

College van Gedeputeerde Staten van Limburg  
Afdeling Vergunningen  
Postbus 5700  
6202 MA Maastricht

uw brief van: 14.07.06  
uw kenmerk: 06/32974  
inlichtingen: H.Keijzers  
doorkiesnummer: 0495-575258  
dictaat: HW/dirII/prorail53  
ons kenmerk: 2 IGOR/2006/7962

Weert, 11 SEP. 2006

Onderwerp: aanvraag Natuurbeschermingswet 1998  
Bijlage(n):

Geachte heer, mevrouw,

Bij bovengenoemd schrijven heeft u ons in kennis gesteld van de aanvraag van ProRail B.V. te Utrecht om vergunning als bedoeld in artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998.

Conform artikel 44 van de Natuurbeschermingswet doen wij u hierbij onze zienswijzen betreffende deze aanvraag toekomen.

#### **ALGEMEEN.**

De aanvraag van Prorail BV heeft betrekking op het vernieuwen van ballastbed, spoorstaven en dwarsliggers van het baanvak Budel - Weert, en is het uiteindelijke resultaat van de implementatie van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn in nationale wetgeving. Het baanvak doorsnijdt immers het gebied Weerter- en Budelerbergen dat in 2000 is aangewezen als Vogelrichtlijngebied. Naast de Natuurbeschermingswet is ook de Flora- en Faunawet van belang aangezien beide wetten ten doel hebben de natuurwaarden (gebieds- en soortenbescherming) van het gebied te beschermen.

Ontheffingsaanvragen in kader van de Flora- en Faunawet worden door het ministerie van LNV behandeld en ontheffingsaanvragen in kader van de Natuurbeschermingswet worden door de betreffende provincie behandeld. Omdat het Natuurgebied Weerter en Budelerbergen in zowel Noord Brabant als Limburg is gelegen zijn beide provincies overeengekomen dat de provincie Limburg de onderhavige aanvraag feitelijk in behandeling neemt.

Inmiddels is door LNV Zuid bevestigd dat een aanvraag ontheffing Flora- en Faunawet is ingediend.

#### **RELATIE ONDERHOUD EN GEBRUIK.**

De gemeente Weert is er altijd van uitgegaan, en hanteert dit uitgangspunt nog steeds, dat er een onlosmakelijk verband is tussen het onderhoud van het bedoelde baanvak en het (toekomstig) gebruik daarvan. In zijn schrijven van 13 september 2005 deelt de Minister van LNV ons mede dat, naar aanleiding van een eerder schrijven onzerzijds, er overleg heeft plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van zijn ministerie en ProRail

met betrekking tot geplande werkzaamheden. Daarbij is geconcludeerd dat er uitgebreid onderzoek moet komen naar de bij het spoorvak voorkomende dier- en plantensoorten en de mate van verstoring die zal plaatsvinden. Uitdrukkelijk moet aandacht besteed worden aan de verstoring die optreedt bij zowel de herstelwerkzaamheden als bij (de intensivering van) het gebruik van het spoorvak.

De Minister erkent daarmee impliciet de juistheid van ons uitgangspunt. In dit verband mogen wij overigens ook nog verwijzen naar de uitspraak van de Raad van State d.d. 26 maart 1999, E02.95.1741, handelend over een vergunning artikel 12 Natuurbeschermingswet, waarin wordt geoordeeld dat voor de toepassing van de Natuurbeschermingswet geen onderscheid kan worden gemaakt tussen enerzijds het slaan van een beregeningsput en anderzijds het gebruik daarvan. Deze redenering is onverkort van toepassing op de relatie onderhoud en gebruik van het spoorvak.

In het rapport van Ecologica, Toetsing natuurwetgeving spoorlijn Budel-Weert, juni 2006, dat deel uitmaakt van de vergunningaanvraag, wordt in paragraaf 5.6 aangegeven dat toetsing van de effecten van het gebruik niet noodzakelijk is en dat hiertegen principiële bezwaren bestaan. Desondanks wordt er ingegaan op de mogelijke effecten van het gebruik van 2 treinen/dag. Dit is weliswaar deels in overeenstemming met het standpunt van de gemeente Weert en de Minister van LNV, doch om hieronder nader te beschrijven redenen niet correct c.q. volledig uitgevoerd.

