

Rechtbank
Sector Bestuursrecht
Postbus 9030
6800 EM Arnhem

Betreft: beroep tegen verkeersbesluit van de gemeente Groesbeek d.d. 20 juli 2010 betreffende openstelling grensovergang Altena-Hettsteeg voor doorgaand autoverkeer

Groesbeek, 15 oktober 2010

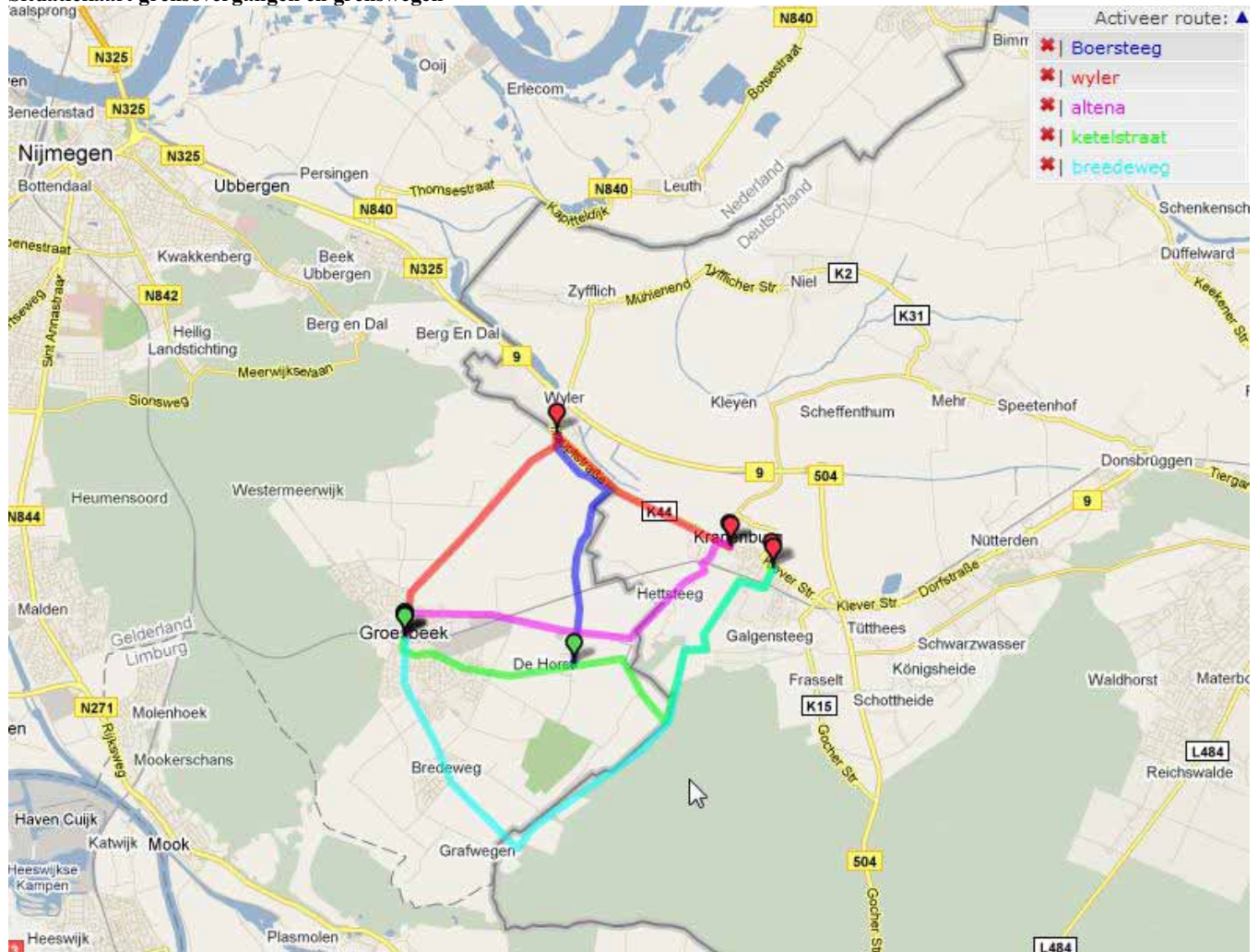
Geachte Rechtbank,

Hierbij stellen ondergetekenden beroep in tegen het verkeersbesluit van de gemeente Groesbeek van 20 juli 2010, bekend gemaakt op 4 augustus 2010, m.b.t. de openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg voor doorgaand autoverkeer. Vanwege een fout in de publicatie heeft de gemeente Groesbeek de beroepstermijn verlengd tot 19 oktober 2010. Het besluit van de gemeente alsmede de zienswijzennota is bijgevoegd (bijlage 1 en bijlage 2). Het betreft hier de grensovergang Nederland-Duitsland op de plaats waar de weg overgaat van de Cranenburgsestraat (Nederland) in de Hettsteeg (Duitsland) welke gesloten is voor gemotoriseerd verkeer op meer dan twee wielen door middel van een carterammer/bussluit.

Het College van B&W van de gemeente Groesbeek heeft dit verkeersbesluit genomen op verzoek van de gemeenteraad. Dat neemt niet weg dat het besluit dient te voldoen aan de eisen die de wet daaraan stelt. Het moet gemotiveerd zijn, waarbij wordt aangegeven welke doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd en welke belangen, zoals genoemd in artikel 2 van de Wegenverkeerswet, ten grondslag liggen aan het besluit. Verder moet het besluit voldoen aan de zorgvuldigheidseisen van de Algemene wet bestuursrecht. Wij zijn van mening dat het besluit niet aan deze criteria voldoet. Bovendien is het besluit ook inhoudelijk niet goed onderbouwd.

Alvorens het bezwaar toe te lichten is op pagina 2 een situatiekaartje toegevoegd met daarin de grensovergangen (en grenswegen) Wyler, Altena-Hettsteeg, Ketelstraat en de Bredeweg. De Boersteeg is ook ingetekend, omdat deze ook vaak wordt genoemd in de stukken van de gemeente Groesbeek.

Situatiekaart grensovergangen en grenswegen



De gevoerde procedure is onzorgvuldig

Het besluit voldoet niet aan de zorgvuldigheidseisen van de Algemene wet bestuursrecht. Tussen de ter inzagelegging van het ontwerp-verkeersbesluit (vanaf 24 januari 2007) en het definitieve verkeersbesluit zit een periode van ruim drieënhalve jaar! De gemeente Groesbeek stelt in de openbare bekendmaking van het besluit dat beroep alleen open staat voor belanghebbenden die eerder een zienswijze hebben ingediend (en voor belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijzen te hebben ingebracht tegen het ontwerp van het besluit). Naar onze mening is er teveel tijd verstreken tussen de publicatie van het ontwerp-besluit en het definitieve besluit. Verder treft het besluit veel belanghebbenden, zoals omwonenden aan weerszijden van de grens. De gemeente Groesbeek heeft het verkeersbesluit aan Duitse zijde echter niet in een krant of via een website gepubliceerd. Bovendien zijn er in de tussentijd nieuwe gegevens verschenen zoals verkeerstellingen, ecologisch onderzoek, een ontheffingsverzoek voor de das, signalering van de populatie steen- en kerkuilen, het toestaan van een lijnbus op de Cranenburgsestraat en het aanleggen van vrijliggende fietspaden naast de Wylerbaan. Deze nieuwe omstandigheden zijn niet te beschouwen als een reactie op ingekomen zienswijzen op het ontwerp verkeersbesluit. Er had daarom opnieuw een ontwerp-besluit ter inzage moeten worden gelegd.

Een ander punt waarop het besluit procedureel niet juist is genomen, betreft de motivatie op de gevolgen voor het milieu (zie verderop in dit beroepschrift onder 'Natuurwaarden in het geding'). Willens en wetens neemt het College van B&W een besluit waarvan op voorhand al in hoge mate aannemelijk is dat het strijdig is met de bepalingen van de Flora- en Faunawet. Deze werkwijze is op z'n minst onzorgvuldig te noemen.

