

RAADSVOORSTEL

Rubrieksnummer: D3
Vergadering B&W: 30 augustus 2005
Raadsvergadering: 18 oktober 2005
Commissie(s):
Datum commissie(s):
Portefeuillehouder: Wethouder J.A.T.M. Kamps
Onderwerp: Altena-Hettsteeg
Ambtenaar: D. Beumer
Bijlagen: Divers
Kenmerk: RO/VK/RVS/20050002

Voorstel

1. De route Wylerbaan – Hauptstrasse – Nimweger Straße als dé gebiedsontsluitingsweg aan te wijzen in de relatie tussen Groesbeek en Kranenburg;
 2. Voor lokaal verkeer tussen Groesbeek (inclusief De Horst en Breedeweg) en Kranenburg de openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg na te streven en daarbij het deel van de Cranenburgsestraat tussen de Hulsbroek en de Duitse grens (her)inrichten als een erftoegangsweg.
-

Aan de gemeenteraad,

Inleiding

Zoals de straatnaam ook eigenlijk al aangeeft, was de Cranenburgsestraat van oudsher dé weg naar Kranenburg. Lange tijd kon de in afstand kortste weg tussen Groesbeek en Kranenburg echter niet gebruikt worden en mocht men enkel de grens passeren bij de bewaakte grensovergang in Wyler. Die bewaking van onze landsgrens verdween in 1993 met het verdrag van Schengen. Ook al gaat dit verdrag enkel over het vrij kunnen verkeren van personen en goederen bij de voorheen bewaakte grensovergangen, door onverlaten werd dit verdrag gezien als een vrijbrief voor het slopen van de fysieke afsluiting bij de grensovergang Cranenbrugsestraat. In de volksmond ook wel bekend onder de naam Altena-Hettsteeg.

Omwille van het voorkomen van barrièrevorming in en aantasting van de aanéengesloten groene grensstreek door doorsnijding met (doorgaande) verkeersroutes, werd per besluit van 15 maart 1994 het wegvak in de Cranenburgsestraat vlak voor de grensovergang Altena-Hettsteeg gesloten verklaard voor motorvoertuigen op meer dan 2 wielen, uitgezonderd motorvoertuigen, die niet harder kunnen of mogen rijden dan 25 km/h. Op 17 maart 2003 is daarbij besloten om deze gesloten verklaring fysiek te ondersteunen met een zogenaamde 'carterrammer', welke korte tijd later is aangelegd.

De grensovergang Altena-Hettsteeg is op zijn zachtst gezegd spraakmakend te noemen en houdt al jaren de gemoederen bezig van zowel voor- als tegenstanders van de gesloten verklaring. Naar aanleiding van de in uw vergadering van 20 november en 18 december 2003 gehouden discussies, heeft het college de sector Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer verzocht om de (on)mogelijkheden in kaart te brengen tot het verbeteren van de verbinding tussen Groesbeek en Kranenburg.

Om inzicht te krijgen in de verschillende alternatieven, is als eerste overleg gevoerd met de gemeente Kranenburg. De uit dit overleg voortgekomen alternatieven zijn vervolgens op een globale wijze uitgewerkt, inclusief concepttekeningen van de tracés en een globale kostenraming. Tevens is een beschrijving gegeven van de juridische haalbaarheid van de betreffende alternatieven.

Om een weloverwogen besluit te kunnen nemen en ook te kunnen verantwoorden is bovendien onderzoek uitgevoerd naar het verplaatsingsgedrag tussen Groesbeek en Kranenburg. In samenwerking met de gemeente Kranenburg is daarbij door middel van een enquête inzicht verkregen in de toegenomen mate en de motieven van grensoverschrijdende verplaatsingen.

Middels deze kaderstellende notitie wordt uw raad verzocht om een definitief standpunt in te nemen inzake de kwestie Altena-Hettsteeg.

Doel en beoogd effect

Het uiteindelijke doel is het op een zowel maatschappelijk, als ecologisch verantwoorde wijze bieden van de infrastructuur, die voorziet in de verplaatsingsbehoefte tussen Groesbeek en Kranenburg.

Argumenten

Sinds het aanbrenge van de 'carterrammer' net voor de grensovergang Altena-Hettsteeg is de kortste route in afstand fysiek bijna onmogelijk geworden. Het verkeer moet nu dan ook omrijden en gebruikt daarbij met name de grensovergang in Wyler, welke (weliswaar afhankelijk van de herkomst / bestemming) in afstand fors om is, of gebruikt de grensovergangen in de Ketelstraat en de Breedeweg. Ook de routes over deze laatste twee grensovergangen zijn in afstand om, maar doorkruizen daarbij bovendien dezelfde landschappelijke waarden, waarvoor de grensovergang Altena-Hettsteeg destijds gesloten is verklaard.

Het belangrijkste argument voor het feit, dat deze huidige situatie (nog) niet breed geaccepteerd wordt, is de sterke binding tussen beide grensstreken. Deze binding is er eigenlijk altijd al geweest, maar is de laatste jaren sterk toegenomen. Enerzijds komt dit, doordat veel Nederlanders goedkoper en/of ruimer zijn gaan wonen in de Duitse grensstreek, maar zijn blijven werken en/of naar school zijn blijven gaan in Nederland. Anderzijds komt dit, doordat het tegenwoordig door de invoering van de euro makkelijker is om over de grens te gaan winkelen en/of boodschappen te gaan doen.

Verplaatsingsonderzoek

De mate waarin de toegenomen binding resulteert in grensoverschrijdende verplaatsingen, was tot voor kort echter onbekend. Om hier inzicht in te krijgen is eind 2004, begin 2005 een grootschalig onderzoek uitgevoerd naar het grensoverschrijdend verplaatsingsgedrag. Dit onderzoek is uitgevoerd in samenwerking met en met medewerking van de gemeente Kranenburg. Daarbij is besloten om het onderzoek enkel te richten op de inwoners van de gemeente Groesbeek en Kranenburg, aangezien het hier in de basis een lokale verbinding betreft.

Het onderzoek betreft een schriftelijke enquête, waarbij onderscheid is gemaakt naar inwoners van een viertal geografische locaties in Groesbeek, te weten De Horst en omgeving, Breedeweg en omgeving, Groesbeek ten zuiden van het spoor en Groesbeek ten noorden van het spoor. Dit in verband met het beter kunnen inschatten van het belang van de betreffende inwoners bij een eventuele heropening van de grensovergang Altena-Hettsteeg. Bij de inwoners van de gemeente Kranenburg is onderscheid gemaakt tussen autochtone Duitsers en inwoners van Nederlandse komaf. In totaal zijn 2687 enquêtes uitgezet, waarbij de respons 64 % bedroeg. Het onderzoek mag daarmee als representatief worden beschouwd.

In bijlage 1 is het rapport 'Onderzoek verplaatsingsgedrag Groesbeek – Kranenburg' opgenomen. De belangrijkste bevindingen uit dit onderzoek zijn:

- Rond het jaar 2000 was sprake van een duidelijke trendbreuk in de migratiestromen van Nederland naar Duitsland. Het aantal Nederlanders dat in de Duitse grensstreek ging wonen nam aanzienlijk toe. Zo ook in Kranenburg, waarbij een groot deel van hen afkomstig was uit de regio Groesbeek / Nijmegen;
- Met name de Nederlanders in Kranenburg hebben door hun zeer sterke binding met Nederland, zowel voor het werk, school als sociale contacten, gezorgd voor een substantiële toename van het aantal grensoverschrijdende verplaatsingen met ruim 33 % in de afgelopen vijf jaar;
- Ook de Nederlanders in Groesbeek passeren momenteel vaker dan vijf jaar geleden de grens. Dit vooral om te winkelen, maar ook om hun (naar Kranenburg verhuisde) familie en vrienden te bezoeken;
- In totaal passeren inwoners van de gemeenten Groesbeek en Kranenburg vanaf 16 resp.18 jaar per week 63.000 keer de grens;
- Een voorzichtige indicatieve berekening van het potentiële gebruik laat zien, dat een heropende grensovergang in de Kranenburgsestraat mogelijk bijna een kwart van het totaal aantal grenspassages zou kunnen verwachten, oftewel zo'n 15.000 passages per week;
- Van dit potentieel gebruik komt 23 % voor rekening van de Nederlanders in Kranenburg en 69 % voor rekening van de Nederlanders uit de gemeente Groesbeek. De overige 8 % komt voor rekening van de Duitsers in Kranenburg.

Wanneer de indicatief berekende 15.000 passages per week worden omgezet naar een voorspelling over etmaalwaarden, dan mag een heropende grensovergang momenteel rekenen op zo'n 2.140 motorvoertuigen per etmaal (op basis van de genoemde motieven uitgaande van een gelijke verdeling tussen weekdag en weekenddag).

Op basis van mechanische en visuele verkeerstellingen is in 2004 dit potentieel gebruik ook al geschat op zo'n 2.000 motorvoertuigen per etmaal. De berekening hiervan is opgenomen in bijlage 2.

Verkeersontwikkelingen

Verwacht wordt dat de binding tussen Groesbeek en Kranenburg alleen nog maar sterker zal worden. Zo voorspelt het regionaal verkeersmodel van de gemeente Nijmegen voor de periode 2002 – 2012 een groei van 32 - 39 % in het aantal verplaatsingen tussen de kern van Groesbeek en die van Kranenburg. Uiteraard is het een en ander sterk afhankelijk van de mate van ruimtelijke ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld woningbouw, aan beide zijden van de grens. Rekening houdend met dit groeipercentage zou het aantal voertuigbewegingen tussen Groesbeek (incl. De Horst en Breedeweg) en Kranenburg zo'n 2.000 tot 3.000 motorvoertuigen per etmaal kunnen bedragen in 2012.

Ten tijde van de eerdere besluiten inzake de grensovergang Altena-Hettsteeg in de periode 1994 – 1997 werd uitgegaan van zo'n 600 motorvoertuigen per etmaal over deze grensovergang (in het 'Groene Grenzenplan Groesbeek' van mei 1997 geteld op 553 motorvoertuigen per etmaal). Ten opzichte van die tijd is nu sprake van een nieuwe of op zijn minst significant gewijzigde situatie rond het aantal grensoverschrijdende verplaatsingen tussen Groesbeek en Kranenburg, die een herziening van het beleid ten aanzien van de grensovergangen rechtvaardigt.

Overlast

Naast de (relatieve) hinder, die het toenemend aantal motorvoertuigen ervaart bij het noodzakelijke omrijden, zijn er nog de volgende redenen aan te halen, waarom de huidige situatie (nog) niet breed geaccepteerd wordt:

- De verplaatsingen tussen Groesbeek (incl. De Horst en Breedeweg) en Kranenburg zullen voor het overgrote deel hoe dan ook toch plaatsvinden. Andere wegen worden daarbij meer en meer oneigenlijk belast met deze verplaatsingen. Voor de omwonenden van deze wegen leidt dat tot toenemende overlast op het gebied van leefbaarheid (onder meer geluid) en verkeersveiligheid;
- De 'carterrammer' zorgt ervoor, dat normale personenauto's de grens niet kunnen passeren, waarbij landbouwverkeer dat wel kan. De 'carterrammer' zorgt er echter ook voor, dat paard en wagens de grens niet kunnen passeren. Althans, vele bestuurders van een paard met wagen durven omwille van hun paard de 'carterrammer' niet te passeren. Dat terwijl zij formeel wel de grens mogen passeren. De 'carterrammer' is echter noodzakelijk gebleken als ondersteunende maatregel bij de vigerende gesloten verklaring.

Overleg met de gemeente Kranenburg

Op 6 januari en 17 maart 2004 heeft overleg plaats gevonden met de heren J. Meisters en W. Fleskes van de gemeente Kranenburg. In bijlagen 3 en 4 zijn de verslagen opgenomen van respectievelijk het ambtelijk vooroverleg en het bestuurlijk overleg.

