

# Maatregelenpakket Mobiliteit

Uitvoeringsprogramma 2019 - 2022

31 oktober 2018



**BVA**  
verkeersadviezen  
vormgevers van mobiliteit

**in opdracht van**  
Gemeente Mook en Middelaar  
Peter Rutten

**pagina's**  
5

**publicatienr.**  
18070

**auteur(s)**  
Jan Haveman

**BVA Verkeersadviezen**  
Stationsplein 6  
8011 CW Zwolle  
(038) 460 67 47  
[www.bvaverkeer.nl](http://www.bvaverkeer.nl)

# Maatregelenpakket Mobiliteit

Uitvoeringsprogramma 2019 - 2022

31 oktober 2018





# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2. Maatregelen</b>	<b>5</b>
2.1. Projectenlijst Trendsportal	5
2.2. Concrete projecten	5
<b>Bijlage I. Concept projectenlijst Trendsportal</b>	<b>15</b>



# 1. Inleiding

Begin 2016 heeft het bestuurlijk RMO (Regionaal Mobiliteitsoverleg) besloten om een nieuw mobiliteitsplan op te stellen voor de regio en de inliggende gemeenten. Doel hiervan is enerzijds een samenhangend verkeers- en vervoerbeleid te voeren en anderzijds de mogelijkheden voor provinciale bijdragen in regionale verkeers- en vervoerprojecten te vergroten. De eerste stappen hierin zijn inmiddels gezet en begin van dit jaar heeft de raad van de gemeente Mook en Middelaar de visie en doelen vastgesteld voor het regionale mobiliteitsplan; Trendsportal.



Trendsportal heeft met de regionale partners drie kernwaarden geformuleerd en een ambitie voor Trendsportal benoemd. Het betreffen de volgende kernwaarden:

- Geluk, genieten en beleven;
- Samen en gemeenschap;
- Ondernemend.

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

De doelstellingen binnen Trendsportal zijn als volgt:

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

Trendsportal acteert op een redelijk hoog abstractieniveau. Het is nu zaak om het beleid handen en voeten te geven en aan te geven welke maatregelen lokaal een bijdrage kunnen leveren aan het realiseren van het gewenste toekomstbestendige vervoersysteem.

Trendsportal bevat hiervoor voor de gemeente Mook en Middelaar al een eerste aanzet in de vorm van een conceptprojectenlijst. Deze projectenlijst bestaat uit een 15-tal projecten. De raad heeft hiervan eveneens begin van dit jaar kennisgenomen. Met deze concept projectenlijst is een eerste aanzet gegeven tot het komen tot een concreet maatregelenpakket dat (op korte termijn) kan worden uitgevoerd.

In voorliggende rapportage beschrijven wij de relevante projecten, worden deze nader uitgewerkt, worden de kosten van de maatregelen globaal geraamd en wordt een prioriteitsvolgorde met betrekking tot uitvoering bepaald. Het uiteindelijke doel hiervan is om te komen tot een uitvoeringsprogramma voor de komende periode (2019 – 2022).

In voorliggende rapportage gaan wij in hoofdstuk 2 in op de projectenlijst uit Trendsportal en de concrete vertaling hiervan in projecten. De projecten (kunnen) bestaan uit meerdere maatregelen. In



sommige gevallen betreft het reeds eerder gedane voorstellen en uitgewerkte maatregelen. Tevens ramen wij in dit hoofdstuk de kosten die met de realisatie van de maatregelen gemoeid zijn. In hoofdstuk 3 ten slotte prioriteren wij de maatregelen op basis van diverse aspecten en komen wij tot een uitvoeringsprogramma voor de periode 2019 – 2022.



## 2. Maatregelen

### 2.1. Projectenlijst Trendsportal

Zoal in de inleiding al is aangegeven bevat Trendsportal voor de gemeente Mook en Middelaar een 15-tal projecten. Per project is aangegeven onder welke programmalijn deze valt en welke doelen worden nagestreefd en met de betreffende maatregelen worden bereikt (of juist niet).

De programmalijnen die worden onderscheiden zijn:

- Vitaliteit;
- Bereikbaarheid;
- Slimme mobiliteit;
- Energietransitie / milieu inclusief gezondheid;
- Verkeersveiligheid;
- Ruimte.

De doelen die worden nagestreefd zijn:

- Verhogen kwaliteit van leven;
- Verbeteren verkeersveiligheid;
- Aantrekkelijk mobiliteitssysteem;
- Ondersteunen Milieu- en Energietransitie;
- Verbeteren Ruimtelijk-Economische Bereikbaarheid.

