

Lokaal verkeersonderzoek A73 - Groesbeek

Focusgroep 23 juni 2022; 10:00 – 12:00

Dit verslag is een aanvulling op de PowerPointpresentatie en de toelichting die op 23 juni met de deelnemers van de focusgroep is gedeeld. De punten die tijdens het overleg zijn ingebracht, zijn in dit verslag verwerkt. Het verslag dient niet als een opname om tot in detail te beschrijven wie wat gezegd heeft, maar geeft op hoofdlijnen weer wat er inhoudelijk tijdens de bijeenkomst aan de orde is geweest. De presentatie wordt met dit verslag meegestuurd.

1. Aanwezigen

- Gemeente Mook en Middelaar
- DUW
- Werkgroep Verkeersproblematiek Heumensebaan / Ringbaan
- Werkgroep Groesbeekseweg
- BOOMM
- Animo
- Gemeente Berg en Dal
- Sweco

2. Opening en voorstelronde

Marlou opent de vergadering om 10:00 uur. Ze heet iedereen welkom. Ook de nieuwe wethouder mobiliteit Holger Rodoe is bij de openingsfase aanwezig en geeft aan dat dit een belangrijk dossier is voor de huidige gemeenteraad. Ze willen binnen deze beleidsperiode in ieder geval duidelijke keuzes maken. De opening wordt gevolgd door een voorstelronde.

3. Toelichting onderzoek en resultaten

3.1. Toelichting op de opdracht

Centraal in dit onderzoek is onderstaande vraag:

Hoe is de huidige verkeerssituatie op de doorgaande verkeersroutes A73 – Groesbeek door de kernen Mook en Molenhoek en welke oplossingen en maatregelen zijn er mogelijk om de overlast van doorgaand verkeer te verminderen, dan wel te beëindigen? Hierbij denken aan de bestaande infrastructuur en de mogelijkheid van nieuwe verkeersverbindingen.

Hierbij is verzocht om met een brede en open blik te kijken naar de oplossing. Het is expliciet niet de opdracht om onderzoek te doen naar alleen de kansrijkheid van 5a.

De deelnemers ontvangen graag de aanbestedingsleidraad. Deze is ondertussen met de deelnemers gedeeld.

3.2. Resultaten analyse

In de eerste fase van het onderzoek is gefocust op het goed in beeld krijgen van wat er speelt. Dit is een combinatie van interviews, verkeerstellingen, milieu- en geluidsonderzoek, ongevalsonderzoek, TomTom data, bestaande onderzoeken en eigen bevindingen.

Het doel van de sessie is om de probleemanalyse vast te stellen en de doelstellingen te bepalen. Het formuleren van oplossingsrichtingen is pas in een later stadium aan de orde.

De gespreksverslagen van de interviews zijn nog niet allemaal verwerkt, maar de resultaten van alle gesprekken zijn wel in de probleemanalyse opgenomen. Hierop wordt gereageerd dat ze de verslagen nog graag ontvangen omdat dit nog tot wijzigingen kan leiden.

3.2.1. Analyse relatie Groesbeek – A73 (dia 5 – dia 19)

De getoonde figuren en resultaten zijn tijdens de werksessie uitgebreid toegelicht om ze zo juist te kunnen interpreteren. Ten opzichte van de bijeenkomst zijn dia's 8 t.e.m. 13 toegevoegd om zo ook het dagverloop te kunnen zien op verzoek van de deelnemers.

