

Actualisatie verkeersstudie Groesbeek-Mook-Malden

Definitief

Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN)

Grontmij Nederland bv
Arnhem, 8 februari 2006

Verantwoording

Titel : Actualisatie verkeersstudie
Groesbeek-Mook-Malden

Projectnummer : 178680

Documentnummer : 12013611

Versie : 6

Datum : 8 februari 2006

Auteur(s) : P.C.T. van Lier, G.T. Siebenga

e-mail adres : paul.vanlier@grontmij.nl

Gecontroleerd : C.P. van der Meijden

Paraaf gecontroleerd :

Goedgekeurd : C. Nobbe

Paraaf goedgekeurd :

Contact : Velperweg 26
6824 BJ Arnhem
Postbus 485
6800 AL Arnhem
T +31 26 355 83 55
F +31 26 445 92 81
E oost@grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Doelstelling verkeersstudie.....	5
1.3	Studiegebied.....	5
1.4	Leeswijzer.....	6
2	Inventarisatie en analyse.....	7
2.1	Verkeersstructuur.....	7
2.2	Bereikbaarheid.....	11
2.3	Verkeersveiligheid.....	16
2.4	Leefbaarheid.....	17
2.5	Natuur en landschap.....	18
2.6	Ruimtelijke ontwikkelingen.....	18
2.7	Scan krantenartikelen.....	19
2.8	Kruispunt N271-Ludenlaan – N844-Rijksweg.....	19
3	Beleidskader.....	21
3.1	Nationaal beleid.....	21
3.2	Provinciaal/regionaal beleid.....	21
3.3	Gemeentelijk beleid.....	24
4	Knelpunten.....	25
4.1	Knelpunten vorige studie.....	25
4.2	Knelpunten huidige situatie.....	26
4.3	Relevante knelpunten.....	27
5	Ontwikkeling varianten.....	28
5.1	Randvoorwaarden en uitgangspunten.....	28
5.2	Oplossingsrichtingen.....	28
5.3	Varianten benoemen.....	29
6	Beoordeling varianten.....	33
6.1	Beoordelingscriteria.....	33
6.2	Beoordeling varianten.....	34
6.3	Overzicht.....	36
7	Conclusies.....	37
	BIJLAGEN.....	38

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De bebouwde kommen Mook, Molenhoek en Malden worden onderling verbonden door de provinciale wegen N271 en N844; beide wegen vormen de hoofdontsluiting voor het verkeer van en naar Nijmegen/RW A73. De bebouwde kom van Groesbeek wordt in westelijke richting ontsloten via de gemeentelijke wegen Heumensebaan/Rijlaan en Mooksebaan/Groesbeekseweg; deze wegen sluiten direct aan op de N271 (Molenhoek/ Mook).

Bovengenoemde wegen worden gekenmerkt door een hoge verkeersdruk met daarbij relatief veel doorgaand verkeer van en naar Nijmegen/RW A73. Dit autoverkeer zorgt met name in de bebouwde kommen van Mook, Molenhoek en Malden voor problemen met betrekking tot verkeersveiligheid, de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid. Ook in het centrumgebied van Groesbeek staat de verkeersveiligheid onder druk als gevolg van de hoge verkeersdruk en de aanwezigheid van het doorgaande verkeer.

Het kruispunt J.J.Ludenlaan-Sluisweg-Rijksweg is het centrale verdeelpunt van het autoverkeer van en naar de bebouwde kommen en RW A73. Het verkeersaanbod op dit met verkeerslichten geregeld kruispunt is groot. Tijdens de spitsuren is het kruispunt overbelast met als gevolg lange files op de aansluitende wegen; ook de verkeersveiligheid laat te wensen over.

Ter verbetering van de verkeerssituatie in het gebied zijn er de afgelopen jaren op gebied van verkeer en vervoer een aantal onderzoeken uitgevoerd en zijn er diverse beleidstukken verschenen. In maart 2000 is door de gemeente Groesbeek het Verkeersveiligheidsplan (VPP) opgesteld met als belangrijke paragraaf het wegcategoryseringsplan. De gemeente Mook en Middelaar heeft in 2004 het Verkeersveiligheidsplan opgesteld. Het verkeersbeleid van de gemeente Heumen is beschreven in het in 1997 opgestelde 'Verkeersplan Heumen'. De Provincie Gelderland heeft, in samenwerking met de gemeente Heumen, een onderzoek verricht naar de verkeersafwikkeling en verkeersonveiligheid op het kruispunt J.J.Ludenlaan-Rijksweg-Sluisweg.

Het BBKAN geeft vorm aan haar beleidsuitgangspunten door middel van het maatregelenpakket ter verbetering van de verkeersafwikkeling en doorstroming in het KAN-gebied ('Van beleid naar uitvoering').

Voor het KAN-gebied heeft het BBKAN de 'Fietsnetwerkvisie' opgesteld en om inzicht te krijgen in de mate van de verkeersonveiligheid is onderzoek verricht in het rapport 'Beleidsvisie verkeersonveiligheid KAN'. Onderzoek naar de haalbaarheid van aanleg van het station Molenhoek is uitgevoerd door Pro Rail.

Om te komen tot een evenwichtig en weloverwogen besluit om de verkeerssituatie in het studiegebied te verbeteren, wil de Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN) onderzoek doen naar de meest optimale verkeersstructuur van en naar RW A73.



Figuur 1.2: beschouwde wegen binnen studiegebied

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de resultaten van de inventarisatie en analyse beschreven. In hoofdstuk 3 is het beleidskader uiteengezet. In hoofdstuk 4 worden knelpunten gesignaleerd uit de inventarisatie en analyse, mede in relatie tot het beleidskader. In hoofdstuk 5 komen de ontwikkelde varianten aan de orde waarna in hoofdstuk 6 de varianten worden beoordeeld. Tenslotte komen in hoofdstuk 7 de conclusies en aanbevelingen aan de orde.

2 Inventarisatie en analyse

2.1 Verkeersstructuur

In de topografische kaart zoals weergegeven in figuur 2.1 zijn de verkeersstructuren van de verschillende modaliteiten met elkaar verweven. In deze paragraaf wordt per modaliteit aangegeven wat de hoofdstructuur is.

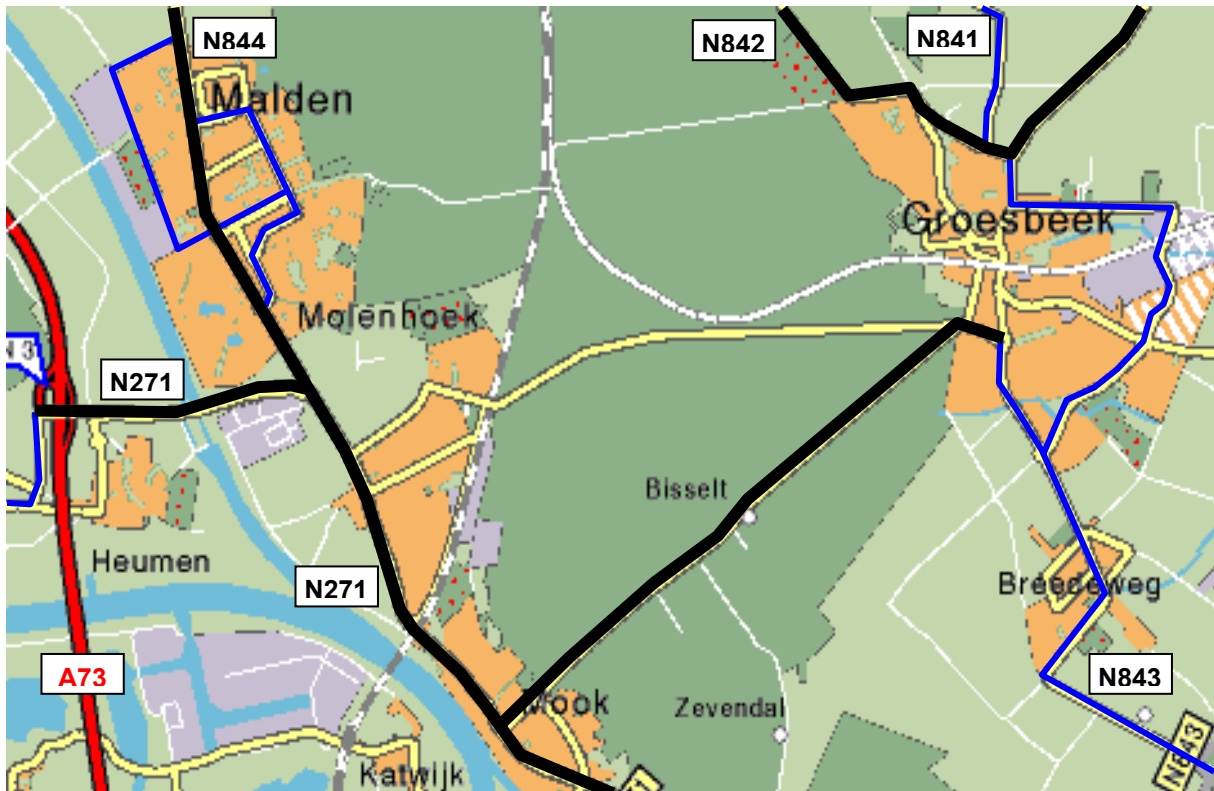


Figuur 2.1: topografische kaart huidige situatie (bron: top-kaart, Topografische Dienst Emmen)

Verkeersstructuur auto

De hoofdstructuur voor het autoverkeer is ontleend aan de wegcatégorisering van alle wegen in het KAN-gebied, zoals beschreven in het rapport 'actualisering wegencatégorisering KAN, 24-03-2004'.

In de wegcatégorisering wordt onderscheid gemaakt naar stroomwegen (SW), gebiedsontsluitingswegen (GOW) op regionaal en lokaal niveau. In het studiegebied is alleen de A73 aangemerkt als stroomweg (120 km/h). De N271/N844 en de N842/N843/Wylerbaan (buiten de kom Groesbeek) zijn regionale gebiedsontsluitingswegen. Daarnaast zijn de N841 en enkele wegen in de kommen Malden en Groesbeek aangewezen als lokale gebiedsontsluitingswegen. Alle overige wegen zijn erftoegangswegen (ETW). De wegcatégorisering binnen het studiegebied is weergegeven in figuur 2.2.



Figuur 2.2: verkeersstructuur auto (bron: Actualisering wegcategorisering KAN, 24 maart 2004), *Stroomweg* / *Gebiedsonsluitingsweg regionaal* / *Gebiedsonsluitingsweg lokaal*

Hieronder volgt een omschrijving van de meest belangrijke routes in het studiegebied:

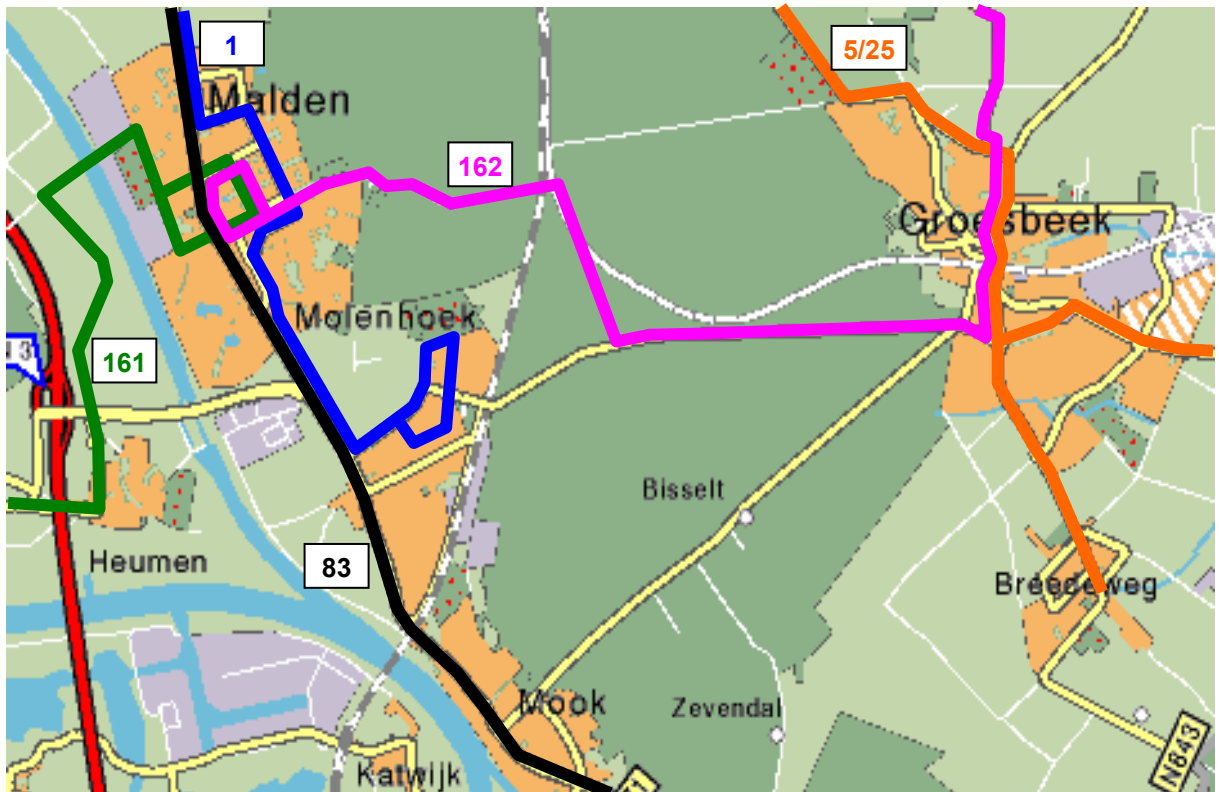
- De belangrijkste doorgaande wegen (GOW's) in het studiegebied zijn de N271-Rijksweg (noord-zuid gericht) en de N271-J.J.Ludenlaan (oost-west gericht). Deze wegen worden voornamelijk gebruikt door verkeer van en naar de A73 en verkeer vanuit onder meer Gennep en Mook naar bestemmingen in Nijmegen. Deze wegen kennen een 1x2-profiel met een snelheidslimiet van 80 km/h. De J.J.Ludenlaan heeft aparte voorzieningen voor langzaam verkeer (incl. landbouwverkeer). De Rijksweg heeft vrijliggende fietsvoorzieningen.
- De provinciale weg N844-Rijksweg vormt de verbinding tussen de N271 (Molenhoek) en Nijmegen. De weg heeft een 2x1-profiel, heeft buiten de kom een snelheidslimiet van 80 km/h en is in de kern Malden ingericht als verblijfsgebied (afwisselend 50 en 30 km/h).
- De Groesbeekseweg (gemeente Mook&Middelaar) – Mooksebaan vormt de verbinding tussen Groesbeek en Mook. De weg kent een 1x2-profiel, een snelheidslimiet van 80 km/h en heeft vrijliggende voorzieningen voor langzaam verkeer.
- De Ringbaan - Heumensebaan – Rijlaan vormt de verbinding tussen Groesbeek en Molenhoek. De weg kent een 1x2-profiel, een snelheidslimiet van 60 km/h buiten de kom en 30 km/h (!) binnen de kom en is voorzien van fiets-suggestiestroken.
- De Groesbeekseweg (gemeente Heumen) – Biesseltsebaan – Rijlaan vormt een ondergeschikte verbinding tussen Groesbeek en Malden. De route kenmerkt zich door een zeer smal profiel (met name de Biesseltsebaan) zonder rijstrookindeling of fietsvoorzieningen en een snelheidslimiet van 60 km/h.

- De bovengenoemde drie verbindingen tussen Groesbeek en de N271 doorsnijden allemaal bosgebied. Deze wegen worden gebruikt door zowel door- gaand verkeer als interlokaal verkeer. De verbinding via de Groesbeekseweg – Mooksebaan is qua vormgeving van een hogere orde dan de andere twee verbindingen.

De hierboven omschreven wegcategorisering is nog niet volledig ingevoerd, maar zal vóór 2010 wél van kracht zijn.

