

Lokaal Verkeersonderzoek A73 – Groesbeek

Gemeente Mook en Middelaar

Even voorstellen



Jolanda van Gool

Adviseur mobiliteit bij Sweco NL

Opgeleid als verkeerskundige aan Universiteit Hasselt

>10 jaar ervaring in mobiliteitswereld

Binnen dit project projectleider en adviseur

Agenda

- Presentatie blok 1: analyse probleem en oorzaak
- Vragenronde blok 1

- Presentatie blok 2: doelstellingen en oplossingen/advies
- Vragenronde blok 2

- Presentatie blok 3: participatietraject
- Vragenronde blok 3

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?”

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



Analyse probleem en oorzaak: aanpak

Uitgevoerde onderzoeken

- Gesprekken met gemeente en fietssafari
- Ruimtelijke analyse en mobiliteitsbeleid
- Analyse van eerdere onderzoeken
- Meten van verkeersintensiteiten en snelheden, verkeersstromen
- Beoordelen van de weginrichting
- Onderzoek naar de verkeersveiligheid
- Interviews met participanten
- Berekeningen van geluid en milieu

Analyse probleem en oorzaak: resultaat op hoofdlijnen

- Er is doorgaand verkeer tussen Groesbeek en A73 in de kernen van Mook en Molenhoek
  - Voor verkeer gemeten op wegvak Mooksebaan tussen Rijlaan en Houtlaan geldt dat:
    - In de ochtendspits 72% vanuit Groesbeek naar A73 rijdt en 57% van de A73 naar Groesbeek
    - In de avondspits 38% vanuit Groesbeek naar A73 rijdt en 50% van de A73 naar Groesbeek
  - Logisch aangezien er geen goede alternatieven zijn en enkele (natuurlijke) barrières
  - Dit verkeer zit op de route Ringbaan/Heumensebaan en route Groesbeekseweg en daarmee op de gebiedsontsluitingswegen uit het mobiliteitsplan
- Aanzienlijk deel herkomst-/bestemmingsverkeer Groesbeek
  - Molenhoek (10%)
  - Mook of zuiden Mook (17%)
  - Malden (10%)
- In Molenhoek is minimaal 50% van gemotoriseerd verkeer lokaal of herkomst-/bestemmingsverkeer
- Voor Mook minder duidelijk te achterhalen



Analyse probleem en oorzaak: resultaat op hoofdlijnen

- Geen doorstromingsprobleem: de wegen kunnen gemakkelijk het verkeer verwerken

- Wel aangetoonde problemen qua leefbaarheid:
  - Te snel rijden: V85> maximumsnelheid
  - Geluidsoverlast: op diverse locaties langs de route aangetoond
  - Verkeersonveiligheid: subjectief hoog, objectief beperkt
  - Luchtkwaliteit: beperkte bijdrage van verkeer
  - Relatief zware belasting weg in relatie tot bestaande weginrichting en omgeving
  - Vrachtverkeer Mook: 1,5% (gem. 10 in spitsuur) zwaar vrachtverkeer en gem. 6% (gem. 25 in spitsuur) middelzwaar verkeer

- Weginrichting is mix tussen faciliteren doorstroming en leefbaarheid waardoor niet volgens functie ingericht
  - Zorgt voor huidig verkeersgedrag en reacties bewoners







Analyse probleem en oorzaak per gebied

Molenhoek

- Te hard rijden, geen handhaving
- Gevaarlijke oversteeklocaties
- Geluidsoverlast o.a. door remmend en optrekkend verkeer en aannemerbusjes
- Te veel verkeer
- Agressie bij versmallingen
- Geen goede fietsvoorziening buiten kern
- Spoorbrug zorgt voor agressie en gevaarlijke situaties
- Route hulpdiensten
- Bang voor groei verkeer door woningontwikkelingen, Jachtslot en natuurbegraven

