

VAN DEN BIESEN BOESVELD

ADVOCATEN

SARPHATI PLAZA  
Rhijnspoorplein 22

Postbus 16674, 1001 RD Amsterdam  
Telefoon +31 (0)20 568 29 29, Telefax +31 (0)20 568 29 25  
e-mail: info@vandenbiesenboesveld.nl  
www.vandenbiesenboesveld.nl

Stg. Milieufederatie Limburg									
Datum: 12-12-07									
HH	BC	TW	SA	AH	AL	KP	AM	LD	
Opmerkingen:									
Archiefnr:									

PHON VAN DEN BIESEN  
ROBBERT BOESVELD  
BONDINE KLOOSTRA  
ANITA NIJBOER

Stichting Milieufederatie Limburg  
t.a.v. de heer T. Wuts  
p/a Het GroenHuis  
Godsweerderstraat 2  
6041 GH Roermond

Amsterdam, 13 december 2007

Dossiernummer : 20060062  
Betreft : Samenwerkingsverband IJzeren Rijn

Beste Toine,

Hierbij zend ik je afschriften van twee vandaag door mij ontvangen beslissingen op bezwaar van de Minister van LNV van 12 december 2007 over de toepassing van de Natuurbeschermingswet 1998 in het kader van de spoorlijn Budel-Weert (\*).

De Minister heeft onze bezwaren gedeeltelijk niet-ontvankelijk en gedeeltelijk ongegrond verklaard. Dat de Minister de bezwaren niet gegrond zou verklaren lag, gelet op de principiële stellingnames in dit dossier, naar mijn idee wel enigszins in de lijn der verwachtingen. De motivering die de Minister aan beide beslissingen op bezwaar ten grondslag heeft gelegd, is ronduit teleurstellend.

In de procedure over de vraag of voor het onderhoud aan en het gebruik van de spoorlijn Budel-Weert een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw) is vereist, handhaaft de Minister zijn standpunt dat geen sprake is van vergunningplichtige activiteiten. Hij maakt hierbij een onderscheid tussen enerzijds de – inmiddels uitgevoerde – onderhoudswerkzaamheden aan de spoorlijn en anderzijds het (voorgenomen) gebruik. De Minister meent dat voor wat betreft de onderhoudswerkzaamheden geen sprake is van procesbelang bij een beslissing op bezwaar, omdat de werkzaamheden reeds zijn voltooid. Om deze reden is het bezwaar in zoverre niet-ontvankelijk verklaard. In mijn visie gaat de Minister er ten onrechte aan voorbij dat het onderhoud aan en het gebruik van het spoortracé niet los van elkaar kunnen worden gezien; vast staat dat zonder de eerder dit jaar uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden het spoortracé (niet veilig) zou kunnen worden gebruikt.

Zijn oordeel dat voor het gebruik van het spoortracé Budel-Weert geen vergunning op grond van de Nbw is vereist, wordt door de Minister ingetrokken. Hij volgt daarbij de redenering dat

nu Prorail B.V. alleen een Nbw-vergunning heeft aangevraagd/heeft willen aanvragen voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden aan het spoortracé en niet tevens voor het gebruik van dit tracé, het hem niet vrijstond zich in het kader van de aanvraag van ProRail B.V. uit te spreken over de vergunningplichtigheid van dit gebruik. Ook hier geldt in mijn optiek echter dat het onderhoud en het gebruik niet los van elkaar kunnen/mogen worden beoordeeld.

Ook bij de beslissing op bezwaar met betrekking tot de weigering handhavend op te treden op grond van de Nbw maakt de Minister een onderscheid tussen het onderhoud en het gebruik. Hij verklaart het bezwaar niet-ontvankelijk voor zover het betrekking heeft op het onderhoud (ook hier wegens het ontbreken van procesbelang) en ongegrond voor zover het bezwaar betrekking heeft op het gebruik. Met name hetgeen de Minister overweegt over het gebruik van het spoortracé is, denk ik, voor het vervolg van de procedures van belang. Ik sta daarom hierna bij dit aspect wat langer stil.

