

Zoals gebleken uit het verkeersonderzoek, op basis van verkeerskundige berekeningen en de opgehaalde lokale kennis en ervaringen, zijn er geen doorstromingsproblemen maar staat vooral de leefbaarheid op en nabij de huidige routes onder druk en is een serieus aandachtspunt. Het rapport geeft inzicht in de (on)mogelijkheden en de nut en noodzaak van de toe te passen maatregelen. Het betreffen voorstellen voor fysieke maatregelen, maatregelen die meer juridisch van aard zijn (bv. gesloten verklaring voor vrachtverkeer) en maatregelen die afstemming/afspraken in de regio behoeven over bouwen en mobiliteit (bereikbaarheid). De conclusie daarbij is dat het beëindigen van doorgaand verkeer op korte of middellange termijn niet realistisch is. Wel worden er door Sweco mogelijkheden gezien om het (toekomstige) doorgaand verkeer of de overlast hiervan te verminderen. Waarbij het naast oplossingen voor het doorgaand verkeer ook belangrijk is om duurzame oplossingen te voorzien voor het herkomst-/bestemmingsverkeer en het lokaal verkeer om zo het totale aandeel gemotoriseerd verkeer te laten dalen en de leefbaarheid te verhogen.

### **Fysieke maatregelen**

Deze maatregelen variëren van lokale (geringe) maatregelen die op de korte termijn zouden kunnen plaatsvinden, tot herinrichtingen van de wegen op de bestaande routes. De kosten van de herinrichtingen zijn in 2022 geraamd op een totaal van € 3.758.835 inclusief btw. De herinrichtingen kunnen niet los van elkaar worden gezien. Een autonome of gedeeltelijke aanpak zal niet leiden tot het gewenste resultaat. Ook zijn er voorstellen gedaan voor een nieuwe verkeersverbinding. De kostenindicaties hiervan variëren van 5 mln. tot 25 mln. euro.

Onderstaand een opsomming van de door Sweco benoemde fysieke maatregelen, met in het gekleurde kader steeds een inschatting van ons college over de haalbaarheid:

#### **Eénrichtingsverkeer invoeren op de Heumensebaan en Stationsstraat tussen de Oude Bovensteweg en Lindenlaan, waarbij het niet mogelijk is om vanaf het spoorviaduct/Lindenlaan richting het westen te rijden. Dit om het verkeer beter te spreiden over de bestaande wegen.**

- Het voorstel is om het éénrichtingsverkeer zo in te richten dat het mogelijk blijft voor gemotoriseerd verkeer om vanuit Molenhoek richting Groesbeek te rijden. Voor fietsers en hulpdiensten blijft rijden in beide richtingen op dit stuk mogelijk. Bijkomend is het dan wenselijk om ook op de Stationsstraat tussen de Oude Bovensteweg en de Lindenlaan éénrichtingsverkeer toe te passen. Dit om te voorkomen dat verkeer via de Stationsstraat gaat rijden. Daarnaast is, om te voorkomen dat verkeer toch illegaal de Heumensebaan in de richting van de A73 inrijdt, een aanpassing van het kruispunt Heumensebaan – Lindenlaan noodzakelijk. Indien voor deze oplossing wordt gekozen, dient ook de Lindenlaan heringericht te worden, naar een GOW30 voor het verwerken van doorgaand verkeer. Hierbij is extra aandacht benodigd voor de oversteekbaarheid ter hoogte van de stationsomgeving, de kruising met de doorfietsroute en de aansluiting op de Rijksweg. De deelraming uit 2022 voor enkel de herinrichting van de Lindenlaan bedraagt €166.000. De overige kosten zijn verder niet in beeld gebracht vanuit het rapport.

*De drie benoemde aandachtgebieden zijn in de ogen van het college duidelijke knelpunten bij het instellen van eenrichtingsverkeer en niet zomaar te negeren in het kader van de verkeersveiligheid. Een overzichtelijke aansluiting op de N271 (in afstemming met de provincie Limburg), een goede oversteekbaarheid bij het station en een veilige kruising met de doorfietsroute zijn bij hogere verkeersintensiteiten een vereiste. Een analyse en nadere uitwerking zouden de mogelijkheden hiervoor duidelijk kunnen maken en welke aanvullende financiering hiervoor benodigd is. Daarnaast blijkt uit het rapport dat in Molenhoek minimaal de helft van het*