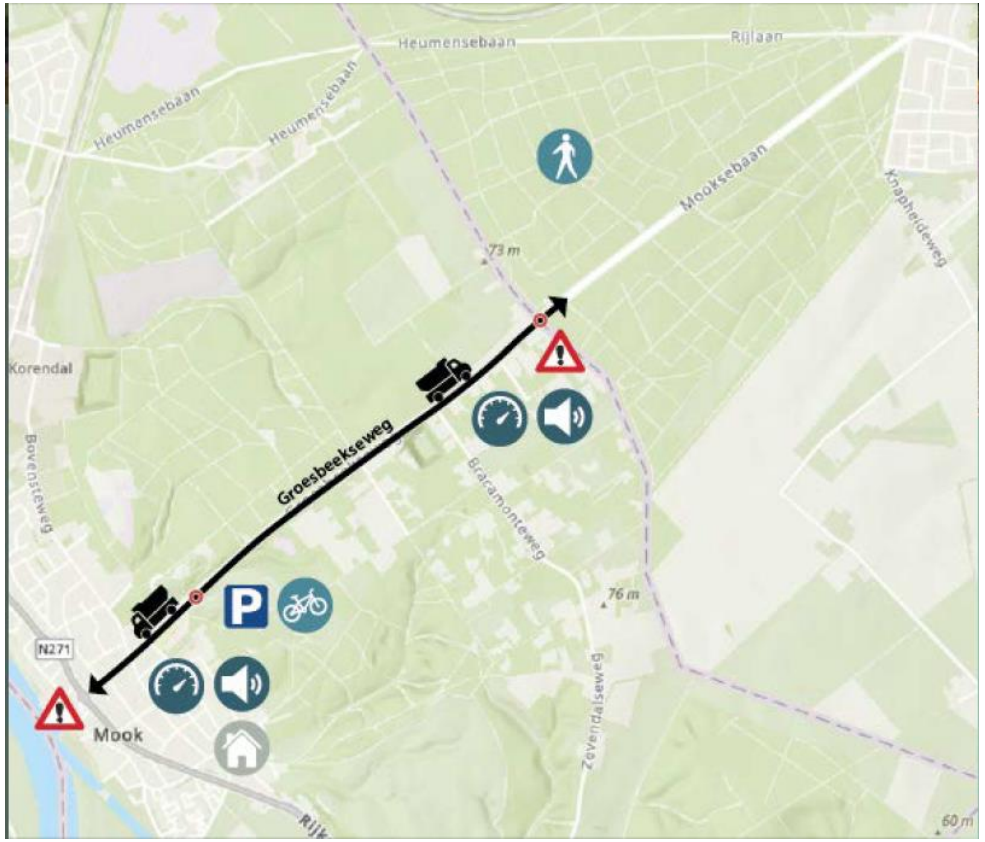


SWECO

Analyse probleem en oorzaak per gebied

Mook

- Te hard rijden, geen handhaving
- Geluidsoverlast o.a. door remmend en optrekkend verkeer en aannemerbusjes
- Vrachtverkeer
  - Moeilijk passeren
  - Snelheid en geluid bergop
- Te weinig plaats voor fietsers en wandelaars
- Zoekverkeer parkeren
- Rotonde zwakke weggebruiker slecht zichtbaar
- Zwaantje: gevaarlijke locatie



SWECO

Analyse probleem en oorzaak per gebied

Lindenlaan/station

- Geluidsoverlast
  - Nachtlawaai
  - Bel van trein
- Ecologische waarde gebied
- Bedrijven
  - Uitstoot
  - Lang en gevaarlijk vrachtverkeer
- Kruising Fietspad met Lindenlaan
- Aansluitingen Rijksweg
- Voetballers moeten 2x oversteken



SWECO

Analyse probleem en oorzaak

- Vragenronde



Doelstellingen

Doelstellingen

Met de focusgroep zijn de volgende doelstellingen bepaald:

- Ze moeten 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 serieus worden genomen
    - Het oplossen van de agressie en de conflicten bij de spoorbrug



