

Gemeenteraad

Weert, 5 februari 2016

Onderwerp : Uitspraak Raad van State inzake IJzeren Rijn

Beste leden van de gemeenteraad,

De Raad van State deed op 23 december 2015 uitspraak over de beroepsgang van het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn en de provincie Limburg. Dit ging over het verlenen van een vergunning aan ProRail in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Een dergelijke vergunning is voor ProRail noodzakelijk om met goederenvervoer te mogen rijden op het baanvak Weert – Budel. In deze brief informeren we u over de inhoud van het besluit van De Raad van State en de betekenis ervan.

Stellingname gemeente Weert

Zoals bekend is de gemeente Weert tegen een Trans-Europese goederenspoorlijn (IJzeren Rijn) dwars door steden en dorpen als er geen ingrijpende maatregelen worden genomen die de nadelige effecten van een dergelijke spoorlijn wegnemen. Het baanvak Weert – Budel is al jaren niet meer in gebruik voor goederenvervoer. De gemeente Weert is van mening dat door het stapsgewijs toelaten van goederenvervoer de door België gewenste IJzeren Rijn stap voor stap dichterbij komt. Ook worden de beschermde natuurwaarden van de gebieden Weerter- en Budelerbergen / Ringselven bedreigd indien goederentransport per spoor wordt toegelaten.

De vergunningaanvraag en de uitspraak door de Raad van State betreft louter het gebruik van het baanvak Weert – Budel door goederenvervoer. Het gebruik van het baanvak Weert – Budel door personenvervoer staat hier los van.

De procesgang

Hieronder schetsen we u de gezette stappen in het vergunningtraject en de beroepsgang van het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn en de provincie Limburg.

1. Bij besluit van 17 juni 2013, kenmerk DGNR-RRE/13002914, heeft de staatssecretaris van Economische Zaken aan ProRail B.V. een vergunning krachtens artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna NBW 1998) verleend voor het gebruik van het baanvak Budel – Weert overeenkomstig de ingediende aanvraag en bijbehorende passende beoordeling.

Door de partners in het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn, waaronder de gemeente Weert, en ook de provincie Limburg is bezwaar gemaakt tegen dit besluit.

2. Bij besluit van 7 oktober 2014, kenmerk 492-3919 (bijlage 1), heeft de staatssecretaris het hiertegen gemaakte bezwaar deels gegrond en deel ongegrond verklaard en het besluit van 17 juni 2013 gehandhaafd onder tekstuele aanpassing van twee voorschriften. Door de partners in het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn, waaronder de gemeente Weert, is vervolgens beroep ingesteld.
3. Op 23 december 2015 heeft de Raad van State uitspraak gedaan; Beslissing 201409359/1/R2 | Raad van State (bijlage 2).

Samengevat luidt de Beslissing van de Raad van State als volgt:

- I. Verklaart de beroepen gegrond;
- II. Vernietigt het besluit van de staatssecretaris van Economische Zaken van 7 oktober 2014, kenmerk 492-3919, voor zover daarbij voorschriften 6 en 7 behorende bij de vergunning zijn gehandhaafd;
- III. Verklaart het bezwaar tegen het besluit van 17 juni 2013, kenmerk DGNR-RRE/13002914, gegrond;
- IV. Herroept het besluit genoemd onder III. Voor zover het betreft de voorschriften 6 en 7 behorende bij de verleende vergunning;
- V. Bepaalt dat deze uitspraak in de plaats treedt van het besluit van 7 oktober 2014, kenmerk 492-3919, voor zover vernietigd;
- VI. Veroordeelt de staatssecretaris van Economische Zaken tot een vergoeding van kosten voor verleende rechtsbijstand;
- VII. Veroordeelt de staatssecretaris van Economische Zaken tot een vergoeding van proceskosten;
- VIII. Gelast dat de staatssecretaris van Economische Zaken het betaalde griffierecht vergoed aan appellanten.

Samengevat

- Het spoor-/baanvak Weert - Budel is nu gesloten voor goederenvervoer.
- Prorail heeft een vergunning in het kader van De Natuurbeschermingswet (NBW) gevraagd en gekregen van het ministerie EZ om met goederenvervoer te gaan rijden.
- Samenwerkingsverband IJzeren Rijn heeft bezwaar en beroep aangetekend.
 - Omdat goederenvervoer een risico vormt voor de natuurwaarden in Weerter en Budeler Bergen / Ringselven.
 - Omdat Weert bang is voor een "stap voor stap" introductie van de IJzeren Rijn zonder maatregelen (salamitactiek).
- De Raad van State heeft de vergunning laten bestaan en de vergunning een beetje gewijzigd.
 - Prorail heeft nu een (beperkte) NBW-vergunning om goederentreinen te mogen laten rijden op het baanvak.
 - Prorail moet een nieuwe vergunning aanvragen als ze met meer treinen dan is vergund willen gaan rijden (dit is gewijzigd; was aanvankelijk niet nodig).

Het Samenwerkingsverband onderzoekt de komende maanden of de Trace-wet nog mogelijkheden biedt om goederenvervoer tegen te houden,

Geconcludeerd kan worden dat de inzet van het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn om het gehele besluit te laten sneuvelen en daarmee goederenvervoer te voorkomen, is mislukt. De Raad van State zegt simpelweg dat de discussie alleen over de NBW-vergunning gaat en nergens anders over.

Op een belangrijk punt is het Samenwerkingsverband wel in het gelijk gesteld. De voorschriften 6 en 7 gaven de directeur ruim baan om naar gelieven een afwijking van het vergunde gebruik toe te staan. Daardoor is vrijelijk gebruik van het baanvak buiten de

kaders van de vergunning geblokkeerd. Deze wijzigingsbevoegdheid is met de uitspraak volledig uit de vergunning geschrapt.

De Raad van State heeft de staatssecretaris van Economische Zaken ook veroordeeld om een aantal kosten te betalen (ad. VI, VII en VIII van de Beslissing).

Hoe nu verder?

In de uitspraak onder 2.3 wordt uitdrukkelijk vastgesteld:

"Tussen partijen is niet in geschil dat voor het gebruik van het baanvak Budel-Weert waarop de NBW-vergunning ziet, geen Tracébesluit is vastgesteld. Tussen partijen is wel in geschil of dit had moeten, gelet op de uitleg van artikel 8, aanhef en onder d, van de Tracéwet. De uitleg van dit artikel en de vraag of in dit geval een Tracébesluit is vereist, kunnen echter niet aan de orde komen in een procedure op grond van de NBW 1998".

Deze uitspraak biedt een mogelijk aanknopingspunt. Ook de feitelijke handhaving van de vergunning door de staatssecretaris van Economische Zaken is een onderwerp dat nadere aandacht vereist. Het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn en de provincie Limburg verdiepen zich de komende maanden nader in deze twee vraagpunten.

Samengevat kan worden geconcludeerd: "Verloren, maar ook een beetje gewonnen".