- De probleemanalyse richt zich op de huidige situatie. Woningbouwontwikkelingen worden richting de oplossingsrichtingen meegenomen.
- Een aantal onderzoeken binnen de studie betreft momentopnames (verkeerstellingen, locatiebezoeken). Voor andere aspecten is rekening gehouden met langere perioden (Floating Car Data TomTom 2 jaar, ongevallendata 5 jaar). Daarnaast zijn eerdere onderzoeken ook meegenomen.
- Het spitsmoment is bepaald door het drukste uur in de tellingen te selecteren.
- Op de weg tussen Malden en Groesbeek is niet geteld, maar hier is wel in de analyse van de Floating Car Data van TomTom naar gekeken.
- Voor de Floating Car Data van TomTom is enkel naar verhoudingen en niet aantallen gekeken, aangezien niet iedereen met TomTom rijdt is het aantal een onderschatting van het werkelijk aantal voertuigen. De percentages geven een indicatie van de verdeling over het netwerk.
- Het verkeer over de Nijmeegsebaan is niet in deze studie meegenomen. Dit zit wel in het regionale onderzoek wat de gemeente heeft laten uitvoeren.
- De eerdere onderzoeken zijn ook meegenomen in deze studie. Vanuit de groep wordt gemeld dat het drukker is geworden op de Ringbaan en rustiger op de Groesbeekseweg. Op verzoek is dit na het overleg nog nader bekeken. Wanneer de intensiteiten uit vorige onderzoeken worden vergeleken, is hier geen eenduidige conclusie uit te maken omdat de cijfers in het verleden van elkaar afwijken. Op basis van de 'vervolgstudie verkeersafwikkeling Groesbeek – A73 klopt deze stelling, op basis van andere studies niet. In het verkeersmodel is de verhouding tussen intensiteiten op de Ringbaan versus Groesbeekseweg overeenkomstig met onze tellingen.

3.2.2. Probleemanalyse Mook en de Groesbeekseweg

Sweco licht de probleemanalyse rondom Mook en de Groesbeekseweg toe. Het volgende komt ter sprake:

- Het te hard rijden wordt voor alle trajecten als een probleem ervaren. De politie handhaaft niet, aangezien de wegen niet conform het geldende wegeregime zijn ingericht. Daarnaast speelt de handhavingscapaciteit een rol.
- Het model voor het geluid is gebaseerd op de verkeerstellingen. Sweco gaat nog na wat het effect van de dieseltreinen is. Hier is bij het schrijven van het verslag nog geen antwoord op.

De locatie van de symbolen op de kaarten is richtinggevend.

3.2.3. Probleemanalyse Molenhoek en de Ringbaan – Heumensebaan

Sweco licht de probleemanalyse rondom Molenhoek en de route Ringbaan - Heumensebaan toe. Het volgende komt ter sprake:

- Het te hard rijden wordt voor alle trajecten als een probleem ervaren. De politie handhaaft niet, aangezien de wegen niet conform het geldende wegeregime zijn ingericht. Daarnaast speelt de handhavingscapaciteit een rol.

- De fietsoversteek Middenweg – Ringbaan is zeer onveilig. Niet alleen zijn de fietsintensiteiten toegenomen, ook neemt de snelheid van de elektrische fietsen toe
- In 2018 is onderzoek gedaan naar het bruggetje. Hier kwam uit dat deze niet onveilig is, maar dat er wel aandachtspunten zijn.
- Er is sprake van een toename van de verkeersstromen op ongebruikelijke uren (in de vroege ochtend en in de avond). Met name de aannemersbusjes in de vroege uren zorgen voor veel (geluids)overlast.
- De oversteek over de Heumensebaan ter hoogte van de Oude Bovensteweg en Begijnhof wordt als gevaarlijk ervaren. Hier steken ook veel schoolkinderen over. Deze wordt toegevoegd aan de analyse.
- De Heumensebaan wordt als smal ervaren door de geparkeerde auto's langs de weg
- Eventuele compensatie/subsidie voor isolerende maatregelen langs de Ringbaan – Heumensebaan wordt benoemd. Onduidelijk of hier inderdaad sprake van is geweest.

3.2.4. Probleemanalyse Lindelaan en stationsomgeving

Sweco licht de probleemanalyse rondom de Lindenlaan en de stationsomgeving toe. Het volgende komt ter sprake:

- De status van het gebied langs het spoor (industriegebied vs natuurgebied) wordt benoemd
- Er is iedere nacht sprake van overlast bij het station, maar het gevoel heerst dat er niets aan gedaan wordt
- Het uitstellen van de elektrificatie van de spoorlijn in relatie tot de milieu-effecten wordt benoemd. Het onderhoud van de dieseltreinen staat met de mogelijke vervanging in het vooruitzicht op een lager pitje, waardoor mogelijk sprake is van meer uitstoot.