De Minister baseert zijn oordeel dat geen Nbw-vergunning is vereist voor het (beoogde) gebruik van het spoortracé Budel-Weert op de stelling dat 'van een feitelijke gebruiksverandering' geen sprake is. Volgens de Minister is altijd sprake van wisselend – meer of minder intensief – gebruik van een spoortracé. Wat hier ook van zij, door ons is gemotiveerd betoogd dat het voor wat betreft het spoortracé Budel-Weert gaat om een *heringebruikname* van een nagenoeg in onbruik geraakt stukje spoor. Dit is niet op één lijn te stellen met de situatie waarin van een spoortracé al naar gelang de vervoersvraag dan weer wat meer dan weer wat minder intensief gebruik wordt gemaakt. Deze heringebruikname is ook niet, zoals de Minister stelt, te vergelijken met de autonome ontwikkeling van het verkeer op een (spoor)-wegtracé. Ook de verwijzing naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 28 februari 2007 over het Truckstar Festival te Assen (zaaknummer: 200506917/1), waarin is geoordeeld dat de autonome ontwikkeling van het verkeer op de Rijksweg 28 niet kan worden aangemerkt als een plan of project in de zin van artikel 6, lid 3, van de Habitatrictlijn, gaat daarom naar mijn mening niet op.

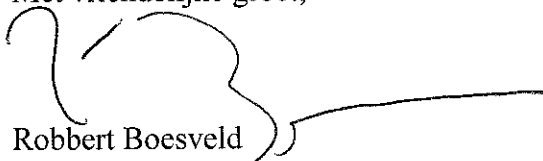
De Minister gaat er verder volledig aan voorbij dat op grond van artikel 19d Nbw, zoals dit artikel thans luidt, ook *bestaand* gebruik onder omstandigheden vergunningplichtig kan zijn. Dit betekent dat ook indien, anders dan door ons telkens is betoogd, met de Minister en ProRail B.V. moet worden geoordeeld dat het gebruik van het spoortracé Budel-Weert niet wijzigt, een vergunning op grond van de Nbw nodig is. Dit is slechts anders als komt vast te staan dat dit gebruik de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in het Natura 2000-gebied Weerter- en Budelerbergen & Ringselven niet kan verslechteren of dit gebruik geen verstorend effect kan hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen (vergelijk de brief van de Minister aan de Voorzitter van de Tweede Kamer van 1 september 2006, TK 2005-2006, 30 192, nr. 2, pagina 2-4; op dit moment is overigens een wetsvoorstel bij de Tweede Kamer aanhangig dat voorziet in een wijziging op dit punt van artikel 19d Nbw, TK 2006-2007, 31 038, nrs. 1-3).

Hoe nu verder? Tegen de voorliggende beslissingen op bezwaar kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Mijns inziens is het instellen van beroep in elk geval zinvol omdat daarmee mogelijk meer duidelijkheid kan worden verkregen over de vraag welk gebruik van het spoortracé Budel-Weert de Minister in het kader van de Nbw had behoren te toetsen.

De beslissingen op bezwaar heb ik vandaag, met een begeleidende brief, ook toegezonden aan de gemeenten Cranendonck en Weert. Zou jij er voor willen zorg dragen dat ook de andere bezwaarmakers over de voorliggende beslissingen worden geïnformeerd?

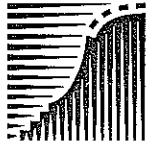
Graag even overleg.

Met vriendelijke groet,

  
Robbert Boesveld

INGEKOMEN 13 DEC. 2007

Van den Biesen Boesveld Advocaten  
T.a.v. de heer mr. R.D. Boesveld  
Postbus 16674  
1001 RD AMSTERDAM



landbouw, natuur en  
voedselkwaliteit

uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
13 maart 2007	20060062	DRR&R/2007/6932	12 december 2007
onderwerp		doorkiesnummer	bijlagen
Nb-wet 1998		070-3786724	1

Geachte heer Boesveld,

Op 13 maart 2007 heb ik van u een pro forma bezwaarschrift ontvangen tegen mijn besluit van 12 februari 2007.

In het besluit van 12 februari 2007 heb ik u laten weten niet te voldoen aan uw verzoek om handhavend op te treden tegen het handelen van Prorail BV (hierna: Prorail), omdat dit handelen naar mijn mening niet in strijd is met de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: Nb-wet).

