

Aan: College van Burgemeester en Wethouders van Groesbeek,
Postbus 20, 6560 AA Groesbeek

Betreft: bezwaar tegen ontwerp-verkeersbesluit betreffende
openstelling grensovergang Altena-Hettsteeg voor doorgaand autoverkeer

Groesbeek, 1 maart 2007

Geacht College,

Hierbij geven wij u onze inspraakreactie op het ontwerp-verkeersbesluit over de openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg voor doorgaand autoverkeer. In onze brief van 26 januari 2006 zijn reeds een aantal punten genoemd, die u als zienswijze beschouwt op het ontwerp verkeersbesluit. Met dit schrijven geven wij nieuwe punten/aanvullingen op onze voornoemde brief.

Geschiedenis

De Cranenburgsestraat-Hettsteeg is volgens u de historische verbindingsweg tussen Groesbeek en Kranenburg. Dit geldt echter uitsluitend voor het langzame verkeer en niet voor autoverkeer. Voor autoverkeer tussen Groesbeek en Kranenburg is de route via de Wylerbaan en de grensovergang Kranenburg-Wyler de historische verbindingsweg. Het gedeelte van de Cranenburgsestraat waar we het hier over hebben was een zandweggetje en is pas rond 1977 verhard t.b.v. de bereikbaarheid van de aanliggende panden en percelen.

In 1992 begon met het in werking treden van het Verdrag van Schengen het getouwtrek over de 'groene grensovergang' Altena-Hetsteeg. Er valt bij deze grensovergang vijftien jaar later geen feestelijk jubileum te vieren, want de gemeente Groesbeek is al die tijd in gebreke gebleven bij het vinden van een bevredigende oplossing. Dat daarbij nu nog stééds het argument wordt gebruikt dat 'Schengen' betekent dat alle grensovergangen open moeten is een gotspe. Het Verdrag van Schengen heeft betrekking op het afschaffen of verminderen van formaliteiten, o.a. aan de grenzen van de lidstaten. Het verdrag betekent niet dat daarmee een rustige weg in een natuurrijke omgeving voor doorgaand autoverkeer geopend moet worden.

In het laatste verkeersonderzoek dat in deze grensstreek is gedaan (het Groene Grenzenonderzoek van 1997) is de conclusie dat doorgaand autoverkeer via de route Cranenburgsestraat-Hettsteeg onnodig en ongewenst is.

Het onderzoek verplaatsingsgedrag Groesbeek-Kranenburg

Dit onderzoek achten wij niet betrouwbaar. Zo stelt u dat ten opzichte van 1994 het aantal motorvoertuigen per etmaal, dat in potentie van de route Cranenburgsestraat-Hettsteeg gebruik zou willen maken, significant is toegenomen. Deze bewering maakt u echter niet hard, het betreft slechts een indicatieve berekening. Tellingen over de eventuele toename van grensoverschrijdend autoverkeer ontbreken, evenals een aanduiding over hoe die verspreid is over de verschillende grensovergangen (c.q. hoe die verspreiding zou veranderen bij openstelling van de grensovergang Altena-Hetsteeg).

Wel vermeldt het rapport dat een kwart (25%) van de mensen de grensovergang Cranenburgsestraat zou zijn gepasseerd per auto; dat kán helemaal niet want er lag op het moment van het onderzoek een carterrammer, die alleen met een beperkt aantal voertuigen kan worden overschreden. Voorts is het onderzoek onvolledig. Niet alle plaatsen waar men de grens kan passeren worden genoemd. Zo is de doorsteek Lagewald-Hauptstrasse niet als mogelijkheid in het onderzoek betrokken. In het Groene Grenzenonderzoek werd hier een doorsteek geadviseerd. Ook de grensovergangen bij Grafwegen zijn niet in het onderzoek betrokken.

Op pagina 12 van het onderzoek verplaatsingsgedrag Groesbeek-Kranenburg staat vermeld dat bij de uiteindelijke afweging het verplaatsingsgedrag slechts één van de aspecten is. "Er is dus bijvoorbeeld niet gekeken naar zaken als de verkeersaspecten, mogelijke overlast, milieu-effecten, bouwprognoses en financiële aspecten."

Toegenomen binding

U spreekt van een sterk toegenomen binding tussen de beide grensstreken. Dit zou een argument moeten zijn om de grensovergang Altena-Hettsteeg te openen. Dat men in een ander land wil wonen is prima, maar dat is nog geen reden om een gesloten route te openen. Dit wist men ook al toen men ging verhuizen.

Spreiding verkeer

U beweert dat er over de doorgaande autoroute via Cranenburgsestraat-Hettsteeg op dit moment ca. 2000 tot 2500 auto's per etmaal zullen gaan rijden. Hierdoor zouden andere grensovergangen worden ontlast. U noemt dit spreiding. Dit betekent echter geen spreiding maar een **verplaatsing** van het verkeer van de historische autoroute naar Kranenburg (via de grensovergang Kranenburg-Wyler) naar de groene grensovergang Cranenburgsestraat-Hettsteeg.