Heeft u nog vragen? Neemt u dan gerust contact op met Huub Keijzers. Hij is bereikbaar via telefoonnummer (0495) 57 53 09.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,



M.H.F. Knaapen
gemeentesecretaris



A.A.M.M. Heijmans
burgemeester

Bijlagen:

1. Besluit staatssecretaris EZ d.d. 7 oktober 2014
2. Beslissing 201409359/1/R2 | Raad van State



Uitspraak 201409359/1/R2

Datum van uitspraak: woensdag 23 december 2015

Tegen: de staatssecretaris van Economische Zaken

Proceduresoort: Eerste aanleg - meervoudig

Rechtsgebied: Ruimtelijke-ordeningskamer - Natuurbescherming

ECLI: ECLI:NL:RVS:2015:3980

201409359/1/R2.

Datum uitspraak: 23 december 2015

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. het college van gedeputeerde staten van Limburg,
2. de stichting Stichting Milieufederatie Limburg, gevestigd te Roermond, en anderen (hierna: de stichting en anderen),
appellanten,

en

de staatssecretaris van Economische Zaken,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 17 juni 2013, kenmerk DGNR-RRE/13002914, heeft de staatssecretaris aan ProRail B.V. een vergunning krachtens artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: Nbw 1998) verleend voor het gebruik van het baanvak Budel-Weert overeenkomstig de ingediende aanvraag en bijbehorende passende beoordeling.

Bij besluit van 7 oktober 2014, kenmerk 492-3919, heeft de staatssecretaris het door het college en de stichting en anderen hiertegen gemaakte bezwaar deels gegrond en deels ongegrond verklaard en het besluit van 17 juni 2013 gehandhaafd onder tekstuele aanpassing van twee voorschriften.

Tegen dit besluit hebben het college en stichting en anderen beroep ingesteld.

De staatssecretaris heeft een verweerschrift ingediend.

Daartoe in de gelegenheid gesteld, heeft ProRail B.V. een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

Het college en de stichting en anderen hebben een nader stuk ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht.

Het college, de stichting en anderen, de staatssecretaris en ProRail B.V. hebben hun zienswijze daarop naar voren gebracht.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 8 oktober 2015, waar het college, vertegenwoordigd door drs. ing. M.G. Castenmiller, werkzaam bij de provincie, bijgestaan door mr. A.H.J. van den Biesen, advocaat te Amsterdam, de stichting en anderen, vertegenwoordigd door mr. A.H.J. van den Biesen, advocaat te Amsterdam, en de staatssecretaris, vertegenwoordigd door mr. J.E.W. Tieleman, werkzaam bij het ministerie, zijn verschenen. Voorts is ter zitting ProRail B.V., vertegenwoordigd door [gemachtigde], werkzaam bij ProRail B.V., drs. E.H. Waterman en drs. R. Lensink, bijgestaan door mr. W. Zwier, advocaat te Breda, gehoord.

Overwegingen

De vergunning

1. De vergunning betreft, zo blijkt uit het besluit van 17 juni 2013 en de daarbij behorende voorschriften, het gebruik van een deel van het baanvak Budel-Weert overeenkomstig de ingediende aanvraag en de bijbehorende passende beoordeling. Het deel van het baanvak is, zo blijkt uit voornoemde stukken, het spoorbed inclusief berm, voor zover dit het Vogelrichtlijngebied kruist dat onderdeel is van het Natura 2000-gebied "Weerter- en Budelerbergen & Ringselven".

Tracéwet

2. Het college en de stichting en anderen betogen dat geen Nbw-vergunning verleend kon worden omdat de aanvraag ziet op het opnieuw in gebruik nemen van een reeds aangelegde landelijke spoorweg met een lengte van vijf kilometer of meer en daarvoor op grond van artikel 8, aanhef en onder d, van de Tracéwet een tracébesluit is vereist.

2.1. De staatssecretaris stelt dat de beoordeling of een tracébesluit is vereist buiten de reikwijdte van de vergunningaanvraag valt. Overigens is, volgens de staatssecretaris, geen sprake van het opnieuw in gebruik nemen van een bestaande spoorlijn.

2.2. Ingevolge artikel 8, aanhef en onder d, van de Tracéwet, dat is opgenomen in het hoofdstuk over het tracébesluit, is dat hoofdstuk tenzij toepassing is gegeven aan artikel 4, tweede lid, van toepassing op het opnieuw in gebruik nemen van een reeds aangelegde landelijke spoorweg voor zover het gaat om een lengte van vijf kilometer of meer.

Ingevolge artikel 13, zevende lid, van die wet is artikel 19d van de Nbw 1998 niet van toepassing op handelingen waarop het tracébesluit betrekking heeft.

2.3. Tussen partijen is niet in geschil dat voor het gebruik van het baanvak Budel-Weert waarop de Nbw-vergunning ziet, geen tracébesluit is vastgesteld. Tussen partijen is wel in geschil of dit had gemoeten, gelet op de uitleg van artikel 8, aanhef en onder d, van de Tracéwet. De uitleg van dit artikel en de vraag of in dit geval een tracébesluit is vereist, kunnen echter niet aan de orde komen in een procedure op grond van de Nbw 1998.

Daarnaast ziet de Afdeling geen aanknopingspunten voor de stelling van het college en de stichting en anderen dat de Tracéwet in dit geval in de weg staat aan vergunningverlening op grond van de Nbw 1998. Daartoe is van belang dat hetgeen in artikel 13, zevende lid, van die wet is bepaald over de toepasselijkheid van artikel 19d van de Nbw 1998 slechts ziet op situaties waarin sprake is van een tracébesluit.

Het betoog faalt.

Beoordeling van de gevolgen

3. Het college en de stichting en anderen betogen dat de staatssecretaris bij het beoordelen van de gevolgen van geluid en stikstofdepositie voor de vogelsoorten waarvoor het gebied is aangewezen, niet is uitgegaan van een worstcase scenario. Er is geen rekening gehouden met een situatie waarin alle maximaal 51 treinen per week op dezelfde dag rijden, het zwaarst mogelijk beladen zijn en worden aangedreven door twee diesellocomotieven.

Specifiek met betrekking tot geluid betogen het college en de stichting en anderen dat de gevolgen van het piekgeluid van passerende treinen onjuist in kaart zijn gebracht. Volgens het college en de stichting is het gebied (ook wel aangeduid als: de strook) waarbinnen vogelsoorten door de piekgeluiden worden beïnvloed twee keer zo groot als het gebied waarvan de staatssecretaris is uitgegaan.

Met betrekking tot stikstofdepositie betogen het college en de stichting en anderen dat de gevolgen voor de vogelsoorten zijn onderschat, omdat belangrijke delen van de leefgebieden van deze vogelsoorten in een zone vlak naast het spoor zijn gelegen. Het daar gelegen leefgebied kan enkel nog als leefgebied voortbestaan als er intensief beheer tegen onder meer vergrassing plaatsvindt, terwijl dergelijk intensief beheer niet altijd mogelijk is.

Het college en de stichting en anderen betogen voorts dat de staatssecretaris ten onrechte niet de effecten van andere ontwikkelingen heeft betrokken bij de beoordeling van de gevolgen van geluid en stikstofdepositie voor de vogelsoorten waarvoor het gebied is aangewezen. Zij wijzen daartoe onder meer op het reguliere autoverkeer, het nabijgelegen Defensie terrein en het nabijgelegen vliegveld.

