

1. INLEIDING.....	3
2. BESTAANDE SITUATIE.....	4
2.1. Beschrijving plangebied en de directe omgeving.....	4
2.2. Vigerend beleid.....	6
3. HET TRACÉ.....	12
3.1. De aanleiding.....	12
3.2. Opzet.....	13
4. PLANOLOGISCHE AANVAARDBAARHEID.....	15
4.1. Ruimtelijke en verkeerskundige aanvaardbaarheid.....	15
4.2. Het maatschappelijk belang.....	16
4.3. Milieuhygiënische en ecologische aanvaardbaarheid.....	17
4.4. Waterhuishoudkundige aanvaardbaarheid.....	18
4.5. Archeologische waarden.....	18
5. EXPLOITATIE.....	20
6. JURIDISCHE REGELING.....	21
7. INSPRAAK EN VOOROVERLEG.....	23
8. VASTSTELLING.....	24

1. INLEIDING

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op de aan de noordzijde van de kern Groesbeek gelegen gebiedsontsluitingsweg.

Het plangebied heeft een lengte van ruim 3 km en loopt vanuit de kernrand min of meer in noordoostelijke richting. Voor de ligging van het plangebied in groter verband wordt verwezen naar de bijgevoegde overzichtstekening.

Met dit bestemmingsplan wordt primair beoogd een planologische regeling te scheppen voor de doortrekking van het reeds bestaande vrijliggende tweerichtingen-fietspad dat loopt tussen enerzijds de Wylerbaan en anderzijds de Camping “de Oude Molen” tot en met het perceel Wylerbaan huisnummer 6. De doortrekking van het fietstracé zet zich door aan de oostzijde van de Wylerbaan tot het agrarische bedrijf (pluimvee) huisnummer 30. Hier gaat de Wylerbaan in de bocht over in de Oude Kleefsebaan. In het verlengde van de Wylerbaan wordt het fietspad doorgetrokken tot aan de Rijksgrens en sluit in Duitsland aan op de het tweerichtingenfietspad dat loopt langs de Hauptstrasse.

In dat kader heeft overleg plaatsgevonden met de gemeente Kranenburg daar o.a. de berm die langs het fietspad Hauptstrasse loopt tot het grondgebied behoort van de gemeente Kranenburg. In het overleg werd er van Duitse zijde in principe toegezegd medewerking te verlenen om de beoogde aansluiting mogelijk te maken, nader overleg hierover volgt.

Daarnaast biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid om op twee plaatsen de rijbaan van de Wylerbaan aan te passen c.q. te verleggen, te weten:

- de aansluiting in de bocht Nieuweweg / Molenweg (T-kruising);
- de wegas ter hoogte van de Waldgraaf.

Teneinde tot een duidelijk samenhangend geheel te komen zijn het bestaande fietspad en het te handhaven rijbaangedeelte van de Wylerbaan, dat evenwijdig loopt aan het bestaande en het geprojecteerde fietstracé, eveneens in het plan meegenomen.

In de volgende hoofdstukken zal nader worden ingegaan op de bestaande toestand (gebiedsbeschrijving & vigerend beleid), de aanleiding tot en opzet van het gekozen tracé, de planologische aanvaardbaarheid, de exploitatie, de juridische regeling en de inspraak en vooroverleg. Afgesloten wordt met het hoofdstuk vaststelling.

2. BESTAANDE SITUATIE

 Tekstvak: T-kruising

2.1. Beschrijving plangebied en de directe omgeving

In dit hoofdstuk wordt een beschouwing gegeven van het plangebied en de directe omgeving, zoals deze zijn waargenomen in augustus 2003. De bijgevoegde foto's ondersteunen het geschetste beeld. De beschrijving van het plangebied vangt aan in de bocht Nieuweweg / Molenweg (T-kruising met de Wylerbaan) en eindigt op de Hauptstrasse in Duitsland.

 Tekstvak: begin fietspad / entree camping

De Nieuweweg en de Molenweg zijn voorzien van gescheiden voet/fietspaden aan beide zijden van de rijbaan (circa 7,50 meter breed).

De Wylerbaan (circa 6 meter breed asfalt) is gelegen in een fraai landelijk enigszins glooiend gebied en vormt een directe verbinding tussen de kern Groesbeek en de grensovergang (middels de Oude

Kleefsebaan) naar Duitsland (o.a. Wyler, Kranenburg en Kleve).

 Tekstvak: camping / fietspad / talud / Wylerbaan

De eerste circa 350 meter van de Wylerbaan ligt binnen de bebouwde kom van de kern Groesbeek; voor beide zijden van de weg geldt hier een parkeerverbod. Vervolgens krijgt de Wylerbaan de status van een voorrangsweg (maximaal 80 km per uur) waar een wegsleepregeling van kracht is.

 Tekstvak: Wylerbaan entree museum

Naast het gebruikelijke woon-/werkverkeer (inclusief scholieren) betreft een deel van de fietsers bezoekers van het Bevrijdingsmuseum, de camping "de Oude Molen", het terras van de horecagelegenheid 'De Oude Molen' en de manege "De Vossenheuvel". Een andere groep verkeersdeelnemers die (gedeeltelijk) gebruik maakt van deze fietsroute betreft recreanten die op zoek zijn naar een sfeervolle, rustige landelijke

fietsomgeving. Het gebruik door deze doelgroep, waarbij het accent op senioren ligt, neemt steeds meer toe. Ook wordt de Wylerbaan gebruikt door recreanten op de racefiets.

 Tekstvak: mutatie verharding fietspad

Tijdens de inventarisatie bleek dat als een auto een fietser inhaalt deze onvermijdelijk op de andere weghelft komt mede i.v.m. het smalle wegprofiel. Voor de fietsers (soms twee naast elkaar) is er dan ook sprake van een gevaarlijke situatie, er is praktisch geen manoeuvreerruimte om te corrigeren. Deze onveilige situatie wordt nog eens versterkt door het ontbreken van markeringen voor het medegebruik van de rijbaan door fietsers; er is sprake van een onoverzichtelijke c.q. verkeersgevaarlijke situatie.

Nabij de bocht Nieuweweg / Wylerbaan bevindt zich aan de Nieuweweg een bushalte en aan de Wylerbaan een detailhandel in kleding (American Stock) met eigen parkeergelegenheid.

In de andere bocht Wylerbaan / Molenweg bevindt zich een hotel / café / restaurant 'De Oude Molen' met een buitenterras. Daarnaast ligt het terrein van de camping "De Oude Molen". Overigens zijn dit twee afzonderlijke ondernemingen.

 Tekstvak: aantakking fietspad / Wylerbaan

Min of meer ter hoogte van de entree van de camping begint het vrijliggende tweerichtingen-fietspad (ook in gebruik door voetgangers) dat loopt tussen de berm aan de Wylerbaan enerzijds en de camping anderzijds. Bij het begin van het fietspad loopt de naastliggende rijbaan al iets omlaag, terwijl het fietspad zelf het eerste gedeelte min of meer vlak blijft lopen; de berm heeft hier de vorm van een talud.

Het fietspad vervolgt langs het parkeerterrein van het Nationaal Bevrijdingsmuseum 1944 – 1945 en takt na huisnummer 6 aan op de Wylerbaan. Het eerste gedeelte van het fietspad (ongeveer tot met het parkeerterrein van het museum) bestaat uit stoeptegels en gaat vervolgens over in asfalt.

 Tekstvak: Wylerbaan “fietsers oversteken”

Opvallend was dat lang niet alle fietsers gebruik maken van het fietspad, maar dat een redelijk deel de rijbaan verkoos. Daar zijn mogelijk meerdere redenen voor: er is sprake van een min of meer onduidelijke situatie (begin fietspad oogt in eerste instantie als een parkeerterrein), het materiaalgebruik (stoeptegels, deze worden bij voorkeur gemeden door de racefietsers) en het feit dat het geplaatste verkeersbord “fietspad” de status heeft van een “onverplicht fietspad”.

 Tekstvak: bocht Wylerbaan / Oude Kleefsebaan

Op de Wylerbaan takken vier verharde wegen aan, dit zijn T-kruisingen. Het betreft Kamp, Derdebaan en Waldgraaf aan de westzijde en vervolgens aan de oostzijde de Lagewald.

 Tekstvak: strookgrond t.b.v. aanleg fietspad

Na de

aansluiting van het fietspad op de rijbaan (aan de andere zijde van de rijbaan gemarkeerd met een verkeersbord “fietsers oversteken”) wordt de Wylerbaan aan de beide zijden direct geflankeerd door een berm (wisselend verhard, onverhard en/of sloot), en percelen afgewisseld met o.a. woonbebouwing, enkele bedrijven (zowel agrarisch als niet agrarisch), een horecagelegenheid (incidenteel geopend) in de hoek Derdebaan / Wylerbaan en aansluitend een manege. Voor het overige bestaat het agrarische gebied uit weiland of akkerbouw.

De meeste bebouwing bevindt zich aan de westzijde van de Wylerbaan met name de woonbebouwing, enigszins geconcentreerd om en nabij de Kamp.

Over de Wylerbaan lopen twee recreatieve routes via de Lagewald richting de rijksgrens: de Reichswaldroute en de Via Romanaroute.

 Tekstvak: fietspad Hauptstrasse

Vanaf de Lagewald gaat de Wylerbaan (einde voorrangsweg) in de bocht over in de Oude Kleefsebaan. De strook grond die min of meer in het verlengde van de Wylerbaan gesitueerd is (tussen de Wylerbaan huisnummer 30 en Hauptstrasse huisnummer 63 beide agrarische bedrijven) zal worden gebruikt ten behoeve van de doortrekking van het fietstracé, ligt braak en behoort tot het grondgebied van de gemeente Groesbeek.

2.2. Vigerend beleid

2.2.1. Rijksbeleid

1. Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig (1997)

De besluitvorming over realisatie van Duurzaam Veilig vindt plaats in twee fasen. De eerste fase bestaat uit de realisatie van een samenhangend pakket van snel uitvoerbare maatregelen inzake infrastructuur en educatie, een programma van flankerende maatregelen, alsmede uit de voorbereiding van de besluitvorming over de tweede fase van de uitvoering van Duurzaam Veilig. De eerste fase is in principe in 2002 afgesloten. De tweede fase wordt momenteel voorzichtig opgestart.