Verkeersstructuur openbaar vervoer

De relevante buslijnen in het studiegebied zijn in figuur 2.3 weergegeven:



Figuur 2.3: verkeersstructuur openbaar vervoer (bron: www.novio.nl)

Lijn 1 (Novio): Nijmegen – Malden – Molenhoek

Lijn 5/25 (Novio): Nijmegen – Groesbeek

Lijn 83 (Hermes): Nijmegen – Malden – Molenhoek – Gennep – Venlo

Lijn 161 (Novio buurtbus): Malden – Heumen – Wijchen

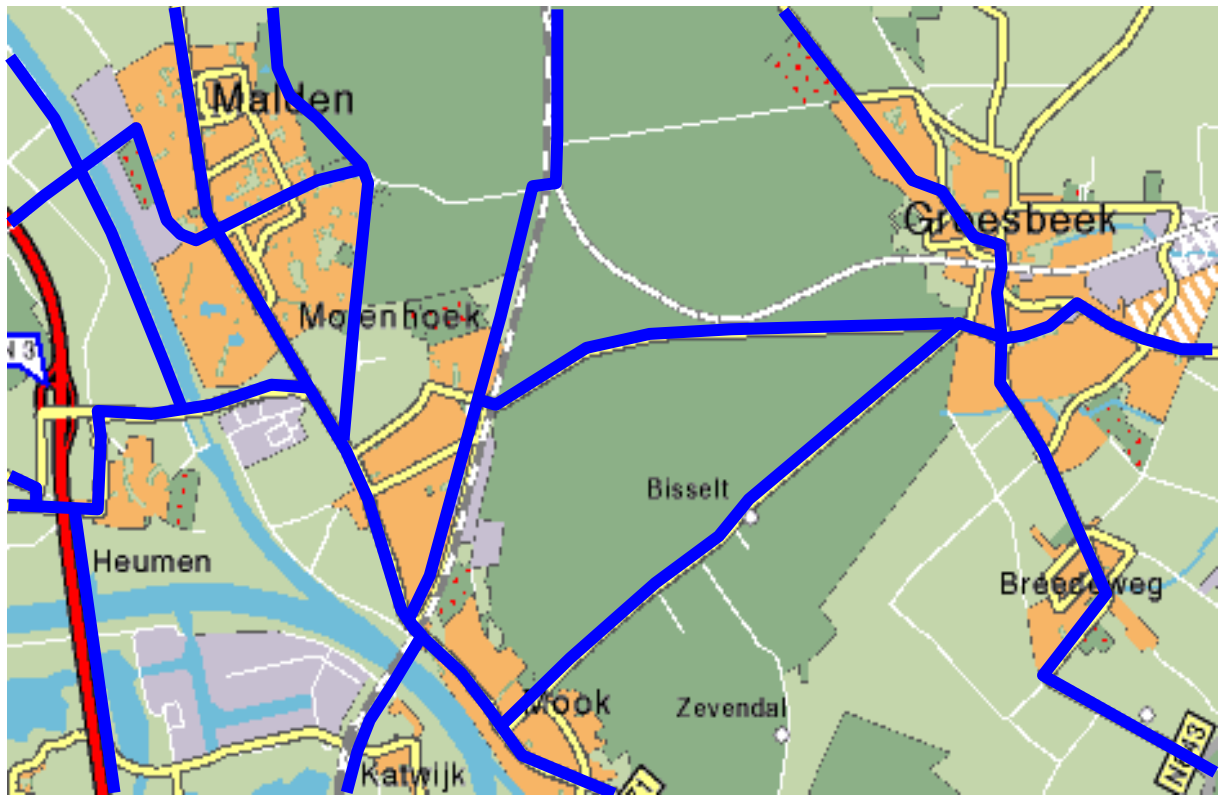
Lijn 162 (Novio buurtbus): Beek – Groesbeek – Malden

Dwars door het studiegebied loopt ook de spoorlijn Nijmegen – Venlo, echter zonder een halte in het studiegebied. De dichtstbijzijnde stations zijn Cuijk en Nijmegen Heyendaal.

In het kader van het Regiorailproject wordt t.z.t. de mogelijkheid van een station in Molenhoek bekeken.

Verkeersstructuur fiets

In het provinciale verkeer en vervoer plan (PVVP-2) en de fietsnetwerkvisie KAN is aangegeven welke fietsverbindingen zijn aangemerkt als ‘bovenlokale fietsroutes’. Deze routes zijn weergegeven in figuur 2.4.



Figuur 2.4: verkeersstructuur fiets (bron: PVVP-2, bovenlokale fietsroutes)

Verder zijn de volgende ‘lokale fietsroutes’ van belang:

- Ringbaan / Stationsstraat
- Maldensebaan (gem. Groesbeek) – Groesbeekseweg (gem. Heumen)

2.2 Bereikbaarheid

Bereikbaarheid auto

De bereikbaarheid van het autoverkeer wordt primair gebaseerd door te beoordelen of de functie en het gebruik van de wegen in het studiegebied met elkaar overeen komen. De functie van een weg is afhankelijk van de fysieke ruimte in het dwarsprofiel en de maximumsnelheid. Het gebruik wordt gemeten aan de hand van intensiteiten. In oktober 2005 zijn verkeerstellingen gehouden. In figuur 2.5 zijn de telpunten weergegeven. Tabel 2.1 geeft een overzicht van de gemeten intensiteiten.

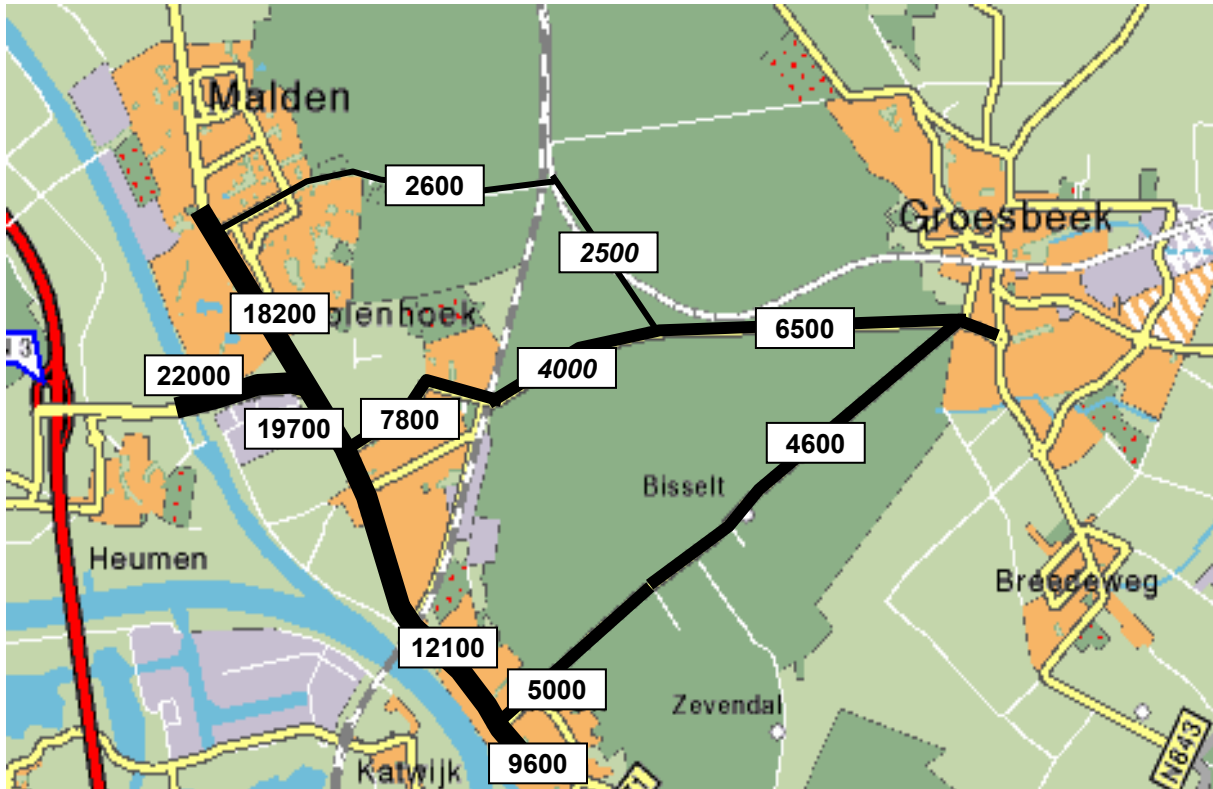


Figuur 2.5: telpunten autoverkeer (2005)
(1 t/m 10: wegvaktellingen / A t/m E: kruispunttellingen)

Telpunt	Intensiteiten 2005
1 = N271 J.J. Ludenlaan ri. A73	22000
2 = Rijksweg N844 ri. Malden	18200
3 = N271 Rijksweg, wegvak J.J. Ludenlaan – Ringbaan	19700
4 = Ringbaan, wegvak N271 Rijksweg – Middelweg	7800
5 = N271 Rijksweg, wegvak Lindenlaan – Veldweg	12100
6 = Groesbeekseweg, wegvak N271 Rijksweg – Kon. Julianastraat	5000
7 = N271 Rijksweg, wegvak Groesbeekseweg – Prinses Beatrixstraat	9600
8 = Mooksebaan	4600
9 = Rijlaan	6500
10 = Groesbeekseweg Malden (t.h.v. zweefvliegveld)	2600

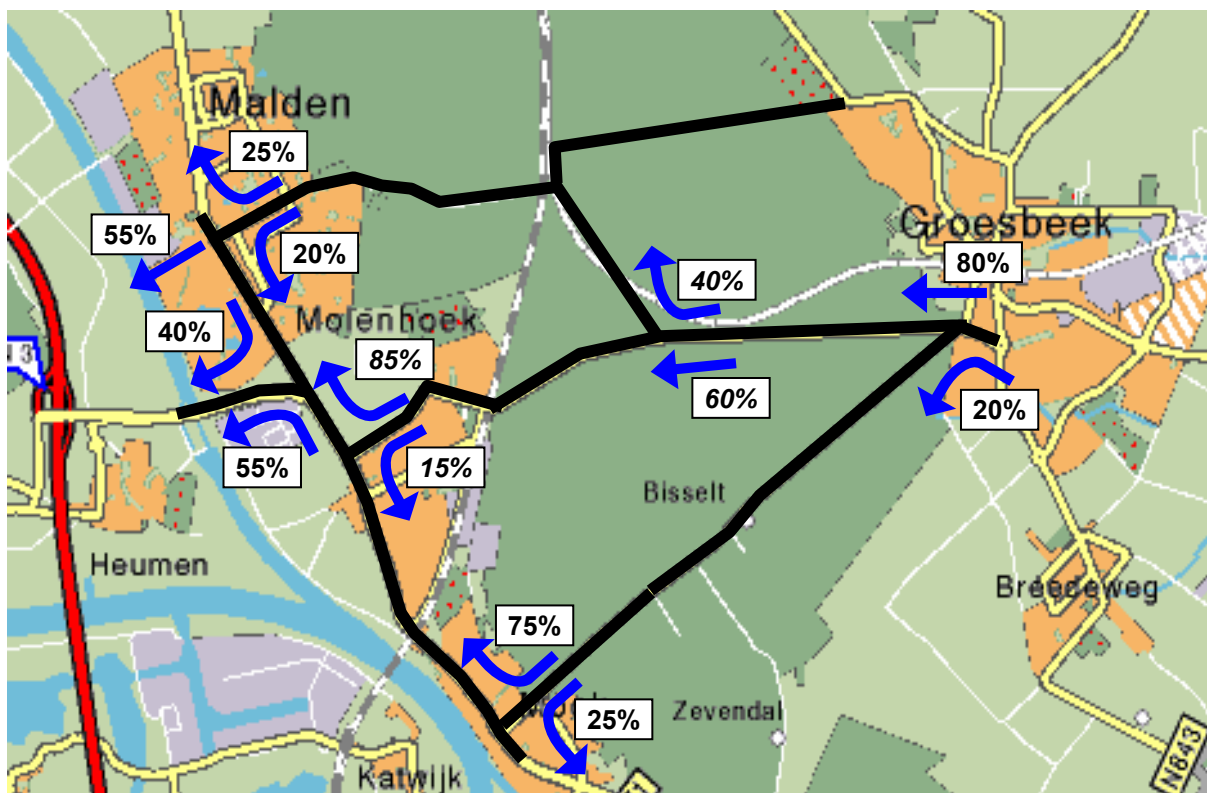
Tabel 2.1: huidige intensiteiten autoverkeer

In figuur 2.6 zijn de huidige intensiteiten op kaart weergegeven.

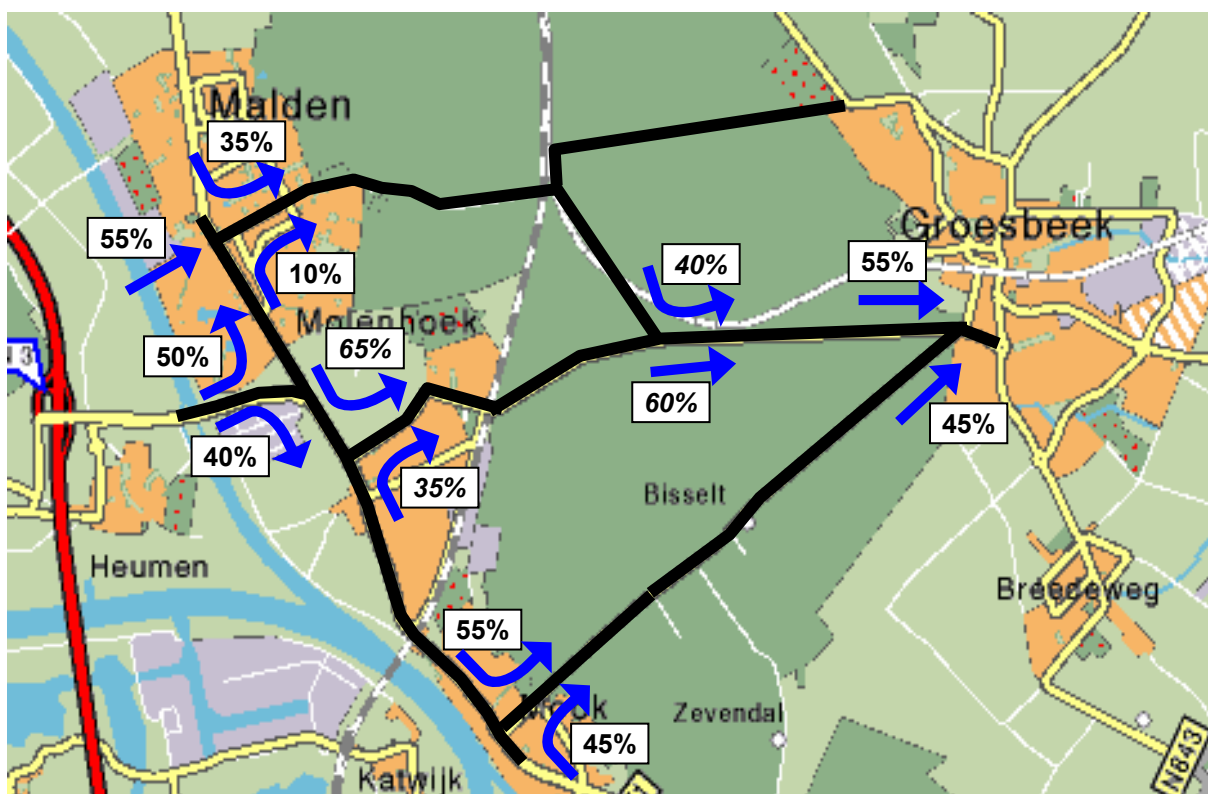


Figuur 2.6: huidige intensiteiten autoverkeer (2005)
(cursief = inschatting / niet cursief = geteld)

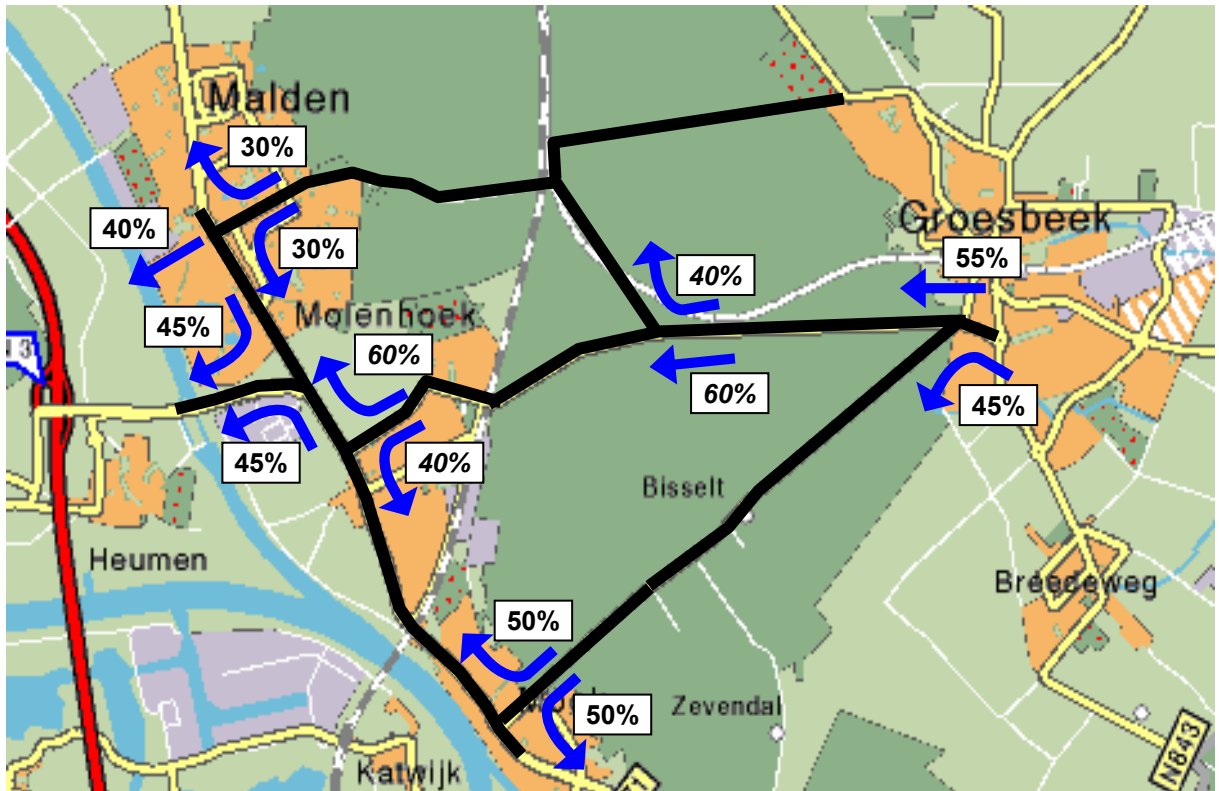
In figuur 2.7 t/m 2.10 wordt voor een aantal kruispunten in het studiegebied een globale intensiteitsverdeling aangegeven, gebaseerd op de kruispunttellingen. In de ochtendspits is gekeken naar het verkeer van Groesbeek naar de N271/A73 en 's avonds is gekeken naar het verkeer van de N271/A73 naar Groesbeek. Wat bij de meeste kruispunten opvalt, is dat de verdeling in de ochtendspits anders is dan in de avondspits. Dit heeft waarschijnlijk te maken met de wachtrijen voor het kruispunt N271 – N844.