#### **BESTENDIG GEBRUIK.**

Het baanvak Budel- Weert wordt tussen de Belgische grens en de zinkfabriek in Budel dagelijks (werkdagen, overdag) gebruikt (2 treinen per dag / 1 heen en 1 terug) voor de aanvoer van erts via de Antwerpse haven. Het gedeelte tussen de zinkfabriek in Budel en Weert wordt niet of zeer sporadisch gebruikt en doorsnijdt het Vogelrichtlijngebied Weerter en Budelerbergen.

Aan de hand van het rekenprogramma ASWIN 2004 van ProRail kan berekend worden dat het gebruik van het traject 821 (Belgische grens - Weert) ten tijde van de aanwijzing als Vogelrichtlijngebied (maart 2000) gemiddeld minder dan 0,2 trein/etmaal bedroeg. Sinds 2004 is de spoorbaan tussen de zinkfabriek en Weert niet meer feitelijk gebruikt (ook niet meer incidenteel). Het bestendige gebruik ter hoogte van het Vogelrichtlijngebied is dan ook te stellen op < 0,2 trein/dag.

In het rapport van Ecologica is op pagina 33 aangegeven wat het gebruik in het recente verleden is geweest. Deze gegevens zijn echter niet in overeenstemming met de hierboven door ons aangegeven aantallen welke kunnen worden herleid uit het eigen programma van ProRail. De aanvraag geeft daarom geen juist inzicht in het bestendige gebruik van het relevante baanvakgedeelte ten tijde van de aanwijzing van het gebied en het feitelijk gebruik nadien.

#### **INTENSIVERING GEBRUIK.**

Ten aanzien van toekomstig gebruik wordt gesteld dat het gebruik van de spoorbaan afhankelijk zal zijn van de vervoersvraag uit de markt. Op basis van signalen uit de markt zal het baanvak door ca. 2 treinen per dag (een trein heen en een trein terug) worden bereden (alleen werkdagen, overdag).

Dit aantal komt overeen met het huidige gebruik van het baanvak door de treinen die de zinkfabriek met erts bevoorraden. Niet duidelijk is derhalve of er in totaal sprake is van twee treinen per dag dan wel vier treinen op het gedeelte tussen de grens en de zinkfabriek en twee treinen tussen de zinkfabriek en Weert.

Als wordt uitgegaan van twee treinen/dag door de Weerter- en Budelerbergen dan is er ten opzichte van het niveau van gebruik tijdens de aanwijzing als Vogelrichtlijngebied sprake van een intensivering met een factor 10. Blijkens eerdergenoemd ASWIN rekenprogramma heeft deze intensivering niet alleen betrekking op aantallen treinen maar

ook op snelheden waarmee gereden wordt. Van een bestendig gebruik is ons inziens dan ook geen sprake.

Daar waar ProRail kennelijk uitgaat van de theoretisch mogelijke capaciteit en daaruit concludeert dat er geen sprake is van intensivering, neemt de gemeente Weert het feitelijk gebruik als maatstaf. Ook bij andere aspecten van spoorgebruik o.a. geluid, externe veiligheid, veiligheid overwegen, is het feitelijk gebruik leidend.

In de Netverklaring 2007 van ProRail, bijlage 13, onderdeel b, wordt inzicht gegeven in de verwachtingen van ProRail over het mogelijke rijden in de periode tot en met 2012. De Netverklaring stelt het beoogde rijden op twee dan wel 15 treinen per dag.

In het kader van het opstellen van de Tracénota/MER IJzeren Rijn heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat opdracht gegeven aan Alterra om de effecten van een tijdelijk gebruik van het historische tracé van de IJzeren Rijn te onderzoeken. In dit onderzoek is geconstateerd en gedocumenteerd dat het in gebruik nemen van het tracé (Meinweg) en intensiveren van het gebruik (Weerter en Budelerbergen) grote invloed heeft op de beschermde natuurwaarden. Als voorbeeld constateerde Alterra dat bij een gebruik van 15 treinen per dag de populatie van de nachtzwaluw met 30 % (komt overeen met 3 broedparen) zal afnemen. Indien b.v. wordt uitgegaan van een rechtlijnige interpolatie betekent dit een negatieve invloed op de populatie van de nachtzwaluw van 2 % per trein per dag. Evengoed zou ook bij 2 treinen per dag een afname van 30% aan de orde kunnen zijn.

