Gemeente Mook en Middelaar

CONCEPT

Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021



Station Mook-Molenhoek



Fietsbrug over de Maas (MaasWaalpad)

Verantwoording

Titel:	Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021
Datum:	9 februari 2021 (concept)
Opsteller:	Afdeling Samenleving, gemeente Mook en Middelaar
Portefeuillehouder:	Wethouder de heer G. J. M. Wienhoven
Contactgegevens:	Gemeente Mook en Middelaar Postbus 200 6585 ZK Mook Tel. 024-6969111 Fax. 024-6961939 gemeente@mookenmiddelaar.nl

Inhoudsopgave

Samenvatting....4

1. Inleiding....5

2. Doelstelling....6

3. Proces en aanpak....7

4. Huidige situatie....8

4.1 Analyse huidig verkeer- en vervoersbeleid....9

4.2 Aandachtspunten....16

5. Beleidskaders en ambities....19

5.1 Nationale beleidskaders....19

5.2 Regionale beleidskaders....19

5.3 De nieuwe Omgevingswet....21

5.4 Collegeprogramma 2018 - 2021....22

6. Beleidsvoorstellen....23

6.1 Wensbeeld wegencategorisering....23

6.2 Inrichting, verkeersveiligheid en verkeersmaatregelen....24

6.3 Fietsen en fietsroutes....28

6.4 Parkeren....30

6.5 Openbaar Vervoer (OV)....31

6.6 Mobiliteit....31

6.7 Buurtgerichte aanpak....33

6.8 Verkeersroute A73 – Groesbeek....33

6.9 Vrachtwagenheffing snelwegen....34

7. Van visie en beleid naar doelen en maatregelen....35

8. Uitvoeringsprogramma Mobiliteit....40

8.1 Maatwerk - Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2021 – 2024....40

8.2 Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Mook en Middelaar, 2021 – 2024....41

8.3 Raakvlakken – aansluitende projecten....43

8.4 Aandachtspunten en overwegingen....47

9. Conclusie en aanbevelingen....50

9.1 Conclusie....50

9.2 Aanbevelingen....51

Bijlagen....53

Samenvatting

Het Mobiliteitsplan stelt een aantal aandachtspunten met verbeteringen voor met betrekking tot verkeer en vervoer in Mook en Middelaar. Daarbij zijn vier ambities leidend:

- verbetering verkeersveiligheid;
- verbetering bereikbaarheid;
- verbetering leefbaarheid;
- stimulans duurzaamheid.

In de eerste stap van het Mobiliteitsplan is de huidige stand van zaken van de mobiliteit en de verkeerssituaties in Mook en Middelaar in beeld gebracht. Dit zowel op regionaal als lokaal niveau. Wij hebben in kaart gebracht welke visies en verkeersplannen er de afgelopen jaren zijn opgesteld en welke verkeersmaatregelen er zijn genomen.

Bewoners, dorpsraden en andere vertegenwoordigers zijn gevraagd naar hun beleving en aandachtspunten op het terrein van mobiliteit en verkeersveiligheid binnen de gemeente. Het resultaat hiervan is als input meegenomen bij de totstandkoming van dit Mobiliteitsplan.

Op grond van een analyse van het vorige beleidsplan, bestaande visies, onderzoeken, wensbeelden en input vanuit inwoners en groeperingen is in dit plan een voorstel gedaan voor een ‘Meerjarig Uitvoeringsprogramma’. Dit met het doel om de mobiliteit in de gemeente Mook en Middelaar en de regio in stand te houden, te versterken en te verbeteren. De inhoud van het uitvoeringsprogramma betreft inspanningen op het gebied van beheer, beleid en uitvoering.

Het Mobiliteitsplan en het hierbij behorende uitvoeringsprogramma vormen een goede basis voor verdere bestuurlijke besluitvorming. Als wij alle ambities helemaal waar willen maken, zijn daar veel financiële middelen voor nodig.

Proces
De gemeenteraad van Mook en Middelaar besluit uiteindelijk over het plan, de prioriteiten en de financiële middelen die in de komende jaren beschikbaar komen voor mobiliteit. Voorafgaand aan de besluitvorming door de gemeenteraad is het conceptplan ter inzage gelegd, waarbij bewoners en belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld om te reageren op het plan. Aan de direct betrokken partijen (actoren) is het plan toegezonden. Van de ontvangen reacties is een reactienota opgesteld. De nota is voor de besluitvorming door de gemeenteraad bijgevoegd bij het Mobiliteitsplan (bijlage 4).

1. Inleiding

De gemeente Mook en Middelaar hecht veel belang aan een veilige en prettige leefomgeving. Een goed netwerk van verkeer en vervoer hoort daarbij. Om deze reden heeft de gemeente een Mobiliteitsplan (MP) met meerjarig uitvoeringsplan opgesteld voor de periode 2021 - 2024.

Het MP beschrijft de korte en middellangetermijnvisie van de gemeente op het gebied van mobiliteit. De langetermijnvisie is in regionaal samenwerkingsverband uitgewerkt, onder de naam Trendsportal. In hoofdstuk 5 wordt er nader ingegaan op Trendsportal.

Aanleiding
Begin 2016 heeft het bestuurlijk Regionaal Mobiliteitsoverleg Noord Limburg (verder te noemen RMO) besloten om een nieuwe mobiliteitsvisie op te stellen voor de regio en de inliggende gemeenten. Doel hiervan is enerzijds een samenhangend verkeers- en vervoersbeleid te voeren en anderzijds de mogelijkheden voor provinciale bijdragen in regionale verkeers- en vervoersprojecten te vergroten. De eerste stappen hierin zijn inmiddels gezet en de raad van de gemeente Mook en Middelaar heeft op 8 maart 2018 de visie en doelen vastgesteld voor het regionale mobiliteitsplan, Trendsportal.

Naast de visie op regionaal niveau wil de gemeente beschikken over een lokaal Mobiliteitsplan, toegespitst op lokale vraagstukken en kansen. Met hieraan gekoppeld een meerjarig uitvoeringsprogramma. Met het besluit van 8 maart 2018 door de gemeenteraad is er eveneens een voorzet gedaan van de maatregelen en projecten binnen de gemeente, de zogenaamde ‘Concept Projectenlijst Mook en Middelaar’. De Projectenlijst is richtinggevend en er wordt dan ook aandacht aan geschonken in Hoofdstuk 7 ‘Van Visie naar Doelen en Maatregelen’.

Het MP schetst onder andere de leefbaarheid, bereikbaarheid, gewenste infrastructuur en verkeersveiligheid voor alle typen verkeer: bussen, vrachtauto’s, auto’s, fietsers en voetgangers. Kortom, de mobiliteit in ‘brede zin’. Ook beschrijft het MP op hoofdlijnen de te nemen maatregelen. Samen vormt het de leidraad voor beleid en investeringen in de komende jaren.

In 2019 is de gemeente Mook en Middelaar toegetreden tot de samenwerking in de regio Arnhem Nijmegen op het gebied van ‘duurzame mobiliteit en bereikbaarheid’. In het MP is er dan ook rekening gehouden met de aanpak en kaders van deze samenwerking.

2. Doelstelling

Voor het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente Mook en Middelaar zijn er vier ambities leidend:

- verbetering verkeersveiligheid;
- verbetering bereikbaarheid;
- verbetering leefbaarheid;
- stimulans duurzaamheid.

Met het gemeentelijk MP is het voor de gemeente Mook en Middelaar mogelijk om een integraal verkeers- en vervoersbeleid in stand te houden en te verbeteren. Dit ten aanzien van de vier ambities op zowel landelijk, provinciaal als gemeentelijk niveau.

1. Landelijk een samenhangend verkeers- en vervoerssysteem: verkeersveiligheid gericht op het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers en het aanpakken van veroorzakers van onveilig verkeersgedrag.
2. Provinciaal een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem: gericht op fiets en openbaar vervoer.
3. Gemeentelijk een integraal verkeers- en vervoersbeleid: verbeteren van bereikbaarheid, vergroten van verkeersveiligheid, verbeteren van leefomgeving en duurzaamheid.

Het Mobiliteitsplan geeft de kaders om de doelen te bereiken samen met een uitvoeringsplan voor de komende jaren. Er wordt tevens voortgeborduurd op de kaders die in 2018 (visie Trendsportal) door de gemeente zijn vastgesteld. In dit Mobiliteitsplan wordt teruggeblikt op het vorige verkeersveiligheidsplan en de gemeentelijke koers daarvan. Met de vaststelling van dit MP komt het verkeersveiligheidsplan 2007 te vervallen.

Het plan sluit aan op de visie en thema’s van Trendsportal en ambities van de regio Arnhem Nijmegen.

3. Proces en aanpak

Het gevoerde werkproces van dit Mobiliteitsplan is opgesplitst in twee delen.

Deel A: Evaluatie vigerend verkeersveiligheidsplan
Beschouwing van het huidig verkeers- en vervoersbeleid, landelijk, regionaal en gemeentelijk, met een beknopte evaluatie van het vigerende Verkeersveiligheidsplan uit 2007.

Deel B: Wensbeelden en maatregelen
In het najaar van 2018 zijn we gestart met het opstellen van een MP. Voor een juist inzicht hebben we informatie opgehaald bij inwoners en belanghebbenden. Een inventarisatie van hetgeen er bij bewoners leeft ten aanzien van verkeerssituaties en het verzamelen van suggesties met betrekking tot verkeersveiligheid.

Met het oog op politiek en maatschappelijk draagvlak is, in samenwerking met verkeerskundig adviesbureau BVA, een informatiebijeenkomst georganiseerd voor de stakeholders. Daarbij zijn bewoners in de gelegenheid gesteld om vragen te stellen en / of opmerkingen te maken over de verkeerssituaties in hun directe of indirecte omgeving. We hebben de dorpsraden in de gemeente gevraagd naar hun inzichten ten aanzien van het verkeer en eventuele knelpunten daarbij.

Bij de verdere uitwerking is samengewerkt met:
- betrokken ambtelijke diensten;
- buurgemeenten en regio Arnhem-Nijmegen en Limburg Noord;
- dorps- en wijkraden;
- burgers en andere belangengroepen zoals onder andere Veilig Verkeer Nederland (VVN).

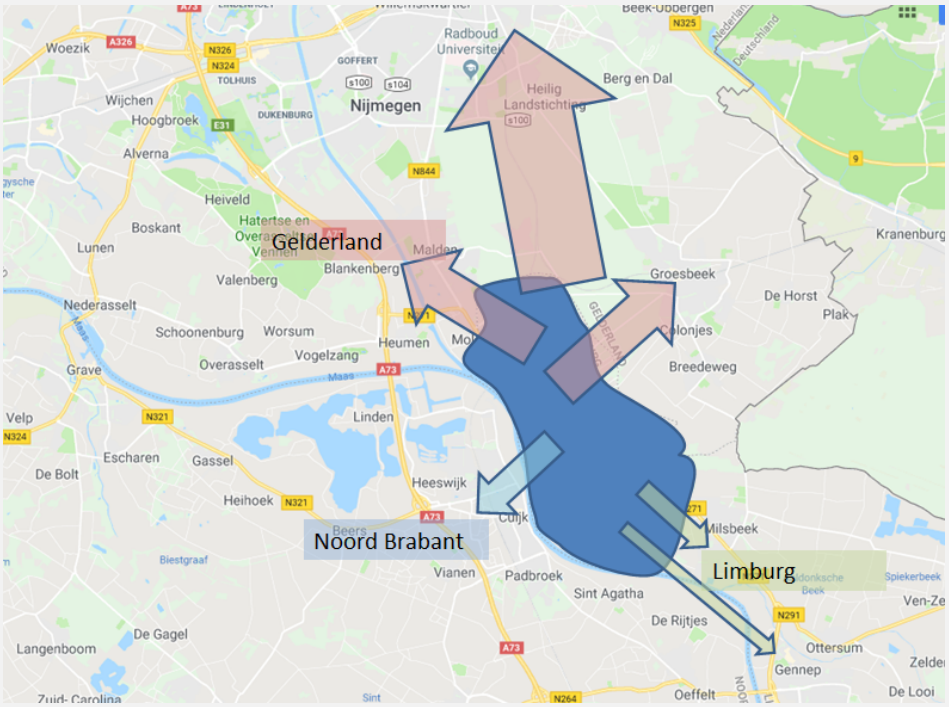
De conceptversie van het MP is voorgelegd aan stakeholders en heeft ter inzage gelegen. Van de ontvangen reacties is een reactienota opgesteld. De nota is voor de besluitvorming door de gemeenteraad bijgevoegd bij het Mobiliteitsplan (bijlage 4).

4. Huidige situatie

De gemeente Mook en Middelaar is de noordelijkste gemeente van de provincie Limburg. Ten zuiden grenst Mook en Middelaar aan de Limburgse gemeente Gennep. Aan de noordoostzijde zijn de Gelderse gemeenten Heumen en Berg en Dal gelegen. Westelijk bepaalt de Maas de gemeentegrens met het Noord-Brabantse Cuijk. De stuwwallen, bos, heide en de Maas maken de gemeente grotendeels tot een bijzonder natuurgebied. Toerisme en recreatie zijn dan ook belangrijke pijlers van het gemeentelijk beleid.

De gemeente telt 7.847 inwoners (1 januari 2020, bron: CBS) en heeft een oppervlakte van 18,82 km² (waarvan 0,48 km² water). De gemeente Mook en Middelaar heeft vier kernen: Mook, Middelaar, Molenhoek en Plasmolen.

De voorzieningen en bedrijvigheid in de gemeente concentreren zich in de kernen en het bedrijventerrein Korendal, tussen Mook en Molenhoek. In deze laatstgenoemde kernen zijn vooral de bedrijven en winkels gevestigd. Toerisme en horeca concentreren zich in en om de kern Plasmolen.



Visualisatie ligging Mook en Middelaar ten opzichte van de regio

Zoals op bovenstaande kaart te zien is, ligt de gemeente Mook en Middelaar in de kop van Limburg. Een bijzondere ligging, min of meer een ‘schanierfunctie’ met de Gelderse en de Noord-Brabantse regio’s. Duidelijk is dat Mook en Middelaar door haar ligging meer cohesie heeft met de directe omgeving van de stad Nijmegen (Rijk van Nijmegen) dan met de regio Limburg Noord. Dit heeft vanzelfsprekend zijn weerslag op de aanwezige infrastructuur en de verkeersstromen.

Mook en Middelaar heeft zitting in het Regionaal Mobiliteitsoverleg Noord-Limburg (RMO) (PHO Mobiliteit en Logistiek) en de samenwerking in de regio Arnhem Nijmegen (PHO Mobiliteit Arnhem-Nijmegen). De achterliggende gedachte hierbij is dat Mook en Middelaar zich op het snijvlak bevindt

van de regio's Limburg Noord en Arnhem-Nijmegen. De gemeente is economisch, sociaal en qua voorzieningen sterk gericht op centrumgemeente Nijmegen.

Qua bereikbaarheid zijn de snelweg A73, de provinciale N271 en de spoorlijn van Roermond naar Nijmegen (Maaslijn) de belangrijkste verbindingen. De N271 is de belangrijkste doorgaande weg van de gemeente en vervult momenteel als provinciale weg een regionale ontsluitingsfunctie voor het gebied ten oosten van de Maas voor de gemeenten Mook en Middelaar, Gennep en Bergen. De N271 wordt beheerd door de provincies Gelderland en Limburg. Alle overige openbare wegen op het grondgebied van Mook en Middelaar zijn in beheer bij de gemeente.

4.1 Analyse huidig verkeer- en vervoersbeleid

In het vorige Verkeersveiligheidsplan 2007 (planperiode 2008 – 2011) zijn enkele verkeerssituaties beoordeeld en heeft de gemeente met het vastgestelde beleid ook een uitvoeringsprogramma vastgesteld. In dit uitvoeringsprogramma zijn de volgende zaken aan bod gekomen:

- infrastructurele projecten: verblijfsgebieden ingericht;
- verkeerseducatie en handhaving: jaarlijks actieplan schoolomgevingen;
- effecten op verkeersveiligheid: totaal aantal slachtoffers neemt af, maar aantal ernstige slachtoffers neemt toe, fietsslachtoffers na autoslachtoffers grootste groep.

Evaluatie Verkeersveiligheidsplan 2007

Van het Verkeersveiligheidsplan zijn niet alle projecten uitgevoerd. Wel zijn enkele projecten of onderdelen nog in voorbereiding en in uitvoering. In onderstaand overzicht staan de maatregelen beschreven, zoals opgenomen in het vorige plan.

Maatregelen vorig Verkeersveiligheidsplan:

Locatie	Voorgestelde activiteiten en maatregelen	Prioriteit/jaar	Uitgevoerd
Stationsstraat	Gedeelte tussen N271 en de Zonneschijn éénrichtingsverkeer maken.	2008	De reconstructie-werkzaamheden zijn afgerond, maatregel niet meegenomen, na interne en externe afstemming.
Komtraverse N271 Molenhoek	Herinrichten in overleg met Provincie Gelderland (wegbeheerder).	2008	Ja
Burchtstraat	Bebording in orde maken. In overleg met bewoners parkeren oplossen.	2008	Ja
Kruispunt Bouwsteeg – Dorpsstraat en Dorpsstraat – Huissestraat	Kruispunten gelijkwaardig maken. Bij uitzichtproblemen spiegel plaatsen.	2008	Ja
Heikantseweg	In overleg met bewoners nagaan of FLEX-drempels oplossing is. Weginrichting afstemmen op 30 km zone-eisen.	2008	Ja
Kruispunt Cuijksesteeg – Rijksweg N271	Kruispunt te krap ontworpen. Contact opnemen met Provincie Limburg voor aanpassing kruispunt.	2008	Ja

Vervolg 'Maatregelen vorig Verkeersveiligheidsplan':

Locatie	Voorgestelde activiteiten en maatregelen	Prioriteit/jaar	Uitgevoerd
Kleine infrastructurele maatregelen	In combinatie met regulier onderhoud meenemen: • oversteek Esdoornlaan - Keurvorststraat (ROVL); • parkeerplaatsen bij Kinderdagverblijf Eikenlaan; • hoek Gulikstraat – Gulikstraat; • hoek Gouwenstraat – Schansweg.	2008	Ja
Update Duurzaam Veilig	Uitvoering van maatregelen volgend uit onderzoeksprojecten: • wegencategorisering; • fietsplan; • onderhoud verkeersborden.	2008 - 2010	Ja, uitgezonderd bordenonderhoud/ Inventarisatie.
Kruispunt Groesbeekseweg – Bovensteweg	Kruispunt aanpassen i.c.m. Centrumplan en structureel onderhoud, bijv. kruispuntplateau of uitritconstructies.	2009 – 2010	loopt
VOP Groesbeekseweg - Koningin Julianastraat	Kruispunt aanpassen i.c.m. Centrumplan en structureel onderhoud, bijv. kruispuntplateau, afsluiten Gelrestraat en nieuwe VOP.	2009 - 2010	loopt
N271 Plasmolen	Oversteekbaarheid verbeteren in overleg met Provincie Limburg i.c.m. herinrichting conform Duurzaam Veilig	2010 - 2011	In voorbereiding. Uitvoering in 2021.
Ringbaan	Functie en inrichting bezien, mede in relatie tot nieuwe ontsluitingsstudie Groesbeek – A73		loopt

Bron: Verkeersveiligheidsplan gemeente Mook en Middelaar (2007)

Huidige Wegencategorisering

In Limburg werkt de provincie aan een duurzame veilige inrichting van de verkeersinfrastructuur. Vanuit de regio wordt ingezet op verkeerseducatie en verduurzaming van mobiliteit. Daarnaast komt er aandacht voor verkeerseducatie in de vorm van verkeerspsychologie. In samenwerking met de regio wordt alsnog ingezet op de huidige functie van het wegennet. Dit houdt in dat de huidige wegencategorisering tegen het licht is gehouden.