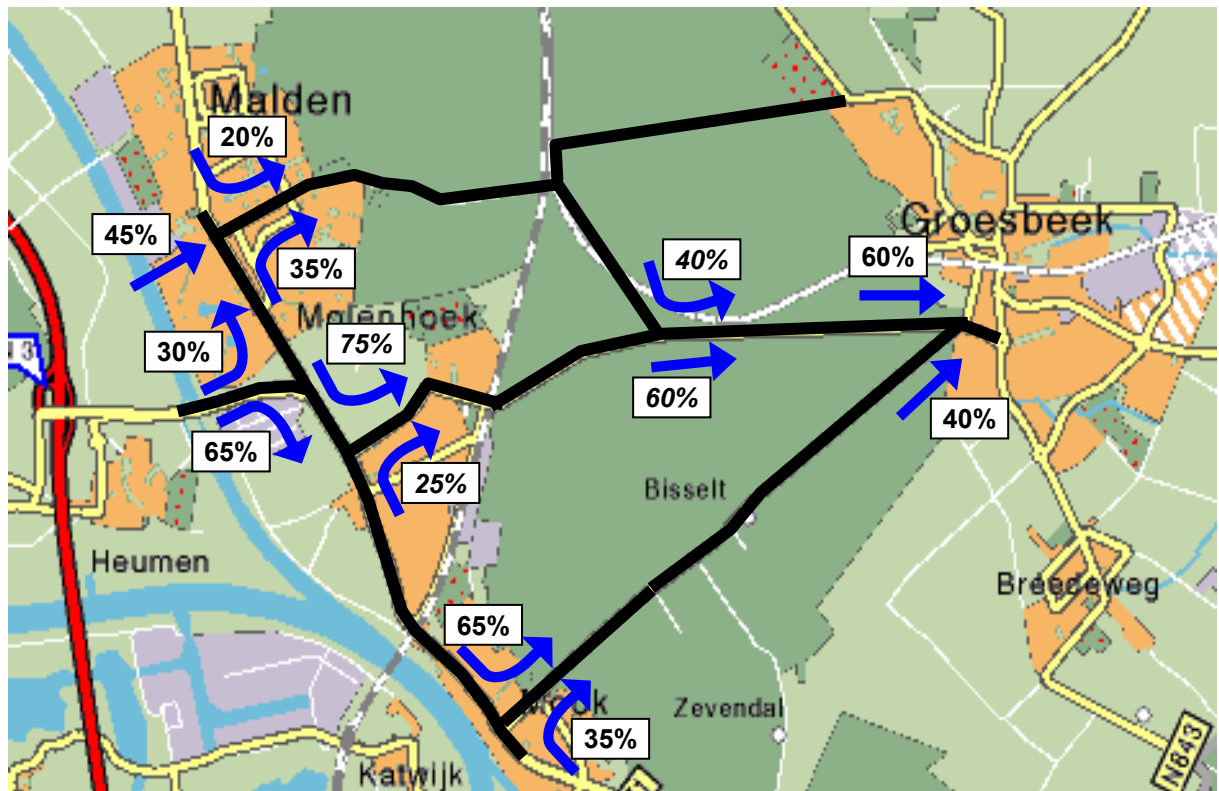
Figuur 2.7: intensiteitsverdeling op kruispunten (2005): ochtendspits, Groesbeek uit (cursief = inschatting / niet cursief = geteld)



Figuur 2.8: intensiteitsverdeling op kruispunten (2005): ochtendspits, Groesbeek in (cursief = inschatting / niet cursief = geteld)



Figuur 2.9: intensiteitsverdeling op kruispunten (2005): avondspits, Groesbeek uit (cursief = inschatting / niet cursief = geteld)



Figuur 2.10: intensiteitsverdeling op kruispunten (2005): avondspits, Groesbeek in (cursief = inschatting / niet cursief = geteld)

Aandachtspunten:

- ⇒ toekomstbeeld na realisatie categorisering Groesbeek: Mooksebaan wordt GOW (> 10000 mvt/etmaal), Rijlaan/Heumensebaan wordt ETW (< 2000 mvt/etmaal)
- ⇒ Verbindingen tussen studiegebied (Malden, Mook, Groesbeek) en A73 over het Maaswaalkanaal: slechts één directe verbinding, brug (Ludenlaan). Alternatieve (indirecte) verbindingen: Malden via brug Nijmegen (Hatertseweg), Mook/Groesbeek via brug Gennep, resp. 12 en 20 km vanaf knooppunt N271 – N844 naar volgende aansluiting. Verder is er nog een onderschikte brugverbinding ter hoogte van het centrum van Malden (Blankenbergseweg, op 2 km, doch slechte aansluiting op A73). Evt. ook veerverbinding Cuijk – Middelaar (8 km, doch in verhouding langzame verbinding)
- ⇒ Vanaf A73 is afrit Cuijk de enige afrit zonder brugverbinding naar het gebied ten oosten van het Maaswaalkanaal.
- ⇒ Bereikbaarheid Malden bij evt. stremming knooppunt N271 – N844: Malden is via Groesbeek (Biesseltsebaan, Groesbeekseweg) of via A73 (afslag 2: Dukenburg), v. Boetbergweg, Weezenhof, Westerkanaaldijk, Burchtselaan, Blankenbergseweg (de Hoge Brug), Broekkant, Raadhuisstraat en Kloosterstraat bereikbaar. (= omschrijving i.v.m. Nijmeegse Vierdaagse)
- ⇒ samengevat, de ontbrekende schakels in het netwerk: goede directe verbinding tussen Groesbeek en N271-Ludenlaan, meer verbindingen van studiegebied naar A73 (meer bruggen)

Bereikbaarheid openbaar vervoer

- ⇒ bereikbaarheid bushaltes: haltes zelf goed bereikbaar, en ook alle kernen in het studiegebied worden gedekt
- ⇒ ontbrekende schakels in het netwerk: geen OV-verbinding aanwezig tussen Groesbeek en Malden-Molenhoek-Mook, moet altijd via Nijmegen of met gebruik van buurtbus of regiotaxi

2.3 Verkeersveiligheid

Objectieve verkeersveiligheid

In de periode 2001 - 2003 zijn in de gemeentes Groesbeek, Heumen en Mook en Middelaar 1371 verkeersongevallen geregistreerd (zie bijlage 2), waarvan 173 letselongevallen (12,6%). Bij de letselongevallen zijn 230 slachtoffers te betreuren, waaronder 12 doden (zie bijlage 2). Het gemiddeld aantal slachtoffers per letselongeval bedraagt 1,33. In tabel 2.1 zijn de objectieve verkeersveiligheidscijfers voor de periode 2001 - 2003 weergegeven.

	2001	2002	2003	Totalen
Totaal aantal ongevallen	560	464	347	1371
- Aantal letselongevallen	73	53	47	173
Totaal aantal slachtoffers	103	72	55	230
- Doden	6	3	3	12
Aantal slachtoffers per letselongeval	1,41	1,36	1,17	1,33

Tabel 2.1: aantal ongevallen en slachtoffers periode 2001 - 2003

Betrokken vervoermiddel

De meeste slachtoffers bij ongevallen in de periode 2001-2003 zijn bestuurders van auto's, te weten 83 bestuurders (36%). Indien ook het aandeel autopassagiers wordt meegeteld bedraagt het aantal slachtoffers 120 (52%). Hiervan vielen 7 doden te betreuren. In tabel 2.2 is een totaaloverzicht weergegeven.

Vervoermiddel	Bestuurder	Passagier	Voetganger	Alle Slachtoffers	waarvan dodelijk
Auto	83	37		120	7
Bestelauto	8	2		10	
Vrachtauto	4			4	
Motor	16			16	1
Bromfiets	25	4		29	
Snorfiets	3			3	
Fiets	33	1		34	1
Voetganger			13	13	3
Onbekend		1		1	
Alle slachtoffers	172	45	13	230	12

Tabel 2.2: Aantal slachtoffers naar vervoermiddel en wijze deelname

Subjectieve verkeersonveiligheid

Gemeente Mook en Middelaar

Tijdens een klankbordbijeenkomst in het kader van het geactualiseerde verkeersveiligheidsplan zijn per kern de onderstaande klachten met betrekking tot de subjectieve verkeersonveiligheid genoemd:

Molenhoek:

- Op stationsstraat wordt te hard gereden, inrichten als 30 km/u straat
- Kruising Kuilseweg-Chopinstraat gevaarlijk, op de Kuilseweg wordt te hard gereden
- Aanrijroutes van/naar bedrijventerreinen
- Prinsenweg weer 2-ri

Mook:

- gevaarlijke aansluiting Groesbeekseweg-Gelrestraat-Kon. Julianastraat
- gevaarlijke oversteek Generaal Gavinstraat over Groesbeekseweg naar Rabobank
- Oversteek N271 vanuit Prinses Beatrixstraat gevaarlijk
- Te hard rijden op Bovensteweg

Gemeente Groesbeek

- Sluipverkeer vanuit Mook, Molenhoek, Malden via centrum Groesbeek naar Nijmegen en Dekkerswald
- Dorpslaan en Houtlaan te druk, barrièrewerking
- Heumensebaan/Rijlaan beschikt niet over vrijliggende fietsvoorzieningen
- Kruising Biesseltselaan/Heumensebaan onveilig, onoverzichtelijk
- Bereikbaarheid A73 voor bedrijfsleven matig

Gemeente Heumen

- sluipverkeer op Groesbeekseweg (Malden) door verkeer tussen Groesbeek en A73
- onoverzichtelijke aansluiting Groesbeekseweg – Eikendreef (wijk Boskant)

Duurzaam veilig

De wegbeheerders afzonderlijk hebben voor hun gebied in het kader van Duurzaam Veilig een Wegcategoriseringsplan opgesteld, zodat duidelijk is welke wegen een stroomfunctie c.q. een gebiedsontsluitingsfunctie hebben en welke wegen een verblijfsfunctie.

Het KAN heeft in de rapportage ‘actualisering wegcategorisering’ de plannen van de verschillende gemeenten op elkaar afgestemd, met als resultaat een overkoepelende wegcategorisering. De indeling van de wegen in het studiegebied naar de verschillende wegcategorieën is omschreven in paragraaf 2.1 ‘verkeersstructuur auto’.

2.4 Leefbaarheid

- ⇒ huidige situatie leefbaarheidsproblemen
- ⇒ geluidshinder
- ⇒ stank
- ⇒ trillingen
- ⇒ oversteekbaarheid
- ⇒ wegonderhoud/comfort

(bron: PVVP-2)

- N271-Ludenlaan aansluiting op A73: overschrijding norm luchtkwaliteit (stikstof en fijnstof)
- Malden kern: overschrijding norm geluid (>65dBA)

2.5 Natuur en landschap

In de separate studie ‘*landschappelijke verkenning Groesbeek – Mook – Malden*’ (zie bijlage 3) wordt ingegaan op de landschappelijke waarden en mogelijkheden van het studiegebied. Hierbij wordt vooral ingezoomd op het deelgebied tussen Malden en Molenhoek, aangezien de varianten uit de vorige verkeersstudie zich daar vooral concentreren. De studie bestaat uit de volgende onderdelen:

- kaart ‘landschap’: hoge zandgronden versus rivierenlandschap;
- kaart ‘natuur en ecologie’: mogelijke corridors (waaronder corridor tussen Malden en Molenhoek);
- uitwerking gebied Molenhoek (kaart en foto’s): landschappelijke waarden van het gebied tussen Malden en Molenhoek;
- visie gebied Molenhoek: Als er een weg (verbinding Groesbeek – N271-Ludenlaan) door het gebied wordt aangelegd, dan gaat de voorkeur uit naar een ‘ruggengraat’-model, dat: verschillende gebieden met elkaar verbindt, de groenstructuur versterkt, een verbindingszone is voor ecologie en een barrière vormt voor de bebouwing.

Provincie Gelderland heeft in het Gelders Milieu Plan (*GMP*) aangegeven wat de ecologische hoofdstructuur (EHS) is en met welke grondwaterbeschermingsgebieden (GWBG) er rekening moet worden gehouden. Vrijwel het gehele bosgebied tussen Malden en Groesbeek ten noorden van de route Heumensebaan – Rijlaan is bestempeld als EHS en GWBG.

In de rapportage ‘*Landgoed Bergzicht, een ruimtelijke visie voor het gebied tussen Malden en Molenhoek*’ (BRO, 18-10-2002) is een landschapsplan gemaakt voor het Landgoed Bergzicht, gelegen tussen Malden en Molenhoek. In de rapportage wordt vooral ingegaan op het intact houden van de ecologische hoofdstructuur (EHS) die het gebied in oostwestelijke richting kruist. Bij de uitwerking van het landschapsplan zijn twee modellen tegen elkaar afgezet, waarbij de concrete route van de EHS verschilt. De voorkeur gaat daarbij uit naar een EHS die de N271-Rijksweg kruist ten zuiden van het knooppunt N271-Ludenlaan – N844-Rijksweg.

2.6 Ruimtelijke ontwikkelingen

⇒ ruimtelijke ontwikkelingen met gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid in het studiegebied

Woningbouw:

- Heumen: 1227 (1995-2004), 165 (2005-2009), 165 (2010-2014);
- Groesbeek: 705 (1995-2004), 75 (2005-2009), 75 (2010-2014);
- Mook&Middelaar: 505 (1995-2004), ... (2005-2009), ... (2010-2014).

(bron: www.kan.nl)

⇒ zoekgebied woningbouw Heumen: gebied ten westen van kern Malden. tussen het Maaswaalkanaal, de Blankenbergseweg, de A73 en de N271

Diversen:

- opwaardering kruispunt N271-Ludenlaan – N844-Rijksweg: meer VRI-capaciteit;
- tankstation op N271-Rijksweg nabij kruispunt N844-Rijksweg;
- rotonde op kruispunt N271-Rijksweg – Groesbeekseweg;
- evt. station Molenhoek;
- evt. heropenen spoorlijn Groesbeek – Kleef.

Herinrichting kern Molenhoek:

- VRI op kruispunt N271-Rijksweg - Ringbaan

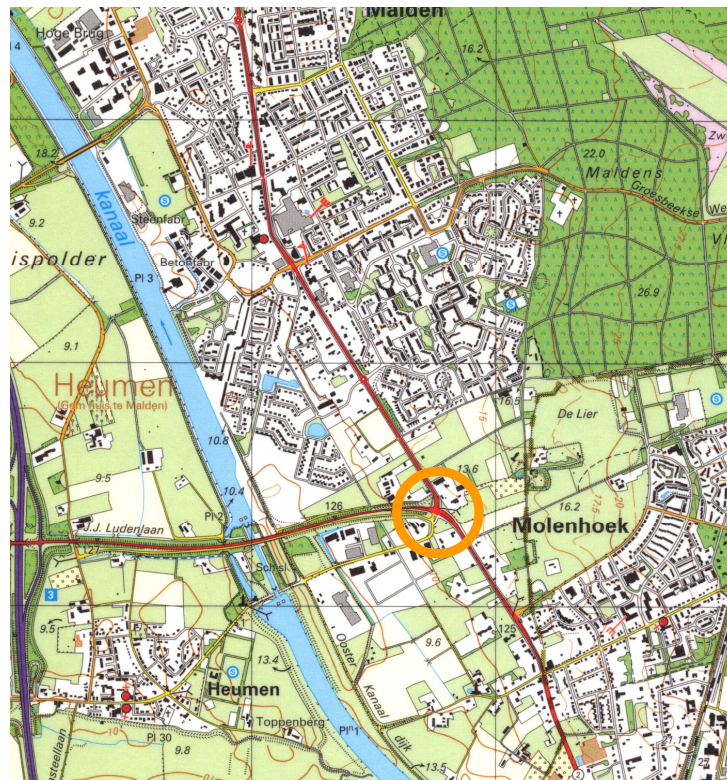
2.7 Scan krantenartikelen

In bijlage 4 zijn een aantal krantenartikelen weergegeven die direct of indirect te maken hebben met de verkeersproblematiek in het studiegebied. De artikelen zijn ingedeeld in de volgende rubrieken:

- kruispunt N271 – N844;
- Heumensebaan – Mooksebaan;
- spoorlijn Nijmegen – Kleve;
- station Molenhoek;
- Groesbeek e.o.;
- diversen.

