

## Hoofdpijndossier: Altena-Hettsteeg

Al bijna 20 jaar houdt de grensovergang Altena-Hettsteeg de gemeederen flink bezig. Moet hij nu wel of niet worden opengesteld voor autoverkeer? Voorstanders willen simpelweg de snelste en kortste route van Groesbeek naar Kranenburg en omgekeerd kunnen nemen. Tegenstanders vinden juist dat dit groene grensgebied rustig moet blijven en niet opgeofferd mag worden aan minuutje tijdswinst. Wie je ook spreekt, iedereen heeft er een mening over.

Voordat ik inga op de huidige stand van zaken rond de evt. openstelling, kijken we terug op wat er in de afgelopen 20 jaar is gebeurd. Het begon met het Verdrag van Schengen waarmee in 1993 een einde kwam aan de grenscontroles tussen Nederland en Duitsland. De grensovergang Altena-Hettsteeg was tot dan toe alleen per ontheffing toegankelijk voor fietsers en voetgangers. Onbekenden hebben toen eigenhandig de fysieke barrière uit de weg gesloopt waarna het weggetje zich vrijwel direct ontwikkelde tot een sluiproute voor autoverkeer tussen Groesbeek en Kranenburg. Omdat de gemeente Groesbeek het (toen nog!) ongewenst vond dat de groene grensstreek door verkeersroutes zou worden aangetast, is in 1994 de grensovergang officieel gesloten verklaard voor gemotoriseerd verkeer op meer dan twee wielen (m.u.v. landbouwverkeer).

*Grensovergang Altena-Hettsteeg met carterrammer, gezien vanaf de Duitse kant*

### Carterrammer

Ook zou er een zgn. 'carterrammer' worden geplaatst, die het auto's en vrachtwagens fy-

siek onmogelijk maakt om de grensovergang te passeren. Hiertegen werd meteen geprocedeed door enkele omwonenden die in het gelijk werden gesteld, de carterrammer mocht er niet komen. Wel bleef het verkeersverbod gehandhaafd.

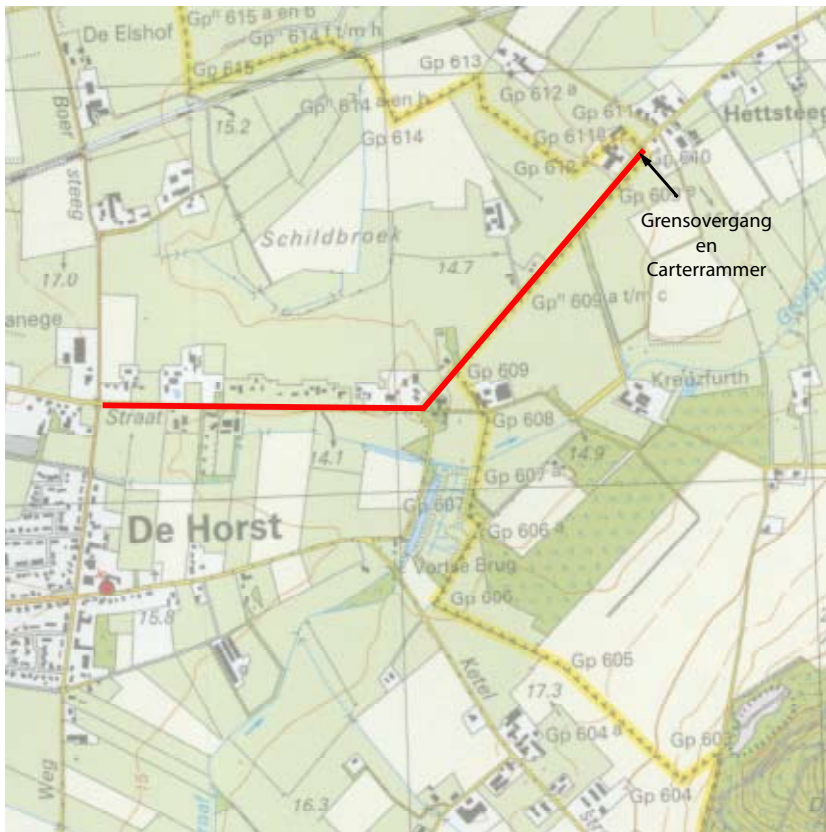
Begin 1996 kwam het gemeentebestuur met een nieuw besluit dat bepaalde dat voortaan alleen vrachtverkeer geen gebruik mocht maken van de grensovergang. Voor auto's zou de weg wel worden opengesteld. De samenwerkende milieu- en natuurorganisaties uit de grensstreek, alsmede een aantal omwonenden, maakten hiertegen bezwaar. Met als gevolg dat het gemeentebestuur eind 1997 deze bezwaren gegrond verklaarde en alsnog de grensovergang weer sloot voor alle motorvoertuigen, uitgezonderd landbouwverkeer. Tegen dit besluit gingen weer andere omwonenden naar de rechter. Zo werd er nog wat heen en weer geprocedeed, totdat niemand eigenlijk meer wist wat de juridische toestand van de grensovergang op dat moment was.

