of om Mook heen gaan. Belangrijk hierbij is dat de nieuwe verbinding geschikt is voor vrachtverkeer.

In het rapport zijn ook nog andere onderzochte oplossingsrichtingen beschreven. Deze zijn afgewogen, waarbij de conclusie is dat ze niet passen binnen de doelstellingen van dit project.



Figuur 0-1: Geadviseerde oplossingen visueel weergeven

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Een groot aandeel verkeer Groesbeek - A73 rijdt door de kernen van Mook en Molenhoek, waarbij door omwonenden overlast met betrekking tot verkeersveiligheid en leefbaarheid wordt ervaren. Om de verkeersontsluiting vanuit Groesbeek naar de A73 te verbeteren, is in het verleden gekeken naar nieuwe routes. Hierbij is 5a (light) als voorkeursvariant/meest haalbare variant naar boven gekomen. Deze nieuwe weg, gelegen aan de oostzijde van het spoor tussen de Heumensebaan en de N271 - Bovensteweg - Veldweg - Rijksweg, zou het doorgaande (vracht)verkeer van en naar Groesbeek op de huidige wegen Ringbaan - Heumensebaan in de Molenhoek en Groesbeekseweg in de kern Mook moeten verminderen. Om meerdere redenen is de weg niet gerealiseerd, waardoor nog altijd de verkeersstroom tussen de A73 en Groesbeek door de kernen van Mook en Molenhoek loopt.

De gemeente kijkt naar en werkt aan de omgeving van het station Mook-Molenhoek. Ontwikkelingen en keuzes daarbij kunnen de mogelijkheid van de aanleg van een nieuwe verkeersverbinding definitief onmogelijk maken (blokkeren). De huidige verkeerssituatie in de (woon)kernen en de mogelijke ontwikkelingen bij het station zijn aanleiding voor een onderzoek naar de verkeersstromen tussen de A73 en Groesbeek. De gemeente Mook en Middelaar wil inzicht krijgen in hoe om te gaan met het verkeer tussen de A73 en Groesbeek dat door de gemeente gaat. Dit met een ‘open en brede’ visie.

1.2 Onderzoeksvraag

Om de leefbaarheid te bevorderen en de overlast van het doorgaande verkeer in het gebied terug te dringen of te beëindigen, wil gemeente Mook en Middelaar onderzocht hebben welke maatregelen er mogelijk zijn en wat de kosten hiervan zijn. De onderzoeksvraag is als volgt geformuleerd:

“Hoe is de huidige verkeerssituatie op de doorgaande verkeersroutes A73 – Groesbeek door de kernen Mook en Molenhoek en welke oplossingen en maatregelen zijn er mogelijk om de overlast van doorgaand verkeer te verminderen, dan wel te beëindigen?”

Bij deze vraag moet er gekeken worden naar mogelijkheden binnen de bestaande infrastructuur en de mogelijkheden die nieuwe verkeersverbindingen kunnen bieden.

1.3 Onderzoeksmethode

Het onderzoek is uitgevoerd volgens de PODO-aanpak (Probleem, Oorzaak, Doelstelling, Oplossingsrichting), waarbij eerst het probleem met de oorzaak goed geformuleerd worden. Pas na de formulering van een (gezamenlijke) doelstelling en pas als duidelijk is wat de wensen en eisen zijn, worden de passende oplossingsrichtingen bepaald.



Figuur 1-1: Onderzoeksmethode op hoofdlijnen

Tijdens het onderzoek zijn diverse participanten betrokken. Diverse organisaties zijn gecontacteerd en geïnterviewd in de eerste fase van het onderzoek. Daarna hebben ze tijdens twee bijeenkomsten als lid van de focusgroep als eerste de resultaten kunnen zien en hierop kunnen reageren. Zowel de leden van de focusgroep als overige participanten zijn door middel van digitale nieuwsbrieven op de hoogte gehouden van het onderzoek.

1.3.1 Fase 1: Probleem en oorzaak

In de eerste fase is naar de problemen en de oorzaken hiervan gekeken. Hierbij zijn twee sporen gevolgd, namelijk enerzijds het analyseren van data uit bestaande en nieuwe onderzoeken om een objectief beeld te vormen, anderzijds bevraging van participanten om een subjectief beeld te vormen. Samen geven deze sporen inzicht in de problemen/overlast en beleving ervan.

De data-analyse is gebaseerd op de combinatie van Floating Car data, NDW-data, nieuwe verkeerstellingen en door de gemeente beschikbaar gestelde bronnen. De Floating Car data is afkomstig van TomTom. Met deze data kunnen routes in kaart gebracht worden en herkomst-bestemmings-analyses uitgevoerd worden. Naast de Floating Car data zijn aanvullende verkeerstellingen uitgevoerd. In de teldata wordt onderscheid gemaakt tussen licht, middelzwaar en zwaar verkeer, waarmee een goede basis verkregen is om de milieu- en geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer inzichtelijk te maken. Het resultaat van de data-analyse is een overzicht van verkeersintensiteiten over de doorgaande routes tussen de A73 en Groesbeek en inzicht in de herkomst en bestemming van het verkeer. Daarnaast zijn ook de geregistreerde ongevallen in de periode 2017-2021 geanalyseerd, heeft een digitale schouw plaatsgevonden en is het projectgebied zowel per fiets als wagen bezocht om gevoel bij de situatie te krijgen.

De beleving is in kaart gebracht door de verschillende participanten via een Teamsinterview te interviewen en te bevragen naar hun lokale kennis over de verkeerssituatie. Hierbij is niet enkel op mobiliteit ingegaan, maar is ook gekeken naar milieueffecten en geluid. Stakeholders hebben hierbij de volgens hen belangrijkste knelpunten, wensen, risico's en maatregelen ingebracht.

1.3.2 Fase 2: Doelstelling

De resultaten uit fase 1 zijn vervolgens tijdens een bijeenkomst met de focusgroep besproken. Tijdens dit overleg zijn de doelstellingen waaraan de oplossingsrichtingen moeten voldoen, vastgesteld. Vervolgens is een eerste nieuwsbrief opgesteld, waarin de bevindingen op hoofdlijnen zijn beschreven. De digitale nieuwsbrief is online onder de inwoners van de gemeente Mook en Middelaar verspreid.

1.3.3 Fase 3: Oplossingsrichtingen

Fase 3 richt zich op het formuleren en uitwerken van oplossingsrichtingen. Aan de hand van de Mobiliteitsladder (eerst vraag beïnvloeden, als laatste pas infrastructuur toevoegen) zijn oplossingsrichtingen in kaart gebracht en is het effect daarvan op de verkeersstromen op basis van vuistregels, rekentools en expert judgement bepaald. Deze zijn tijdens een tweede werksessie met de focusgroep besproken. Vervolgens zijn de oplossingsrichtingen verder uitgewerkt. Per oplossingsrichting zijn de voor- en nadelen beschreven, met daarnaast de te verwachten kosten. De best passende oplossingen zijn verder vertaald naar sfeerbeelden. De resultaten van de verschillende onderzoeksmethoden worden in deze rapportage verder uiteengezet. Door middel van twee nieuwsbrieven zijn alle participanten geïnformeerd over (1) de oplossingsrichtingen en (2) de besluitvorming.

2. Fase 1: Probleem en oorzaak

Het onderzoek focust zich op het verminderen dan wel beëindigen van de overlast die ontstaat in de kernen Molenhoek en Mook ten gevolge van doorgaand verkeer tussen Groesbeek en A73. Bij het opstarten van het project is aangegeven dat het voornamelijk over de wegen Ringbaan, Heumensebaan, Groesbeekseweg en Lindenlaan gaat.

Zoals in hoofdstuk 1 beschreven is gestart met het inventariseren en verder inzichtelijk maken van de problemen, oorzaken en omstandigheden. Hiervoor zijn de volgende bronnen en methoden gebruikt:

- ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeleid;
- analyse van eerdere onderzoeken;
- meten van verkeersintensiteiten en snelheden;
- beoordelen van de weginrichting;
- onderzoek naar de verkeersveiligheid;
- interviews met participanten;
- berekeningen van geluid en milieu;
- doorrekenen effecten woningbouwontwikkelingen.

In dit hoofdstuk staan de resultaten van deze fase. Per onderdeel is een samenvatting weergeven in een blauwe kader.

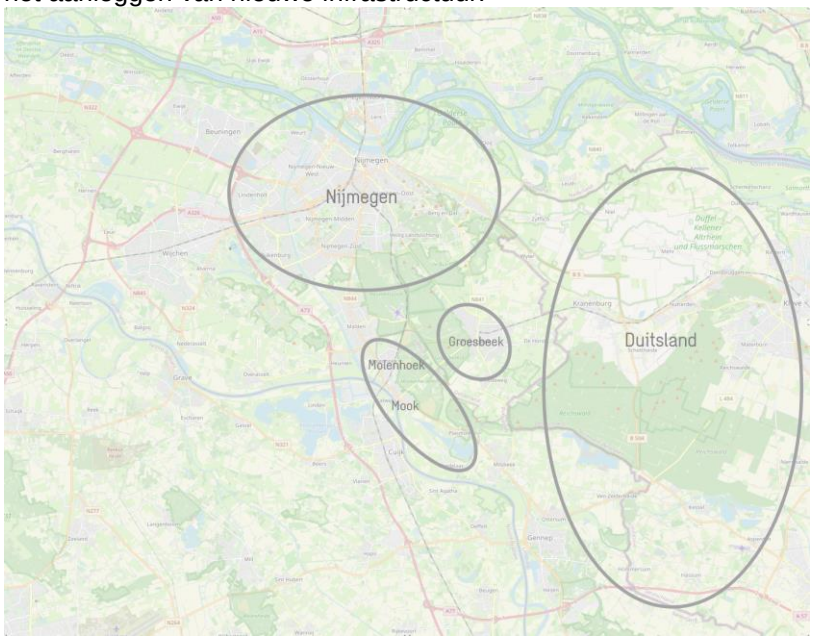
2.1 Ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeleid

2.1.1 Ruimtelijke ordening

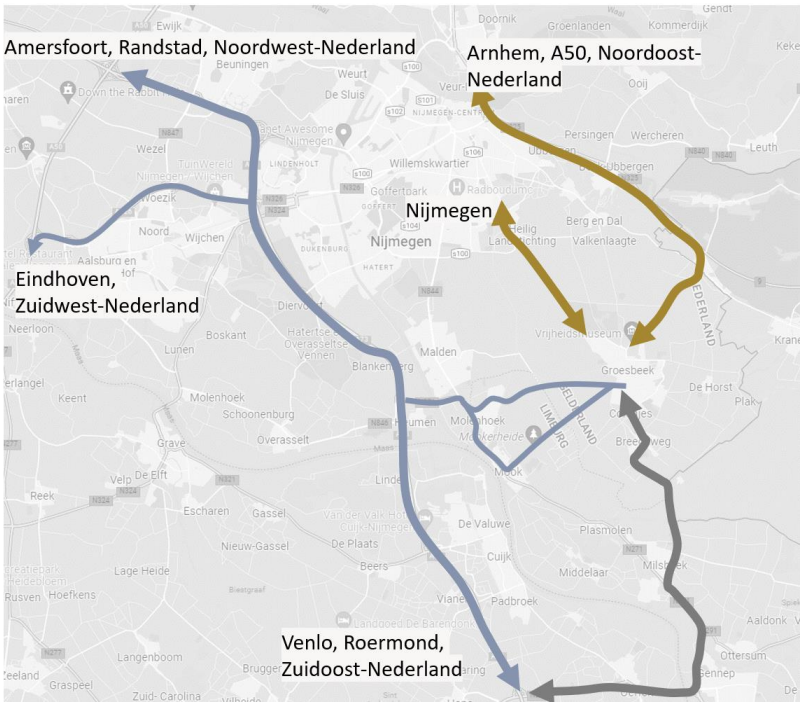
Wanneer er op macroniveau (Figuur 2-1) gekeken wordt naar de ruimtelijke ordening zijn er diverse factoren die grotendeels verklaren waarom er doorgaand verkeer A73-Groesbeek is in Molenhoek en Mook.

1. De verkeersontsluiting naar het Nederlandse hoofdwegennet is volledig aan de westzijde van Mook en Middelaar gelegen, terwijl Groesbeek aan de oostzijde ligt. Dit hoofdwegennet is de toegang voor Groesbeek naar veel verschillende steden en regio's in Nederland (Figuur 2-2). Via het noorden (Nijmegen) het hoofdwegennet bereiken wil zeggen dat verkeer uit Groesbeek via de stadsstructuur van Nijmegen moet rijden wat een langere en tragere route betekent. Via het zuiden is het hoofdwegennet wel te bereiken via Milsbeek en provinciale wegen. Ook hier geldt een langere reistijd dan via Mook en Molenhoek.
2. Het 'ontbreken' van meerdere goede ontsluitingen kan verklaard worden door het bergachtige landschap en de aanwezigheid van zowel de Maas (westen van Mook en Middelaar) en Waal (noorden). Deze vormen barrières bij het aanleggen van infrastructuur.

3. Ten oosten van het gebied ligt Duitsland dat te bereiken is via lokale wegen maar verder niet aansluit op het Nederlands hoofdwegennet.
4. De gemeenten Mook en Middelaar en Berg en Dal liggen in twee verschillende provincies. Dit kan van invloed zijn bij het realiseren van maatregelen. Echter is er in dit gebied wel een goede regionale samenwerking waar beide provincies in participeren.
5. Ten slotte kenmerkt het gebied zich door de groene omgeving. Ook dit speelt mee bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur.



Figuur 2-1: Mook, Molenhoek en Groesbeek op macroniveau



Figuur 2-2: Ontsluitingsstructuur Groesbeek op macroniveau

Wanneer op mesoniveau wordt gekeken zijn er twee goede opties om verkeer van Groesbeek naar de A73 te laten rijden: (1) via Heumensebaan en Ringbaan in Molenhoek of (2) via Groesbeekseweg en Rijksweg in Mook.

Het is belangrijk om te vermelden dat een smal spoorviaduct op de Heumensebaan niet geschikt is voor al het verkeer. Er geldt een verbod voor voertuigen breder dan 2,1m en/of een aslast hoger dan 2,7 ton. Dit betekent dat het meeste vrachtverkeer en landbouwverkeer gebruik moet maken van de Groesbeekseweg en door de kern van Mook gaat.

Een mogelijke derde route gaat via de Bisseltsebaan – Groesbeekseweg (Malden) – door de kern van Malden – N844, maar is ten opzichte van route 1 en 2 verder in kilometers (7,5 km versus 5 km en 6,7 km) en reistijd (11 min versus 8 min en 10 min). Het deel Bisseltsebaan van deze route is niet als ontsluitingsroute ontworpen.



Figuur 2-3: Routes Groesbeek A73 op mesoniveau

2.1.2 Mobiliteitsbeleid

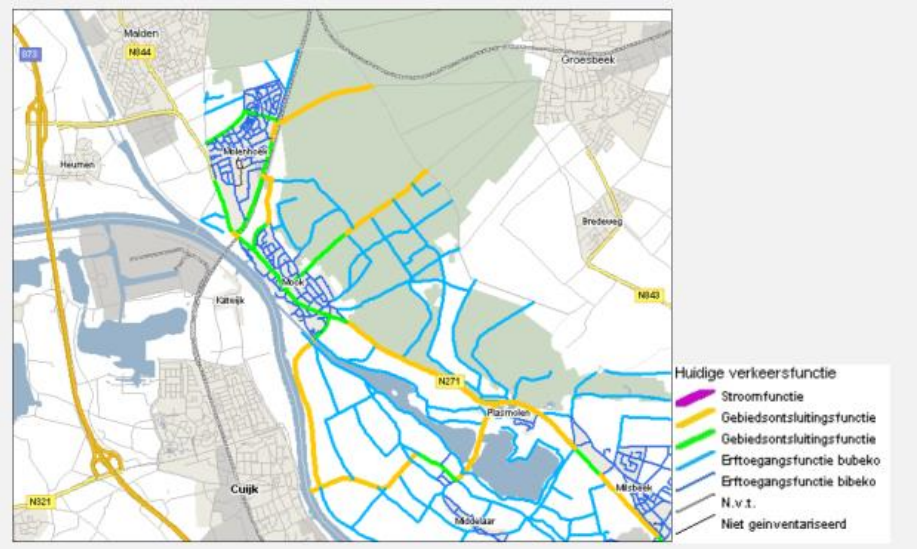
In maart 2021 heeft de gemeente Mook en Middelaar het nieuwe Mobiliteitsplan opgesteld. In dit plan staan vier ambities centraal, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid en stimuleren duurzaamheid. Naast een beschouwing van het huidige verkeers- en vervoerbeleid bevat het Mobiliteitsplan ook de wensbeelden en maatregelen voor de komende jaren om de beleidsdoelstellingen te verwezenlijken.

In het Mobiliteitsplan is een wegencategoriseringsplan opgenomen. Dit plan omschrijft de verkeersstructuur en de functie van de verschillende wegen binnen het infrastructuurnetwerk. Stroomwegen zijn gericht op de optimale doorstroming van het gemotoriseerde verkeer, waarbij de hinder minimaal is en kruispunten zoveel mogelijk ongelijkvloers worden toegepast. Erftoegangswegen zijn juist gericht op het ontsluiten van erven (woningen en bedrijven), waarbij de oversteekbaarheid van langzaam verkeer belangrijker is dan de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer.

Gebiedsontsluitingswegen vormen de schakel tussen stroom- en erftoegangswegen, en hebben als functie om het verkeer te verzamelen en door/langs gebieden te leiden, waarbij de focus met name op de doorstroming van het verkeer ligt. Binnen Mook en Middelaar zijn de Ringbaan, Heumensebaan, Lindenlaan, Bovensteweg – Veldweg en Groesbeekseweg aangeduid als gebiedsontsluitingswegen. Alle andere wegen zijn erftoegangswegen.

In het Mobiliteitsplan is benoemd dat de verkeersstructuur op basis van het categoriseringsplan uit 2007 in principe gehandhaafd kan worden, maar dat de routes op onder andere de Ringbaan, Heumensebaan, Lindenlaan en Groesbeekseweg extra aandacht behoeven. Op deze wegen is een discrepantie tussen de categorisering en het feitelijke gebruik.

Naast het toepassen van een lagere snelheidslimiet (30 km/uur in plaats van 50 km/uur) is de weg niet conform de CROW-richtlijnen ingericht. In Figuur 2-4 is het wegencategoriseringsplan opgenomen.



Figuur 2-4: Wegencategorisering gemeente Mook en Middelaar

Bij het opstellen van het Mobiliteitsplan hebben inwoners de kans gehad om op een conceptversie van het plan te reageren. Hieruit zijn de volgende aandachtspunten aan de orde gesteld op de routes tussen Groesbeek en de A73 (Ringbaan – Heumensebaan en Groesbeekseweg):

- Kruispunt Ringbaan - Middelweg: snelheid gemotoriseerd verkeer en het niet correct verlenen van voorrang.
- Kruispunt Heumensebaan – Lindelaan: onoverzichtelijk kruispunt.
- Ringbaan: snelheid gemotoriseerd verkeer, inhalen, bumperkleven als men zich aan de maximumsnelheid houdt. De trottoirs zijn slecht begaanbaar en de busdrempels zorgen voor geluidsoverlast.
- Kruispunt Heumensebaan – Oude Bovensteweg: snelheid gemotoriseerd verkeer en het niet correct verlenen van voorrang.
- Heumensebaan: men verleent niet correct voorrang, parkeren langs de weg vormt obstakels.
- Kruispunt Groesbeekseweg – Bisseltsebaan: parkeersituatie en voor fietsers gevaarlijk oversteekpunt.
- De gebiedsontsluitende functie van de Heumensebaan – Ringbaan en Groesbeekseweg conflicteert met de wens voor een leefbare en veilige dorpskern.

Op basis van de ruimtelijke ordening en het mobiliteitsbeleid valt te verklaren dat het logisch is dat er doorgaand verkeer aanwezig is in de kernen Mook en Molenhoek. De Ringbaan, Heumensebaan, Lindenlaan, Groesbeekseweg, Bovensteweg, Veldweg en Rijksweg zijn benoemd als gebiedsontsluitingswegen. Hierdoor hebben ze de functie om gebieden te ontsluiten.

Echter blijkt op basis van het mobiliteitsplan en de reacties hierop dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid nog wel de nodige aandacht behoeven. De inrichting van de weg lijkt niet overal overeen te komen met de functie van de weg.

Op de route via Molenhoek ligt een smal spoorviaduct waardoor (vracht- en landbouw)verkeer breder dan 2,1m en/of een as-last zwaarder dan 2,7 ton via Mook moet.

2.2 Eerdere onderzoeken

De ervaren overlast van de doorgaande routes tussen Groesbeek en de A73 door de kernen van Mook en Molenhoek speelt al jaren. Bij aanvang van de opdracht zijn de volgende voorgaande onderzoeken door de gemeente beschikbaar gesteld:

- Vervolgstudie verkeersafwikkeling Groesbeek-A73, Goudappel Coffeng, 26 maart 2008;
- Haalbaarheidsonderzoek verkeersverbinding Groesbeek-A73 (Voorkeursvariant 5a), Grontmij, 16 november 2009;
- Haalbaarheidsonderzoek verkeersverbinding Groesbeek-A73 – probleemanalyse, gemeenten Groesbeek en Mook en Middelaar, 2 juli 2010;
- Heumensebaan en Groesbeekseweg Duurzaam Veilig Verkenning maatregelen korte en Middellange termijn, HaskoningDHV B.V., 14 januari 2014;
- Onderzoek verkeersafwikkeling brug Heumensebaan te Molenhoek, IT&T, 14 december 2014;
- Maatregelenpakket mobiliteit Uitvoeringsprogramma 2019-2022, BVA, 31 oktober 2018;
- Startnotitie Ecozone Molenhoek', gemeente Mook en Middelaar, 14 oktober 2020;
- Verkeersanalyse Zuidflank Nijmegen', Goudappel, 9 december 2021.

In 2008 is onderzoek gedaan naar diverse varianten om het verkeer tussen Groesbeek en de A73 om de dorpskernen van Mook en Molenhoek heen te leiden (zie Figuur 2-5). De verschillende varianten zijn op vijf aspecten onderzocht, namelijk het economisch functioneren, milieu en landschap, leefkwaliteit (veiligheid en gezondheid), verkeersveiligheid en in zijn algemeenheid. Uit het onderzoek bleek variant 5a (route via Rijlaan -Heumensebaan – oostzijde spoor – Lindenlaan) het meest kansrijk.



Figuur 2-5: De onderzochte varianten in 2008 (bron: 'Vervolgstudie verkeersafwikkeling Groesbeek-A73', Goudappel Coffeng, 26 maart 2008)

Vervolgens heeft in 2009 een vervolgstudie plaatsgevonden, waarin de ruimtelijke, juridische en financiële consequenties van de realisatie van voorkeursvariant 5a zijn onderzocht. Aanvullend heeft de gemeente Mook en Middelaar een aanvullende notitie opgesteld, die concludeert dat variant 5a voordelen en kansen biedt op het gebied van leefbaarheid, fietsverkeer, economie, verkeersveiligheid, natuur & landschap en ketenmobiliteit. Er is nog geen besluit genomen of variant 5a wordt aangelegd. Dit is tevens ook een van de aanleidingen voor dit onderzoek.

In 2021 is onderzoek gedaan naar potentiële hublocaties voor de zuidflank van Nijmegen. Hierin is onder andere het treinstation Mook-Molenhoek benoemd, wat autoverkeer vanaf de A73 richting Nijmegen af kan vangen. De conclusie van het rapport geeft aan dat het niet voor de hand ligt dat dit verkeer van de A73 zal afvangen. De omrijbeweging voor de reizigers vanaf de A73 is hiervoor te groot. Wel zijn er kansen voor verkeer uit Malden en Groesbeek richting het zuiden. Al wordt hiervoor ook meegegeven dat de concurrentiepositie van de trein ten opzichte van de auto ongunstig is.

Daarnaast heeft de gemeente ook enkele onderzoeken uit laten voeren naar lokale maatregelen op de routes tussen Groesbeek en de A73. Het betreft enerzijds een studie naar een duurzaam veilige weginrichting op de twee routes, waarin maatregelen voor het verbeteren van de verkeerssituatie zijn omschreven. Enkele maatregelen hiervan zijn door de gemeente uitgevoerd. Anderzijds heeft de gemeente een onderzoek laten uitvoeren naar het verbeteren van de verkeersveiligheid op het spoorviaduct door het toepassen van verkeerslichten. In deze studie wordt omschreven dat het probleem de veiligheidsbeleving van voetgangers betreft, maar dat objectief gezien de verkeersafwikkeling voor auto’s en fietsers redelijk goed verloopt. De studie concludeert dat bij toepassen van verkeerslichten de wachttijden voor het verkeer zullen toenemen, maar dat de verkeersafwikkeling wel veiliger en betrouwbaarder zal zijn. Vooralsnog zijn er geen verkeerslichten op het spoorviaduct geplaatst. Het plaatsen van de verkeerslichten kan, zeker bij een slecht ingesteld licht, de weerstand verhogen waardoor mensen de route via Mook wat vaker zouden kunnen kiezen. Al is de verwachting dat dit beperkt is. Het plaatsen van verkeerslichten helpt bij het verlichten van het veiligheidsprobleem voor de zwakke weggebruiker en agressie. Dit zal op lange termijn door de extra brug worden opgelost. Hierdoor is de verwachting dat de verkeerslichten op lange termijn niet nodig zijn.

Aanvullend geldt voor het spoorviaduct dat er al enige tijd sprake is dat er een verbreding/extra brug komt voor de zwakke weggebruiker. Echter is de realisatie hiervan afhankelijk van de werkzaamheden aan het spoor die al meermaals zijn uitgesteld. Het aanleggen van een aparte voorziening voor het zwakke verkeer maakt de verkeersafwikkeling veiliger en komt de doorstroming ten goede.

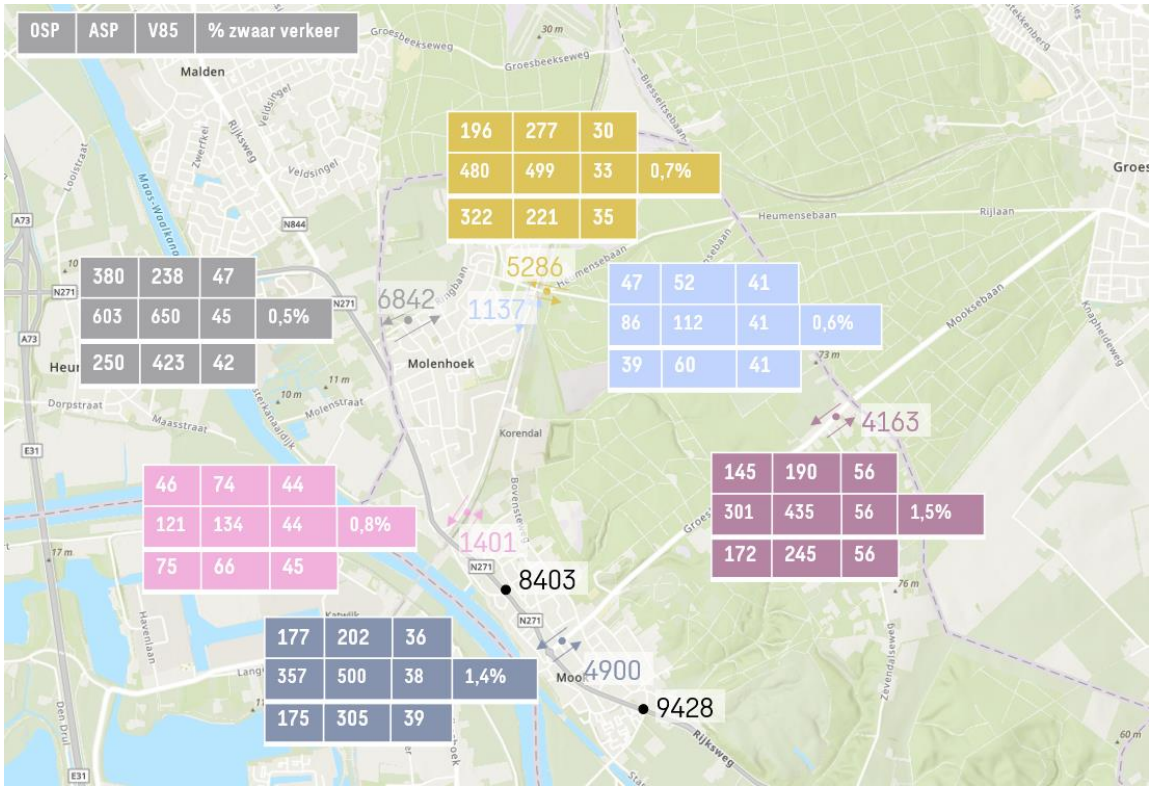
Het probleem is geen nieuw probleem en er zijn al diverse onderzoeken uitgevoerd gaande van een variantenstudie voor een nieuwe verbinding tot lokale onderzoeken. Indien er behoefte is aan nieuwe infrastructuur wordt variant 5A als meest haalbare variant gezien. Voor diverse lokale (herinrichtings)maatregelen geldt dat deze veelal niet (volledig) zijn uitgevoerd.

2.3 Verkeersintensiteiten en snelheid

2.3.1 Verkeerstellingen en snelheidsmetingen gemotoriseerd verkeer

Om inzicht in de verkeersintensiteiten te krijgen, zijn gedurende twee weken verkeerstellingen uitgevoerd op zes locaties in en rondom Mook en Molenhoek. Daarnaast is gebruik gemaakt van de vaste NDW-telpunten op de Rijksweg. Dit zijn permanente tellocaties op de provinciale wegen. Naast de voertuigintensiteiten geven de verkeerstellingen ook inzicht in onder andere type voertuigen (fiets, brommer, licht, middel en zwaar gemotoriseerd verkeer) en de V85-waarde. De V85-waarde is een verkeerskundige term om gereden snelheden te analyseren. De V85 omschrijft de snelheid die door 85% van het verkeer niet overschreden wordt. De V85-waarde geeft een beter zicht op de gemeten snelheden dan de gemiddelde snelheid, aangezien de gemiddelde snelheid beïnvloed wordt door extremen in de data.

Figuur 2-6 geeft een overzicht van de gemeten verkeerstellingen op werkdagen (april 2022, feestdagen niet meegenomen). Per telpunt is de werkdagintensiteit aangegeven. Daarnaast is per telpunt het drukste gemiddelde uurintensiteit (= aantal gemotoriseerde voertuigen per uur) per werkdag aangegeven in de tabellen. De eerste kolom van een tabel geeft de gemiddelde intensiteit in het drukste uur in de ochtendspits weer, de tweede kolom de gemiddelde intensiteit tijdens de avondspits, de derde kolom de V85 waarde en de vierde kolom het percentage vrachtverkeer (gemiddelde werkdagetmaal). De bovenste rij is voor de zuid/westelijke rijrichting, de onderste rij voor de noord/oostelijke rijrichting en de middelste rij beide rijrichtingen bij elkaar opgeteld. Ook is voor de twee permanente telpunten van de provincie de gemiddelde werkdagintensiteit in zwart op Figuur 2-6 weergegeven.



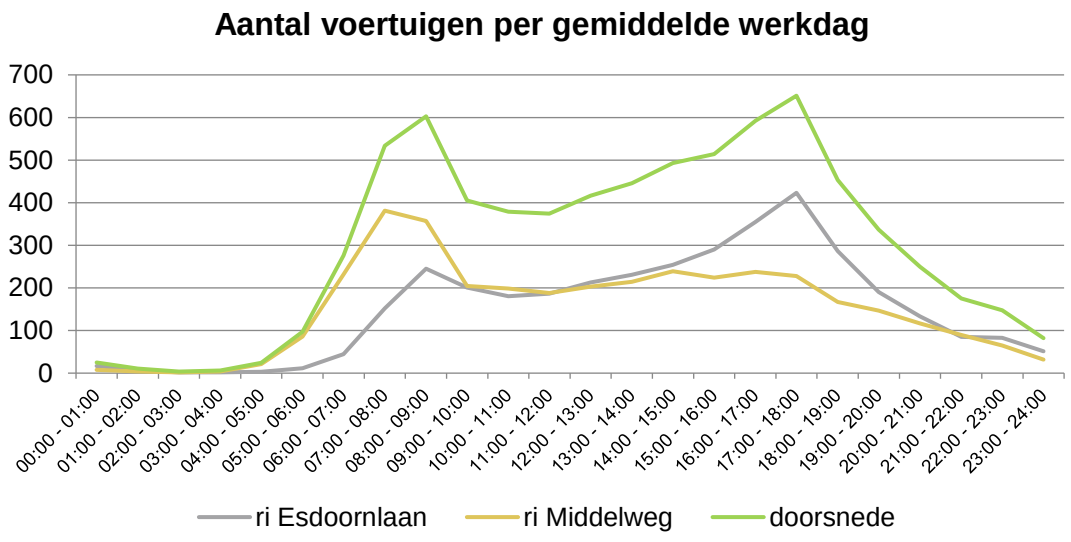
Figuur 2-6: Overzicht van de tellocaties en de etmaal- en spitsintensiteiten

Hieruit komende volgende bevindingen:

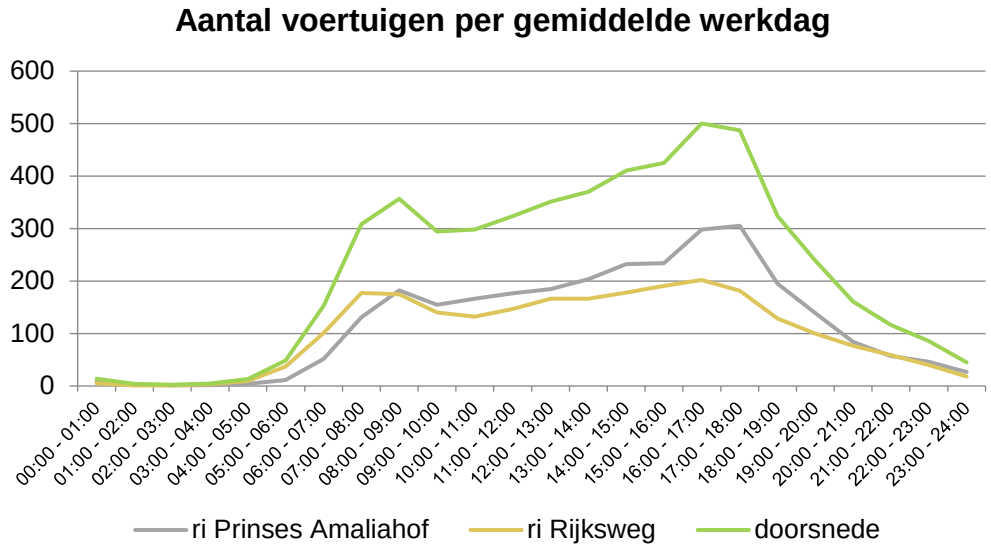
- Wanneer de uurintensiteiten worden vergeleken met de capaciteit van de wegen blijkt dat er geen sprake is van doorstromingsproblemen of file in de kernen van zowel Molenhoek als Mook. Ten gevolge van kruispunten of onverwachte hindernissen (vuilniswagen, verkeerd geparkeerd verkeer,…) is het uiteraard wel mogelijk dat er gedurende een korte tijd een korte wachtrij ontstaat, maar deze lossen snel op oftewel: er is geen sprake van een doorstromingsprobleem.
- Wanneer de intensiteiten bij het spoorviaduct worden vergeleken met deze bij het Zwaantje, ligt de intensiteit op de Heumensebaan hoger dan op de Groesbeekseweg (5286 ten opzichte van 4163).
- De verkeersintensiteit op de Ringbaan in Molenhoek is hoger dan op de Groesbeekseweg in Mook (circa 6.850 ten opzichte van 4.900). Het aandeel vrachtverkeer is hoger in Mook.
- Voor Molenhoek kan op basis van de cijfers worden geconcludeerd dat tijdens de ochtendspitsperiode ongeveer de helft van het verkeer richting de A73 lokaal verkeer is (196 gemeten voertuigen bij het bruggetje ten opzichte van 380 voertuigen bij de Middelweg). In de avondspits is ongeveer de helft van het verkeer richting Groesbeek lokaal verkeer (423 gemeten voertuigen bij de Middelweg ten opzichte van 221 voertuigen bij het bruggetje). Voor de kern Mook is het lokaal verkeer minder goed te bepalen.
- De gemeten V85-snelheid is op alle wegvakken hoger dan de geldende maximumsnelheid. Dit wil zeggen dat er te hard wordt gereden. In de kernen ligt deze snelheid wel nog onder de 50 km/h.

Uit de verkeerstellingen blijkt dat op de route Ringbaan – Heumensebaan het telpunt nabij de Middelweg het drukste is en op de route Groesbeekseweg het telpunt in de kern van Mook ter hoogte van de Gelrestraat. Deze twee punten zijn daarom nader geanalyseerd.

In Figuur 2-7 is het dagverloop van het gemotoriseerd verkeer op de Ringbaan ter hoogte van de telpunt tussen de Esdoornlaan – Middelweg in Molenhoek gedurende een gemiddelde werkdag weergeven. Figuur 2-8 toont het dagverloop op een gemiddelde werkdag op de Groesbeekseweg nabij het centrum van Mook.



Figuur 2-7: Dagverloop van het gemotoriseerd verkeer op de Ringbaan ter hoogte van de telpunt tussen de Esdoornlaan – Middelweg in Molenhoek.



Figuur 2-8: Gemiddelde dagverloop op de Groesbeekseweg nabij het centrum van Mook

Hieruit komen de volgende bevindingen:

- Voor beide wegen zijn duidelijk de ochtend- en avondspits waarneembaar.
- In de ochtendspits is het verkeer op de Ringbaan voornamelijk in de richting van de A73 georiënteerd. Tussen 05:00 en 06:00 in de ochtend is er sprake van meer, circa 100, voertuigen per uur (circa 2 per minuut). Dit is relatief vroeg. In de avondspits is juist de richting naar Groesbeek dominant.
- Voor de Ringbaan geldt dat de totale intensiteit tijdens beide spitsperiode gelijkaardig is. Voor de Groesbeekseweg geldt dat de avondspits beduidend drukker is.
- In de ochtendspits gaat er meer verkeer (2-3 keer zo veel) via de Heumensebaan richting de N271 en A73 dan via de Groesbeekseweg. In de avondspits is dat in deze richting redelijk gelijk.

Tot slot is gekeken naar de verdeling naar voertuigtype (licht, middel en zware voertuigen) op beide routes. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de gemiddelde werkdagintensiteit naar voertuigtypen. Hieruit is af te lezen dat het aandeel zwaar verkeer op de Ringbaan met 0,5% (35 voertuigen per dag) beperkt is. Er rijden twee keer zoveel zware voertuigen via de Groesbeekseweg, met name in noordelijke richting. Ook voor het middelzwaar (vracht)verkeer, waaronder ook langere bestelbussen, geldt dat er van dit type meer voertuigen zijn gemeten in Mook dan in Molenhoek. Dit is uiteraard te verklaren door de aanwezigheid van het smalle spoorviaduct bij Molenhoek.

Tabel 2-1: Verdeling belasting Ringbaan en Groesbeekseweg naar voertuigtype per werkdag

Telpunt/richting	Licht	Middelzwaar (vracht)verkeer o.a. bestelbussen	Zwaar (vracht)verkeer
Ringbaan *- richting noord* *- richting zuid*	 3352 (97,5%) 3527 (95,5%)	 70 (2%) 129 (4%)	 16 (0,5%) 19 (0,5%)
Groesbeekseweg *- richting noord* *- richting zuid*	 2502 (93%) 2031 (92%)	 148 (5,5%) 147 (6,5%)	 39 (1,5%) 33 (1,5%)

2.3.2 Verkeerstellingen langzaam verkeer

De verkeerstellingen geven ook inzicht in het aantal (brom)fietsers op de verschillende telpunten. Voor de Lindenlaan zijn geen fietsintensiteiten bekend, aangezien de tellingen niet hebben plaatsgevonden op het vrijliggende fietspad.

Uit de tellingen blijkt dat op een gemiddelde werkdag de fietsintensiteiten het hoogst zijn op de Ringbaan nabij de Middelweg (circa 450 fietsers) en in de kern van Mook (circa 435 fietsers). Op het spoorviaductje passeren op een gemiddelde werkdag circa 420 fietsers.

Ter hoogte van het spoorviaductje op de Heumensebaan en nabij de Bisseltsebaan op de Groesbeekseweg geldt dat hier voornamelijk doorgaand fietsverkeer geteld is. In de kernen van Mook en Molenhoek is er mogelijk eerder sprake van oversteekbewegingen over de Ringbaan/Heumensebaan en Groesbeekseweg, dan dat fietsverkeer de routes voor het doorgaande autoverkeer volgt. De tellingen geven echter geen inzicht in de oversteekbewegingen.

2.3.3 Verkeersmodel

De gemeten verkeersintensiteiten zijn ook naast de cijfers uit het verkeersmodel gelegd. Het verkeersmodel bevat cijfers uit 2020 (pre-Corona) en een prognose van de intensiteiten in 2032 bij een hoge groei. Over het algemeen liggen de cijfers redelijk in lijn met het model. Voor de Ringbaan en Groesbeeksweg in het centrum van Mook liggen de gemeten cijfers hoger dan het model voor 2020 en bijna aan de waarden die verwacht worden in 2032. Op andere locaties liggen de gemeten intensiteiten nog onder de waarden van het model 2020.

Tabel 2-2: Cijfers verkeersmodel versus gemeten intensiteiten

Locatie	Verkeersmodel	Verkeersmodel	Tellingen
	(2020pre corona)	(2032H)	(voorjaar 2022)
Ringbaan (tussen Middelweg-Esdoornlaan)	6100	7000	6842
Heumensebaan (spoorviaduct)	5500	6600	5286
Lindenlaan (spoorviaduct)	1200	1300	1137
Lindenlaan (Rijksweg)	1500	1500	1401
Groesbeekseweg (centrum Mook)	4600	5000	4900
Groesbeekseweg (komingang)	4400	5000	4163
Rijksweg (t.h.v. Maasstaete)	10600	11400	8403
Rijksweg (t.h.v. Cuijksesteeg)	8100	9100	9428

2.3.4 Routekeuze van het verkeer

Naast verkeerstellingen is ook naar de Floating Car Data van TomTom gekeken. Deze data geeft inzicht in de routekeuze van weggebruikers. Er is hier enkel naar verhoudingen en niet naar absolute aantallen gekeken. Desalniettemin geeft de data een goede indicatie van hoe het verkeer over de verschillende routes verdeeld is. TomTom meet overigens ook de routekeuze wanneer er geen routebegeleiding actief is. Met behulp van selected link analyses is het mogelijk om routekeuzes van het verkeer inzichtelijk te maken. De selected link analyses zijn op drie locaties uitgevoerd, namelijk:

- Mookseweg, tussen de Houtlaan en Mooksestraat, richting de A73;
- Mookseweg, tussen de Houtlaan en Mooksestraat, richting Groesbeek;
- Rijksweg, tussen de Bagijnstraat en de Ringbaan, richting Molenhoek.

Opmerking: De analyse naar de routekeuze van het verkeer kijkt naar het doorgaande verkeer door de kernen Mook en Molenhoek. Het doorgaand verkeer is gedefinieerd als het verkeer dat geen herkomst of bestemming in Mook en Molenhoek heeft en verkeer dat zowel ter hoogte van de splitsing Mooksebaan – Rijlaan rijdt als net ten noordwesten van het kruispunt Rijksweg (N271) – Ringbaan. Overige routes (bijvoorbeeld Groesbeek – Mook – Milsbeek) vallen niet binnen de gehanteerde definitie in dit onderzoek van doorgaand verkeer. Het percentage doorgaande verkeer uit de TomTom-data is vervolgens toegepast op de uitkomsten van de verkeerstellingen.

Net als alle andere opgenomen cijfers in dit rapport dienen deze cijfers op correcte wijze geïnterpreteerd worden en in de juiste context worden behandeld.

In de analyse naar de routes is met name gekeken naar de ochtend- (07u-10u) en avondspitsperiode (15u-19u) op weekdagen tussen 2 april en 18 april, exclusief feestdagen. Daarnaast zijn voor deze analyse ook de volgende tijdsperioden beschikbaar:

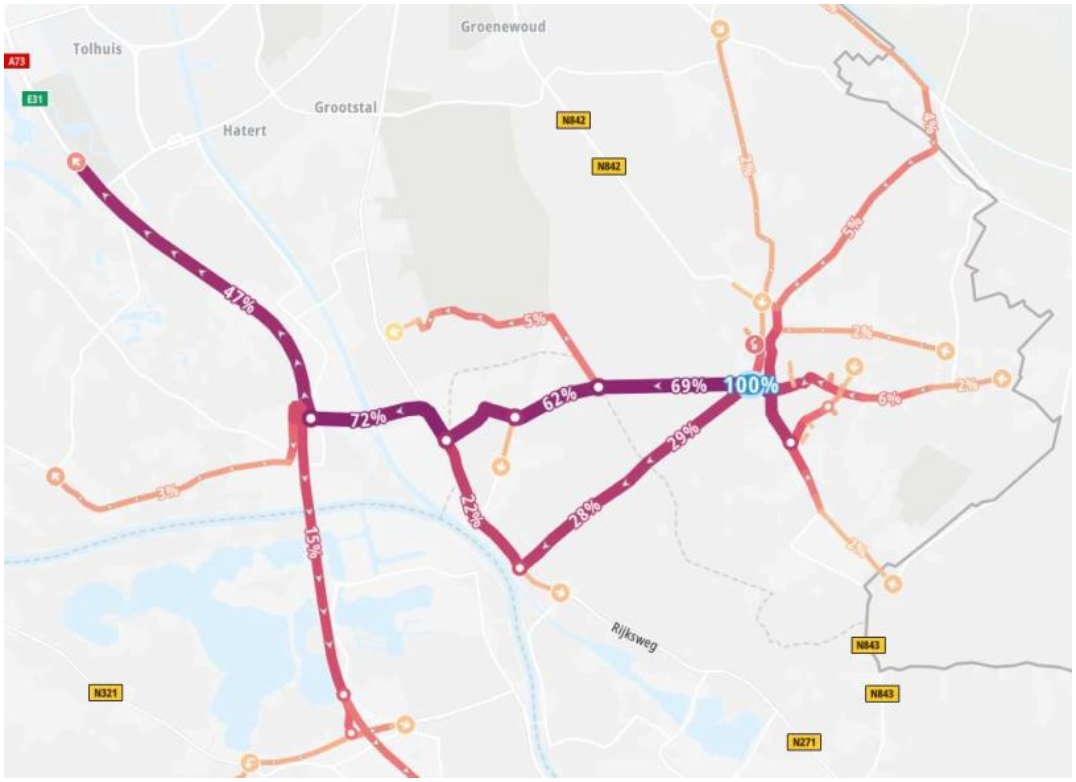
- weekdagen tussen 1 januari 2022 en 6 mei 2022[2];
- weekdagen tussen 1 januari 2021 en 31 december 2021;
- weekenden tussen 1 januari 2022 en 1 mei 2022.

