

## Reactienota - Concept Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021



*Gemeente Mook en Middelaar*

## Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	2
2. Hoofdaanpassingen naar aanleiding van reacties .....	3
3. Beantwoording ingebrachte aandachtspunten .....	4
2.1 Algemeen en tekstueel .....	4
2.2 Beleidsmatige aspecten.....	8
2.3 Uitvoeringsaspecten .....	11
2.4 Langzaam verkeer .....	12
2.5 Openbaar vervoer.....	13
2.6 Elektrisch vervoer .....	15
2.7 Verkeersroute A73 – Groesbeek / Ecozone Molenhoek.....	16
2.8 Ringbaan / Heumensebaan .....	25
2.9 Groesbeekseweg.....	37
2.10 Rijksweg N271 .....	39
2.11 Witteweg / Pastoorsdijk .....	40
2.12 Stationsstraat.....	41
2.13 Veldweg .....	43
2.14 Rivierzone.....	44
2.15 Schildersweg .....	48
2.16 Singel.....	49
Bijlage 1: Overzicht van indieners .....	51

## 1. Inleiding

Het Mobiliteitsplan (MP) 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 MP is de huidige stand van zaken met betrekking tot mobiliteit en de verkeerssituaties in Mook en Middelaar in beeld gebracht. Dit zowel op regionaal als lokaal niveau. Er is 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 Mook en Middelaar. Het resultaat hiervan is als input meegenomen bij de totstandkoming van het Mobiliteitsplan.

Op grond van een analyse van het vorige beleidsplan, bestaande visies, onderzoeken, wensbeelden en input vanuit inwoners en groeperingen is in het MP 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. Nadat de opmerkingen van de stakeholders zijn geïnventariseerd en verwerkt zal het plan ter besluitvorming worden voorgelegd aan respectievelijk het college van B&W en de gemeenteraad van Mook en Middelaar.

N.B. De genoemde paginanummers in de reactienota hebben betrekking op de versie van het concept Mobiliteitsplan Mook en Middelaar van 30-06-2020, welke ter inzage heeft gelegen.

## 2. Hoofdaanpassingen naar aanleiding van reacties

De ingediende reacties gaven de aanleiding verbeteringen aan te brengen in het Mobiliteitsplan. De hoofdaanpassingen zijn:

- Inwonertal actualiseren naar 1 januari 2020, pagina 8.
- Opnemen van actuelere cijfers over de verkeersveiligheid in de gemeente, pagina's 14 t/m 17.
- De tekst bij parkeren aanvullen met: Behoudens enkele meldingen, is het aantal klachten bij de gemeente beperkt, pagina 17.
- Toevoegen van de aandachtspunten op de thema's fiets, parkeren en verkeersveiligheid aan de opsomming, pagina 19.
- Tekst onder duurzaam vervoer medewerkers actualiseren met de nieuwe aanbesteding, pagina 33.
- Het specifiek benoemen van de onmogelijke opgave schrappen en deze punten enkel opnemen als aandachtspunten welke meegenomen kunnen worden in de overweging, pagina 40.
- De zin: "Op basis van de toelichting zit de opzet van de methode goed in elkaar" schrappen, pagina 40.

Hoofdaanpassingen ter verbetering of op basis van recente ontwikkelingen:

- Nummer buurtbuslijn wijzigen naar 564 i.p.v. 164, pagina 13.
- Tekst snelfietsroute actualiseren, pagina's 13 en 30.
- Stuk opnemen over de Verstedelijkingsstrategie AN Food Valley en de daaruit voortkomende mobiliteitsopgave, pagina 22.
- Tekst over gebiedsprogramma 'Ecozone Molenhoek' actualiseren in het MP.

### 3. Beantwoording ingebrachte aandachtspunten

Onderstaand zijn de ingebrachte aandachtspunten vanuit de reacties opgenomen. Hierbij gaat het zowel om de ontvangen reacties op de herziene huidige versie als om de reacties op de versie uit 2019. In de tweede helft van 2019 is namelijk al een versie van het concept rondgestuurd. Het proces is toen onderbroken, door onder andere de concretisering van de samenwerking met Arnhem Nijmegen en raakvlakken met andere gemeentelijke en provinciale projecten.

In totaal gaat het bij de binnengekomen reacties om 25 verschillende indieners die in één van beide of beide jaren hebben gereageerd. De reacties zijn voorzien van een unieke code en puntsgewijs samengevat in verschillende aandachtspunten. De aandachtspunten zijn onderverdeeld op thema en niet op indiener. Op deze wijze wordt inzichtelijker gemaakt welke thema's in welke mate aan de orde zijn gekomen. Per aandachtspunt bestaat de code uit; een willekeurige letter voor de indiener, het jaartal van de versie van het mobiliteitsplan waarop het aandachtspunt betrekking heeft en de nummering van het aantal aandachtspunten van de betreffende indiener (vb. A.2020.1). Wanneer ingediende aandachtspunten vergelijkbaar zijn, zijn deze van één reactie voorzien, om te veel herhaling te voorkomen.

#### 2.1 Algemeen en tekstueel

Code	Aandachtspunt	Reactie
B.2019.1	Indiener geeft aan dat veel tekst wordt besteed aan proces, beschrijving huidige situatie en lopende plannen en beleidskaders en -voorstellen. Een MP wekt de indruk dat met name plannen en maatregelen worden beschreven. In dit MP hebben de plannen en maatregelen tekstueel niet de meeste aandacht gekregen.	Het klopt dat er in het MP ook veel aandacht is voor het proces, de huidige situatie en de beleidskaders, voorstellen en ambities. Deze opbouw en indeling vinden wij logisch, omdat voor het formuleren van doelen en maatregelen, informatie over de huidige situatie als uitgangspunt en de bestaande kaders en ambities noodzakelijk zijn.
B.2020.2	Indiener geeft aan dat in het MP uitvoerig wordt ingegaan op het proces, de huidige situatie en de beleidskaders en ambities. De echt concrete plannen komen pas in hoofdstuk 7 en 8 naar voren en vormen daarmee maar een klein onderdeel van het document. De verwachting, van de indiener, was dat de doelen en maatregelen en het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit uitgebreider beschreven zouden worden en dat de inleidende hoofdstukken meer beknopt gehouden zouden worden.	Het uitvoeringsprogramma moet ook gezien worden als een resultaat dat voortkomt uit deze onderdelen en daarmee als één geheel. In het uitvoeringsprogramma is vervolgens geprobeerd de inspanningen en maatregelen zo concreet mogelijk, ook op buurt- en straatniveau, aan te geven. Wij denken daarmee dat het plan voldoende in evenwicht is.
S.2020.1	Indiener geeft aan dat het stuk duidelijk niet is geschreven voor burgers. Als burger is het perspectief namelijk de problematiek in de eigen buurt en wijk en niet de gemeente. Uiteraard snapt indiener dat vanuit politiek en financieel oogpunt het gemeentelijk niveau van belang is, maar dat zou kunnen door een hoofdstuk aan het begin te	

	maken waarin alle beleidsuitgangspunten staan en een aan het einde waarin alle voorstellen zijn geprioriteerd.	
H.2019.7	Indiener geeft aan dat het MP het resultaat is van veel plak en knipwerk van onderzoeken uit het verleden en hierdoor slecht te lezen is. De uitkomst geeft geen duidelijke visie waarop beleid voor de toekomst kan worden afgestemd. Indiener houdt veel vragen en opmerkingen over na het lezen. Het plan bevat teveel irrelevante informatie terwijl de uitkomst niet helder is. Indiener is bereid als stakeholder om samen met andere stakeholders te participeren in een MP dat helder weergeeft waar de gemeente voor staat en naar toe wil. Dit staat buiten de vraag of hier voldoende middelen voor vrijgemaakt kunnen worden. De gemeenteraad van kan dan pas de juiste beslissingen nemen als zij goed zijn geïnformeerd.	
B.2020.3	Indiener vraagt om een goede samenvatting. In de vorm van een verkorte versie van het document, met als bedoeling de hoofdpunten uit het plan uit te lichten. De lezer krijgt in een of twee pagina's de kern van het plan te lezen. In de samenvatting van het Concept MP wordt volgens indiener niet de kern van het plan beschreven, namelijk de doelen en maatregelen en het Uitvoeringsprogramma.	De kern van het plan is meer dan enkel de doelen, maatregelen en het uitvoeringsprogramma. Er dient namelijk ook duidelijk gemaakt te worden wat het bestaande uitgangspunt is en welke kaders en ambities van toepassing zijn. Wij denken dat de huidige samenvatting daarmee een verkorte weergave is van het plan en het proces, zonder al te veel informatie letterlijk te herhalen.
B.2019.4	Indiener geeft aan dat de tabel op pagina 31 een logische lijst lijkt van 15 projecten in de gemeente. Maar dat onvoldoende duidelijk wordt gemaakt hoe deze tot stand is gekomen en welke mogelijke projecten de lijst met 15 stuks niet hebben gehaald.	In de herziene versie is de tabel opgenomen op pagina 36, het betreft de 'Concept Projectenlijst Mook en Middelaar'. De projectenlijst is de aanzet (het vertrekpunt) om te komen tot de maatregelen. De totstandkoming van de tabel is op dezelfde pagina aangegeven. Op basis van opgehaalde en ontvangen informatie van bewoners en dorpsraden, reeds eerder ontvangen meldingen, constatering, lopende kwesties en uitgevoerde onderzoeken. De informatie is zoveel mogelijk gebundeld en heeft geresulteerd in 15 'projecten'. Er zijn geen kwesties (projecten) afgevallen. De Concept projectenlijst is op 8 maart 2018 behandeld in de gemeenteraad van Mook en Middelaar.
B.2019.5	Indiener geeft aan dat op pagina 32 de tabel wordt ingedikt tot 4 projecten die op kortere termijn aandacht behoeven. De stap van de langere lijst van 15 stuks naar de kortere lijst van 4 stuks wordt voor de indiener niet duidelijk gemaakt. De redenen waarom bepaalde projecten wel en andere projecten niet in de selectie zijn opgenomen blijven achterwege.	Op pagina 37 in de herziene versie, staat de tabel 'Selectie Projecten en maatregelen'. De tabel is afgeleid uit de hiervoor genoemde 'Concept projectenlijst Mook en Middelaar'. Voor het maken van de selectie, is in overleg met het bureau BVA-Verkeersadviezen gekeken welke projecten en maatregelen nu werkelijk aandacht verdienen, gebaseerd op objectief verkeerskundig inzicht. De gemaakte selectie is naar onze mening heel herkenbaar en sluit aan op bekende klachten en wensen. In bijlage 2 van het MP wordt in het rapport van BVA de tabel ook nader toegelicht.

B.2019.6	<p>Indiener geeft aan dat op pagina 33 een kostenoverzicht wordt gegeven waarin 10 locaties worden genoemd. Sommige van deze locaties komen terug in de voorgaande selectie van 4 projecten, maar er worden ook nieuwe locaties genoemd. Het zou, volgens indiener, logischer zijn om de overzichten op elkaar te laten aansluiten. Dus van een lange lijst met veel projecten naar een kortere lijst met projecten die als eerste de aandacht behoeven en vervolgens daarvan een kostenoverzicht op te stellen.</p>	<p>De 'Selectie Projecten en maatregelen' is uitgewerkt in een overzicht op woonkern en straat, in de herziene versie op pagina 38 en 39. Hierdoor zijn de voorgestelde maatregelen herkenbaar en duidelijk. Alle genoemde woonstraten en maatregelen sluiten aan op het overzicht 'Selectie Projecten en maatregelen', er worden daarmee dus geen nieuwe locaties genoemd, in het kostenoverzicht.</p>
B.2020.15	<p>Indiener geeft aan dat in paragraaf 4.1 de verkeersveiligheid in de gemeente wordt beschreven. De conclusie wordt getrokken dat het aantal geregistreerde ongevallen op het beheergebied van de gemeente geen aanleiding geeft tot grote zorgen op het gebied van verkeersveiligheid.</p> <p>Indiener is van mening dat deze conclusie niet getrokken kan worden. Ten eerste omdat de meest actuele periode, vanaf Q1 2019 tot heden, buiten beschouwing is gelaten. Daarnaast is het aantal verkeersongevallen beperkt, 143 stuks in de beschouwde periode, maar een vergelijking met een vergelijkbare situatie ontbreekt, waardoor een oordeel over het relatieve aantal ongevallen niet te trekken is. Tenslotte worden niet alle ongevallen geregistreerd, waardoor er dus geen compleet beeld is van het totale aantal ongevallen. Verderop in het plan in paragraaf 6.2 (pagina 26) wordt gesteld dat het aantal ongevallen is gedaald. Dit blijkt niet uit de eerder in paragraaf 4.1 gepresenteerde grafieken. Met name in Q2 2018 is het relatieve aantal verkeersslachtoffers hoog. Theoretisch kan het zijn dat het aantal ongevallen is afgenomen, maar dat daarbij een hoger aantal verkeersslachtoffers is gevallen.</p> <p>In het rapport wordt aangegeven dat er geen ongevallen meer zijn geweest op Ringbaan/Middelweg kruispunt. Dit is volgens indiener niet juist. Wellicht zijn deze niet bij de politie gemeld maar er hebben zich nog kleine ongevallen voorgedaan.</p>	<p>Wij zijn van mening, op basis van de ongevalgegevens, dat de verkeersveiligheid geen groot zorgpunt is. Op basis van het aantal ongevallen, zijn op de kruising Ringbaan-Middelweg, al aanvullende maatregelen genomen. Wij gaan kijken of er actuelere cijfers beschikbaar zijn en zullen deze opnemen in het MP. De vergelijking met een vergelijkbare situatie is gemaakt, aangezien wordt vergeleken met de cijfers in eerdere jaren. Daarnaast is een minpunt van dergelijke cijfers, dat niet alles geregistreerd wordt, dit wordt ook benoemd in het MP. Het bieden van een compleet beeld is daarmee vrijwel onmogelijk, de geregistreerde ongevallen bieden echter wel een goed houvast om ons op de baseren. In paragraaf 6.2 gaat het specifiek over een daling van het aantal ongevallen binnen de erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen.</p> <p><i>Aanpassing in MP:</i> Opnemen van actuelere cijfers over de verkeersveiligheid in de gemeente.</p>
B.2020.16	<p>Indiener geeft aan dat in paragraaf 4.2 de door de bewoners en dorpsraden aangedragen aandachtspunten worden opgesomd. Volgens indiener geeft de opsomming op pagina 19 slechts een klein deel van de aangedragen aandachtspunten weer, alleen die van de onderwerpen; openbaar vervoer en bereikbaarheid. De aandachtspunten over de onderwerpen fiets, parkeren en</p>	<p>U heeft gelijk dat de opsomming op pagina 19, niet alle voorafgaand benoemde aandachtspunten bevat. De aandachtspunten voor fiets, parkeren en verkeersveiligheid zullen worden toegevoegd.</p> <p>Wat betreft het aandachtspunt parkeren, is parkeren op het trottoir natuurlijk niet toegestaan. Dit is dan ook een kwestie van</p>

	<p>verkeersveiligheid ontbreken. Specifiek wil de indiener aandacht vragen voor het aandachtspunt parkeren. Er wordt gesteld dat over het algemeen weinig tot geen overlast wordt ondervonden. Dat is niet juist, volgens de indiener. Begin 2020 heeft indiener meerdere klachten hierover ontvangen. Het parkeren op de stoep is echt een probleem, met name in de Stationsstraat voor voetgangers met een kinderwagen, rollator of rolstoel. Gemeente heeft hierover ook een e-mail ontvangen over het onderwerp parkeren/trottoirs in Stationsstraat Molenhoek, indiener staat hierachter.</p>	<p>handhaving. De rabatstroken langs de rijbaan, zijn bedoeld als parkeer- en voetgangersgedeelte. Wij hebben aandacht voor de Stationsstraat in het Uitvoeringsprogramma, dit met onderzoek naar de noodzaak en mogelijkheden van voorzieningen voor voetgangers op het gedeelte Middelweg – Rijksweg en de aanleg van een trottoir aan de noordzijde op het gedeelte Keizershof-Lindenlaan.</p> <p><i>Aanpassing in MP:</i>          Toevoegen van de aandachtspunten op de thema's fiets, parkeren en verkeersveiligheid aan de opsomming op pagina 19. De tekst bij parkeren op pagina 17 aanpassen met de volgende zin: Behoudens enkele meldingen, is het aantal klachten bij de gemeente beperkt.</p>
D.2019.4	<p>Indiener geeft aan dat er wellicht subsidiemogelijkheden komen. Zeker wanneer je als RMO gemeenten gezamenlijk er voor kiest om een uitvoeringsplan op te stellen dat gemeente overstijgend is. Bijvoorbeeld "bereikbaarheid stations langzaam verkeer".</p>	<p>Dank voor de tip. Wij zijn als gemeente aangesloten bij de overlegstructuren in Limburg en de Regio Arnhem-Nijmegen. Daar waar mogelijk zullen wij zeker gebruik maken van de mogelijkheden voor het aanvragen van subsidie.</p>
H.2019.1	<p>Indiener geeft aan dat het MP geen duidelijke analyse bevat naar de aantallen verkeersbewegingen en afkomst op de belangrijkste en drukke wegen in Mook Middelaar. Zo is het verkeer van scholen als Kandinsky Molenhoek en Lijn 83 niet meegenomen in het plan. Ook het verkeer van de Lierweg met bezoekers van Pitch en Putt, Lierdal Sportcenter en de tennisvereniging de Wiekslag zijn niet meegenomen. Bereikbaarheid van het Kandinsky college en bedrijven en verenigingen aan de Lierweg zijn geen onderdeel van het MP terwijl hier aanzienlijke verkeersbewegingen plaatsvinden van voetgangers, fietsers, bromfietsen, auto's en vrachtverkeer.</p>	<p>Dit klopt, het MP bevat geen analyse naar verkeersbewegingen. Het plan is een beleidsplan op hoofdlijnen. Er is geen aanleiding om daar in deze fase naar te kijken. Een dergelijke analyse is logischer wanneer specifieke maatregelen worden ontworpen en onderzocht. Een hoog aantal verkeersbewegingen, betekent ook niet direct dat er problemen zijn met de bereikbaarheid. Deze blijken veelal eerder uit de andere beschikbare en gebruikte informatiebronnen in het MP.</p>
P.2020.7	<p>Indiener geeft aan "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." (blz.20). Dit gaat over het beleid op de lange termijn, zie blz. 5! Waarom kent de burger dit niet, terwijl ze hier wel aan mee mogen werken. Misschien om t volgende "Trendsportal acteert momenteel nog op een redelijk hoog abstractieniveau. Verhogen kwaliteit van leven" (blz.21). Hierin ontbreekt, volgens indiener, dat wandelen gezond is.</p>	<p>Trendsportal wil als platform samen zorgen voor slimme mobiliteit voor morgen. Iedereen kan deelnemen, als hij/zij zich persoonlijk of professioneel betrokken voelt bij verkeers- en vervoersvraagstukken in Noord-Limburg. Wij zijn één van de initiatief nemende gemeenten in dit regionale samenwerkingsverband en geven hier op verschillende manieren uitvoering en bekendheid aan. Het staat de indiener vrij om de geconstateerde onbekendheid bij de burger aan te kaarten bij Trendsportal.</p>
Q.2020.2	<p>Indiener ziet geen achtergronden of plaatsbepaling. Een niet beantwoorde vraag is: 'Welk probleem is er nu eigenlijk?' En de vervolgvraag: 'Wat gebeurt er als we het niet doen?' Is er</p>	<p>Het uitvoeringsprogramma is een resultaat van verschillende beschreven onderdelen als het proces, de huidige uitgangssituatie en de beleidskaders, voorstellen en ambities. In zijn algemeenheid is</p>



	verkeersbudget dat op moet? Want op basis van de voorliggende informatie en onze kennis van het plaatselijk verkeersbeeld ziet indiener voor lang niet alle maatregelen een noodzaak.	de verkeersveiligheid in de gemeente op orde. Een goede afweging van het nut en de noodzaak, van de naar voren gekomen en voorgestelde maatregelen, zal plaatsvinden. Desondanks denken wij met het voorgestelde Uitvoeringsprogramma een goede balans te hebben gevonden.
--	---	--