Oplossingsrichtingen

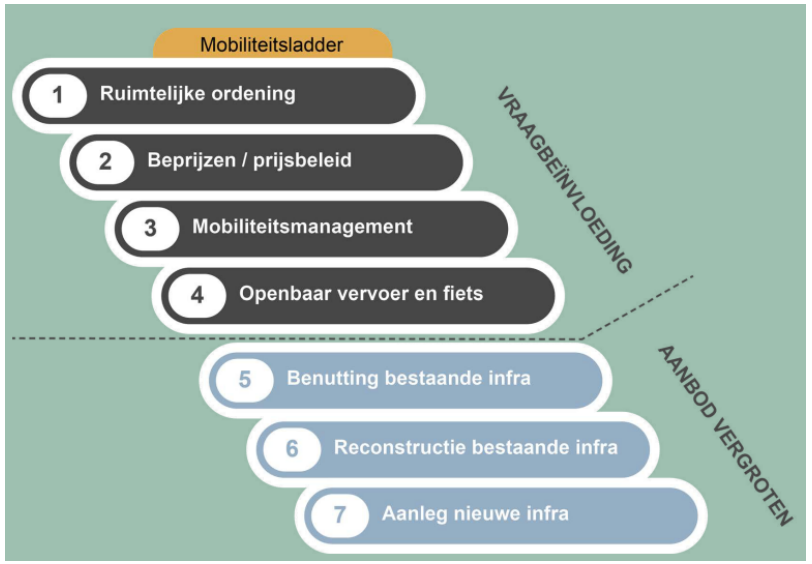
Oplossingsrichtingen: aanpak

- Antwoord geven op de vraag:

  Welke oplossingen en maatregelen zijn er mogelijk om de overlast van doorgaand verkeer te verminderen, dan wel te beëindigen?

- Mobiliteitsladder gehanteerd

- Meerdere oplossingen onderzocht
  - Niet allemaal (even) kansrijk of binnen doelstellingen
  - Hier presentatie van geadviseerde oplossingen
  - Oplossingen spelen in op geconstateerde problemen en oorzaken



Oplossingsrichtingen

- 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.
  - Focus op beperken toekomstige verkeersgroei
  - Oplossing voor doorgaand verkeer maar ook herkomst-/bestemmingsverkeer en lokaal verkeer nodig om leefbaarheid te verhogen

- Oplossingen in te delen in categorieën
  1. In gesprek met Gemeente Berg en Dal
  2. Regionale maatregelen
  3. Lokale maatregelen

1. In gesprek met gemeente Berg en Dal

- Mobiliteitsmanagement of campagne opzetten om meer verplaatsingen per fiets te maken i.p.v. gemotoriseerd verkeer
  - Potentieel effect: 20-25% minder verplaatsingen met gemotoriseerd verkeer

- Woningbouw in Groesbeek in relatie stellen met verkeerseffect in Mook en Molenhoek om zo leefbaarheid op lange termijn te borgen
  - Minimaal 25% van de geplande woningen in Groesbeek niet realiseren of type woningen die weinig of geen verkeer genereren
  - Onderzoeken of invloed kan worden uitgeoefend bij toewijzing woningen en type woningen door verplaatsingsgedrag mee te nemen als element
  - Indien geen van beide mogelijk: verwachting dat effect andere maatregelen teniet worden gedaan op lange termijn.

- Vergunningverlening bedrijven
  - Rekening houden met hoe vrachtverkeer naar Groesbeek gaat rijden/zo weinig mogelijk vrachtwagenaantrekkelijke bedrijven starten in Groesbeek of afspraken maken over routes, venstertijden, type vrachtwagens,...