3.1. De staatssecretaris stelt zich op het standpunt dat de vergunde activiteit, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, niet de kwaliteit van de habitats van soorten in het Natura 2000-gebied kan verslechteren of een significant verstoringseffect kan hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen. De instandhoudingsdoelstellingen voor de vogelsoorten nachtzwaluw, de boomleeuwerik en de roodborsttapuit, waarvoor het Natura 2000-gebied is aangewezen, zijn gekoppeld aan een leefgebied met een draagkracht voor een bepaald aantal (broed)paren. De aantallen paren van de nachtzwaluw, boomleeuwerik en roodborsttapuit buiten de verstoringscontour van de vergunde activiteit zijn volgens de staatssecretaris aanzienlijk hoger dan de in de instandhoudingsdoelstelling vermelde aantallen. Indien ten gevolge van het gebruik van de spoorlijn enkele (broed)paren binnen de verstoringscontour zouden verdwijnen, wordt volgens de staatssecretaris nog steeds aan de instandhoudingsdoelstelling voldaan.

3.2. Bij besluit van 23 mei 2013 heeft de staatssecretaris van Economische Zaken de gebieden "Weerterbos" en "Ringselven en Kruispeel" aangewezen als speciale beschermingszones in de zin van artikel 4, vierde lid, van Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (PbEG L 206) en het besluit tot aanwijzing van het gebied "Weerter- en Budelerbergen" als speciale beschermingszone in de zin van artikel 4, eerste en tweede lid, van richtlijn 79/409/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand (PbEG L 103) zoals vervangen door richtlijn 2009/147/EG van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 inzake het behoud van de vogelstand (Pb EU L20), gewijzigd. In het besluit van 23 mei 2013 is tevens bepaald dat voornoemde speciale beschermingszones tezamen het Natura 2000-gebied "Weerter- en Budelerbergen & Ringselven" vormen.

Het Natura 2000-gebied is onder meer aangewezen voor de vogelsoorten nachtzwaluw (A224), boomleeuwerik (A246) en roodborsttapuit (A276). De instandhoudingsdoelstellingen voor deze vogelsoorten zijn bepaald op het behoud van de omvang en de kwaliteit van het leefgebied met een draagkracht voor een populatie van tenminste 18 (nachtzwaluw), 55 (boomleeuwerik) en 20 (roodborsttapuit) paren. Blijkens het aanwijzingsbesluit verkeren deze vogelsoorten landelijk in een gunstige staat van instandhouding.

3.3. Voor de beoordeling van het bestreden besluit dient te worden uitgegaan van de omstandigheid dat de gemiddelde aantallen aanwezige paren nachtzwaluwen, boomleeuweriken en roodborsttapuiten in het Natura 2000-gebied, en zelfs in het deel van dit gebied buiten de door het college en de stichting bedoelde strook, al verscheidene jaren hoger zijn dan de aantallen die in de instandhoudingsdoelstellingen voor het gebied zijn vermeld. Niet in geschil is dat de populaties ongeveer 58 paren nachtzwaluw, 73 paren boomleeuwerik en 50 paren roodborsttapuit bedragen. Op basis van deze aantallen kan worden aangenomen dat de omvang en kwaliteit van de leefgebieden van deze vogelsoorten in het Natura 2000-gebied al verscheidene jaren voldoende draagkrachtig zijn voor de in de instandhoudingsdoelstellingen vermelde populatieomvang van deze soorten, zodat deze instandhoudingsdoelstellingen al ruime tijd worden behaald.

Anders dan het college en de stichting en anderen menen, bevatten de Nbw 1998 en de instandhoudingsdoelstellingen geen opdracht om de bestaande populaties nachtzwaluwen, boomleeuweriken en roodborsttapuiten, voor zover die omvangrijker zijn dan waarvoor het leefgebied in het Natura 2000-gebied

volgens de instandhoudingsdoelstellingen draagkrachtig dient te zijn, te behouden. Het college en de stichting en anderen hebben voorts niet betwist dat, zelfs indien de strook aan weerszijden van het baanvak waarbinnen vergrassing plaatsvindt of vogelsoorten mogelijk worden verstoord door geluid, zo breed is als het college en de stichting en anderen stellen, de resterende aantallen paren van de nachtzwaluw, boomleeuwerik en roodborsttapuit, elders in het Natura 2000-gebied nog steeds hoger of in ieder geval niet lager zullen zijn dan de aantallen paren waarvoor de leefgebieden volgens de instandhoudingsdoelstellingen draagkrachtig dienen te zijn. Op basis van deze resterende aantallen paren kan worden geconcludeerd dat de leefgebieden van de vogelsoorten in het Natura 2000-gebied buiten bedoelde strook voldoende draagkrachtig zijn voor de krachtens de instandhoudingsdoelstellingen beoogde populatieomvang van deze vogelsoorten. Overigens hebben het college en de stichting en anderen ter zitting ten aanzien van de strook aan weerszijden van het baanvak gesteld dat het niet aannemelijk is dat bedoelde strook geheel ongeschikt wordt als leef- en foerageergebied. Onder de voormelde omstandigheden komen de instandhoudingsdoelstellingen van de nachtzwaluw, boomleeuwerik en roodborsttapuit als gevolg van de vergunde activiteit niet in gevaar.

Het betoog faalt.

3.4. Voor zover het college en de stichting en anderen ter zitting hebben betoogd dat alle activiteiten in de omgeving van een aangevraagde activiteit als mogelijk cumulatieve effecten in de beoordeling omtrent vergunningverlening moeten worden betrokken, is het volgende van belang. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (zie onder meer de uitspraak van 16 april 2014 in zaak nr. 201304768/1/R2), hoeft bij het beoordelen van de mogelijke cumulatieve effecten in het kader van de vergunningverlening ingevolge de Nbw 1998, geen rekening te worden gehouden met andere projecten waarvoor een Nbw-vergunning is vereist, maar nog niet is verleend nu dergelijke andere vergunningplichtige projecten aan te merken zijn als een onzekere toekomstige gebeurtenis. Voorts hoeven andere projecten waarvoor een Nbw-vergunning is verleend ten tijde van het nemen van het bestreden besluit en die ook reeds zijn uitgevoerd dan wel bestaande activiteiten waarvoor geen Nbw-vergunning benodigd is, in beginsel niet meer afzonderlijk in de beoordeling van de cumulatieve effecten te worden betrokken omdat de gevolgen van die activiteiten in de meeste gevallen kunnen worden geacht in de omgeving te zijn verdisconteerd. Enkel andere projecten waarvoor een Nbw-vergunning is verleend, maar die nog niet of slechts ten dele zijn uitgevoerd ten tijde van het nemen van het bestreden besluit, en die afzonderlijk of in combinatie met andere projecten of plannen negatieve effecten op de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied kunnen hebben, dienen wel afzonderlijk in de beoordeling van de mogelijke cumulatieve effecten te worden betrokken.

Wat betreft de door het college en de stichting en anderen genoemde andere activiteiten, daargelaten het antwoord op de vraag of die kunnen worden aangemerkt als projecten, is door de staatssecretaris gesteld dat de gevolgen van deze activiteiten kunnen worden geacht in de omgeving te zijn verdisconteerd nu voor deze activiteiten dan wel een Nbw-vergunning is verleend ten tijde van het nemen van het bestreden besluit en die ook reeds zijn uitgevoerd dan wel dat sprake is van bestaande activiteiten waarvoor geen Nbw-vergunning benodigd is. Dit is door het college en de stichting en anderen niet - met redenen onderbouwd - weerlegd. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de staatssecretaris deze activiteiten, als deze als projecten zouden moeten worden aangemerkt, bij de beoordeling van de mogelijke cumulatieve effecten had moeten betrekken.

