

Commissie bezwaarschriften Gemeente Groesbeek

Werkgroep Milieubeheer Groesbeek
De heer J. de Valk
Postbus 26
6560 AA GROESBEEK

uw brief: 3 december 2014
zaaknummer hoorzitting: Z-14-19859
documentnummer: UIT-15-30037
behandeld door: Mw. P. Goddijn
doorkiesnummer: 024-3013770
bijlage: nota van heroverweging
onderwerp: Z-14-19748 Uw bezwaren
datum: 21 januari 2015
verzonden: 22 januari 2015

Geachte heer De Valk,

Hierbij deel ik u mede dat u met betrekking tot uw bezwaarschrift van 2 december 2014, ingekomen 3 december 2014, tegen het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Groesbeek van 21 oktober 2014, bekend gemaakt in Staatscourant nummer 31337 van 31 oktober 2014, om de maximum toegestane snelheid op het gedeelte Cranenburgsestraat tussen 200 m ten oosten van het kruispunt met de Boersteeg en de landsgrens zonaal te verlagen naar 30 km/uur door plaatsing van verkeersborden model A01030zb en A0130ze met onderborden "leefgebied uilen" aan weerszijden van betreffend wegvak, als ook ter hoogte van de aansluiting naar de Ketelstraat, inzage kunt krijgen van alle op de zaak betrekking hebbende stukken.

Desgewenst kunnen de stukken (voor zover nog niet in uw bezit) tegen vergoeding van de kosten bij het secretariaat van de Commissie voor de behandeling van bezwaarschriften (tel. 024-3013770), worden opgevraagd.

Inzage van de stukken wordt verleend gedurende het tijdvak van 2 februari 2015 tot en met 9 februari 2015. Op elke werkdag (uitgezonderd vrijdag) kunt u zich daarvoor tussen 9.00 uur en 12.00 uur melden bij de afdeling Bedrijfsvoering / AJZ.

Tot 30 januari 2015 bestaat de gelegenheid nadere schrifturen of bewijsstukken in te brengen, die u voor de behandeling van uw bezwaarschrift dienstig acht.

Op **9 februari 2015 om 21.00 uur** zal de Commissie voor de behandeling van bezwaarschriften in het gemeentehuis van **Groesbeek** een openbare hoorzitting houden tot

Pagina 1 van 2

Het commissiesecretariaat is gevestigd aan:

Dorpsplein 1 te Groesbeek. Postbus 20, 6560 AA Groesbeek.

Telefoon: 024-3013770 of 024-3013769. Fax: 024-3013890. Email: gemeente@groesbeek.nl

het horen van belanghebbenden. Hierbij nodig ik u uit om op genoemd tijdstip te verschijnen en uw standpunt in die zitting mondeling toe te lichten.

U kunt zich aldaar laten vertegenwoordigen door een gemachtigde, die dan wel een schriftelijke door u ondertekende machtiging moet overleggen. Dit geldt niet voor gemachtigden die als advocaat of procureur zijn ingeschreven of waarmee u tezamen verschijnt.

Indien u niet op de hoorzitting aanwezig c.q. vertegenwoordigd zult zijn, verzoek ik u dit aan het secretariaat van de Commissie voor de behandeling van bezwaarschriften mede te delen binnen drie dagen na verzending van deze uitnodiging.

Een kopie van de nota van heroverweging namens burgemeester en wethouders van de gemeente Groesbeek wordt u bijgaand toegezonden.

Vertrouwende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

de Voorzitter van de Commissie voor de behandeling van bezwaarschriften
namens deze,
de secretaris

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P.M.J. Goddijn', with a long horizontal flourish extending to the right.