Samengevat zijn uit dit overleg drie alternatieven als realistisch naar voren gekomen:

1. Openstellen van de grensovergang Altena-Hettsteeg in combinatie met de uitbouw tot gebiedsontsluitingsweg van de Cranenburgsestraat en een nieuw stukje weg over de voormalige Ladestraße. Dit alternatief is in de ogen van de gemeente Kranenburg echter niet geschikt voor vrachtverkeer;
2. Openstellen van de grensovergang Altena-Hettsteeg in combinatie met enkel de uitbouw tot erftoegangsweg van de Cranenburgsestraat, zodat deze straat geschikt wordt voor de verwerking van personenauto's;
3. De aanleg van een nieuw tracé langs de spoorlijn en Richtersgut, welk alternatief wel geschikt is voor vrachtverkeer.

Bestuurlijk is daarbij overeengekomen, dat de raad van Groesbeek een keuze zal maken, welke vervolgens zal worden voorgelegd aan de raad van Kranenburg. Afgesproken is, dat de gemeente Kranenburg zal worden uitgenodigd om als toehoorder de raadsvergadering in Groesbeek bij te wonen.

Draagvlak

Ten aanzien van het draagvlak kan in zijn algemeenheid het volgende worden gesteld:

- *Voorstanders*
De weggebruikers, die verantwoordelijk zijn voor de grensoverschrijdende verplaatsingen tussen Groesbeek (incl. De Horst en Breedeweg) en Kranenburg, hebben vanuit hun optiek baat bij die infrastructuur, die het mogelijk maakt om hun verplaatsing zo kort mogelijk in afstand en tijd, alsmede zo comfortabel mogelijk te maken.
- *'Nimby principe': Cranenburgsestraat*
Ook in deze kwestie speelt het bekende 'Not in my back yard' ('Nimby') principe een belangrijke rol. Het is immers niet meer dan logisch dat mensen opkomen voor de belangen van hun eigen leefomgeving. Bij 'Nimby' gaat het daarbij met name om de beleving van het leefklimaat, waartoe bijvoorbeeld drukte, uitstoot en geluidsoverlast moeten worden gerekend, alsmede om de subjectieve (en objectieve) beleving van de verkeersveiligheid. Dit principe speelt nadrukkelijk een rol rond de Cranenburgsestraat, alwaar de omwonenden niet zullen staan te springen om een heropening van de grensovergang Altena-Hettsteeg met de daarbij behorende toename van het verkeer.
- *'Nimby principe': Boersteeg, Ketelstraat, etc.*
Ook rond de wegen die in de huidige situatie de grensoverschrijdende verkeersstromen verwerken, zoals bijvoorbeeld de Boersteeg, Breedeweg, Ketelstraat en Wylerbaan, zullen aanwonenden echter opkomen voor de belangen van hun eigen leefomgeving. Met name de aanwonenden van straten als de Boersteeg en de Ketelstraat worden in de huidige situatie benadeeld door de huidige gesloten verklaring van een deel van de Cranenburgsestraat.
- *'Milieu'*
Een van de redenen waarom destijds de grensovergang Altena-Hettsteeg met uitzondering van landbouwverkeer gesloten is verklaard voor motorvoertuigen op meer dan 2 wielen, is de doorsnijding van een uitgestrekt milieubeschermingsgebied, waarin zich diverse kwetsbare gebieden bevinden. In het in opdracht van de gemeente opgestelde 'Groene Grenzenplan Groesbeek' wordt daarbij met name genoemd het natuurreservaat De Bruuk, het bosgebied Reichswald en het stiltegebied rond de grensovergang Altena-Hettsteeg. In deze kwestie mag verwacht worden, dat milieugroeperingen ook nu zullen opkomen voor de belangen van het milieu. Met betrekking tot de rol van de gemeente in het aspect 'milieu' zijn de volgende twee opmerkingen van belang:
 - De Provincie Gelderland is op Nederlands grondgebied het bevoegde orgaan om stiltegebieden aan te wijzen. Zoals blijkt uit de kaartjes in bijlage 5 is de omgeving van de Altena-Hettsteeg momenteel niet aangewezen als stiltegebied. De door de gemeente opgenomen passage in het 'Groene Grenzenplan Groesbeek' uit mei 1997 is op dit punt dan ook onjuist. Wel is het zo, dat de omgeving van de Altena-Hettsteeg als mogelijk stiltegebied voorkomt op het kaartje van toekomstscenario III, 'Het honderdduizend
 - Ook de gemeente is in zekere zin een milieugroepering. Zo hebben wij de laatste jaren meerdere projecten uitgevoerd ter versterking van deze natuurwaarden, waaronder de realisatie van een Ecologische Verbindingszone (EVZ), zie bijlage 13, vanaf Bosgoed Nederrijk naar de natuurgebieden in de grensstreek. Voor deze in het kader van de Ruilverkaveling door onder andere het Rijk, de Provincie en de gemeente opgezette natuurontwikkelingslijn zal zeer waarschijnlijk op korte termijn een wijzigingsplan worden vastgesteld. Dit plan zal inhouden dat de EVZ zodanige bescherming behoeft, dat nieuwe wegen naast of door deze zone moeilijk of zelfs niet te realiseren zijn.

- *Keerzijde: doorgaand verkeer*
Rekening moet worden gehouden met het feit, dat de realisatie van een te aantrekkelijke route, mogelijk nieuw verkeer van doorgaande aard aantrekt, hetgeen niet in het belang is van zowel Groesbeek als Kranenburg. Dit kan worden tegengegaan door de route niet te bewegwijzeren en in te richten als 60 km/h zone.

Aanpak / uitvoering

Behalve deze drie uit het overleg met de gemeente Kranenburg naar voren gekomen alternatieven, wordt in deze notitie ook de huidige situatie beschouwd, zijnde het nulalternatief. De route over de Wylerbaan – Hauptstrasse – Nimweger Straße vormt immers een verbinding tussen Groesbeek en Kranenburg en wordt ingericht als een gebiedsontsluitingsweg met de aanleg van het fietspad in 2007.

Enkel het openstellen van de grensovergang Altena-Hettsteeg is feitelijk geen alternatief. Zoals ook beschreven in bijlage 11 is een aanpassing van de Cranenburgsestraat immers op zijn plaats, aangezien de huidige constructie en inrichting van de weg niet geschikt is voor de verwerking van 2.000 tot 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze aanpassing van de Cranenburgsestraat kan daarbij volgens 2 alternatieven worden uitgevoerd, namelijk als uitbouw tot gebiedsontsluitingsweg of als (her)inrichting tot volwaardige erftoegangsweg.

In bijlage 6 is een kaartje opgenomen met een overzicht van de vier relevante alternatieven.

Alternatief 1: Nieuw tracé langs spoor - Richtersgut

- Lengte¹: 5,8 kilometer, waarvan 2,9 kilometer nieuw tracé
- Geschatte reistijd²: 6,6 minuten vanaf het Dorpsplein
4,0 minuten vanaf De Horst
3,6 minuten vanaf kr. Cranenburgsestraat - Hulsbroek
- Maximumsnelheid: 80 km/h
- Beperking in gebruik: Fiets- en bromfietsverkeer niet toegelaten
- Concept tracé: Zie tekening bijlage 7

Beschrijving

Vanaf een nieuw te realiseren rotonde op de kruising Kon. Wilhelminaweg – Cranenburgsestraat wordt de zuidzijde van de spoorlijn gevolgd. Er is gekozen voor de zuidzijde om een zo acceptabel mogelijke afstand te behouden tot de dichtstbijzijnde woningen.

Ter hoogte van de grens kruist het tracé de voormalige spoorlijn om vervolgens op Duits grondgebied de 'wirtschaftsweg' Richtersgut te volgen tot aan de Nimweger Straße. De kruising met de voormalige spoorlijn is gelijkvloers gepland. Net als bij de spoorwegovergang in de Hulsbroek bestaat het risico dat de verplichting moet worden aangegaan om een ongelijkvloerse kruising te realiseren op kosten van de gemeente als weer met zwaar treinmaterieel gereden gaat worden.

In dit tracé is geen voorziening opgenomen voor fietsers en bromfietzers. Dit in verband met de aanwezige parallelle route via de grensovergang Altena-Hettsteeg in de Cranenburgsestraat, welke

¹ Gemeten tussen het Dorpsplein in Groesbeek en de Große Straße te Kranenburg

² Berekend tot aan de Große Straße te Kranenburg, uitgaande van een snelheid van gemiddeld 40 km/h binnen en 70 km/h op het nieuwe traject buiten de bebouwde kom en 55 km/h op de overige wegen buiten de bebouwde kom.

zeer geschikt is voor fietsers en bromfietzers en bovendien in afstand korter is. Het nieuwe tracé gaat dan ook uit van een officieel verbod voor dit langzaam verkeer.

Procedures

De realisatie van een nieuw tracé langs de spoorlijn is niet mogelijk op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied'. Om toch een gebiedsontsluitingsweg mogelijk te maken op dit tracé, zal het noodzakelijk zijn om dit bestemmingsplan te wijzigen. In bijlage 8 is de procedure hiervoor beschreven en in bijlage 9 de bijbehorende termijnen in het kader van de WRO.

De voor dit tracé benodigde gronden zijn niet in eigendom van de gemeente Groesbeek. Grondaankopen en eventuele onteigeningen zullen nodig zijn om de benodigde gronden te verkrijgen.

Met de eigenaren van het spoortracé, te weten NS Railinfratrust B.V. en de Deutsche Bahn Netz AG, zal overleg moeten worden gevoerd over de realisatie van een overweg ter hoogte van de grens.

Mede gebaseerd op de opgedane ervaringen met het project 'Fietspad Wylerbaan' bedraagt de tijd vanaf het ontwerpen van een definitief tracé tot aan de oplevering ongeveer 4 á 5 jaar bij een strakke planning. Hierin is evenwel geen rekening gehouden met termijnen voor eventuele procedures bij de Raad van State. Deze zijn namelijk zeer moeilijk in te schatten.

Op Duits grondgebied kosten de procedures zo mogelijk nog meer tijd, dan de hierboven genoemde 4 á 5 jaar. Zoals naar voren gekomen tijdens het met de gemeente Kranenburg gevoerde overleg duren procedures voor wijzigingen van streekplannen reeds meerdere jaren alvorens de procedures voor de aanleg van een weg kunnen starten.

Concluderend kan gesteld worden dat een realisatie van dit alternatief zowel op Nederlands als Duits grondgebied niet op korte termijn zal kunnen plaatsvinden.

Haalbaarheid

Het nieuwe tracé zal de zogenaamde Ecologische Verbindingszone (EVZ) doorkruisen. Deze in het kader van de Ruilverkaveling door onder andere het Rijk, de Provincie en de gemeente opgezette natuurontwikkelingslijn, loopt grofweg vanaf het perceel Wylerbaan 33 naar het oosten. Ter hoogte van de Duitse grens loopt deze naar het zuiden om via de spoorlijn weer richting het oosten te gaan. Bij de grensovergang loopt deze zone wederom naar zuiden/zuidoosten richting het perceel Cranenburgsestraat 95. Op de tekening in bijlage 6 is deze zone ook aangegeven.

Op korte termijn zal zeer waarschijnlijk een wijzigingsplan vastgesteld worden voor deze EVZ, die naar alle waarschijnlijkheid zal inhouden dat de EVZ zodanige bescherming behoeft, dat een nieuwe weg naast of door deze zone moeilijk of zelfs niet is te realiseren. In dit laatste scenario behoort een nieuw bestemmingsplan voor het beoogde tracé daar in zijn geheel niet tot de mogelijkheden. In het andere scenario zullen op zijn minst compenserende en daardoor kostprijsverhogende voorzieningen moeten worden getroffen voor het behoud van deze natuurontwikkelingslijn. Het is daarbij niet zinvol om het beoogde tracé te verleggen, daar ten alle tijden deze EVZ zal moeten worden gekruist om Kranenburg te bereiken. Daarnaast is het zeker niet uitgesloten, dat vanuit milieuoverwegingen bezwaar en beroep zal worden aangetekend tegen het beoogde tracé.