In een aantal gevallen kunnen maatregelen dus strijdig zijn met betrekking tot het halen van doelen. Ter illustratie, het verbreden van de A73 leidt bijvoorbeeld tot een verbeterden Ruimtelijk-Economische bereikbaarheid, maar scoort minder positief op het aspect Milieu en Energietransitie.

In bijlage I is de concept projectenlijst opgenomen en is aangegeven onder welke programmalijn deze valt. In paragraaf 2.2. gaan wij verder in op de uit te werken maatregelen uit de conceptprojectenlijst.

### 2.2. Concrete projecten

Uit de conceptprojectenlijst zijn in overleg met de gemeente Mook en Middelaar 5 projecten geselecteerd die in aanmerking komen om op korte termijn uitgevoerd te gaan worden. In sommige gevallen bestaan de projecten uit meerdere maatregelen. Deels zijn deze maatregelen in het verleden al uitgewerkt en heeft hiervoor al interactieve planvorming plaatsgevonden. Deels betreft het echter ook nieuwe (aanvullende) maatregelen. Wij merken nadrukkelijk op dat de uitgewerkte maatregelen een eerste aanzet zijn die niet per definitie exact in deze vorm tot uitvoering zullen worden gebracht. De maatregelen zijn weliswaar (verkeerskundig) realistisch en praktisch realiseerbaar, maar vervullen in dit stadium vooral een rol bij het bepalen van de financiële inspanningen die nodig zullen zijn om de gestelde doelen te bereiken. Voor deze (nieuwe) maatregelen geldt dan ook dat de belanghebbenden in een later stadium, voorafgaand aan de definitieve planvorming en realisatie, nog zullen worden geconsulteerd en pas daarna een definitief ontwerp wordt gemaakt.

Het inzichtelijk maken van de financiële inspanningen is noodzakelijk om te kunnen bepalen welke maatregelen binnen de beschikbare budgetten gerealiseerd kunnen worden en hoeveel extra budget er gereserveerd moet worden voor de uitvoering van de overige maatregelen in de komende jaren. In tabel 1 is aangegeven welke maatregelen er binnen de projecten getroffen gaan worden.



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

In het vervolg van deze paragraaf beschrijven wij de maatregelen.

### 2.2.1. Heumensebaan bubeko

In het verleden heeft al een uitgebreide studie plaatsgevonden naar het verbeteren van de verkeersveiligheid voor het langzame verkeer tussen Groesbeek en Molenhoek via de Heumensebaan. De bevindingen hiervan zijn vastgelegd in de rapportage "Heumensebaan en Groesbeekseweg Duurzaam Veilig, verkenning maatregelen korte en middellange termijn" Royal Haskoning/DHV, 14 januari 2014. Op basis van de bevindingen uit deze uitgevoerde studie is als voorkeursoplossing de realisatie van een vrijliggend fietspad naar voren gekomen. Dit betekent dat de alternatieve oplossingen (aanliggend fietspad en fietsstraat langs Jachtslot) niet meer opportuun zijn. Hieraan wordt in voorliggende rapportage dan ook geen aandacht meer besteed.

Grontmij, tegenwoordig bekend onder de naam Sweco, heeft in 2016 de ligging en vormgeving van een vrijliggend fietspad nader uitgewerkt. Door Grontmij zijn de volgende uitgangspunten voor de uitwerking gehanteerd. Het fietspad zal worden gerealiseerd aan de zuidzijde van de Heumensebaan tussen de Bisseltsebaan en de komgrens Molenhoek. Dit betekent dat het fietspad aan de oostzijde begint op de gemeentegrens en eindigt net iets ten oosten van de spoorbrug. Feitelijk krijgt het fietspad vorm tussen de twee toegangen van Jachtslot De Mookerheide. Het fietspad krijgt een breedte van 2,5 meter en de minimale afstand tussen rijloper van de Heumensebaan en het fietspad bedraagt 1,5 meter. Voor de realisatie van het fietspad dient een nader te bepalen aantal bomen te worden verwijderd.

Het fietspad is, zoals de naam al aangeeft, uitsluitend bestemd voor fietsverkeer. Bromfietsverkeer wordt in verband met de geldende maximum snelheid op de Heumensebaan (60 km/uur) op de rijbaan afgewikkeld. De rode fietsstroken op de Heumensebaan zullen worden verwijderd evenals de markering die de bestaande fietsstroken van de rijloper scheidt. De rode stroken worden vervangen door zwart asfalt en de 1-1 markering wordt vervangen door een 1-3 kantmarkering.



In tegenstelling tot het oorspronkelijke ontwerp heeft de gemeente Mook en Middelaar de voorkeur uitgesproken voor het realiseren van een 3,0 meter breed fietspad in plaats van een fietspad met een breedte van 2,5 meter. In voorliggende rapportage worden ten aanzien van de overige oorspronkelijke uitgangspunten van het ontwerp geen wijzigingen doorgevoerd, maar wordt met betrekking tot de kostenraming uitgegaan van een 3,0 meter breed fietspad.