P.M.J. Goddijn

Commissie voor behandeling van bezwaarschriften
Postbus 20
6560 AA GROESBEEK

Onderwerp: Gevoegd verweerschrift
inzake bezwaren 30
km/uur zone
Cranenburgsestraat

Geachte commissie,

Hierbij ontvangt u van mij namens burgemeester en wethouders van de gemeente Groesbeek het gevoegd verweerschrift inzake de bezwaren tegen het instellen van een 30 km/uur zone op een gedeelte van de Cranenburgsestraat.

1. Het bestreden besluit

Op 21 oktober 2014 heeft ons college besloten om de maximum toegestane snelheid op het gedeelte van de Cranenburgsestraat tussen het 200 meter ten oosten van het kruispunt met de Boersteeg en de landsgrens te verlagen naar 30 km/uur door plaatsing van verkeersborden model C01 uit bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en met onderborden 'leefgebied uilen'.

Tegen dit verkeersbesluit is door meerdere aanwonenden van de Cranenburgsestraat als ook door de Werkgroep Milieubeheer Groesbeek bezwaar gemaakt. De inhoudelijke strekking van de bezwaarschriften is nagenoeg en letterlijk gelijk. Vandaar dat het verweerschrift gevoegd ingaat op het totaal aan bezwaarschriften. Door volgende reclamanten is bezwaar ingediend:

<i>Naam:</i>	<i>Huisnr:</i>	<i>Datum ontvangst:</i>	<i>Zaaknummer:</i>
Dhr. A.M.J. Leijser	180	18-11-2014	Z-14-19192
Dhr. J. Schonhoven	97	18-11-2014	Z-14-19250
Mevr. N. Giesbers	178	19-11-2014	Z-14-19253
Dhr. J.A. Piels	89	19-11-2014	Z-14-19368
Dhr. P. Lamers & mevr. M. Lamers	101	25-11-2014	Z-14-19468
Dhr. P. Duijghuisen & mevr. M. Teunissen	73	28-11-2014	Z-14-19580
ARAG, namens dhr. & mevr. Schreeven – Van der Vaart	83	01-12-2014	Z-14-19630
Dhr. W.J. van Hemmen	176	01-12-2014	Z-14-19632
Dhr. W.G.M. Lamers	81	01-12-2014	Z-14-19650
Dhr. A.A.A. Ebbers	81	01-12-2014	Z-14-19651
Dhr. H.M. Rutten	87	02-12-2014	Z-14-19694
Werkgroep Milieubeheer Groesbeek	-	03-12-2014	Z-14-19748
Dhr. B.G.M. Krebbers	75	03-12-2014	Z-14-19749

2. Andere direct belanghebbenden

Door meerdere aanwonenden van het betreffende wegvak van de Cranenburgsestraat als ook door de Werkgroep Milieubeheer Groesbeek is bezwaar ingesteld. In hoeverre hun belang rechtstreeks betrokken is bij het besluit zal blijken uit het gestelde onder '5. Ontvankelijkheid'.

Andere en in ieder geval direct belanghebbenden bij het verkeersbesluit zijn de verschillende weggebruikers. Het verlagen van de maximum toegestane snelheid vereist van de weggebruiker namelijk een overeenkomstig gereden snelheid. Geen van de reclamanten heeft als weggebruiker bezwaar aangetekend tegen dit verkeersbesluit. Wij concluderen dan ook dat er vanuit de weggebruikers geen bezwaren zijn tegen het verlagen van de maximum toegestane snelheid.

3. Achtergrond bestreden besluit

De gemeenteraden van Kranenburg en Groesbeek willen de onderlinge banden op maatschappelijk, sociaal en economisch vlak verder versterken door verkeer met personenauto's te faciliteren met de route Cranenburgsestraat – Hettsteeg. De argumentatie daartoe is valide en de belangenafweging evenredig getuige de uitspraak van de Raad van State d.d. 12 december 2012. Het verkeersbesluit d.d. 7 juli 2010 om de gesloten verklaring ter hoogte van de landsgrens te wijzigen en de maximum toegestane snelheid te verlagen van 80 naar 60 km/uur is sindsdien onherroepelijk.