Gemeente geeft geschiedenis onjuist weer

De Cranenburgsestraat-Hettsteeg is volgens de gemeente de historische verbindingsweg tussen Groesbeek en Kranenburg. Dit geldt echter uitsluitend voor het langzame verkeer en niet voor autoverkeer. Sinds 1944 is de weg ter hoogte van de grensovergang afgesloten geweest met een slagboom of blokkadepaal. Alleen voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer met ontheffing konden hier de grens passeren. Het gedeelte van de Cranenburgsestraat waar we het hier over hebben was een zandweggetje en is pas rond 1977 verhard t.b.v. de bereikbaarheid van de aanliggende panden en percelen. Voor autoverkeer tussen Groesbeek en Kranenburg is de route via de Wylerbaan naar de grensovergang Kranenburg-Wyler de historische verbindingsweg.

In 1993 begon het getouwtrek over de 'groene grensovergang' Altena-Hettsteeg toen vandalen de slagboom/blokkadepaal meermaals sloopten cq verwijderden om met de auto de grensovergang te kunnen passeren. De gemeente nam daarop op 15 maart 1994 een verkeersbesluit tot geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer, maar de handhaving was een zwak punt. Vervolgens heeft de gemeente het besluit genomen om de weg open te stellen voor al het verkeer, maar is in het ongelijk gesteld door de rechter na bezwaren van belanghebbenden. Daarna bleef de grensovergang fysiek geopend voor autoverkeer, maar was zij juridisch dicht. Pas in 2003 werd, nadat de rechter dit bepaald had, een carterammer geplaatst die doorgang voor (de meeste) personenauto's fysiek onmogelijk maakte.

Dat de gemeente in haar nieuwe besluit als argument het verdrag van Schengen gebruikt is onzin. Het Verdrag van Schengen heeft betrekking op het afschaffen of verminderen van formaliteiten, o.a. aan de grenzen van de lidstaten. Het gaat hier om een doodlopende erftoegangsweg die, als de plannen van de gemeente doorgaan, een doorgaande gebiedsontsluitingsweg/verbindingsweg voor autoverkeer wordt. De gemeente noemt het overigens nog steeds een erftoegangsweg, maar feitelijk wordt het natuurlijk een weg die 2 plaatsen verbindt en een gebied ontsluit.

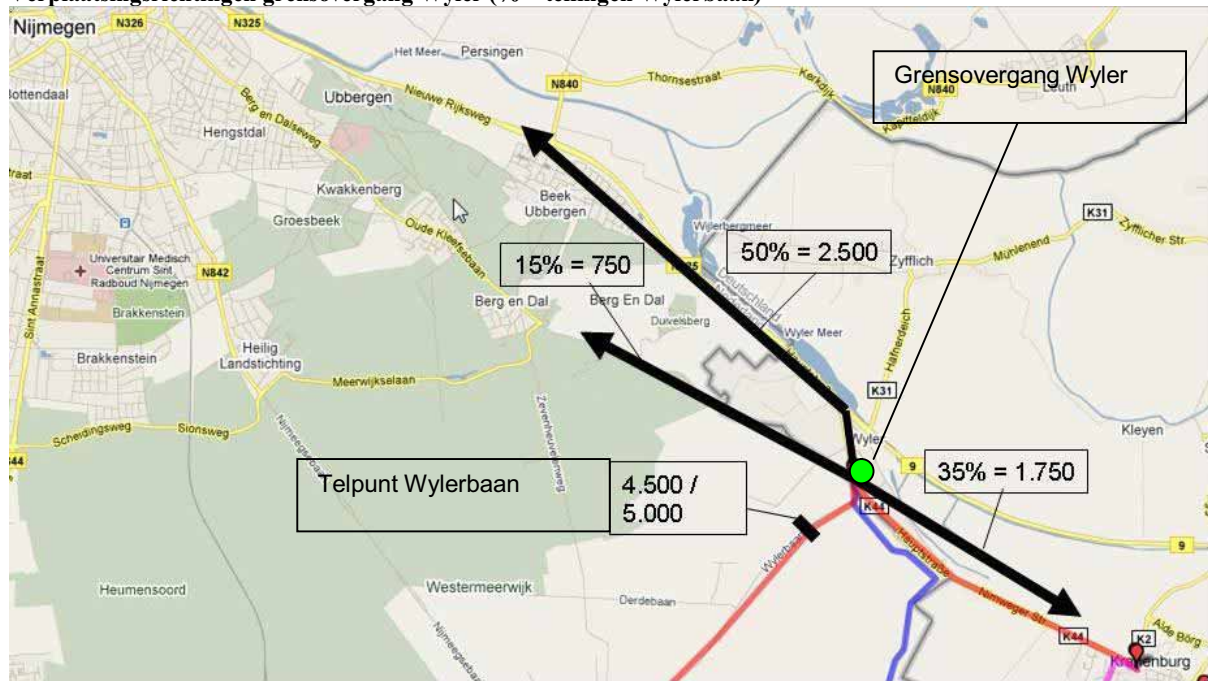
Tot op heden heeft de gemeente Groesbeek met geen enkel onderzoek, waarin de vraagstelling was of de groene grensovergang op basis van verkeerskundige motieven geopend moest worden, kunnen aantonen dat dit het geval is. In het laatste echte verkeersonderzoek dat in deze grensstreek is gedaan, (Groene grenzenplan (conclusies), bureau VIA, 1997), bijlage 3) is de conclusie op pagina 15 dat doorgaand autoverkeer via de route Cranenburgsestraat-Hettsteeg onnodig en ongewenst is.

Rapporten bevatten feitelijke onjuistheden en zeggen niets over verkeerskundige noodzaak

De enige 'harde cijfers' waarnaar de tekst van het besluit met naam en toenaam verwijst, staan in twee rapporten. Dit zijn het 'Onderzoek verplaatsingsgedrag Groesbeek-Kranenburg' (bijlage 4) dat al weer bijna zes jaar geleden is uitgevoerd en de studie 'Grensverkeer Groesbeek-Wyler/Kranenburg' van adviesbureau Goudappel Coffeng (bijlage 5) die in september 2009 is gemaakt. De onderzoeken geven geen antwoord op de vraag of openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg verkeerskundig wenselijk of noodzakelijk is. Ook zijn de onderzoeken niet betrouwbaar voor het nemen van besluiten.

Het onderzoek van Goudappel Coffeng achten wij niet betrouwbaar, omdat de bewering dat het aantal autoverplaatsingen tussen 1994 en nu enorm is toegenomen niet is aangetoond. De uitgangssituatie van Goudappel Coffeng is dat er anno 2009 bijna 7.000 autoverplaatsingen tussen Groesbeek en Kranenburg plaatsvinden (Grensverkeer Groesbeek – Wyler/Kranenburg, Goudappel Coffeng, pagina 30) (bijlage 5). Tellingen uit 2007, op basis van de telpercentages uit 2004 (bijlage 6a), geven juist aan dat er hooguit circa 3.000 verkeersbewegingen dagelijks tussen Kranenburg en Groesbeek plaatsvinden. Het gaat dan om 650 verkeersbewegingen via grensovergang Bredeweg, 330 via grensovergang Ketelstraat en 2.000 via de grenspost Wyler (Wylerbaan). Het bureau heeft echter de fout gemaakt door al het getelde verkeer op de Wylerbaan, +/- 4.500 in 2007, toe te rekenen als verkeer zijnde gericht op Kranenburg. Uit cijfers van de gemeente uit 2004 (bijlage 6b) blijkt dat slechts 35% - 40% van de verplaatsingen op de Wylerbaan verplaatsingen zijn tussen Kranenburg en Groesbeek. De rest, dus 60% - 65% van de verkeersbewegingen over de Wylerbaan, is georiënteerd op Nijmegen (Waalbrug N325), Beek en de Ooijpolder. Belangrijk is dat met het rapport van Goudappel Coffeng de significante groei van het autoverkeer tussen Groesbeek en Kranenburg dus niet is aangetoond. Op het onderstaande kaartje is dit verbeeld.

Verplaatsingsrichtingen grensovergang Wyler (% * tellingen Wylerbaan)



Ook de gemeente geeft dit overigens toe: 'Dat het aantal verplaatsingen tussen Kranenburg en Groesbeek de laatste jaren significant is toegenomen, kan niet worden bewezen met verkeerstellingen.' (zienswijzennota, nr. 15) (bijlage 2). Toch staat in de overweging van het verkeersbesluit 'dat het aantal verplaatsingen tussen Groesbeek (inclusief de kerkdorpen De Horst en Breedeweg) en Kranenburg de afgelopen jaren significant is toegenomen ten opzichte van de situatie in 1997 en in de toekomst nog verder zal toenemen.' Dit is dus onjuist en op zijn minst niet bewezen op basis van dit onderzoek én daarmee vervalt de basis onder het genomen besluit.