Ten slotte merken wij op dat ook de brug over het spoor een nadrukkelijk aangegeven knelpunt is. Dit knelpunt is niet in voorliggende rapportage opgenomen omdat de aanpak hiervan in een aparte procedure verloopt en al in gang is gezet.

### **2.2.2. Heumensebaan/Ringbaan bibeko**

Als uitvloeisel van de rapportage van Royal Haskoning/DHV is in 2014 een voorstel aan de raad gedaan met betrekking tot de uitvoering van de meest kansrijke maatregelen uit deze rapportage voor de Heumensebaan en de Ringbaan in Molenhoek. Het betrof hier maatregelen voor de korte en middellange termijn. Een aantal maatregelen uit dit voorstel aan de raad is inmiddels uitgevoerd. Hiervoor zijn budgetten beschikbaar gesteld voor uitvoering in 2015.

Een deel van de maatregelen is echter (nog) niet uitgevoerd. Het gaat hierbij om de volgende maatregelen:

- Aanleg trottoir Ringbaan tussen Esdoornlaan en Kuilseweg;
- Verkleinen kruispunten Heumensebaan met Eikenlaan, Singel en Oude Bovensteweg;
- Realisatie fietsstraat Heumensebaan.

De eerste twee maatregelen zijn nog relevant. Voor de laatst genoemde maatregel, is aangegeven dat de intensiteiten op de Heumensebaan te hoog zijn en dat deze vormgeving zonder aanvullende infrastructurele ingrepen elders (rondweg) niet haalbaar is. Omdat de realisatie van een rondweg (op korte termijn) niet opportuun is, wordt deze maatregel

verder buiten beschouwing gelaten. Dit hoeft overigens niet te betekenen dat profielaanpassingen op de Heumensebaan niet mogelijk zijn.

#### • **Maatregelen**

Voor de Heumensebaan en de Ringbaan staan nog twee maatregelen uit het oorspronkelijke programma open. Het betreft de realisatie van een trottoir aan de zuidzijde van de Ringbaan tussen de Esdoornlaan en de Kuilseweg en het verkleinen van de kruispunten aan de Heumensebaan. Het verkleinen van de kruispunten kan door zogenaamde oren aan te brengen. Deze worden overwegend voorgesteld in de Heumensebaan aan de zuidzijde. Hiermee worden de (gemarkeerde) parkeervakken ingeleid, waardoor het profiel van de weg versmald wordt en de kruispuntvlakken worden verkleind.

Voor de Ringbaan stellen wij, mede op verzoek van de aanwonenden, voor de aanwezige versmallingen tussen de Heumensebaan en de Esdoornlaan te vervangen door aspverspringingen, in een vorm zoals die ook op de Groesbeeksweg aanwezig is. Daarnaast stellen wij voor de versmalling ten westen van de Esdoornlaan fysiek te maken en een extra maatregel toe te voegen op het gedeelte tussen de Esdoornlaan en de Middelweg. Ook hiervoor stellen wij een fysieke versmalling voor. Deze maatregel was voorafgaand aan de aanpassing van de fietsoversteek Middelweg overigens ook aanwezig. Door het fysiek maken van de versmallingen neemt de snelheidsremming toe. Daarnaast adviseren wij de toegepaste voorrangregeling op de versmalling te verwijderen/niet meer aan te brengen. Door het weglaten van een formele voorrangregeling neemt de interactie tussen de weggebruikers toe en naar verwachting neemt de snelheid hierdoor (verder) af.

Ten slotte stellen wij voor de plateau's in de Ringbaan (Heumensebaan en Esdoornlaan) als 30 km/uur plateau vorm te geven (aanpassen taluds), te voorzien van een afwijkende kleur verharding en daar waar mogelijk het kruisingsvlak te verkleinen. Deze maatregelen verlagen de snelheid op het conflictpunt, accentueren de kruispunten waardoor ze





beter opvallen en daarnaast wordt het gelijkwaardige karakter tussen Ringbaan en de zijwegen verder en beter benadrukt.

### 2.2.3. Witteweg

De Witteweg vormt een belangrijke recreatieve verbinding. Het wegbeeld van de Witteweg binnen de bebouwde kom van Plasmolen verschilt nogal met het beeld daarbuiten. Binnen de kom is er sprake van een verblijfsachtige inrichting met een klinkerverharding en geldt een snelheidsregime van maximaal 30 km/uur. Terwijl de weg buiten de bebouwde kom is voorzien van een asfaltverharding met rode suggestiestroken aan beide zijden van de rijloper en een maximum snelheid van 60 km/uur van toepassing is. Vooral buiten de bebouwde kom is er sprake van subjectieve onveiligheid van fietsverkeer. Vanwege de relatief hoge snelheid van het autoverkeer in combinatie met de beperkte ruimte voor de fiets.

