

Portefeuillehouder : J.A.M. Derksen-Geuijen
Team : Ruimtelijke ontwikkeling & economie
Opsteller : 
Registratienummer : 25int01662

☒ Openbaar / ☐ Niet openbaar

Raad: nee

Onderwerp:

BenW advies verkeerssituatie Beek

Samenvatting:

Met dit B&W advies wordt het college geadviseerd over de gewenste verkeerssituatie in de toekomst van Beek. De verkeerssituatie tussen Beek en Elten is een langlopende kwestie die in de afgelopen maanden in een stroomversnelling kwam dankzij de sluipcontroles aan de Duitse grens. Het college wordt geadviseerd om verkeersmaatregelen te nemen waarmee de verkeerssituatie langdurig kan worden ingericht zo lang de grenscontroles van kracht zijn.

Advies (concept besluit):

In Beek over te gaan tot:

- Het afsluiten van de grensovergang op de Eltenseweg door middel van een landbouwsluit zo lang de grenscontroles van kracht zijn;
- Het afsluiten van de grensovergang op Zum Waldkreuz door middel van een landbouwsluit;
- Het opheffen van de tijdelijke situatie met eenrichtingsverkeer op de Zuider Markweg en Eltenseweg zodra de landbouwsluit is geplaatst;
- Het invoeren van een vrachtverbodzone behoudens bestemmingsverkeer in het buitengebied van Beek en de kom van Beek tot en met de kom van Stokkum;
- De thans geldende aslastbeperking op de Sint Jansgildestraat, Eltenseweg, Peeskesweg en Kastanjelaan te doen vervallen.
- Binnen enkele weken, dus vooruitlopend op het aflopen van de bezwaretermijn, tot uitvoering van de maatregelen over te gaan

B&W. dd.: 19/08/2025

Nummer: R

Besluit: Gewijzigd

Definitief besluit: Het college besluit in Beek over te gaan tot:

1. Het afsluiten van de grensovergang op de Eltenseweg door middel van een landbouwsluit zo lang de grenscontroles van kracht zijn.
2. Het afsluiten van de grensovergang op Zum Waldkreuz door middel van een landbouwsluit.
3. Het opheffen van de tijdelijke situatie met eenrichtingsverkeer op de Zuider Markweg en Eltenseweg zodra de landbouwsluit is geplaatst.
4. Het invoeren van een vrachtverbodzone behoudens bestemmingsverkeer in het buitengebied van Beek en de kom van Beek tot en met de kom van Stokkum.
5. De thans geldende aslastbeperking op de Sint Jansgildestraat, Eltenseweg, Peeskesweg en Kastanjelaan te doen vervallen.
6. Binnen enkele weken, dus vooruitlopend op het aflopen van de bezwaretermijn, tot uitvoering van de maatregelen over te gaan.
7. De effecten te volgen voor de Drieheuvelenweg en indien nodig maatregelen te treffen.

Aanleiding:

Al enkele jaren is er sprake van sluipverkeer op de Zuider Markweg in Beek doordat automobilisten op de A3 de route gebruiken om files op de A12 te vermijden. Sinds de grenscontroles die door Duitsland worden uitgevoerd is de route nu ook in gebruik in tegengestelde richting, richting Duitsland. Onder andere met het Hemelvaartsweekend nam de drukte op de Zuider Markweg en ook op de Eltenseweg en Sint Jansgildestraat in Beek toe doordat veel Duitse en Nederlandse vakantiegangers voor de sluiproute kozen. Het leidde tot opstoppen. Vanuit het belang van de hulpdiensten en de leefbaarheid nam de gemeente als uitgangspunt dat dergelijke situaties in de toekomst voorkomen moeten worden. In de weekenden van Pinksteren en Sacramentsdag heeft de gemeente Montferland proeven uitgevoerd waarbij een afsluiting plaatsvond aan de grens tussen Beek en Elten. Daarmee werd het sluipverkeer tijdelijk effectief tegengehouden. Met het oog op de komende periode waarin de grenscontroles voorlopig gehandhaafd blijven is het een goed idee om te werken aan een langetermijnoplossing.

Afgaande op de functies en breedte van de wegen gaan onze verkeerskundigen uit van de volgende gewenste maximale intensiteiten:

Zuider Markweg, ETW60 type 2, 3,50m breed: maximaal 1.000 voertuigen per etmaal

Eltenseweg/Sint Jansgildestraat, ETW30: maximaal 4.000 voertuigen per etmaal

Eltenseweg grensovergang, ETW60 type 1, 5,5m breed: maximaal 6.000 voertuigen per etmaal