In augustus 1999 kwam het gemeentebestuur van Groesbeek weer met een besluit, dat inhield dat het oorspronkelijke besluit uit 1994 werd ingetrokken en de grensovergang voor alle verkeer met uitzondering van vrachtauto's zou worden opengesteld. De tegenstanders van dit besluit togen weer naar de rechter, die bepaalde dat de gemeente onvoldoende had gemotiveerd waarom zij van standpunt gewisseld was. De carterrammer stond er intussen nog steeds niet, het verbodsbord werd massaal genegeerd en gehandhaafd werd er niet. In 2001 was er weer een gerechtelijke uitspraak waarin een nieuw besluit van de gemeente om af te zien van het plaatsen van een carterrammer, om procedurele redenen werd vernietigd. Uiteindelijk is de carterrammer in 2003 dan toch geplaatst en tot op heden staat dit obstakel er. Toch blijken hoog op de wielen staande auto's (zgn. SUV's) deze barrière wel te kunnen nemen, met als gevolg dat er dagelijks tientallen auto's illegaal de grensovergang passeren. Handhaving vindt niet plaats.

### Toename grensverkeer

Met het plaatsen van de carterrammer in 2003 was de discussie niet ten einde, vrijwel meteen daarna kwam het onderwerp weer ter sprake in de gemeenteraad. In okto-





*Situatiekaart met ligging carterrammer en de te verbreden weg aan de Nederlandse kant*

*Grensovergang Altena-Hettsteeg met carterrammer, gezien vanaf de Nederlandse kant*



ber 2005 lag er een nieuw voorstel om de Altena-Hettsteeg open te stellen voor alle verkeer. Omdat er vrijwel zeker bezwaar zou worden gemaakt tegen openstelling, had de gemeente nu wel huiswerk gedaan en een uitgebreide motivatie bedacht: Door de sterkere binding tussen Groesbeek en Kranenburg, o.a. door de vele Nederlanders die in Duitsland waren gaan wonen, is het grensverkeer enorm toegenomen (en neemt nog steeds verder toe) en daarom dient dit, vanuit een eerlijke verdeling van de lasten,

te worden verspreid over alle beschikbare grensovergangen. Wel werd de Wylerbaan, die kort tevoren was voorzien van een vrijliggend fietspad en nieuw asfalt, benoemd tot dé gebiedsontsluitingsweg tussen Groesbeek en Kranenburg. De grensovergang Altena-Hettsteeg zou dan slechts gaan dienen voor zgn. lokaal verkeer.