Sindsdien wordt gewerkt aan de voorbereiding en uitvoering van het geschikt maken van de Cranenburgsestraat. In dat kader is onder andere nader onderzoek verricht naar de effecten van het besluit op de aanwezige populatie steen- en kerkuilen. Uit dit ecologisch onderzoek 'Uilen en openstelling van de Cranenburgsestraat te Groesbeek' (Royal Haskoning DHV, 11 oktober 2013) is gebleken dat het project in zijn toenmalige vorm mogelijk tot overtreding van de Flora- en faunawet zou kunnen leiden. Door het project aangepast uit te voeren kan met voldoende zekerheid worden gesteld dat het opheffen van de gesloten verklaring voor personenauto's niet tot negatieve effecten op het niveau van de lokale populatie steen- en kerkuilen leidt.

Zo is uit een vergelijking met andere wegen in het bekken van Groesbeek gebleken dat langjarig de populatie steen- en kerkuilen duurzaam in stand kan blijven langs wegen met een normale verkeersintensiteit tot in ieder geval 2.500 motorvoertuigen per etmaal. In ieder geval tot dergelijke intensiteiten zijn de hiaten tussen het verkeer groot genoeg voor het veilig kunnen overvliegen van een weg. Een van de door de ecologen van Royal Haskoning DHV geadviseerde aanpassingen aan het ontwerp en wel om die verkeersintensiteit te borgen betreft het verlagen van maximum toegestane snelheid op het wegvak naar 30 km/uur. Het effect is daarbij tweeledig:

- a) Door de lagere snelheid wordt de weg minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer, waardoor de prognose daalt. Ingenieursbureau Goudappel Coffeng adviseurs mobiliteit hebben geprognoseerd dat de verkeersintensiteit door de lagere snelheid in 2022 neer zal gaan komen op 1.200 a 1.900 motorvoertuigen per etmaal;

- b) Door de lagere snelheid neemt ook de kans op een aanrijding af tot een bijzonder laag niveau. Er is immers meer reactietijd voor zowel de weggebruiker als voor een uil om tijdig een aanrijding af te wenden.

Op 26 september 2013 heeft de gemeenteraad besloten om het uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen voor het realiseren van het aangepaste ontwerp van de Cranenburgsestraat, dus het ontwerp met de verlaging van de snelheid naar 30 km/uur.

Bij brief van 29 november 2013 heeft de Dienst RVO namens de Staatssecretaris van Economische Zaken ons een last onder dwangsom opgelegd ingeval door de gemeente een aanvang wordt gemaakt met de werkzaamheden aan de Cranenburgsestraat en de openstelling daarna zonder vooraf nader aannemelijk te hebben gemaakt dat dit zonder overtredingen van artikel 9 (doden en/of verwonden) van de Flora- en faunawet zal plaatsvinden. Op 5 juni 2014 heeft de Staatssecretaris ons bezwaar van 7 januari 2014 tegen haar last onder dwangsom gedeeltelijk gegrond verklaard en haar besluit van 29 november 2013 herroepen voor zover het ziet op het uitvoeren van de werkzaamheden buiten het broedseizoen.

Zowel de gemeente als de WMG hebben tegen dit besluit beroep ingesteld bij de Rechtbank Gelderland. De hoorzitting staat momenteel gepland op 5 maart 2015.

Gelijktijdig heeft de gemeente er voor gekozen om in ieder geval de werkzaamheden aan de Cranenburgsestraat uit te gaan voeren, conform het raadsbesluit van 26 september 2013. In dat kader is nu ook het bestreden verkeersbesluit genomen om de maximum toegestane snelheid te verlagen naar 30 km/uur. Momenteel wordt het betreffende wegvak aangepast, aangeduid en ingericht voor die maximum toegestane snelheid van 30 km/uur.