De hoeveelheden verkeer op de Zuider Markweg, Melkweg, Eltenseweg en Sint Jansgildestraat zijn sinds invoering van de grenscontroles fors toegenomen. Er zijn in juni tellingen uitgevoerd op enkele wegen. Op de drukste dagen was de grens tijdelijk afgesloten, waardoor de tellingen lager zijn dan ze zonder maatregelen zouden zijn. De uitslagen bedroegen desalniettemin als volgt:
Zuider Markweg/Melkweg: 2.099 voertuigen per etmaal (2x de maximale intensiteit)
Eltenseweg/Sint Jansgildestraat: 2.846 voertuigen per etmaal (binnen de normen)
Eltenseweg grensovergang: 4.588 voertuigen per etmaal (binnen de normen)

Op de route Zuider Markweg-Melkweg waren dus (te) hoge intensiteiten waarneembaar op de dagen dat er geen tijdelijke afsluitingen waren. We zagen dit in de praktijk bijvoorbeeld ook aan bermshade die ontstond doordat verkeer door de bermen reed. Ook reed verkeer zichzelf vast, doordat men elkaar bij chicanes blokkeerde. Het leidde tot opstoppen en hierdoor kwam de bereikbaarheid voor hulpdiensten in het geding.

Overweging:

Gesprek met Stadt Emmerich

Op 1 juli 2025 besloot het college om in gesprek te treden met de Duitse en Nederlandse overheden over het afsluiten van de op- en afrit van A3-afrit 2 Elten zo lang als de grenscontroles van kracht zijn. Gesprekken hebben niet geleid tot een dergelijke aanpak. De gemeente Emmerich zag hiervoor geen mogelijkheden, aangezien de verbinding tussen afrit 2 en Elten voor hen de belangrijkste belangrijke directe verbinding vormt tussen Elten en de rest van Duitsland. Tevens werd in de afgelopen maanden de spoorverbinding tussen Elten en Babberich op de schop genomen, waardoor de verbinding tussen afrit 2 en Elten tijdelijk nog onmisbaarder werd.

Vijf scenario's

Er zijn vele mogelijke verkeersmaatregelen onderzocht in het voortraject. Daaruit volgde een vijftal verschillende scenario's, die verder werden uitgewerkt. De vijf scenario's betroffen een landbouwsluit op de grens, een verzinkbare paal op de grens, invoering van eenrichtingsverkeer, Zuider Markweg inrichten als rondweg en geen maatregelen nemen. Het college van burgemeester en wethouders besloot op 1 juli 2025 om deze vijf opties aan de bewoners voor te leggen tijdens de aanstaande bewonersavond.

Bewonersavond

Op 7 juli 2025 vond de bewonersavond plaats waarbij de bewoners in de buurt uit zowel Beek als Elten hun argumenten en ideeën konden delen met de ambtelijke organisatie en met elkaar. Deze avond heeft veel waardevolle argumenten en ideeën opgeleverd.

Op de avond kon er ook gestemd worden door de bewoners door middel van stickers. Op de avond is duidelijk gecommuniceerd dat er niet gestemd werd op een specifieke maatregel. Het was immers geen referendum, maar het ging om het ophalen van argumenten. Toch kunnen uit de uitslag enkele zaken worden gededuceerd. Het grootste deel van de mensen (ongeveer 80%) steunt het nemen van een maatregel tegen verkeersdrukke. Ook kan voorzichtig uit de uitslagen worden geconcludeerd dat de maatregelen 'verbreding Zuider Markweg tot rondweg' en 'grensafsluiting met landbouwsluit' wat minder draagvlak hadden dan de andere opties.

Zodoende werden allereerst de resterende twee scenario's met meer draagvlak (B en C) verder uitgewerkt. Dit betreffen:

Scenario B: Eenrichtingsverkeer

Op het moment van de bewonersavond gold er al enkele dagen een tijdelijke situatie van eenrichtingsverkeer tot aan het einde van de zomervakantie. We ontvingen veel steun voor de tijdelijke maatregelen, al zagen mensen ook nadelen.

Een veelgenoemd voordeel van eenrichtingsverkeer is dat de doorstroming in Beek is verbeterd. Automobilisten kunnen zich nu sneller over de weg verplaatsen omdat zij minder vaak op tegenliggers hoeven te wachten. Dit leverde met name op dat er zich geen opstoppen meer hebben voorgedaan zoals in het Hemelvaartsweekend. Daardoor zijn grote veiligheidsrisico's, zoals hulpdiensten die niet bij hun bestemming kunnen komen, voorkomen. Ook ontvangen we minder klachten over automobilisten die op het trottoir van de Eltenseweg rijden.

Een ander 'voordeel' van eenrichtingsverkeer is dat andere gebieden in de omgeving, zoals Zevenaar, Babberich, Elten en 's-Heerenberg, relatief weinig verkeersoverlast ervaren. Mocht het sluipverkeer worden gestopt in Beek met een maatregel zoals een verzinkbare paal of landbouwsluit, dan dreigt op die plekken de verkeersintensiteit verder toe te nemen.

