



## Verbinding Groesbeek - A73

(stand van zaken d.d. april 2013)

### Nieuws

### Milieu

### Ruimtelijke ordening

#### Groesbeek - A73

### Natuur

### Landschapsbeheer

### Jeugdactiviteiten

### Milieujournaal

### Organisatie

### Lid worden

### Contact

### Home

#### Plan voor nieuwe aansluiting definitief van de baan

Op 7 maart 2013 heeft ook de gemeenteraad van Mook definitief afscheid genomen van de plannen om een nieuwe wegverbinding tussen Groesbeek en de A73 aan te leggen. Vorig jaar was de Groesbeekse gemeenteraad al tot hetzelfde besluit gekomen. De plannen zijn te duur en er is geen draagvlak voor (dus geen subsidie van stadsregio en provincie). Zoals het verkeersonderzoek uit 2008 al concludeerde, is er feitelijk geen probleem in de verkeersafwikkeling. En dus is het onzin om een nieuwe weg door kwetsbaar natuurgebied te willen aanleggen.

(juli 2008)

In navolging van Heumen en Mook heeft de gemeenteraad van Groesbeek op 3 juli 2008 een voorkeur uitgesproken voor uitwerking van variant 5a waarbij een nieuwe weg bij de spoorwegovergang Molenhoek over Landgoed Mookerheide (kwetsbaar natuurgebied) wordt aangelegd. Het besluit is genomen naar aanleiding van het [vervolgonderzoek](#) dat in opdracht van de Stadsregio en gemeenten is uitgevoerd. Tijdens de vergadering bleek dat de gemeenteraad al eind maart in een informeel overleg met het College had ingestemd met variant 5a.

De vervolgstudie volgt op in een 2006 gepubliceerd [onderzoek](#).

#### Resultaten vervolgstudie

Wat is nu eigenlijk het probleem met de huidige aansluiting van Groesbeek op de A73, dat kan men zich afvragen na het lezen van de vervolgstudie. Met het verbeteren van de kruising Ludenlaan bij Malden is er immers geen sprake meer van enige filevorming. Het verkeer stroomt goed door. Ook elders op de routes tussen Groesbeek en de A73 is er weinig aan de hand. Dat concludeert het onderzoeksbureau Goudappel Coffeng dat de vervolgstudie uitvoerde. De nulvariant (geen nieuwe wegen) werd daarin vergeleken met een aantal varianten waarbij wel een nieuwe weg wordt aangelegd (bij Mook vanaf de Mooksebaan, bij Molenhoek vanaf de Rijlaan of de Maldense baan).

De varianten werden getoetst op een aantal criteria:

- economisch functioneren (= van deur tot deur bereikbaarheid)
- milieu en landschap (= natuur en landschap, geluidhinder, energieverbruik)
- leefkwaliteit (=leefbaarheid kernen, luchtkwaliteit)
- verkeersveiligheid
- kosten en
- zgn. toekomstvastheid.

De toetsing (zie pag. 66 en 67 van het vervolgonderzoek) laat er geen misverstanden over bestaan: alleen op het punt van natuur en landschap en kosten zijn er verschillen. Wat de overige criteria betreft is er geen onderscheid tussen de varianten. Geluidhinder en luchtkwaliteit blijven in de huidige situatie binnen de wettelijke normen. Ook aspecten als bereikbaarheid, leefkwaliteit en verkeersveiligheid zijn geen onderscheidend criterium, nieuwe wegen/routes verbeteren er weinig aan.

Toch zijn de gemeenteraden van mening dat er een nieuwe verbinding moet komen en wel door natuurgebied. Deze variant 5a is slecht voor de natuur en veel duurder dan de nulvariant (huidige wegen gebruiken, geen aanleg nieuwe wegen). Waarom de voorkeur daarnaar uitgaat is niet erg duidelijk, blijkbaar hebben andere overwegingen dan de in het rapport genoemde criteria een rol gespeeld.

#### Variant 5a

Deze variant houdt in dat de Rijlaan/Heumensebaan een tweebaansweg wordt, met vrijliggend fietspad. Vlak voor het spoorbruggetje bij Molenhoek buigt de (nieuwe) weg dan naar links en gaat zuidelijk langs Molenhoek naar de Rijksweg. De nieuwe weg komt dus op Landgoed Mookerheide te liggen en loopt vlak langs de Heumense Schans. En daarmee hebben we het cruciale punt te pakken: aanleg van een weg in dit gebied betekent een forse aantasting van de natuur.

#### Verzet tegen aantasting van de natuur

In een gezamenlijke [brief](#) aan de drie gemeenteraden spreken Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en de natuur- en milieuorganisaties in de regio hun grote bezorgdheid uit over het streven naar aanleg van nieuwe wegen in het natuurgebied tussen Groesbeek en Mook. Het gebied behoort tot de Ecologische Hoofdstructuur en geniet daarom wettelijke bescherming tegen activiteiten die het ecologisch karakter aantasten. Bovendien wordt er veel geld geïnvesteerd in het heideherstelplan aan de westrand van het gebied waar de nieuwe wegen volgens het onderzoek zouden kunnen komen. Er komen Europees beschermde, kwetsbare diersoorten zoals de zandhagedis voor.

#### Kansloos

Gebieden waarvoor de status Ecologische Hoofdstructuur (EHS) geldt, genieten wettelijke bescherming tegen aantasting van de natuurwaarden. Voor de EHS geldt een 'nee, tenzij' beleid. Ruimtelijke ingrepen zoals aanleg van nieuwe wegen zijn niet

toegestaan, indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten. Bovendien zijn ingrepen alleen toegestaan, wanneer er sprake is van groot, algemeen belang en er geen alternatief voorhanden is. In dit geval, de aansluiting Groesbeek op de A73, is er geen sprake van een groot, algemeen belang (er is immers geen probleem) en het alternatief is er wel (nl. de huidige situatie). Bovendien doorsnijdt variant 5a een gebied waarin beschermde planten en diersoorten voorkomen. Daarvoor is ontheffing van de Flora- en Faunawet nodig. Het lijkt niet waarschijnlijk dat het Ministerie van LNV voor dit geval (geen probleem, geen nut en geen noodzaak) die ontheffing zal willen verlenen. Dat maakt variant 5a, en iedere variant waarbij nieuwe wegen worden aangelegd, bij voorbaat kansloos.

#### **Afwaarderen van wegen**

In het voorstel dat het College van B & W op 3 juli aan de gemeenteraad heeft voorgelegd, wordt gesproken over het "afwaarderen" van wegen. Tegelijk met verdere uitwerking van variant 5a, zou er een onderzoek moeten komen naar "nut, noodzaak en (on)mogelijkheden van de eventuele afwaardering" van bestaande routes (Mooksebaan tussen Groesbeek en Mook en de route langs het zweefvliegveld). Dat is de worst die de eventuele tegenstanders van aanleg van nieuwe wegen wordt voorgehouden. De uitkomsten van het onderzoek laten zich gemakkelijk voorspellen. Natuurlijk gaan er geen wegen verdwijnen. In de praktijk zien we hoe het afwaarderen van wegen uitvalt. Zo is bijv. de Heumensebaan/Rijlaan op papier verkeersluw. Toch rijden daar dagelijks meer auto's dan op de Mooksebaan, die beschouwd wordt als de hoofdroute van Groesbeek naar de A73.

---

© Wergroep Milieubeheer Berg en Dal, [disclaimer](#)