Vanuit het Duurzaam Veilig-principe worden drie veiligheidsprincipes voor het gebruik van infrastructuur gehanteerd, waardoor de kans op fouten door verkeersdeelnemers wordt verkleind. Deze zijn:

- functioneel gebruik: voorkomen van onbedoeld gebruik van de infrastructuur;
- homogeen gebruik: voorkom grote verschillen in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden;
- voorspelbaarheid gebruik: voorkom onzekerheid of verwarring bij verkeersdeelnemers.

Deze principes worden gediend door het categoriseren van wegen: het benoemen van de functie (stromen, ontsluiten, erftoegang), het samenstellen van een samenhangend netwerk, het waar nodig aanpassen van de vormgeving, het beïnvloeden van de routekeuze.

Voor doorgaande wegen met een maximum snelheid van 50 km per uur geldt dat conflictsituaties zoveel mogelijk moeten worden vermeden. Vooral fietsers moeten worden beschermd, waar mogelijk door afzonderlijke fietsstroken of – routes, eventueel ongelijkvloerse kruisingen. Waar langzaam- en snelverkeer mengen, zijn fysieke maatregelen nodig om snelheid te remmen, bijvoorbeeld door middel van rotondes.

Voor regionale wegen buiten de bebouwde kom, wordt eveneens tot fysieke scheiding van het verkeer overgegaan. In principe moeten langs alle belangrijke regionale wegen vrijliggende fietspaden komen.

2. Nationaal verkeers- en vervoersplan 2001-2020

De hoofddoelstelling van het Nationaal verkeers- en vervoerplan is dat aan iedereen een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoerssysteem wordt geboden, waarbij de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit van de samenleving als geheel. Dit is vervolgens vertaald in doelen voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Het beleid moet leiden tot een vermindering van nadelige effecten van de mobiliteitsgroei.

Het fietsbeleid is erop gericht om de kwaliteit van de fietsvoorzieningen te verbeteren, vooral de stallingen en de doorgaande routes zijn daarbij van belang. Daarmee wordt getracht het gebruik van de fiets als efficiënt en milieuvriendelijk alternatief voor korte ritten in combinatie met het openbaar vervoer te bevorderen.



Wylersbaan / aantakking Kamp



Wylersbaan / aantakking Derdebaan

2.2.2. Provinciaal en regionaal beleid

1. Provinciaal Streekplan

In het Streekplan Gelderland 1996 is het plangebied aangewezen als landelijk gebied C. Binnen deze gebiedsdifferentiatie is landbouw de belangrijkste functie. Ontwikkelingen in de landbouw en van andere functies dienen zodanig te worden vormgegeven of gesitueerd dat het karakteristieke landschap en de cultuurhistorische en archeologische waarden worden behouden.

Volgens het toeristisch recreatieve profiel wordt aan het plangebied de functie "extensief natuur" toegekend. Voor het toeristisch recreatieve profiel geldt verder dat het streekplan insteeft op het oplossen van bestaande knelpunten in de fiets- en wandelroutes en het verder verbeteren van dit toeristisch recreatieve netwerk.

2. Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 1998-2002

In het eerste Provinciaal Verkeer en Vervoerplan neemt de provincie als taak op zich om te zorgen voor een verbetering van de 'objectieve en subjectieve' veiligheid. Dat wil zeggen: minder verkeersslachtoffers en een groter gevoel van veiligheid onder de fietsers. Dit onder meer door voorlichting, advisering, stimulering en het uitvoeren van projecten. Zo is in het Uitvoeringsprogramma "Fiets 2000-2003" aangegeven welke projecten de provincie Gelderland de komende jaren wil uitvoeren op het gebied van nieuwe infrastructuur, reconstructie en onderhoud en overige, niet-infrastructurele maatregelen.

Momenteel wordt door de provincie de laatste hand gelegd aan het tweede Provinciaal Verkeer en Vervoersplan. Duidelijk is dat de provincie nog nadrukkelijker de rol van de fiets in het verkeer wil bevorderen. Zo geldt als uitgangspunt in de door het College van Gedeputeerde Staten vastgestelde beleidsrapportage "Fiets" dat er in Gelderland meer gebruik moet worden gemaakt van de fiets als hoofdvervoermiddel voor ritjes tot 7,5 kilometer. In de rapportage staan diverse maatregelen vermeld die ervoor moeten zorgen dat het fietsgebruik wordt gestimuleerd. Om mensen ertoe aan te zetten meer gebruik te maken van de fiets als vervoermiddel is een goed netwerk van fietspaden en -verbindingen noodzakelijk, waarbij ook de relatie met het openbaar vervoer van belang is. Uiteindelijk moet het hele pakket aan maatregelen er onder andere voor zorgen dat in 2010 het aantal fietskilometers in Gelderland is toegenomen met 25% vergeleken met 1991. De veiligheid van fietsers moet zijn toegenomen en er moeten veel meer mensen met de fiets naar het station gaan.

3. KAN Structuurplan 1995 - 2015

In het Structuurplan van het Knooppunt Arnhem – Nijmegen is het plangebied aangewezen als regionale wegen (N-wegen) binnen de regionale gebruiksruimte landelijk gebied. In het kader van het vervoersbeleid wordt in de Structuurvisie onder meer gestreefd naar het stimuleren van het fietsgebruik voor afstanden van minder dan 8 kilometer en bij verspreide autoritten. Om dit te bewerkstelligen, wordt ingezet op de realisering van een samenhangend utilitair en recreatief fietsnetwerk en vergroting van het aantal rivieroverschrijdende verbindingen.

4. KAN Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (1995)

In het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan van het KAN wordt op het punt van verkeersveiligheid gekozen voor drie sporen:

- het strategisch spoor: hier wordt uitgegaan van het uitwerken van de Duurzaam Veilig-filosofie;
- het sanerende spoor: aanpakken van directe veiligheidsknelpunten en het ontlasten/aanpassen van een aantal wegen die niet geschikt zijn voor de huidige verkeersbelasting;
- het beleidsondersteunende spoor: het zichtbaar maken van de effecten van varianten binnen verkeers- en vervoerbeleid alsmede kwalitatieve advisering.

Als onderdeel van het Regionaal Verkeers- en vervoerplan is het Facetplan fiets opgenomen. Dit plan voorziet zowel in lokale fietsnetwerken als in een regionaal fietsnetwerk. Binnen de bebouwde kom moet het netwerk van fietsers directer en fijnmaziger worden dan het autonetwerk. De fiets wordt als concurrerend hoofdtransportmiddel beschouwd voor afstanden tot 8 kilometer. Het gaat daarbij om verplaatsingen binnen centrale steden, tussen de centrale steden en de nabijgelegen kernen en tussen regionale kernen onderling. Aan het netwerk worden kwaliteitseisen verbonden met betrekking tot voorrang van fietsroutes, comfort, veiligheid, afwikkeling (capaciteit) en stallingsvoorzieningen.



Wylerbaan / aantakking Waldgraaf

2.2.3. Gemeentelijk beleid

1. Bestemmingsplan

Voor het plangebied vigeren een vijftal bestemmingsplannen, te weten:

- voor het overgrote deel van de gronden het “Bestemmingsplan Buitengebied”, door de gemeenteraad op 27 januari 2000 vastgesteld, zoals dat is goedgekeurd bij besluit van Gedeputeerde Staten van Gelderland van 5 september 2000 en bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 30 oktober 2002 alsmede bij heroverwegingsbesluit van Gedeputeerde Staten van Gelderland op 9 december 2003. Momenteel is voor het buitengebied een herziening ex artikel 30 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in voorbereiding. In het bestemmingsplan Buitengebied zijn aan de betreffende gronden zijn de volgende bestemmingen toegekend:
 - ✓ Agrarisch gebied, met de nadere aanduidingen “open gebied” en “boomgaard” (artikel 4);
 - ✓ Burgerwoningen (artikel 10);
 - ✓ Verkeersdoeleinden (artikel 15).

Voorts is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van het aanleggen van een fietspad binnen een afstand van 25 meter uit het hart van de Wylerbaan. Toegestaan is in dat geval een aan één zijde van de weg gelegen in twee richtingen berijdbaar fietspad (maximale breedte 3,5 meter) dan wel een aan beide zijden van de weg gelegen éénrichtingsfietspad (maximale breedte 2 meter per pad). Andere voorwaarden zijn dat de verkeersveiligheid niet mag worden aangetast en dat de op de plankaart aangegeven kwetsbare landschapselementen niet mogen worden aangetast. Indien de aanleg mocht leiden tot aantasting van de aanwezige natuurwaarden, dan dient elders binnen het plangebied een voldoende kwantitatieve compensatie van de verloren gegane natuurwaarden plaats te vinden.

In het bestemmingsplan zijn aan de gronden waarop de voorliggende herziening betrekking heeft, geen bijzondere natuurwaarden toegekend, noch zijn er te beschermen landschapselementen aanwezig.

- het “Bestemmingsplan Zevenheuvelenweg”, voor de T-kruising. Dit bestemmingsplan is door de gemeenteraad vastgesteld op 29 december 1983 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 26 juni 1984. Aan de betreffende gronden is de volgende bestemming toegekend:
 - ✓ Verkeersdoeleinden (artikel 3).
- het “Bestemmingsplan Bevrijdingsmuseum”, voor het gedeelte langs het bevrijdingsmuseum. Dit bestemmingsplan is door de gemeenteraad vastgesteld op 26 januari 1984 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 15 april 1985. Aan de betreffende gronden is de volgende bestemming toegekend:
 - ✓ Museumterrein (artikel 3).
- het “Bestemmingsplan De Oude Molen”, voor het gedeelte ter hoogte van de camping. Dit bestemmingsplan is door de gemeenteraad vastgesteld op 15 juli 1976 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 21 september 1977. Aan de betreffende gronden is de volgende bestemming toegekend:
 - ✓ Agrarische doeleinden (artikel 6).
- het “Bestemmingsplan De Oude Molen herziening 1989”, voor het gedeelte ter hoogte van de camping. Dit bestemmingsplan is door de gemeenteraad vastgesteld op 22 februari 1990 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 3 mei 1990. Aan de betreffende gronden is de volgende bestemming toegekend:
 - ✓ Tenten- en caravanterrein (artikel 3).