De gemeente Mook en Middelaar heeft in het kader van het vorige Verkeersveiligheidsplan een wegencategorisering vastgesteld. De essentie van deze categorie-indeling is het toekennen van functies aan wegen. Door per wegcategorie voorspelbare situaties te creëren wordt het de weggebruiker duidelijk van welke wegcategorie hij gebruikmaakt en wat de functie is. Met het consequent en herkenbaar toepassen van de wegcategorieën wordt een sterke verbetering van de verkeersveiligheid verwacht.

Welke wegen hebben een verkeersfunctie, welke wegen hebben een verblijfsfunctie en welke link wordt gemist. Deze wegen zijn beoordeeld op dezelfde landelijke criteria Basiskenmerken wegontwerp, categorisering en inrichting van wegen:

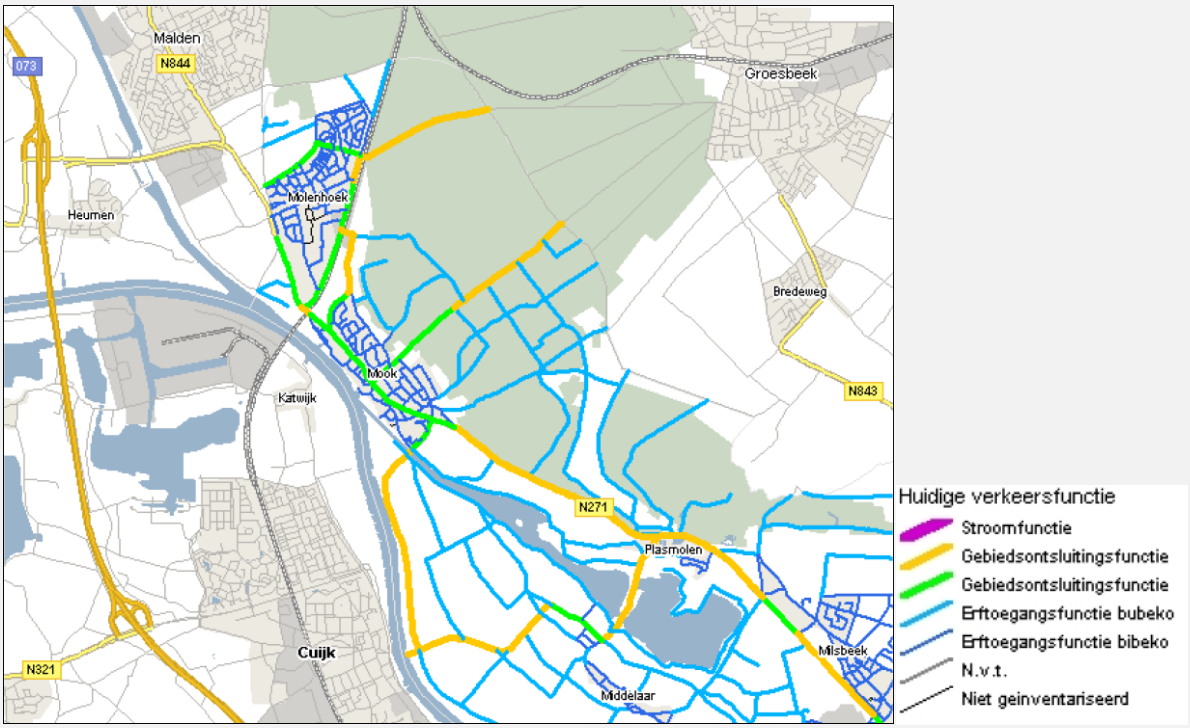
- **Stroomweg**
  Deze wegen zijn gericht op een zo veilig en betrouwbaar mogelijke afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Zowel op de wegvakken als de kruispunten wordt prioriteit gegeven aan doorstromen. Dit vereist o.a. gescheiden rijrichtingen, ontbreken van overstekend en kruisend verkeer en in- en uitvoegend verkeer bij aansluitingen.
- **Gebiedsontsluitingsweg binnen en buiten bebouwde kom**
  Deze wegen zijn gericht op het stromen op de wegvakken, terwijl het uitwisselen plaatsvindt op kruispunten. De gebiedsontsluitingsweg vormt de verbindende schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen. In de praktijk zijn de meeste provinciale wegen een gebiedsontsluitingsweg. Binnen de bebouwde kom zijn de belangrijke gemeentelijke wegen gebiedsontsluitingswegen.
- **Erftoegangsweg binnen en buiten bebouwde kom**
  Deze wegen zijn gericht op het toegankelijk maken van erven en woonstraten. Dit betreft alle manoeuvres die nodig zijn voor het bereiken van particuliere percelen, openbare percelen, het in- en uitstappen en het laden en lossen van goederen. Op zowel de wegvakken als de kruispunten is sprake van uitwisseling. De snelheid dient hierbij laag te zijn.

Het streven is dat al onze wegen voldoen aan de landelijke Basiskenmerken Wegontwerp (CROW). Dit vergt tijd. Middels de gesprekken met enkele stakeholders zijn diverse knelpunten en wensen geregistreerd die kunnen uitmonden in een wijziging van de huidige wegencategorisering binnen de bebouwde kom van Mook en Middelaar. De vraag is of dat realistisch is.

Behoudens de wegencategorisering vanuit het rapport GVVP 2009 -2011 is er op bepaalde onderdelen een discrepantie. De oorzaak is de route A73-Groesbeek. In het verleden zijn er diverse studies gedaan naar een alternatieve en directe route tussen de A73 en Groesbeek (gemeente Berg en Dal). Dit heeft niet geresulteerd in (verdere) planvorming en realisatie van een alternatieve route.

De Ringbaan en Heumensebaan in Molenhoek en de Groesbeekseweg in Mook hebben de functie van gebiedsontsluitingsweg. Deze wegen hebben een 30 km per uur regime (de Groesbeekseweg deels). Hierbij speelt dat deze wegen door de kern en woonwijken lopen en daar tijdens de spitstijden een hoge intensiteit aan verkeer te verwerken krijgen. Dit komt de verkeerssituatie ter plaatse niet ten goede. Verkeersonveilige situaties moeten worden voorkomen. Aandachtspunt hierbij is dat de geldende snelheid in overeenstemming is met de inrichting van de weg.

Om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren wordt in dit plan het alternatief van de directe route van en naar Groesbeek weer genoemd als mogelijke oplossing. In hoofdstuk 6 volgt een verdieping van dit onderwerp.



Huidige wegencategorisering (Bron: Verkeersveiligheidsplan Mook en Middelaar 2007)

Gemotoriseerd Verkeer

Gelegen in het noordelijkste puntje van de provincie Limburg wordt de verkeersstructuur van Mook en Middelaar grotendeels bepaald door de A73 en de N271. Deze belangrijkste ontsluitingswegen zijn noord - zuid gericht en vormen de directe verbinding met Malden en Nijmegen. De N271 richting het zuiden is de directe verbinding naar de Limburgse buurgemeente Gennep. Daarnaast zijn er twee routes met het oostelijke gelegen Groesbeek. Dit kan via de Ringbaan en Heumensebaan in Molenhoek en de Groesbeekseweg in Mook.

Naast het lokale verkeer maken de hierboven beschreven routes onderdeel uit van de verbinding A73-Groesbeek. Deze situatie leidt tot ongewenst verkeer in de kernen (woonwijken) en is al enkele jaren onderwerp van discussie. Daarnaast heeft de gemeente Nijmegen verkeersmaatregelen genomen in de oost/zuid-schil rondom de stad. Dit leidt tot (meer) diffuus verkeer in de regio, met als gevolg een hogere verkeersintensiteit in de kernen Malden, Molenhoek, Mook en Groesbeek. Regionale afstemming hierover is dan ook gewenst. Met het gereedkomen van het MaasWaalpad is er een extra knelpunt ontstaan op de kruising Ringbaan-Middelweg.

Langzaam verkeer

De gebiedsontsluitingswegen zijn uitgevoerd met vrijliggende fietsvoorzieningen (bij 50 km/uur) of fietssuggestiestroken (bij 30 km/uur). Op sommige wegen, zoals de doorgaande wegen als de Groesbeekseweg binnen de bebouwde kom, waar een 30 km/h snelheidsregime van kracht is, zijn de fietsvoorzieningen ook als fietsstrook aangelegd. Op de overige wegen is sprake van gemengd gebruik en maken fietsers dus gebruik van de rijbaan.

Daarnaast is in 2019 gestart met de bouw van de fietsbrug naar Cuijk, als onderdeel van de snelfietsroute Cuijk-Nijmegen (MaasWaalpad). De fietsbrug heeft als voordeel dat de fietsroute Cuijk–Mook–Nijmegen aanzienlijk wordt verkort, met als gevolg het terugdringen van het autoverkeer op

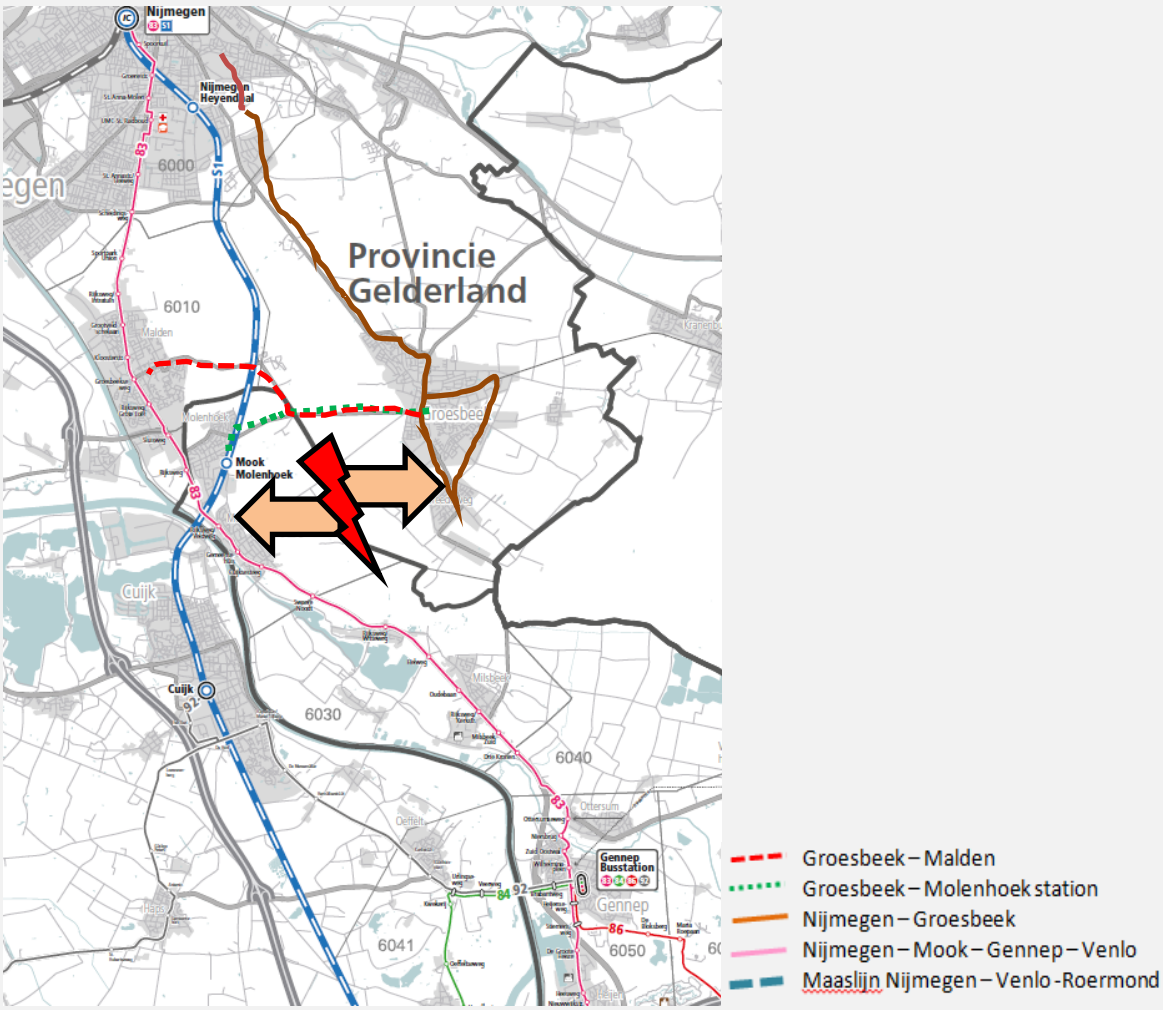
deze route. Daarnaast wordt ingespeeld op verduurzaming, bereikbaarheid en verbinding van de regio. Op 26 september 2020 was de opening en is het MaasWaalpad met De Maasover in gebruik genomen.

Openbaar Vervoer

Op 6 mei 2009 werd in het kader van Stadsregiorail het nieuwe station Mook-Molenhoek geopend op dezelfde plaats als het voormalige station Mook-Middelaar. Het station wordt bediend door de (stop)treinen van Arriva, tussen de stations Roermond en Nijmegen.

De gemeente Mook en Middelaar wordt verder bediend door twee buslijnen. Breng lijn 83 van Nijmegen naar Gennep en/of Venlo rijdt door Mook, maar het station wordt hierbij niet bediend. De buurtbus 564 van Breng rijdt van Groesbeek naar station Mook-Molenhoek. Echter niet naar Mook. Zo zijn niet alle kernen aangesloten op het OV-net, ook niet onderling. Een directe verbinding van Mook naar het 5 kilometer verderop gelegen Groesbeek is niet aanwezig. Volgens de routeplanner in 2019 is lopen sneller dan het openbaar vervoer.

De gemeente Mook en Middelaar en de provincie Gelderland zijn en blijven in overleg over mogelijke verbeteringen van het openbaar vervoer. Zo komt er een nieuwe buurtbus in de gemeente, die in ieder geval van Middelaar naar Malden zal rijden, via station Mook-Molenhoek.



OV-routes in en om Mook en Middelaar

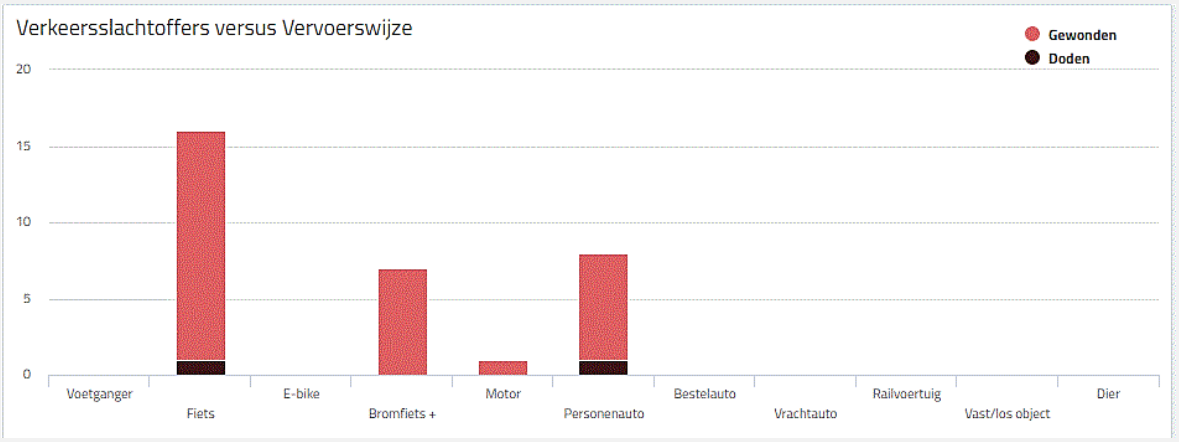
Doelgroepenvervoer

De gemeente dient op basis van wetgeving het vervoer te regelen voor bepaalde doelgroepen. Binnen de regio Arnhem - Nijmegen is de gemeente Mook en Middelaar met zeventien andere gemeenten een gemeenschappelijke regeling aangegaan, die dit vervoer verzorgt. Deze organisatie, bekend onder de naam AVAN, verzorgt het WMO-vervoer en het leerlingenvervoer. Inwoners uit onze gemeente die aan de daarvoor vastgestelde criteria voldoen, kunnen op aanvraag van dit vervoer gebruik maken.

Verkeersveiligheid

De in deze paragraaf besproken ongevallen zijn alleen de door de politie geregistreerde ongevallen (Bron: Viastat online). Bij veel ongevallen, vooral die met uitsluitend materiële schade die voor een deel een verzekeringskwestie zijn, komt de politie - uitzonderingen daargelaten - niet ter plaatse, waardoor hiervan geen of slechts beperkte registratie aanwezig is.

In de periode 2014 - 2020 (t/m Q3) zijn er in de gemeente Mook en Middelaar in totaal 188 verkeersongevallen geregistreerd. Van die ongevallen vonden er 106 plaats op wegen die in beheer zijn bij de gemeente. Bij de ongevallen was 14 keer een fietser betrokken. Van het totaal aantal ongevallen op wegen in gemeentelijk beheer waren er 87 ongevallen met alleen materiële schade, 17 met letsel en helaas twee dodelijke ongevallen. Beide keren een eenzijdig dodelijk ongeval.



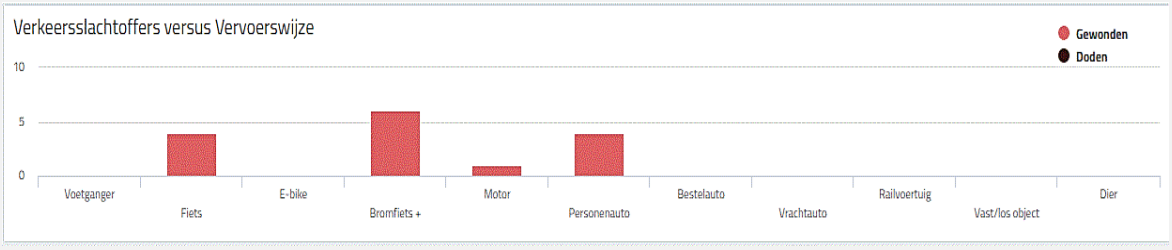
Verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen (Bron: Viastatonline.nl, 2020)



Verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen (Bron: Viastatonline.nl, 2020)

In de voorgaande grafiek lijkt het alsof in 2018 een grote toename is geconstateerd. Door de lage absolute getallen in de gehele gemeente lijkt dit een enorme uitschieter. De absolute toename heeft betrekking op de kruising snelfietsroute Middelweg-Ringbaan. Voor automobilisten en fietsers was dit een nieuwe situatie. Na enkele aanpassingen en een periode van gewenning hebben er geen ongevallen meer plaatsgevonden. De situatie blijft om aandacht vragen. Er worden aanvullende maatregelen voor deze locatie voorgesteld (zie Hoofdstuk 7 'Van Visie naar Doelen en Maatregelen').