Ook het rapport 'Verplaatsingsgedrag Groesbeek-Kranenburg' is niet overtuigend. Belangrijk bij dit rapport is dat het alleen is gebaseerd op een enquête en het betreft dus geen verkeerskundige studie. Op pagina 12 van het onderzoek verplaatsingsgedrag Groesbeek-Kranenburg staat vermeld dat bij de uiteindelijke afweging het verplaatsingsgedrag slechts één van de aspecten is. 'Er is dus bijvoorbeeld niet gekeken naar zaken als de verkeersaspecten, mogelijke overlast, milieu-effecten, bouwprognoses en financiële aspecten.' (rapport Verplaatsingsgedrag Groesbeek-Kranenburg, pagina 12) (bijlage 4) Ook zijn de mensen die een enquête hebben ingevuld niet bevraagd met tegenvragen of met vragen die inzicht geven of ze de opening van de grensovergang Altena-Hettsteeg noodzakelijk vinden of belangrijker vinden dan het natuur en/of milieubelang. Toch trekt de gemeente zeer vergaande conclusies uit dit rapport. De gemeente Groesbeek had eenvoudig kunnen nagaan dat het rapport onbetrouwbaar is. Natuurlijk is voor iedereen duidelijk (zeker als de consequenties niet in het onderzoek worden vermeld) dat een meerderheid zal kiezen voor een simpele en eenvoudige oplossing, namelijk de kortste route voor autoverkeer. De gevolgen hiervan zijn niet voorgelegd aan de ondervraagden. Alternatieven, zoals de fiets en de nieuwe Openbaar Vervoer-voorziening (lijnbus) worden niet genoemd. Ook de problemen die bij een bepaalde keuze kunnen ontstaan voor ecologie, beschermde diersoorten, landelijke en Europese regelgeving en wetten, alternatieven, financiële consequenties etc. zijn in de enquête niet meegenomen.

Verder geeft het rapport aan dat een kwart (25%) van de mensen de grensovergang Cranenburgsestraat (Altena-Hettsteeg) zou zijn gepasseerd per auto; dat kan helemaal niet want er lag op het moment van het onderzoek een carterrammer, die alleen met een beperkt type voertuigen kan worden overschreden. Dit voorbeeld illustreert wat algemeen bekend is: mensen vragen stellen over hun gedrag levert per definitie een onbetrouwbaarder beeld van de werkelijkheid dan het feitelijk meten van gedragingen. Het gaat hier bovendien om een schriftelijke enquête. Een respons van 64% levert niet noodzakelijkerwijs een representatief beeld op. Dergelijke subjectieve gegevens vormen per definitie een wankelende basis voor de motivering van een verkeersbesluit.

Er is geen verkeerskundige noodzaak om Altena-Hettsteeg te openen voor autoverkeer

De gemeente Groesbeek spreekt in het verkeersbesluit van een sterk toegenomen binding tussen de beide grensstreken. Dit zou dan een argument zijn om de grensovergang Altena-Hettsteeg te openen voor autoverkeer. Buiten dat de toename aan binding met tellingen van verplaatsingen niet is aangetoond (zie onder kop 'Rapporten bevatten feitelijke onjuistheden en zeggen niets over verkeerskundige noodzaak'), hoeft een toename aan binding geen reden te zijn om een doorgaande route te creëren voor autoverkeer. Sterker nog, door de openstelling van de grensovergang voor autoverkeer zou de binding wel eens kunnen afnemen. Er wordt immers een route die nu bekend staat als autoluw, recreatief aantrekkelijk en de kortste in afstand onveilig en zeer ongeschikt gemaakt voor fietsers, ruiters en wandelaars. Ook geeft de gemeente in de zienswijzennota onder nr. 48 (bijlage 2) aan dat er feitelijk geen problemen zijn bij de andere routes. Er staat letterlijk: *'Bij geen van de huidige grensovergangen is de druk van het aantal verkeer dermate hoog, dat de grensovergang Altena-Hettsteeg geopend moet worden'*. Sterker nog, in het laatste echte verkeerskundige onderzoek (Groene grenzenplan (conclusies), 1997) (bijlage 3) van de gemeente Groesbeek uit 1997 wordt geconcludeerd dat doorgaand autoverkeer via de Cranenburgsestraat (grensovergang Altena-Hettsteeg) onnodig en ongewenst is in het kader van Milieu en de Duurzaam Veilig-gedachte. Tussen het plaatsten van de carterammer in 2003 en het nemen van het ontwerp-verkeersbesluit in januari 2007 zijn er dus geen relevante omstandigheden gewijzigd die tot een noodzakelijke openstelling van Altena-Hettsteeg zouden kunnen leiden. Daarbij willen wij ook nog wijzen op de uitspraak van de rechtbank in Arnhem dd 2 november 1999 (99/149)(bijlage 7), waarin op pagina 5 duidelijk staat dat het de gemeente niet vrij staat zonder deugdelijke motivering van standpunt te wisselen. Letterlijk zegt de rechtbank het volgende: *"De rechtbank benadrukt in dit verband dat de beleidsvrijheid waarover bestuursorganen bij het nemen van verkeersbesluiten in het algemeen beschikken in de onderhavige situatie is beperkt door de standpunten die verweerder in het recente verleden heeft ingenomen. Het staat verweerder niet vrij zonder deugdelijke motivering (in de zin van wijziging van de relevante omstandigheden) van standpunt te wisselen."* In onze optiek heeft de gemeente Groesbeek voor de zoveelste keer niet deugdelijk kunnen motiveren dat de grensovergang Altena-Hettsteeg voor autoverkeer geopend moet worden. Zowel toen (tussen 1994 en 2003) als nu was er sprake van migratie tussen Groesbeek en Kranenburg en ook toen was er sprake van voldoende auto-capaciteit op de Wylerbaan. Wellicht is het aantal fietsende schoolkinderen van Kranenburg naar Groesbeek en vice versa toegenomen, maar dat pleit juist voor het autoluw houden van deze route! Een ander argument dat de gemeente noemt is dat met het openen van de grensovergang Altena-Hettsteeg voor autoverkeer er recht wordt gedaan aan het waarborgen van de vrijheid van verkeer. Merkwaaardig genoeg is dit op andere plekken binnen de gemeente geen argument en zeker geen beleidsuitgangspunt. Een voorbeeld is het feit dat er een rondweg is aangelegd om het centrum van Groesbeek met het doel autoverkeer niet door, maar om het centrum heen te laten rijden, terwijl de route door het centrum de kortste is. Via bebording, verkeersremmende maatregelen en het verlengen van de reistijd over de kortste route door afstelling van de stoplichten worden automobilisten bewogen tot omrijden. Wij vinden het merkwaaardig dat de gemeente deze kostbare maatregelen heeft genomen wanneer zij zoveel belang zegt te hechten aan het bieden van de kortste route qua afstand voor automobilisten, zoals in het bestreden verkeersbesluit. Tevens constateert ook de gemeente Groesbeek middels persberichten (bijlage 8) dat het erg lastig is om verkeer niet via de kortste route te geleiden. Wij vinden het gelegenheidsargument van de gemeente om in de casus Altena-Hettsteeg te spreken over de vrijheid van verkeer, terwijl dat niet gebaseerd is op beleid en ten tweede niet consequent in de gemeente gebeurd.