4. Bezwaarschriften

Inhoudelijk richten de bezwaren zich op de volgende punten:

- a) Het beschermen van de flora en fauna is geen afwegingscriterium vanuit de Wegenverkeerswet 1994, welke wet niet toe ziet op de bescherming van natuurbelangen. Er is derhalve geen beleidsmatig kader op basis waarvan een 30 km/uur zone kan worden ingesteld;
- b) Het BABW stelt dat een 30 km/uur zone buiten de bebouwde kom mogelijk is, maar het wegvak dient dan wel een verblijfsfunctie te hebben en zodanig te worden ingericht. Het bedoelde wegvak maakt na openstelling van de grensovergang onderdeel uit van de verbindingroute tussen Groesbeek en Kranenburg, waardoor geen sprake is van een wegvak met hoofdzakelijk een verblijfsfunctie en dus kan hier geen 30 km/uur zone komen;
- c) De ingetekende 30 km/uur drempels/plateaus zijn niet vormgegeven conform het handboek verkeersplateaus en de richtlijn verkeersdrempels, ondanks dat de gemeente dit in haar verkeersbesluit wel aangeeft. Dit met als risico dat de politie het 30 km/uur regime niet gaat handhaven en de 30 km/uur zone niet effectief werkt. Goede ondersteunende maatregelen zijn belangrijk, nu ook 3VO uit

onderzoek verspreid over Nederland heeft geconstateerd dat slechts 14% van de motorvoertuigen langzamer reed dan 30 km/uur;

- d) Reclamanten, niet zijnde de WMG, vrezen overlast aangaande geluid en trillingen tegen gevolge van de drempels, zeker nu die niet conform de CROW-richtlijnen worden gerealiseerd.
- e) De gemeente beroept zich niet op een beleidsmatig kader (gemeentelijk verkeers- en vervoersplan) én past niet in het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig nu de gemeente een erftoegangsweg wil gebruiken om een doorgaande verkeersverbinding mogelijk te maken;
- f) De ingetekende wegversmallingen zullen niet effectief zijn, nu het CROW in het ASVV 2004 aangeeft dat versmallingen of as-verspringingen nauwelijks werken tot 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Als de maatregelen niet voldoende afremmen, dan wordt het 30 km/uur regime niet afgedwongen en is derhalve niet effectief;
- g) De gemeente geeft in haar besluit niet aan hoe zij gaat controleren of de verkeersintensiteit onder de 2.500 motorvoertuigen per etmaal blijft en welke maatregelen ze wil nemen, mocht de intensiteit hoger blijken;
- h) Een 30 km/uur zone is geen acceptabele maatregel om de steen- en kerkuil te beschermen. Er blijft immers doorgaand verkeer gebruik maken van de weg wat zorgt voor een aanzienlijke verstoring en het doden van uilen.

5. Ontvankelijkheid

Het verkeersbesluit van 21 oktober 2014 is bekend gemaakt in de Staatscourant op 31 oktober 2014. De bezwaarschriften zijn elk binnen de daarvoor geldende termijn van zes weken ingediend.

De Werkgroep Milieubeheer Groesbeek stelt zich tot het doel het (doen) bewaren en scheppen van een goede verhouding tussen natuur, woon-, werk- en leefmilieu. Uit haar bezwaarschrift blijkt niet op welke wijze haar belang geschaad wordt door het verlagen van de maximum toegestane snelheid van 60 naar 30 km/uur. De lagere maximum snelheid is immers per definitie evident beter voor flora en fauna en daarmee voor de verhouding tussen natuur, woon-, werk- en leefmilieu.