Voor al deze perioden zijn de resultaten beschikbaar op uurniveau (behalve tussen 00u en 05u, dit is samengevoegd tot één resultaat), ochtendspits, periode tussen ochtendspits en avondspits, avondspits en gehele dag. Deze resultaten zijn ook bekeken en geanalyseerd. Op basis hiervan zijn de opgenomen resultaten in dit rapport geverifieerd. Dit wil zeggen dat ook over langere tijdsperiode de verhoudingen vergelijkbaar zijn met de waarden in dit rapport. De variatie in cijfers ten gevolge van een andere meetperiode is bij de bevindingen opgenomen.

[2] Op 6 mei 2022 is de selected link analyse uitgevoerd. Dit is de verklaring voor deze einddatum.

2.3.4.1 *Verdeling verkeer Groesbeek richting A73*

Figuur 2-9 geeft een overzicht van de routes van het verkeer dat in Groesbeek richting de A73 rijdt, net voordat ze het keuzemoment hebben om via de Mooksebaan/Groesbeekseweg of via de Rijlaan/Heumensebaan/Ringbaan te rijden gedurende de ochtendspits.

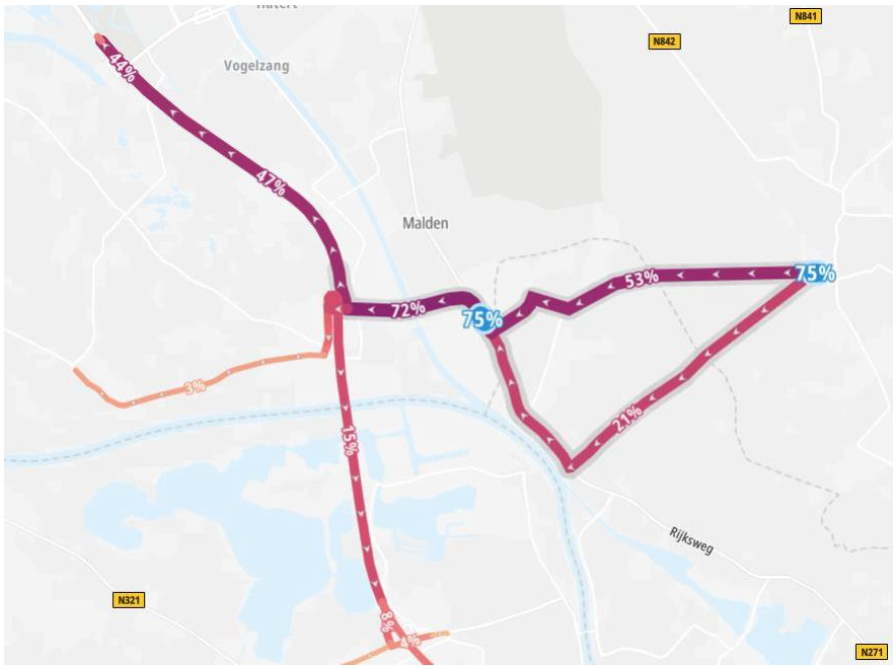


Figuur 2-9: Resultaat selected link analyse Groesbeek - A73 ochtendspits

Hieruit is voor de ochtendspits het volgende af te leiden:

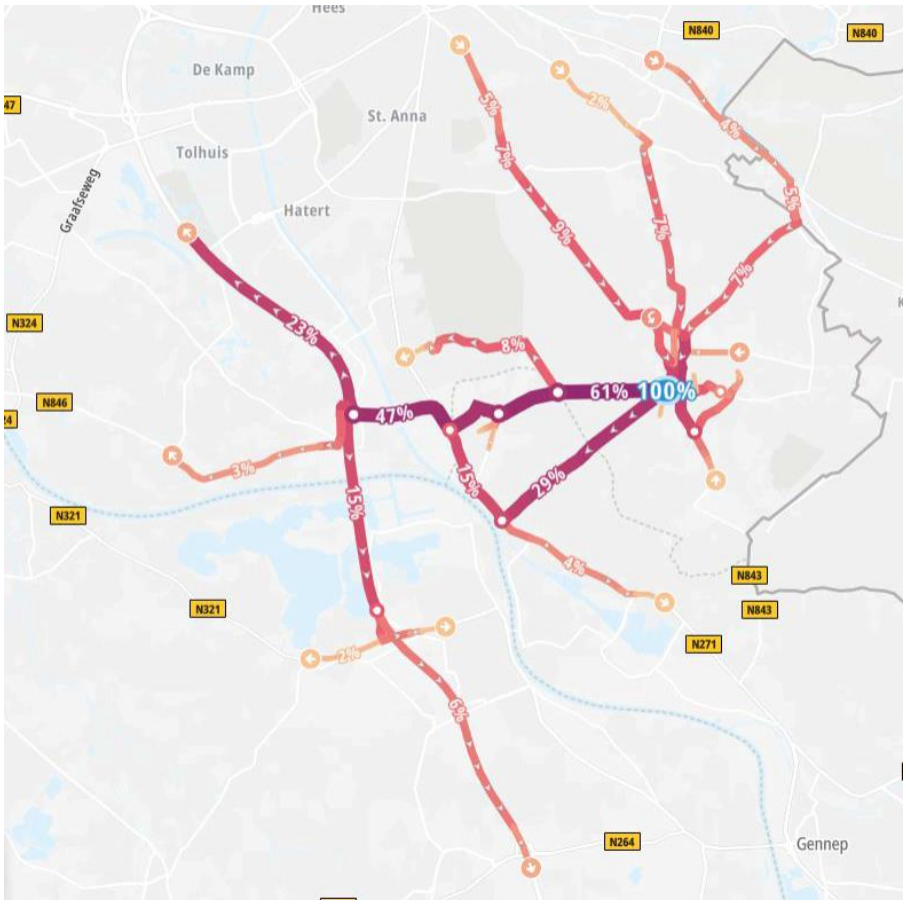
- 85% tot 90% van het verkeer dat op het wegvak voor de splitsing Rijlaan/ Mooksebaan komt uit Groesbeek zelf.
- 60% tot 70% van het verkeer op het wegvak voor de splitsing Rijlaan/Mooksebaan kiest voor de route via de Rijlaan, 30% tot 40% via de Mooksebaan.
- 25% tot 28% van het verkeer op het wegvak voor de splitsing Rijlaan/Mooksebaan heeft een bestemming in Malden, Molenhoek, Mook of een zuidelijkere locatie langs de Rijksweg. Dit wil zeggen dat 72% tot 75% van het verkeer doorrijdt tot de aansluiting 3 van de A73.
- 47% van het verkeer op het wegvak voor de splitsing Rijlaan/Mooksebaan rijdt via de A73 naar het noorden, 15% naar het zuiden.

Wanneer er gekeken wordt naar verkeer dat tijdens de ochtendspits zowel over het wegvak voor de splitsing Rijlaan/Mooksebaan rijdt en ook op het wegvak Rijksweg ten noorden van de aansluiting met de Rijbaan (zie Figuur 2-10), kan aanvullend gesteld worden dat van dit verkeer (gemiddeld 75%) 53% tot 56% van het verkeer kiest voor de route via Molenhoek.



Figuur 2-10: Resultaat selected link analyse doorgaand verkeer Groesbeek - A73 ochtendspits

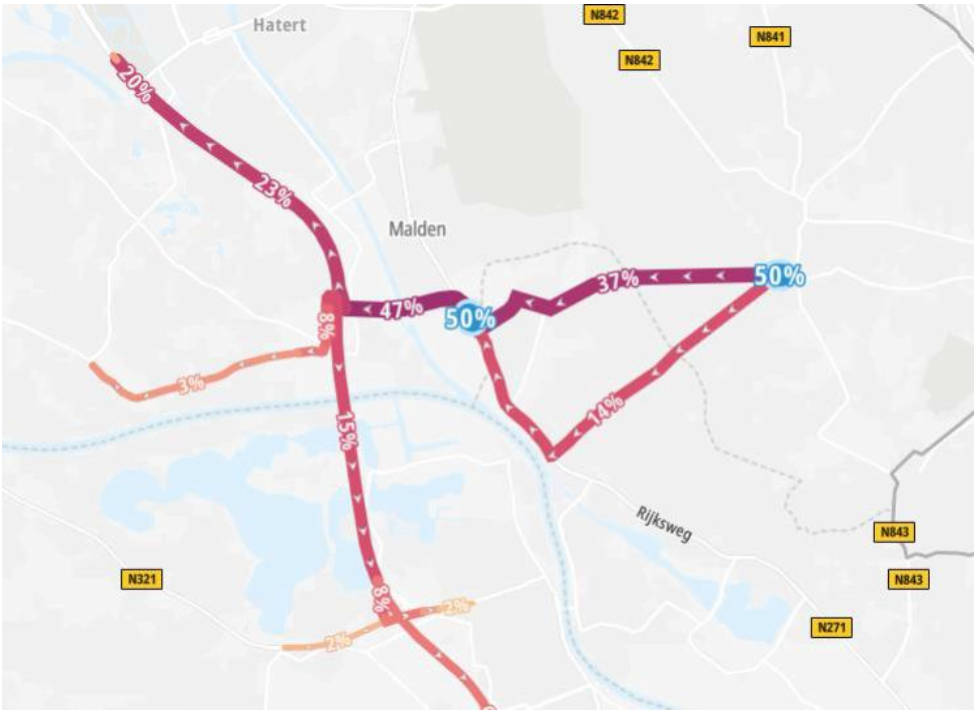
Figuur 2-11 toont het resultaat van dezelfde analyse uitgevoerd voor verkeer tussen Groesbeek en de A73 maar dan tijdens de avondspits.



Figuur 2-11:Resultaat selected link analyse Groesbeek - A73 avondspits

Hieruit is voor de avondspits het volgende af te leiden:

- 21% tot 23% van het verkeer komt vanuit Nijmegen en Nijmegen zuidoost.
- 48% tot 50% van het verkeer op het wegvak voor de splitsing Rijlaan/Mooksebaan rijdt door tot de Rijksweg ten noorden van Molenhoek, waarvan het merendeel de A73 oprijdt.
- 23% tot 27% rijdt naar het noorden op de A73, 13% tot 15% naar het zuiden.
- 61%-62% van het verkeer op het wegvak voor de splitsing Rijlaan/Mooksebaan kiest voor de route via de Rijlaan. Hiervan gaat 8% naar Malden en is nog eens 10% bestemmingsverkeer in Molenhoek.
- Van het verkeer dat voor de Mooksebaan kiest, is 10% bestemmingsverkeer voor Mook. 5% rijdt nog verder naar het zuiden over de Rijksweg. 1% tot 2% heeft een bestemming aan de Rijksweg of zijweg van de Rijksweg tussen Mook en Molenhoek. 14% tot 15% van het verkeer gemeten voor de splitsing Rijlaan/Mooksebaan via Mook is doorgaand verkeer uit Groesbeek.
- 50% van het verkeer is echt doorgaand verkeer (zie Figuur 2-12). 37% tot 40% van het verkeer gemeten voor de splitsing Rijlaan/Mooksebaan via Molenhoek is doorgaand verkeer. 14% tot 15% van het verkeer gemeten voor de splitsing Rijlaan/Mooksebaan via Mook is doorgaand verkeer uit Groesbeek.
- Qua bestemmingen valt op dat 7% tot 8% van het verkeer bij de aansluiting met Cuijk de A73 verlaat.



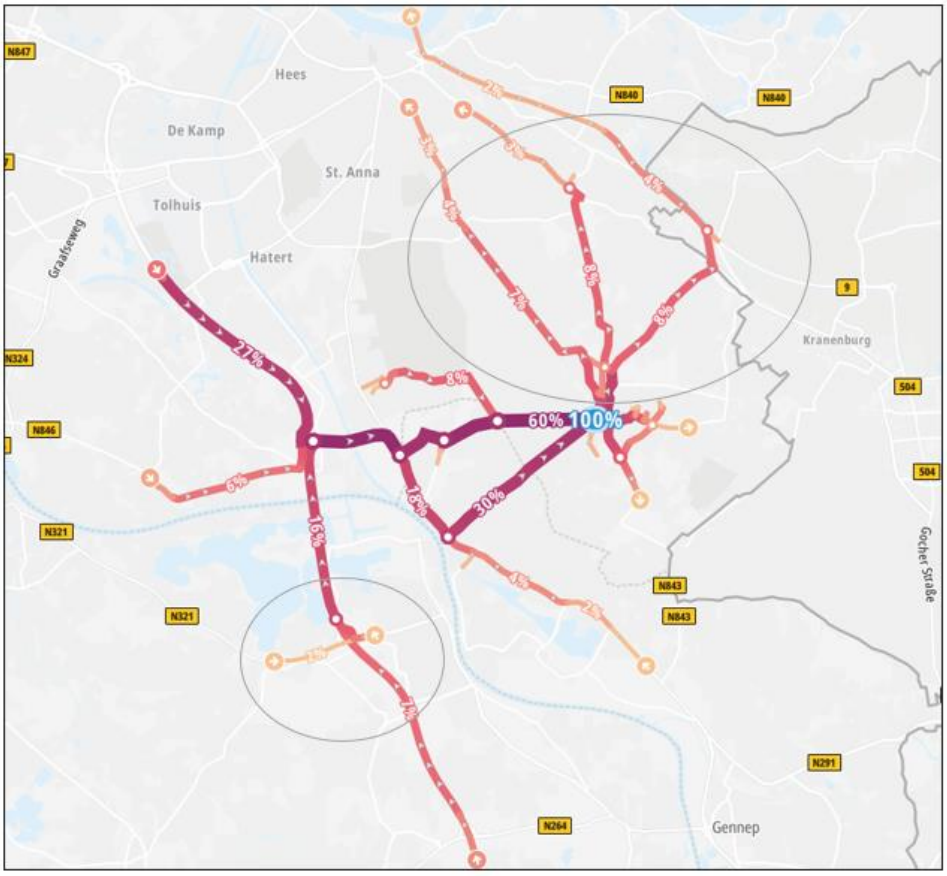
Figuur 2-12: Resultaat selected link analyse doorgaand verkeer Groesbeek - A73 avondspits

2.3.4.2 *Verdeling verkeer A73 - Groesbeek*

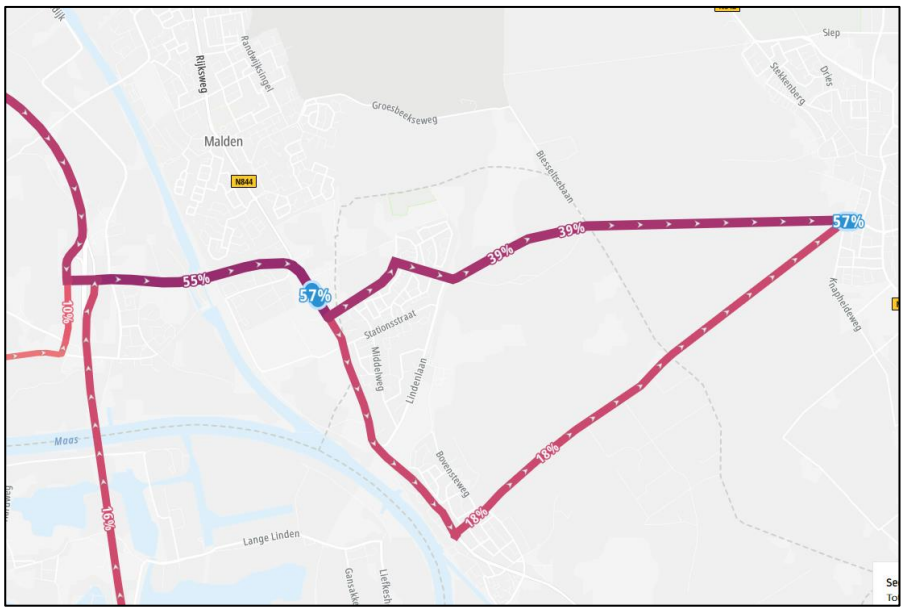
In onderstaande afbeeldingen is eenzelfde analyse uitgevoerd voor verkeer tussen de A73 en Groesbeek voor beide spitsperioden. Hierbij is het gekozen wegvak hetzelfde als hiervoor maar dan in de andere richting: dus waar het verkeer van de Rijlaan en Mooksebaan bij elkaar komen net voor de kern van Groesbeek.

Figuur 2-13 en Figuur 2-14 tonen de resultaten voor de ochtendspits. Hieruit is het volgende af te leiden:

- De ochtendspits A73-Groesbeek kent een duidelijk omgekeerd patroon ten opzichte van de avondspits Groesbeek-A73.
- 57% tot 60% van het verkeer is doorgaand verkeer. Het overige verkeer komt uit Malden (10%), Molenhoek (10%), Mook of ten zuiden van Mook (17%).
- 27% tot 36% komt uit het noorden van de A73, 14% tot 17% uit het zuiden. Een aanzienlijk deel (9% tot 10% van de 14% tot 17%) van dit verkeer uit het zuiden komt uit Cuijk.

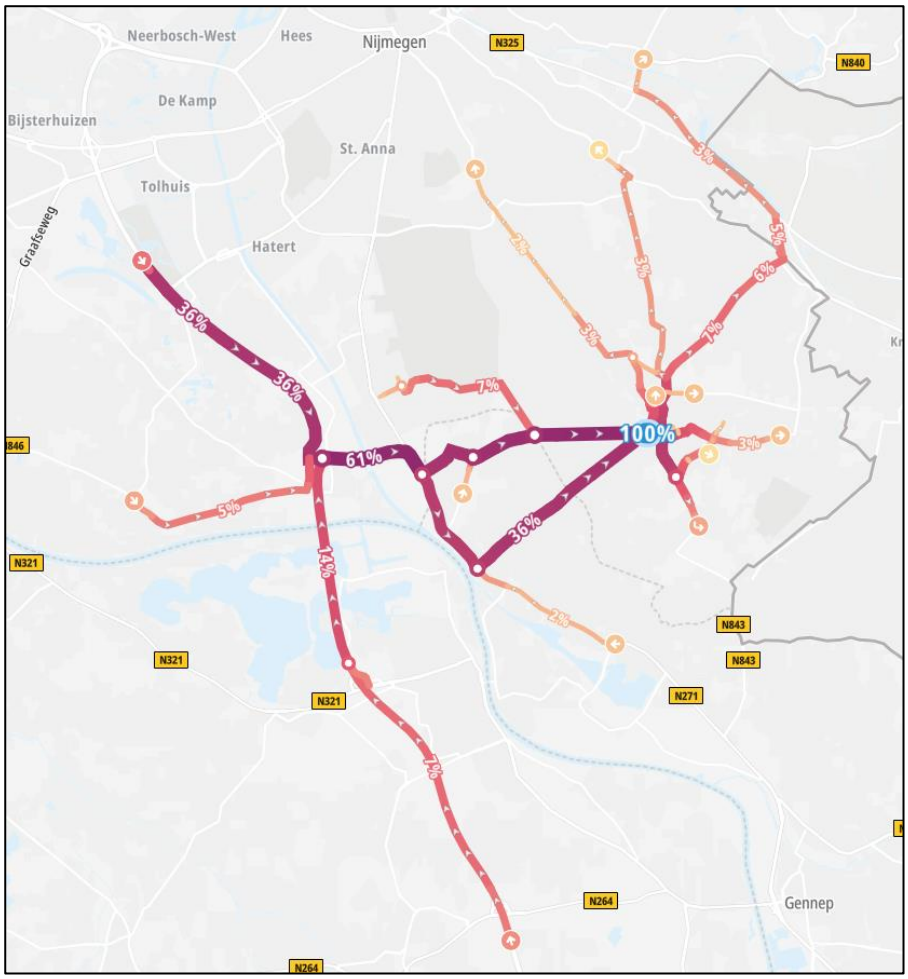


Figuur 2-13: Resultaat selected link analyse A73 - Groesbeek ochtendspits

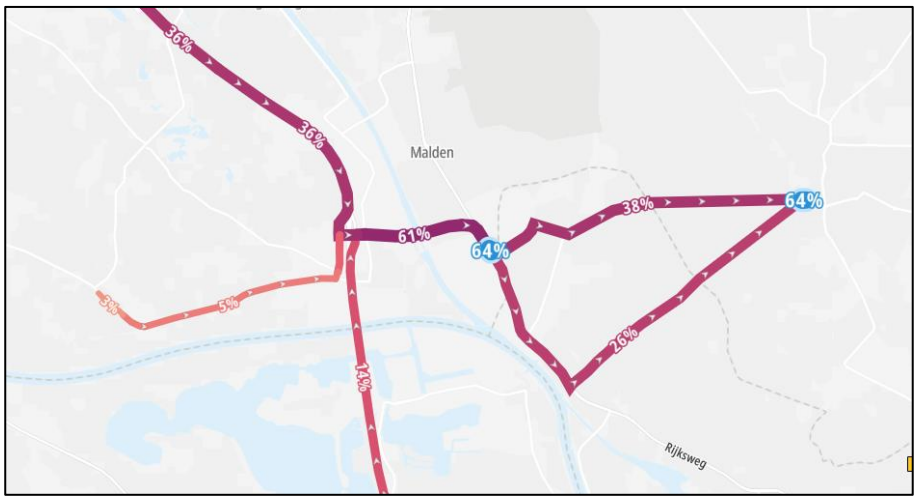


Figuur 2-14: Resultaat selected link analyse doorgaand verkeer A73 - Groesbeek ochtendspits

Figuur 2-15 en Figuur 2-16 tonen de resultaten van dezelfde selected link analyse voor de avondspits.



Figuur 2-15: Resultaat selected link analyse A73 - Groesbeek avondspits



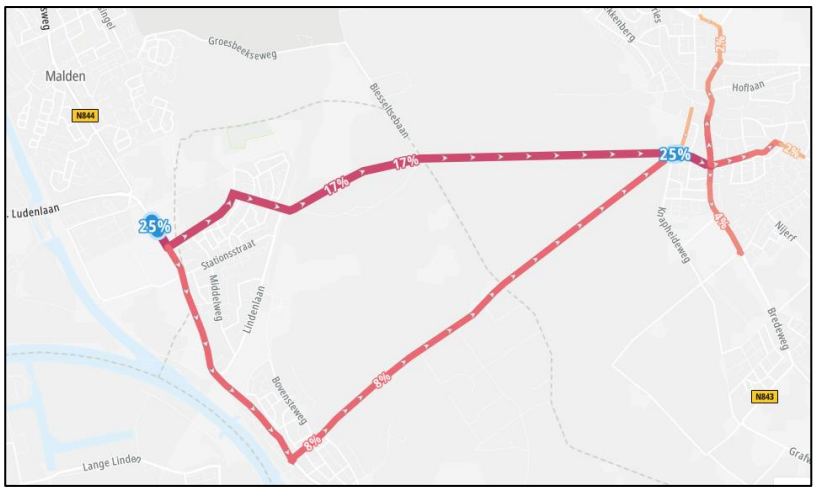
Figuur 2-16: Resultaat selected link analyse doorgaand verkeer A73 - Groesbeek avondspits

Voor de avondspits valt af te leiden dat:

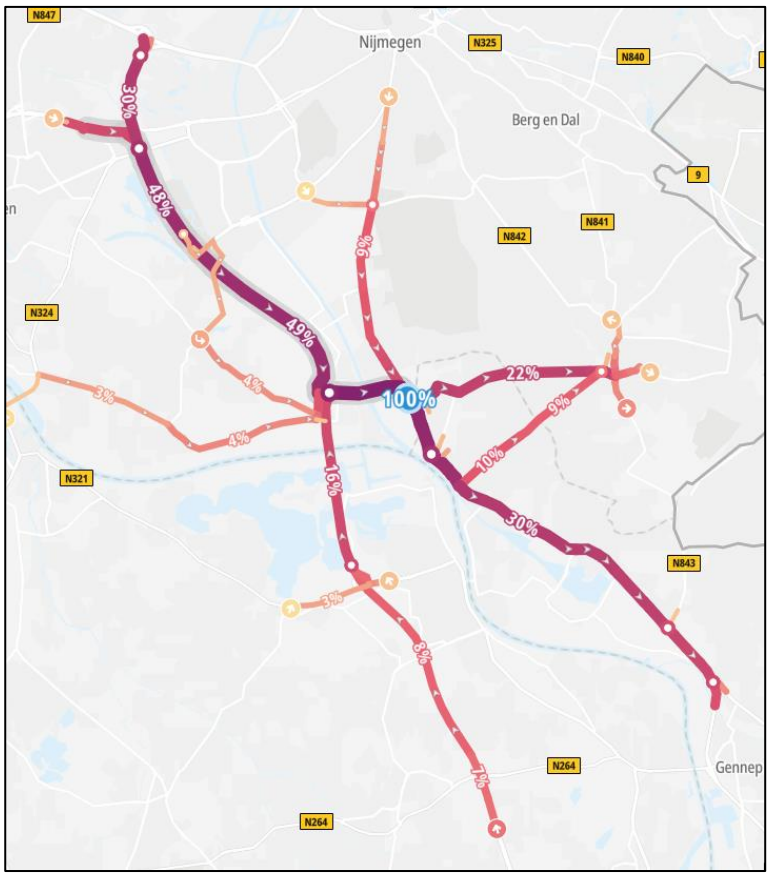
- 56% tot 58% van het verkeer na de samenkomst Rijlaan/Mooksebaan komt van de route Rijlaan, 42% tot 44% via de Mooksebaan.
- 64% tot 65% van het verkeer doorgaand verkeer is. Het overige verkeer richting Groesbeek komt uit Molenhoek (10%), Malden (8%), Rijksweg of Mook (10%).
- 36% tot 40% komt vanaf de A73 uit het noorden, 14% uit het zuiden waarvan 5% tot 6% uit Cuijk komt.
- 14% tot 15% heeft een bestemming buiten de kern Groesbeek. Het merendeel gaat naar Nijmegen/Nijmegen zuidoost.

2.3.4.3 Verdeling verkeer Rijksweg - Groesbeek

Tot slot is gekeken naar het aandeel verkeer op de Rijksweg dat richting Groesbeek rijdt. Uit de analyse blijkt dat dit om een aandeel van 22% tot 25% in de ochtendspits en 23% tot 27% in avondspits gaat. De Rijksweg wordt veelal gebruikt voor de ontsluiting van de kernen langs de Rijksweg (Gennep, Middelaar, Mook, Molenhoek, Malden tussen de kernen en van en naar de A73.



Figuur 2-17: Resultaat selected link analyse doorgaand verkeer Rijksweg - Groesbeek ochtendspits.



Figuur 2-18: Resultaat selected link analyse Rijksweg - Groesbeek ochtendspits

Op basis van de intensiteiten rijdt er in Molenhoek meer verkeer dan in Mook. Echter heeft Mook wel meer vrachtverkeer. Op basis van de tellingen en selected link analyses is zichtbaar dat er sprake is van doorgaand verkeer tussen A73 en Groesbeek (en vice versa) in de kernen Mook en Molenhoek. Afhankelijk van de rijrichting en het tijdstip (ochtend- of avondspits) varieert het aandeel doorgaand verkeer tussen 50% en 75%. In deze selected link analyse is doorgaand verkeer gedefinieerd als verkeer dat zowel gemeten is bij de splitsing/samenvoeging Rijlaan/Mooksebaan in Groesbeek als op het wegvak op de Rijksweg net ten noorden van de Ringbaan. Dit wil ook zeggen dat er ook een aanzienlijk deel verkeer uit of naar Groesbeek een bestemming of herkomst heeft in Malden, Molenhoek, Mook of ten zuiden van Mook en dus niet doorrijdt naar de A73.

Qua snelheden wordt er bijna overal een hogere V85 gemeten dan de maximum snelheid. Dit wijst erop dat er structureel harder wordt gereden dan toegestaan.

2.4 Weginrichting

In het Mobiliteitsplan wordt aangegeven dat de inrichting van diverse wegen niet overeenkomt met de functie. Daarom is gekeken naar de huidige weginrichting van de Ringbaan, Heumensebaan en Groesbeekseweg.

2.4.1 Ringbaan

De Ringbaan is een weg met één rijstrook per rijrichting zonder asmarkering gelegen in een 30 km/uur gebied en kent aan beide zijden een smalle fietsstrook van circa 1,5 meter. De totale breedte van de weg bedraagt circa 8,8 meter. De rijrichtingen zijn niet met markering gescheiden en op enkele plaatsen zijn wegversmallingen, al dan niet in combinatie met busdrempels, toegepast. Aan de zijde van de woningen is op veel plaatsen sprake van langsparkeren en is een trottoir aanwezig. Voor alle kruispunten geldt dat rechts voorrang heeft, behalve ter hoogte van de oversteek met de fietsstraat Middelweg. Hier dient het autoverkeer te stoppen, alvorens ze het kruispunt op kunnen rijden. De kruispuntvlakken zijn enkel voorzien van taludmarkering, maar niet verder geaccentueerd, waardoor ze mogelijk niet goed opvallen.



Figuur 2-19: Huidige weginrichting Ringbaan

De Ringbaan ligt weliswaar in een 30 km/uur zone, maar kent diverse wegkenmerken die hier niet aan voldoen. Dit omvat met name de breedte en verhardingssoort van de weg, de aanwezigheid van fietsstroken en de voorrangsregeling ter hoogte van de Middelweg. Dit zorgt voor een vertekend beeld voor weggebruikers, waardoor ze de indruk kunnen krijgen dat ze hier 50 km/uur of zelfs harder mogen rijden (uitgaande dat ze geen rekening houden met de aanwezige bebording in verband met geldende maximum snelheid).

2.4.2 Heumensebaan

De Heumensebaan is in de kern van Molenhoek een weg met één rijstrook per rijrichting zonder asmarkering gelegen in een 30 km/uur gebied. De breedte van de weg varieert tussen de 6,5 en 5,5 meter. Er zijn geen aparte fietsvoorzieningen aanwezig en aan de zuidzijde van de Heumensebaan zijn op sommige plekken parkeervakken voorzien. Langs de gehele zuidzijde ligt een trottoir. Daarnaast zijn er vijf voetgangersoversteekplaatsen met een zebrapad over de Heumensebaan aangelegd. Buiten de taludmarkering zijn de kruispuntvlakken niet geaccentueerd, waardoor de kruispunten mogelijk niet goed opvallen. Voor alle kruispunten geldt voorrang van rechts, behalve voor de bestuurders uit de Lierdwarsweg.



Figuur 2-20: Huidige weginrichting Heumensebaan

Door de inrichting en omgevingsfactoren zoals de parkeerhavens met parkeerhoek van 90°, woningen en/of deuren van fietsenstalling dicht langs de weg, geen aparte rijstroken, voorrangsregeling en minimale breedte ter hoogte van de parkeervakken lijkt de Heumensebaan binnen Molenhoek niet ontworpen voor een doorstromingsfunctie. Echter is het ook niet ingericht als 30 km/h weg. Daarvoor is de weg te breed en is asfalt niet de meest gewenste verhardingssoort.

2.4.3 Groesbeekseweg

De Groesbeekseweg kent verschillende profielen. In Mook ligt de Groesbeekseweg in een 30 km/uur zone, die start/eindigt ter hoogte van de Generaal Gavinstraat. In de schoolomgeving is asfalt met een klinkermotief toegepast en liggen fietssuggestiestroken van 1,5 meter breed. Daarnaast is sprake van langsparkeren. De weg is hier ongeveer 6 meter breed. Ondanks dat sprake is van een 30 km/uur zone is verkeer op de Groesbeekseweg in de voorrang. Ter hoogte van de Koningin Julianastraat verandert de rijbaan voor het autoverkeer naar grijs asfalt. Er zijn nog altijd fietssugesstiestroken (1,5 meter breed) en het verkeer op de Groesbeekseweg is in de voorrang. De weg blijft circa 6 meter breed.

Bij het uitrijden van de 30 km/uur zone wordt de maximumsnelheid 50 km/uur, verdwijnt het trottoir en gaan de fietssuggestiestroken over in een fietsstrook. De rijbaanbreedte van het autoverkeer neemt toe van circa 3 tot 6 meter en de rijrichtingen zijn met markering van elkaar gescheiden. Kruispuntvlakken zijn met taludmarkering vormgegeven en op enkele plekken zijn wegversmallingen toegepast. Ter hoogte van de wegversmallingen wordt het fietsverkeer fysiek van het overig verkeer gescheiden. Bij de provinciegrens gaat het aanliggend fietspad over op een vrijliggend fietspad en neemt de maximum snelheid naar 80 km/uur toe.

Ten slotte is het belangrijk om te melden dat de Groesbeekseweg buiten de bebouwde kom een berg is. Het gevolg hierdoor is dat bergopwaarts voor vrachtwagens en fietsers het moeilijk is om een bepaalde snelheid te behalen, terwijl bergafwaarts eenvoudig harder kan worden gereden. Voor de fietser is het zelfs met remmen uitdagend om onder de 30 km/h te blijven.



Figuur 2-21: Huidige weginrichting Groesbeekseweg

Voor de drie onderzochte wegen is de inrichting niet optimaal in relatie tot de functie en gewenste maximumsnelheid van de weg. Dit kan zorgen voor problemen qua snelheid, verkeersveiligheid, geloofwaardigheid en leefbaarheid.

2.5 Verkeersveiligheid

De analyse naar de verkeersveiligheid kijkt enerzijds naar de geregistreerde ongevallendata en anderzijds naar locaties en verkeersgedrag die door de omwonenden als onveilig worden beschouwd. De geregistreerde ongevallendata geeft een eerste indicatie van de (aanwezigheid van) verkeersveiligheidsknelpunten in de infrastructuur, maar biedt onvoldoende inzicht om een gedetailleerd beeld van de verkeersveiligheidsknelpunten op het netwerk te verkrijgen. Immers, niet alle ongevallen worden (correct) geregistreerd en ook situaties die bijna in een ongeval resulteren, dienen zoveel mogelijk voorkomen te worden. Hiervoor zijn enerzijds de klachten en meldingen die bij de gemeente bekend zijn geïnventariseerd, anderzijds zijn via digitale interviews de dorpsraden en lokale actiegroepen bevraagd naar de belangrijkste verkeersonveiligheidspunten.

2.5.1 Geregistreerde ongevallendata

Met behulp van VIA-Stat[3] zijn de geregistreerde ongevallen in de gemeente Mook en Middelaar geanalyseerd. Hierbij is zowel gekeken naar het ongevallenbeeld op de routes tussen Groesbeek en de A73, als naar de gemeente Mook en Middelaar als geheel . De analyse van de ongevallendata richt zich op de periode 2017-2021. Hierbij dient opgemerkt te worden dat er binnen deze periode enkele infrastructurele aanpassingen hebben plaatsgevonden op het kruispunt Middelweg – Heumensebaan, waarbij een nieuwe fietsverbinding is gecreëerd en het kruispunt enkele malen is aangepast om de verkeersveiligheid te vergroten. Ook dient opgemerkt te worden dat de analyse is gebaseerd op de geregistreerde ongevallen. Door de onderregistratie[4] ligt het werkelijke aantal ongevallen waarschijnlijk hoger.

In de gemeente Mook en Middelaar zijn tussen 2017 en 2021 123 ongevallen geregistreerd, waarvan in 26 gevallen sprake was van letselongevallen en in 2 gevallen van een dodelijk ongeval. De dodelijke ongevallen werden geregistreerd op de Groesbeekseweg ter hoogte van de zijstraat Generaal Gavinstraat (2 fietsers onderling) en op de N271 nabij de zijstraat Startse Dalweg (eenzijdig auto-ongeval).

Op de routes tussen de A73 en Groesbeek, via de Heumensebaan-Ringbaan en de N271-Groesbeekseweg, werden in de periode 2017-2021 54 ongevallen geregistreerd, waarvan 14 met letsel en 1 dodelijk ongeval (zie ook Figuur 2-22). Het hoogste aantal ongevallen werd geregistreerd op het kruispunt Lindelaan – N271, waar 6 ongevallen plaatsvonden. Andere locaties waar meerdere ongevallen werden geregistreerd zijn bij het kruispunt Middelweg – Ringbaan en op de Ringbaan tussen de Esdoornlaan en de Heumensebaan (elk 3 ongevallen in 5 jaar tijd). Deze aantallen zijn dermate laag dat niet gesproken kan worden over een verkeersongevallenconcentratie of ‘black-spot’.

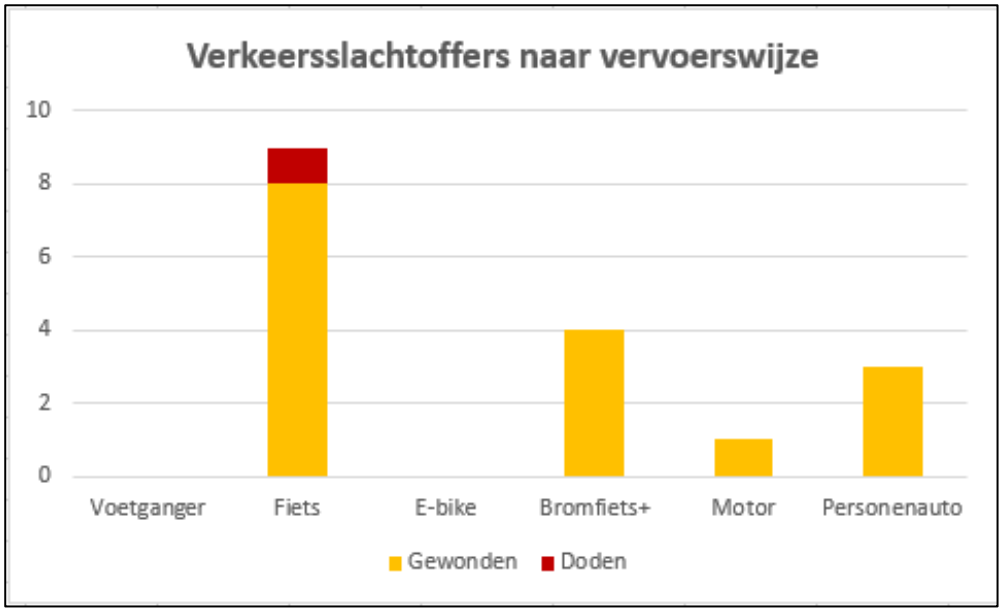
[3] VIA-Stat maakt gebruik van de STAR-database. Dit is een initiatief van de Nationale Politie, het Verbond van Verzekeraars en VIA Traffic Solutions Software dat gezien kan worden als een aanvulling op het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) van de politie.

[4] Niet alle ongevallen worden door de politie (correct en volledig) geregistreerd.



Figuur 2-22:De verkeersslachtoffers op de routes tussen de A73 en Groesbeek in de gemeente Mook en Middelaar in de periode 2017-2021

De geregistreerde ongevallen betreffen voornamelijk flankongevallen (10 ongevallen) op de N271 en kop-staart-ongevallen (9 ongevallen) op de verschillende routes. Bij 18 van de 54 geregistreerde ongevallen (circa 35%) was sprake van betrokkenheid van kwetsbare weggebruikers (voetgangers en (brom)fietsers). In Figuur 2-23 is een overzicht opgenomen van het aantal verkeersslachtoffers naar vervoerswijze op de routes tussen de A73 en Groesbeek. Het zijn met name fietsers die gewond raken, gevolgd door bromfietsers. Er zijn geen ongevallen met e-bikes of voetgangers geregistreerd.



Figuur 2-23: De verkeersslachtoffers naar vervoerswijze op de routes tussen de A73 en Groesbeek in de gemeente Mook en Middelaar in de periode 2017-2021

Tijdens het onderzoeksperiode zijn nog enkele ongevallen gebeurd waarvan ook met letsel. Deze zijn nog niet in de data opgenomen, maar wel via mediaberichten bij de onderzoekers bekend geraakt. Het betrof voornamelijk ongevallen bij de kruising van het snelfietspad Middenweg met Ringbaan en een melding over gevallen fietsers bij het afdalen van de Groesbeekseweg.

2.5.2 Subjectieve verkeersonveiligheid

Met betrekking tot de verschillende routes tussen de A73 en Groesbeek zijn de volgende klachten in relatie tot verkeersveiligheidsaspecten bij de gemeente Mook en Middelaar bekend:

Ringbaan - Heumensebaan

- Er is veel doorgaand verkeer tussen de A73 en Groesbeek wat niet de route volgens de routeborden rijdt (via de Groesbeekseweg). De intensiteit op de route is aan de hoge kant.
- Hoge snelheid van het gemotoriseerde verkeer.
- Vrachtverkeer dat er te laat achter komt dat zij het spoorviaduct niet over kunnen. De daaropvolgende keerbewegingen leveren mogelijk gevaarlijke situaties op.
- Onduidelijkheid over de voorrangssituaties op de Ringbaan.
- Agressief rijgedrag nabij de wegversmallingen en het bruggetje.
- Slechte oversteekbaarheid langzaam verkeer Heumensebaan tussen de Ringbaan en Lindelaan.
- Weinig ruimte voor de fietser, met name op de Heumensebaan buiten de bebouwde kom, waar het autoverkeer met 60 km/uur voorbij rijdt.

Groesbeekseweg

- Hoge snelheid van het gemotoriseerde verkeer.
- Oversteekbaarheid kruispunt Bisseltsebaan-Groesbeekseweg.
- Buiten de bebouwde kom is de weg erg breed en zijn er lange rechtstanden, waardoor de snelheid toeneemt en de verkeersveiligheid mogelijk afneemt.
- Binnen de bebouwde kom is de weg smal, waardoor fietsers zich opgejaagd voelen, ondanks de maximumsnelheid van 30km/h.

Uit de interviews met de verschillende stakeholders zijn de volgende aanvullende verkeersveiligheidsaspecten benoemd:

Ringbaan – Heumensebaan

- De voetgangersoversteekplaatsen over de Heumensebaan worden als onveilig beschouwd.
- De fietsoversteek Middelweg wordt als onveilig beschouwd. Bestuurders volgen het STOP-gebod niet altijd op.

Groesbeekseweg

- De hoeveelheid vrachtverkeer in relatie tot de schoolomgeving is onwenselijk.
- De Groesbeekseweg is te smal voor tegemoetkomend vrachtverkeer om elkaar veilig en vlot te laten passeren.
- Vrachtwagens wijken uit over het fietspad om overig gemotoriseerd verkeer in te laten halen.
- Voetgangers op de rotonde worden laat opgemerkt, omdat bestuurders focussen op het kunnen oprijden van de rotonde.

Op basis van de verkeersveiligheidsanalyse is te zien dat er op beide routes diverse locaties zijn waar een of meerdere ongevallen zijn geregistreerd, veelal met een zwakke weggebruiker als betrokkene. Er zijn vier locaties waar meerdere ongevallen zijn geregistreerd: Rijksweg/Lindenlaan, Middelweg/Ringbaan, Ringbaan ter hoogte van wegversmalling en spoorviaduct.

Vanuit de subjectieve verkeersonveiligheid komen diverse factoren aan bod.

2.6 Interviews met stakeholders

Om een goed beeld te verkrijgen van de ervaren overlast van het verkeer tussen Groesbeek en de A73 hebben diverse digitale gesprekken met stakeholders plaatsgevonden. De gemeente heeft de partijen doorgegeven die voor een interview zijn uitgenodigd. De gesprekken zijn gevoerd met de volgende belangengroepen:

- Dorps- en wijkraden:
  - Dorpsraad Molenhoek;
  - Wijkraad De Bisselt;
  - Buurtcomité Maasveld.
- Actiegroepen:
  - BOOMM;
  - DUW – Molenhoek;
  - werkgroep Groesbeekseweg;
  - Kerngroep verkeersproblematiek Heumensebaan – Ringbaan;
  - Eendracht 30;
  - Sportcentrum Lierdal.
- Natuurorganisaties:
  - Natuurmonumenten;
  - landgoed Mookerheide – natuurbegraafplaats;
  - Natuurgroep Animo.
- Gemeenten:
  - gemeente Berg en Dal;
  - gemeente Mook en Middelaar.

2.6.1 Heumensebaan – Ringbaan

Tijdens de interviews zijn de volgende aanvullende zaken met betrekking tot knelpunten op de route Heumensebaan – Ringbaan benoemd:

<u>Algemeen</u>

- DUW heeft een klachtenboek opgesteld om aan te tonen dat er klachten zijn over onveilige verkeerssituaties voor (jonge) kinderen, slaaptekort en geluidsoverslag door een zeer vroege ochtendspits.

<u>Verkeersintensiteiten en geluidsoverlast:</u>

- Er is sprake van een vroege ochtendspits door veel werkenden en bouwvakkers. De aanhangwagens (met losse spullen erin) en de luide muziek zorgen in de vroege ochtenduren (vanaf 5 uur) voor veel geluidsoverlast.
- Het remmen en optrekken bij de gelijkwaardige kruispunten zorgt voor veel geluidsoverlast. Bij een natwegdek is dit nog erger.
- Auto’s komen vaak in groepjes voorbij, waardoor de geluidsoverlast toeneemt.
- Op werkdagen veroorzaakt woon-werkverkeer overlast, in de weekenden het recreatief verkeer.
- Het Jachtslot wordt momenteel gerenoveerd (inclusief toevoeging laagdrempelige horeca). Als dat klaar is, genereert dat ook weer verkeer.
- Verkeer op de Heumensebaan en Ringbaan is in de spitsperioden toegenomen de afgelopen jaren. Mensen beschouwen de route als doorgaande weg.
- De toekomstige woningbouwontwikkelingen zullen nog meer verkeer aantrekken via de route Ringbaan – Heumensebaan.

Situatie rondom het bruggetje

- Voetgangers en fietsers worden van de weg gedrukt ter hoogte van het bruggetje.
- Soms rijden ook vrachtwagens over het bruggetje, wat niet de bedoeling is.

Overig

- Het netwerk van voetpaden is niet compleet. Er ontbreekt een trottoir aan de Heumensebaan, mensen die met de fiets de poort uitlopen, staan direct op de weg.
- De politie kan niet handhaven, omdat de weginrichting niet overeenkomt met een 30 km/uur gebied.
- Achteruit wegrijden haaksparkeervakken Heumensebaan is erg moeilijk.
- De aanrijdroutes van de politie en ambulances zijn via de Ringbaan – Heumensebaan. Mogelijk staat dit maatregelen in de weg.