Het betoog faalt.

3.5. Hetgeen het college en de stichting en anderen voor het overige hebben aangevoerd betreffende de beoordeling, onder meer de stellingen betreffende reservering en aandacht voor de wijze van handhaving, kan niet leiden tot een vernietiging van het bestreden besluit. Deze betogen falen.

Voorschriften

4. Het college en de stichting en anderen betogen dat de staatssecretaris ten onrechte in de vergunning bevoegdheden tot wijziging daarvan heeft opgenomen en deze onvoldoende heeft begrensd. Zij vrezen dat de staatssecretaris daarmee het vergunde gebruik voor onbepaalde tijd kan verruimen.

4.1. Aan de vergunning zijn onder meer de volgende voorschriften verbonden:

"Nadere inhoudelijke voorschriften en beperkingen

5. Deze vergunning is uitsluitend geldig voor het gebruik van het baanvak Budel-Weert zoals beschreven in de aanvraag, conform één van de onderstaande scenario's per week:

1. 51 goederentreinen per week in beide richtingen samen, uitsluitend in de dagperiode (07.00-19.00 uur);
 2. 5 goederentreinen per week in beide richtingen samen in de dagperiode (07.00-19.00 uur) en 25 goederentreinen per week in beide richtingen samen in de avondperiode (19.00-23.00 uur);
 3. 5 goederentreinen per week in beide richtingen samen, uitsluitend in de nachtperiode (23.00-07.00 uur).
6. In afwijking van voorschrift 5 mag op het baanvak treinverkeer in afwijking van de aanvraag plaatsvinden indien en voor zover deze afwijking naar mijn oordeel niet leidt tot een andere of grotere nadelige aantasting van de natuurlijke kenmerken van het betrokken Natura 2000-gebied ten opzichte van een gebruik conform de aanvraag. Het voornemen tot het laten plaatsvinden van treinverkeer in afwijking van de aanvraag dient schriftelijk te worden gemeld aan de directeur (t.a.v. het NB-wet team) en kan slechts plaatsvinden na uitdrukkelijk verkregen schriftelijke instemming daarmee.

Het wijzigen of intrekken van de vergunning

7. De voorschriften en beperkingen waaronder deze vergunning is verleend kunnen worden gewijzigd of aangevuld indien naar mijn oordeel de vergunde activiteit andere of nadeliger gevolgen heeft voor de relevante beschermde waarden dan die welke op het moment van vergunningverlening zijn gehanteerd."

4.2. Ingevolge artikel 43, eerste lid, van de Nbw 1998 kunnen aan een vergunning voorschriften worden verbonden. Een vergunning kan onder beperkingen worden verleend.

Ingevolge het tweede lid kan een vergunning worden ingetrokken of gewijzigd indien:

- a. de houder van de vergunning handelt in strijd met de daaraan verbonden voorschriften of beperkingen;
- b. de gegevens op grond waarvan de vergunning is verleend zodanig onjuist of onvolledig blijken te zijn dat, waren de juiste gegevens bekend geweest, een andere beslissing zou zijn genomen;
- c. de vergunning in strijd met de wettelijke voorschriften is gegeven, of
- d. de omstandigheden sedert het tijdstip waarop de vergunning is verleend zodanig zijn gewijzigd, dat deze niet, niet zonder beperkingen of voorwaarden of slechts onder andere beperkingen of voorwaarden zou zijn verleend indien deze omstandigheden op het tijdstip waarop de vergunning is verleend zouden hebben bestaan.

4.3. Uit het bestreden besluit en het verhandelde ter zitting is gebleken dat de staatsecretaris met deze voorschriften heeft willen voorzien in enige flexibiliteit, zodat bijvoorbeeld een aanvraag om spoorcapaciteit die niet past binnen de in voorschrift 5 vermelde scenario's eveneens kan worden toegestaan. De Afdeling stelt, mede naar aanleiding van de toelichting van de staatssecretaris ter zitting, vast dat de activiteiten waarvoor de in voorschriften 6 en 7 opgenomen regeling zou worden toegepast, afwijken van hetgeen is aangevraagd en vergund. Het toestaan van deze activiteiten zou derhalve een wijziging van de vergunning inhouden. Voor de het wijzigen van de vergunning is in artikel 43, tweede lid, van de Nbw 1998 voorzien in een uitputtende regeling (vergelijk de uitspraak van de Afdeling van 9 april 2014 in zaak nr. 201302406/1/R2). Nu de voorschriften 6 en 7 behorende bij de vergunning voorzien in een afzonderlijke en van vernoemd artikel afwijkende regeling tot wijzigen van de vergunning, moet worden geoordeeld dat genoemde voorschriften in strijd met artikel 43, tweede lid, van de Nbw 1998 aan de vergunning zijn verbonden.

Het betoog slaagt.

Slotoverwegingen

5. De beroepen zijn gegrond. Het besluit dient wegens strijd met artikel 43, tweede lid, van de Nbw 1998 te worden vernietigd, voor zover daarbij de voorschriften 6 en 7 behorende bij de vergunning zijn gehandhaafd.

6. De Afdeling ziet aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, derde lid, aanhef en onder b, van de Algemene wet bestuursrecht zelf in de zaak te voorzien door het bezwaar alsnog gegrond te verklaren, het besluit van 17 juni 2013 te herroepen voor zover het de voorschriften 6 en 7 behorende bij de verleende vergunning betreft, en te bepalen dat deze uitspraak in de plaats treedt van het besluit van 7 oktober 2014, voor zover vernietigd.

7. De staatssecretaris dient op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten in bezwaar en beroep te worden veroordeeld.

Voor zover betreffende de proceskosten in beroep ziet de Afdeling ten aanzien van de bijstand en vertegenwoordiging ter zitting van het college en de stichting en anderen aanleiding een wegingsfactor van 0,5 toe te passen als bedoeld in de bijlage genoemd in artikel 2, eerste lid, onder a, van het Besluit proceskosten bestuursrecht. Daartoe is van belang dat de gronden ná de pro forma beroepschriften van het college en de stichting en anderen in één nader stuk namens alle appellanten zijn aangevuld waardoor de beroepen inhoudelijk gelijk zijn, deze stukken zijn opgesteld door dezelfde beroepsmatige rechtsbijstandverlener en deze rechtsbijstandverlener hen ook ter zitting vertegenwoordigde.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart de beroepen gegrond;

II. vernietigt het besluit van de staatssecretaris van Economische Zaken van 7 oktober 2014, kenmerk 492-3919, voor zover daarbij voorschriften 6 en 7 behorende bij de vergunning zijn gehandhaafd;

III. verklaart het bezwaar tegen het besluit van 17 juni 2013, kenmerk DGNR-RRE/13002914, gegrond;

IV. herroept het besluit genoemd onder III. voor zover het betreft de voorschriften 6 en 7 behorende bij de verleende vergunning;

V. bepaalt dat deze uitspraak in de plaats treedt van het besluit van 7 oktober 2014, kenmerk 492-3919, voor zover vernietigd;