Op bladzijde 3, laatste alinea, van haar bezwaarschrift, beschrijft de WMG waarom zij tegen het creëren van een 30 km/uur zone is. Op de eerste plaats omdat de WMG liever heeft dat wij een ontheffing van de Flora- en faunawet aanvragen, wat in haar optiek noodzakelijk is als de snelheid niet verlaagd wordt. De Flora- en faunawet heeft echter haar eigen toetsingskader; indien er sprake is van een overtreding van de Flora- en faunawet kan een ontheffing worden aangevraagd. Indien er geen sprake is van een overtreding hoeft evident ook geen ontheffing te worden aangevraagd. In casu is de gemeente van mening dat door het totaal aan maatregelen geen sprake is van een overtreding van de Flora- en faunawet en derhalve geen ontheffing hoeft te worden aangevraagd. Het zonder ander inhoudelijk belang tegen willen houden van een onderdeel van dat maatregelenpakket om daarmee een situatie te creëren waarbij de Flora- en faunawet wordt overtreden is niet in het belang van de goede verhouding tussen natuur, woon-, werk- en leefmilieu.

Op de tweede plaats geeft zij aan dat wat haar betreft het niet openstellen van de weg voor doorgaand autoverkeer de beste oplossing is. Haar bezwaren tegen het

gedeeltelijk opheffen van de gesloten verklaring in de Cranenburgsestraat zijn echter al door de Raad van State bij uitspraak van 12 december 2012 verworpen. Gelet op het vorenstaande heeft de WMG geen valide belang bij het houden van de maximum toegestane snelheid op de hogere snelheid van 60 km/uur en is derhalve niet als belanghebbende aan te merken. De WMG dient derhalve niet-ontvankelijk te worden verklaard.

6. Nieuwe feiten en omstandigheden

Momenteel wordt de Cranenburgsestraat aangepast conform de opgestelde plannen. Mede naar aanleiding van de bezwaarschriften is besloten om de plateaus, die volgens bestekstekening een sinusvormige helling met een lengte van 1,75 meter kennen, te voorzien van een sinusvormige helling met een lengte van 1,00 meter. Een en ander conform de tabel en maatvoeringen uit de richtlijn van het CROW, publicatie 244.

Er hebben zich geen andere nieuwe feiten en omstandigheden voorgedaan.

7. Reactie op bezwaren

Vooropgesteld; de Raad van State heeft bij uitspraak van d.d. 12 december 2012 het verkeersbesluit van 7 juli 2010 om de maximum toegestane snelheid te verlagen naar 60 km/uur bevestigd. De belangenafweging gaat nu dan ook over de vraag of het verder verlagen van de maximum toegestane snelheid naar 30 km/uur andere belangen onevenredig schaadt of niet.

Per inhoudelijk punt:

- a) Het is correct dat een wegbeheerder niet verplicht is om in het kader van een verkeersbesluit zeker te stellen dat wordt voldaan aan de verplichtingen die gelden op grond van bijvoorbeeld de Flora- en faunawet. In die zin is een verkeersbesluit geen gebonden beschikking.
Dat betekent echter niet, dat een verkeersbesluit niet mag worden genomen om een diersoort te beschermen. Artikel 2, lid 2, sub a van de Wegenverkeerswet 1994 geeft duidelijk aan, dat de krachtens deze wet gestelde regels kunnen strekken tot het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer. Krachtens artikel 2 van die Wet milieubeheer wordt daarmee de bescherming van het fysieke milieu bedoeld, gezien vanuit het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten etc. In casu het voorkomen van door het verkeer veroorzaakte verkeersslachtoffers onder de soorten steen- en kerkuil.
- b) In de Uitvoeringsvoorschriften BABW wordt in hoofdstuk 2, paragraaf 4, onder 4 geen onderscheid gemaakt tussen de eisen voor het instellen van een zone 30 of een zone 60 op wegen buiten de bebouwde kom; *"Bord A1 (30 km/h binnen en buiten de bebouwde kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom) mag op wegvakken slechts worden toegepast indien wordt voldaan aan de volgende eisen:*
 - *iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie;*
 - *om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar*

nodig aangepast". Getuige ook het feit dat het eerdere verkeersbesluit tot het instellen van een 60 km/uur zone door de Raad van State onherroepelijk is verklaard; de Cranenburgsestraat is en blijft een weg met voornamelijk een verblijfsfunctie.