2.6.2 Groesbeekseweg

Tijdens de interviews zijn de volgende aanvullende zaken met betrekking tot knelpunten op de route Groesbeekseweg benoemd:

Algemeen

- De weginrichting komt niet overeen met de snelheidslimieten, waardoor handhaving door de politie niet mogelijk is.
- Op de weg tussen Groesbeek en Milsbeek zijn maatregelen genomen waardoor er mogelijk meer verkeer in Mook is gekomen.
- De werkgroep Groesbeekseweg heeft een visiestuk opgesteld waarin de klachten ten aanzien van de leefbaarheid en veiligheid zijn opgenomen.

Vrachtverkeer

- Het vrachtverkeer produceert bovenaan de berg een zwaar geluid door het hoge toerental. Bij nat asfalt is ook het rolgeluid van het vrachtverkeer goed hoorbaar. Daarnaast is ook sprake van trillingshinder.
- Het vrachtverkeer kan moeilijk de chicane en de rotonde passeren.

Geluidsoverlast

- Geluidsoverlast door aannemers met aanhangers in de vroege ochtend.

Parkeren

- De parkeerplaatsen bij Bikepark en Mookerheide staan vaak vol, waardoor verkeer elders parkeert zoals in de berm of op het fietspad of er ontstaat zoekverkeer.

2.7 Geluid en gevolgen van wegverkeer

Op basis van de gemeten verkeersintensiteiten is een geluidsmodel opgesteld, waarvan de resultaten in Figuur 2-24, Figuur 2-25 en Figuur 2-26 zijn opgenomen. Het model toont waarden die bestaan uit het gewogen gemiddelde op etmaalniveau. Hierbij worden pieken en dalen uitgemiddeld maar in beperkte mate.

De geluidniveaus zijn conform de Wet geluidhinder als volgt geclassificeerd:

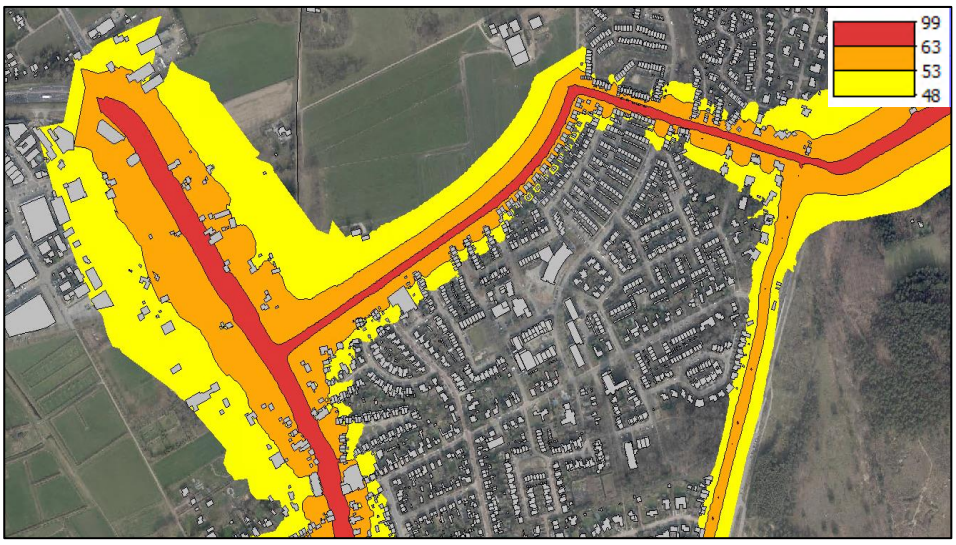
- Minder dan 48 dB: de voorkeursgrenswaarde van het geluidniveau bedraagt 48dB. Boven deze waarde is sprake van een overschrijding.
- 48 dB – 53 dB (gele gebied): ontheffingswaarde voor buiten de bebouwde kom. Een waarde van 50 dB komt overeen met het geluid van regen.
- 53 dB – 63 dB (oranje gebied): ontheffingswaarde voor binnen stedelijk gebied. Een waarde van 50 dB komt overeen met het geluid van regen, 60 dB is het geluid van een normaal gesprek.
- Meer dan 63 dB: te hoog geluidsniveau op de **gevels** van woningen.

Als er gekeken wordt naar het geluidsniveau ten gevolge van de hoeveelheid verkeer valt op dat langs de Rijksweg een aantal huizen aan het rode gebied grenzen met hun gevel. Dit wil zeggen dat deze bewoners, wanneer ze voor hun woning staan of zich vooraan in de woning bevinden met open ramen, bloot staan aan een geluidsniveau tussen 63 dB oplopend tot 99 dB. Dit geluidsniveau komt overeen met het niveau van een normaal gesprek (63 dB) tussen personen tot dat van een I-pod (niet op hoogste geluidsniveau).

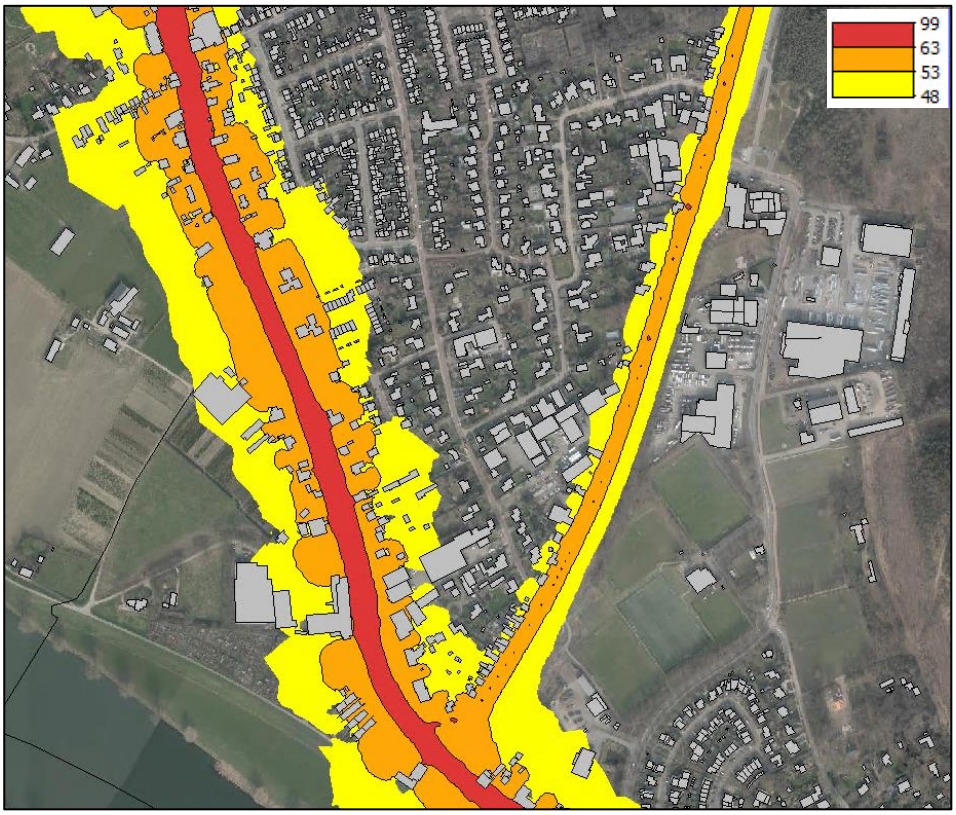
Op de Groesbeekseweg zijn er geen woningen in het rode gebied maar wel diverse woningen in het oranje gebied met een geluidsniveau tussen de 53 en 63 dB. Dit is vergelijkbaar met geluidsniveau van regen tot het voeren van een normaal gesprek. Hierdoor kan het zijn dat een normaal gesprek buiten of voor een open raam door met name een voorbijrijdende vrachtwagen kort kan worden verstoord.

Voor de Ringbaan en de Heumensebaan in Molenhoek geldt dat nagenoeg alle huizen aan in dit gebied niet in het rode gebied liggen. Het merendeel ligt in het oranje gebied met een geluidsniveau tussen de 53 en 63 dB. Dit is vergelijkbaar met geluidsniveau van regen tot het voeren van een normaal gesprek. Op het noordelijk deel van de Heumensebaan is zichtbaar dat het geluid zich niet verspreidt in de breedte maar blijft hangen tussen de gevels van de woningen.

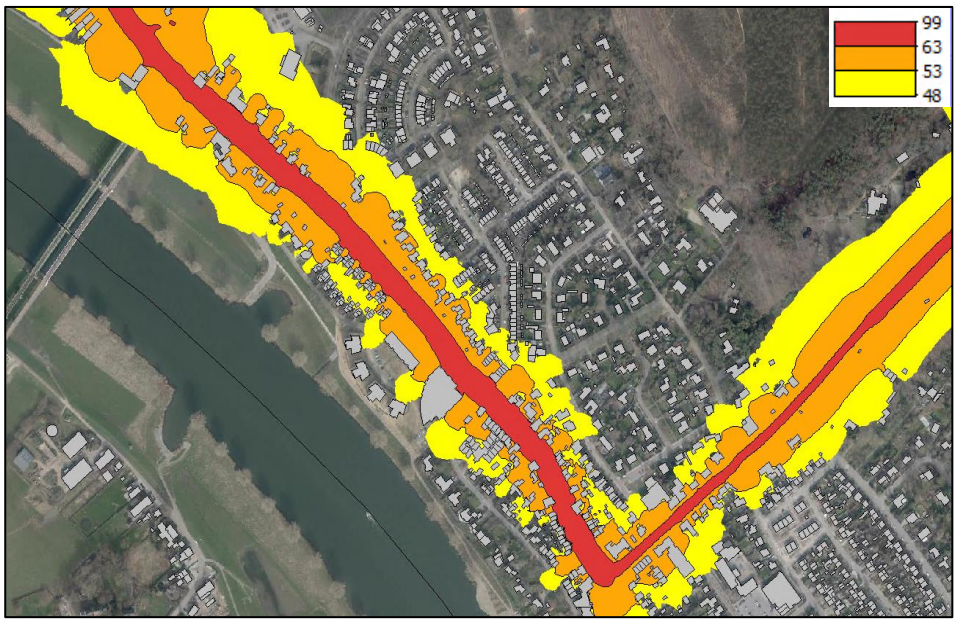
Voor de Lindenlaan en omgeving station blijkt dat het geluidsniveau ten gevolge van voorbijgaand wegverkeer voor bewoners onder de 63 dB blijft.



Figuur 2-24: Geluidsniveau in dB op Molenhoek/Ringbaan/Heumensebaan



Figuur 2-25: Geluidsniveau in dB op het station/Lindenlaan/Bovensteweg



Figuur 2-26: Geluidsniveau in dB op Mook/Groesbeekseweg

Samenvattend kan er worden gesteld dat er voor omwonenden sprake is van geluidsoverlast ten gevolge van het wegverkeer.

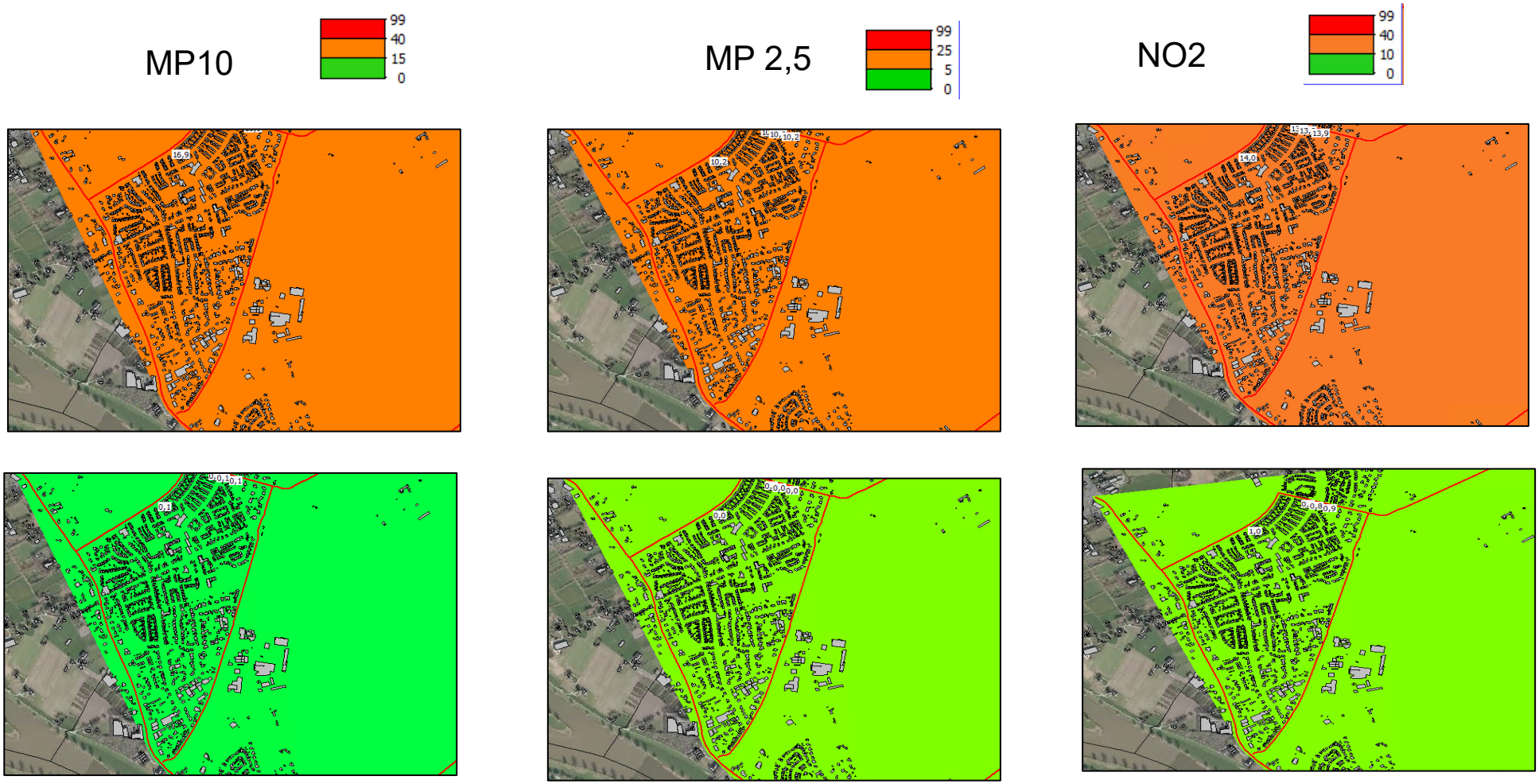
2.8 Milieu

In dit onderzoek is er ook gekeken of en wat voor nadelige milieueffecten het verkeer veroorzaakt in de gebieden. Er is hiervoor gekeken naar de MP_{10}, $MP_{2,5}$ en NO_2. De maximaal toegestane normen van het WHO zijn: MP_{10} 15 µg/m^3, MP 2,5 5 µg/m^3 en voor NO_2 10 µg/m^3. Wanneer er van de Nederlandse norm van de Wet milieubeheer wordt uitgegaan, zijn de maximale normen als volgt: MP_{10} 40 µg/m^3, $MP_{2,5}$ 25 µg/m^3 en voor NO_2 40 µg/m^3.

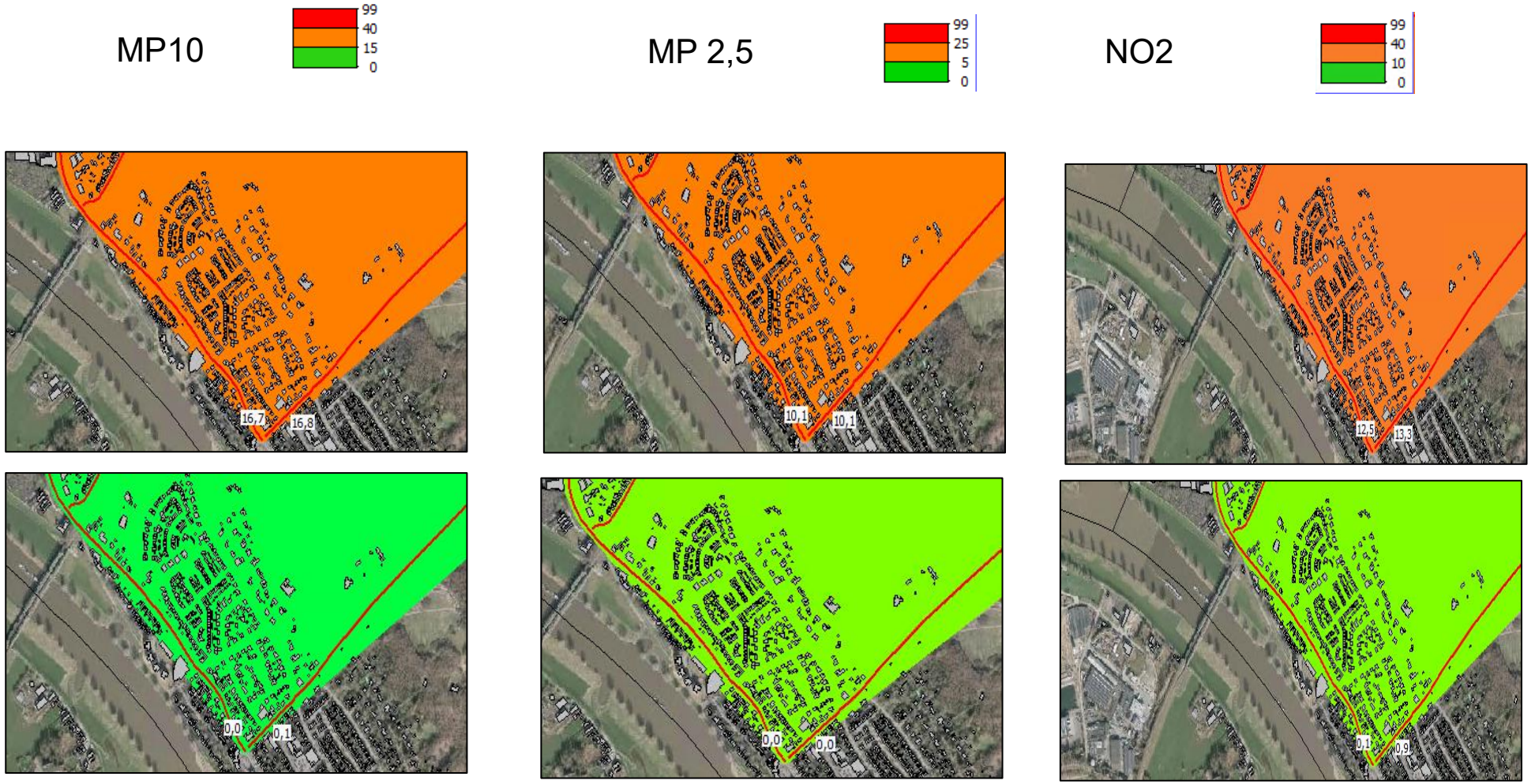
Uit Figuur 2-27 valt op te maken dat in Molenhoek de waarde van de WHO worden overschreden met betrekking tot het MP_{10}, $MP_{2,5}$ en NO_2 gehalte in het gebied. Echter is het aandeel door het wegverkeer hier laag. Met name de ligging en omgeving van de gemeente zorgt voor de overschrijding van de WHO-waarden. De totale waarden blijven wel ruim onder de grenswaarden van de Nederlandse norm.

Figuur 2-28 laat hetzelfde beeld zien waarbij het MP_{10}, $MP_{2,5}$ en NO_2 gehalte in Mook overschreden wordt uitgaande van de WHO-richtlijnen. Echter wordt 0,1 µg/m^3 MP_{10} en 0,0 µg/m^3 $MP_{2.5}$ en maximaal 0,9 µg/m^3 NO_2 veroorzaakt door verkeer en blijven de waarden ruim onder de normen van de Nederlandse wet Milieubeheer.

De resultaten van het onderzoek naar milieubelasting in de gebieden laten zien dat in bijna alle gevallen de maximale waardes die opgesteld zijn door de WHO overschreden worden. Alleen voor MP_{10} is dit niet het geval in het stationsgebied, de Lindenlaan. De maximale waarde die zijn opgesteld in de Wet milieubeheer worden in geen van de gebieden overschreden. Als er wordt gekeken naar welk aandeel het verkeer in de gebieden heeft op de algehele milieubelasting in de gebieden, blijkt het aandeel van het verkeer hierin nihil is. De milieubelasting in het gebied wordt hoofdzakelijk door andere aspecten veroorzaakt.



Figuur 2-27: Milieu uitstoot Molenhoek (bovenaan totale uitstoot, onderaan aandeel door verkeer)



Figuur 2-28: Milieu uitstoot Mook (bovenaan totale uitstoot, onderaan aandeel door verkeer)

2.9 Verkeersgenerende ontwikkelingen in Mook, Molenhoek en Groesbeek

2.9.1 Woningbouwontwikkelingen

Net als de rest van Nederland staat ook de regio Nijmegen - Arnhem voor een woningbouwopgave. Ook in Groesbeek en Molenhoek gaan woningbouwontwikkelingen plaatsvinden. Het gaat om respectievelijk 2.000 woningen in Groesbeek en 250 woningen in Molenhoek-Zuid. Om het effect van de woningbouwontwikkeling in te schatten, zijn onderstaande verkeerskundige uitgangspunten gehanteerd. Het betreft een eerste inschatting op basis van kencijfers, aangezien de plannen voor de woningbouwontwikkelingen nog niet concreet zijn uitgewerkt.

- Elke woning genereert gemiddeld vijf verplaatsingen per dag.
- Molenhoek-Zuid: + 250 woningen:
  - Totale verkeersgeneratie: 1.250 voertuigverplaatsingen per dag.
  - Circa 20% is richting Groesbeek georiënteerd, via de Groesbeekseweg, de overige 1.000 verplaatsingen hebben andere bestemmingen. Het verwachte effect is +250 voertuigverplaatsingen per dag op de Groesbeekseweg.
- Groesbeek: + 2.000 woningen:
  - Totale verkeersgeneratie: 10.000 voertuigverplaatsingen per dag.
  - Circa 10% van het verkeer in Groesbeek is richting de A73 georiënteerd. Hiervan verdeelt het verkeer zich over twee wegen:
    - Circa 1/3 via route Groesbeekseweg, ofwel circa +350 voertuigverplaatsingen per dag.
    - Circa 2/3 via route Ringbaan – Heumensebaan, ofwel circa +650 voertuigverplaatsingen per dag.

2.9.2 Effect natuurbegraafplaats en jachtslot

In mei 2017 heeft Goudappel Coffeng onderzoek gedaan naar de verkeersgeneratie bij volledige ingebruikname van de natuurbegraafplaats en gebruik van het Jachtslot. Hierbij is hun conclusie dat er rekening gehouden moet worden met 250 extra verplaatsingen per dag op de Heumensebaan en Ringbaan. Er dient wel opgemerkt te worden dat deze verplaatsingen meestal in de verkeersluwere momenten van de dag of het weekend verwacht worden en minder in de ochtendspits.

2.9.3 Toekomstige intensiteit

Tabel 2-3 geeft een overzicht van de huidige intensiteiten en de te verwachten intensiteiten op basis van bovenstaande gegevens en een algemene autonome verkeersgroei van 1% per jaar voor de komende tien jaar.

Tabel 2-3: Inschatting van de toekomstige intensiteit

	Ringbaan (GOW30)*	Heumensebaan (ETW 30)*	Lindenlaan (ETW 30 of GOW 30)*	Groesbeekseweg (30 km/uur zone kern Mook)*
Huidige intensiteit	6.850	5.250	1.400	4.900
Autonome groei (1% per jaar gedurende 10 jaar)	700	550	150	500
Woningen Molenhoek Zuid (250)				250
Woningen Groesbeek (2000)	650	650		350
Jachtslot en natuurbegraafplaats	250	250		
Toekomstige intensiteit over 10 jaar na volledige realisatie woningen	**8.450**	**6.700**	**1.550**	**6.000**

Wanneer de intensiteit wordt vergeleken met de capaciteit van de weg geldt dat wanneer deze wegen als gebiedsontsluitingswegen zoals een GOW30 worden ingericht er op alle wegen voldoende restcapaciteit is. De gehanteerde capaciteit van een GOW30 is binnen dit onderzoek 10.000 motorvoertuigen per etmaal.

Indien alle wegen als erftoegangsweg worden ingericht, wil dit zeggen dat zowel op de Lindenlaan als Groesbeekseweg de capaciteit niet wordt bereikt. De Heumensebaan zit tegen de bovengrens aan en wordt daarmee zwaar belast indien het de functie erftoegangsweg heeft.

2.10 Samenvatting fase 1 probleem en oorzaak

Wanneer er gekeken wordt naar de onderzoeksvraag zijn er diverse elementen die beantwoord of bevestigd kunnen worden na afronden van fase 1. Wanneer de onderzoeksvraag wordt vertaald naar onderzoeksvragen die in deze fase zijn behandeld, zijn volgende vragen relevant:

- *Wat is de huidige verkeerssituatie op de doorgaande verkeersroutes A73-Groesbeek door de kernen Mook en Molenhoek?*
- *Welke overlast (probleem) brengt dit met zich mee in de kernen van Mook en Molenhoek en wat is hiervan de oorzaak?*

Zowel door de kern Mook als Molenhoek is vastgesteld dat er sprake is van doorgaand verkeer tussen A73 en Groesbeek en vice versa. Dit loopt afhankelijk van de rijrichting en tijdstip op werkdagen op van 50-75% van het verkeer dat vanuit Groesbeek richting Mook en Molenhoek rijdt (100% is het verkeer op het wegvak Mooksebaan tussen Rijlaan en Houtsebaan in Groesbeek). Dit wil ook zeggen dat een aanzienlijk aandeel van dit verkeer een bestemming of herkomst heeft in Malden (8%), Molenhoek (10%), Mook (10%) of ten zuiden van Mook (5%). Op zich is het goed te verklaren waarom er doorgaand verkeer aanwezig is op de Ringbaan/Heumensebaan en Groesbeekseweg. Enerzijds zijn er weinig andere opties door de ruimtelijke ordening. Qua ruimtelijke ordening zijn er in het gebied enkele beperkende factoren zoals het bergachtige gebied, aanwezigheid van de Duitse grens en de Maas en in beperkende mate ook de Waal. Dit zorgt er mede voor dat verkeer uit Groesbeek alleen via Mook en Molenhoek toegang heeft tot het Nederlandse hoofdwegennet. Uit de selected link analyse blijkt het verkeer uit Groesbeek hier ook echt behoefte aan te hebben. Anderzijds zijn deze wegen in het Mobiliteitsplan benoemd als gebiedsontsluitingswegen. Kijkend naar de selected link analyse zit het doorgaand verkeer dus wel op de daartoe meest geschikte wegen.

De intensiteiten op de wegen Ringbaan/Heumensebaan en Groesbeekseweg nemen toe maar zijn nog niet in die mate dat er sprake is van file of doorstromingsproblemen. Ook in de toekomst zijn er geen doorstromingsproblemen te verwachten. Op de Lindenlaan is er nog wel restruimte. Deze weg lijkt nu niet volledig benut volgens haar functie.

De problemen worden voornamelijk gesignaleerd in het domein van leefbaarheid: snelheid, geluidsoverlast, verkeersonveiligheid en oversteekbaarheid ten gevolge van het aanwezige verkeer (doorgaand verkeer en verkeer met herkomst en/of bestemming in het gebied). Door omwonenden van de Ringbaan/Heumensebaan en Groesbeekseweg wordt vooral naar het doorgaande verkeer verwezen als veroorzaker van dit probleem. Specifiek in Mook wordt de hoeveelheid vrachtverkeer als probleem ervaren.

Voor het gehele gebied is vastgesteld dat er over het algemeen te hard wordt gereden. Een van de oorzaken hiervan is de discrepantie tussen de weginrichting, de functie van de weg en de geldende maximum snelheid. Qua verkeersveiligheid zijn er geen black spots maar zijn er wel diverse ongevallen geregistreerd. Hierbij is er regelmatig een zwakke weggebruiker betrokken. Ook het aspect geluidsoverlast door het wegverkeer wordt terecht als probleem ervaren. Qua uitstoot heeft het verkeer maar een beperkt aandeel en spelen voornamelijk andere omgevingsfactoren een rol. Voor de totale uitstoot geldt dat het gebied binnen de Nederlandse normen blijft maar net boven de normen van WHO zit.

De woningbouwontwikkelingen hebben een negatieve invloed op de drukte in de kernen. Hierdoor zal de drukte in Molenhoek en Mook verder toenemen. Wanneer gekozen wordt om de betreffende wegen de functie van gebiedsontsluitingsweg te geven en ook zo te ontwerpen, worden er ondanks de groei geen doorstromingsprobleem verwacht.

3. Fase 2: Doelstellingen

Uit de knelpuntenanalyse blijkt dat er met name sprake van een leefbaarheidsprobleem is. Om tot goede oplossingsrichtingen te komen, is het belangrijk om eerst de doelstellingen te formuleren waaraan de oplossingsrichtingen moeten voldoen.

Met de focusgroep zijn de volgende doelstellingen bepaald:

- Ze moeten inspelen op de problematiek en oorzaak.
- Voldoen aan de doelstellingen:
  - leefbaarheid en veiligheid hebben prioriteit;
  - aanpakken verkeersonveiligheid, geluid en snelheid;
  - geen waterbedeffect, gelijke verdeling van de lasten[5];
  - minderen van verkeer;
  - behoud van hoeveelheid groen en eventueel toevoegen groen;
  - toekomstvisie/-beeld;
  - op lange termijn houdbaar zijn;
  - alle stakeholders worden serieus genomen;
  - het oplossen van de agressie en de conflicten bij het spoorviaduct.
- Passen binnen de opdracht:
  “Hoe is de huidige verkeerssituatie op de doorgaande verkeersroutes A73 – Groesbeek door de kernen Mook en Molenhoek en welke oplossingen en maatregelen zijn er mogelijk om de overlast van doorgaand verkeer te verminderen, dan wel te beëindigen? Hierbij denken aan de bestaande infrastructuur en de mogelijkheid van nieuwe verkeersverbindingen.”
- Rekening houden met toekomst, zowel de autonome groei als woningbouw- en gebiedsontwikkelingen.

[5] Deze twee doelstellingen spreken elkaar in bepaalde mate tegen. Kern hiervan is dat de resterende overlast proportioneel is en niet moet zorgen voor grotere problemen in een ander gebied.

4. Fase 3: Oplossingsrichtingen

4.1 Proces

Bij het bepalen van oplossingsrichtingen is de mobiliteitsladder (Figuur 4-1) doorlopen. De Mobiliteitsladder is een model waarbij eerst gekeken wordt naar het beïnvloeden van de vraag, vervolgens pas naar het vergroten van het aanbod. De gedachte hierbij is dat eerst wordt gekeken naar het reduceren van de verkeersvraag, alvorens wordt nagedacht over het beter benutten van de bestaande infrastructuur of, in het 'slechtste' geval, het toevoegen van extra verkeersinfrastructuur.



Figuur 4-1: De mobiliteitsladder die gebruikt is in het proces bij het formuleren van de oplossingsrichtingen

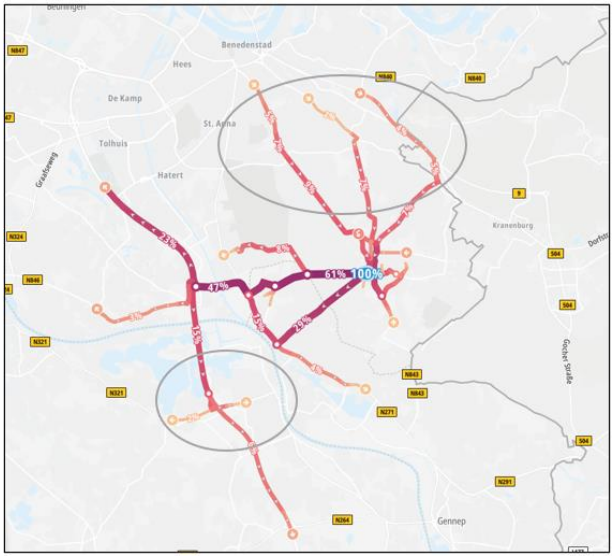
Tijdens het onderzoek zijn verschillende oplossingsrichtingen onderzocht. Ook de oplossingsrichtingen die na nader onderzoek toch niet kansrijk bleken, zijn in deze rapportage opgenomen.

4.2 Vraagbeïnvloeding

De oplossingsrichtingen met betrekking tot het beïnvloeden van de verkeersvraag van het doorgaand verkeer tussen Groesbeek en de A73 lijken weinig kansrijk of handelen in de marges. Uit de analyse blijkt dat dit verkeer zich verplaatst naar verdere locaties en verspreidt over het land. Hierdoor is het moeilijk om voor deze doelgroep iets te organiseren in de trend van openbaar vervoer. Voor de fiets zijn de afstanden sowieso te groot.

Oplossingsrichtingen die mogelijk een klein effect hebben op de vraagbeïnvloeding, zijn de volgende:

1. De komst van 2.000 nieuwe woningen in Groesbeek en 250 nieuwe woningen in Molenhoek Zuid zorgen voor extra verplaatsingen waardoor de leefbaarheid in Molenhoek en Mook (verder) onder druk komt te staan. Vanuit de te verwachten intensiteiten worden er bij voorkeur minder dan 1.500 woningen gerealiseerd in Groesbeek. Hierdoor worden per dag 250 verplaatsingen minder gemaakt door Mook en Molenhoek. Deze ruimte is nodig om, samen met aanvullende maatregelen, de verkeersdrukte te kunnen managen.
   Aanvullend moet worden gekeken naar het te verwachten verplaatsingspatroon van de toekomstige bewoners in Molenhoek Zuid en Groesbeek. Voor de belasting van het wegennetwerk in Mook en Molenhoek zou het goed zijn om personen met veel bestemmingen in Groesbeek of Nijmegen in Groesbeek te vestigen. Mensen met een relatie met de A73 zouden beter in Molenhoek Zuid gevestigd worden. Hierdoor wordt de belasting in Mook en Molenhoek minder groot dan nu berekend. Om dit te realiseren moet gemeente Mook en Middelaar in gesprek met gemeente Berg en Dal. Het effect van deze oplossing wordt als zeer klein gezien omdat bij het bepalen van een woonlocatie meer factoren meespelen en nieuwe bewoners niet zomaar bereid zijn om zich op een andere locatie of in een andere gemeente te vestigen. Het is daarom de vraag hoeveel grip hierop uitgeoefend kan worden. Daarnaast speelt de woningbouwopgave in het nadeel van deze oplossing.
2. Ook in het kader van ruimtelijke ordening zou om de leefbaarheid binnen Mook te bevorderen het gesprek met gemeente Berg en Dal gevoerd moeten worden om binnen Groesbeek te kijken naar hoe vrachtwagens de bedrijven kunnen bereiken en wat dit betekent voor het verkeer in Mook. Daarnaast is het mogelijk om bij het verlenen van vergunningen voor vrachtwagenaantrekkelijke bedrijven voorwaarden te stellen (zoals venstertijden, aanrijdroutes, elektrische vrachtwagens).
3. Uit de selected link analyse van de TomTom-data komt naar voren dat een klein deel van het verkeer mogelijk een herkomst-bestemmingsrelatie heeft tussen Cuijk en Groesbeek of Nijmegen (zuidoost), een route die ook goed per fiets te reizen is (Figuur 4-2). Specifieke acties om deze personen via andere wegen te laten rijden of met de fiets of OV kunnen zorgen voor een beperkte daling van het verkeer in Molenhoek omdat dit maar 2% van het totale doorgaande verkeer is. Nader onderzoek zou de specifieke doelgroepen en relaties beter in beeld moeten brengen, voordat de specifieke acties opgezet kunnen worden.



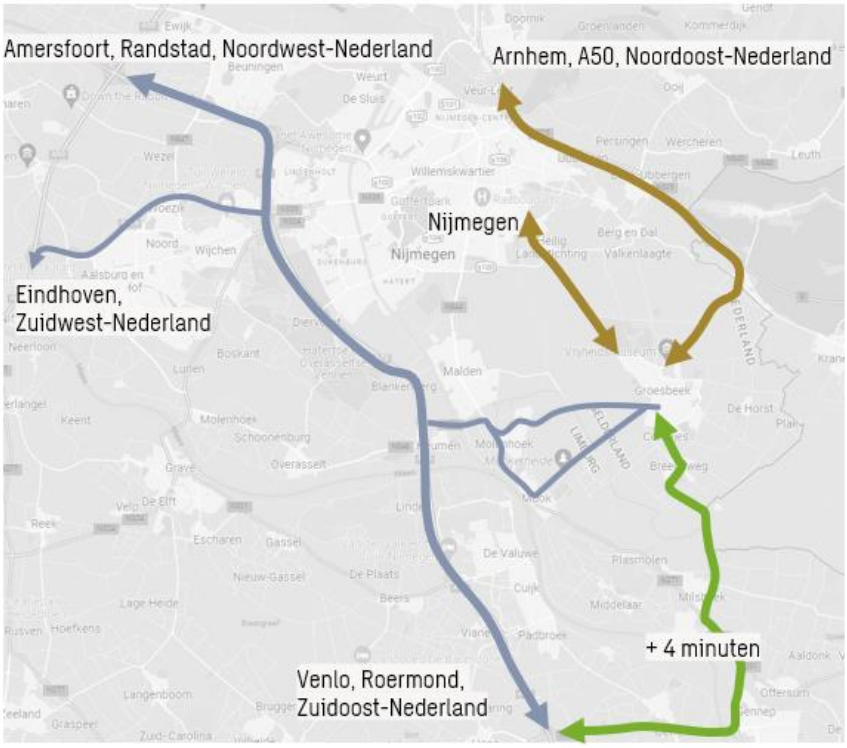
Figuur 4-2: Relatie tussen verkeer Groesbeek en Cuijk

4. Wat in de categorie vraagbeïnvloeding wel kan meespelen is door middel van mobiliteitsmanagement en in de categorie fiets en openbaar vervoer iets organiseren voor het verkeer van en naar Groesbeek met een bestemming of herkomst in Malden, Molenhoek, Mook of ten zuiden van Mook. Vanuit centrum Groesbeek zijn deze plaatsen qua afstand goed te bereiken met een (elektrische) fiets. Het voeren van acties of campagnes samen met gemeente Berg en Dal en Malden (gemeente Heumen) kan de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer aanzienlijk doen afnemen omdat deze bestemmingen samen goed zijn voor 25% van het verkeer dat gemeten wordt op de Rijlaan ter hoogte van de splitsing/samenvoeging Rijlaan/Mooksebaan. Deze oplossingsrichting zorgt ervoor dat de leefbaarheid verbetert maar hiervoor moeten goede en veilige fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Een kanttekening hierbij is dat deze oplossingsrichting niet inspeelt op het verminderen van doorgaand verkeer. Voor de kern Mook wordt een groter effect verwacht dan in Molenhoek. Voor de noordelijke route zal het effect met name merkbaar zijn op de Heumensebaan tussen het spoorviaduct en Groesbeek.
5. Ook voor lokaal verkeer of herkomst-/bestemmingsverkeer binnen de kernen is het promoten van duurzame modaliteiten aan te raden om zo de leefbaarheid te verhogen. Zeker in Molenhoek blijkt uit de tellingen dat 50% van het gemotoriseerd verkeer een herkomst of bestemming heeft in Molenhoek.

4.3 Aanbod vergroten

4.3.1 Benutting bestaande infrastructuur (regionaal)

Figuur 4-3 geeft een overzicht van de verschillende routes van het verkeer van/naar Groesbeek in relatie tot de verschillende windrichtingen. Uit de analyse blijkt dat er geen andere (aantrekkelijke) alternatieve routes voor verkeer tussen Groesbeek en (noord)west-Nederland, de Randstad en zuidwest-Nederland beschikbaar zijn. Zonder een nieuwe verbinding of andere (infrastructurele) maatregelen zal dit verkeer via Mook en Molenhoek blijven rijden. Er zijn echter wel mogelijkheden om verkeer vanuit Groesbeek richting zuidoost-Nederland via Milsbeek te laten rijden, deze route lijkt slechts 4 minuten langer. Hiervoor moet bij de rotonde Mooksebaan/Herwendaalseweg/ Gooiseweg/Pannenstraat de bewegwijzering voor verkeer richting Venlo worden aangepast en moet dit bij de leveranciers van navigatietoestellen worden doorgevoerd. Het gaat hier om 4-5% van het verkeer (circa 500 voertuigverplaatsingen) ter hoogte van de splitsing Mooksebaan/Rijlaan. Deze oplossingsrichting voldoet weliswaar aan de doelstellingen, maar het effect is, gezien de langere reistijd en de weginrichting op deze route, naar verwachting beperkt.

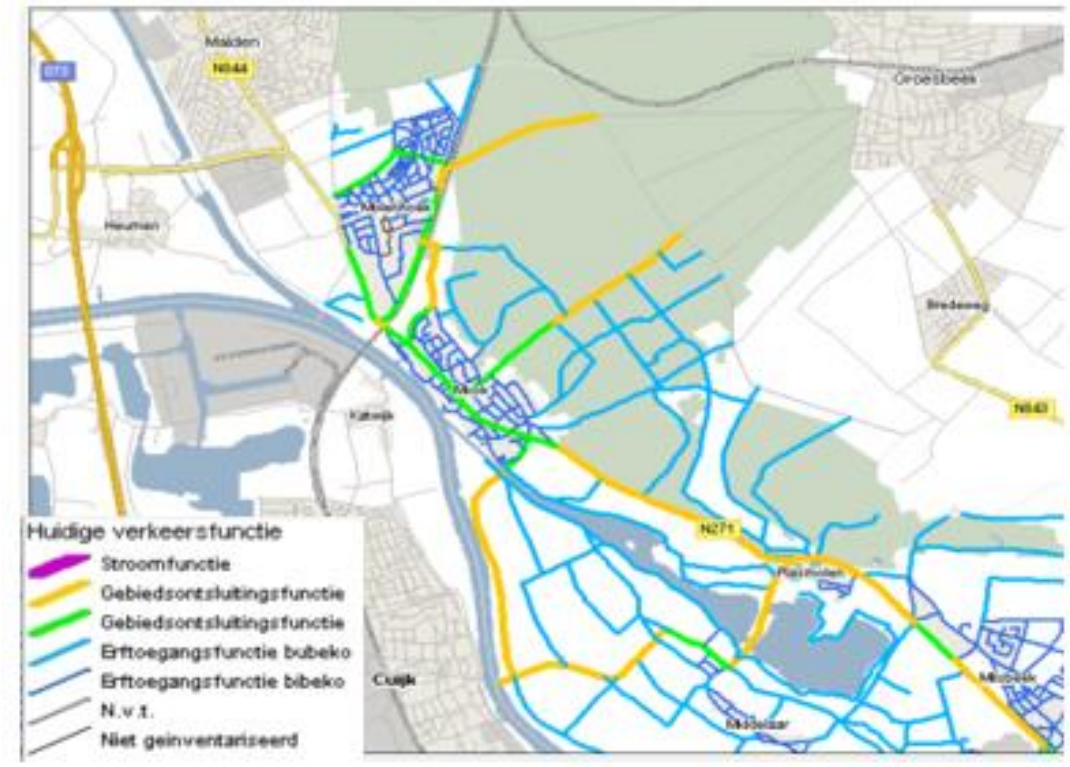


Figuur 4-3: Alternatieve routes van en naar Groesbeek

4.3.2 Benutting bestaande infrastructuur (lokaal)

Het Mobiliteitsplan bevat een wegencategoriseringsplan, waarin elke weg binnen de gemeente gecategoriseerd is naar een stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg. Een stroomweg heeft als functie om het verkeer zonder hinder te laten doorstromen (bijvoorbeeld een snelweg), terwijl een erftoegangsweg gebruikt wordt om erven (woningen/bedrijven) te ontsluiten. Gebiedsontsluitingswegen vormen de schakel tussen stroom- en erftoegangswegen en hebben als functie om het verkeer te verzamelen en door/langs gebieden te leiden. In het Mobiliteitsplan zijn de volgende wegen als gebiedsontsluitingsweg geclassificeerd:

- Ringbaan – Heumensebaan;
- Lindenlaan;
- Bovensteweg – Veldweg;
- Rijksweg;
- Groesbeekseweg.



Figuur 4-4: Wegcategorisering volgens het Mobiliteitsplan

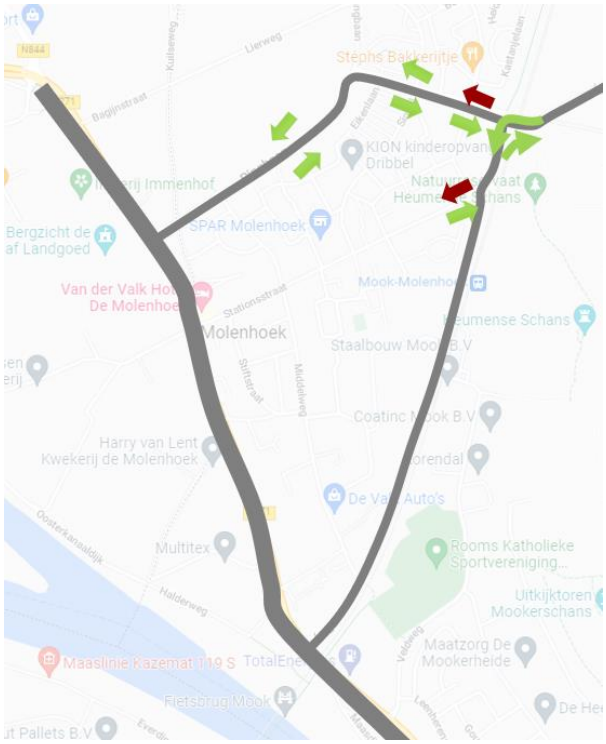
Uit de verkeerstellingen blijkt dat de Lindenlaan qua intensiteiten slechts beperkt als gebiedsontsluitingsweg gebruikt wordt. Hier is capaciteit beschikbaar om het verkeer op de Ringbaan/Heumensebaan gelijkmatiger te verdelen. Zonder verdere maatregelen op Ringbaan/Heumensebaan is het echter niet de verwachting dat de Lindenlaan meer gebruikt gaat worden. Uit TomTom-data blijkt duidelijk dat er veel verkeer van/naar het noorden wil, waardoor eerst zuidwaarts een langere route rijden tegen de natuur van de mens in gaat. Zolang ze vlot rechtdoor kunnen, zullen ze gebruik maken van Ringbaan/Heumensebaan.

Er zijn vier oplossingsrichtingen onderzocht waarbij het doel is om het verkeer beter te verspreiden over het beschikbare wegennetwerk.