Spreiding van verkeer is verplaatsing

De gemeente verwacht dat er over de doorgaande autoroute via Cranenburgsestraat-Hettsteeg bij openstelling ca. 2.500 tot 3.500 auto's per etmaal zullen gaan rijden. Hierdoor zouden andere grensovergangen worden ontlast. De gemeente noemt dit spreiding. De openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg betekent echter geen spreiding, maar een volledige verplaatsing van bijna al het verkeer van de historische autoroute naar Kranenburg (via de grensovergang Kranenburg-Wyler) naar de groene grensovergang Cranenburgsestraat-Hettsteeg. Dit terwijl er een goede en veilige autoverbinding naar Kranenburg is, te weten de gebiedsontsluitingsweg Wylerbaan. Nergens is aangetoond, en dat beaamt ook de gemeente Groesbeek (zie onder kop 'Geen verkeerskundige noodzaak'), dat de Wylerbaan niet geschikt is om het verkeer tussen Groesbeek en Kranenburg, ook in de toekomst, te kunnen verwerken. De weg is de afgelopen jaren (na publicatie van het ontwerp-

verkeersbesluit in januari 2007) zelfs nog veiliger geworden door de aanleg van vrijliggende fietspaden. De afstand van het centrum van Kranenburg naar het centrum van Groesbeek is via Cranenburgsestraat-Hettsteeg maar 1.200 meter korter dan via de historische autoverbinding Kranenburg-Wyler. In tijd is het verschil vrijwel nihil. Ook stelt de gemeente in haar zienswijzennota bij nr. 37 (bijlage 2) dat het verkeer op de grensovergang Bredeweg van weinig invloed (+/- 10% van 650) is op een eventuele openstelling van de Altena-Hettsteeg.

De gemeente stelt verder dat het aantal verplaatsingen op de Boersteeg enorm is toegenomen. Dit klopt, maar dit is niet alleen het gevolg van de autonome groei, zoals de gemeente suggereert. Deze weg is in het kader van de landinrichting in 2003 opgewaarderd tot ontsluitingsweg van De Horst richting Wyler, Nijmegen (Waalbrug) en Kranenburg (bijlage 9). Het is logisch dat deze beleidsmatige keuze leidt tot meer verkeer en dat verklaart ook de toename. Verder zeggen de tellingen niets over de herkomst en bestemming van het verkeer.

Tenslotte geeft het beleid in het kader van Duurzaam Veilig, dat de gemeente heeft onderschreven, juist aan dat autoverkeer zo snel mogelijk op wegen van een hogere orde dient te geraken. Veilig Verkeer Nederland zegt in haar advies van september 2010 (bijlage 10) daarover het volgende. *“De gemeente heeft weliswaar zoals alle Nederlandse gemeenten de uitgangspunten van het landelijke beleid “duurzaam veilig” onderschreven, maar handelt er niet naar. Het gemeentelijke uitgangspunt “de lasten verdelen” staat haaks op het uitgangspunt van het verkeersveiligheidsbeleid, dat stelt dat het autoverkeer waar mogelijk en via een zo kort mogelijke route naar een weg van hogere orde moet worden geleid en daar veilig moet worden afgewikkeld. De weg van hogere orde is in dit geval de Wylerbaan, die met gescheiden fietsverkeer als gebiedsontsluitingsweg is aangelegd. Op deze wijze ontstaat er een autoluwe ruimte, waarin het langzame verkeer veilig kan worden afgewikkeld. Wat door de openstelling van de grensovergang Altena – Hettsteeg gebeurt is dat een goede, veilige en rechtstreekse fietsroute in het verkeersluwe gebied wordt “opgezaagd” met 3500 auto’s per etmaal, auto’s, die op de route via de Wylerbaan nauwelijks enige onveiligheid veroorzaken. De onderhavige situatie is een typerend voorbeeld waarom het landelijke verkeersveiligheidsbeleid is zoals het is, ter behoud en ter verbetering van de verkeersveiligheid met name voor het langzame verkeer. De gemeente Groesbeek bagatelliseert het gevaar voor de fietsers door met name te wijzen op de smalle weg, de fietsmarkering en de snelheidsremmers die worden aangebracht. Nee, zij verhoogt de verkeersonveiligheid aanmerkelijk door überhaupt doorgaand autoverkeer op deze fietsroute toe te laten.”*

Alternatieven niet serieus onderzocht

Volgens de gemeente klagen aanwonenden van andere grenswegen over de substantiële toename van de hoeveelheid verkeer en daarmee ook van de overlast die met het verkeer gepaard gaat op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Deze klachten zijn echter niet onderzocht en bovendien niet geheel terecht in het kader van een verkeersbesluit over de grensovergang Altena-Hettsteeg. De Wylerbaan is de gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden en beleidsmatig bedoeld voor een grote afhandeling van verkeer. Ook is er geen verkeerskundige noodzaak om de grensovergang Altena-Hettsteeg open te stellen voor autoverkeer, zoals de gemeente Groesbeek zelf aangeeft: *“Bij geen van de huidige grensovergangen is de druk van het aantal verkeer dermate hoog, dat de grensovergang Altena-Hettsteeg geopend moet worden”* (zienswijzennota, nr. 48) (bijlage 2). Bovendien is de toename van verkeer op de Wylerbaan niet het gevolg van de autovrije grensovergang Altena-Hettsteeg. Deze overgang is namelijk officieel nooit open geweest voor autoverkeer.

De gemeente stelt verder dat het niet eenvoudig was om de Ketelstraat te verbreden vanwege de langs deze weg aanwezige bomen. Ook langs de Cranenburgsestraat staan bomen en het is technisch onmogelijk om deze straat tot 4,50 meter te verbreden zonder de bomen te kappen of ernstige schade toe te brengen aan deze bomen. De gemeente gebruikt nu onterecht de technische staat van de Ketelstraat en Bredeweg als argument voor een heropening van de grensovergang Altena-Hettsteeg. Het verlagen van de hoeveelheid verkeer op beide wegen, als gevolg van openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg, zou volgens de gemeente een duurzame oplossing zijn voor het voorkomen van schade aan de verharding en de berm van beide wegen. De gemeente vergeet te vermelden dat deze schade zich grotendeels zal voordoen aan de Cranenburgsestraat met name door de

toename van het verkeer, aangezien zeker met de passages met landbouwverkeer de weg veel te smal wordt. Ook blijkt dat bij openstelling van Altena-Hettsteeg voor autoverkeer het merendeel van de verkeersbewegingen van de gebiedsontsluitingsweg Wylerbaan richting Cranenburgsestraat (Altena-Hettsteeg) zal verplaatsen en dat de Ketelstraat, maar zeker de Bredeweg relatief weinig zullen merken van de openstelling van Altena-Hettsteeg. De geconstateerde argumenten over de technische staat van de grenswegen Ketelstraat en Bredeweg zijn daarmee niet valide.

Opmerkelijk is wat in het besluit staat over de Ketelstraat. Klachten over overlast en de slechte staat van de weg zijn volgens het besluit belangrijke redenen om de grensovergang Altena-Hettsteeg open te stellen. Men beoogt daarmee verkeer weg te trekken van de Ketelstraat. De situatie bij de Ketelstraat is echter ontstaan door de laksheid van de gemeente. Deze grensovergang is sinds mensenheugenis afgesloten geweest voor autoverkeer en de laatste officiële gemeentelijke besluitvorming dateert uit 1991 en 1993 (zie bijlage 11) waaruit op te maken valt dat de gemeente de grensovergang voor autoverkeer gesloten wil houden. De fysieke afsluitingen werden echter steeds gesloopt door eigenmachtig optredende burgers. Op een gegeven moment heeft de gemeente Groesbeek het erbij laten zitten en de afsluitingen niet meer teruggeplaatst. Sindsdien rijdt autoverkeer over dit weggedeelte zonder dat hier enig (voor beroep vatbaar) besluit aan ten grondslag ligt. De gemeente kan de afdeling gemeentewerken onmiddellijk opdracht geven om de gesloopte fysieke afsluitingen bij de Ketelstraat nu eindelijk eens terug te plaatsen. Het is onterecht dat ze deze illegale situatie aangrijpt om het onderhavige verkeersbesluit Cranenburgsestraat-Hettsteeg te onderbouwen.