U heeft het bezwaarschrift ingediend namens:

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 Milieudefensie, gevestigd te Amsterdam,
  5. de publiekrechtelijke rechtspersoon Staatsbosbeheer, gevestigd te Driebergen-Rijssenburg,
  6. de Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland, gevestigd te 's-Graveland,
  7. de gemeente, alsmede het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Cranendonck, zetelende te Cranendonck,
  8. de gemeente alsmede het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Weert, zetelende te Weert,
  9. J. van den Berg, wonende aan de Heuvel 22 te Budel-Schoot,
  10. W. Joosten, wonende aan de Parallelweg 47 te Budel-Schoot,
  11. Looymans, wonende aan de Parallelweg 51 te Budel-Schoot,
  12. Looymans, wonende aan de Heuvel 20 te Budel-Schoot,
  13. A. Maas, wonende aan de Parallelweg 22 te Budel-Schoot,
  14. M. Verheggen, wonende aan de Heuvel 24 te Budel-Schoot,
- (hierna: de stichting Milieufederatie e.a.).

Vervolgens hebt u op 1 mei 2007 de bezwaren gemotiveerd en medegedeeld dat de bezwaren van bezwaarde sub 5, Staatsbosbeheer, worden ingetrokken.

Datum                      Kenmerk  
12 december 2007 DRR&R/2007/6932

Vervolgblad  
2

Omdat u in deze procedure als gemachtigde van bezwaarmakers optreedt, zend ik dit besluit aan u. De beslissing is opnieuw beoordeeld. In deze brief vindt u mijn beslissing op het bezwaarschrift en de overwegingen die tot die 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.

### **Beslissing**

Ik verklaar de bezwaren niet-ontvankelijk voor zover ze zien op de onderhoudswerkzaamheden en ongegrond voor zover ze zien op het gebruik van spoortraject. Ik handhaaf derhalve het besluit van 12 februari 2007.

### **Samenvatting van de bezwaren**

De Minister heeft ten onrechte geoordeeld dat voor de werkzaamheden aan en de heringebruikname van de spoorlijn Budel-Weert geen vergunning krachtens artikel 19d van de Nb-wet 1998 is vereist.

De Minister overweegt terecht – en anders dan Prorail in haar aanvraag stelt – dat de werkzaamheden aan en het (voorgenomen) gebruik van de spoorlijn Budel-Weert niet los van elkaar kunnen worden beoordeeld. Ook de negatieve gevolgen die het (voorgenomen) gebruik van de Spoorlijn Budel-Weert voor het Natura 2000-gebied Weerter- en Budelerbergen *kan* hebben, dienden te worden onderzocht en getoetst. Het gaat om het maximale gebruik dat na uitvoering van de werkzaamheden kan worden gemaakt van de spoorlijn. Dit gebruik dient te worden afgezet tegen het *feitelijk* gebruik dat ten tijde van de aanvraag van de vergunning (dan wel ten tijde van de aanwijzing van de Weerter- en Budelerbergen als speciale beschermingszone in de zin van de Vogelrichtlijn) van de spoorlijn werd gemaakt, en dus niet het gebruik dat in het (verre) verleden mogelijk was (of mogelijk zou zijn geweest).

De spoorlijn Budel-Weert werd sinds 1991 niet of nauwelijks meer gebruikt. Op basis van een door Railned opgestelde 'Quick Scan IJzeren Rijn' van 5 oktober 1998 had de Minister bij toetsing van de aanvraag uit moeten gaan van 15 treinen per dag per richting. De negatieve effecten die deze - potentiële - toename kunnen hebben, zijn niet onderzocht. Dat de heringebruikname verstorende effecten heeft, blijkt uit de Trajectnota/MER IJzeren Rijn.

Dat ook het gebruik door twee treinen per dag - nog altijd een intensivering ten opzichte van de bestaande situatie, waarin slechts een gedeelte van het tracé wordt gebruikt door minder zware en langzamere treinen - mogelijk significante negatieve effecten kan hebben, is geenszins uit te sluiten, gezien het beperkte veldonderzoek van Ecologica. Vergunning kan slechts worden verleend met toepassing van de in de artikelen 19g en 19h van de Nb-wet 1998 opgenomen 'adc-criteria'.