Er is een goede en veilige autoverbinding naar Kranenburg te weten de Wylerbaan. Nergens is aangetoond dat deze brede weg niet geschikt is om het verkeer tussen Groesbeek en Kranenburg, ook in de toekomst, te kunnen verwerken. De weg wordt zelfs nog veiliger door de aanleg van vrijliggende fietspaden.

De afstand van het centrum van Kranenburg naar het centrum van Groesbeek is via Cranenburgsestraat-Hettsteeg maar 1200 meter korter dan via de historische autoverbinding Kranenburg-Wyler. In tijd is het verschil vrijwel nihil.

Alternatieven

Volgens de gemeente klagen aanwonenden van andere grenswegen over de substantiële toename van de hoeveelheid verkeer en daarmee ook van de overlast die met het verkeer gepaard gaat op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Die toename van het verkeer is niet aangetoond. Bovendien kan die (eventuele) toename nooit het gevolg zijn van de autovrije grensovergang Altena-Hettsteeg. Deze overgang is namelijk officieel nooit open geweest voor autoverkeer. Het verkeersbesluit daartoe is tot in hoogste instantie vernietigd. Wel is er een periode geweest dat automobilisten passeerden doordat de gemeente geen afdoende maatregelen had genomen om dat te voorkomen.

U stelt dat het niet eenvoudig was om de Ketelstraat te verbreden vanwege de langs deze weg aanwezige bomen. Ook langs de Cranenburgsestraat staan bomen en het is technisch

onmogelijk om deze straat tot 5,00 meter te verbreden zonder hier ernstige schade toe te brengen aan de bomen, of ze te moeten kappen. U gebruikt nu onterecht de Ketelstraat en Bredeweg als argument voor een heropening van de grensovergang Altena-Hettsteeg. Immers, u zegt dat het verlagen van de hoeveelheid verkeer een duurzame oplossing is voor het voorkomen van schade aan de verharding en de bermen van beide wegen. U vergeet te vermelden dat deze schade zich grotendeels zal voordoen aan de Cranenburgsestraat met name door de toename van het verkeer.

De situatie bij Ketelstraat is ontstaan door de laksheid van de gemeente. Deze overgang is sinds mensenheugenis afgesloten voor autoverkeer. De fysieke afsluitingen werden steeds gesloopt door eigenmachtig optredende burgers. Op een gegeven moment heeft de gemeente Groesbeek het erbij laten zitten en de afsluitingen niet meer teruggeplaatst. Sindsdien rijdt autoverkeer over dit weggedeelte zonder dat hier enig (voor beroep vatbaar) besluit aan ten grondslag ligt. De gemeente kan de afdeling gemeentewerken onmiddellijk opdracht geven om de gesloopte fysieke afsluitingen bij de Ketelstraat nu eindelijk eens terug te plaatsen. Het is onterecht dat u deze illegale situatie aangrijpt om het onderhavige ontwerp-verkeersbesluit Cranenburgsestraat-Hettsteeg te onderbouwen.

Inrichting Cranenburgsestraat

U zegt dat door het aanpassen van de Cranenburgsestraat, het opheffen van de geslotenverklaring voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen en het verwijderen van de carterammer de grensovergang Altena-Hettsteeg weer bruikbaar wordt voor paard en wagens. Hiermee baseert u de noodzaak van een dergelijke grootschalige ingreep op deze weg op enkele paarden en wagens in plaats van de veiligheid van fietsers en voetgangers wanneer er weer auto's zouden gaan rijden. Dit is wel een erg onevenwichtige afweging, die in geen enkele verhouding staat tot de kosten van de reconstructie.

Natuurwaarden

Het besluit van 15 maart 1994 is mede genomen in het belang van de bescherming van het natuurgebied ter plaatse. Ook in uw besluit van 1997 vindt u het gebied erg belangrijk. "Alhoewel er in juridische zin geen sprake is van een stiltegebied, heeft het gebied zich ontwikkeld tot een stil gebied" en "Aangezien stilte in Nederland een steeds schaarser goed wordt, hebben wij er bij de heroverweging van het bestreden besluit voor gekozen om dit schaarse goed te behouden. Voorts ligt het gebied in de directe nabijheid van natuurgebieden, zoals De Bruuk en het Reichswald. Toename van het verkeer in de nabijheid van die natuurgebieden vormt dan ook een belasting voor deze gebieden. Om die reden moet doorgaand gemotoriseerd verkeer geweerd worden". Nu beweert u weer het tegenovergestelde! U gebruikt de natuurwaarden voor of tegen wanneer het u goed uitkomt. Op deze manier komt u wel erg ongelooftwaardig over!

U erkent dat de geplande ecologische verbindingzone van groot belang is voor flora en fauna, waaronder de das. Reeds tijdens het nemen van het verkeersbesluit in 1994 was u ook reeds bekend dat deze verbindingzone de Boersteeg en de Wylerbaan zou doorkruisen. Wanneer de grensovergang Altena-Hettsteeg zou worden geopend ontstaat er dus een nieuwe doorkruising van de verbindingzone. Dit druist in tegen het streven van gemeenten en provincie om natuurgebieden te ontsnipperen.