Daarnaast is binnen de gemeente de Rijksweg N271 in beheer bij de provincie Limburg. Het aantal ongevallen is net als het aantal ongevallen op de gemeentelijke wegen aardig stabiel. Wel typerend is dat de bromfiets in verhouding vaker betrokken was bij een ongeval. De gemeente houdt via de regionale overlegstructuren als Trendsportal en ROVL hiervoor de vinger aan de pols.



Verkeersslachtoffers op provinciale wegen (Bron: Viastatonline.nl, 2020)



Verkeersslachtoffers op provinciale wegen (Bron: Viastatonline.nl, 2020)

De ernstige ongevallen (zwaar letsel en dodelijk) binnen de gemeente Mook en Middelaar zijn het gevolg van eenzijdige ongevallen. Het aantal geregistreerde ongevallen op het beheergebied van de gemeente geven echter geen aanleiding voor grote zorgen op het gebied van verkeersveiligheid. De ongevalslocaties zijn terug te vinden in bijlage 1.

Brommers op de rijbaan

Binnen de gemeente Mook en Middelaar is gevolg gegeven aan de landelijke wetgeving om brommers op de rijbaan te laten rijden. Voor Mook en Middelaar heeft dit geen enkel gevolg gehad voor de verkeersveiligheid op de gemeentelijke wegen. Dat wil zeggen dat er geen ongevallen met scooters en brommers zijn geregistreerd die een andere afloop konden hebben.

Trends met invloed op verkeersveiligheid
De elektrische fiets wint al jaren aan positie. De e-bike is geen seniorenfiets meer en wordt tegenwoordig ook gebruikt door forenzen en middelbare schooljeugd. Daarnaast worden ook speedpedelecs steeds meer ingezet. De snelheden die gehaald worden met deze fietsen zijn hoger dan met een normale fiets. De gevolgen van ongevallen zijn dan ook groter, voornamelijk onder ouderen.

In de afgelopen jaren is het gebruik van de smartphone in het verkeer (in het bijzonder tijdens het fietsen) toegenomen. Verkeersdeelnemers zijn zich hierdoor minder bewust van hun omgeving, hetgeen de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt. Cijfers hierover zijn nog niet beschikbaar, evenmin als de verdeling tussen ouderen en jongeren en de precieze gevolgen ten aanzien van verkeersveiligheid. Weinig mensen geven na een ongeval eerlijk toe dat ze afgeleid waren door hun smartphone. De wetgeving met betrekking tot smartphonegebruik op de fiets is dan ook per 1 september 2019 aangepast.

Educatie en communicatie zijn belangrijke middelen om gebruikers bewust te maken van de risico's van gebruik van de e-bike en smartphone in het verkeer.

4.2 Aandachtspunten

Uit de contactmomenten met de bewoners en dorpsraden zijn de volgende zaken naar voren gekomen: verkeersveiligheid, snelheid van gemotoriseerd verkeer en situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid voor fietsers. Onder andere deze categorieën zijn in de volgende paragrafen opgenomen. De aflopende volgorde van de paragrafen is gebaseerd op de hoeveelheid knelpunten per categorie. Met de bewoners van de Ringbaan en Heumensebaan te Molenhoek én de gemeente Mook en Middelaar is er geregeld contact geweest (overleggen) over de verkeerssituatie in hun straat, specifieke aandacht voor het doorgaande autoverkeer van en naar Groesbeek.

Fiets
Inwoners van Mook en Middelaar melden geregeld dat er een aantal gevaarlijke situaties voor fietsers in Mook en Molenhoek zijn. Zo ervaart men bovenal hinder op de verbindende wegen richting Groesbeek. Daarnaast vindt men diverse oversteekpunten gevaarlijk en zijn sommige voorrangssituaties onduidelijk. Zo wordt weinig voorrang gegeven waar dit wel de bedoeling is. De locaties waar deze knelpunten het meest naar voren komen zijn de snelfietsroute-oversteek bij de Ringbaan, en een aantal aansluitingen aan de Veldweg en aan de Groesbeekseweg. Buiten de Veldweg, zijn dit de verbindingswegen van en naar Groesbeek.

Parkeren
Over het algemeen ondervinden inwoners en leden van dorpsraden en belanghebbendenorganisaties weinig tot geen overlast. Behoudens enkele meldingen, is het aantal klachten bij de gemeente beperkt. Op het gebied van parkeren zijn de klachten over het algemeen van dezelfde strekking: parkeren op het trottoir, te weinig parkeerplaatsen en hinderlijk parkeren. Vanuit het toeristische Plasmolen komen verhoudingsgewijs weinig tot geen klachten.

Verkeersveiligheid
Het hanteren van de inrichtingskenmerken van de wegen is sinds het verkeersveiligheidsplan 2007 opgepakt. Op basis van de vastgestelde wegcategorisering is vervolgens gewerkt aan een uniforme

weginrichting, waarbij op 50 km/h wegen sprake is van voorrangskruispunten en in 30- en 60-zones alle kruispunten in principe gelijkwaardig zijn. Na het vaststellen van de wegcategorisering kan een schouw in beeld brengen welke situaties in beheer bij de gemeente Mook en Middelaar aan Duurzaam Veilig aangepast zouden moeten worden. Het advies luidt de uitvoering per kern c.q. deel van het buitengebied op te pakken.

Toch worden op het gebied van verkeersveiligheid nog bepaalde verkeerssituaties op wegvakken, in bochten en op kruispunten door inwoners als knelpunten benoemd. Hierbij wordt voornamelijk de zorg uitgesproken bij het oversteken in combinatie met hard rijdend verkeer. Naast de verkeersveiligheid is ook leefbaarheid vaak benoemd. Zo spreekt men zorgen uit over onder andere de luchtkwaliteit. Klachten over hoge snelheden betreffen vaak de N271 en de wegen van en naar Groesbeek. Dit zijn de Ringbaan en Heumensebaan te Molenhoek en de Groesbeekseweg in Mook.

Als oplossing voor hoge snelheden wordt dan ook vaak aangegeven om snelheidsremmende maatregelen te nemen. Bij snelheidsremmende maatregelen wordt gedacht aan het plaatsen van een versmalling in de vorm van bloembakken of aan strenge handhaving. Daarnaast is er het probleem van de vergrijzing en het gebruik van moderne en ‘snelle’ fietsen, zoals: de e-bike en speedpedelec. Dit houdt in dat aandachtspunten verschuiven.

Openbaar vervoer
Mook heeft een goede treinverbinding met Nijmegen en Venlo. Een keer per kwartier vertrekt een trein vanuit Mook-Molenhoek naar Nijmegen en Venlo. Toch komen er met regelmaat meldingen binnen als een overvolle trein die doorrijdt, een volledig bezette parkeerplaats of het niet bereikbaar zijn van het station door ander regulier openbaar vervoer. De lijndienst 83 rijdt via de N271 vanuit Gennep naar Heumen-Nijmegen en doet het station niet aan.

Ook wordt niet iedere kern van de gemeente Mook en Middelaar, lees Middelaar, door openbaar vervoer bediend. Daarnaast is er geen verbinding tussen Mook en Groesbeek. Alleen de buurtbus vanuit Groesbeek heeft een verbinding met het station.

Met regelmaat komt het voor dat de trein over ‘de Maaslijn’ doorrijdt en reizigers laat staan wegens een gebrek aan capaciteit. De gemeente heeft hier via verschillende kanalen aandacht voor gevraagd, bij de buurgemeenten, rechtstreeks bij de Provincie Limburg, en vanuit het RMO. Een duurzame oplossing wordt pas verwacht met de realisatie van de elektrificatie in 2025.


Station Mook-Molenhoek

Bereikbaarheid

De gemeente Mook en Middelaar ligt nabij de snelweg A73 en de provinciale weg N271 (Venlo – Nijmegen) loopt door de gemeente. Buiten de kern Middelaar, gaat deze weg door de overige kernen, Molenhoek, Mook en Plasmolen. Lijnbus 83 gaat over de N271. De gemeente heeft het treinstation Mook-Molenhoek aan de Maaslijn Roermond-Nijmegen. De bereikbaarheid van het station is wel een aandachtpunt. Naast de buurtbus uit Groesbeek (lijn 564) is er geen openbaar vervoer dat het station aandoet. Ook het smalle spoorviaduct in de Heumensebaan is een belemmering. Zeker voor fietsers uit Groesbeek en de overige kernen van de gemeente Berg en Dal. Met de herprofilering van de Bovensteweg is de bereikbaarheid van het station vanuit Mook wel sterk verbeterd.

De volgende aandachtspunten komen uit de voorafgaande uiteenzetting naar voren:

- Er zijn een aantal locaties met knelpunten voor de verkeersveiligheid van fietsers;
- Op het gebied van parkeren wordt over het algemeen weinig overlast ervaren;
- Er zijn op sommige wegen zorgen over de verkeersveiligheid en leefbaarheid;
- Het ontbreken van OV tussen alle kernen van de gemeente;
- Op de buurtbus van Groesbeek na, geen OV bij station Mook-Molenhoek (gemis ketenmobiliteit);
- Ontbreken van de OV-fiets (of iets soortgelijks) bij het station Mook-Molenhoek.

5. Beleidskaders en ambities

Het Mobiliteitsplan is opgesteld in lijn van bestaande nationale en regionale beleidskaders. Specifiek het initiatief (visie) Trendsportal vanuit het Regionaal Mobiliteitsoverleg (RMO) Noord-Limburg. Waaruit ook ambities zijn geformuleerd.

5.1 Nationale beleidskaders

De “Planwet verkeer en vervoer” regelt dat elke bestuurslaag, van Rijk tot gemeente, een verkeers- en vervoersplan moet vaststellen. Het doel hiervan is om een samenhangend verkeers- en vervoerssysteem voor heel Nederland te bereiken.

De “Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte” verwoordt het nationale verkeers- en vervoersbeleid met een Europese en mondiale blik. Het doel is de concurrentiekracht te vergroten, de bereikbaarheid te verbeteren en een leefbare en veilige omgeving te waarborgen.

Daarnaast is er sinds de jaren ‘90 van de vorige eeuw “Duurzaam Veilig Verkeer” een initiatief van de verschillende Nederlandse overheden om preventief de verkeersveiligheid van het wegverkeer te verhogen.

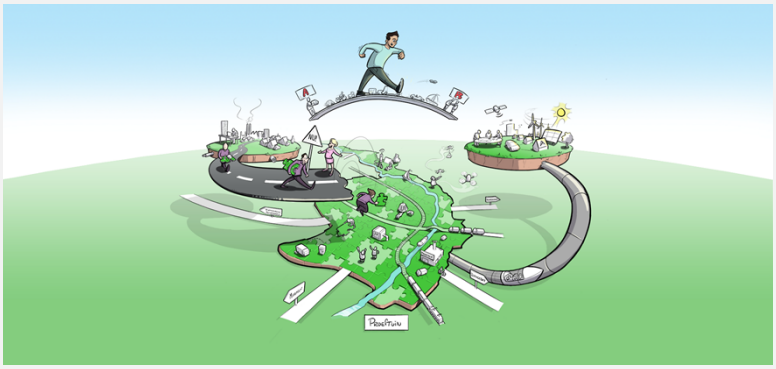
5.2 Regionale beleidskaders

Mook en Middelaar maakt deel uit van een aantal regio’s. Zowel regio Noord-Limburg als de regio Arnhem-Nijmegen hebben een aantal beleidskaders opgesteld.

RMO en Trendsportal

Het Regionaal Mobiliteitsoverleg (RMO) Noord-Limburg is een samenwerkingsverband van de gemeenten Mook en Middelaar, Gennep, Bergen, Venray, Horst aan de Maas, Venlo, Peel en Maas, en Beesel op het gebied van verkeer en vervoer. Gezamenlijk formuleren zij het verkeers- en vervoersbeleid voor de regio.

Onderdeel van het RMO is het initiatief Trendsportal. Trendsportal biedt inwoners, bedrijven, belangstellenden en overheden toegang tot prikkelende ideeën en een onverwachte kijk op verkeers- en vervoersvraagstukken in Noord-Limburg. Trendsportal is een initiatief van de acht gemeenten van het RMO Noord-Limburg en staat open voor iedereen die zich, persoonlijk of professioneel, betrokken voelt bij en actief wil bijdragen aan duurzame, veilige en slimme mobiliteit voor morgen.



Trendsportal acteert momenteel nog op een redelijk hoog abstractieniveau. Het is nu zaak om het beleid handen en voeten te geven en aan te geven welke maatregelen lokaal een bijdrage kunnen leveren aan het realiseren van het gewenste toekomstbestendige vervoerssysteem. Trendsportal bevat hiervoor voor de gemeente Mook en Middelaar al een eerste aanzet in de vorm van een conceptprojectenlijst. Deze projectenlijst bestaat uit een vijftiental projecten. De raad heeft hiervan in 2018 kennisgenomen en deze eveneens vastgesteld. Deze conceptprojectenlijst is een eerste aanzet om te komen tot een concreet maatregelenpakket dat (op korte termijn) kan worden uitgevoerd.

De ambitie van Trendsportal is om in 2040 dé klimaatvriendelijkste, toegankelijkste en veiligste regio van Nederland te zijn op het gebied van mobiliteit, waarbij mobiliteit bijdraagt aan een fijne leefomgeving voor iedereen. Trendsportal heeft als missie om deze ambitie gezamenlijk met burgers, ondernemers, het onderwijs, maatschappelijke partijen en (semi-)overheden te verwezenlijken.

Zoals is aangegeven bevat Trendsportal voor de gemeente Mook en Middelaar een vijftiental projecten. Per project is aangegeven onder welke programmalijn het valt en welke doelen worden nagestreefd en met de betreffende maatregelen worden bereikt (of juist niet). De programmalijnen die worden onderscheiden zijn:

Programmalijnen Trendsportal
Verhogen kwaliteit van leven; mobiliteit zodat iedereen mee kan doen;
Verbeteren verkeersveiligheid; streven naar 0 verkeersslachtoffers;
Aantrekkelijk mobiliteitssysteem; robuust, attractief en betrouwbaar;
Ondersteunen Milieu- en Energietransitie; overschakelen op schone en stille mobiliteit;
Verbeteren Ruimtelijk-Economische Bereikbaarheid

De bovenstaande programmalijnen hebben diverse regionale subdoelstellingen. Deze doelstellingen vallen binnen het MP van de gemeente Mook en Middelaar en voldoen conform de subdoelstellingen aan de hoofddoelstelling van de regionale visie van Trendsportal.

Hoofddoelstelling	**Subdoelstelling**
Verhogen kwaliteit van leven	toegang tot mobiliteit
	fietsen is gezond
	bereikbare voorzieningen
	regionaal netwerk
	marktinitiatief
	burgerinitiatief
	bewustwording Trendsportal
Verbeteren Ruimtelijk-Economische bereikbaarheid	spoor Maaslijn
	capaciteit snelwegen
	provinciale wegen
	bereikbare bedrijventerreinen
Aantrekkelijkheid mobiliteitssysteem	**compleet fietsnetwerk**
	bewustwording deelsysteem
	duurzaam mobiliteitssysteem
	zorgeloos rijden
Verbeteren verkeersveiligheid	**0 verkeersdoden**
	0 verkeersslachtoffers
	onderwijsprogramma's
	goed voorbeeld ouders
	veilige buurten
	verkeersveilige ouderen

Vervolg

Hoofddoelstelling	**Subdoelstelling**
Ondersteunen milieu- en energietransitie	**korte verplaatsingen**
	emissieloos reizen
	duurzame dienstkilometers
	duurzame inkoop
	emissieloos bevoorraden
	aandeel diesel verlagen
	Aantal laadpalen omhoog en 2-way laadpalen

Regio Arnhem – Nijmegen

Ten aanzien van Mobiliteit en verkeer is er een duidelijke relatie tussen de gemeente Mook en Middelaar en de plaatsen en voorzieningen in de provincie Gelderland. In het verleden heeft de gemeente dan ook voor de thema's 'verkeer- en vervoer' geparticipeerd in het samenwerkingsverband Stadsregio Arnhem Nijmegen. Het samenwerkingsverband is in 2014 opgeheven, waarbij de 'verkeer- en vervoertaken' nog één jaar doorliepen.

Los van het beëindigen van het formele samenwerkingsverband, blijft de behoefte aan een vorm van samenwerking met Gelderland aanwezig. In 2019 is de gemeente dan ook toegetreden tot een 'hernieuwde' samenwerking met de regio Arnhem Nijmegen op het gebied van '*Duurzame mobiliteit en Bereikbaarheid*'. Een bestuurlijke en ambtelijke samenwerking tussen 18 gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen. Mobiliteit en verkeer stoppen eenvoudig weg niet bij gemeente- en provinciegrenzen en het is logisch en noodzakelijk dat deze thema's in samenwerking worden opgepakt. Dit naar gelang de aard van het vraagstuk en de raakvlakken met andere gemeenten, dan wel regio's. Het idee is om praktisch en zo concreet mogelijk samen te werken.

Het programma Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid kent zes werksporen:

- robuust wegennet;
- betrouwbaar spoor;
- (H)OV voor iedereen (Hoogwaardig Openbaar vervoer);
- aantrekkelijk fietsnetwerk;
- schoon onderweg;
- verkeersveilige omgeving.

Daarnaast wordt er gewerkt aan de verstedelijkingsstrategie Arnhem - Nijmegen - regio Foodvalley voor wonen, werken en bereikbaarheid voor 2025-2040. Beide regio's hebben de ambitie om toe te groeien naar het beeld van de groene metropool. De strategie is een routekaart om te komen tot gezonde en groene groei van de regio. Hierbij wordt met het bouwen van extra huizen en werklocaties ook rekening gehouden met verduurzaming van de economie, bereikbaarheid, kwaliteit van de leefomgeving, energietransitie en klimaatadaptatie. Voor de gemeente is het van belang dat ook via deze weg naar alternatieven wordt gezocht voor de afwikkeling van het verkeer naar de A73.