2. Gemeentelijk verkeersveiligheidsplan

In december 1999 heeft de gemeenteraad het verkeersveiligheidsplan vastgesteld. In dat plan is het gemeentelijk beleid ten aanzien van verkeer en vervoer beschreven.

De Wylerbaan is opgenomen in het "wensbeeld gemotoriseerd verkeer". Dit houdt in, dat deze weg daarmee de functie heeft gekregen van gebiedsontsluitingsweg. Op een dergelijke weg staat een veilige en vlotte doorstroming van (doorgaand) verkeer centraal. Deze keuze is ingegeven door de snelle verbinding met de N 325 Kleve - Nijmegen -

Waalbrug, welke vanuit leefbaarheidsredenen de voorkeur heeft boven de alternatieven door Berg en Dal en Nijmegen. Bovendien komt de Wylerbaan nadrukkelijk voor in het "wensbeeld fietsnetwerk" door de aanwezige toeristische routes en het feitelijk gebruik voor onder andere het schoolverkeer. Bij de aanleg van het fietspad zal het recreatieve karakter verder toenemen, aangezien het fietspad mede bedoeld is voor bijvoorbeeld skeelers en skaters (ingevolge het RVV 1990 is hun plaats op de weg bepaald als op het fietspad). Hiertoe zal het fietspad worden aangelegd in asfalt.

Gelet op beide functies wordt in het verkeersveiligheidsplan uitgegaan van toepassing van de Duurzaam Veilig-richtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen. Eén van deze richtlijnen voorziet in de realisatie van een vrijliggend fietspad, zoals omschreven in het bijbehorende actieprogramma. Met nadruk wordt daarbij ingezet op een vrijliggend fietspad, aangezien het uit veiligheidsoverwegingen wenselijk is om conflicten tussen weggebruikers met een groot verschil in massa en richting te voorkomen, niet alleen bij kruisingen maar ook op de wegvakken. Door de fysieke scheiding tussen het wegdek en het fietspad biedt een vrijliggend fietspad daartoe een betere garantie, dan aanliggende fietsstroken.

3. HET TRACÉ

3.1. De aanleiding

In aanvulling op hetgeen reeds in paragraaf 2.2.3 bij het gemeentelijk beleid is aangegeven, kan hier nog het volgende naar voren worden gebracht.

Sinds het openstellen van de grensovergang bij Wyler is de hoeveelheid verkeer over de Wylerbaan verdrievoudigd tot circa 8.444 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag in 2002. De hoeveelheid vrachtverkeer is te verwaarlozen en bestaat enkel uit bestemmingsverkeer, hetgeen te verklaren is aangezien de grensovergang bij Wyler niet geschikt is voor vrachtverkeer.

Als evenwel, naar verwachting, in de toekomst de grensovergang bij Wyler geschikt wordt gemaakt voor vrachtverkeer, dan zal de hoeveelheid verkeer op de Wylerbaan verder toenemen. De Wylerbaan zal in dat geval namelijk gaan dienen als één van de hoofdontsluitingswegen van Groesbeek en daarbij ook als zodanig in de bewegwijzering worden opgenomen.

De Wylerbaan is in zijn huidige opzet echter niet geschikt om die nieuwe rol op zich te nemen. Door de menging van verkeersdeelnemers is de kans op onveilige situaties bepaald niet ondenkbaar en die zal alleen maar toenemen bij een grotere participatie van het vrachtverkeer. In dat geval zal namelijk een grotere verscheidenheid in massa tussen de verkeersdeelnemers intreden: vrachtwagen – fietsers/wandelaars.

Uit metingen blijkt dat de gemiddelde snelheid op de Wylerbaan ongeveer 72 km per uur bedraagt. In de periode 1996 tot en met 1998 hebben zo'n 12 ongevallen plaatsgevonden met gemotoriseerd verkeer. Er zijn geen ongevallen bekend waarbij fietsers of voetgangers betrokken zijn.

De omgeving van de Wylerbaan, het buitengebied, nodigt op zichzelf uit tot recreatief fietsverkeer. De Wylerbaan zelf is daar momenteel niet aantrekkelijk voor. Door de aanleg van het fietspad zal dit veranderen en er is dan ook een toename van het fietsverkeer te verwachten.

In het nationale verkeersbeleid behoort het voorkomen van ongevallen reeds jaren tot de speerpunten. In dat kader wordt onder meer gestreefd naar het scheiden van de diverse verkeersstromen.

Een en ander heeft ertoe geleid dat de gemeente ertoe heeft besloten om tot de aanleg van een vrijliggend fietspad over te gaan. Dit beleidsuitgangspunt heeft zij neergelegd in het gemeentelijk verkeersveiligheidsplan (zie eerder 2.2.2.).

3.2. Opzet

Het tracé bestaat uit twee onderdelen, namelijk het wegtracé sec en het vrijliggende fietspadtracé. Beide zullen hierna worden besproken.

3.2.1. De weg

De Wylerbaan zal in de nieuwe opzet grotendeels op dezelfde plaats blijven liggen. Wel zal de gehele weg in de toekomst worden voorzien van een nieuwe geluiddempende asfaltlaag. De breedte van de weg bedraagt conform de bestaande situatie grotendeels circa 6 meter, met dien verstande dat ter hoogte van de panden Wylerbaan huisnummers 10 en 10a, 16 en 22 de bestaande breedte wordt vergroot tot 6,60 meter.

Voorts vinden er twee wezenlijke aanpassingen plaats.

De eerste betreft de verlegging van de kruising van de Wylerbaan / Nieuweweg / Molenweg. De kruising wordt nu zodanig ingericht dat de aantakking van de wegen duidelijker in de wegprofielen wordt gemarkeerd; tevens worden alle fietspaden gescheiden van de rijbanen. Hierdoor wordt de verkeersveiligheid vergroot.

De tweede betreft het verleggen van de rijbaan ter hoogte van de Waldgraaf. De verlegging vindt in westelijke richting plaats. Hierdoor komt de weg verder van de hier aanwezige woningen te liggen waardoor geluidsreductie optreedt.



Wylerbaan richting grensovergang

3.2.2. Het fietspad

Het nieuwe fietstracé komt vrijwel parallel te liggen aan de rijbanen van de Wylerbaan. De redenen om het fietspad aan de zuidoostzijde te leggen zijn er onder meer in gelegen dat hier minder woningen aanwezig zijn en vanwege de hogere landschappelijke waarden aan de andere zijde van de weg. Bovendien bevindt het bestaande fietspad zich reeds aan deze zijde, waardoor enerzijds doortrekking eenvoudiger is en anderzijds het oversteken van fietsers over de Wylerbaan wordt voorkomen.

Tussen de weg en het fietspad wordt grotendeels een bermbreedte van 2 meter aangehouden. Ter hoogte van de Wylerbaan huisnummers 10 en 10a, 16 en 22 is de afstand tussen de weg en het fietspad evenwel beperkt tot 60 cm. Deze smallere afstand wordt echter harder aangegeven door middel van een betonnen verhoging.

Het fietspad zal geheel in asfalt worden uitgevoerd. De breedte varieert van 3 meter tot 3,25 meter met uitzondering van het reeds bestaande gedeelte van het tracé waar de breedte varieert tussen circa 2,40 en 2,70 meter, conform profiel 5. Door het scheiden van het fietspad van de weg zal de verkeersveiligheid voor de weggebruikers aanzienlijk worden verbeterd.



4. PLANOLOGISCHE AANVAARDBAARHEID

4.1. Ruimtelijke en verkeerskundige aanvaardbaarheid

Allereerst dient te worden opgemerkt dat de aanvaardbaarheid van de aanleg van een fietspad al globaal in het kader van het vigerende bestemmingsplan Buitengebied aan de orde is geweest. Daarin werd een fietspad onder bepaalde voorwaarden op deze locatie aanvaardbaar geacht. Het voorliggende fietspad zelf zou op basis van de wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan zonder meer kunnen worden gerealiseerd. Voor de planonderdelen die verlegging van de kruising van de Wylerbaan / Nieuweweg / Molenweg alsmede verlegging van het wegtracé ter hoogte van de Waldgraaf inhouden geldt evenwel dat die niet binnen de wijzigingsbevoegdheid vallen. Voor de inzichtelijkheid is daarom gekozen voor één integraal herzieningsplan.

Bij de afweging van de aanvaardbaarheid worden de in het bestemmingsplan Buitengebied opgenomen voorwaarden als uitgangspunt voor het hier te hanteren toetsingskader genomen.

De breedte van het geprojecteerde fietspad (3 – 3,25 meter) past binnen de in de wijzigingsbevoegdheid opgenomen maat van 3,50 meter voor twee richtingenpaden.

De afstand tot het hart van de Wylerbaan (maximaal 10 meter) past binnen de in de wijzigingsbevoegdheid opgenomen maat van 25 meter. De gronden die nodig zijn voor de aanleg van het fietspad zijn in het bestemmingsplan Buitengebied grotendeels bestemd tot Agrarisch gebied met de nadere aanduidingen “open gebied” c.q. “boomgaard”. Het fietspad vormt hierop geen wezenlijke inbreuk. De openheid wordt niet aangetast. De aanduiding “boomgaard” was uitsluitend opgenomen om de aanwezige boomgaard positief te bestemmen; het behoud van specifieke gebiedskenmerken werd hiermee dus niet beoogd.

Voor het overige zijn de gronden in gebruik als voorerven bij woningen en niet-agrarische bedrijfsfuncties, zodat ook hier geen ander belang dan de eigendom wordt aangetast.

Volgens het kaartbeeld van het bestemmingsplan Buitengebied en uit visuele waarnemingen ter plaatse (d.d. augustus 2003) blijkt dat er geen kwetsbare landschapselementen ter plaatse aanwezig zijn.