Overigens was wethouder Giesbers (zie elders in dit Milieujournaal) tegen openstelling, omdat naar zijn mening verkeersstromen niet te plannen zijn van achter het bureau. Verkeersbewegingen zullen niet voldoende te beperken zijn. Dat was ook de verwachting van omwonenden en (groene) belangenorganisaties, die natuurlijk bezwaar maakten tegen dit verkeersbesluit. Zij vonden dat er verkeerstechnisch gezien geen problemen waren met het huidige grensverkeer en dat er dus ook geen 'oplossing' in de zin van openstelling van de Altena-Hettsteeg nodig was. Dat mocht allemaal niet baten, de rechtbank en in hoger beroep ook de Raad van State oordeelden dat de gemeente in het kader van een verkeersbesluit niet hoeft aan te tonen dat openstelling noodzakelijk is voor een goede verkeersafwikkeling in het gebied. Je zou ook kunnen zeggen dat er blijkbaar voor het nemen van verkeersbesluiten niet een heel 'zware motivatie' nodig is.

### Flora- en faunawet

Daarmee leek eind 2012 voor de gemeente en de voorstanders van openstelling het varkentje gewassen. Maar intussen had zich achter de schermen een woordenstrijd ontwikkeld tussen de gemeente en Dienst Regelingen van het (toenmalige) Ministerie van Landbouw (nu Economische Zaken). Dienst Regelingen, afgekort DR, is verantwoordelijk voor de uitvoering van de Flora- en faunawet, die dient ter bescherming van planten- en diersoorten in ons land. Uitgangspunt van deze wet is het 'nee, tenzij'-principe. Dit houdt in dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn. Van het verbod op schadelijke handelingen ('nee') kan onder voorwaarden ('tenzij') worden afgeweken, met een ontheffing of vrijstelling. Ook kent de Flora- en faunawet een zorgplicht. Deze houdt in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora of



*In de schemering trekt de Das er op uit.*

fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten voor zover zulks in redelijkheid kan worden gevegd, dan wel alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevegd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zo veel mogelijk te beperken of ongedaan te maken. Je mag bijv. niet zomaar bomen gaan kappen tijdens het broedseizoen of een spouwmuur van je huis isoleren, terwijl je weet dat er een vleermuizenkolonie aan het overwinteren is.

### **Dassentunnels**

In de zaak openstelling Altena-Hettsteeg kun je op je vingers natellen dat hier wel eens negatieve gevolgen voor de aanwezige natuur uit kunnen rollen. Het aantal verkeersbewegingen zal naar schatting toenemen van het huidige aantal van 130 naar 2.500 tot 3.500 per etmaal, en op termijn mogelijk nog meer. Dat realiseerde de gemeente zich uiteraard ook. In 2007 liet men een natuurtoets uitvoeren vanwege de aanwezigheid van de das in het gebied. Voor de das werden zgn. mitigerende maatregelen voorgesteld. Dat zijn maatregelen die ervoor zorgen dat beschermde soorten ook na aantasting van het leefgebied kunnen blijven voortbestaan in dat leefgebied. Concreet voor de das houdt dat in dat er een drietal dassentunnels onder de weg nabij het burchtbosje is ingepland, met begeleidend raster en hagen. Daarmee worden aanrijdingen met dassen zoveel mogelijk voorkomen.

Met dit plan vroeg de gemeente Groesbeek in november 2007 ontheffing aan bij Dienst Regelingen (DR). Daarop reageerde DR met het verzoek om aanvullend onderzoek uit te voeren naar o.a. uilen en vleermuizen en daarbij ook alternatieve routes naar Duitsland door te rekenen op schadelijke effecten op dieren. Uit een alternatievenafweging zou dan kunnen blijken welke route het minst schadelijk is. Ontheffing (d.w.z. er zijn nadelige gevolgen voor beschermde soorten) wordt namelijk alleen verleend, wanneer er dwingende redenen van groot openbaar belang zijn. De gemeente vond zo'n nader onderzoek buitenproportioneel en ook niet nodig, omdat volgens haar het voortbestaan van deze diersoorten niet in het geding is. Bovendien zouden de alternatieve routes verkeerstechnisch en maatschappelijk niet aanvaardbaar zijn, en daarom hoeft er volgens de gemeente geen ecologisch onderzoek gedaan te worden naar die alternatieven. Er werden brieven over en weer gestuurd en in september 2008 volgde overleg tussen de gemeente en DR om duidelijkheid te krijgen over wat er nu precies moet worden onderzocht om ontheffing te kunnen krijgen. Het geeft te denken dat de gemeente daarbij een advocaat inschakelde. DR vroeg om een gedetailleerd plan met mitigerende maatregelen voor de das, een vleermuizenonderzoek, gegevens omtrent in bomen broedende roofvogels, de effecten van de weg op de zandhagedis en de hazelworm en een onderzoek naar amfibieën.