## 2.2 Beleidsmatige aspecten

Code	Aandachtspunt	Reactie
A.2019.1	Indiener houdt slagen om de arm met betrekking tot besluitvorming (blz. 42 en 44). Het voorliggende plan lijkt weinig waarde te hebben.	In de herziene versie betreft het de pagina's 47 en 51. Het MP is een beleidsplan op hoofdlijnen. Het is zowel beleid als een concreet uitvoeringsprogramma. Naast de fysieke maatregelen in de openbare ruimte, bestaat het programma 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. Het MP wordt voor besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad. De besluitvorming door de gemeenteraad is richtinggevend en kader stellend voor de mobiliteit binnen de gemeente. De gemeenteraad zal het plan op waarde beoordelen en naar verwachting bij haar besluitvorming rekening houden met de mogelijkheden en onmogelijkheden van de gemeente.
A.2019.3	Indiener geeft aan dat het gepresenteerde programma als richtinggevend wordt gezien. In de 3e alinea van onderen op blz. 44 staan zo veel holle zinnen die vragen oproepen; dat het erop lijkt dat niets vaststaat.	In de herziene versie betreft het de 3 <sup>e</sup> alinea op pagina 52. Met het Uitvoeringsprogramma wordt de basis gelegd en richting gegeven aan de mobiliteit voor de aankomende jaren in de gemeente. Het programma is gebaseerd op staand beleid en processen, (nieuwe) inzichten, onderzoeken en 'opgehaalde' informatie van bewoners en belanghebbenden. In het uitvoeringsprogramma zijn de inspanningen en maatregelen zo concreet mogelijk aangegeven en kan er na besluitvorming door de gemeenteraad mee aan slag worden gegaan. De opgenomen (fysieke) maatregelen worden in overleg met de bewoners en belanghebbenden nader uitgewerkt tot uitvoeringsontwerpen (op projectniveau). Het is en niet mogelijk en gebruikelijk om deze ontwerpprocessen op voorhand te doorlopen en past ook niet in een programmatische benadering.
A.2019.6	Indiener geeft aan dat als de participatie pas op gang komt na geformuleerd en vastgesteld beleid, het paard achter de wagen wordt gespannen. De beleidsmakers zouden beleid moeten	Het programma is mede gebaseerd op 'opgehaalde' informatie van bewoners en belanghebbenden mede met bijeenkomsten. De gemeente heeft daarnaast een proces vastgesteld waarin inspraak

	ontwikkelen, mede op basis van voorafgaande toetsingen onder belanghebbenden.	mogelijk is. De eerdere conceptversie van dit MP is in 2019 voor reactie toegezonden aan betrokkenen. De afgelopen periode hebben wij gewerkt aan een nieuwe versie. Dit plan heeft zes weken ter inzage gelegen. Hierna wordt het plan met alle ontvangen reacties / suggesties voorgelegd aan de gemeenteraad. Het is daarmee aan de raad om te besluiten over het plan, de prioriteiten en de financiële middelen die in de komende jaren beschikbaar komen voor mobiliteit. Na de besluitvorming kan er mee aan slag worden gegaan. De opgenomen (fysieke) maatregelen worden dan ook weer in overleg met de bewoners en belanghebbenden nader uitgewerkt tot uitvoeringsontwerpen (op projectniveau).
H.2019.2	Indiener geeft aan dat tijdens het proces en onderzoek er geen overleg is geweest met de stakeholders (bedrijven, verenigingen en scholen) maar enkel met dorpsraden.	
H.2020.8	Indiener sluit aan op de reactie in 2019. Het nieuwe MP is volgens de indiener een kopie van het oude plan met een enkele update. Wat nog steeds ontbreekt is een duidelijke visie waar we met de mobiliteit in de regio heen willen. Van een stip op de horizon zoals dit in Mook vaker wordt genoemd is geen sprake. Er is geen overleg geweest met stakeholder binnen de gemeente. Met bewoners, dorpsraad of ondernemers is niet gesproken over plannen die worden genoemd.	
P.2020.2	Indiener vraagt "In het najaar van 2018 zijn we gestart met het opstellen van een MP. Voor een juist inzicht hebben we informatie opgehaald bij inwoners" (blz. 7). Hoe is dat gedaan? Herkent dit niet.	
B.2020.17	Indiener ontvangt graag een overzicht van de planning van de gemeente waaruit blijkt welke wijk/buurt wanneer op de nominatie staat om te worden aangepakt en/of heringericht, zoals genoemd op pagina 26.	Met het Uitvoeringsprogramma wordt richting gegeven aan de mobiliteit voor de aankomende jaren in de gemeente. De besluitvorming door de gemeenteraad is richtinggevend en kader stellend voor de doelen en maatregelen die uitgevoerd gaan worden.
P.2020.1	Indiener geeft aan te schrikken van dit MP. Het moet het beleidsplan zijn voor de komende vier jaren. Waar nu al ¾ jaar van voorbij zijn. In dit plan wordt een plan uit 2007 geëvalueerd, waar tot mijn schrik vanaf 2008 niet één plan meer in zijn geheel is gerealiseerd (dit stemt niet optimistisch). Actueel is het ook niet. Men gaat uit van het inwonersaantal van jan 2019. En waar blijven de nieuwe ideeën want uiteindelijk wordt een selectie plannen genomen uit de concept projectenlijst.	Het vorige plan was meer een traditioneel verkeersplan. Van het verkeersveiligheidsplan uit 2007, zijn inderdaad niet alle projecten uitgevoerd. Wel zijn enkele projecten of onderdelen nog in voorbereiding en in uitvoering. Heel pessimistisch is de situatie daarmee ook niet aangezien het merendeel van de inspanningen uit het plan wel zijn opgepakt of gerealiseerd. Daarnaast is het in het kader van de actualiteit inderdaad beter om het genoemde inwonertal te vernieuwen. Wat betreft de nieuwe ideeën, deze zijn actueel in het MP. De concept projectenlijst is de aanzet (het vertrekpunt) om te komen tot de maatregelen.  <i>Aanpassing in MP:</i> Inwonertal op pagina 8 actualiseren naar 1 januari 2020.
Q.2020.4	Indiener geeft aan dat over de urgentie van het uitvoeren van de genoemde maatregelen naar aanleiding van de beoordelingsmatrix: alle criteria op groen staan: er is kennelijk nergens sprake van hoog risico, dus ook de optie 'niks doen' behoort tot de mogelijkheden. Alleen het stroomverbruik op een ongebruikte weg bij de Maas wordt als risico aangemerkt. Of gaat het om het risico bij uitvoeren? Hoe dan ook nogal een onduidelijk stuk: waarop is de inschaling	Het resultaat van de prioritering is uitgewerkt in een tabel. In deze beoordelingsmatrix kent iedere score een waardering. In de matrix zijn de maatregelen op verschillende doelstellingen (thema's) gewaardeerd. De beoordeelde maatregelen hebben inderdaad geen ongunstige of slechte score als score totaal. Er is dus vooral gekeken naar met welke maatregelen de meest gunstige effecten bereikt worden en deze zijn daarmee hoger in de prioritering uitgekomen.

	<p>gebaseerd? Zeker gezien de precare financiële situatie van de gemeente is enige terughoudendheid bij het uitgeven van gemeenschapsgeld op zijn plaats. Dus afmaken van de onderhanden projecten, oplossen van evident onveilige situaties en verder even overal vanaf blijven is dan een optie.</p>	<p>Niks doen is altijd een optie, maar het is uiteindelijk aan de gemeenteraad om te besluiten over de prioritering en de financiële middelen die in de komende jaren beschikbaar komen voor mobiliteit en verkeersveiligheid.</p>
<p>Q.2020.3</p>	<p>Indiener stelt een aantal maatregelen lijkt zinnig om op korte termijn uit te voeren, dan wel te voltooien: Een veilig trottoir langs de Stationsstraat is een logische basisvoorziening. Maak het fietspad langs de Heumensebaan af en denk verder nog eens heel goed na over het uitgeven van het budget aan nodeloze maatregelen. Een paar kannen rode verf om van de Witteweg een fietsstraat te maken zal het gemeentebudget nog wel kunnen lijden. Maar fietsstraten maken 'waar de auto te gast is': hoeveel ongelukken denkt de gemeente hiermee te voorkomen? Is de situatie nu inherent onveilig?</p>	
<p>H.2020.9</p>	<p>Mook Middelaar is een parel aan de Maas omringd door de bossen naar Groesbeek en verdient juist daarom extra aandacht voor het MP omdat er twee belangrijke stroomwegen vanuit Groesbeek door de kern van zowel Mook als Molenhoek lopen. Deze stroomwegen zijn belangrijk voor de bewoners omdat deze gebruikt worden om hun woonkern te verlaten op weg naar de rijksweg N271 of richting Groesbeek. Juist deze twee stroomwegen maken dat alle woonkernen aan deze stroomwegen gezien kunnen worden als verblijfsgebieden of woonerven.</p> <p>Om stappen te maken naar leefbaarheid veiligheid en mobiliteit moeten we anders gaan denken. Verkeer moet stromen maar wel met de juiste snelheid. We moeten stoppen met frustreren van automobilisten en geen schijnveiligheid bieden aan voetganger en fietsers die juist de kwetsbare groep in het verkeer zijn.</p> <p>Woonerven en verblijfsgebieden moeten veilig zijn voor voetgangers en fietsers en hier is de auto te gast. Op stroomwegen moet het verkeer vooral niet stilstaan maar met een constante snelheid doorstromen. Hiervoor zijn nieuwe inzichten nodig vanuit het bestuur van de gemeente Mook Middelaar en hun burgers om gezamenlijk tot een conclusie te komen dat we moeten stoppen met het frustreren van automobilisten en juist geen conflicten moeten veroorzaken met tegemoetkomend verkeer. Op de Thema avond 22 oktober 2019 over verkeer "De Kracht van gedrag" heeft Mevr. Nina</p>	<p>Beide indieners dank voor het delen van uw inzicht. Uw reactie wordt net als de andere reacties, via deze reactienota, voorgelegd aan de gemeenteraad. Het is uiteindelijk aan de raad om te besluiten over het plan, de prioriteiten en de financiële middelen die in de komende jaren beschikbaar komen voor mobiliteit.</p>

<p>Veders verkeersdeskundige van de HAN onze ogen geopend. Deze avond georganiseerd door de DGP en bezocht door vele inwoners van Molenhoek en Mook gaf ons inzicht hoe gedrag zowel positief als negatief is te beïnvloeden door verkeersmaatregelen.</p> <p>Als raad van de gemeente vraagt de indiener u met klem om geen geld in verkeer frustrerende maatregelen te investeren. Denk samen met ondernemers, bewoners en dorpsraden in kansen om tot een visie te komen en deze om te zetten in een duidelijk plan. We kunnen alleen een veilig en duidelijk verkeersbeleid maken als we stoppen met het plakken van pleisters. We hebben eerst een visie of zoals u zelf zegt een masterplan nodig voor te beginnen met aanbestedingen van miljoenen euro's aan nutteloze maatregelen die ons alleen maar verder op afstand zullen plaatsen van het uiteindelijke doel. Meer veiligheid en wooncomfort in de kernen van Mook en Middelaar.</p>	
---	--

### 2.3 Uitvoeringsaspecten

Code	Aandachtspunt	Reactie
A.2019.4	Indiener geeft aan dat de haalbaarheid van de uitvoering van de plannen qua bekostiging volstrekt inzichtelijk moet zijn in het MP. Als er vraagtekens zijn met betrekking tot de financiële haalbaarheid, kunnen er ook geen besluiten worden genomen. Op onderdelen moet meer duidelijkheid ontstaan en ook worden verstrekt in het MP. Als daarbij noodzakelijkerwijs een onderscheid gemaakt zou moeten worden in de jaren tot en met 2022 (zittingsperiode huidige coalitie) en daarna, zou dat verdedigbaar kunnen zijn.	De maatregelen in het MP en het Uitvoeringsprogramma zijn op hoofdlijnen en worden uitgewerkt in overleg met de bewoners en belanghebbenden. Op basis van het uiteindelijke ontwerp kan er een gerichte kostenraming worden opgesteld. De opgenomen maatregelen zijn daarmee globaal geraamd op basis van ervaringscijfers en zijn richtinggevend. Wij denken binnen de genoemde bedragen dat de bandbreedte voldoende is om de maatregelen te kunnen realiseren. BTW is compensabel voor de gemeente en wordt derhalve niet meegenomen in de berekeningen. Voor de besluitvorming over het MP door de gemeenteraad, moeten de implicaties ervan (ook financieel) zo volledig mogelijk inzichtelijk worden gemaakt. Dit zal dan ook zo nodig worden bijgesteld in het voorstel aan de gemeenteraad.
A.2019.5	Indiener geeft aan dat de kostenramingen reëel moeten zijn. Als aanvullende werkzaamheden worden verwacht welke niet begroot zijn, moeten deze alsnog aan de begroting worden toegevoegd.	Indiener heeft gelijk dat het voor de lezer niet te beoordelen is wat haalbaar is voor de gemeente in zowel financieel opzicht als in de beschikbare ambtelijke capaciteit. Het is aan de gemeenteraad om een weloverwogen besluit te nemen passend binnen de financiële en ambtelijke mogelijkheden en onmogelijkheden van de gemeente.
B.2020.24	Indiener geeft aan dat op pagina 38 en 39 de projecten en maatregelen worden benoemd inclusief de bijbehorende kostenraming. Er wordt toegelicht dat de kostenramingen niet volledig zijn. Het is indiener duidelijk dat de meerkosten voor grondverwerving, compensatie natuur en verlegging van kabels en leidingen (daar waar van toepassing) lastig zijn in te schatten. Maar het is voor het volledige beeld van deze kosten wel goed om tenminste een raming hiervoor op te nemen. Ook het bedrag aan btw	

	kan worden toegevoegd. Op basis van de kostensoort is duidelijk welk btw-tarief van toepassing is. Verder wordt op pagina 40 gesteld dat het totaalbedrag (€1.446.995 exclusief btw, voorgenoemde kosten en ambtelijke uren) meer dan aanzienlijk is en een welhaast onmogelijke opgave betekent voor de gemeente. Deze stelling kan de lezer niet beoordelen. Er wordt namelijk geen inzage gegeven in wat in financieel en beschikbare ambtelijke capaciteit mogelijk is. Indiener wenst hier een nadere toelichting.	<i>Aanpassing in MP:</i> Het specifiek benoemen van de onmogelijke opgave op pagina 40 schrappen. En deze punten enkel opnemen als aandachtspunten welke meegenomen worden in de overweging.
A.2019.2	Indiener geeft aan dat er in het MP twijfel is of er voldoende ambtelijke capaciteit beschikbaar is om de beoogde uitvoering ter hand te nemen. Er wordt geen blijk gegeven van de aanpak van de problematiek; is er onvoldoende capaciteit dan geen uitvoering van plannen?	
P.2020.11	Indiener geeft aan dat het vreemd is dat bij het kostenplaatje (blz.38) een aanliggend fietspad van 2,5 meter goedkoper is dan een losliggend fietspad van 3 meter breed.	In het kostenoverzicht is het aanliggende fietspad van 2,5 meter duurder dan het vrijliggend fietspad van 3 meter. Voor beide varianten is een kostenraming opgesteld, waarbij meer aspecten van invloed zijn dan enkel de breedte en/of ligging van het fietspad.

## 2.4 Langzaam verkeer

Code	Aandachtspunt	Reactie
B.2019.11	Indiener wil graag inzicht in de te nemen maatregelen met betrekking tot de veiligheid van de snelfietsroute. Bij het gereedkomen van de fietsbrug over de Maas zal Cuijk ontsloten zijn en de verkeersdrukte op de snelfietsroute toenemen.	Met de recente opening van de snelle fietsroute het MaasWaalpad is er een mooie nieuwe (fiets)verbinding in gebruik genomen. De verwachting is dat veel forensen en scholieren gebruik zullen maken van de brug. Meer verkeersdrukte betekent echter niet per definitie een aantasting van de verkeersveiligheid, al zal dit natuurlijk wel in de gaten worden gehouden. Naast maatregelen bij de kruising Ringbaan-Middelweg zijn er op dit moment dan ook nog geen aanvullende (fysieke) maatregelen gepland.
P.2020.3	Indiener geeft aan "De fietsbrug heeft als voordeel dat de fietsroute Cuijk-Mook-Nijmegen aanzienlijk wordt verkort, met als gevolg het terugdringen van het autoverkeer op de route naar Cuijk" (blz. 9). Dat aanzienlijke deel is slechts 4,5 km!! en dat voor 17 miljoen euro.	Het MaasWaalpad en de Maasover hebben een positieve uitwerking op het verkorten van de fietsroute, maar zeker ook op andere thema's. Denk aan mobiliteit, leefbaarheid, milieu, gezondheid, werkgelegenheid, recreatie, toerisme en economie. Het is ook niet voor niets dat de samenwerkende overheden hierin hebben geïnvesteerd.
R.2020.3	Indiener geeft aan over het fietsbruggetje onder het spoor op het MaasWaalpad, dat daar af en toe een auto rijdt. Indiener kan zich niet voorstellen dat een automobilist dat expres doet. Een paaltje in	Dank voor het delen van uw bevindingen en in het meedenken aan een oplossing. Wij zullen dit moeten nagaan.

	het midden is een slechte zaak omdat dat extra gevaar voor fietsers oplevert. Een kralenketting met bord, waardoor visueel de hoogte een stuk enger wordt, lijkt me afdoende om ook die sporadische automobilist te stoppen.	
H.2019.5	Indiener geeft aan dat de fiets- en wandelroutes zoals van Malden naar de Lierweg / Ringbaan in Molenhoek meer aandacht zouden moeten krijgen d.m.v. samenwerking met de gemeente Heumen, verlichting en een nieuwe inrichting volgens Trendsportal ambities.	Net als de indiener zien wij zeker ook het belang van goede fiets- en wandelverbindingen en houden deze ook in stand.
P.2020.4	Indiener vraagt "Langzaam verkeer" (blz. 12) hierin worden de trottoirs niet genoemd, waarom niet, want daar moet nog het een en ander aan verbeterd worden (omdat er geen verkeersslachtoffers onder de voetgangers vallen betekent het nog niet dat je veilig kunt lopen in de gemeente, waar moet je lopen als je door het fietstunneltje gaat?)	Het is mogelijk dat in het verleden bij het (weg)ontwerp en de aanleg niet altijd rekening is gehouden met een trottoir. Deels door de tijdgeest en inzichten toentertijd (alle gebruikers op één rijbaan). In woongebieden zou het geen bezwaar moeten zijn dat voetgangers of rolstoelers gebruik maken van de rijbaan. Dit door de functie van het gebied, de verkeerssituatie en de soort verkeersdeelnemers (bewoners van de straat of wijk). Rijgedrag en respect voor elkaar zijn hier aan de orde. De gemeente houdt rekening met de voetganger. In het fietstunneltje is een voetpad aangelegd en ten aanzien van het OV komt er een nieuwe buurtbus, die in ieder geval van Middelaar naar Malden zal rijden, via station Mook-Molenhoek.
P.2020.8	Indiener geeft aan "Goede verbindingen tussen de kernen onderling en de omliggende gemeenten, niet alleen voor de auto en fiets" (blz.23). Hier ontbreekt, volgens de indiener, de wandelaar (maar juist ook de mensen met een buggy, rollator of invalidewagentje willen zich veilig kunnen (laten) vervoeren "maar ook met het openbaar vervoer of alternatieve vervoerssystemen."	