Het Masterplan Plasmolen voorziet in een verdergaande toeristische ontwikkeling van de omgeving en wil mede om die reden een kwaliteitsslag maken, waarbij het primaat meer komt te liggen op het langzame verkeer.

Om de kwaliteit op de Witteweg te verbeteren is het gewenst de fietser en de voetganger meer ruimte te geven. In de huidige situatie ontbreekt bijvoorbeeld een voetgangersvoorziening langs de Witteweg vanaf Camping Eldorado tot aan de Heikantseweg. Omdat dit deel van de Witteweg ook onderdeel uitmaakt van de wandelroute rondom de Mookerplas is een voorziening voor voetgangers zeer gewenst.

- **Maatregelen**

Wij stellen voor de Witteweg vanaf de N271 tot aan de Heikantseweg te herprofilereën vorm te geven als een smalle fietsstraat. Hoewel de weg qua hoeveelheid fietsers en de verhouding autoverkeer-fietsverkeer wellicht niet geheel voldoet aan de voorwaarden die aan de fietsstraat worden gesteld, kan met een dergelijke vormgeving wel nadrukkelijk(er dan nu het geval is) de primaire positie van het langzame verkeer

worden benadrukt. Een smalle fietsstraat kenmerkt zich in een breedte van 4,5 meter en een centraal gelegen rode asfaltverharding met een breedte van circa

3,5 meter met aan beide zijden in klinkerverharding vormgegeven rabatstroken. Fietsverkeer krijgt hiermee het primaat en autoverkeer is te gast. Het is van belang deze vormgeving al aan de noordzijde, ter hoogte van de



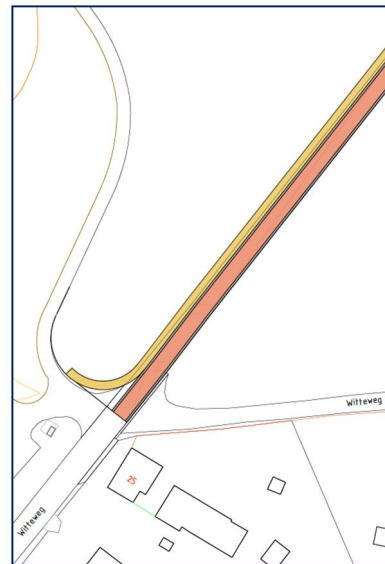
aansluiting van de N271, te starten. De vrijkomende ruimte kan op het meest noordelijke deel (deel dat nog is voorzien van een asfaltverharding) worden toebedeeld aan de voetgangersvoorziening aan de westzijde. Vanwege de toegankelijkheid voor vrachtverkeer is het wenselijk dat de voetgangersvoorziening overrijdbaar is door zwaar verkeer.

Ook het gedeelte tussen de komgrenzen Plasmolen en Middelaar krijgt deze vormgeving. Het is dan wel van belang dat op het gehele tracé een maximum snelheid van 30 km/uur gaat gelden. Wellicht is dat op de korte termijn een brug te ver, maar voor de langere termijn waarbij er sprake is van een verdere versterking van de recreatieve functie is deze vormgeving gewenst. Het versmallen van de rijloper van de huidige 6,5 meter naar 4,5 meter (op het gedeelte tussen de Camping Eldorado en de brug) biedt de mogelijkheid om op dit deel een 2 meter brede voorziening voor voetgangers te realiseren. De meest voor de hand liggende locatie hiervoor lijkt aan de oostzijde van de Witteweg, omdat voetgangers die het rondje om de Mookerplas lopen dan de weg niet hoeven over te steken. Echter omdat de voetgangersvoorziening op het bruggetje zich aan de westzijde bevindt en niet te verplaatsen is, is er



voor gekozen de voetgangervoorziening aan de westzijde van de Witteweg te realiseren.

Vanaf de brug naar Middelaar is de Witteweg, met ruim 5 meter breedte, smaller dan op het tracé ten noorden van de brug. Op dit deel is er echter voldoende ruimte om een voetpad te realiseren (deels) buiten de bestaande verharding. Wij stellen voor op dit deel een voetpad met een breedte van (minimaal) 1,5 meter aan te leggen vanaf de brug tot aan de Katerbosseweg.