Kern van de zaak is dat er feitelijk in verkeerstechnische zin geen probleem is in de afhandeling van het grensverkeer Groesbeek-Kranenburg. De Wylerbaan met grensovergang Wyler voldoet uitstekend als autoverbinding tussen beide gemeenten. Ook het ministerie van LNV die ontheffingen moet verlenen voor beschermde diersoorten, evenals Veilig Verkeer Nederland (VVN) delen de conclusie dat de gemeente de noodzaak van de verbinding en het beschrijven van eventuele alternatieven onvoldoende heeft onderbouwd. LNV schrijft in haar ontheffingsbesluit (bijlage 12) voor de das op 19 maart 2010 op pagina 5 het volgende: *“Wat echter niet gewijzigd is, is dat ik van mening ben dat de alternatievenoverweging en het belang onvoldoende zijn onderbouwd”*. VVN concludeert in haar advies uit 2007 (bijlage 13) het volgende: *“Op grond van het landelijke toetsingskader voor verkeersveiligheid komt VVN tot het advies, dat de grensovergang Altena - Hettsteeg niet moet worden opengesteld voor autoverkeer. Zij heeft hiervoor de volgende argumenten.*

- 1. De nieuwe autoverbinding is capacitair niet noodzakelijk. Er is een goede autoverbinding via de Wylerbaan. De nieuwe autoweg doorsnijdt dus nodeloos een autoluw gebied;*
- 2. De fietsroute via de grensovergang Altena - Hettsteeg wordt beduidend onveiliger;*
- 3. De geplande verbreding van de weg past niet bij de functie van de nieuwe verbinding en wordt ook niet consequent doorgezet over het gehele traject*
- 4. De bovengenoemde nadelen worden volgens VVN volstrekt niet gecompenseerd met een verkorting van de route met naar schatting 10 à 15%.”*

Inrichting Cranenburgsestraat staat op losse schroeven

Vaststaat dat de huidige inrichting van de Cranenburgsestraat onvoldoende is voor de hoeveelheid te verwachten verkeer na openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg. Dit wordt door de gemeente beaamd. De gemeente geeft met het verkeersbesluit niet aan wanneer en of ze de weg daadwerkelijk geschikt wil maken voor het aantal verkeersbewegingen. Op dit moment verkeert de gemeente Groesbeek financieel in zwaar weer en er moet drastisch bezuinigd worden. Politieke partijen geven aan de grensovergang Altena-Hettsteeg te willen openstellen zonder aanpassing van de toevoerweg. Een van de coalitiepartijen zegt in het kader van de begrotingsbehandeling het volgende: *“Als het geld er niet is, moet er een keuze worden gemaakt. De Groesbeekse Volkspartij (GVP) denkt hierbij aan het realiseren van een randweg, de ontsluiting van de A73, de grensovergang Wyler en Altena Hettsteeg De GVP wenst nog steeds de openstelling van de Altena Hettsteeg, maar minder aanpassing van de wegen ernaar toe.”* (Verslag Raadsvergadering, 20 oktober 2009, p4) (bijlage 14).

Ook heeft de rechtbank reeds kaderstellende uitspraken gedaan inzake de inrichting van de weg. Op 2 november 1999 (uitspraak 99/149) (bijlage 7) schrijft de rechtbank in Arnhem het volgende op pagina 5: *“Hoewel een toename van de verkeersdruk als zodanig in het algemeen niet zonder meer meebrengt dat een straat voor een deel van het verkeer moet worden afgesloten, heeft verweerder naar het*

oordeel van de rechtbank miskend dat de technische staat van de onderhavige straat van groot belang is. Nu verweerder in het verleden expliciet heeft aangegeven dat de Cranenburgsestraat, onder meer vanwege de breedte en technische staat, geschikt is voor maximaal 300 motorvoertuigen ... acht de rechtbank dit besluit onvoldoende gemotiveerd". Komt er meer verkeer dan moet, aldus de rechter, de weg aangepast worden. In die zin had de reconstructie van de Cranenburgsestraat onderdeel moeten uitmaken van het verkeersbesluit, zodat gevolg wordt gegeven aan de uitspraak van de rechter; mede gelet op de politieke omstandigheden en aankomende bezuinigingen. Verder zijn er op het moment van schrijven van dit beroepschrift nog geen middelen door de raad vrijgemaakt om de noodzakelijke aanpassing van de weg ook daadwerkelijk te financieren. Mede gezien de politieke uitspraken en de aankomende bezuinigingen is het nog maar de vraag of er geld beschikbaar komt. Ook zijn de kostenramingen om onduidelijke redenen verlaagd van 853.000 euro (ontwerp-verkeersbesluit, januari 2007) (bijlage 15) naar 717.000 euro (verkeersbesluit, juli 2010) (bijlage 1). Je zou juist zeggen dat na indexering dit bedrag zou stijgen.

Het verkeersbesluit voldoet daarmee niet aan de eisen van de Wegenverkeerswet ten aanzien van het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan. Door openstelling van de grensovergang en het achterwege blijven van aanpassing van de weg ernaartoe (ook aan Duitse zijde van de grens) ontstaat een gevaarlijke situatie, niet alleen voor het gemotoriseerde verkeer, maar zeker ook voor fietsers en voetgangers.

Natuurwaarden in het geding

Het besluit van 15 maart 1994 is mede genomen in het belang van de bescherming van het natuurgebied ter plaatse. Ook in het verkeersbesluit van 9 december 1997 vindt de gemeente de natuurwaarden erg belangrijk, zoals op pagina 7 is te lezen (bijlage 16): *"Alhoewel er in juridische zin geen sprake is van een stiltegebied, heeft het gebied zich ontwikkeld tot een stil gebied"* en *"Aangezien stilte in Nederland een steeds schaarser goed wordt, hebben wij er bij de heroverweging van het bestreden besluit voor gekozen om dit schaarse goed te behouden. Voorts ligt het gebied in de directe nabijheid van natuurgebieden, zoals De Bruuk en het Reichswald. Toename van het verkeer in de nabijheid van die natuurgebieden vormt dan ook een belasting voor deze gebieden. Om die reden moet doorgaand gemotoriseerd verkeer geweerd worden"*. In het besluit van 20 juli 2010 beweert de gemeente weer het tegenovergestelde! Ze gebruikt de natuurwaarden voor of tegen wanneer het goed uitkomt. De gemeente erkent dat de ecologische verbindingzone van groot belang is voor flora en fauna, waaronder de das. Reeds tijdens het nemen van het verkeersbesluit in 1994 was het de gemeente bekend dat deze verbindingzone de Boersteege en de Wylerbaan zou doorkruisen. Wanneer de grensovergang Altena-Hettsteeg zou worden geopend, ontstaat er dus een nieuwe doorkruising van de verbindingzone. Dit druist in tegen het streven van gemeenten en provincie om natuurgebieden te ontsnipperen.

Met het aanvragen van een ontheffing bij het ministerie van LNV en het treffen van maatregelen (dassentunnel) erkent de gemeente het belang van de aanwezige dassen in het gebied. Dat er ook een grote populatie steen- en kerkuilen nabij de grensweg Cranenburgsestraat aanwezig is, is blijkbaar minder van belang. De gemeente schrijft dat ze in het kader van de zorgvuldigheid een ontheffing van de flora en faunawet voor de das heeft ingediend. Voor de steen- en kerkuil wil men dat niet doen, terwijl de gemeente op de hoogte is van de aanwezigheid van steen- en kerkuilen. Medio mei 2010 hebben 4 milieugroeperingen een brief gestuurd naar de gemeente Groesbeek die als bijlage (bijlage 17) bij dit beroepschrift is gevoegd. In de brief geven de ondertekenaars aan dat er voor de verbreding en opschaling van de Cranenburgsestraat én voor het creëren van een doorgaande weg niet alleen een ontheffing van de flora en faunawet had moeten worden aangevraagd voor de das, maar ook voor de steen- en kerkuil. In het gebied langs de Cranenburgsestraat broeden drie paren kerk- en tenminste zes paren steenuil; ook direct langs de straat. Beide populaties zijn van grote regionale betekenis en de uilen zijn hier zeer succesvol. De verwachte toename van verkeer van 300 naar 2.500 - 3.500 (tot 6.000) auto's per etmaal over de Cranenburgsestraat zal het leefgebied aantasten en een negatief effect hebben op deze populaties, aangezien beide soorten zeer gevoelig zijn voor autoverkeer. De gunstige instandhouding van deze soorten is dus in het geding. De kerk- en steenuil zijn net als alle andere broedvogels 'strikt' beschermd. Dit betekent dat het verboden is om kerk- en steenuilen te doden en vaste rust- en verblijfplaatsen - feitelijk alle habitatonderdelen van cruciaal belang - te verstoren of te

vernietigen. Bij de meeste vogels moet men volgens de flora en faunawet verstoring tijdens de voortplantingsperiode vermijden door buiten die periode aan de slag te gaan. Ontheffing is dus in dat geval dan niet nodig. Echter de steen- en kerkuil, net als andere uilen en roofvogels die standvogel zijn, zijn plaatstrouwe broedvogels die vaak jarenlang en jaarrond van een bepaald terrein gebruik maken en dus in principe altijd kwetsbaar zijn voor verstoring. Voor het laten doorgaan van een project of activiteit waarin een steen- of kerkuil kan worden geschaad moet daarom altijd ontheffing van de flora en faunawet (specifiek volgens de AMvB artikel 75) bij de Minister van LNV worden aangevraagd.