Met betrekking tot de weg kan worden aangevoerd dat deze grotendeels op dezelfde plaats blijft liggen. Door de toekomstige toepassing van een geluiddempende asfaltlaag treedt er een akoestische verbetering in. Het verleggen van de weg ter hoogte van de Waldgraaf draagt eveneens bij aan de vermindering van het verkeerslawaai op de gevels van de aanwezige woningen.

 Tekstvak: Wylerbaan richting Duitsland

De verlegging van de kruising vindt binnen de bebouwde kom plaats en leidt evenmin tot aantasting van wezenlijke waarden binnen het plangebied.

 Tekstvak: Wylerbaan

Met betrekking tot het aspect verkeersveiligheid geldt dat de nieuwe opzet voldoet aan de wensen zoals die in het Duurzaam Veiligbeleid zijn neergelegd. Het fietspad wordt fysiek gescheiden van de rijbanen, waardoor voor alle verkeersdeelnemers een grotere veiligheid intreedt: de verschillen in snelheid en massa worden aanzienlijk verkleind. Door de nieuwe profilering en inrichting wordt bovendien meer

duidelijkheid geboden aan de verkeersgebruikers.

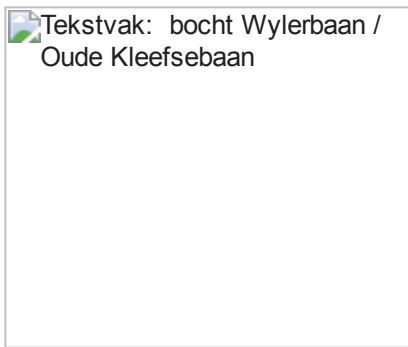
4.2. Het maatschappelijk belang

De uitvoering van het voorgestelde tracé heeft uiteraard ook een belangrijke maatschappelijke component. Daarbij kan met name gedacht worden aan de volgende aspecten:

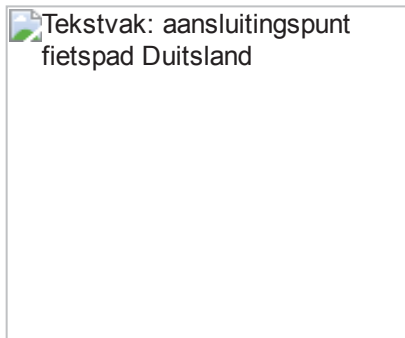
 Tekstvak: Wylerbaan

- het vergroten van het objectieve en subjectieve verkeersveiligheidsgevoel bij de diverse verkeersdeelnemers. Met name bij fietsers zal dit in sterke mate leven. Zij beleven als grootste probleem de hoge snelheid van het gemotoriseerde verkeer, wat wordt versterkt door de smalle weg, waardoor fietsers van de rijbaan worden gedrukt.
- Door de aanleg van een fietspad wordt het fietsgebruik gestimuleerd (mobiliteits- en milieubeleid).
- Het stimuleren en faciliteren van het toeristisch-recreatief fietsverkeer in het gebied. Dit heeft ook betekenis voor de sociaal-economische ontwikkeling van het buitengebied.

Het belang van deze fietsverbinding wordt onderkend in de diverse nationale, provinciale en regionale beleidsdocumenten; bovendien wordt er grote druk van de bewoners uit het betreffende gebied uitgeoefend om zo snel



mogelijk over te gaan tot de daadwerkelijke realisering.



Om het bestemmingsplan te kunnen uitvoeren zullen wel gronden moeten worden verworven. De gemeente heeft op 30 oktober 2002 een algemene informatieavond gehouden, met name voor de aanwonenden. In de periode daarna is met alle aanwonenden in overleg gegaan. Gestreefd wordt zoveel mogelijk naar minnelijke verkoop door grondeigenaren. Slaagt dit niet, dan zal een onteigeningsprocedure worden gestart

teneinde ook deze gronden te verkrijgen.

4.3. Milieuhygiënische en ecologische aanvaardbaarheid

4.3.1. Verkeerslawaaï

Door de toekomstige toepassing van geluiddempend asfalt en het deels zodanig verleggen van de weg dat deze verder van de woningen komt te liggen zal de akoestische situatie nadrukkelijk verbeteren. Van een reconstructie is dus geen sprake. Een nader akoestisch onderzoek is daarmee niet noodzakelijk.

4.3.2. Bodemonderzoek

De gemeentelijke bouwverordening geeft regels omtrent bodem-onderzoek en bouwen (waaronder valt het aanbrengen van verharding op verontreinigde grond). De werken kunnen pas worden uitgevoerd, nadat uit bodemonderzoek is gebleken dat de bodem niet is verontreinigd.

Overigens is na historisch bodemonderzoek de verwachting dat er geen verontreiniging aanwezig is.

4.3.3. Ecologische aanvaardbaarheid

1. Vogel- en habitatrichtlijn

Het tracé is niet gelegen in of in de nabijheid van een vogel- en/of habitatrichtlijngebied.

2. Flora en faunawet

Op basis van de Flora en faunawet (april 2002) worden een groot aantal inheemse bedreigde dier- en plantsoorten beschermd. Hiertoe zijn met name de volgende verboden van belang:

- verbod om beschermde dieren opzettelijk te verontrusten;
- verbod tot beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde dieren;
- verbod tot het verwijderen van beschermde planten van hun groeiplaats.

Uit het onderzoek dat in het kader van het bestemmingsplan Buitengebied is uitgevoerd, blijkt niet dat hier bijzondere waarden op het gebied van flora en fauna aanwezig zijn. Hierbij kan er nogmaals op worden gewezen dat het bestemmingsplan op basis van het vigerende bestemmingsplan in principe gerealiseerd kon worden.

Deze eerdere bevindingen worden ondersteund door de informatie die is ingewonnen bij Natuurloket. Uit de rapportage van Natuurloket, binnen de kilometerhokken waartoe het plangebied behoort, blijkt niet dat er soorten aanwezig zijn die bijzonder gevoelig zijn voor de door te voeren activiteiten, mede gelet op het feit dat voor de weg niet buiten de huidige verkeersbestemming wordt getreden en dat het fietspad niet ver het huidige buitengebied zal insteken.

Bij de aangetroffen soorten gaat het overigens vooral om zoogdieren en daarbij zou vooral het geluidsaspect een rol spelen. Omdat het geluid afneemt is zal dit in ieder geval niet tot in negatief effect resulteren.

4.4. Waterhuishoudkundige aanvaardbaarheid

Binnen het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig; wel zijn er bermsloten aanwezig voor de afwatering.

Het plangebied bevindt zich niet in een grondwaterbeschermingsgebied of een grondwaterwingebied.

De riooltechnische ontsluiting van het plangebied bevindt zich in de kruising Wylerbaan / Nieuweweg / Molenweg. De riolering is uitgevoerd als vuilwatersysteem onder vrijval, waar het op het laagste punt wordt verpompt naar de Molenweg / Nieuweweg.

In verband met de capaciteit van de buiten het plangebied gelegen persriolering is het hemelwater afgekoppeld van het rioolstelsel. Schoon hemelwater dient in de bodem te worden geïnfiltreerd. Bij infiltratie van hemelwater dient, conform convenant Duurzaam bouwen Gelderland '99, gebruik te worden gemaakt van duurzame bouwmaterialen.

Er bestaan vanuit waterstaatkundig oogpunt dus geen belemmeringen.

4.5. Archeologische waarden

Aan het plangebied zijn op de provinciale archeologische monumentenkaart geen archeologische waarden aangegeven. Bij de gemeente bestaat overigens ook geen andere indicatie dat dergelijke waarden hier aanwezig zouden zijn, zodat ook in dit kader geen belemmeringen aanwezig worden geacht.

Echter als uitgangspunt geldt ook voor het onderhavige plangebied dat het archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen.

Vooronderzoek door een bevoegde instantie dient uit te wijzen of er daadwerkelijk ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn. Indien dit het geval is zal, aan de hand van de gewenste ingreep en de daarmee samenhangende mogelijke verstoring, bepaald worden, op welke wijze Tussen 6 en 12 mei 2004 is een inventariserend archeologisch onderzoek langs het toekomstig tracé van het fietspad langs de Wylerbaan verricht door middel van 93 boringen. Uit het "RAAP-rapport 1039, Plangebied fietspad Wylerbaan, gemeente Groesbeek; een inventariserend archeologisch onderzoek", gedateerd juni 2004 komen de volgende resultaten naar voren.

In het noordelijk deel van het plangebied, tussen de woningen aan de Wylerbaan 22 en 24, is één archeologische vindplaats aangetroffen die binnen het tracé van het toekomstig fietspad een lengte van circa 75 meter beslaat. Ter behoud van deze vindplaats zou het bestemmingsplan aangepast dienen te worden of zou de vindplaats in het bestemmingsplan ingepast moeten worden. Aanbevolen wordt om in deze zone de geplande graafwerkzaamheden tijdens het aanlegtraject van het fietspad archeologisch te laten begeleiden. Naar alle waarschijnlijkheid past de vindplaats binnen het onderhavige bestemmingsplan, aangezien de cunet ten behoeve van de aanleg van het fietspad niet dieper dan de bouwvoor zal worden. Indien tijdens de technische uitwerking van het tracé van het toekomstig fietspad blijkt dat er dieper gegraven zou moeten worden, zal alsnog worden gekozen voor archeologische begeleiding van de graafwerkzaamheden tijdens het aanlegtraject van het fietspad of zelfs voor archeologisch onderzoek voorafgaand aan de bedoelde graafwerkzaamheden.

Voor die delen van het plangebied waar een intact bodemprofiel is aangetroffen, hetgeen het overgrote deel van het tracé betreft, wordt een archeologische inspectie aanbevolen. Het intacte bodemprofiel wordt gevonden op het gehele tracé van het toekomstige fietspad, met uitzondering van het verstoorde bodemprofiel ter hoogte van de bebouwing bij de Waldgraaf en tussen de Wylerbaan en de Hauptstrasse. Bij een archeologische inspectie wordt na uitvoering van de graafwerkzaamheden gecontroleerd of archeologische resten zijn blootgelegd, opgespit of verploegd.