In de bezwaarschriften wordt geciteerd uit de publicatie ASVV 2004. Voluit heet dit boekwerk 'ASVV 2004, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom'. De Cranenburgsestraat is gelegen buiten de bebouwde kom en derhalve is de ASVV 2004 niet relevant.

Buiten de bebouwde kom vervult een erftoegangsweg zowel een verblijfsfunctie als ontsluiting van woningen en boerderijen, als ook een verkeersfunctie in de ontsluiting van gebieden en zelfs als verbinding tussen kernen. Bij een erftoegangsweg is het ontwerp er echter opgericht om juist de verblijfsfunctie te faciliteren, bijvoorbeeld door met een lagere maximum snelheid van 30 of 60 km/uur het oprijden van de weg vanaf percelen veilig te houden. Indien de wel relevante publicaties worden beschouwd, zoals CROW publicatie 164d 'Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen' blijkt dat in praktijk de verkeersintensiteit op erftoegangswegen kan variëren van enkele honderden tot 5.000 a 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

Op de Cranenburgsestraat worden in 2022 1.200 a 1.900 motorvoertuigen per etmaal verwacht. Dergelijke intensiteiten passen prima bij een erftoegangsweg.

- c) Vooropgesteld mag de gemeente als wegbeheerder er vanuit gaan dat de weggebruiker zich houdt aan de Nederlandse wet, die voorschrijft dat de weggebruiker niet harder mag rijden dan de maximum toegestane snelheid (art 62 RVV 1990).

Ten alle tijden is handhaving van een maximum toegestane snelheid mogelijk mits de aanduiding van die maximum toegestane snelheid voldoet aan de vereisten. Het gaat daarbij enkel en alleen om de bebording die de snelheid aanduidt, in casu de borden A0130zb en A0130ze, welke geplaatst zullen worden aan weerszijden van het bewusté wegvak van de Cranenburgsestraat.

De gemeente richt de Cranenburgsestraat opnieuw in, waarbij diverse snelheidsremmende maatregelen worden getroffen. De verkeersadviseur van de politie Gelderland-Zuid heeft kennis genomen van deze maatregelen, zoals opgenomen op de tekeningen BC1870.0A0 / 3512-106 en 3512 -802, welke ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. De verkeersadviseur heeft daarbij geconcludeerd dat de mix aan maatregelen een goed uitgangspunt is om het wegbeeld in overeenstemming te brengen met de maximum toegestane snelheid van 30 km/uur. Voor de politie zijn er in verband met de juridische handhaafbaarheid geen bezwaren tegen het instellen van een 30 km/uur zone. Daarmee is voldaan aan het vereiste als opgenomen in artikel 24, sub a van het BABW.

Reclamanten stellen dat genoemd ontwerp niet aansluit bij de landelijke CROW-richtlijnen, aangezien de hellingshoek met een lengte van 1,75 meter te lang is voor een verkeersplateau gericht op een passeersnelheid van 30 km/uur, welk plateau volgens de CROW richtlijn 244 een helling van 1,0 meter dient te krijgen. Reclamanten stellen dat de plateaus dan ook enkel zorgen voor een verlaging van de snelheid naar 60 km/uur.

Die stelling strookt echter niet met de tabel die reclamanten zelf bijsluiten. Volgens die tabel zou een plateau met een passeersnelheid van 60 km/uur een helling dienen te hebben van 3,20 meter in plaats van de te realiseren 1,75 meter. De geprojecteerde plateaus zullen dan ook wel degelijk afremmen naar een lagere snelheid dan 60 km/uur en ondersteunen daarmee de maximum toegestane snelheid van 30 km/uur.