Wat ons echter verbaast, lezende de correspondentie tussen LNV en de gemeente Groesbeek, is dat de gemeente Groesbeek van mening is dat de gunstige instandhouding van de soorten steen- en kerkuil niet in het geding zijn (brief 10 juli 2008, OW/VK/BRS/20089053 (bijlage 18)). In de brief van 13 november 2009, opgesteld door Dirkzwager Advocaten aan LNV (bijlage 19), staat geschreven dat de gemeente vindt dat ze zowel artikel 9 als artikel 11 van de FF-wet niet overtreed. Met betrekking tot artikel 9 zegt de gemeente het volgende: *"Op zichzelf acht de gemeente het niet uitgesloten dat een toename van autoverkeer in de toekomst een zekere mate van sterfte van de bedoelde diersoorten tot gevolg zal hebben. Dat betekent echter niet, dat burgemeester en wethouders of de gemeente de bedoelde diersoorten doden of verwonden. Als er dieren worden gedood of verwond, dan gebeurt dat door automobilisten die de dieren mogelijk aanrijden. Indien de bewuste automobilist voorzichtiger of langzamer rijdt vindt een dergelijke aanrijding niet plaats."* De gemeente Groesbeek vindt dat ze met een activiteit, in dit geval het verbreden en opwaarderen van een weg, niet schuldig is aan het doodrijden van de uilen door automobilisten. Het is verder opvallend dat de gemeente Groesbeek constateert dat met de ombouw van de Cranenburgsestraat (verbreding en geschikt maken tot 6.000 voertuigen) er geen verstoring optreedt voor het leefgebied van o.a. de kerk- en steenuil. Nog opvallender is het feit dat ze aangeeft dat de automobilist de werkelijke verstoring geeft en niet de aanlegger van een weg. Wij vinden het een verwerpelijke gedachte dat de verantwoordelijke veroorzaker de verantwoordelijkheid probeert af te schuiven naar de rechtmatige gebruiker. Deze rechtmatigheid is immers door de verantwoordelijke tot stand gebracht. Wel erkent de gemeente Groesbeek dat de verbreding en opwaardering van de weg kan leiden tot sterfte en alleen dat is natuurlijk al voldoende om een ontheffingsverzoek in te dienen, aangezien daarmee het broedsucces verslechterd en daarmee de instandhouding van de soorten in het geding zijn. Het is echter uitermate vreemd dat een overheidsinstantie op deze wijze probeert haar verantwoordelijkheid voor de flora en fauna te ontlopen. Met betrekking tot artikel 11 verwijst de gemeente Groesbeek naar een uitspraak van de Raad van State dd 21 mei 2008 (LJN: BD2104) (bijlage 20) die betrekking heeft op artikel 10. Het gaat in die uitspraak echter om de aanleg en het gebruik van een fietspad. Een fietspad wordt gebruikt door fietsers en fietsers doden geen uilen. Waar het hier om gaat is dat er feitelijk een extra gebiedsontsluitingsweg en een substantiële toename van autoverkeer wordt gecreëerd. De twee zaken zijn dan ook totaal niet met elkaar te vergelijken.

Overigens concludeert ook de Minister van LNV in haar besluit van 19 maart 2010 (bijlage 12) impliciet dat een ontheffing voor zowel de steen- als de kerkuil aangevraagd moet worden. Ze schrijft het volgende op pagina 2 van haar besluit: *"Ten aanzien van uw overweging dat wij alleen voor de das kunnen afwijzen en niet voor niet aangevraagde soorten hebt u gelijk. Dit neemt niet weg dat als ik vermoed dat andere soorten door uw project worden geschaad dan u naar voren heeft gebracht, ik u daarop behoor te wijzen. Ik geef in deze uitvoering aan mijn eigen onderzoeksplicht. U heeft gelijk dat als ik uw mening niet deel dat geen ontheffing voor de soorten nodig is, ik handhavend op kan treden als u de activiteiten toch uit gaat voeren. Echter om dit te voorkomen is aanvragen van een ontheffing van de soorten de meest geëigende weg. Handhaving moet worden toegepast als een ultimatum remedium"* En op pagina 5: *"Wat echter niet gewijzigd is, is dat ik van mening ben dat de alternatievenafweging en het belang onvoldoende zijn onderbouwd. U heeft gelijk in die zin dat ik alleen ten aanzien van de das de aanvraag mag beoordelen, als u voor andere soorten geen ontheffing wilt aanvragen. Ik wil u erop wijzen dat indien u voor andere soorten toch ontheffing nodig mocht hebben, de alternatieven en het belang van de ingreep alsnog onderbouwd moeten worden"*. Het is duidelijk dat de gemeente Groesbeek het feit dat er zwaar beschermde uilen in het gebied rondom de grensovergang Altena-Hettsteeg aanwezig zijn negeert in dit verkeersbesluit. Datzelfde geldt voor de opmerkingen en overwegingen die meerdere partijen richting de gemeente hebben gemaakt. Op zijn minst wordt hier niet voldaan aan de zorgvuldigheidseisen vanuit de Algemene wet bestuursrecht.

Verder vinden wij de brief van Mr. Baneke (Dirkzwager advocaten) d.d. 23 april 2010 aan de gemeente Groesbeek zeer schokkend (bijlage 21). Hij stelt dat de gemeente blij moet zijn met het

besluit van LNV. Hij constateert dat LNV maar moet gaan handhaven als ze menen dat er sprake is van verstoring van het leefgebied van de steen- en kerkuilpopulatie. Men laat het aankomen op een confrontatie met LNV en naar onze mening is hier ronduit sprake van onbehoorlijk bestuur. LNV kan op dit moment niet ingrijpen, dit kan pas achteraf, maar duidelijk is dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met het natuurbelang; in het bijzonder dat van de aanwezige steen- en kerkuilpopulatie.

Verder leidt het verkeersbesluit, met als gevolg een dagelijkse stroom autoverkeer, tot een grote aantasting van het karakter van het gebied. Het is er nu rustig, de recreatieve waarde van dit deel van Groesbeek is hoog, dankzij de stilte en kleine weggetjes in een afwisselend, relatief kleinschalig landschap van landbouwgronden, natuur en landschapselementen (zie foto's op pagina 10 en 11). Deze belevingswaarde zal door de verveelvoudiging van het autoverkeer sterk verminderen. Dit punt ontbreekt volledig in de motivatie van het verkeersbesluit. Ook is het grondgebied van de gemeente Groesbeek onderdeel van een Nationaal Landschap. Hierbinnen is sprake van een hoge natuurkwaliteit met name gekoppeld aan het netwerk van gebiedseigen landschapselementen, slootkanten en watergangen. Door natuurgebieden met elkaar te verbinden, leefgebieden van planten- en diersoorten in stand te houden en de landschappelijke en recreatieve kwaliteit van nationale landschappen te behouden en vergroten zijn versterking en beheer van deze netwerken noodzakelijk. Een opening van de grensovergang Altena-Hettsteeg en het creëren van een nieuwe doorgaande weg past dus ook niet in een nationaal landschap. In het door de gemeente Groesbeek vastgestelde Meerjarig uitvoeringsprogramma uit 2005 (in het kader van het Regionaal Landschapsontwikkelingsplan) staat op pagina 37 en 38 het streven om nabij de grensweg Cranenburgsestraat en de grensovergang Altena-Hettsteeg een *'forse ecologische verbindingzone'* te realiseren (bijlage 22)

De gemeente sluit het gedeelte over de natuurwaarden af met de conclusie, dat het in gebruik nemen van de Cranenburgsestraat een betere oplossing voor de verschillende natuurwaarden is dan het aanleggen van een nieuwe route of het aanpassen van de huidige situatie op de grensovergangen Ketelstraat en Bredeweg. Dit is de omgekeerde wereld. Zoals eerder vermeld is een heropening van de grensovergang Altena-Hettsteeg niet nodig, omdat er via de Wylerbaan al een goede ontsluiting ligt. De Ketelstraat is al bijna geheel aangepast en ook de Bredeweg behoeft geen verdere aanpassing. Door de situatie te laten zoals hij nu is (dus gesloten houden van de grensovergang Altena-Hettsteeg) houdt men de natuurwaarden juist in stand. De rechtbank in Arnhem deelt deze conclusie en verwoordt dit op pagina 6 van haar uitspraak op 3 augustus 1995 (94/2479) (bijlage 23): *"Het door B&W ingenomen standpunt dat aan de bescherming van het natuurgebied ter plaatse (nabij grensovergang Altena-Hettsteeg) een groot gewicht dient te worden toegekend, kan de rechtbank zonder meer onderschrijven. Voorts is zij van oordeel dat het daarbij gaat om een belang dat zeker kan prevaleren boven het belang dat is gemoeid bij een onbeperkte openstelling van het weggedeelte voor autoverkeer"*. Ook hier wordt het natuurbelang nogmaals bevestigd.