Voor de overige delen van het plangebied, daar waar het bodemprofiel verstoord is, zijn geen duidelijke aanwijzingen aangetroffen die kunnen duiden op de aanwezigheid van archeologische resten. Op grond hiervan worden geen aanbevelingen gedaan voor nader aanvullend archeologisch onderzoek. De geplande ingrepen kunnen in deze delen van het plangebied zonder beperkingen worden uitgevoerd.

Voor een gedetailleerd overzicht van de precieze locaties en de bijbehorende aanbevelingen wordt verwezen naar het voornoemde RAAP-rapport 1039 dat als externe bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd waarden zo veel mogelijk gespaard kunnen worden.



5. EXPLOITATIE

De kosten die samenhangen met de realisering van het bestemmingsplan komen voor rekening van de gemeente. Hierbij gaat het om kosten met betrekking tot de voorbereiding, de grondverwerving, amoverings-/herbouwkosten, aanlegkosten fietspad, aanlegkosten asverlegging en de reconstructie van het kruispunt Wylerbaan / Molenweg / Nieuweweg. Voor de geraamde kosten is reeds krediet aangevraagd en toegekend in diverse raadsvoorstellen. Daarnaast zullen binnenkort diverse subsidies worden aangevraagd en wellicht worden toegekend, waardoor het gemeentelijk aandeel in de kosten kan worden teruggebracht.



oversteek fietspad entree Bevrijdingsmuseum

6. JURIDISCHE REGELING

Het realiseren van de beoogde ontwikkeling is op grond van de vigerende bestemmingsplannen niet zonder meer mogelijk. Zoals reeds blijkt uit de vorige hoofdstukken bestaan er geen stedenbouwkundige, planologische en landschappelijke bezwaren tegen de voorgenomen plannen en heeft de gemeente besloten medewerking te verlenen aan het onderhavige bestemmingsplan. Samengevat kan men stellen dat de beleidsstukken op de verschillende beleidsniveaus gericht zijn op het beperken van het autogebruik en het stimuleren van het gebruik van de fiets. Het gaat bij dit gecombineerd gebruik primair om de veiligheid van de volgende gebruikersgroepen:

- het gebruikelijk woon-werkverkeer (waaronder begrepen scholieren);
- de recreanten (invulling hoofd fietspadennet).

Het juridisch deel van het bestemmingsplan bestaat uit plankaart en voorschriften. Een toelichting op het juridisch plan (opbouw, systematiek, toelichting per artikel) wordt hierna weergegeven.

De opbouw van de voorschriften is als volgt:

- Paragraaf I bevat definities en bepalingen omtrent de wijze waarop de in het plan genoemde maten moeten worden bepaald.
- Paragraaf II gaat in op de regeling van de bestemming.
- Paragraaf III bevat een aantal regels die op meerdere plaatsen of in het gehele plangebied gelden.

Paragraaf I. Inleidende bepalingen.

Artikel 1. Begripsbepalingen.

In dit artikel zijn bepalingen opgenomen omtrent de wijze waarop bepaalde begrippen dienen te worden geïnterpreteerd. Niet alle gebruikte begrippen worden gedefinieerd. Slechts die waarover in het dagelijks gebruik geen eenduidigheid bestaat.

Artikel 2. Wijze van meten.

Ook mag geen misverstand bestaan over de manier waarop gemeten wordt. Daartoe zijn in dit artikel enige regelingen opgenomen.

Paragraaf II. Bestemming.

Artikel 3. Verkeersdoeleinden.

Binnen deze bestemming zijn de weg, het fietspad en de daarbijbehorende gronden opgenomen. De inrichting dient te geschieden met inachtneming van de op de kaart aangegeven dwarsprofielen. In de voorschriften is een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen om onder voorwaarden af te kunnen wijken van de exacte maatvoeringseisen.

Paragraaf III Aanvullende bepalingen.

In deze paragraaf zijn de aanvullende bepalingen in de vorm van anti-dubbeltelbepaling, de vrijstellingsprocedure, de overgangsbepaling en de titel opgenomen.



Molenweg / Nieuweweg / Wylerbaan (T-kruising)



strookgrond t.b.v. aanleg fietspad

bocht Wylerbaan / Oude Kleefsebaan /

7. INSPRAAK EN VOOROVERLEG

Het voorontwerpbestemmingsplan (gedateerd september 2003) heeft ingevolge de inspraakverordening ex artikel 6a Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) met ingang van 24 september 2003 tot en met 22 oktober ter inzage gelegen. Op 30 september 2003 is er een informatieavond gehouden.

Tot 22 oktober 2003 heeft een ieder de mogelijkheid gehad om schriftelijk te reageren.

In dezelfde periode is het voorontwerpbestemmingsplan voor commentaar toegezonden naar een aantal vooroverleginstanties ex artikel 10 Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Naar aanleiding van de resultaten uit de inspraak en het vooroverleg zijn de plankaart en de toelichting incidenteel aangepast.

Voor een gedetailleerd inzicht van de binnengekomen reacties en de beantwoording c.q. verwerking in het bestemmingsplan wordt verwezen naar de "Inspraaknota Voorontwerpbestemmingsplan Fietspad Wylerbaan" (gedateerd januari 2004) die als externe bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Tegelijkertijd met de aanpassing van de toelichting zijn er enkele tekstuele aanpassingen doorgevoerd.



Wylerbaan / berm / fietspad / camping

8. VASTSTELLING

Het ontwerpbestemmingsplan (gedateerd januari 2004) is ex artikel 23 Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) met ingang van 11 februari 2004 tot en met 10 maart 2004 ter visie (1^e) gelegd ten behoeve van de vaststelling.

Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen alsmede enkele ambtshalve aanpassingen is op 26 augustus 2004 het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad van Groesbeek.

Voor een gedetailleerd overzicht van de ingebrachte zienswijzen en de ambtshalve aanpassingen wordt verwezen naar de "Nota zienswijzen Ontwerpbestemmingsplan Fietspad Wylerbaan", gedateerd 26 augustus 2004.

Het vaststellingsbesluit en de daarbij behorende "Nota zienswijzen Ontwerpbestemmingsplan Fietspad Wylerbaan" zijn als externe bijlagen bij het bestemmingsplan gevoegd, het bestemmingsplan is overeenkomstig aangepast. Tegelijkertijd zijn er enkel technische aanpassingen c.q. aanvullingen in de toelichting, de voorschriften en op de plankaart doorgevoerd.

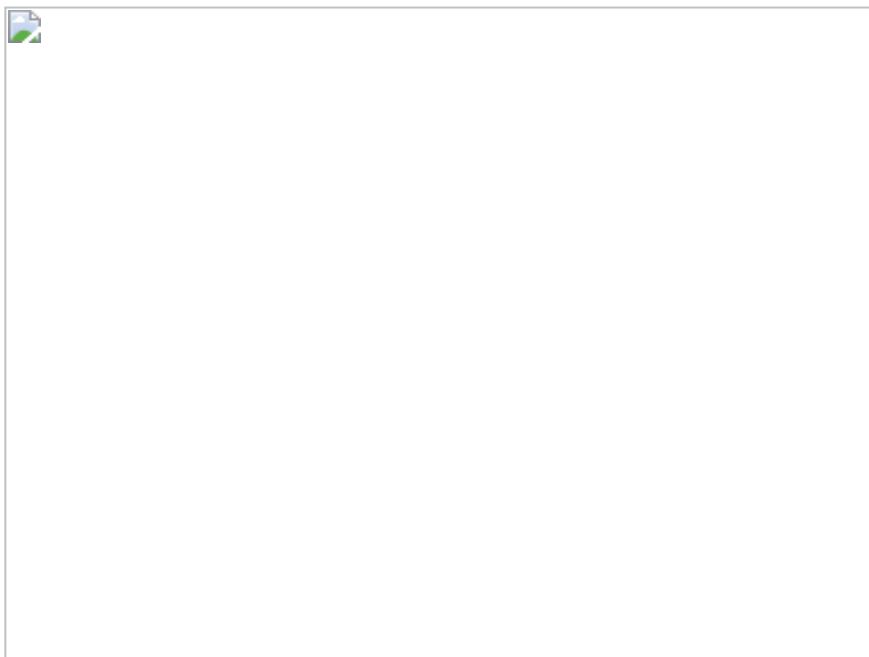
Het vastgestelde "Bestemmingsplan Fietspad Wylerbaan" is ex artikel 26 WRO met ingang van 8 september 2004 gedurende vier weken ter visie gelegd ten behoeve van de goedkeuringsprocedure bij Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland.



parkeren American Stock / Wylerbaan / berm / fietspad



Wylerbaan (verkeersborden; einde bebouwde kom Groesbeek)



Wylərbaan / aantakking Lagewald

De raad der gemeente Groesbeek;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groesbeek van 22 juni 2004;

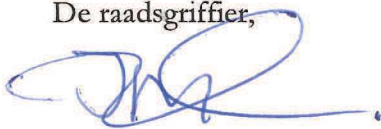
overwegende

besluit:

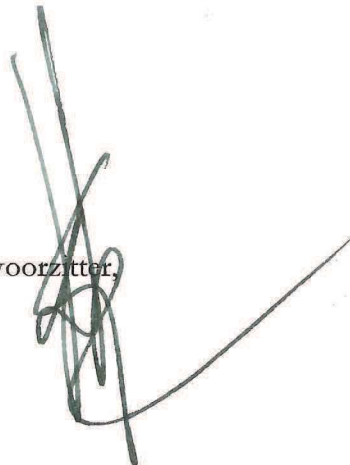
1. op de tegen het ontwerp bestemmingsplan "Fietspad Wylerbaan" kenbaar gemaakte zienswijzen te besluiten zoals is aangegeven in de hierbij behorende "Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Fietspad Wylerbaan" en deze nota (met in begrip van de daarin vermelde ambtshalve wijzigingen) vast te stellen;
2. de voorschriften behorende bij het onderhavige bestemmingsplan "Fietspad Wylerbaan" te wijzigen op de volgende wijze:
 - * uit artikel 3.3.b de zinsnede 'uitsluitend op of nabij' te vervangen door 'ten minste op of nabij' waarna artikel 3.3.b als volgt komt te luiden:
"een beschutte halteplaats voor reizigers met het openbaar vervoer, ten minste op of nabij de aanduiding "abri" op de plankaart.";
 - * artikel 3.4.b. geheel te schrappen, waarmee onderdeel b in artikel 3.4 komt te vervallen en onderdeel c dient te worden 'vernummerd' in onderdeel b., waarna artikel 3.4 als volgt komt te luiden:
"Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in 3.2. teneinde in geringe mate af te kunnen wijken van de op de plankaart aangegeven dwarsprofielen. Hiervoor dient het volgende in acht genomen te worden:
 - a. de vrijstelling is uitsluitend toegestaan voorzover het de binnen de dwarsprofielen aangegeven maatvoering betreft;
 - b. de verkeersveiligheid mag niet in het gedrang komen.";
3. de "Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Fietspad Wylerbaan" aan te passen op pagina 20 en 22 ten behoeve van meer duidelijkheid: in de laatste zin die eindigt op '....met 6 dB(A) of meer' het woord 'bijvoorbeeld' toe te voegen tussen 'met' en '6dB(A)';
4. met in achtneming van het gestelde onder 1., 2. en 3. het ontwerpbestemmingsplan "Fietspad Wylerbaan", bestaande uit toelichting, voorschriften en plankaart vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering
van de raad der gemeente Groesbeek
op 26 augustus 2004

De raadsgriffier,



De voorzitter,



INGEKOMEN
STUKKEN
Behandeld in raad
van... 3.1. MAART 2005.
Afdoeing via:
☐ B&W
☐ Commissie



provincie
GELDERLAND

De Raad van de gemeente Groesbeek
Postbus 20
6560 AA GROESBEEK

Gemeente Groesbeek			Nummer: 20050989		
sect.	burg.	weth.	weth. II	weth. III	Opbergen
Functionaris afdeling			Tegeng.		
KAP. Raadsguiffier-J.M.					
Ingekomen op			11 MAART 2005		
Om advies / ter afdoeing / v.k.a.					
naar					
Kopieën voor:			Afgedaan		
UMP.			14/3m		

Arnhem, 8 maart 2005 - nr. RE2004.77273

Bestemmingsplan Fietspad Wylerbaan

Brief d.d. 27 augustus 2004,
kenmerk RO/RO/BR/20040249
van burgemeester en wethouders

Besluit van GEDEPUTEERDE STATEN VAN GELDERLAND met betrekking tot de goedkeuring van vorenvermeld bestemmingsplan.

PLANBESCHRIJVING

Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid het reeds bestaande vrijliggende tweerichtingen-fietspad dat loopt tussen enerzijds de Wylerbaan en anderszijds de camping "De Oude Molen" tot en met het perceel Wylerbaan 6 door te trekken. Daarnaast biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid op twee plaatsen de rijbaan van de Wylerbaan aan te passen c.q. te verleggen, namelijk bij de aansluiting in de bocht Nieuweweg/Molenweg en bij de wegas ter hoogte van de Waldgraaf. De aanvaardbaarheid is door ons college reeds beoordeeld in het kader van het vigerende bestemmingsplan Buitengebied en zou ook reeds door gebruik te maken van een wijzigingsbevoegdheid kunnen worden gerealiseerd. De verlegging van de kruising en de verlegging van het wegtracé ter hoogte van de Waldgraaf vallen echter niet binnen de wijzigingsbevoegdheid. Voor de inzichtelijkheid is gekozen voor één integraal bestemmingsplan.

PLANPROCEDURE

Het bestemmingsplan is (gewijzigd) vastgesteld bij besluit van 26 augustus 2004 van de Raad van de gemeente Groesbeek.

Het plan heeft na de vaststelling gedurende vier weken ter inzage gelegen met ingang van 8 september 2004.

BEDENKINGEN

Er zijn tijdens de terinzagelgging van het vastgestelde plan bij ons college bedenkingen ingebracht door:

- 1 W.J.M. Langen, Wylerbaan 22, 6561 KR Groesbeek
- 2 M.B.J.F. Theunissen en S.G. Blasweiler, Wylerbaan 33, 6561 KN Groesbeek

Degenen die bedenkingen hebben ingebracht, zijn in de gelegenheid gesteld de bedenkingen nader toe te lichten. Wij hebben kennisgenomen van het verhandelde tijdens de daartoe namens ons college op 23 december 2004 gehouden zitting.

SAMENVATTING EN BEOORDELING VAN DE BEDENKINGEN

- 1 W.J.M. Langen, Wylerbaan 22, 6561 KR Groesbeek

SAMENVATTING

Reclamant kan zich er niet mee verenigen dat het fietspad zo ver in zijn voortuin is geprojecteerd. Reclamant is bevreesd dat de afstand van zijn garage tot de openbare weg verder verkleind wordt waardoor - mede vanwege het feit dat hij achteruit zijn garage dient te verlaten - levensgevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Bovendien beklaagt reclamant zich over het feit dat door hem tal van alternatieven zijn aangedragen om wel tot een goede oplossing te komen doch dat het gemeentebestuur van Groesbeek geen belangstelling heeft getoond voor deze alternatieven.

BEOORDELING

Allereerst merken wij op dat reclamant tijdens de in het kader van deze procedure gehouden hoorzitting de noodzaak van aanleg van dit fietspad heeft bevestigd.

De door reclamant geponeerde stelling dat de gemeenteraad van Groesbeek geen belangstelling heeft getoond voor de door hem aangedragen alternatieven, onderschrijven wij niet. Uit de Nota Zienswijzen Ontwerpbestemmingsplan Fietspad Wylerbaan, d.d. 26 augustus 2004, van welke nota wij een exemplaar bij de stukken hebben aangetroffen en die reclamanten ter kennisneming is toegezonden, blijkt dat de aangedragen alternatieven wel degelijk zijn beoordeeld en ertoe hebben geleid dat binnen de tuin van reclamant nog één meter extra opstelruimte ontstaat doordat ter plaatse van de woning van reclamant de tussenberm versmald zal worden conform dwarsprofiel 3. Bedoeld dwarsprofiel is op de bij dit bestemmingsplan behorende plankaart weergegeven. Door deze aanpassing te realiseren behoeft minder grond van reclamant ten behoeve van de realisering van dit fietspad te worden aangekocht en ontstaat bovendien een verkeersveiligere oplossing ter plaatse van de in- en uitrit van reclamant. Daarnaast heeft de gemeenteraad aangeboden om door middel van een kleine verbouwing aan de garage van reclamant de twee enkele tuimeldeuren te vervangen door één brede tuimeldeur. Daardoor kan een bestaande penant komen te vervallen waardoor op het perceel van reclamant meer manoeuvreerruimte ontstaat zodat auto's op eigen terrein kunnen keren c.q. kunnen worden gekeerd alvorens de openbare weg op te rijden.

Gelet op het vorenstaande moeten wij concluderen dat de gemeenteraad van Groesbeek de bereidheid heeft het ruimtebeslag voor reclamant zo beperkt mogelijk te houden.

Reclamant zal echter zelf moeten beslissen of deze oplossingen voor hem acceptabel zijn.

Wellicht moet uiteindelijk worden geconcludeerd dat niet geheel aan de wensen van reclamant tegemoet kan worden gekomen maar dan geldt naar ons oordeel dat in die omstandigheid het individueel belang van reclamant van het behouden van zijn nu bestaande perceel moet wijken voor het algemeen belang van de aanleg van een fietspad langs de Wylerbaan.

Samenvattend zijn wij met de gemeenteraad van Groesbeek van oordeel dat de in het onderhavige bestemmingsplan opgenomen situatie ter plaatse van het perceel van reclamant niet zodanig is dat gesproken moet worden van een verkeersonveilige situatie waaraan in het kader van de onderhavige bestemmingsplanprocedure door ons goedkeuring zou moeten worden onthouden.

Integendeel, het in het onderhavige bestemmingsplan opgenomen dwarsprofiel komt deels tegemoet aan de wens van reclamant om zo min mogelijk grond van zijn perceel af te staan en biedt in samenhang met de door de gemeenteraad voorgestelde aanvullende voorzieningen naar ons oordeel voldoende zekerheid voor een verkeersveilige situatie ter plaatse van het perceel van reclamant.

Samenvattend geven de bedenkingen van reclamant ons dan ook geen aanleiding aan enig deel van het bestemmingsplan goedkeuring te onthouden.

2 M.B.J.F. Theunissen en S.G. Blasweiler, Wylerbaan 33, 6561 KN Groesbeek

SAMENVATTING

Reclamanten zijn van oordeel dat de naam van het bestemmingsplan "Fietspad Wylerbaan" de lading niet dekt en misleidend is: het gaat in het onderhavige geval niet om het aanleggen van een fietspad maar om een reconstructie van de Wylerbaan.

Voorts betwisten reclamanten de noodzaak van de aanleg van een gebiedsontsluitingsweg en hebben zij twijfels ten aanzien van de verkeersveiligheid.

Ten slotte zijn reclamanten van oordeel dat ten onrechte geen MER en akoestisch onderzoek hebben plaatsgevonden.

BEOORDELING

Naar ons oordeel heeft de gemeenteraad in de bij dit bestemmingsplan behorende plantoelichting uitgebreid uiteengezet wat de doelstelling van dit bestemmingsplan is en wat planologisch mogelijk moet worden gemaakt.

Na kennisname van deze plantoelichting zullen reclamanten moeten erkennen dat hun oordeel dat "de naam van het bestemmingsplan "Fietspad Wylerbaan" de lading niet dekt en misleidend is" niet langer staande kan worden gehouden.