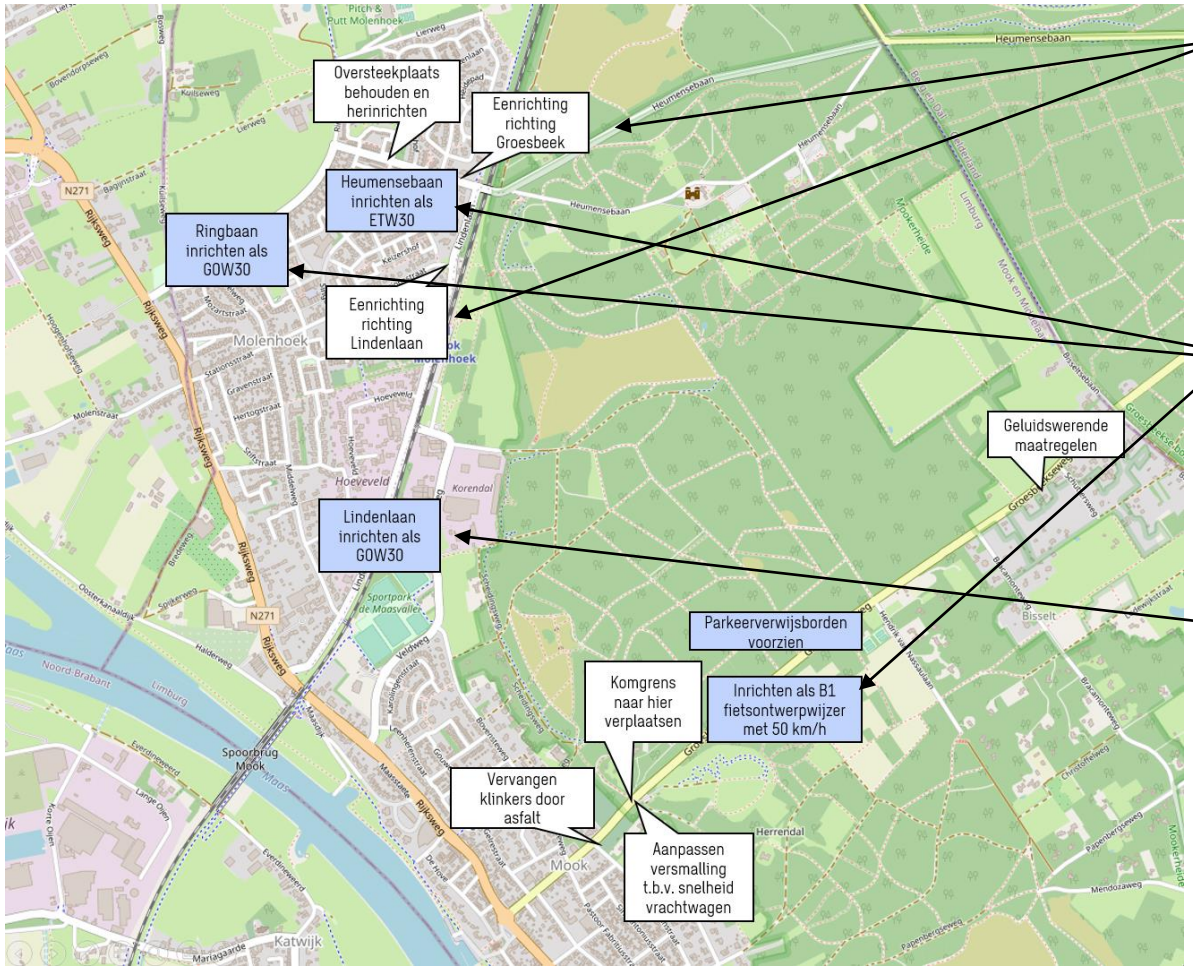
- Aanpassen bewegwijzering naar Venlo in Groesbeek via Milsbeek en laten doorvoeren bij leveranciers navigatie
  - Potentieel effect: 4-5% (500 verplaatsingen per dag)

2. Op regionaal niveau oppakken/bespreken

- 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. Lokale maatregelen



- 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 gebiedsontsluitingsweg 30, Heumensebaan als erftoegangsweg 30 met 1 oversteekplaats thv Singel, Groesbeekseweg buiten de kern naar profiel B1 uit fietsontwerpwijzer met 50 km/h.