Het rapport van Ecologica geeft echter totaal geen onderbouwd inzicht van de gevolgen van het rijden met 2 treinen/dag (bestendig gebruik is 0,2 treinen/dag) doch stelt enkel in algemene en vage bewoordingen dat het niet waarschijnlijk is of lijkt dat er negatieve gevolgen zullen ontstaan. Daarbij wordt wel uitdrukkelijk gesteld (pagina 34 en 35) dat dit geldt "in dit stadium" en gezien "het nu voorziene treinverkeer".

Het is voor de deugdelijkheid van het rapport en gezien ook de discussie omtrent al dan niet bestendig gebruik noodzakelijk om inzicht te verschaffen over de gevolgen van het rijden met treinen vanaf 0 tot 15 treinen/dag. Dit speelt zeker een rol gezien het bepaalde in bijlage 13, onderdeel b, van de Netverklaring 2007 over het rijden met twee dan wel 15 treinen per dag, met een indienststellingsdatum in de periode 2008 t/m 2012.

De verwachting is dan ook meer dan gerechtvaardigd dat het structureel in gebruik nemen van de spoorbaan Budel – Weert ter hoogte van de Weerter en Budelerbergen zal leiden tot een significante verslechtering en verstoring van de habitatkwaliteit. Op basis van genoemd onderzoek stelt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in zijn Tracénota-MER dat een "holle dijk" moet worden gerealiseerd om het toekomstige gebruik voor goederenvervoer door het Vogelrichtlijngebied Weerter en Budelerbergen mogelijk te maken. Het ligt dan ook in de lijn van de verwachtingen dat het benutten van dit baanvakgedeelte door de Weerter en Budelerbergen (> 0,2 treinen/dag) alleen mogelijk zal zijn nadat mitigerende maatregelen (holle dijk) zijn uitgevoerd. De beoogde reconstructie van de spoorbaan lijkt daardoor overbodig.

Het structureel in gebruik nemen van de spoorlijn geeft grote kans op een significant negatief effect en dient dan ook getoetst te worden aan de zwaardere **ADC**-criteria. Hierbij moet gekeken worden naar **A**lternatieven, **D**wingende redenen en **C**ompensatiemogelijkheden.

Gezien de geplande ingebruikname van de Betuweroute zal een verschuiving van goederenvervoer plaatsvinden van de Brabantroute naar de Betuweroute. Hierdoor biedt de Brabantroute vanaf 2007 extra capaciteitsmogelijkheden. De uitgevoerde moderniseringswerkzaamheden aan de Montzenroute bieden extra capaciteitsmogelijkheden. Er zijn dan ook geen dwingende redenen om het baanvakgedeelte tussen Budel en Weert structureel te gebruiken gezien de beschikbare alternatieven.

## **CAPACITEITSTOEWIJZING/MAXIMAAL GEBRUIK.**

De Spoorwegwet van 23 april 2003 stelt algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft Prorail een beheerconcessie verleend zoals bedoeld in art. 16 van de Spoorwegwet. Op grond van deze beheerconcessie voert Prorail het beheer van de spoorweginfrastructuur. In de Netverklaring worden de rechten en plichten genoemd van zowel gerechtigden als Prorail. Op basis van de Netverklaring wijst Prorail capaciteit toe aan vervoerders. Deze toewijzingen van capaciteit zijn gericht op het maximaal benutten van de spoorinfrastructuur. Deze rechten en plichten worden contractueel vastgelegd in een (privaat – privaat) Toegangsovereenkomst.