## 2.5 Openbaar vervoer

Code	Aandachtspunt	Reactie
B.2020.18	Indiener geeft aan dat in paragraaf 6.5 wordt aangegeven dat de gemeente het van belang vindt dat iedere kern door openbaar vervoer of een andere vorm van vervoer wordt bediend. De gemeente is in overleg met partijen om een oplossing te vinden. Indiener vraagt waar concreet een oplossing voor wordt gezocht: is dat om de kern Middelaar te bedienen met openbaar vervoer of breder zoals openbaar vervoer naar Station Mook – Molenhoek? Wat wordt er bedoeld met een andere vorm van vervoer?	De afgelopen maanden hebben wij in gesprek met de provincie Gelderland en het busbedrijf Connexxion/Breng onderzocht of het mogelijk is een uitbreiding te krijgen op het bestaande openbaar vervoer. We werken hierin samen met de gemeente Heumen en de Algemene Hulpdienst Mook, Molenhoek en Middelaar. Dit met resultaat, er komt namelijk een extra buurtbus, die in ieder geval van Middelaar naar Malden zal rijden, via station Mook-Molenhoek.
E.2019.4	Indiener geeft aan dat op bladzijde 27 het belang beschreven wordt om een verbeterde verbinding tussen Mook en Groesbeek te realiseren. Op zichzelf deelt indiener dit standpunt dat het gewenst is dat alle kernen onderling met openbaar vervoer bereikbaar zijn. Vanaf augustus 2010 heeft de toenmalige Stadsregio Arnhem Nijmegen voor ongeveer een jaar een praktijkproef uitgevoerd met	

	<p>een reguliere buslijn tussen Mook en Groesbeek. Deze lijn 55 bleek echter nauwelijks reizigers te trekken en kon daarom niet in stand blijven. Indiener verwacht helaas niet dat die situatie nu tien jaar later wezenlijk anders is en verzoekt dan ook om vooral de alternatieve vormen van vervoer, zoals het vraagafhankelijke vervoer van AVAN op de verbinding tussen Groesbeek en Mook als reeds bestaande reismogelijkheid onder de aandacht van de inwoners te brengen.</p>	
D.2019.1	<p>Indiener geeft aan dat in hoofdstuk 6.5 staat dat wordt ingezet op een OV-verbinding tussen Mook en Groesbeek. Wat is daarvan de meerwaarde? Is het niet beter om in te zetten op verbetering van bestaande OV-verbindingen? Die zitten, volgens indiener behoorlijk vol en vanuit Mook zullen niet veel mensen naar Groesbeek reizen.</p>	
W.2020.1	<p>Indiener heeft verder geen opmerkingen over dit MP. Wel de kanttekening dat de wens tot ketenmobiliteit waarbij lijn 83 ook station Mook Molenhoek aandoet niet realistisch is gelet op de beschikbare infra, de overvolle treinen in deze omgeving en de rare lus route die ontstaat als lijn 83 toch langs het station zou moeten rijden. Integratie trein-bus is op dit punt dan ook nog ver weg. Aan ontsluiting/verbinding van de diverse kernen in Mook Middelaar wordt gewerkt in de vorm van een mogelijke nieuwe buurtbus.</p>	
B.2020.20	<p>Indiener heeft dit jaar een Molenhoek Pakt Aan project lopen om een alternatief te bieden voor de OV fiets. In het plan wordt nergens ingegaan op het verbeteren van het olifantenpaadje bij het station. Dit paadje is voor veel forenzen een hele korte route tussen huis en station, maar als het regent wordt het erg moeilijk begaanbaar. Ook verlichting van het paadje door het Patersbosje zou het nog veel beter maken. Het pad ligt aan de westkant van het scherm aan de Lindenlaan, gaat daar het Patersbosje in en eindigt bij de speeltuin Kloostertuin.</p>	<p>Ten aanzien van de OV fiets, wordt binnen het proces van 'Ecozone Molenhoek' gekeken naar de functies en faciliteiten rondom het station, hier vallen ook deelfietsen onder. In 2021 wordt dit gebiedsprogramma opgesteld, in een separaat proces. De bereikbaarheid van het station is daarin ook belangrijk, om meerdere redenen. Wij zullen aandacht schenken aan het genoemde paadje / de route. In welke vorm, zal moeten blijken. Het valt binnen de omgeving van het station, en daarmee binnen de Ecozone. Op korte termijn wordt bekeken welke verbeteringen mogelijk zijn en wordt dit meenemen in de besluitvorming richting de raad.</p>
B.2020.19	<p>Indiener geeft aan dat voor Prorail nu een vragenlijst loopt met ideeën voor het verbeteren van het spoor. Een van de inzenders heeft gemeld dat hij op vakantie in een elektrische trein heeft gezeten. Deze elektrische trein had zelf accu's op het dak, zodat er geen gebruik van leidingen gemaakt hoeft te worden. De trein zou een traject van 100 km af kunnen leggen alvorens weer aan de oplaadpaal te moeten. Indiener stelt voor dat de gemeente hier wellicht aandacht voor kan vragen bij het elektrificeren van de</p>	<p>Dank voor het delen van deze ontwikkeling op het gebied van de elektrische trein. Dit is echter meer een onderwerp voor de landelijke politiek en voor ProRail. De indiener is vrij om naar hen te reageren en het aan te kaarten.</p>

	Maaslijn. Het is voor het aanzicht van de natuur veel fraaier als het spoor geen boven hangende leidingen krijgt.	
H.2019.4	Indiener geeft aan dat het OV niet meer aansluit op het spoor bij het station in Molenhoek en de school Kandinsky College Molenhoek. Ook is de kwaliteit van het OV vanuit het zuiden van Limburg zwaar onder de maat. Om OV fietsgebruik en bereikbaarheid vanuit Groesbeek te vergroten zullen er, volgens de indiener, andere plannen moeten komen. Indiener vraagt of een treinstation zonder aansluiting op OV wel toekomstbestendig is? Tevens geeft indiener aan dat het Kandinsky college en de bedrijven en verenigingen aan de Lierweg niet bereikbaar zijn met OV. Dit staat lijnrecht tegenover de ambities van het Trendsportal die samen zijn opgesteld.	Openbaar vervoer is in basis de verantwoordelijkheid van de provincie. In ons geval de provincie Gelderland. Als gemeente zien wij het belang van goede OV-verbindingen. Door het lage gebruik is buslijn 1 in Molenhoek gestopt. Vanuit de gemeente is bij de provincie aangedrongen op een alternatieve vorm van OV, waarna de pilot Brengflex is gestart. Het gebruik hiervan viel tegen en de pilot is niet gecontinueerd. In navolging van Brengflex, is gekeken naar het mogelijk maken van een nieuwe buurtbus in de gemeente. Dit met resultaat, de buurtbus gaat er komen en zal ook gaan rijden via station Mook-Molenhoek. Ook gelet op het huidige gebruik van het station, lijkt er geen bedreiging voor het behoud.
Q.2020.1	Indiener geeft aan dat het een ambitieus plan is: Een duurzaam mobiliteitssysteem bevat ook voordelig en duurzaam OV, maar dat ziet indiener op de Bisselt niet gebeuren. De belbus is na een paar maanden met stille trom vertrokken om nooit meer terug te keren. Emissieloos reizen gaat vooral goed vanaf 't Zwaantje heuvelaf richting Mook. Omgekeerd is het indiener nog nooit gelukt (zelfs op de fiets neemt de CO2-uitstoot dramatisch toe). En 2-weg laadpalen zijn denk ik deeltijd-ontlaadpalen? Soort bonus/malus regeling met de Eneco of Vattenfall?	

## 2.6 Elektrisch vervoer

Code	Aandachtspunt	Reactie
B.2019.9	Indiener betreurt het dat het onderdeel 'Electrische deelauto's' niet verder is uitgewerkt. Het is in het verleden ook een MPA-project geweest, wat vanwege persoonlijke omstandigheden van de kartrekster geen verder vervolg heeft gehad.	De gemeente hecht waarde aan duurzaamheid. In het MP is hier mede aandacht aan geschonken, onder duurzaam vervoer voor medewerkers met het project Mobie. De gemeente wil op termijn duurzaam deelvervoer ook toegankelijk maken voor inwoners en bezoekers. Hiervoor nemen wij deel aan een regionale aanbesteding. Deze is medio oktober afgerond, en de insteek is dat de Noord-Limburgse gemeentemedewerkers begin 2021 gebruik kunnen gaan maken van duurzame deelauto's en -fietsen. 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.



		<i>Aanpassing in MP:</i> Tekst onder duurzaam vervoer medewerkers actualiseren met de nieuwe aanbesteding, pagina 33.
B.2020.21	Indiener geeft aan dat de openbare laadpaal voor elektrische auto's in Molenhoek aan de Singel, veelvuldig bezet is en zeker in de avond. De parkeerplaats is ingericht voor twee elektrische auto's. In tegenstelling tot de meeste laadpalen in Nederland heeft deze laadpaal maar mogelijkheid voor één auto. Het is volgens indiener waarschijnlijk heel simpel om hier een dubbele laadpaal van te maken. Leefbaarheid vergroot, kosten minimaal.	Beide indieners dank voor het delen van uw ervaring en aanbeveling. De gemeente doet mee met een aanbesteding rondom laadpalen. Vattenfall mag 8000 elektrische laadpalen plaatsen voor de provincies Limburg en Noord-Brabant. Hierbinnen gaat ook in onze gemeente gekeken worden naar de huidige en nieuwe locaties voor laadpalen.
D.2019.2	Indiener geeft de aanbeveling voor laadpalen om eens in overleg te treden met Parkncharge, mogelijk bieden zij handvatten voor Mook en Middelaar. <a href="https://www.parkncharge.nl/">https://www.parkncharge.nl/</a>	

## 2.7 Verkeersroute A73 – Groesbeek / Ecozone Molenhoek

Code	Aandachtspunt	Reactie
N.2020.1	Indiener geeft aan het concept MP gelezen hebbende, graag per omgaande alle info met betrekking tot de Gebiedsvisie Ecozone Molenhoek te ontvangen.	In het MP wordt op een aantal punten naar de 'Ecozone Molenhoek' verwezen en wordt het project ook kort toegelicht (pagina's 44, 48 en 52). Er wordt vermeld dat de startnotitie de aanzet moet zijn om te komen tot een pakket van maatregelen. De startnotitie is eind 2020 vastgesteld.  Het gebiedsprogramma 'Ecozone Molenhoek' is nog in ontwikkeling. Het betreft de koppeling van ontwikkelingen in het gebied rondom het spoor. In deze zone liggen veel kansen, zoals het verbeteren van verkeersroutes en de verkeersveiligheid. Vandaar de verbinding met het MP. Hiermee streven wij er naar om te komen tot een integrale duurzame en veilige aanpak en te stoppen met ad hoc maatregelen, waarbij de samenhang ontbreekt en minder efficiënt zijn. Wij zijn bij deze opgave ook genoodzaakt samen te werken met andere overheden en maatschappelijke organisaties. Een aanpak zoals beoogd met de Ecozone is hier goed voor. Wat te doen met de spoorzone is zeker ook geen eenvoudige vraag, er komen immers meerdere thema's in tezamen. Dit alles maakt het complex en vraagt om een gedegen afweging bij de besluitvorming hierover door de gemeenteraad.
A.2020.18	Indiener wijst er op dat in het MP op verschillende plaatsen wordt verwezen naar een nog op te stellen "Omgevingsvisie" en een document "Ecozone Molenhoek". Indiener is daarom van mening dat het MP niet kan worden vastgesteld aangezien de documentatie niet compleet is. Temeer omdat in het MP vermeld wordt dat maatregelen ten behoeve van de Ringbaan en de Heumensbaan zoals opgesomd in het "Maatregelenpakket Mobiliteit" geschrappt worden in afwachting van de nog op te stellen Ecozone. Volgens indiener is er dus nog steeds geen duidelijkheid rond de situatie van de Ringbaan en de Heumensebaan, anders dan dat de plannen nu volledig geschrappt zijn en niet duidelijk is wat hiervoor in de plaats komt.	
A.2019.16	Indiener geeft aan dat de omzetting van de spoorzone van bedrijfsbestemming naar natuurbestemming was voorzien in het derde kwartaal van 2019. En dat nu kennelijk ten aanzien van deze besluitvorming ook vertraging is opgetreden. Het lijkt de indiener goed hieromtrent duidelijkheid te verschaffen.	
B.2019.10	Indiener acht de consequenties van het herbestemmen van het terrein ten oosten van het station tot beschermd natuurgebied in	

	<p>plaats van de huidige bestemming bedrijfsterrein voor categorie 1. en 2. bedrijvigheid voor de toekomst van Molenhoek aanzienlijk:</p> <p>De huidige inrichting het station wordt "in de houtgreep" gezet en toekomstige aanpassingen van het station en de in de toekomst gewenste ontsluiting voor bijvoorbeeld elektrische fietsen met oplaadfaciliteiten wordt onmogelijk.</p> <p>De ontsluiting van Groesbeek zal niet meer mogelijk zijn over een potentieel in de toekomst aan te leggen stukje verbindingsweg tussen Veldweg-Bovensteweg-Heumensebaan. De huidige "status quo", waarbij vooralsnog geen bedrijvigheid wordt gepland op dit terrein, en de Stichting Animo het terrein vrijelijk als natuur mag onderhouden, zonder evenwel herbebossing toe te staan dat dienst doet als afscherming van de nog aan te leggen heidezone op de stuwwalhelling conform project Heiderijk, is in de visie van de indiener nog het meest wenselijke voor de toekomstige inrichting van Molenhoek. Daarmee blijft de huidige natuurstatus en beeldvorming van station in de natuur wel van kracht, maar worden toekomstige ontsluitingen en aanpassingen niet geblokkeerd of onmogelijk gemaakt door de bestaande criteria van natuurbeschermingsmaatregelen bij een herbestemming tot natuurgebied.</p>	
E.2019.2	<p>Indiener geeft aan dat in het verleden de gemeenten in goede samenwerking een aantal varianten hebben ontwikkeld voor een verkeersafwikkeling tussen Groesbeek en A73 met minder overlast voor de bewoners van de kernen Mook en Molenhoek. Op bladzijde 30 staat dat op dit moment voor beide routes (de route 5a en de light variant) geen politiek draagvlak is en er dan ook geen ideeën en/of initiatieven voor een herstart van deze varianten zijn. Het is voor de indiener niet uit te sluiten dat in de toekomst wel politiek draagvlak ontstaat voor de realisatie van een van deze varianten. Nadrukkelijk wordt verzocht om de realisatie van deze varianten in de toekomst daarom niet onmogelijk te maken en de bedrijfsbestemming van de spoorzone niet om te zetten in een natuurbestemming.</p>	
E.2020.7	<p>Indiener geeft aan dat op blz. 44 staat aangegeven dat de gemeente voornemens is om de bedrijfsbestemming van de spoorzone om te zetten in de bestemming natuur. De mogelijkheid voor de aanleg van een variant 5a in de relatie Groesbeek – A73 komt daarmee definitief te vervallen, wat zijn weerslag heeft op de verkeerssituatie op de</p>	

	<p>bestaande routes in deze relatie. In navolging van de reactie in 2019 verzoekt de indiener met klem om variant 5a niet definitief onmogelijk te maken. Wellicht zijn er ook vormen van herbestemming van de bedrijfsbestemming mogelijk die zowel op de korte en lange termijn de ontwikkeling van natuur mogelijk maakt én op lange termijn een variant 5a niet definitief uitsluit.</p> <p>Terecht, volgens indiener, staat in het MP dat dit voornemen meerdere thema's rond Molenhoek en Mook treft. En dat daarom een gebiedsvisie voor de Spoorzone/Ecozone Molenhoek op zijn plaats is om inzichtelijk te maken wat de consequenties, maar ook de kansen zijn. In het MP staat dat het opstellen van een dergelijke visie enkel kan in samenwerking en overleg met andere overheden en maatschappelijke organisaties. In dat kader zou de indiener ook graag actief betrokken worden bij het opstellen van de gebiedsvisie.</p>	
G.2019.2	<p>Indiener geeft aan dat in het MP wordt gesproken over een nieuw aan te leggen route, de zgn. variant 5a en de 5a-light variant, waarvoor op dit moment geen politieke draagvlak zou zijn. Een heroverweging van dat politieke vraagstuk zou volgens de indiener zeer wenselijk zijn. Door het aanleggen van deze variant wordt nl. het verkeer in de woonwijk aanzienlijk ontlast. Dit zou tevens aansluiten op de aandachtspunten, genoemd in het MP, namelijk verbetering bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en stimulans duurzaamheid en last but not least, zoals de inleiding van het MP omschrijft: de gemeente hecht veel belang aan een veilig en prettige leefomgeving. Een goed netwerk van verkeer en vervoer hoort daarbij.</p>	
P.2020.9	<p>Indiener geeft aan "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." En is dus afhankelijk van de Ecozone zie blz. 44 .Hoe valt dit te rijmen?</p>	
P.2020.12	<p>Indiener geeft aan "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</p>	

	<p>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 de directe omgeving van Molenhoek. Om dit inzichtelijk te krijgen wordt er dan ook gewerkt aan een gebiedsvisie genoemd 'Ecozone Molenhoek'. Naar verwachting komt deze visie dit jaar gereed (2020) en moet de aanzet zijn om te komen tot een pakket van maatregelen (Uitvoeringsprogramma)." (blz.44). Indiener vraagt hoe dit beleidsplan geagendeerd kan worden als een deel van de inhoud nog niet bekend is? Indiener stelt voor de Ringbaan – Heumensebaan, ook al zijn er niet veel echte ongelukken, wel heel veel bijna ongelukken. Fietspad Heumensebaan (buiten bebouwde kom) Hier wordt gesproken over gedeelte Keizershof, elders in dit conceptplan wordt gesproken over vanaf stationsstraat 116! Dit is wezenlijk iets anders! 3 van de 4 locaties moeten gefinancierd worden uit het plan Ecozone. Wat houdt dit in voor de plannen?</p>	
R.2020.5	<p>Indiener geeft aan dat regelmatig de term "Ecozone Molenhoek" wordt genoemd, zonder duidelijk te maken wat hiermee precies wordt bedoeld. Er wordt onder meer gesuggereerd dat het een definitief "Nee" is tegen de "variant 5a". In dat geval snapt indiener niet hoe de Ecozone een zinvolle bijdrage kan leveren aan de oplossing van de problemen rond de Ringbaan / Heumensebaan. De Ecozone is volgens indiener dan ook geen rechtvaardiging voor uitstel van het oplossen van de problemen Ringbaan / Heumensebaan. Indiener geeft aan ook niks te kunnen vinden online over de Ecozone en kan zo de waarde hiervan niet beoordelen, terwijl deze informatie essentieel lijkt bij de beoordeling van het MP.</p>	
A.2019.14	<p>Indiener betreurt het dat de afwikkeling van het verkeer richting de A73 alleen via de Heumensebaan en de Ringbaan wordt gezien. Het veel minder dichtbevolkte eerste deel van de Lindenlaan tot aan de spoorwegovergang zou de overlast meer verdelen.</p>	<p>In principe wordt het verkeer van en naar Groesbeek met bewegwijzering verwezen via de N271 en de kern Mook (Groesbeekseweg). In Groesbeek zelf staat een verkeersbord waarop het verkeer naar de A73 en Mook wordt verwezen. De route door Molenhoek, via de Ringbaan en Heumensebaan, is dus geen bewegwijzerde route voor het (auto)verkeer van en naar Groesbeek. Desondanks wordt de route door Molenhoek wel als zodanig gebruikt, naar alle waarschijnlijkheid ontstaan uit lokale bekendheid, routine en gewoonte.</p>
A.2020.21	<p>Indiener geeft aan dat in het MP wordt gesproken over ad-hoc maatregelen die de afgelopen jaren zijn getroffen en is het hier mee eens. Onderstreept wordt dat bijna 30 jaar na het realiseren van de A73-afrit Malden eindelijk eens een structurele oplossing moet worden gerealiseerd. Volgens indiener weet de gemeente al 30 jaar dat er iets aan de sluiproute naar Groesbeek en Oost-Nijmegen moet worden gedaan. Aangegeven wordt dat bewoners op de Ringbaan</p>	