- Eventueel het herinrichten van de Lindenlaan tot GOW30 zodat de inrichting overeenkomt met de beoogde functie.
  - ETW30 ook voldoende capaciteit voor nu en de toekomst en past beter bij de leefbaarheidsdoelstellingen dan GOW30
  - Herinrichten van de Lindenlaan pas doen wanneer het gebruik verhoogd is.

- Bij het herinrichten te kiezen voor geluidsbeperkende materialen.

SWECO

Voorbeeld GOW30

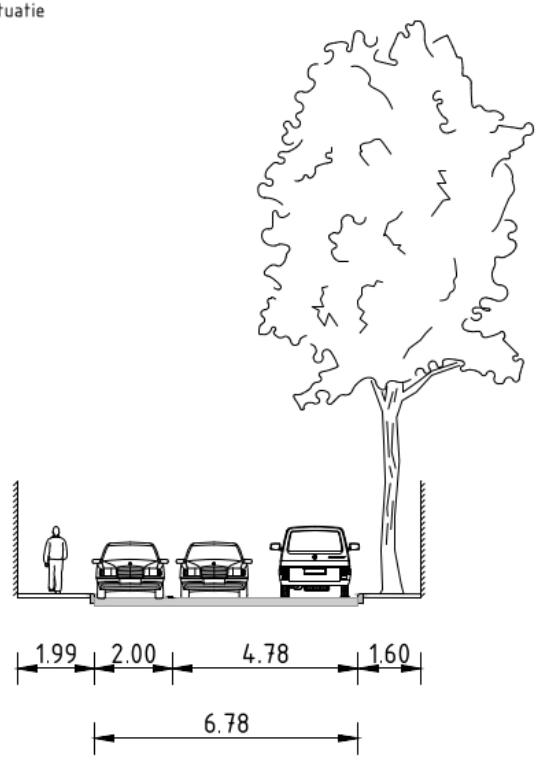




Dwarsprofiel ETW30

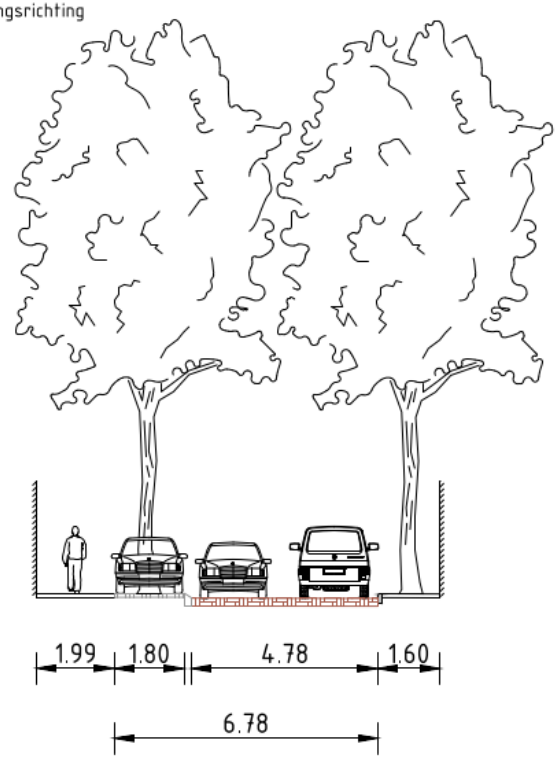
Dwarsprofiel 1: Heumensebaan t.h.v. huisnummer 64