Evenals de gemeenteraad kunnen ook wij reclamanten niet volgen in hun bedenkingen dat sprake zou zijn van een reconstructie van de Wylerbaan door de aanleg van dit fietspad en al evenmin dat de aanleg van het fietspad een MER-plichtige dan wel een MER-beoordelingsplichtige activiteit zou zijn. Wij onderschrijven dan ook de door de gemeenteraad gegeven weerlegging van de zienswijzen van reclamanten vervat in de nota zienswijzen d.d. 26 augustus 2004, van welke nota wij een exemplaar bij de stukken hebben aangetroffen en die reclamanten ter kennisneming is toegezonden.

Niet onvermeld mag blijven dat voor het overgrote deel van de gronden waarop dit fietspad is geprojecteerd, inmiddels het bestemmingsplan Buitengebied vigeert. In dit bestemmingsplan Buitengebied is reeds een wijzigingsbevoegdheid (ex artikel 11 WRO) opgenomen ten behoeve van het aanleggen van een fietspad binnen een afstand van 25 meter uit het hart van de Wylerbaan.

In het kader van de bestemmingsplanprocedure zijn tegen de opname van laatstgenoemde wijzigingsbevoegdheid in de planvoorschriften destijds door reclamanten geen zienswijzen/bedenkingen ingebracht.

Samenvattend geven de bedenkingen van reclamanten ons geen aanleiding aan enig deel van het bestemmingsplan goedkeuring te onthouden.

PLANBEOORDELING

Het bestemmingsplan geeft wat betreft de plankaart, de voorschriften, de uitvoerbaarheid, noch anderszins aanleiding daaraan goedkeuring te onthouden.

ADVISERING

Wij hebben overeenkomstig het bepaalde in artikel 28, lid 2, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening de Provinciale Commissie voor de Fysieke Leefomgeving gehoord.

BESLISSING

Wij hebben, gelet op artikel 28 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en het vorenstaande in aanmerking nemende, vorenbedoeld bestemmingsplan goedgekeurd.

Gedeputeerde Staten van Gelderland



wvd. Commissaris
van de Koningin



secretaris

H 121-24

bijlagen

coll. E
code: RO_21729.doc / TW

Uitspraak

Zaaknummer: 200503009/1

Publicatie datum: woensdag 25 januari 2006

Tegen: het college van gedeputeerde staten van Gelderland

Proceduresoort: Eerste aanleg - meervoudig

Rechtsgebied: Kamer 1 - RO - Gelderland

200503009/1.

Datum uitspraak: 25 januari 2006

AFDELING**BESTUURSRECHTSPRAAK**

Uitspraak in het geding tussen:

[appellanten], wonend te [woonplaats],

en

het college van gedeputeerde staten van Gelderland,
verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 26 augustus 2004 heeft de gemeenteraad van Groesbeek, op voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 22 juni 2004, het bestemmingsplan "Fietspad Wylerbaan" vastgesteld.

Verweerder heeft bij zijn besluit van 8 maart 2005, nr. RE2004.77273, beslist over de goedkeuring van het bestemmingsplan.

Tegen dit besluit hebben appellanten bij faxbericht van 9 mei 2005, bij de Raad van State ingekomen op 9 mei 2005, beroep ingesteld.

Verweerder heeft bij brief van 20 juni 2005 meegedeeld dat geen verweerschrift wordt uitgebracht.

Na afloop van het vooronderzoek zijn nadere stukken ontvangen van appellanten. Deze zijn aan de andere partijen toegezonden.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 15 december 2005, waar appellanten, in de persoon van [een der appellanten], en verweerder, vertegenwoordigd door ir. A.B. Schenk, ambtenaar van de provincie, zijn verschenen. Voorts is als partij gehoord het college van burgemeester en wethouders, vertegenwoordigd door mr. N. Heeren en ing. H.G. Beumer, ambtenaren van de gemeente.

2. Overwegingen**Overgangsrecht**

2.1. Op 1 juli 2005 zijn de Wet uniforme openbare voorbereidingsprocedure Awb en de Aanpassingswet uniforme openbare voorbereidingsprocedure Awb in werking getreden. Uit het daarbij behorende overgangsrecht volgt dat het recht zoals dat gold vóór de inwerkingtreding van deze wetten op dit geding van toepassing blijft.

Toetsingskader

2.2. Aan de orde is een geschil inzake een besluit omtrent de goedkeuring van een

bestemmingsplan. Ingevolge artikel 28, tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in samenhang met artikel 10:27 van de Algemene wet bestuursrecht rust op verweerder de taak om - in voorkomend geval mede op basis van de ingebrachte bedenkingen - te bezien of het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Daarbij dient hij rekening te houden met de aan de gemeenteraad toekomende vrijheid om bestemmingen aan te wijzen en voorschriften te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. Daarnaast heeft verweerder er op toe te zien dat het plan en de totstandkoming daarvan niet in strijd zijn met het recht.

De Afdeling kan slechts tot vernietiging van het besluit omtrent goedkeuring van het plan overgaan, indien moet worden geoordeeld dat verweerder de aan hem toekomende beoordelingsmarges heeft overschreden, dan wel dat hij het recht anderszins onjuist heeft toegepast.

Procedurele aspecten

2.3. Appellanten stellen in beroep onder meer dat zij geen ontvangstbevestiging hebben gekregen van de door hun ingediende bedenkingen en dat zij evenmin een verslag hebben ontvangen van de hoorzitting in het kader van de bedenkingen.

2.3.1. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in onder meer haar uitspraak van 3 maart 2004, nr. 200306554/1 dient de verslaglegging van de hoorzitting ter ondersteuning van de besluitvorming in het college van gedeputeerde staten. In de Wet op de Ruimtelijke Ordening is geen bepaling aan te wijzen op grond waarvan het college van gedeputeerde staten de verplichting heeft het verslag van de hoorzitting toe te zenden aan degenen die bedenkingen hebben ingediend. Ook overigens is niet aannemelijk geworden dat appellanten door de gang van zaken ten aanzien van hun bedenkingen en de hoorzitting in hun belangen zijn geschaad. Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat verweerder het plan om deze reden niet had kunnen goedkeuren.

Het standpunt van appellanten

2.4. Appellanten stellen in beroep voorts dat verweerder ten onrechte goedkeuring heeft verleend aan het plan, omdat hij heeft miskend dat het plan voorziet in meer dan alleen de aanleg van een fietspad. Volgens hen bestaat geen noodzaak de Wylerbaan in te richten als gebiedsontsluitingsweg en zal bovendien niet aan de eisen van Duurzaam Veilig kunnen worden voldaan. Voorts ontbreekt volgens appellanten ten onrechte een akoestisch onderzoek, een milieueffectrapportage en een luchtkwaliteitsonderzoek. Ten slotte heeft verweerder geen rekening gehouden met de nadelige gevolgen voor omwonenden en is hij niet ingegaan op alle bedenkingen, aldus appellanten.

Het bestreden besluit

2.5. Verweerder heeft het plan niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening of het recht geacht en heeft het goedgekeurd. Volgens hem maakt het plan niet meer mogelijk dan de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Wylerbaan en is van een reconstructie van de Wylerbaan of van een MER-(beoordelings)plichtige activiteit geen sprake. Hij onderschrijft de door de gemeenteraad gegeven weerlegging van de zienswijze van appellanten.

Vaststelling van de feiten

2.6. Bij haar oordeelsvorming gaat de Afdeling uit van de volgende als vaststaand aangenomen gegevens.

2.6.1. De twee rijbanen van de Wylerbaan hebben tezamen een breedte van ongeveer 6 meter. Op de Wylerbaan takken vier verharde wegen aan. Gemiddeld maken ongeveer 8444 motorvoertuigen per etmaal gebruik van de weg. Volgens de plantoelichting is de hoeveelheid vrachtverkeer te verwaarlozen, maar kan dit anders worden als de grensovergang bij Wyler geschikt wordt gemaakt voor vrachtverkeer. Ter zitting is gebleken

dat deze grensovergang thans niet geschikt is voor grote vrachtwagens.

Met het plan wordt beoogd uitvoering te geven aan het Verkeersveiligheidsplan van de gemeente Groesbeek van 31 maart 2000. In het Verkeersveiligheidsplan zijn bij de categorisering van wegen de principes van het beleid Duurzaam Veilig gehanteerd. Deze veiligheidsprincipes zijn gebaseerd op het voorkomen van onbedoeld gebruik van infrastructuur, het voorkomen van ontmoetingen met hoge snelheids-, massa- of richtingsverschillen en het voorkomen van onzeker gedrag van verkeersdeelnemers. Bij het ontwerp van een Duurzaam Veilig wegennet wordt in eerste instantie de (gewenste) functie van de weg vastgesteld. In het Verkeersveiligheidsplan zijn in dat verband enkele mogelijkheden voor de ontsluiting van Groesbeek in noordoostelijke richting onderzocht. Vanwege de directe aansluiting op de N325 Kleve - Nijmegen - Waalbrug is de Wylerbaan aangewezen als gebiedsontsluitingsweg. Voorts fungeert de Wylerbaan als recreatieve route en als route voor schoolverkeer.

Vervolgens worden de vormgeving en het gebruik op de gewenste functie afgestemd. Gebiedsontsluitingswegen zijn bedoeld om voor alle vervoerswijzen gebieden bereikbaar te maken. Op een dergelijke weg staat een veilige en vlotte doorstroming van doorgaand verkeer centraal. Voor de verschillende typen wegen is, op basis van de functionele indeling van het wegennet en het gebruik, een standaard vormgeving bepaald. Voor gebiedsontsluitingswegen bestaat deze vormgeving onder meer uit een vrijliggend fietspad. Uit het oogpunt van de toepassing van de Duurzaam Veilig-richtlijnen is in het plan het bestaande vrijliggende tweerichtingen-fietspad langs de Wylerbaan daarom doorgetrokken tot en met het perceel [locatie]. Daarnaast biedt het plan de mogelijkheid om op twee plaatsen de rijbaan van de Wylerbaan aan te passen dan wel te verleggen. Het betreft de herinrichting van de kruising van de Wylerbaan / Nieuweweg / Molenweg en verlegging in westelijke richting ter hoogte van de Waldgraaf. Deze herinrichting gaat het bestaande wegvak nauwelijks te buiten. In de toekomst zal de weg volgens de plantoelichting voorts worden voorzien van een nieuwe geluiddempende asfaltlaag.