#### 2.2.4. Pastoorsdijk

De Pastoorsdijk aan de andere zijde van de Mookerplas is een ruim 5,0 meter brede asfaltweg waarop een maximum snelheid geldt van 60 km/uur. Op deze weg is vooral het ontbreken van verlichting een heikel punt. Om deze reden is het aanbrengen van verlichting langs deze weg als maatregel opgenomen. Omdat het een gestrekt tracé betreft van ruim 1 kilometer lengte is er naar verwachting sprake van een hoge snelheid. Om deze snelheid enigszins te beteugelen stellen wij voor snelheidsremmende maatregelen te treffen. De meest voor de hand liggende oplossing hierbij is het aanbrengen van plateaus op aansluitingen. Hier vinden de meeste conflicten plaats en is een lage snelheid gewenst. In eerste instantie lijken hiervoor de aansluitingen ter hoogte van de toegang naar de Mookerplas, de aansluiting strandpaviljoen en de aansluiting Vliegop het meest geschikt. Vanwege de grote afstand tussen de eerste beide genoemde aansluitingen stellen wij voor hiertussen nog een maatregel (versmalling met drempel of alleen drempel) te realiseren.

#### 2.2.5. Stationsstraat

Om het NS station Mook-Molenhoek te kunnen bereiken vanuit de kern Mook is de Stationsstraat een belangrijke toevouerroute. Niet alleen voor het gemotoriseerd verkeer maar ook voor het langzaam verkeer en dan met name voetgangers. De voorzieningen voor laatstgenoemde modaliteit zijn langs de Stationsstraat niet geheel op orde. Op het gedeelte tussen de Rijksweg en de Middelweg is sprake van rabatsroken aan beide zijden van de rijbaan die veelal als parkeerstrook worden gebruikt. Hier ontbreekt een voorziening voor voetgangers in het geheel. Ook op het meest oostelijke deel van de Stationsstraat ontbreekt een voorziening voor voetgangers. Het voetpad aan de zuidzijde van de Stationsstraat eindigt vanuit westelijke richting gezien ter hoogte van het perceel Stationsstraat 116. Aan de noordzijde van de Stationsstraat ligt wel een half verharde strook die door voetgangers gebruikt kan worden, maar afgezien van het discomfort vanwege de verhardingssoort wordt ook deze strook veelal gebruikt om op te parkeren. De strook is dus vaak niet beschikbaar voor voetgangers. Dit betekent dat voetgangers op het meest oostelijke deel van de Stationsstraat gebruik moeten maken van de rijbaan. Vanaf de aansluiting met de Lindenlaan kan door voetgangers gebruik gemaakt worden van het ten oosten hiervan gelegen combi-pad (voet/fietspad). Dit fietspad is aan de noordzijde voorzien van een afgestreepte strook voor voetgangers.

##### • Maatregelen

Om de situatie voor de voetgangers te verbeteren stellen wij voor aan de noordzijde van de Stationsstraat een voetpad te realiseren tussen de Rijksweg en de Middelweg en vanaf perceel Stationsstraat 116 tot aan de Lindenlaan. Voetgangers op het oostelijke deel van de Stationsstraat, komende uit westelijke richting die gebruik maken van het zuidelijk gelegen voetpad, kunnen ter hoogte van perceel 116 de Stationsstraat oversteken en aan de noordzijde het voetpad vervolgen.

Ter hoogte van de Lindenlaan eindigt het voetpad en kan de Lindenlaan worden overgestoken naar het fietspad. Het is gewenst het voetpad ten



oosten van het fietspad, dat in de huidige situatie eindigt ten zuiden van de Stationsstraat door te trekken.

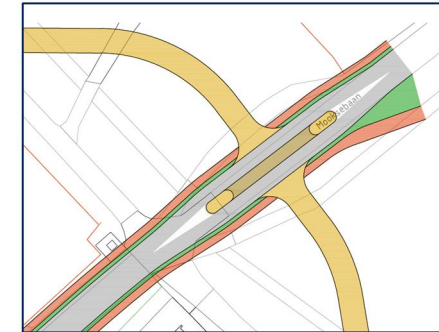


Een alternatief zou kunnen zijn om het voetpad langs de Stationsstraat te laten eindigen bij het Smallerpad en voetgangers daar de Stationsstraat weer te laten oversteken en vervolgens via de al aanwezige (schuin gelegen) doorsteek de Lindenlaan te laten bereiken. De voorkeur gaat echter uit naar eerstgenoemde oplossing vanwege het feit dat er dan minder wegen hoeven te worden overgestoken. Dit geldt niet alleen voor de voetgangers vanuit de Stationsstraat, maar ook voor voetgangers uit het Smallerpad.

