

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)



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 die 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, slaaptkort, 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 2^{de} 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 aannname. 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 voertuigen 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 stilliger 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 groeipcentage 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 gebruik 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?

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 bepaald 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 weggefallen?

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 weggefallen. 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 afgefallen.
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 besteedt 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 aandachtspunt. 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 2^{de} 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 aandachtspunt.

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 aandachtspunt 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 verstuurd 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)

km 2300366

ONTVANGEN 16 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 opstoppen). 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 opstoppen 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 opstoppen 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 verkeersveiligheidsplan 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.

SOOS KAL E P HJOMAVEND

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 doorstromingsproblemen 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.