*verkeer geen doorgaand verkeer is, maar herkomst-/bestemmingsverkeer of lokaal verkeer. Het invoeren van eenrichtingsverkeer zal er daarmee voor zorgen dat het lokale bestemmingsverkeer moet omrijden om op locatie te komen (extra vervoersbewegingen en uitstoot uitlaatgassen). Eenrichtingsverkeer leidt vaak tot snelheidsverhoging op het wegvak. Bij-effecten die de leefbaarheid in het overige deel van Molenhoek niet ten goede komen.*

*Diffuse verkeerstromen, met alle ongewenste gevolgen van dien, moeten worden voorkomen. Indien voor deze maatregel wordt gekozen is een nadere analyse en uitwerking noodzakelijk, ook voor eventuele aanvullende opties als venstertijden, een ontheffing voor bewoners en camera's met nummerbordherkenning. Ook capaciteit op handhaving zal benodigd zijn om het gewenste effect te bereiken en een verhoging van de gereden snelheid te voorkomen.*

**De Ringbaan in te richten als GOW30, de Heumensebaan als ETW30 en de Groesbeekseweg buiten de kern naar profiel B1 uit fietsontwerpwijzer met 50 km/h.**

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

De GOW30 is een nieuwe wegcategorie binnen Nederland, bedoelt om de zogenoemde grijze wegen (wegen met zowel een verblijfs- als verkeersfunctie) verkeersveilig vorm te geven. Er bestaan nog geen landelijke richtlijnen voor de inrichting van GOW30-wegen, maar een smal wegprofiel, het creëren van meer ruimte voor fietsers en het instellen van voorrang op de GOW30 zijn belangrijke kenmerken om de maximumsnelheid van 30 km/uur af te dwingen. Voor de Heumensebaan geldt dat het aan te raden is om deze, door de omgeving, het beschikbare wegprofiel en de oversteekbewegingen, in te richten tot volwaardige ETW30. Ondanks dus dat deze weg ook een gebiedsontsluitende functie heeft. Dit omvat het gericht verminderen / verwijderen van de zebrapaden (deze geven schijnveiligheid), het verder accentueren van de kruispuntvlakken, het eventueel toepassen van verhoogd parkeren en aanbrengen van meer groen. Met betrekking tot het gericht verminderen van zebrapaden is het aan te raden om ter hoogte van de kruising met de Singel een goed uitgeruste voetgangersoversteek te voorzien met een middengeleider zodat het oversteken in twee fasen kan gebeuren.

Voor de Groesbeekseweg is het voorstel buiten de kern om de weginrichting aan te passen naar 50 km/uur. Het advies is hierbij om profiel B1 uit de Fietsontwerpwijzer van het ASSV toe te passen. Dit houdt in dat de rijlopers teruggebracht worden tot 5,5 meter en de fietsstroken aan beide zijden worden verbreed naar 2 meter. Het toepassen van een asmarkering wordt afgeraden, aangezien dit een hogere snelheid suggereert. Verder kunnen versmallingen worden toegepast, waarbij ter hoogte van de versmallingen het fietsverkeer om de versmalling heen wordt geleid. De deelramingen uit 2022 voor deze herinrichtingen bedragen voor de Ringbaan €1.016.000, de Heumensebaan €944.000 en de Groesbeekseweg €882.000.

Aanvullend is door Sweco geconcludeerd dat er bij herinrichting kansen zijn om de leefbaarheid te vergroten als wordt gekozen voor geluidbeperkende materialen, geluidsmuren in de grond, stiller asfalt en het toepassen van woninggebonden maatregelen (o.a. woningisolatie en het plaatsen van geschikte ramen). Op de Groesbeekseweg is er nog de mogelijkheid om de plateaus van klinkers te vervangen naar plateaus in asfalt om zo het geluid te reduceren. Dit kan in de basis leiden tot een snelheidsverhoging, maar dit zal beperkt zijn doordat het in deze situatie kleine

oppervlakken betreft. Een laatste optie is het bergopwaarts bevorderen van de snelheid voor vrachtwagens. Dit door de plateaus bij de 30 km-grens in Mook aan te passen, zodat vrachtwagens nog enige snelheid kunnen behouden. De beschikbare deelramingen uit 2022 voor de aanvullende maatregelen zijn; voor het aanbrengen van een geluidswal €75 per m2, voor het vervangen van klinkers naar asfalt op de kruising Groesbeekseweg x Generaal Gavinstraat €23.000 en het aanpassen van de dubbele oversteek Heumensebaan x Singel met de optie voor een verplaatsbare middengeleider of permanente middengeleider incl. verwijderen markering, nieuwe deklaag en nieuwe markering €6.000 of €30.000. Deze aanvullende ramingen zijn geen onderdeel van de eerder benoemde bedragen voor de herinrichtingen van de wegen.