De ontwerper (in casu Royal Haskoning DHV) heeft het ontwerp gebaseerd op de maatvoering voor drempels uit CROW richtlijn 172. Terecht stellen reclamanten dat de maatvoering moet worden afgestemd op basis van de richtlijnen voor drempelplateaus zoals opgenomen in CROW richtlijn 244. Zoals beschreven onder punt 6 'Nieuwe feiten en omstandigheden' zal bij de uitvoering het ontwerp op dit punt worden aangepast en zal de hellingshoek worden gewijzigd in een helling van 1,0 meter lang sinusvormig overeenkomstig drempels met een V85 passeersnelheid van 30 km/uur.

Wel wordt opgemerkt dat ook in dit opzicht een verkeersbesluit geen gebonden beschikking is; het is niet verplicht om de weg zo in te richten dat een hogere snelheid fysiek onmogelijk is. Als wegbeheerder wordt gezocht naar een goed evenwicht tussen enerzijds een acceptabele snelheidsverlaging die de maximum toegestane snelheid ondersteunt en anderzijds het voorkomen van teveel hinder voor passerend verkeer, zoals landbouwvoertuigen. Vanuit dat uitgangspunt is het betreffende ontwerp opgesteld en, getuige het advies, goedgekeurd door de verkeersadviseur van de politie Gelderland-Zuid.

De gemeente wijst er verder op dat zij als wegbeheerder ten alle tijden de mogelijkheid heeft om als feitelijke handeling de inrichting van haar weg in die zin te wijzigen dat snelheidsremmende maatregelen kunnen worden weggehaald, toegevoegd of aangepast qua bijvoorbeeld de hellingshoek, mocht dit nodig zijn vanuit functioneel oogpunt.

In de bezwaarschriften citeren reclamanten verder een onderzoek van 3VO, waaruit blijkt dat slechts 14% van de motorvoertuigen bij onderzochte wegen langzamer reed dan 30 km/uur. Enkel dit getal zegt niet veel over de snelheidsverdeling en het effect van het instellen van een 30 km/uur zone. Zo laten reclamanten na om uit hetzelfde onderzoek te citeren dat maar liefst 85% van het verkeer op die wegen wel langzamer reed dan 45 km/uur. Per saldo aanzienlijke reductie van de snelheid ten opzichte van de huidige maximum toegestane snelheid van 80 km/uur. Bovendien is de inrichting van de weg en andere omstandigheden buiten beschouwing gelaten.

- d) Strikt genomen is de Wet Geluidhinder niet van toepassing op 30 km/uur zones. In praktijk zal door de verlaging van de maximum toegestane snelheid van 60 km/uur naar 30 km/uur het geluid enerzijds afnemen door lager geluid van de motoren en anderzijds weer enigszins toenemen door het optrekken na passage van een drempelplateau. Per saldo zal geen geluidsoverlast te verwachten zijn.

Voor trillingshinder geldt dat in CROW publicatie 244 indicatieve minimum afstanden zijn opgenomen om trillingshinder door zwaar verkeer te voorkomen. Bij verkeerplateaus met een passeersnelheid van 30 km/uur is die afstand 10 a 15 meter naar gelang de stijfheid van de ondergrond. De panden langs de Cranenburgsestraat liggen op grotere afstand van de plateaudrempels. Trillingen worden daarmee voorkomen.

- e) Het bewuste deel van de Cranenburgsestraat is door het gemeentebestuur gecategoriseerd als een erftoegangsweg. Dit is vastgelegd in het Verkeersafwikkelingsplan uit 1999. Sindsdien is er geen aanleiding geweest om de categorisering van dit deel van de Cranenburgsestraat te herzien. De formele categorisering is derhalve nog steeds die van erftoegangsweg. Naar landelijk verkeersbeleid mag daarbij een snelheidsregime van 30 of 60 km/uur worden ingesteld. Zie verder het gestelde onder b).
- f) Ook ten aanzien van de ingetekende wegversmallingen met asverspringing wordt ten onrechte geciteerd uit het 'ASVV 2004, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom'. Verder wordt verwezen naar het algemene gestelde onder c).
- g) Een verkeersbesluit is geen gebonden beschikking; het is verplicht om het te dienen belang te beschrijven, maar het is niet vereist om daaraan ook een monitoringsparagraaf te koppelen.

Overigens heeft de gemeente als wegbeheerder alle mogelijkheden en apparatuur in eigen beheer om zowel verkeersintensiteiten als werkelijk gereden snelheden te meten. Verder beschikt de gemeente als wegbeheerder over een scala aan maatregelen om verkeersintensiteiten en –snelheden te beïnvloeden, waaronder bewegwijzering en de inrichting van haar wegen. Verder kan het Openbaar Ministerie handhavend optreden tegen snelheidsovertredingen.

- h) Aan het verkeersbesluit ligt het onderzoeksrapport 'Uilen en openstelling van de Cranenburgsestraat te Groesbeek, Royal Haskoning DHV' ten grondslag. Dit onderzoeksrapport is opgesteld door bij de Flora- en faunawet erkende ecologen. Zij concluderen dat een 30 km/uur zone wel degelijk een acceptabele maatregel is om de steen- en kerkuil te beschermen. Zij baseren hun conclusie op enerzijds de beschikbare theorie (literatuurstudie naar wetenschappelijke onderzoeken naar faunaverkeersslachtoffers waaruit blijkt dat een wezenlijke reductie van het aantal slachtoffers pas optreedt beneden de 60 km/uur) en anderzijds op een vergelijking van praktijksituaties langs de andere wegen in het bekken van Groesbeek.

In optiek van reclamanten is een 30 km/uur zone geen acceptabele maatregel om de steen- en kerkuilen te beschermen. Hun stelling dat door doorgaand verkeer sprake is en blijft van een aanzienlijke verstoring en het doden van uilen wordt door reclamanten niet nader onderbouwd met enig wetenschappelijk onderzoek naar causaliteit tussen de geprognoseerde hoeveelheid verkeer en verstoring en/of mortaliteiten onder uilen. Verder blijkt ook niet uit de bezwaarschriften waarom het alternatief, namelijk een maximum toegestane snelheid van 60 km/uur beter is ter bescherming van de steen- en kerkuil.

Daar komt bij dat de door de ecologen geadviseerde maatregelen allen in lijn zijn met de soortenstandaarden voor de steek- en kerkuil zoals uitgegeven door het Ministerie van Economische Zaken (als beschermheer van de Flora- en faunawet). Daaronder ook de maatregel 'beperken van de snelheid van het verkeer', waarbij wordt benadrukt dat 30 km/uur de laagst mogelijke toegestane maximum snelheid is op wegen buiten de bebouwde kom en daarmee de verst gaande maatregel op dit vlak.

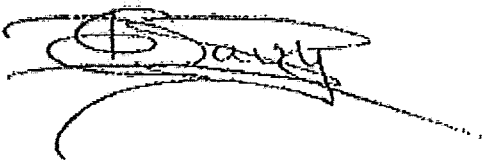
8. Conclusie

De verlaging van de maximum toegestane snelheid van 60 naar 30 km/uur is blijkens ecologisch onderzoek een goede maatregel om de soorten steen- en kerkuil te beschermen. Het is ons toegestaan die snelheid te verlagen. Uit de bezwaren blijken geen belangen die zwaarder wegen en pleiten voor behoud van een 60 km/uur zone. Het instellen van een 30 km/uur zone is dan ook niet onevenredig.

Gelet op het vorenstaande dienen de bezwaarschriften ongegrond te worden verklaard. Dit met uitzondering van het bezwaarschrift van de WMG, zij dienen niet-ontvankelijk verklaard te worden.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H.G. Beumer', with a long horizontal flourish extending to the right.

H.G. Beumer