### 2.2.6. Groesbeekseweg – Bisseltsebaan

Voor deze locatie zijn in de eerder genoemde rapportage van Royal Haskoning/DHV suggesties gedaan ter verbetering van de oversteek en veiligheidssituatie. Deze maatregelen zijn omschreven als het compacter maken van het kruispunt nabij 't Zwaantje om de verblijfsfunctie te benadrukken, de snelheid te verlagen en het zicht op de zijwegen te verbeteren. Daarnaast is het aanbrengen van een slinger in de Groesbeekseweg ten noorden van 't Zwaantje als maatregel opgenomen om de snelheid te remmen. Laatstgenoemde maatregel bevindt zich echter op het grondgebied van de gemeente Groesbeek.

Op de Mooksebaan mag 80 km/uur worden gereden. Dit wegvak tussen Groesbeek en Mook is voorzien van tweezijdig gelegen fietspaden. Ter hoogte van de Bisseltsebaan ('t Zwaantje) eindigen de fietspaden en gaan deze over in rode fietsstroken aan beide zijden van de rijloper. Circa 100 meter voor de aansluiting met de Bisseltsebaan, gezien uit oostelijke richting, gaat de snelheid over van 80 km/uur



naar 60 km/uur, waarna net ten westen van de Bisseltsebaan de komgrens Mook ligt, waar de snelheid overgaat naar 50 km/uur. Op zichzelf geen onlogische overgang gezien het veranderende wegbeeld en omgeving, echter na het Zwaantje is er geen sprake meer van een duidelijke komsituatie in het omgevingsbeeld. De komsituatie en het bijbehorende snelheidsregime is hier dan ook niet geloofwaardig.

#### • Maatregelen

Om de oversteekbaarheid ter hoogte van de Bisseltsebaan te verbeteren is het wenselijk dat de zichtbaarheid hiervan verbeterd en de snelheid (verder) wordt verlaagd. In een eerder genoemd stadium is voorgesteld een slinger in de Mooksebaan aan te brengen om de snelheid te remmen. Op zichzelf een goede maatregel, echter wel een maatregel die de nodige ruimte vergt. Wij stellen voor in de Mooksebaan net voor de aansluiting met de Bisseltsebaan geen slinger, maar een middengeleider aan te brengen en de Bisseltsebaan in oostelijke richting op te schuiven.

Met deze maatregel wordt snelheidremming gerealiseerd en ontstaat een mogelijkheid voor het langzame verkeer het kruispunt in twee etappes over te steken.



Bovendien valt de oversteek hierdoor beter op en is er sprake van een lager passeersnelheid van het gemotoriseerde verkeer. Ter hoogte van de bestaande aansluiting van de Bisseltsebaan is het profiel weer terug op de oorspronkelijke locatie, zodat geen eigendommen van 't Zwaantje worden gebruikt.

Omdat het profiel na deze maatregel (lokaal) enigszins wordt versmald en er ter plaatse (zeker in het recreatieseizoen) sprake is van een hoge mate van uitwisseling kan worden overwogen de snelheid ter plaatse te verlagen tot 30 km/uur. Het heeft de voorkeur de verharding dan ook aan te passen, bij voorkeur in klinkers, maar een afwijkende kleur asfalt voorzien van Streetprint is ook een goede optie (zie nevenstaande foto ter indicatie).

### 2.2.7. Groesbeekseweg bibeko

In de voorgaande sub paragraaf is het kruispunt Mooksebaan – Groesbeekseweg – Bisseltsebaan aan de orde geweest. Het vervolg in westelijke richting wordt gevormd door de Groesbeekseweg binnen de bebouwde kom. Voor al op het eerste deel (ter hoogte van en net na 't Zwaantje) is het vanwege de hoge mate van uitwisseling wenselijk ook maatregelen te treffen. Tevens ligt op dit deel een (recreatieve) parkeeropgave. Wij stellen voor de parkeeropgave buiten de weg te realiseren. Hiervoor lijkt het weiland tegenover 't Zwaantje, ten zuiden van perceel Groesbeekseweg 37, de meest aangewezen locatie. Wij stellen voor de toegang van de parkeervoorziening tegenover de toegang van de parkeervoorziening van 't Zwaantje te realiseren. De exacte ligging, omvang en vormgeving van het parkeerterrein dient nog nader te worden vastgesteld en uitgewerkt en maakt geen onderdeel uit van deze planvorming.

Tussen de Bisseltsebaan en de eerstvolgende asverspringing ten westen hiervan stellen wij voor een profielaanpassing door te voeren.

Wij stellen voor op dit deel de fietsers van het gemotoriseerde verkeer te scheiden door middel van een haag. Gezien de beperkte ruimte binnen de eigendomsgrenzen betekent dit wel dat het fietspad in breedte wordt beperkt tot circa 1,5 – 1,75 meter. Als gevolg van deze profielaanpassing wordt het wegbeeld voor het gemotoriseerde verkeer fysiek en visueel smaller, hetgeen leidt tot lagere snelheden. Het instellen van een lagere maximum snelheid is dan ook zeker te overwegen.