VI. veroordeelt de staatssecretaris van Economische Zaken tot vergoeding van de bij het college van gedeputeerde staten van Limburg en de stichting Stichting Milieufederatie Limburg en anderen in verband met de behandeling van het, door hen gezamenlijk ingediende, bezwaar tot een bedrag van € 490,00 (zegge: vierhonderdnegentig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat betaling aan één van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen;

VII. veroordeelt de staatssecretaris van Economische Zaken tot vergoeding van in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten:

a. aan het college van gedeputeerde staten van Limburg tot een bedrag van € 490,00 (zegge: vierhonderdnegentig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

b. aan bij de stichting Stichting Milieufederatie Limburg en anderen tot een bedrag van € 490,00 (zegge: vierhonderdnegentig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat betaling aan één van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen;

VIII. gelast dat de staatssecretaris van Economische Zaken vergoedt aan appellanten het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht ten bedrage van:

a. € 328,00 (zegge: driehonderdachtentwintig euro) voor het college van gedeputeerde staten van Limburg;

b. € 328,00 (zegge: driehonderdachtentwintig euro) voor de stichting Stichting Milieufederatie Limburg en anderen, met dien verstande dat betaling aan één van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen.

Aldus vastgesteld door mr. J. Hoekstra, voorzitter, en mr. G. van der Wiel en mr. G.T.J.M. Jurgens, leden, in

tegenwoordigheid van mr. M. Vogel-Carprieaux, griffier.

w.g. Hoekstra w.g. Vogel-Carprieaux
voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 23 december 2015

458-803.



Rijksdienst voor Ondernemend
Nederland

> Retouradres Postbus 40219 8004 DE Zwolle

Van den Biesen Kloostra Advocaten
T.a.v. de heer mr. A.H.J. van den Biesen
Keizersgracht 253
1016 EB AMSTERDAM

INGEKOMEN 13 OKT. 2014

VERZONDEN 16 OKT. 2014

Datum 07 OKT 2014
Betreft Beslissing op bezwaarschrift

Rijksdienst voor
Ondernemend Nederland
Juridische Zaken

Postbus 40219
8004 DE Zwolle
mijn.rvo.nl

Behandelaar
mr. G.W.P.A. van Schijndel
T 070 378 5041

Onze referentie
492-3919

Uw brief van
25 juli 2013

Uw referentie
20060062

Bijlagen
2

Geachte heer Van den Biesen,

Bij besluit van 17 juni 2013, kenmerk DGNR-RRE/13002914, heb ik aan ProRail BV op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: Nb-wet) een vergunning verleend voor het gebruik van het baanvak Budel-Weert.

Tegen deze beslissing hebt u namens de volgende partijen een bezwaarschrift ingediend:

1. de Stichting Milieufederatie Limburg, gevestigd te Roermond,
 2. de Stichting Brabantse Milieufederatie, gevestigd te Tilburg,
 3. de Stichting Het Limburgs Landschap, gevestigd te Arcen,
 4. de Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland, gevestigd te 's-Graveland,
 5. de provincie Limburg, alsmede het college van gedeputeerde staten van de provincie Limburg, zetelend te Maastricht,
 6. de gemeente, alsmede het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Cranendonck, zetelende te Cranendonck,
 7. de gemeente, alsmede het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Weert, zetelende te Weert,
 8. Werkgroep IJzeren Rijn, gevestigd te Budel-Schoot,
 9. Autobedrijf E. Looijmans, gevestigd te Budel-Schoot,
 10. A.W.J. Looijmans, wonende te Budel-Schoot,
 11. W.P. Joosten-Vaneerdewegh, wonende te Budel-Schoot,
 12. P.J. Looijmans, wonende te Budel-Schoot,
 13. J.W.M. v.d. Sande-Looijmans, wonende te Budel-Schoot,
 14. J.H.J.M. Looijmans-Hompes, wonende te Budel-Schoot,
 15. P.J.J. Looijmans, wonende te Budel,
 16. W. Looijmans, wonende te Budel-Schoot,
 17. H. Peeters, wonende te Budel-Schoot
- (verder: bezwaarden).

De beslissing is opnieuw beoordeeld. In deze brief vindt u mijn beslissing op uw bezwaarschrift en de overwegingen die tot deze beslissing hebben geleid. Aan het einde van deze brief staat hoe u beroep kunt aantekenen tegen deze beslissing. Ten slotte vindt u als bijlage bij deze beslissing een opsomming van de belangrijkste wettelijke regels die voor mijn besluit van belang zijn (**bijlage 1**).

Beslissing

Ik handhaaf het bestreden besluit, met dien verstande dat in de voorschriften 6 en 7 het onderdeel "naar het oordeel van de directeur" wordt vervangen door: "naar mijn oordeel". Hierna kunt u lezen op grond van welke overwegingen ik tot dit besluit ben gekomen.

Uw bezwaren

U hebt uiteengezet waarom bezwaarden het niet eens zijn met de verleende vergunning. Zij van mening dat de Tracéwet en de Flora- en faunawet zijn gepasseerd. Tevens stellen zij dat het voornemen tot reactivering van het "IJzeren Rijn-tracé" ten onrechte niet is betrokken bij het bestreden besluit. Daarnaast is er volgens bezwaarden onduidelijkheid over de precieze aard en omvang van het voorgenomen gebruik en zijn er in de voorschriften van de vergunning ook onduidelijkheden. Ten slotte zijn bezwaarden het niet eens met de beoordeling van de effecten op habitattypen en vogels.

Feiten en omstandigheden

Bij brief van 7 juli 2006 heeft ProRail BV een vergunning aangevraagd ten behoeve van het verrichten van onderhoudswerkzaamheden aan de hoofdspoorweg Budel-Weert.

Deze aanvraag heeft geleid tot een procedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling), die op 25 februari 2009 uitspraak heeft gedaan (zaaknummers 200800675/1/R2 en 200800511/1).

Naar aanleiding van deze uitspraak heeft ProRail BV de aanvraag van 7 juli 2006 ingetrokken en is zij een nader onderzoek gestart naar de mogelijke effecten van treinverkeer op het baanvak Budel-Weert.

Bij brief van 11 juli 2012 heeft ProRail BV vervolgens een vergunning gevraagd voor het gebruik van dit baanvak.

Bezwaarden zijn op grond van artikel 4:8 van de Algemene wet bestuursrecht in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen. Gedeputeerde staten van Limburg hebben bij brief van 11 oktober 2012 een zienswijze ingediend. U hebt dit gedaan namens de overige bezwaarden bij brief van 19 september 2012.

Bij brief van 17 juni 2013 heb ik de vergunning verleend. Tegen dit besluit hebt u op 25 juli 2013 namens bezwaarden een pro forma bezwaarschrift ingediend. Op 6 augustus 2013 hebt u de gronden van het bezwaarschrift toegestuurd.

Op 19 september 2013 hebt u telefonisch laten weten af te zien van de mogelijkheid om te worden gehoord. Wel hebt u gevraagd om een termijn voor het indienen van een aanvulling op het bezwaarschrift. Bij brief van 19 september 2013 is u deze mogelijkheid geboden. Deze termijn is vervolgens op uw verzoek enkele keren verlengd. Uiteindelijk is u bij brief van 6 maart 2014 tot en met 20 maart 2014 de mogelijkheid geboden om uw bezwaarschrift schriftelijk aan te vullen. Omdat uw aanvulling op deze datum niet was ontvangen, is overgegaan tot voortzetting van de procedure.