	<p>en Heumensebaan ronduit cynisch zijn als de verkeerssituatie en de daadkracht van de gemeente ter sprake komt.</p> <p>Verder merkt de indiener op dat er inderdaad niet niets is gedaan. Maar dat de maatregelen die recent wel getroffen zijn, vanwege het kostenaspect steeds suboptimaal zijn uitgevoerd. Denk aan de bloembakken, die té weinig en té klein waren; dat de optisch aangebrachte belijning geen enkel effect heeft op de beoogde verkleiningen van kruispunten en de verhoging van veiligheid. Of de 30-km symbolen op de rijbaan. Welke in plaats van de voorgestelde rijbaan-brede symbolen, heeft geresulteerd in kleine symbolen met weinig tot geen attentiewaarde.</p>	<p>Het ontbreken van een goede en directe verbinding tussen de A73 en Groesbeek is een gemis, waarmee het verkeer rijdt via onze gemeente. In het verleden zijn al diverse onderzoeken naar mogelijke oplossingen uitgevoerd. Dit heeft tot op heden niet geleid tot de aanleg van een nieuwe wegverbinding. Met het gebiedsprogramma 'Ecozone Molenhoek' willen wij stoppen met ad hoc maatregelen. Voor de al wel getroffen maatregelen zijn wij, binnen de gemeentelijke mogelijkheden, meegegaan in de verzoeken van bewoners. In het kader van meer samenhang en efficiëntie is een integrale aanpak, zoals ondergebracht onder 'Ecozone Molenhoek' aan te bevelen. Dit programma is nog in ontwikkeling en volgt in 2021 een separaat proces.</p>
A.2020.23	<p>Indiener geeft aan zich zeer grote zorgen te maken en heeft een aantal vragen. Kunt u ons vertellen hoeveel werkgroepen, en actiegroepen en individuele vragen van burgers de laatste 30 jaar bij de gemeente zijn binnengekomen met betrekking tot de Ringbaan / Heumensebaan? Kunt u aangeven hoeveel onderzoeken zonder eindresultaat er zijn uitgevoerd?</p> <p>Indiener constateert in ieder geval dat na 3 jaar werken, alle voorgenomen plannen geschrapt worden en er nog minder duidelijkheid bestaat over het vervolg. Gevraagd wordt aan te geven hoe lang de ontwikkeling van het beleid rond de Ecozone zal gaan duren, wanneer de plannen rond de Ecozone uitgevoerd gaan worden en hoeveel geld er beschikbaar is voor het uitvoeren van de betreffende plannen? Worden de oorspronkelijke bedragen die genoemd zijn in de verschillende documenten ten behoeve van de Ringbaan/ Heumensebaan gereserveerd voor de Ecozone of verdwijnen deze in de grote pot van de gemeentelijke begroting?</p>	<p>Het hoge aantal indieners met reacties en oplossingen op dit thema, geven tezamen een duidelijk signaal. Er moet een oplossing komen, met draagvlak onder bewoners en politiek. De vele aangedragen oplossingen en mogelijke alternatieven voor deze verkeersroute zullen gebundeld en (verkeerskundig) nader onderzocht moeten worden. Dit in goede samenwerking met de inwoners en betrokkenen.</p>
B.2020.14	<p>Indiener geeft aan dat in het plan op verscheidene plekken aandacht wordt besteed aan de samenhangende problematiek. In paragraaf 6.8 wordt beknopt beschreven dat er in het verleden onderzoeken zijn geweest naar een verbinding tussen de A73 en Groesbeek waarbij de belasting voor de kernen Mook en Molenhoek wordt verminderd. Er is nog geen oplossing gevonden. Voor de routes 5 en 5a-light is geen politiek draagvlak, maar er worden ook geen alternatieven meer benoemd. Dit betekent dat het verkeer tussen A73 en Groesbeek via de kernen Mook en Molenhoek zal moeten blijven rijden. Voor Molenhoek betekent dit een zware belasting voor</p>	

	<p>de bewoners van de Heumensebaan en de Ringbaan (en directe omgeving). In hoofdstuk 7 worden maatregelen benoemd waarmee het doorgaand verkeer tussen A73 en Groesbeek wordt ontmoedigd en waarmee de belasting voor de bewoners van de Heumensebaan / Ringbaan (en directe omgeving) wordt verminderd. In hoofdstuk 8, paragraaf 8.3 worden deze maatregelen als niet zinvol geacht en wordt voorgesteld deze te laten vervallen. De oplossing van de problematiek Heumensebaan/Ringbaan wordt geïntegreerd in de gebiedsvisie 'Ecozone Molenhoek'.</p> <p>Indiener vindt dit onacceptabel. Uiteraard verdient een geïntegreerde oplossing de voorkeur boven ad hoc maatregelen. De problematiek Heumensebaan / Ringbaan speelt al te lang om dit nu aan de kant te schuiven en te integreren in een nog te ontwikkelen en/of te communiceren gebiedsvisie 'Ecozone Molenhoek'. Deze visie is wel is waar naar verwachting gereed in 2020, maar de inhoud is nog niet bekend en daarmee is het nog geen gegarandeerde oplossing voor de problematiek. Het oplossen van de hinder wordt hiermee op een lange baan geschoven.</p>	
R.2020.1	<p>Indiener geeft aan voornamelijk als fietser en voetganger deel te nemen aan het verkeer. Een van de grootste problemen vormt het doorgaande verkeer tussen Groesbeek en de A73. Indiener is het volledig eens met de stelling dat hapsnap oplossingen onvoldoende effect sorteren en dat een integraal plan nodig is om het probleem definitief op te lossen. Daarbij moet indiener (als volkomen leek) wel opmerken dat sommige hapsnap oplossingen ook wel aardig foutief zijn uitgevoerd (denk bijvoorbeeld aan de plantenbakken vlakbij de middelweg: de meeste automobilisten komende vanaf de rijksweg, kijken niet naar het kruispunt met de middelweg, maar zijn gefocust op het witte pijltje van de bloembakken na het kruispunt, "ik heb voorrang en wil/zal dat ook krijgen" (inmiddels is dit gewijzigd). De aanduiding "50 km" op de afslag van de Rijksweg richting ringbaan vergeet indiener voor het gemak maar even. Als we nu kijken naar het kruispunt Middelweg / Ringbaan, waar al voor de derde keer hapsnap maatregelen zijn genomen, die maar beperkt helpen.</p> <p>Toen indiener een van de inwoners vertelde dat na 22:00 uur s 'avonds daar regelmatig auto's met een snelheid van over de 50 km per uur zie passeren, vertelde hij me doodleuk dat 70 km per uur nog</p>	

	<p>comfortabeler was. Dat wij de plicht hebben om Groesbeek naar de A73 te ontsluiten is volkomen logisch. Dat er overigens niet gekozen wordt voor slechts één van beide doorgangswegen, dus of Ringbaan / Heumensebaan of Groesbeekseweg, vind ik ronduit een gemiste kans (vanwege het vrachtverkeer zal dan noodzakelijkerwijs gekozen moeten worden voor de Groesbeekseweg)</p> <p>Nog belangrijker als wij zorgen voor de ontsluiting van Groesbeek, mogen wij toch op zijn minst verwachten dat het doorgaande verkeer van en naar Groesbeek zich houdt aan onze regels, dus een maximum van 30 km per uur ! Indiener zou dan ook willen voorstellen om te zorgen dat deze regels gehandhaafd worden en om op korte termijn één of twee flitspalen (kosten ongeveer 40.000 Euro per stuk) te plaatsen. Een ander probleem op de Heumensebaan binnen de bebouwde kom is dat er vaak geen voorrang wordt verleend aan verkeer komend van rechts. Buiten de bebouwde kom is de Heumensebaan voor fietsers levensgevaarlijk. Groesbeek zal dit jaar een oplossing voor hun deel leveren, waar blijft het aandeel van Molenhoek?</p>	
V.2020.1	<p>Indiener heeft dit plan met interesse gelezen en kan de vier ambities, verbetering verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid, zoals beschreven in de samenvatting op pagina 4, ten volle onderschrijven. Echter, enkele reacties op dit plan kunnen niet uitblijven, m.b.t. de spoorzone.</p> <p>Indiener zet zich al vele jaren, met gedoogsteun van de gemeente, in voor behoud c.q. uitbreiding van de bijzondere natuurwaarden in dit terrein. Dat de door indiener gekozen aanpak in deze effectief is mag blijken uit de vele bijzondere waarnemingen die vermeld worden door leden van diverse natuurorganisaties zoals KNNV, IVN, EIS Kenniscentrum Insecten Naturalis Biodiversity Leiden en eigen waarnemingen. De biodiversiteit in dit gebied zou, zonder indieners inspanningen, door opslag van braam, wilg, acacia en vogelkers nu bijna volledig zijn verdwenen. Het terrein staat thans bekend als uiterst fraai waarbij in eerste instantie natuurlijk vanuit floristisch oogpunt gekeken wordt. Echter, met name ook het insectenleven is hier rijkelijk aanwezig, nog afgezien van de bijzondere soorten reptielen en vogels! In een persartikel van 30 oktober 2018 spreekt de gemeente haar ambitie uit het in 2009 geopende station tot het</p>	

	<p>groenste station van Nederland te maken. Welnu, met de vele jaren noeste arbeid heeft indiener tot nu toe aardig voorwerk verricht!</p> <p>Op pagina 34 wordt het plan van een ontsluitingsweg van Groesbeek naar de A73 weer eens uit de kast gehaald! De 5a-variant met eventueel de “5a-light” versie worden meegenomen in dit MP. Eerdere studies toonden al aan dat er naar landelijke normen hier in Molenhoek geen sprake is van een verkeerskundig probleem. Met andere woorden: er wordt hier een dure oplossing gezocht voor een niet bestaand probleem! Ook is al gebleken dat een ontsluiting via de Veldweg kan rekenen op hevige tegenstand vanuit de bewoners van de naburige wijk Maasveld. Voor beide varianten lopen de tracés door de Spoorzone! Hoe valt dit te rijmen met de ambitie duurzaamheid? Waar blijven de verkiezingsbeloften van 17 maart 2018 waarbij alle partijen zich uitspreken voor herbestemming van Spoorzone in een natuurgebied? In Uw Collegeprogramma 2018 – 2021 is deze herbestemming Spoorzone terug te vinden. In Ter Sprake van 27 december 2019 over de begroting voor 2020 wordt nog eens met zoveel woorden gesteld: “De spoorzone geven we terug aan de natuur” en “Station Mook-Molenhoek zetten we op de kaart als het groenste station van Nederland”.</p> <p>Een gebiedsvisie “Ecozone Molenhoek” komt dit jaar gereed. Laten we hierop wachten en het hele hoofdstuk ontsluiting Groesbeek naar A73 in dit MP naar de prullenbak verwijzen!</p>	
D.2019.3	<p>Indiener geeft aan dat op pagina 38 wordt genoemd dat de gronden bij het station worden omgevormd tot bestemming Natuur. Indiener vraagt of deze grond ook beschikbaar is als compensatie voor het fietspad aan de Heumensebaan? Daar moet waarschijnlijk het oppervlak dat aan bos verloren gaat worden gecompenseerd in de omgeving. De gronden die je bezit ben je dan kwijt, daarmee doe je afbreuk aan de doelstelling dat de opbrengsten worden ingezet om verkeersveiligheid op de Heumensebaan te verbeteren.</p>	<p>In de herziene versie betreft het pagina 44. Deze vraag maakt onderdeel uit van het gebiedsprogramma ‘Ecozone Molenhoek’. Hoe om te gaan met de gronden bij het station in relatie tot natuurcompensatie en het fietspad Heumensebaan is op dit moment nog niet bekend. Dit zal een aspect zijn wat meespeelt in de ontwikkeling van de Ecozone.</p>
A.2019.17	<p>Indiener geeft aan dat ter compensatie van het besluit tot inrichting van een natuurbegraafplaats nabij het jachtslot de Mookerheide, natuurmonumenten €500.000,- beschikbaar heeft gesteld ten behoeve van de verkeersveilige herinrichting op de toe leidende wegen (m.n. de Heumensebaan en Ringbaan). Indiener is van mening dat deze gelden niet terugkomen in de begrotingen.</p>	<p>Natuurbegraven Nederland is met de provincie Limburg overeengekomen dat in het kader van de ontwikkeling van de natuurbegraafplaats een extra kwaliteitsimpuls wordt geleverd ter verbetering van de Goudgroene Natuurzone (totaal € 500.000). Een vereiste is in ieder geval dat het bedrag wordt ingezet ten behoeve van versterking/verbetering van de Goudgroene Natuurzone</p>



		<p>(voormalig EHS). Bij de provincie Limburg is verkend of de gelden ook direct voor infrastructurele maatregelen ter behoud en bescherming van de Goudgroene Natuurzone kunnen worden ingezet. De provincie heeft aangegeven dat deze mogelijkheid er niet is. De gelden zijn dus niet direct beschikbaar voor mobiliteitsvraagstukken en daarom dus niet in het MP opgenomen. De gemeente, Natuurbegraaven Nederland en Natuurmonumenten stellen samen een verzoek op, waarin wordt gevraagd aan de provincie om medewerking te verlenen aan het ter beschikking stellen van de vrijkomende middelen voor een integraal plan (kwaliteitsimpuls en infrastructurele maatregelen).</p>
F.2019.1	<p>Indiener geeft aan dat de Mookerheide / Heumenseschans een hoog risico heeft in geval van een natuurbrand, er is bestaande bebouwing (Jachtslot, congrescentrum en woongebouwen) en is het gebied in ontwikkeling als natuurbegraafplaats. Voor de brandweer heeft dit gebied echter een slechte bereikbaarheid: De wettelijk bepaalde opkomsttijden (max. 10 minuten bijeenkomstfunctie) voor de gebouwen in dit gebied worden niet gehaald, de eerst aanrijdende brandweereenheid komt van Groesbeek (13:43 minuten, Mook 16:28 min.). In het Dekkingsplan 1.06, gemeente Mook en Middelaar is benoemd dat interregionale samenwerking in deze geen verbetering geeft van de opkomsttijden; Daarnaast is er een éézijdige bereikbaarheid vanuit Groesbeek via de Rijlaan / Heumensebaan, omdat de spoorbrug Heumensebaan (2,7 ton, 2,1 m breedte) voor een brandweervoertuig niet bruikbaar is. In het gemeentelijk beleid bluswater en bereikbaarheid, 3.1 is aangegeven dat een incidentlocatie in basis van 2 zijden bereikbaar is; eventuele andere onverharde ontsluitingswegen (bv. Bisseltsebaan) zijn niet ontsloten en bruikbaar voor een brandweervoertuig en andere hulpverleningsvoertuigen. Verder te noemen zullen maatregelen die verkeer remmend worden uitgevoerd op de huidige wegen Heumensebaan, Groesbeekseweg en andere ontsluitingswegen nadelig zijn voor de opkomsttijden van de brandweer.</p> <p>Indiener pleit met bovenstaande redenen voor een betere bereikbaarheid van het gebied Mookerheide / Heumensebaan, vanaf kazerne Veldweg via een ontsluiting aan de oostzijde van het spoor (variant 5a in het mobiliteitsplan). Er zal met deze verbinding een</p>	<p>Bedankt voor het meedenken in een oplossing. De plaatselijke brandweer is bekend met de aanrijtijden. Bij het project 'Verbetering Maaslijn' moet het spoorviaduct in de Heumensebaan worden vervangen. Het nieuwe viaduct wordt voorzien van een verbreding voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). De rijbaan blijft even breed als bij het huidige viaduct, en is bedoeld voor het autoverkeer. In het project 'Natuurbosbrand bescherming', is geadviseerd om een brandweer blusleiding naast het viaduct te plaatsen. Dit als oplossing voor het feit dat het viaduct niet bruikbaar is voor een brandweervoertuig.</p> <p>Bij de herinrichting en het treffen van maatregelen worden ook de hulpdiensten betrokken. Hoe om te gaan met de spoorzone in relatie tot de Ecozone, is aan de gemeenteraad van Mook en Middelaar om over te besluiten.</p>

	aanzienlijke verbetering zijn van de genoemde opkomsttijden, een meerzijdige bereikbaarheid en ontsluiting van het gebied.	
F.2020.2	Indiener sluit in de redenering aan op de ingediende reactie in 2019 en geeft het volgende advies voor de realisatie van een betere en een meerzijdige bereikbaarheid voor de locatie Mookerheide / Heumenseschans; Zorg dat de spoorbrug Heumenseweg geschikt wordt gemaakt voor een brandweervoertuig en andere hulpverleningsvoertuigen; Zorg dat eventuele onverharde ontsluitingswegen (bijvoorbeeld de Bisseltsebaan) wordt ontsloten en geschikt gemaakt voor een brandweervoertuig en andere hulpverleningsvoertuigen; Zorg vanaf de kazerne brandweer Mook aan de Veldweg voor een ontsluiting aan de oostzijde van het spoor (variant 5a (light) in het MP).	
R.2020.2	Indiener stelt dat de voorgestelde verbreding van het bruggetje over het spoor enerzijds ware geldverspilling lijkt, anderzijds zullen ze volkomen averechts werken: de situatie wordt absoluut veel onveilig! Het bruggetje fungeert als natuurlijke snelheidsverlager, er is zelden een conflict tussen het verkeer in beide richtingen. Ook als fietser / voetganger voelt indiener zich volkomen veilig, als fietser worden de geldende voorrangregels door auto's voldoende gerespecteerd en als voetganger dwing je de auto's op een volkomen natuurlijke manier tot een lagere snelheid. Zelfs ouders met kinderwagens kunnen veilig over het midden van de weg lopen.	Bij het project 'Verbetering Maaslijn' moet het spoorviaduct in de Heumensebaan worden vervangen. Het nieuwe viaduct wordt voorzien van een verbreding voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). De rijbaan op het nieuwe viaduct blijft even breed als bij het huidige viaduct, en is bedoeld voor het autoverkeer. Hiermee komen de voetgangers en fietsers niet langer in de verdrinking wanneer zij gebruik maken van het viaduct en denken wij dat dit een positief effect zal hebben op de verkeerssituatie.
R.2020.4	Indiener geeft aan dat in het MP wordt gesteld dat de N271 als ontsluiting van Gennep en Bergen moet dienen. Dan begrijp ik niet wat de functie is van de afslagen op de A73, te weten de N264 en de A77.	In het MP op pagina 9 is het volgende opgenomen: "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." Daarmee wordt niet uitgesloten dat er ook nog andere wegen zijn die een ontsluitingsfunctie hebben voor Bergen en Gennep. De N271 is er één van.