Samengevat moet worden geconcludeerd dat het voornoemde wijzingsplan het beoogde tracé wellicht in zijn geheel onmogelijk maakt. Zelfs als dit niet het geval mocht zijn, dan nog is het onzeker of het beoogde tracé overeind blijft bij de niet uit te sluiten procedures bij de Raad van State.

Alternatief 2A: Cranenburgsestraat (gebiedsontsluitingsweg) - Ladestraße

- Lengte³: 5,85 kilometer, waarvan 3,85 kilometer uitgebouwd / nieuw tracé
- Geschatte reistijd⁴: 7,2 minuten vanaf het Dorpsplein
3,9 minuten vanaf De Horst
4,8 minuten vanaf kr. Cranenburgsestraat - Hulsbroek
- Maximumsnelheid: 80 km/h
- Beperving in gebruik: Vrachtverkeer niet toegelaten in de kern van Kranenburg
- Concept tracé: Zie tekeningen bijlage 10

Beschrijving

Ook dit alternatief start vanaf een nieuw te realiseren rotonde op de kruising Kon. Wilhelminaweg – Cranenburgsestraat en behelst de opwaardering van de Cranenburgsestraat tot een gebiedsontsluitingsweg met bijbehorend vrijliggend fietspad. Zoals blijkt uit de in bijlage 10 opgenomen dwarsprofielen is het bij een dergelijke weg behorende dwarsprofiel niet te realiseren binnen het huidige dwarsprofiel van het gemeentelijk eigendom. Mede door het aanwezige hoogteverschil ten opzichte van de omliggende percelen en de daardoor noodzakelijke sloot is het bij dit alternatief noodzakelijk om gronden aan te kopen.

Om een acceptabele afstand tot de aanwezige woningen te behouden is op twee plaatsen een uitbuijing van de Cranenburgsestraat noodzakelijk. De kruising met de Boersteeeg en Reestraat is in dit concepttracé bedacht als een rotonde om de snelheidsverschillen met het kruisende verkeer te beperken. De verkeersveiligheid wordt hierdoor gewaarborgd.

De onlangs aangebrachte 'carterrammer' in de grensovergang Altena-Hettsteeeg moet bij dit alternatief uiteraard weer verwijderd worden.

Op Duits grondgebied zal de Hettsteeeg op een gelijksoortige wijze worden uitgebouwd als de Cranenburgsestraat en wel op het deel tot aan de spoorlijn. Vanaf deze locatie buigt het tracé af langs de zuidzijde van het spoor om over de voormalige Ladestraße de Drüller Weg te bereiken.

Procedures

Dit alternatief gaat uit van een wederopenstelling voor alle verkeer van het wegvak van de Cranenburgsestraat vlak voor de grensovergang Altena-Hettsteeeg. Tegen het te nemen besluit tot verwijdering van de aanwezige verbodsborden kan bezwaar en beroep worden ingediend. De verwijdering van de 'carterrammer' is slechts een fysieke handeling, welke niet openstaat voor bezwaar en beroep. In bijlage 11 is een korte beschrijving opgenomen van de gevolgde procedure in het verleden met een doorkijk naar de toekomst.

3 Gemeten tussen het Dorpsplein in Groesbeek en de Drüllerweg te Kranenburg

4 Berekend tot aan de Drüllerweg te Kranenburg, uitgaande van een snelheid van gemiddeld 40 km/h binnen en 60 km/h buiten de bebouwde kom. Deze laatste snelheid is lager dan bij alternatief 1, vanwege de beoogde extra rotonde en aanwezige scherpe bochten.

De uitbouw van de Cranenburgsestraat tot een gebiedsontsluitingsweg met een breder dwarsprofiel is niet mogelijk op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied'. Volgens dit bestemmingsplan is de Cranenburgsestraat namelijk van een wegklasse III, wat inhoudt, dat de maximale breedte van het profiel 8 meter mag bedragen. Dit inclusief bermen, fietspaden etc. Om toch een verbreding van de Cranenburgsestraat mogelijk te maken, zal het dan ook noodzakelijk zijn om dit bestemmingsplan te wijzigen. In bijlage 8 is de procedure hiervoor beschreven en in bijlage 9 de bijbehorende termijnen in het kader van de WRO.

De voor deze uitbouw benodigde gronden zullen moeten worden aangekocht en/of onteigend.

Met Deutsche Bahn Netz AG zal overleg moeten worden gevoerd over de overname van de voormalige Ladestraße aan de zuidzijde van het emplacement van station Kranenburg.

Ook hier geldt, dat mede gebaseerd op de opgedane ervaringen met het project 'Fietspad Wylerbaan' de tijd vanaf het ontwerpen van een definitief tracé tot aan de oplevering minstens 4 á 5 jaar bedraagt bij een strakke planning. Hierin is evenwel geen rekening gehouden met termijnen voor eventuele procedures bij de Raad van State. Deze zijn namelijk zeer moeilijk in te schatten. Bovendien is ervan uitgegaan, dat de procedure voor het intrekken van de gesloten verklaring en de procedure tot wijziging van het bestemmingsplan gelijktijdig worden gevoerd. Indien deze procedures na elkaar moeten worden gevolgd, dan zal de totale doorlooptijd zeker met 2 jaar toenemen tot 7 á 9 jaar.

Net als bij alternatief 1, zal de realisatie van dit alternatief niet kunnen plaatsvinden op korte termijn.

Haalbaarheid

Tegen het besluit tot verwijdering van de bij grensovergang Altena-Hettsteeg geplaatste verbodsborden zal met zekerheid bezwaar worden aangetekend. Zoals te lezen in bijlage 11 is het voor de te voeren procedure van groot belang, dat de gemeente heel goed haar besluit motiveert. In het verleden zijn meerdere besluiten, zowel voor de openstelling als de gesloten verklaring, reeds vanwege ontoereikende motivatie door de rechterlijke macht vernietigd.

Zonder een heldere en goede motivatie, inclusief belangenafweging, is het dan ook onwaarschijnlijk, dat het besluit tot het verwijderen van de verbodsborden overeind blijft in de te voeren procedures, welke wellicht tot aan de Raad van State zullen voortduren.

Tegen de noodzakelijke wijziging van het bestemmingsplan zal door de aanwonenden van de Cranenburgsestraat met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid eveneens bezwaar worden gemaakt. Het beoogde plan zal immers afbreuk doen aan hun woongenot door enerzijds een toename van het verkeer en anderzijds een afname van de grootte van hun percelen. Gelet op het feit, dat de aanwonenden van de Cranenburgsestraat in het verleden samen met de milieubewegingen de felste voorstanders waren van een gesloten verklaring van de grensovergang, zullen zij het ook nu zeker niet nalaten om tot aan de Raad van State te procederen. De uitkomst van zo'n procedure is niet op voorhand in te schatten.

De kans dat de voor de verbreding benodigde gronden zonder onteigening kunnen worden verkregen, zal nihil zijn.

Alternatief 2B: Cranenburgsestraat (erftoegangsweg) - Hettsteeg (/ Ladestraße)

- Lengte⁵: 5,85 kilometer, waarvan 3,85 kilometer uitgebouwd
- Geschatte reistijd⁶: 7,8 minuten vanaf het Dorpsplein
4,3 minuten vanaf De Horst
5,4 minuten vanaf kr. Cranenburgsestraat - Hulsbroek
- Maximumsnelheid: 60 km/h
- Beperking in gebruik: Vrachtwagenverkeer niet toegelaten in de kern van Kranenburg
- Concept tracé: Zie tekeningen bijlage 10

Beschrijving

Dit alternatief gaat uit van een openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg, zoals bij alternatief 2A, in combinatie met het geschikt maken van de Cranenburgsestraat voor het in de toekomst te verwachten verkeersaanbod van 2.000 tot 3.000 motorvoertuigen in 2012.

Als het gaat om de capaciteit van een weg, dan wordt deze bepaald door de capaciteit van het wegvak⁷ of door die van de kruispunten. De capaciteit van de huidige Cranenburgsestraat, welke beperkt is tot plusminus 300 motorvoertuigen per etmaal, wordt bepaald door het wegvak. Door de beperkte breedte kunnen passages tussen personenauto's namelijk enkel worden uitgevoerd als deels door de berm wordt gereden. Bij een hogere intensiteit zal dat, gelet op de huidige technische staat van de constructie van rijbaan en berm, leiden tot schade aan die technische constructie, welke op hun beurt kunnen leiden tot gevaarlijke situaties voor fietsers en tot schade aan bijvoorbeeld banden en velgen van voertuigen.

Het 'Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen' (CROW-publicatie 164d) geeft aan dat bij rijbaanbreedtes van 4,50 meter of meer de theoretische capaciteit van een normale weg niet zozeer meer door het wegvak wordt bepaald. Passages zijn dan immers mogelijk op de rijbaan zelf. Bij dergelijke erftoegangswegen bedraagt de capaciteit in de praktijk dan ook zo'n 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal, welke met name wordt bepaald door de aanwezigheid van fietsers en bijvoorbeeld kruispuntplateaus. Zo'n capaciteit is in ieder geval ruim voldoende voor de mogelijk 3.000 motorvoertuigen in 2012.

Ten aanzien van eventuele voorziening voor fietsers geeft het handboek in haar figuren 7-10 en 7.11 de volgende informatie:

1. Als de snelheid van het verkeer (V85) kleiner of gelijk is aan 55 km/h dan is het bij een intensiteit tussen 2.000 en 2.750 motorvoertuigen per etmaal acceptabel als er geen aparte voorzieningen voor fietsers aanwezig zijn;
2. Bij intensiteiten tussen 2.750 en 3.000 motorvoertuigen per etmaal is dan wel wenselijk om een fietsstrook of fietspad te realiseren;
3. Als de snelheid van het verkeer (V85) meer is dan 55 km/h dan is de aanleg van een fietspad wenselijk en wellicht zelfs noodzakelijk;
4. Op de vraag of vrijliggende fietspaden veiliger zijn bij intensiteiten van zo'n 2.140 motorvoertuigen en tot zo'n 500 fietsers per etmaal kan op grond van het intensiteitscriterium geen uitspraak worden gedaan.

5 Gemeten tussen het Dorpsplein in Groesbeek en de Drüllerweg te Kranenburg

6 Berekend tot aan de Drüllerweg te Kranenburg, uitgaande van een snelheid van gemiddeld 40 km/h binnen en 55 km/h buiten de bebouwde kom.

7 Onder capaciteit van een wegvak wordt de capaciteit verstaan van het gedeelte van een weg tussen twee kruispunten in en is afhankelijk van factoren als de breedte van de rijbaan, het aantal rijlopers en bijvoorbeeld ook het type verharding.

Uit de bovenstaande informatie blijkt dat er twee mogelijke inrichtingen als erftoegangsweg zijn voor de Cranenburgsestraat, te weten met of zonder fietsvoorzieningen. In het geval zonder fietsvoorzieningen volstaat een verhardingsbreedte van 4,50 meter. In het geval met fietsvoorzieningen schrijft het handboek een verhardingsbreedte van 5,00 meter voor, bestaande uit een rijloper van 2,50 meter en 2 fietssuggestiestroken (in bijvoorbeeld een rode kleur) van 1,25 meter breed.

Voorwaarde hierbij is dan wel dat de snelheid van het verkeer kleiner of gelijk is aan 55 km/h. Enkel de voor een erftoegangsweg verplichte verlaging van de maximum toegestane snelheid naar 60 km/h is daarbij niet afdoende. Maatregelen, zoals bijvoorbeeld kruispuntplateaus zullen noodzakelijk zijn om de gewenste lagere snelheid fysiek af te dwingen. Deze voorgestane verlaging van de snelheid van het verkeer komt daarbij tegemoet aan de leefbaarheid voor de omwonenden.