2.8 Kruispunt N271-Ludenlaan – N844-Rijksweg

Het kruispunt J.J. Ludenlaan (N271) - Rijksweg (N844) - Sluisweg ligt ten zuiden van de bebouwde kom van Malden (gemeente Heumen). De provincie Gelderland is voornemens het kruispunt te reconstrueren. De directe aanleiding voor deze reconstructie is het gegeven dat het kruispunt het verkeersaanbod in de ochtend- en avondspitsperiode niet adequaat kan verwerken en dat de huidige verkeerslichteninstallatie nodig aan vervanging toe is. Het hoge verkeersaanbod wordt veroorzaakt door het autoverkeer van en naar Malden en Nijmegen.



Figuur 2.11: Overzicht locatie kruispunt N271-Ludenlaan – N844-Rijksweg

In opdracht van de Provincie Gelderland heeft Grontmij in het najaar van 2005 een vergelijkingsstudie uitgevoerd om nader te onderzoeken of het verkeer op het kruispunt J.J. Ludenlaan N271 - Rijksweg N844 - Sluisweg met verkeerslichten dan wel met een turborotonde zou moeten worden afgewikkeld tot planjaar 2020. Voor meer detailinformatie wordt verwezen naar deze technische rapportage en managementrapportage (Kruispunt J.J. Ludenlaan N271 - Rijksweg N844 - Sluisweg - VRI of Turborotonde, Grontmij nov. 2005).

De technische rapportage en de verkeerssimulaties met het dynamische verkeersmodel Paramics zijn eind november 2005 in een bestuurlijk overleg toegelicht aan de bestuurlijke en ambtelijke vertegenwoordigers van de betrokken gemeenten, het KAN en provincie Gelderland.

Op basis van deze presentatie is unaniem geconcludeerd dat zowel het VRI-kruispunt als de Turborotonde voldoende capaciteit heeft om het verkeer tot na 2020 adequaat te kunnen afwikkelen. Het blijkt dat bij toename van het verkeer de problemen niet gaan ontstaan op het kruispunt maar juist op de aansluitende wegen (o.a. de Rijksweg in Malden en de Rijksweg naar Molenhoek). Door het toepassen van een intelligente verkeerslichtenregeling is het mogelijk om flexibel en adequaat te reageren op het zich voordoende verkeersaanbod. Sturen en doseren van het verkeer wordt mogelijk! Dit heeft tot gevolg dat de leefbaarheid in de kern Malden toeneemt en de doorstroming op het kruispunt sterk verbetert.

Uiteindelijk is gezamenlijk geconcludeerd om op het kruispunt J.J. Ludenlaan N271 - Rijksweg N844 - Sluisweg een nieuwe verkeersregelinstantie te realiseren én voor het KAN-gebied een studie op te starten waarbij de lange termijn oplossingen voor de regionale verkeersproblematiek in beeld worden gebracht.

3 Beleidskader

3.1 Nationaal beleid

Het vigerende beleid van de rijksoverheid is onder andere vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2) en de Nota Ruimte.

Het *Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP)* was bedoeld als de opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). Het NVVP is echter in het voorjaar van 2002 door de Tweede Kamer afgewezen, waardoor het plan nooit een officiële status heeft gekregen. Daarom wordt er momenteel gewerkt aan de Nota Mobiliteit, als nieuwe opvolger van het SVV2.

De *Nota Mobiliteit* geeft de visie van het kabinet op het volledige verkeer en vervoersbeleid tot 2020, waarbij wordt aangegeven wat het kabinet wil én kan op het terrein van verkeer en vervoer. Uitgangspunt daarbij is het bieden van bereikbaarheid van deur tot deur binnen de randvoorwaarden van veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. De ruimtelijke aspecten van het verkeers- en vervoersbeleid worden opgenomen in de Nota Ruimte. De Nota Mobiliteit is een nota die in samenwerking met de provincies, gemeenten, kaderwetgebieden en waterschappen tot stand komt. Gestreefd wordt naar behoud en verbetering van de bereikbaarheid. Voor verkeersveiligheid op de weg is de doelstelling voor 2010 een reductie van het aantal verkeersdoden met 15% en ziekenhuisgewonden met 7,5% ten opzichte van het niveau van 2002. De leefbaarheidsdoelstellingen voor het verkeer en vervoer zijn minder uitstoot van vervuilende stoffen, minder geluidshinder en minder versnippering van het landschap.

De voornaamste ruimtelijke beleidsopgaven die het kabinet ziet voor de kortere en langere termijn zijn in de nieuwe *Nota Ruimte* geformuleerd als versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. Binnen het Nationaal Landschap is 'behoud door ontwikkeling' het uitgangspunt voor het ruimtelijke beleid. Uitgangspunt is dat de nationale landschappen zich sociaal-economisch voldoende moeten kunnen ontwikkelen, terwijl de bijzondere kwaliteiten van het gebied worden behouden of worden versterkt. In algemene zin geldt dat binnen nationale landschappen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of worden versterkt ('ja, mits'-regime).

3.2 Provinciaal/regionaal beleid

Het KAN heeft op het gebied van verkeer en vervoer een eigen bevoegdheid en stelt zelf een Regionale Nota Mobiliteit KAN (ReNoMo KAN) op. De regionale uitwerking in het Tweede Provinciale Verkeer en Vervoer Plan Gelderland (PVVP-2) is opgesteld in nauwe samenwerking met het KAN. Voor het studiegebied is verder het PVVP-Limburg van belang. Verder is op ruimtelijk gebied het Streekplan Gelderland en het Regionaal Plan relevant.

Het *Tweede Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan Gelderland (PVVP-2)* is eind 2004 van kracht geworden. Het PVVP geeft voor de komende 10 jaar richting aan het verkeers- en vervoerbeleid. In het PVVP-2 staat een goede bereikbaarheid van de verschillende Gelderse regio's centraal, met aandacht voor leefomgevingsknelpunten én veiligheidsknelpunten. Om dat te bereiken kiest het college van Gedeputeerde Staten voor een vierledige aanpak: voorkomen, beter benutten, bouwen en beprijzen. Er wordt gestreefd naar een netwerkbenadering waardoor een samenhangend verkeers- en vervoerssysteem ontstaat. Het PVVP gaat uit van de regierol voor de provincie en is daarmee breder dan alleen het provinciale wegennet. Uitvoering is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de verschillende overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven.

In het PVVP-2 worden de volgende knelpunten in het plangebied genoemd:

- N271 (Ludenlaan en Rijksweg): 2x zo hoog dan gemiddeld risicocijfer
- N271 (Ludenlaan en Rijksweg) en N844-Rijksweg: knelpunt op wegen met stedelijke ontsluitingsfunctie
- N271-Ludenlaan aansluiting op A73: overschrijding norm luchtkwaliteit (stikstof en fijnstof)
- Malden kern: overschrijding norm geluid (>65dBA)

In de dynamische beleidsagenda van het PVVP-2 zijn binnen het studiegebied de volgende acties benoemd:

- Doorstromingsmaatregelen op provinciale wegen t.b.v. openbaar vervoer.
- Verkenning en aanpak van kwaliteitsverbetering van een aantal fietsverbindingen, waaronder Malden-Nijmegen.

Momenteel wordt gewerkt aan het *Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan Limburg (PVVP)*. Dit PVVP zal in 2006 het Provinciaal Mobiliteitsplan 1998 gaan vervangen. Als vertrekpunt voor het PVVP is de Discussienotitie Wegverkeer opgesteld. Hierin wordt sterk ingegaan op de dienstbaarheid van mobiliteit aan economie, welzijn en duurzaamheid:

- Het op te stellen PVVP zal in navolging van het nationaal beleid gericht zijn op het ondersteunen van de ruimtelijk-economische ontwikkeling.
- Er wordt zeer nadrukkelijk geopereerd in een grensoverschrijdende en euronale context. De economische centra in de technologische topregio moeten ook onderling goed met elkaar verbonden te zijn.
- Mobiliteit vormt verder een essentiële randvoorwaarde voor het sociaal-maatschappelijk functioneren en een belangrijk onderdeel van de vrijheidsbeleving van burgers.

Op dit moment wordt gewerkt aan de *Regionale Nota Mobiliteit KAN (ReNoMo KAN)*. Het KAN kiest voor een duidelijke opgave: de regio Arnhem-Nijmegen biedt aan iedereen een samenhangend verkeers- en vervoerssysteem, dat bijdraagt aan een veilige en bereikbare regio en dat de ruimtelijke en economische kansen en kwaliteiten benut en creëert, binnen de grenzen die vanuit de leefbaarheid worden gesteld. Het verbeteren van de bereikbaarheid in het KAN moet de komende jaren vooral gebeuren via betere benutting van de beschikbare infrastructuur. Dit geldt zowel voor de weg als voor het spoor. Voor het opvangen van de mobiliteitsgroei worden de opgaven nader uitgewerkt.

Centraal in de strategie om de bereikbaarheid van het KAN te verbeteren staat benutten. Benutten van het autonetwerk staat voorop. In *Beter Bereikbaar KAN (BBKAN!) 'Van Beleid naar Uitvoering' 2005-2009 (BBKAN)* wordt hier invulling aan gegeven. Waar benutten onvoldoende soelaas biedt, komt bouwen in beeld. Dit integrale verkeers-managementplan heeft tot doel om de bereikbaarheid van het KAN-gebied de komende jaren op een aanvaardbaar peil houden

door middel van een optimale benutting van het gezamenlijke wegennet. Verder is in het kader van BBKAN een Fietsnetwerkvisie opgesteld voor het KAN-gebied.

Het plan *Beter Bereikbaarheid KAN, Eindnota Fase 1* is een totaalplan om d.m.v. gezamenlijk verkeersmanagement de verkeersveiligheid en bereikbaarheid in het KAN-gebied te verbeteren. In het plan wordt de volgende maatregelen genoemd m.b.t. het studiegebied:

- kruispunt N271-Ludenlaan – N844-Rijksweg: doseren en bufferen verkeer Ludenlaan Malden (verkeer op A73 houden tot aansluiting Dukenburg), VRI-bijstellen
- OV-maatregel N271-Rijksweg t.h.v. Molenhoek

In de planstudie *Regiorail in het Knooppunt Arnhem Nijmegen* is onderzoek gedaan naar de ruimtelijk-economische mogelijkheden bij stations. Hierin wordt o.a. gesproken over een mogelijk nieuwe lightrail-halte bij Molenhoek.

De keuze voor deze nieuwe halte is gemaakt onder meer op basis van de MIT verkenning 'KANsrijke sporen'. Bij de halte Molenhoek zou een transferium-functie kansrijk kunnen zijn, maar dit is (nog) niet concreet in een plan opgenomen. Verder is er door Pro Rail onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van de aanleg van het station Molenhoek.

Het nieuwe *Streekplan Gelderland (2005)* is gebaseerd op de Nota Ruimte. Het streekplan geeft de beleidskaders aan voor de ruimtelijke ontwikkeling in de komende tien jaar. Dit streekplan is erop gericht de verschillende functies in regionaal verband een zodanige plek te geven dat de ruimtelijke kwaliteiten worden versterkt en er zuinig en zorgvuldig met de ruimte wordt omgegaan. Om de afstemming met regionale ontwikkelingen te optimaliseren is dit streekplan mede gebaseerd op regionale structuurvisies die zijn aangeleverd door de Gelderse regio's. Voor de gemeente Heumen is voor de N271-Ludenlaan de actie 'functieverandering tot regionale ontsluitingsweg' omschreven. Voor de gemeente Groesbeek komen geen bijzondere aandachtspunten uit het plan voort die van belang zijn voor deze studie.

Het *Streekplan Limburg* maakt onderdeel uit van het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL), wat in juni 2001 is vastgesteld door Provinciale Staten als streekplan, milieubeleidsplan, waterhuishoudingsplan, mobiliteitsplan. Ook omvat dit plan de fysieke elementen van het provinciaal economisch en welzijnsbeleid. Voor de gemeente Mook & Middelaar komen geen bijzondere aandachtspunten uit het plan voort die van belang zijn voor deze studie.

3.3 Gemeentelijk beleid

Op gemeentelijk niveau spelen de volgende beleidsstukken een rol voor deze studie:

1. Verkeersstudie Groesbeek-Mook, Onderzoek naar de ontsluiting van en leefbaarheid in Groesbeek, Mook en Molenhoek. Grontmij, december 1999
2. Collegeprogramma Gemeente Heumen 2002-2006, Gemeente Heumen, 2002
3. Verkeersplan Heumen (incl. verkeersveiligheidsplan), gemeente Heumen, 1997 en actualisatie 1999
4. Collegeprogramma Gemeente Groesbeek
5. Verkeersafwikkelingsplan, gemeente Groesbeek, maart 2000 (incl. wegcategoryseringsplan)
6. Beleidsprogramma gemeenteraad 2002-2006, besturen met realisme en daadkracht, Gemeente Mook & Middelaar
7. Verkeersveiligheidsplan, gemeente Mook en Middelaar, 2004
8. Centrumplan Mook & Middelaar

4 Knelpunten

4.1 Knelpunten vorige studie

In tabel 4.1 is weergegeven welke knelpunten er al in de Verkeersstudie Groesbeek-Mook (Grontmij, december 1999) zijn benoemd.

	knelpunt	aard probleem	mogelijke oplossing
1	kruising N271 – N844	slechte doorstroming	tweestrooks rotonde
2	spoorbrug Heumensebaan	slechte doorstroming / verkeersonveilig	intensiteit verminderen en uitzicht verbeteren
3	Bisseltsebaan	sluipverkeer / leefbaarheidsprobleem / discrepantie functie-vormgeving	onaantrekkelijk maken of afsluiten voor autoverkeer
4	kruising Rijlaan – Mooksebaan	slecht uit-/overzicht / verkeersonveilig / slechte doorstroming	aanpassen kruispuntvorm, bv. rotonde
5	kruising N271 – Groesbeekseweg	slechte doorstroming / verkeersonveilig, leefbaarheid	rotonde
6	Groesbeekseweg t.h.v. 't Zwaantje	discrepantie functie wegvak / verblijfsfunctie omgeving	benadrukken verblijfsfunctie d.m.v. snelh.remm. maatregelen
7	Heumensebaan / Rijlaan	ontbreken fietsvoorzieningen	rode fietsstroken
8	komgrens Mook-oost	onduidelijke overgang bibekobubeko	accentueren komgrens (poort)

Tabel 4.1 : knelpunten uit Verkeersstudie Groesbeek-Mook (Grontmij, december 1999)

De acties t.b.v. de knelpunten 5 t/m 8 zijn inmiddels uitgevoerd. De stand van zaken voor de knelpunten 1 t/m 4 is als volgt:

- 1. kruising N271 – N844: lange wachtrijen op alle kruispunttakken, slechte bereikbaarheid bedrijventerrein Sluisweg, er wordt gewerkt aan aangepast ontwerp voor VRI-kruispunt.
- 2. spoorbrug Heumensebaan: nog geen actie ondernomen;
- 3. Bisseltsebaan: nog geen actie ondernomen;
- 4. kruising Rijlaan – Mooksebaan: nog geen actie ondernomen.

4.2 Knelpunten huidige situatie

Naast de knelpunten uit de vorige studie die nog niet opgelost zijn, kunnen enkele 'nieuwe' knelpunten worden benoemd:

- matige bereikbaarheid Groesbeek op autosnelwegennet (A73): slechts twee mogelijke routes, waarvan één redelijk geschikt (Mooksebaan);
- traverseproblemen in bebouwde kommen Molenhoek en Mook: hoge intensiteit, dus slechte oversteekbaarheid, verkeersonveiligheid, geluidsoverlast, luchtverontreiniging; kom Malden is inmiddels verbeterd, doch nog niet optimaal vanwege hoge intensiteit; herinrichten kom Molenhoek (Rijksweg vanaf de kom Molenhoek tot voorbij de Ringbaan) wordt in 2005 gestart.

Verder zijn in het PVVP-2 de volgende knelpunten benoemd ten aanzien van het studiegebied:

- N271 (Ludenlaan en Rijksweg): 2x zo hoog dan gemiddeld risicocijfer;
- N271 (Ludenlaan en Rijksweg) en N844-Rijksweg: knelpunt op wegen met stedelijke ontsluitingsfunctie;
- N271-Ludenlaan aansluiting op A73: overschrijding norm luchtkwaliteit (stikstof en fijnstof);
- Malden kern: overschrijding norm geluid (>65dBA).



Figuur 4.1: knelpunten

- ⇒ Constatie 1: De verbeteringen qua verkeersveiligheid (herinrichting komen en routes naar Groesbeek) zorgen tevens voor verslechtering qua bereikbaarheid.
- ⇒ Constatie 2: De afstemming tussen de drie betreffende gemeentes op het gebied van verkeer is niet optimaal. Sommige gemeentegrens-overschrijdende wegen worden aan weerszijden van de grens verschillend gecategoriseerd / ingericht.