Het eerste veelgehoorde argument tegen eenrichtingsverkeer is dat deze maatregel in de basis niets doet tegen de hoge intensiteiten van verkeer op straat. Door de invoering van eenrichtingsverkeer zagen we dat het verkeer niet verminderde, maar een deel van het verkeer zich verschoof van de dorpskern (Eltenseweg, Sint Jansgildestraat) naar de wegen in het buitengebied (Zuider Markweg, Melkweg). Immers wordt de route in de richting van Duitsland meer gebruikt dan de route die Nederland inrijdt. Op de route Zuider Markweg-Melkweg is tijdens het eenrichtingsverkeer een gemiddelde intensiteit gemeten van 3503 voertuigen per etmaal. We namen een handvol uitschieters waar tot 5526 voertuigen op deze straten. Dit is drie- tot vijfmaal hoger dan de gewenste maximale intensiteiten op deze wegen.

Een tweede veelgehoord argument tegen eenrichtingsverkeer is dat de snelheid van voertuigen op de wegen er toeneemt doordat bewoners geen verkeer meer van de andere richting tegemoetkomen. Dit zagen we in de praktijk ook in de afgelopen weken terug. Tegen het te hard rijden werd snel opgetreden door een drietal verkeersdrempels en een aantal kastanjepaaltjes te plaatsen op de Zuider Markweg. Sindsdien valt de gereden snelheid in deze straat binnen de normen van de V85. Ook op de Melkweg nemen we verhoogde snelheden waar, maar hier worden op korte termijn enkele drempels geplaatst om de snelheid terug te brengen.

Een derde veelgehoord argument tegen eenrichtingsverkeer is de handhaafbaarheid van de maatregel. We zagen met name in de eerste weken inderdaad veel verkeer dat tegen de richting in reed. In die weken hebben de BOA's waarschuwend opgetreden. Vanaf het moment dat er met boetes handhavend werd opgetreden en mensen met een tekstkar aanvullend werden gewaarschuwd voor boetes, zagen we steeds minder overtreders. De tellers laten echter nog altijd veel overtredingen zien. Ook blijft het een aandachtspunt hoe handhaving op de lange termijn volgehouden moet worden. Dit vraagt capaciteit van onze BOA's, de politie. Het gebruik van de tekstkar om mensen te wijzen op de regels zorgt er daarnaast voor dat deze niet op andere plekken ingezet kan worden.

Een ander argument is dat er meer zoekverkeer in de kern van Beek ontstaat. Waar verkeer nu de Sint Jansgildestraat inrijdt en een inrijverbod tegenkomt bij de Eltenseweg, slaat het verkeer rechtsaf. Hierdoor nam verkeer op de Schaapsdrift, de Steegseweg dankzij het eenrichtingsverkeer toe. Met name op de vrijdagen en zaterdagen zien we dat het verkeer zich ongeveer verdubbelt (1600-1800) ten opzichte van de doordeweekse situatie (700-900).

Waar geen rekening mee gehouden werd, is dat enkele bewoners in de buurt de systemen van o.a. Google Maps beïnvloedden door bewust verkeerde afsluitingen op de Zuider Markweg aan het systeem door te geven. Hierdoor zagen we op verschillende dagen dat het sluipverkeer een alternatieve route zocht dwars door Beek over de Sint Martinusstraat, Peter Meisterstraat, Kasteellaan en Oude Kolkstedeweg. Deze situatie is met het oog op de fietsers en voetgangers in de kern zeer onwenselijk. Invoering van een permanente eenrichtingssituatie biedt echter geen uitsluitend dat dergelijke systeembeïnvloedingen in de toekomst weer zullen plaatsvinden.

We ondervonden in de afgelopen weken dat voor vrachtverkeer met een bestemming op de Eltenseweg soms ingewikkelde situaties ontstonden, omdat zij (bij transport van levende dieren of brandstoffen) niet in Duitsland mochten rijden, niet tegen de richting in mochten rijden over de Zuider Markweg en ook niet voldeden aan de maximale aslast op de Eltenseweg en Sint Jansgildestraat. Mocht er worden besloten om de eenrichtingswegen permanent in te voeren, dan zal het noodzakelijk zijn om de aslastbeperking van de wegen in Beek te verwijderen.

Scenario C1: Tijdelijk afsluiten met verzinkbare paal

Op de bewonersavond werd bij scenario C voorgesteld om tussen 07:00 en 19:00 een paal op de grens zetten die in de avond en nacht kan zakken. Zodoende zou het grensverkeer op de drukste momenten weggenomen kunnen worden, maar kan het lokale verkeer in de nacht, wanneer er geen files of sluipverkeer door grenscontroles zijn, blijven rijden. We zien dat afsluiten de voorkeur draagt van de meeste direct aanwonenden op de Eltenseweg, Melkweg en Zuider Markweg die veel overlast ervaren door de hoge intensiteiten op straat. Tijdelijk afsluiten op piekmomenten zou een goed compromis is tussen een volledige afsluiting en het openhouden van de grens. We zien echter ook dat de maatregel minder draagvlak heeft bij mensen die verder weg wonen en minder overlast ondervinden van het sluipverkeer.