Het verslag van dit overleg gaf aanleiding tot een enigszins bizarre discussie. De gemeente vond namelijk dat de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet ten aanzien van de kerkuil en de steenuil niet overtreden zullen worden: het doodrijden van de uilen gebeurt immers door onvoorzichtig rijdende automobilisten en niet door de gemeente. Ook bevinden er zich geen vaste rust- en verblijfplaatsen van de uilen OP de weg, aldus de gemeente en haar advocaat. Het zal niet verbazen dat DR als handhaver van de wet deze bijzondere gedachtengang niet kon volgen. In maart 2010 stuurde DR een brief naar Groesbeek waarin stond dat er geen ontheffing nodig is voor de das, omdat de voorgestelde maatregelen (dassentunnels e.d.) voldoende zijn om het leefgebied van de dassen in stand te houden. Daarnaast



*Steenuil, een vogelsoort die sterk achteruitgaat in Nederland omdat zijn biotoop: kleinschalig landschap van houtopstanden, struweel en grasland steeds schaarser wordt. Bij de groene grensovergang Altena-Hettsteeg vinden we dit landschap nog.*

gaf men de gemeente te verstaan dat er geen ontheffing is aangevraagd voor andere diersoorten. Zou de gemeente doorgaan met het plan en daarbij de Flora- en faunawet dreigen te overtreden, dan zal DR niet aarzelen om bestuursrechtelijke dwang toe te passen zoals een dwangsom. Ook kunnen strafrechtelijke sancties worden opgelegd, aldus het schrijven van DR in maart 2010.

### Uilen op de weg

Mitigerende maatregelen voor de das, dat moet ook kunnen voor de uilen, zo is blijkbaar binnen de gemeente gedacht. Want in 2013 werd aan Haskoning opdracht gegeven om te onderzoeken welke maatregelen er nodig zijn waardoor de effecten van de openstelling dusdanig afnemen dat er geen overtreding meer zal zijn van de Flora- en Faunawet. Met andere woorden, kunnen de weg en directe omgeving dusdanig worden ingericht, dat er geen uilen door de sterke verkeerstoename gaan sneuvelen? Op het eerste gezicht lijkt dit een redelijke benadering. Het verkeer is een belangrijke doodsoorzaak van steenuilen en kerkuilen, met name van jonge dieren. Steenuilen vliegen laag boven de grond, op zoek naar voedsel (regenwormen, insecten, muizen). Ook eten ze verkeersslachtoffers zoals aangereden

kevers of vlinders en lopen daarbij een groot risico zelf aangereden te worden. In Groesbeek zitten ong. 22 broedpaartjes steenuil waarvan zo'n 7 langs dit deel van de Cranenburgsestraat. Ze broeden op het erf bij huizen of boerderijen, voedsel zoeken doen ze veelal in de graslanden (o.a. Slumke) aan de overzijde van de Cranenburgsestraat. Ze steken dus meerdere keren per dag de weg over.