4.3 Relevante knelpunten

In deze studie staat de bereikbaarheid van Groesbeek richting de N271 / N844 / A73 centraal. Bij het oplossen van de knelpunten wordt dan ook primair gekeken naar eventuele maatregelen voor de betreffende wegen tussen Groesbeek en de N271, dus exclusief de N271 zelf:

- spoorbrug Heumensebaan: slechte doorstroming, verkeersonveilig, beperking voor vrachtverkeer
- wegvak Bisseltsebaan: sluipverkeer, leefbaarheidsprobleem, discrepantie functie-vormgeving
- kruising Rijlaan – Mooksebaan: slecht uit-/overzicht, verkeersonveilig, slechte doorstroming
- wegvak Ringbaan: leefbaarheidsprobleem, verkeersonveilig
- wegvak Groesbeekseweg (kern Mook): leefbaarheidsprobleem, verkeersonveilig
- wegvak Rijlaan-Heumensebaan onveilig voor fietsverkeer

Op de N271 en de N844 ter hoogte van het studiegebied kunnen de volgende worden aangewezen:

- kruispunt N271 – N844: slechte doorstroming;
- traverseproblemen in bebouwde kommen Molenhoek en Verbindingsweg Mook: hoge intensiteit, slechte oversteekbaarheid, verkeersonveiligheid, geluidsoverlast, luchtverontreiniging.

In de volgende hoofdstukken worden varianten ontwikkeld en beoordeeld. In deze varianten worden oplossingsrichtingen aangedragen voor het studiegebied zelf, dus exclusief de N271/N844. De problematiek op de N271/N844 (met name het kruispunt N271 – N844) wordt in een separate studie behandeld.

5 Ontwikkeling varianten

5.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Bij het ontwikkelen van varianten voor de verbetering van de verkeersproblemen in het studiegebied moet rekening worden gehouden met de volgende randvoorwaarden en uitgangspunten:

- Verdere doorsnijding van de ecologische hoofdstructuur en/of grondwaterbeschermingsgebied is niet wenselijk.
- Vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen.
- Lokaal en regionaal beleid (zie hoofdstuk 3).
- Voor alle varianten geldt dat een inrichting wordt gekozen die past bij de functie van de weg. Een weg met een regionale ontsluitende functie dient bij voorkeur te worden ingericht als gebiedsontsluitingsweg.

5.2 Oplossingsrichtingen

Vanuit het verschillende beleidsvelden worden de volgende oplossingsrichtingen aangedragen voor de verkeersproblemen in het studiegebied:

Beter Bereikbaarheid KAN, Eindnota Fase 1:

- kruispunt N271-Ludenlaan – N844-Rijksweg: doseren en bufferen verkeer Ludenlaan Malden (verkeer op A73 houden tot aansluiting Dukenburg), VRI-bijstellen
- OV-maatregel N271-Rijksweg t.h.v. Molenhoek

PVVP-2 Gelderland:

- doorstromingsmaatregelen op provinciale wegen t.b.v. openbaar vervoer
- verkenning en aanpak van kwaliteitsverbetering van een aantal fietsverbindingen, waaronder Malden-Nijmegen

Planstudie Regiorail in het KAN:

- mogelijk nieuwe lightrail-halte bij Molenhoek, inclusief evt. transferiumfunctie

Streekplan Gelderland:

- N271-Ludenlaan, functieverandering tot regionale ontsluitingsweg

Verder kunnen vanuit de inventarisatie / analyse de volgende oplossingsrichtingen worden genoemd:

- Mooksebaan/Groesbeekseweg opwaarderen (volwaardige GOW)
- Rijlaan/Heumensebaan afwaarderen (ETW, evt. knippen)
- extra verbinding tussen Groesbeek en knooppunt N271 – N844 (evt. langs spoorlijn/spoorbrug Heumensebaan)
- flankerend beleid: fiets en OV stimuleren

Kort samengevat zijn de volgende oplossingsrichtingen in beeld:

- knooppunt N271 – N844: doorstroming verbeteren door capaciteit te verhogen (bv. turbotonde, meer opstelvakken)
- Mooksebaan/Groesbeekseweg opwaarderen
- Rijlaan/Heumensebaan afwaarderen
- extra verbinding tussen Groesbeek en knooppunt N271 – N844

- flankerend beleid: fiets en OV stimuleren (betere fietsvoorzieningen, station Molenhoek aanleggen)
- Een combinatie van bovengenoemde oplossingen

Bij het ontwikkelen van varianten worden de reeds geplande ontwikkelingen/maatregelen aangenomen als uitgangspunt. Verder zullen bij de varianten alleen maatregelen worden opgenomen voor de betreffende wegen tussen Groesbeek en de N271, dus exclusief de N271 zelf.

De volgende maatregelen zitten in alle varianten verwerkt:

- capaciteit verhogen op knooppunt N271-Ludenlaan – N844-Rijksweg;
- nieuwe verkeerslichtenregeling op kruispunt N271 – Ringbaan;

5.3 Varianten benoemen

In de vorige hoofdstukken is de huidige situatie 2005 beschouwd en zijn de knelpunten benoemd. Verder zijn in de vorige paragraaf de oplossingsrichtingen verkend. Ten opzichte van de huidige situatie kunnen nu een aantal varianten worden benoemd die in meer of mindere mate zorgen voor een verbetering van de verkeersproblemen in het studiegebied.

De volgende varianten zijn al genoemd in de Verkeersstudie Groesbeek-Mook (Grontmij, december 1999):

- variant 1: oplossen bestaande knelpunten;
- variant 2: afwaarderen Heumensebaan-Rijlaan (a. 60 km/h / b. afsluiten) en opwaarderen Groesbeekseweg-Mooksebaan (80 km/h);
- variant 3: randweg (a. ten noorden van Molenhoek / b. ten noorden van Mook);
- variant 4: spoortracé – sportpark De Lier.

Met de bovengenoemde varianten als vertrekpunt en na beschouwing van de actuele gegevens en studies, zullen de volgende varianten in deze studie worden beoordeeld:

- variant 0: huidige situatie handhaven;
- variant 1: oplossen bestaande knelpunten;
- variant 2: Mooksebaan/Groesbeekseweg;
- variant 3: randweg Malden zuid;
- variant 4: randweg Molenhoek noord;
- variant 5: randweg Molenhoek zuid;
- variant 6: randweg Mook noord.

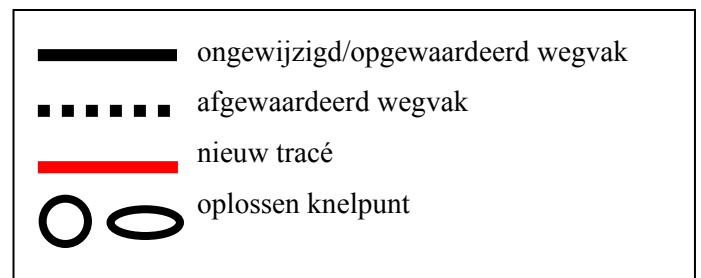
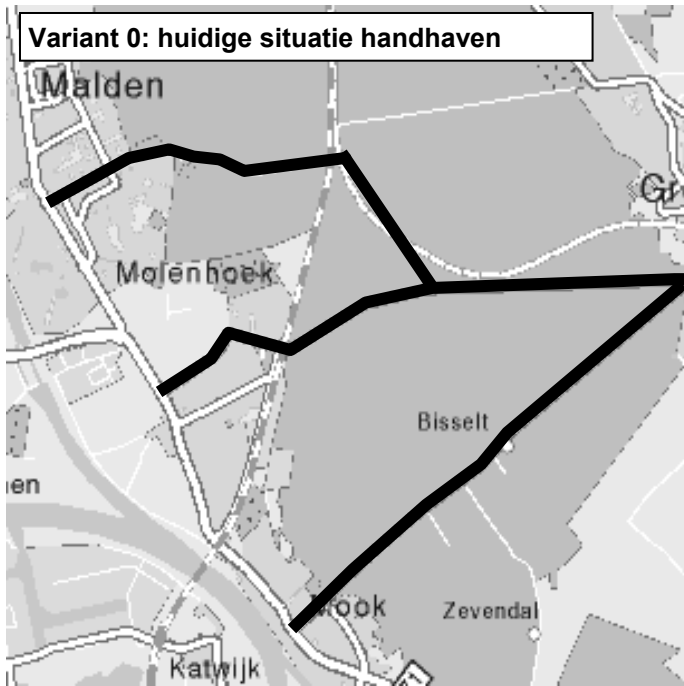
In figuur 5.1 zijn de varianten op kaart weergegeven. Alleen varianten 2 t/m 6 zijn weergegeven, omdat er bij deze varianten sprake is van aanvullende infrastructuur. Bij deze varianten wordt tevens gesproken over het opwaarderen van de huidige wegen die aansluiten op de betreffende aanvullende infrastructuur. De meeste andere wegen worden dan afgewaardeerd.

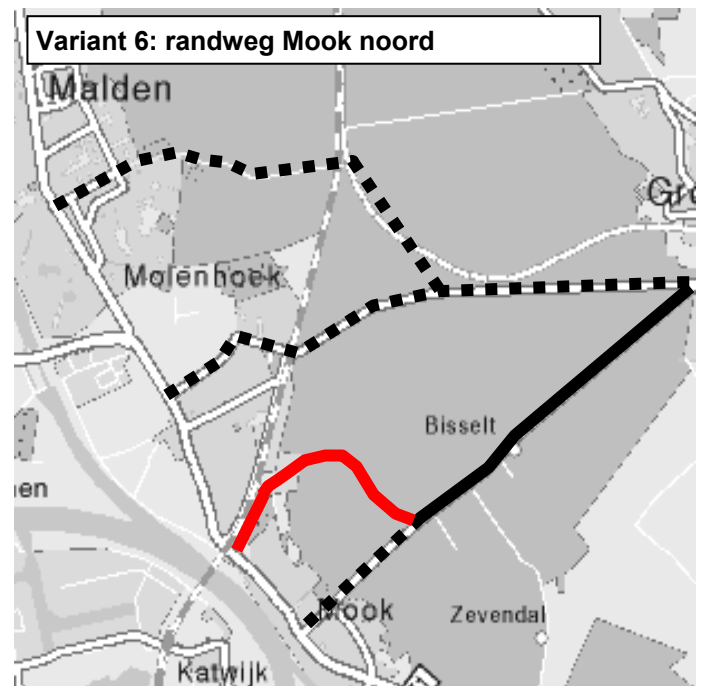
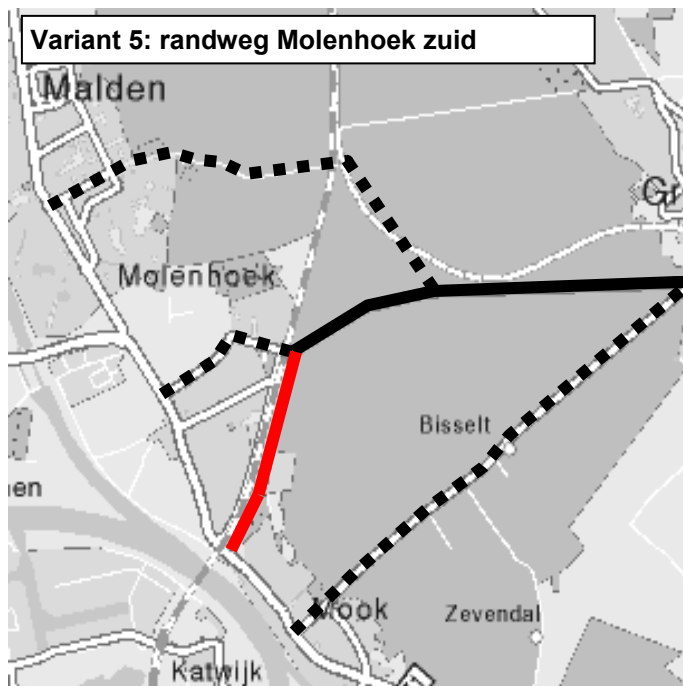
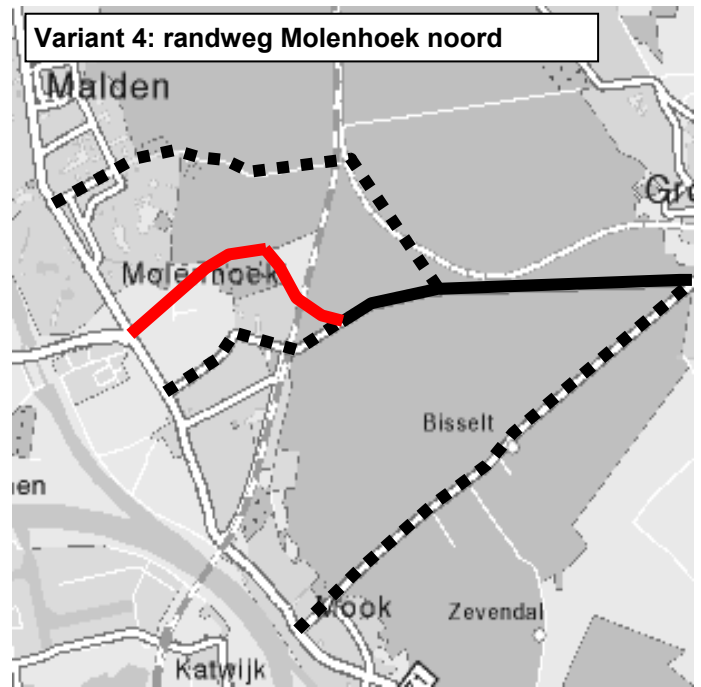
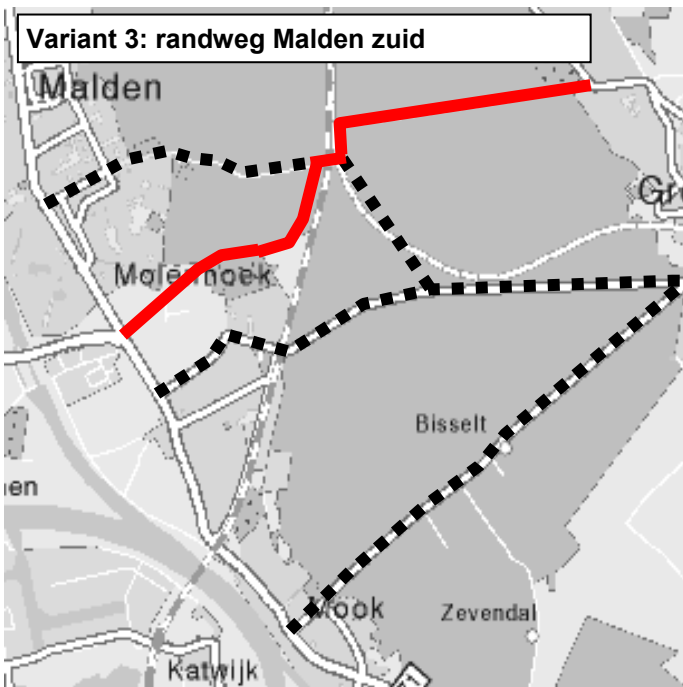
In variant 0 worden géén maatregelen genomen. In de andere varianten worden wél maatregelen genomen:

- variant 1: oplossen bestaande knelpunten
 - (zie knelpunten, paragraaf 4.3)
- variant 2: Mooksebaan/Groesbeekseweg
 - ↑ opwaarderen: Mooksebaan/Groesbeekseweg
 - ↓ afwaarderen: Rijlaan/Heumensebaan/Ringbaan, Bisseltsebaan en Maldensebaan/Groesbeekseweg
- variant 3: randweg Malden zuid
 - ↑ opwaarderen: Maldensebaan/spoortracé
 - ↓ afwaarderen: Rijlaan/Heumensebaan/Ringbaan, Bisseltsebaan en Groesbeekseweg (Malden)
- variant 4: randweg Molenhoek noord
 - ↑ opwaarderen: Rijlaan/Heumensebaan
 - ↓ afwaarderen: Maldensebaan/Groesbeekseweg, Bisseltsebaan, Ringbaan en Mooksebaan/Groesbeekseweg
- variant 5: randweg Molenhoek zuid
 - ↑ opwaarderen: Rijlaan/Heumensebaan
 - ↓ afwaarderen: Maldensebaan/Groesbeekseweg, Bisseltsebaan, Ringbaan en Mooksebaan/Groesbeekseweg
- variant 6: randweg Mook noord
 - ↑ opwaarderen: Mooksebaan/Groesbeekseweg
 - ↓ afwaarderen: Maldensebaan/Groesbeekseweg, Bisseltsebaan, Rijlaan/Heumensebaan/Ringbaan en Groesbeekseweg (Mook)



Figuur 5.1 : varianten





6 Beoordeling varianten

6.1 Beoordelingscriteria

In dit hoofdstuk worden de varianten op een aantal relevante aspecten beoordeeld. Het probleemoplossende vermogen van de varianten wordt in beeld gebracht door de varianten (1 t/m 6) te vergelijken met de referentiesituatie. Deze referentiesituatie is de situatie waarin geen maatregelen worden genomen, te weten variant 0. De variant met het grootste probleemoplossende vermogen wordt aangewezen als voorkeursvariant.

De alternatieven worden op een zestal relevante aspecten beoordeeld, te weten:

- verkeersveiligheid;
- bereikbaarheid;
- leefbaarheid;
- natuur en landschap;
- kosten;
- duurzaamheid (toekomstvastheid).

Verkeersveiligheid

Bij verkeersveiligheid wordt het aantal gebeurde (letsel) ongevallen beschouwd. Voor de varianten is een pragmatische inschatting gemaakt van de verbetering of verslechtering van de verkeersonveiligheid. Subjectieve verkeersonveiligheid wordt hier niet beschouwd, omdat dat meestal te maken heeft met een vorm van verkeershinder (hoge snelheden en/of intensiteiten, parkeeroverlast, e.d.). Derhalve wordt subjectieve veiligheid meegenomen bij het aspect leefbaarheid.