Naar verwachting zal tijdelijk afsluiten ervoor zorgen dat de auto-intensiteiten op de Zuider Markweg, Eltenseweg, Melkweg en Sint Jansgildestraat overdag aanmerkelijk worden teruggebracht. De straten worden tijdens de afsluiting woonstraten, die vooral worden gebruikt door de lokale bewoners. Deze rustige straten zullen voor aanwonenden leefbaarder worden omdat verkeersoverlast en onveiligheid worden weggenomen. Wandelen en fietsen naar school of even naar het dorp op de fiets wordt prettiger en veiliger. Voor toeristische fietsers en wandelaars zal het prettiger zijn om zich in dit gebied te begeven omdat de wegen er rustiger en veiliger zijn. Het kan een stimulans betekenen voor het toerisme in dit gebied.

Op de bewonersavond werd door enkele bewoners geopperd om de tijden wat te verruimen, zodat het voor werkenden ook mogelijk blijft om de grensovergang te gebruiken. De tellingen wijzen uit dat de wegen tussen 10:00 uur en 19:00 uur het meest worden gebruikt en daarbuiten minder gebruik wordt gemaakt van de sluiproute. Het zou dan ook een logische overweging zijn om de tijden van afsluiting te beperken tot 10:00-19:00. Let wel dat er in de zomermaanden geen sprake is van drukke ochtendspits, maar vooral vakantieverkeer. Het zou kunnen dat de situatie na de zomervakantie uiteindelijk alsnog vraagt om steviger maatregelen in de ochtend.

Een ander veelgehoord argument tegen het aanbrengen van een verzinkbare paal is de bereikbaarheid van de horeca. Zij zouden volgens sommigen nu juist profiteren van de verkeersdrukte doordat automobilisten hen goed weten te vinden. Omgekeerd horen we ook van fietsers die de wegen juist mijden vanwege de gevaarlijke situatie. Afsluiting met een verzinkbare paal zou er volgens tegenstanders voor zorgen dat de horeca veel minder wordt bereikt. Het is eventueel een overweging om aan de horeca tegemoet te komen door de tijden van afsluiting nog verder te beperken tot bijvoorbeeld 18:00 uur, zodat gasten van de Steenbok, snackbar Heino, Zonneheuvel en de Sprokkelaar en ook horeca aan de Duitse zijde van de grens tijdens etenstijd via de Eltenseweg bij de horeca kunnen blijven komen. Dit betreft een politiek-bestuurlijke afweging tussen de belangen van een rustige buurt en de horeca.

Andere ondernemers die zich mogelijk in hun belangen geraakt zien zijn de winkels en tankstations in de omgeving. In de uren dat de afsluiting geldt, moeten hun klanten immers omrijden over het viaduct bij de A12 en de A3. De omweg tussen Beek en Elten kost in situaties zonder grenscontroles zo'n 2 minuten extra reistijd. Zo lang de grenscontroles aanhouden zijn de reistijden van Beek naar Elten door files zo'n 10 minuten langer, en zijn de reistijden van Elten naar Beek ook 2 minuten langer. Gelet op de vele mensen die van verre in Elten komen tanken en boodschappen komen halen, zelfs uit het westen van Nederland, achten we de kans niet groot dat Bekenaren die dat nu doen in de toekomst hun boodschappen door de extra reisminuten ineens niet meer in Duitsland halen. Ook zullen klanten mogelijk andere tijdstippen kiezen om te winkelen, wanneer de grens nog wel open is. We schatten daarom in dat de economische schade beperkt zal blijven.

Een aandachtspunt van deze maatregel is dat er juiste bebording moet worden aangebracht aan Nederlandse en Duitse zijde van de grens om weggebruikers tijdig te wijzen op de aanwezige afsluiting. Zo voorkomen we dat mensen zichzelf vastrijden. Indien tot plaatsing wordt besloten, zal door de verkeerskundigen een bordenplan worden opgesteld om hier tijdig op in te spelen.

Aanlegkosten voor een verzinkbare paal worden ingeschat op €30.000,-. Daarnaast zijn structurele kosten nodig voor onderhoud en reparatie. We gaan ervan uit dat hiervoor €10.000,- per jaar moet worden vrijgemaakt. Eventuele vernielingen of schade door botsingen zouden dit bedrag verder kunnen laten oplopen.

Een voordeel van afsluiting met een paal is dat de maatregel goed handhaafbaar is. De paal biedt voor overtreders immers geen ruimte om er toch door te rijden. De maatregel vraagt dan ook geen capaciteit van de BOA's.