Huidige situatie



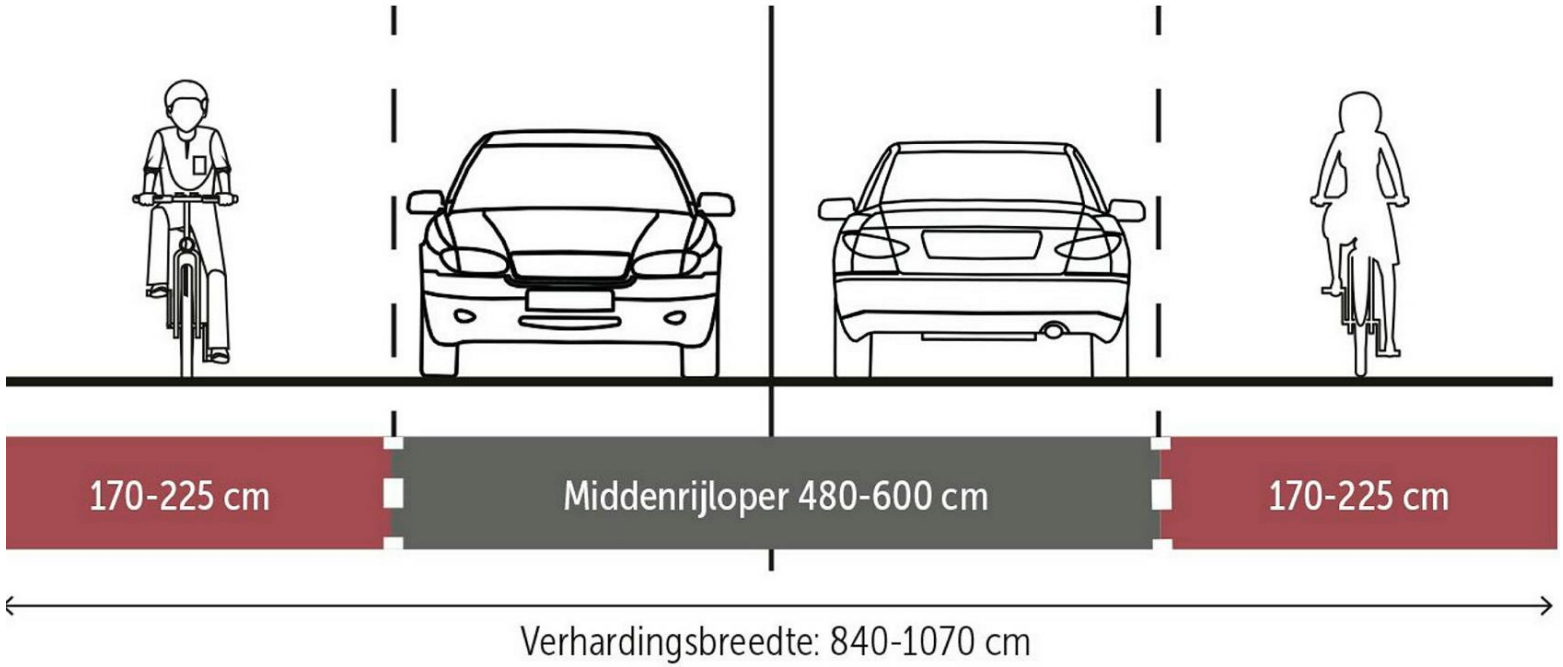
Dwarsprofiel 1: Heumensebaan t.h.v. huisnummer 64