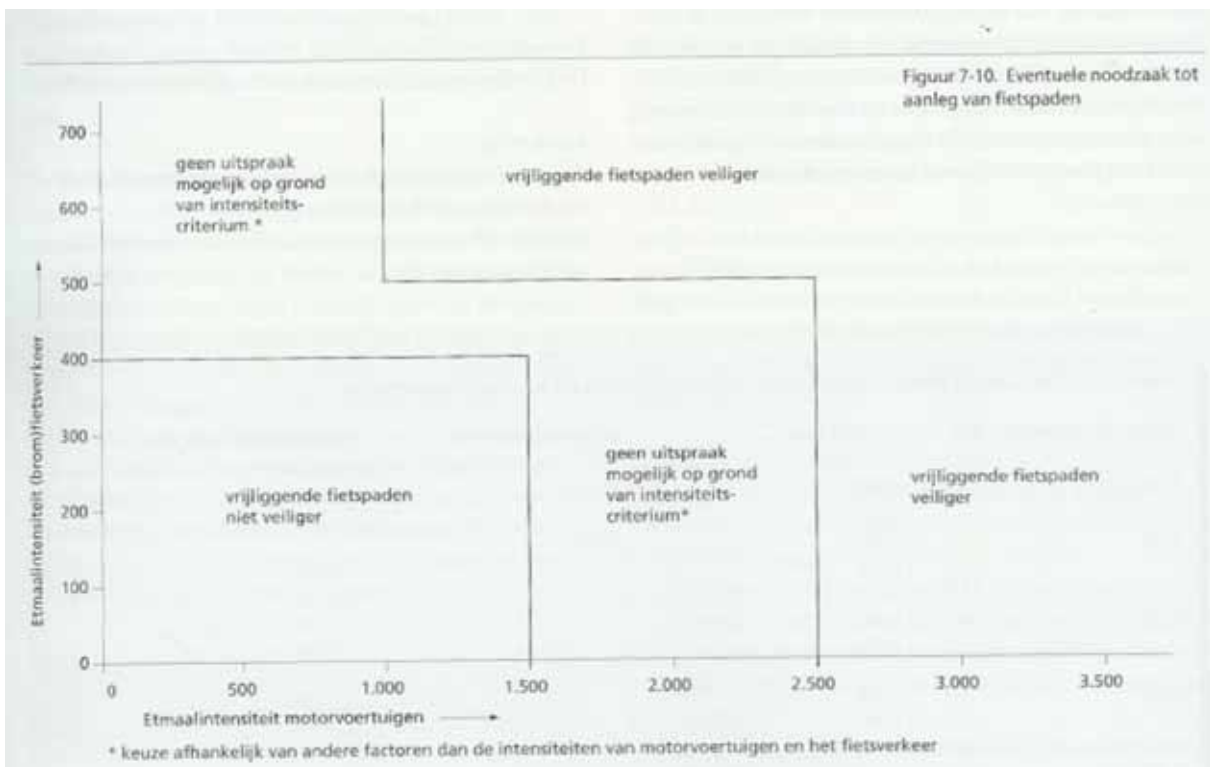


Grensovergang Altena-Hettsteeg zal meer autoverkeer aantrekken dan louter lokaal verkeer

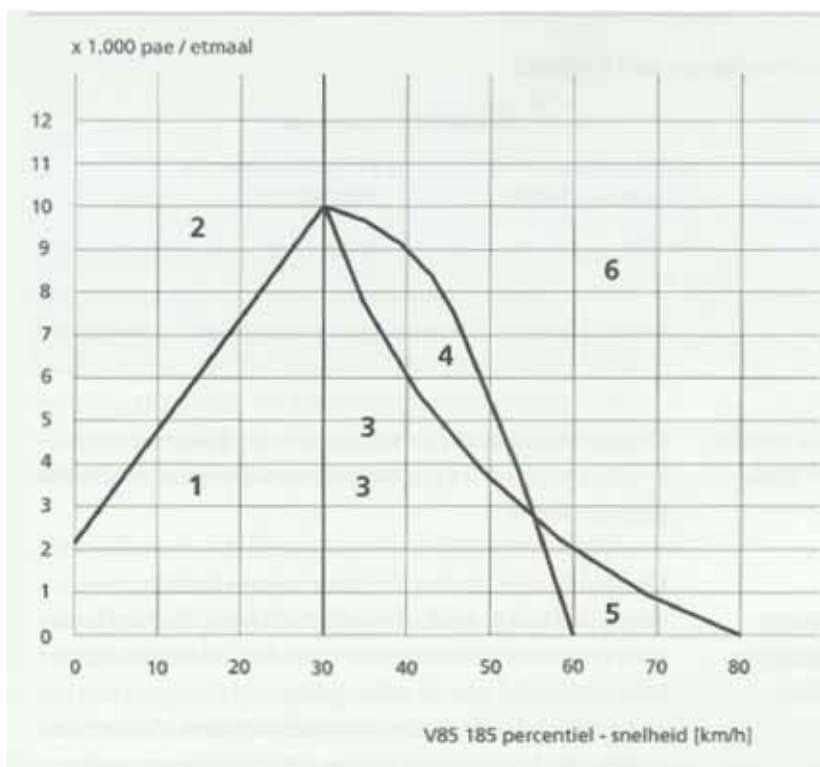
In de paragraaf over lokaal verkeer zegt de gemeente Groesbeek dat de grensovergang Altena-Hettsteeg enkel en alleen gebruikt zal worden door lokaal verkeer. Naar onze mening zal er bij openstelling van Altena-Hettsteeg zeker autoverkeer van buiten Groesbeek en Kranenburg gebruik maken van deze grensovergang. De gemeente heeft de aantrekkende werking van ander dan lokaal verkeer niet meegenomen in het onderzoek van Goudappel Coffeng (bijlage 5) en het onderzoek Verplaatsingsgedrag Groesbeek-Kranenburg (bijlage 4). Onze verwachting is dat door het gebruik van navigatiesystemen de geleiding met borden deels verleden tijd is. Daarnaast zullen de mensen in de omliggende dorpen als Malden en Mook de verbinding snel ontdekt hebben. Verkeer is als water: het zoekt altijd de snelste weg. Het is een illusie om te denken dat deze grensovergang alleen door lokaal verkeer zal worden gebruikt.

Verkeersveiligheid voor langzaam verkeer niet gewaarborgd!

De algehele autoverkeersdruk in het gebied zal toenemen. De route Cranenburgsestraat-grensovergang Altena-Hettsteeg wordt nu veel door fietsers en wandelaars gebruikt als veilige en rustige verbinding tussen Groesbeek, de Horst en Kranenburg. De onveiligheid zal met name voor schoolkinderen, maar ook voor recreanten, toenemen. Het rapport van Veilig Verkeer Nederland (VVN) juni 2007 (bijlage 13) en september 2010 (bijlage 10) geeft bovendien aan dat openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg niet noodzakelijk is en het voor fietsverkeer beduidend onveiliger wordt. Verder past de geplande verbreding van de weg volgens VVN niet bij de functie van de nieuwe verbinding en wordt deze ook niet consequent doorgezet over het gehele traject. Zo wordt aan Duitse kant de weg 6 meter breed en worden er vrijliggende fietspaden aangelegd. Het totale profiel van de weg aan Duitse zijde is 15 meter (bijlage 24) Aan de Nederlandse kant wordt de weg 4,5 meter breed en zijn er geen vrijliggende fietspaden gepland. Ook het CROW (het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) adviseert in hun Handboek wegontwerp erfgoedwegen (CROW-publicatie 164d, figuur 7-10/7-11) dat bij wegen waar een intensiteit van meer dan 2.500 voertuigen per etmaal wordt verwacht altijd vrijliggende fietspaden noodzakelijk zijn. Dit geldt natuurlijk zeker wanneer er ook nog eens landbouwvoertuigen gebruik maken van de bedoelde grensweg.