Ruimtelijk passen beide inrichtingen binnen het huidig beschikbare profiel van de Cranenburgsestraat.

Procedures

Dit alternatief gaat uit van een wederopenstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg. Tegen het te nemen besluit tot verwijdering van de aanwezige verbodsborden kan bezwaar en beroep worden ingediend. De verwijdering van de 'carterrammer' is slechts een fysieke handeling, welke niet openstaat voor bezwaar en beroep. In bijlage 11 is een korte beschrijving opgenomen van de gevolgde procedure in het verleden met een doorkijk naar de toekomst.

Binnen het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied' is het toegestaan om wijzigingen aan de Cranenburgsestraat door te voeren, mits de totale breedte, inclusief berm, niet meer bedraagt dan 8 meter. De verbreding van de rijbaan tot 4,5 of 5,0 meter past dan ook binnen het vigerende bestemmingsplan.

Aan Duitse zijde behoort een aanpassing van de Hettsteeg ruimtelijk tot de mogelijkheden. Een mogelijk probleempunt hier, is dat bij dergelijke reconstructie Duitse aanwonenden verplicht zijn om mee te betalen in de projectkosten, waarop geen uitzonderingen mogelijk schijnen te zijn. Uiteraard behoort een route over de voormalige Ladestraße, zoals in alternatief 2A, ook hier tot de mogelijkheden. Het is daarbij aan de gemeente Kranenburg om hierin een keuze te maken.

Haalbaarheid

Tegen het besluit tot verwijdering van de bij grensovergang Altena-Hettsteeg geplaatste verbodsborden zal met zekerheid bezwaar worden aangetekend. Zoals te lezen in bijlage 11 is het voor de te voeren procedure van groot belang, dat de gemeente heel goed haar besluit motiveert. In het verleden zijn meerdere besluiten, zowel voor de openstelling als de gesloten verklaring, reeds vanwege ontoereikende motivatie door de rechterlijke macht vernietigd.

Zonder een heldere en goede motivatie, inclusief belangenafweging, is het dan ook onwaarschijnlijk, dat het besluit tot het verwijderen van de verbodsborden overeind blijft in de te voeren procedures, welke wellicht tot aan de Raad van State zullen voortduren.

Afhankelijk van deze procedure zal dit alternatief op middellange termijn realiseerbaar moeten kunnen zijn, waarbij moet worden gerekend op 2 á 3 jaar voor de procedure en de voorbereiding.

Alternatief 0: Wylerbaan – Hauptstrasse – Nimweger Straße

- Lengte⁸: 7,15 kilometer
- Geschatte reistijd⁹: 7,8 minuten vanaf het Dorpsplein
8,0 minuten vanaf De Horst
8,8 minuten vanaf kr. Cranenburgsestraat - Hulsbroek
- Maximumsnelheid: 80 km/h op de Wylerbaan
- Beperking in gebruik: Geen

Beschrijving

Door de afsluiting van het wegvak in de Cranenburgsestraat nabij de grensovergang Altena-Hettsteeg moet het verkeer in de huidige situatie omrijden via de grensovergang in Wyler. In 2007 zal langs de Wylerbaan een vrijliggend fietspad worden gerealiseerd, waardoor deze weg veiliger en optimaal geschikt wordt gemaakt voor de verwerking van het verkeer op deze gebiedsontsluitingsweg. Voorts is in de begroting voor 2006 rekening gehouden met de uitvoering van een onderzoek naar de mogelijkheden om de grensovergang Wylerbaan te verbeteren. Dit omwille van de algehele bereikbaarheid van de gemeente Groesbeek, de overzichtelijkheid ter plaatse, alsmede vanwege een gewenste verbetering van de bereikbaarheid voor vrachtverkeer. De verbetering van de grensovergang Wylerbaan staat daarbij los van de kwestie rond de grensovergang Altena-Hettsteeg.

Procedures

In het kader van de verbinding Groesbeek – Kranenburg zijn er geen relevante procedures voor dit alternatief.

Communicatie

Bij elk alternatief zijn communicatie, overleg en procedures van groot belang. Zoals bestuurlijk afgesproken zal uw besluit worden voorgelegd aan de gemeenteraad van Kranenburg. Een gelijkkluidend besluit van de gemeente Kranenburg is immers een voorwaarde voor het realiseren van een goede grensoverschrijdende verbinding tussen Groesbeek en Kranenburg.

Vervolg bij alternatieven 1 en 2A

Bij deze twee alternatieven speelt de procedure tot wijziging van het bestemmingsplan de belangrijkste rol. Voor het wetslagen van het verkeersbesluit tot het opheffen van de gesloten verklaring nabij de grensovergang Altena-Hettsteeg is het immers van belang, dat reeds duidelijkheid bestaat over de gewenste capaciteitsverbetering van de Cranenburgsestraat. In bijlage 8 en 9 zijn de benodigde procedures tot wijziging van het bestemmingsplan weergegeven, inclusief de verschillende inspraakmomenten. Het is daarbij belangrijk om afhankelijk van de ingebrachte zienswijzen de gemaakte belan-
genafweging te herzien met als doel de plannen eventueel bij te stellen, aan te passen, te verbeteren of misschien eventueel zelfs te annuleren.

8 Gemeten tussen het Dorpsplein in Groesbeek en de Große Straße te Kranenburg

9 Berekend tot aan de Große Straße te Kranenburg, uitgaande van een snelheid van gemiddeld 40 km/h binnen en 70 km/h op het nieuwe traject buiten de bebouwde kom en 55 km/h op de overige wegen buiten de bebouwde kom

Vervolg bij alternatief 2B

Voor alternatief 2B is geen wijziging van het bestemmingsplan nodig. Om de benodigde procedure rond het verkeersbesluit tot het opheffen van de gesloten verklaring nabij de grensovergang Altena-Hettsteeg op de juiste wijze te doorlopen, wordt de volgende volgorde geadviseerd:

1. Als eerste de verbreding van de Cranenburgsestraat financieel vastleggen in de begroting (meerjareninvesteringsplan);
2. Daarna een voorgenomen verkeersbesluit nemen tot het opheffen van de gesloten verklaring nabij de grensovergang Altena-Hettsteeg. In dit besluit moet de gemaakte belangenafweging centraal staan. Na bekendmaking van dit voorgenomen besluit, staat het eenieder open om gedurende enkele weken hun zienswijzen kenbaar te maken;
3. Naar aanleiding van de eventueel ingebrachte zienswijzen zal de belangenafweging moeten worden herzien;
4. Vervolgens zal afhankelijk van de uitkomst van de belangenafweging het daadwerkelijke verkeersbesluit tot het opheffen van de gesloten verklaring kunnen worden genomen. In dit besluit zal de motivatie aangepast en/of aangevuld moeten zijn met een gemeentelijk reactie op de ingebrachte zienswijzen.

Vervolg bij alternatief 0

Indien uw raad besluit om te kiezen voor alternatief 0, dan zal deze keuze moeten worden uitgelegd en verantwoord aan de burgers in zowel Groesbeek als Kranenburg.

Financiële aspecten

In bijlage 12 is voor elk van de alternatieven een globale kostenraming opgenomen. De totale kosten zijn daarbij als volgt:

	<u>Globale geschatte kosten (excl. BTW)</u>
Alternatief 1	€ 1.853.625,-
Alternatief 2A	€ 3.178.750,-
Alternatief 2B	€ 837.375,-
Alternatief 0	Geen extra kosten

Volgens het wegbeheerssysteem zal de Cranenburgsestraat overigens in 2013 toe zijn aan groot onderhoud op basis van een cyclische planning van 1 keer groot onderhoud per 40 jaar.

Advies: belangenafweging

In het verleden is het wegvak vlak voor de grensovergang Altena-Hettsteeg gesloten verklaard voor motorvoertuigen op meer dan 2 wielen, uitgezonderd voertuigen die niet harder kunnen of mogen dan 25 km/h. Dit besluit is in hoofdzaak genomen vanwege enerzijds de bescherming van aanwezige natuurwaarden en anderzijds omwille van de leefbaarheid voor de aanwonenden van de Cranenburgsestraat. Ook heeft daarbij de beperkte breedte en de technische staat van de Cranenburgsestraat een rol gespeeld.

Alternatief 0

Zoals omschreven onder het kopje 'Argumenten' ondervinden niet alleen de potentiële weggebruikers overlast van deze situatie, maar ook de aanwonenden van de wegen, waarover momenteel wordt gereden. Met name voor deze twee partijen is een verbetering van de infrastructuur tussen Groesbeek en Kranenburg gewenst. Maar welk concreet nadeel ondervinden zij nu eigenlijk van de huidige situatie?

- Voor de weggebruikers is het vervelend, dat ze moeten omrijden. Afhankelijk van de herkomst en bestemming gaat het daarbij om meerdere minuten per grensoverschrijdende verplaatsing. De route via Wyler is echter wel comfortabel, dus is het maar de vraag of de weggebruikers daadwerkelijk die mate van overlast ervaren, die een nieuwe, al dan niet heropende route rechtvaardigt;
- Het aantal weggebruikers tussen Groesbeek (inclusief De Horst en Breedeweg) en Kranenburg is, zoals gebleken uit het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag, van destijds (1997) zo'n 600 motorvoertuigen per etmaal in een paar jaar tijd gestegen tot zo'n 2.140 potentiële motorvoertuigen per etmaal nu. Deze voertuigen rijden momenteel over andere wegen en wel met name over de Boersteege, Ketelstraat en Wylerbaan. Destijds zal de spreiding van de 600 motorvoertuigen niet zo'n hele grote stempel hebben gedrukt op de beleving van de verkeersdrukte op die wegen. Nu het echter gaat om ruim 2100 voertuigen is er sprake van een forse oneigenlijke belasting van andere wegen. Voor de omwonenden geeft dat overlast op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Tijdens de voor het fietspad Wylerbaan noodzakelijke bestemmingsplanprocedure zijn bijvoorbeeld reeds vele reacties binnengekomen van aanwonenden van de Wylerbaan over de toegenomen verkeersdrukte, het afgenomen woongenot en de toenemende verkeersonveiligheid.

Zoals de voorspelling aangeeft, zal de verkeersstroom tot 2012 nog verder toenemen, tot mogelijk zelfs 3.000 motorvoertuigen per etmaal. De hierboven geschetste overlast zal dan ook verder toenemen, waarbij het te verwachten is, dat meer en meer aanwonenden van andere wegen zullen gaan klagen over overlast op het gebied van leefbaarheid en verkeersonveiligheid.

Hierbij komt, dat bij dit alternatief niet of nauwelijks adequaat onderhoud aan de Ketelstraat kan worden uitgevoerd, omdat deze weg dan weer aantrekkelijker wordt voor (sluip)verkeer.

Alternatief 1

Waar dit nieuwe tracé ook exact wordt gepland, het tracé zal altijd de Ecologische Verbindingszone kruisen, wellicht zelfs in lengterichting. Deze natuurontwikkelingslijn maakt het procedureel gezien niet alleen moeilijk om het bestemmingsplan te wijzigen en wellicht zelfs onmogelijk. Ook is het nadrukkelijk de vraag in hoeverre het überhaupt wenselijk is voor een groene gemeente, zoals Groesbeek, om nieuw en breed asfalt te projecteren in de natuur, die mede door de gemeente is ontwikkeld.

Alternatief 2 (a en b)

Bij de alternatieven aangaande de Cranenburgsestraat spelen de volgende overwegingen een rol:

- Als de Cranenburgsestraat weer kan worden benut door het verkeer tussen Groesbeek en Kranenburg, dan zal dat ongetwijfeld afbreuk doen aan het woongenot van en aan de leefbaarheid voor de aanwonenden van de Cranenburgsestraat. Maar is hun belang bij het weren van verkeer groter, dan het belang van de aanwonenden van die wegen, die nu overlast ervaren van een oneigenlijke belasting bovenop de toch al toenemende verkeersdrukte?
- Wanneer wordt gezinspeeld op het feit dat de Cranenburgsestraat in zijn huidige vorm niet geschikt is voor de verwerking van grotere stromen verkeer, dan geldt dat eigenlijk ook voor de Boersteege, maar vooral ook voor de Ketelstraat. Technisch gezien zijn deze wegen uiteraard aan te passen voor de verwerking van grotere stromen verkeer. Maar als er dan toch geld wordt geïnvesteerd in het aanpassen van wegen, is het dan niet economisch beter te verantwoorden om geld te investeren in het aanpassen van de kortste route in tijd en afstand?