4. Reflectie op analyse

Sweco vraagt of de analyse overeenkomt met het beeld dat heerst bij de stakeholders en of er nog zaken missen. De volgende onderwerpen komen ter sprake:

- De analyse wordt rondgestuurd en iedereen krijgt een week de tijd om te reageren. Dit wordt niet opnieuw in de volgende bijeenkomst besproken, de essentiële aanvullingen voegen wel aan de probleemanalyse toe
- De eerdere onderzoeken vormen onderdeel van deze studie. Deze onderzoeken worden niet teniet gedaan, maar liggen ten grondslag aan de huidige studie. De insteek van deze studie is om elkaar problematiek te begrijpen, alvorens we naar oplossingsrichtingen gaan. Net als in de andere onderzoeken kan het resultaat van deze studie zijn dat er geen oplossingen nodig/mogelijk zijn.
- De volgende zaken worden opgemerkt:
 - o Blik naar de toekomst in relatie tot de nieuwe woningbouw ontbreekt in de probleemanalyse. Er is echter bewust voor gekozen om nu de huidige situatie te beschouwen en bij de oplossingsrichtingen de relevante ontwikkelingen (als prognoses) mee te nemen.
 - o Het onderzoek oogt erg analytisch. Echter, dit onderzoek gebruikt de data om de ervaren problematiek met cijfers te onderbouwen. Daarnaast is er ook expliciet aandacht voor de ervaren problematiek, door met de verschillende stakeholders in gesprek te gaan.
 - o De punten veiligheid en leefbaarheid lijken niet expliciet in de analyse terug te komen, maar worden als belangrijkste aspecten ervaren.

5. Doelstellingen

De doelstellingen voor het adresseren van de problematiek worden besproken. Het volgende komt ter sprake:

- De route Groesbeek – A73 noord vormt een groot deel van het probleem.
- Vanuit Berg en Dal zijn er geen signalen om de doorstroming op de Nijmeegsebaan te frustreren.
- Alle aanwezigen kunnen zich vinden in de aanzet van Sweco
- De volgende doelstellingen dienen toegevoegd te worden:
 - o Minderen van verkeer
 - o Het oplossen van de agressie en de conflicten bij de spoorbrug
 - o Oplossingsrichtingen dienen rekening te houden met het aanwezige groen en indien mogelijk het toevoegen van groen.

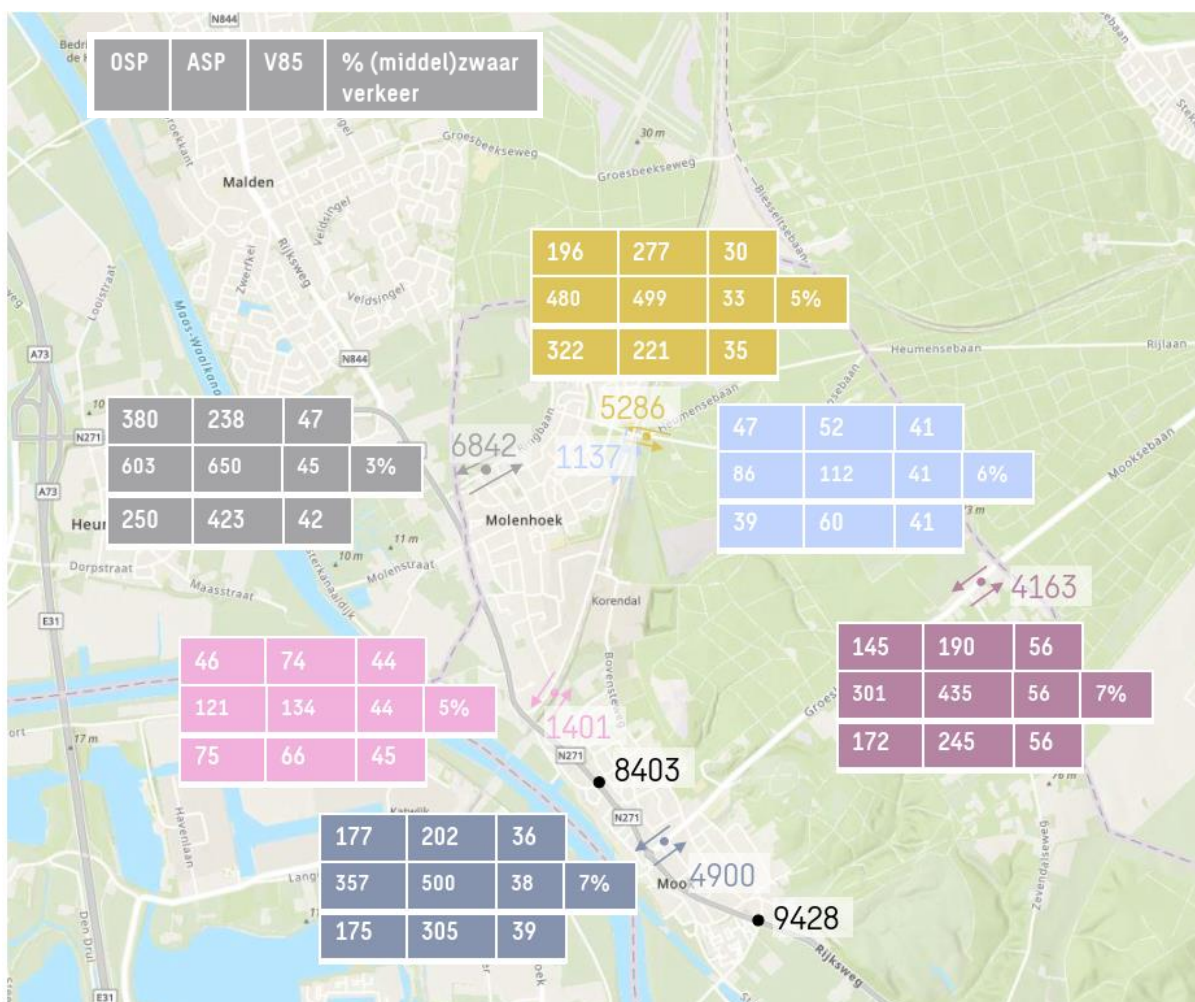
6. Afsluiting

Rond 12:00 wordt het overleg afgesloten. Het volgende komt ter sprake:

- De presentatie, de aanbestedingsleidraad en een verslag van het overleg worden naar iedereen doorgestuurd. Er is dan een week de tijd om hier nog inhoudelijk op te reageren.
- De besprekingsverslagen van de interviews worden zo snel mogelijk afgerond en doorgestuurd. Ook hiervoor is er dan een week tijd om inhoudelijk te reageren.
- Sweco streeft ernaar het onderzoek eind september af te ronden, maar het is aan de raad om te bepalen wat ze met het advies doen.
- Het volgende overleg, waarin we naar oplossingsrichtingen kijken, is ingepland op maandag 11 juli om 15:00. Locatie volgt nog.

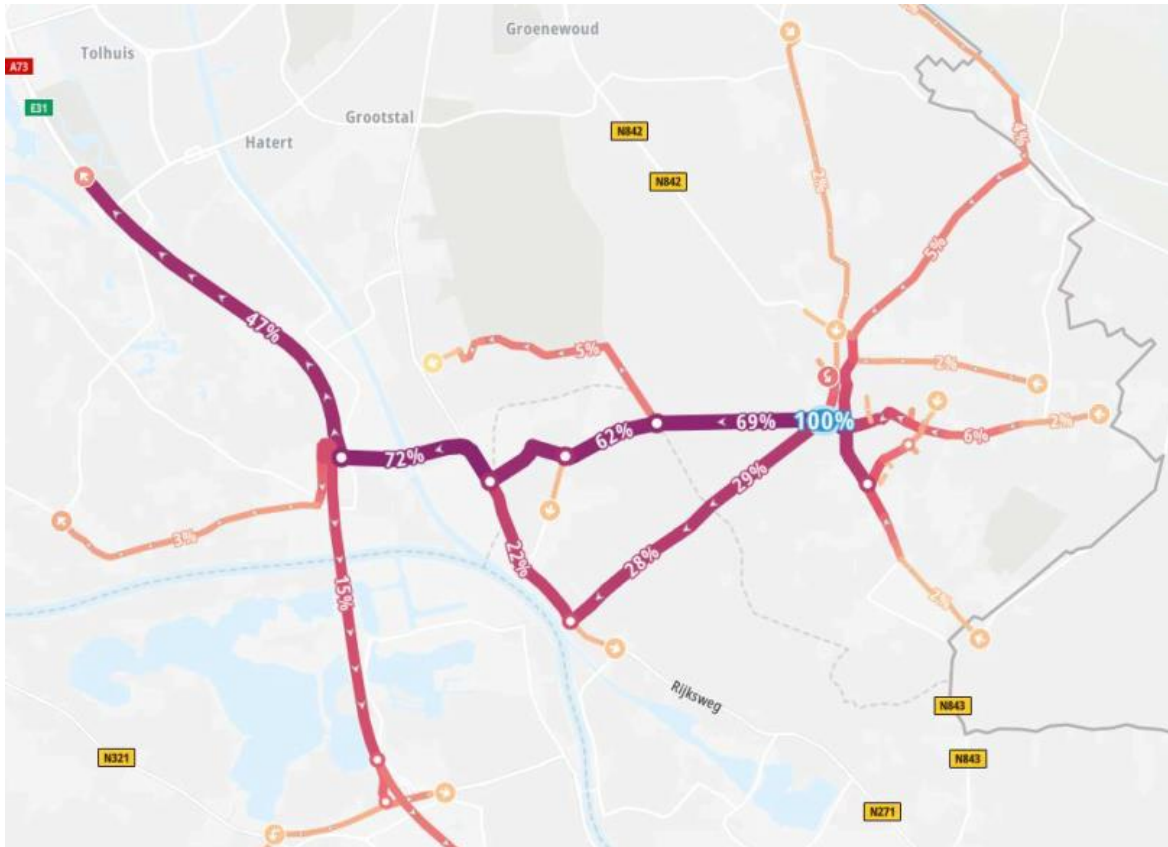
Bijlage 1: Korte toelichting verkeersintensiteiten

Onderstaande afbeelding geeft een overzicht van de gemeten verkeersstellingen op werkdagen (april 2022, feestdagen niet meegenomen). Per telpunt is de gemiddelde intensiteit per werkdag aangegeven en is een tabel opgenomen waarin naar de spitsperiodes is gekeken. De eerste kolom geeft de gemiddelde intensiteit in het drukste uur in de ochtendspits weer, de tweede kolom de gemiddelde intensiteit tijdens de avondspits, de derde kolom de V85 waarde en de vierde kolom het percentage vrachtverkeer. De bovenste rij is voor de zuid/westelijke rijrichting, de onderste rij voor de noord/oostelijke rijrichting en de middelste rij beide rijrichtingen bij elkaar opgeteld. Ook is voor de twee permanente telpunten van de provincie de gemiddelde werkdag intensiteit aan de figuur toegevoegd.



Uit de metingen blijkt dat de verkeersintensiteit op de Ringbaan – Heumensebaan hoger is dan op de Groesbeekseweg. De hoogste intensiteit is gemeten op de Ringbaan nabij het kruispunt met de Rijksweg. De werkdagintensiteit op de Lindenlaan is beperkt tot circa 1.400 motorvoertuigen per dag.

Naast verkeerstellingen is ook naar de FloatingCarData van TomTom gekeken. Deze data geeft inzicht in de routekeuze van weggebruikers. Er is hier enkel naar verhoudingen en niet naar absolute aantallen gekeken, aangezien de data niet dekkend is (niet iedereen heeft een navigatiesysteem van TomTom). TomTom meet overigens ook de routekeuze wanneer er geen routebegeleiding actief is. Onderstaande afbeelding geeft een overzicht van de routes van het verkeer dat in Groesbeek richting de A73 rijdt, net voordat ze het keuzemoment hebben om via de Groesbeekseweg of via de Heumensebaan – Ringbaan te rijden.



Uit de afbeelding blijkt dat ongeveer 2/3 van het verkeer dat richting de A73 rijdt, de route via de Heumensebaan – Ringbaan kiest.