Verder is het grondgebied van de gemeente onderdeel van een nationaal landschap. Hierbinnen is sprake van een hoge natuurkwaliteit met name gekoppeld aan het netwerk van gebiedseigen landschapselementen, slootkanten en watergangen. Door natuurgebieden met elkaar te verbinden, leefgebieden van planten- en diersoorten in stand te houden en de landschappelijke en recreatieve kwaliteit van nationale landschappen te behouden en vergroten zijn versterking en beheer van deze netwerken

noodzakelijk. Een opening van de grensovergang Altena-Hettsteeg past dus ook niet in een nationaal landschap.

U sluit het gedeelte over de natuurwaarden af met de conclusie, dat het in gebruik nemen van de Cranenburgsestraat een betere oplossing voor de verschillende natuurwaarden is dan het aanleggen van een nieuwe route of het aanpassen van de huidige situatie op de grensovergangen Ketelstraat en Bredeweg. Zoals eerder vermeld is een heropening van de grensovergang Altena-Hettsteeg niet nodig omdat er al een goede ontsluiting ligt namelijk de Wylerbaan. De Ketelstraat is al bijna geheel aangepast en ook de Bredeweg behoeft geen verdere aanpassing. Door de situatie te laten zoals hij nu is (dus gesloten houden van de grensovergang Altena-Hettsteeg) houdt u de natuurwaarden juist in stand.

Het gebied ter plaatse komt in het toekomstscenario III voor als mogelijk stiltegebied, evenals het omringende gebied. Het openstellen van de grensovergang staat hier haaks op.

Leefbaarheid

U beweert, dat er bij opheffing van de geslotenverklaring in de Cranenburgsestraat, gelet op het verwachte verkeersaanbod in de toekomst, geen overschrijding van de geluidsnormen en de luchtkwaliteit wordt verwacht. Dat kan zo zijn, ongetwijfeld zal er wel een toename van het verkeer komen. Dit betekent automatisch meer hinder, meer geluidsoverlast, meer onveiligheid en meer fijnstof voor de bewoners van de Cranenburgsestraat.

Lokaal verkeer

In de paragraaf over lokaal verkeer zegt u dat de eventuele andere route(s) enkel voor lokaal verkeer geschikt zijn. Door een eventuele openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg zal er zeker verkeer van buiten Groesbeek worden aangetrokken om snel deze grensovergang naar Duitsland te kiezen. Hoe denkt de gemeente dit verkeer tegen te houden?

Veiligheid

De algehele verkeersdruk in het gebied zal toenemen. Automobilisten uit Groesbeek-Zuid en -Centrum zullen ook van de nieuwe autoroute via Cranenburgsestraat-Hettsteeg gebruik gaan maken. Deze route wordt nu veel door fietsers gebruikt als veilige en rustige verbinding tussen Groesbeek, de Horst en Kranenburg. De onveiligheid zal met name voor schoolkinderen toenemen.

Kosten

Bij de paragraaf kosten wordt gesproken over de aanleg van een nieuwe weg, de kosten worden geschat op € 1.853.625,- Over welke nieuwe weg gaat het hier eigenlijk?

Het kostenplaatje aan de Duitse kant is buiten beschouwing gelaten. In het bestuurlijk overleg met Kranenburg i.v.m. de grensovergang dd. 17 maart 2004 wordt vermeld dat het in Duitsland gebruikelijk 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. Dit zal de besluitvorming ernstig gaan vertragen.

Visie grensgebied

Wij dringen erop aan een totale visie te ontwikkelen voor het hele grensgebied inzake natuur, landschap, infrastructuur (denk ook aan milieuvriendelijk treinverkeer), recreatie

e.d. alvorens weer ad hoc een besluit te nemen over de grensovergang Altena-Hettsteeg. Voor het wegverkeer is daarbij het Groene Grenzenplan nog steeds een bruikbaar uitgangspunt.

Tot zover onze opmerkingen naar aanleiding van het verkeersbesluit. U heeft al aangegeven dat onze brief van 26 januari 2006 ook als een zienswijze op het ontwerp verkeersbesluit zal worden meegenomen. Hierin hebben wij ook reeds deels verwoord wat onze mening over dit besluit is. Het moge duidelijk zijn dat wij tegen de openstelling van de grensovergang Altena-Hettsteeg voor doorgaand autoverkeer zijn. We vinden uw verkeersbesluit getuigen van willekeur en in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.

Indien gewenst willen wij onze zienswijze graag toelichten.

Met vriendelijke groet,

Mw. J. van der Vegt
voorzitter **Werkgroep Milieubeheer Groesbeek**

Mede namens:

Fietsersbond
Gelderse Milieufederatie
IVN Rijk van Nijmegen
Milieudefensie Nijmegen
stichting Das en Boom
Werkgroep de Groene Grens/Arbeitsgruppe die grüne Grenze
Werkgroep Milieubeheer voor het stadsgewest Nijmegen