Gelet op het vorenstaande heeft de Minister het handhavingsverzoek ten onrechte afgewezen. Verzocht wordt om alsnog handhavend op te treden tegen het gebruik van de spoorlijn Budel-Weert.

Datum	Kenmerk	Vervolgblad
12 december 2007	DRR&R/2007/6932	3

Tijdens de hoorzitting, gehouden op 5 juli 2007, waarbij ook Prorail is gehoord, is een mondelinge toelichting gegeven op het bezwaarschrift.

### **Feiten en omstandigheden**

#### *Aanvraagprocedure*

Op 7 juli 2006 heeft Prorail bij het college van gedeputeerde staten van Limburg een aanvraag ingediend voor een vergunning voor het verrichten van onderhoudswerkzaamheden aan de hoofdspoorweg Budel-Weert. Hoewel Prorail van mening was dat het toekomstig gebruik van de spoorweg bij de beoordeling van de aanvraag geen rol speelt, is wel beschreven wat de mogelijke effecten zijn.

Bij besluit van 4 januari 2007 heeft het college van gedeputeerde staten van Limburg aan Prorail op grond van artikel 19d van de Nb-wet 1998 vergunning onder voorschriften verleend voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden en het toekomstig gebruik van de hoofdspoorweg Budel-Weert.

Tegen dit besluit hebt u namens de stichting Milieufederatie e.a. bij brief van 8 januari 2007 beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Bij brief van 8 januari 2007 hebt u de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verzocht een voorlopige voorziening te treffen.

In zijn uitspraak van 19 januari 2007 overweegt de Voorzitter dat ik ingevolge artikel 2, aanhef en onder p, van het Besluit vergunningen Natuurbeschermingswet 1998 bevoegd ben te beslissen op de aanvraag. Hieruit volgt dat het college van gedeputeerde staten van Limburg niet bevoegd was te beslissen op de aanvraag van Prorail en dat het college de aanvraag naar mij had moeten doorzenden.

Bij brief van 19 januari 2007 heeft u namens de Stichting Milieufederatie e.a. verzocht om onmiddellijk metterdaad handhavend op te treden tegen het handelen van Prorail in strijd met de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: Nb-wet 1998).

Op 24 januari 2007 heb ik de aanvraag met het daarbij behorende dossier van de provincie Limburg ontvangen.

Op 2 februari 2007 heb ik besloten dat er geen sprake is van een vergunningplicht als bedoeld in artikel 19d van de Nb-wet 1998.

Bij besluit van 12 februari 2007 heb ik u laten weten niet te voldoen aan uw verzoek om handhavend op te treden, omdat het handelen van Prorail niet in strijd is met de Nb-wet 1998 vanwege het feit dat een vergunningplicht als bedoeld in artikel 19d van de Nb-wet 1998 niet aan de orde is.

#### *Juridische status 'Weerter en Budelerbergen en Ringselven'*

Het gebied 'Weerter en Budelerbergen' is op 24 maart 2000 krachtens de Vogelrichtlijn aangewezen als Speciale Beschermingszone.

De gebieden 'Weerterbos' en 'Ringselven en Kruispeel' zijn bij de Europese Commissie aangemeld als Habitatrictlijngebied. Op 19 mei 2003 heeft Nederland de Europese Commissie een lijst van 141 Habitatrictlijngebieden aangeboden. Op 8 december 2004 heeft de Europese Commissie bekend gemaakt dat zij deze lijst heeft vastgesteld.

Op 9 januari 2007 is het ontwerp-aanwijzingsbesluit Natura 2000-gebied 'Weerter- en Budelerbergen en Ringselven' ter inzage gelegd. Door middel van dit besluit worden de gebieden 'Weerterbos' en 'Ringselven en Kruispeel' aangewezen als Habitatrictlijngebied. In dit besluit wordt tevens de aanwijzing van het gebied 'Weerter- en Budelerbergen' als Vogelrichtlijngebied gewijzigd. Beide aanwijzingen tezamen vormen het Natura2000-gebied 'Weerter- en Budelerbergen en Ringselven', waarvan de instandhoudingsdoelstellingen in dit besluit zijn opgenomen.