4.3.2.1 *Oplossingsrichting 1: toepassen eenrichtingsverkeer Heumensebaan*

Deze oplossingsrichting omvat het toepassen van een eenrichtingsregeling voor gemotoriseerd verkeer op de Heumensebaan tussen de Oude Bovensteweg en de Lindenlaan. Hierdoor wordt zowel het doorgaand als herkomst-/bestemmingsverkeer beter over de Heumensebaan en de Lindenlaan verdeeld. Het voorstel is om het eenrichtingsverkeer zo in te richten dat het mogelijk blijft voor gemotoriseerd verkeer om vanuit Molenhoek richting Groesbeek te rijden. Voor fietsers en hulpdiensten blijft rijden in beide richtingen op dit stuk mogelijk. Bijkomend is het wenselijk om ook op de Stationsstraat tussen de Oude Bovensteweg en de Lindenlaan eenrichtingsverkeer toe te passen. Dit om te voorkomen dat verkeer via de Stationsstraat gaat omrijden.
In Figuur 4-5 is een schematische weergave van de oplossingsrichting opgenomen, waarbij het eenrichtingsverkeer richting Groesbeek als uitgangspunt is gehanteerd. De groene pijlen geven aan in welke richting het voor gemotoriseerd verkeer mogelijk is om te rijden, rood is niet mogelijk.

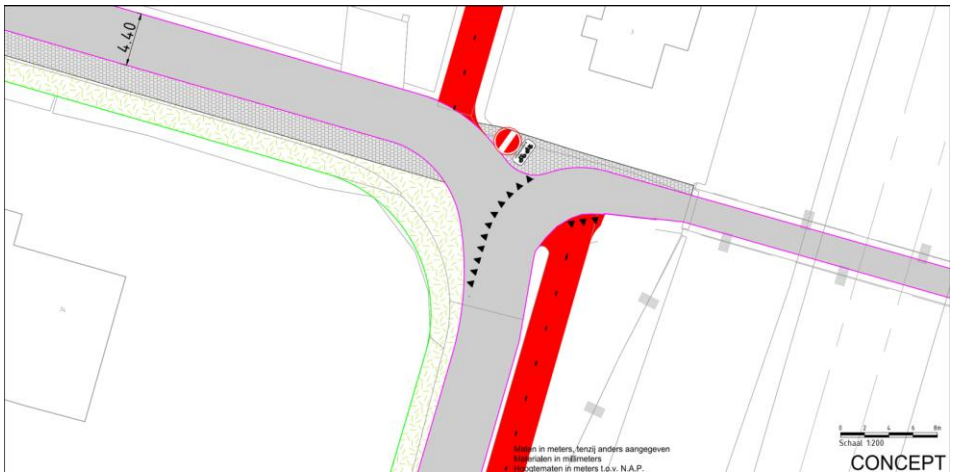
Deze maatregel verplaatst circa 2.500 voertuigen per etmaal van de Heumensebaan naar de Lindenlaan. In de ochtendspits leidt dit tot 200 verplaatsingen minder over de Ringbaan en Heumensebaan. Bij de Lindenlaan is hiervoor voldoende ruimte. Aandachtspunt is de aansluiting van de Lindenlaan met de Rijksweg en kruising van de snelfietsroute vanuit het oogpunt verkeersveiligheid.



Figuur 4-5: Eenrichtingsverkeer Heumensebaan tussen Oude Bovensteweg en Lindenlaan

Om te voorkomen dat verkeer toch illegaal de Heumensebaan in de richting van de A73 inrijdt, is een aanpassing van het kruispunt Heumensebaan – Lindenlaan noodzakelijk. In Figuur 4-6 is deze aanpassing schetsmatig weergegeven, waarbij de hoofdroute van de Lindenlaan naar het spoorviaduct loopt en waarbij verkeer vanuit de Heumensebaan niet rechtdoor het spoorviaduct op kan rijden, maar met een kleine slingerbeweging de route richting Groesbeek kan vervolgen.

Bij het handhaven van de voorrangsregeling op het spoorviaduct is het noodzakelijk om de bomen in de zichtlijn te snoeien of te verwijderen zodat de zichtbaarheid naar de andere zijde van het spoorviaduct wordt verbeterd. Het snoeien van de bomen is ook zonder aanpassingen aan te raden om zo de zichtbaarheid naar de andere zijde van het spoorviaduct te verhogen.



Figuur 4-6: Voorbeeldontwerp kruising Lindenlaan/Heumensebaan

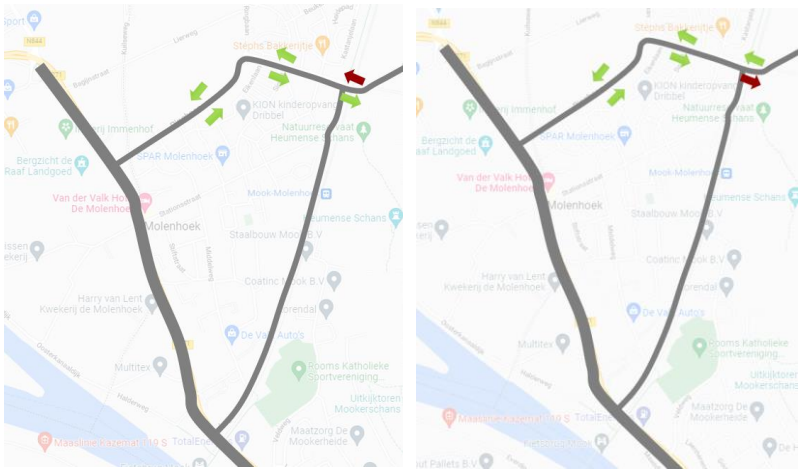
Als neveneffect is de verwachting dat de verhouding van het doorgaande verkeer tussen Groesbeek en de A73 via de routes Heumensebaan en Groesbeekseweg zal veranderen naar een 40%-60% verdeling in plaats van de huidige 66%-33% verdeling. Dit betekent dat het drukker kan worden op de Groesbeekseweg.

Indien voor deze oplossing gekozen wordt, dient ook de Lindenlaan heringericht te worden, waarbij extra aandacht nodig is voor de oversteekbaarheid ter hoogte van de stationsomgeving.

Qua geluid zorgt deze oplossingsrichting ervoor dat de geluidsbelasting op de gevels langs de Heumensebaan en de Ringbaan tot onder de 65 dB afneemt. Qua uitstoot is de verwachting dat de MP_{10} waarde en $MP_{2.5}$ stijgt met 0.1, de NO_2 kan stijgen met 0.7 naar 1.6 ten gevolge van het omrijdend verkeer. Het aandeel uitstoot door verkeer blijft hierdoor wel binnen de normen.

4.3.2.2 Oplossingsrichting 2: Eenrichtingsverkeer spoorviaduct

Deze oplossingsrichting omvat het instellen van eenrichtingsverkeer op het spoorviaduct. Deze maatregel kan zowel in de richting van Groesbeek als in de richting van de A73 ingesteld worden.



Figuur 4-7: Eenrichtingsverkeer ter hoogte van het spoorviaduct. Links eenrichtingsverkeer richting Groesbeek, rechts richting de A73. Groen is rijrichting die mogelijk is, rood is niet mogelijk.

Indien gekozen wordt voor **eenrichtingsverkeer richting Groesbeek** (verkeer kan niet van oost naar west over de brug) resulteert dit in een afname van maximaal 970 voertuigverplaatsingen in Molenhoek tijdens de spitsperiode of 2.800 voertuigverplaatsingen per etmaal. Het grootste deel van dit verkeer zal via de Groesbeekseweg gaan rijden, een klein deel zal mogelijk de route via de Bisseltsebaan richting Malden kiezen. Voor de ochtendspits is deze situatie haalbaar indien er aanvullende lokale maatregelen (herinrichting) in Mook worden getroffen. Tijdens de avondspits blijkt deze oplossing niet voldoende te zijn omdat het knelpunt wordt verplaatst naar de kern van Mook. Deze oplossingsrichting leidt ertoe dat de geluidsbelasting op de gevels langs de Heumensebaan en de Ringbaan tot onder de 65 dB afneemt (Figuur 4-8). Op de Groesbeekseweg zullen de geluidniveaus de waarde van 65 dB niet overschrijden (Figuur 4-9).



Figuur 4-8: Geluidsniveau in dB na invoering eenrichting bruggetje richting Groesbeek



Figuur 4-9: Geluidsniveau in dB na invoering eenrichting bruggetje richting Groesbeek

Indien gekozen wordt voor **eenrichtingsverkeer richting de A73** (verkeer kan niet via het spoorviaduct naar Groesbeek) resulteert dit in een afname van maximaal 1.080 voertuigverplaatsingen tijdens de spitsperiode of 2.500 voertuigverplaatsingen per etmaal. Het grootste deel van dit verkeer gaat via de Groesbeekseweg rijden waardoor voor zowel de ochtendspits als de avondspits de toename van het extra verkeer ervoor zorgt dat er een relatief zware belasting ontstaat in de kern Mook waardoor het knelpunt wordt verplaatst.

Qua uitstoot is de verwachting dat de MP_{10} waarde en $MP_{2.5}$ stijgt met 0.1, de NO_2 kan stijgen met 0.6/0.7 naar 1.5/1.6 ten gevolge van het omrijdend verkeer. Het aandeel uitstoot door verkeer blijft hierdoor wel binnen de normen.

Bij deze oplossingsrichting zijn er nog enkele andere aspecten die meegenomen kunnen worden bij de keuze:

- Negatief effect: De capaciteit die beschikbaar is op de Lindenlaan kan niet worden benut.
- Negatief effect: Het station wordt voor inwoners van Groesbeek alleen bereikbaar via de Groesbeekseweg of per fiets via het spoorviaduct.
- Positief effect: Er komt op de Heumensebaan tussen het spoorviaduct en de Bisseltsebaan de mogelijkheid om een tweerichtingsfietspad op de bestaande weg aan te leggen ten voordele van de veiligheid.
- Deze oplossingsrichtingen kunnen ook ingericht worden voor bepaalde venstertijden zoals alleen de ochtendspits of avondspits. Dit zorgt wel voor verwarring wat kan leiden tot onveiligheid. Daarnaast is het ook een uitdaging qua handhaving, die wel technisch oplosbaar is.

In beide oplossingsrichtingen komt de doelstelling met betrekking tot de overlast verplaatsen in het gedrang omdat een groot deel van het doorgaand verkeer over de Groesbeekseweg moet.

4.3.2.3 Oplossingsrichting 3: Knip gemotoriseerd verkeer spoorviaduct

Deze oplossingsrichting omvat het afsluiten van het spoorviaduct voor gemotoriseerd verkeer. Verkeer tussen de A73 en Groesbeek wordt gedwongen om een andere route te kiezen. Naar verwachting kiest ongeveer 85% van het verkeer (4.500 voertuigen) de route via de Groesbeekseweg, de overige 15% de route via de Bisseltsebaan en Malden. Deze oplossing leidt tot een overschrijding van de capaciteit op de Groesbeekseweg (kern Mook). Deze oplossing valt buiten de doelstellingen van het project, aangezien deze maatregel een waterbedeffect creëert.

Qua uitstoot is de verwachting dat de MP_{10} waarde en $MP_{2.5}$ stijgt met respectievelijk 0.2 en 0.1, de NO_2 kan stijgen met 1.1 naar 2.0 ten gevolge van het omrijdend verkeer. Het aandeel uitstoot door verkeer blijft hierdoor wel binnen de normen.

4.3.3 Reconstructie bestaande infrastructuur

4.3.3.1 Route Ringbaan/Heumensebaan

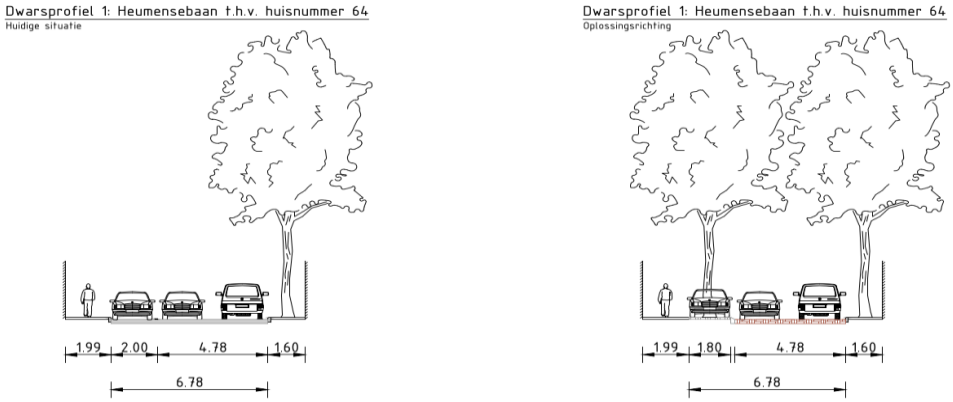
Deze oplossingsrichting bestaat uit het herinrichten van de Ringbaan tot een GOW30 en de Heumensebaan tot een ETW30. Het doel van deze maatregelen is om de verkeersveiligheid te verbeteren, de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te verminderen, de leefbaarheid te vergroten en de geluidsoverlast te verminderen. In de basis heeft het herinrichten geen effect op de hoeveelheid verkeer al kan het wel ontmoedigend werken indien er met een poortconstructie wordt gewerkt op de Ringbaan voor verkeer afkomstig van de Rijksweg.

De GOW30 is een nieuwe wegcategorie binnen Nederland, bedoelt om de zogenoemde grijze wegen (wegen met zowel een verblijfs- als verkeersfunctie) verkeersveilig vorm te geven. Er bestaan nog geen landelijke richtlijnen voor de inrichting van GOW30-wegen, maar een smal wegprofiel, het creëren van meer ruimte voor fietsers en het instellen van voorrang op de GOW30 zijn belangrijke kenmerken om de maximumsnelheid van 30 km/uur af te dwingen.



Figuur 4-10: Voorbeelden GOW30-weg als voorbeeld voor de Ringbaan

Voor de Heumensebaan geldt dat het aan te raden is om deze, door de omgeving, het beschikbare wegprofiel en de oversteekbewegingen, in te richten tot volwaardige ETW30 ondanks dat dit ook een gebiedsontsluitende functie heeft. Dit omvat het gericht verminderen/verwijderen van de zebrapaden (deze geven schijnveiligheid), het verder accentueren van de kruispuntvlakken, het eventueel toepassen van verhoogd parkeren en aanbrengen van meer groen.



Figuur 4-11: Voorstel aanpassing dwarsprofiel Heumensebaan

Met betrekking tot het gericht verminderen van zebrapaden is het aan te raden om ter hoogte van de kruising met de Singel een goed uitgeruste voetgangersoversteek te voorzien met een middengeleider zodat het oversteken in twee fasen kan gebeuren.



Figuur 4-12: Impressie oversteek (links met verplaatsbare middengeleider, rechts permanent)

Het effect van deze maatregelen is dat de leefbaarheid vergroot, maar dat het aantal voertuigen beperkt zal afnemen. Handhaving op snelheid wordt mogelijk gemaakt.

4.3.4 Groesbeekseweg

De Groesbeekseweg heeft nog een beperkte mate van restcapaciteit. Het benutten van deze restcapaciteit door het nemen van maatregelen die de intensiteit op de Heumensebaan en Ringbaan verminderen, past binnen de doelstellingen van het gelijkmatig verdelen. Echter ervaren de omwonenden van de Groesbeekseweg in de huidige situatie hinder van (zwaar) vrachtverkeer en landbouwverkeer, wat leidt tot geluids- en trillingsoverslast en te hoge snelheden. Ook het recreatieve verkeer zorgt voor overlast (parkeren en motoren), waardoor het wenselijk is om ook hier maatregelen tegen te nemen.

Met betrekking tot de overlast van het vrachtverkeer zijn de volgende maatregelen denkbaar:

- Geslotenverklaring voor vrachtwagens. Het vrachtverkeer richting of vanuit Groesbeek dient dan om te rijden via de Nijmeegsebaan (via Nijmegen) of de Zwarteweg (via Milsbeek).Hierin kan nog gevarieerd worden met het type geslotenverklaring: (1) Wanneer alleen het zware vrachtverkeer (>3.5 ton) wordt geweerd, gaat het om 70-75 zware vrachtwagens of landbouwvoertuigen per dag.

Hiermee wordt de grootste veroorzaker van een van de leefbaarheidsproblemen in Mook weggehaald. Wanneer al het vrachtverkeer wordt geweerd kan het oplopen tot 300 voertuigen per dag minder in Mook.

- Het toepassen van nieuwe geluidsmuren in de grond, het toepassen van nog stiller asfalt of het toepassen van huisgebonden maatregelen zoals woningisolatie, plaatsen van geschikte ramen.

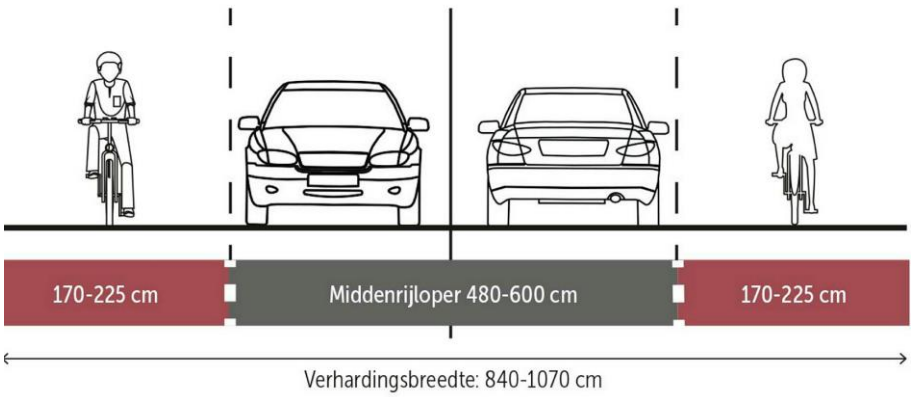


Figuur 4-13: Voorbeeld geluidsmuur in de grond. Deze wordt langs de weg aangebracht.

- Het vervangen van de plateaus in klinkers naar plateaus in asfalt. Dit kan wel leiden tot een snelheidsverhoging, maar dit zal beperkt zijn door de korte stukken.
- Om de snelheid voor de vrachtwagens bergopwaarts te bevorderen, kan geopteerd worden om de versmalling met plateau ter hoogte van de bebording zone 30km/h aan te passen zodat de vrachtwagen nog enige snelheid kan behouden.

Met betrekking tot de snelheid tussen de begraafplaats en ’t Zwaantje zijn de volgende maatregelen mogelijk:

- De snelheidslimiet verhogen naar 60 km/uur (situatie voor 2016) met passende weginrichting en/of het verplaatsen van de komgrens.
- De weginrichting aanpassen naar 50 km/uur. Het advies is hierbij om profiel B1 uit de Fietsontwerpwijzer van het ASSV toe te passen (Figuur 4-14). Dit houdt in dat de rijlopers teruggebracht worden tot 5,5 meter en de fietsstroken aan beide zijden worden verbreed naar 2 meter. Het toepassen van een asmarkering wordt afgeraden, aangezien dit een hogere snelheid suggereert. Verder kunnen versmallingen toegepast worden, waarbij ter hoogte van de versmallingen het fietsverkeer om de versmalling heen geleid wordt.



Figuur 4-14: Schematische impressie herinrichting conform B1 profiel. *Bron: Fietsontwerpwijzer (ASVV)*

Ook kan geopteerd worden om oplossingen uit eerder onderzoek (onderzoek Heumensebaan Groesbeekseweg Duurzaam Veilig Verkenning) alsnog volledig uit te voeren.

Met betrekking tot het probleem van zoekverkeer naar beschikbare parkeervoorzieningen kan een parkeerverwijssysteem helpen. Hierbij kan gekozen worden voor vaste bewegwijzering al dan niet in combinatie met dynamische informatie over de beschikbare plaatsen. In eerste instantie lijkt het aanbrengen van vaste bebording naar parkeerlocaties en alternatieven voldoende.

4.3.5 Lindenlaan

In principe kan de Lindenlaan de toekomstige hoeveelheid verkeer verwerken met de huidige vormgeving. Echter is het voor het beeld dat deze weg ook doorgaand verkeer moet verwerken aan te raden om deze aan te passen naar een GOW30. Voor de te verwachten intensiteiten is de vormgeving van een ETW30 echter ook voldoende zoals de Heumensebaan. Deze maatregel hoeft niet noodzakelijk gerealiseerd te worden en kan daardoor ook later nog worden gerealiseerd. Wel is aan te raden om specifieke locaties zoals ter hoogte van het station, kruising met snelfietsroute en aansluiting Rijksweg goed te monitoren ten behoeve van verkeersveiligheid.

4.4 Aanleggen nieuwe infrastructuur

Op basis van de intensiteiten is het de vraag of aanleggen van nieuwe infrastructuur noodzakelijk is. Binnen de huidige tijdsgeest wordt voorzichtig omgegaan met betrekking tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Wanneer puur naar de intensiteiten ten opzichte van de capaciteit wordt gekeken, valt er geen echt doorstromingsknelpunt te verwachten in Mook en Middelaar wat de noodzaak voor nieuwe infrastructuur in de basis doet vervallen.

Echter zijn de problemen eerder gerelateerd aan leefbaarheid en de oplossingsrichtingen beperkt in hoeveelheid en doelmatigheid. Omdat binnen de onderzoeksvraag ook gevraagd is om te kijken naar nieuwe verbindingen, wat vanuit leefbaarheid kan worden geopteerd, zijn er enkele opties hieronder opgenomen.

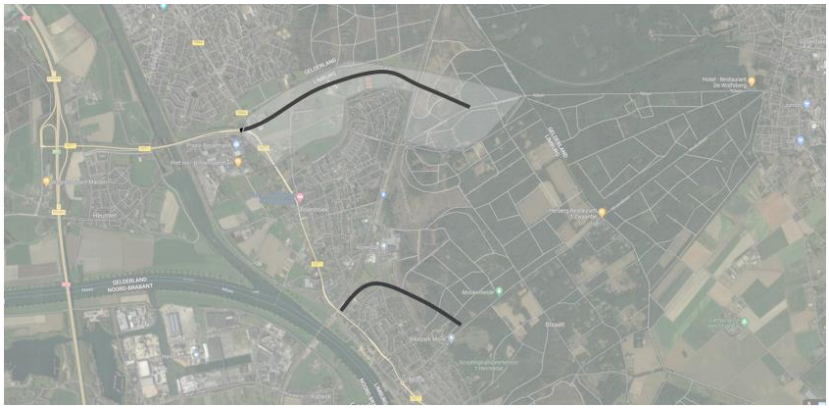
4.4.1 Variant 5A (light)

In een eerder onderzoek is een uitgebreide variantenstudie gedaan waarbij variant 5A als meest haalbare variant (criteria onder andere kosten, termijn, procedures) naar voren is gekomen. Deze variant heeft zijn voor- en nadelen zoals opgenomen in de variantenstudie.

Vanuit het huidige onderzoek zijn hier wel enkele inzichten die meegenomen moeten worden bij de overweging om variant 5A te realiseren. Vanuit verkeerskundig, de verkeersbewegingen en verkeerspsychologisch oogpunt is route 5A niet logisch. Vanuit de verkeersbewegingen is te zien dat het probleem voornamelijk verkeer is met een oost-westrelatie en minder een noord-zuidrelatie. Ten eerste wil dit zeggen dat het noodzakelijk is om op de kortste route via Heumensebaan/Ringbaan maatregelen te nemen zodat deze route niet meer mogelijk is voor doorgaand verkeer en/of onaantrekkelijk is voor doorgaand verkeer. De route 5A zorgt namelijk voor enerzijds een grotere reisafstand en reistijd en het vraagt een grotere stuurtaak van bestuurders. Hierdoor wordt de optie via de Groesbeekseweg aantrekkelijker, waardoor het probleem verschuift. Anderzijds rijdt het verkeer dat wel via variant 5A, nog steeds rondom Molenhoek rijden. Dus ook hier is een verplaatsing van het probleem te verwachten. Ten slotte is het zonde om nieuwe capaciteit aan te leggen terwijl er nog capaciteit beschikbaar is op de Lindenlaan. Het enige voordeel dat variant 5A heeft ten opzichte van de Lindenlaan is dat er een tweede alternatief is voor het vrachtverkeer dat nu door de kern van Mook rijdt.

4.4.2 Andere opties

Vanuit verkeerskundig oogpunt en de ervaren problematiek is het logischer om een nieuwe verbindingsweg vanaf het kruispunt N844 – N271 via de provinciegrens richting de Rijlaan te leiden of een nieuwe verbindingsweg via de noord-westkant van Mook te leiden. Deze alternatieven zijn effectiever en spelen beter in op de behandelde problematiek. Er dient opgemerkt te worden dat voor dergelijke variantenstudies meer aspecten dan enkel de verkeerskundige aspecten beoordeeld dienen te worden. Onderstaand is daarom een richting die verder onderzocht moet worden.



Figuur 4-15: Suggesties aanleg nieuwe wegen.

Op basis van de eerder uitgevoerde variantenstudie komt de suggestie om Molenhoek overeen met een combinatie van variant 3A (westelijk deel) en 5A (oostelijk deel). De suggestie rondom Mook is te vergelijken met variant 6A.

5. Kosten

Voor de kosten geldt dat er geraamd is volgens de SSK-methode. Maatregelen die betrekking hebben op het maken van afspraken, verder uitzoeken, kosten voor de maatschappij ten gevolge van minder woningbouw, opzetten van campagnes, e.d. zijn niet geraamd.

5.1 Lokale maatregelen

Tabel 5-1: Kostenraming lokale maatregelen

Onderdeel	Eenheidsprijzen	Uitvoeringskosten	Totaal (incl. BTW)
Aanpassen bebording richting Venlo: Aanpassen afstand en draaien bewegwijzeringsbord	€ 1.210- 1.815	€ 300-450	€1.510 – 2.265
Plaatsen vaste bebording parkeerverwijssysteem per bord	€ 460	€ 115	€575
Aanbrengen geluidswal per m2	€ 60	€ 15	€ 75
Vervangen klinkers naar asfalt kruising Groesbeekseweg x Generaal Gavinstraat	€ 18.150	€ 4.540	€22.690
Verplaatsen komgrens incl. 2 nieuwe snelheidsborden	€ 205	€ 605	€ 810
Aanpassen dubbele oversteek Heumensebaan x Singel			
- Optie verplaatsbare middengeleider			€ 6.050
- Optie permanente middengeleider incl. verwijderen markering, nieuwe deklaag, nieuwe markering			€ 30.050

5.2 Herinrichting van wegen

Tabel 5-2: Kostenraming herinrichting wegen

Object	Investeringskosten (rekenhorizon 5 jaar, reële kosten)		
	Voorziene kosten	Risicoreservering	Totaal
Deelraming Ringbaan	€ 936.090	€ 79.667	€ 1.015.757
Deelraming Heumensebaan	€ 870.003	€ 74.043	€ 944.046
Deelraming Lindenlaan	€ 152.758	€ 13.001	€ 165.759
Deelraming Groesbeekseweg profiel B1	€ 812.369	€ 69.138	€ 881.506
Objectoverstijgende risicoreservering inclusief verschuiving		€ 751.767	€ 751.767
Kosten inclusief BTW	**€ 2.771.220**	**€ 987.616**	**€ 3.758.835**

5.3 Nieuwe verbindingen

Om een inschatting te maken van de kosten voor nieuwe verbindingen zijn de kosten uit de variantenstudie (2008) overgenomen. Op deze wijze is er inzicht in de ordegrootte van de kosten. In deze fase is het verder uitrekenen van de kosten volgens SSK niet zinvol.

Tabel 5-3: Kostenindicatie nieuwe verbindingen

Variant	Omschrijving	Kosten
5A	Verbreding Heumensebaan – Rijlaan naar een 2x1 over een lengte van 3.750m aanleg nieuwe weg 2x1 tussen Heumensebaan en Bovensteweg Aanleg vrijliggend fietspad gehele traject Reconstructie Mooksebaan - Knapheideweg	€ 5.000.000
Rondom Molenhoek	Verbreding Heumensebaan – Rijlaan naar een 2x1 over een lengte van 3.750m Aanleggen nieuwe weg met vrijliggende fietspaden Afhankelijk van keuze aantakking: aanbrengen viaduct over spoor	€ 5.000.000 - € 25.000.000
6A rondom Mook	Verbreding Mooksebaan naar 2x1 over een lengte van 1.750m Aanleg vrijliggend fietspad aan 1 zijde Mooksebaan Realisatie vrijliggende fietspaden beide zijde Groesbeekseweg over lengte van 2.000m Aanleg nieuwe weg 2x1 met lengte van 1.250m Aanleg nieuwe weg tussen Bovensteweg en Groesbeekseweg met lengte van 750m Realisatie vrijliggende fietspadden nieuwe weg	€ 5.500.000

6. Conclusie en advies

Terugkijkend naar de kernvraag kan deze opgedeeld worden in twee delen:

1. Hoe is de huidige verkeerssituatie op de doorgaande verkeersroutes A73 – Groesbeek door de kernen Mook en Molenhoek?
2. Welke oplossingen en maatregelen zijn er mogelijk om de overlast van doorgaand verkeer te verminderen, dan wel te beëindigen?

De beantwoording van deze vragen vormt de conclusie en het advies van dit onderzoek.

6.1 Conclusie

Op de vraag "*Hoe is de huidige verkeerssituatie op de doorgaande verkeersroutes A73 – Groesbeek door de kernen Mook en Molenhoek?"* kan gesteld worden dat:

- In de huidige verkeerssituatie bestaat het gemotoriseerd verkeer in Mook en Molenhoek uit een mix van lokaal, herkomst-/bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. In Molenhoek is vastgesteld dat minimaal de helft van het verkeer geen doorgaand verkeer is, maar herkomst-/bestemmingsverkeer of lokaal verkeer. Voor Mook was dit niet zo duidelijk vast te stellen binnen dit onderzoek omdat het verschil in intensiteit tussen de meetpunten niet significant was.
- Er is verkeer uit Groesbeek aanwezig op de doorgaande verkeersroutes in de kernen Mook en Molenhoek. Van al het verkeer gemeten op het wegvak Mooksebaan tussen Rijlaan en Houtseweg, rijdt 50-75% (afhankelijk van tijdstip en rijrichting) door de kernen Mook en Molenhoek naar de A73 of omgekeerd. Het overige verkeer dat hier gemeten is, heeft een herkomst of bestemming in Malden (gem. 10%), Molenhoek (gem. 10%), Mook of ten zuiden van Mook (gem. 17%).
- Het is logisch dat het verkeer Groesbeek – A73 door Mook of Molenhoek rijdt gezien het ontbreken van alternatieven en enkele (natuurlijke) barrières zoals de Maas, bergachtig gebied en de Duitse grens. Vanuit het gemeentelijk verkeersbeleid rijdt dit verkeer wel via de wegen die benoemd zijn als gebiedsontsluitingswegen.
- Er zijn zowel nu als op langere termijn (>10-15 jaar) **geen doorstromingsproblemen** te verwachten op de Heumensebaan, Ringbaan, Groesbeekseweg of Lindenlaan. Er zijn op dit moment **problemen vastgesteld met betrekking tot leefbaarheid** zoals geluidsoverlast (input van stakeholders en op basis van model aangetoond), structureel overschrijden maximumsnelheid (input van stakeholders en op basis van metingen aangetoond), hoge mate van subjectieve verkeersonveiligheid (input van stakeholders), een beperkte mate van objectieve verkeersonveiligheid (gebaseerd op geregistreerde ongevallen) en beperkte bijdrage van verkeer aan luchtkwaliteit (op basis van milieumodel waarbij luchtkwaliteit binnen normen Nederlandse wet is).

- Wanneer de hoeveelheid verkeer wordt bekeken, rekening houdend met de functie, het huidige ontwerp en de huidige omgeving kan gesteld worden dat de wegen Ringbaan, Heumensebaan, Groesbeekseweg en Rijksweg relatief zwaar belast zijn vanuit het oogpunt leefbaarheid.
- De huidige weginrichting is een mix tussen het faciliteren van de doorstroming en verbeteren van de leefbaarheid wat zorgt voor het huidige verkeersgedrag en de reacties van bewoners.
- In **Molenhoek** wordt specifiek nog gemeld dat er diverse gevaarlijke oversteeklocaties zijn, er agressie is bij de versmallingen en het spoorviaduct en er overlast is door de passage van hulpdiensten. Op het deel Heumensebaan tussen het spoorviaduct en Bisseltsebaan ontbreekt een veilige fietsvoorziening.
- Op de **Groesbeekseweg** kenmerkt de problematiek zich door het aandeel vrachtverkeer (7%) dat geluidsoverlast en trillingen veroorzaakt en de passage van vrachtverkeer leidt tot gevaarlijke situaties op het fietspad. Daarnaast is er zoekverkeer voor het parkeren, te weinig ruimte voor fietsers en voetgangers, wordt de kruising bij ’t Zwaantje als gevaarlijk ervaren en is de zwakke weggebruiker slecht zichtbaar bij de rotonde in kern Mook.
- Rond het **station/Lindenlaan/Bovensteweg** zijn de volgende zaken benoemd die invloed hebben op de leefbaarheid: rondom het station is er sprake van hinder door de spoorbel en nachtlawaai, de ecologische waarde van het gebied spoorzone, uitstoot en lange vrachtwagens door aanwezige industrie, gevaarlijke kruising fietspad en Lindenlaan en aansluiting met Rijksweg is moeilijk.

6.2 Advies

Op de vraag “*Welke oplossingen en maatregelen zijn er mogelijk om de overlast van doorgaand verkeer te verminderen, dan wel te beëindigen*?” is het antwoord dat het beëindigen van doorgaand verkeer op korte of middellange termijn niet realistisch is. Wel zijn er mogelijkheden om het (toekomstige) doorgaand verkeer of de overlast hiervan te verminderen. Naast oplossingen voor het doorgaand verkeer is het ook belangrijk om duurzame oplossingen te voorzien voor het herkomst-/bestemmingsverkeer en lokaal verkeer om zo het totale aandeel gemotoriseerd verkeer te doen dalen en leefbaarheid te verhogen op de genoemde wegen.
Het advies naar aanleiding van dit onderzoek is als volgt:

1. <u>In gesprek gaan met gemeente Berg en Dal</u>
   - Mobiliteitsmanagement/-campagne opzetten voor meer verplaatsingen tussen Groesbeek en Mook en Middelaar per fiets. Dit speelt in op 20-25% van de verplaatsingen die nu per auto worden gemaakt vanuit Groesbeek richting Mook en Middelaar.
   - Om ervoor te zorgen dat de leefbaarheid in Mook en Molenhoek op lange termijn geborgd wordt, moet slim worden omgegaan met de woningbouw in Groesbeek door afspraken te maken over het aantal en type woningen. Bij voorkeur wordt minimaal 25% van de geplande woningbouw van 2.000 woningen in Groesbeek ingevuld door type woningen die weinig of geen verkeer genereren door Mook en Molenhoek. Daarom wordt geadviseerd om te onderzoeken of het mogelijk is om invloed uit te oefenen bij het toewijzen van bewoners aan woningbouw Groesbeek en Molenhoek Zuid waarbij het verplaatsingsgedrag als element wordt meegenomen. Hierdoor kan het aantal doorgaande bewegingen worden beperkt.

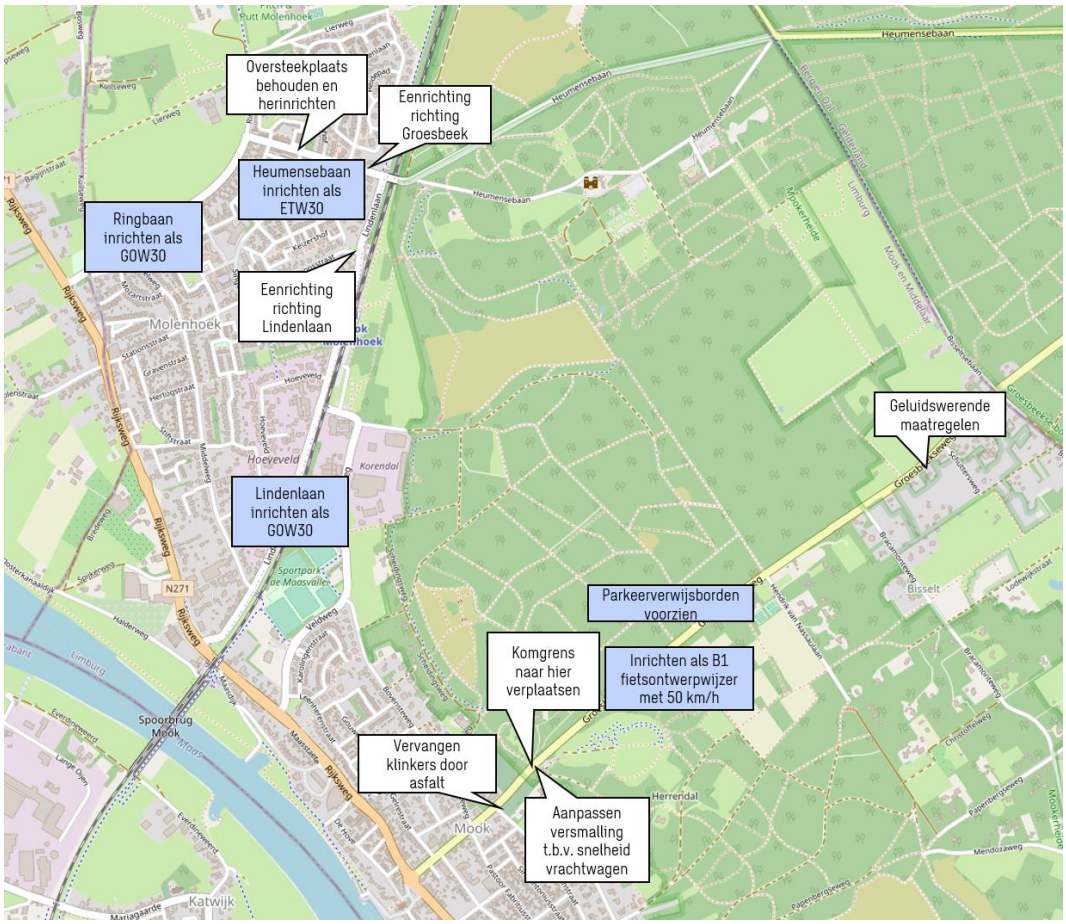
Ter indicatie: de verwachting is dat bij een groei van het verkeer ten gevolge van 1.500 extra (traditionele) woningen de intensiteit in Mook zodanig groeit dat het leefbaarheidsknelpunt in Mook opnieuw ontstaat en daarmee de effecten van andere maatregelen teniet doet.

- Afspraken maken in verband met vergunningverlening aan (vrachtwagenaantrekkelijke) bedrijven: Rekening houden met hoe vrachtverkeer naar Groesbeek gaat rijden en het effect hiervan in Mook zichtbaar maken, zo weinig mogelijk vrachtwagenaantrekkelijke bedrijven starten in Groesbeek en/of het samen vaststellen van voorwaarden als venstertijden, routes, type vrachtwagens bij vergunningverlening om zo de overlast in Mook te verminderen.
- Aanpassen bebording naar Venlo in Groesbeek via Milsbeek en dit ook laten doorvoeren bij de leveranciers van navigatietoestellen.

2. <u>Op regionaal niveau bespreken</u>
   - Voorstel om een vrachtverbod of geslotenverklaring in te stellen op de Groesbeekseweg. Het betreft een 70-75 zware vrachtwagens per werkdag die een andere route moeten nemen, maar zorgt voor een enorme winst qua leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Groesbeekseweg.
   - Uitvoeren van een nader onderzoek om de potentie van verkeer tussen Cuijk en Nijmegen verder te onderzoeken om hierop vervolgens gerichte acties in het kader van mobiliteitscampagnes te voeren.

3. <u>Lokaal</u>
   - Eenrichtingsverkeer invoeren op de Heumensebaan en Stationsstraat tussen de Oude Bovensteweg en Lindenlaan waarbij het niet mogelijk is om vanaf het spoorviaduct/Lindenlaan richting het westen te rijden. Dit om het verkeer beter te spreiden over de bestaande wegen.
   - De Ringbaan in te richten als GOW30, Heumensebaan als ETW30, Groesbeekseweg buiten de kern naar profiel B1 uit fietsontwerpwijzer met 50 km/h (zie Figuur 4-14).
   - Het verleggen van de komgrens op de Groesbeekseweg naar de bebouwde kern om zo de geloofwaardigheid en attentiewaarde in de kern te verhogen.
   - Eventueel het herinrichten van de Lindenlaan tot GOW30 zodat de inrichting overeenkomt met de beoogde functie. Echter biedt een inrichting volgens ETW30 voldoende capaciteit voor nu en de toekomst en past beter bij de leefbaarheidsdoelstellingen dan GOW30. Daarom zijn beide varianten mogelijk. Het herinrichten van de Lindenlaan kan pas worden gedaan wanneer het gebruik verhoogd is.
   - Bij het herinrichten te kiezen voor geluidsbeperkende materialen.
   - Parkeervoorzieningen bij de Groesbeekseweg voorzien van goede parkeerverwijzingen naar meerdere parkeermogelijkheden om zoekverkeer tegen te gaan.
   - Campagne om ook binnen de gemeente fietsen te bevorderen.
   - Het toepassen van nieuwe geluidsmuren in de grond, het toepassen van nog stiller asfalt of het toepassen van huisgebonden maatregelen zoals woningisolatie, plaatsen van geschikte ramen.
   - Het vervangen van de plateaus in klinkers naar plateaus in asfalt om zo het geluid te reduceren. Dit kan wel leiden tot een snelheidsverhoging, maar dit zal beperkt zijn door de korte stukken.

- Om de snelheid voor de vrachtwagens bergopwaarts te bevorderen, kan geopteerd worden om de plateaus bij de 30 km-grens in Mook aan te passen zodat de vrachtwagen nog enige snelheid kan behouden.



Figuur 6-1: Lokale oplossingsmaatregelen

Ten slotte is uitbreiding van de bestaande infrastructuur onderzocht. Puur vanuit de hoeveelheid verkeer is er met bestaande infrastructuur voldoende capaciteit beschikbaar om het verkeer af te wikkelen, ook op lange termijn mits alle gebiedsontsluitingswegen ook als gebiedsontsluitingsweg worden ingericht en de Lindenlaan gebruikt wordt. Dit betekent dat nieuwe infrastructuur vanuit de hoeveelheid verkeer niet nodig is. Echter spelen bij het besluit voor nieuwe infrastructuur ook andere factoren mee zoals leefbaarheid. Vanuit leefbaarheid kan op lange termijn (>10-15j), ook bij gebruik Lindenlaan, opnieuw een leefbaarheidsknelpunt ontstaan in de kern van Mook. Voor de lange termijn kan een nieuwe verbinding een structurele oplossing bieden voor het leefbaarheidsprobleem.

Vanuit het verleden is variant 5a (light) als meest haalbare oplossing naar voren gekomen. Wanneer gekeken wordt naar de verkeersstromen (waar mensen rijden, vandaan komen en naartoe willen) wordt het probleem voornamelijk veroorzaakt door verkeer dat een oost-westrelatie heeft. Vanuit dit oogpunt is het daarom zinvol om een alternatief te voorzien die oost en west goed verbindt.

Het huidige voorstel 5a is qua afstand en reistijd vergelijkbaar met de Groesbeekseweg maar vraagt meer inzet van de bestuurder (meer sturen, moeilijkere kruisingen, meer afslaande bewegingen) dan de Groesbeekseweg. Verwachting is dat hierdoor de variant 5a niet volledig benut gaat worden zolang de Groesbeekseweg voor doorgaand verkeer beschikbaar is. Bij de aanleg van 5a is de verwachting dat het leefbaarheidsprobleem vermindert voor de bewoners Ringbaan en Heumensebaan, terwijl deze toeneemt voor de Groesbeekseweg, Bovensteweg, Veldweg, Rijksweg (en Lindenlaan bij oorspronkelijke variant 5A). Hierbij is de verwachting dat een leefbaarheidsknelpunt in Mook opnieuw ontstaat of groter wordt dan in de huidige situatie. Dit past niet binnen de doelstellingen die vastgesteld zijn met de focusgroep. Wanneer de keuze gemaakt wordt om een nieuwe verbinding aan te leggen, wordt aangeraden om variant 5a te heroverwegen met varianten die ofwel ten noorden van Molenhoek liggen (voorkeur) of om Mook heen gaan. Belangrijk hierbij is dat de nieuwe verbinding geschikt is voor vrachtverkeer.

Together with our clients and the collective knowledge of our 18,500 architects, engineers and other specialists, we co-create solutions that address urbanisation, capture the power of digitalisation, and make our societies more sustainable.

Sweco – Transforming society together

SWECO

Reactienota – Eindrapport Lokaal verkeersonderzoek A73-Groesbeek

Schriftelijke vragenronde raadsfracties

Gemeente Mook en Middelaar

23 Januari 2023

Inleiding

In de commissie grondgebied van 7 december 2022 heeft onderzoeksbureau Sweco het Lokaal verkeersonderzoek Groesbeek – A73 gepresenteerd. Gedurende deze presentatie zijn al een aantal vragen gesteld. Aanvullend is ook de mogelijkheid geboden aan de raads- en commissieleden voor een schriftelijke vragenronde. Per fractie konden de inhoudelijke en technische vragen bij het rapport gedeeld worden t/m 11 januari 2023. In deze reactienota worden de ontvangen reacties van de raadsfracties beantwoord.