*Zoals door Sweco wordt opgemerkt resulteren de herinrichtingen niet in een vermindering van het aandeel verkeer op de betreffende wegen. Waarmee het dus geen oplossing is voor de daadwerkelijk oorzaak van de overlast die wordt ervaren, maar eigenlijk symptoombestrijding is gepaard gaande met aanzienlijke investeringskosten. Zeker de verwijdering van de oversteekplaatsen kan in het veiligheidsgevoel en de acceptatie van de maatregelen onwenselijke gevolgen hebben. Het is de vraag of met de herinrichting de klachten worden verholpen en hoe de bewoners aankijken tegen de voorgestelde herinrichting. Zoals het verwijderen van de zebra's. De bewoners hechten daar grote waarde aan. Daarnaast vraagt de uitvoering van deze maatregelen om een zeer grote investering, die in totaliteit opgepakt moet worden. Immers een autonome of gedeeltelijke aanpak zal niet leiden tot het gewenste resultaat. Deze betreffende wegen staan daarbij ook niet op de planning voor (groot) onderhoud. Waarmee er momenteel dus geen werk met werk gemaakt kan worden.*

#### **Het verleggen van de komgrens op de Groesbeekseweg naar de bebouwde kern**

- Door de komgrens op de Groesbeekseweg te verplaatsen kan de geloofwaardigheid en attentiewaarde van de maximale snelheid in de kern verhoogt worden. Hiermee wordt de snelheidslimiet tussen de begraafplaats en 't Zwaantje verhoogd naar 60 km/uur. De deelraming uit 2022 voor het verplaatsen van de komgrens incl. 2 nieuwe snelheidsborden bedraagt €810.

*De huidige komgrens is gezien het veranderende wegbeeld en de omgeving nabij 't Zwaantje niet onlogisch. Met name in de weekenden steken veel recreanten deze weg over waarbij gemotoriseerde verkeer met een te hoge snelheid als onveilig wordt ervaren. Met de verplaatsing van de komgrens naar de huidige locatie is destijds de snelheid teruggebracht naar 50 km/uur. Hiermee is het gebied ter hoogte van het 't Zwaantje aantrekkelijker gemaakt voor inwoners en bezoekers. Daarnaast heeft in 2022, om de snelheidsovergang extra te benadrukken, een herinrichting plaatsgevonden van de komingang. Samen met omwonenden en andere betrokkenen is het wegontwerp gemaakt, waarmee de herkenbaarheid van de weg als bebouwde kom is verbeterd en het rijgedrag en de verkeersveiligheid positief zijn beïnvloed. Het college is daardoor terughoudend in het opnieuw verleggen van de komgrens. De verplaatsing is immers, destijds, een bewuste keuze geweest.*

#### **Het aanleggen van een nieuwe verbinding**

- Ten slotte heeft Sweco de uitbreiding van de bestaande infrastructuur onderzocht. Hierin is variant 5a (light), als meest haalbare variant uit een eerder onderzoek, ook meegenomen. Sweco ziet deze variant als een verplaatsing van het probleem en is van mening dat er geen nieuwe capaciteit aangelegd hoeft te worden als er nog capaciteit beschikbaar is op de Lindenlaan. Het enige voordeel van variant 5A, ten opzichte van de Lindenlaan is dat er een tweede alternatief is voor het vrachtverkeer dat nu enkel door de kern van Mook rijdt.

Vanuit verkeerskundig oogpunt en de ervaren problematiek is het volgens Sweco logischer om een nieuwe verbindingsweg vanaf het kruispunt N844 – N271 via de provinciegrens richting de Rijlaan te leiden of een nieuwe verbindingsweg via de noordwestkant van Mook te leiden. Deze alternatieven zijn effectiever en spelen beter in op de behandelde problematiek.

*Hetgeen duidelijk naar voren komt uit het onderzoek, is dat Sweco geen voorstander is van het aanleggen van een nieuwe verkeersverbinding. De wel gedane suggesties voor nieuwe verbindingen om Molenhoek en Mook heen, zijn beperkt uitgewerkt en niet objectief onderbouwd. In het amendement van 16 maart 2023 is door uw raad gevraagd om een structurele oplossing. Het college is van mening dat een verdere uitwerking pas realistisch is als er zicht is op regionaal partnerschap.*

*Bij een structurele oplossing in de vorm van nieuwe infrastructuur moet rekening worden gehouden met de aanwezige natuurwaarden, het voorkomen van een verschuiving van de verkeersproblematiek en uitvoering van de motie Spoorzone. Daarnaast is het verkrijgen van de benodigde financiering voor een nieuwe verkeersverbinding lastig en nu niet realistisch in het geval financiële ondersteuning vanuit de regio uit blijft.*

### **Niet fysieke maatregelen**

Deze voorstellen gaan vooral over de regionale verkeersstromen. Zaken die als belanghebbenden met de buurgemeenten moeten worden afgestemd. Vaak hebben deze ook een juridische grondslag.