De bovengenoemde Vogel- en Habitatrictlijngebieden kwalificeren zich vanwege het voorkomen van de hieronder opgesomde habitattypen en habitatsorten

H3130	Oligotrofe tot mesotrofe stilstaande wateren met vegetatie behorend tot het <i>Littorelletalia uniflorae</i> en/of <i>Isoëto-Nanojuncetea</i>
H7210	*Kalkhoudende moerassen met <i>Cladium mariscus</i> en soorten van het <i>Caricion davallianae</i>
H91D0	*Veenbossen
H1149	Kleine modderkruiper
H1166	Kamsalamander
H1831	Drijvende waterweegbree

en vanwege de broedvogelsoorten

Boomleeuwerik
Nachtzwaluw
Roodborsttapuit
Woudaapje
Zwartkopmeeuw
Geoorde fuut
Snor

### Overwegingen

#### **ONDERHOUD**

Ik ben van mening dat u geen procesbelang meer hebt bij een oordeel van mij om al of niet handhavend op te treden tegen de onderhoudswerkzaamheden van Prorail aan het spoortraject Budel-Weert. U gevraagd naar uw procesbelang bij een besluit over het onderhoud, antwoordde u dat het gebruik en het onderhoud feitelijk noch juridisch los van elkaar kan worden gezien. Zoals in de beslissing omtrent het besluit van 2 februari 2007 (de vergunning) aangegeven, is het besluit met betrekking tot het gebruik echter ingetrokken.

De onderhoudswerkzaamheden zijn verricht gedurende zes weken tussen 15 oktober 2006 en 15 maart 2007 en zijn dus nu reeds lange tijd voltooid. U geeft overigens zelf in uw (aanvullende) bezwaarschrift aan dat u uw verzoek om handhavend op te reden tegen het gebruik handhaaft. Uw bezwaren richten zich, blijkens het bezwaarschrift, met name op het gebruik van de spoorlijn en niet op het onderhoud op zich. Voor zover het bezwaarschrift zich al richt op het onderhoud, wilt u slechts dit onderhoud tegengaan. U vraagt bijvoorbeeld niet om een schadevergoeding. Nu het onderhoud al beëindigd is en uw belang er ook niet in is gelegen voor de toekomst een oordeel te krijgen over het onderhoud aan de spoorweg (u hebt dit ook niet aangevoerd), verklaar ik uw bezwaar tegen mijn besluit over het onderhoud niet ontvankelijk.

### **GEBRUIK**

Zoals u weet, de beslissing op bezwaar is u net toegezonden, heb ik het gedeelte van mijn besluit van 2 februari 2007 dat ziet op het gebruik van het traject Budel-Weert ingetrokken, omdat hiervoor geen vergunning is aangevraagd.

U hebt mij verzocht om handhavend op te reden tegen het gebruik van het traject Budel-Weert en u handhaaft blijkens het bezwaarschrift dit verzoek. Ik zal dan ook in deze beslissing op bezwaar ingaan op het gebruik van de spoorweg.

Naar mijn mening is een vergunningplicht voor het gebruik niet aan de orde.

### *Algemeen*

Het baanvak Budel-Weert behoort tot het hoofdspoorwegnet en is opgenomen in de Netverklaring van ProRail als zijnde beschikbaar voor capaciteitsverdeling. Het beheer en onderhoud van het baanvak berust bij ProRail. Onderdeel daarvan is het waarborgen van de veiligheid. Uit een op 3 juli 2006 uitgevoerde visuele inspectie aan het baanvak is gebleken dat dit toentertijd niet veilig berijdbaar was. Geconcludeerd werd door de Inspectie Verkeer en Waterstaat dat een veilige berijdbaarheid van het spoortraject Budel-Weert alleen bereikt kon worden door complete vernieuwing van ballastbed, dwarsliggers en spoorstaven.