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid kan worden onderscheiden in een tweetal kwantificeerbare aspecten: reisafstand en reistijd. Deze aspecten hebben een directe onderlinge relatie. Onder reisafstand wordt verstaan: de af te leggen afstand tussen de Groesbeek en de A73. Reistijd wordt dan omschreven als: de benodigde reistijd tussen Groesbeek en de A73.

Leefbaarheid

Ook leefbaarheid is een veelomvattend begrip. Gerelateerd aan verkeer komen de aspecten verkeershinder, oversteekbaarheid en barièrewerking naar voren. Verkeershinder is de verzamelnaam voor alle overlast die wordt veroorzaakt door het verkeer, zoals geluidsoverlast, trillingshinder, uitstoot van uitlaatgassen, hoge intensiteiten en snelheden, parkeeroverlast, e.d. Subjectieve veiligheid heeft meestal een van deze aspecten als oorzaak. Vandaar ook dat de onder 'verkeershinder' ook 'subjectieve veiligheid' kan worden gehangen. De mate van oversteekbaarheid van een weg is meestal direct gerelateerd aan de barièrewerking van de weg, vandaar dat deze aspecten samen zijn genomen.

Natuur en landschap

De aspecten natuuraantasting en landschappelijke inpasbaarheid zijn in principe verschillende aspecten, maar tegelijkertijd direct aan elkaar gerelateerd. Bij het bepalen van de natuuraantasting per variant wordt zowel de lengte van de natuurdoorsnijding beschouwd als de ecologische waarde van de natuur die wordt doorsneden. Onder landschappelijke inpasbaarheid wordt de moeite verstaan die genomen moet worden om nieuwe infrastructuur zodanig in het bestaande landschap te integreren, zodat zo min mogelijk afbreuk wordt gedaan aan bestaande natuur (flora en fauna) en het tracé optimaal kan worden geïntegreerd in het landschap. De twee aspecten worden door hun directe relatie samengenomen.

Kosten

Bij dit criterium wordt onderscheid gemaakt in de uitvoeringskosten van de maatregelen en de kosten van grondaankoop ten behoeve van de maatregelen.

6.2 Beoordeling varianten

Verkeersveiligheid

De toe-/afname van het aantal (letsel)ongevallen wordt ingeschat op basis van de toe-/afname van de verkeersintensiteiten op de huidige ongevallocaties. In variant 1 worden een aantal bestaande knelpunten opgelost, ten gunste van de verkeersveiligheid. In variant 2 wordt de verkeersstroom geconcentreerd op de Mooksebaan/Groesbeekseweg. Hierdoor zullen op dit traject wellicht meer ongevallen gebeuren, vooral ten gunste van de Rijlaan/Heumensebaan/Ringbaan. In variant 5 geldt het omgekeerde: de verkeersstroom wordt op de Rijlaan/Heumensebaan wordt om Molenhoek heen geleid, slechts deels ten gunste van de Mooksebaan/Groesbeekseweg. Per saldo zullen deze varianten niet noemenswaardig verbeteren of verslechteren. Bij varianten 3, 4 en 6 is sprake van het omleiden van een aanzienlijke verkeersstroom om de kernen Molenhoek of Mook heen, waardoor de verkeersveiligheid in deze varianten positief scoort.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid is vooral afhankelijk van de reisafstand en de reistijd, rekening houdend met de inrichting van de weg. Het afwaarderen van bepaalde wegen of het verschuiven van intensiteiten kan zorgen voor een verbetering of verslechtering van reisafstand en/of reistijd. Het oplossen van huidige knelpunten (variant 1) zal de reistijd wel verbeteren, maar de reisafstand blijft gelijk. In variant 2 worden de verkeersstromen geconcentreerd op de Mooksebaan/Groesbeekseweg, waardoor zowel de reistijd als de reisafstand wordt benadeeld. Variant 3 zorgt voor weinig verschuiving in intensiteiten, waardoor de reistijd en reisafstand ook weinig zullen veranderen. Variant 3 heeft wel consequenties voor de (regionale) bereikbaarheid van Nijmegen. Bij variant 5 is wel sprake van een verschuiving van intensiteiten, maar zal de reistijd en reisafstand niet noemenswaardig veranderen vanwege de omrijdbeweging via de zuidzijde van Molenhoek. Variant 4 en 6 zijn het meest gunstig, vooral wat betreft de afname van de reistijd. Variant 4 is het meest positief, omdat de noordelijke randweg om Molenhoek het beste in het verlengde ligt voor verkeer tussen Molenhoek en de A73.

Leefbaarheid

De mate van (on)leefbaarheid is een optelsom van de verkeershinder en de oversteekbaarheid. Hierbij wordt primair gekeken naar de kernen Molenhoek en Mook en vooral de situatie op de Ringbaan en de Groesbeekseweg. Zowel verkeershinder als oversteekbaarheid hebben een directe relatie met intensiteiten en rijnsnelheden. In varianten 1 en 2 is geen sprake van nieuwe infrastructuur en dus ook niet van verschuiving van intensiteiten. Bij deze varianten wordt de leefbaar-

heid dan ook neutraal beoordeeld. Varianten 5 en 6 zorgen voor een matige verschuiving van intensiteiten naar de nieuwe randwegen. Variant 4 zorgt voor de grootste verschuiving, met bovendien een ontlasting van de N271 door de kernen Molenhoek en Mook. Deze variant scoort dan ook het goed qua leefbaarheid.

Natuur en landschap

De beoordeling op mate van natuuraantasting wordt gebaseerd op de lengte en de ecologische waarde van natuurdoorsnijding. Bij de landschappelijke inpasbaarheid wordt juist gekeken naar de moeite om eventuele nieuwe infrastructuur te integreren zonder afbreuk te doen aan flora en fauna. Bij variant 1 is geen sprake van nieuwe infrastructuur, dus ook niet van aantasting van natuur en landschap. Bij variant 2 wordt de Mooksebaan/Groesbeekseweg opgewaardeerd, dus is er in lichte mate sprake van natuuraantasting. Bij varianten 3 en 4 wordt het open gebied tussen Malden en Molenhoek doorsneden, wat een negatieve impact heeft op de natuur. Het nieuwe tracé kan wellicht redelijk worden ingepast door het tracé tegen één van de kernen te projecteren, maar de inpasbaarheid blijft lastig. Ook de nieuwe randweg in variant 6 is lastig inpasbaar en zal nadelige gevolgen hebben voor de natuur. Variant 5 zal met de randweg ten zuiden van Molenhoek zeer weinig tot geen problemen geven met natuur en landschappelijke inpassing, omdat het tracé direct naast de spoorlijn is geprojecteerd.

Kosten

Bij het criterium 'kosten' wordt gekeken naar uitvoeringskosten en de kosten voor grondaankoop. Bij varianten 1 en 2 wordt niet of nauwelijks extra grond aangekocht; er wordt immers geen nieuwe infrastructuur aangelegd. Wel is er sprake van uitvoeringskosten. In de varianten 3 t/m 6 worden nieuwe randwegen aangelegd en worden bepaalde wegen op-/afgewaardeerd. De lengte van de nieuwe randwegen en de lengte van de wegen die worden op-/afgewaardeerd is voor de verschillende varianten ongeveer gelijk. Hierdoor krijgen deze varianten dezelfde negatieve score. Variant 4 scoort echter nog slechter op zowel uitvoeringskosten als kosten voor grondaankoop, omdat de spoorlijn moet worden gekruist.

6.3 Overzicht

In tabel 6.1 is een totaaloverzicht weergegeven van de beoordeling van de varianten. In de tabel in bijlage 5 zijn de beoordelingen per variant en per beoordelingscriterium vertaald naar plussen en minnen. Er zijn geen onderlinge weegfactoren toegepast tussen de verschillende criteria.

	verkeersveiligheid	bereikbaarheid	leefbaarheid	natuur en landschap	kosten	duurzaamheid	TOTAALSCROE
Variant 0: huidige situatie handhaven	0	0	0	0	0	--	-2
Variant 1: oplossen bestaande knelpunten	+	+	0	0	-	0	-1
Variant 2: Mooksebaan/Groesbeekseweg	+	-	-	-	-	--	-5
Variant 3: randweg Malden zuid	++	+	+	--	--	++	+2
Variant 4: randweg Molenhoek noord	++	++	++	--	--	+	+3
Variant 5: randweg Molenhoek zuid	+	+	+	-	-	+	+2
Variant 6: randweg Mook noord	+	+	+	--	-	+	+1

Tabel 6.1: overzicht beoordeling varianten

Uit tabel 6.1 blijkt dat variant 4 (randweg Molenhoek noord) het beste scoort. Ook de varianten 3 en 5 en in mindere mate variant 6 hebben een positieve overall-score. Variant 4 scoort vooral goed op de aspecten verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid, maar scoort daarentegen slecht op de aspecten natuur/landschap en kosten. Variant 0 en 1 scoren overall negatief, variant 2 scoort het slechtste van alle onderzochte varianten.

7 Conclusies

De doelstelling voor de verkeersstudie is het ontwikkelen en uitwerken van een aantal ontsluitingsvarianten vanuit Groesbeek via Malden en Mook naar RW A73, die een duurzame oplossing bieden voor de huidige en toekomstige verkeersproblemen in het studiegebied. De studie richt zich vooral op de autobereikbaarheid. Naast het oplossen van het ‘doorstromingsprobleem’ moeten de verschillende varianten de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid verbeteren en de negatieve effecten op natuur en landschap zoveel mogelijk beperken. Hierbij moeten de varianten duurzaam veilig worden ingericht en voldoen aan de essentiële herkenbaarheidskenmerken (CROW-publicatie 203). De verkeersstudie moet leiden tot breed gedragen oplossingsrichtingen.

De volgende varianten zijn in deze studie beoordeeld:

- variant 0: huidige situatie handhaven;
- variant 1: oplossen bestaande knelpunten;
- variant 2: Mooksebaan/Groesbeekseweg;
- variant 3: randweg Malden zuid;
- variant 4: randweg Molenhoek noord;
- variant 5: randweg Molenhoek zuid;
- variant 6: randweg Mook noord.

In paragraaf 5.3 zijn de varianten nader beschreven en visueel weergegeven.

De varianten zijn op een zestal relevante aspecten beoordeeld, te weten:

- verkeersveiligheid;
- bereikbaarheid;
- leefbaarheid;
- natuur en landschap;
- kosten;
- duurzaamheid (toekomstvastheid).

Uit de beoordeling van de varianten op bovengenoemde aspecten blijkt dat variant 4 (randweg Molenhoek noord) het beste scoort. Ook de varianten 3 en 5 en in mindere mate variant 6 hebben een positieve overall-score. Variant 4 scoort vooral goed op de aspecten verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid, maar scoort daarentegen (zeer) slecht op de aspecten natuur/landschap en kosten. Variant 0 en 1 scoren overall negatief, variant 2 scoort het slechtste van alle onderzochte varianten. Bij deze beoordeling zijn geen onderlinge weegfactoren toegepast tussen de verschillende criteria.

Omdat deze studie vooral gericht is op de automobilititeit zijn de varianten niet specifiek beoordeeld op ‘fiets’ en ‘openbaar vervoer’. Met name de recente ontwikkeling met betrekking tot de realisatie van het station Molenhoek kan de beoordeling van de varianten beïnvloeden op de aspecten bereikbaarheid en duurzaamheid.

BIJLAGEN

1. Literatuurlijst
2. Verkeersongevallenlocaties
3. Landschappelijke verkenning Groesbeek – Mook - Malden
4. Krantenartikelen Groesbeek – Mook – Malden
5. Resultaten variantenbeoordeling

Bijlage 1 Literatuurlijst

1. Verkeersstudie Groesbeek-Mook, Onderzoek naar de ontsluiting van en leefbaarheid in Groesbeek, Mook en Molenhoek. Grontmij, december 1999
2. Actualisering Wegencategorisering KAN, 24-03-2004
3. Tweede Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan Gelderland (PVVP-2), 2005
4. Discussienotitie Wegverkeer, als vertrekpunt voor het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan Limburg (2005)
5. Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II)
6. (concept) Nota Mobiliteit, 2005
7. Nota Ruimte, 2005
8. Streekplan Gelderland, vastgesteld 29-06-2005
9. Streekplan Limburg (onderdeel van het Provinciaal Omgevingsplan Limburg), vastgesteld juni 2001
10. Beleidsprogramma gemeenteraad 2002-2006, besturen met realisme en daadkracht, Gemeente Mook & Middelaar
11. Collegeprogramma Gemeente Heumen 2002-2006, Gemeente Heumen, 2002
12. Collegeprogramma Gemeente Groesbeek
13. Landschapsecologische visie Molenhoek, Grontmij, 2002
14. Verkeersveiligheidsplan (VPP), gemeente Groesbeek, maart 2000 (incl. wegencategoriseringsplan)
15. Verkeersveiligheidsplan, gemeente Mook en Middelaar, 2004
16. Verkeersplan Heumen (incl. verkeersveiligheidsplan), gemeente Heumen, 1997 en actualisatie 1999
17. Centrumplan Mook & Middelaar
18. Gevaarlijke Kruispunten 2004 / Gevaarlijke Wegvakken 2003, ROVG
19. (concept) Regionaal Verkeer en Vervoer Plan KAN (RVVP) (nu: Regionale Nota Mobiliteit KAN (ReNoMo KAN))
20. Beter Bereikbaar KAN! (BBKAN!) 'Van Beleid naar Uitvoering' 2005-2009 (BBKAN), 2004
21. Beter Bereikbaarheid KAN, Eindnota Fase 1, 23-05-2002
22. Regiorail in het Knooppunt Arnhem Nijmegen, een onderzoek naar de ruimtelijk-economische mogelijkheden bij stations, 06-08-2002
23. Openbaarvervoerplan KAN- Zuid (BBKAN)
24. Kruispunt Rijksweg N271 J.J. Ludenlaan – N844 Malden – Sluisweg, Evaluatie en optimalisatie verkeersafwikkeling, Grontmij, 27 september 2002
25. Kruispunt J.J. Ludenlaan (N271) – Rijksweg (N844) – Sluisweg, Onderzoek verkeersafwikkeling, Grontmij, 8 maart 2004
26. Kruising Rijksweg – J.J.Ludenlaan, verkeerskundige afweging kruispuntvorm, Provincie Gelderland, 14 januari 2005
27. Onderzoek naar de haalbaarheid van aanleg van het station Molenhoek, ProRail
28. Landgoed Bergzicht, een ruimtelijke visie voor het gebied tussen Malden en Molenhoek, BRO, 18-10-2002
29. www.kan.nl
30. www.heumen.nl
31. www.groesbeek.nl
32. www.mookmiddelaar.nl
33. www.rovg.nl
34. www.rovl.nl

Bijlage 2 Verkeersongevallenlocaties

- ongevallen 2001-2003
- slachtoffers 2001-2003

Bijlage 3 Landschappelijke verkenning Groesbeek – Mook - Malden

Bijlage 4 Krantenartikelen Groesbeek – Mook - Malden

Kruispunt N271 – N844

20-05-2005

Van Sluis: Maldense files blijven

MALDEN/ARNHEM - Het doek is definitief gevallen voor de rotonde op de kruising Rijksweg en Jan J. Ludenlaan in Malden. Gisteren kreeg wethouder Charlotte van Sluis te horen dat de provincie geen extra geld wil uittrekken. Dat betekent dat de Provincie Gelderland vasthoudt aan een oplossing voor het fileprobleem aan de zuidkant van Malden met een nieuwe verkeersregelininstallatie (VRI). Die nieuwe verkeerslichten moeten aangevuld met extra in- en uitvoegstroken de automobilist een snellere doorstroming garanderen.

Tijdens de spitsuren is de kruising van de N844, N271, Jan J. Ludenlaan en Sluisweg een schier onneembare horde die veel ergernis oplevert. Dé oplossing zou volgens de gemeente Heumen een turborotonde zijn. De kosten voor die variant: ongeveer vijf miljoen euro.

Aan dat bedrag wilde Heumen zelf wel 580.000 euro meebetalen. De aanpak van de kruising is al jarenlang een heet hangijzer. Verkeerswethouder Charlotte van Sluis kreeg bij de gemeenten Groesbeek, Mook en Middelaar en het Knooppunt Arnhem Nijmegen de handen op elkaar. Maar het grote financiële gat tussen de ideale oplossing van de rotonde en het plan van de provincie bleek te groot. Gisteren toog wethouder Van Sluis voor het laatst naar Arnhem om daar te horen te krijgen dat de rotonde van de baan is. Van Sluis is natuurlijk teleurgesteld: "We hebben er ons enorm voor ingezet. We wisten dat we aan een moeilijke klus begonnen, maar het had kunnen lukken. Ik geloof niet dat een nieuwe VRI-installatie de files kan oplossen. Je bent er niet met een paar extra opstelstrookjes voor de auto's. Het blijft gevaarlijk voor fietsers die liefst zes rijbanen moeten kruisen om over te steken. Bovendien is de kans groot dat de nieuwe verkeerslichten de bereikbaarheid van ons bedrijventerrein Sluisweg juist verminderen." Van Sluis heeft met succes gedeputeerde Marijke van Haaren uitgenodigd om in de gemeenteraad van Heumen te komen uitleggen waarom de rotonde er niet kan komen. Dat gebeurt waarschijnlijk nog in juni.