Gezien de Spoorwegwet, de beheerconcessie en de netverklaring is Prorail in beginsel bevoegd capaciteit toe te wijzen tot het maximum van de spoorwegcapaciteit. Om schade aan natuurwaarden te voorkomen is het noodzakelijk om de NB-wet en FF-wet een juiste plaats te geven in het proces van capaciteitstoe wijzing. De wijze van uitvoering van de Spoorwegwet door Prorail houdt momenteel geen rekening met de NB-wet en de FF-wet.

Indien rekening gehouden wordt met de FF-wet en de NB-wet gericht op toekomstig gebruik van de spoorbaan ter hoogte van de Weerter en Budelerbergen zal een andere reconstructiemaatregel nodig zijn dan nu wordt voorgesteld. Het realiseren van een "holle dijk" is volgens onderzoek opgedragen door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vereist om het verlies aan natuurwaarden te mitigeren. Dit is dan ook de enige reconstructie van de spoorbaan die doelmatig is. Een dergelijke reconstructie is niet ter toetsing voorgelegd.

Gezien de te verwachten effecten van het gebruik van de spoorbaan op natuurwaarden en de vrijheidsgraden die Prorail hanteert in het toewijzen van capaciteit licht het in de rede om een plafond van gebruik te koppelen aan het verlenen van de NB vergunning. Immers een intensiever gebruik leidt tot een significante aantasting van natuurwaarden.

## **NATUURWAARDEN.**

Voor de vogelsoorten op grond waarvan de Weerter- en Budelerbergen in het verleden zijn aangewezen, worden momenteel per gebied instandhoudingdoelstellingen opgesteld. Hieruit blijken de eisen welke gesteld moeten worden om de levensvatbaarheid van de soort te waarborgen en desgewenst te versterken. Het zuidelijke deel van het gebied (omgeving spoorbaan) bestaat uit een afwisselend patroon van heide, bos en stuifzand (Boshoverheide) alsook moeras, heide en stuifzand (Loozerheide) en is als habitat voor de beschermde soorten (Woudaapje, Boomleeuwerik, Zwartkopmeeuw, Nachtzwaluw, Geoorde fuut, Roodborsttapuit en Snor) van groot belang. Niet alleen de invloed van het gebruik van de spoorbaan op de beschermde soorten is relevant maar ook de levensvatbaarheid van de populatie. De instandhoudingdoelstellingen zijn dan ook relevant in de beoordeling van de aanvraag.

Het rapport van Ecologica richt zich hoofdzakelijk op het toetsen van de werkzaamheden in engere zin. Gezien de vrijheidsgraden in de huidige procedures bij Prorail voor het toewijzen van capaciteit ontstaat hier een aanzienlijk risico op het vlak van bescherming van de natuurwaarden in het Vogelrichtlijngebied. Een ontheffing lijkt dan ook alleen voor de hand liggend als er een bepaling wordt opgenomen dat het gebruik het actuele bestendige gebruik niet te boven gaat. Alvorens capaciteit wordt toegewezen is een uitvoerig onderzoek gericht op de effecten van de beschermde natuurwaarden dwingend vereist.

## **HET WERK.**

De spoorbaan tussen de zinkfabriek in Budel en Weert is blijkens informatie van ProRail de afgelopen jaren regelmatig onderhouden door middel van het vernieuwen van dwarsliggers.

1999:	50 stuks
2002:	450 stuks
2003:	350 stuks
2004:	500 stuks

Dit onderhoud is als regulier / bestendig beheer en onderhoud te kwalificeren.

Het volledig vernieuwen van ballastbed, rails en dwarsliggers is niet oud voor nieuw maar betekent een complete wijziging in materialen (nieuw ballastbed met grotere haakweerstand, houten dwarsliggers vervangen door betonnen dwarsliggers en een gewijzigde spoorstaafconstructie). Deze renovatie kan niet anders dan gericht zijn op een geïntensiveerd gebruik (zie bijlage 13, onder b, Netverklaring 2007) en is niet te interpreteren als bestendig beheer in het licht van het bestendige gebruik. Met andere woorden, het betreft hier een reconstructie van de spoorbaan gericht op geïntensiveerd gebruik.