Beantwoording ingebrachte aandachtspunten

DGP

Blz.	Vraag	Reactie	
7	Stelt Sweco voor om het vrijliggende fietspad vanuit Groesbeek door te trekken naar Molenhoek?	Dit heeft wel de voorkeur, aangezien de huidige fietsvoorzieningen als onveilig ervaren worden. Het voorzien van veilige fietsvoorzieningen is een belangrijke stimulans voor het verhogen van het fietsgebruik.	Sweco
8	Is er gekeken naar de extra belasting van de N271 als gevolg van deze maatregel (gebruikmaken van de Lindenlaan) in combinatie met de ontsluiting van Molenhoek-Zuid op dat traject?	Hier is naar gekeken. De maatregelen leiden tot een andere routekeuze van het verkeer, waardoor de intensiteit op de Rijksweg zal toenemen. Echter, de effecten op de Rijksweg zijn beperkter dan op Ringbaan, Heumensebaan en Groesbeekseweg, aangezien De Rijksweg zowel qua functie als inrichting duidelijk een gebiedsontsluitingsweg heeft. De capaciteit van gebiedsontsluitingswegen wordt in aantal motorvoertuigen per uur uitgedrukt, terwijl dit voor erftoegangswegen (30 km/uur) een waarde per etmaal betreft. Overigens zijn op gebiedsontsluitingswegen de kruispunten vaak maatgevend in de verkeersafwikkeling, en niet de intensiteiten op wegvakniveau. Ten gevolge van de maatregelen neemt de intensiteit op de Rijksweg toe in combinatie met de afname van de verkeersintensiteiten op de Ringbaan.	Sweco
8	Is de eenrichtingsoplossing wel echt getoetst op realiteit en consequenties?	Er is in de rapportage aangegeven dat de weg dusdanig ingericht moet worden dat de eenrichting afgedwongen wordt. In figuur 4-6 is een voorbeeld schetsmatig uitgewerkt. Het nemen van deze maatregel heeft consequenties voor verkeer naar Molenhoek. Een alternatief hiervoor zou kunnen zijn dat het eenrichtingsdeel op de Stationsstraat uitzonderlijk plaatselijk verkeer kan krijgen. Echter is de voorgestelde maatregel wel een springplank om op een duurzamere wijze te verplaatsen.	Sweco
8	Wat is de impact om van de Heumensebaan een fietsstraat te maken?	De inrichting als fietsstraat is een manier om de Heumensebaan conform 30 km/uur in te richten. Van belang hierbij is dat de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer flink verminderd moeten worden.	Sweco

		Om een fietsstraat geloofwaardigheid mee te geven is het wenselijk dat de route ook door fietsers veel bereden wordt. Daarom worden fietsstraten voornamelijk op belangrijke fietsroutes toegepast. Op basis van de uitgevoerde verkeerstellingen lijkt het aandeel fietsers op de Heumensebaan zeer beperkt. Het toepassen van een ETW30 verdient dan ook de voorkeur.	
9	De doelstelling van het Sweco-rapport was o.a. te kijken naar de bestaande infrastructuur en de mogelijkheden die nieuwe verkeersverbindingen kunnen bieden. Vindt Sweco de volgende optie in het rapport reëel? “Wanneer de keuze gemaakt wordt om een nieuwe verbinding aan te leggen, wordt aangeraden om variant 5a te heroverwegen met varianten die ofwel ten noorden van Molenhoek liggen (voorkeur) of om Mook heen gaan. Belangrijk hierbij is dat de nieuwe verbinding geschikt is voor vrachtverkeer.”	Er is op basis van verkeerskundige richtlijnen (wegvakintensiteiten), verkeersbewegingen (routekeuzes) en verkeerspsychologie (logica van de routekeuze) naar een eventuele nieuwe verbindingsweg gekeken. Hierbij is niet ingegaan op niet-verkeerskundige aspecten zoals groen, milieu en geluid. Dit dient nader onderzocht te worden. Het punt dat in de rapportage gemaakt wordt is dat variant 5a (light) in onze ogen verkeerskundig gezien slechts beperkt zal functioneren en met name een verschuiving van drukte in Molenhoek zal teweegbrengen. Daarom wordt geadviseerd om vanuit verkeerskundig perspectief goed na te denken of 5A wel de beoogde doelstelling (verminderen dan wel beëindigen van de overlast van doorgaand verkeer) zal behalen.	Sweco
15	Figuur 2-1 Hoeveelheid verkeer komt er via Molenhoek uit de Ooijpolder?	Er zijn geen specifieke gegevens over hoeveel verkeer er vanuit Ooijpolder komt. Vanuit Nijmegen Zuidoost is er in totaal 7% dat via Groesbeek gemeten is op het wegvak Rijlaan voor de splitsing Rijlaan/Mooksebaan. Dit is het totaal van verkeer uit Nijmegen en mogelijk noordelijker. Verwacht wordt dat het merendeel van deze 7% uit Nijmegen komt en weinig uit specifiek Ooijpolder.	Sweco
17	De kruising Ringbaan-Lindenlaan bestaat niet. Wordt hier bedoeld Middelweg - Lindenlaan?	Dit is inderdaad incorrect, het moet Ringbaan – Heumensebaan zijn.	Sweco
17	Zijn de laatste aanpassingen bij ‘t Zwaantje dan voor niets geweest?	Als met de “laatste aanpassingen” het verplaatsen van de komgrens naar ’t Zwaantje wordt bedoeld, dan moet gesteld worden dat dit opmerkelijk is aangezien een weggebruiker niet het idee krijgt in een bebouwde kom te rijden. Echter is het onderliggende doel geweest om de snelheid te verlagen in het gebied de Bisselt en zijn er hiervoor ook andere aanpassingen geweest. Om het doel van een lagere snelheid te behalen kan ook met een zone 50 of zone 60 worden gewerkt i.p.v. een kombord.	Sweco

18	Is er ook met Trendsportal gesproken?	Trendsportal is op de hoogte van de verkeersproblematiek en het onderzoek. Verder zijn zij niet inhoudelijk betrokken bij het onderzoek en de specifieke onderzoeksvragen. Bij het vervolg zal er zeker aandacht zijn voor de samenwerking en de rol van Trendportal. Zeker ten aanzien als het gaat om het verkrijgen van subsidies of dergelijke.	College
23	2.3.3. “De gemeten verkeersintensiteiten zijn ook naast de cijfers uit het verkeersmodel gelegd. Het verkeersmodel bevat cijfers uit 2020 (pre-Corona) en een prognose van de intensiteiten in 2032 bij een hoge groei.” Te zien is echter dat deze cijfers uit 2032 al bijna bereikt zijn! Heeft dit consequenties?	In de analyses is voor de toekomst uitgegaan van de verkeerstellingen met een autonoom groeipercentage van 1% per jaar, niet op basis van de modelcijfers 2032.	Sweco
35	Figuur 2-22 Groesbeekseweg “Buiten de bebouwde kom is de weg erg breed en zijn er lange rechtstanden, waardoor de snelheid toeneemt en de verkeersveiligheid mogelijk afneemt.” Toch zijn er juist op dit vlak geen ongelukken vermeld! Is dit stuk Groesbeekseweg dus eigenlijk redelijk veilig?	Figuur 2-2 geeft een overzicht van de geregistreerde ongevallendata. Het probleem van geregistreerde ongevallendata is dat niet elk ongeval geregistreerd wordt (bijvoorbeeld in geval van geen of enkel blikschade). Daarom richt de analyse van de verkeersveiligheid zich ook op risicofactoren (Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030). Op basis van de ontwerprichtlijnen voldoet de Groesbeekseweg niet en bestaat het risico dat verkeer te hard rijdt. Een te hoge snelheid heeft een negatief effect op het ongevalsrisico en de verkeersveiligheid.	Sweco
36	Vracht-verkeer bruggetje	Het is niet duidelijk wat hiermee bedoeld wordt.	Sweco
37	Waarom is er niet met de ondernemers gesproken?	In het verleden hebben diverse bewoners (al dan niet georganiseerd) en andere overige belanghebbenden aandacht gevraagd voor de verkeerssituatie. In aanloop van het onderzoek zijn zij dan ook benaderd om deel te nemen. Ook zijn alle overige inwoners en belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om hun visie en suggesties te doen. Hier is dan ook gebruik van gemaakt. Er is geen specifieke oproep of contact gezocht door ondernemers. Ondernemers aan de verkeersroutes, dan wel een met een relevant, belang zijn voldoende in de gelegenheid geweest om deel te nemen. Mocht bij de uitvoering van de oplossingsrichtingen blijken dat de betrokkenheid van de ondernemers gewenst is, dan zal hiervoor uiteraard aandacht zijn.	College

38	"Geluidsoverlast door aannemers met aanhangers in de vroege ochtend." Zou dit geluidsoverlast er ook zijn als er geen chicanes enz. zouden zijn?	Op pagina 37 staat het volgende omschreven: - Er is sprake van een vroege ochtendspits door veel werkenden en bouwvakkers. De aanhangwagens (met losse spullen erin) en de luide muziek zorgen in de vroege ochtenduren (vanaf 5 uur) voor veel geluidsoverlast. - Het remmen en optrekken bij de gelijkwaardige kruispunten zorgt voor veel geluidsoverlast. Bij een natwegdek is dit nog erger. - Auto's komen vaak in groepjes voorbij, waardoor de geluidsoverlast toeneemt. Ofwel, er is nog altijd sprake van geluidsoverlast zonder de snelheidsremmende maatregelen. Echter kunnen snelheidsremmende maatregelen wel voor lokaal extra geluid zorgen omdat de weggebruiker moet remmen en optrekken.	Sweco
44	2.9.1. "Circa 10% van het verkeer in Groesbeek is richting de A73 georiënteerd." Hoe is dit percentage berekend?	Er is op basis van aantal inwoners in Groesbeek met behulp van richtlijnen een berekening gemaakt van hoeveel verkeer er gegenereerd wordt in Groesbeek op een dag. Dit is afgezet tegen de gemeten intensiteiten.	Sweco
67	3. Lokaal "Het herinrichten van de Lindenlaan kan pas worden gedaan wanneer het gebruik verhoogd is." Wat is hiervan de reden?	Zoals aangegeven tijdens de presentatie is het inrichten van de Lindenlaan gewenst. Echter is het nog rustig op de Lindenlaan en kan de Lindenlaan het verkeer nog gemakkelijk verwerken. Omdat bij uitvoering planning en financiën meespelen, is het verstandig om de Lindenlaan pas te doen wanneer het hier ook echt drukker is en de noodzaak groter wordt. We adviseren om eerst andere maatregelen en herinrichtingen door te voeren.	Sweco

PVDA

Blz.	Vraag	Reactie	
-	Is Molenhoek-Zuid meegenomen in de plannen? De 250 extra huishoudens aldaar brengen ook logistieke bewegingen met zich mee?	In paragraaf 2.9.1 is beschreven hoe de woningbouwontwikkeling Molenhoek-Zuid in het onderzoek is meegenomen.	Sweco
-	Welke termijn is start van de uitvoering te verwachten en wat is de relatie tot het realiseren van de nieuwe spoorbrug t.h.v. de Heumensebaan die flinke vertraging heeft opgelopen?	Met de raadsmemo 'Vervolg verbeteren Maaslijn – spoorviaduct Heumensebaan Molenhoek' van 20 december 2022, is de gemeenteraad geïnformeerd over de stand van zaken omtrent	College

		de Maaslijn. Volgens ProRail start de aanbesteding van het project Verbeteren Maaslijn in de 1ste helft van 2023 en loopt de uitvoering tot en met 2027. De bouw van het nieuwe viaduct zou eind 2025 plaats vinden.	
-	Hoeveel auto's van inwoners van Molenhoek en Mook maken gebruik van de route naar Nijmegen via Groesbeek (en terug)? Hoeveel gaan er via de Rijksweg naar Nijmegen (en terug)?	Uit de beschikbare data is deze informatie niet te achterhalen. Via de selected-link analyse is voor de gekozen wegsegmenten inzichtelijk gemaakt waar het verkeer vandaan komt en waar het naartoe gaat, maar omwille de privacy-regels zijn de herkomst- en bestemmingslocaties niet aan elkaar te koppelen.	Sweco
-	Waarom zijn er alleen concrete oplossingen voor verspreiden en verminderen van verkeer in Molenhoek bedacht en is er voor Mook geen concrete oplossing voor verminderen van verkeer op de GW opgenomen?	Voor Mook zijn er naast de benoemde oplossingsrichtingen (waaronder nieuwe verkeersverbindingen) nauwelijks alternatieven beschikbaar. In Molenhoek zijn meer mogelijkheden om via de bestaande infrastructuur het verkeer beter te verspreiden.	Sweco
-	Door de optie éénrichtingsverkeer op de HB/LL in te voeren daalt het aantal auto's op de route naar A73 in Molenhoek fors ten nadele van GW in Mook. Bewoners GW zijn bang voor een flink waterbedeffect. Hoe kijkt het College tegen deze optie aan?	Bij keuzes voor bepaalde maatregelen zal er zeker aandacht zijn voor de eventuele gevolgen elders en op de route(s) zelf.	College
-	Volgens bewoners van de Lindenlaan zijn zij niet als stakeholders betrokken bij het onderzoek. Nu wordt een deel van de oplossing gezocht in een maatregel die de leefsituatie aan de Lindenlaan erg nadelig beïnvloedt. Hoe is dat te rijmen?	In de aanloop van het onderzoek zijn bewoners en belang-hebbenden in de gelegenheid gesteld om te reageren. Op basis van de ligging van de Lindenlaan en de beschikbare capaciteit op deze weg, heeft Sweco de optie 'Lindenlaan' naar voren gebracht. Als onderdeel van het resultaat van het onderzoek. Wanneer in het vervolg voor een specifieke oplossingsrichting wordt gekozen, zullen omwonenden daarbij opnieuw in de gelegenheid worden gesteld om te participeren.	College
-	Volgens bewoners aan de Ringbaan en Heumensebaan begint de drukte al vroeg, 5.00 uur, en verstoort dan hun nachtrust. Waarom dan pas metingen vanaf 7.00 uur 's morgens?	De metingen zijn dag en nacht uitgevoerd. In de rapportage is de vroege ochtendspits benoemd. De meetresultaten laten zien dat de hoogste intensiteit nog altijd tijdens de reguliere spitstijden optreden (figuur 2-7 en 2-8). Door met de drukste momenten te rekenen of maatregelen passen, kan ook gesteld worden dat dit op rustigere momenten past.	Sweco

GroenLinks

Blz.	Vraag	Reactie	
9	De verwachting wordt uitgesproken dat bij nieuwe infrastructuur als variant 5a de verkeersdruk op de Groesbeekseweg toe zal nemen. Waarop is dat gebaseerd anders dan dat de nieuwe weg minder aantrekkelijk rijdt vanwege meer stuurbewegingen? Zijn hierin verkeersontmoedigende maatregelen op de Groesbeekseweg meegenomen? Zo ja, welke? En zo nee, waarom niet?	De verwachting richt zich specifiek op variant 5a (light), verderop in de rapportage worden mogelijke alternatieven schetsmatig weergegeven (zie bladzijde 61 en verder). Er zijn voornamelijk maatregelen genomen om de leefbaarheid te verhogen. De Groesbeekseweg is benoemd als gebiedsontsluitingsweg en heeft nog restcapaciteit. Voor het gehele gebied geldt dat het voor de toekomst nodig is om gemotoriseerd verkeer te beperken daarom wordt ook voorgesteld om m.n. voor vrachtverkeer op regionaal niveau te kijken of vrachtverkeer geweerd kan worden op de Groesbeekseweg. Wanneer er te veel verkeersontmoedigende maatregelen worden genomen in de kern van Mook, verhoogt de kans op sluipverkeer op andere wegen wat zeer ongewenst is.	Sweco
14	De Lindenlaan is al bij aanvang van het traject meegenomen in het onderzoek als zijnde onderdeel van het probleem. Waarop is dit gebaseerd? Welke problemen ervaren aanwonenden van de Lindenlaan concreet m.b.t. het verkeer tussen de A73 en Groesbeek?	Omdat de Lindenlaan een mogelijk alternatief vormt voor mogelijke oplossingsrichtingen (alternatieve gebiedsontsluitingsweg volgens het mobiliteitsplan), is deze van begin af aan in het onderzoek meegenomen.	Sweco
35	Op het kaartje staan geen incidenten op de Lindelaan, waren deze er niet of zijn ze niet meegenomen in het onderzoek? Verderop in het rapport wordt namelijk wel gesproken over de gevaren rond de oversteekplaats bij het station.	Figuur 2-22 geeft een overzicht van de geregistreerde ongevallendata op de Rijksweg, Groesbeekseweg en de Heumensebaan-Ringbaan. De Lindenlaan was inderdaad niet in dit plaatje opgenomen. We hebben een bijkomende analyse uitgevoerd en hieruit blijkt dat er op de Lindenlaan in de periode 2017-2021 drie ongevallen zijn geregistreerd met uitsluitend materiële schade. Het probleem van geregistreerde ongevallendata is dat niet elk ongeval geregistreerd wordt (bijvoorbeeld in geval van geen of enkel blikschade). Uit de gesprekken met de stakeholders is naar voren gekomen dat omwonenden de oversteekplaats als onveilig ervaren. Deze locatie is daarom verderop in het rapport meegenomen.	Sweco

41	Bijna alle milieuwaardes worden overschreden, al komt dit niet door het verkeer maar door overige aspecten. Wat zijn deze aspecten? Neemt het college dit wel mee in de oplossingen die gekozen worden? Laat het college hier aanvullend onderzoek naar doen zodat maatregelen genomen kunnen worden?	Het onderzoek geeft geen aanleiding voor nader onderzoek of maatregelen op het terrein van milieu. Daarbij valt op te merken dat milieuaspecten, bijvoorbeeld luchtkwaliteit (lokaal en regionaal), door vele factoren worden bepaald. Zo wordt de luchtkwaliteit in onze regio beïnvloed door de industrie in Duitsland.	Sweco & College
48	De doelstelling lijkt hier in tegenspraak met de oplossing. Leefbaarheid, veiligheid, geen waterbedeffect, verminderen van verkeer, op lange termijn houdbaar, alle stakeholders worden serieus genomen. Deze lijken nu geen van allen behaald. Hoe kijkt u hierna? Voldoet het rapport aan de gewenste kwaliteitseisen? Is het rapport af of vind u dat Sweco terug moet naar de tekentafel en met opties moet komen die haalbaar zijn en voldoen aan de doelstellingen?	De enige en echte oplossing is een goede en directe verbinding A73-Groesbeek. Dit realiseren is niet eenvoudig en zal regionaal aandacht behoeven. Bij het gebruik blijven maken van de bestaande routes zal het lastig zijn om (alle) problematiek te beëindigen. Zo ook de overlast en beleving van de aanwonenden en belanghebbenden. Sweco heeft voorstellen gedaan voor maatregelen, zowel fysiek als procesmatig en juridisch. Wij zien geen redenen om vragen naar aanvullende opties.	College
50	Zijn er (juridisch houdbare) mogelijkheden om de voorgestelde vestigingsstimulans van mensen te beïnvloeden (in Groesbeek)? Zo ja, welke? Zo nee, welke aanknopingspunten biedt deze oplossing wel?	Dit is een nieuwe invalhoek. Een onderwerp dat regionaal aandacht behoeft en zal als dusdanig worden ingebracht bij overleggen. Uit deze gesprekken moet de haalbaarheid van deze oplossingsrichting blijken.	College?
50	We lezen niets over een verbeterde OV verbinding tussen Molenhoek-Mook en Groesbeek. Waarom is dit niet onderzocht?	Op dit moment is er een buurtbusverbinding tussen het station Mook-Molenhoek en Groesbeek. Op dit moment zijn er geen plannen om de verbinding qua OV te verbeteren of dat deze is verbeterd. Of de trein en/of OV-verbindingen tussen Mook-Molenhoek en Groesbeek van invloed zijn op de verkeersstromen A73-Groesbeek valt te bezien. Wanneer gekeken wordt naar de relatie Groesbeek – A73 zijn de herkomsten en bestemmingen enorm divers waardoor voor het doorgaand verkeer OV organiseren een lastige opgave is. Dit zou verder onderzocht kunnen worden. Echter is op pagina 51 omschreven dat voor de regionale/lokale relaties de elektrisch fiets qua afstand een alternatief vormt, maar dat ook eventueel iets met openbaar vervoer georganiseerd kan worden.	Sweco
59	Er wordt een geslotenverklaring voorgesteld voor vrachtwagens op de Groesbeekseweg. Is dit wel mogelijk en hoeveel kans ziet het college dat zo'n verklaring kan worden ingesteld.	Hoe in de toekomst om te gaan met het vrachtverkeer van en naar Groesbeek, zal onderwerp van gesprek zijn in de regio en specifiek met de gemeente Berg en Dal. Uit deze gesprekken moet de haalbaarheid van deze oplossingsrichting blijken.	College

62	Heumen is niet meegenomen in het onderzoek. Wel ligt een gekozen oplossing (namelijk een nieuwe weg vanaf het kruispunt N844-N271) op en/of tegen haar grondgebied. Is hierover al gecommuniceerd met Heumen? Zo nee, waarom niet en wanneer wordt hier wel over gesproken? Zo ja, wat is de uitkomst van dat gesprek?	Sweco noemt in het rapport opties voor een nieuwe verbindingsweg, geen 'gekozen oplossing'. Het zijn vooralsnog oplossingsrichtingen die door Sweco zijn aangedragen. Een nieuwe, goede en directe verbinding A73-Groesbeek, zal zeker regionaal moeten worden opgepakt. De gemeente Heumen is op hoogte van de problematiek en is bij eerdere onderzoeken en overleggen betrokken en/of geïnformeerd. Het rapport van Sweco is zeker aanleiding voor verdere regionale oriëntatie naar oplossingen en partnerschap. Uit deze gesprekken moet de haalbaarheid van deze oplossingsrichting blijken.	College
66	Hoe kijkt u aan tegen de haalbaarheid van de opties in het rapport van Sweco die in de regio moeten worden gezocht onder het kopje 'in gesprek gaan met de gemeente Berg en Dal'. Welke concrete oplossingen worden in dit kader besproken en verwacht?	Het is de bedoeling om het rapport met de regio te delen en hierover in gesprek te gaan, specifiek met de gemeente Berg en Dal. Wat hier concreet uitkomt is nu niet aan te geven.	College
67	Bent u ervan op de hoogte dat het verplaatsen van de komingang in 2015 is uitgevoerd mede om de gehele Bisselt naar een maximale snelheid van 50 km/uur te krijgen in verband met de veiligheid? Blijft deze maximum snelheid in de gehele Bisselt met het verplaatsen van de komingang gehandhaafd?	Het voorstel om over te gaan tot het verplaatsen van de komingang naar de kern van Mook, is op dit moment niet aan de orde. De wegen op de Bisselt zelf kunnen bebouwde kom zijn, terwijl de Groesbeekseweg dit ter hoogte van de Bisselt niet is. Overigens zijn er andere mogelijkheden om 50 km/uur te regelen.	Sweco/ College
67	Met de voorgestelde aanpassingen zoals éénrichtingsverkeer én de ontwikkeling van een nieuwe wijk in Molenhoek Zuid zal de verkeersintensiteit op de Rijksweg tussen Lindenlaan en de Ringbaan toenemen. Hierover lezen we niets terug in het onderzoek. Waarom is dit niet meegenomen in de analyse en de mogelijke oplossingen? Ook missen we of er gekeken is naar welke routes het plaatselijke verkeer gaat nemen. Extra druk op de Middelweg, Hoeveveld of ook via de Rijksweg?	De maatregelen leiden tot een andere routekeuze van het verkeer, waardoor de intensiteit op de Rijksweg tussen de Lindenlaan en Ringbaan zal toenemen. Echter, de effecten op de Rijksweg zijn beperkter dan op Ringbaan, Heumensebaan en Groesbeekseweg, aangezien De Rijksweg zowel qua functie als inrichting duidelijk een gebiedsontsluitingsweg heeft. De capaciteit van gebiedsontsluitingswegen wordt in aantal motorvoertuigen per uur uitgedrukt, terwijl dit voor erftoegangswegen (30 km/uur) een waarde per etmaal betreft. Overigens zijn op gebiedsontsluitingswegen de kruispunten vaak maatgevend in de verkeersafwikkeling, en niet de intensiteiten op wegvakniveau. Ten gevolge van de maatregelen neemt de intensiteit op de Rijksweg mogelijk toe in combinatie met de afname van de verkeersintensiteiten op de Ringbaan. Bij het realiseren van 5A (light) is dit effect ook te verwachten op het betreffende deel van de Rijksweg.	Sweco

		In het voorstel met eenrichtingsverkeer op de Heumensebaan (richting Ringbaan) wordt aangegeven om dit in combinatie met het laatste deel van de Stationsstraat in te voeren, zodat doorgaand verkeer niet de route door de wijk heen kiest. Het is niet logisch om via het Hoeveveld door de wijk heen richting de Rijksweg te rijden, aangezien op de Franciscanessenstraat eenrichtingsverkeer in de tegengestelde richting is ingesteld.	
68	Is een nieuwe weg voor u nog steeds een optie zoals ook blijkt uit het rapport wanneer gekozen wordt dat leefbaarheid dominant is in de te maken keuze? Gaat u hier een nieuw onderzoek voor opzetten? En betekent dat dat de spoorzone nog geen bestemming natuur kan krijgen?	Een nieuwe, goede en directe verbinding A73-Groesbeek lijkt de enige optie om de problematiek te beëindigen. Zowel voor de bereikbaarheid als de leefbaarheid. Deze optie zal dan ook zeker worden meegenomen in het overleg met de regio. Hierbij streven om te komen tot een regionaal belang en als dusdanig op te pakken. Dit met de kennis van eerdere onderzoeken en het recente rapport van Sweco.	College
-	Vanuit verschillende belangengroepen van met name omwonenden die als stakeholder in de focusgroep hebben deelgenomen horen wij ernstige teleurstelling over het participatietraject zoals dit door Sweco is ingevuld. Eén daarvan heeft expliciet gevraagd om het traject nog niet te beëindigen maar een vervolg te geven. Daar is geen gehoor aan gegeven. Kan uitgelegd worden waarom dit verzoek niet is ingewilligd? En ziet het college mogelijkheden om het traject alsnog een korte periode door te laten lopen?	Binnen het onderzoek zijn de bewoners en belanghebbenden (al dan niet georganiseerd) betrokken. Zij zijn in de gelegenheid gesteld om de problematiek onder de aandacht te brengen, ieder vanuit zijn of haar beleving. Dit zonder vooringenomenheid of onderscheidt door Sweco en/of de gemeente. Ook is het ingezette proces en/of werkwijze niet gewijzigd of anderszins beïnvloed. De ervaren problematiek, beleving en suggesties zijn meer dan goed aangedragen en bekend bij Sweco. Op basis van de objectieve (verkeers)analyses en de opgehaalde informatie heeft Sweco het rapport opgesteld, inclusief conclusie en advisering. Hiermee is voor dit moment ook het participatietraject beëindigd. Wanneer specifieke oplossingsrichtingen in de toekomst worden uitgevoerd, zal daarbij aandacht zijn voor participatie van omwonenden.	College
-	Wat is de betrokkenheid van de gemeente geweest in het participatietraject? Hoe kijkt u terug op het gevoerde participatietraject? Welke leerpunten t.a.v. burgerparticipatie kunnen getrokken worden uit het proces naar dit rapport?	De verkeersproblematiek A73-Groesbeek is een ‘hardnekkig’ onderwerp en raakt meerdere groepen bewoners. Het beëindigen van de overlast voor eenieder (algemeen belang) is ronduit complex. Deze complexiteit en de verschillende belangen daarbij maken een participatietraject niet eenvoudig. Ook Sweco heeft dit zo ervaren. Het behalen van het gezamenlijke doel van een goede en directe verkeersverbinding die een oplossing biedt voor alle inwoners, lijkt immers ver weg. Dit versterkt het verschil tussen de belangen en kan leiden tot het verharden van standpunten en onbegrip.	College

		De rol van de gemeente in dit participatieproces is vooral faciliterend geweest. Vanuit inhoudelijk oogpunt valt de conclusie te trekken dat door dit traject de verschillende groeperingen en belanghebbenden hun bijdrage hebben kunnen leveren. Daarmee hebben zij een waardevolle basis gegeven voor het onderzoeksrapport van Sweco. In algemene zin is voor ons in het kader van het nieuwe beleidskader Inwonerparticipatie ook interessant om te zien hoe een participatieproces verloopt wanneer niet aan alle verwachtingen en wensen van deelnemers kan worden voldaan.	
-	Waarom is ervoor gekozen om de raads- en commissieleden niet het rapport te sturen vóór de meeting met Sweco waar vragen gesteld konden worden over dit rapport?	Er is voor gekozen om het rapport te presenteren aan de raads- en commissie leden, waarbij ook geïnteresseerden (focusgroep) in de gelegenheid zijn om kennis te nemen van het rapport. Tijdens en aansluitend aan de presentatie (schriftelijk ronde) zijn de fracties in de gelegenheid gesteld om vragen en opmerkingen te plaatsen.	College
-	Eén van de doelstellingen is om geen waterbedeffect te creëren. Bent u zich ervan bewust dat met de voorgestelde maatregelen in Molenhoek uit het rapport dit in Mook gaat leiden tot een toename van ca 1500 voertuigen per dag? (analyse werkgroep Verkeer GBW). Een enorm waterbedeffect. Bent u zich ervan bewust dat met deze toename van 30% de leefbaarheid in Mook verder in het gedrang komt? Waarom is hier afgeweken van het vastgestelde uitgangspunt?	De doelstellingen ‘geen waterbedeffect’ en ‘gelijke verdeling van de lasten’ spreken elkaar in bepaalde mate tegen. De kern hiervan is dat de resterende overlast proportioneel is en niet moet zorgen voor grotere problemen in een ander gebied. Op de Groesbeekseweg is het momenteel nog minder druk dan op de Ringbaan en er is restcapaciteit op de Groesbeekseweg. We weten niet op welke cijfers de werkgroep zich baseert, maar het is wel goed om dit cijfer in perspectief te bekijken. **Stel** het gaat over 1500 voertuigen per dag en hiervan rijdt 10% op het drukste moment = 150 per uur. Dan wil dat zeggen dat er 2,5 voertuig per minuut bij komt. Wanneer dit opgeteld wordt met het drukste uur dat gemeten is (435 voertuigen/uur) dan rijden er per minuut 10 voertuigen voorbij. Bij keuzes voor bepaalde maatregelen zal er zeker aandacht zijn voor de eventuele gevolgen elders en op de route(s) zelf.	Sweco & College
-	In het rapport lijkt met name gefocussed op doorstroming en gericht op het vinden van oplossingen voor de situatie in Molenhoek. Voldoet dit aan uw doelstellingen, wat is uw zienswijze hierop en wat zegt dit volgens u over het rapport?	Wij kunnen ons niet vinden in de stelling dat er in het rapport met name wordt gefocust op oplossingen voor de situatie in Molenhoek. De kwantiteit van de maatregelen is niet het uitgangspunt.	College
-	De conclusie is dat maatregelen voor nu de situatie qua leefbaarheid kunnen verbeteren, maar als Groesbeek uitbreidt zijn de maatregelen	Het rapport en de advisering daarbij, zijn aanleiding om in overleg te treden met de regio. Het streven daarbij is om te	College

	straks tenietgedaan en staan we weer op dit punt. Hoe kijkt u naar de toekomst bestendigheid van de voorgestelde oplossingen?	komen tot een zo toekomst bestendige oplossing en maatregelen.	
-	Is er een overzicht van alle vragen en wensen van de stakeholders en weergegeven of en zo ja, waar hier invulling aan gegeven is in het rapport. Kunt u ons een overzicht doen toekomen?	In de bijlage van het raadsvoorstel ontvangt u een bundeling van alle geleverde input, opmerkingen en vragen van de stakeholders. In het rapport is niet inzichtelijk gemaakt welke oplossingsrichtingen aan welke wensen voldoen, omdat dit in veel gevallen meerledig is.	College
-	Er wordt een reeks goede kleinere maatregelen voorgesteld o.a. isolatie. Zitten die al in de prijs?	Nee, deze kosten zijn niet in de kostenraming opgenomen. De kosten zijn bepaald voor de maatregelen opgenomen in tabellen 5-1, 5-2 en 5-3.	Sweco
-	Welke partijen zijn er die mee kunnen betalen aan dit plan? Zijn er lobbie mogelijkheden onderzocht in den Haag, de stadsregio, provincie en evt. Europa?	Zoals al eerder aangegeven geeft het rapport zeker aanleiding om over de problematiek en mogelijke oplossingen in overleg te treden met de regio. Hierbij streven naar commitment en partnerschap. Ook zal de mogelijkheid van subsidies worden onderzocht.	College

VVD

Blz.	Vraag	Reactie	
2	Hier wordt aangegeven dat de huidige weginrichting te veel een mis is tussen faciliteren van doorstroming en verbeteren van leefbaarheid. Is het college het met de VVD eens dat hier een duidelijkere keuze voor leefbaarheid in onze woonwijken moet worden gemaakt, met de insteek om de route voor doorgaand verkeer onaantrekkelijker te maken?	In beginsel herkennen wij ons in uw beeld dat voor onze gemeente de leefbaarheid in onze dorpen en buurten voorop staat. Echter, in de huidige situatie is en blijft dit een lastig dilemma. De routes kennen meerderde functies. Naast wonen (leefbaarheid) hebben zij immers ook een functie voor de doorstroming en bereikbaarheid van de kernen zelf (lokaal verkeer). Indien wij afhankelijk blijven van de bestaande routes zal er toch een compromis moeten worden gezocht.	College
6	Op dit moment wordt er, door de huidige weginrichting, niet gehandhaafd door de politie op deze wegen. De VVD zou graag zien dat er op alle drie de wegen (Heumensebaan, Ringbaan en Groesbeekseweg) een aantal permanente flitspalen geplaats worden, ook al gaan de financiële opbrengsten niet naar de gemeente. Bent u het met ons eens dat dit een goede remedie zou zijn tegen het overschrijden van de maximumsnelheid?	Het Openbaar Ministerie bepaalt waar er flitspalen staan, in samenspraak met de wegbeheerders en de politie. De voorwaarden voor een flitspaal zijn aanzienlijk en divers. Afgaand op de huidige verkeerssituatie, en zeker gezien de huidige inrichting, is het niet aannemelijk dat men overgaat tot het plaatsen van flitspalen.	College
6	Op het deel Heumensebaan tussen het spoorviaduct en Bisseltsebaan ontbreekt een veilige fietsvoorziening.	Wil je het fietsen stimuleren en serieus nemen dan moet een fiets verbinding de kortste weg hebben en comfortabel zijn. Ook	College

	De VVD hoopt dat het college ook van mening is dat er wel degelijk een veilige fietsvoorziening is via het Jachtslot en dat het niet nodig is natuur op te offeren voor een tweede (misschien makkelijkere) verbinding.	zoveel mogelijk sociale veiligheid bieden. Het fietspad via het Jachtslot voldoet daar niet aan. Het is maar de vraag of er natuur verdwijnt bij een aan- / vrijliggend fietspad langs de Heumensebaan buiten de kom. Met de rijbaan zelf kan worden geschoven, waardoor er meer ruimte komt voor een fietspad.	
7	Het doorgaand verkeer door Mook en Molenhoek op korte en middellange termijn beëindigen is niet realistisch Ziet het college, net als de VVD, dat er wel noodzaak is voor een langetermijnvisie in regionaal verband om doorgaand verkeer op termijn wel degelijk te kunnen beëindigen of tenminste te verminderen?	Zie ons eerder antwoord dat we de regio (regionaal) willen betrekken bij de problematiek en de oplossing. Streven naar commitment en partnerschap.	College
7	In gesprek gaan met de gemeente Berg en Dal Is er al een gesprek gepland met de gemeente Berg en Dal? Zo nee, op welke termijn bent u dit dan van plan? Bent u het met ons eens dat de bewegwijzering op korte termijn aangepast zou kunnen worden?	Wij gaan zeker in gesprek met de gemeente Berg en Dal. Als onderdeel van de regionale benadering. In overleg zal er een gesprek worden ingepland. Het aanpassen van de (ANWB)bewegwijzering kan niet zonder afstemming met de betreffende buurgemeente, ANWB en de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd). Het aanpassen zal zeker onderdeel uitmaken van de overleggen in de regio.	College
7	Op regionaal niveau bespreken Is al uitgezocht of zware vrachtwagen geweerd kunnen worden van de Groesbeekseweg en op welke termijn zou dat ingevoerd kunnen worden? Is het instellen van een dergelijk verbod een gemeentebevoegdheid en zo ja, kan dit ook zonder overleg of tegen de wens van de regio worden ingesteld?	Al is het een gemeentebevoegdheid, dergelijke maatregelen moeten worden afgestemd met de betreffende buurgemeente (regio). Dit wordt ook geacht als onderdeel van de procedure. Voorkomen moet worden dat er bezwaar- en beroepsprocedures gaan plaatsvinden tussen gemeenten. Vooral kiezen voor de dialoog.	College
8	Lokaal Is het college met de VVD eens dat door verplaatsing van de verkeersstroom naar de Lindenlaan de situatie rondom het station, waar notabene veel langzaam verkeer is met voetgangers en fietsers (zoals scholieren), onveiliger wordt? Heeft het college al in beeld wat dit voor de verkeersstroom in de rest van Molenhoek zal doen? Volgens het rapport is 50% van het verkeer eigen verkeer. Hoe gaan deze inwoners naar hun huis? Via de Middelweg?	Voordat er een besluit wordt genomen over het aanpassen van de wegen in Molenhoek moeten de consequenties goed in beeld zijn. Bijvoorbeeld bij het verplaatsen van het verkeer via de Lindenlaan. Wat zijn daar de gevolgen van, zoals: ontstaan er ongewenste diffuse verkeerstromen in Molenhoek?, de relatie met het station, het kruisen van het MaasWaalpad, de aansluiting op de Rijksweg (in relatie met de ontsluiting van Molenhoek-Zuid op de Rijksweg).	College

	Zijn alle consequenties van deze oplossing wel voldoende in beeld? Is het college het met ons eens dat dit het verplaatsen van het probleem is en daarmee het creëren van nieuwe problemen in de rest van Molenhoek? Is er gekeken naar de gevolgen voor de doorstroming op de N271 vanaf de Lindenlaan richting A73 in combinatie met de komst van 250 woningen in Molenhoek Zuid? Welk effect heeft het wijzigen naar een erftoegangsweg op het aantal verkeersbewegingen dat een weg mag hebben? Is al eens serieus gekeken naar de optie om zowel Heumensebaan als Ringbaan als Groesbeekseweg in de kern van Mook in te richten als fietsstraat, naar voorbeeld van de Broekkant in Malden? Bent u het met de VVD eens dat het verleggen van de komgrens van de Bisselt naar de bebouwde kern geen goed idee is? Bent u zich bewust van het stoplicht op de Lindenlaan bij de spoorwegovergang? En dat dit voor problemen gaat zorgen wanneer de Lindenlaan intensiever gebruikt gaat worden? Er wordt voorgesteld om de plateaus bij de 30 km-grens zo aan te passen dat vrachtwagens nog enige snelheid behouden en zo vlotter en met minder geluid naar Groesbeek kunnen rijden. Wat doet het verhogen van de snelheid met de veiligheid?	Op dit moment nemen wij geen besluit over het (her)inrichten van de wegen op de routes. Waardoor diverse vragen voor nu niet relevant zijn.	
9	Er wordt geadviseerd om bij de keuze voor een nieuwe verbinding, iets dat Sweco ziet als een lange termijn oplossing, te kijken naar een variant die ofwel ten noorden van Molenhoek ligt of om Mook heen gaat. Is het college het eens met dit advies en daarmee de conclusie van de VVD fractie dat variant 5a definitief van tafel is?	Een nieuwe, goede en directe verbinding A73-Groesbeek lijkt de enige optie om de problematiek te beëindigen. Zowel voor de bereikbaarheid als de leefbaarheid. Deze optie zal dan ook zeker worden meegenomen in het overleg met de regio. Hierbij streven om te komen tot een regionaal belang en als dusdanig op te pakken. Dit met de kennis van eerdere onderzoeken en het recente rapport van Sweco.	College

	Is het college bereid om in regionaal overleg naar een dergelijke langetermijnvisie te zoeken waarbij ook wordt gekeken naar een mogelijke Euregionale oplossing? Bent u het met ons eens dat nu de 5a variant van tafel is, de spoorzone zo snel mogelijk natuurgebied gemaakt moet worden, zoals door een meerderheid tijdens de verkiezingen uitgesproken?		

Lokaal verkeersonderzoek A73-Groesbeek

Bundeling reacties van focusgroep op eindrapport en beantwoording daarvan

Focusgroep:
• Werkgroep Groesbeekseweg (22 december 2022) • De Kerngroep Verkeersproblematiek Heumensebaan Ringbaan (8 januari 2023) • DUW – Molenhoek (10 januari 2023) • Natuur- en milieugroep ANIMO (10 januari 2023)
Toegevoegd:
• Bewoners Lindenlaan (6 januari 2023)

Gemeente Mook en Middelaar

30 Januari 2023

Inhoudsopgave

Reactie Werkgroep Groesbeekseweg (22 december 2022) 3
Beantwoording Werkgroep Groesbeekseweg (22 december 2022).....7

Reactie Kerngroep Verkeersproblematiek Heumensebaan Ringbaan (8 januari 2023).....8
Beantwoording Kerngroep Verkeersproblematiek Heumensebaan Ringbaan (8 januari 2023).....12

Reactie DUW – Molenhoek (10 januari 2023) 14
Beantwoording DUW – Molenhoek (10 januari 2023) 18

Reactie Natuur- en milieugroep ANIMO (10 januari 2023).....21
Beantwoording Natuur- en milieugroep ANIMO (10 januari 2023) 22

Reactie Bewoners Lindenlaan (6 januari 2023).....23
Beantwoording Bewoners Lindenlaan (6 januari 2023).....25

Reactie Werkgroep Groesbeekseweg (22 december 2022)

Werkgroep Groesbeekseweg

Gemeente Mook en Middelaar
t.a.v. College van Burgemeester en Wethouders
Raadhuisplein 6
6585 AP Mook

Kopie aan: Gemeenteraad Mook en Middelaar
Fracties politieke partijen, gemeente Mook en Middelaar

Mook, 22 december 2022

Betreft: reactie werkgroep op eindrapport lokaal verkeersonderzoek

Geacht college,

Op de eerste plaats dank dat wij als stakeholder uitgenodigd zijn om deel te nemen aan het participatieproces lokaal verkeersonderzoek. Bijgaand ontvangt u onze bevindingen over de invulling van dit participatieproces en daarnaast onze reactie en oordeel over de opgeleverde eindrapportage.

HET PARTICIPATIEPROCES

Scope en doelstellingen
De scope van het lokaal verkeersonderzoek is gericht op het beëindigen/verminderen van overlast van het verkeer op **alle** doorgaande verkeersroutes A73-Groesbeek. De rol van Sweco in het proces is daarbij tweeledig. Enerzijds de inhoudelijke uitvoering van het onderzoek op basis van haar verkeerskundige kennis en expertise, anderzijds het in goede banen leiden van het participatieproces zodat er een eindrapport opgeleverd kan worden met gedragen oplossingen door de focusgroep en concrete adviezen naar de besluitvormers.

De focusgroep, in onze ogen de meest belangrijke partij in dit proces, heeft haar doelstellingen in het begin van het proces kunnen formuleren. De wens is te zoeken naar oplossingen met als prioriteit het aanpakken van de verkeersonveiligheid en het verhogen van de leefbaarheid en veiligheid in zowel Molenhoek als Mook. Het commitment in de focusgroep is dat er geen waterbedeffect op mag treden en dus gezocht wordt naar een gelijke verdeling van lasten van het verkeer over de beschikbare wegen. De gedragen oplossingen moeten voor de lange termijn houdbaar zijn en ook behoud van groen is van belang. Wat ons betreft heldere voorwaarden voor Sweco om het participatieproces te leiden, te zoeken naar gedragen oplossingen en ook helder voor de besluitvormers om een oordeel te geven over het eindrapport van Sweco.

Het vertrekpunt
De technische verkeerskundige capaciteit van de Heumensebaan (HB), de Lindenlaan (LL) en de Groesbeekseweg (GBW) bedraagt voor elke weg 6.200 voertuigen per etmaal en voor de Ringbaan (RB) 10.000, totaal 28.600.

De huidige intensiteit van gebruik op de individuele wegen ligt lager dan de capaciteit, overigens met grote onderlinge verschillen. De Heumensebaan (HB) kent een intensiteit van 83%, de Groesbeekseweg (GBW) 79%, de Ringbaan (RB) 68% en de Lindelaan (LL) 23%.

De belangengroepen van aanwonenden uit zowel Mook als Molenhoek geven in de focusgroep aan dat zij nu al (veel) overlast ondervinden van het verkeer en zijn daarnaast extra bezorgd over de toekomst. Autonome groei, woningbouw in zowel Mook/Molenhoek als Groesbeek, meer verkeer naar het Jachtslot / Natuurbegraafplaats en ook het Bikepark, welke overigens nog niet gedefinieerd is in tabel 2-3 (pagina 46 van het eindrapport), zal in de toekomst tot aanzienlijk meer verkeer gaan leiden. En daarmee dus tot meer overlast dan nu het geval is. De opdracht van Sweco is binnen deze context te zoeken naar oplossingen die de

overlast verminderen of beëindigen passend binnen de samen met de deelnemers in de focusgroep geformuleerde doelstellingen.

Evaluatie van het participatieproces

In het proces hebben wij voldoende ruimte gekregen om ons te laten horen. Echter tijdens het proces werd duidelijk dat Sweco niet echt gemotiveerd was om te luisteren naar onze inbreng en wensen. Zo werd ons visiestuk ''geparkeerd" om in de terminologie te blijven van Sweco. Er bleef tot het einde toe onduidelijkheid of en hoe diverse ingebrachte knelpunten opgelost konden worden. Dit ondanks vragen en meerdere schriftelijke reacties vanuit de werkgroep. Stelselmatig werd ook een verkeerd beeld geschetst van de afwikkeling en intensiteit van het verkeer uit Groesbeek richting Molenhoek en Mook. Gaandeweg werden de oplossingen voor Molenhoek steeds omvangrijker en concreter en moest Mook het doen met enkele richtinggevende oplossingen!

Om het in onze ogen gefrustreerde proces toch tot een goed einde te brengen hebben wij in oktober verzocht aan Sweco en aan de ambtelijke organisatie om het participatieproces nog niet te beëindigen en dus ook te wachten met de formele eindrapportage. Om dit kracht bij te zetten hebben we ook geprobeerd een afspraak te maken met de verantwoordelijk wethouder om de procesgang te bespreken en zeker nog niet af te ronden. Op beide verzoeken hebben we helaas geen positief antwoord gekregen.

Ons eindoordeel over het participatieproces

Sweco heeft voldoende kennis op haar vakgebied maar het ontbreekt Sweco aan de juiste competenties om een participatieproces te leiden. Op geen enkel moment heeft Sweco ons het gevoel kunnen geven dat wij als gelijkwaardige partner in dit participatieproces betrokken zijn. In onze visie is een optimaal participatieproces een proces waarin alle stakeholders zich gehoord voelen tijdens het procesverloop, dat ook transparant terug kunnen zien in verslagen of presentaties en dat afgesloten wordt met een gedragen eindrapportage aan het College. Ons eindoordeel is dat op al deze aspecten dit doel niet is bereikt.
Ons advies aan het College is derhalve om voor volgende participatietrajecten, die ongetwijfeld zullen komen in welke aard dan ook, een gekwalificeerde procesbegeleider aan te stellen die de belangen van alle stakeholders bewaakt en behartigt.

DE EINDRAPPORTAGE

Door de slechte procesbeheersing en het vroegtijdig beëindigen van het participatieproces zijn er oplossingen in de eindrapportage ontstaan die niet voldoen aan de geformuleerde doelstellingen van de focus groep. Wij kunnen dan ook geen goedkeuring geven aan het eindrapport maar zien nog wel aanknopingspunten voor verder overleg!

In de beschrijving van het participatieproces is het vertrekpunt (capaciteit en intensiteit), de verwachte toekomstige intensiteit en de doelstellingen van de focusgroep opgenomen. Dit in het kader van het zoeken naar gedragen oplossingen. In de presentatie tijdens de Cie Grondgebied van 7 december jl. geeft Sweco aan dat er in totaliteit voldoende technische capaciteit is op bestaande wegen en dat ook de toekomstige groei van het verkeer over de bestaande wegen afgevoerd kan worden.
Verheugd zijn we dat Sweco met een tweetal opties komt om het vrachtverkeer op de GBW te verminderen/beëindigen.

Echter na het eindrapport gelezen te hebben en de oplossingen de revue te laten passeren kunnen wij niet anders concluderen dan dat Sweco ons met haar uitspraak in de Cie Grondgebied op het verkeerde been heeft gezet en de doelstellingen van de focusgroep niet ingevuld zijn. Kort en bondig:

- Mook (GBW) wordt met de voorgestelde oplossingsrichtingen het afvalputje van het verkeer en er ontstaat een leefbaarheidsknelpunt. Voor de kern van Mook is geen enkele structurele oplossing of maatregel meer voorzien. In de focusgroep bijeenkomst van 6 september heeft Sweco de herinrichting van de gehele Groesbeekseweg als oplossingsrichting gepresenteerd. In het eindrapport is deze herinrichting zonder enig overleg aangepast en beperkt tot het deel tussen de begraafplaats en 't Zwaantje. Dat betekent dat de verkeerde weginrichting in de kern niet wordt aangepakt (de huidige weginrichting sluit niet aan bij de 30km zone waardoor er niet gehandhaafd kan worden op snelheid). Voor het gedeelte buiten de kern worden er allerlei suggesties genoemd

echter zonder concrete onderbouwing en inzicht in te verwachten effecten op verkeersintensiteit, verkeersveiligheid en leefbaarheid.
- Molenhoek krijgt éénrichtingsverkeer met negatieve gevolgen gezien de grote hoeveelheid lokaal verkeer en daarnaast beperkingen van en naar Groesbeek.
- De wens van BOOMM en ANIMO om van de spoorzone natuur te maken kan geen doorgang vinden.

Onze verwachting is dan ook dat geen van de stakeholders, gebaseerd op de input de ze geleverd hebben tijdens het participatieproces en de gezamenlijk geformuleerde doelstellingen, zich zal kunnen vinden in deze eindrapportage!

ONS EINDOORDEEL

In oktober hebben wij aangegeven dat het moment van het beëindigen van het participatieproces nog niet daar is en geadviseerd om nog geen eindrapportage op te stellen. Op basis van de 'data' van het proces hadden wij toen al de indruk dat deze rapportage nooit zou voldoen aan de doelstellingen van de focusgroep. Hetgeen wij vreesden is helaas ook werkelijkheid geworden. Wij zien een rapport waarin fysieke aanpassingen voor de doorgaande wegen opgenomen zijn met een investeringsbudget van totaal € 3.750.000 die niet houdbaar zijn naar de toekomst, met oplossingen die niet voldoen aan de gestelde voorwaarden van de focusgroep en zonder enige aandacht voor het leefbaarheidsknelpunt in Centrum Mook.

Ons eindoordeel is dat Sweco geen oplossingen heeft gevonden die recht doen aan de doelstellingen van de focusgroep omdat:

a. er geen sprake is van een eerlijke verdeling van de overlast,
b. de oplossing niet toekomstbestendig is, en
c. de voorkeursvariant 5a, zoals Sweco terecht aangeeft, als back-up moet blijven bestaan. Overigens achten wij de andere opties voor een nieuwe verbindingsweg die Sweco benoemt niet relevant. Sweco heeft alleen gekeken naar de ervaringen vanuit verkeerspsychologie. De variantenstudie had destijds een integrale benadering en hier is de 5a variant als voorkeursvariant uitgekomen.

Bestuurlijke paragraaf
In onze visie had deze rapportage nooit als eindrapportage door het College in de cie. Grondgebied voorgelegd mogen worden. Ons advies is daarom om deze eindrapportage in te trekken en het participatieproces met de focusgroep te hervatten. Niet onder leiding van Sweco maar onder leiding van een ervaren procesdeskundige. In onze optiek liggen er nog steeds kansen om met oplossingen te komen die gedragen worden door alle stakeholders.

Resumé en vervolg
Fijn dat er een participatietraject is opgestart waar wij voor uitgenodigd zijn. Jammer dat Sweco niet de competenties bleek te hebben om dit proces goed te begeleiden en uiteindelijk geen oplossingen heeft kunnen bedenken die recht doen aan de doelstellingen van de focusgroep.

Zoals aangegeven zien wij nog steeds kansen om tot gedragen oplossingen te komen die wel recht doen aan de doelstellingen van de focusgroep. Voorwaarde daarvoor is naar onze mening dat het oplossen van het leefbaarheidsknelpunt prioriteit 1 krijgt. Alle deelnemers in de focusgroep die aanwonenden aan de bestaande routes vertegenwoordigen hebben aangegeven dat er sprake is van veel overlast (o.a. geluidshinder, slaaptekort, trillinghinder, uitstoot en onveilige situaties) waardoor de grenzen ten aanzien van leefbaarheid in de huidige situatie al zijn bereikt. Dat is ook de reden dat de focusgroep als belangrijke doelstellingen het gelijk verdelen van (overlast) van verkeer en het voorkomen van een waterbed effect heeft ingebracht.

Het is voor ons als vertegenwoordiger van de Groesbeekseweg dan ook onbegrijpelijk dat Sweco een eindrapport met oplossingsrichtingen oplevert waarvan ze zelf concluderen dat die tot een toename van het verkeer in Mook zal leiden. De verhouding van verkeer uit Groesbeek met bestemming A73 via Molenhoek of Mook wijzigt van 66% - 33% naar 40% - 60% (zie pagina 55 van het eindrapport). De Groesbeekseweg verwerkt al 44% van het verkeer vanuit Groesbeek inclusief alle vrachtverkeer. Meer verkeer leidt dan ook per direct tot een leefbaarheidsknelpunt. Dat is onacceptabel, doet geen recht aan de doelstellingen van de focusgroep en

voldoet ook niet aan de opdracht van de gemeente om te komen tot adviezen/maatregelen die de overlast van het verkeer op alle doorgaande verkeersroutes A73-Groesbeek verminderen danwel beëindigen.
Een mogelijke oplossing ligt in onze ogen in een gelijke verdeling van het verkeer over de Groesbeekseweg (GB), Heumensebaan/Ringbaan (HB/RB) en Lindenlaan (LL) met compensatie van overlast door het vrachtverkeer t.w. 3.500 voertuigen op HB/RB, 3.500 voertuigen op LL en 2.500 op de GBW in verband met vrachtverkeer. Dit vraagt een integrale benadering met compenserende infrastructurele aanpassingen en verkeersmaatregelen om een waterbed effect tegen te gaan. Ook een monitoringsysteem op het aantal voertuigen (meten = weten) en het op basis daarvan bijsturen met (aanvullende) maatregelen is naar onze mening essentieel. Zoals al aangegeven zijn we verheugd met de twee opties van Sweco om het vrachtverkeer op de GBW te verminderen/beëindigen. Echter beide opties zijn nieuw voor ons. Door het, naar onze mening, voortijdig beëindigen van het onderzoek is er geen kans geweest om informatie bij Sweco in te winnen over de haalbaarheid, doorlooptijd etc. van dergelijke opties. Bovendien zijn we voor deze oplossingen afhankelijk van de medewerking van o.a. de gemeente Groesbeek en/of andere betrokken overheidsinstanties. Wat ons betreft krijgt dit daardoor vooralsnog prioriteit 2.

We zien uit naar uw reactie en zijn graag bereid om toelichting te geven.

Met vriendelijke groet,

werkgroep Groesbeekseweg

Beantwoording Werkgroep Groesbeekseweg (22 december 2022)

Hierbij de reactie op de brief van de Werkgroep Groesbeekseweg, naar aanleiding van de eindrapportage door Sweco. De reactie is deels in zijn algemeen en indien van toepassing (en mogelijk) op specifieke vragen/opmerkingen.

Reactie

1. Participatieproces
   - De uiteindelijke voorstellen voor oplossingen worden verwerkt in een eindrapportage. Het is dan ook logisch dat daarnaar verwezen wordt.
   - Er is geen aanleiding of onderliggende gedachte, dat Sweco stelselmatig een verkeerd beeld geeft van de afwikkeling en verkeersintensiteit.
   - Bij de 2de focusgroep bijeenkomst waren er duidelijk meer maatregel(posters) voor Molenhoek, dan voor Mook (Groesbeekseweg). Hierdoor kan het gevoel zijn ontstaan dat (alle) aandacht uitgaat naar Molenhoek. Dit is zeker niet aan de orde, er is geen enkele vorm van vooringenomenheid. Het gaat dan ook niet om de kwantiteit aan voorstellen, maar over inhoud van de oplossing(en).
   - Proces. Bij de tweede focusgroep is er een aparte procesbegeleider aanwezig geweest, zodat de betreffende medewerkers van Sweco zich konden focussen op de inhoud. Er is dus wel aandacht geweest van Sweco (en de gemeente) om dit gedurende het proces te verbeteren.
   - Met het opleveren van het rapport is er ook een einde gekomen aan het participatieproces, conform de uitgangspunten en afspraken vooraf.
   - Het doel van het onderzoek om te komen tot het eindrapport met conclusies en aanbevelingen (advies). Dit het liefst met zoveel mogelijk draagvlak. De problematiek is complex en komen tot één goede oplossing is niet eenvoudig. De problematiek kent verschillende en uiteenlopende belanghebbenden.

2. Eindrapport
   - Wij kunnen ons niet vinden in de stelling ‘Mook wordt het afvalpuntje van het verkeer’. Ook voor Mook worden er oplossingen voorgesteld. Misschien minder fysiek, maar zeker ook juridisch, zoals het beperken van het vrachtverkeer.
   - Wij zijn van mening dat de kern Mook conform een 30 km/zone is ingericht. Dit onder andere door de verschillende kleuren en materialen van het wegdek, de aanwezige as-verspringen en drempels (verkeerplateaus).
   - Bij het voorstel van éénrichtingverkeer in Molenhoek is het eventueel verplaatsen van het verkeer een punt van aandacht.
   - Hoe om te gaan met de spoorzone is aan het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad van Mook en Middelaar.
   - Of geen van de stakeholders zich kan vinden in het rapport is een aanname. Zolang er geen nieuwe, goede en direct verkeersverbinding is tussen de A73 en Groesbeek, zal consensus over de maatregelen op de bestaande route (wegen) niet eenvoudig zijn.
   - Indien de voorstellen en adviezen van Sweco kunnen worden gerealiseerd, zal ook de (verkeers-) situatie in Mook verbeteren.
   - Het exact verdelen van het aantal voortuigen van en naar Groesbeek is niet eenvoudig. Zo ook het hanteren van een quotum personenverkeer versus het vrachtverkeer (soort uitruil).

3. Bestuurlijk
   - Het rapport van Sweco is niet ter behandeling voorgelegd aan de com. Grondgebied. Sweco heeft het onderzoek en het rapport gepresenteerd tijdens de com. Grondgebied, waarvoor ook de raadsleden waren uitgenodigd. Ook is de focusgroep geïnformeerd over de presentatie en in de gelegenheid gesteld om de presentatie bij te wonen. Een aantal personen (belangengroeperingen) hebben ingesproken. Ook in algemene zin is er gecommuniceerd over de presentatie. Tijdens en in navolging van de presentatie, zijn de commissie- en raadsleden (fracties) in de gelegenheid gesteld om vragen te stellen en opmerkingen te plaatsen.
   - Zolang er geen nieuwe directe verbindingsweg is, zal het lastig zijn om maatregelen te treffen waarvoor er volledig draagvlak is.

Reactie Kerngroep Verkeersproblematiek Heumensebaan Ringbaan (8 januari 2023)

- **Op 7 december: commissievergadering Grondgebied waarin het "Verkeersonderzoek Mook en Middelaar" wordt gepresenteerd.**
- **Een week voor de commissievergadering wordt een auto met twee kinderen op de achterbank klemgereden door motorrijders. Een angstige situatie voor bestuurder en kinderen. Waarom rijdt de auto zo langzaam wordt gevraagd terwijl de bestuurder gewoon 30 km/uur reed.**
- **Op 12 december: een frontale botsing op de Ringbaan. Twee automobilisten met ambulance naar ziekenhuis gebracht.**
- **Op 17 december: een aanrijding op de kruising Middelweg / Ringbaan. Inzittende met ambulance naar ziekenhuis gebracht.**

Molenhoek, 8 januari 2022

Geachte College B&W en geachte raadsleden,

Wij hopen van harte dat u naast het lijvige rapport "Verkeersonderzoek Mook en Middelaar" de tijd vindt om onze brief plus bijlage door te lezen. Onze input kan u helpen bij de gedachtebepaling maar ook bij het formuleren van de nodige verduidelijkingsvragen.

Voor alle duidelijkheid, wij zijn blij met een aantal conclusies omdat deze bevestigen wat de Kerngroep – en dus de bewoners van de Ringbaan en Heumensebaan en omliggende straten - al sinds 2017 roept:

- ✓ Er is sprake van doorgaand verkeer op de Ringbaan en de Heumensebaan waar bij de grens van het toelaatbare wordt genaderd (en naar onze mening al ruimschoots is overschreden);
- ✓ De leefbaarheid wordt beperkt door geluidsoverlast;
- ✓ De leefbaarheid wordt beperkt door de luchtkwaliteit;
- ✓ Er is sprake van verkeersonveiligheid omdat:
    - Er structureel te hard wordt gereden;
    - Er gevaarlijke oversteekpunten zijn;
    - Er sprake is van agressie bij het bruggetje, bij wegversmallingen en bij inparkeren.

Dit zijn voorwaar meer dan voldoende argumenten om na zo veel jaren eindelijk tot structurele oplossingen te komen. Weliswaar vinden wij het jammer dat de 5a-variant niet serieus is onderzocht maar zijn wij hoopvol voor wat betreft het voorstel van éénrichtingsverkeer. Waar het gaat om de herinrichtingsvoorstellen van de Heumensebaan en de Ringbaan hopen wij t.z.t. gehoord te worden. Het schrappen van zebrapaden en weghalen van de wegversmallingen en de plantenbakken op de Ringbaan lijken ons niet bevorderend voor de verkeersveiligheid. De Ringbaan zonder obstakels is gewoon een racebaan. Verder zijn wij erg benieuwd of na de herinrichting gehandhaafd gaat worden. Heeft de politie straks voldoende capaciteit om dit te doen?

In de bijlage geven wij een aantal kritische opmerkingen waarbij wij niet op elk detail ingaan omdat dit te ver zou voeren. Wij hopen van harte dat het College van B&W en de Raad zich niet laat verleiden door zich te beperken tot praten met de regio en het lokaalverkeer stimuleren om op de fiets te gaan. Sweco heeft duidelijk gesteld dat andere maatregelen noodzakelijk zijn en dit onderstrepen wij.

Vanzelfsprekend kijken wij uit naar de vervolgstappen van het College en de Raad.

Met vriendelijke groeten,

De Kerngroep Verkeersproblematiek Heumensebaan Ringbaan

Kritische kanttekeningen van de Kerngroep bij het rapport "Verkeersonderzoek Mook en Middelaar" opgesteld door Sweco en gedateerd 29 november 2022

In willekeurige volgorde hebben wij op hoofdlijnen de volgende kanttekeningen:

1. In de managementsamenvatting en op verschillende andere plekken in het rapport staat dat er geen doorstromingsproblemen te verwachten zijn. Soms staat wel en soms staat niet vermeld dat dit alleen het geval is als daadwerkelijk alle maatregelen (waaronder het realiseren van éénrichtingsverkeer) worden doorgevoerd. Wij zijn het met de onderzoekers eens dat NIETS DOEN GEEN OPTIE IS. De onderzoekers hadden deze conclusie wat stelliger kunnen formuleren.

   Daarentegen zijn wij nadrukkelijk van mening dat de onderzoekers té lage verkeersmetingen hebben gebruikt. Zo staat op pagina 23 bij de gegevens van 2020 dat dit een pre-corona jaar zou zijn. Dit klopt niet. Vanaf carnaval 2020 stond het water al aan de lippen in het ziekenhuis van Uden en de eerste volledig lockdown was al snel een feit. 2020 en 2022 die in de tabel gepresenteerd zijn, zijn dus coronajaren met minder verkeer vanwege alle corona-maatregelen. Des te vreemder is het dat de meetgegevens uit 2013 en 2019 niet meegenomen zijn, met respectievelijk **8100 en 8463** verkeersbewegingen per dag. Dit zijn daadwerkelijk pre-corona gegevens (!) en als we deze extrapoleren naar 2032 zien de getallen er schrikbarend anders uit. Uitgaande van 1% groei per jaar en uitgaande van de meetgegevens 2019 komen we in **2032 uit op 9.563** verkeersbewegingen per dag. De onderzoekers hebben overigens niet duidelijk gemaakt hoe zij op het groeipercentage van 1% zijn gekomen.

   Voorts zijn we verbaasd dat de analyse van de verkeersbewegingen alleen is gedaan voor de tijdsperioden 07.00 tot 10.00 uur en van 15.00 tot 19.00 uur. Dit terwijl geconstateerd wordt dat de spits op de Heumensebaan en de Ringbaan ruim een uur vroeger begint. Waarom is niet de gehele dag geanalyseerd? En waarom zijn de data van de weekenden niet geanalyseerd. Het recreatieve verkeer op zaterdag en zondag vanaf ongeveer elf uur is namelijk aanzienlijk en neemt elk jaar toe.

2. Op basis van de meetgegevens wordt geconstateerd dat 25 á 50% lokaal verkeer zou zijn. Voorwaar een grote marge die ons doet vermoeden dat dit een wel zeer onzorgvuldige conclusie is. Dit wordt ondersteund doordat wij geen antwoorden hebben ontvangen van de onderzoekers met betrekking tot de rekenmethode. Het lijkt erop dat inkomend en uitgaand verkeer plat van elkaar wordt afgetrokken terwijl er geen rekening is gehouden met licht/langzaam verkeer, middelzwaar en zwaar verkeer. Ook is volledig onduidelijk waarom dit percentage voor Molenhoek klaarblijkelijk berekend kon worden en voor Mook om duistere redenen niet.

   Zeer storend is dat dat de ene keer de marge 25 – 50 wordt aangehouden en op andere plekken 50% (zoals op pagina 51). Dit is ronduit onzorgvuldig en lijkt bedoeld om de vrij vertaalde conclusie "Jaag ze uit de auto" te ondersteunen. Wij ontkennen niet dat er sprake is van lokaalverkeer, maar de genoemde marge 25 – 50 is zodanig groot dat de uitkomst wetenschappelijk niet-valide lijkt en om dan alleen de bovengrens te hanteren is ronduit onprofessioneel.

   Heeft u wel eens een aannemer op de fiets naar zijn klus zien rijden?

3. Bij de leefbaarheidsproblemen die beschreven worden, wordt regelmatig het woord "subjectief" gebruikt. Subjectief heeft de klank van minder betrouwbaar/twijfelachtig/mening van een enkel persoon. Kunnen de onderzoekers uitleggen wanneer subjectief omslaat naar objectief? Gaat het dan wellicht om het aantal mensen dat problemen ervaart.

   Graag wijzen wij u erop dat onze bijdrage in de Focusgroep niet op persoonlijke titel heeft plaatsgevonden maar namens de ca 130 huishoudens van de Ringbaan en Heumensebaan en omliggende straten. Bovendien hebben wij de gemeente en de onderzoekers gewezen op de enquête die wij in 2018 hebben uitgevoerd. Vanzelfsprekend hadden de onderzoekers ook zelf nog een enquête kunnen uitzetten onder

de omwonenden om onze input te verifiëren.

De geluidshinder en de luchtkwaliteit zijn modelmatig aangetoond. Wij veronderstellen dat echt onderzoek (gewoon meetkastjes in een aantal woningen) tot een zwaarder oordeel had geleid. Echter, een code oranje lijkt ons voor wat betreft de geluidshinder al ernstig genoeg.
Wat ons bevreemd, is dat bij de luchtkwaliteit wordt gemeld dat de bijdrage van het verkeer nihil is. Dit wordt in zijn geheel niet onderbouwd. Waar komt die vervuiling dan vandaan?

4. In hoofdstuk 2 wordt de situatie van de verschillende wegen beschreven. Het befaamde bruggetje heeft hierbij te weinig aandacht gekregen. De brug is gewoon te smal en er wordt ook daar té hard gereden. Niet alleen het doorgaand verkeer maakt gebruikt van het bruggetje, ook het recreatieve verkeer (wandelaars en fietsers die met de auto komen, auto's en motoren die aan het toeren zijn). Er wordt slecht / geen voorrang verleend, voetgangers krijgen regelmatig autospiegels tegen armen / schouders aan, dagelijks vinden er scheldpartijen plaats en er wordt getoeterd. Als wij de pers mogen geloven gaat het nog een flink aantal jaren duren voor het bruggetje wordt aangepakt. Waarom is dit niet meegenomen in het onderzoek en de oplossingsrichtingen?

5. Wij hopen dat de oplossingsrichtingen in het rapport niet in volgorde van prioriteit zijn opgenomen. In gesprek gaan met Berg en Dal en met de regio (eerste twee aanbevelingen) kan natuurlijk geen kwaad. Maar als dit een excuus wordt om geen echte maatregelen te nemen zijn het kwalijke suggesties. Al vanaf 2017 zijn wij door ambtenaren en wethouders regelmatig weggestuurd met de melding dat er allerlei overleggen zouden lopen. Tot nu toe hebben deze overleggen bar weinig opgeleverd. Waarom zouden ze nu dan wél tot iets concreets gaan leiden?

6. De onderzoekers refereren in paragraaf 2.2 naar eerdere onderzoeken waarbij het eerste onderzoek een vervolgstudie is uit 2008. Het lijkt alsof toen de problemen ontstonden. De problemen ontstonden echter al in 1986 toen de op/afrit Malden werd gerealiseerd en werden van jaar tot jaar erger. Gesprekken met oudere bewoners bevestigt dit objectieve gegeven. Bovendien is het onderzoek uit 2008 een vervolgstudie. Dit impliceert dat er de nodige andere studies zijn gemaakt. Reden te meer **om de noodzaak tot actie te onderstrepen**.

7. Op pagina 46 staat vermeld dat de capaciteit van een gebiedsontsluitingsweg 10.000 per dag zou zijn. Nergens staat vermeld wat de capaciteitslimiet van een erftoegangsweg is. Internet is geduldig en zowaar in een verslag van de Raad van Leiderdorp staat:
Landelijk wordt als maatgevende verkeersintensiteit op een ETW 30 uitgegaan van maximaal 5000 – 6000 motorvoertuigen per etmaal (mtv/etm). Dit is gebaseerd op de verblijfsfunctie van deze wegen (leefbaarheid en verkeersveiligheid voorop). De doorstroming op deze wegen is van ondergeschikt belang. Mocht deze gevonden tekst niet kloppen, dan horen wij dat graag.

   Op pagina 46 staat "*indien alle wegen als erftoelatingsweg worden ingericht*".
   Wij willen benadrukken dat onze Heumensebaan en Ringbaan nu al per definitie erftoegangswegen zijn.
   Dit betekent dat uitgaande van meetgegevens in coronatijd van 2020 en 2022 (zie onze opmerking 1) de wegcapaciteit al ruim is overschreden.

   Als we van de prognose op basis van de echte précorona metingen uitgaan I (2013 en 2019) is de limiet voor een erftoelatingsweg al lang overschreden en wordt de limiet voor een gebiedsontsluitingsweg binnen nu en tien jaar overschreden.

   Het zal overigens toch niet zo zijn dat de gemeente de status van de Ringbaan en de Heumensebaan gaan aanpassen om niets te doen??

8. Ronduit opvallend is dat de 5a variant niet echt is onderzocht. Verwijzing naar oude rapporten en minimale tekst ondersteund deze constatering. In de opdracht richting Sweco stond dit toch immers duidelijk als een te onderzoeken variant vermeld? Is de opdracht tijdens de looptijd van het onderzoek wellicht aangepast en waarom?

Nog wat opmerkingen van een mindere orde:

a) Op pagina 17, tweede balletje staan Kruispunt Ringbaan-Lindelaan. Wij nemen aan dat dit Heumensebaan-Lindelaan moet zijn;
b) De derde zin van de conclusie in het kader op pagina 17 zwakt de overduidelijke conclusie af. De tekst "*de leefbaarheid en verkeersveiligheid behoeven nog wel de nodige aandacht*" had volgens ons moeten zijn "**de leefbaarheid en verkeersveiligheid moeten verbeteren**". De volgende zin is bizar "*De inrichting van de weg lijkt niet overal overeen te komen met de functie van de weg*." Dit had volgens ons moeten zijn "**de inrichting van de weg komt niet overeen met de functie van de weg**".
c) De zin beginnende met "In deze is het doorgaand verkeer……"in het tekstkader op pagina 31 is een onbegrijpelijke tekst. Wellicht dat hier zinnen zijn weggevallen?

Beantwoording Kerngroep Verkeersproblematiek Heumensebaan Ringbaan (8 januari 2023)

Hierbij de reactie op de brief van De Kerngroep Verkeersproblematiek Heumensebaan Ringbaan, naar aanleiding van de eindrapportage door Sweco. De reactie is deels in zijn algemeen en indien van toepassing (en mogelijk) op specifieke vragen/opmerkingen.

Reactie

Verkeersgegevens en analyse
- De verkeersanalyse is op basis van verkeerstellingen, het regionale verkeersmodel en verkeersdata gedaan. Er is geen aanleiding om hieraan te twijfelen.
- Het faciliteren en stimuleren van het fietsgebruik heeft zeker een positieve bijdrage aan de problematiek.

Leefbaarheid
- De beleving van een situatie kan verschillend zijn. Op basis van gegevens en feiten kan een situatie worden geobjectiveerd. In de verkeerskunde wordt er gewerkt met de beschikbare objectieve gegevens.

Milieu
- De luchtkwaliteit is een landelijk gegeven en wordt in onze regio mede bepaalt door de industrie in Duitsland. Er is geen aanleiding voor aanvullend onderzoek of wettelijke sanering, bv. isoleren van woningen.

Spoorviaduct Heumensebaan
- Het spoorviaduct is in eigendom en beheer van ProRail. Binnen het project Verbeteren Maaslijn moet er ter plaatse een nieuw viaduct worden gebouwd en biedt dit een kans om het viaduct te verbreden met een aparte strook voor voetgangers en fietsers. Het project valt onder de verantwoordelijkheid van ProRail, de Provincie Limburg en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Als gemeente zijn wij afhankelijk van de vorderingen van het project. Het autonoom vernieuwen van het viaduct, door de gemeente, is niet haalbaar gezien de hoge kosten.

  Het verbreden van de rijbaan op het viaduct is niet de bedoeling. Dit zou een verbetering voor het autoverkeer betekenen, met tot gevolg een ‘aanzuigende werking’. Meer autoverkeer en de kans op hogere rijsnelheden.

Planning – actie
- Een nieuwe, goede en directe verbinding A73-Groesbeek lijkt de enige optie om alle problematiek te beëindigen. Zowel voor de bereikbaarheid als de leefbaarheid. Deze optie zal dan ook zeker worden meegenomen in het overleg met de regio. Hierbij streven om te komen tot een regionaal belang en als dusdanig op te pakken. Dit met de kennis van eerdere onderzoeken en het recente rapport van Sweco.

Categorisering – capaciteit wegen
- De Ringbaan en Heumensebaan zijn nu gecategoriseerd als Gebiedsontsluitingswegen (GOW), zie ook het Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021. Bij het wijzigen van de categorie naar erftoegangsweg is de intensiteit op deze wegen wel een aandachtspunt. De Heumensebaan zit tegen de bovengrens aan en bij een gedeelte van de Ringbaan gaat deze er overheen. Dit is gelijk het lastige dilemma op deze wegen. De wegen kennen meerdere functies. Naast wonen (leefbaarheid) hebben zij ook een functie voor de doorstroming en bereikbaarheid, ook voor Molenhoek zelf (lokaal verkeer).

  Deze meerdere functies maken een duidelijke keuze en inrichting moeilijk, zo niet onmogelijk. Indien wij afhankelijk blijven van de bestaande routes zal er toch een compromis moeten worden gezocht. Oplossing kan zijn inrichten als een GOW30 (30km/uur). Zie pag. 58 van het rapport.

- Variant 5a
  In het onderzoek is er ook gekeken naar de mogelijkheid van nieuwe infrastructuur. Zo ook de bestaande variant 5a of 5a light (deze laatste via de bestaande wegen Veldweg en Bovensteweg). De varianten zelf zijn al eerder onderzocht en is er al voldoende inzichtelijk. De opdracht aan Sweco is gedurende het onderzoek niet aangepast en is het onderzoek zelf niet beïnvloed, op welk onderdeel of terrein dan ook.

- Gemaakte 'tekstuele opmerkingen' op het rapport, zie hieronder.

Nog wat opmerkingen van een mindere orde:

a) Op pagina 17, tweede balletje staan Kruispunt Ringbaan-Lindelaan. Wij nemen aan dat dit Heumensebaan-Lindelaan moet zijn;
b) De derde zin van de conclusie in het kader op pagina 17 zwakt de overduidelijke conclusie af. De tekst "*de leefbaarheid en verkeersveiligheid behoeven nog wel de nodige aandacht*" had volgens ons moeten zijn "**de leefbaarheid en verkeersveiligheid moeten verbeteren**". De volgende zin is bizar "*De inrichting van de weg lijkt niet overal overeen te komen met de functie van de weg*." Dit had volgens ons moeten zijn "**de inrichting van de weg komt niet overeen met de functie van de weg**".
c) De zin beginnende met "In deze is het doorgaand verkeer……"in het tekstkader op pagina 31 is een onbegrijpelijke tekst. Wellicht dat hier zinnen zijn weggevallen?

Punt a: is verwerkt in de reactienota en aangepast in het onderzoeksrapport.
Punt b: vatten wij op als een mening, waarmee de voorgestelde wijziging niet is verwerkt in de rapportage.
Punt c: Er is inderdaad een zinsdeel weggevallen. De tekst in de rapportage is aangepast naar 'In deze selected link analyse is doorgaand verkeer gedefinieerd als verkeer dat zowel …'

Reactie DUW – Molenhoek (10 januari 2023)

Van: DUW
Aan: Gemeente Mook & Middelaar, College B&W en Gemeenteraad
Betreft: Lokaal verkeersonderzoek
mailto: gemeente@mookenmiddelaar.nl

Molenhoek, 10 januari 2023

Geacht College en Gemeenteraad,

Hierbij ons commentaar op het Eindrapport Verkeersonderzoek Mook en Middelaar, lokaal verkeersonderzoek naar doorgaand verkeer A73 – Groesbeek in de kernen Mook en Molenhoek, Sweco, 29 november 2022. Ons commentaar betreft met name de situatie Heumensebaan/Ringbaan in Molenhoek.

1. Het valt op dat het rapport op enkele punten anders is dan zoals tijdens de uitvoeringsfase met de Focusgroep is gedeeld:

    1.1. Met de focusgroep is in samenhang afgesproken dat “Leefbaarheid” in onze woonwijken voorop zou staan. Het eindrapport stelt echter “Doorstroming” op de eerste plaats. Wij vinden dit een afwijking van hetgeen in het participatietraject binnen de focusgroep hebben afgesproken.
    1.2. Zo begint de samenvatting dat er zowel nu als op langere termijn geen doorstromingsproblemen te verwachten zijn op de genoemde routes. Dat kan alleen maar waar zijn bij een verkeersintensiteit die past bij een GOW-classificatie. De Heumensebaan is niet geschikt voor een doorstromingsfunctie (blz. 33). Het is een nauwe weg die een dichtbevolkte woonwijk in tweeën snijdt, met scholen aan beide zijden en op enkele plekken niet eens ruimte voor een stoep voor voetgangers. Deze woonwijk stond er al lang voordat de oorzaak van het verkeer Groesbeek – A73 ontstond, namelijk bij het realiseren van de aansluiting op de A73 in 1986. Het is naar onze mening uit oogpunt van verkeersveiligheid én leefbaarheid in onze woonwijk een nalatigheid van de Gemeente dat de wegclassificatie op de Heumensebaan in Molenhoek niet eerder is teruggebracht tot een ETW.
    1.3. In hoofdstuk 2.9.3. wordt gesteld dat *“als wegen als gebiedsontsluitingswegen zoals een GOW30 worden ingericht, er op alle wegen voldoende restcapaciteit is. De gehanteerde capaciteit van een GOW30 is binnen dit onderzoek 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Indien alle wegen als erftoegangsweg worden ingericht, wil dit zeggen dat zowel op de Lindenlaan als Groesbeekseweg de capaciteit niet wordt bereikt. De Heumensebaan zit tegen de bovengrens aan en wordt daarmee zwaar belast indien het de functie erftoegangsweg heeft.”.* DUW is verbaasd dat er niet (meer) wordt vermeld dat de capaciteit van een erftoegangsweg 6.200 motorvoertuigen per etmaal is, zoals eerder vermeld in een tabel aan de focusgroep, zie bijlage 1. De huidige intensiteit op de Heumensebaan (die onderschat is) zit daar nu al tegen aan en de toekomstige intensiteit (die ook onderschat is, zie punt 5) in tabel 2.3 van het eindrapport zit daar substantieel boven!
    1.4. Het oplossen van de agressie en conflicten bij de spoorbrug is binnen de Focusgroep als expliciete doelstelling opgenomen in het overleg van 6 september 2022 (zie bijlage 2). In meerdere overleggen zijn verkeerslichten als oplossing benoemd. Het is daarom onbegrijpelijk dat in het eindrapport in hoofdstuk 2.2 op blz 19 op basis van eerdere onderzoeken een achterhaald verhaal wordt verteld. Wéér wordt verwezen naar een nieuw te realiseren brug en gesteld dat verkeerslichten op de lange termijn niet nodig zijn. Deze belofte is al 10 jaar oud en er is geen realistisch uitzicht op spoedige renovatie van de Maaslijn. Het is onaanvaardbaar dat de schrijvers zich verschuilen achter een misschien wel nooit te realiseren brug. In de conclusie worden agressie en conflicten op het bruggetje nog wel genoemd maar in de adviezen ontbreken de verkeerslichten als oplossing om verkeersagressie tegen te gaan en zwakke weggebruikers te

beschermen geheel. Dit is een omissie omdat het volledig voorbij gaat aan de gestelde doelstelling. Waarom is de aanbeveling om verkeerslichten te installeren op het bruggetje in het eindrapport nu opeens verdwenen?

2. Het is teleurstellend dat er niet meer aandacht is besteed aan een haalbare duurzame en permanente oplossing om het doorgaande verkeer van Groesbeek en omgeving van en naar de A73 om de kernen Molenhoek en Mook heen te geleiden. De gepresenteerde oplossingen in 4.4.2., zijn slechts schetsen die niet op haalbaarheid zijn uitgewerkt. Het zijn bovendien grotendeels varianten die in een ver verleden al zijn afgevallen.

3. Volgens het rapport moeten we ervan uit gaan dat het verkeer in de toekomst alleen maar toeneemt. Er is dus ook geen enkele reden om Variant 5A af te wijzen. Het traject van Variant 5A moet voor de toekomst als terugvaloptie bewaard blijven.

4. Wij zijn het eens met het advies om éénrichtingsverkeer in te voeren op de Heumensebaan en Stationsstraat tussen de Oude Bovensteweg en Lindenlaan waarbij het niet mogelijk is om vanaf het spoorviaduct/Lindenlaan richting het westen te rijden. Met de volgende belangrijke kanttekeningen:

    - Dit is een tijdelijke oplossing. Door toename van de mobiliteit zullen de grenzen weer snel worden bereikt.
    - Camerabewaking en strikte handhaving is gezien de ervaringen met het verkeersgedrag in het verleden, noodzakelijk.
    - Bij voorkeur met venstertijden om circulatie van lokaal verkeer te minimaliseren en de bewoners van de wijk niet de dupe te laten zijn van deze maatregel.
    - Verkeerslichten op het bruggetje om verkeersagressie te vermijden zijn noodzakelijk.
    - Het benedenste deel van de Lindenlaan is niet geschikt om veel verkeer te accommoderen. Gesuggereerd wordt om het verkeer bij de spoorwegovergang via de Bovensteweg en Veldweg naar de Rijksweg te geleiden. Deze kanttekeningen hebben wij al eerder aan het projectteam gemeld. Wij vinden er echter te weinig van terug in het rapport.

5. In tabel 2.3 (blz 46) worden de verkeersintensiteiten gepresenteerd. De getallen zijn enigszins aangepast ten opzichte van een eerdere versie gedeeld in de Focusgroep. Toch blijven wij van mening dat de aantallen worden onderschat:

    - Uit onderstaande tabel blijkt dat de aantallen motorvoertuigbewegingen van de huidige studie aanzienlijk lager zijn dan in eerdere studies:

Verkeersbewegingen motorvoertuigen per etmaal					
Traject	Okt 2013	Apr 2016	Nov 2019	2020 (Zuidflank - Bubo)	2022 (Sweco)
Heumensebaan	4150	4750	5380	5400	5250 (was 5150)
Ringbaan	8100		8463		6850

Metingen zijn momentopnames maar de aantallen tussen 2013 en 2020 tonen een duidelijke trend waar de laatste metingen van 2022 van afwijken.

- De aanname van 1% autonome groei is laag. Tussen 2013 en 2019 werd in 6 jaar tijd een toename van 21% op de Heumensebaan gemeten.

- Het aantal voertuigbewegingen door woningontwikkeling in de regio in tabel 2.3 lijkt ook onderschat. Aan het adviesbureau is gesignaleerd dat zich veel auto's met Duitse kentekens door onze straten bewegen. Het achterland voor de verkeersstroom is dus veel groter. Ook de woningontwikkeling aan Duitse zijde moet worden meegenomen.
- Uit de studie blijkt ook een toename door verkeer van Cuijk naar Nijmegen v.v.
- In tabel 2.3 is terecht een aantal motorvoertuigenbewegingen voor Natuurbegraven opgenomen (250, overeenkomend met opgave Goudappel Coffeng, 15/5/2017). in tabel 2.3 worden echter onder de titel onder dezelfde lijn gesteld dat dit aantal betreft "Jachtslot en Natuurbegraven". Het toenemend natuurbezoek en bezoek aan Jachtslot met Horeca na renovatie, zijn hier, anders dan gesuggereerd, NIET in meegenomen.
- De gemeten aantallen houden geen rekening met lokaal verkeer dat tussen de meetlussen van een deel van de route gebruik maakt. Aan beide zijden van de Heumensebaan wonen grote aantallen bewoners die, om zich naar het centrum van Molenhoek, of naar een van de twee scholen te begeven, ook van (een deel) de Heumensebaan en Ringbaan gebruik maken.

Rekening houdend met bovenstaande opmerkingen wordt de getallen in tabel 2.3 veel hoger.
Wij waarschuwen daarom dat de oplossingsrichtingen met éénrichtingsverkeer zeer waarschijnlijk veel korter een verlichting van de verkeersintensiteit op de Heumensebaan/Ringbaan zullen bieden dan in deze studie wordt aangenomen. Wij vinden het daarom noodzakelijk dat de verkeersintensiteiten op de Heumensebaan/Ringbaan voortaan jaarlijks worden gemeten.

6. Wij zijn voorstander van het inrichten van de Heumensebaan als een ETW 30 km weg. Maar wij constateren dat dat de herinrichtingmodellen geen ruimte bieden voor een fietspad terwijl er wel behoefte aan is, zowel voor doorgaand verkeer van het bruggetje als voor lokaal fietsverkeer naar scholen en centrum. Daarom pleiten wij ervoor om, ná de realisatie van éénrichtingsverkeer, de Heumensebaan in te richten als Fietsstraat. Leefbaarheid gaat voor Doorstroming.

7. Het voorgestelde wegprofiel in sheet 21 is maar weinig verschillend van het huidige wegprofiel en geeft nog steeds de mogelijkheid tot inhalen. Optische maatregelen zijn niet voldoende om het huidige racegedrag te veranderen. Om de snelheid te verlagen zijn as-verspringingen wél noodzakelijk.

8. Eén van de door aanwonenden genoemde overlast gevende aspecten betreft het veelvuldig gebruik van de route door luidruchtige hulpdiensten. Het rapport besteed geen enkele aandacht aan oplossingen voor deze overlast.

9. Op blz 35 worden voor het eerst de Ongevallenstatistieken gedeeld. Wij constateren dat het aantal geregistreerde en aantal ongeregistreerde ongelukken veel te hoog is voor een woonwijk.

10. In hoofdstuk 2.6.1 op blz 36 constateren wij dat de door ons in de interviews benoemde en later schriftelijk gecommuniceerde overlast van de bewoners die DUW en de Kerngroep verkeersproblematiek Heumensebaan/Ringbaan vertegenwoordigen nog steeds niet volledig wordt benoemd.

11. Wij vinden dat er veel te veel wordt verwacht van het maken van afspraken over bouw en type van woningen met beperkingen aan verplaatsingsgedrag. Gelukkig constateert het rapport zelf ook dat het effect beperkt zal zijn.

12. In hoofdstuk 2.6.2 wordt vermeld dat de Werkgroep Groesbeekseweg een visiestuk heeft opgesteld. Kennelijk is het Adviesbureau vergeten dat DUW op 23 mei 2022 ook zijn Visie en Oplossingen document heeft toegestuurd.

Tenslotte
Participeren in het Focusgroepoverleg was voor ons een teleurstellende ervaring. Onze kenbaar gemaakte coverlast is vertekend weergegeven in tussentijdse presentaties, de mede door de Gemeente uitgegeven Nieuwsbrieven en ook weer in het Eindrapport. Dat is zeer onterecht omdat DUW en de Kerngroep Verkeersproblematiek Heumensebaan/Ringbaan samen het overgrote deel van de aanwonenden van deze straten vertegenwoordigen. Bovendien zijn een flink aantal vragen in schriftelijke stukken onbeantwoord gebleven.

Met vriendelijke groeten,

DUW – Molenhoek

Secretariaat: Rob Wijdemans

2 bijlagen
Bijlage 1: Presentatie Sweco aan Focusgroep 6 september 2022, blz 13, regel Capaciteit
Bijlage 2: Presentatie Sweco aan Focusgroep 6 september 2022, blz 8, laatste doe

Bijlage 1: Presentatie Sweco aan Focusgroep 6 september 2022, blz 13, regel Capaciteit

Oplossingsrichtingen: wat is de invloed van toekomstige (woningbouw)ontwikkelingen?

Huidige capaciteit en (toekomstige) restruimte

	Ringbaan (GOW30)*	Heumensebaan (ETW 30)*	Lindenlaan (ETW 30 of GOW 30)*	Groesbeekseweg (30 km/uur zone kern Mook)*
Huidige intensiteit	6.850	5.150	1.400	4.900
Autonome groei (1% per jaar gedurende 10 jaar)	7.600	5.700	1.550	5.400
Woningen Molenhoek Zuid (250)				250
Woningen Groesbeek (2000)	650	650		350
Capaciteit (verkeerskundig)	10.000	6.200	6.200	6.200
Restruimte (huidig / toekomstig)	**2.500/1750**	**500 / 0****	**4.800 / 4.650**	**700 / 200**

→ Zowel Heumensebaan als Groesbeekseweg (kern Mook) hebben een beperkte restcapaciteit beschikbaar, indien huidige functie behouden wordt. Op de Lindenlaan is wel sprake van restcapaciteit.

13 06-09-2022 sweco.nl

Bijlage 2: Presentatie Sweco aan Focusgroep 6 september 2022, blz 8, laatste doelstelling

Doelstellingen

Vastgesteld tijdens vorige bijeenkomst (willekeurige volgorde):

- Leefbaarheid en veiligheid zijn belangrijkste doelen
- Aanpakken verkeersonveiligheid, geluid en snelheid
- Geen waterbedeffect, gelijke verdeling
- Minderen van verkeer
- Behoud van hoeveelheid groen en eventueel toevoegen groen
- Toekomstvisie/beeld
- Op lange termijn houdbaar zijn
- Alle stakeholders serieus worden genomen
- Het oplossen van de agressie en de conflicten bij de spoorbrug



8 06-09-2022 sweco.nl

Beantwoording DUW – Molenhoek (10 januari 2023)

Hierbij de reactie op de brief van de Werkgroep Groesbeekseweg, naar aanleiding van de eindrapportage door Sweco. De reactie is deels in zijn algemeen en indien van toepassing (en mogelijk) op specifieke vragen/opmerkingen.

Reactie

1.

1.1 Leefbaarheid en doorstroming
Sweco heeft in het rapport aan beide aspecten aandacht geschonken. Beschreven, geanalyseerd en toegelicht.

1.2 Categorisering
De Heumensebaan is nu gecategoriseerd als Gebiedsontsluitingswegen (GOW), zie ook het Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021. Bij het wijzigen van de categorie naar erftoegangsweg (ETW) is de intensiteit wel een aandachtspunt. De Heumensebaan zit tegen de bovengrens aan. Dit is gelijk het lastige dilemma op deze weg(en). De wegen kennen meerdere functies. Naast wonen (leefbaarheid) hebben zij ook een functie voor de doorstroming en bereikbaarheid, ook voor Molenhoek zelf (lokaal verkeer). Deze meerdere functies maken een duidelijke keuze en inrichting moeilijk, zo niet onmogelijk. Als er geen nieuwe en directe verbinding komt tussen de A73 en Groesbeek, zal er toch een compromis moeten worden gezocht.

Overigens heeft de Heumensebaan al diverse kenmerken van een ETW. Waaronder: fietsers op de rijbaan, geen parkeervakken naast de rijbaan, maar parkeren op de weg en zijn er meerdere verhoogde verkeersplateaus (drempels). Verder is de weg niet vastgesteld als een voorrangsweg en is de weg (rijbaan) in het verleden versmald.

1.3 Categorisering – intensiteit
Op basis van Tabel 2.3 (toekomstige intensiteiten) zou op de Heumensebaan in de toekomst de verkeersintensiteit door de ‘grens’ gaan van een ETW. Verkeer en het anticiperen hierop is en blijft een aandachtpunt. Zie ook het hiervoor beschreven dilemma (1.2).

