Reactienota – Eindrapport Lokaal verkeersonderzoek A73-Groesbeek

Schriftelijke vragenronde raadsfracties

Gemeente Mook en Middelaar

23 Januari 2023

Inleiding

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

Beantwoording ingebrachte aandachtspunten

DGP

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

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

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

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

PVDA

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

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

GroenLinks

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

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

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

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

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

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

VVD

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

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

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

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