## 2.8 Ringbaan / Heumensebaan

Code	Aandachtspunt	Reactie
A.2019.7	Indiener geeft aan dat de nog resterende 'busdrempels' op de Ringbaan de aanwonenden veel geluidsoverlast bezorgen. Er wordt nadrukkelijk voor gepleit deze te vervangen voor 30km-drempels;	De bus drempels zijn afkomstig uit de periode dat de Ringbaan nog onderdeel uitmaakte van de bus route. Wij gaan over tot het nemen van een integrale oplossing ondergebracht onder het

	een en ander conform de CROW-richtlijnen, het VVN-advies en de uitkomst van bewoners-enquêtes.	gebiedsprogramma 'Ecozone Molenhoek'. Bij een herinrichting worden bewoners betrokken bij de uitwerking van de maatregelen.
A.2019.8	Indiener pleit ervoor alle vigerende wegversmallingen op de Ringbaan fysiek te maken en as verspringing toe te passen (alleen de twee versmallingen tussen de Esdoornlaan en de Heumensebaan worden in het MP genoemd maar de versmalling ter hoogte van de Keurvorsthofjes niet). Men wil een eenduidige aanpak.	In het MP wordt ingezet op eenduidigheid van het wegennet conform het CROW. Bij een herinrichting worden bewoners betrokken bij de uitwerking van de maatregelen.
A.2019.9	Indiener betreurt het dat de voor trottoir, vanaf Esdoornlaan tot aan Kuilseweg, al in 2014 voorgenomen planning voor uitvoering op de middellange termijn nu komt te vervallen. Er is volgens indiener aan de omstandigheid niets gewijzigd.	Het plan voor een trottoir was destijds ook ingegeven door de aanwezigheid van een bushalte ter plaatse. De bus route door Molenhoek is komen te vervallen, zo ook de betreffende bushalte. Hierdoor is de noodzaak van een trottoir in dit deel van de Ringbaan niet meer aanwezig.
A.2019.10	Indiener merkt op dat de bestaande trottoirs op de Ringbaan op delen slecht of niet begaanbaar zijn (te smal voor mensen met een rollator, rolstoel of kindervan en/of onbegaanbaar vanwege ontstane (wortel)schade in de loop van de jaren. Daarmee ziet indiener de kans op letselschade als gevolg van een benedenmaatse voorziening als aanzienlijk.	Als gemeente streven wij naar voldoende brede trottoirs. Trottoirs worden in het kader van het wegbeheer onderhouden. Er kunnen situaties zijn waar onvoldoende ruimte is voor een breed trottoir.
A.2019.11	Indiener geeft aan dat er slechts twee kruispunten ter verkleining worden genoemd: de Singel en de Eikenlaan. En stelt de vraag of dit betekent dat er geen aanpak is voorzien voor de kruispunten met de Begijnenhof, de Oude Bovensteweg en de Lindenlaan? Indiener stelt dat nu ook wordt teruggekomen op de voorgenomen inrichting van de Heumensebaan tot fietsstraat (sinds 2014 een besluit voor de middellange termijn en tot 4 weken terug stellig voorgenomen) de herinrichting van alle kruispunten extra van belang is.	Wij streven er naar om te komen tot een integrale duurzame en veilige aanpak en om te stoppen met lokale ad hoc maatregelen, waarbij de samenhang ontbreekt en die minder efficiënt zijn. Vandaar dat deze maatregelen zijn komen te vervallen in het mobiliteitsplan, en zijn ondergebracht onder de Ecozone.
A.2019.12	Indiener mist uitspraken ten aanzien van het al dan niet behouden van de aanwezige zebrapaden (welke zijn effectief, welke niet) en het aanbrengen van nieuwe zebrapaden (het kruispunt met de Singel).	In zijn algemeenheid zijn wij terughoudend met het aanbrengen van zebrapaden. Huidige zebrapaden worden bij herinrichtingen tegen het licht gehouden qua nut en noodzaak. Normaliter zijn zebrapaden niet gebruikelijk in 30 km/h gebieden. Hier kan en mag een wegbeheerder van afwijken, bijvoorbeeld bij schoolroutes of andere voetgangersstromen die het toepassen legitiem maken.
A.2019.13	Indiener mist bij de Begijnenhof een trottoir die aansluit op het zebrapad node. Delen van het bestaande trottoir (tussen Oude Bovensteweg en Lindenlaan) zijn, volgens indiener, niet toegankelijk voor mindervaliden en kindervan als gevolg van lantarenpalen die midden op de smalle trottoirs zijn geplaatst.	Het is mogelijk dat in het verleden bij het (weg)ontwerp en de aanleg niet altijd rekening is gehouden met een trottoir. Deels door de tijdgeest en inzichten toentertijd (alle gebruikers op één rijbaan). In woongebieden zou het geen bezwaar moeten zijn dat voetgangers of rolstoelers gebruik maken van de rijbaan. Dit door de functie van het gebied, de verkeerssituatie en de soort verkeersdeelnemers. Rijgedrag en respect voor elkaar zijn hier aan de orde. Daar waar wij

		mogelijkheden zien, verbeteren wij de situatie. Tussen de Begijnenhof en de zebra bij de Singel ligt een voldoende breed trottoir.
A.2019.15	Indiener geeft aan dat Kruispunt Lindenlaan/Heumensebaan zeer onoverzichtelijk is, niet in de laatste plaats voor voetgangers. In het MP wordt hier geen aandacht aan besteed, terwijl dit volgens indiener wel zou moeten.	De situatie bij de Lindelaan / Heumensebaan is vrij complex, diverse verkeerstromen op een beperkte ruimte. Wij gaan er nog steeds vanuit dat bij het provinciale project Verbeteren Maaslijn, het spoorviaduct ter plaatse moet worden vernieuwd en dat, dat een mogelijkheid biedt om de situatie ter plaatse te verbeteren. Dit dan wel binnen de bestaande (on)mogelijkheden.
A.2020.19	Indiener geeft aan dat in het MP over de verkeersveiligheid wordt gesteld dat deze "aardig op orde is". Maar dat deze uitspraak alleen maar volgt uit het aantal gemelde ongevallen. Indiener is van mening dat dit een absurde conclusie is. Volgens indiener zien bewoners dagelijks verbale ruzies, toeterende auto's en auto's die met koplampen flitsen bij de passeerplaatsen en bij het bruggetje. Horen bewoners ook dagelijks piepende remmen van auto's die noodstoppen maken omdat ze te hard rijden om voorrang te geven of om een verkeersdrempel/verhoging te nemen. En worden bewoners wekelijks geconfronteerd met onmogelijke inhaalmanoeuvres als men probeert de aangegeven snelheid aan te houden. Dan gaat het nog niet eens over het gevoel van onveiligheid bij de fietsers en voetgangers.	Objectieve en subjectieve veiligheid zijn ook twee verschillende graadmeters voor de veiligheid in het algemeen. Wij baseren ons in basis op de gegevens die beschikbaar zijn en daarmee op de objectieve veiligheid. Daarmee kan ook gesteld worden dat de verkeersveiligheid aardig op orde is. Er is echter ook een beleving van de veiligheid, oftewel de subjectieve veiligheid. Dit kan door weggebruikers heel verschillend ervaren worden. In het proces om te komen tot maatregelen worden bewoners en weggebruikers betrokken en kan er ook invulling gegeven worden aan hetgeen wat ervaren wordt.
A.2020.20	Indiener geeft aan dat in het MP is opgenomen dat als oplossing vaak het treffen van snelheidsremmende maatregelen wordt aangedragen. Indiener wil met nadruk erop wijzen dat er uitdrukkelijk ook is gevraagd naar het ontmoedigen van de enorme golf auto's door de straten. Niet alleen verkeersveiligheid maar ook geluidsoverlast en stankoverlast zijn leidend bij deze overwegingen. Indiener ziet het realiseren van éénrichtingsverkeer op een deel van Heumensebaan als zeer kansrijk en merkt op dat dit zonder gedegen onderzoek steeds wordt afgewimpeld.	Dank voor het aandragen van uw idee. Dit geldt als een van de oplossingen welke in een (verkeerskundig) onderzoek, ondergebracht onder de Ecozone, nader bekeken kan worden. Zie de reactie beginnende bij A.2019.14 voor de uitleg van het voorgestelde onderzoek.
A.2020.22	Indiener stelt dat een beoordelingsmatrix de indruk geeft objectief te zijn, maar dat dit natuurlijk niet het geval is. Het toekennen van punten is, volgens de indiener, altijd een subjectief oordeel en afgevraagd wordt of het bureau zich gerealiseerd heeft hoe lang de situatie op de Ringbaan / Heumensebaan al bestaat en of de onveilige situatie (anders dat het aantal gemelde ongevallen) echt goed is gewogen?	Het rapport van het bureau BVA-Verkeersadviezen behorende bij de matrix is opgenomen in bijlage 2 van het MP. Dit rapport bevat de toelichting op de gemaakte afwegingen om te komen tot een selectie van vier projecten. De matrix is daarmee opgesteld door een onafhankelijk adviesbureau met expertise op dit terrein en daarmee gebaseerd op objectief verkeerskundig inzicht. De zin dat de opzet

B.2020.23	<p>Indiener geeft aan dat de prioriteringsmatrix wordt beoordeeld als objectief, de opzet en de methode zitten volgens de auteur van het MP goed in elkaar. Dit is, volgens de indiener, een mening en een mening hoort niet thuis in dergelijk plan. De uitkomst van de prioriteringsmatrix is opmerkelijk. Indiener heeft in haar raadplegingen van dorpsbewoners niet terug gehoord dat een fietspad langs de Heumensebaan (buiten de kom) de hoogste prioriteit heeft van de Molenhoekers. De problematiek Heumensebaan / Ringbaan wordt wel vaak benoemd, maar scoort in de prioriteringsmatrix laag.</p>	<p>en de methode goed in elkaar zitten, is inderdaad een subjectieve beoordeling van de auteur en zal geschrapt worden in het MP.</p> <p><i>Aanpassing in MP:</i> De zin: "Op basis van de toelichting zit de opzet van de methode goed in elkaar" schrappen, pagina 40.</p>
B.2019.8	<p>Indiener is verbaast dat het fietspad Heumensebaan, op pagina 35 nog genoemd als het project met de hoogste prioriteit, min of meer geschrapt is. Er wordt alleen een haalbaarheidsonderzoek gedaan. Overigens zal dit fietspad tot de gemeentegrens met Berg en Dal lopen. Indiener vraagt of er afspraken zijn met de gemeente Berg en Dal dat zij op hun gebied met dit fietspad verder gaan? Anders heeft het fietspad weinig zin.</p>	<p>Dank aan de indieners voor het delen van de inzichten met betrekking tot een fietspad langs de Heumensebaan. Wij hechten ook veel waarde aan een goede fietsverbinding en ontsluiting. De aanleg van het fietspad heeft onze volle aandacht. In de herziene versie van het MP is dan ook voorgesteld om dit onderdeel te laten uitmaken van het gebiedsprogramma 'Ecozone Molenhoek' die in ontwikkeling is. Dit sluit aan op het streven om te komen tot een duurzame en veilige inrichting van de gehele route. Een dergelijke aanpak helpt om zo veel mogelijk samenwerking te krijgen met de noodzakelijke partners om de verbreding mogelijk te maken. Mocht dit binnen het proces nodig blijken te zijn, kunnen we altijd kijken naar een andere separate aanpak van het fietspad.</p>
E.2019.3	<p>Indiener is blij dat in het MP de hoogste prioriteit wordt toegekend aan de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Heumensebaan. Indiener pleit samen met de gemeente voor een vrijliggend fietspad tussen Molenhoek en Groesbeek. Volgens de CROW richtlijnen (publicatie 164d) is een vrijliggend fietspad tussen Molenhoek en Groesbeek veiliger / altijd noodzakelijk op basis van zowel de hoeveelheid verkeer als de werkelijk gereden snelheid op de route. En wordt gepleit voor de aanleg van een vorm van eigen ruimte voor de fietser op de te vernieuwen brug over het spoor te Molenhoek.</p> <p>Indiener onderschrijft het belang van een veilige en comfortabele fietsroute tussen Molenhoek en Groesbeek. Fietsen is immers niet alleen gezonder dan autorijden in het woon-werkverkeer, ook is een afname van autoverkeer goed voor de leefbaarheid langs de route. Ook is een vrijliggend fietspad van groot belang voor scholieren uit de omgeving van Groesbeek die lessen volgen op het Kandinsky College in Molenhoek. In de andere rijrichting geldt dat ook voor scholieren die in Groesbeek op het Montessori College zitten.</p> <p>Ook ziet indiener nadrukkelijk kansen voor zowel het toeristisch-recreatieve fietsverkeer als het woon-werk fietsverkeer op wat</p>	<p>Bij het project 'Verbetering Maaslijn' moet het spoorviaduct in de Heumensebaan worden vervangen. Het nieuwe viaduct wordt voorzien van een verbreding voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). De rijbaan op het nieuwe viaduct blijft even breed als bij het huidige viaduct, en is bedoeld voor het autoverkeer. Hiermee komen de voetgangers en fietsers niet langer in de verdrukking wanneer zij gebruik maken van het viaduct en denken wij dat dit een positief effect zal hebben op de verkeerssituatie.</p>

	<p>langere afstand. De route tussen Molenhoek en Groesbeek zien wij namelijk als een belangrijke toevoerende route voor de snelfietsroute Cuijk – Molenhoek – Nijmegen. Deze ‘feeder’ functie van de route is ook ingebed in de regionale Samenwerkingsagenda Fiets van de Regio Arnhem – Nijmegen. Dit netwerkperspectief is vastgesteld door de gezamenlijke portefeuillehouders mobiliteit in de regio. Zonder vrijliggend fietspad tussen Groesbeek en Molenhoek is de snelfietsroute enkel via grote en onlogische omwegen op een veilige manier te bereiken vanuit Groesbeek. Indien gewenst ondersteunt indiener dan ook graag eventuele aanvragen voor subsidies bij bijvoorbeeld de Provincie Limburg.</p>	
E.2020.6	<p>Indiener geeft aan dat op blz. 44 van het MP wordt concludeert dat het niet realistisch is om de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Heumensebaan als concrete maatregel op te nemen in het uitvoeringsprogramma. Dit gelet op de voor dit project nog uit te voeren noodzakelijke onderzoeken en de tijdsduur van de te doorlopen procedures. Een eventueel vrijliggend fietspad wordt ondergebracht in de gebiedsvisie voor de Spoorzone / Ecozone Molenhoek. Financiering van projecten die uit deze gebiedsvisie voortvloeien worden op een later moment aan de raad gevraagd. Tevens wordt geconcludeerd dat een vrijliggend fietspad langs de Heumensebaan van alle projecten in het MP het hoogst scoort op nut en noodzaak. De indiener heeft in de reactie in 2019 ook meerdere argumenten opgesomd die pleiten vóór de aanleg van dit fietspad als belangrijke schakel tussen Groesbeek Enerzijds en anderzijds Molenhoek (inclusief middelbare school)/ Mook / Cuijk.</p> <p>Indiener vindt het inderdaad verstandig om het vrijliggend fietspad deel uit te laten maken van de nog op te stellen gebiedsvisie. Echter is het jammer als door verknoping met mogelijke (politieke) discussie over de Spoorzone/Ecozone de realisatie van dit fietspad nog verder naar de toekomst wordt geschoven. Indiener adviseert daarom om in het MP toch ook een budget te reserveren voor de voorbereiding en noodzakelijke onderzoeken voor de aanleg.</p>	
B.2019.12	<p>Indiener zou graag op de ANWB verkeersborden duidelijk aangeduid zien dat voor vrachtverkeer de verbinding naar Groesbeek via Ringbaan/Heumensebaan niet mogelijk is</p>	<p>In het verleden is hierover met de ANWB gesproken. Zij zien dat niet als hun taak en achten de huidige situatie duidelijk en correct. Groesbeek wordt niet via Molenhoek verwezen. Als alternatief is er langs de Rijksweg (bij de afslag naar Molenhoek) een duidelijk</p>

		verkeersbord geplaatst dat aangeeft, dat doorgaand vrachtverkeer door Molenhoek niet mogelijk is (breedte beperkt tot 2,1 meter).
B.2020.22	<p>Indiener geeft aan dat in paragraaf 6.6 wordt beschreven dat er tot 2025 20.000 woningen moeten bijkomen in de regio Arnhem – Nijmegen en op langere termijn 50.000 tot 60.000 woningen. Naar verwachting heeft de genoemde woningbouwopgaven zijn weerslag op het aantal verkeersbewegingen in Groesbeek, Mook en Molenhoek. Dit wijst erop dat een aantal van deze 20.000 woningen in de gemeente Berg en Dal of in de gemeente Mook en Middelaar gebouwd zullen gaan worden. De woningen in de gemeente Groesbeek zullen de aantallen verkeersbewegingen op de Heumensebaan / Ringbaan in Molenhoek doen toenemen. Op welke wijze denkt gemeente Mook en Middelaar hierop te anticiperen? Het belang van een goede oplossing van de problematiek Heumensebaan / Ringbaan wordt hierdoor alleen maar groter.</p>	<p>De beschreven bouwopgave, en de daaruit voortkomende mobiliteitsopgave, is reden te meer om te kijken naar goede alternatieven voor de afwikkeling van het verkeer van en naar de A73. Om dit op een integrale en duurzame wijze te kunnen doen, evenals in samenwerking met andere overheden en organisaties, is een aanpak zoals beoogd met het gebiedsprogramma 'Ecozone Molenhoek' hier, ons inziens, geschikt voor.</p>
E.2019.1 *	<p>Indiener geeft aan dat op bladzijde 10 de wegencategorisering wordt gepresenteerd. Indiener deelt de visie dat de routes Groesbeekseweg / Mooksebaan en Ringbaan / Heumensebaan een gebied ontsluitende functie hebben. Deze beide routes zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van de kern Groesbeek. Indiener heeft begrip voor de inrichting van deze routes binnen de bebouwde kommen van Mook en Molenhoek als 30 km/uur zone. Wel wordt gevraagd om bij de inrichting van deze routes nu en in de toekomst te waarborgen dat het doorgaande verkeer gebruik kan blijven maken van de routes. Wellicht kan een betere ontsluiting van en naar Heijendaal bijdragen aan een ontlasting van de routes tussen Groesbeek en Mook/Molenhoek van doorgaand (sluip)verkeer.</p>	<p>Het belang van bereikbaarheid in relatie tot verkeersveiligheid is evident voor de gemeente. We willen hierin zoveel mogelijk gezamenlijk optrekken met andere betrokkenen. Zo is al gezamenlijk met andere overheden gepleit voor een regionale studie naar een betere ontsluiting van Nijmegen, meer specifiek voor de zuid west flank van Nijmegen. Deze studie is inmiddels opgestart door de Provincie Gelderland en in overleg is het onderzoeksgebied ook uitgebreid met de oostflank (Molenhoek-Groesbeek).</p>
F.2020.3 *	<p>Indiener geeft aan over maatregelen op de Heumensebaan en Groesbeekseweg, dat verkeer remmende maatregelen die worden uitgevoerd op de huidige wegen en andere ontsluitingswegen nadelig kunnen zijn voor de opkomsttijden van de brandweer en andere hulpdiensten. Indiener geeft hierbij het advies: zorg voor maatwerk in te nemen maatregelen. Ga hiervoor in overleg met de hulpdiensten.</p>	<p>Dank voor uw advies. Bij een herinrichting en het treffen van maatregelen worden de hulpdiensten zeker betrokken.</p>
G.2019.1	<p>Indiener geeft aan dat bij de wegencategorisatie van de gemeente enkele wegen zijn aangewezen als gebiedsontsluitingsweg. Dit betreft onder andere de route Ringbaan-Heumensebaan. Deze gebiedsontsluitingsweg is een verbindingsweg tussen de A73 c.q. N271 met de plaats Groesbeek. Deze weg is echter een weg die dwars door een woonwijk loopt en tevens kruist de snelfietsroute</p>	<p>De verkeerssituatie omtrent de Ringbaan en Heumensebaan heeft onze aandacht. In het verleden is er voor gekozen om heel Molenhoek aan te wijzen als een 30 km/h snelheidsregime. Dat neemt niet weg dat bij sommige wegen verschillende functies aan de orde zijn, zoals ontsluiting van Molenhoek, een woonfunctie en bedrijvigheid. Bij de inrichting van deze wegen moet er rekening</p>

	<p>MaasWaalpad de Ringbaan. Om het fietsen te bevorderen is gekozen om op de Ringbaan de voorrangregeling te wijzigen: het verkeer rijdende over de snelfietsroute heeft voorrang. In het voorgenomen MP wordt gesproken dat de gemeente het einddoel heeft “dat uiteindelijk alle wegen voldoen aan de landelijke Basiskennmerken Wegontwerp, de zogenaamde CROW publicaties”. Deze publicatie spreken echter duidelijk over een gewenste inrichting van een gebiedsontsluitingsweg; met gescheiden fietspaden, binnen de bebouwde kom 50 km/h en voorrangskruisingen etc. De feitelijke situatie die op dit moment gaande is op de gebiedsontsluitingsweg; er geldt een maximum snelheid van 30 km/h (i.p.v. 50 km/h), rechts heeft voorrang, de weg wordt doorkruist door een snelfietspad dat ook nog eens voorrang geniet en het aanbrengen van snelheidsremmende voorzieningen. De huidige inrichting van deze genoemde weg zijn de inrichtingseisen conform het CROW zoals een erftoegangsweg ingericht dient te worden en staat in contrast met de EHK’s (essentiële herkenbaarheids kenmerken) van een gebiedsontsluitingsweg. Dat deze weg zo wordt ingericht is begrijpelijk, deze gebiedsontsluitingsweg loopt namelijk dwars door een woonwijk. Vervolgens kruist de Heumensebaan het spoor en is hier een spoorviaduct. Deze smalle brug is slechts geschikt voor een rijstrook en dit viaduct zal altijd een “bottleneck” blijven in deze gebiedsontsluitingsweg.</p>	<p>worden gehouden met de verschillende functies. Wij streven naar de toepassing van de landelijke normen en richtlijnen, ook van het CROW, dit binnen alle belangen die spelen bij de inrichting of herinrichting van een route of verbinding. Naast het belang van een goede inrichting van een weg, denken wij dat gedragsbeïnvloeding ook een belangrijk aspect is.</p>
H.2019.3	<p>Indiener geeft aan dat de huidige wegategorisering en inrichting van de Heumensebaan, Ringbaan, Lindelaan, Mooksebaan en Cuijksesteeg niet passen bij de voorgeschreven snelheid ter plaatse. Ook voldoen zij niet aan de ambitie van het RMO en Trendsportal en zijn deze niet ingericht conform voorgeschriften CROW. Hierdoor biedt men de zwakkere verkeersdeelnemers schijnveiligheid op deze wegen en is de V85 fors hoger dan 30km/h. Indiener zegt tevens dat de maatregelen die op blz. 26 worden beschreven regelrecht in gaan tegen de ambities die het RMO en Trendsportal samen met de gemeente hebben opgesteld. Asverpringen en kruispunten verkleinen zijn maatregelen die averechts werken op verkeersgedrag en -veiligheid. Dit is slecht voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en vitaliteit van onze kernen.</p>	
H.2019.6	<p>Indiener geeft aan dat de oplossingen voor de Ringbaan en Heumensebaan niet zijn vormgegeven volgens de ambities van ons eigen Trendsportal. Dit zijn gevaarlijke wegen voor fietsers en</p>	<p>In het MP wordt afgezien van het nemen van ad hoc maatregelen. Wij gaan over tot het nemen van een integrale oplossing ondergebracht onder de gebiedsprogramma ‘Ecozone Molenhoek’.</p>



	<p>voetgangers. Automobilisten komen alleen maar conflictsituaties tegen met tegenliggers terwijl dit gebiedsontsluitingswegen zijn. Indiener vraagt wat het plan is voor een veilige ontsluiting en verbinding van en naar Groesbeek met de fiets, auto of vrachtwagen? Wat is de status van het vrijliggend fietspad naar Groesbeek en de nieuwe brug over het spoor bij de Heumensebaan? Hoe kunnen de parkeerproblemen rond de Heumensebaan en Singel worden opgelost om doorstroming en veiligheid te bevorderen?</p>	<p>Wij hechten hierin ook veel waarde aan een goede fietsverbinding en ontsluiting. De aanleg van het fietspad heeft onze volle aandacht. Bij het project 'Verbetering Maaslijn' moet het spoorviaduct in de Heumensebaan worden vervangen. Het nieuwe viaduct wordt voorzien van een verbreding voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). De rijbaan op het nieuwe viaduct blijft even breed als bij het huidige viaduct, en is bedoeld voor het autoverkeer. Wat betreft de benoemde parkeerproblemen specifiek rond de Singel en de Heumensebaan, deze zijn bij ons niet bekend.</p>
<p>J.2020.1</p>	<p>Indiener geeft aan dat in het MP wordt duidelijk gemaakt dat de verkeersintensiteit op de route Groesbeek - A73, met name op de Heumensebaan (inclusief spoorviaduct) en de Ringbaan in Molenhoek een knelpunt is dat al langere tijd als te belastend en onwenselijk wordt ervaren. Dat ervaart de indiener als niet direct aanwonende ook. Naast onveilige situaties constateert indiener dat tijdens spitsuren er al regelmatig van filevorming sprake is. Bij het spoorviaduct zijn zeer frequent (vrijwel ieder uur) conflicten met bijkomend geluidsoverlast. Een dergelijke situatie hoort niet in een woonwijk thuis.</p> <p>Indiener stelt dat in het MP ook wordt opgemerkt dat reeds overeengekomen woningbouwplannen in de regio in de toekomst de verkeersintensiteit op dit traject verder zullen doen toenemen. Daarnaast is nu al een toename van verkeer merkbaar van en naar de locatie Natuur begraven. Deze ontwikkelingen zullen de komende jaren, ondanks de aanleg van een fietspad, tot extra (auto) verkeersbewegingen leiden waarmee de verontwaardiging naar bestuurders over het uitblijven van een structurele oplossing eveneens steeds verder zal toenemen. De nu reeds te belastende situatie zal voorzienbaar tot een onhoudbare situatie leiden indien het doorgaand verkeer door de woonwijk blijft rijden. Snelheid beperkende maatregelen op de huidige route zullen beperkt tegemoetkomen aan de toenemende onveiligheid maar niet aan de overlast van drukte, geluid en luchtkwaliteit. Het doorgaand verkeer moet daarom onvermijdelijk de woonwijk uit en variant 5a beantwoordt aan deze noodzaak.</p> <p>Teleurstellend is dan wel voor bewoners van Molenhoek dat de problematiek Heumensebaan- Ringbaan in het MP wordt</p>	<p>Dank aan beide indieners voor het delen van uw ervaringen en ideeën voor de Heumensebaan- Ringbaan. De genoemde oplossingen gelden als richtingen welke in een (verkeerskundig) onderzoek, ondergebracht onder de Ecozone, nader bekeken kunnen worden. Zie de reactie beginnende bij A.2019.14 voor de uitleg van het voorgestelde onderzoek.</p> <p>Ter informatie bij het project 'Verbetering Maaslijn' moet het spoorviaduct in de Heumensebaan worden vervangen. Het nieuwe viaduct wordt voorzien van een verbreding voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). De rijbaan op het nieuwe viaduct blijft even breed als bij het huidige viaduct, en is bedoeld voor het autoverkeer. Hiermee komen de voetgangers en fietsers niet langer in de verdrinking wanneer zij gebruik maken van het viaduct en denken wij dat dit een positief effect zal hebben op de verkeerssituatie.</p>

	<p>weggeschreven naar het programma Ecozone Molenhoek zonder dat de randvoorwaarden en zicht op een oplossing duidelijk worden gemaakt. Daar zijn de indieners het niet mee eens. Dit knelpunt is urgent en de overlast wordt in de nabije toekomst steeds maar groter. Daar moet niet voor worden weggelopen maar een oplossing voor komen. Niettegenstaande de aanzienlijke kosten van een nieuwe route en het ontbreken van overeenstemming in de Gemeenteraad kunt u de verkeersoverlast in Molenhoek niet verder laten verslechteren. Er moet nu wel eens iets gebeuren! Molenhoekers hebben recht op een veilige en gezonde woonomgeving.</p> <p>Omdat de overlast steeds maar toeneemt en een structurele oplossing (variant 5a) uitblijft pleiten indieners ook voor het nemen van tijdelijke oplossingen zoals het instellen van eenrichtingsverkeer op de Heumensebaan/Ringbaan en stoplichten bij het spoorviaduct.</p> <p>De inbreng wordt bijgestaan door in totaal 27 schriftelijke steunbetuigingen, die zijn gedeeld met de gemeenteraad.</p>	
K.2020.1	<p>Indiener geeft aan dat het een irritante exercitie is om als inwoner van Molenhoek van en naar je woning te rijden. Het is vooral de verkeersmentaliteit van vele door Molenhoek razende automobilisten van en naar Groesbeek. Zo zijn er de regelmatige wedstrijden op de Ringbaan wie het eerst zigzaggend door de bloembak barrières komt geslingerd, extra snelheid makend om de ander er vooral op te wijzen dat hij/ zij de witte pijl heeft. Niet eens wetend dat dit alleen geldt bij gelijktijdige benadering. Op diezelfde weg is het nemen van de kruising met het snelfiets pad een crime, vooral als jij je aan het stopbord wil houden. Geërgerd zitten de passanten je op de bumper of sjezen ze uit de tegengestelde richting met hoge snelheid over de weer nieuw aangelegde drempels. En als je 40 km/ uur rijdt, waar 30 immers de limiet is, de haastige passanten op je bumper gaan rijden of je soms zelfs met zeer grote snelheid inhalen. Of laatst nog je rechts inhalen via het fietspad en langs de drempel? Hetgeen motorrijders sowieso daar makkelijk doen. Als je uit de wijk vanuit de Oude Bovensteweg de Heumensebaan op wil rijden tijdens de spitstijden moet je helemaal uitkijken om een aanrijding te voorkomen. Regelmatig racen de passanten van en naar Groesbeek</p>	

met zeer hoge snelheden over het kruispunt. Ja presteren het zelfs om op het kruispunt de wel keurig aan de 30 km houdende voor hen rijdende automobilisten in te halen. Zelfs op het zebrapad waar dan ook kinderen van en naar school gaan.

Het 30 km/ uur gebod is op de Ringbaan en Heumensebaan een grote farce. De Heumensebaan is ook grotendeels aan een zijde bedoeld als parkeerplaats voor de auto's van bewoners. Dat betekent regelmatig wringen met passen en meten zeker met de grote werkbussen met aanhanger. Tja en dan het bruggetje over het spoor; probeer er maar eens als voetganger of fietser over te komen, nog los van de regelmatige ruzies en achteruitrijdende auto's.

Vraag is nu wat de allerbeste verkeersoplossingen zijn. Wat je ook bedenkt maar mentaliteit en gedragsverandering bereik je niet door alleen verkeersmaatregelen. Zeker eenrichtingsverkeer maakt de route door ons dorp alleen maar nog sneller! Want dat is wat passanten willen snel naar het werk en weer snel naar huis.

Indiener geeft een aantal eventuele opties; De Ring- en Heumensebaan door Molenhoek alleen nog in gebruik voor bestemmingsverkeer! Stoppen met die passanten en dit sluipverkeer! De passanten kunnen de Lindelaan nemen langs het station en via de Rijksweg van en naar Malden/Nijmegen of de A73. Of rijden via de rotonde in Mook van en naar Groesbeek. Of wat dacht u van het al oude plan om aan de oostkant van het station de weg door te trekken langs de Verzinkerij naar de Rijksweg. Dat laatste meer voor de langere termijn, want dat heeft al 10 jaar te veel voeten in de aarde. Sowieso als de opties 1 tot en met 3 niets zijn geworden. In ieder geval is het zaak als er voorlopig niets afdoende gedaan kan worden ervoor te zorgen dat er gehandhaafd wordt. Heel simpel **HANDHAVEN!** Voordat je weer nieuwe regels bedenkt! Dit kan volgens indiener met 3 snelheidsflitspalen; 1 op de Heumensebaan tussen het bruggetje en de Oude Bovensteweg, en 2 op de Ringbaan. Je zou er ook nog een kunnen plaatsen voor de stopbord naleving van het snelfietspad. Dus niet meer die vriendelijke digitale meting met lach/huil poppetjes voor onder en boven de limiet, maar gewoon digitale flitsers. Is snel terugverdiend en levert de gemeente ook nog eens geld op.

P.2020.5	<p>Indiener geeft aan “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’).“ (blz. 14). Nog steeds houd je je hart vast bij het oversteken en moet je regelmatig op de noodrem trappen omdat er geen voorrang wordt gegeven omdat met de ideale snelheid van 60km er prima over de drempels heen wordt gereden.</p>	<p>Dank voor het delen van uw ervaring op de weg. Bij de kruising (Ringbaan-Middelweg) zijn aanvullende verkeersmaatregelen getroffen. De verkeerssituatie is nu duidelijk en goed aangegeven. De verkeersdeelnemers moeten zich hiernaar gedragen.</p>
P.2020.6	<p>Indiener geeft aan “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.” (blz 18). Aangezien de snelheid op de Ringbaan er nog steeds niet uit is. Waarom wordt er dan niet gehandhaafd, zoals afgesproken en het staat nu zwart op wit.</p>	<p>Wat betreft inrichting en bebording is duidelijk wat er gevraagd wordt van de weggebruiker. Het staat of valt dan bij het gedrag van de weggebruiker. Locaties met meer dan gebruikelijke ongevallen worden onderzocht en zo nodig aangepakt. Controle en handhaving is een taak van de politie.</p>
P.2020.10	<p>Indiener geeft aan dat “Gedragscampagnes. Zoals eerder is aangegeven, het einddoel is dat de wegen in de gemeente 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.” (Blz.27). Waarom worden er dan geen controles gehouden op de Ringbaan?? met name vroeg in de ochtenden zie ook blz. 18.</p>	
S.2020.2	<p>Indiener geeft aan geïnteresseerd te zijn in twee onderwerpen; de drukte en het verkeersgedrag op de Ringbaan / Heumensebaan, waar indiener vlak achter woont en bij het gebruik van het zebrapad erg goed moet opletten. En de smalle spoorbrug waar indiener vaak als voetganger met hond overheen holt om de auto's te vermijden die je met hun spiegels raken.</p> <p>Indiener vindt het mooi om te zien dat deze problemen in het MP worden herkend en benoemd, maar erg ondoorzichtig hoe het</p>	<p>Dank aan indiener voor de samenvatting en de ideeën voor de Heumensebaan-Ringbaan. De genoemde opties gelden als richtingen welke in een (verkeerskundig) onderzoek, ondergebracht onder de Ecozone, nader bekeken zouden kunnen worden. Zie de reactie beginnende bij A.2019.14 voor de uitleg van het voorgestelde onderzoek.</p> <p>Het afsluiten van de Heumensebaan voor doorgaand autoverkeer is daarentegen minder eenvoudig dan gesteld in de reactie. De route is</p>

opgeschreven is over verschillende hoofdstukken en in verschillende bewoordingen. Zo staat de problematiek Ringbaan / Heumensebaan genoemd op de pagina's: 10, 12, 17, 18, 23, 24, 25, 28, 33, 34, 35, 36, 37, 44, 48 en 53. Alle alinea's onder elkaar geeft de volgende samenvatting:

- Reeds in 2007 is de problematiek van functie en inrichting van de Ringbaan opgenomen in het verkeersveiligheidsplan;
- De huidige route A73-Groesbeek gaat over een erftoegangsweg terwijl het een gebiedsontsluitingsfunctie heeft en past daarmee niet bij wegcategorisering die toch als toetsingskader wordt genoemd;
- Door o.a. de woningbouw in de regio en verkeersmaatregelen in Nijmegen zal de verkeersdrukke toenemen en daarmee de leefbaarheid afnemen;
- Toch komt dan het voorstel om de huidige verkeersstructuur te handhaven en minimale maatregelen voor verkeersveiligheid te nemen want een echte oplossing zoals een weg door de spoorzone is te duur. Dit komt neer op de pappen-en-nathouden variant;
- Om vervolgens de echte oplossing, de weg doortrekken, definitief om zeep te helpen door een herbestemming van de spoorzone naar natuur door te voeren waardoor een weg er in de toekomst onmogelijk kan komen;
- En als klapper worden de minimale maatregelen ook geschrapt en wordt verwezen naar een separaat werkproces Ecozone Molenhoek waar nog geen geld voor verkeersveiligheid / mobiliteit in is opgenomen.

Als bewoner van de gemeente is dit zeer teleurstellend. Maar behalve kritisch zijn, wil indiener ook twee opties aandragen om mee te nemen in de besluitvorming:

1. Het gebied dat ontsloten wordt door de route A73-Groesbeek, is de gemeente Berg en Dal en in het grotere plaatje de provincie Gelderland. Het lijkt mij logisch dat onderzocht wordt of een van de rijkste provincies zijnde Gelderland niet een forse financiële bijdrage wil leveren waardoor de 5A-lightvariant wel mogelijk wordt, mits de bestemming van de spoorzone niet gewijzigd wordt; 2. Als de gemeenten Berg en Dal, Heumen en Nijmegen en de provincie Gelderland niet willen bijdragen in financiële zin, ligt het voor de hand

van belang voor de gemeente Berg en Dal en is het zeer aannemelijk dat zij met succes hiertegen bezwaar aantekenen. Het genoemde verspreiden van het verkeer (als water) heeft nadelige neveneffecten. Waaronder, diffuse verkeersstromen en een extra belasting van de Groesbeekseweg in Mook. Bewoners en belanghebbenden aan deze wegen hebben dus een belang bij het afsluiten van de Heumensebaan en kunnen bezwaar maken tegen de afsluiting.

	<p>om de Heumensebaan ter hoogte van het Jachtslot af te sluiten. Dit heeft als voordeel dat het geen geld kost de Heumensebaan voorbij de spoorbrug kan dienen als fietspad dat niet separaat hoeft te worden aangelegd en dat de verkeersstroom stopt. Door de knip bij het Jachtslot te maken kan dat vanuit zowel Groesbeek als Molenhoek worden bereikt. De spoorbrug wordt daarmee alleen voor bestemmingsverkeer van het natuurgebied gebruikt en hoeft niet te worden verbreed. Het verkeer gedraagt zich als water en zal vooral via Malden en Nijmegen wegstromen. Voor het extra verkeer via Mook kunnen de geplande verkeersmaatregelen worden getroffen.</p> <p>Indiener is benieuwd wat de inhoud zal zijn van de reactienota en hoopt dat de gemeenteraad de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de bewoners van haar gemeente niet vergeet in de besluitvorming.</p>	
--	---	--

## 2.9 Groesbeekseweg

Code	Aandachtspunt	Reactie
E.2019.1 *	<p>Indiener geeft aan dat op bladzijde 10 de wegcategorisering wordt gepresenteerd. Indiener deelt de visie dat de routes Groesbeekseweg / Mooksebaan en Ringbaan / Heumensebaan een gebied ontsluitende functie hebben. Deze beide routes zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van de kern Groesbeek. Indiener heeft begrip voor de inrichting van deze routes binnen de bebouwde kommen van Mook en Molenhoek als 30 km/uur zone. Wel wordt gevraagd om bij de inrichting van deze routes nu en in de toekomst te waarborgen dat het doorgaande verkeer gebruik kan blijven maken van deze routes. Wellicht kan een betere ontsluiting van en naar Heijendaal bijdragen aan een ontlasting van de routes tussen Groesbeek en Mook/Molenhoek van doorgaand (sluip)verkeer.</p>	<p>Het belang van bereikbaarheid in relatie met verkeersveiligheid is evident voor de gemeente. We willen hierin zoveel mogelijk gezamenlijk optrekken met andere betrokkenen. Zo is al gezamenlijk met andere overheden gepleit voor een regionale studie naar een betere ontsluiting van Nijmegen, meer specifiek voor de zuid west flank van Nijmegen. Deze studie is inmiddels opgestart door de Provincie Gelderland en in overleg is het onderzoeksgebied ook uitgebreid met de oostflank (Molenhoek-Groesbeek).</p>
E.2019.5	<p>Indiener geeft aan dat de gemeente in 2020 een onderzoek wil doen naar de mogelijkheden om de kruising van de Groesbeekseweg met de Bisseltsebaan en haar directe omgeving te verbeteren (blz.40). Dit kruispunt is bij de indiener in eigendom en beheer. Op dit moment voorziet indiener geen onderhoud en/of aanpassingen aan het kruispunt. Uiteraard staat indiener wel open voor de visie van de</p>	<p>Bij een onderzoek naar de mogelijkheden om de kruising te verbeteren, zal de indiener worden betrokken.</p>

	gemeente op dit kruispunt en zouden daarom graag als belanghebbende betrokken worden bij het onderzoek.	
E.2020.8	Indiener geeft aan dat op blz. 47 staat opgenomen voorlopig af te zien van een grootschalige reconstructie van het op indieners grondgebied gelegen kruispunt Groesbeekseweg – Bisseltsebaan nabij Restaurant het Zwaantje. Indiener begrijpt het standpunt om voor nu enkel in te zetten op een verbetering van de bebouwde komgrens van Mook. Mocht de gemeente te zijner tijd alsnog willen insteken op een grootschalige reconstructie van dit kruispunt om de oversteekbaarheid te verbeteren, dan denkt de indiener als belanghebbende graag mee.	
F.2020.3 *	Indiener geeft aan over maatregelen op de Heumensebaan en Groesbeekseweg, dat verkeer remmende maatregelen die worden uitgevoerd op de huidige wegen en andere ontsluitingswegen nadelig kunnen zijn voor de opkomsttijden van de brandweer en andere hulpdiensten. Indiener geeft hierbij het advies: zorg voor maatwerk in te nemen maatregelen. Ga hiervoor in overleg met de hulpdiensten.	Dank voor uw advies. Bij een herinrichting en het treffen van maatregelen worden de hulpdiensten zeker betrokken.
M.2020.1	Indiener geeft aan gekeken te hebben naar de Groesbeekseweg bij het Zwaantje. Indiener heeft al eerder aangegeven om daar parkeren in het weiland te maken, maar dat staat niet in dit MP. Ook is wel eens aangegeven om een bocht in de weg te maken door het weiland. Wat er ook gebeurd of is gebeurd, het levert altijd problemen op. Nu vandaag kun je blijven staan bij die wegverspringing, want er gebeuren dagelijks ongelukken. Maandelijks worden de kapotte borden vervangen, en blijft het de toegangsweg van de industrie in Groesbeek. Dus Groesbeek maakt het ons probleem. Indiener vraagt of het mogelijk is om op dat punt inzage te krijgen wat er gebeurd met de Groesbeekseweg?	<p>Wat betreft de Groesbeekseweg in Mook is in het Uitvoeringsprogramma van het MP opgenomen om te kijken naar de situatie nabij de komingang van Mook (kruising Bisseltsebaan). Vanuit het fonds De Bisselt is parkeren zeker een issue en heeft dan ook de aandacht.</p> <p>Verder zijn er geen plannen opgenomen voor de Groesbeekseweg. Ten aanzien van de werking van de bestaande as-verspringingen ontvangen wij ook positieve reacties. Schade aan deze voorzieningen ervaren wij als incidenteel en niet als structureel.</p>
Q.2020.5	Indiener geeft aan dat 2.2.7 Groesbeekseweg bibeko. "In de voorgaande sub paragraaf t/m sterk toeneemt." Het meest relevant is voor de wijk. Even los van het ambtelijk taalgebruik: Wanneer sprake is van een onveilige situatie, is het wenselijk deze anders in te richten. Denk aan de kruising Groesbeekseweg en Bisseltsebaan bij het Zwaantje. Maar daar ligt de bal vooral bij de gemeente Groesbeek: Vanaf die kant komt immers het 'snelverkeer' aan. De overige plannen voor de Groesbeekseweg ziet indiener met enig wantrouwen aan: (Optisch) versmallen van de rijbaan en samenvoegen van al het verkeer, maakt dat het zware verkeer (nog) moeizamer 'uit de voeten kan' over deze weg. Midden geleiders en	Bij een onderzoek naar de mogelijkheden om de kruising Groesbeekseweg-Bisseltsebaan te verbeteren (komingang Mook), zal ook de gemeente Berg en Dal worden betrokken. Daarnaast moeten de weggebruikers, ook wielrenners zich houden aan de verkeersregels. De weggebruiker is verantwoordelijk voor zijn of haar gedrag. Buiten de hiervoor genoemde kruising zijn er verder geen maatregelen gepland en/of opgenomen in het MP.

	<p>overvloedige stoeprandjes zijn voor met name motorfietsen een veiligheidsrisico en ook een uitwijkende fietser doe je er geen plezier mee. In de laatste jaren is onderaan de helling bij de scheiding tussen rijbaan en het fietspad bij de kom van Mook een aantal maal een ernstig ongeluk met wielrenners geweest. Je kunt betogen dat fietsers hier rechts op het fietspad moeten rijden, maar wielrenners hebben nogal eens een eigen werkelijkheid/interpretatie van de Wegenverkeerswet. Goed bestuur hoort daar rekening mee te houden.</p> <p>Tevens stelt indiener dat er op de Groesbeekseweg vrij veel vrachtverkeer is en dat blijft ook zo, tenzij er een sneller/beter alternatief komt. Verder is de Groesbeekseweg verkeerstechnisch de aansluiting voor Groesbeek, Bredeweg en de Bisselt naar de A73 en daarmee van economisch belang. Dan kun je de Groesbeekseweg optisch of met geleiders smal maken, maar uiteindelijk is het idee van verkeersbeleid een goede en veilige doorstroming. Bij iedere kruising een versmalling en slingers in de weg dient geen doel.</p>	
Q.2020.6	<p>Indiener geeft aan, al het groene wensdenken over uitstootloos OV ten spijt: bewoners van de Bisselt zijn (door volstreekte afwezigheid van OV-aanbod) aangewezen op eigen vervoer (veelal de auto) en dat geeft een noodzaak voor een veilige maar ook vlotte doorstroming. In het kader van het budget beheersen, pleit indiener ervoor om verder van de Groesbeekseweg af te blijven, aangezien dat net voor veel geld netjes is ingericht. Niets doen is meestal het goedkoopste beleid. Niet per se het slechtste.</p>	

## 2.10 Rijksweg N271

Code	Aandachtspunt	Reactie
B.2019.13	De snelheden van doorgaand verkeer in Molenhoek op de N271 komen niet aan de orde.	Dit klopt, de N271 (Rijksweg) is in eigendom en beheer bij de provincie Limburg. De verkeerssituatie op de weg wordt regelmatig gemonitord. Hierop afgaand zijn er geen aanwijzingen van een structureel probleem. Aanvullend is de komgrens tussen Molenhoek en Mook tegen elkaar aangelegd, waardoor de maximaal toegestane rijsnelheid over een aanzienlijke lengte is verlaagd naar 50 km/uur.



## 2.11 Witteweg / Pastoorsdijk

Code	Aandachtspunt	Reactie
C.2019.1	<p>Indiener geeft aan dat de veiligheid op deze wegen (Witteweg / Pastoorsdijk) ernstig te wensen over laat en hoopt dat de uitvoering eerder zal plaatsvinden dan in het uitvoeringsplan staat opgenomen. In het uitvoeringsplan is het benodigde kapitaal lager dan in het kostenoverzicht projecten en maatregelen, echter de bedragen zijn, volgens de indiener, ook nu nog te fors voor de kleine gemeente. Te vrezen valt dan ook dat de uitvoering op de lange baan geschoven gaat worden.</p>	<p>Ten aanzien van de Pastoorsdijk zijn de genoemde kosten voor het aanbrengen van verlichting niet meegenomen in het totaalbedrag omdat de verlichting ter plaatse al is gerealiseerd. Bij het totaalbedrag in het kostenoverzicht is voor de Witteweg uitgegaan van een fietsstraat met rabastrook en het voetpad. Deze maatregel is echter gewijzigd opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. Het voorstel is gedaan 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.</p>
C.2019.2	<p>Indiener geeft aan dat voor de Witteweg de tekst luidt: inrichten als fietsstraat in combinatie met een trottoir aan de zijde van de weg. Het overige gedeelte van de Witteweg valt onder centrumplan Plasmolen en wordt later ingepland.</p> <p>Indiener wil hierover het volgende opmerken; het gedeelte van de Witteweg vanaf de Heikantseweg tot aan de Dorpsstraat in Middelaar valt nu buiten de maatregel. Verzoek is om dit overgebleven deel van de Witteweg mee te nemen in de snelheidsbeperking en de overige maatregelen. Het kan niet zo zijn dat de automobilist vanaf de Heikantseweg tot aan Middelaar de snelheid gaat opvoeren over zo'n klein traject? De Wittewegbrug bevindt zich binnen het te verbeteren traject, er wordt in de tekst met geen woord over gerept. Alleen een snelheidsbeperking voor gemotoriseerd verkeer is, volgens de indiener, niet voldoende om het brugtraject veiliger te maken. In 2019 is er contact geweest over dit onderwerp. De streefdata waarin de trajecten worden gerealiseerd zouden, volgens indiener, wel wat vroeger bijgesteld mogen worden, gezien de urgentie. De indiener geeft ook de eenvoudigste oplossing: Verf het wegdek in fietsstraatkleur en het trottoir navenant. Verlaag de maximum snelheid van het gemotoriseerd verkeer tot 30km/u middels verkeersborden over het gehele traject. Mogelijk nog extra drempels. Het is gewenst dat ook het trottoir in het ontwerp blijft. Zou de gemeente dan in 2023 de benodigde financiën beschikbaar hebben om de verbeteringen op professionele manier uit te voeren, dan kan dat alsnog. Met deze eenvoudige oplossing is de Witteweg al in 2019 veiliger.</p>	<p>Dank aan de indiener voor het meedenken in oplossingen voor zowel de Witteweg als de Pastoorsdijk, ook op de korte termijn. Binnen de planvorming van de Witteweg zal gekeken worden naar een zo goed mogelijke verkeersmaatregel passend bij de problematiek en de financiële mogelijkheden. De beschouwing van de brug maakt onderdeel uit van de aanpak Witteweg. In het ontwerpproces voor beide wegen worden de bewoners en belanghebbenden betrokken bij de uitwerking. Het is aan de gemeenteraad om te besluiten over de prioritering en de financiële middelen die in de komende jaren beschikbaar komen voor mobiliteit.</p>

C.2019.3	Indiener vraagt voor de Pastoorsdijk, indien mogelijk, dezelfde regie als bij de Witteweg. Namelijk snelheidsbeperking en de scheiding van gemotoriseerd verkeer van langzaam verkeer. Indiener geeft aan dat plateaus alleen werken als ze hoog genoeg zijn. In Middelaar bij de oversteek van kerk naar parkeerterrein trekt het autoverkeer zich bijvoorbeeld nauwelijks iets aan van het plateau.	
C.2019.4	Indiener geeft aan voor zowel de Witteweg als voor de Pastoorsdijk dat niet jaren gewacht moet worden met veiligheidsmaatregelen. Denk aan schoolkinderen, leden van verenigingen, sportclubs enz. die allen frequent ook bij nacht en ontij gebruik maken van de wegen.	

## 2.12 Stationsstraat

Code	Aandachtspunt	Reactie
B.2019.7	De indiener is verheugd om te zien dat twee van de problemen die in de enquête van de Dorpsraad onder Molenhoekers ten aanzien van verkeers(on)veiligheid naar voren zijn gekomen op het programma staan inclusief min of meer concrete jaarplanning. Het gaat om de problematiek Ringbaan/Heumensebaan en het slecht bereikbaar zijn van de Stationsstraat voor voetgangers. De voorgestelde maatregel Aanleg trottoir noordzijde kan de instemming van de indiener vinden. Indiener zou graag meer maatregelen genomen zien worden voor het gedeelte Stationsstraat Middeweg-Rijksweg. Alleen een onderzoek naar de noodzaak en mogelijkheden levert op korte termijn geen verbetering van de verkeerssituatie op.	<p>In het Uitvoeringsprogramma is aandacht geschonken aan de Stationsstraat, specifiek de trottoirs. Het deel Stationsstraat, tussen de Middeweg en Rijksweg, bestaat uit een rijbaan met aan weerszijde rabatstroken. De functie van deze stroken is divers. Gebruik door voetgangers, maar er mag ook op geparkeerd worden. Bij parkeren wordt de doorgang voor voetgangers geblokkeerd en moeten zij uitwijken naar de rijbaan. Is dat bezwaarlijk voor een woonstraat in een 30 km-gebied?</p> <p>Bij de inrichting van het gedeelte Stationsstraat Middeweg-Rijksweg zijn de bewoners betrokken en zal de aanleg van een trottoir ten kosten gaan van het parkeren en de verkeersafwikkeling. Het lijkt ons beter om de situatie te onderzoeken en op basis daarvan eventueel te komen met voorstellen voor maatregelen.</p> <p>Het benoemde struinpad is een initiatief vanuit Molenhoek. De initiatiefnemer is in overleg met de direct aanwonenden.</p>
P.2020.13	Indiener geeft aan "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. Naar verwachting komt hier in de 2de helft van 2020 meer duidelijkheid over." (blz. 46). Dit is, volgens indiener, nog onbekend bij de buurtbewoners! "In de rapportage van BVA Verkeersadviezen staat genoemd dat er geen trottoir is tussen de Middeweg en Rijksweg. Het voorstel is om onderzoek te doen naar de noodzaak en mogelijkheden van een trottoir ter plaatse." Over het trottoir dat ontbreekt op de Stationsstraat. Dan weer heet het, het trottoir ontbreekt vanaf de Keizershof, dan weer vanaf Stationsstraat 116 en dan ontbreekt het vanaf de Middeweg naar de Rijksweg.	

	Wordt de Stationsstraat nu eindelijk eens aangepakt, zodat we veilig over een trottoir naar het station kunnen lopen?	
L.2020.1	<p>Indiener geeft aan m.b.t. het “versterken van de toekomstige wegenstructuur” t.a.v. Stationsstraat het volgende mee te willen delen. In het MP staat om, vanaf de Singel tot de Lindenlaan, aan de noordzijde een voetpad (trottoir) aan te leggen om het station Mook-Molenhoek veilig en beter bereikbaar te maken. Indiener vraagt daarbij waarom een nieuw aan te leggen voetpad terwijl aan de zuidzijde tussen de Singel en de Lindenlaan, voor het grootste gedeelte, al een voetpad ligt? Vanaf Stationsstraat 116 tot aan de Lindenlaan dient dan alleen het bestaande voetpad verlengd te worden. Een voetpad aan de noordzijde geeft parkeerproblemen voor de bewoners van de seniorenwoningen aan de Stationsstraat. Bij deze vraagt de indiener graag ook aandacht voor het oversteken van de Stationsstraat van de Oude Bovensteweg richting station. Ook hier wordt door voetgangers en fietsers veel gebruikt van gemaakt, met name schooljeugd.</p>	<p>Dank aan de indiener voor het meedenken. Bij het nemen van maatregelen wordt er zo veel mogelijk rekening gehouden met de belangen die er ter plaatse spelen. Wanneer er meerdere mogelijkheden zijn, worden die bekeken en overwogen. Bij een herinrichting en het treffen van maatregelen worden de bewoners betrokken.</p>
L.2020.2	<p>Indiener geeft aan dat in het MP aandacht is voor de verkeersproblematiek op de Ringbaan en de Heumensebaan. Maar ook op de Stationsstraat, Middelweg, Lindenlaan en de Singel is er verkeersproblematiek. Met name hard rijden, veel te hard rijden, 60 tot 80km per uur zijn (helaas) geen uitzonderingen. Dat komt niet ten goede aan de verkeersveiligheid van mens en dier maar ook niet aan het milieu. Volgens indiener is de geschetste verkeersproblematiek (deels) op te lossen door te handhaven. Aanschaf en inzet van mobiele flitsapparatuur lijkt voordeliger dan de beoogde herstructurering van sommige straten. Handhaving van 30km is zeker veiliger voor mens en dier maar ook voor het milieu, bijkomend voordeel kan het mindere verkeersaanbod vanuit Groesbeek zijn. Handhaving van erfafscheidingen zoals vermeld in de APV, op kruispunten maar ook langs voetpaden. Met name de hoogte van de afscheidingen maar ook de breedte, sommige voetpaden zijn haast niet toegankelijk doordat de afscheiding er over heen groeit.</p>	<p>Wat betreft inrichting en bebording is duidelijk wat gevraagd wordt van de weggebruiker. Het staat of valt dan bij het gedrag van de weggebruiker. Wat ons betreft is de situatie op de aangehaalde wegen aanvaardbaar, wij zien geen redenen om maatregelen te treffen. Daar waar nodig nemen wij contact op met bewoners over de hoogte en breedte van het groen (erfafscheiding).</p>

## 2.13 Veldweg

Code	Aandachtspunt	Reactie
O.2020.1	<p>Indiener geeft aan dat de reactie is gebaseerd op het aandachtspunt binnen het beleidsplan: voortgaan realiseren veilige kruispunten. Indiener is vijf jaar geleden in Mook komen wonen en is vanaf het begin verbaasd over de verkeerssituatie op de Veldweg. Na aanpassing vorig jaar van het kruispunt Veldweg / Bovensteweg is hier de veiligheid sterk verbeterd. Maar de kruising Veldweg / Leenherenstraat is nu nog gevaarlijk en zou aangepast moeten worden. Vanaf de Rijksweg N271 is de Veldweg de toegangsweg voor vrijwel al het vrachtverkeer voor het industrieterrein Korendal. Verkeer wat vanaf de Rijksweg de Veldweg oprijdt, moet eerst goed uitkijken bij het oversteken van het fietspad naast de Rijksweg en krijgt dan na ongeveer 50 meter te maken met de afslag naar rechts naar de Leenherenstraat. Voor deze afslag staat verkeersbord J08 (waarschuwing voor gevaarlijk kruispunt) en 12 meter achter dit bord op een paal een geel rechthoekig bord met de tekst: Rechts heeft Voorrang. Dit is geen bestaand origineel verkeersbord.</p> <p>Het zegt evenwel wel iets over dit kruispunt. Autoverkeer vanuit de Leenherenstraat heeft, in de huidige situatie, voorrang op het verkeer op de Veldweg. In de praktijk "neemt" verkeer vanuit de Leenherenstraat zonder rekening te houden met ander verkeer het recht om door te kunnen rijden. Fietsers en net optrekkende auto's en vrachtwagens moeten regelmatig snel stoppen. Voor het doorgaand verkeer zou het beter en veiliger zijn, de situatie bij het kruispunt Veldweg / Leenherenstraat om te zetten in een voorrangskruising op de Veldweg voor de rijweg en het fietspad. Iedereen kan dan op de Veldweg doorrijden, terwijl gebruikers vanuit de Leenherenstraat rustig kunnen kijken wanneer de weg vrij is. De Veldweg is tenslotte een gebiedsontsluitingsweg, terwijl de Leenherenstraat een erftoegangsweg is.</p> <p>Bij de herinrichting van de Bovensteweg is een jaar geleden het kruispunt Veldweg / Bovensteweg aangepakt en verbeterd. Doordat nu hier ook een voorrangskruising is gekomen, zou de hele Veldweg / Bovensteweg, na aanpassing van de kruising Veldweg /</p>	<p>Dank voor het delen van uw inzicht en oplossingen voor de Veldweg. Er wordt vaker aandacht gevraagd voor de kruising Veldweg-Leenherenstraat. De meningen hierover lopen echter uiteen. De voorrangssituatie wijzigen zodat de Veldweg voorrang heeft (uw voorstel), maar zeker ook reacties om dit vooral niet te doen. Dit laatste om te voorkomen dat de rijsnelheid op de Veldweg niet omhoog gaat. Voor nu is besloten om het te laten bij de huidige situatie. Er zijn ook geen plannen om een trottoir aan te leggen aan de Veldweg. Wandelaars mogen gebruik maken van het fietspad ter plaatse.</p>

<p>Leenherenstraat, een weg met voorrangskruisingen worden, wat de duidelijkheid en verkeersveiligheid ten gunste zal komen. Ook voor fietsers zal het een stuk veiliger worden als ze op de hele Veldweg / Bovensteweg voorrang krijgen. Voor de eventuele aanpassing behoeven er geen ingrijpende werkzaamheden verricht te worden. Slechts het veranderen van een paar verkeersborden en het spuiten van een aantal "haaiantanden" op de weg, kunnen het kruispunt veiliger maken. Gebruikers dienen wel tijdig van tevoren gewaarschuwd te worden voor een gewijzigde situatie.</p> <p>Vanaf de Leenherenstraat tot aan de Bovensteweg is er een fietspad, gescheiden van de rijbaan. Dit fietspad wordt ook door veel wandelaars gebruikt. Naast het fietspad, achter de huizen aan de Karolingenstraat, ligt, iets verhoogd voor een goede waterafvoer, een stuk gras met daar achter struiken. Op dit gras kan eenvoudig een trottoir aangelegd worden. Er hoeft niets voor gesloopt te worden. Wandelaars kunnen daar dan veilig, zonder aangereden te worden door fietsers, lopen. Bijkomstig voordeel is dat hondenbezitters hun opruimplicht directer zullen merken, want nu is het gras een openbaar hondentoilet.</p>	
--	--

## 2.14 Rivierzone

Code	Aandachtspunt	Reactie
I.2020.1	<p>Indiener geeft aan dat het inmiddels al weer een jaar geleden is dat het dijkverzwarringsproject te Mook is opgeleverd. Het bestaande fiets/wandelpad langs de Maas is aangepast met een twee richtingen fietspad en een smal aansluitend voetpad en trajecten waar deze separaat zijn aangelegd.</p> <p>Met name in het weekend is het, volgens indiener, hier erg druk en lijkt het wel een soort boulevard waar iedereen met of zonder verkeersmiddel gebruik van maakt. Het pad wordt dus niet alleen gebruikt door fietsers en voetgangers waar het voor bestemd is maar ook door o.a. brommers, scooters, Speed-Pedelecs, wielers en MB groepen, rolstoelgangers, scootmobielen, skateboards, wandelaars met rollator, wandelaars met en zonder (loslopende) honden, ja zelfs personenauto's en motorfietsen komen hier regelmatig voorbij. Te</p>	<p>Dank aan de indiener voor het delen van uw inzichten en het meedenken in oplossingen. Wij vinden het een positieve ontwikkeling dat er veel gebruik wordt gemaakt van de Maaskade. Er is een toename van het fietsgebruik, en daarmee ook meer drukte op de fietspaden. Met betrekking tot het fietspad, wordt er gekeken naar het gebruik en de exacte aanduiding ervan (bebording). De aansluiting Maasdijk-Halderweg-MaasWaalpad maakt onderdeel uit van de recent gereedgekomen snelfietsroute. De rijksweg is in eigendom en beheer van de provincie Limburg. Aanvullende maatregelen ter plaatse van de Rijksweg-Maasdijk lijken ons niet noodzakelijk. De aangedragen suggesties voor het recreatiegebied langs de Maas zien wij niet als onderdeel van dit MP.</p>

bedenken dat wij hier in een omgeving wonen met veel ouderen, o.a. de Maasstaete appartementen, Woonzorg NL, Ten Hove Woonzorg en de appartementen van de voormalige schippersschool die hier dagelijks een ommetje maken is het wachten op ongelukken. Tevens is de verwachting dat de drukte extra zal toenemen na de openstelling van de "Maasover".

In het voorjaar van dit jaar heeft de indiener de gemeente en de politie Gennep/Venray hier reeds verslag van gedaan met de nodige suggesties ter verbetering van de verkeersveiligheid. Gebleken is dat de huidige fietspadpictogrammen niet voldoende zijn om aan te geven dat het betreffende pad alleen voor fietsers bestemd is. Het plaatsen van extra verkeersborden kan een verbetering opleveren maar de gemeente heeft ons reeds geïnformeerd dat zij een beleid hebben om zo min mogelijk verkeersborden te plaatsen. Handhaving v/d politie en BOA zal weinig of geheel geen effect hebben omdat de pakkans erg klein is en het inzetten van verkeerscontroles blijkbaar geen hoge prioriteit heeft gezien dat wij van de politie geen enkele reactie hebben ontvangen.

Een adequate oplossing om de verkeersveiligheid te waarborgen en te handhaven is het geheel separaat aanleggen van de fiets en voetgangerspaden van de Middelweerd voor zover deze nog niet gescheiden zijn. Bij de reactie zit aanvullend een plattegrond met de voorgestelde trajecten, een toelichting en foto's.

Splitsing Rijksweg-Spoorbrug met de Maasdijk en de Halderweg is een zeer complex knooppunt met name voor fietsers en voetgangers is het zeer riskant. Aanvullend heeft de indiener een uiteenzetting gemaakt van alle verkeersbewegingen welke hier voorkomen. Oplossing is evt. een vluchtheuvel in het midden van de Rijksweg? Hoe voorkom je dat automobilisten hier de Maasdijk van de rijksweg onnodig de doodlopende Maasdijk oprijden. Plaatsen van verkeersborden? Verbodsbord rechtsaf te slaan nog voor de doorgang van de spoorbrug?

Indiener geeft aan dat de voorgestelde oplossingen in eerste instantie misschien te ambitieus lijken maar als het de verkeersveiligheid ten goede komt is het zeker te verantwoorden.

	<p>Tevens kan overwogen worden het weidegebied rond en langs het fietspad te bestemmen als recreatiegebied met een ligweide en de nodige bankjes. Voor het financieren van het geheel zou een beroep gedaan kunnen worden op de provincie of uit een Europees potje.</p> <p>Indiener hoopt de gemeente hiermee een dienst te bewijzen en dat u ook tot de conclusie komt dat hier echt iets moet gebeuren om de verkeersveiligheid te verbeteren. Als bijlage is nog opgenomen het schrijven van d.d. 23-04-2020 aan B&amp;W gemeente M&amp;M m.b.t. Verkeersveiligheid fiets wandelpad langs de Maas en de omgeving van de nieuwe fietsbrug, dit ter info indien het plan voor een gescheiden fiets-voetpad niet te realiseren is.</p> <p>Ter info is aanvullend een artikel opgestuurd uit de Telegraaf van 8 augustus over de enorme drukte, overlast en de verkeers(on)veiligheid op de Nederlandse fietspaden. Dit had volgens de indiener zo waar in de Gelderlander kunnen staan over de situatie hier ter plaatse in Mook.</p>	
T.2020.1	<p>Indiener doet het verzoek om de rivierzone inzake verkeer en parkeren mee te nemen in het MP. In de voorbije jaren zijn door de aanwonenden vóór en tijdens de aanleg van de kademuur wensbeelden, aandachtspunten en verwachte knelpunten inzake verkeer en vervoer kenbaar gemaakt. Verwezen wordt naar de meerdere informatiebijeenkomsten voor alle betrokken inwoners, het overleg door een bewonersdelegatie met de gemeente en talrijke briefwisselingen. Deze hebben evenwel geen plaats gekregen in het MP. Wellicht dat de gemeente eerst de praktijk van het gebruik van de rivierzone – na realisatie van de nieuwe kademuur en herinrichting van het publieke gebied - heeft willen afwachten. De ervaren knelpunten in de rivierzone doen zich pas sedert de winter van 2019 voor, terwijl de voorbereidingen van het plan dateren van 2019 en daarvoor. Eerst dit jaar zijn de ervaringen en knelpunten in volle omvang naar voren gekomen. Met enige regelmaat hebben individuele inwoners het afgelopen jaar op onderdelen reeds – mondeling of schriftelijk - klachten kenbaar gemaakt richting gemeente, politie en boa's.</p> <p>In het Mobiliteitsplan worden door de gemeente de volgende ambities als leidend geschetst: • verbetering van de</p>	<p>Dank aan de indiener voor het delen van uw inzichten voor de Rivierzone. Het fietspad is bedoeld voor fietsers en niet voor brommers. Snorfietsen of scooters met een blauw nummerplaatje mogen wettelijk gezien ook op het fietspad. Uitgezocht zal worden wie, aldus landelijke wetgeving, mag rijden op een fietspad. Er wordt daarbij gekeken naar het gebruik en de exacte aanduiding ervan (bebording). Parkeren rondom het haventje mag alleen in de parkeervakken. Om parkeren op het evenementterrein tegen te gaan, zal de toegankelijkheid van het evenementterrein beperkt kunnen worden. Het gebied rondom het haventje is geen camperplaats. Dit is niet toegestaan.</p>

verkeersveiligheid. Te lezen en op te vatten is, dat deze is gericht op de veiligheid voor gebruikers onderling: gemotoriseerd verkeer onderling; het gemotoriseerd verkeer in relatie tot het langzaam verkeer van fietsers en voetgangers; de bevordering van veilige buurten; terughoudend gebruik van paaltjes; • verbetering van de bereikbaarheid. Te lezen en op te vatten is dat de bereikbaarheid zich uitstrekt tot de levensgebieden van werk, school, voorzieningen, recreatie en toerisme; • verbetering van de leefbaarheid. Te lezen en op te vatten is dat het gaat om het terugdringen van lawaai en aantasting van de luchtkwaliteit; de vergroting van de kwaliteit van leven in brede zin, waaronder participatie aan de samenleving door iedereen, ook door mensen met beperkingen en mindere mobiliteit; • verbetering van duurzaamheid. Te lezen en op te vatten als het terugdringen van door benzine aangedreven voertuigen en tweewielers en daardoor vermindering van CO2-uitstoot; de stimulering van elektrische aandrijving; de stimulering van vervoer per fiets en te voet. Indieners zijn samen met inwoners van mening, dat het huidige gebruik van het fietspad langs de kademuur én van de ontsluiting via het Violenstraatje en 't Kempke, alsmede het gebruik van de openbare ruimte in de rivierzone onvoldoende in overeenstemming zijn met deze ambities.

Samengevat wordt bedoeld op de volgende knelpunten inzake verkeer en parkeren: • het gebruik van het fietspad langs de kademuur -via de coupure doorlopend naar het Violenstraatje en 't Kempke - door benzinebrandstof aangedreven brommers, scooters, snor- en soms (cross)motoren, quads en auto's. De gebruiksregels en verkeersborden zijn onduidelijk, tegenstrijdig of ontbreken op cruciale plekken. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties en veel geluids- en stankoverlast, alsmede tot irritaties bij de gebruikers onderling. In alle overleg met de gemeente in de voorbije jaren is er steeds van uitgegaan, dat het alleen om een fietspad gaat en dat deze dus niet voor ander verkeer is bedoeld. Volgens het MP is de nieuwe snelfietsroute over de brug enkel bedoeld voor gebruikers van een fiets, e-bike en e-speedpedelec. "De laatste 2 dienen zich wel te houden aan de verkeersregels en zo nodig het rijgedrag aanpassen" (citaat). Als deze restrictie voor deze snelfiets route geldt dan zou dit toch zeker van toepassing moeten zijn voor het fietspad in de rivierzone annex en door een woonbuurt; • parkeren van auto's



	<p>op verschillende plekken in de uiterwaarden, buiten het ruime parkeerterrein aan de Maaskade; • veelvuldig gebruik van de parkeerplaats aan de Maaskade door campers: • inventariseren van de (ontbrekende) verkeersborden, om te komen tot een duidelijke, juiste en kwalitatieve goede aanduiding van de verkeerssituatie en -regels. Hierbij ook zeker kijken naar nut en noodzaak van verkeersborden; • de handhaving.</p> <p>Voor een nadere argumentatie en onderbouwing wordt door de indiener korthedshalve verwezen naar het Verslag Inventarisatie Kademuur. Tevens is deze aangevuld met tal van concrete suggesties en adviezen.</p>	
X.2019.1	<p>Indiener geeft aan dat de nieuwe inrichting van de Maaskade in Mook erg mooi is geworden. Als inwoner van Mook komt indiener daar zeer frequent. Indiener vindt het jammer dat het fietspad niet toegankelijk is gemaakt voor de speed pedelec. Zoals op veel plaatsen in NL is het bij de inrichting van de verkeerssituatie mogelijk vergeten, dat deze snelle fiets niet op het fietspad binnen de bebouwde kom mag rijden tenzij er een (onder)bord bij staat wat dat toestaat. Hopelijk is er nog mogelijkheid deze omissie te corrigeren?</p>	<p>Een speed-pedelec is een tweewieler met elektrische trapondersteuning tot maximaal 45 kilometer per uur. Voor de speed-pedelec gelden dezelfde regels als voor de bromfiets. De speed-pedelec moet een gele bromfietskentekenplaat hebben om op de openbare weg te mogen rijden. Een speed-pedelec rijdt op een fiets/bromfietspad of op de rijbaan, dus niet op een fietspad. Uitgezocht zal worden wie, aldus landelijke wetgeving, mag rijden op een fietspad. Er wordt daarmee gekeken naar het gebruik en de exacte aanduiding ervan (bebording).</p>

## 2.15 Schildersweg

Code	Aandachtspunt	Reactie
U.2020.1	<p>Indiener geeft aan dat een groot aantal bewoners van de Schildersweg zich zorgen maakt over de snelheid die er gereden wordt in de straat. Dit is volgens de borden een 30 km weg, maar deze snelheid wordt hier niet gereden. Het merendeel overschrijdt de snelheid en zelfs 70km per uur is geen uitzondering. De straat lijkt wel een soort "sluiproute" of "binnendoor route" die mensen pakken, ongeacht van welke kant zij komen. Dat volgens de indiener levensgevaarlijk in deze smalle straat.</p> <p>De toegangsweg naar Camping De Geuldert bevindt zich ook in deze straat en dit brengt wat extra groot verkeer met zich mee, zoals caravans, campers, aanhangwagens e.d. Bij het uitrijden van de Camping is het al regelmatig voorgekomen dat er met hoge snelheid</p>	<p>Dank voor het delen van uw ervaringen en die van bewoners aan de Schildersweg. Wat betreft inrichting en bebording is duidelijk wat er gevraagd wordt van de weggebruiker. Het staat of valt dan bij het gedrag van de weggebruiker. Locaties met meer dan gebruikelijke ongevallen worden onderzocht en zo nodig aangepakt, maar gedragsbeïnvloeding is ook een belangrijk aspect. Wat ons betreft is de situatie op de aangehaalde weg aanvaardbaar, wij zien geen redenen om maatregelen te treffen. Trottoirs worden in het kader van het wegbeheer onderhouden. In het MP zijn geen specifieke maatregelen opgenomen ten aanzien van de Schildersweg.</p>

	<p>een automobilist van links of rechts komt "aangescheurd". Dit brengt enorme gevaarlijke situaties met zich mee, maar soms ook vervelende situaties. De automobilisten die van links of rechts komen aangescheurd zien de campers en/of caravans te laat. Deze trekken namelijk op na het passeren van de slagboom en rijden met lage snelheid de Schildersweg op. Indiener heeft al diverse situaties meegemaakt dat de aankomende automobilist moet remmen voor een caravan en/of camper en dan ook vaak nog geïrriteerd is. Een aantal bewoners parkeren sinds een tijdje hun auto's aan de Schildersweg, zodat de aankomende automobilisten genoodzaakt zijn om te remmen en/of vaart te minderen. Een ander bijkomend gevaar is dat de stoep tussen Schildersweg 6 en de inrit van Camping De Geuldert flink is gehavend. Menig fietser / wandelaar is hier in deze greppel / stoep al gevallen vanwege de ver uit elkaar liggende klinkers. Indiener vraagt of in het MP ook rekening is gehouden met deze straat en dan met name de verkeersveiligheid?</p>	
--	--	--

## 2.16 Singel

Code	Aandachtspunt	Reactie
Y.2020.1	<p>Indiener vraagt aandacht voor de verkeerssituatie in de Singel. Belangrijke kenmerken van de Singel zijn; belangrijke wijkontsluitingsweg (verbinding tussen winkelcentrum, wijkcentrum en scholen en Groesbeekseweg). Voorheen reed de bus over de Singel. Daardoor is de inrichting op gebied van verkeer ook nog als zodanig (50 km inrichting!) en bus vriendelijke verkeersplateau. Ook ligt er nog een oude (overbodige) halteplaats. De weg is breed en niet voorzien van parkeerhavens. De Singel is veruit de belangrijkste weg voor het brengen en ophalen van de kinderen van de B's De Grote Lier. Een aantal kinderen fietsen zelfstandig van en naar school. Terwijl de basisschool ook een steeds meer regionale functie heeft. Veel kinderen worden gehaald en gebracht (vaak met personenauto's). Het de struiken en bomen in het plantsoen aan de westzijde van de Singel zijn van slechte kwaliteit (hier zijn plannen voor om het te veranderen). De kwaliteit van het asfalt is slecht. (overal reparatie sleuven). De Singel heeft niet of nauwelijks uitstraling.</p>	<p>Dank aan de indiener voor het delen van uw inzichten ten aanzien van de Singel. U vraagt aandacht voor de rijsnelheid van het autoverkeer, in relatie met de inrichting van de weg. De Singel is momenteel niet opgenomen voor specifieke fysieke ingrepen in het MP. Dit door de gemaakte prioritering in relatie tot andere verkeerssituaties.</p> <p>In het MP wordt ingezet op eenduidigheid van het wegennet conform het CROW. Het einddoel is 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 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</p>

Daarbij de volgende opmerkingen, wensen en suggesties; Omdat de weg breed is en er nauwelijks snelheidsremmende maatregelen aanwezig zijn wordt er hard gereden. Doordat er concrete(re) plannen zijn om o.a. de Groesbeekseweg aan te pakken op gebied van vermindering snelheid, zal dit ongetwijfeld “ een wissel trekken” op de verkeerssituatie van de Singel. In principe is de Singel nog steeds een 50 km weg. De Singel zal niet alleen door bebording of andere aanduidingen, ook fysiek moeten worden ingericht als 30 km weg! (o.a. verkeersplateaus bij alle kruisingen), versmalling van de gehele singel en aanleg van parkeerhavens aan beide zijden, goede bebording). Omdat er nauwelijks parkeerhavens zijn (uitzondering: aantal ter hoogte van school), steken kinderen vanaf de oostzijde van de Singel de weg over. Bij de kruisingen waar geen groen aanwezig is). De kinderen doen dit dan tussen de geparkeerde auto's en worden moeilijk opgemerkt door automobilisten, die vaak harder als 30 km rijden. Bij de as maatregelen van de plantsoenen zal hier rekening mee gehouden moeten worden. Door de aanleg van zgn. langspaarkeerhavens zal de gehele Singel smaller worden, waardoor de verkeersveiligheid zal verbeteren. Aan de oostzijde van de Singel dienen ook langspaarkeerhavens worden aangelegd. Om de gewenste breedte van de Singel te kunnen realiseren kan zo nodig een gedeelte van het brede plantsoen gebruikt worden. Parkeerhavens uit te voeren in klinkerbestrating (en niet in asfalt). Overblijvende (smallere)gedeelte van de Singel, voorzien van nieuw asfalt. En rode fietsstroken. En de kruisingen voorzien van asfalt in gele kleur. Een mooi voorbeeld is de onlangs vernieuwde Groesbeekseweg in Malden. Alleen is dit een weg waar 50 km de Max snelheid is en in de toekomstige situatie in de Singel kan dit ingericht worden als 30 km weg. Daarom zou wellicht ook volstaan kunnen worden om alleen de oostzijde van de Singel te voorzien van langspaarkeerhavens. En direct naast de parkeerhavens een rode strook voor fietsers. De rode strook komt dan direct naast het te vernieuwen plantsoen. Hierdoor is het niet meer mogelijk om aan de westzijde nog te parkeren. Maar aan weerszijde parkeren + fietsstroken is m.i. de optimale situatie.

politie en justitie over het uitvoeren van politiecontroles. Het inzetten op gedragsverandering kan dan daarmee ook belangrijk zijn. Het staat of valt dan bij het gedrag van de weggebruiker.

## Bijlage 1: Overzicht van indieners

Letter	Indiener
A	Kerngroep Verkeersproblematiek Ringbaan en Heumensebaan Molenhoek
B	Dorpsraad Molenhoek
C	Dorpsraad Middelaar/Plasmolen
D	Gemeente Heumen
E	Gemeente Berg en Dal
F	Veiligheidsregio Limburg-Noord
G	Politie Noord Limburg
H	Natuurlijk persoon
I	Natuurlijk persoon
J	Natuurlijk persoon
K	Natuurlijk persoon
L	Natuurlijk persoon
M	Natuurlijk persoon
N	Natuurlijk persoon
O	Natuurlijk persoon
P	Natuurlijk persoon
Q	Wijkraad De Bisselt
R	Natuurlijk persoon
S	Natuurlijk persoon
T	Natuurlijk persoon
U	Natuurlijk persoon
V	Stichting Natuur- en milieugroep Animo
W	Breng / Connexion
X	Natuurlijk persoon
Y	Natuurlijk persoon