2.6.2. In het plan is aan de Wylerbaan en de direct aangrenzende strook grond ten zuiden daarvan de bestemming "Verkeersdoeleinden" toegekend. De desbetreffende strook is op de plankaart aangeduid als "fietspad". Voorts zijn op de plankaart vijf dwarsprofielen aangegeven. Ingevolge deze dwarsprofielen wordt het fietspad van de weg gescheiden door een berm.

Ingevolge artikel 3 van de planvoorschriften zijn de als "Verkeersdoeleinden" op de plankaart aangegeven gronden bestemd voor onder meer voorzieningen ten behoeve van snelverkeer en langzaamverkeer en dienen bij de inrichting van de gronden de op de plankaart aangegeven dwarsprofielen in acht te worden genomen.

2.6.3. Ingevolge artikel 1 van de Wet geluidhinder wordt onder reconstructie van een weg verstaan: een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, ten gevolge waarvan de geluidbelasting vanwege de weg met 2 dB(A) of meer wordt verhoogd.

Ingevolge artikel 99, eerste lid, van de Wet geluidhinder, wordt, voor zover van belang, tot reconstructie van een weg, indien binnen de aanwezige of toekomstige zone van die weg woningen, andere gebouwen dan woningen of andere geluidgevoelige objecten aanwezig zijn, niet overgegaan dan na een akoestisch onderzoek.

Uit de Memorie van Toelichting bij de Wet geluidhinder blijkt dat, wanneer niet zonder meer duidelijk is dat de geluidbelasting niet met 2 dB(A) zal toenemen, door de wegbeheerder door middel van een akoestisch onderzoek aannemelijk zal moeten worden gemaakt dat geen sprake is van reconstructie.

Bij de voorbereiding van het plan is geen akoestisch onderzoek verricht.

2.6.4. Ingevolge artikel 7.2, eerste lid, van de Wet milieubeheer, in samenhang met artikel 2 van het Besluit milieu-effectrapportage 1994, zoals gewijzigd bij Besluit van 7 mei 1999, en bijlage-onderdeel C onder 1.4, voorzover hier van belang, is de wijziging of uitbreiding van

een hoofdweg aangewezen als activiteit ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapport verplicht is.

In bijlage-onderdeel A, onder 1, wordt onder hoofdweg verstaan een weg waarvoor een verbinding is aangegeven op een kaart van indicatieve en limitatieve hoofdwegverbindingen, die behoort tot een van kracht zijnde planologische kernbeslissing.

Ingevolge artikel 7.4, eerste lid, van de Wet milieubeheer, in samenhang met artikel 7.8b en 7.8d van de Wet milieubeheer en artikel 2 van het Besluit milieu-effectrapportage 1994, zoals gewijzigd bij Besluit van 7 mei 1999, en bijlage-onderdeel D, onder 1.2, voorzover hier van belang, is de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg, niet zijnde een hoofdweg, of een weg als bedoeld in categorie 1.3. van bijlage-onderdeel C, een activiteit, ten aanzien waarvan moet worden bepaald of een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

In onderdeel A, onder 1, wordt onder autoweg verstaan een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het is verboden te stoppen of te parkeren, of een weg als bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Categorie 1.3. van bijlage-onderdeel C heeft betrekking op een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, niet zijnde een hoofdweg, autosnelweg of autoweg.

Bij de voorbereiding van het plan is niet beoordeeld of een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

2.6.5. Ingevolge het Besluit luchtkwaliteit, zoals dat gold ten tijde van het nemen van het bestreden besluit, dienen bestuursorganen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit, behoudens voorzover de betrokken wettelijke regeling zich daartegen verzet, de in het Besluit gestelde grenswaarden met betrekking tot zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM10), lood, koolmonoxide en benzeen in acht te nemen.

Bij de voorbereiding van het plan is geen onderzoek verricht naar de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit.

Het oordeel van de Afdeling

2.7. De bedenkingen van appellanten verwijzen grotendeels naar de bij de gemeenteraad ingediende zienswijze en vullen deze op enkele punten beperkt aan. De zienswijze van appellanten is door de gemeenteraad uitgebreid besproken. Geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat verweerder, door te verwijzen naar de weerlegging van de zienswijze door de gemeenteraad, de bedenkingen van appellanten onvoldoende heeft behandeld.

2.8. Bij de vaststelling en goedkeuring van het bestemmingsplan is de categorisering van de Wylerbaan als gebiedsontsluitingsweg uitgangspunt geweest. Alhoewel een bestemmingsplan geen betrekking heeft op de verkeerskundige categorisering van wegen, dient wel de vraag te worden beantwoord of verweerder in redelijkheid heeft kunnen uitgaan van de Wylerbaan als gebiedsontsluitingsweg.

Anders dan appellanten stellen, is de Wylerbaan blijkens het Verkeersveiligheidsplan niet als gebiedsontsluitingsweg aangewezen op grond van de verwachting dat de grensovergang bij Wyler wordt opengesteld voor vrachtverkeer, maar vanwege de snelle verbinding met de N325 en de ongeschiktheid van andere wegen als ontsluiting van Groesbeek in noordoostelijke richting. Geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat dit standpunt onredelijk moet worden geacht.

Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat de vormgeving en het gebruik van de Wylerbaan niet conform de principes van Duurzaam Veilig op de gewenste functie als gebiedsontsluitingsweg kan worden afgestemd. Bovendien kan van de principes van

Duurzaam Veilig, mits goed gemotiveerd, zo nodig worden afgeweken.

Evenmin is aannemelijk gemaakt dat de verkeersintensiteit op de Wylerbaan zal toenemen. Gelet hierop is de vrees dat de Wylerbaan door de categorisering als gebiedsontsluitingsweg verandert in een drukke en onveilige verkeersader ongegrond.

Gelet op het vorenstaande heeft verweerder in redelijkheid kunnen uitgaan van de categorisering van de Wylerbaan als gebiedsontsluitingsweg.

2.9. Door de aanleg van een vrijliggend fietspad worden de vormgeving en het gebruik van de Wylerbaan op dit punt conform de principes van Duurzaam Veilig op de gewenste functie afgestemd en kunnen ontmoetingen met hoge snelheids- en massaverschillen worden voorkomen. Verweerder heeft er mitsdien in redelijkheid van kunnen uitgaan dat een vrijliggend fietspad uit het oogpunt van de verkeersveiligheid de voorkeur verdient. Voor zover appellanten stellen dat meer en andere maatregelen moeten worden getroffen om de verkeersveiligheid te vergroten en om aan de principes van Duurzaam Veilig te kunnen voldoen, wijst de Afdeling er op dat verkeersmaatregelen in deze procedure niet aan de orde kunnen komen.

Bij de beantwoording van de vraag of behoefte bestaat aan een vrijliggend fietspad heeft verweerder in redelijkheid de mogelijke openstelling van de grensovergang bij Wyler voor vrachtverkeer kunnen betrekken. Ook heeft verweerder gewicht kunnen toekennen aan het feit dat door de aanleg van een vrijliggend fietspad het toeristisch-recreatief fietsverkeer in het gebied wordt gestimuleerd en gefaciliteerd.

Gelet op het vorenstaande heeft verweerder zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat behoefte bestaat aan een vrijliggend fietspad.

2.10. Wat de eventuele nadelige invloed van het plan op de waarde van de panden van aanwonenden van de Wylerbaan betreft, bijvoorbeeld door verminderde bereikbaarheid van de percelen en het parkeren van landbouwvoertuigen op het fietspad, bestaat geen grond voor het oordeel dat die waardevermindering zodanig zal zijn dat verweerder hieraan in redelijkheid een zwaarwegend gewicht had moeten toekennen.

2.11. De planvoorschriften maken niet meer mogelijk dan een verbreding van de weg ten behoeve van de aanleg van een vrijliggend fietspad en door de koppeling aan de dwarsprofielen is uitgesloten dat de weg noemenswaardig wordt verbreed. Ook overigens wordt verbreding van de Wylerbaan in het plan niet mogelijk gemaakt. Het profielbeeld van de Wylerbaan blijft grotendeels onveranderd en bovendien zal het bestaande asfalt worden vervangen door geluiddempend asfalt. Gelet hierop heeft verweerder er in redelijkheid van kunnen uitgaan dat zonder meer duidelijk is dat de geluidbelasting niet met 2 dB(A) of meer zal toenemen, zodat geen akoestisch onderzoek behoefde te worden verricht. Appellanten hebben het tegendeel niet aannemelijk gemaakt.

2.12. De Wylerbaan, die bestaat uit twee rijbanen met een breedte van in totaal ongeveer 6 meter, is geen hoofdweg, autosnelweg of autoweg, als bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage, zoals gewijzigd bij Besluit van 7 mei 1999, of een weg als bedoeld in categorie 1.3. van bijlage-onderdeel C van dat Besluit, zodat dat Besluit reeds hierom niet van toepassing is. Het standpunt dat een milieueffectrapport had moeten worden gemaakt dan wel had moeten worden bepaald of een milieueffectrapport had moeten worden gemaakt, is derhalve onjuist.

2.13. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat de verkeersintensiteit op de Wylerbaan door de aanleg van een vrijliggend fietspad zal toenemen, zodat evenmin aannemelijk is dat het bestreden besluit gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. Gelet hierop heeft verweerder zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat van een onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit kon worden afgezien.

2.14. Gezien al het vorenstaande heeft verweerder zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. In hetgeen

appellanten hebben aangevoerd, bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht. Hieruit volgt dat verweerder terecht goedkeuring heeft verleend aan het plan. Het beroep is ongegrond.

Proceskostenveroordeling

2.15. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

verklaart het beroep ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. P.J.J. van Buuren, Voorzitter, en mr. J.A.W. Scholten-Hinloopen en mr. B.J. van Ettekoven, Leden, in tegenwoordigheid van mr. B.C. Bošnjakoviæ, ambtenaar van Staat.

w.g. Van Buuren w.g. Bošnjakoviæ
Voorzitter ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 25 januari 2006

410.

[terug naar overzicht..](#) | [print uitspraak..](#)