Volgens de Netverklaring gelden voor het baanvak de volgende karakteristieken:

- belastingklasse D2 = max 22,5 ton aslast en max 6,4 ton/meter tonmetergewicht
- maximale baanvaknelheid is 40 km/uur op basis van een zogenaamd «lokaal bedieningsvoorschrift» in verband met de aanrijtijden van de overwegbeveiliging; (zoals de Netverklaring aangeeft is de constructie van het spoor geschikt voor 60 km/uur, maar op basis van het lokaal bedieningsvoorschrift is de actuele baanvaknelheid beperkt tot 40 km/uur)
- niet geëlektrificeerd
- geen treinbeïnvloedingsysteem (zoals ATB)

Het baanvak werd tot 2004 regelmatig bereiden door gemiddeld circa 10 treinen per week in beide richtingen samen; concrete gebruikscijfers over de afgelopen periode zijn:

- t/m 1991: twee doorgaande IJzeren-Rijn-treinen (Antwerpen-Duitsland) per dag (een heen en een terug);
- t/m 2000: vier zinkertstreinen per dag (twee heen en twee terug) België-Budel/zinkfabriek;



- 2001–heden: twee zinkertstreinen (met grotere wagons) per dag (een heen en een terug) België–Budel/zinkfabriek;
- t/m 2004: twee lokale goederentreinen per dag vanuit Weert naar Budel/zinkfabriek (een heen en een terug);
- t/m 2004: jaarlijks enkele militaire treinen vanuit Weert naar Budel;
- t/m 2004: jaarlijks enkele tientallen goederentreinen die via het baanvak Weert–Budel–grens werden geleid als omleidingroute.

#### *Autonome ontwikkeling*

Het onderhoud richt zich uitsluitend op het weer in oorspronkelijke staat brengen van het baanvak Budel–Weert, dat behoort tot het hoofdspoorwegennet. Er worden geen voorzieningen getroffen waardoor er meer of sneller gereden zou kunnen worden dan oorspronkelijk het geval was. Het onderhoud faciliteert dus geen gebruiksverandering. Daarbij betekent het feit dat een vervoerder het baanvak weer wil gebruiken weliswaar dat er meer treinen gaan rijden, maar van een feitelijke gebruiksverandering is geen sprake. De gebruiksintensiteit van infrastructuur is immers altijd wisselend. Ook wegen en kanalen worden periodiek meer of minder gebruikt, zij het dat de gebruiksdynamiek hier anders is dan bij spoorwegen. Het baanvak Budel–Weert heeft ingevolge de Netverklaring nog altijd een toegewezen maximumcapaciteit en is nooit officieel uit gebruik genomen.

In mijn brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer d.d. 30 mei 2007 overweeg ik dat bestaande infrastructuur niet onder de vergunningplicht valt, ook niet als hier in de loop van de tijd meer verkeer gebruik van maakt (autonome ontwikkeling). Ik acht mijn beleid op dit punt in lijn met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 28 februari 2007 (Truckstar Festival), waarin wordt bevestigd dat de autonome ontwikkeling van het verkeer niet is aan te merken als een plan of project in de zin van de Habitatrictlijn.

De gebruiksintensiteit van infrastructuur, zoals (spoor)wegen en kanalen, is altijd wisselend. Ook wegen en kanalen worden periodiek meer of minder gebruikt. Deze wisselingen worden vanzelfsprekend niet getoetst aan de Nb-wet 1998. In dit geval kan daar ook geen sprake van zijn. Het feit dat er onderhoudswerkzaamheden aan vooraf zijn gegaan is niet relevant. Het is immers ook zonder onderhoudswerkzaamheden mogelijk dat zich een wijziging van de gebruiksintensiteit voordoet.

Gezien het vorenstaande is een vergunningplicht als bedoeld in artikel 19d van de Nb-wet 1998 niet aan de orde. Het handelen van Prorail is daarom niet in strijd met de Nb-wet 1998 en er is derhalve terecht besloten niet te voldoen aan uw verzoek om handhavend op te treden.

Datum                      Kenmerk  
12 december 2007 DRR&R/2007/6932

Vervolgblad  
7

---

**Conclusie**

Ik verklaar derhalve uw bezwaren ten aanzien van onderhoud niet ontvankelijk en ten aanzien van gebruik ongegrond. Ik laat de bestreden beslissing in stand.