Haskoning heeft nu een aantal maatregelen bedacht die er voor moeten zorgen dat a. de kans op een aanrijding met het verkeer wordt beperkt en b. het gebruik van de weg door de steenuil wordt beperkt. Het eerste wil men bereiken door ter hoogte van de broedlocaties de verkeerssnelheid te limiteren tot 30 km/uur. Het tweede door de weg en de directe omgeving onaantrekkelijk te maken voor voedselzoekende uilen. Dan gaat het over zaken als het aanbrengen van verlichting en het inrichten van wegbermen met kort en droog gras (d.w.z. minder voedselaanbod) en het plaatsen van een schutting, hek of haag langs de kant van de weg waardoor de uilen gedwongen worden om hoger te vliegen, wanneer ze de weg oversteken. Ook kan door inrichtingsmaatregelen het agrarisch landschap ten noorden van de weg geschikt worden gemaakt als foerageergebied, waardoor de uilen minder geneigd zullen zijn de Cranenburgsestraat over te steken. De niet erg grondig onderbouwde conclusie van het rapport is dat bij een verkeersintensiteit van minder dan 2.500 auto's per dag de populatie steenuilen duurzaam in stand blijft. Door de maximumsnelheid te beperken (tot 30 km/uur) en drempels in de weg aan te brengen, om volgens de gemeente de snelheidsverlaging met fysieke maatregelen 'geloofwaardig te maken', verwacht de gemeente nu dat straks minder dan 2.500 auto's per etmaal de grensovergang passeren. Dit is natuurlijk een zwakke redenering, want zoals wethouder Giesbers zich in 2005 al realiseerde, verkeer laat zich niet dwingen. En handhaving is hier zwak, zoals het verleden laat zien.

### Dwangsom

Het voorstel van Haskoning is half oktober 2013 naar Dienst Regelingen gestuurd, met de mededeling van de gemeente erbij dat zij daarmee aan haar verplichtingen inzake de Flora- en faunawet heeft voldaan en in de-

cember 2013 zal starten met de werkzaamheden (o.a. verbreding Cranenburgsestraat, aanbrenge drempels). Deze voortvarendeheid viel bij Dienst Regelingen niet in goede aarde. Zij hebben het rapport beoordeeld en geconcludeerd dat de voorgestelde maatregelen onvoldoende en voorzover voorgesteld, onvoldoende uitgewerkt zijn. Gaat de gemeente toch aan de slag met de geplande werkzaamheden, dan treedt een dwangsom in werking. Verder doet DR enkele aanbevelingen bijv. om te onderzoeken wat de effecten op de lokale uilenpopulatie zijn van verbetering van het noordelijk foerageergebied en van het plaatsen van een haag langs de weg. Het broedsucces van de steenuil moet immers gegarandeerd blijven. Zo niet, dan kan de grensovergang niet open.

We zullen zien hoe dit gaat aflopen. Vele natuurliefhebbers zullen wel hopen dat de openstelling van de Altena-Hettsteeg uiteindelijk niet doorgaat, althans voor auto's, want met de fiets of te voet is het een heerlijk weggetje om binnendoor naar Kranenburg

te gaan. Een prachtige, natuurlijke omgeving ook, met aan de noordzijde het Schildbroek en aan de andere kant het Slumke en de binnenkort heringerichte Groesbeek (met wandelpad).

Het zou jammer zijn als in de publieke opinie het beeld zou ontstaan dat 'de milieubeweging met een paar uilen een democratisch genomen besluit probeert terug te draaien'. De gemeente heeft hierbij naar mijn mening de zaak onnodig op de spits gedreven door de benodigde natuurbeschermingsmaatregelen als sluitstuk van het hele besluitvormingsproces te beschouwen. Ook de Flora- en faunawet is democratisch tot stand gekomen. De natuur verdient bescherming, sterker nog, de natuur heeft onze bescherming hard nodig. Dat geldt helemaal voor de cultuurvogels, dieren die in onze directe leefomgeving en in het agrarisch cultuurlandschap leven. Wij kunnen hun leefgebied maken of breken.

Nel van den Bergh