Scenario C2: Tijdelijk afsluiten met cameracontrole

Een alternatief dat op de bewonersavond werd aangedragen is een tijdelijke geslotenverklaring die niet met een paal wordt afgesloten, maar met cameracontrole. Met camera's kan automatisch worden gehandhaafd op ieder voorbijrijdend voertuig. Een camerasysteem kan net als een verzinkbare paal worden ingericht op bepaalde tijdstippen. Zodoende wordt alleen het verkeer tegen gehouden op de drukste momenten van de dag. Ook kan het automatisch bepaalde weggebruikers, zoals tractoren, uitzonderen van een verbod. Een camerasysteem is daardoor relatief flexibel.

Om te kunnen controleren met camera's moet de gemeente een plan van aanpak opstellen en deze afstemmen met het Parket CVOM en het arrondissementsparket en de lokale driehoek. Ook moet de gemeente zorgen voor afstemming met het CJIB voor wat betreft het datatransport. De inschatting is dat dit proces zo'n 8 weken nodig duurt.

Het is daarnaast technisch mogelijk om een aanvullende module in te kopen die ontheffingen mogelijk maakt. Zo wordt het ook mogelijk om voertuigen van hulpdiensten uit te zonderen. Bij wijze van spreken zou het zelfs mogelijk zijn om ook aanwonenden van de wegen in Beek een ontheffing te geven. Op die manier kan het lokale verkeer over de grens blijven rijden, maar kan doorgaand verkeer rekenen op boetes met een grote pakkans. Deze extra module kan de kosten voor het camerasysteem verdubbelen en vraagt daarnaast handmatig werk voor het verwerken van alle ontheffingen.

Een bijkomend voordeel van afsluiten met cameracontrole is dat camera's geen gevaar opleveren voor niet oplettende automobilisten. Een paal op de weg kan er voor automobilisten die ze niet zien aankomen een gevaarlijk obstakel op de weg vormen. Er is daardoor (ondanks vele bebording en andere waarschuwingen) altijd een kans op een botsing van niet oplettende weggebruikers.

Een nadeel van tijdelijk afsluiten met cameracontroles is de extra werkdruk die dit toevoegt bij de gemeentelijke handhavers. In de eerste weken zullen er waarschijnlijk nog veel boetes uitgeschreven worden door mensen die toch proberen om de grens over te rijden. Geschat wordt dat dit op termijn afneemt en de BOA's daarna structureel zo'n 4 uur per week nodig hebben om alle boetes te verwerken.

Het aanleggen van een systeem voor camerahandhaving kost ongeveer €35.000,-. Structureel vraagt het systeem plusminus €10.000,-. Zoals eerder beschreven kan het inkopen van een ontheffingensysteem deze bedragen nog eens verdubbelen.

Wel of geen ontheffing?

Enkele bewoners hebben zich ook bij de gemeente gemeld met verzoeken om ontheffingen voor landbouwverkeer. Mocht de gemeente overgaan tot een afsluiting aan de grens door middel van een paal of cameracontrole, dan achten zij het wenselijk om alsnog een uitzondering te creëren voor landbouwvoertuigen die niet over de snelweg kunnen rijden. Met een ontheffing, een toegangscode of pasje is het technisch mogelijk om eventuele uitzonderingen voor landbouwverkeer te maken.

Wanneer er wordt gekozen voor een verzinkbare paal of cameracontrole is het waarschijnlijk dat meer weggebruikers zich in de komende weken tot de gemeente zullen wenden met de vraag om óók een ontheffing te ontvangen. Omrijden is voor iedereen immers onhandiger dan hun vaste route. Er zal een bestuurlijke afweging gemaakt moeten worden over wie (geen) recht heeft op een uitzondering. We stellen voor om geen ontheffingen aan overige weggebruikers af te geven. Dit bespaart de organisatie het verwerken en toetsen van vele aanvragen, afgeven van ontheffingen en zorgt er tevens voor dat een eventuele verzinkbare paal minder vaak hoeft te zakken en weer omhoog komen waardoor onderhoudskosten worden gereduceerd.

Scenario D: Landbouwsluizen aan de grens

Optie D was het aanbrengen van twee landbouwsluizen op de grens bij de Eltenseweg en Zum Waldkreuz. Een landbouwsluis is de meest effectieve en vergaande maatregel die ervoor zorgt dat bijna al het grensverkeer permanent moet omrijden. Het zal daardoor het meest effectief zijn in het rustiger maken van de buurt. De wegen rondom en in Beek zullen veiliger zijn en vooral worden gebruikt door de aanwonenden en bestemmingsverkeer.

Voor grensverkeer betekent het echter wel dat ook op rustige momenten de grens niet meer gepasseerd kan worden. Het maakt maatwerk, zoals het behouden van doorstroming op bepaalde momenten of het uitzonderen van bepaalde weggebruikers (denk aan landbouwvoertuigen met werktuigen die te laag zijn voor een landbouwsluis), niet mogelijk. Alle automobilisten moeten dus omrijden over het viaduct bij de A12 en de A3. De omweg tussen Beek en Elten kost in situaties zonder grenscontroles of files (zoals 's nachts) zo'n 2 minuten extra reistijd. Zo lang de grenscontroles aanhouden zijn de reistijden van Beek naar Elten door files zo'n 10 minuten langer, en zijn de reistijden van Elten naar Beek 2 minuten langer.