1.4 Spoorviaduct
Het spoorviaduct is in eigendom en beheer van ProRail. Binnen het project Verbeteren Maaslijn wordt het viaduct vervangen door een nieuw exemplaar en biedt dit een kans om het viaduct te verbreden met een aparte strook voor voetgangers en fietsers. Het project valt onder de verantwoordelijkheid van ProRail, de Provincie Limburg en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Als gemeente zijn wij afhankelijk van de vorderingen van het project. Het autonoom vernieuwen van het viaduct, door de gemeente, is niet haalbaar gezien de hoge kosten. Op basis van de laatste informatie van ProRail zou de nieuwbouw in de 2de helft van 2025 kunnen plaatsvinden. Dit wel onder voorbehoud.

Op pagina 19 van het rapport van Sweco is aandacht besteed aan de mogelijkheid van verkeerslichten.

2. Alternatieve routes doorgaand verkeer
Sweco geeft in het rapport duidelijk hun voorkeur aan voor de ligging van een nieuwe verbinding. Dat dit deels alternatieven uit het verleden zijn, is niet heel opmerkelijk. Er ligt een basis voor de regionale gesprekken over de verkeersproblematiek. Een verdere detaillering en de toets op haalbaarheid van de benoemde mogelijke nieuwe verbinding vallen buiten dit onderzoek.

3. Variant 5a
Een nieuwe, goede en directe verbinding A73-Groesbeek zou een alternatief zijn voor het doorgaande verkeer in de kernen Mook en Molenhoek. Naar verwachting ook de oplossing voor het beëindigen van alle problematiek in deze kernen (verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid).

Ook voor de bereikbaarheid van de gemeente Berg en Dal (Groesbeek). Deze aspecten worden zeker ingebracht bij de regionale gesprekken over de problematiek, zo ook bij beide provincies.

4. Lindenlaan
   Het voorstel om eenrichtingsverkeer in te stellen op de Heumensebaan en een deel van het verkeer af te wikkelen via de Lindenlaan heeft voordelen, maar zeker ook nadelen en kanttekeningen. Alvorens hiermee verder te gaan is een goede afweging noodzakelijk. Ook al deels genoemd in uw brief, aspecten zoals: ontstaan van ongewenste diffuse verkeerstromen in Molenhoek (sluipverkeer)?, handhaven eenrichtingsverkeer, het kruisen van het MaasWaalpad en de aansluiting op de Rijksweg (N271). Voor dit laatste, biedt een combinatie met de ontsluiting van Molenhoek-Zuid op de Rijksweg mogelijk kansen.

   Uw voorstel om het verkeer op de Lindenlaan af te wikkelen via de spoorwegovergang, Bovensteweg en Veldweg betekend behoorlijk omrijden. Of de automobilisten zich zo laten ‘leiden’ is maar de vraag. Ook de aansluiting van de Veldweg op de Rijksweg is een aandachtpunt.

5. Verkeerstellingen – intensiteiten
   De verkeersintensiteiten binnen de gemeente Mook en Middelaar zijn uitgewerkt in het regionale verkeersmodel. De gegevens zijn gebaseerd op modelleringen en worden met periodieke metingen gemonitord en zo nodig bijgesteld (dit gemeente-breed). Op basis van de genoemde verkeersintensiteiten in het rapport van Sweco, het onderzoek Verkeersanalyse Zuidflank Nijmegen en het regionale verkeersmodel, is er geen aanleiding voor twijfels over de gegevens en/of aanvullende actie(s). In zijn algemeenheid zijn de cijfers redelijk in lijn. Dit constateert Sweco ook. Wij zien geen noodzaak om over te gaan tot jaarlijks tellingen op de Ringbaan en Heumensebaan. De aandacht die u hiervoor vraagt is bij de gemeente bekend en zullen wij er op toezien dat met periodieke tellingen (in de gemeente) het model betrouwbaar blijft. Ook laten wij ons hierbij adviseren door de ‘bouwer’ van het model.

6. Voorkeur Heumensebaan ETW – fietsstraat
   U geeft zelf de discrepantie aan. U bent voorstander van een inrichting van een Erftoegangsweg (ETW), maar is er ook de behoefte aan een fietspad voor het doorgaande verkeer over het spoorviaduct. Een voorziening als een fietspad (specifiek) past weer niet in de richtlijnen van een ETW. Zie ook punt 1.2 en 1.3. Indien er besloten wordt om de wegen te gaan herinrichten, worden de bewoners en belanghebbenden daarbij betrokken.

7. Wegprofiel – snelheidsremmende maatregelen (as-verspringingen)
   In het verleden zijn er op de Ringbaan en Heumensebaan diverse snelheidsremmende maatregelen aangebracht, waaronder as-verspringen. Dit met wisselend succes. Een aantal zijn er al weer verwijderd door klachten van aanwonenden. Het is uitermate lastig om de gewenste rijsnelheid af dwingen met de weginrichting, en voorzieningen op die weg, die geen overlast geven voor de omgeving (aanwonenden).

8. Overlast door hulpdiensten
   Gelet de functie en de ligging van de Ringbaan en Heumensebaan is het logisch dat deze wegen door hulpdiensten worden gebruikt (bereden). Naar onze mening is er geen aanleiding om te veronderstellen dat de hulpdiensten hier misbruik van maken of onnodig hun functie uitvoeren. Als gemeente ondernemen wij dan ook geen actie hierover.

9. Ongevallenstatistieken – hoog voor woonwijk
   De ongevallenstatistieken (gemeente-breed) zijn geen aanleiding voor extra aandacht en zorg voor de verkeersveiligheid in de gemeente. Dit is gebaseerd op het gemeentelijk Mobiliteitsplan en het rapport van Sweco. De kruising Ringbaan-Middelweg (MaasWaalpad) is zeker een aandachtpunt en zijn daar in het verleden extra verkeersvoorzieningen aangebracht.

10. Problematiek Ringbaan/Heumensebaan niet volledig benoemd
    Gelet op de eerdere overleggen met de bewoners en de informatie die Sweco heeft ‘opgehaald’ met het onderzoek zijn de klachten, ervaringen en visies van de bewoners bij de gemeente bekend.

11. Afspraken – invloed bouw woningen en verplaatsingsgedrag
    Het is een nieuwe invalshoek. Een thema dat wordt meegenomen bij de regionale overleggen.

12. DUW – visiestuk Visie en oplossingen
    Alle ontvangen (relevante) informatie is gedeeld met Sweco. Uw visiestuk is bij de gemeente bekend.

13. Participatie in het Focusgroep-overleg teleurstellend / vragen onbeantwoord.
    Naar onze mening hebben alle betrokkenen voldoende de kans gekregen om hun klachten, ervaringen, visies, suggesties en ideeën onder de aandacht te brengen. Dat is dan ook gedaan. Wij kunnen ons niet vinden in uw deze informatie is vertekend, bewerkt of gebagatelliseerd. Hiervoor is ook geen enkele aanleiding. Zoals onder punt 10. is genoemd, is de gemeente bekend met de beleving en standpunten van de bewoners.

    In het proces is er veelvuldig gecommuniceerd en is er zeker aandacht besteed aan het beantwoorden van de vragen en opmerkingen. Dit was geen sinecure. Gelet de duur van het proces, de contactmomenten en de vrijheid om te reageren, bestaat de kans op het herhalen van standpunten en vragen. Wij zijn van mening dat de beleving en de standpunten van de bewoners meer dan duidelijk zijn en dat vragen met het rapport van Sweco zijn beantwoord. Dit aangevuld met alle tussentijds verstuurde antwoorden, (reactie)nota en deze onderhavige reactie.

Reactie Natuur- en milieugroep ANIMO (10 januari 2023)

Datum: 10 januari 2023
Betreft: **Lokaal verkeersonderzoek naar doorgaand verkeer A73-Groesbeek in de kernen Mook en Molenhoek**

Geacht College B&W
Geachte Raadsleden,

Tijdens de Commissie Grondgebied van 07-12-2022 heeft het college aangegeven dat het voornemens is om in het eerste kwartaal van 2023 een beslissing te nemen over de uitkomsten van het verkeersonderzoek van Sweco. Tot 11 januari a.s. konden er nog reacties op het definitieve rapport aan het college worden meegegeven. Natuur en Milieugroep Animo wil het college graag het volgende meegeven:

1. Het is voor de leefbaarheid van alle bewoners van groot belang om de lasten van doorgaand verkeer gelijk te verdelen over Ringbaan, Lindenlaan en Groesbeekseweg. Ook is het van belang de bewoners ervan te overtuigen dat de beste oplossing wordt gekozen, en dat er ook door niet-aanwonenden offers moeten worden gebracht. Nederland raakt steeds voller en we lopen met z'n allen tegen grenzen aan.
2. We vinden het belangrijk dat er op korte termijn beslissingen worden genomen en de werkzaamheden kunnen starten om aan de verkeersoverlast zo spoedig mogelijk een einde te maken.
3. Voor de lange termijn zal er overleg moeten plaatsvinden, zowel regionaal als met Gemeente Berg en Dal, over de verkeerssituatie als gevolg van uitbreiding van het aantal woningen in Groesbeek in de komende 10 jaar.
4. De herinrichting Heumensebaan, Ringbaan en Groesbeekseweg zoals Sweco dit voorstelt vinden we zeer wenselijk; we hopen dat de adviezen onverkort door de gemeente worden overgenomen.
5. Eenrichtingsverkeer tussen Oude Bovensteweg en Lindenlaan is een goed idee om de lasten beter te verdelen. De Lindenlaan moet dan ook worden heringericht, zeker ter hoogte van de spoorwegovergang en de kruising met het snelfietspad.
6. Met het oog op de leefbaarheid geeft Animo de voorkeur aan een ETW30 inrichting voor de Lindenlaan. En niet te wachten met herinrichting in een tweede fase.
7. Welke herinrichting er ook gekozen wordt: deze mag nooit ten koste gaan van de laanstructuur van de Lindenlaan.
8. Handhaving van de snelheidslimieten op alle betrokken wegen is een absolute noodzaak om de overlast te beperken en veiligheid te vergroten. Het is belangrijk om ook dit in de begroting op te nemen.
9. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de 5a-variant geen oplossing biedt voor welk verkeersprobleem dan ook zowel op de korte als lange termijn. We stellen dan ook voor de waardevolle natuur langs het spoor veilig te stellen voor de toekomst door de huidige bestemming "bedrijventerrein" te wijzigen in "natuurgebied".

Wij wensen het college veel wijsheid bij de besluitvorming.

Met vriendelijke groet,
Namens Natuur- en Milieugroep Animo,

Bert Janssen, secretaris

Beantwoording Natuur- en milieugroep ANIMO (10 januari 2023)

Hierbij de reactie op de brief van ANIMO die ontvangen is als reactie op rapport van Sweco.

Reactie
De reactie van ANIMO wordt gezien als een opsomming van standpunten en adviezen. De brief wordt voor kennisgeving aangenomen en zal toegevoegd worden bij de overige documenten voor de behandeling en besluitvorming over het rapport van Sweco.

Reactie Bewoners Lindenlaan (6 januari 2023)

kvm 23000366

ONTVANGEN 06 JAN. 2023

Geacht College van Burgemeester en Wethouders,

We hebben vernomen dat het adviesbureau SWECO, dat onderzoek heeft gedaan naar de verkeersafwikkeling vanuit Groesbeek naar de A73, het advies gaf als mogelijke oplossing om de Lindenlaan als doorgangsroute naar de snelweg te bestemmen.

We vinden dit een heel slecht idee om de volgende redenen:

1) De Lindenlaan is nu al druk door het verkeer naar station Mook / Molenhoek en de verschillende bedrijven op de Lindenlaan en Hoeveveld. De bedrijventerreinen brengen geregeld vrachtverkeer met zich mee. Volgens het SWECO rapport (pagina 54) is er ruimte voor 2500 extra auto's per etmaal. Dit is praktisch gezien onmogelijk. Omdat de Lindenlaan slechts 4,5 m breed is, kunnen twee personenauto's van 2,20 m elkaar nauwelijks passeren, en als een personenauto een vrachtwagen van 3,15 m breed moet passeren geeft dat grote problemen. Wij zien iedere dag dat dit niet kan.
2) Als vanaf het spoorbruggetje bij afsluiting van de Heumensebaan alleen de Lindenlaan opgereden mag worden, terwijl de Lindenlaan tweerichtingsverkeer is, dan is dat praktisch gezien niet uitvoerbaar. Het knelpunt bij het spoorbruggetje zorgt nu al voor ongewenste en zelfs conflictueuze situaties (wachtrijen en opstoppingen). De voorrangssituatie is zeer onoverzichtelijk .
3) De situatie rond het station met de taxistandplaats en de busjes en het parkeren van het breng- en haalverkeer zal voor opstoppingen en onveilige situaties zorgen. Zeker omdat daar veel scholieren bij betrokken zijn.
4) De snelheid van auto's op de Lindenlaan is heel vaak veel te hoog. De Lindenlaan is niet ingericht als 30 km zone. De situatie wordt levensgevaarlijk als er veel meer verkeer over de Lindenlaan komt. We houden vooral ons hart vast voor de vele kinderen die gebruik maken van de straat. Onder andere de bocht ter hoogte van huisnummer 5 is onoverzichtelijk.
5) De snelfietsroute F73 steekt de Lindenlaan over. Elke dag is er nu al sprake van bijna-ongelukken. Het zicht op en vanuit de spoorwegtunnel is slecht.
6) De oprit van de Lindenlaan naar de Rijksweg is onoverzichtelijk en men moet vaak lang wachten voordat men de weg op kan. Hierdoor kan file ontstaan en mensen zullen ervoor kiezen om de snelfietsroute op de Middelweg te nemen.
7) Het stoplicht bij de spoorwegovergang staat op rood als de treinen komen, waardoor er op de weg bij grote drukte opstoppingen kunnen ontstaan.
8) Er komen veel treinen langs die eveneens bijdragen aan geluidsoverlast. Het treintalud weerkaatst bovendien alle geluid en CO2 en fijnstof blijven in de straat hangen. Dit zal bij toenemende drukte fors toenemen.
9) De geluidsbelasting op de gevels van de huizen zal meer zijn dan is toegestaan. Nu moeten er al extra maatregelen worden genomen als je aan de Lindenlaan wilt bouwen. Als er meer geluidsbelasting komt, voldoen de woningen niet meer. Dit zijn officiële geluidsnormen. De weg en de woningen zijn ingericht op normen van erftoegangsweg. Het is niet bedoeld als ontsluitingsweg voor verkeer van en naar Groesbeek.
10) Met het toenemen van het autoverkeer op de Lindenlaan zal de verkeersveiligheid in het geding zijn. Volgens het rapport van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg heeft het gemeentelijke verkeersveiligheidplan de Lindenlaan aangewezen als erftoegangsweg. Dit betekent volgens het Duurzaam Veilig beleid dat leefbaarheid voorop staat. De weg drukker maken past dus niet in het beleid van de gemeente.

2.02.

Het probleem wordt verschoven naar de Lindenlaan, wat in feite een waterbedeffect heeft en voor de dorpsgemeenschap lost het niets op. Er is geen sprake van doorstromingsproblemen op de Heumensebaan / ringbaan. Volgens de input van stakeholders (pag 65 van het SWECO rapport) zijn er problemen op het gebied van leefbaarheid (geluidsoverlast, te hard rijden, verkeersonveiligheid) . Nu worden deze problemen wat betreft leefbaarheid naar de Lindenlaan geschoven, waar wél door stromingsproblemen zijn. We vinden het onverteerbaar dat 14 instanties / stakeholders mochten meepraten voor dit rapport, terwijl de Lindenlaan er buiten gehouden is.

Voor de route via de Veldweg 5A (light) geldt volgens het rapport een langere reistijd en grotere stuurtaak (pag 61). De reistijd is juist korter: de Veldweg is 50 km zone en de Lindenlaan 30 km zone. Er staat bij dat het zonde is om de Lindenlaan niet te benutten. De Veldweg niet benutten, is dat niet zonde?

We gaan ervan uit dat dit onzalige plan om van de Lindenlaan een sluitpost te maken direct van tafel gaat.

Hoogachtend,

De zeer (strijdlustige) onaangenaam verraste bewoners van de Lindenlaan

Contactpersonen:

Familie Cillessen, Lindenlaan 11, 6584 AC Molenhoek

theo.cillessen@upcmail.nl

Henk Achten en Mariette Andriessen, Lindenlaan 13, 6584 AC Molenhoek

m.andriessen@fo.nl

Beantwoording Bewoners Lindenlaan (6 januari 2023)

Hierbij de reactie op de brief van de Bewoners van de Lindenlaan in Molenhoek. Een brief als reactie op het voorstel door Sweco om de Lindenlaan te betrekken bij de verkeersafwikkeling tussen de A73 en Groesbeek. Specifiek, op de Heumensebaan een inrijverbod instellen voor het autoverkeer vanuit Groesbeek, waardoor het verkeer genoodzaakt is om via de Lindenlaan naar de N271 (Rijksweg) te rijden. Dit geeft een toename van het verkeer in de Lindenlaan en in de bewonersbrief geven zij met 10 argumenten aan dat dit niet kan, en zij tegen het voorstel zijn.

Voor nu gaat het te ver om op alle genoemde argumenten specifiek te reageren en is daarom is deze reactie meer in zijn algemeenheid.

Reactie
De voorgestelde aanpassing door Sweco heeft zeker invloed op de verkeerstromen in Molenhoek. De Heumensebaan en Ringbaan worden hierbij ‘ontlast’ en gaat er meer verkeer over de Lindenlaan. Volgens Sweco is er bij de Lindenlaan hiervoor voldoende capaciteit. Wel zijn volgens Sweco de aansluiting op de Rijksweg en de kruising van het MaasWaalpad punten van aandacht.

Los van de beschikbare capaciteit moet er bij een dergelijk voorstel goed gekeken worden naar de gevolgen en de kans op eventuele (nieuwe) knelpunten. Zaken zoals: ontstaan van ongewenste diffuse verkeerstromen in Molenhoek (sluipverkeer)?, het kruisen van het MaasWaalpad en de aansluiting op de Rijksweg (N271). Voor dit laatste, biedt een combinatie met de ontsluiting van Molenhoek-Zuid op de Rijksweg mogelijk kansen.

Het voorstel om gebruik te maken van de capaciteit op de Lindenlaan komt voort uit het onderzoek van Sweco. Mocht er navolging aan worden gegeven, worden de bewoners daar zeker bij betrokken. Overigens is in de gebruikelijke mediakanalen voldoende aandacht geschonken aan het onderzoek. En zijn de inwoners en belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om hun visie te geven en suggesties te doen.

Inspreektekst DUW voor Algemene Commissie, 8 maart 2023,
Gemeente Mook en Middelaar

Geachte aanwezigen,

3 maanden geleden mocht ik u namens DUW ook toespreken bij de presentatie van het eindrapport van het Lokaal verkeersonderzoek.

Inmiddels hebben wij dat rapport gelezen en tot onze verbazing geconstateerd dat er in de eindfase nogal wat veranderd is. Wij hebben ons commentaar gegeven en suggesties voor verbetering gedaan. Daar is een reactie van de projectgroep van het lokaal verkeersonderzoek op gekomen die weer een aanvullend commentaar van ons noodzakelijk maakte. Dit laatste stuk is tot onze verbazing niet bij de stukken van deze vergadering gevoegd (hoort bij Bijlage 3) maar kennelijk wel separaat aan u toegezonden. Het zou zonde van de inspreektijd zijn als ik dat hier ga herhalen. Ik vraag de raadsleden dus goed kennis te nemen van dit bijgevoegde stuk van DUW en dit stuk alsnog aan dit agendapunt toe te voegen. Wij hopen dat het u handvatten biedt om het raadsvoorstel aan te passen. Het komt erop neer dat wij niet begrijpen waarom relatief eenvoudige verkeersmaatregelen wéér uitgesteld worden. De aanbeveling uit het eindrapport van Sweco is klip en klaar over het invoeren van éénrichtingsverkeer. Herinrichten van de wegen, veel duurder, kan ook heel goed later. En let wel: wij vragen niet om de verkeerstroom te verplaatsen, maar slechts beter te verdelen over de verschillende wegen binnen onze gemeente, dus het delen van de overlast!!!

Wij kijken overigens onze ogen uit dat in andere straten in onze gemeente wél allerlei werkzaamheden aan de infrastructuur zijn verricht, b.v. Witteweg Plasmolen, Groesbeekseweg- Bisselt, Middelaar, Cuijksesteeg – Mook. Er gebeurt in onze straten helemaal niets. Wij, en dan heb ik het over het in het Mobiliteitsplan en Lokaal verkeersonderzoek geïdentificeerde grootste knelpunt in de gemeente, moeten het nu doen met een paar stickers en displays.

Tussen de regels kunt u in ons document lezen dat er bij de aanwonenden van de Heumensebaan/Ringbaan de vaste overtuiging is ontstaan dat zij voortdurend bij de neus worden genomen. Deze grap duurt nu al 20 jaar. Serieuze voorstellen om de verkeersoverlast te verminderen worden genegeerd of geschaard onder het begrip “Beleving” van de aanwonenden.

Wat zijn feiten en wat is beleving?

- Feit is dat de verkeersstroom Groesbeek – A73 zeer vroeg (5 uur) begint en dat veel aanwonenden daar hun ramen voor moeten sluiten. Er zijn geen mensen die dit ervaren als een prettige beleving.
- Feit is ook dat de route langs de Heumensebaan/Ringbaan dwars door een woonwijk gaat met de hoogste woningdichtheid.
- Feit is dat woningen aan de Heumensebaan te dicht op de weg staan voor de huidige functie van de weg.
- Feit is dat een geluidsmodel maar een beperkte afspiegeling van de werkelijk geluidsoverlast aangeeft. De beleving van de door de aanwonenden aangegeven overlast zou juist bepalend moeten zijn
- Feit is dat op het verkeersviaduct veelvuldig conflicten tussen automobilisten onderling plaatsvinden. Beleving van de projectgroep is dat dit niet bestaat.
- Feit is dat hulpdiensten veelvuldig en luidruchtig van de route gebruikmaken.
- En feit is dat de focusgroep samen met de projectgroep van tevoren hebben vastgesteld dat de leefbaarheid in de woonwijken het belangrijkst zou moeten wegen. Feit is ook dat het eindrapport de capaciteit van de wegen uiteindelijk weer bovenaan zet.

Ik wil afsluiten met een stuk van de jongeren uit onze wijk:

> Wij, de bezorgde ouders van jonge kinderen uit de ‘Wilma-wijk’ in Molenhoek, zijn het zat.
>
> Wij zijn het zat dat wij onze kinderen bij het naar school brengen voor de zoveelste keer weg moeten trekken van de oversteekplaats, omdat een automobilist vanuit Groesbeek geen voorrang verleent.
>
> Wij zijn het zat dat automobilisten veel te hard komen aanrijden waardoor onze kinderen schrikken als ze met de fiets willen oversteken.
>
> Wij zijn het zat dat wij onze kinderen overal op straat kunnen laten spelen, maar niet in de buurt of voorbij de Heumensebaan.
>
> Wij zijn het zat om bang te zijn dat onze kinderen geraakt worden door de spiegel van een auto bij het oversteken van het bruggetje.

Wij zijn het zat om ons af te moeten vragen wanneer wij onze kinderen zelfstandig de Heumensebaan over kunnen laten steken.

Wij zijn het zat om ons dan af te moeten vragen wanneer wij dan een telefoontje krijgen dat een van onze kinderen is aangereden.

Wij zijn het zat dat het probleem niet wordt aangepakt, maar juist groter lijkt te worden.

Wij eisen een structurele oplossing waardoor het doorgaande verkeer verdwijnt uit ons dorp.

Wij zijn het namelijk helemaal zat!

Nogmaals, de jongeren eisen dat het doorgaande verkeer verdwijnt. DUW vraagt slechts het delen van de overlast door middel van éénrichtingsverkeer.

Word count 738 = ca 5 minuten

DUW – Molenhoek

Secretariaat:
Kastanjelaan 4
6584 CP Molenhoek
06 51176704
wijdemansr@gmail.com

Reactie rapport SWECO inwoners Lindenlaan

230308 commissie

Reactie op het rapport van SWECO

Dank dat we hier een reactie mogen geven. Waardering dat de commissie en de raad tot een zorgvuldige besluitvorming willen komen. En dat er oog is voor de leefbaarheid in Molenhoek. Het is duidelijk dat de leefbaarheid zijn grenzen aan het bereiken is wat betreft verkeersoverlast. De door SWECO voorgestelde oplossing zal echter nog tot grotere problemen leiden dan die er nu al zijn.

1. rapport is gemiste kans op burgerparticipatie
De bewoners van de Lindenlaan kunnen zich niet aan de indruk onttrekken dat het rapport van SWECO niet objectief tot stand is gekomen. Want zij zijn niet gehoord. Het lijkt of SWECO de oren teveel naar actiegroep Heumense baan en Boom heeft laten hangen.

2. Twee soorten belangen benoembaar inzake voorstel SWECO:
- eigen belang aanwonenden Lindenlaan
- algemeen belang inwoners Molenhoek

Eigen belang aanwonenden Lindenlaan: veiligheid en overlast.

Het rapport is niet consistent wanneer het over veiligheidsrisico's gaat. In paragraaf 6.2.1 worden veiligheidsrisico's voor de Heumensebaan genoemd. De genoemde zaken gelden in nog sterkere mate voor de Lindenlaan. Want daar gaat het niet alleen om de leefbaarheid die wordt aangetast door een grote verkeersstroom, maar nog meer om veiligheidsrisico's omdat de Lindenlaan een erftoegangsweg is zonder trottoirs.

Wat zijn de problemen:

De Lindenlaan heeft geen apart voetpad (behalve direct bij station een strook). Met name in het eerste gedeelte van de Lindenlaan leidt dit tot onveiligheid voor de bewoners. De Lindenlaan is aan het verjongen en er wonen steeds meer jonge gezinnen met kinderen die over moeten steken op de Lindenlaan. Ook omdat de parkeerstrook door auto's wordt gebruikt als uitwijkmogelijkheid om elkaar te kunnen passeren omdat de weg te smal is.

De afslag naar de Rijksweg. Er zal zeker filevorming plaatsvinden omdat de rijksweg erg druk is (en er geen stoplicht staat). Er zullen ongelukken gebeuren omdat automobilisten zullen proberen er toch tussen te komen.

Op de kruising met het snelfietspad gebeuren nu al veel ongelukken. Wanneer het verkeer in de ochtendspits over de Lindenlaan wordt geleid ontstaan hier levensgevaarlijke situaties.

In het stuk naar de spoorwegovergang liggen de huizen lager en moeten bewoners via een helling op de weg komen. Dit zal onmogelijk lukken in de spits wanneer het druk is.

Bij de spoorwegovergang is een stoplicht. In de spits rijden er ook meer treinen, waardoor hier een lange wachttijd zal ontstaan.

Omdat de Stationsweg ook eenrichtingsverkeer wordt, en het druk is op de Lindenlaan, zullen automobilisten proberen via het Hoeveveld en de Middelweg naar de A73 te komen. Er zullen dus onwenselijke verkeersstromen ontstaan, met wederom extra gevaar voor de vele scholieren die over de Middelweg fietsen in de ochtendspits.

Er ontstaan ook problemen voor de inwoners Molenhoek om thuislocatie of winkelcentrum te bereiken met de eenrichtingsstraten.

Op alle punten is er nu al overlast en veiligheidsrisico's, die zal/zullen toenemen bij uitvoer voorstel SWECO. Het eventueel herinrichten van Lindenlaan tot GOW30 is geen oplossing.

Conclusie: het rapport Van SWECO is niet objectief en het daaruit voortkomende voorstel is niet oplossend voor de al lang bestaande verkeersproblematiek en derhalve niet toekomstbestending; bij uitvoering van het voorstel veroorzaakt het nog meer overlast en veiligheidsrisico's dan er momenteel al ervaren wordt en is daarom onacceptabel voor zowel aanwonenden van de Lindenlaan als alle inwoners van Molenhoek.
Regionaal overleg met buurtgemeenten Berg en Dal, Heumen en de Provincies Limburg en Gelderland is noodzakelijk.

En ten slotte: De Lindenlaan is de laan met de oudste bomen in Molenhoek. We vertrouwen er op dat het gemeentebestuur goed voor dit natuurlijke erfgoed zal blijven zorgen.
Ik dank u.

BOOMM Inspreektekst van 8 maart 2023 door E. Boekwijt

Samenvatting van mijn inspreektekst namens BOOMM

Betreffende de verkeersproblematiek in Mook en Molenhoek nav recente onderzoek door SWECO

- Wij kunnen ons grotendeels vinden in de bevindingen en aanbevelingen in het SWECO rapport
- De getallen wijzen erop, dat nergens in de gemeente Mook of Molenhoek grenzen qua geluidsoverlast en luchtkwaliteit worden overschreden
- Sinds het vorige verkeersonderzoek van 2013 is de verkeersstroom nauwelijks toegenomen
- Nu vinden automobilisten diverse routes door de gemeente ri N 271, waardoor het verkeer zich natuurlijkerwijs al verdeeld over en langs diverse woonwijken: Fair share
- Geen nieuwe infrastructuur aanleggen om een niet objectiveerbaar verkeersprobleem op te lossen: dus GEEN weg 5a door de Spoorzone
- Geen verkeersstromen verplaatsen naar andere delen van de gemeente: Het waterbedfenomeen: niets oplossen maar veschuiven
- Spaar de natuur, voor eens en altijd, en wijzig de bestemming van de Spoorzone van Industrie in Natuurgebied, maak van station Mook - Molenhoek het groenste Station van Nederland, zoals staat genoemd in de Startnotitie Ecozone Molenhoek
- Daardoor krijgen we niet dat over een paar jaar alweer plan 5a op-popt als een duveltje uit een doosje, maak aan die jarenlange discussie en onrust een einde, door de Knoop NU door te hakken: de Spoorzone krijgt als bestemming natuur, dus na 20 jaar gesteggel definitief 5a van de baan: NO WAY 5A !
- BOOMM gaat leefbaarheid van alle inwoners van de gemeente conform onze naam: Belangengroep Onze Omgeving Mook en Molenhoek
- Het bruggetje over het spoor moet zsm aangepakt worden voor de veiligheid van wandelaars en fietsers

Raadsvoorstel

Gemeente Mook en Middelaar

Documentnummer	ZM22.01423
Onderwerp	Opvang Oekraïense ontheemden op passagiersschip kade Mook
Datum raadsvergadering	16 maart 2023
Raadscommissie	Samenleving
Datum raadscommissie	8 maart 2023
Portefeuillehouder	A.F. Herings

Samenvatting

In de veiligheidsregio Limburg Noord worden nog circa 1000 plekken voor de opvang van Oekraïense ontheemden gezocht. Middels een zelfvoorzienend passagiersschip heeft de gemeente de mogelijkheid om 100 ontheemden op te vangen. In dit voorstel wordt uw raad gevraagd om onder voorwaarden in te stemmen met het neerleggen van het schip aan de Maaskade in Mook. Deze voorwaarden worden gesteld omdat enkele zaken nog niet zijn uitgekristalliseerd, maar wel van belang zijn voor het maken van afspraken over het neerleggen van het schip. Tevens wordt u geïnformeerd over nadere informatie over de samenstelling van de op te vangen Oekraïense ontheemden en de ontvangen reacties op de berichtgeving over de voorgenomen opvang van Oekraïense ontheemden.

Voorstel

1. Instemmen met het realiseren van een ligplaats voor een passagiersschip voor het tijdelijk huisvesten van 100 Oekraïense ontheemden voor een periode van 1,5 jaar aan de kade in Mook onder de volgende opschortende voorwaarden.
   a. De benodigde vergunningen van Rijkswaterstaat en de gemeente moeten verleend zijn en onherroepelijk worden.
   b. De gemeente moet zekerheid hebben dat de kosten voor het mogelijk maken en de realisatie van de opvang van Oekraïense ontheemden op een schip door het Rijk worden gecompenseerd.
2. Kennisnemen van nadere informatie over de gemêleerde samenstelling van de op te vangen Oekraïense ontheemden.

Beoogd effect

De opvang van Oekraïense ontheemden op een zelfvoorzienend schip aan de Maaskade in Mook mogelijk maken.

Inleiding

Op 2 en 8 februari 2023 hebben wij uw raad in een besloten bijeenkomst geïnformeerd over ons voornemen om te onderzoeken of het neerleggen van een schip aan de kade in Mook voor de opvang van Oekraïense ontheemden mogelijk is. Op 23 februari 2023 hebben wij uw raad uitvoerig geïnformeerd over onze vorderingen ten aanzien van dit vraagstuk.

Zoals bekend heeft de Veiligheidsregio Limburg Noord de opgave om 3484 opvangplekken voor Oekraïense ontheemden te realiseren. Op dit moment worden in onze Veiligheidsregio ongeveer 2500 Oekraïense ontheemden opgevangen. Om aan de opdracht te voldoen in onze regio moeten er nog ongeveer 1000 plekken worden gerealiseerd. De verwachting is dat dit tekort in de komende maanden zal oplopen. Met dit voorstel kan een deel van de benodigde plekken worden gerealiseerd. Hiermee laten wij zien dat wij in Mook en Middelaar bijzonder betrokken zijn bij deze landelijke problematiek.

Argumenten

1.1 Toegezegd is dat uw raad wordt gevraagd in te stemmen met het realiseren van een schip voor Oekraïense ontheemden aan de Maaskade in Mook.

In voorgenoemde bijeenkomsten is aangegeven dat uw raad het finale woord heeft of een schip aan de Maaskade wordt neergelegd voor de opvang van Oekraïense ontheemden. Met dit voorstel wordt hieraan gevolg gegeven.

1.2 Gelet op de planning van diverse vergunningtrajecten en het maken van afspraken met een rederij is een beslissing van de raad op 16 maart 2023 nodig.

Voor het kunnen neerleggen van een schip aan de Maaskade zijn vergunningen van Rijkswaterstaat (RWS) en de gemeente zelf nodig. Deze worden begin week 9 aangevraagd. De trajecten voor vergunningverlening worden zoveel mogelijk in de tijd op elkaar afgestemd. De verlening van de vergunningen wordt ruim binnen de daarvoor gelden de besluitperiode verwacht.
Daarnaast heeft het Ministerie van JenV aangegeven dat de werkelijk kosten voor het mogelijk maken en het realiseren van de opvang per schip door het Rijk worden gecompenseerd. Voor de rederij is het van belang om op een zo kort mogelijke termijn definitief te weten of het passagiersschip voor een langere periode van 1,5 jaar uit de vaart moet worden genomen. Het vaarseizoen start namelijk weer in april 2023. Redelijkerwijs kan niet langer worden gewacht met het nemen van de aan uw raad gevraagde beslissing.

1.3 Instemmen onder voorwaarden is noodzakelijk

Het is voor de gemeente van belang dat de opvang van Oekraïense ontheemden geen grote kosten en (financiële) onzekerheden met zich kan brengen. Grote risico’s moeten aan de voorzijde worden voorkomen. Daarom kan onder voorwaarden worden ingestemd met het realiseren van een ligplaats voor een schip waarop Oekraïense ontheemden kunnen worden opgevangen. Duidelijk moet zijn dat de benodigde vergunningen voor het neerleggen van het schip aan de Maaskade in Mook verleend en onherroepelijk worden. Tevens moet duidelijk zijn dat de kosten gemoeid met de opvang worden gecompenseerd door het Rijk. In vooroverleg met een rederij is aangegeven dat uw raad moet instemmen met het neerleggen van het schip. Na uw instemming vormt deze voorwaarde geen beletsel meer voor het tot stand komen van een overeenkomst met rederij om een schip aan de Maaskade in Mook neer te leggen. De voornoemde voorwaarden worden als opschortende voorwaarden in een overeenkomst met de rederij opgenomen.

Raadsvoorstel

2.1 De Veiligheidsregio Noord-Limburg adviseert een gemêleerde samenstelling
Vanuit de regio wordt een gemêleerd gezelschap geadviseerd. Daarbij kan deze mix van leeftijden en gezinssamenstelling mogelijk voor een deel een waardevolle bijdrage aan de gemeente leveren.

2.2 Een gemêleerde samenstelling biedt het prettigst leefklimaat op het schip
Uit een rondgang langs diverse locaties blijkt dat een mix van leeftijden het prettigste leefklimaat biedt. Bij het uitsluiten van de doelgroep kinderen/jongeren (muv 0-2 jaar) ontstaat een andere populatie. Gezinnen komen niet op het schip wat impliceert dat veelal nareizende mannen en oudere mensen opgevangen worden. Het ontbreken van kinderen zorgt voor een andere sfeer op de opvangplek. De kinderen zorgen voor een prettig klimaat.

Kanttekeningen

1.1 Stemt u niet in dan zijn de voorbereidingskosten voor rekening van de gemeente.
Stemt uw raad niet in dan komt er geen schip voor ontheemden aan de Maaskade. In dat geval zijn de kosten die de gemeente in de voorbereiding voor het neerleggen van het schip heeft gemaakt voor rekening van de gemeente. Mocht het neerleggen van het schip onverhoopt niet doorgaan dan worden alleen als gevolg van overmacht, dus in gevallen die buiten de macht van de gemeente zelf liggen, de gemaakte kosten in de voorbereiding om te komen tot het neerleggen van een schip vergoed. Daarbij gaat het om ongeveer € 50.000 aan externe kosten tot het moment van de raadsvergadering. Kosten voor de inzet van eigen personeel worden in geen geval vergoed.

2.1 Jongere kinderen op een schip vormt een veiligheidsrisico
Er is een beperkt risico voor de jonge(re) kinderen vanwege de (zwem)veiligheid op het schip. Met een goede bewustwordingscampagne over de risico's die het leven op een schip met zich mee brengt, kan dit als aanvaardbaar risico worden aangemerkt. In Druten wordt geadviseerd om de minimumleeftijd voor kinderen aan te houden aan de middelbare schoolleeftijd. In Arnhem worden gezinnen in overleg vanaf het schip naar een doorstroomlocatie overgeplaatst.

2.2 Beperkte capaciteit onderwijs voor middelbare scholieren
Tot aan de zomervakantie is er geen capaciteit om onderwijs aan te bieden aan middelbare scholieren. Mogelijk is dit wel na de zomervakantie wel te organiseren. Hier is geen zekerheid over.

2.3 Kamerindeling van het schip
Het schip kent veelal 2-persoonskamers en enkele 3 of 4 persoonskamers. Gezinnen met kinderen zullen creatief moeten omgaan met de kamerindeling tussen ouders en kinderen.

Duurzaamheid

Het schip is geheel zelfvoorzienend. Er hoeven geen externe krachtbronnen worden geplaatst ten behoeve van de opvang.

Participatie

Bij dit project is participatie niet aan de orde. Wel worden direct aanwonenden, inwoners, en andere belanghebbenden uitvoerig geïnformeerd over de ontwikkelingen rondom het project.

Financiën

Ten aanzien van kosten hebben wij uw raad reeds geïnformeerd in de raadsmemo van 23 februari 2023. De kosten vallen uiteen in transitiekosten en uitvoeringskosten. Hiervoor worden begin week 9

twee afzonderlijke verzoeken om compensatie bij het Rijk ingediend. Het Ministerie van JenV heeft aangegeven dat een beschikking binnen 1 week wordt gegeven. Dat betekent dat de beschikking voor de raadsvergadering beschikbaar moet zijn. Daaruit moet volgen dat alle werkelijke kosten die de gemeente extra heeft moeten maken worden vergoed. Zoals eerder aangegeven worden de kosten van inzet van eigen personeel niet vergoed.
Indien u niet instemt met het neerleggen van een passagiersschip voor de opvang van zijn de extra kosten van de voorbereiding niet te verhalen. Deze bedragen circa € 50.000.

Communicatie

De direct omwonenden zijn op een informatieavond op 28 februari 2023 uitgenodigd. De uitnodiging aan hen was bij de raadsmemo van 23 februari gevoegd. De reacties en vragen van de direct omwonenden zijn in de vorm van een logboek vastgelegd. Tevens zijn de ontvangen reacties via telefoon, mail en post hierin opgenomen. De reacties zijn geanonimiseerd, omdat dat op grond van de AVG verplicht is voor digitale bestanden. Dit geanonimiseerde logboek is als bijlage bij het raadsvoorstel gevoegd, zodat u als raad daarvan kunt kennisnemen. Bij de griffie is het niet geanonimiseerde logboek in te zien.
Wij organiseren op 20 maart 2023 van 16.00-20.00 uur in ’t Môks café een informatiemarkt. Deze is voor iedereen die vragen heeft over de inrichting van de kade, het verkeer, het schip zelf, veiligheid of sociale zorg. Ook inwoners die erover denken om vrijwilliger te worden, kunnen geheel vrijblijvend langskomen voor meer informatie. Uw raad wordt hiervoor ook uitgenodigd.
Uw beslissing wordt met betrokken instanties en inwoners gedeeld. Daarvoor wordt een nieuwsbericht opgesteld. Het nieuwsbericht wordt op 17 maart 2023 verspreid en op de gemeentelijk website geplaatst.

Uitvoering

De aanvragen voor de benodigde vergunningen worden begin week 9 ingediend. De verzoeken om compensatie bij het Ministerie van JenV worden eveneens begin week 9 ingediend. Verwacht wordt dat op 16 maart 2023 duidelijkheid is omtrent de beschikking van het Ministerie van JenV en waanneer de vergunningen verleend kunnen worden. Gelet op de belangen van de rederij in verband met de start van het vaarseizoen is het van belang moet dit zo snel mogelijk gebeuren.
De aanbestedingsprocedure is begin week 9 gestart door de aankondiging met vrijwillige transparantie op Tendernet.

Het lijkt mogelijk om vanaf 1 mei 2023 Oekraïense ontheemden op te vangen op het passagiersschip. Daarbij wordt opgemerkt dat na het verlenen van zowel de vergunningen van Rijkswaterstaat als die van de gemeente gedurende 6 weken een bezwaarmogelijkheid openstaat. Pas na het ongebruikt aflopen van deze periode worden de vergunning onherroepelijk. Het kan verstandig zijn om de opvang pas na de bezwaarperiode te laten aanvangen. Wordt eventueel bezwaar en later ook beroep ingesteld dan kan de termijn fors uitlopen. Het is dan niet meer opportuun om de termijn van de rechtsbeschermingsprocedure af te wachten.

Bijlage(n)

- Raadsbesluit
- Advies VRLN samenstelling doelgroep passagiersschip
- Samenstelling doelgroep passagiersschip
- Logboek met ontvangen reacties via telefoon, mail en post.
- Verslag inloopavond directe omwonenden van 28 februari 2023.

Mook, 28 februari 2023

Het college van burgemeester en wethouders van Mook en Middelaar,





De gemeentesecretaris
drs. W. Mariman

De burgemeester
mr. drs. W. Gradisen

Raadsvoorstel

Gemeente Mook en Middelaar

Documentnummer	ZM22.01423
Onderwerp	Opvang Oekraïense ontheemden op passagiersschip kade Mook
Datum raadsvergadering	16 maart 2023
Raadscommissie	Samenleving
Datum raadscommissie	8 maart 2023
Portefeuillehouder	A.F. Herings

Samenvatting

In de veiligheidsregio Limburg Noord worden nog circa 1000 plekken voor de opvang van Oekraïense ontheemden gezocht. Middels een zelfvoorzienend passagiersschip heeft de gemeente de mogelijkheid om 100 ontheemden op te vangen. In dit voorstel wordt uw raad gevraagd om onder voorwaarden in te stemmen met het neerleggen van het schip aan de Maaskade in Mook. Deze voorwaarden worden gesteld omdat enkele zaken nog niet zijn uitgekristalliseerd, maar wel van belang zijn voor het maken van afspraken over het neerleggen van het schip. Tevens wordt u geïnformeerd over nadere informatie over de samenstelling van de op te vangen Oekraïense ontheemden en de ontvangen reacties op de berichtgeving over de voorgenomen opvang van Oekraïense ontheemden.

Voorstel

1. Instemmen met het realiseren van een ligplaats voor een passagiersschip voor het tijdelijk huisvesten van 100 Oekraïense ontheemden voor een periode van 1,5 jaar aan de kade in Mook onder de volgende opschortende voorwaarden.
   a. De benodigde vergunningen van Rijkswaterstaat en de gemeente moeten verleend zijn en onherroepelijk worden.
   b. De gemeente moet zekerheid hebben dat de kosten voor het mogelijk maken en de realisatie van de opvang van Oekraïense ontheemden op een schip door het Rijk worden gecompenseerd.
2. Kennisnemen van nadere informatie over de gemêleerde samenstelling van de op te vangen Oekraïense ontheemden.

Beoogd effect

De opvang van Oekraïense ontheemden op een zelfvoorzienend schip aan de Maaskade in Mook mogelijk maken.

Inleiding

Op 2 en 8 februari 2023 hebben wij uw raad in een besloten bijeenkomst geïnformeerd over ons voornemen om te onderzoeken of het neerleggen van een schip aan de kade in Mook voor de opvang van Oekraïense ontheemden mogelijk is. Op 23 februari 2023 hebben wij uw raad uitvoerig geïnformeerd over onze vorderingen ten aanzien van dit vraagstuk.

Zoals bekend heeft de Veiligheidsregio Limburg Noord de opgave om 3484 opvangplekken voor Oekraïense ontheemden te realiseren. Op dit moment worden in onze Veiligheidsregio ongeveer 2500 Oekraïense ontheemden opgevangen. Om aan de opdracht te voldoen in onze regio moeten er nog ongeveer 1000 plekken worden gerealiseerd. De verwachting is dat dit tekort in de komende maanden zal oplopen. Met dit voorstel kan een deel van de benodigde plekken worden gerealiseerd. Hiermee laten wij zien dat wij in Mook en Middelaar bijzonder betrokken zijn bij deze landelijke problematiek.

Argumenten

1.1 Toegezegd is dat uw raad wordt gevraagd in te stemmen met het realiseren van een schip voor Oekraïense ontheemden aan de Maaskade in Mook.

In voorgenoemde bijeenkomsten is aangegeven dat uw raad het finale woord heeft of een schip aan de Maaskade wordt neergelegd voor de opvang van Oekraïense ontheemden. Met dit voorstel wordt hieraan gevolg gegeven.

1.2 Gelet op de planning van diverse vergunningtrajecten en het maken van afspraken met een rederij is een beslissing van de raad op 16 maart 2023 nodig.

Voor het kunnen neerleggen van een schip aan de Maaskade zijn vergunningen van Rijkswaterstaat (RWS) en de gemeente zelf nodig. Deze worden begin week 9 aangevraagd. De trajecten voor vergunningverlening worden zoveel mogelijk in de tijd op elkaar afgestemd. De verlening van de vergunningen wordt ruim binnen de daarvoor gelden de besluitperiode verwacht.
Daarnaast heeft het Ministerie van JenV aangegeven dat de werkelijk kosten voor het mogelijk maken en het realiseren van de opvang per schip door het Rijk worden gecompenseerd. Voor de rederij is het van belang om op een zo kort mogelijke termijn definitief te weten of het passagiersschip voor een langere periode van 1,5 jaar uit de vaart moet worden genomen. Het vaarseizoen start namelijk weer in april 2023. Redelijkerwijs kan niet langer worden gewacht met het nemen van de aan uw raad gevraagde beslissing.

1.3 Instemmen onder voorwaarden is noodzakelijk

Het is voor de gemeente van belang dat de opvang van Oekraïense ontheemden geen grote kosten en (financiële) onzekerheden met zich kan brengen. Grote risico’s moeten aan de voorzijde worden voorkomen. Daarom kan onder voorwaarden worden ingestemd met het realiseren van een ligplaats voor een schip waarop Oekraïense ontheemden kunnen worden opgevangen. Duidelijk moet zijn dat de benodigde vergunningen voor het neerleggen van het schip aan de Maaskade in Mook verleend en onherroepelijk worden. Tevens moet duidelijk zijn dat de kosten gemoeid met de opvang worden gecompenseerd door het Rijk. In vooroverleg met een rederij is aangegeven dat uw raad moet instemmen met het neerleggen van het schip. Na uw instemming vormt deze voorwaarde geen beletsel meer voor het tot stand komen van een overeenkomst met rederij om een schip aan de Maaskade in Mook neer te leggen. De voornoemde voorwaarden worden als opschortende voorwaarden in een overeenkomst met de rederij opgenomen.

Raadsvoorstel

2.1 De Veiligheidsregio Noord-Limburg adviseert een gemêleerde samenstelling
Vanuit de regio wordt een gemêleerd gezelschap geadviseerd. Daarbij kan deze mix van leeftijden en gezinssamenstelling mogelijk voor een deel een waardevolle bijdrage aan de gemeente leveren.

2.2 Een gemêleerde samenstelling biedt het prettigst leefklimaat op het schip
Uit een rondgang langs diverse locaties blijkt dat een mix van leeftijden het prettigste leefklimaat biedt. Bij het uitsluiten van de doelgroep kinderen/jongeren (muv 0-2 jaar) ontstaat een andere populatie. Gezinnen komen niet op het schip wat impliceert dat veelal nareizende mannen en oudere mensen opgevangen worden. Het ontbreken van kinderen zorgt voor een andere sfeer op de opvangplek. De kinderen zorgen voor een prettig klimaat.

2.3 Risico omtrent veiligheid op en om het water neerleggen bij ouders
In Nederland zijn ouders verantwoordelijk voor de zwemvaardigheid en zwemveiligheid van hun kinderen. Met het verblijf op het schip is dit niet anders.
Bij toelating op het schip wordt hier de nadruk op gelegd. Vanuit het Regionale Centrum Vluchtelingen Spreiding kunnen ouders bewust gemaakt worden van het risico van het schip en maken daarbij een eigen afweging om wel of geen intrek te nemen op het schip. Hiermee nemen ouders zelf de verantwoordelijkheid omtrent het risico. Indien de ouders dit risico niet willen nemen, zal naar een andere opvanglocatie worden verwezen.

Kanttekeningen

1.1 Stemt u niet in dan zijn de voorbereidingskosten voor rekening van de gemeente.
Stemt uw raad niet in dan komt er geen schip voor ontheemden aan de Maaskade. In dat geval zijn de kosten die de gemeente in de voorbereiding voor het neerleggen van het schip heeft gemaakt voor rekening van de gemeente. Mocht het neerleggen van het schip onverhoopt niet doorgaan dan worden alleen als gevolg van overmacht, dus in gevallen die buiten de macht van de gemeente zelf liggen, de gemaakte kosten in de voorbereiding om te komen tot het neerleggen van een schip vergoed. Daarbij gaat het om ongeveer € 50.000 aan externe kosten tot het moment van de raadsvergadering. Kosten voor de inzet van eigen personeel worden in geen geval vergoed.

2.1 Jongere kinderen op een schip vormt een veiligheidsrisico
Er is een beperkt risico voor de jonge(re) kinderen vanwege de (zwem)veiligheid op het schip. Met een goede bewustwordingscampagne over de risico's die het leven op een schip met zich mee brengt, kan dit als aanvaardbaar risico worden aangemerkt. In Druten wordt geadviseerd om de minimumleeftijd voor kinderen aan te houden aan de middelbare schoolleeftijd. In Arnhem worden gezinnen in overleg vanaf het schip naar een doorstroomlocatie overgeplaatst.

2.2 Beperkte capaciteit onderwijs voor middelbare scholieren
Tot aan de zomervakantie is er geen capaciteit om onderwijs aan te bieden aan middelbare scholieren. Mogelijk is dit wel na de zomervakantie wel te organiseren. Hier is geen zekerheid over.

2.3 Kamerindeling van het schip
Het schip kent veelal 2-persoonskamers en enkele 3 of 4 persoonskamers. Gezinnen met kinderen zullen creatief moeten omgaan met de kamerindeling tussen ouders en kinderen.

Duurzaamheid

Het schip is geheel zelfvoorzienend. Er hoeven geen externe krachtbronnen worden geplaatst ten behoeve van de opvang.

Participatie

Bij dit project is participatie niet aan de orde. Wel worden direct aanwonenden, inwoners, en andere belanghebbenden uitvoerig geïnformeerd over de ontwikkelingen rondom het project.

Financiën

Ten aanzien van kosten hebben wij uw raad reeds geïnformeerd in de raadsmemo van 23 februari 2023. De kosten vallen uiteen in transitiekosten en uitvoeringskosten. Hiervoor worden begin week 9 twee afzonderlijke verzoeken om compensatie bij het Rijk ingediend. Het Ministerie van JenV heeft aangegeven dat een beschikking binnen 1 week wordt gegeven. Dat betekent dat de beschikking voor de raadsvergadering beschikbaar moet zijn. Daaruit moet volgen dat alle werkelijke kosten die de gemeente extra heeft moeten maken worden vergoed. Zoals eerder aangegeven worden de kosten van inzet van eigen personeel niet vergoed.
Indien u niet instemt met het neerleggen van een passagiersschip voor de opvang van zijn de extra kosten van de voorbereiding niet te verhalen. Deze bedragen circa € 50.000.

Communicatie

De direct omwonenden zijn op een informatieavond op 28 februari 2023 uitgenodigd. De uitnodiging aan hen was bij de raadsmemo van 23 februari gevoegd. De reacties en vragen van de direct omwonenden zijn in de vorm van een logboek vastgelegd. Tevens zijn de ontvangen reacties via telefoon, mail en post hierin opgenomen. De reacties zijn geanonimiseerd, omdat dat op grond van de AVG verplicht is voor digitale bestanden. Dit geanonimiseerde logboek is als bijlage bij het raadsvoorstel gevoegd, zodat u als raad daarvan kunt kennisnemen. Bij de griffie is het niet geanonimiseerde logboek in te zien.
Wij organiseren op 20 maart 2023 van 16.00-20.00 uur in ’t Môks café een informatiemarkt. Deze is voor iedereen die vragen heeft over de inrichting van de kade, het verkeer, het schip zelf, veiligheid of sociale zorg. Ook inwoners die erover denken om vrijwilliger te worden, kunnen geheel vrijblijvend langskomen voor meer informatie. Uw raad wordt hiervoor ook uitgenodigd.
Uw beslissing wordt met betrokken instanties en inwoners gedeeld. Daarvoor wordt een nieuwsbericht opgesteld. Het nieuwsbericht wordt op 17 maart 2023 verspreid en op de gemeentelijk website geplaatst.

Uitvoering

De aanvragen voor de benodigde vergunningen worden begin week 9 ingediend. De verzoeken om compensatie bij het Ministerie van JenV worden eveneens begin week 9 ingediend. Verwacht wordt dat op 16 maart 2023 duidelijkheid is omtrent de beschikking van het Ministerie van JenV en waanneer de vergunningen verleend kunnen worden. Gelet op de belangen van de rederij in verband met de start van het vaarseizoen is het van belang moet dit zo snel mogelijk gebeuren.
De aanbestedingsprocedure is begin week 9 gestart door de aankondiging met vrijwillige transparantie op Tendernet.

Het lijkt mogelijk om vanaf 1 mei 2023 Oekraïense ontheemden op te vangen op het passagiersschip. Daarbij wordt opgemerkt dat na het verlenen van zowel de vergunningen van Rijkswaterstaat als die van de gemeente gedurende 6 weken een bezwaarmogelijkheid openstaat. Pas na het ongebruikt aflopen van deze periode worden de vergunning onherroepelijk. Het kan verstandig zijn om de opvang pas na de bezwaarperiode te laten aanvangen. Wordt eventueel bezwaar en later ook beroep

ingesteld dan kan de termijn fors uitlopen. Het is dan niet meer opportuun om de termijn van de rechtsbeschermingsprocedure af te wachten.

Bijlage(n)

- Raadsbesluit
- Advies VRLN samenstelling doelgroep passagiersschip
- Samenstelling doelgroep passagiersschip
- Logboek met ontvangen reacties via telefoon, mail en post.
- Verslag inloopavond directe omwonenden van 28 februari 2023.

Mook, 28 februari 2023

Het college van burgemeester en wethouders van Mook en Middelaar,

De gemeentesecretaris
drs. W. Mariman

De burgemeester
mr. drs. W. Gradisen

Raadsbesluit

Documentnummer **ZM22.01423**
Onderwerp **Opvang Oekraïense ontheemden op passagiersschip kade Mook**

De raad van de gemeente Mook en Middelaar,

Gelezen het voorstel van het College van burgemeester en wethouders d.d. 28 februari 2023

Gelet op het advies van de raadscommissie d.d. 8 maart 2023

Besluit:

1. Instemmen met het realiseren van een ligplaats voor een passagiersschip voor het tijdelijk huisvesten van 100 Oekraïense ontheemden voor een periode van 1,5 jaar aan de kade in Mook onder de volgende opschortende voorwaarden.
   a. De benodigde vergunningen van Rijkswaterstaat en de gemeente moeten verleend zijn en onherroepelijk worden.
   b. De gemeente moet zekerheid hebben dat de kosten voor het mogelijk maken en de realisatie van de opvang van Oekraïense ontheemden op een schip door het Rijk worden gecompenseerd.
2. Kennisnemen van nadere informatie over de gemêleerde samenstelling van de op te vangen Oekraïense ontheemden.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering d.d. 16 maart 2023

De raad voornoemd,

{{esl:Signer1:capture:size(200,50)}}

De griffier
mr. M.A.M. van Arensbergen

{{esl:Signer2:capture:size(200,50)}}

De voorzitter
mr. drs. W. Gradisen

Van: Irish'Stephenson, Michael <m.irishstephenson@vrln.nl>
Verzonden: dinsdag 21 februari 2023 14:04
Aan: Ward Mariman <ward.mariman@mookenmiddelaar.nl>; Bart Swolfs <bart.swolfs@mookenmiddelaar.nl>
Onderwerp: Mogelijke bezetting schip

Heren,

Ten eerste: wat ontzettend goed dat Mook en Middelaar mogelijk een schip wil gebruiken voor de opvang van Oekraïense vluchtelingen.
Met betrekking tot de vraag die jullie zojuist telefonisch gesteld hebben omtrent de mogelijke samenstelling van het schip.

Met het oog op wat een goeie samenstelling voor een dergelijke opvanglocatie zou kunnen zijn waarvan een deel ook mogelijk een waardevolle bijdrage aan de opvangende gemeente zou kunnen leveren zou ik ervoor kiezen om een mix van leeftijden en gezinssamenstellingen te kiezen.
Ik zou dat niet in percentages uit kunnen drukken maar ouderen, gezinnen, en vrouwen met kinderen. Met kinderen moet je wel opletten dat ze opwel kunnen zwemmen of ieder geval beseffen dat water een gevaar kan vormen.

Waar je met kinderen als gemeente ook rekening mee moet houden is scholing, en de afstand naar de ligplaats. En zoals jullie al in het gesprek aangaven moet je met ouderen ook rekening houden met zorg.

Wanneer jullie eruit zijn wat de gewenste samenstelling is kan dat naar het rcvs@vrln.nl gemaild worden. Hou er wel rekening mee dat het schip niet in 1 keer gevuld zal worden. Dat heeft te maken met de instroom en jullie wensen.

Hartelijke groet,

Michael Irish’Stephenson

Advies Matrix groepssamenstelling

Advies groepssamenstelling (op basis van ervaringen VRLN, gemeente Arnhem, gemeente Druten): een gemêleerd gezelschap van jong en oud en in verhouding qua aantallen geeft de prettigste leefbaarheid op het passagiersschip!

Doelgroepen	Benodigde basisvoorzieningen/zorg aanwezig?	Vrijetijdsbesteding in gemeentelijke leefomgeving aanwezig?	Veiligheid directe omgeving (zwemveiligheid)
Baby's (0-2 jaar)	Geen risico's voorzien op kinderopvang	NVT	Geen risico voorzien op veiligheid, voorlichting mbt risico's water noodzakelijk. Uitgaande dat ouders structureel toezicht houden op hun kinderen
Peuters (2-4 jaar)	Geen risico's voorzien op kinderopvang	Ja, onder begeleiding van ouders.	Risico voorzien op veiligheid ivm water, verwachting is dat ouders toezicht houden op kinderen die op het schip zullen spelen en zich bewust zijn van het risico mbt het water. Verantwoordelijkheid neerleggen bij ouders.
Basisschoolkinderen (4-12 jaar)	Geen risico's voorzien op onderwijs; kunnen instromen in schakelklas in Ottersum en zo snel mogelijk instromen in de basisschool in het dorp waar ze verblijven. Leerlingenvervoer capaciteit kan een beperking geven. Nader te onderzoeken.	Ja, onder begeleiding van ouders.	Risico voorzien op veiligheid ivm water, verwachting is dat kinderen zelfstandig (zonder ouderlijk toezicht) op schip zullen spelen en zich niet bewust zijn van het risico mbt het water. Verantwoordelijkheid neerleggen bij ouders.
Middelbare scholieren (12-17 jaar)	Groot risico voorzien op onderwijs; kunnen momenteel geen onderwijs bieden voor deze leeftijdsgroep in Nijmegen (Pontem). Hopelijk in het nieuwe schooljaar, maar hierover ook geen zekerheid.	Beperkt, aanbod is te organiseren via Synthese	Risico voorzien op veiligheid ivm water, verwachting is dat deze doelgroep zich bewust is van het risico mbt het water en hier mee om kan gaan
Jongeren (17-23 jaar)	Geen specificatie van mbt onderwijs. Verwachting is dat deze doelgroep snel aan het werk is.	Ja, uitgaande van zelfstandige mobiliteit en mogelijkheid te werken.	Geen risico voorzien op veiligheid, voorlichting mbt risico's water noodzakelijk.
Volwassenen (24-64 jaar)	Geen risico voorzien op dagbesteding. Deze groep gaat veelal aan het werk.	Ja, uitgaande van zelfstandige mobiliteit en mogelijkheid te werken.	Geen risico voorzien op veiligheid, voorlichting mbt risico's water noodzakelijk.
Ouderen (65+ jaar)	Geen risico voorzien op dagbesteding. Deze groep kan instromen in het aanbod in de gemeente	Ja, additioneel aanbod is te organiseren met vrijwilligersorganisaties.	Geen risico voorzien op veiligheid, voorlichting mbt risico's water noodzakelijk.

Scenario's:	Samenstelling	Overwogen risico
Gewenste samenstelling	Gemeleerd gezelschap (iedereen)	Veiligheid voor jonge(re) kinderen mbt water rondom het schip. Hier actief op laten aansturen voor VRLN bij plaatsing van gezinnen. Ouders maken bewuste keuze voor het schip en zijn zich bewust van de mogelijke risico's. Geen onderwijs voor middelbare scholieren. Mogelijk sturing op online les vanuit Oekraine of organisatie onderwijs na zomervakantie.
Benodigde voorzieningen	Gemeleerd gezelschap (geen middelbare scholieren)	Geen onderwijs voor middelbare scholieren. Mogelijk sturing op online les vanuit Oekraine of organisatie onderwijs na de zomervakantie. Met het uitsluiten van deze doelgroep ontstaat de kans dat gezinnen volledig aan ons voorbij gaan. Met risico beschreven in scenario Veiligheid direct omgeving.
Veiligheid directe omgeving	Gezelschap: 0-2 + 18+	Verwachting is dat hier veelal mannen op af komen waar in Arnhem minder goede ervaringen mee zijn. Meerdere mannen levert spanningen op binnen het schip

Logboek mail, telefoon en pers

Op 23 februari 2023 heeft de gemeente de communicatie opgestart over de mogelijke komst van een passagiersschip aan de Maaskade in Mook, voor de opvang van 100 Oekraïense vluchtelingen. Tot 1 maart 2023 zijn hier de volgende reacties op binnengekomen.

Logboek e-mails

datum	soort actor	onderwerp	beschrijving
23-02	inwoner	aanmelding mailinglijst updates	
24-02	ondernemer	bedrijf beveiliging	vraag van bedrijf om beveiliging te verzorgen
24-02	ondernemer	horeca-ondernemer	vraag om met koffie-bus aan de kade te staan
24-02	ondernemer	bedrijf beveiliging	vraag van bedrijf om beveiliging te verzorgen
24-02	vrijwilliger	wil helpen als vrijwilliger	

Logboek KCC

Datum/tijd	Beller	Met welke vraag	Doorverbonden aan of Terugbel
23-02-2023 14.35 uur	L1	Communicatie	Doorverbonden met Annemie > radio-interview met wethouder Herings afgesproken
24-02-2023 09:33 uur		Hulp aanbieden	Mevrouw heeft een koffiehuis op wielen en biedt aan om hier gebruik van te maken, eventueel ook voor inwoners van Mook dus als een soort van ontmoetingsplaats. Mevrouw mailt haar gegevens naar gemeente@mookenmiddelaar.nl
27-02-2023	Bewoner De Hove	Wat is de naam van het passagiersschip voor de Oekraïense Vluchtelingen?	Doorverbonden Annemie
28-02-2023	Bewoner De Hove	Vraag over bijeenkomst van vanavond	Annemie en Feline niet bereikbaar, mw wil zelf mailen naar communicatie

Logboek persaandacht

Eigen persbericht uitgestuurd op 23 februari 2023. Persgesprek met Gelderlander en Maas- en Niersbode om 12.30 uur.

- Gelderlander (alle drie overgenomen op AD.nl:
    - 23 februari – Mook gaat honderd Oekraïners opvangen op passagiersschip aan Maaskade
    - 25 februari – Schip voor honderd Oekraïners: Klein Mook heeft groot hart voor vluchtelingen, maar bewoners gaan het wel merken. (*1 reactie: Goede zaak, onze Europese medemens moeten we steunen. Hopelijk vindt men wel snel een permanente plek of kan men terug na een overwinning in Oekraïne*)
    - 1 maart – Binnenkort meer duidelijkheid over opvang Oekraïners op schip in Mook
- Maas- en Niersbode / Kliknieuws Maasdriehoek, 23 februari: Oekraïense vluchtelingen opgevangen op passagiersschip aan Maaskade Mook
- GL8:
    - 23 februari: Opvang vluchtelingen op passagiersschip in Mook
    - 25 februari: interview met wethouder Herings
- 1Limburg, 23 februari: Mook vang vluchtelingen op passagiersschip op
- Stadindex.nl, 23 februari: Mook vangt vluchtelingen op passagiersschip op

- L1, 24 februari: radio-interview met wethouder Herings
- De Limburger, 26 februari: Mook en Middelaar gaat Oekraïense vluchtelingen opvangen op het water
- De Stentor, 1 maart: Binnenkort meer duidelijkheid over opvang Oekraïners op schip Mook

Logboek sociale media
- Facebook: 16 likes, 5 geweldig, 1 verbluft, 1 verdrietig, 3 opmerkingen:
    - “Laten ze de jeugd maar wat meer woningen geven.”
    - “Aanpak asielcrisis: gemeenten krijgen 2500 euro bonus per opgevangen asielzoeker”
    - “Wat is de naam van het passagiersschip” – dit is nog niet bekend – “oké”
- Reacties instagram: 24 likes
- Reacties MaasBuren: 1 geuite waardering
- Reacties LinkedIn: 11 likes, 1 funny, 2 keer gedeeld
- Reacties Twitter: 1 like, 1 keer gedeeld

Verslag bijeenkomst direct aanwonenden Maaskade Mook
28 februari 2023, gemeentehuis, 19.00-21.30 uur

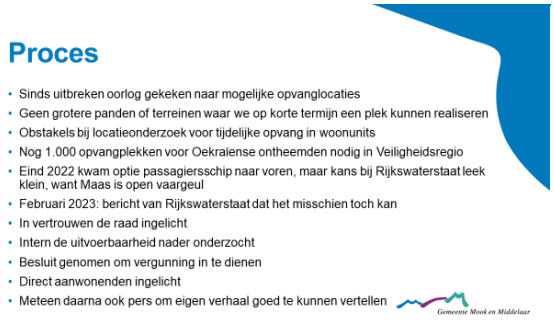
Aanwezigen
- Bewoners van De Hove 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 15A, 17, 19, Kerkstraat 2
- College: burgemeester Gradisen, wethouder Herings, wethouder Dillerop, wethouder Rodoe
- MT: gemeentesecretaris Mariman, afdelingshoofd Ruimte Jansen, afdelingshoofd Sociaal Klaassen, afdelingshoofd Bedrijfsvoering Verbeet
- Ambtelijke organisatie: procesbegeleider Swolfs, jurist Gelissen, communicatie/participatieadviseur Broeders, communicatieadviseur Otten
- Wijkagent Roggeveen

Welkom Burgemeester
“Ik begrijp dat u zich mogelijk overvallen heeft gevoeld. Daarom wil ik graag ook toelichten hoe dit proces bij ons is verlopen.”

Samengevat:

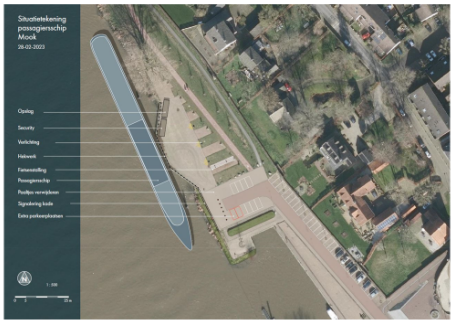
- Het definitieve besluit ligt op 16 maart bij de raad. Op 8 maart is er een commissievergadering, waar u kunt inspreken.
- Iedere gemeente wordt geacht verantwoordelijkheid te nemen voor de opvang van ontheemden.
- Overheden moeten gezamenlijk 90.000 Oekraïense vluchtelingen opvangen medio dit jaar. In onze Veiligheidsregio Limburg Noord zijn nog 1.000 plekken nodig.
- Er kan nog een taakstelling voor asielzoekers komen. Die is op dit moment uitwisselbaar. Dit betekent dat onze gemeente door de opvang van Oekraïners bij een nieuwe taakstelling voor asielzoekers niet vooraan hoeft te staan.
- We onderscheiden in Nederland 3 groepen ontheemden: Oekraïense vluchtelingen, asielzoekers en statushouders. Oekraïners hebben een speciale status (zonder dat ze asiel hoeven aanvragen) en mogen vrij reizen, hier werken en naar een reguliere school gaan. Asielzoekers vragen in ons land asiel aan. Ze hebben recht op opvang en onderdak. Een asielzoeker wordt een statushouder zodra hij een verblijfsvergunning krijgt. Deze persoon gaat dan deel uitmaken van de Nederlandse samenleving.
- Omdat de aanvraag van de vergunning die nodig is voor de opvanglocatie aan de Maaskade openbaar is, hebben we heel bewust vooraf eerst de direct aanwonenden geïnformeerd op donderdagochtend 23 februari. Vervolgens de raad. Daarna is een persmoment gepland en een persbericht uitgegaan. Hadden we aanwonenden eerder geïnformeerd, dan hadden zij hiermee de pers kunnen zoeken of anderen kunnen informeren. Dat risico kan de gemeente niet nemen. Wij moeten dit zelf actief communiceren. En wij wilden zeker weten dat de informatie als eerste bij de omwonenden bekend werd. Overigens is de raad eerder onder geheimhouding al geïnformeerd.

Presentatie gemeente
Zie ook bijgevoegde presentatie.









3D visualisatie passagiersschip voor 100 personen aan de kade in Mook



3D visualisatie passagiersschip voor 100 personen aan de kade in Mook



Keuze zelfvoorzienend schip

De naam van het schip is niet bekend. De gemeente volgt een wettelijke aanbestedingsprocedure. Uitgangspunt is dat er een zelfvoorzienend schip nodig is. Met een generator die 24/7 draait. Deze generator draait op GTL. Dat is een minder vervuilende synthetische diesel. Bij de vergunningaanvraag bij Rijkswaterstaat is uitgegaan van een schip van maximaal 114 meter. Dat is langer dan de ongeveer 90 meter die de gemeente eerder heeft gecommuniceerd.

Reacties aanwonenden en gegeven antwoorden door de gemeente:

- Het was beter geweest om de maximale afmeting te communiceren.
    - Dit bevestigt de burgemeester.
- Waarom wordt in de aanbesteding niet uitgaan van een maximale lengte van 100 meter?
    - We gaan uit van de maximale maten om ruimte te houden in het soort schepen. Daarnaast geldt dat als de lengte groter is, de hoogte van het schip lager is.
- Wanneer krijgen wij de definitieve toezegging hoe groot de boot wordt?
    - Als de aanbestedingsprocedure is afgerond. Wij hopen in april 2023 hierover duidelijkheid te kunnen geven.
- In Nederland mag een passagiersschip aan de kade niet meer op eigen diesel draaien. Hoe is dit dan mogelijk? Als we uitgaan van 100 personen in 50 hutten. Dan zit je al snel op 400 k volt aggregaten. Die verbruiken 80 liter brandstof per uur. 2 ton per dag en 800 ton op jaarbasis. Dag en nacht. Wij zijn ervaringsdeskundigen. Als er een schip ligt, doen wij onze ramen dicht.
    - De gemeente volgt de wettelijke procedures en normeringen. Het neerleggen van een zelfvoorzienend passagiersschip past – voor zover wij dat nu overzien – binnen de wettelijke kaders. Daarnaast gaan we maatwerk leveren voor zover dat mogelijk is.
    - Burgemeester: Er is een verschil tussen wat niet wenselijk is en wat niet mag. De normeringen in Nederland houden rekening met gezondheidsrisico's.
    - Toezegging wethouder Herings: We tackelen de vermijdbare risico's zoveel mogelijk. En gaan zoveel mogelijk ons best doen om zo min mogelijk overlast te veroorzaken.
- Ieder opvangschip in Nederland maakt gebruik van walstroom. Soms wordt dit zelfs uit de stad gehaald. Waarom zou dit in Mook niet kunnen?
    - Wij weten niet of deze stelling klopt. Mook heeft walstroom bij de kerk van 63 ampère. Dit schip heeft 400 ampère nodig. Om de bestaande walstroom uit te breiden heeft de gemeente Enexis nodig. Enexis heeft een doorlooptijd van 80 weken. Die tijd hebben we niet. Wethouder Rodoe zegt toe de urgentie opnieuw bij Enexis neer te leggen.
    - Burgemeester: In Nederland is de energiemarkt geprivatiseerd. Energiebedrijven bepalen dus grotendeels zelf hoe ze prioriteren. Gemeenten kunnen niets opleggen.
- Wat als walstroom wel kan, maar hier een flink prijskaartje aan zit, kan de politiek dan zeggen "daar gaan we geen geld aan uitgeven"?

    - Wethouder Herings: met de Rijksoverheid is afgesproken dat alle kosten die gemaakt worden, worden vergoed. Dus als we ons lijstje willen uitbreiden met extra kosten voor een geluidsarme stroomvoorziening, dan kaarten we dat meteen aan.
- GTL is absoluut niet geurloos. Het is wel schoner, maar de apparaten die er gebruik van maken, maken nog steeds lawaai en stoten uit. Daarbij komen uit de ventilatoren van bijvoorbeeld de keuken, geuren van eten.
- Idee: geluidsarme accu gebruiken
    - Toegezegd dat dit idee verder wordt uitgezocht.
- Idee om de aanwezige walstroom van 63 ampère 's nachts te gebruiken zodat generatoren dan uit kunnen
    - Of dat voldoende is voor de nacht is de vraag. Toegezegd dat dit verder wordt uitgezocht.
- Hoe verhoudt deze uitstoot zich tot een eventuele bouwstop in Mook?
    - Dit is onderdeel van de vergunningaanvraag. Daarnaast is het in Nederland zo geregeld dat de vergunningverlening in het ruimtelijk spoor plaats vindt. De uitstoot van CO_2 is gekoppeld aan de natuurwetgeving en wordt in het ruimtelijke spoor beoordeeld, Gezondheid is geen aparte toetsingsgrond, dit is in de wetgeving van het ruimtelijke spoor al opgenomen. Het verplicht moeten gebruiken van stroom is iets dat kan zijn opgelegd als gevolg van het plaatselijke havenreglement en zit niet in dit ruimtelijke spoor.
- Is er nagedacht over financiële compensatie van de direct aanwonenden?
    - Omdat het om een tijdelijke situatie gaat, is een mogelijkheid van financiële compensatie (zoals bijv. bij planschade) niet aan de orde. Dit soort kosten kunnen ook niet worden meegenomen in de kosten die de gemeente kan declareren bij het Rijk.

Plek van schip in woonwijk

Gestelde vragen en gegeven antwoorden door gemeente:

- Opvangschepen op andere plekken in Nederland liggen (bewust) verder dan woningen af. In ons geval ligt het schip op 20 meter. We geven onze privacy op. Ook al is het niet wettelijk verplicht, er bestaat ook nog zoiets als een morele verplichting van de gemeente om de vermijdbare risico's – overlast door geluid en geur van de stroomvoorziening, licht – kan oplossen. U heeft ook een verantwoordelijkheid voor onze gezondheid. Wij willen deze vermijdbare hinder verholpen hebben, anders is het offer dat we moeten brengen te groot.
    - Binnen de wettelijke normering wordt aangegeven wat aanvaardbaar is voor onder andere gezondheid. Toegezegd dat de gemeente zich gaat inspannen om de vermijdbare risico's zoveel mogelijk te beperken. Dit is eerder (zie hierboven) reeds toegezegd.
- Zorgen van bewoners van De Hove 15-17-19 over het geluid van recreërende Oekraïners op de groenstrook langs het water. Geluid van feestende, bbq'ende mensen gaat omhoog. Aanwonenden kunnen mensen die voorbij varen letterlijk horen praten.
    - We hebben een Algemene Plaatselijke Verordening waarin wettelijke regels staan over openbare ruimte. De Oekraïense mensen mogen hetzelfde als alle andere inwoners van de gemeente Mook.
- Kan de groenstrook met bankjes in de omgeving van De Hove 15-19 anders worden ingekleed zodat overlast kan worden voorkomen?
    - Met de betreffende bewoner is na de bijeenkomst een afspraak gemaakt om samen met ambtenaren de locatie te bezoeken.
- Burgemeester heeft in de krant gezegd dat er mogelijk gespuis afkomt op schepen. Dat is een punt van zorg. Als 1 beveiliger alles moet bewaken, gaat dat niet werken. Op andere opvangplekken zie je bovendien dat de criminaliteit zich net buiten het hek afspeelt.
    - In verband met de extra inzet op veiligheid werd er gevraagd waarom deze maatregelen noodzakelijk zouden zijn. Vervolgens is aangegeven dat er eventueel gespuis op af zou kunnen komen. Daar is in steden als Arnhem en Nijmegen helaas ervaring mee. Er is bij ons 4,5 fte begroot voor beveiliging. Dat is een enorme inzet. Hierbij zit additioneel ook een extra boa voor 0,5 fte.
    - Burgemeester: na het nemen van het besluit om de vergunningen aan te vragen, heb ik meteen met de politiechef gebeld. De politie heeft dit genoteerd als een eventueel extra aandachtspunt.
    - Wijkagent: in tegenstelling tot wat we zien in grotere steden, verwachten wij dat de locatie in Mook praktisch geen criminaliteit zal aantrekken.
- De burgemeester van Arnhem zegt dat de enige manier om het in de hand te houden is, het gebied afsluiten.

- Burgemeester: het is te drastisch om op voorhand al te besluiten om alles op de Maaskade af te sluiten. Een dergelijk advies is er ook niet van de politie.

Dagelijkse praktijk op en rond het schip

Gestelde vragen en gegeven antwoorden door de gemeente:

Wie komen er op het schip?

- Is de samenstelling van de groep bewoners al bekend?
  - Burgemeester: Uit het oogpunt van veiligheid hebben de politie en de Veiligheidsregio –de Veiligheidsregio coördineert de plaatsing– aangegeven dat een gemêleerd gezelschap het meest verstandig is.
- Welke Oekraïners gaan hier komen?
  - Het meest waarschijnlijke is dat het om Oekraïners gaat die net de grens over zijn gekomen. Maar het zou ook kunnen dat er Oekraïners in Mook komen wonen die van een andere opvangplek in Nederland komen.
- Wie beheert het schip?
  - Er komt voor de begeleiding van de Oekraïense ontheemden op het schip in ieder geval – naast de beveiliging – een locatiemanager, een operationeel team en een vrijwilligerscoördinator. De gemeente zal hier duidelijkheid over geven.
- Op andere plekken krijgen Oekraïners een pasje waarmee ze op de boot kunnen. Werkt dit in Mook straks ook zo? En mogen ze dan familie uitnodigen?
  - Deze details moet de gemeente verder uitwerken.

Activiteiten

- In Mook is niets te doen. Gaat de gemeente hier iets voor organiseren?
  - In principe zijn de nieuwe bewoners net als andere inwoners. Ze gaan naar hun werk en/of naar school.
  - We gaan ons inzetten om een vrijwilligersorganisatie op te tuigen waarmee we activiteiten kunnen organiseren voor de nieuwe bewoners. Dit moeten we verder uitwerken.

Huisregels

- In Arnhem mogen bewoners van het schip alleen in de eigen hut drinken. (Buiten het hek gelden de regels van het dorp.) Gaat dit straks ook in Mook zo?
  - Er komen huisregels voor op het schip, waarbij de gemeente zeker de ervaringen vanuit andere opvangschepen meeneemt.

Zorg, school, opvang

- Hoe gaat het met opvang, zorg, school. Kunnen Oekraïners daar aanspraak op maken?
  - Ja, daar kunnen ze aanspraak op maken.
  - Wat betreft de zorg zal NEO huisartsenzorg dit oppakken. Onderdeel van de verkenningsfase die voorafging aan de vergunningaanvraag is dat we diverse partners in het sociaal domein hebben gevraagd of ze problemen voorzien met de komst van 100 Oekraïners. Ze hebben aangegeven dat ze die niet voorzien.
  - Voor Oekraïners geldt hetzelfde als voor andere inwoners. Ze betalen de eventuele kinderopvang zelf.

Hoogwater

- Wat gebeurt er met het schip en de bewoners bij hoogwater?
  - Hiervoor krijgt de gemeente advies van de Veiligheidsregio Limburg Noord.

Verkeersstromen

In de presentatie genoemde verkeersstromen:

- Aanvoer GTL – 1 x per maand
- Afvoer vuilnis – 1 x per week. NB: een rederij is een bedrijf dat zelf moet zorgen voor zijn afval. Het gaat dus om bedrijfsafval.
- Vuil water – 1 x per 2 weken (duurt ongeveer 1,5 uur)
- Boodschappen – 1 x per week
- Pakketjes

Suggesties aanwonenden:
- Idee om pakketje te laten bezorgen op 1 centraal punt wordt meegenomen
- Idee om een 1-richtingsweg te creëren, waarbij verkeer terugrijdt langs de andere kant van de kerk is niet uitvoerbaar.

Duur opvanglocatie
Gestelde vragen en gegeven antwoorden door gemeente:

- Waarom is er voor 1,5 jaar gekozen?
    - De gemeente kijkt op dit moment nog naar 4 mogelijke locaties voor tijdelijke wooneenheden. Daarbij lopen we tegen een aantal zaken aan: vergoeding door het Rijk, aansluiting door Enexis en levertijden wooneenheden. In de tussentijd hebben we daarom als gemeente gekozen om hierin ook een verantwoordelijkheid te nemen voor de tijdelijke oplossing van een opvangschip.
- Stel de oorlog is over een half jaar voorbij, wat kunnen we dan verwachten?
    - Op het moment dat deze opvanglocatie voor Oekraïners niet meer nodig is, zullen we met deze opvanglocatie stoppen. De bekostiging van het rijk is wat betreft afspraken ook gekoppeld aan de opvang van Oekraïense vluchtelingen.
- Stel de oorlog duurt nog veel langer en er blijft een grote vraag naar opvangplekken, zal het schip dan langer blijven liggen?
    - De insteek is om de opvanglocatie op deze plek na 1,5 jaar te sluiten. De bekostiging door het rijk loopt ook voor deze periode. De gemeente kan hier helaas geen definitieve toezeggingen over doen want de druk op de opvang van ontheemden is momenteel groot.
    - De vergunningaanvraag bij Rijkswaterstaat is gedaan voor 2 jaar (op advies van RWS), in verband met opstart- en afbouwwerkzaamheden.

Vergunningen Rijkswaterstaat en gemeente
Gestelde vragen en gegeven antwoorden door gemeente:

- Is er contact met Rijkswaterstaat geweest? In de herfstperiode hebben boten met zeecontainers ruimte tot 2 meter langs de kade nodig om de bocht te kunnen nemen.
    - De gemeente heeft contact gehad en nautisch en rivierkundig de bevestiging gekregen dat dit kan. Daarom zijn we verder gegaan met deze optie. De vergunningaanvraag is ingediend. Rijkswaterstaat is deze nu aan het beoordelen.
    - De verwachting is dat Rijkswaterstaat de vergunning gaat verlenen. Nadat de vergunning is verleend volgt een periode van 6 weken waarin bezwaar kan worden gemaakt. Zo is het wettelijk geregeld.
- Kunnen we nu niets doen?
    - Juridisch is het pas mogelijk om formeel te reageren als een vergunning is verleend. Zo is dit in Nederland geregeld.
    - Wel is het zo dat de raad verslag krijgt van deze avond. Wat u vindt, ziet de raad en kan dit meenemen in het besluit dat de raad neemt op 16 maart.
- Wat gebeurt er met het verslag?
    - Uiteraard ontvangt u het verslag en ook de raad krijgt het verslag van deze avond. Wat u vindt, kan worden meegewogen bij het besluit dat de raad neemt op 16 maart.
- Staat in de vergunningaanvraag dat het schip bedoeld is voor Oekraïense vluchtelingen?
    - Ja, dit is nadrukkelijk in de aanvraag meegenomen. De bekostigingsregeling die de gemeente met het Rijk getroffen heeft, geldt voor de opvang van Oekraïense vluchtelingen.

Sentiment aanwonenden
Aanwonenden hebben jaren in een bouwput gezeten vanwege de werkzaamheden aan de kade(muur). Daarvoor waren er baggerwerkzaamheden in de Maas. Aanwonenden hebben geen goede ervaringen met het nakomen van gemaakte afspraken. Dat gold toen ook met name voor het waterschap. Er is bij sommigen ook weinig vertrouwen in de bereidheid van de gemeente om tegemoet te komen aan wensen. Ook nu weer wordt er met veel reserves gesproken. Gaat de gemeente iets doen met de zorgen van aanwonenden? Deze opvang van 1,5 jaar gaat misschien wel langer duren, is de vrees.

Aanwonenden dragen Oekraïense ontheemden een warm hart toe en zijn voor opvang, maar vragen wel om het (zoveel mogelijk) wegnemen van de vermijdbare overlast. Onvermijdbare overlast (missen uitzicht, meer verkeer, menselijke geluiden, kooklucht, onaantrekkelijker worden kade) hoort er – zij het, het liefst zo min mogelijk – bij. Dat nemen de aanwonenden voor lief. Maar men wil wel gewoon kunnen slapen en ramen open kunnen zetten.

Aanwonenden zijn niet uit op een juridische tweestrijd, maar willen dat de gemeente belooft om een tandje bij te zetten bij Enexis en dat de gemeente oprecht probeert de vermijdbare overlast tot een minimum te beperken.

Toezeggingen gemeente

De gemeente heeft de aanwonenden laten weten dat de bezwaren gehoord zijn en spreekt daarbij een inspanningsverplichting uit ten aanzien van de toezeggingen. Dit betekent dat de gemeente zich gaat inzetten om onderstaande punten te realiseren, zonder dat hierbij een resultaat gegarandeerd kan worden. Ook wordt afgesproken dat er naast het verslag van de avond een terugkoppeling volgt zodra er meer duidelijk is over de toezeggingen. En: op verzoek van de gemeente wordt er een “werkgroep” samengesteld met 5 bewoners die nauw betrokken zullen worden bij vervolgstappen.

- De gemeente gaat de benodigde walstroomaansluiting voor een passagiersschip aan de Maaskade in Mook opnieuw op tafel leggen bij Enexis. En de urgentie hiervan benadrukken.
- Er komt een locatieteam dat 24/7 bereikbaar is voor direct aanwonenden. Zodra dit er is, zullen contactgegevens gedeeld worden.
- De gemeente zoekt het idee uit om een geluidsarme accu te gebruiken.
- De gemeente zoekt het idee uit om de aanwezige walstroom van 63 ampère ’s nachts te gebruiken zodat generatoren dan uit kunnen.
- De gemeente neemt het idee om pakketjes te laten bezorgen op 1 centraal punt mee in de uitwerking van de huisregels op het schip.

Werkgroep
Voor de werkgroep hebben zich 5 bewoners aangemeld. Van De Hove 5, 11, 15, 17 en Kerkstraat 2.

Bespreking Roland, Huub, Bob, Loes op 4 maart levert als volgt bij het inspreken op 8 en 16 maart.

- Dank voor de gelegenheid om aan uw Raad te laten horen hoe de komst van een tijdelijk opvangschip voor Oekraïense vluchtelingen voor ons als aanwonenden is;
- Het bericht in onze brievenbus op 23 februari voelde als een overval. Burgemeester heeft toegelicht waarom voor deze communicatiestrategie is gekozen.
- Uiteraard dragen wij Oekraïense vluchtelingen een warm hart toe, dit gaat niemand betwisten. We begrijpen dat de gemeente Mook gehoor geeft aan het appèl van de rijksoverheid om opvangplaatsen te leveren. De gepresenteerde oplossing heeft een enorme impact op ons aanwonenden. Het schip van dergelijke afmetingen komt op een afstand van minder dan circa 20 meter van sommige tuinen, letterlijk wel héél erg dichtbij. U kunt zich voorstellen dat dit druk legt op de relatie tussen Oekrainers en aanwonenden;
- Deze relatie mag niet verstoord worden door continue vermijdbare ergernis, waar de Oekraïners ook niet voor hebben gekozen. De zorgtaken van de Gemeente zijn op die plek voor de hele community, dus zowel vluchtelingen maar óók voor ons als aanwonenden. Dat zou onze bereidheid om eventuele onvermijdbare overlast voor lief te nemen kunnen vergroten;
- Dan gaat het om veiligheid, het missen van ons uitzicht, het inleveren privacy, de forse toename van menselijk- en verkeersgeluid, extra recreatiedrukte, extra vrachtverkeer voor bevoorrading, pakketjes, aan- en afvoer van water en brandstof.
- Het aanzien van de kade verandert rigoureus door fietsenstalling, toegangshekken, extra parkeerplaatsen, bewakingscabine, rookgelegenheid, wasmachineruimte enz.
- Verreweg de meeste zorgen hebben we over de zogenoemde zelfvoorzienendheid van het schip en de onzekerheid over de duur van de termijn. Het schip betekent dieselaggregaten. Deze produceren 24/7 stank, geluid, vuile lucht en uitstoot. Die overlast ervaren we nu al als er een cruiseschip aanlegt. Maar anderhalf jaar heeft een onevenredig grote impact op de aanwonenden. Gezondheids- en welzijnseisen dienen zwaar te wegen voor een dergelijk lange periode.
- Dat is vermijdbaar, althans te verminderen, als er walstroom aangelegd wordt. Gemeente stuit echter op een wachtlijst van 80 weken bij leverancier Enexis. Hier moet urgentie toegepast worden.
- Andere zorgen zijn er over de veiligheid en over de vraag 'wat als het langer duurt dan anderhalf jaar, en wat als de Oekraïners het niet meer nodig hebben. Gaan er dan andere groepen opgevangen worden?
- De gemeente heeft wel aangegeven zoveel mogelijk vermijdbare overlast te willen voorkomen, maar tegelijkertijd is er geen enkele toezegging gedaan hieromtrent, dit is zeer zorgelijk.

Wij hebben de volgende wensen:

- Het traject om bij Enexis walstroomaansluiting te krijgen toch starten, en blijven pushen. Alle opvangschepen in NL hebben walstroom. Voorrang vanwge deze urgente opvangcrisis;
- Het Enexistraject voor stroomaansluiting te starten en te blijven pushen, ook voor de alternatieve locaties op land. Voorrang vanwege deze urgente opvangcrisis;
- Een overzicht van hoeveel walstroom er momenteel al mogelijk is (2 aansluitingen). Dat benutten voor nachtstroom;
- Onderzoek naar mogelijkheid Alewijnse om een (additioneel) aggregaat voor nachtstroom te leveren en een voor dagstroom, op maximale afstand tussen schip en de aanwonenden. Deze draaien op schone diesel en maken minder geluid;

- Openbaar/vindbaar maken van de eisen bij aanbesteding (dit is op TenderNed niet te vinden);
- Openbaar/vindbaar maken van de vergunningsaanvragen bij gemeente en Rijkswaterstaat. Met name op gebied van uitstoot, geluid, stank, gezondheid en andere overlast voor langere tijd;
- Naast 24/7 bewaking en camera's, vooral ook surveillance in de wijk;
- Een vast aanspreekpunt voor de aanwonenden, 27/7 telefonisch bereikbaar;
- Huisregels, waarbij vermijdbare hinder, waaronder door het zich op bepaalde tijdstippen ophouden in bepaalde gebieden, beperkt dan wel verboden wordt, in het kader van vermijdbare hinder;
- Inspraak van de aanwonenden bij het opstellen van deze door de gemeente op te stellen huisregels;
- Veiligheidsverlichting op de kade op het schip en de bodem richten en niet richting aanwonenden;
- Een centraal afhaalpunt voor pakketjes elders in dorp;
- Voor GROEN licht kiezen ipv fel wit. Beter voor vogels en mensen.

We vragen uw Raad om de antwoorden op deze vragen in de voorwaarden voor uw besluitvorming te betrekken.