

Postbus 55
6500 AB Nijmegen
Kantoor Stella Maris
Van Schaeck Mathonsingel 4
6512 AN Nijmegen
T +31 (0)24 381 31 31
F +31 (0)24 322 20 74
www.dirkzwager.nl

AANTEKENEN

Aan de Staatssecretaris van Economische Zaken
p/a Dienst Regelingen
afdeling Recht en Rechtsbescherming
Postbus 10019
9400 CA Assen

| | |
|-----------------------|----------------------------------|
| Datum | 30 januari 2014 |
| Van | mr. M.R.J. Baneke, advocaat |
| Inzake | nadere motivering bezwaar |
| Dossiernummer | 5030807 |
| Uw referentie | HH/INH/2012/174, HH/INH/2012/203 |
| Telefoonnummer | (024) 381 31 86 |
| Faxnummer | (024) 360 60 26 |
| E-mailadres | baneke@dirkzwager.nl |

Geachte staatssecretaris,

Namens de gemeente Groesbeek zend ik u hierbij een nadere motivering van het bezwaarschrift d.d. 7 januari 2014.

Het betreft het bezwaar tegen het besluit d.d. 29 november 2013 tot oplegging van een last onder dwangsom ter voorkoming van een overtreding op grond van artikel 9 Flora- en faunawet. Deze preventieve last onder dwangsom is ten onrechte opgelegd.

Ten eerste is de last te ruim geformuleerd, nu de last wordt opgelegd zowel ten aanzien van de werkzaamheden aan de Cranenburgsestraat als de openstelling daarna. De werkzaamheden kunnen door de planning buiten het broedseizoen op zichzelf niet leiden tot een overtreding van artikel 9 Flora- en faunawet omdat daarbij geen vogels worden verwond en/of gedood. Daarom dienen de werkzaamheden gewoon uitgevoerd te kunnen worden zonder dat een dwangsom wordt verbeurd. Het is ook van groot belang dat de (voorbereidende) werkzaamheden tot verbreding van de weg zo spoedig mogelijk doorgang vinden, aangezien rekening gehouden dient te worden met het broedseizoen van de vogels.

De gemeente Groesbeek stelt zich om de navolgende redenen op het standpunt dat door/tijdens de uitvoering van de werkzaamheden tot wegverbreding geen diersoorten zullen worden gedood of verwond en aldus geen overtreding dreigt van artikel 9 van de Flora- en faunawet.

- a. De door de gemeente Groesbeek geplande werkzaamheden hebben enkel tot doel om het reeds aanwezige verkeer met een doorkijk naar de in de toekomst te verwachten hoeveelheid verkeer te faciliteren op een wijze die zowel verkeersveilig als verkeerstechnisch beheersbaar is. De door de gemeente Groesbeek voorspelde toename van de verkeersintensiteit op de Cranenburgsestraat is echter niet het gevolg van de geplande werkzaamheden, maar een logisch gevolg van het uitvoeren van het verkeersbesluit van 7 juli 2010. In casu betreft dit het verwijderen van de verkeersborden die de gesloten verklaring voor personenauto's aangeven;
- b. De werkzaamheden tot wegverbreding betreffen de volgende ingrepen:
 - het verwijderen van bestaande verhardingen, waaronder ook een bussluis;
 - het ontgraven van een cunet ten behoeve van een bredere rijbaan;
 - het aanbrengen van een nieuw wegdek;
 - het aanbrengen van diverse snelheidsremmende maatregelen waaronder versmallingen en drempels;
 - het aanleggen mitigerende maatregelen, waaronder hagen en drie dassentunnels.De nesten van de diersoorten (waaronder steen- en kerkuil) bevinden zich niet binnen de werkgrenzen van bovengenoemde werkzaamheden. Nesten en inwonende dieren worden dan ook niet weggehaald, vernietigd of anderszins verstoord;
- c. Binnen de werkgrenzen van bovengenoemde werkzaamheden wordt het gebied door de diersoorten gebruikt als foerageergebied en/of overvliegroute. Tijdens de werkzaamheden blijft het gebied voor deze functies onverminderd beschikbaar. Door de werkzaamheden uit te voeren buiten het broedseizoen wordt verstoring in de kwetsbare periode voorkomen. De werkzaamheden zelf worden bovendien uitgevoerd onder toezicht van een bevoegd ecooloog en volgens een vastgesteld ecologisch werkprotocol, waardoor diersoorten altijd de mogelijkheid hebben om tijdig weg te komen ingeval van graafwerkzaamheden etc. De gemeente Groesbeek volgt daarmee de maatregelen zoals beschreven in paragraaf 4.3.4 van uw Soortenstandaard Steenuil (EZ, december 2013) en voorkomt daarmee dat dieren worden gedood of verwond tijdens de werkzaamheden;

- d. De werkzaamheden kunnen worden aangemerkt als normaal gangbare werkzaamheden in het kader van rationeel wegbeheer. Uit geen enkel onderzoek of ander rapport naar aanleiding van de dagelijkse praktijkervaringen, noch uit de soortenstandaard voor de steenuil blijkt dat sec het uitvoeren van standaard wegwerkzaamheden aan reeds bestaande wegen, waaronder het verwijderen van bestaande verhardingslagen, het ontgraven van een cunet of het asfalteren, als mogelijk risico het doden of verwonden van deze vogelsoorten met zich meebrengt;
- e. Bij brief van 19 maart 2010 heeft u al aangegeven dat met de drie dassentunnels negatieve effecten op de soort das kunnen worden voorkomen. De dassentunnels worden dus ten onrechte getroffen door uw dwangsomanschrjving.

Verder is de last bovendien te ruim geformuleerd in die zin dat de gemeente te allen tijde wegwerkzaamheden in het kader van haar wettelijke zorg- en onderhoudsplicht voor haar wegen (als bedoeld in artikel 15 Wegenwet) moet kunnen uitvoeren. Het mag duidelijk zijn dat de gemeente, mede uit het oogpunt van haar aansprakelijkheid als wegbeheerder met gedegen onderhoud aan haar wegen schade aan de rijbaan en bermen en als gevolg daarvan verkeersonveiligheid en/of schaden aan voertuigen of aanspraken daarop moet kunnen voorkomen. Tot dergelijke werkzaamheden horen bijvoorbeeld werken als het vervangen van verhardingslagen, het verbreden van rijbanen en/of het aanbrengen van snelheidsremmende voorzieningen.

Ten tweede geldt dat door het enkel openstellen van de weg artikel 9 Flora- en faunawet niet door de gemeente Groesbeek wordt overtreden. Met de openstelling van de weg worden geen vogels gedood door de gemeente. Uw aanname dat er vogels worden gedood is louter gebaseerd op veronderstellingen en niet op enig wetenschappelijk onderzoek.

Ten derde is ten onrechte door u overwogen dat onvoldoende aannemelijk is gemaakt dat er geen overtredingen van artikel 9 Flora- en faunawet zullen plaatsvinden. De door de gemeente Groesbeek voorgestelde maatregelen zijn wel degelijk toereikend. Uit de rapportage van Royal Haskoning DHV volgt dat de regionale populatie uilen sterk genoeg is om ook na de openstelling van de Cranenburgsestraat tot in lengte van jaren onverminderd te kunnen functioneren. Daarbij neemt de gemeente Groesbeek alle mogelijke reële maatregelen om ervoor te zorgen dat de kans op een aanrijding niet wordt vergroot ten opzichte van de huidige situatie. Door sommige maatregelen wordt de kans op een aanrijding zelfs verkleind. In het navolgende wordt ingaan op de verschillende maatregelen en wordt een en ander toegelicht.

Verkeersremmende maatregelen

1. Ten onrechte is door u gesteld dat in het verkeersbesluit de maximum- dan wel adviessnelheid van 30 km/uur direct wordt gekoppeld aan de bewoningsstatus van de betreffende nestlocaties van de kerkuil en steenuil. Als de nestlocaties tijdelijk niet worden gebruikt, dan geeft dat geen aanleiding om de snelheid direct weer te verhogen. In paragraaf 6 van het Raadvoorstel van 26 september 2013 wordt hierover namelijk het volgende overwogen:

'In het kader van de uitvoering van de werkzaamheden zullen wij: een verkeersbesluit nemen tot het verlagen van de snelheid naar 30 km/uur (nader te bepalen: maximum of advies) ter hoogte van het leefgebied van de steenuilen.(...)'

De omstandigheid dat elders in het Raadvoorstel staat dat in de argumentatie van het nog te nemen verkeersbesluit een koppeling met de nestlocaties wordt gemaakt, doet aan de inhoud van dat te nemen verkeersbesluit niet af.

Het gaat hier niet om een vorm van dynamische snelheid zoals weleens wordt toegepast op autosnelwegen. De gemeente verlaagt de maximumsnelheid naar een vaste waarde.

2. Voorts stelt u dat het maar de vraag is of een bovengrens van 2.500 verkeersbewegingen per etmaal reëel is. De gemeente Groesbeek meent dat dit wel degelijk het geval is. Door de snelheid ter hoogte van de nestlocaties te verlagen naar 30 km/uur wordt de weg minder aantrekkelijk ten opzichte van alternatieve routes zoals de Wylerbaan. Ook wordt door fysieke maatregelen, de aanleg van drempels, de weg minder aantrekkelijk. De meeste automobilisten rijden immers liever over een weg waar harder dan 30 km/uur gereden mag worden en waar geen drempels liggen en zullen daarom voor een andere route kiezen. Door deze inrichtings- en verkeersmaatregelen kan voldoende gegarandeerd worden dat het aantal voertuigbewegingen onder de 2.500 per etmaal blijft. Het voorgaande volgt ook uit het rapport van Royal Haskoning.
3. Daarnaast is wel rekening gehouden met het feit dat gedurende de ochtend- en avondspits sprake is van de hoogste verkeersintensiteit en dat de uil ook in die periode actief is. Het aantal van 2.500 verkeersbewegingen per etmaal is namelijk gebaseerd op een vergelijking met andere wegen in het gebied waar al jarenlang uilensoorten voorkomen.¹ Ook op die wegen is sprake van een ochtend- en avondspits.

¹ Zie daarvoor het Verkeersbesluit van 2010 en het rapport van Royal Haskoning.

4. Verder heeft u ten onrechte overwogen dat onvoldoende aannemelijk is of bij 2.500 verkeersbewegingen van motorvoertuigen per etmaal het aantal slachtoffers voldoende laag zal blijven om te kunnen spreken van incidenten. Met u constateert de gemeente Groesbeek dat er inderdaad geen wetenschappelijk inzicht in mortaliteitscijfers bestaat. Het staat dan ook zeker niet vast dat boven een verkeersintensiteit van 2.500 motorvoertuigen per etmaal de kans op een slachtoffer meer dan incidenteel is. Misschien is dat pas het geval vanaf 10.000 motorvoertuigen per etmaal of juist bij hogere snelheden. Niemand kan daar uitsluitel over geven. Wat wel vaststaat is dat elders in de gemeente steen- en kerkuilen al vele jaren duurzaam kunnen leven rondom wegen met een verkeersintensiteit tot 2.500 motorvoertuigen per etmaal. Dit is ook zo beschreven in het rapport van Royal Haskoning.
5. Uit tellingen van faunaverkeersslachtoffers bij verschillende snelheden is voorts gebleken dat er een wezenlijke reductie van het aantal slachtoffers optreedt beneden de 60 km/uur: 62% van het totaal aantal slachtoffers sneuvelde bij 80 km/uur, 17% bij 60 km/uur en 1% bij 50 km/uur.² In dit geval wordt de snelheid teruggebracht naar 30 km/uur, waardoor de kans op verkeersslachtoffers te verwaarlozen is. Door het terugbrengen van de snelheid van 80 km/uur naar 30 km/uur wordt de situatie dus zelfs verbeterd ten opzichte van de huidige situatie en ten opzichte van die andere wegen met intensiteiten tot 2.500 motorvoertuigen per etmaal.

Verlichting van de grensweg

6. Ten onrechte geeft u aan dat het niet aannemelijk is dat verlichting een effectief middel is om het gebruik van de weg en directe omgeving als foerageergebied te ontmoedigen. De gemeente Groesbeek meent dat dit wel het geval is, aangezien uilen verlichte locaties bij voorkeur mijden. Bovendien ziet een weggebruiker een eventuele uil op het wegdek sneller als het wegdek ter plaatse verlicht is. In samenhang met de andere maatregelen is de maatregel daarmee wel degelijk toereikend. Daarbij kunnen de negatieve effecten die deze maatregel zou kunnen hebben op onder andere vleermuizen worden beperkt. Er bestaan oplossingen die zowel voor uilen als vleermuizen gunstig uitpakken. Het is bijvoorbeeld een optie om later op de avond en in de nacht, als de verkeersdruk laag is, de openbare verlichting (deels) te dimmen. Op die manier blijft de weg en omgeving voor vleermuizen bereikbaar als foerageergebied, terwijl in de drukker schemerperiode de uilen (en ook de vleermuizen) door de verlichting bij de weg wegblijven.

² Rapport Royal Haskoning DHV, p. 9 en Leidraad Faunavoorzieningen bij Infrastructuur, Bijlagen (juni 2013).

Specifiek beheer van wegbermen

7. U stelt dat de maatregel van het kort maaien en kort houden van de bermen 'op zichzelf' niet voldoende is om verkeersslachtoffers te voorkomen. Daar heeft u gelijk in. Daarom is dit niet de enige maatregel die wordt getroffen. De maatregelen dienen tezamen worden beoordeeld en dan geldt dat deze voldoende toereikend zijn.

Haag/schutting langs de grensweg

8. Ten onrechte heeft u aangegeven dat het plaatsen van een haag of schutting enkel aan de zuidzijde van de weg onvoldoende is omdat de uilen dan mogelijk toch nog deels de weg op vliegen voordat voldoende hoogte wordt bereikt om over de barrière heen te komen. Ook hier geldt weer dat de maatregelen tezamen ervoor zorgen dat overtredingen van artikel 9 Flora- en faunawet worden voorkomen.
9. U stelt grote twijfels te hebben bij het feit dat volgens de rapportage de haag of schutting met name in de buurt van nestlocaties geplaatst moet worden. Volgens u is niet aannemelijk gemaakt waarom vogels niet of in geringe mate de weg zullen kruisen op een plaats die verder verwijderd is van de grensweg. Uit onder andere uw soortenstandaard steenuil blijkt dat met name steenuilen in de voortplantingsperiode dicht bij hun nest blijven. Kruisen van de weg binnen een 150 meter van de broedlocatie is dan het meest logisch, want daarbinnen vallen de kortste routes naar de foerageergebieden. Verder weg komen de uilen zeker in het broedseizoen niet vaak. Binnen de eerste 100-150 meter rondom het nest zijn hagen dus het meest effectief. De gemeente is overigens bereid om de locatie van de haag dan wel schutting te bespreken met ecologen van uw Dienst Regelingen.

Versterken functionaliteit van de habitat

10. U heeft overwogen dat de aanpak om het leefgebied aan de zijde van de weg van de nestlocaties (noordzijde) te optimaliseren door de aanleg van extra kleine landschapselementen niet reëel is. De uilen zullen volgens u toch de weg blijven kruisen, omdat de zuidzijde waarschijnlijk aantrekkelijk genoeg blijft als foerageergebied. Echter, de overige maatregelen tezamen zullen ervoor zorgen dat de Cranenburgsestraat kan worden gekruist zonder een vermeerderd risico op een aanrijding.
11. Daarbij geeft u aan dat de betreffende optimalisatie van het leefgebied aan de zuidzijde volledig is gebaseerd op vrijwillige participatie, waardoor op voorhand al direct onzeker is in hoeverre het ook daadwerkelijk lukt om het leefgebied aan de noordzijde binnen korte termijn te optimaliseren. Aangezien het kruisen van de weg mogelijk is en blijft zonder een

vermeerderd risico op een aanrijding, is het ook niet nodig om de noordzijde van het leefgebied te optimaliseren.

Het versterken van het leefgebied aan de noordzijde kan echter wel bijdragen aan het verder verbeteren van de habitat voor de regionale populatie steenuilen. Aangezien de gemeente waarde hecht aan de diverse flora en fauna in haar gemeente is zij bereid om de individuele burgers bij te staan bij herinrichtingen op eigen erf. De aanwonenden van de straat zijn allen persoonlijk aangeschreven, waarbij de gemeente heeft aangeboden om de kosten voor ecologisch advies voor haar rekening te nemen. Op die manier worden burgers gestimuleerd om het leefgebied te optimaliseren.

Rekening houden met het broedseizoen tijdens de werkzaamheden

12. Terecht heeft u overwogen dat de maatregel dat tijdens de werkzaamheden rekening wordt gehouden met het broedseizoen uitsluitend de mitigatie ten tijde van de werkzaamheden beoogt en losstaat van de te verwachten verkeersslachtoffers vanwege het intensievere verkeer. Dit betekent echter niet dat de andere voorgestelde maatregelen in samenhang bezien ontoereikend zijn om een overtreding van artikel 9 Flora- en faunawet te voorkomen.

Om bovenstaande redenen is de preventie last onder dwangsom ten onrechte opgelegd. De gemeente Groesbeek verzoekt u dan ook uw besluit in te trekken.

Hoogachtend,
Dirkzwager advocaten & notarissen N.V.



M.R.J. Baneke