Een landbouwsluis op de weg vormt ook een hele duidelijke maatregel. Voor iedereen is het zonneklaar dat de weg gedurende de hele dag niet meer door automobilisten gebruikt kan worden. Het is gemakkelijk te communiceren hoe mensen moeten rijden. Op de weg, maar bijvoorbeeld ook voor klanten van de horeca. Verwijzende bebording naar Beek op bijvoorbeeld de A3 of naar Elten op de N335 kan worden afgeplakt of kan afgeplakt blijven.

Een landbouwsluis is voor de gemeente ook veruit de goedkoopste maatregel om te nemen. De kosten van een landbouwsluis wordt ingeschat op plusminus €5.000,-. Een landbouwsluis vraagt ook zeer weinig onderhoud en structurele lasten. De landbouwsluis kan ook niet gemakkelijk kapot gemaakt worden door vandalisme.

De landbouwsluis is ook relatief gemakkelijk om er op termijn weer uit te halen. Wanneer bij de bezwarenprocedure of bij het stoppen van de Duitse grenscontroles zou worden besloten om de grens aan de Eltenseweg weer open te stellen, kan de landbouwsluis zeer snel en gemakkelijk worden verwijderd.

De landbouwsluis is ook de snelste maatregel om de intensiteiten terug te brengen. Waar het plaatsen van de verzinkbare paal of het aanbrengen van camerabewaking naar schatting 8 tot 10 weken op zich laten wachten, kan een landbouwsluis al op zeer korte termijn worden aangelegd.

Een landbouwsluis vraagt ook niets van handhaving. We hebben geen BOA-inzet nodig om te controleren of men er toch overheen rijdt. Immers zorgt de landbouwsluis zelf voor voldoende autoschade om automobilisten ervan te overtuigen om er niet te rijden.

Omgevingsvisie

Kijkende naar de Omgevingsvisie voor Montferland zien we dat ten zuiden van Beek een ecologische verbindingszone is ingetekend, die de natuurgebieden De Bijvanck en het Bergherbos aan elkaar verbindt. Men zou kunnen beargumenteren dat bij zulk een ecologische verbindingszone geen drukke autowegen passen, en enkel lokaal verkeer zou moeten rijden. Een afsluiting op de grens (in welke vorm dan ook) zou daar dan ook bij kunnen passen.

Wat is draagvlak ons waard?

Voorzien wordt dat een verzinkbare paal of afsluiting met cameracontrole kan zorgen voor meer draagvlak. Immers blijft de grens in de avonden en nachten toch open. Het zorgt ervoor dat minder mensen hun gedrag hoeven te veranderen. Het zorgt er ook voor dat de (horeca-) ondernemers in de avonden via dezelfde straten bereikbaar blijven. Ook kan een systeem met ontheffingen ervoor zorgen dat sommige mensen toch een uitzondering op de regel zijn. Het zal ervoor zorgen dat zij minder bezwaren hebben tegen een maatregel.

Tegenover de waarde van dat extra draagvlak staan echter ook nadelen. De prijzen voor aanschaf en voor onderhoud van een verzinkbare paal of camerahandhaving liggen aanzienlijk hoger dan de prijs voor een landbouwsluis. Een systeem met ontheffingen vraagt capaciteit in de gemeentelijke organisatie. Ook handhaving met camera's vraagt om capaciteit van de gemeentelijke handhavers.

We achten het een politiek-bestuurlijke afweging om een oordeel te vellen over wat het tegemoet komen aan tegenstanders van een maatregel en het creëren van meer draagvlak onze organisatie waard is.

Landbouwsluis Zum Waldkreuz

Een aanvullende maatregel die noodzakelijk is om sluipverkeer tegen te gaan is het aanbrengen van een landbouwsluis ter hoogte van de grens bij Zum Waldkreuz. Deze weg kan anders als sluiproute worden gebruikt, maar is hiervoor niet geschikt. Eerdere gesprekken met Stadt Emmerich wijzen erop dat er ook bij die gemeente draagvlak is om, indien er maatregelen plaatsvinden op de Eltenseweg, ook te zorgen voor een landbouwsluis op Zum Waldkreuz zodat de buurt die woont op Zum Waldkreuz en Heidpool niet met overlast wordt opgezaald.