En Van Sluis legt nog niet het vermoeide hoofd in de schoot. "We gaan misschien toch nog lobbyen bij de Provinciale Staten voor de rotonde. Die moeten nog definitief beslissen."

Het bedrag van 580.000 euro dat Heumen had gereserveerd voor de rotonde vloeit terug naar de kas van het grondbedrijf. Geen rotonde, dan ook geen Heumense bijdrage, vindt Van Sluis.

Artikel uit De Gelderlander van 08-09-2004

Rotonde aan Rijksweg in Malden onhaalbaar

MALDEN - Een rotonde op de zeer drukke en voor de regio belangrijke kruising van de Jan J. Ludenlaan (de oprit naar de A73) en de Rijksweg in Malden is financieel onhaalbaar.

De provincie Gelderland wil alleen een nieuwe verkeersregelininstallatie betalen. In dat geval eist Heumen omleidingen.

De discussie over de kruising die veel files veroorzaakt aan de zuidrand van Malden, op de Rijksweg bij Molenhoek en op de afrit van de A73 is al jaren gaande. Dagelijks loopt het verkeer in de ochtend- en avondspits er helemaal vast. In de files gebeuren regelmatig aanrijdingen.

Volgens de provincie is een aanpassing van de kruising en een vernieuwing van de verkeersregelininstallatie de best haalbare oplossing voor de kruising.

De ingreep zou in elk geval tot 2012 voldoende zijn om de ergste hinder weg te nemen.

De gemeente Heumen had een plan uitgewerkt om op de plek van de huidige kruising een turbotronde te realiseren waarbij de fietsers een vrije oversteek bovengronds krijgen.

Die rotonde zou ruimtelijk inpasbaar zijn. De extra kosten van 2,5 miljoen euro blijken echter een probleem.

Namens de gemeente Heumen heeft wethouder Van Sluis veel gesprekken gehad met de provincie in Arnhem. Einde van het liedje is nu toch dat de provincie de knoop wil doorhakken en de nieuwe verkeersregelininstallatie wil realiseren. De rotondevariant zou onhaalbaar zijn.

De gemeente Heumen kan niet anders dan instemmen, aangezien de extra kosten de gemeentelijke begroting ver te boven gaan.

Heumen eist nu wel van de provincie dat bij de herinrichting van de rotonde terdege gekeken wordt naar een goede ontsluiting van de Sluisweg aan de zuidzijde van de kruising.

Bovendien moet de provincie samen met het regionaal overlegorgaan Knooppunt Arnhem Nijmegen (KAN) zorgen dat verkeer om Malden kan worden geleid als er zich files beginnen te vormen.

Daarnaast zorgt de provincie voor een veilige en vlotte oversteek van fietsers.

Gevaarlijke situaties ontstaan namelijk in de huidige situatie vaak doordat fietsers de lange wachttijden bij de stoplichten aan hun laars lappen en bij rood oversteeken.

De raad van de gemeente Heumen moet zich in de volgende vergadering nog uitspreken over de plannen voor de rotonde. Heumen zou kunnen instemmen met de aanpak maar toch voor een rotonde blijven ijveren.

Artikel uit De Gelderlander van 29-04-2005

Heumen: Nijmegen moet beter bereikbaar

MALDEN - De proef van de gemeente Nijmegen om de Van Appelterenweg door Dukenburg enkelbaans te maken, is in de gemeente Heumen slecht gevallen. Halvering van de capaciteit van de Van Apelterenweg leidt zonder meer tot meer files, zo voorspelde CDA-fractielid Frouwke Kuijpers gisteravond tijdens de gemeenteraadsvergadering. Zij hekelde het voornemen omdat die proef zeker tot meer verkeersdruk in Malden zal leiden.

"Nijmegen moet er eens voor zorgen dat het centrum en met name de universiteit als grootste werkgever beter bereikbaar wordt vanaf de A73. Zorg maar eens voor wat doorstroming van het verkeer in plaats van weer een barrière op te werpen." Haar oproep aan de raad van Heumen vond gehoor. Gerard van Elferen van de gelijknamige partij stelde in het verlengde van de CDA-kritiek voor om vooral geen rotonde aan te leggen op de kruising Jan J. Ludenlaan en Rijksweg. "Als we die bouwen dan komen ze helemaal allemaal hierlangs."

Kuijpers riep wethouder Arnold van den Broek op samen met de gemeenten Groesbeek en Wijchen een oproep te doen aande gemeente Nijmegen om haar bereikbaarheid beter op orde te brengen. Behalve de verkeersoverlast baren geluidsoverlast en luchtvervuiling haar zorgen.

Artikel uit De Gelderlander van 09-12-2003

Mook wil af van drukte

MOOK - Het dorp Groesbeek moet een goede verbinding krijgen naar de A73. Op de bestaande ontsluitingsroutes via Molenhoek en de kom van Mook wordt het alsmaar drukker en onveiliger.

Daarom wil de gemeente Mook serieus na gaan denken over een alternatieve oost-westverbinding. De gemeente Groesbeek heeft drie jaar geleden al voorgesteld om een nieuwe weg buiten Mook om te leggen. Met deze route, die het na-

tuurgebied tussen Molenhoek en Malden zou doorsnijden, hoeven auto's niet meer door de kernen heen waardoor het verkeer vlotter doorstroomt. Mook heeft die optie destijds resoluut van de hand gewezen. De aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg is een kostbare zaak en daarnaast betekent het een aantasting van de natuur ten noorden van Molenhoek. Mook besloot daarop om op de wegen die naar Groesbeek leiden een heel stelsel van snelheidsremmende maatregelen door te voeren.

Op het Mookse deel van de Heumensebaan is de toegestane snelheid verlaagd van 80 naar 60 kilometer, de Ringbaan in Molenhoek is 30-kilometerzone geworden en op de Groesbeekseweg in Mook mag sinds kort niet harder gereden worden dan 60 kilometer en er zijn verkeersdrempels in het wegdek gelegd. Volgend jaar wordt de Rijksweg in de bebouwde kom van Mook ingrijpend gereconstrueerd. Al die maatregelen ten spijt stellen burgemeester en wethouders vast dat er hoe dan ook een structurele oplossing gevonden moet worden voor het doorgaande verkeer van en naar Groesbeek. De verkeersintensiteit in de kernen van Molenhoek en Mook is met ruim 8000 voertuigen per etmaal hoog en zal de komende jaren nog toenemen. Zo blijkt uit een verkeersveiligheidsplan dat op 18 december aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. 'Om de veiligheid en de leefbaarheid in de kernen van Molenhoek en Mook te verbeteren dient er daarom gezocht te worden naar een alternatieve oost-westverbinding.

Artikel uit De Gelderlander van 12-11-2003

Heumen: extra geld voor rotonde

MALDEN - De Heumense gemeenteraad is bereid om 580.000 euro uit te trekken voor een meerstrooksrotonde met ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers op de kruising Jan J. Ludenlaan en Rijksweg.

Het extra geld van de gemeente Heumen is nodig om een plan van de provincie Gelderland voor de kruising nog veiliger te maken. De provincie wilde als beheerder van de wegen het kruispunt verbeteren door onder andere de verkeersregelinstallatie te vernieuwen. De gemeente Heumen is al langer in de weer om de kruising aan te passen zodat de verkeerssituatie niet alleen veiliger wordt, maar de doorstroming ook verbetert. Dagelijks loopt het verkeer ter hoogte van deze kruising vast en ontstaan gevaarlijke situaties.

Onderzoek heeft uitgewezen dat een rotonde op dezelfde plaats mogelijk is. In die oplossing zouden meer rijstroken gerealiseerd kunnen worden. Bovendien maakt een zogeheten berenkuilconstructie een verkeers- en sociaal veilige overtocht voor fietsverkeer mogelijk. Die constructie biedt dus voor autoverkeer en voor fietsverkeer een veel betere doorstroming. De veiliger en duurzamere oplossing met de rotonde is 2,5 miljoen euro duurder dan het oorspronkelijke provinciale plan. Na aftrek van mogelijke subsidies door het KAN zou aan meerkosten voor Heumen een bedrag van 1,4 miljoen euro overblijven. Tijdens de raadsvergadering in Malden bleken alle raadsfracties behalve PvdA/GroenLinks bereid maximaal 580.000 euro extra te willen bijdragen aan de rotonde. Wethouder Van Sluis was blij met die toezegging door de gemeenteraad. Met dat gegeven wil de Heumense verkeerswethouder verder onderhandelen met de provincie Gelderland. De wethouder is ervan overtuigd dat met de bijdrage van de gemeente Heumen de financiering van de uitgebreide aanpak van de rotonde rond moet komen.

De PvdA/GroenLinks-fractie liet overigens een tegengeluid horen. Harry Joosten van die fractie hield de gemeenteraad voor dat in de afgelopen tien jaar slechts 80 ongevallen geregistreerd zijn op de kruising waarvan 12 met letsel. Heumen zou veel geld in de zak kunnen houden door de provincie de kruising te laten opknappen. Wethouder Van Sluis: "Ik heb zelf ervaren hoeveel impact een ongeval kan hebben. Je ziet nu soms al dat auto's op deze rotonde door de drukte bij oranje nog geen aanstalten maken om te stoppen." Zij toonde zich verheugd met de steun van de gemeenteraad voor de extra investering in de rotonde.

De gemeenteraad vindt dat Heumen niet meer dan 580.000 euro moet uitgeven. Als de bijdrage hoger dreigt te worden, meldt de wethouder zich weer bij de gemeenteraad. Joosten verbaasde zich namens de PvdA/GroenLinks over het gemak waarmee de raad grote bedragen weggeeft, terwijl op ander front over elke euro wordt gediscussieerd.

Artikel uit De Gelderlander van 14-05-2003

Tankstation op druk knooppunt Malden

MALDEN - Op het drukke knooppunt Jan. J. Ludenlaan - Rijksweg in Malden komt mogelijk een benzineverkooppunt. De Weurtse wegebouwer Braam heeft de gemeente Heumen te kennengegeven dat hij graag een tankstation op de afslag naar Molenhoek en de verbindingsweg naar de A73 wil realiseren. Braam heeft daar grond in eigendom.

Braam opperde eerder het idee om de dagelijkse files op de Rijksweg in Malden en bij Molenhoek op te lossen door de aanleg van een rotonde. De ondernemer is bereid om een deel van zijn grond bij de kruising af te staan om de aanleg van het verkeersplein mogelijk te maken. Aan de Rijksweg tussen Nijmegen en Molenhoek zijn geen brandstofverkoopplaatsen gevestigd. Het enige tankstation in Malden ligt buiten de doorgaande route, aan de Broekkant.

Artikel uit De Gelderlander van 20-01-2003

Heumen wil af van files N271

MALDEN - Ofschoon verkeersdeskundigen de aanleg van een rotonde niet haalbaar achten, wil de gemeente Heumen toch een poging doen om de drukke kruising Rijksweg-Jan J. Ludenlaan bezuiden Malden om te smeden tot een verkeersplein.

Met name in de spitsuren is de capaciteit van het kruispunt onvoldoende om het verkeer op een vlotte en veilige manier af te wikkelen. Dat leidt dagelijks tot lange files op de Rijksweg in Malden-centrum en de Jan J. Ludenlaan, de ontsluitingsweg naar de A73.

De provincie Gelderland heeft enige tijd geleden adviesbureau Grontmij opdracht gegeven om oplossingen aan te dragen voor de grote verkeersdruk.

De verkeerslichten op het kruispunt zijn hard aan vervanging toe en de wegbeheerder zocht naar een mogelijkheid om op de kruising een rotonde aan te leggen. Maar volgens de Grontmij wordt een rotonde te duur en is er te weinig ruimte.

Een rotonde op de kruising zou nogal fors moeten worden en daar is simpelweg geen ruimte voor.

De gemeente heeft vervolgens een commissie gevormd met plaatselijke aannemers en deskundigen van de provincie Gelderland. Een van de gesprekspartners is aannemer Braam die grond in bezit heeft op de plek waar de rotonde mogelijk zou kunnen komen.

In tegenstelling tot de Grontmij ziet Braam wel kansen voor een verkeersplein.

De rotonde zou uitgevoerd worden met een dubbelstrookse rijbaan en onderdoorgangen voor het fietsverkeer.

Nu Braam als belangrijkste grondeigenaar mee wil werken ziet de gemeente alsnog kansen om de rotonde te realiseren.

Alleen de aanlegkosten vormen op dit moment nog een hobbel. Gemeente en provincie hebben geen geld genoeg om de aanleg te betalen.

Daarom zullen er andere geldbronnen moeten worden aangeboord.

Heumensebaan - Mooksebaan

03-09-2004

Lagere snelheid Heumensebaan

Afgelopen week zijn de Rijlaan en de Heumensebaan voorzien van rode fietssuggestiestroken, zoals op het Mookse gedeelte van de Heumensebaan al langer het geval was.

Een en ander heeft tot gevolg dat voor het Groesbeekse gedeelte van de Heumensebaan (en ook de Rijlaan) nu ook de snelheid van 60 km per uur van toepassing is.

Daarnaast is de voorrangsregeling op de kruising Heumensebaan – Biesseltsebaan gewijzigd in een gelijkwaardige situatie en daar zal met name het verkeer van Groesbeek richting Molenhoek attent op moeten zijn.

20-08-2004

Fietssuggestiestroken op Rijlaan en Heumensebaan

Komende week, van 30 augustus t/m 3 september, zullen de Rijlaan en de Heumensebaan worden voorzien van rode fietssuggestiestroken. Tevens zal onderhoud worden uitgevoerd aan de asfaltverharding van deze weg.

Tijdens de werkzaamheden is er totaal geen verkeer mogelijk op de Rijlaan en Heumensebaan. Doordat bovendien vanwege werkzaamheden in Mook gelijktijdig daar de Rijksweg (gedeelte tussen gemeentehuis en spoorviaduct) is afgesloten, is Groesbeek volgende week moeilijk bereikbaar via Malden, Molenhoek en/of Mook.

Door het ontbreken van een directe alternatieve route, zal er geen omleidingroute worden ingesteld. Voor het verkeer zal dit enige overlast met zich mee brengen. Omdat het verkeer in het algemeen plaatselijk bekend is, hoeft de afsluiting echter geen onoverkomelijk probleem te zijn.

Overigens zal wel door middel van enkele borden geadviseerd worden om hetzij via Nijmegen, hetzij via Gennepe te rijden.

12-04-2002

Stand van zaken invoering 30 km/h en 60 km/h gebieden

In het kader van de landelijke actie "Duurzaam Veilig" is in Groesbeek een wegencategoriseringsplan vastgesteld waarin is aangegeven welke wegen 30- en 60 km-zone worden. Met buurtbewoners en andere belanghebbenden is tijdens werksessies overleg gepleegd over de uitbreiding van de 30 km-zones en over de verschillende typen snelheidsremmende maatregelen. De verdere uitwerking van deze maatregelen heeft helaas meer tijd gevergd, dan oorspronkelijk gepland was. Met enige vertraging zullen vanaf binnenkort echter vele straten worden ingericht en aangeduid als 30 km/h gebied.

Om ook buiten de bebouwde kommen van de Groesbeekse kernen de verkeersveiligheid te vergroten, zal op vele wegen de maximum toegestane snelheid worden verlaagd naar 60 km/h.

Zo is onlangs de Meerwijkselaan ingericht en aangeduid als 60 km/h gebied. Binnenkort zal deze 'zone 60' worden uitgebreid met de Postweg en het Klappeijpad.

In het kader van het 'Woonrijp maken fase 4, plan Lage Horst' zal eveneens een 60 km/h gebied worden gerealiseerd. Het betreft hier de Koningin Wilhelminaweg (het deel gelegen langs de woonwijk Lage Horst) en de Hoge Horst (het deel tussen De Horst en de Koningin Wilhelminaweg). De gewenste lagere snelheid zal hier worden afgedwongen middels enkele verhoogde kruisingsvlakken. Door deze plateaus wordt bovendien nadrukkelijk de aandacht gevestigd op de aanwezigheid van de kruisingen.

Daarnaast zullen de Heumensebaan en Rijlaan naar alle waarschijnlijkheid eveneens worden ingericht en aangeduid als 60 km/h gebied. Dit in navolging van het deel van de Heumensebaan, gelegen in de gemeente Mook en Middelaar. De Biesseltsebaan zal ook van deze zone deel gaan uitmaken.

Voor meer informatie over de huidige stand van zaken, kunt u contact opnemen met het bureau Openbare Werken van de gemeente Groesbeek, tel: 024 39 96 111.

Spoorlijn Nijmegen – Kleve

26-05-2005

Euregio onderzoekt mogelijkheid lightrail

NIJMEGEN - De Euregio Raad, een overlegorgaan van ruim vijftig Duitse en Nederlandse grensgemeenten en kamers van koophandel, gaat onderzoeken of er een lightrailverbinding kan worden aangelegd tussen Nijmegen en het Duitse Duisburg.

Een motie daarover van het Nijmeegse gemeenteraadslid Alard Beck (PvdA) is met een grote meerderheid aangenomen. Alleen de gemeente Groesbeek stemde tegen.

Die gemeente is bang dat het weer opstarten van de oude spoorverbinding tussen de twee steden te veel overlast in de gemeente zal veroorzaken.