5.3 De nieuwe Omgevingswet

De Omgevingswet heeft gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. De gedachte achter de Omgevingswet is een verdergaande participatie over invulling van het gemeentelijk beleid. De gemeenteraad bepaalt het gewenste participatieniveau. De inwerkingtreding van de Omgevingswet is voorzien op 1 januari 2022. In de aanloop daarvan wordt gekeken welke

beleidsonderdelen moeten worden opgenomen in de omgevingsvisie. Dat is het algemene beleidsdocument voor de fysieke leefomgeving. Dit Mobiliteitsplan wordt in de omgevingsvisie opgenomen. Daarbij komen ook de andere beleidsterreinen die invloed hebben op de fysieke leefomgeving aan bod en worden met elkaar verbonden. In de visie worden de gewenste ontwikkelingen op beleids- en gebiedsniveau in een totaalbeeld vervat.

5.4 Collegeprogramma 2018 - 2021

In 2018 is er een coalitie gevormd tussen de politieke partijen DGP, PvdA en Groen Links. Het college zet onder andere in op *samenwerken*, *verbinden, netwerken* en *een duurzamere samenleving.* Dit zowel fysiek als sociaal en op alle niveaus. Ook het betrekken van de bewoners (participatie) bij de totstandkoming van plannen en uitvoering is een belangrijke doelstelling. Het gaat te ver om het volledige programma, al dan niet als bijlage, op te nemen in dit Mobiliteitsplan. Hieronder zijn enkele doelstellingen en uitgangpunten uit het collegeprogramma beschreven die duidelijk richtinggevend zijn voor mobiliteit, het onderstaande overzicht is daarmee niet uitputtend.

- Het bevorderen van mobiliteit en de bereikbaarheid, met aandacht voor de leefbaarheid en een veilige en goed ingerichte omgeving.
- Goede verbindingen tussen de kernen onderling en de omliggende gemeenten, niet alleen voor de auto en fiets, maar ook met het openbaar vervoer of alternatieve vervoerssystemen.
- In samenwerking met provincie Limburg komen tot herinrichting van de Rijksweg (N271) in Plasmolen.
- In samenwerking met provincie Limburg aanpassing maximale rijsnelheid op de Rijksweg (N271) tussen Mook en Molenhoek.
- Samenwerken met de gemeenten op het terrein van mobiliteit, zoals het samenwerkingsverband Regionaal Mobiliteitsoverleg Noord-Limburg (RMO) en het platform Trendsportal.
- Vanuit de visie van Trendsportal komen tot een lokaal mobiliteitsplan en uitvoeringsprogramma.
- Voor maatregelen de verkeersveiligheid en mobiliteit in de gemeente verbeteren.
- Aandacht schenken en samenwerken aan verbindingen met Gelderse en Brabantse (buur)gemeenten.
- Vanuit het provinciale project Verbetering Maaslijn, samenwerking zoeken om de verkeerssituatie bij het spoorviaduct, Heumensebaan te Molenhoek te verbeteren, vooral voor fietsers en voetgangers.
- Het verbeteren van de fietsverbindingen (netwerk), zowel voor utilitair als recreatief gebruik.
- Integraliteit en verkeersveiligheid.
- Terugdringen CO2 uitstoot.
- Het onderhouden van wegen, paden en bruggen, kortom alle voorzieningen t.b.v. de mobiliteit.
- Komen tot een optimale inrichting van de openbare ruimte. Hierbij aandacht schenken aan aspecten zoals: verkeersveiligheid, verkeerscirculatie, logische en veilige (loop)routes, het belang van de voetganger en fietser voorop stellen, denken aan de aanleg van fietsstraten en rekening houden met de resultaten uit de gehouden klimaatstresstest (kilmaatadaptatie).
- Verkeersveiligheid waarbij de voetganger en de fietser centraal staat.
- Herbestemming Spoorzone. De bedrijfsbestemming van de spoorzone wordt omgezet naar natuurbestemming. Dit gebeurt wel in samenhang met het verkeersveilig maken van de bestaande verkeersroute tussen de A73 en Groesbeek, de Groesbeekseweg in Mook en de Ringbaan en Heumensebaan in Molenhoek.

6. Beleidsvoorstellen

De Toekomstvisie Mook en Middelaar 2030 (vastgesteld in 2017) vormt het kompas voor de ontwikkeling van de gemeente Mook en Middelaar. Een richtinggevende toekomstvisie over maatschappelijke opgaven, identiteit, koers en functie in de regio. Nadenken hoe om te gaan met mobiliteit en verkeer sluit hier op aan. Dit om te komen tot uitgangspunten, kaders en beleid. Waaruit doelen en maatregelen kunnen worden bepaald en vastgesteld.

Algemene beleidsdoelen:

Beleidsdoelen	Reden	Termijn
Terugdringen van doorgaand verkeer in de dorpskernen	Verkeersveiligheid	p.m.
Realiseren van gelijkwaardige aansluitingen binnen 30 km/h gebieden. Hiermee ontstaat eenduidigheid	Verkeersveiligheid	p.m.
Fietsstraten aanleggen op fietsroutes	Verkeersveiligheid, duurzaamheid	p.m.
Voortgaan met realiseren verkeersveilige kruispunten en veilig oversteken	Verkeersveiligheid	p.m.
Doorgaan met verkeersveilige schoolomgevingen en met verkeerseducatie		Continue proces
Aanleggen loop- en fietsroutes		p.m.
Inzet voor optimalisatie openbaar vervoer		2019/2020/2021
Investeren in duurzaam vervoer en mobiliteit	Duurzaamheid, vervoer, mobiliteit	p.m.
Integraal werken bij beheer en onderhoud		continue proces

6.1 Wensbeeld wegencategorisering

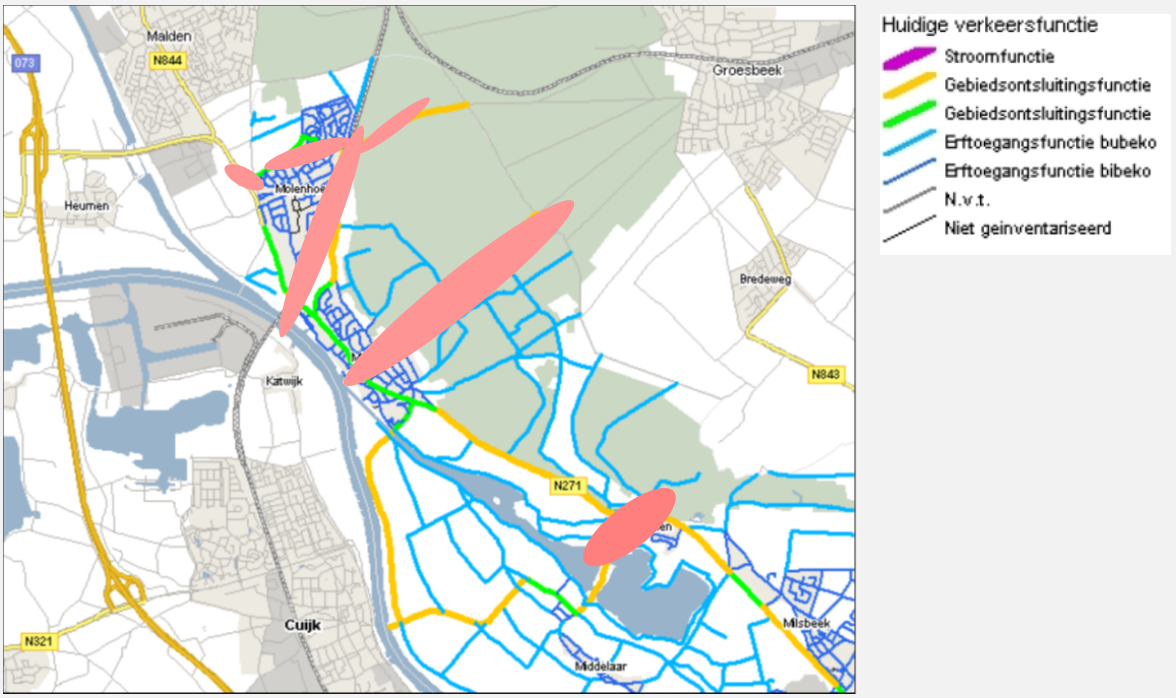
Verkeersveiligheid is en blijft een van de belangrijkste onderwerpen binnen verkeer en vervoer. Het uitgangspunt is dat alle wegen verkeersveilig zijn. Belangrijk is dat de weggebruiker aan de inrichting van de weg kan zien welk weggedrag gewenst is en verwacht kan worden. De gemeente Mook en Middelaar blijft dan ook aangehaakt bij het Duurzaam Veilig verkeerssysteem waarbij functie, vormgeving en gebruik op elkaar zijn afgestemd.

Er moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt in wegen primair bedoeld voor het afwikkelen van verkeer (verkeersfunctie) en wegen primair bedoeld voor het verblijven (verblijfsfunctie). Dit legt de basis voor de inrichting. Een aantal wegen binnen verblijfsgebieden hebben een belangrijke verkeersfunctie voor het lokale én doorgaand verkeer richting omliggende kernen en andere gemeenten. Deze wegen bevinden zich allemaal binnen de bebouwde kom en hebben een 30 km/h snelheidsregime. De keuze voor een verblijfsweg betekent niet dat zondermeer de inrichting en snelheid worden aangepast. Indien er geen aanleiding is om de inrichting aan te passen, dan kan deze in beginsel gehandhaafd blijven.

Bij ongevallen, klachten of wensen uit de omgeving dient de wegencategorisering als toetsingskader en vertrekpunt voor het eventueel treffen van maatregelen. Voor de route N271 - Groesbeek heeft de gemeente Mook en Middelaar in het verleden door enkele verkeerskundige adviesbureaus onderzoeken laten uitvoeren om de effecten van maatregelen op de Heumensebaan, Ringbaan en verbindingsvarianten N271 – Heumensebaan binnen en buiten de bebouwde kom te onderzoeken. Deze maatregelen worden in paragraaf 6.4 ‘A73 Groesbeek’ verder besproken.

In principe kan de huidige verkeersstructuur gehandhaafd blijven, zij het echter dat er aandacht komt voor de situatie rondom de Ringbaan, Heumensebaan en de Groesbeekseweg. Op de volgende kaart

worden de aandachtspunten weergegeven. De aandachtspunten zijn de 30 km/h wegen met een discrepantie tussen categorisering en feitelijk gebruik.



Kaart wegencategorisering met aandachtspunten (rood gearceerd)

In onderstaande tabel wordt verduidelijkt welk snelheidsregime op welk type weg van kracht is.

Type weg	Binnen bebouwde kom	Buiten bebouwde kom
Stroomwegen (SW)		snelwegen (100 km/u overdag) en autowegen (100 km/u)
Gebiedsontsluitingswegen (GOW)	(normaliter) 50 km/u	80 km/u
Erftoegangswegen (ETW)	30 km/u	60 km/u

Normaliter hebben gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom een snelheidsregime van 50 km/h. Echter, binnen de gemeente Mook en Middelaar is er voor gekozen om op de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom op de route van en naar Groesbeek een 30 km/h snelheidsregime in te voeren. De achterliggende gedachte hier is dat deze gebiedsontsluitingswegen zich in woonwijken bevinden. Deze wegen, vooral de Ringbaan en de Heumensebaan, zijn echter niet als zodanig ingericht, waardoor de V85 fors hoger is dan 30 km/h. De V85 is een verkeerskundige snelheidsmeting die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden en door 15% wel.

6.2 Inrichting, verkeersveiligheid en verkeersmaatregelen

Inrichting van de weg

Voor elk type weg is een aantal basiskenmerken bepaald, waaraan het moet voldoen. Deze basiskenmerken zijn afgeleid van de basiseisen van Duurzaam Veilig, waarbij het vermijden van conflicten tussen voertuigen met grote verschillen in snelheid en massa en het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers) centraal staat. Ook is rekening gehouden met een goede doorstroming op de stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. Bij de meeste basiskenmerken is een onderscheid gemaakt tussen ideale en minimale inrichtingseisen, te hanteren bij de herinrichting van wegen vanaf 2012.

Belangrijkste basiskenmerken gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (nieuwe aanleg/ reconstructie):

BASISKENMERK	IDEAAL	MINIMAAL
Snelheidsregime	50 km/u	50 km/u
Rijbaanscheiding	fysiek gescheiden	ononderbroken asmarkering
Erfaansluitingen	geen	wel
Verhardingsbreedte per rijstrook	3,00 meter of meer	2,75 - 3,00 meter
Fietsvoorziening	fietspad	fietsstrook 2,00 meter
Auto-parkeren	niet naast de rijbaan	in vakken naast de rijbaan
Aantal kruisingen	geen kruispunten	niet meer dan 2 per kilometer
Kruisingsvorm met andere GOW	rotonde	verkeersregelinstallatie zonder deelconflicten
Kruisingsvorm met ETW	rotonde	voorrangskruising met plateau, middenheuvel, linksaf verbod en uitgebogen fietspad/strook
Trottoir	1,50 meter of meer	1,00 - 1,50 meter

Belangrijkste basiskenmerken erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (nieuwe aanleg/reconstructie):

BASISKENMERK	IDEAAL	MINIMAAL
Snelheidsregime	30 km/u	
Rijbaanscheiding	geen	
Erfaansluitingen	wel	
Verhardingstype	klinkers	klinkerprint op asfalt
Verhardingsbreedte totaal	4,80 meter of minder	4,80 - 5,80 meter
Rechtstanden	50 meter of minder	maximaal 150 meter
Fietsvoorzieningen	in principe niet nodig	
Auto-parkeren	op de rijbaan	
Landbouwverkeer	geen landbouwroute	
Kruisingsvorm met andere ETW	gelijkwaardig met attendering	gelijkwaardig zonder attendering
Trottoir	1,50 meter of meer	1,00 - 1,50 meter

Kruispunten en oversteekpunten moeten overzichtelijk en veilig zijn ingericht. Binnen de kom is dit soms lastig gezien de ligging van wegen en de aanwezige bebouwing. Daar waar een herinrichting of verkeersmaatregelen worden genomen worden deze ingericht middels de richtlijnen van het ASVV. Daarnaast wordt de directe omgeving erbij betrokken.

Verkeersveiligheid

Door het toepassen van de wegencategorisering van het verkeersveiligheidsplan 2007 binnen gemeente Mook en het inrichten van de erftoegangswegen en de gebiedsontsluitingswegen is meer eenduidigheid ontstaan in het wegennet.

Met de verkeersveiligheidsanalyse van de cijfers van VIAstat is op het gebied van verkeersveiligheid de balans opgemaakt. In het kader van de ongevallencijfers is binnen de gemeente Mook en Middelaar de verkeersveiligheid aardig op orde. Objectief gezien gebeuren er in de gemeente weinig verkeersongevallen. Omdat binnen de erftoegangswegen en de gebiedsontsluitingswegen het aantal ongevallen is gedaald, gaat de gemeente door met het duurzaam veilig inrichten van het wegenbestand. Dit wordt opgepakt in het kader van werk met werk. Ad hoc werkzaamheden worden zoveel mogelijk gemeden.

Wanneer een weg in een wijk of buurt op de nominatie staat om te worden aangepakt en/of heringericht, wordt in het kader van participatie de wijk- of dorpsraad ingeschakeld om mee te denken.

Hierbij creëert de gemeente een toetsingskader en levert de buurt zelf een prioriteitenlijst aan, met daarbij oplossingen voor verkeersmaatregelen.

Verkeersveiligheid is echter niet alleen het aanbrengen van infrastructurele maatregelen. Educatie en voorlichting blijven zeer belangrijk. Om deze reden blijft de gemeente Mook en Middelaar zich inzetten voor permanente verkeerseducatie op scholen en zal verkeerseducatie voor andere doelgroepen als ouderen en mensen met belemmeringen stimuleren.

Bekend is dat het altijd wat hectisch is bij het halen en brengen van kinderen bij de basisschool. Er doen zich regelmatig onveilige situaties voor, maar gelukkig gebeuren er bijna nooit ongelukken. Natuurlijk moeten we ervoor zorgen dat schoolomgevingen overzichtelijk en veilig zijn ingericht. Van belang is dan vooral de situatie bij de schoolingang:

- gematigde snelheid van het autoverkeer in de directe schoolomgeving;
- een stop- en parkeerverbod in een zone van 25 meter aan weerszijden van de schoolingang (uitgezonderd parkeerterreinen);
- veilige oversteek voor voetgangers voor de schoolingang;
- veilige en voldoende opstelruimte voor ouders en hun fietsen bij de schoolingang;
- veilige kruispunten nabij de school.

Daarnaast is het zaak te bevorderen dat ouders, kinderen en leerkrachten zich netjes gedragen in het verkeer rond de school. Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) en Veilig Verkeer Nederland (VVN) hebben hiervoor diverse instrumenten, materialen, acties en campagnes ontwikkeld, die in Limburg worden ingezet. De gemeente stimuleert alle basisscholen om te voldoen aan het verkeersveiligheidslabel en om mee te doen aan landelijke en regionale gedragsacties en campagnes.

Gedragscampagnes
Zoals eerder is aangegeven, is het streven dat de wegen in de gemeente Mook en Middelaar veilig zijn ingericht. Maar omdat dit niet van vandaag op morgen gerealiseerd kan worden, kan de gemeente - via het driehoeksoverleg van gemeente met politie en justitie - in geval van verkeersonveilige situaties een beroep doen op inzet van verkeershandhaving: snelheidscontrole door de politie. De gemeente voert dan altijd eerst een snelheidsmeting uit. Ook wordt bekeken of er infrastructurele verbeteringen mogelijk zijn die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Daar waar (voorlopig) sprake blijft van verkeersonveilige situaties zal de gemeente afspraken maken met politie en justitie over het uitvoeren van politiecontroles.

Verder zal de gemeente haar medewerking verlenen aan de uitvoering van landelijke gedragscampagnes die onder regie van het ROVL en VVN worden uitgevoerd om bepaalde doelgroepen te bereiken. Het betreft onder andere de volgende acties:

- BOB-campagnes (alcohol);
- snelheidscampagnes;
- campagne *'De scholen zijn weer begonnen'*;
- fietsverlichtingscampagne *'Ik wil je zien'*;
- continuering inzet van smiley;
- aandacht voor onder andere de e-bike en scootmobiel.

Verkeersmaatregelen

Drempels

Drempels met een passeersnelheid van 30 en 50km/h en een hoogte van 8 tot 12 cm voldoen als snelheidsremmers. Deze snelheidsremmers worden uitgevoerd conform de algemeen geldende richtlijnen van het CROW/ASVV. Klachten over trillingen worden altijd in behandeling genomen. Als er wordt gesteld dat er schade is door trillingen, dan dient de steller het causaal verband aan te tonen tussen de vermeende schade en het verkeer dat over de drempel rijdt.