Oplossingsrichting

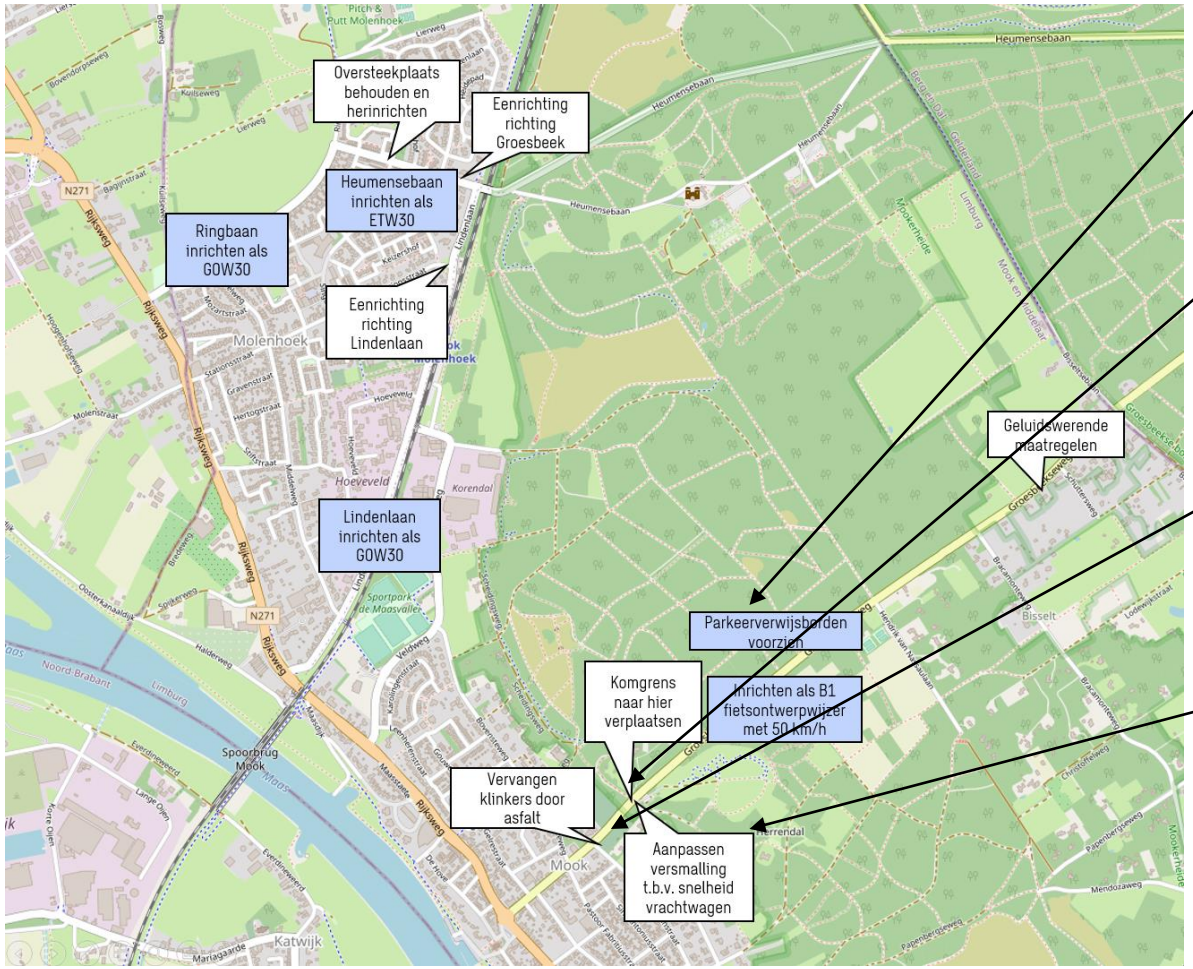


SWECO

Dwarsprofiel profiel B1 uit fietsontwerpwijzer met 50 km/h



3. Lokale maatregelen



- Parkeervoorzieningen bij de Groesbeekseweg voorzien van goede parkeerverwijzingen naar meerdere parkeermogelijkheden om zoekverkeer tegen te gaan.
- Het verleggen van de komgrens op de Groesbeekseweg naar de bebouwde kern om zo de geloofwaardigheid en attentiewaarde in de kern te verhogen.
- 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.
- Campagne om ook binnen de gemeente fietsen te bevorderen.