## **SPECIFIEKE OPMERKINGEN RAPPORT ECOLOGICA.**

Indien het rapport beoordeeld wordt binnen het kader van de door ProRail verstrekte opdracht, kan het gekwalificeerd worden als grondig met een hoge mate van detailniveau betreffende de ecologische effecten van de werkzaamheden.

Op grond van al het vorenstaande zal het duidelijk zijn dat de gemeente Weert andere uitgangspunten (relatie onderhoud en gebruik, intensivering van gebruik) hanteert en vanuit die optiek plaatsen wij de volgende opmerkingen bij het rapport:

- het veldonderzoek heeft zich beperkt tot één terreinbezoek waarbij echter is nagelaten de weersomstandigheden te beschrijven hetgeen voor temperatuur gestuurde activiteiten van bepaalde diersoorten wel van belang is;
- niet is onderzocht of de nachtzwaluw of andere genoemde soorten gebruik maakt van de (directe omgeving van de) spoorbermen in het Vogelrichtlijngebied;
- niet is onderzocht of het ballastbed als (overwintering)biotoop voor de levendbarende hagedis, gladde slang of zandhagedis kan dienen;
- niet onderzocht is de mogelijkheid dat de meer vochtige delen van het ballastbed gebruikt worden als overwinteringbiotoop voor amfibieën;
- de vergaande conclusies worden gebaseerd op slechts één dag veldbezoek en beperkt bronmateriaal. Voor faunistisch onderzoek is 1 dag onderzoek volstrekt onvoldoende.

## **SAMENVATTENDE CONCLUSIES.**

Op grond van al het vorenstaande zijn wij van mening dat:

1. de aanvraag een onvoldoende en ook onjuist inzicht verschaft in het (bestendige) gebruik van de spoorbaan ter hoogte van de Weertse en Budelerbergen ten tijde van de aanwijzing van het gebied als Vogelrichtlijngebied in kader van Natura 2000;
2. de aanvraag een onvoldoende en ook onjuist inzicht verschaft in het toe te staan gebruik van de spoorbaan;
3. het bij de aanvraag gevoegde onderzoek van Ecologica onvoldoende is om een gewogen beslissing op het verzoek om vergunning te kunnen nemen;
4. gelet op het Alterra onderzoek dat in kader van de Tracénota/MER IJzeren Rijn is uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat moet worden geconstateerd dat een intensivering van het bestendige gebruik al zeer snel zal leiden tot een significant effect op de bij wet beschermde natuurwaarden (verlies habitatkwaliteit);
5. gebruik van de spoorbaan moet worden getoetst aan de zwaardere ADC-criteria;

6. gelet op de uitkomsten van de Tracénota/MER bij geïntensiveerd rijden al zeer snel een holle dijk noodzakelijk zal zijn om de bescherming van de aanwezige natuurwaarden te garanderen;
7. de voorgenomen ingrijpende reconstructie van de spoorbaan overbodig is omdat de aard van deze reconstructie (geen holle dijk of gelijkwaardig) een intensivering van het gebruik gezien de geldende wetgeving in de weg staat.

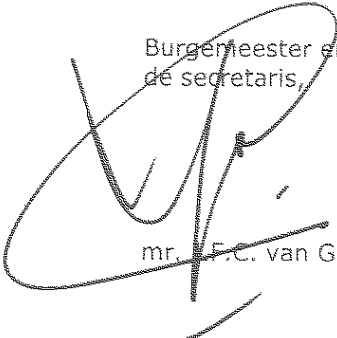
Dit betekent in feite dat er een afdoende onderzoek, gebaseerd op volledige en juiste informatie van ProRail, zal moeten komen waardoor er een allesomvattend beeld gegeven kan worden van de effecten op de natuurwaarden zowel van het geheel reconstrueren van het spoorvak als de intensivering van het gebruik.

Wij hebben onderwerprijke aanvraag ook nog voorgelegd aan een extern bureau. Voor zover dit leidt tot aanvullende opmerkingen behouden wij ons het recht voor deze in een later stadium nog in te brengen.

Wij vertrouwen er op u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Burgemeester en wethouders van Weert,  
de secretaris,

de burgemeester,



mr. F.C. van Gilse



mr. J.M.L. Niederer