Voetgangersoversteekplaatsen

Een oversteekplaats wordt uitgevoerd in brede witte strepen (in de volksmond genoemd 'zebra' of 'zebrapad'). Bestuurders moeten voetgangers en bestuurders van een gehandicaptenvoertuig, die op een zebrapad oversteken of kennelijk op het punt staan om dit te gaan doen, voorrang verlenen. Dit is wettelijk geregeld. Het toepassen van een zebrapad is lang niet altijd nodig, waarmee de aanleg ervan goed moet worden overwogen (nut en noodzaak). Een zebra in 30 km/uur-zones is niet gebruikelijk. In deze gebieden moet in principe een voetganger overal veilig kunnen oversteken. Echter er kunnen redenen zijn om toch over te gaan tot het aanbrengen van een zebrapad, bijvoorbeeld bij drukke voetganger-routes of een school. Een zebrapad moet niet worden beschouwd als een maatregel die de verkeersveiligheid verbetert, maar als hulp voor de voetgangers bij het oversteken. Interactie tussen de voetganger die oversteekt en passeerde (auto)bestuurders is en blijft essentieel.

Naast voetgangersoversteekplaatsen worden ook kanalisatiestrepen gebruikt om aan te geven waar men geacht wordt om over te steken en ter attentie voor het (auto)verkeer (bestuurders). Dit heeft geen juridische status. Dat wil zeggen dat de gevolgen voor de voetganger zijn, als men hier oversteekt.

Oversteekplaatsen voorzien van een verkeerslicht (VRI) wordt vaak aangedragen als de oplossing voor het veilig oversteken. Over het toepassen van een VRI ter plaatse van een oversteek lopen de meningen uiteen. Bij een verkeerslicht verschuift de focus van een voetganger op interactie met het aanwezige (auto)verkeer, naar de werking van de installatie (groen licht). Helaas is het niet altijd raadzaam en veilig om bij het groene licht over te steken. Dit door automobilisten die om welke reden dan ook het verkeerslicht negeren, met alle gevolgen van dien. Schijnveiligheid bij dergelijke verkeerlichten is dan ook een reëel probleem. Gelijk aan de overwegingen bij de aanleg van een zebra, vergt het al dan niet toepassen van een verkeerslicht een gedegen overweging.

In de volgende tabel worden richtlijnen voor een voetgangersoversteekplaats gegeven:

Wegfunctie	Met zebra: vrije doorgang voetganger	Zonder zebra: geen vrije doorgang voetganger
Gebiedsontsluitingsweg	• Gefaseerde oversteek • Snelheidsremmers • Verlichting in afwijkende kleur of sterkte • Lengte zebramarkering minimaal 4 meter • Bebording bij voorkeur op een portaal	• Gefaseerde oversteek • Snelheidsremmers (optie) • Geen bebording • Geen kanalisatiestrepen

vervolg

Wegfunctie	Met zebra: vrije doorgang voetganger	Zonder zebra: geen vrije doorgang voetganger
Erftoegangsweg	• Gefaseerde oversteek • Snelheidsremmers (optie) • Verlichting in afwijkende kleur of sterkte • Lengte zebramarkering minimaal 4 meter • Bebording	• Geen aanpassingen

Verkeersborden en spiegels

Landelijk onderzoek wijst uit dat een automobilist slechts 10% tot 20% van de verkeersborden die hij of zij passeert spontaan opmerkt. Dit geeft de indruk dat verkeersborden weinig bij kunnen dragen aan de veiligheid van de weg. Deels is dit waar; bestuurders gaan vaak af op natuurlijke aanwijzingen op de weg. Toch zijn aanwijzingen noodzakelijk voor de verkeersveiligheid, zeker als het gaat om belangrijke verkeersregels (zoals snelheid, geslotenverklaring, rijrichting, plaats op de weg en voorrang). Als in bepaalde wegsituaties (te) veel borden staan, vallen de borden die echt gezien moeten worden minder op. Daarnaast is het zaak om het aantal aanwezige borden binnen de gemeente Mook en Middelaar in kaart te brengen zodat kan worden bezien of er borden aan vervanging toe zijn of zelfs kunnen worden verwijderd.

"Spiegels leiden tot schijnveiligheid. Snelheden en rijafstanden worden verkeerd geschat vanwege de vorm van de spiegel en fietsers worden veelal over het hoofd gezien, vooral de jonge fietsers. De weggebruiker vertrouwt ten onrechte op de spiegel en kijkt onvoldoende naar het verkeer op de weg. Daarnaast hebben spiegels als nadeel dat zij vies en verouderd kunnen zijn en dat de stand kan veranderen waardoor het zicht niet goed meer is."

Verkeersspiegels leveren geen bijdrage aan de verkeersveiligheid. Plaatsing is alleen echt nodig als een weggebruiker de kruising op moet rijden om het kruisende verkeer te zien. Dit is zelden het geval. Veel vaker komt het voor dat het zicht minder dan 5 meter is. Dan is er met aanpassen van de snelheid of een andere oorzaak, denk aan een brede haag, voldoende zicht op het kruisend verkeer.

Paaltjes en andere obstakels

Een groot deel van de ernstige ongevallen met fietsers wordt veroorzaakt doordat ze tegen een obstakel (zoals hoge trottoirbanden of paaltje) zijn aangereden of om een andere reden zijn gevallen. Veelal betreft dit enkelvoudige ongevallen en zijn er geen andere verkeersdeelnemers bij betrokken geweest. Bij reconstructies van wegen besteden we hier aandacht aan; aandacht voor de kantopsluiting van een weg (trottoirbanden) en zorgen voor voldoende ruimte voor de fietser.

De gemeente Mook en Middelaar gaat terughoudend om met het plaatsen van paaltjes; ze zijn gevoelig voor aanrijdingen en zorgen voor extra onderhoud. Overgaan tot plaatsen ervan wordt dan ook goed overwogen op nut en noodzaak.

6.3 Fietsen en fietsroutes

In Nederland, Limburg en Mook en Middelaar wordt veel gefietst. Dit heeft vele individuele, maar ook maatschappelijke voordelen: fietsen is niet alleen handig, goedkoop, efficiënt, ontspannend en

gezond, maar fietsen draagt ook bij aan doelen van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, recreatie en duurzaamheid. Kortom, voldoende redenen om het fietsen te bevorderen.

Doel en uitgangspunten fietsbeleid
Het doel is te zorgen voor goede fietsroutes, die voldoen aan de vijf basiseisen voor fietsvriendelijke infrastructuur:

1. Samenhang: een voldoende fijnmazig netwerk, geen ontbrekende schakels, de belangrijkste voorzieningen met elkaar verbindend.
2. Directheid: geringe omrijdafstanden, geringe wachttijden, weinig vertraging.
3. Veiligheid: voldoende bescherming t.o.v. gemotoriseerd verkeer op wegvakken en kruispunten.
4. Comfort: voldoende breedte (ook gelet op driewielers minder validen), vlakke verharding, niet te steile hellingen, geen hinderlijke paaltjes.
5. Aantrekkelijkheid: als er keuze is dan de leukere route, met minder autoverkeer.

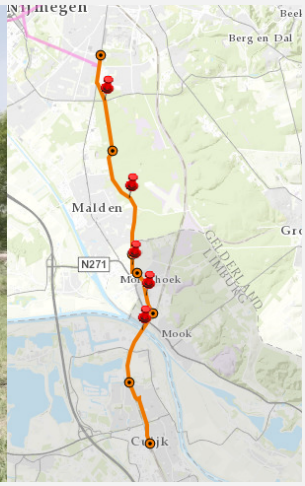

Fietstunnel MaasWaalpad (geopend in 2018)

Als het gaat om de fietsroutes buiten de bebouwde kom zet de gemeente zich in voor veilige (snel) fietsroutes die onderdeel uitmaken van het interprovinciale fietsknooppuntennetwerk. Door de toegenomen drukte op de fietsroutes is de breedte van fietspaden zeker een punt waar de gemeente aandacht voor vraagt.

Snelfietsroute MaasWaalpad
Gezamenlijk met de buurgemeenten, de provincies Gelderland, Brabant en Limburg is in 2017 gestart met de aanleg van de snelfietsroute Cuijk-Mook-Nijmegen. Op 26 september 2020 was de opening en is het MaasWaalpad met De Maasover in gebruik genomen. De brug kan ook gebruikt worden door voetgangers. Het MaasWaalpad sluit aan op de grootste werklocatie in de provincie Gelderland, namelijk de campus Heyendaal. De gemeente Mook en Middelaar heeft als doelstelling dat eenieder met de fiets, e-bike en/of speedpedelec gebruik kan maken van deze snelfietsroute. Dit houdt echter wel in dat de gebruiker van deze e-bike en speedpedelec zich moet houden aan de verkeersregels en zo nodig het rijgedrag moet aanpassen aan verkeerssituaties op de route.



Impressie fietsbrug Cuijk-Mook (vanaf de Mookse zijde)



Route van het MaasWaalpad

Het MaasWaalpad heeft vlak asfalt, met weinig obstakels en gaat deels over bestaande wegen. Op het pad heeft de fietser zoveel mogelijk voorrang. Door de fietsbrug over de Maas bestaat er een rechtstreekse verbinding tussen Mook en Cuijk. Naast de voordelen voor het woon-werkverkeer, biedt de nieuwe verbinding mogelijkheden voor recreatief en toeristisch verkeer (zowel voor fietsers als voetgangers). Bijvoorbeeld een 'rondje' via het pont Cuijk-Middelaar.

6.4 Parkeren

Binnen de gemeente Mook en Middelaar is geen tekort aan parkeerplaatsen. Toch wordt dit op bepaalde plaatsen wel zo ervaren. Afgaand op de meldingen is dit meestal zeer lokaal en beperkt zich tot een straat of een gedeelte ervan. Er zijn meldingen over hinderlijk parkeren of parkeren op niet toegestane plaatsen. Gemeenten hebben de mogelijkheid om ruimtelijk beleid en parkeerbeleid naar eigen inzicht vorm te geven. Daarbij moeten ze balanceren tussen de bouwopgave (bv. het aantal woningen), de functionaliteit en ruimtelijke uitstraling van het gebied. Ten aanzien van de functionaliteit moet bijvoorbeeld worden gedacht aan de ruimte en het inpassen van straten, fietspaden, voetpaden, parkeerplaatsen en het groen. Daarnaast is van belang hierbij in oplossingen voor de lange termijn te denken.

Ontwikkelingen zoals (openbare) oplaadplaatsen voor elektrische auto's en deelautogebruik zijn van invloed op de behoefte en het gebruik van parkeerplaatsen. Waar mogelijk kan de gemeente hier sturing aan geven. De gemeente volgt de parkeernormen van de CROW[1]. Daarnaast wordt als uitgangspunt gehanteerd dat zo veel mogelijk op eigen terrein moet worden geparkeerd.

Laadpalen

Het gebruik van elektrische auto's in Nederland groeit. Zo ook binnen de gemeente Mook en Middelaar. Hierdoor stijgt ook de vraag naar meer publieke- en private laadinfrastructuur. Eigenaren van elektrische auto's die niet kunnen (op)laden op hun eigen terrein zijn aangewezen op openbare laadpalen. De gemeente is eigenaar en/of beheerder van de openbare ruimte waar deze laadpalen staan. Een toename van openbare laadpalen heeft zijn weerslag op de invulling van de openbare ruimte en in het bijzonder het gebruik van de parkeerplaatsen. Het is noodzakelijk om na te denken hoe hier mee om moet worden gegaan. Het voorstel is dan ook om hiervoor beleid op te gaan stellen.

[1] CROW kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid.

Dit moet zo concreet mogelijk, zowel voor de bestaande situatie als toekomstige ontwikkelingen. Aangevuld met zaken zoals de inkoop van laadpalen, het beheer en onderhoud en het gebruik.

Voor nu staat de gemeente open om aan te haken bij aanbestedingen voor het plaatsen van laadpalen, vanuit de regio. Zo doet de gemeente mee met een aanbesteding rondom laadpalen. Vattenfall mag 8.000 elektrische laadpalen plaatsen voor de provincies Limburg en Noord-Brabant. Hierbinnen gaat ook in onze gemeente gekeken worden naar huidige en nieuwe locaties voor laadpalen. Hierbij moet er dan wel worden voorgesorteerd op nader op te stellen beleid.

6.5 Openbaar Vervoer (OV)

De gemeente Mook en Middelaar heeft met het station Mook-Molenhoek aansluiting op de spoorlijn Nijmegen - Venlo (Maaslijn). Met de aanstaande verbetering van de Maaslijn (o.a. elektrificatie en deels spoorverdubbeling) is de verwachting dat de lijn minder gevoelig is voor storingen en er meer treincapaciteit ontstaat.

Qua lijnbussen is er lijndienst 83 op de Rijksweg (N271). De bus pendelt tussen Nijmegen en Venlo en doet uitgezonderd de kern Middelaar, de overige kernen van de gemeente aan. Ook is er de buurtbus lijn 564 die vanaf het station Mook-Molenhoek naar Groesbeek rijdt. Naast de buurtbus zijn er geen OV-lijnen (bussen) die het station aandoen. De mogelijkheid van OV-fietsen / deelfietsen bij het station is in onderzoek.

De gemeente vindt het van belang dat iedere kern door openbaar vervoer of een andere vorm van vervoer wordt bediend. Zo is recent bekend geworden dat er een nieuwe buurtbus in de gemeente komt, die in ieder geval van Middelaar naar Malden zal rijden, via station Mook-Molenhoek.

6.6 Mobiliteit

Grenzeloos

De gemeente Mook en Middelaar heeft aandacht en wil inzetten op het terrein van mobiliteit. Dat mobiliteit niet stopt bij de gemeentegrens is duidelijk. Samenwerking en afstemming met regio's en buurgemeente is daarom noodzakelijk. Dit zowel voor het ontwikkelen van beleid en visies, maar zeker ook voor concrete maatregelen en kansen.

In navolging van de regionale samenwerking in Noord-Limburg in het platform Trendsportal deelt de gemeente Mook en Middelaar de mening om op regionaal gebied een toekomstbestendige visie op mobiliteit voor de regio te ontwikkelen en te komen tot maatregelen. Ook neemt de gemeente deel aan het samenwerkingsverband Stadsregio Arnhem Nijmegen 'Duurzame mobiliteit en bereikbaarheid'. Mede door de nieuwe fietsroute met het Land van Cuijk (MaasWaalpad), zal er ook meer aandacht moeten zijn voor de relatie en de mobiliteit met de provincie Noord-Brabant.

Naast samenwerking op bestuurlijk en ambtelijk niveau is het ook van belang om de samenleving en andere stakeholders te betrekken bij de huidige en toekomstige verkeers- en vervoersvraagstukken.

Aandacht voor (bouw)ontwikkelingen

Het mag duidelijk zijn dat er een relatie is tussen bouwontwikkelingen en mobiliteit. Dergelijke ontwikkelingen zorgen voor bewegingen in welke vorm dan ook. Dit gebeurt door de bewoners en /

of de ondernemers en de gebruikers van een nieuwe ontwikkeling. Er moet oog zijn voor dit verschijnsel en er moet op worden geanticipeerd, niet alleen binnen een dergelijk plangebied, maar ook de omliggende omgeving, zonder hierbij aan grenzen te denken. Zo kunnen (bouw) ontwikkelingen in buurgemeenten invloed hebben op verkeersstromen in de Kop van Limburg (Mook en Middelaar). De recent gesloten woningbouwdeal van de regio Arnhem Nijmegen met het rijk is hiervan een voorbeeld. Waarbij afspraken zijn gemaakt om in de regio snel meer woningen te bouwen. Tot 2025 moeten er 20.000 woningen bijkomen. Op de lange termijn tussen de 50.000 en 60.000. Naar verwachting heeft de genoemde woningbouwopgaven zijn weerslag op het aantal verkeersbewegingen in Groesbeek, Mook en Molenhoek.

Duurzaam vervoer medewerkers

De gemeente Mook en Middelaar neemt deel aan het project Mobie uit het samenwerkingsverband van Trendsportal. Mobie betreft een project waarbij de medewerkers van de Noord-Limburgse gemeenten gebruik maken van elektrische auto's en -fietsen en het openbaar vervoer. De eerste stap naar verduurzaming van de eigen zakelijke kilometers. Daarnaast heeft de gemeente de intentie om deze voertuigen, die bestemd zijn voor zakelijke kilometers, in te zetten als deelvervoer voor de inwoners en bezoekers van Mook en Middelaar. Niet alleen voor zakelijke gebruikers in de grotere steden of dorpen, maar uiteindelijk ook voor inwoners en bezoekers van kleinere kernen, zodat mobiliteitsarmoede voorkomen wordt en de CO2 uitstoot beperkt wordt. Het gaat niet om het inzetten van zo veel mogelijk elektrische auto's of fietsen, maar om een duurzame mobiliteitsbeweging.

In 2019 heeft Mook een Middelaar samen met de andere zeven gemeenten in Noord-Limburg ingestemd met de Europese aanbesteding Duurzaam deelvervoer. De aanbesteding is medio oktober afgerond, en de insteek is dat de Noord-Limburgse gemeentemedewerkers begin 2021 gebruik kunnen gaan maken van duurzame deelauto's en deelfietsen. Over de implementatie worden per gemeente afspraken gemaakt met als doel dat nagenoeg iedereen wordt gestimuleerd om over te stappen naar een nieuwe manier van plannen en duurzaam reizen. Ook onze inwoners kunnen naar verwachting vanaf het voorjaar van 2021 gebruik maken van duurzaam deelvervoer. De implementatie en communicatie hierover is vooral aan de marktpartij, in afstemming met de gemeente.

Mobiliteit versus digitale snelweg

Met huidige digitale voorzieningen en ontwikkelingen op dit terrein, zijn er goede mogelijkheden om met elkaar of vanuit een organisatie te communiceren. De vanzelfsprekendheid om ergens op locatie te moeten zijn, is niet meer de huidige realiteit. Tegenwoordig zijn er goede mogelijkheden om vanuit thuis te werken en digitaal te vergaderen. De huidige coronacrisis toont aan dat met deze mogelijkheden, veel werkprocessen in bedrijven en organisatie doorgang kunnen vinden. Deze digitale mogelijkheden hebben invloed op de mobiliteit (verkeersbewegingen) en kan onderdeel zijn van de oplossing van de toenemende verkeersintensiteit in Nederland, met alle overlast van dien. Dit betekent een verschuiving in het denken en handelen. Hierbij moeten wij niet alleen uitgaan van nieuwe wegen (asfalt), maar ook investeren in de digitale snelweg. Zo ook de beproefde digitale mogelijkheden gedurende de coronacrisis, vasthouden en waar mogelijk uitbreiden.