- Het beschermen van natuurwaarden is belangrijk. Maar zolang er ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden in ons gebied, alsmede over de grens, zullen we ook moeten accepteren dat er grensoverschrijdende verplaatsingen plaatsvinden. Of de infrastructuur is afgestemd op die verplaatsingen, of niet, die verplaatsingen zullen hoe dan ook plaatsvinden. Is het dan niet verstandiger om die verplaatsingen te laten plaatsvinden op de kortste routes, als met het volgende rekening wordt gehouden?
 - De laatste jaren zijn meerdere partijen, waaronder de gemeente, bezig om de diverse losse natuurgebieden duurzaam met elkaar te verbinden, onder andere met als doel om het Bosgoed Nederrijk te verbinden met het Reichswald. Via welk alternatief het verkeer tussen Groesbeek en Kranenburg dan ook rijdt, het komt altijd door of langs de natuur;
 - Het stiltegebied rond de Altena-Hettsteeg bestaat formeel niet. Wellicht wordt in de toekomst een stiltegebied gerealiseerd, die zich dan echter ook uitstrekt over de wegen die in de huidige situatie benut worden, zoals de Boersteeg, Ketelstraat en zelfs de Wylerbaan;
 - Door het toegenomen aantal grensoverschrijdende verplaatsingen zal ook het aantal kilometers wat nu dagelijks wordt omgereden, fors zijn toegenomen. Daarmee ook de uitstoot van schadelijke stoffen, hetgeen niet bevorderlijk kan zijn voor het milieu.

Juist door de significant toegenomen verkeersstroom tussen Groesbeek (inclusief De Horst en Breedeweg) en Kranenburg is het, gelet op het bovenstaande, verstandig om het verkeer weer te leiden over die route, die het kortst in afstand is. Het is daarbij zelfs op 2 manieren mogelijk om de Cranenburgsestraat geschikt te maken voor de verwerking van een grotere stroom verkeer. De voorkeur gaat daarbij uit naar alternatief 2B en wel om de volgende redenen:

- De theoretische capaciteit van alternatief 2A zal hoger zijn dan die van alternatief 2B, maar die van alternatief 2B zal reeds voldoende zijn, ook in de toekomst;
- Om alternatief 2A te realiseren zal het bestemmingsplan moeten worden gewijzigd en zal grond moeten worden aangekocht, hetgeen niet het geval is bij alternatief 2B;
- De lagere toegestane snelheid bij alternatief 2B komt tegemoet aan de leefbaarheid (minder geluidsoverlast) voor de aanwonenden en de verkeersveiligheid blijft gewaarborgd.

Beide alternatieven zijn echter niet bedoeld voor de verwerking van vrachtverkeer. Al is het maar omdat de gemeente Kranenburg geen doorgaand vrachtverkeer wenst in de kern van Kranenburg. Voor vrachtverkeer blijft alternatief 0 dan ook de enige optie. Aangezien het daarbij gaat om vaak gebiedsvreemd verkeer, is het verstandig om de route via Wyler dé gebiedsontsluitingsweg te laten zijn tussen Groesbeek en Kranenburg. Deze route zal daartoe bewegwijzerd zijn.

Uw raad wordt dan ook voorgesteld om:

1. De route route Wylerbaan – Hauptstrasse – Nimweger Straße als dé gebiedsontsluitingsweg aan te wijzen in de relatie tussen Groesbeek en Kranenburg;
2. Voor lokaal verkeer tussen Groesbeek (inclusief De Horst en Breedeweg) en Kranenburg de openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg na te streven en daarbij de Cranenburgsestraat (her)inrichten als een erftoegangsweg.

Wethouder Giesbers neemt in deze overigens een minderheidsstandpunt in: de wethouder is tegen openstelling en wel om de volgende redenen:

1. Verkeersstromen zijn niet te plannen vanachter het bureau, dat regelen de automobilisten zelf wel. De verkeersbewegingen zullen niet voldoende te beperken zijn;

2. Door de visie van Kranenburg (Testfall Kranenburg) komt de openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg in een ander daglicht te staan. Vrees voor enorme toename van het verkeer op de Cranenburgsestraat (toegangsweg bedrijventerrein, toegangsweg vakantiepark). Een en ander zal leiden tot een onaanvaardbare verstoring van het gebiedskarakter en de rust in het gebied.

Burgemeester en wethouders van Groesbeek,

De secretaris,

De burgemeester,

J.W. Looijen

G.E.W. Prick

De raad der gemeente G r o e s b e e k ;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groesbeek van 30 augustus 2005;

overwegende

dat het aantal verplaatsingen tussen Groesbeek (inclusief 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;

dat daardoor andere wegen, dan de kortste in tijd en afstand, oneigenlijk worden belast met forse verkeersstromen, hetgeen bijdraagt aan de overlast voor omwonenden;

dat deze situatie een herziening van het beleid ten aanzien van de grensovergangen rechtvaardigt.

b e s l u i t :

1. De route Wylerbaan – Hauptstrasse – Nimweger Straße als dé gebiedsontsluitingsweg aan te wijzen in de relatie tussen Groesbeek en Kranenburg;
2. Voor lokaal verkeer tussen Groesbeek (inclusief De Horst en Breedeweg) en Kranenburg de openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg na te streven en daarbij het deel van de Cranenburgsestraat tussen de Hulsbroek en de Duitse grens (her)inrichten als een erftoegangsweg.

Voor zover noodzakelijk de begroting overeenkomstig te wijzigen.

Aldus besloten in de openbare vergadering
van de raad der gemeente Groesbeek
op 18 oktober 2005

De raadsgriffier,

De voorzitter,

Bijlage 1:

'Onderzoek verplaatsingsgedrag Groesbeek – Kranenburg'

Bijlage 2:

**Schatting potentieel gebruik aan de hand van
verkeerstellingen bij de grensovergang Wylers**

Schatting potentieel gebruik aan de hand van verkeersstellingen bij de grensovergang Wyler

Door het ontbreken van een rechtstreekse route is het nu niet mogelijk om exacte tellingen te verrichten naar de hoeveelheid verplaatsingen tussen Groesbeek en Kranenburg. Om toch een indicatie te krijgen is de verkeerssituatie rond de grensovergang in Wyler in kaart gebracht. Op de volgende bladzijde zijn hiertoe de resultaten opgenomen van een visuele telling van:

- Het aantal motorvoertuigen in de relatie Groesbeek – Kranenburg;
- Het aantal motorvoertuigen in de relatie Groesbeek – N 325;
- Het aantal motorvoertuigen in de relatie Groesbeek – Berg en Dal.

Gelijktijdig is ook mechanisch geteld op de locaties grensovergang Wyler, Wylerbaan en Oude Kleefsebaan. Deze aantallen motorvoertuigen zijn het resultaat van een combinatie van de verkregen informatie uit de gehouden tellingen en beperkt zich tot de relaties Groesbeek – Kranenburg en Groesbeek – N 325.

Het aantal motorvoertuigen op de voor deze notitie relevante relatie Groesbeek – Kranenburg is visueel geteld op 1.483 stuks in de periode van 07.00 tot 19.00 uur. Aan de hand van de mechanische getelde gegevens is een vermeerdering toegepast richting een etmaalwaarde. In de volgende tabel zijn deze waarden weergegeven.

Relatie	Visueel geteld (07.00 – 19.00)	%	Mechanisch geteld (07.00 – 19.00)	Etmaalwaarde (berekend van %)
Groesbeek – Kranenburg	1.483	42		2.009
Groesbeek – N 325	2.059	58		2.774
Subtotaal t.h.v. grens	3.542	100	3.572 = 74,7 % van etmaal	4.783
Groesbeek – Berg en Dal	634			
Totaal t.h.v. Wylerbaan	4.176			5.632

Tabel 1: Aantal motorvoertuigen op het gemiddelde van twee representatieve werkdagen.

Zoals blijkt uit de bovenstaande tabel bedraagt het aantal motorvoertuigen in de relatie Groesbeek – Kranenburg ongeveer 2.000 per etmaal. De tellingen geven echter geen inzicht in de daadwerkelijke herkomst en bestemming van deze voertuigen. De nodige voorzichtigheid is dan ook geboden bij de interpretatie van deze tellingen. Gemakshalve wordt echter aangenomen, dat in potentie ongeveer 2.000 motorvoertuigen per etmaal een belang hebben bij een gebiedsontsluitingsweg tussen Groesbeek en Kranenburg.

Visuele verkeerstelling op de grensovergang Wyler

Tijd	Kranenburg > Groesbeek	N 325 > Groesbeek	Berg en Dal > Groesbeek	Totalen:
07.00-07.30	32	103	12	147
07.30-08.00	41	109	15	165
08.00-08.30	40	120	22	182
08.30-09.00	55	97	26	178
09.00-09.30	42	71	20	133
09.30-10.00	44	75	19	138
10.00-10.30	49	41	19	109
10.30-11.00	68	69	32	169
11.00-11.30	47	60	18	125
11.30-12.00	57	51	27	135
12.00-12.30	52	56	28	136
12.30-13.00	63	57	27	147
13.00-13.30	64	67	27	158
13.30-14.00	57	65	36	158
14.00-14.30	78	63	33	174
14.30-15.00	70	64	22	156
15.00-15.30	90	71	28	189
15.30-16.00	84	97	32	213
16.00-16.30	86	122	39	247
16.30-17.00	86	155	36	277
17.00-17.30	82	147	34	263
17.30-18.00	80	111	30	221
18.00-18.30	58	107	29	194
18.30-19.00	58	81	23	162
Totalen:	1.483	2.059	634	4.176
T.h.v. grens:	1.483	2.059		3.542
	41,87 %	58,13 %		100 %

Waarde is het gemiddelde van tellingen op dinsdag 29/06 en donderdag 01/07/04.

Verkeer in aantallen motorvoertuigen en in beide richtingen tezamen.

Mechanische verkeerstelling in de relaties Groesbeek – N 325 en Groesbeek – Kranenburg.