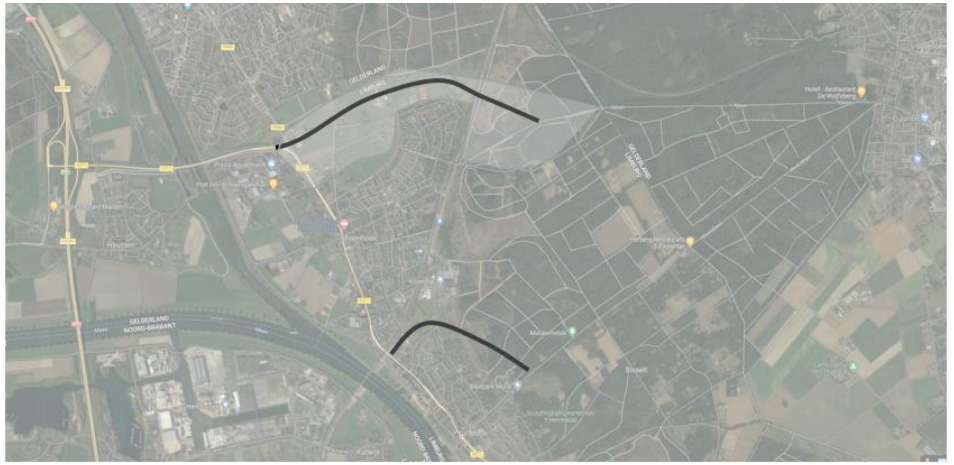
Oplossingsrichtingen
Aanleggen nieuwe infrastructuur

- Vanuit doorstromingsoptiek / verkeerskundig:
  - Geen noodzaak voor aanleggen nieuwe infrastructuur

- Vanuit leefbaarheid kan nieuwe infrastructuur gewenst zijn
  - Variant 5a (light) bleek uit eerder onderzoek de meest haalbare oplossing
  - Om oplossing te bieden aan problemen en oorzaak is een oost-west verbinding een betere oplossing
  - Risico bij 5a (light) is verplaatsen van problemen en geen volledige benutting zolang Groesbeekseweg beschikbaar is voor doorgaand verkeer

- Belangrijke voorwaarde nieuwe infrastructuur: geschikt voor vrachtverkeer





Oplossingsrichtingen

- Vragenronde



Participatie

Participatietraject



- Diverse partijen online geïnterviewd
  - Uitnodiging is verspreid geweest naar anderen, waardoor veel aanvragen voor interviews door niet beoogde doelgroepen
  - Mogelijkheid om problematiek vanuit hun oogpunt mee te geven
  - Niet iedereen in eerste ronde geïnterviewd omdat ze niet 'op de lijst stonden'

- Partijen zijn als lid van de focusgroep uitgenodigd geweest op eerste bijeenkomst
  - Einde zijn de probleem- en oorzaakanalyse erkend en doelstellingen vastgesteld mits enkele aanvullingen
  - Nadien veel lange reacties ontvangen om eigen belangen te benadrukken
  - Veel reacties op het uitgevraagde onderzoek: ene leest het als doordrukken 5A, andere als 5A is geen optie meer

- 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 Gennep
  - Gemeente Mook en Middelaar

Participatietraject



- Overige betrokkenen: via digitale nieuwsbrief op website en via Ter Sprake geïnformeerd
  - Door leden focusgroep veel reacties op gehad dat het niet volledig genoeg was en te veel aandacht voor andere gebieden.
  - Nieuwsbrief was een terugkoppeling op hoofdlijnen

- Focusgroep is begin september opnieuw bij bijeenkomst over oplossingen geweest
  - Doel was om oplossingsrichtingen te presenteren en eerste reacties te verkrijgen
    - Echte reacties zijn daarna massaal per mail gekomen. Hierop is uitgebreid gereageerd
    - Uitgangspunten, kencijfers, metingen, model, etc. worden door participanten niet aanvaard.

- Overige betrokkenen: via tweede digitale nieuwsbrief op website en via Ter Sprake geïnformeerd

Participatietraject

- Vragenronde



Transforming society together