Als alternatieve vormgeving kan worden overwogen op dit wegvak over te gaan tot een gemengde verkeersafwikkeling, waarbij de fietsstroken worden verwijderd, het profiel enigszins wordt versmald en de materialisering meer een verblijfskarakter uitstraalt, zoals hiervoor ook al is aangegeven. Gezien de omgevingskenmerken is een dergelijke vormgeving het overwegen waard. Hoewel deze maatregel wellicht in eerste instantie op weerstand stuit, moet wel worden bedacht dat het weggedrag dan aanzienlijk afwijkt van het huidige weggedrag waardoor menging veilig mogelijk is en de interactie tussen verkeersdeelnemers, die nu te wensen overlaat doordat iedereen een 'eigen ruimte' heeft, sterk toeneemt.



Wij merken op dat op het gedeelte van de Groesbeekseweg waarop een maximum snelheid van 30 km/uur de voorrang nog is ingesteld. Dit is juridisch niet toegestaan en past ook niet bij een 30 km/uur regime. Er zijn twee alternatieve oplossingsmogelijkheden. De zijwegen voorzien van een uitritconstructie, waarmee de voorrang niet wordt geregeld, maar de doorgang. Feitelijk functioneert de Groesbeekseweg dan zoals in de huidige situatie. Tweede oplossing is de kruispunten gelijkwaardig maken. In dat geval verdient het de voorkeur aanvullende maatregelen op de kruispunten te treffen, voor zover deze nog niet aanwezig zijn. Hierbij kan worden gedacht aan plateaus in een afwijkende kleur verharding.

### 2.3. Overall maatregelenpakket

In de voorgaande paragrafen is een aantal maatregelen aan de orde geweest. In deze paragraaf vatten wij de bevindingen samen en presenteren wij het overall maatregelenpakket.

Locatie	Maatregel
Heumensebaan bubeko	Realiseren vrijliggend fietspad (3,0 meter breed)
	Aanpassen profiel Heumensebaan
Heumensebaan bibeko	Aanbrengen 'oren' in Heumensebaan op aansluitingen Eikenlaan, Singel, Oude Bovensteweg
Ringbaan	Aanleg trottoir aan zuidzijde Ringbaan tussen Esdoornlaan en Kuilseweg
	Bestaande versmallingen (Heumensebaan-Esdoornlaan) vervangen door asverspringing
	Bestaande versmalling (Esdoornlaan-Middelweg) fysiek maken en extra (fysieke) versmalling toevoegen
	Taluds bestaande plateau's (Heumensebaan, Esdoornlaan) aanpassen en kruispuntvlak in afwijkende kleur verharding vormgeven
Witteweg bibeko	Vormgeven als 'smalle' fietsstraat
Witteweg bubeko	Vormgeven als 'smalle' fietsstraat
	Aanleggen trottoir aan westzijde Witteweg tussen Camping Eldorado en Katerbosseweg

Pastoorsdijk	Aanbrengen verlichting
	Aanbrengen 3 plateau's en 1 drempel
Stationsstraat	Aanbrengen trottoir aan noordzijde Stationsstraat tussen Rijksweg en Middelweg en tussen Stationsstraat 116 en Lindenlaan
Mooksebaan bubeko	Aanleggen middengeleider ten noorden van aansluiting Bisseltsebaan en verleggen Bisseltsebaan
Groesbeekseweg bibeko	Herprofilen (versmallen) tussen oorspronkelijke Bisseltsebaan komgrens en asverspringing
	Realiseren toegang naar nieuwe parkeervoorziening ten westen van Groesbeekseweg
	Voorrangssituatie 30km/uur deel binnen de kern Mook herzien

Van dit pakket aan maatregelen worden in paragraaf 2.4 de kosten geraamd en wordt in het volgende hoofdstuk een prioritering opgesteld. Op basis van de prioritering wordt vervolgens in hoofdstuk 3 het uitvoeringsprogramma gepresenteerd.

### 2.4. Kostenramingen

Van het in de vorige paragraaf opgestelde maatregelenpakket is een raming van de kosten opgesteld. In onderstaande tabel is deze raming weergegeven.



## 3. Uitvoeringsprogramma

### 3.1. Algemeen

In de het vorige hoofdstuk zijn de maatregelen beschreven en zijn de kosten die hiermee gemoeid zijn geraamd. In dit hoofdstuk prioriteren wij de maatregelen om op deze wijze in combinatie met de geraamde kosten en de beschikbare budgetten te komen tot een uitvoeringsprogramma voor de komende jaren (2019 – 2022).