2004 Tijdvak	Aantallen voertuigen per tijdvak								
	ma	di	wo	do	vr	za	zo	gem.	gem.
	28 jun	29 jun	30 jun	1 jul	2 jul	3 jul	4 jul	werkdag	weekdag
00:00-01:00 uur	30	36	29	43	39	79	77	40	48
01:00-02:00 uur	10	16	14	7	10	55	54	12	24
02:00-03:00 uur	4	13	4	10	10	30	32	12	15
03:00-04:00 uur	5	10	7	10	5	13	37	10	12
04:00-05:00 uur	19	22	13	13	10	15	18	18	16
05:00-06:00 uur	116	125	110	117	111	35	18	121	90
06:00-07:00 uur	194	204	211	203	185	45	21	204	152
07:00-08:00 uur	282	298	287	273	263	116	53	286	225
08:00-09:00 uur	305	320	324	315	290	175	90	318	260
09:00-10:00 uur	261	273	243	267	278	266	138	270	247
10:00-11:00 uur	237	264	262	282	299	320	205	273	267
11:00-12:00 uur	256	284	273	292	268	334	253	288	280
12:00-13:00 uur	256	276	276	301	305	316	276	289	287
13:00-14:00 uur	264	318	276	292	312	329	276	305	295
14:00-15:00 uur	305	276	293	303	326	331	286	290	303
15:00-16:00 uur	302	297	301	327	329	328	306	312	313
16:00-17:00 uur	322	314	340	346	337	333	279	330	324
17:00-18:00 uur	315	308	315	325	339	280	277	317	308
18:00-19:00 uur	276	298	309	294	289	260	273	296	286
19:00-20:00 uur	243	229	234	255	238	203	219	242	232
20:00-21:00 uur	194	202	184	192	210	195	194	197	196
21:00-22:00 uur	170	152	71	156	156	140	128	154	139
22:00-23:00 uur	131	147	75	111	120	138	84	129	115
23:00-24:00 uur	84	68	110	81	107	123	65	75	91
Totalen	4581	4750	4561	4815	4836	4459	3659	4783	4523
								3572	
Gemiddelde uurwaarden in aantallen voertuigen:									
dag (07-19 uur):	282	294	292	301	303	282	226	298	283
avond (19-23 uur):	185	183	141	179	181	169	156	181	170
nacht (23-07 uur):	58	62	62	61	60	49	40	61	56
Verdeling verkeer in %:									
dag (07-19 uur):	73,80%	74,23%	76,72%	75,12%	75,17%	75,98%	74,12%	74,68%	75,04%
avond (19-23 uur):	16,11%	15,37%	12,37%	14,83%	14,97%	15,16%	17,08%	15,10%	15,07%
nacht (23-07 uur):	10,09%	10,40%	10,92%	10,05%	9,86%	8,86%	8,80%	10,22%	9,89%

Verkeer in beide richtingen tezamen.

Bijlage 3:

Verslag ambtelijk vooroverleg

Vergadering: Ambtelijk vooroverleg met Kranenburg i.v.m. grensovergang
Datum: 6 januari 2004
Aanvang: 14.30 uur
Einde: 15.30 uur
Plaats bespreking: Groesbeek
Aanwezig: Dhr. Meisters (gemeinde Kranenburg)
Dhr. Fleskes (gemeinde Kranenburg)
Dhr. Looijen (gemeente Groesbeek)
Dhr. Kwant (gemeente Groesbeek)
Dhr. Beumer (gemeente Groesbeek)
Afwezig: -
Notulist(e): D. Beumer
Datum volgende bespreking: -
Plaats: -
Kenmerk: RO/VK/SVS/20040002
Opmerkingen: -
Afschrift aan: Aanwezigen
College
Verzonden op:

1. Opening

De heer Looijen opent de vergadering en dankt de heren Fleskes en Meisters voor het op een dergelijke korte termijn aanvaarden van de uitnodiging tot een gesprek over de grensoverschrijdende verbinding tussen Groesbeek en Kranenburg. Een gesprek niet alleen gericht op het al dan niet openstellen van de grensovergang Altena-Hettsteeg, maar breder getrokken naar een visie op een grensoverschrijdende verbinding tussen Groesbeek en Kranenburg. Het centrale doel van dit ambtelijk vooroverleg is het peilen van het standpunt van de gemeente Kranenburg inzake deze kwestie.

2. Historie

De heren Fleskes en Meisters geven een uitgebreid overzicht van de historie van deze kwestie vanuit Duitse zijde. Zo is op kaarten uit 1669 reeds een volwaardige verbindingsweg tussen Kranenburg en Groesbeek ingetekend, te weten de route Cranenburgsestraat – Hettsteeg.

Vanaf 1957 is vanuit Duitse zijde ingezet op openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg als meest directe route tussen Kranenburg en Groesbeek. In 1993 heeft de raad van Kranenburg officieel besloten om openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg na te streven, alsmede om de andere aanwezige grensovergangen aan te duiden als groene grenzen. Deze zouden dan enkel te benutten zijn voor lokaal verkeer, voetgangers, fietsers en ruiters.

In navolging hiervan heeft de gemeente Kranenburg in 1993 een subsidieaanvraag ingediend om met EU-gelden de route via de Hettsteeg uit te bouwen tot een volwaardige weg. Deze 'ausbaukosten' waren als volgt verdeeld: 1 miljoen DM in Duitsland en 1 miljoen DM in Nederland. Deze subsidie werd echter niet gehonoreerd.

Naar aanleiding van het verzoek van omwonenden van de Hettsteeg om de grensovergang te sluiten, is het onderwerp in 1995 opnieuw behandeld in de raad van Kranenburg. Ondanks de klachten van deze omwonenden is toen toch besloten om te streven naar openstelling van deze grensovergang. Op dat moment was de grensovergang bij besluit van de gemeente Groesbeek officieel gesloten voor gemotoriseerd verkeer op meer dan twee wielen, uitgezonderd motorvoertuigen, maar waren geen fysieke maatregelen aanwezig ter wering van het verkeer.

Indien nu vanuit Groesbeekse zijde zou worden ingezet op openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg, dan moet deze kwestie opnieuw worden voorgelegd aan de raad van Kranenburg. Dit aangezien de route via deze grensovergang momenteel door een nieuw aan te leggen woonwijk loopt, hetgeen overlast geeft voor omwonenden en tevens problemen voor met name het vrachtverkeer.

3. Alternatieven

Vanuit Duitse zijde is eigenlijk nooit stil gestaan bij alternatieven voor de grensovergang Altena-Hettsteeg. Als het gaat om alternatieven stelt de gemeente Kranenburg als randvoorwaarde, dat de route verkeerskundig verantwoord moet zijn, een rechtstreekse verbinding moet vormen en weinig overlast geeft voor omwonenden.

1. *Verwijdering carterrammer Altena-Hettsteeg*

In eerste instantie wordt door de heren Fleskes en Meisters aangegeven, dat de gemeente Kranenburg best kan leven met de oude situatie, waarbij de grensovergang is gesloten, maar verkeer aldaar wel wordt gedoogd. Later tijdens de vergadering nuanceert de heer Fleskes deze stelling, door aan te geven dat een overheid een dergelijke situatie niet zou moeten nastreven.

2. *Openstelling Altena-Hettsteeg, inclusief opwaardering Cranenburgsestraat en Hettsteeg*

In zijn algemeenheid wordt de openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg enkel mogelijk geacht als ook de toeleidende wegen worden uitgebouwd tot een volwaardige hoofdverbindingsweg. Voor wat betreft de ruimte zal het waarschijnlijk mogelijk zijn om de Hettsteeg op te waarderen. Men verwacht echter dat de opwaardering van de Hettsteeg ten noorden van de spoorlijn niet zal mogen worden uitgevoerd vanwege een dan te hoge geluidsbelasting op de nieuw aangelegde en toekomstige woonwijk aldaar.

3. *Route via Ketelstraat – Grafwegener Straße – Drüller Weg*

Deze route wordt niet gezien als een gewenst alternatief. Deze route is niet rechtstreeks en de betreffende wegen kennen te veel scherpe bochten om een aantrekkelijke en veilige route te vormen.

4. *Route langs spoorlijn en Richtersgut*

Vanuit Groesbeekse zijde wordt geopperd om een nieuwe weg aan te leggen langs de spoorlijn, grofweg vanaf de Kon. Wilhelminaweg, welke op Duits grondgebied aansluit op Richtersgut. Deze route wordt gezien als een verkeerskundig goed alternatief, welke tevens voor weinig overlast zal zorgen in natuurgebieden, althans op Duits grondgebied en voor omwonenden.

De opwaardering van Richtersgut tot een volwaardige hoofdverbindingsweg past echter niet binnen het vigerende 'Gebiets Entwicklungs Plan (GEP)'. In dit streekplan heeft het gebied, wat begrensd wordt door Richtersgut – de spoorlijn en Kranenburg namelijk de bestemming 'freizeit & erholungsgebiet' (recreatie). Oorspronkelijk was dit gebied bedoeld als afgraving voor grint, waarna een meer met strand zou kunnen worden gerealiseerd. Door de afwezigheid van grint zal dit waarschijnlijk niet doorgaan.

De gemeente Kranenburg is echter niet bereid om deze bestemming op te geven, omdat anders in de toekomst nergens meer ruimte is voor de bestemming 'freizeit & erholungsgebiet'. Wel is er de mogelijkheid om deze bestemming op te schuiven richting de Hettsteeg. Een hoofdverbindingsweg over de Richtersgut zal daardoor wel mogelijk kunnen worden. Het probleem is dan echter dat de spoorlijn dwars door het recreatiegebied loopt en de Deutsche Bahn niet voornemens is om de spoorlijn af te staan.

De heer Meisters is bereid om de raad van Kranenburg te verzoeken een wijziging van het streekplan als voornoemd na te streven. Voor deze wijziging is echter wel een procedure nodig bij de deelstaat regering, welke procedure minstens enkele jaren zal duren alvorens de procedures voor de aanleg van een nieuwe weg langs de spoorlijn kunnen worden opgestart.

5. *Openstelling Altena-Hettsteeg, inclusief opwaardering Cranenburgsestraat en opwaardering / aanleg route Hettsteeg – voormalige Ladestraße am Bahnhof – Drüller Weg - Elsendeich*

Een andere verkeerskundig goede oplossing is de openstelling van de Altena-Hettsteeg, inclusief opwaardering van de Cranenburgsestraat, alsmede een opwaardering van het deel van de Hettsteeg vanaf de grensovergang tot aan de spoorlijn. Vanaf daar zou over het terrein van de voormalige Ladestraße een nieuw stuk weg kunnen worden gerealiseerd welke aansluit op de Drüller Weg. Vanaf de Elsendeich worden dan bestaande hoofdontsluitingswegen benut.

Dit alternatief is aanzienlijk minder belastend voor de nieuwe woonwijk ten noorden van de spoorlijn en wordt daardoor wenselijk geacht. Een mogelijk probleem vormt echter het verkrijgen van eigendom voor het nieuwe stukje weg, welke gronden momenteel in handen zijn van de Deutsche Bahn. De realisatie van deze weg heeft echter een eventuele reactivering van de spoorlijn niet in de weg te staan.

Sluiting

De heer Meisters geeft tot slot aan, dat de gemeente Kranenburg ook bereid is om een dergelijk overleg op bestuurlijk niveau te voeren.

Bijlage 4:

Verslag bestuurlijk overleg

Vergadering: Bestuurlijk overleg met Kranenburg i.v.m. grensovergang
Datum: 17 maart 2004
Aanvang: 09.00 uur
Einde: 10.30 uur
Plaats bespreking: Groesbeek
Aanwezig: Dhr. Meisters (gemeinde Kranenburg)
Dhr. Fleskes (gemeinde Kranenburg)
Dhr. Prick (gemeente Groesbeek)
Dhr. Poelen (gemeente Groesbeek)
Dhr. Beumer (gemeente Groesbeek)
Afwezig: -
Notulist(e): D. Beumer
Datum volgende bespreking: -
Plaats: -
Kenmerk: -
Opmerkingen: -
Afschrift aan: -
Verzonden op: -

1. Opening

De heer Prick opent de vergadering en geeft aan, dat de gemeenteraad van Groesbeek heeft besloten om te laten onderzoeken of er alternatieven zijn voor de huidige situatie rond de grensoverschrijdende verbinding tussen Groesbeek en Kranenburg. Hetzij middels een nieuw tracé, hetzij middels openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg, waarbij dan wel de capaciteit van de Cranenburgsestraat en de Hettsteeg moet worden verbeterd.

2. De Alternatieven

Tijdens het overleg wordt gesproken over de volgende vier alternatieven:

- a. Openstellen grensovergang Altena-Hettsteeg met uitbouw van de Cranenburgsestraat en de Hettsteeg;
- b. Openstellen grensovergang Altena-Hettsteeg met uitbouw van de Cranenburgsestraat en een nieuw stukje tracé over de voormalige Ladestraße;
- c. Uitbouwen van de route over de grensovergang Ketelstraat;
- d. Aanleg van een nieuw tracé op Nederlands grondgebied langs de spoorlijn en op Duits grondgebied langs Richtersgut.

Deze alternatieven zijn ook reeds naar voren gekomen tijdens het ambtelijk vooroverleg.