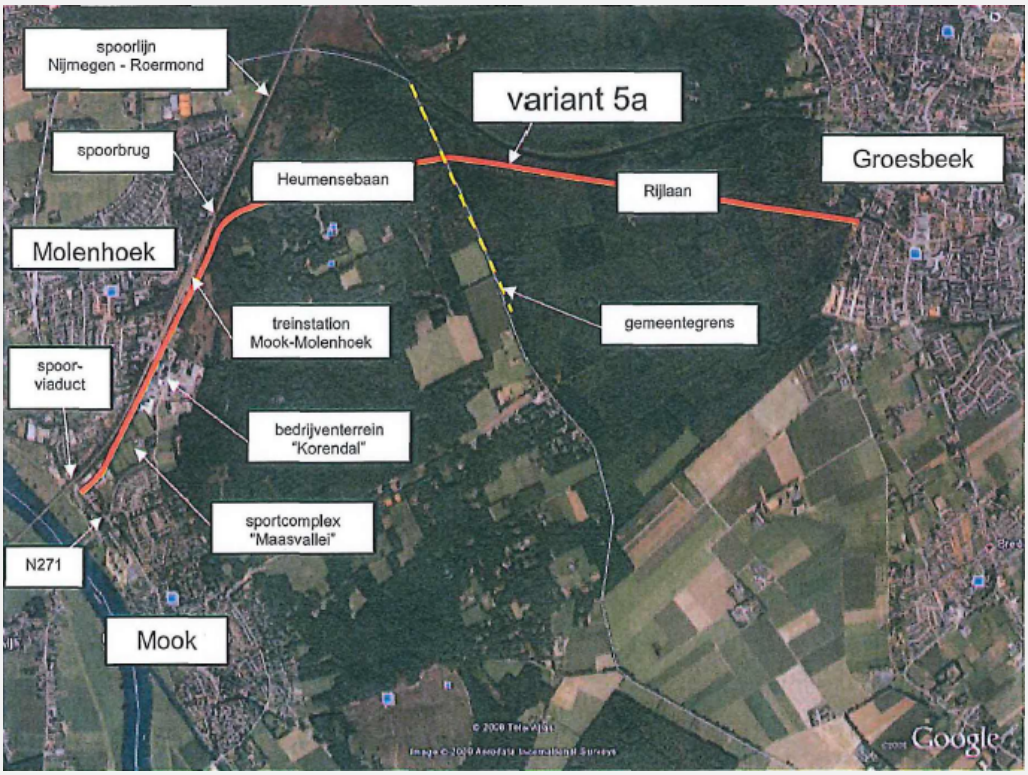
6.7 Buurtgerichte aanpak

Een bijzondere, integrale aanpak is de buurtgerichte aanpak. Buurten die hun buurt verkeersveiliger willen maken, kunnen ondersteuning krijgen van VVN en kunnen uiteindelijk ook het Buurtlabel Veilig Verkeer van VVN verdienen. Samen met de gemeente en waar mogelijk de politie wordt bekeken hoe bepaalde verkeerssituaties veiliger gemaakt kunnen worden. Vaak bestaat de gekozen aanpak uit een mix van kleine infrastructurele verbeteringen (waarvoor de gemeente zorgt), buurtacties gericht op de bewoners en weggebruikers (waarvoor de dorpsraad zorgt) en eventuele handhavingsinspanningen (af te spreken in driehoeksoverleg met politie en justitie). Dit alles wordt dan ondersteund door VVN. De gemeente zal dorpsraden wijzen op deze wijkgerichte aanpak en naar vermogen meewerken aan het welslagen daarvan.

6.8 Verkeersroute A73 – Groesbeek

De verkeersroute A73 – Groesbeek verdient speciale aandacht. Door het ontbreken van een goede en directe verbinding vormt het verkeer op deze route een belasting voor de kernen Mook (Groesbeekseweg) en Molenhoek (Ringbaan en Heumensebaan). Onderzoek naar een goede oplossing loopt al enige tijd, het is een langlopend complex proces. Daar deze verbinding een provinciaal grensoverschrijdende route is zijn meerdere partijen en overheden bij dit proces betrokken, zoals de provincies Limburg en Gelderland en de gemeenten Heumen en Berg en Dal.

In het verleden zijn er diverse onderzoeken gedaan naar mogelijke oplossingen. Dit heeft geleid tot een haalbaarheidsonderzoek van een variant, Voorkeursvariant 5a. Deze variant houdt in dat het verkeer gestructureerd via gebiedsontsluitingswegen van en naar Groesbeek rijdt. Met daarbij in acht nemend dat de leefbaarheid in Molenhoek en Mook wordt verbeterd daar het doorgaand verkeer niet meer door de woonwijken rijdt.



Voorkeursvariant 5a verbinding Mook – Groesbeek

Voorkeursvariant 5a hield dan ook in dat de N271 werd verbonden met Groesbeek via een nieuwe weg aan de oostzijde van de spoordijk, langs het station Mook-Molenhoek, zie plattegrond.

In 2013 zijn verder onderzoek en initiatieven naar Voorkeursvariant 5a door de gemeenteraad van Mook en Middelaar beëindigd. Dit vooral door de hoge kosten en twijfels over de haalbaarheid. Aansluitend is er nog gekeken naar een zogenaamde lightversie, een route deels over bestaande wegen, zie volgende kaart.



Voorkeursvariant 5a light.

De aanlegkosten van de 5a-lightvariant zijn lager dan die van de oorspronkelijke Voorkeursvariant 5a, echter toch nog een welhaast onmogelijke opgaven voor de gemeente. De kosten van de verbinding 5a-lightvariant, zijn geraamd op € 4.477.330 exclusief btw (prijspeil 2019).

6.9 Vrachtwagenheffing snelwegen

De invoering van de vrachtwagenheffing op de snelwegen in Nederland (o.a. A73) mag op geen enkele wijze aanleiding zijn voor een toename van het vrachtverkeer op de N271 (Rijksweg) door onze gemeente. Met passende maatregelen moet dit worden voorkomen, waaronder ook een vrachtwagenheffing op de N271 (tracé Jan J. Ludenlaan in Malden tot de A77 in Heijen).

7. Van visie en beleid naar doelen en maatregelen

Het gevoerde werkproces om te komen tot dit Mobiliteitsplan heeft veel informatie opgeleverd over de verkeers- en mobiliteitsvraagstukken binnen de gemeente Mook en Middelaar. Daarnaast beschikt de gemeentelijke organisatie ook over inzicht en kennis, op basis van eerdere klachten, meldingen, constateringen of uitgevoerde onderzoeken. De nu beschikbare informatie en inzichten zijn getoetst aan de ambities en uitgangspunten zoals genoemd in hoofdstuk 5 van dit Mobiliteitsplan 'Beleidskaders en ambities MP Mook en Middelaar'. Zoals de doelstellingen binnen Trendsportal en het programma 'Duurzame Mobiliteit en bereikbaarheid' van de regio Arnhem Nijmegen.

De onderstaande tabel betreft de 'Concept Projectenlijst Mook en Middelaar' die op 8 maart 2018 is behandeld door de gemeenteraad bij het vaststellen van de visie en doelen van Trendsportal. Het overzicht is mede tot stand gekomen door input van de lokale stakeholders. Waaronder tijdens de Trendsportal-sessie en opgehaalde informatie bij de dorps- en wijkraden. De Projectlijst is de aanzet (vertrekpunt) om te komen tot maatregelen.

Concept Projectenlijst Mook en Middelaar (gemeenteraad 8 maart 2018):

	Projectnaam	Programmalijn
1	Maatwerk OV in alle kernen	Vitaliteit
2	OV knooppunt fiets: Kwaliteitsverbetering stallingsmogelijkheden bij bushaltes	Bereikbaarheid
3	Kwaliteit Maaslijn: Hoge frequentie en betrouwbare dienstregeling op spoorverbinding Maaslijn	Bereikbaarheid
4	Onderzoek realisatie van vrijliggende monorail N271 (Gennep - Nijmegen)	Bereikbaarheid
5	Leefbaarheid langs de Groesbeekseweg in Mook en de Ringbaan en Heumensebaan in Molenhoek te verbeteren (routes A73). Daarbij ook aandacht besteden aan de ecologische en recreatieve waarden van deze routes	Vitaliteit
6	Schoner gemeentelijk wagenpark	Energietransitie/Milieu
7	Fietspad Halderweg: Fietsroute op ontbrekende schakel langs de Maas	Bereikbaarheid
8	Verbeteren kwaliteit fietspaden bij onderhoud en reconstructies t.g.v. diverse doelgroepen op fietspaden	Verkeersveiligheid
9	Verbeteren voorzieningen voor langzaam verkeer tussen Plasmolen en Middelaar in relatie tot bereikbaarheid OV-haltes N271 en recreatiedoeleinden Plasmolen	Bereikbaarheid
10	Kwaliteitsverbetering van diverse looproutes naar station Mook-Molenhoek	Bereikbaarheid
11	Fietsroute Molenhoek - Groesbeek	Verkeersveiligheid en Duurzaamheid
12	Onderzoek verkeersmaatregelen Cuijksesteeg bebouwde kom Mook	Bereikbaarheid
13	Kwaliteitsverbetering N271 Plasmolen	Vitaliteit
14	Monitoring snelfietsroute Lindenlaan - Middelweg - Ringbaan	Verkeersveiligheid
15	Hart voor Mook. Aandacht voor zwakke verkeersdeelnemer bij centrumontwikkelingen	Verkeersveiligheid

Bron: Overgenomen uit rapport BVA Verkeersadviezen, Maatregelenpakket Mobiliteit – Uitvoeringsprogramma 2019-2022, bijlage 2

De omvang van de ‘concept Projectenlijst’ is aanzienlijk. Een aantal genoemde projecten heeft in het verleden al aandacht gekregen of maakt onderdeel uit van bestaande denk- en werkprocessen. Zo heeft in 2014 adviesbureau Royal Haskoning / DHV een verkenning gedaan naar maatregelen op de route A73-Groesbeek (Ringbaan, Heumensebaan en Groesbeekseweg). In navolging daarvan zijn er ook maatregelen uitgevoerd. In 2016 heeft adviesbureau Grontmij (Sweco) onderzoek gedaan naar een fietspad tussen Molenhoek en Groesbeek. Ook is er onderzoek gedaan naar een nieuwe verkeersverbinding tussen de A73 en Groesbeek, zie hoofdstuk 6.8.

Projecten en maatregelen op kortere termijn
In overleg met het bureau BVA-Verkeersadviezen is gekeken en gewerkt aan een selectie van vier projecten die op kortere termijn aandacht behoeven Dit is vooral gebaseerd op objectief verkeerskundig inzicht, wat heeft geresulteerd in onderstaande tabel.

Selectie ‘Projecten en maatregelen’:

	Project + maatregel	**Doel**
5	Leefbaarheid langs de Groesbeekseweg in Mook en de Ringbaan en Heumensebaan in Molenhoek te verbeteren (routes A73)	
	Diverse maatregelen Heumensebaan bibeko (= binnen bebouwde kom)	Verbeteren leefbaarheid/veiligheid
	Diverse maatregelen Ringbaan bibeko	Verbeteren leefbaarheid/veiligheid
	Aansluiting Groesbeekseweg Bisseltsebaan	Verbeteren oversteekmogelijk-heden fietsverkeer
	Wegvak Bisseltsebaan - Bracamonteweg	Parkeeropgave
9	Verbeteren voorzieningen voor langzaam verkeer tussen Plasmolen en Middelaar in relatie tot bereikbaarheid OV-haltes N271 en recreatie-doeleinden Plasmolen	
	Diverse maatregelen Witteweg	Verbeteren toegankelijkheid lang-zaam verkeer/ verkeersveiligheid
	Diverse maatregelen Pastoorsdijk	Verbeteren verkeersveiligheid
10	Kwaliteitsverbetering van diverse looproutes naar station Mook-Molenhoek	
	Stationsstraat	Verbeteren toegankelijkheid voor voetgangers
11	Fietsroute Molenhoek - Groesbeek	
	Vrijliggend fietspad Heumensebaan bubeko (= buiten bebouwde kom)	Verbeteren verkeersveiligheid

Bron: rapport BVA Verkeersadviezen, Maatregelenpakket Mobiliteit – Uitvoeringsprogramma 2019-2022, bijlage 2, met enkele verschuivingen tussen de nummers 5 en 11.

De nummering in de tabel ‘Selectie’ is gelijk aan de tabel ‘concept Projectenlijst Mook en Middelaar’. In het bijgevoegde rapport van BVA (bijlage 2) wordt de tabel nader toegelicht. Hierbij wordt ingegaan op de achtergrond, probleemstelling en maatregelen. De rapportage is duidelijk en voorzien van foto’s en tekeningen. Het gaat te ver om deze informatie integraal of gedeeltelijk op te nemen in dit Mobiliteitsplan. In de rapportage van BVA is ook nog een tabel opgenomen met een ‘Overall maatregelenpakket’, hoofdstuk 2.3.

Kosten
Een vertaling van de maatregelen naar kosten is noodzakelijk om inzicht te krijgen in de financiële behoefte en haalbaarheid. Zijn er maatregelen die passen binnen beschikbare budgetten? Is er extra budget nodig, zo ja hoeveel? Moet er worden geprioriteerd? In de onderstaande tabel is de selectie van ‘Projecten en maatregelen’ verder beschreven en uitgewerkt.

Dit laatste vertaald in concreet beschreven maatregelen waarvan de kosten zijn geraamd. Zo is er een overzicht van de kosten, per maatregel, per weg of route en in zijn totaliteit. Het overzicht is per kern en is opgesplitst in 'doelen', waarbij opgemerkt dat deze tweeledig kunnen zijn of elkaar overlappen.

Kostenoverzicht projecten en maatregelen:

Versterken toekomstige wegenstructuur				
Waar	**Locatie**	**waarom**	**Wat**	**Raming kosten (excl BTW)**
Molenhoek	Ringbaan binnen bebouwde kom	Doorgaande route Groesbeek	Plateaus Heumensebaan en Esdoornlaan + verkleinen kruising	€ 52.650 ex. verlegging kabels en leidingen
			Twee asverspringingen	€ 27.675 ex. verlegging kabels en leidingen
			Voetpad tussen de Esdoornlaan en de Kuilseweg	€ 107.000 ex. verlegging kabels en leidingen
	Heumensebaan Binnen Bebouwde Kom	Ontmoedigen doorgaand verkeer	Verkleinen kruispunten Singel en Eikenlaan	€ 54.000 ex. verlegging kabels en leidingen
	Heumensebaan Buiten Bebouwde Kom	Doorgaande route Groesbeek	Aanliggend fietspad 2,50 m.	€ 554.802 ex. grondverwerving + compensatie natuur + verlegging kabels en leidingen
			Vrijliggend fietspad 3,00 m.	€ 380.520 ex. grondverwerving + compensatie natuur + verlegging kabels en leidingen
	Stationsstraat	Bereikbaarheid	Voetpad aan noordzijde tussen nummer 116 tot aan Lindenlaan	€ 33.750 ex. verlegging kabels en leidingen (opmerking: dient tot aan Singel te worden doorgetrokken)
Mook	Groesbeekseweg - Bisseltsebaan	Ontmoedigen doorgaand verkeer inrichten 30 km-h en 50 km-h	Asverspringing Mooksebaan + verleggen Bisseltsebaan + aanleg plaatsen	€ 193.150 ex. grondverwerving + compensatie natuurverlegging kabels en leidingen
			Vrijliggend fietspad tussen Bisseltsebaan en 1e wegversmalling	€ 93.350 ex. grondverwerving + compensatie natuur + verlegging kabels en leidingen

Vervolg: Kostenoverzicht projecten en maatregelen:

Maatregelen Verkeersveiligheid				
Waar	**Locatie**	**waarom**	**Wat**	**Raming kosten (excl BTW)**
Molenhoek	Spoorviaduct	Verbeteren verkeersveiligheid	Het verbreden van het spoorviaduct t.b.v. het langzame verkeer (onderdeel van het provinciale project 'Verbeteren Maaslijn')	€ 183.000 *
	Middelweg fietsoversteek	Verbeteren verkeersveiligheid fietsoversteek Ringbaan - Middelweg	Verkeersveiligheids-maatregelen in de vorm van natuurlijk sturen, optische versmalling, en drempel	Uitgevoerd **
Mook	Groesbeekseweg	Doorgaand Verkeer	Zie versterken toekomstige wegenstructuur	p.m.
Plasmolen	Witteweg	Verbeteren Verkeersveiligheid	Fietsstraat tot aan Heikantseweg (Rood) met rabatstrook	€ 425.250 ex. verlegging kabels en leidingen
			Fietsstraat tot aan Heikantseweg (Rood) zonder rabatstrook	€ 275.700 ex. verlegging kabels en leidingen
			Voetpad tot aan Heikantseweg	€180.583 ex. verlegging kabels en leidingen
Middelaar	Pastoorsdijk	Verbeteren Verkeersveiligheid	Aanbrengen verlichting	€ 50.000
			Drie verkeersplateaus + drempel realiseren	€ 79.650

* Betreft de gemeentelijk bijdrage aan het project (maatregel). In de raadsvergadering van 8 maart 2018 is een bedrag van € 183.000,- beschikbaar gesteld voor verkeersmaatregelen ten behoeve van het spoorviaduct aan de Heumensebaan.
** Gelet op de verkeersituatie ter plaatse is deze maatregel naar voren gehaald. Uitgevoerd voorjaar 2020. De extra maatregelen bij de oversteek / kruising (MaasWaalpad) zijn gebaseerd op het resultaat van het observatieonderzoek naar het verkeersgedrag ter plaatse.

Het totaalbedrag van de geraamde kosten, bedraagt **€ 1.446.995 exclusief BTW**. Dit bedrag is zonder de kosten die in het grijs staan weergegeven in de tabel. Zo is het bedrag voor de aanpassing van het spoorviaduct al ter beschikking gesteld en is het aanbrengen van de verlichting langs de Pastoorsdijk al gerealiseerd. Daarnaast is bij het optellen uitgegaan van een vrijliggend fietspad langs de Heumensebaan en bij de Witteweg van een fietsstraat met rabatstrook. In het totaalbedrag is geen rekening gehouden met kosten voor grondverwerving, natuurcompensatie en het verleggen van kabels en leidingen (zie tabel). Bij het verder inzoomen en uitwerken van de maatregelen (definitief ontwerp) worden deze zaken pas duidelijk.

Voor alle duidelijkheid: het totaalbedrag (€ 1.446.995) is niet volledig en betreft alleen de kosten van de selectie 'Projecten en maatregelen'. Het overzicht is vooral gericht op de fysieke ingrepen en ontbreken de kosten voor het implementeren van beleid en beheer(plannen). Zoals die ook staan genoemd in de 'Concept Projectenlijst Mook en Middelaar'.

Prioritering

Om meer inzicht te krijgen in de noodzaak van de maatregelen en als aanzet voor een Uitvoeringsprogramma met meerjarenplanning is aan BVA Verkeersadviezen gevraagd om de maatregelen te prioriteren. In het bijgevoegd rapport van dit bureau is de opzet en werkwijze van de prioritering nader beschreven. Het resultaat van de prioritering is uitgewerkt in een tabel (beoordelingsmatrix) en is als bijlage nr. 3 bijgevoegd.

Uit de matrix blijkt dat de realisatie van een fietspad langs de Heumensebaan (buiten de kom) de hoogste prioriteit heeft. Met deze maatregel is de grootste veiligheidswinst te boeken en vindt verbetering van het fietsnetwerk plaats. Dit leidt mogelijk weer tot een toenemend fietsgebruik, met als gevolg een positief effect voor het milieu. Overige maatregelen op de routes van en naar Groesbeek (Ringbaan, Heumensebaan en Groesbeekseweg) scoren gemiddeld tot laag, daarentegen de route Plasmolen-Middelaar (Witteweg) weer hoog. De matrix bevestigt bestaande inzichten, maar geeft ook zeker een nieuwe kijk op situaties.