Onderstaand een opsomming van de door Sweco benoemde niet fysieke maatregelen, met in het gekleurde kader steeds een inschatting van het college over de haalbaarheid:

#### **In gesprek gaan met de gemeente Berg en Dal en de regio**

- **Fietsstimulering / Mobiliteitsmanagement:** zorgen voor meer verplaatsingen per fiets (ook binnen de gemeente). Dit speelt in op 20-25% van de verplaatsingen die nu per auto worden gemaakt tussen Groesbeek en Mook en Middelaar. Daarnaast is door Sweco voorgesteld een nader onderzoek uit te voeren naar de potentie van het verkeer tussen Cuijk en Nijmegen voor het uitvoeren van gerichte mobiliteitscampagnes.

*Het stimuleren van fietsgebruik is iets waar wij als gemeente al op inzetten. Ook in onze regionale samenwerkingen binnen de Groene Metropoolregio (GMR) en Trendsportal. Binnen de GMR en specifiek het Zuidflank-overleg, komen de opties ter sprake voor een goede doorstroming in de Zuidflank van Nijmegen. Hier worden ook Trendsportal en de gemeente Land van Cuijk bij aangehaakt. Daarnaast onderzoeken we, zoals toegelicht in de raadsmemo, ook de haalbaarheid en financiering van de aanleg van een fietspad op de Heumensebaan (buiten de bebouwde kom) in aansluiting op het fietspad in Groesbeek. Indien de uitvoering hiervan haalbaar wordt geacht volgt een afzonderlijk voorstel aan uw gemeenteraad.*

- **Woningbouw:** in de woningbouwopgave invloed uitoefenen op het toewijzen van bewoners op basis van verplaatsingsgedrag. Dit om het aantal doorgaande bewegingen te beperken.

*Het toewijzen van woningen op basis van verplaatsingsgedrag (bijvoorbeeld op basis van woon-werkafstanden) is in de praktijk niet realistisch gelet op de woningbouwopgave in de regio. Bovendien werkt het discriminerend als op basis van verplaatsingsgedrag woningen worden toegewezen. Deze optie wordt niet verder onderzocht of uitgevoerd.*

- **Vrachtverkeer:** afspraken maken in verband met vergunningverlening aan (vrachtwagenaantrekkelijke) bedrijven. Het aantal bedrijven beperken of bij vergunningverlening voorwaarden stellen aan venstertijden, routes en type vrachtwagens. Een ander middel dat Sweco voorstelt is het instellen van een vrachtverbod of een geslotenverklaring op de Groesbeekseweg. Dit is van invloed op 70 tot 75 zware vrachtwagens per werkdag.

*Lastig uitvoerbaar. Het stellen van voorwaarden heeft immers invloed op het vestigings- en ondernemersklimaat van de buurgemeente. Daarnaast moet dit dan ook gehandhaafd worden. Het instellen van een geslotenverklaring is juridisch gezien lastig en heeft een hoog NIMBY gehalte. Buurgemeenten, als belanghebbenden, zullen hier naar verwachting succesvol bezwaar tegen maken, omdat de daarmee samenhangende verschuiving van de problematiek hun belangen zal schaden. Dit betreffen dus ook maatregelen die wij zonder medewerking, moeilijk af kunnen dwingen.*

- **Bebording:** aanpassen door de route naar Venlo in Groesbeek, via Milsbeek te laten verlopen en dit ook digitaal door te voeren bij het gebruik van navigatiesoftware.

*Nu nog lastig te realiseren, zeker in combinatie met (zwaar) vrachtverkeer. Bij de ronde door de regio, heeft de gemeente Gennep duidelijk aangegeven dat voorzichtigheid en terughoudendheid is geboden bij het leiden van zwaar verkeer door Milsbeek. Zolang de rondweg aldaar nog niet is gerealiseerd, is dit voor Gennep niet bespreekbaar. Dit is van belang omdat de huidige route door een gebied loopt met voornamelijk langzaam verkeer. Op de korte termijn is dit dus niet bespreekbaar en zal het geen oplossing zijn.*