Het dagelijks bestuur van de Euregio gaat nu in beeld brengen wat de verbinding gaat kosten (verwacht wordt zo'n 50 miljoen euro), of het fysiek nog wel mogelijk is en welke overheden bij de aanleg moeten worden betrokken. Ook wordt bekeken of de nieuwe lijn ten koste zal gaan van ander openbaar vervoer.

Volgens Beck is het besluit van de Euregio Raad nog maar een eerste stap in de realisering van het spoor. In zijn meest optimistische voorspelling duurt het nog zeker drie jaar voor het plan kan zijn gerealiseerd.

05-02-2005

Nijmegen wil herstel spoor Kleef

NIJMEGEN/GROESBEEK - De lobby voor het weer tot leven brengen van de spoorverbinding tussen Nijmegen en Kleef, heeft er sinds deze week een nieuwe dimensie bij. Ook Nijmegen steunt het initiatief nu.

Na steun hiervoor van diverse gemeenten, waaronder Groesbeek, en de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen, gaat nu ook de Nijmeegse politiek zich actief inzetten om het treintraject in oude glorie te herstellen. Een motie van de Stads-partij Nijmegen werd alleen door de VVD-fractie niet gesteund. Herstel van de spoorwegverbinding is een droom die al jaren leeft. De druk komt met name uit de hoek van het bedrijfsleven en de toeristensector. Die vinden dat de kans op een snellere verbinding met het Duitse achterland de economie een flinke zet kan geven. Ook een snelle treinverbinding met vliegveld Düsseldorf-Weeze (voorheen Niederrhein) en bijvoorbeeld domstad Keulen zou in beeld komen. Op welke wijze het spoor weer tot leven moet worden gebracht, is vooralsnog overigens volstrekt onduidelijk. In elk geval zal een stukje spoorrails bij Groesbeek weer doorgetrokken moeten worden. De oude rails liggen overal nog, maar in Groesbeek is een stukje rails helemaal verdwenen. Onderzoek zal moeten uitwijzen of een aanpassing van de bestaande infrastructuur voldoet om lightrailtreinen vrij baan te geven. Daarmee zouden veel halteplaatsen kunnen worden aangedaan. Veel opstapplaatsen is volgens onderzoekers een voorwaarde om de lijn levensvatbaar te maken. Raadslid Bea van Zijll de Jong-Lodenstein, indienster van de raadsmotie in Nijmegen, zou ook graag sneltreinen heen en weer laten rijden: "Als er stoptreinen kunnen rijden, dan is het ook mogelijk om af en toe een sneltrein over het

traject te leiden." Eerste stap is nu om binnen het grensoverschrijdende samenwerkingsverband Euregio Rijn-Waal 'te pleiten voor inzet van een substantieel deel van de gelden die beschikbaar zijn voor het herstel van de spoorverbinding'. Voordeel voor de Nijmeegse raad is dat de lobby-lijnen kort zijn. Burgemeester Ter Horst is onlangs gekozen tot voorzitter van de Euregio.

17-05-2004

Groesbeek wil studie treinstation

GROESBEEK - De gemeente Groesbeek heeft het KAN (Knooppunt Arnhem Nijmegen) gevraagd om aandacht te besteden aan de vraag of Groesbeek een (eind -)station kan worden in het te ontwikkelen lightrailnet.

Met de uitkomst van een dergelijke studie zou Groesbeek zijn standpunt ten opzichte van een lightrailstation kunnen bepalen.

Het slapende spoortje Nijmegen-Kleef, waar Groesbeek aan ligt, wordt verschillende keren genoemd in het Regionaal Structuurplan, dat het KAN onlangs naar de gemeenten in deze regio stuurde met een verzoek om commentaar.

"De reactivering van de spoorlijn Nijmegen-Kleef", zo schrijft Groesbeek nu terug aan het KAN, "komt op diverse plaatsen terug in deze notitie. De reactivering wordt gekoppeld aan het vliegveld Niederrhein."

Deze luchthaven is nu vanuit de regio Nijmegen nog niet rechtstreeks per trein te bereiken. Als er weer treinen zouden gaan rijden tussen Nijmegen en Kleef, is dat wel mogelijk, ofschoon reizigers dan wel het laatste stukje met de bus moeten omdat de spoorlijn (nog) niet doorloopt tot de luchthaven.

Het vliegveld vierde twee weken geleden zijn eenjarig bestaan als burgerluchthaven en zegt inmiddels al ruim 500.000 passagiers vervoerd te hebben. "Bij een mogelijk onderzoek naar reactivering van de spoorlijn", aldus B en W van Groesbeek, "zal ook aandacht geschonken moeten worden aan het feit dat steeds meer Nederlanders net over de grens (gaan) wonen en voor voorzieningen, zoals winkels, scholen en werk, op Nederland blijven aangewezen."

En, zo stellen B en W, uiteraard moet ook bekeken worden wat dat betekent voor het bestaande buslijnnet. Komt dat bijvoorbeeld onder druk te staan als er vanuit het hart van Groesbeek weer een trein naar Nijmegen rijdt?

Voorts wil Groesbeek graag weten hoe het zit met het vervoer van goederen over het spoor, mocht dat weer tot leven gewekt worden. B en W maken meteen maar duidelijk dat goederenvervoer op grote bezwaren in Groesbeek zal stuiten.

Overigens ligt er nog een raadsuitspraak van enkele jaren geleden: de raad sprak zich toen uit tegen het tot leven wekken van het spoortje. Inmiddels zijn de inzichten wat veranderd, maar formeel heeft de raad nooit een ander standpunt ingenomen.

"In het verleden heeft de raad", zo schrijven B en W dan ook, "een negatief standpunt ingenomen ten opzichte van een reactivering. Wij hebben echter geen bezwaar tegen een lightrailverbinding. Wel tegen goederenvervoer."

10-01-2003

Spoorwegovergang tussen Bosstraat en Binnenveld dicht voor autoverkeer

De bewoners van de verbindingsweg tussen Bosstraat en Binnenveld in Groesbeek ervaren regelmatig overlast van het autoverkeer in hun straat. Doordat deze verbindingsweg erg smal is, worden bijvoorbeeld nogal eens tuinafscheidingen beschadigd.

Het zal straks niet meer mogelijk zijn om met de auto over deze spoorwegovergang te gaan.

Om dit in de toekomst te voorkomen maken burgemeester en wethouders van Groesbeek bekend dat zij op 17 december 2002 hebben besloten om deze verbindingsweg ter hoogte van de spoorwegovergang daadwerkelijk af te sluiten voor het autoverkeer. In overleg met nood- en hulpdiensten is daarbij gekozen voor een

afsluiting door middel van blokkadepalen, zodat fietsers en wandelaars wel gebruik kunnen maken van de spoorwegovergang.

Station Molenhoek

Artikel uit De Gelderlander van 07-11-2003

Actie voor station Molenhoek

MOLENHOEK - Met de ludieke onthulling van een stationsbord 'Molenhoek' op zaterdag 15 november maakt de Mookse wethouder Frans van Verschuer de regio Nijmegen duidelijk dat het kerkdorp uitzielt naar een halteplaats van de toekomstige regiorail.

Van Verschuer steunt met de speelse actie zes milieu- en reizigersorganisaties die het niet eens zijn met de beslissing van het Knooppunt Arnhem Nijmegen (KAN) om de halte Molenhoek in de ijskast te zetten.

Het KAN wil pas over tien jaar opnieuw bezien of een regiorailhalte in Molenhoek levensvatbaar kan zijn.

Een opmerkelijk standpunt, omdat de halte Molenhoek aanvankelijk bovenaan de lijst prijkte van nieuwe halteplaatsen voor de regiorail, een treinverbinding over bestaand spoor in de regio Arnhem/Nijmegen.

Nader onderzoek heeft volgens het Knooppunt echter uitgewezen dat het station Molenhoek te duur zou uitpakken en dat de trein die er stopt minder dan de vereiste duizend reizigers per dag zal trekken.

Drie plaatselijke afdelingen van Milieudefensie, de Vereniging Euregionaal Railvervoer, reizigersorganisatie ROVER en de Gelderse Milieufederatie vinden echter dat er niet gedraald moet worden.

Volgens de organisaties bevordert station Molenhoek de economische ontwikkeling van het hele gebied bezuiden Nijmegen.

De halte zou ook een trekker zijn voor het toeristisch-recreatieve verkeer met de Mookerheide, de uitgestrekte bossen en de Mookerplas op een steenworp afstand. Wethouder Van Verschuer schaaft zich achter de kritiek. Bij wijze van ludiek protest onthult de wethouder op zaterdagochtend 15 november om 11.00 uur het stationsbord Molenhoek op de kruising Stationsstraat-Lindenlaan. Bij het bord komt een informatiepaneel waarop de voorstanders aangeven hoe station Molenhoek er huns inziens uit moet komen te zien.

Artikel uit De Gelderlander van 28-10-2003

'Halte Molenhoek is wél kansrijk'

MOLENHOEK - Zes milieu- en reizigersorganisaties zijn teleurgesteld dat er in Molenhoek voorlopig geen treinhaltte voor de regiorail komt. Het station trekt volgens het bestuur van het Knooppunt Arnhem Nijmegen (KAN) te weinig reizigers.

Molenhoek stond aanvankelijk bovenaan de lijst van nieuwe halteplaatsen voor de regiorail, een treinverbinding over bestaand spoor in de regio Arnhem/Nijmegen. Een haalbaarheidsstudie heeft echter uitgewezen dat het station Molenhoek te duur uitpakt en minder dan de vereiste duizend reizigers per dag zal lokken. Bovendien zou de halte Molenhoek op dit moment niet in te passen zijn in de bestaande dienstregeling van de NS. In 2010 wordt opnieuw bekeken of een station in het Mookse kerkdorp rendabel te maken valt.

Zes milieu- en reizigersorganisaties uit de regio Nijmegen zijn het volstrekt niet eens met de beslissing om de halte Molenhoek in de ijskast te zetten. In een brief aan het bestuur van het Knooppunt Arnhem Nijmegen vragen Milieudefensie, reizigersorganisatie Rover en de Vereniging Euregionaal Railvervoer het KAN alle mogelijke moeite te doen om Molenhoek toch aan een regiorail-halte te helpen. Nog eens tien jaar wachten op een nieuw haalbaarheidsonderzoek maakt volgens de briefschrijvers een wassen neus van het hele regiorail-idee. Volgens

de critici hebben de deskundigen te weinig gekeken naar het belang dat het station kan hebben voor Malden. Uit de brief: 'Malden is volledig uit zijn voegen gegroeid, sukkel al jarenlang met een slechte bereikbaarheid en is grotendeels afhankelijk van de Rijksweg. Een station in Molenhoek zou vele automobilisten een goed alternatief bieden om in Nijmegen of verder te komen.'

Een halte Molenhoek bevordert volgens de organisaties de economische ontwikkeling van het hele gebied bezuiden Nijmegen. De halte zou ook een trekker zijn voor het toeristisch-recreatieve verkeer met de Mookerheide, de uitgestrekte bossen en de Mookerplas op steenworp afstand. Zelfs al maken minder dan duizend reizigers per dag gebruik van het station, dan nog moeten de beleidsmakers er volgens de brieven schrijvers alles aan doen om het station Molenhoek mogelijk te maken. Veel nieuwe stations hebben immers een aanlooptijd nodig voordat ze rendabel worden. De organisaties vinden dat het station Molenhoek gepromoveerd moet worden tot de ruggengraat van het openbaar vervoer in de regio. Een treinhalte met goede busaansluitingen zou volgens Milieudefensie en de reizigersorganisaties in Molenhoek zeer kansrijk zijn.

Het kan er bij de zes ook niet in dat een station in Molenhoek te duur uit zou pakken en dat de halte niet in te passen valt in de bestaande dienstregeling op het spoortraject Nijmegen-Venlo. In Lent is het immers ook gelukt om een station te verwezenlijken op een hoog gelegen talud en langs een razend drukke spoorlijn. Als er nu een streep wordt gezet door een station Molenhoek blijft er volgens de brieven schrijvers helemaal niets over van het oorspronkelijke fantastische regiorailconcept, waarbij lichtgewicht-treinen meerdere malen per uur door de regio Arnhem/Nijmegen zouden gaan rijden.

Groesbeek e.o.

Artikel uit De Gelderlander van 28-06-2003

'Rondweg' Groesbeek niet in de raad na protesten uit buurt

GROESBEEK - Onder druk van omwonenden heeft wethouder Poelen (CDA) een voorstel om de Nieuwe Drulseweg in Groesbeek onder het mes te nemen, afgelopen donderdag teruggetrokken.

'De reden?

"De reacties tijdens een informatie-avond voor aanwonenden (dinsdag in het gemeentehuis, red.) waren dusdanig dat het niet verstandig is hier zo mee door te gaan. We willen nu de 'klassieke methode' hanteren van eerst overleg met de bewoners en dan pas een besluit nemen."

"De informatie-avond stond bol van de tegenstand", zegt Michaël van Hoogstraaten, die zich als woordvoerder van de aan de Nieuwe Drulseweg liggende wijken opwerpt. De Groesbeekse SP niet vertegenwoordigd in de raad rook zijn kans en heeft inmiddels bij de raadsleden een brief op tafel gelegd waarin de SP het voor de bewoners opneemt.

Die vinden het namelijk geen goed idee om de Nieuwe Drulseweg als rondweg de gemeente spreekt liever van 'alternatieve route' in te richten. Groesbeek wil het verkeer uit het centrum gaan weren. Als alternatieve route voor het zuid-noordverkeer zou de Nieuwe Drulseweg moeten gaan fungeren. Daar zijn aanwonenden tegen. "Er wonen veel kinderen in deze buurt. Daar moet geen drukke doorgaande weg doorheen lopen. Straks moeten er hier 12.500 voertuigen per etmaal langs komen", zegt Van Hoogstraaten. Hij pleit ervoor om de alternatieve route verder naar het zuiden te realiseren en via de Wilhelminaweg te laten lopen. De SP wijst erop dat de oorsprong van het probleem elders ligt. Sinds Malden zijn Rijksweg van rotondes heeft voorzien, buigt steeds vaker verkeer vanuit het zuiden bij Mook al af om via Groesbeek en Beek naar de Waalbrug te rijden.

"Pak de problematiek bij de bron aan", schrijft de SP. "Dwing Rijkswaterstraat tot een extra afslag in de A73."

13-06-2003

Herinrichting Nieuwe Drulseweg

Veel doorgaand verkeer maakt momenteel gebruik van de wegen door het centrum van Groesbeek en de wijken ten westen en noordwesten van het centrum (omgeving Houtlaan en wijk Stekkenberg). Ter verbetering van de leefbaarheid en veiligheid op en rondom deze wegen wordt voor dit doorgaande verkeer een alternatieve route door Groesbeek gerealiseerd. De Nieuwe Drulseweg zal op korte termijn worden heringericht om deel uit te gaan maken van deze alternatieve route.

Centraal bij deze herinrichting staan de beperking van de overlast (onder andere op het gebied van geluid) voor de omwonenden, alsmede een goede oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers.

De directe aanleiding voor de herinrichting vormen de vijf drempels in deze weg. Deze drempels maken van de Nieuwe Drulseweg namelijk een onaantrekkelijke weg.

Om daadwerkelijk het doorgaande verkeer te bewegen om over de alternatieve route te rijden, zal deze route aantrekkelijker moeten worden, dan de routes door het centrum, Houtlaan en Gooiseweg - Kloosterstraat. Aangezien het centrum en de omliggende woonwijken bereikbaar moeten blijven voor bestemmingsverkeer, kan niet alleen worden volstaan met het minder aantrekkelijk maken van deze andere routes. Om daadwerkelijk een verschil te maken, zullen de vijf drempels in de Nieuwe Drulseweg weg moeten.

Diversen

Artikel uit De Gelderlander van 08-04-2005

Heumen: wonen in Teersche Sluispolder

MALDEN - Het provinciale Streekplan moet wat de gemeente Heumen betreft op een paar punten aangepast worden. Zo wil Heumen dat het gebied ten westen van het Maas - Waalkanaal dat door de provincie is aangemerkt als groen in en om de stad, beschikbaar blijft als uitbreidingslocatie voor de kernen Heumen en Malden. Een van de weinige plekken waar nog woningen kunnen komen in de toekomst ligt volgens Heumen tussen het kanaal, de Blankenbergseweg, de A73 en de N271.

Daarnaast wijst Heumen de provincie erop dat het uiterwaardengebied tussen Overasselt en Nederasselt gevrijwaard zou moeten worden van windmolens. In de reactie op het streekplan kaart Heumen dat onderwerp ook aan. In het Streekplan staat natuurgebied De Coehoorn bij Nederasselt genoemd als mogelijke vestigingsplaats voor windturbines. De openheid zou het gebied uitermate geschikt maken voor de opwekking van windenergie. Heumen wijst het provinciebestuur erop dat de Coehoorn een landschappelijk fraai gebied is dat zich juist door authentieke maasheggen onderscheidt. Juist het vrije uitzicht vanaf de dijk biedt een blik op de overzijde van de Maas met de oude kern Grave. Het neerzetten van windturbines zou ernstig afbreuk doen aan die kwaliteiten. Zeker nu er plannen zijn om het gebied extra te beschermen.