Handboek wegontwerp erfgoedwegen, CROW-publicatie 164d, figuur 7-10



Toelichting

- Gebied 1** Als de V85 van auto's lager is dan 30 km/h, is een gemengd profiel door-gaans aan te raden.
- Gebied 2** Combinaties van zeer lage snelheden en zeer hoge intensiteiten komen niet of nau-welijks voor. Uitspraken voor fietssitu-aties zijn niet relevant.
- Gebied 3** In het algemeen is een weg zonder fiets-stroken of fietspaden wel aanvaardbaar. Toch kunnen zij, afhankelijk van andere weg- en verkeerskenmerken, wenselijk zijn (met name op 60 km/h-wegen).
- Gebied 4** Een fietspad of fietsstrook is wenselijk.
- Gebied 5** Een fietspad is wenselijk. Fietsstroken zijn af te raden.
- Gebied 6** Fietspaden zijn altijd noodzakelijk.

Handboek wegontwerp erftoegangswegen, CROW, figuur 7-11

Afstemming met de gemeente Kranenburg komt niet tot uiting in wegprofiel

Op het moment van schrijven heeft de gemeente Kranenburg nog geen officieel besluit genomen over de verbreding van de grensweg aan Duitse zijde. Zij hebben wel vergevorderde plannen om de grensweg van 3 à 3,5 meter te reconstrueren tot een 'Hauptverbindungsweg' (hoofdverbindingsweg). Deze weg wordt 15 meter breed met een wegloper voor auto's van 6 meter en een vrijliggend fietspad van +/- 2,5 meter (excl. brede bermen en een sloot). Een uitsnede van het plan is bijgevoegd (bijlage 24). De deelstaat Nordrhein Westfalen heeft een subsidie toegezegd, maar deze is gebaseerd op het feit dat de wegen tussen beide landen hoofdverbindingswegen worden. Wanneer blijkt dat het toch gaat om een erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg vervalt de subsidie aan Duitse zijde. Als de gemeente Groesbeek vasthoudt aan het plan om de Cranenburgsestraat als erftoegangsweg te betitelen (ontsluiten van erven) vervalt de subsidie aan Duitse zijde. Daarmee staat de wegverbreding aan Duitse zijde op losse schroeven. Het is in dat geval totaal onverantwoord om de grens open te stellen

aangezien er aan Duitse zijde niets gebeurd en het wegprofiel van 3 à 3,5 meter daar gehandhaafd blijft. Andersom ontstaat er hypothetisch bij realisatie van het wegprofiel aan Duitse zijde een verschil met Nederland, doordat Nederland een 4,5 brede weg , wat volgens ons en VVN veel te smal is, wil aanleggen en Kranenburg een weg van 6 meter wil realiseren met vrijliggende fietspaden. Kranenburg benadrukt bij het plannen van de vrijliggende fietspaden het belang van het langzaam verkeer. Duidelijk mag zijn dat de verschillen van de inrichting van de weg tussen Duitsland en Nederland niet leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid en een eenduidig wegbeeld.

De complexiteit wordt nog vergroot, aangezien in Duitsland de aanwonenden van de grensweg moeten meebetalen aan de verbreding, wat politiek gezien lastig haalbaar is. De gemeente Groesbeek had voordat ze dit besluit nam garanties moeten hebben over de Duitse plannen. Nu verwijst de gemeente in haar besluit naar een raadsvergadering uit begin 2006 en dat is meer dan 4,5 jaar geleden. Daar is het streven van openstelling besproken, maar heeft men het niet gehad over de kosten, de mogelijke gevolgen en de alternatieven. Zo blijkt uit de stukken dat er geen contact met Kranenburg is geweest over de uitkomsten van de onderzoeken.

Het moge duidelijk zijn dat wij tegen de openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg voor doorgaand autoverkeer zijn. We vinden het verkeersbesluit getuigen van willekeur, slecht onderbouwd en in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. Daarom verzoeken wij u het besluit te vernietigen. Verder machtigen ondergetekenden de heer J.L. de Valk (Kloosterstraat 30b, 6562 AX Groesbeek, geboortedatum 4 juli 1953) om namens ons te handelen en op te treden bij de behandeling van dit beroepschrift door de rechtbank te Arnhem.

Hoogachtend,

Mw. J. van der Vegt
voorzitter Werkgroep Milieubeheer Groesbeek

Werkgroep Milieubeheer Groesbeek (postadres)
Postbus 26
6560 AA Groesbeek

Mede namens:

NABU-Naturschutzstation e.V
Bahnhofstr. 15
47559 Kranenburg
Deutschland

Milieudefensie
Zonnebloemstraat 26
6542 NG Nijmegen

De heer A. Jünemann
plaatsvervangend voorzitter

De heer A.E.M de Meijer
contactpersoon regio Nijmegen

Gelderse Milieufederatie
Jansbuitensingel 14
6811 AB Arnhem

Fietsersbond Nijmegen
Dominicanenstraat 80
6521 KE Nijmegen

De heer V. Vintges
directeur

De heer H. Wassink
voorzitter afdeling Nijmegen

Kerkuilenwerkgroep Betuwe-Oost
Plakseweg 15
6562 LR Groesbeek

De heer J.A.W. Jacobs
coördinator

De statuten van de organisaties die het beroep hebben ondertekend zijn bijgevoegd (bijlage 25).

BIJLAGENRAPPORT

- Bijlage 1: Verkeersbesluit gemeente Groesbeek, 20 juli 2010
- Bijlage 2: Zienswijzennota bij verkeersbesluit 20 juli 2010
- Bijlage 3: Groene grenzenplan (conclusies), bureau VIA, augustus 1997
- Bijlage 4: Onderzoek verplaatsingsgedrag Groesbeek-Kranenburg, Oostveen advies, 2005
- Bijlage 5: Grensverkeer Groesbeek – Wyler/Kranenburg, Goudappel Coffeng, 2009
- Bijlage 6a: Telgegevens grenswegen gemeente Groesbeek, 2007
- Bijlage 6b: Telgegevens grensovergang Wyler gemeente Groesbeek, 2004
- Bijlage 7: Uitspraak Rechtbank (99/149), 2 november 1999
- Bijlage 8: Persbericht van gemeente mbt het verkeer door het centrum van Groesbeek, 2010
- Bijlage 9: Landinrichtingsplan (verbreding Boersteeg), 1993/2003
- Bijlage 10: Advies Veilig Verkeer Nederland, september 2010
- Bijlage 11: B&W-besluiten gemeente Groesbeek mbt de Ketelstraat, 1991 en 1993
- Bijlage 12: Ontheffingsbesluit LNV, 19 maart 2010
- Bijlage 13: Advies Veilig Verkeer Nederland, juni 2007
- Bijlage 14: Verslag raadsvergadering, 20 oktober 2009
- Bijlage 15: Ontwerp-verkeersbesluit, januari 2007
- Bijlage 16: Verkeersbesluit gemeente Groesbeek, 9 december 1997
- Bijlage 17: Brief 4 milieugroeperingen aan gemeente Groesbeek, 14 mei 2010
- Bijlage 18: Brief gemeente Groesbeek aan LNV, 10 juli 2008
- Bijlage 19: Brief gemeente Groesbeek aan LNV (Dirkzwager Advocaten), 13 november 2009
- Bijlage 20: Uitspraak Raad van State (LJN: BD2104), 21 mei 2008
- Bijlage 21: Brief Dirkzwager advocaten aan de gemeente Groesbeek, 23 april 2010
- Bijlage 22: Uitsnede Meerjarig Uitvoeringsprogramma, 2005
- Bijlage 23: Uitspraak rechtbank (94/2479), 3 augustus 1995
- Bijlage 24: Wegverbredingsplannen Hettsteeg (grensweg Duitse zijde) gemeente Kranenburg, 2010
- Bijlage 25: Statuten van organisaties die beroep hebben aangetekend