Ad. A: Cranenburgsestraat – Hettsteeg

Een uitbouw van de Hettsteeg is in die zin mogelijk, dat de openbare ruimte welke in eigendom is van de gemeente Kranenburg breed genoeg is voor de aanleg van een fietspad en een trottoir. Wel wordt verwacht dat de bewoners van de omliggende woonwijk tegen een dergelijk plan zijn. Enerzijds omdat zij liever niet een toename van het verkeer willen en anderzijds omdat het in Duitsland verplicht is, dat 'anlieger' 10% van de kosten voor een reconstructie van een straat en zelfs 50% van die van de aanleg van een fiets- en/of voetpad betalen. Het plan zal openstaan voor inspraak.

In 1994 heeft de raad van Kranenburg echter besloten om wel een openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg na te streven. In 1998 heeft zij dit nog bevestigd. Nu 6 jaar na dato zal de raad van Kranenburg kunnen worden verzocht om aan te geven of dit standpunt nog steeds van kracht is.

Ad. B: Cranenburgsestraat - Ladestraße

Dit alternatief is interessant, aangezien dan de verwachte tegenstand aanzienlijk kleiner zal zijn. Wel zal de Deutsche Bahn een deel van haar terrein moeten afstaan. Dit kan een lastig punt vormen, ondanks het feit dat de benodigde grond niet van belang is voor een eventuele reactivering van de voormalige spoorlijn. De gemeente Kranenburg acht dit alternatief niet onmogelijk en mocht de raad van Groesbeek kiezen voor openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg, dan zal Kranenburg er alles aan willen doen om dit alternatief na te streven.

Ad. C: Ketelstraat – Grafwegener Straße – Drüller Weg

De gemeente Kranenburg ziet dit niet als een alternatief aangezien het geen rechtstreekse route is. Bovendien zouden hoge kosten gemaakt moeten worden om een aantal te scherpe bochten aan te passen voor meer verkeer.

Ad. D: Route langs spoorlijn en Richtersgut

Op Duits grondgebied rust de bestemming 'freizeit & erholungsgebiet' op het gebied direct ten westen van Kranenburg. Een weg zal of langs dit gebied moeten worden geprojecteerd of deze bestemming zal moeten worden gecompenseerd op een andere locatie. Met name dit laatste zal (procedureel) lastig zijn. Dit alternatief is wellicht haalbaar, maar het is onrealistisch om de realisatie snel na te streven. Een plan periode van minstens 10 jaar ligt voor de hand. Het uitbouwen van de 'wirtschaftsweg' Richtersgut zal bovendien gepaard gaan met hoge kosten.

3. Gebiedsontsluitingsweg

Het is voor Groesbeek een randvoorwaarde, dat de verbinding tussen Groesbeek en Kranenburg een gebiedsontsluitingsweg moet worden, welke geschikt is voor alle vormen van verkeer. De gemeente Kranenburg wenst echter geen vrachtverkeer door de kern van Kranenburg te leiden. In de ogen van haar raad zal vrachtverkeer namelijk enkel bespreekbaar zijn op het alternatief via Richtersgut. Vanaf de Hauptstrasse kunnen vrachtwagens immers via de rondweg om Kranenburg heen rijden.

4. Sluiting

Samengevat zijn er een drietal mogelijkheden:

1. Openstellen grensovergang Altena-Hettsteeg zonder aanvullende maatregelen: dit zou relatief snel kunnen worden gerealiseerd, waarbij enkel de raad van Kranenburg zal moeten worden geïnformeerd. Voor Groesbeek is dit echter geen optie, aangezien er dan geen sprake is van een gebiedsontsluitingsweg;

2. Openstellen grensovergang Altena-Hettsteeg in combinatie met de uitbouw van de Kranenburgsestraat en een nieuw stukje weg over de voormalige Ladestraße: dit zou haalbaar kunnen zijn op de langere termijn, maar de gemeente Kranenburg wenst geen vrachtverkeer toe te laten op deze route;
3. Een nieuw tracé langs het spoor en Richtersgut: dit alternatief zou haalbaar kunnen zijn op langere termijn, waarbij het alternatief tevens geschikt zou zijn voor vrachtverkeer.

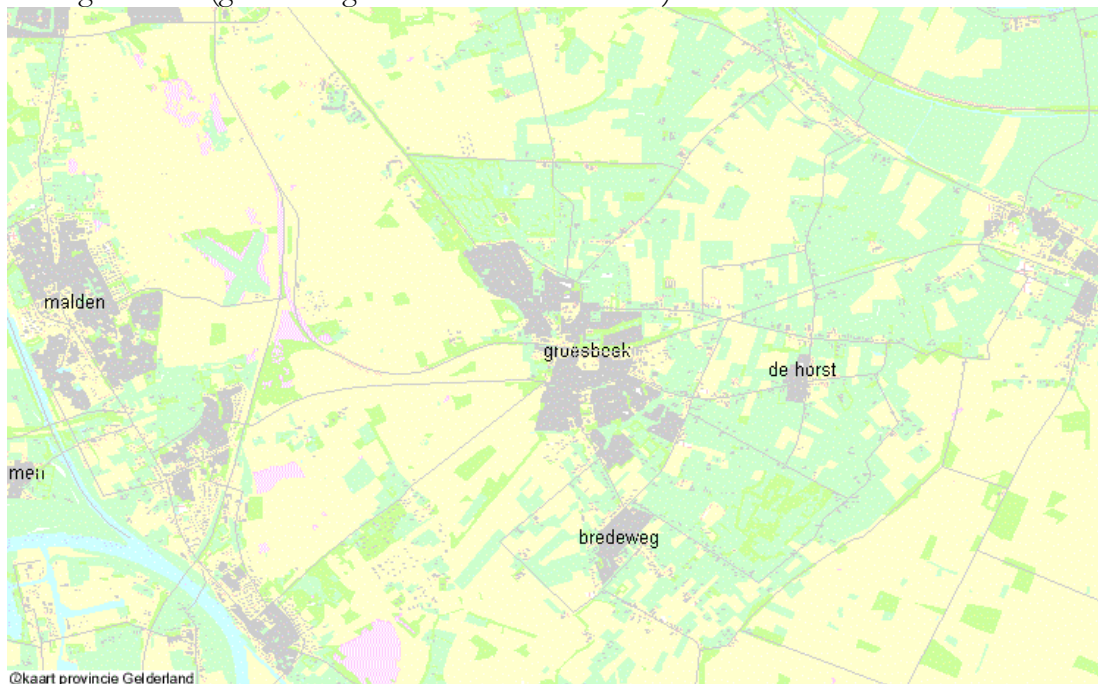
Afgesproken wordt, dat de raad van Groesbeek een keuze zal maken, welke vervolgens zal worden voorgelegd aan de raad van Kranenburg.

Bijlage 5:

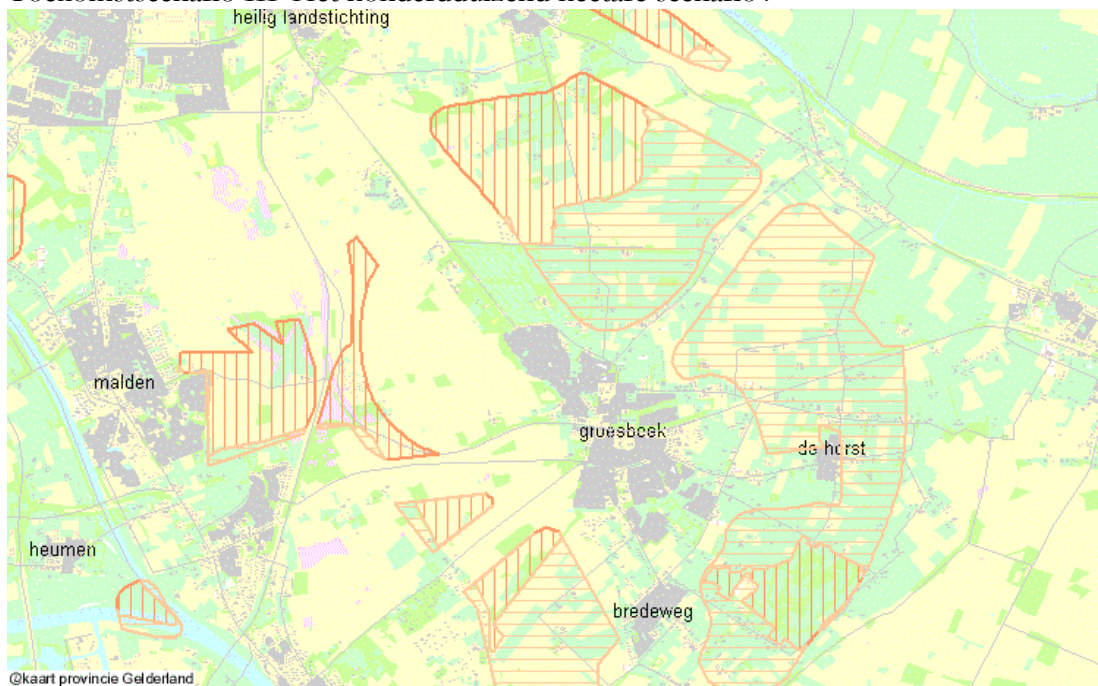
Stiltegebieden

Stiltegebieden (bron: website Provincie Gelderland d.d. juni 2005)

Huidige situatie (geen stiltegebieden rond Groesbeek):



Toekomstscenario III 'Het honderdduizend hectare scenario':



Horizontaal gearceerd: mogelijk stiltegebied
Verticaal gearceerd: EHS binnen zoekgebied

Bijlage 6:

De alternatieven

Bijlage 7:

Tekening alternatief 1

Bijlage 8:

Beschrijving procedures tot wijzing bestemmingsplan

Allereerst wordt ambtelijk een concept voorontwerp bestemmingsplan opgesteld. Dit zal vervolgens aan het college worden voorgelegd en tevens aan de commissie VROM/F. Wanneer er mee wordt ingestemd, al dan niet na verwerking van eventuele opmerkingen van het college of de commissie VROM/F, zal het concept voorontwerp bestemmingsplan officieel in procedure worden gebracht.

Daarbij zal het voorontwerp bestemmingsplan in het kader van de overleg fase naar verschillende instanties worden gestuurd i.v.m. het artikel 10 Bro-overleg, waarna ingekomen overlegreacties en de gemeentelijke conceptreactie hierop weer aan het college zal worden voorgelegd.

Vervolgens wordt het aangepaste ontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegd voor de duur van zes weken, waarbij het mogelijk is voor een ieder om hier tegen zienswijzen in te dienen. Vervolgens zal in het kader van de vaststellingsfase het ontwerp-bestemmingsplan -met de gemeentelijke conceptreactie op de ingebrachte zienswijzen- aan het college, de commissie VROM/F en vervolgens aan de raad worden voorgelegd ter vaststelling.

Daarna zal het vastgestelde bestemmingsplan voor goedkeuring naar Gedeputeerde Staten (GS) gezonden worden, waarbij de mogelijkheid bestaat om bij GS bedenkingen in te dienen (Let op: niet altijd door een ieder!).

Tenslotte is er nog de mogelijkheid (Let op: niet altijd door een ieder!) om tegen het goedkeuringsbesluit van GS beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS) in te stellen.

Het goedgekeurde bestemmingsplan treedt in werking wanneer er geen (of niet tijdig) beroep bij de ABRS wordt ingesteld. Hierna zal de goedkeuring van het bestemmingsplan onherroepelijk zijn, voor zover door GS of de ABRS die goedkeuring er niet geheel of gedeeltelijk aan is onthouden.

Voor zover er goedkeuring is onthouden aan het bestemmingsplan, moet voor de niet-goedgekeurde onderdelen van het bestemmingsplan een correctieve herziening worden opgesteld, een reparatieplan als het ware, dat opnieuw de gehele hiervoor beschreven procedure doorloopt met uitzondering van de inspraak. Daar waar nog geen nieuw bestemmingsplan van toepassing is, omdat het nog niet in werking is getreden of omdat er (deels) goedkeuring aan is onthouden, kan geen start in het veld worden gemaakt met een nieuw tracé tussen Groesbeek en Kranenburg, omdat daarvoor immers de planologische juridische basis ontbreekt.

