



> 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 10 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: bezwaardern).

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 betreffen 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 galigaanmoeras

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 verstoringscontour, 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".

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.

Onze referentie
492-3919

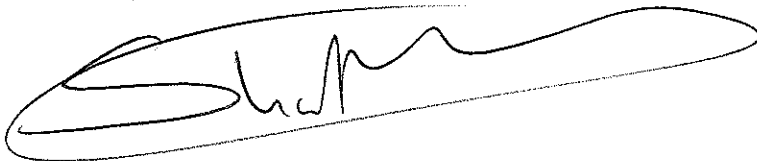
Beroepsmogelijkheid

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 kaderNatuurbeschermingswet 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
Uw 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

Bezoekadres
De Inktpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

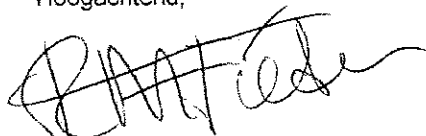
www.prorail.nl

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.

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.

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,



mr R.M. Fieten
Bedrijfsjurist Bedrijfsstrategie