Een belanghebbende kan, binnen zes weken na verzending van dit besluit, hiertegen een met redenen omkleed beroepschrift indienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA te 's-Gravenhage.

Voor de behandeling van het beroepschrift is een griffierecht verschuldigd, dat voor natuurlijke personen € 143,- en voor anderen dan natuurlijke personen € 285,- bedraagt.

DE MINISTER VAN LANDBOUW, NATUUR EN  
VOEDSELKwaliteit,  
voor deze:  
DE TEAMMANAGER RECHT EN RECHTSBESCHERMING  
DIENST REGELINGEN,



mr. G.A. Gankema



**Juridisch kader**

**Natuurbeschermingswet 1998**

**Artikel 10**

1. Onze Minister kan, mede op grondslag van het structuurschema, bij besluit een natuurmonument aanwijzen als beschermd natuurmonument.

**Artikel 10a**

1. Onze Minister wijst gebieden aan ter uitvoering van richtlijn (EEG) nr. 79/409 en richtlijn (EEG) nr. 92/43.
2. Een besluit als bedoeld in het eerste lid, bevat de instandhoudingsdoelstelling voor het gebied. Tot de instandhoudingsdoelstelling behoren in ieder geval:
  - a. de doelstellingen ten aanzien van de instandhouding van de leefgebieden, voorzover vereist ingevolge richtlijn (EEG) nr. 79/409 of
  - b. de doelstellingen ten aanzien van de instandhouding van de natuurlijke habitats of populaties in het wild levende dier- en plantensoorten voorzover vereist ingevolge richtlijn (EEG) nr. 92/43.
3. De instandhoudingsdoelstelling, bedoeld in het tweede lid, kan mede betrekking hebben op doelstellingen ten aanzien van het behoud, het herstel en de ontwikkeling van het natuurschoon of de natuurwetenschappelijke betekenis van het gebied, anders dan vereist ingevolge de richtlijnen, bedoeld in het tweede lid.

**Artikel 15a**

2. Een besluit houdende de aanwijzing van een natuurmonument als beschermd natuurmonument als bedoeld in artikel 10, eerste lid, vervalt met ingang van het tijdstip waarop doch slechts voor zover dat beschermd natuurmonument deel uitmaakt van een aangewezen gebied als bedoeld in artikel 10a, eerste lid.

**Artikel 19d**

1. Het is verboden zonder vergunning, of in strijd met aan een dergelijke vergunning verbonden voorschriften of beperkingen, projecten of andere handelingen te realiseren c.q. te verrichten die, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of een 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 nieuwe projecten of andere handelingen 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 op grond van artikel 10a, eerste lid, of het gebied waarvan de aanwijzing als zodanig in overweging is genomen als bedoeld in artikel 12, derde lid, maar die afzonderlijk of in combinatie met andere projecten of handelingen 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 van dat gebied.

2. De passende beoordeling ter zake van een besluit op een aanvraag voor een vergunning als bedoeld in artikel 19*d*, eerste lid, kan onderdeel uitmaken van een voor dat project of die handeling voorgeschreven milieueffectrapportage.

3. De verplichting tot het maken van een passende beoordeling bij de voorbereiding van een besluit als bedoeld in het eerste lid, geldt niet in gevallen waarin degene die een project of een handeling waarop dat besluit betrekking heeft, onderneemt, daarmee een project of handeling ten aanzien waarvan reeds eerder een passende beoordeling is gemaakt, herhaalt of voortzet, voor zover de passende beoordeling redelijkerwijs geen nieuwe gegevens en inzichten kan opleveren omtrent de significante gevolgen van dat project of die handeling.

#### Artikel 19g

1. Een vergunning als bedoeld in artikel 19*d*, eerste lid, kan slechts worden verleend indien gedeputeerde staten uit de passende beoordeling, bedoeld in artikel 19*f*, eerste lid, zich ervan hebben verzekerd dat de natuurlijke kenmerken van het desbetreffende 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 19*d*, eerste lid, zijn de artikelen 19*e*, 19*f*, 19*g* en 19*h* van overeenkomstige toepassing.