Juridische Zaken

Onze referentie
492-3919

Op 21 maart 2014 is ProRail BV in de gelegenheid gesteld om te reageren op uw bezwaren. De reactie van Pro Rail BV, gedateerd 26 juni 2014, heb ik op 15 juli 2014 ontvangen (*bijlage 2*).

Overwegingen

Tracéwet en reactivering IJzeren Rijn

U brengt naar voren al in de zienswijze te hebben gesteld dat het bepaalde in artikel 8, aanhef en onder d. van de Tracéwet ten onrechte is gepasseerd. U stelt verder dat ik het ten onrechte doe voorkomen alsof het hier zou gaan om regulier bestaand gebruik met regulier onderhoud, waarna het baanvak gewoon weer regulier benut zou worden.

Hierover merk ik op dat ik bij mijn standpunt blijf, zoals verwoord in het bestreden besluit in reactie op uw zienswijze. Van het opnieuw in gebruik nemen van een bestaande spoorlijn als bedoeld in de Tracéwet is geen sprake. Ook de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat heeft reeds op 8 december 2006¹ aan de Voorzitter van de Tweede Kamer laten weten dat de spoorlijn Budel-Weert onderdeel is van het Nederlandse hoofdspoorwegennet, dat de verrichte onderhoudswerkzaamheden regulier onderhoud betroffen zoals dat regelmatig overal op het spoorwegennet geschiedt, dat de werkzaamheden niet geschieden op basis van een ontwerp-tracébesluit en dat het niet de reactivering van de IJzeren Rijn betreft. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft daarbij het volgende laten weten:

“Voor het spoorbaanvak Budel-Weert geldt, net als voor alle andere onderdelen van het hoofdspoorwegennet, dat het ten principale beschikbaar is om te berijden. Eind 2004 heeft een spoor-goederenvervoerbedrijf bij ProRail om zogenaamde treinpaden gevraagd om met enkele goederentreinen per week te kunnen gaan rijden over de spoorlijn Budel-grens-Weert-Born. Omdat een deel van dat spoorbaanvak gedurende een periode voor die aanvraag weinig werd bereden, en het onderhoud derhalve omwille van kostenbesparing was geminimaliseerd, was het vanuit veiligheidsoogpunt noodzakelijk om eerst onderhoudswerkzaamheden uit te voeren, alvorens die treinpaden door ProRail aan het bedrijf konden worden toegedeeld. Helaas verzetten de betreffende gemeenten en een aantal andere instanties en personen zich sindsdien, met inzet van alle denkbare procedurele middelen, tegen dat onderhoudswerk. Daarom is het ProRail tot nu toe nog niet gelukt om met die werkzaamheden te

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 27 737, nr. 15

starten. Gezien het belang van het optimaal gebruik van het Nederlandse spoornetwerk betreur ik die gang van zaken."

Juridische Zaken

Deze werkzaamheden dienen dus geheel los te worden gezien van de omstandigheid dat de spoorlijn Budel-Weert ook onderdeel uitmaakt van het historisch tracé van de IJzeren Rijn. Voor reactivering van de IJzeren Rijn volstaat het huidige baanvak Budel-Weert, met enkel spoor en niet-geëlektrificeerd, niet. Met andere woorden: indien het daadwerkelijk komt tot een besluit tot reactivering van de IJzeren Rijn, dan volgt een geheel nieuwe procedure met nadere besluitvorming, waarbij niet gedacht dient te worden aan een tracé met enkel, niet-geëlektrificeerd spoor tussen Budel en Weert. Van door u gestelde salami-besluitvorming is dan ook geen sprake.

Onze referentie
492-3919

Uit het voorgaande dient naar mijn mening inderdaad te worden geconcludeerd dat het gaat om regulier onderhoud. Anders dan u stelt, heb ik daarbij niet zonder meer geconcludeerd dat het baanvak weer gewoon regulier gebruikt kan worden. Zoals blijkt uit het bestreden besluit, heb ik vastgesteld dat het laten plaatsvinden van treinverkeer op het baanvak een activiteit is die mogelijk de natuurlijke waarden en kenmerken van het Natura 2000-gebied Weerter- en Budelerbergen & Ringselven kan aantasten, dat de voorgenomen activiteit vergunningplichtig is onder de Nb-wet en dat een passende beoordeling vereist is.

Flora- en faunawet

Ten aanzien van hetgeen naar voren is gebracht omtrent de toepasselijkheid van de Flora- en faunawet merk ik op dat in het bestreden besluit reeds is vermeld dat het gaat om andere regelgeving met afzonderlijke procedures. Een vergunning op basis van de Nb-wet staat hier dus geheel los van. Overigens is op 10 oktober 2006 een ontheffing verleend in het kader van de Ff-wet voor de werkzaamheden aan het baanvak Budel-Weert en is het gebruik meegenomen in de beoordeling van de aanvraag.

Aard, omvang en handhaafbaarheid van het gebruik

U stelt herhaaldelijk te hebben gewezen op de onduidelijkheid omtrent de precieze aard en omvang van de voorgenomen treinbewegingen op dit baanvak, waarbij u van mening bent dat er geen onderzoek is gedaan naar de echte *worst case scenario's*.

In dit verband merk ik allereerst op dat het gebruik van dit baanvak afhankelijk is van de vraag. Er wordt niet gereden volgens een bepaalde dienstregeling, zoals bij personenvervoer, en het is dus niet mogelijk om vooraf exact te bepalen op welke dag en welk uur dit baanvak zal worden benut en wat de samenstelling van de trein is.

Voor het overige onderschrijf ik de reactie die ProRail BV naar aanleiding van uw bezwaren op dit punt naar voren heeft gebracht:

"Indien het maximale aantal treinbewegingen op één dag in de week zou plaatsvinden, dan verandert de ligging van de 42 dB contour echter niet. Dit hangt samen met de wijze waarop de contour wordt berekend. Er wordt met een gemiddelde per jaar gerekend, en hierbij tellen 'stille' periodes ook mee. De

contour verandert derhalve niet als de treinen op een enkele dag of verspreid over de week rijden.

Juridische Zaken

In de Passende Beoordeling wordt daarnaast zowel naar de 42 dB contour gekeken (gemiddelde geluidbelasting), als ook naar de tijdsduur dat de pieken van geluid (bij passage van de trein) > 47dB zijn. De tijdsduur dat de pieken > 47dB zijn wordt dan afgezet tegen de tijdsduur dat het stil is. Volgens het Duitse onderzoek dat wordt genoemd door bezwaarmaker in kantnummer 35 van haar bezwaarschrift, zou de communicatie tussen vogels verstoord worden als het minder dan 80-90% van de tijd stil is. In de situatie met 51 treinen per week wordt de 47 dB in 0.5% van de tijd overschreden. In de situatie met 51 treinen in de dagperiode (7.00-19.00 uur) is dit 7%. Daarmee resteert er dus nog steeds > 80-90% 'stilte' en is er van verstoring geen sprake."

Onze referentie
492-3919

Ten aanzien van hetgeen u hebt ingebracht tegen het gestelde in voorschrift 6 merk ik op dat per abuis in de vergunning wordt verwezen naar de directeur. De tekst "naar het oordeel van de directeur" dient te worden vervangen door de woorden "naar mijn oordeel". Dit geldt ook voor voorschrift 7. In zoverre zijn uw bezwaren deels gegrond. Voor wat betreft de overige aangevoerde gronden tegen de voorschriften 6 tot en met 9 deel ik uw standpunt niet. Tegen de achtergrond van hetgeen is bepaald in de Nb-wet acht ik de voorschriften voldoende duidelijk en eventuele nadere besluitvorming zal worden vastgelegd in een besluit, waartegen volgens de reguliere procedurevoorschriften bezwaar en beroep open zal staan.

Anders dan u stelt, is ProRail verplicht om een registratie bij te houden van toebedeelde treinpaden. Aard en omvang van het gebruik kunnen derhalve wel degelijk effectief worden gemonitord.

Effecten op de drie in het geding zijnde habitattypen, waaronder galiqaanmoeras

Met de doelstellingen voor deze habitattypen is het volgens u niet verenigbaar dat een qua stikstofdepositie toch al zwaar overbelast gebied nog verder wordt belast.

Op dit punt volsta ik met een verwijzing naar hetgeen ik hierover uiteen heb gezet in het bestreden besluit. Op grond van uitgevoerde modelberekeningen, opgenomen in de passende beoordeling, is de conclusie dat de stikstofdepositie als gevolg van het gebruik van het baanvak niet van merkbare invloed is op de natuurlijke kenmerken van het gebied. De eventuele gevolgen van deze depositie zijn ook niet van invloed op de maatregelen die noodzakelijk zijn voor het halen van de instandhoudingsdoelstellingen. In lijn met het oordeel van de Afdeling in de uitspraak van 3 oktober 2012 (nr. 201107992) is er derhalve geen aanleiding om de vergunning te weigeren.

Effecten op vogels

U stelt de recente inventarisatiegegevens over vogels, afkomstig van het ministerie van Defensie, niet bij de beoordeling van het bestreden besluit te kunnen betrekken. Nu u in uw zienswijze zelf hebt gewezen op het bestaan van deze gegevens en zelfs hiervan een document hebt overgelegd, zie ik niet in

waarom deze niet kunnen worden meegenomen bij de beoordeling van het bestreden besluit.

Juridische Zaken

Daarnaast ga ik er volgens u aan voorbij dat het bij de vogelbeschermingsregelgeving in de eerste plaats gaat om het beschermen van vogels en niet om het in leven houden van slechts een voldoende aantal exemplaren van een soort. In dit verband merk ik op dat het bestreden besluit een vergunning betreft op basis van de Nb-wet, waarbij is getoetst of deze activiteit, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in het Natura 2000-gebied kan verslechteren of een significant verstoringseffect kan hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen. Dit is niet het geval. De doelstelling is gekoppeld aan draagkracht voor een vooraf vastgesteld aantal broedparen. Indien ten gevolge van het in gebruik nemen van de spoorlijn enkele paren, gelegen binnen de verstoringcontour, zouden verdwijnen, en daarmee de draagkracht zou afnemen, wordt de doelstelling nog altijd gehaald en houdt het Natura 2000-gebied voldoende draagkracht over om de doelstelling te behouden. Het aantal broedparen van nachtzwaluw neemt immers sterk toe. In 2012 waren hier blijkens gegevens van SOVON 58 broedparen aanwezig.

Onze referentie
492-3919

Verder is volgens u mijn stelling, dat de roodborsttapuit niet in de nabijheid van het spoor zou kunnen voorkomen, feitelijk onjuist. Op dit punt volsta ik met een verwijzing naar bijlage 2 bij het bij uw zienswijze gevoegde document van bureau Meervelt.

Ten aanzien van de omvang en de kwaliteit van het leefgebied voor vogels merk ik nog het volgende op. De kwaliteit van leefgebieden van vogels is onder andere af te lezen aan de hand van het voorkomen van die vogels in het gebied (dichtheid en specifiek gebruik door de vogels). Anders dan bij habitattypen, kan niet zonder meer worden gesproken van een kritische depositiewaarde van bijvoorbeeld stikstof. Het is inderdaad zo, zoals het onderzoek van de provincie ook laat zien, dat een overmaat aan stikstof de kwaliteit van het leefgebied in negatieve zin kan aantasten. Groot verschil is echter wel dat bij de habitattypen specifieke planten moeten voorkomen om onder dat habitatype te kunnen vallen. Het ontbreken van deze soorten is voor het leefgebied van de drie broedvogelsoorten niet van belang. De tolerantie van de vogelsoorten bestaat uit de sterke vergrassing van de vegetatie, waardoor geen sprake is van een optimaal leefgebied. Het moment dat vergrassing op gaat treden is voor een groot deel afhankelijk van de omvang van de depositie van stikstof. De achtergronddepositie van stikstof is echter dermate hoog dat dit kantelpunt al lang is bereikt. Dat is ook een van de redenen dat het in het onderzoek van de provincie wordt benoemd voor de mindere kwaliteit van het leefgebied. Een geringe toename van stikstofdepositie zal geen verdere verslechtering van het leefgebied veroorzaken. Door gericht beheer, met name door het ministerie van Defensie, worden gebieden open gehouden en wordt vergrassing teruggezet, waardoor het leefgebied positief wordt beïnvloed. Dit is dan ook terug te zien aan de positieve trends van de drie broedvogels en de overschrijding van de minimale doelstelling. Daarmee is aangegeven dat de draagkracht van het gebied voldoende groot is.

Zoals in het bestreden besluit (bijlage 1, pagina 8) op dit punt dus reeds is opgemerkt, heeft de geringe additionele stikstofdepositie, die gepaard gaat met het laten plaatsvinden van treinverkeer op dit baanvak, een te verwaarlozen versnellend effect op de successie. Daarmee is deze activiteit niet van betekenisvolle invloed op de noodzakelijke beheermaatregelen.

Anders dan u stelt, concentreert het optimale leefgebied van de nachtzwaluw zich niet rond de spoorlijn. Het optimale leefgebied van de nachtzwaluw ligt voornamelijk aan de noordzijde van het spoor, maar bestaat niet slechts uit dat deel dat direct grenst aan het spoor. Zo staat dit ook op de verspreidingskaart. Een groot deel van de Weerter- en Budelerbergen kan worden benoemd als optimaal leefgebied. De populatie kent immers een enorme groei en bestaat uit 58 broedparen in 2012. De doelstelling is 25 paren.

Ondanks dat uit het onderzoek in opdracht van de provincie Limburg blijkt dat het nest- en foerageerbiotoop van de boomleeuwerik en de nachtzwaluw aan verslechtering onderhevig is, neemt de populatie van beide vogels toe. De instandhoudingsdoelstellingen worden ruimschoots gehaald en de trend is positief. Het rapport gaat overigens ook uit van een natuurlijke situatie, waarbij geen inzet van beheer, in welke vorm dan ook, wordt toegepast. In dat geval zal zelfs in een natuurlijke situatie zonder te hoge achtergronddepositie een verslechtering van het biotoop optreden als gevolg van natuurlijke verbossing. De leefgebieden van de boomleeuwerik en de nachtzwaluw in Nederland zijn grotendeels afhankelijk van ingrepen van de mens. Het optimale biotoop waar de grootste dichtheden worden gevonden zijn tussenstadia in de successie naar bos. Deze gebieden maakten in het (verre) verleden deel uit van agrarische bedrijfsvoering en werden op die manier ook in stand gehouden. Doordat de bedrijfsvoering momenteel aanzienlijk intensiever is, en deze gebieden hiervoor niet meer nodig zijn, is het voortbestaan van dit soort gebieden afhankelijk van terreinbeheerders. Daar doet een te hoge achtergronddepositie van stikstof niets aan af. Deze nuances bij dit rapport worden door u niet genoemd.

Het analyse document in het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS), waar u naar verwijst, noemt de kwaliteit van het leefgebied voor de drie broedvogelsoorten overigens goed, ondanks de overschrijding van de achtergronddepositie (Document PAS-analyse Herstelstrategieën voor Weerter- en Budelerbergen & Ringselven, 2013). De in dit document genoemde mitigerende maatregelen zijn een vertaling van beheermaatregelen die het ministerie van Defensie uitvoert in grote delen van het gebied. Als beheerder van onder andere de Weerter- en Budelerbergen is dit ministerie nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van het concept-beheerplan voor dit gebied. Hierin ligt een instandhoudingsplicht voor de beheerder.

Voor wat betreft de geluidseffecten op vogels verwijs ik in de eerste plaats naar hetgeen ik hiervoor heb uiteengezet onder "Aard en omvang van het gebruik".

Daarnaast is van belang dat de aantallen broedparen buiten de verstoringscontour van 42 dB(A) van de nachtzwaluw, de boomleeuwerik en de roodborsttapuit aanzienlijk hoger zijn dan de instandhoudingsdoelstelling. In de huidige staat van

instandhouding van de drie broedvogelsoorten is het achtergrondgeluid verdisconteerd. De drie soorten kennen bovendien een positieve trend. Deze vindt plaats met het achtergrondgeluid. Een eventueel verlies aan broedparen als gevolg van verstoring door geluid binnen deze contour heeft niet tot gevolg dat de instandhoudingsdoelstellingen niet worden gehaald.

Juridische Zaken

Conclusie

Ik handhaaf het bestreden besluit, met dien verstande dat in de voorschriften 6 en 7 het onderdeel "naar het oordeel van de directeur" wordt vervangen door: "naar mijn oordeel".

Onze referentie
492-3919

Nu het besluit niet wordt herroepen, wordt uw verzoek op basis van artikel 7:15 van de Algemene wet bestuursrecht om vergoeding van de kosten in verband met de behandeling van het bezwaarschrift afgewezen.

Beroepsmogelijkheid

Als u het niet eens bent met deze beslissing, kunt u binnen zes weken na verzending van deze brief een beroepschrift indienen. Stuur het beroepschrift naar de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA te 's-Gravenhage. Voor de behandeling van het beroep brengt de Afdeling aan u griffierecht in rekening.

Tot slot

In deze brief heb ik u uitgelegd wat de reden is voor deze beslissing. Als u nog vragen hebt, kunt u ons bellen op telefoonnummer 088 042 42 42 (lokaal tarief).

Hoogachtend,



Sharon A.M. Dijkma
Staatssecretaris van Economische Zaken

Juridisch kader

Natuurbeschermingswet 1998

Onze referentie
492-3919

Artikel 19d

1. Het is verboden zonder vergunning, of in strijd met aan die vergunning verbonden voorschriften of beperkingen, van gedeputeerde staten of, ten aanzien van projecten of andere handelingen als bedoeld in het vierde lid, van Onze Minister, projecten of andere handelingen te realiseren onderscheidenlijk te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstelling, met uitzondering van de doelstellingen, bedoeld in artikel 10a, derde lid, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen. Zodanige projecten of andere handelingen zijn in ieder geval projecten of handelingen die de natuurlijke kenmerken van het desbetreffende gebied kunnen aantasten.

Artikel 19f

1. Voor projecten waarover gedeputeerde staten een besluit op een aanvraag voor een vergunning als bedoeld in artikel 19d, eerste lid, nemen, en die niet direct verband houden met of nodig zijn voor het beheer van een Natura 2000-gebied maar die afzonderlijk of in combinatie met andere projecten of plannen significante gevolgen kunnen hebben voor het desbetreffende gebied, maakt de initiatiefnemer alvorens gedeputeerde staten een besluit nemen, een passende beoordeling van de gevolgen voor het gebied waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstelling, met uitzondering van de doelstellingen, bedoeld in artikel 10a, derde lid, van dat gebied.

Artikel 19g

1. Indien een passende beoordeling is voorgeschreven op grond van artikel 19f, eerste lid, kan een vergunning als bedoeld in artikel 19d, eerste lid, slechts worden verleend indien gedeputeerde staten zich op grond van de passende beoordeling ervan hebben verzekerd dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast.

Artikel 19i

In de gevallen waarin Onze Minister bevoegd is te besluiten op een aanvraag voor een vergunning als bedoeld in artikel 19d, eerste lid, zijn de artikelen 19e, 19f, 19g en 19h van overeenkomstige toepassing.

ProRail

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Afdeling Juridische Zaken
mr. G.W.P.A. van Schijndel
Postbus 40219
8004 DE ZWOLLE

Datum	26 juni 2014	Eigenaar	R.M. Fieten
Lijv kenmerk	492-3919	Telefoonnummer	088 231 46 20
Ons kenmerk	Nb-wetvergunning B-W	E-mail	rinske.fieten@prorail.nl
Onderwerp	Reactie bezwaarschrift		

Geachte heer Van Schijndel,

Directie
Bedrijfsstrategie

In het bezwaarschrift tegen de Nb-wetvergunning inzake het baanvak Budel-Weert wordt door bezwaarmaker gesteld dat er niet met het daadwerkelijk 'worst case scenario' is gerekend ten aanzien van de geluidsbelasting op de omgeving, en specifiek met betrekking tot vogels.

Bezoekadres
De Inktpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Indien het maximale aantal treinbewegingen op één dag in de week zou plaatsvinden, dan verandert de ligging van de 42 dB contour echter niet. Dit hangt samen met de wijze waarop de contour wordt berekend. Er wordt met een gemiddelde per jaar gerekend, en hierbij tellen 'stille' periodes ook mee. De contour verandert derhalve niet als de treinen op een enkele dag of verspreid over de week rijden.

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

In de Passende Beoordeling wordt daarnaast zowel naar de 42 dB contour gekeken (gemiddelde geluidbelasting), als ook naar de tijdsduur dat de pieken van geluid (bij passage van de trein) > 47dB zijn. De tijdsduur dat de pieken > 47dB zijn wordt dan afgezet tegen de tijdsduur dat het stil is. Volgens het Duitse onderzoek dat wordt genoemd door bezwaarmaker in kantnummer 35 van haar bezwaarschrift, zou de communicatie tussen vogels verstoord worden als het minder dan 80-90% van de tijd stil is. In de situatie met 51 treinen per week wordt de 47 dB in 0.5% van de tijd overschreden. In de situatie met 51 treinen in de dagperiode (7.00-19.00 uur) is dit 7%. Daarmee resteert er dus nog steeds > 80-90% 'stilte' en is er van verstoring geen sprake.

Hoogachtend,


R.M. Fieten
Bedrijfsjurist Bedrijfsstrategie