In de matrix zijn de maatregelen op verschillenden doelstellingen (thema's) gewaardeerd. Aan de doelstellingen zelf is geen waarde toegekend ('gewicht'). Dit betekent dat alle doelstellingen even zwaar zijn meegewogen. De huidige toetsing is gedaan door derden en is goed voor het verkrijgen van een objectief beeld.

8. Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

8.1 Maatwerk - Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2021 – 2024

De uitwerking van 'Projecten en maatregelen' in het hoofdstuk hiervoor, is vooral gericht op fysieke maatregelen ten behoeve van de mobiliteit en de verkeersveiligheid. Voor een evenwichtig en doeltreffend resultaat is het minstens zo belangrijk om te kijken naar beleid- en beheeraspecten op deze terreinen. Kortom alle inspanningen en acties voor het in stand houden en waar mogelijk verbeteren van mobiliteit en de verkeersveiligheid. Een goed instrument hiervoor is het werken met een zogenaamd Uitvoeringsprogramma en dit wordt hierbij dan ook voorgesteld.

Het Uitvoeringsprogramma moet gezien worden in samenhang met:

- Collegeprogramma gemeente Mook en Middelaar, 'Op weg naar een duurzaam en samen redzaam Mook en Middelaar', d.d. 11 september 2018;
- Visie en doelen Trendsportal, gemeenteraad 8 maart 2018;
- Concept Projectenlijst, gemeenteraad 8 maart 2018 en hoofdstuk 7 'Van visie en inventarisatie naar doelen en maatregelen, Mobiliteitsplan Mook en Middelaar';
- Het programma 'Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid' Regio Arnhem en Nijmegen', 2019.

Het Uitvoeringsprogramma moet herkenbaar zijn, maar zeker ook haalbaar en realistisch. Dit geldt niet alleen voor de investeringen (kosten), maar men moet ook denken aan de benodigde (ambtelijke) capaciteit en eventuele procedures (tijdsduur).

In navolging van de hierboven geformuleerde uitgangspunten (kaders) is het onderstaande Uitvoeringsprogramma opgesteld. Dit met een doorkijk voor de planperiode 2021 tot en met 2024. Een aantal zaken heeft een continu karakter en kan het zijn dat zaken binnen de genoemde planperiode niet haalbaar zijn. Oorzaken hiervan kunnen zijn de hoge kosten, nog te ontwikkelen visie of te verwachten langdurige procedures.

Het overzicht is divers en bestrijkt meerdere doelen en beleidsvelden. Het programma is hier zo goed mogelijk naar opgesplitst, waarbij enige overlap niet is uit te sluiten of punt van discussie kan zijn.

Maatwerk

De fysieke 'Projecten en maatregelen' uit hoofdstuk 7 zijn afgestemd op de (lokale) inzichten en ontwikkelingen. Hierdoor is er mogelijk opnieuw geprioriteerd en kan het resultaat afwijken van hetgeen BVA Verkeersadviezen heeft opgesteld. De projecten en maatregelen zijn niet alleen beoordeeld op de al lopende processen en het collegeprogramma, maar er is ook gekeken naar (toekomstige) ontwikkelingen, complexiteit, benodigde onderzoeken, participatie, noodzakelijk partnerschap en procedures. Ook moet er een balans zijn in de financiële investeringen, zowel jaarlijks als in de totale planperiode.

In het volgende hoofdstuk 8.2, is het voorgestelde 'maatwerk' Uitvoeringsprogramma weergegeven. Door 'maatwerk' kunnen thema's en/of maatregelen wijzigen of worden beïnvloed, op onderdelen of in zijn geheel. Ook kunnen er zaken zijn toegevoegd, dit wel passend binnen de hierboven geformuleerde uitgangspunten (kaders). Het Uitvoeringsprogramma is niet 'in beton gegoten', maar is dynamisch.

8.2 Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Mook en Middelaar, 2021 – 2024

Het programma is hieronder schematisch uitgewerkt:

Samenwerking – beleid			
Wat	**Hoe**	**Wanneer**	**Kosten-inzet**
Door samenwerken inzicht en kennis verkrijgen op het gebied van mobiliteit.	Deelnemen aan het Regionaal Mobiliteitsoverleg (RMO) – Noord Limburg.	Continue proces / ad-hoc	tijd / kosten gedekt in exploitatie
	Deelnemen aan het platform 'Trendsportal', ontstaan uit het RMO.	Continue proces / ad hoc	tijd / kosten gedekt in exploitatie
	Deelnemen aan de regio Arnhem Nijmegen 'Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid'.	Continue proces / ad hoc	tijd / kosten gedekt in exploitatie
	Verkeerseducatie voor het basis- en voortgezet onderwijs in samenwerking met de scholen en ROVL.	Continue proces	tijd / kosten gedekt in exploitatie
	Openstaan voor kansen en mogelijkheden op het gebied van mobiliteit vanuit de regio Nijmegen (provincie Gelderland).	Continue proces / ad hoc	tijd
	Blijven deelnemen aan het regionale verkeersmodel, op basis van behoefte en het doen van verkeerstellingen.	Continue proces / ad hoc	tijd / kosten gedekt in exploitatie
	Met de betreffende (buur)gemeenten samenwerken aan het reguleren van de verkeersstromen van en naar Nijmegen.	Continue proces	tijd

Openbaar vervoer			
Wat	**Hoe**	**Wanneer**	**Kosten-inzet**
In stand houden, verbeteren en zo mogelijk uitbreiden openbaar vervoer.	Openstaan voor en anticiperen op ontwikkelingen en kansen op dit terrein.	continuproces / ad hoc	tijd
	In overleg blijven met de regio en de provincies Limburg en Gelderland.	continuproces / ad hoc	tijd
	Participeren in het werkproces van de aanbesteding van openbaar vervoer.	continuproces / ad hoc	tijd
	Onderzoek naar de mogelijkheid van aanvullende voorzieningen openbaar vervoer, bv. OV-fiets of deelfiets	2021	tijd
	Maaslijn. Blijvend aandacht vragen bij de concessieverlener (provincie Limburg) voor verbetering van de lijn. Specifiek: doorgang elektrificatie, verbeteren betrouwbaarheid en verhogen capaciteit.	continuproces / ad hoc	tijd
	Onderzoek naar de mogelijkheid om vervoersentiteiten (vormen) te 'verknopen' en/of te versterken.	Loopt, afronding 1e helft 2021	tijd / kosten gedekt in exploitatie

Duurzaamheid – verduurzamen Wat	Hoe	Wanneer	Kosten-inzet
Het verduurzamen van de mobiliteit.	Duurzaam vervoer gemeentelijke diensten en medewerkers. • gebruik duurzame vervoersvormen • stimuleren fietsen	continuproces / ad hoc	tijd / budget neutraal
	Oog hebben voor goede en veilige voorzieningen en verbindingen voor het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers).	continuproces / ad hoc	tijd
	Openstaan voor en anticiperen op ontwikkelingen en kansen voor het stimuleren en promoten van duurzaam vervoer. • gebruik MaasWaalpad • fietsen in zijn algemeenheid • deelvervoer	continuproces / ad hoc	tijd
	Ontwikkelen beleid voor laadpalen.	1de helft 2021	tijd

Beheer - kwaliteit verhardingen Wat	Hoe	Wanneer	Kosten-inzet
Het toegankelijk en functioneel houden van de gemeentelijke wegen en verbindingen.	Het beheren en onderhouden van de wegen (verhardingen), dit vanuit het Wegenbeheerplan.	continuproces (ad hoc en planmatig)	tijd / kosten gedekt in exploitatie
	Het beheren en onderhouden van de onverharde wegen. • opstellen onderhoudsplan.	continuproces 2de helft 2021	tijd / kosten gedekt in exploitatie
	Het beheren en onderhouden van de verkeersbruggen, dit vanuit het Onderhoudsplan bruggen.	continuproces (ad hoc en planmatig)	tijd / kosten gedekt in exploitatie
	Het op orde brengen en houden van de verkeersborden (toets: nut, noodzaak en kwaliteit). • inventarisatie en opstellen Beheerplan verkeerborden.	2021	€ 15.000

Versterken wegenstructuur - verkeersveiligheid

De thema's 'versterken wegenstructuur' en 'verkeersveiligheid' zijn gecombineerd verwerkt in het programma. De thema's kennen een grote mate van samenhang en hebben over het algemeen betrekking op de inrichting van de openbare ruimte. Hierbij zijn ook raakvlakken met de thema's 'leefbaarheid', 'openbaar vervoer' en 'duurzaamheid'.

De lay-out van deze thema's is afwijkend van de vorige en is meer toegespitst op de locatie en maatregel. Maatregelen die de bestaande en toekomstige wegenstructuur versterken. Zo ook maatregelen gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid, al dan niet ten gevolge van maatregelen voorkomend uit de versterking van de wegenstructuur.

Zoals bij de inleiding van dit hoofdstuk is beschreven, zijn de 'Projecten en maatregelen' afgestemd op de lopende en te verwachten inzichten en processen (maatwerk). Dit is zo goed mogelijk gedaan, echter neemt niet weg dat om welke reden dan ook, er altijd onzekerheden zullen zijn. Dit geldt zowel voor de maatregel als het jaar van realisatie.

8.3 Raakvlakken – aansluitende projecten

Een aantal vraagstukken en/of maatregelen behoeven extra aandacht en een toelichting. Dit door specifieke kenmerken, raakvlakken met andere ontwikkelingen of het voorstel van een andere (integrale) aanpak van de problematiek. Hieronder zijn deze uitgewerkt.

Spoorzone / Ecozone Molenhoek

Het voornemen is om de spoorzone aan de oostzijde van het station Mook-Molenhoek van bedrijfsbestemming om te zetten naar natuurbestemming. Hiermee komt de mogelijkheid van een nieuwe verkeersverbinding tussen de A73 en Groesbeek te vervallen en heeft dat zijn weerslag op de verkeerssituatie op de wegen van de bestaande routes (Groesbeekseweg in Mook en de Ringbaan en Heumensebaan in Molenhoek). Het omzetten van de bestemming raakt vele thema's in en in de directe omgeving van Molenhoek. Om dit inzichtelijk te krijgen wordt er dan ook gewerkt aan een gebiedsprogramma genaamd 'Ecozone Molenhoek'. Dit programma is nog in ontwikkeling en volgt in 2021 een separaat proces.

Het is een pallet van vraagstukken, maar zeker ook van kansen, zoals: *versterken natuurwaarden*, *inzet opbrengsten Natuurbegraven*, *ketenmobiliteit*, *leefbaarheid*, *bereikbaarheid*, *verkeersveiligheid* en het *versterken van hoogwaardige fietsinfrastructuur (stimuleren fietsgebruik en terugdringen autogebruik).* Kortom er zijn vele duurzaamheidsaspecten van toepassing.

Als gemeente alleen is het niet mogelijk om het gebiedsprogramma te realiseren. Het project is grensoverschrijdend en daarom is samenwerking met andere overheden en (maatschappelijke) organisaties noodzakelijk.

Ringbaan – Heumensebaan Molenhoek

Ondanks dat deze wegen niet bewegwijzerd zijn als de route van en naar Groesbeek, worden deze wegen wel als zodanig gebruikt door het (auto)verkeer. Op de wegen zijn in het verleden en recent diverse verkeersvoorzieningen aangebracht. Dit met wisselend succes en de conclusie, dat alle maatregelen ten spijt niet tot het gewenste verkeersgedrag heeft geleid. Nog meer plaatselijke aanvullende maatregelen wordt niet zinvol geacht en is het streven om te komen tot een duurzame en veilige inrichting van de gehele route. De inspanningen om dit te realiseren zien wij als onderdeel van de Ecozone Molenhoek. Dus stoppen met ad hoc (onsamenhangende) maatregelen en overgaan tot een integrale maatregel (oplossing). In dit uitvoeringsprogramma wordt dit dan ook voorgesteld en zijn de plaatselijke maatregelen komen te vervallen.

Fietspad Heumensebaan Molenhoek (buiten bebouwde kom)

De aanleg van een fietspad langs de Heumensebaan buiten de bebouwde kom scoort een hoge prioriteit (de hoogste). Het fietspad sluit aan op het al bestaande fietspad van de gemeente Berg en Dal (gerealiseerd in 2020). De aanleg is echter geen sinecure. Los van de hoge kosten moeten er meerdere onderzoeken plaatsvinden en procedures worden doorlopen. Ook grondverwerving is essentieel en naar alle waarschijnlijkheid ook de plicht van natuurcompensatie. Gelet op al deze zaken en de duur van het werkproces, is het op dit moment niet realistisch om de aanleg van het fietspad als concrete maatregel op te nemen in het programma. Voor meer informatie over de mogelijkheid van een fietspad is er nader onderzoek noodzakelijk. Gelet op de relatie en de raakvlakken, is het voorstel om dit onderdeel te laten uitmaken van de hiervoor genoemde 'Ecozone Molenhoek'. Dit sluit ook aan

op het streven om te komen tot een duurzame en veilige inrichting van de gehele route, zie passage hiervoor over de Ringbaan – Heumensebaan.

Witteweg, Plasmolen

Ook de Witteweg in Plasmolen – Middelaar is een onderwerp om bij stil te staan. Komen er nog inzichten uit het proces om de openbare ruimte in Plasmolen te verbeteren? Bijvoorbeeld vanuit het project Proef Plasmolen, als onderdeel van de Strategische agenda. Streven naar integraliteit, eenheid en synergie, dus afstemming is noodzakelijk. In Proef Plasmolen kan daarbij, indien nodig, rekening worden gehouden met de beoogde aanpak van de Witteweg (gedeelte Broekweg – Heikantseweg). Het tijdstip van de uitvoering is gesteld op 2022-2023. Gelet op alle andere lopende projecten in de gemeente en de bemensing ervan, is 2023 het meest reëel.

Totaaloverzicht projecten

De kernen en straten in het schema staan op alfabetische volgorde in onderstaande tabel.

Versterken wegenstructuur - verkeersveiligheid				
Kern	**Locatie**	**Maatregel**	**Prognose jaar van realisatie**	**Kosten**
Molenhoek	Heumensebaan (binnen bebouwde kom)	Niet over gaan tot de voorgestelde plaatselijke maatregelen en de weg (route) onderdeel te laten uitmaken van gebiedsprogramma ‘Ecozone Molenhoek’. Het verbreden van het bestaande spoorviaduct met een vrijliggend voet- / fietspad, maakt al onderdeel uit van het Verbeteren van de Maaslijn, uitvoering medio 2023.	2020-2023	Financiering via separaat werkproces, ‘Ecozone Molenhoek’.
	Heumensebaan (buiten bebouwde kom)	Voorstel om onderdeel te laten uitmaken van het gebiedsprogramma ‘Ecozone Molenhoek’.	2020-2023	Financiering via separaat werkproces, ‘Ecozone Molenhoek’.
	Ringbaan	Niet over gaan tot de voorgestelde plaatselijke maatregelen en de weg (route) onderdeel te laten uitmaken van het gebiedsprogramma ‘Ecozone Molenhoek’.	2020-2023	Financiering via separaat werkproces, ‘Ecozone Molenhoek’.
	Stationsstraat	Aanleg trottoir noordzijde, gedeelte Keizershof-Lindenlaan (bereikbaarheid station).	2021	€ 33.750 *
		Onderzoek noodzaak en mogelijkheden voor voorzieningen van voetgangers, gedeelte Middelweg-Rijksweg.	2021	€ 5.000
Mook	Groesbeekseweg	Onderzoek en opstellen van ontwerp om de situatie bij de komingang bij de kruising Bisseltsebaan te verbeteren (en directe omgeving). Doelen: verbeteren van de zichtbaarheid en oversteekbaarheid, verlaging rijsnelheid, parkeren, versterken ruimtelijke kwaliteit.	2021	€ 10.000

vervolg

Versterken wegenstructuur - verkeersveiligheid				
Kern	**Locatie**	**Maatregel**	**Prognose jaar realisatie**	**Kosten**
Middelaar	Pastoorsdijk	Snelheidsremmende maatregelen, verkeersplateaus en -drempels.	2021	€ 79.650 *
	Witteweg	Inrichten als fietsstraat, gedeelte Broekweg (camping Eldorado) tot Heikantseweg.	2022/ 2023	€ 325.000 *
		Aanleg voetpad, gedeelte Broekweg (camping Eldorado) tot Heikantseweg.	2022/ 2023	€ 130.000 *
Plasmolen	Rijksweg – N271	Herinrichting Rijksweg. Project in samenwerking met de provincie Limburg	2021/ 2022	Tijd en kosten gedekt in exploitatie

* Bedragen op basis van schetsontwerpen. Inclusief de kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht, exclusief eventuele kosten verlegging kabels en leidingen en btw.

De totaalkosten van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit zijn € 598.400 exclusief btw. Dat is € 848.595 lager dan het bedrag van het kostenoverzicht 'Projecten en maatregelen' uit hoofdstuk 7, bedrag groot € 1.446.995. Dit is vooral te verklaren door de route Ringbaan-Heumensebaan onderdeel te laten uitmaken van het gebiedsprogramma 'Ecozone Molenhoek'.

Het totaalbedrag van het Uitvoeringsprogramma is op € 15.000 na, toe te schrijven aan maatregelen op het terrein van 'Versterken wegenstructuur en verkeersveiligheid'. Op zich verklaarbaar. Het zijn vooral aanpassingen in de openbare ruimte, waarmee over het algemeen aanzienlijke kosten zijn gemoeid.

Opgemerkt dient te worden dat er binnen het bedrag geen rekening is gehouden met de kosten van de ambtelijke uren. Ook zijn er nog onzekerheden over eventuele (meer)kosten voor het verleggen van kabels en leidingen (nutsbedrijven). Het streven is om dit tot een minimum te beperken en met de uitwerking van de ontwerpen hier rekening mee te houden.

Beknopte toelichting

Ter verduidelijking zijn in onderstaand overzicht de gewijzigde maatregelen beknopt toegelicht.

Toelichting wijziging (keuzes – herprioritering)		
Kern	**Locatie**	**Maatregel**
Molenhoek	Ringbaan-Heumensebaan	De voorgestelde maatregelen op deze wegen (route) zijn niet opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. Route onderdeel laten uitmaken van het gebiedsprogramma 'Ecozone Molenhoek'. *Aanvullend* *Ten aanzien van een voetpad tussen de Esdoornlaan en Kuilseweg is er vanuit Molenhoek een burgerinitiatief voor een struinpad ter plaatse (aan de bebouwde zijde van Molenhoek, wordt begin 2021 gerealiseerd.*
	Stationsstraat	In de rapportage van BVA Verkeersadviezen staat genoemd dat er geen trottoir is tussen de Middelweg en Rijksweg. Het voorstel is om onderzoek te doen naar de noodzaak en mogelijkheden van een trottoir ter plaatse.

vervolg

Toelichting wijziging (keuzes – herprioritering)		
Kern	**Locatie**	**Maatregel**
Mook	Groesbeekseweg	De voorgestelde (vergaande) maatregelen bij en nabij de kruising Bisseltsebaan is niet opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. Op basis van huidig inzicht is het niet reëel om de uitvoering van de maatregelen nu op te nemen in het programma. Voor de maatregelen is partnerschap met meerdere partijen noodzakelijk (commitment, grondverwerving en financieel). Ook moeten er cruciale procedures worden doorlopen. Voor nu is het advies om het te beperken tot de komingang en onderzoek te doen naar de mogelijkheden.
Plasmolen	Witteweg	De voorgestelde maatregelen zijn gewijzigd opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. Het voorstel is om alleen het gedeelte van de Witteweg, tussen de Broekweg en de Heikantseweg in Middelaar uit te voeren als fietsstraat, dit in combinatie met aan één zijde een trottoir. De geraamde kosten van het voetpad zijn naar beneden bijgesteld, door een andere werkwijze / ontwerp. Het overige gedeelte van de Witteweg maakt onderdeel uit van het 'centrum Plasmolen' en er kunnen vanuit de lopende processen in dat gebied (Strategische Agenda) nadere inzichten komen over de functie en inrichting. Het is raadzaam om het onderhavig deel van de Witteweg later in te plannen. Mogelijk dat de hiervoor genoemde processen ook nieuwe inzichten opleveren voor dit deel van de weg, verbinding Plasmolen-Middelaar.

Uitvoeringsprogramma - financieel op planjaarniveau

Ter verduidelijking is hieronder een schema uitgewerkt van de kosten van het Uitvoeringsprogramma op planjaarniveau. Dit geeft een direct en beter inzicht in de financiële uitgaven en behoeften per jaar en in zijn totaal. Het overzicht is goed bruikbaar voor de invulling en consequenties van de gemeentelijke financiën.

Kosten Uitvoeringsprogramma per planjaar:

Inspanningen (maatregel) per kern / straat	**2021 €**	**2022 €**	**2023 €**	**2024 €**
Inventariseren en opstellen beheerplan verkeersborden	€ 15.000			
Mook - Groesbeekseweg (komingang)	€ 10.000			
Molenhoek - Stationsstraat (trottoirs)	€ 38.750			
Plasmolen - Middelaar - Pastoorsdijk (snelheidsmaatregelen) - Witteweg (deels herinrichting)*	€ 79.650		€ 455.000	
Totaal	€ 143.400	€	€ 455.000	€

* Aandacht voor tijdstip uitvoering, indien mogelijk en haalbaar, naar voren halen.

NB: De planjaren en maatregel(en) blijven een prognose, zie uitvoeringsprogramma 'Prognose jaar van realisatie'. Genoemde bedragen zijn inclusief kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht en excl. btw.

Ecozone Molenhoek

Het duurzaam en veilig inrichten van de Ringbaan en Heumensebaan in Molenhoek is niet met maatregelen opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. Het is zaak dat de aanpak van deze wegen niet naar de 'achtergrond' mag verdwijnen. De verkeerssituatie op deze wegen laat dit niet toe en de aanwonenden vragen al geruime tijd om maatregelen. Naast het specifieke verkeersvraagstuk zijn er ook kansen voor verbeteringen op andere terreinen. Het project Verbetering Maaslijn en de herbestemming van de spoorzone kunnen hierbij als spin-off werken.

De inspanning om te komen tot een gebiedsprogramma en de aanpak van de route, maken strikt genomen geen onderdeel uit van het Mobiliteitsplan, en zullen separaat worden gewaarborgd. De aanzet hiervoor is al gedaan in de Strategische agenda Mook en Middelaar 2019-2025 en met de Startnotitie Ecozone Molenhoek.

Vooruitlopend op het werkproces Ecozone Molenhoek is er al eerder globaal gekeken naar de mogelijkheden van het herinrichten van de route Ringbaan en Heumensebaan. Op hoofdlijnen is hierbij gedacht aan de volgende maatregelen en kosten (exclusief btw).

Locatie	Maatregel	Kosten
Kruising Ringbaan-Middelweg	De aanleg van een rotonde.	€ 400.000
Gedeelte Ringbaan-Heumensebaan (binnen de bebouwde kom)	Weggedeelte dusdanig vormgeven dat recht doet aan de (weg)functie en de leefbaarheid aan de route en omgeving.	€ 450.000
Spoorviaduct Heumensebaan*	Spoorviaduct verbreden met een voet- / fietspad.	€ 225.000
Heumensebaan (buiten bebouwde kom)	De aanleg van een aanliggend of vrijliggend fietspad, dat aansluit op het fietspad van Groesbeek.	€ 500.000

*Aanpak viaduct is opgenomen in de huidige scoop van het project Verbetering Maaslijn lijkt daardoor gewaarborgd, ook financieel. Ontwikkelingen hierbij nadrukkelijk volgen.

De maatregelen en kosten zijn indicatief en bedraagt het totaalbedrag € 1.575.000 exclusief btw. Het resultaat van het werkproces Ecozone Molenhoek zal uiteindelijk leidend en bepalend zijn. Gelet op de hoogte van de kosten, de te voeren procedures en grondverwerving is samenwerking met andere overheden en (maatschappelijke) organisaties noodzakelijk. Naast de inhoudelijke aspecten maakt dit een belangrijk onderdeel uit van het werkproces. Voor de haalbaarheid is dit onderdeel essentieel.

8.4 Aandachtspunten en overwegingen

Focus

De kans bestaat dat de focus komt te liggen op het bovenstaande overzicht, de inspanningen en maatregelen en de kosten hiervan. Dit doet geen recht aan het Mobiliteitsplan en het (volledige) Uitvoeringsprogramma. Het programma bestaat uit meer dan alleen de fysieke maatregelen in de openbare ruimte. Namelijk ook uit beleids-en beheeronderdelen en de hieruit voortkomende werk- en denkprocessen voor het in stand houden, versterken en verbeteren van de mobiliteit binnen de gemeente Mook en Middelaar.

Aandachtpunten / risico's

Ten aanzien van het Uitvoeringsprogramma zijn er een aantal aandachtpunten en risico's:

Capaciteit – bemensing:

- Er moet voldoende (ambtelijke) capaciteit zijn om de werkzaamheden op te pakken. Dit geldt voor de structurele beheer- en beleidszaken, maar ook de onderzoeken en maatregelen.

Raming kosten:

- Bij een aantal maatregelen bestaat de kans dat er kabels of leidingen moeten worden aangepast of verlegd. Dit wordt pas duidelijk in de ontwerpfase, mogelijk pas bij het definitief ontwerp. De kans is het meest reëel bij de maatregelen aan de Witteweg, het inrichten als fietsstraat in combinatie met de aanleg van een voetpad. Bij de overige maatregelen is de kans gering. Bij de kostenraming Witteweg kan er een bedrag worden toegevoegd voor eventuele werkzaamheden aan kabels en leidingen: € 20.000 exclusief btw.

Inwonersparticipatie:

- Een niet te vergeten aspect bij de verdere uitwerking van de maatregelen is inwonerparticipatie. Wat vindt de 'omgeving' ervan? De inbreng en ideeën van de aanwonenden en de overige belanghebbenden kunnen de plannen en/of planjaren beïnvloeden.

Periode voorbereiding – planning:

- Het advies is om een realistische planning aan te houden. Onderzoeken, procedures, inwoners-participatie en het proces van besluitvorming nemen nu eenmaal tijd in beslag. Een planning wekt nu eenmaal verwachtingen en moet uitstel zoveel mogelijk worden voorkomen.

Verbeteren Maaslijn:

- In het Uitvoeringsprogramma is opgenomen het verbreden van het spoorviaduct in de Heumensebaan in Molenhoek (een strook voor voetgangers en fietsers). Het is reëel om te stellen dat de aanpassing alleen in combinatie kan met het provinciale project Verbetering Maaslijn. Ontwikkelingen bij het verbeteren van de Maaslijn kunnen dus van invloed zijn op de uitvoering van de verbreding van het viaduct.

Financiële mogelijkheden 'gemeente-breed':

- Hoe verhouden de inspanningen en uitgaven van het Uitvoeringsprogramma zich tot de rest van de gemeentelijke verplichtingen en investeringen? De financiële armslag van de gemeente is niet oneindig. Zijn er andere wensen of verplichtingen met een hogere prioriteit dan het Uitvoeringsprogramma of onderdelen ervan, dan zullen er keuzes moeten worden gemaakt. Naast de financiën moet hier ook gedacht worden aan de grenzen van de ambtelijke capaciteit, in principe ook een geldkwestie.

Consequenties coronacrisis:

- De huidige coronacrisis kan van invloed zijn op maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Zoals ontwikkelingen die de visie op en hoe wij nu omgaan met mobiliteit kunnen beïnvloeden. Ook ten aanzien van de beschikbare financiële middelen in zijn algemeenheid en specifiek voor mobiliteit. Moet er worden bezuinigd of getemporiseerd? en zo ja, wat betekent dat voor de exploitatie en geplande projecten. De coronacrisis kan van invloed zijn op het voorgestelde Uitvoeringsprogramma in dit Mobiliteitsplan.

Uitbreiding bebouwing en mobiliteit:

- Er moet worden geanticipeerd op (bouw)ontwikkelingen. Hoe gering ook, ze genereren en vragen om mobiliteit. Mogelijk bieden ontwikkelingen ook kansen om zaken te verbeteren. De ontwikkeling Molenhoek Zuid-West (omgeving Spijkerweg) is een aanzienlijke uitbreiding en moet het aspect mobiliteit goed aandacht krijgen (o.a. bereikbaarheid en verkeersveiligheid).

Concreet lopende zaken:

- Op dit moment ligt er een aanzienlijke opgave om de centrumstraten in Mook aan te pakken. Dit op het gebied van onderhoud, functionaliteit, aansluiten op de nieuwe (bouw)ontwikkelingen ter plaatse en op het gebied van klimaatadaptatie.
- Tevens wordt er gekeken naar de mogelijkheid om de komende jaren de Kerkstraat en een deel van de Kanaalweg in Mook op te knappen. De onderhoudstoestand, functionaliteit en de ruimtelijke kwaliteit zijn onvoldoende bij deze wegen.
- Vanuit de gemeentelijke verantwoordelijkheid voor het stedelijk water en het terugdringen van de kans op wateroverlast, wordt verwacht dat de gemeente inzet op het afkoppelen van verhardingen, als onderdeel van de klimaatadaptatie. Dit zijn maatregelen die veel geld kosten.

9. Conclusie en aanbevelingen

9.1 Conclusie

Het Mobiliteitsplan past en sluit aan op beleidskaders en ambities van de gemeente Mook en Middelaar, zoals verwoord in hoofdstuk 5 van het plan.

Ter illustratie hiervan staan hieronder nogmaals aangehaald, de doelstellingen van de regionale visie van Trendsportal en de werksporen van het programma 'Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid' regio Arnhem Nijmegen.

Trensportal

- Verhogen kwaliteit van leven; mobiliteit, zodat iedereen mee kan doen.
- Verbeteren verkeersveiligheid; streven naar 0 verkeersslachtoffers.
- Aantrekkelijk mobiliteitssysteem; robuust, attractief en betrouwbaar.
- Ondersteunen Milieu- en Energietransitie; overschakelen op schone en stille mobiliteit.
- Verbeteren Ruimtelijk-Economische Bereikbaarheid.

Programma 'Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid' regio Arnhem Nijmegen

- Robuust wegennet.
- Betrouwbaar spoor.
- (HOV) voor iedereen.
- Aantrekkelijk fietsnetwerk.
- Schoon onderweg.
- Verkeersveilige omgeving.

Gelet op het aantal ongevallen in de gemeente is de verkeersveiligheid, zeker in zijn algemeenheid, geen punt van zorg. Er zijn geen zogenaamde blackspots en er is geen acute noodzaak om direct en/of grootschalig in te grijpen. Een aantal locaties en routes vragen wel aandacht en zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. De kruising Ringbaan-MaasWaalpad verdient aandacht en er zijn daarom (aanvullende) verkeersmaatregelen uitgevoerd (2de kwartaal 2020). De situatie ter plaatse wordt gevolgd.

Vanuit het vakgebied Verkeerskunde gezien, bestaat de kans op een gevoel van onveiligheid bij de inwoners (subjectief) en de daadwerkelijke (objectieve) verkeersveiligheid ter plaatse. Dit laatste aangetoond met onderzoek en (meet)gegevens. Dit is en blijft een lastige kwestie. Een verkeerssituatie waarbij de (weg)gebruiker zich volledig veilig waant, kan zelfs averechts uitpakken. De aandacht en alertheid kunnen hierbij afnemen, deze aspecten zijn belangrijk in het verkeer. Er zijn verkeerskundige inzichten die een onveilig gevoel koesteren ter bevordering van de verkeersveiligheid.

Zoals in het hoofdstuk hiervoor staat aangegeven mag de focus niet alleen liggen op 'verkeersveiligheid' en 'fysieke maatregelen'. De andere thema's in dit plan en specifiek in het Uitvoeringsprogramma zijn minstens zo belangrijk voor de mobiliteit en ondersteuning van de verkeersveiligheid. In het kader van Duurzaamheid zal de gemeente meer gaan inzetten op facilitering omtrent elektrisch rijden, kijken naar kansen en mogelijkheden van het combineren van vervoersstromen en -behoefte.

In het Uitvoeringsprogramma is geen jaarlijks werkbudget opgenomen voor het realiseren van beperkte ad hoc verkeersmaatregelen. Gelet op de behoefte kan dit een gemis zijn. Met een beperkt budget (bv. € 5.000) kan gehoor worden gegeven aan verzoeken of het doen van onderzoek.

In het Uitvoeringsprogramma zijn de inspanningen en maatregelen weergeven, al dan niet geprioriteerd. Het programma legt de basis voor investeringen en werkbudgetten, zij het met diverse onzekerheden. In die zin moet het programma als richtinggevend worden gezien, niet als 'in beton gegoten'. Nader onderzoek en verdiepingslagen zijn niet uitgesloten. Ook zijn om moverende redenen op dit moment diverse maatregelen in het programma buiten beschouwing gelaten. De totaalkosten bedragen € 598.400. Dit is een zeer aanzienlijk bedrag. Is dit financieel haalbaar voor de gemeente? Zijn er mogelijkheden voor subsidie? Aangezien deze zaken op dit moment niet honderd procent duidelijk zijn, moet er mogelijk op een later tijdstip keuzes worden gemaakt. Dit maakt dat een bepaalde mate van flexibiliteit noodzakelijk is, zowel op het niveau van de maatregelen, als in zijn totaliteit. De basis en de kaders van het Uitvoeringsprogramma zijn vastgelegd in dit MP, echter betreft het een (voortschrijdend) programma.

Hoe verhoudt het programma zich financieel tot de andere gemeentelijke plannen en investeringen? Disbalans hierin is een afbreukrisico voor de haalbaarheid (gemeente-breed). Het heeft dan ook de voorkeur om met een gemeentelijk investeringsplan te werken.

Het stuk geeft voldoende basis voor verdere gemeentelijke besluitvorming op het terrein van Mobiliteit, dit in samenhang met alle andere gemeentelijke wensen en (financiële) verplichtingen.

Ecozone Molenhoek
Het oppakken van het verbeteren van de (verkeers)route door Molenhoek is van belang en behoeft aandacht. Dit waarborgen met het werkproces Ecozone Molenhoek is een goed voorstel en kan na besluitvorming in gang worden gezet. Met de Strategische agenda Mook en Middelaar 2019-2025 en met de Startnotitie Ecozone Molenhoek is de aanzet hiervoor al gedaan.

9.2 Aanbevelingen
Deze aanbevelingen betreffen niet alleen Mobiliteit, maar ook de ondersteunde zaken om tot uitvoering en mogelijke optimalisatie(s) te komen. Een aantal zaken is ook al onderdeel van het Uitvoeringsprogramma. Het plan is voldoende uitgewerkt voor verdere besluitvorming.

- Doorgaan met uitvoering Duurzaam Veilig bij reconstructies en "werk met werk". De wegen in beheer bij de gemeente volgens die richtlijnen (her-)inrichten. De aandacht gaat daarbij specifiek uit naar de inrichting van de 30- en 60 km/u verblijfsgebieden.
- De huidige wegcategorisering toepassen t.b.v. de richtlijnen van duurzaam veilig en de uitvoering van de basiskenmerken erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen.
- Het verder samenwerken met de andere gemeenten in het RMO-gebied Noord-Limburg en de regio Arnhem Nijmegen, om de doelstellingen op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid te bewerkstelligen.
- Naast de samenwerking met de regio Noord-Limburg, ook afstemming zoeken met de Gelderse en Noord-Brabantse gemeenten.
- Aangehaakt blijven bij het Verkeersmodel van de regio Nijmegen en daar waar behoefte is verkeersmetingen uitvoeren.

- Het instemmen met een bijzondere, integrale buurtgerichte aanpak. Buurten die hun buurt verkeersveiliger willen maken, kunnen ondersteuning krijgen van VVN en kunnen uiteindelijk ook het Buurtlabel Veilig Verkeer van VVN verdienen. Samen met de gemeente en waar mogelijk de politie wordt bekeken hoe bepaalde verkeerssituaties veiliger gemaakt kunnen worden.
- Instemmen met de voorgestelde inrichtings-, verkeersveiligheids-, en verkeersmaatregelen.
- Inventariseren van de verkeersborden, om te komen tot een juiste en kwalitatieve goede aanduiding van de verkeerssituatie en -regels. Hierbij ook zeker kijken naar nut en noodzaak van verkeersborden.
- Blijvend aandacht hebben voor het verduurzamen van de mobiliteit.
- Volgen van ontwikkelingen en realiseren van beleid voor laadpalen.
- Invulling geven aan het Uitvoeringsprogramma.
- Een jaarlijks werkbudget voor ad hoc verkeersmaatregelen geeft slagkracht om kleine zaken op te pakken.
- Maatregelen uit het programma zoveel mogelijk combineren met een integrale aanpak van de wegen en omgeving. Kijken naar mogelijkheden voor een gebiedsgerichte aanpak of als onderdeel van projecten en/of programma's. Streven naar synergie.
- Kijken naar de mogelijkheden van het verkrijgen van subsidies en/of andere vormen van ondersteuning en partnerschap.
- Afstemmen programma's.

Bijlagen

Bijlage 1: Ongevalslocaties gemeente Mook en Middelaar, bron Viastat-Online.

Bijlage 2: Rapportage ‘Maatregelenpakket Mobiliteit’, BVA Verkeersadviezen, d.d. 31-10-2018.

Bijlage 3: Beoordelingsmatrix prioritering, BVA Verkeersadviezen, d.d. 31-10-2018.

Bijlage 4: Reactienota Concept Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021.