Vrachtverkeersverbod Beek en Stokkum

Een idee dat o.a. naar voren werd gebracht op de bewonersavond over Beek was het instellen van een inrijverbod voor vrachtverkeer behoudens bestemmingsverkeer in Beek. Gezien de aanwezigheid van de N812 en N335 als alternatieve verbindingen met de snelwegen achten we het rechtmatig om vrachtverkeer gedurende de hele dag gebruik te laten maken van deze wegen. De eigenschappen van de weg zijn hiervoor aanzienlijk geschikter dan bijvoorbeeld de Zuider Markweg en de Sint Jansgildestraat. Het vrachtverkeersverbod zou, net als in andere Montferlandse kernen, een uitzonderingsbepaling krijgen voor bestemmingsverkeer. Op die manier kunnen bijvoorbeeld melkwagens of verhuishagens de percelen in Beek bereiken.

Mocht er een vrachtverkeersverbod worden ingesteld in Beek, dan wordt Stokkum ingesloten tussen enerzijds de verbodszone van 's-Heerenberg en anderzijds de verbodszone van Beek. Stokkum zou voor vrachtverkeer in theorie niet meer toegankelijk zijn, omdat vrachtverkeer dat in Stokkum moet zijn geen bestemming heeft in Beek of 's-Heerenberg. Om dit op te lossen wordt voorgesteld om de vrachtverbodszone van Beek door te trekken naar de oostelijke komgrens van Stokkum. Wie in Stokkum moet zijn, mag daardoor net als nu via Beek naar Stokkum blijven rijden.

De momenteel geldende aslastbeperking op de Kastanjelaan, Peeskesweg, Sint Jansgildestraat en Eltenseweg kan door het instellen van het algemene vrachtverkeersverbod worden opgeheven. Ongewenst vrachtverkeer dat niet ter plekke aanwezig hoeft te zijn, wordt namelijk ook door het nieuwe vrachtverkeersverbod tegengehouden.

Verkeersbesluit en nadeelcompensatie

Het college heeft de bevoegdheid om, onder meer met het oog op de verkeersveiligheid, een verkeersbesluit te nemen voor wegen op eigen grondgebied. De grensovergangen blijven hoe dan ook toegankelijk voor andere weggebruikers, zoals wandelaars en fietsers. Gemotoriseerd verkeer kan via andere wegen nog steeds de grens bij Beek passeren. De gemeentelijke advocaat stelt dat er geen sprake is van een evidente overtreding van het vrije verkeer van personen, goederen en diensten (artikel 21 e.v. VWEU) en er evenmin sprake is van een personencontrole in de zin van artikel 67, tweede lid, VWEU.

Bij het bepalen van de permanente verkeerssituatie moet de permanente oplossing voor de verkeerssituatie worden vastgelegd in een verkeersbesluit. Wanneer een verzinkbare paal wordt geplaatst, moet dit tevens tijdig en duidelijk gecommuniceerd worden naar de weggebruikers middels borden (weer middels een verkeersbesluit) en/of op andere wijze, om onveilige situaties te voorkomen. Indien dit niet (tijdig) wordt gedaan en men loopt schade op door de geplaatste paal of landbouwsluis, komt het risico en vergoeding van schade voor de gemeente.

Ook moet extra aandacht worden besteed aan vergoeding van mogelijke financiële schade (nadeelcompensatie) van ondernemers en mogelijke aansprakelijkheid. Allereerst moet men bedacht zijn op mogelijke wegafsluitingen bij winkels en tankstations of het plaatsen van een verzinkbare paal (dan wel andere maatregelen) bij omliggende horecagelegenheden. Winkeliers, eigenaren van tankstations en horecagelegenheden kunnen door de wegafsluitingen en/of door het plaatsen van een verzinkbare paal geraakt worden in hun financiële belangen. In de uren dat de afsluiting geldt, moeten de klanten immers omrijden en kan dit leiden tot inkomensderving. Het is mogelijk dat aanvragen tot nadeelcompensatie binnenkomen. Hiervan is sprake indien het besluit is herroepen, en een belanghebbende concreet kan aantonen dat hij door het verkeersbesluit schade heeft geleden.

Discussie, emotie en draagvlak

Inmiddels is de kwestie in Beek uitgegroeid tot een gevoelig dossier waar iedereen een mening over heeft. We zien bij bewoners veel emoties wanneer zij het hebben over wat er gebeurt in hun woonomgeving. Volgens enkele bewoners hebben zij hier in hun privéleven in die mate last van dat zij de levenskwaliteit sterk wordt aangetast. Het heeft enkele buurtbewoners van de Zuider Markweg er eerder ook toe aangezet om zelf met een oplegger de weg te blokkeren. We ontvangen

omgekeerd ook boze reacties van inwoners die klaagden over de gemeentelijke omgang met dit incident. Het beeld bij deze critici is dat de gemeente nu naar aanleiding van dit incident maatregelen neemt en luistert naar mensen die zich niet juist hebben gedragen.