Een realistische globale proceduretijd voordat het goedgekeurde bestemmingsplan in werking treedt is anderhalf à twee jaar. Met geluk korter, met pech langer. Zie voor een algemeen overzicht van de termijnen WRO ook bijlage 8.

Bijlage 9:

Termijnen WRO bij wijziging bestemmingsplannen

- 1. Overleg art. 10 Bro**
Betreft overleg met instanties, waaronder provincie, politie en waterschap. Niet gebonden aan termijnen. Aan instanties wordt in de regel wel gevraagd om uiterlijk in een nader te noemen week eventuele reacties kenbaar te maken.
- 2. Ter inzage legging ontwerp bestemmingsplan**
Hiervoor geldt een termijn van zes weken. Startdatum is afhankelijk van afronding van de eerste fase, die van inspraak/overleg. In deze tweede fase kunnen (schriftelijk) zienswijzen tegen het ontwerp-bestemmingsplan bij de gemeenteraad worden ingediend.
- 3. Vaststelling bestemmingsplan door de gemeenteraad**
Binnen 8 weken na afloop termijn onder 2 (indien geen zienswijzen worden uitgebracht) respectievelijk 4 maanden (indien wel zienswijzen worden uitgebracht).
- 4. Ter inzage legging vastgesteld bestemmingsplan**
Binnen 4 weken na vaststelling van het bestemmingsplan, gedurende een periode van 6 weken. Binnen deze termijn kunnen bedenkingen tegen het vastgestelde bestemmingsplan bij Gedeputeerde Staten van Gelderland worden ingediend.
- 5. Beslissing omtrent goedkeuring door Gedeputeerde Staten**
Inzending stukken aan Gedeputeerde Staten van Gelderland (GS) binnen 4 weken na vaststelling bestemmingsplan door de gemeenteraad. Termijn beslissing omtrent goedkeuring binnen 6 maanden na afloop termijn onder 4.
- 6. Ter inzage legging gekeurd bestemmingsplan en besluit GS omtrent de goedkeuring**
Binnen 2 weken na bekendmaking door GS van het goedkeuringsbesluit aan de raad voor een periode van 6 weken.
- 7. Beroep tegen het goedkeuringsbesluit van GS bij de Raad van State (RvS)**
Binnen de 6 weken van terinzagelegging van het besluit omtrent goedkeuring en het betreffende bestemmingsplan kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State, en om de inwerkingtreding van de goedkeuring van het bestemmingsplan te schorsen, dient naast het ingestelde beroep nog voorlopige voorziening te worden gevraagd bij de RvS.

Bijlage 10:

Tekeningen alternatieven 2A en 2B

Bijlage 11:

Procedures rond openstellen grensovergang Altena-Hettsteeg

Uitgangspunt:

Op dit moment is ter plaatse van de grensovergang een carterrammer aanwezig. Tevens is een verbodsbord geplaatst (verboden voor motorvoertuigen op twee wielen of meer).

Historie:

Op 15 maart 1994 heeft het toenmalige college met betrekking tot de Cranenburgsestraat het volgende besloten:

- plaatsen nabij de landsgrens van een zogenaamde 'carterrammer', d.w.z. het aanbrengen van een obstakel in het midden van de rijweg alsmede een beperking van de doorrijbreedte, de weg te sluiten voor personenauto's.
- ter aanduiding nabij de afsluiting op de Cranenburgsestraat over te gaan tot plaatsing van verbodsborden.

Tegen dit besluit is bezwaar en beroep aangetekend en uiteindelijk heeft de Afdeling Bestuursrecht-spraak op 20 augustus 2001 een sluitende uitspraak gedaan, namelijk: dat alle na maart 1994 genomen besluiten geen rechtsgeldige werking hebben en dus wordt teruggevallen op het uitgangspunt van 1994, namelijk het plaatsen een verbodsbord ondersteunt door een 'carterrammer'. Het college heeft daarna pas op 17 maart 2003 besloten tot het plaatsen van een 'carterrammer'. Het verbodsbord is al die tijd wel van kracht gebleven. Het plaatsen van een 'carterrammer' is geen maatregel waartegen bezwaar kan worden gemaakt. In artikel 19 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer is namelijk bepaald dat geen verkeersbesluit hoeft te worden genomen indien de betrokken maatregel strekt ter ondersteuning van een verkeersregel of een aldaar geplaatst verkeersteken dat een gebod of verbod inhoudt. Het plaatsen van een 'carterrammer' is dus een fysieke maatregel (feitelijke handeling) waartegen geen bezwaar- en beroepsmogelijkheid open staat. Dit is ook een van de redenen waarom de rechter besloten heeft dat de besluiten genomen na 1994 geen rechtsgeldigheid hebben.

Toekomst:

Om de grensovergang weer open te stellen zal het verbodsbord moeten worden verwijderd. Tegen het besluit tot verwijdering kan bezwaar worden ingediend. De verwachting is dat omwonenden en milieugroeperingen zullen ageren tegen het verwijderen van het verbodsbord. De gemeente zal heel goed moeten kunnen motiveren waarom alsnog besloten wordt tot openstelling omdat anders onbehoorlijk bestuur verweten kan worden. Juridisch gezien zal het erg moeilijk worden om een dusdanige motivering aan de openstelling te geven dat het 'verwijderingsbesluit' niet onderuit gaat bij de rechter.

Volledigheid:

In de uitspraak van 20 augustus 2001 heeft de Afdeling Bestuursrecht-spraak geen uitspraak gedaan over de vraag of het opwaarderen van de Cranenburgsestraat er toe bijdraagt dat de grensovergang opengesteld kan worden. De Afdeling heeft slechts beslist dat het plaatsen van een 'carterrammer' een fysieke handeling is waartegen geen bezwaar mogelijk is en dat het besluit uit 1994, tot het plaatsen van een verbodsbord, onherroepelijk is geworden.

Wel heeft de gemeente tijdens procedures in het verleden de uitspraak gedaan, dat de Cranenburgsestraat vanwege de breedte en de technische staat in de huidige situatie een capaciteit heeft van slechts 300 motorvoertuigen per etmaal. Wanneer de toekomstige verwachting dit aantal overschrijdt, is het wel verstandig en ook geloofwaardig om de breedte van de straat en de technische staat aan te passen aan de te verwachten verkeersstroom.

Bijlage 12:

Globale kostenramingen

Alternatief 1: Nieuw tracé langs spoor – Richtersgut

De kosten voor de realisatie van alternatief 1 worden globaal geschat op:

Subonderdeel			
Ruimtelijke voorbereiding	Intern + extern	€	200.000,-
Grondaankoop op grondgebied NL	15.725 m2	€	78.625,-
1 rotonde		€	120.000,-
Aanleg op Nederlands grondgebied	1.850 m1 á € 450,-	€	832.500,-
Aanleg op Duits grondgebied	1.050 m1 á € 450,-	€	472.500,-
Voorzieningen voor flora en fauna		€	150.000,-
Totaal		€	1.853.625,-

Deze kosten zijn:

- Exclusief verlichting;
- Exclusief voorzieningen t.b.v. een spoorwegovergang.

Bij deze kostenraming is voorts uitgegaan van een grondprijs van € 5,00 per m2 landbouwgrond.

Alternatief 2A: Cranenburgsestraat (gebiedsontsluitingsweg)- Ladestraße

De kosten voor de realisatie van alternatief 2A worden globaal geschat op:

Subonderdeel			
Ruimtelijke voorbereiding	Intern + extern	€	300.000,-
Grondaankoop op grondgebied NL	6.250 m2 á € 35,-	€	218.750,-
	10.000 m2 á € 5,-	€	50.000,-
2 rotondes	á € 120.000,-	€	240.000,-
Aanleg op Nederlands grondgebied	2.500 m1 á € 675,-	€	1.687.500,-
Aanleg op Duits grondgebied	1.350 m1 á € 450,-	€	607.500,-
Voorzieningen voor flora en fauna		€	75.000,-
Totaal		€	3.178.750,-

Bij deze kostenraming is voorts uitgegaan van een grondprijs van € 3,- per m2 landbouwgrond en € 35,- per m2 tuingrond.

Alternatief 2B: Cranenburgsestraat (erftoegangsweg)

De kosten voor de realisatie van alternatief 2B worden globaal geschat op:

Subonderdeel			
Ruimtelijke voorbereiding	Intern + extern	€	200.000,-
Verbreden Cranenburgsestraat tot 5 m	1.500 m1 á € 350,-	€	525.000,-
Aanleg 5 plateaus	á € 20.000,-	€	100.000,-
Slemlaag rode fietssuggestiestroken	1.400 m1 á € 8,84	€	12.375,-
Voorzieningen voor flora en fauna		€	n.v.t.
Totaal		€	837.375,-

In deze kostenraming zijn geen kosten opgenomen voor aanpassingen aan Duitse zijde.

Bijlage 13:

**Ecologische verbindingzone (EVZ) in
het Landschapsontwikkelingsplan (LOP)**

Landschapsonwikkelingsplan

In het Landschapsonwikkelingsplan Groesbeek, Millingen a/d Rijn, Ubbergen staan voor het deelgebied Groesbeek onder andere de projecten 'Groen-blauwe dooradering' en 'Das op het spoor' centraal. Op de hierna gevoegde kaart uit dit plan staan de verschillende deelprojecten ingetekend. Van belang voor deze kwestie zijn de deelprojecten Gg1/Gd en Gd1. Beiden betreffen een forse ecologische verbindingzone en bevinden zich in het gebied tussen Groesbeek en Kranenburg.

Project Gg1/Gd: Ecologische verbindingzone Wylerbaan - Schildbroek

In de Landinrichting Groesbeek zal een ecologische verbindingzone worden aangelegd door het agrarisch gebied tussen de Wylerbaan en de Duitse grens, naar het retentiebekken bij de samenvloeiing van de Groesbeek en de Leigraaf. Het beheer ervan zal waarschijnlijk gedaan gaan worden door de Stichting Landschap Ooijpolder – Groesbeek met geld van het Landschapsfonds. Gedeeltelijk zullen ook wandelpaden deel uitmaken van de ecologische verbindingzone.

De exacte locatie van deze EVZ is vastgelegd in het bestemmingsplan. Een detailafbeelding van de betreffende bestemmingsplankaart is tevens bijgevoegd. In bijlage 6 is deze EVZ op een topografische kaart ingetekend tezamen met de verschillende alternatieven.

Project Gd1: Herinrichting Leigraaf

In het kader van de Landinrichting Groesbeek zal waterbeheer en natuur worden gerealiseerd in een ca. 15 m brede strook langs de Leigraaf. Dit project maakt daarbij deel uit van het project Natuurlandgoed De Leigraaf, welke project het scheppen beelst van mogelijkheden voor waterbeheer in dit gebied, gecombineerd met natuur in natte hooilanden en broekbossen en een ecologische verbindingzone naar de Groesbecker Bach en Kranenburg en zo naar het Kranenburger Bruch en recreatief medegebruik in de vorm van wandelen. Dit gebied heeft dezelfde abiotische omstandigheden als De Bruuk en de natuur kan hier dus zeer belangrijk uitgebreid worden.

Deze EVZ betreft feitelijk de ruimte rondom de watergangen Leigraaf – Groesbecker Bach. Zowel de Cranenburgsestraat, als het eventuele alternatief 1 liggen op ruime afstand van deze watergangen. Geen van deze alternatieven doorkruist dan ook deze EVZ of ligt direct parallel aan deze zone. De realisatie van het 'Natuurlandgoed De Leigraaf' en die van de verbinding tussen Groesbeek en Kranenburg hoeven elkaar dan ook niet te belemmeren.