### 3.2. Prioriteringsmethodiek

De maatregelen hebben alleen hun eigen achtergrond en nut. Om zo objectief mogelijk te kunnen bepalen welke maatregelen de hoogste prioriteit hebben met betrekking tot het moment van uitvoering is een prioriteringssysteem opgezet. Hierbij is gekozen voor het toetsen aan de doelstellingen die in Trendsportal zijn opgenomen. Het gaat hierbij zoals al eerder vermeld om een vijftal hoofddoelstellingen. Deze hoofddoelstellingen zijn verder uitgewerkt in diverse subdoelstellingen. Uiteraard zijn niet alle (sub)doelstellingen even relevant voor het opgestelde maatregelenpakket, maar voor de volledigheid zijn deze wel in de tabel opgenomen. Hierbij zijn de meest relevante sub-/uitgewerkte doelstellingen **vet** zijn weergegeven.

Alle maatregelen zoals in het vorige hoofdstuk benoemd zijn getoetst aan deze doelstellingen en hebben per doelstelling een score gekregen. Hierbij is onderscheid gemaakt in een vijftal klassen van zeer positief (++), via neutraal (0) naar zeer negatief (--) en uiteraard twee tussenliggende klassen (+ en -).

Hoofddoelstelling	Sub-doelstelling
Verhogen kwaliteit van leven	toegang tot mobiliteit
	<b>fietsen is gezond</b>
	<b>bereikbare voorzieningen</b>
	regionaal netwerk
	marktinitiatief
	burgerinitiatief
Verbeteren Ruimtelijk-Economische bereikbaarheid	bewustwording Trendsportal
	spoor Maaslijn
	capaciteit snelwegen
	provinciale wegen
Aantrekkelijkheid mobiliteitssysteem	bereikbare bedrijventerreinen
	<b>compleet fietsnetwerk</b>
	bewustwording deelsysteem
	<b>duurzaam mobiliteitssysteem</b>
Verbeteren verkeersveiligheid	zorgeloos rijden
	<b>0 verkeersdoden</b>
	<b>0 verkeersslachtoffers</b>
	onderwijsprogramma's
	goed voorbeeld ouders
	<b>veilige buurten</b>
Ondersteunen milieu en energietransitie	verkeersveilige ouderen
	<b>korte verplaatsingen</b>
	<b>emissieloos reizen</b>
	duurzame dienstkilometers
	duurzame inkoop
	emissieloos bevoorraden
aandeel diesel verlagen	
	laadpalen omhoog en 2-way laadpalen



Vooralsnog is geen gewicht aan de verschillende doelstellingen toegekend. Dit betekent dus dat alle doelstellingen even zwaar zijn meegewogen. Op basis van deze toetsing is gekomen tot een prioriteringsvolgorde. In bijlage 2 is de beoordeling van de maatregelen opgenomen. Uit de bijlage blijkt dat de realisatie van een fietspad langs de Heumensebaan de hoogste prioriteit heeft. Met deze maatregel is de grootste veiligheidswinst te boeken en daarnaast leidt deze maatregel tot een verbeterd langzaam verkeersnetwerk, met een toenemend fietsgebruik als gevolg, hetgeen weer positieve effecten heeft op de energietransitie.

### **3.3. Uitvoeringsprogramma 2019 – 2022**

Op basis van de in paragraaf 3.2 bepaalde prioriteitsvolgorde is een uitvoeringsprogramma opgesteld. Hierbij merken wij op dat de maatregelen niet in de prioriteitsvolgorde in het uitvoeringsprogramma zijn opgenomen. Dit heeft te maken dat het moment van uitvoeren ook afhankelijk is van procedures die eventueel nog moeten worden doorlopen. Dit geldt vooral voor het fietspad langs de Heumensebaan en de maatregelen aan de Mooksebaan. Voor beide maatregelen moeten nog planprocedures worden doorlopen omdat de geplande maatregelen niet passen binnen de vigerende bestemmingen. Daarnaast dienen in een aantal gevallen nog consultatierondes plaats te vinden om met de belanghebbenden te komen tot een gedragen pakket aan maatregelen. In sommige gevallen kan echter direct tot uitvoering worden overgegaan.



## Bijlage I. Concept projectenlijst Trendsportal

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

	Projectnaam	Programmalijn
13	Kwaliteitsverbetering N271 Plasmolen	Vitaliteit
14	Monitoring snelfietsroute Lindenlaan - Middelweg - Ringbaan	Verkeersveiligheid
15	Hart voor Mook. Aandacht voor zwakke verkeersdeelnemer bij centrumontwikkelingen	Verkeersveiligheid





## Bijlage II. Bepaling prioriteitsvolgorde maatregelen

Tabel prioriteitsvolgorde maatregelen