We markeren dat het een illusie is dat de maatschappelijke discussie met het nemen van maatregelen volledig zal eindigen. Het nemen van welke maatregel dan ook zal kunnen rekenen op tegenstanders die zich in hun belangen geraakt zien. Het nemen van een maatregel, welke dan ook, zal waarschijnlijk geen oplossing bieden voor het wegnemen van de discussie. Wat we wel inschatten is dat het inrichten van de openbare ruimte op een duurzame manier er uiteindelijk toe zal leiden dat men gewend raakt aan de gekozen maatregel, en men zich berust op de situatie. Ook ondernemers roepen ons op om toe te werken naar een duurzame maatregel, zodat zij en hun klanten weten waar ze aan toe zijn.

Uitvoering van de maatregelen en bezwarenprocedure

Het verkeersbesluit treedt in werking nadat het is bekendgemaakt (artikel 3:40 Awb). Het college mag juridisch gezien na bekendmaking van het verkeersbesluit dus direct overgaan tot uitvoering van de maatregelen. Het indienen van bezwaren heeft geen schorsende werking. Er bestaat echter een risico dat een bezwaarmaker een verzoek om voorlopige voorziening indient, met als mogelijk gevolg dat de voorzieningenrechter het verkeersbesluit schorst. Wanneer het besluit is geschorst, kan het college geen uitvoering geven aan het verkeersbesluit en dus de wegen niet afsluiten tot de bezwarenprocedure is doorlopen.

Een bezwaar kan er tevens toe leiden dat het college in de beslissing op bezwaar tot de conclusie komt dat de bezwaren gegrond zijn en het verkeersbesluit moet worden herroepen. Als het besluit is herroepen, kan een belanghebbende eventueel aanspraak maken op schadevergoeding als deze concreet kan aantonen dat hij door het verkeersbesluit schade heeft geleden.

Door ervoor te kiezen direct te starten met het voorbereiden van maatregelen op ons grondgebied en niet de bezwarenprocedure af te wachten, nemen we dus een risico dat deze later alsnog verwijderd moeten worden of mensen moeten worden gecompenseerd. Gelet op de urgente situatie in Beek, waarbij de intensiteiten structureel boven de normen liggen, achten we het echter gerechtvaardigd om snel op te treden en de leefbare situatie in Beek te herstellen.

Het is juridisch gezien sowieso niet bezwaarlijk om eventuele voorzieningen aan te brengen (zoals een verzinkbare paal) zo lang deze nog geen effect hebben op de doorstroming. Zo lang de paal verzonken in de grond ligt, heeft verkeer er geen last van. Dit maakt het voor de uitvoerende diensten mogelijk om zo snel mogelijk te beginnen met aanleg.

Ambtelijke afstemming:

Er hebben in de afgelopen maanden vele gesprekken plaatsgevonden met collega's van verkeer, het bedrijfsbureau, wegbeheer, handhaving, participatie en voorlichting in de voorbereiding naar dit B&W-advies.

Afstemming met portefeuillehouder:

Er heeft afstemming plaatsgevonden met de portefeuillehouder. Zij is nog niet gekomen tot eenduidig oordeel over de te nemen maatregelen en wenst dit in het college nader te bespreken.

Participatie:

Vele bewoners en andere belanghebbenden hebben zich bij de gemeente gemeld via meldingen, brieven, telefoontjes en gesprekken met onze organisatie. Ook heeft er een bewonersavond plaatsgevonden waarop inwoners hun argumenten en ideeën konden delen. We hebben al deze input gebruikt voor de afwegingen bij dit advies.

Financiën:

De benodigde financiële kosten voor het afsluiten van de grens zijn afhankelijk van de maatregel die gekozen wordt. Het afsluiten van de grens door middel van een verzinkbare paal kost de gemeente, gebaseerd op eerdere ervaringen van de verzinkbare palen in 's-Heerenberg, een eenmalig bedrag á €30.000,- voor aanschaf en een bedrag á €3.000,- tot €10.000,- op jaarbasis voor onderhoud/reparatie. Dit bedrag is sterk afhankelijk van zaken als vandalisme. Het aanleggen van een systeem voor camerahandhaving kost ongeveer €35.000,-. Structureel vraagt het systeem plusminus €10.000,-. Zoals eerder beschreven kan het inkopen van een ontheffingssysteem deze bedragen nog eens verdubbelen. Het aanbrengen van een landbouwsluit op de Eltenseweg vraagt om een bedrag van €5.000,-

Het aanbrengen van een (tweede) landbouwsluit op de grensovergang bij Zum Waldkreuz vraagt daarnaast om een eenmalig bedrag van zo'n €5.000,-

Voor het verwijderen en aanbrengen van alle bebording wordt een bedrag geraamd á €3.000,-.

Zoals eerder aangemerkt kunnen inwoners mogelijk een beroep doen op nadeelcompensatie bij de gemeente. Wanneer zij kunnen aantonen dat zij inkomsten mislopen door het verkeersbesluit van de gemeente, kan het voorkomen dat de gemeente de nadelen moeten compenseren.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen