

# VAN DEN BIESEN BOESVELD

ADVOCATEN

SARPHATI PLAZA

Rhijnspoorplein 22

1018 TX Amsterdam

Telefoon +31 (0)20 5682929, Telefax +31 (0)20 5682925

e-mail: info@vandenbiesenboesveld.nl

www.vandenbiesenboesveld.nl

PHON VAN DEN BIESEN

ROBBERT BOESVELD

BONDINE KLOOSTRA

JOLANDA POPPELAARS

## AANTEKENEN

Aan de

Minister van Economische Zaken,

Landbouw & Innovatie

Postbus 20401

2500 EK DEN HAAG

**Ook per fax: 070 – 8883290**

(20 pagina's)

Amsterdam, 19 september 2012

Dossiernummer : 20060062

Uw kenmerk : 286562 en 286565

**Betreft : Zienswijze inzake aanvraag Natuurbeschermingswet-vergunning  
ten behoeve van gebruik baanvak Budel-Weert**

Mijnheer de Minister,

Als uitdrukkelijk daartoe gemachtigde van

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 Behoud van Natuurmonumenten in Nederland, gevestigd te 's-Graveland;
5. De gemeente, alsmede het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Cranendonck, zetelende te Cranendonck;

6. De gemeente, alsmede het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Weert, zetelende te Weert;
  7. Werkgroep IJzeren Rijn, gevestigd te Budel-Schoot;
  8. Autobedrijf E.Looijmans, gevestigd te Budel-Schoot;
  9. A.W.J. Looijmans, wonende te Budel-Schoot;
  10. W.P. Joosten-Vaneerdewegh, wonende te Budel-Schoot;
  11. P.J. Looijmans, wonende te Budel-Schoot;
  12. J.W.M. v.d. Sande-Looijmans, wonende te Budel-Schoot;
  13. J.H.J.M. Looijmans-Hompes, wonende te Budel-Schoot;
  14. P.J.J. Looijmans, wonende te Budel;
  15. W. Looijmans, wonende te Budel-Schoot;
  16. H. Peeters, wonende te Budel-Schoot
- (verder gezamenlijk aangeduid als "cliënten")

dien ik hierbij een Zienswijze in met betrekking tot de hierboven kort aangeduide aanvraag van een vergunning krachtens de Natuurbeschermingswet 1998, welke aanvraag, kort gezegd, ProRail op 11 juli 2012 bij u indiende. Voor zover deze Zienswijze op grond van artikel 4:8 van de Algemene wet bestuursrecht wordt ingediend wijs ik er op dat de termijn daarvoor in overleg met één van uw medewerkers is vastgesteld op 8 weken gelijk aan de termijn die geldt voor diegenen die deze Zienswijze krachtens artikel 44, derde lid, van de Natuurbeschermingswet 1998 indienen.

Cliënten hebben op grond van de hen toevertrouwde belangen respectievelijk van de door hen nagestreefde doelen dan wel op grond van hun belangen als omwonenden zwaarwegende bezwaren tegen het mogelijkkerwijs honoreren van het verzoek van ProRail. In het navolgende worden die bezwaren verwoord waarbij cliënten zich uitdrukkelijk het recht voorbehouden in een later stadium deze bezwaren nog uit te breiden dan wel van een nadere toelichting te voorzien.

### **Algemeen**

1. Het baanvak Budel-Weert is niet zomaar een spoorverbinding tussen A en B. Het gaat hier om een essentiële schakel in het per spoor verbinden van de (Belgische) Antwerpse haven met het (Duitse) Ruhrgebied, welke verbinding doorgaans wordt aangeduid als de "IJzeren Rijn". Deze verbinding is al tientallen jaren onderwerp van discussie tussen de Belgische (meestal: Vlaamse) overheid en de Nederlandse en Duitse autoriteiten.
2. De Belgische overheid heeft zich in die discussie steeds op het standpunt gesteld dat België krachtens Artikel XII van het Scheidingsverdrag van 1839 recht heeft op het gebruik van het IJzeren Rijn-tracé. Op enig moment heeft de Nederlandse overheid deze aanspraak van België met zoveel woorden erkend, waarna de discussie tussen

- partijen zich ging toespitsen op de vraag welke Staat welk deel van de kosten van het stuk van het tracé dat zich op Nederlands grondgebied bevindt voor zijn rekening dient te nemen. Deze discussie is beslecht door een uitspraak van het Permanent Hof van Arbitrage d.d. 24 mei 2005 ([http://www.pca-cpa.org/showpage.asp?pag\\_id=1155](http://www.pca-cpa.org/showpage.asp?pag_id=1155)).
3. Zoals gezegd is het baanvak Budel-Weert een essentiële schakel in het IJzeren Rijn-tracé. Het is van algemene bekendheid dat vooral de stad Antwerpen (de haven) en het Vlaams Gewest, maar ook het Koninkrijk België als zodanig, Nederland aan zijn verplichtingen uit het Scheidingsverdrag houden en verlangen dat het IJzeren Rijn-tracé binnen afzienbare tijd in gebruik kan worden genomen.
  4. Het is mede tegen deze achtergrond dat de onderhavige aanvraag van ProRail dient te worden beoordeeld. Met andere woorden, het door ProRail gestelde voorgenomen gebruik van het tracé Budel-Weert kan niet worden beoordeeld los van het realistische perspectief dat dit tracé straks zal fungeren als onderdeel van het integrale IJzeren Rijn-tracé.
  5. Alleen al omdat het hier bedoelde perspectief in de aanvraag en ook in de bijbehorende stukken als volledig non-existent wordt behandeld, komt deze aanvraag vanwege het ontbreken van substantiële en essentiële informatie niet voor honorering in aanmerking.
  6. Het gaat in deze zaak om het belasten van krachtens Europese- en Nederlandse regelgeving beschermde natuurwaarden. De desbetreffende regels beogen nu juist bescherming van deze waarden te garanderen, niet voor bijvoorbeeld de komende vijf of tien jaren maar door het veiligstellen van deze natuurwaarden voor de veel verdere toekomst. Het toelaten van een (mogelijke) inbreuk op die waarden kan aldus bezien zeker niet gebeuren op basis van een extreem summiere aanvraag met een niet-gedefinieerd belang, welke aanvraag geen rekening houdt met toekomstige ontwikkelingen.
  7. In de visie van cliënten dient de aanvraag van ProRail in de zojuist kort geschetste context te worden beoordeeld en dient deze alleen al vanwege het totaal ontbreken van die context en van de consequenties die daar aan verbonden zijn te worden afgewezen. In het navolgende komt – in wezen ten overvloede – nog een aantal specifieke kwesties aan de orde. Een aantal van die kwesties wordt nader uitgewerkt in de bijgaande aan het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn gerichte brief van Bureau Meervelt d.d. 13 september 2012 (**bijlage**). De inhoud van deze bijlage geldt als integraal onderdeel van de onderhavige Zienswijze.

### **Prealabele kwesties**

8. Uit de aanvraag en de bijbehorende stukken wordt niet duidelijk in hoeverre hier niet ook een vergunningplicht op grond van de Flora- en faunawet in het geding is. U zult zich in die vraag moeten verdiepen en bij een bevestigend antwoord daarop zult u moeten concluderen dat de aanvraag van ProRail alleen maar in samenhang met de Flora- en faunawetaspecten kan worden beoordeeld.
9. Een andere vraag is of in deze zaak de procedureel-juiste weg wordt bewandeld. Immers, het gaat hier om het 'opnieuw in gebruik nemen van een reeds aangelegde landelijke spoorweg voor zover het gaat om een lengte van 5 kilometer of meer' waarvoor krachtens het bepaalde in Artikel 8, aanhef en onder d van de Tracéwet een specifieke procedure geldt. In die procedure dient dan ook een daarop toegesneden belangenafweging plaats te vinden, waarna vervolgens ook de natuurtoets aan de orde komt. Cliënten sluiten niet uit dat ProRail met deze aanvraag een verkeerd pad is ingeslagen en dat de aanvraag dus ook om die reden niet-ontvankelijk dient te worden verklaard.

### **Het voorziene gebruik**

10. De aanvraag van ProRail en de bijbehorende stukken zijn niet duidelijk over het precieze gebruik waarvoor nu een Nbwet-vergunning wordt gevraagd. De aanvraag vermeldt dat het gaat om 'het gebruik van het baanvak door treinverkeer' (tweede volzin van de vierde alinea van de aanvraag). Daarmee is het aangevraagde gebruik niet beperkt tot goederenvervoer hoewel in het verdere vervolg wel de indruk wordt gewekt dat het uitsluitend dáárom te doen zou zijn. Het door ProRail bijgevoegde rapport van het Bureau Waardenburg gaat van precies diezelfde, dus niet-duidelijke, aanpak uit waar het verwijst naar gebruik 'door (goederen)treinen' (zie bijvoorbeeld pagina 11 van het rapport), waarmee dus evenzeer het gebruik door niet-goederenverkeer uitdrukkelijk wordt opgehouden.
11. Aldus bezien is dan ook het vervolgens uitsluitend bespreken van de mogelijke effecten van *goederenverkeer* onvoldoende ter onderbouwing van deze aanvraag.
12. Verder valt op dat de aanvraag geen gesubstantieerd motief voor de aanvraag bevat. Integendeel, ProRail stelt uitdrukkelijk dat zij 'niet kan aangeven wat het daadwerkelijk gebruik van het baanvak Budel-Weert zal zijn' en voegt daaraan toe dat zich in elk geval voor 2013 geen partijen hebben gemeld voor eventueel gebruik van het baanvak (t.a.p.).

13. Alleen al aldus bezien dient deze aanvraag niet-ontvankelijk te worden verklaard. Immers, het Nederlands (en Europees) milieu- en natuurbeschermingsrecht voorziet niet in het opheffen van een verbod om inbreuk te maken op, kort gezegd, de belangen van mens en milieu zonder dat daar een gegronde reden voor bestaat ("reserveren" van milieugebruiksruimte is een in deze regelgeving – logischerwijs - niet-bestaand fenomeen), waarbij overigens ook bij het bestaan van gegronde redenen de gevraagde toestemming alsnog kan worden geweigerd. Maar in deze zaak is het ontbreken van bedoelde gegronde reden hoe dan ook voldoende om tot de hier bedoelde niet-ontvankelijk verklaring te komen.
14. Voor zover in het genoemde rapport-Waardenburg over (dus: theoretisch) mogelijk gebruik wordt gesproken geldt het volgende. Waardenburg is in het onderzoek uitgegaan van drie scenario's (zie pagina 9 van het rapport), waarbij scenario 1 (51 treinen per week, beide richtingen samen) –overigens zonder enige motivering- als het voor de omgeving meest belastende scenario is aangemerkt. Vervolgens is het onderzoek op dat scenario geconcentreerd. ProRail en Waardenburg suggereren dat scenario 1 ook het maximaal-mogelijke scenario zou zijn gelet op bestaande beperkingen van de Wet Geluidhinder. Zonder nadere toelichting is dat echter niet goed te begrijpen. Immers, in de regel is het zo dat bij overschrijdingen van grenswaarden uit de Wet Geluidhinder ontheffingen mogelijk zijn, dan wel de grenswaarden alsnog kunnen worden gerespecteerd door het treffen van additionele voorzieningen (meestal: geluidschermen).
15. Cliënten menen dat de door ProRail en Waardenburg gehanteerde begrenzing niet, althans niet vanzelfsprekend en zonder meer, bestaat. Dit betekent dat eerst moet worden vastgesteld wat de fysiek-maximale capaciteit van dit onderdeel van het IJzeren Rijn-tracé is en dat vervolgens van daaruit dient te worden beredeneerd tot welke eventueel lagere absolute maxima andere relevante regelingen zouden leiden.
16. Bij het verder in kaart brengen van bedoelde maxima dient ook rekening te worden gehouden met de vraag of het gaat om treinen die in de dagperiode, de avondperiode of de nachtperiode rijden, nu deze immers niet op één lijn gesteld kunnen worden.
17. Verder moet worden aangenomen dat passerende treinen 's-nachts een andere verstorende werking hebben dan diezelfde treinen overdag hebben. Voor cliënten staat het geenszins vast dat het hanteren van overlast-time slots uit de Wet Geluidhinder, met een op 19.00 uur beginnende avondperiode en een om 23.00 uur beginnende nachtperiode op dezelfde wijze zouden kunnen worden gehanteerd voor verstoring van dieren. Verder gaat het bij verstoren van dieren niet, zoals in de Wet Geluidhinder voor mensen is gehanteerd, om gemiddelden, maar vooral om het effect van piekgeluiden en de frequentie dáárvan. Daarbij dienen ook dieren-gerelateerde factoren in acht te worden genomen, zoals bijvoorbeeld het broedseizoen. Voor een

verdere uitwerking van deze problematiek verwijzen cliënten naar de als bijlage bijgevoegde brief van het Bureau Meervelt.

18. Verder hanteert Waardenburg een vaste rekeneenheid voor de in het rapport gegeven definitie van “trein”: “een diesellok met 20 wagons” (Waardenburg, pagina 9). Echter, dit is in tegenspraak met de uitgangspunten voor de geluidsberekening opgesteld door dBVision, hier wordt uitgegaan van 2 diesellok's. Naar moet worden aangenomen kan het halveren van diesellok-uitstoot en diesellok-lawaaï niet tot een juiste inschatting van de werkelijke effecten leiden en dus ook niet tot relevante conclusies. Deze treinen zouden bovendien volgens Waardenburg nooit sneller dan 40 km per uur rijden. Daarbij wordt niet duidelijk waarop deze gegevens zijn gebaseerd en ook niet of en, zo ja, waarom dit autonome en absolute maxima zouden zijn. Met andere woorden, het rekenmodel mag dan gekozen hebben voor deze invulling van het begrip “trein”, maar zijn daarmee automatisch langere/zwaardere treinen en/of treinen met twee locs uitgesloten en is het rijden met een hogere snelheid eveneens per definitie uitgesloten? In elk geval werd destijds in het MER met een ontwerpsnelheid van 80 km per uur gerekend (Trajectnota/MER IJzeren Rijn, mei 2001, Hoofdrapport deel B, pagina 48). Het spreekt voor zich dat het rapport-Waardenburg minder relevant wordt naarmate meer afwijkingen van de aannames waarop het rapport is gebaseerd mogelijk zouden zijn.
19. De zorg die cliënten omtrent deze kwesties hebben wordt mede ingegeven doordat in de discussies voor het beoogde gebruik van de IJzeren Rijn gerekend werd met prognoses die opliepen tot 82 goederentreinen per etmaal (beide richtingen samen; zie Trajectnota/MER IJzeren Rijn, mei 2001, Hoofdrapport deel B, pagina 24), wat dus bepaald een ander getal is dan de 51 treinen *per week* waarmee Waardenburg heeft gerekend. Verder is in 2007 door de *Commissie Onafhankelijke Deskundigen IJzeren Rijn* in gezamenlijke opdracht van de Nederlandse en Belgische regering een aantal prognoses gemaakt waaruit blijkt dat een aantal van 72 treinen per etmaal het meest waarschijnlijke scenario is, maar waaruit ook blijkt dat uiteindelijk de capaciteit van de IJzeren Rijn zou kunnen oplopen tot 115 treinen per etmaal, wat 20 maal zoveel is als volgens het door Waardenburg gehanteerde uitgangspunt (*Commissie Onafhankelijke Deskundigen IJzeren Rijn*, Transportprognoses en Capaciteitsplanning IJzeren Rijn, Bevindingen en Advies COD, (COD/2007/prognoses/01), 8 juni 2007). Niet valt in te zien dat de Belgische overheid zomaar zou instemmen met een begrenzing tot bijvoorbeeld 51 goederentreinen per week. Aldus bezien zou het Waardenburg-rapport dus met de minimale aanname van 72 goederentreinen per etmaal hebben moeten werken (dus 504 per week, dus bijna tienmaal zoveel als het getal waarvan het rapport nu lijkt uit te gaan) als het al niet meer zou hebben moeten zijn, omdat dat nu eenmaal ook tot de realistische mogelijkheden zou behoren. In de Ruimtelijke Ordening is het vaste rechtspraak van de Raad van State dat bij het beoordelen van de een of andere activiteit op zijn planologische toelaatbaarheid en/of

op inpasbaarheid in een bepaald gebied steeds gerekend dient te worden met het hetgeen voor de gegeven activiteit in de desbetreffende omgeving maximaal fysiek mogelijk is.

20. Evenzeer is het vaste rechtspraak van de Raad van State dat bij het beoordelen van de effecten van bepaalde activiteiten, die effecten niet mogen worden “opgeknipt”. Met andere woorden, indien het redelijkerwijs te verwachten is dat de voorgenomen activiteit binnen een redelijkerwijs te overziene periode substantieel zal toenemen, mag niet een korte-termijnvoornemen met betrekking tot de omvang van de activiteit het uitgangspunt vormen, maar dient de voor langere duur redelijkerwijs te verwachten maximum omvang van de capaciteit als uitgangspunt voor een beoordeling te worden gehanteerd.

### **Stikstofdepositie**

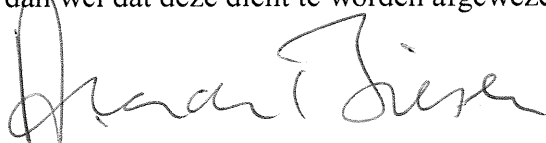
21. Het staat vast dat het Natura 2000- gebied “Weerter en Budelerbergen & Ringselven” zich bevindt in een regio waarin de achtergrondwaarde voor stikstofdepositie dramatisch veel hoger ligt dan de respectieve kritische depositiewaarden die relevant zijn voor de onderhavige zaak: voor “Zwakgebufferde vennen” gaat het om een overschrijding van ruim 500%, voor “Galigaanmoerassen” een overschrijding van ruim 125% en voor “Hoogveenbossen” een overschrijding van tegen de 40% (rapport Waardenburg, pagina 21). De regel is dat voor nieuwe stikstofdepositie geen ruimte is. Voor de beoordeling van deze problematiek is het uiteraard des te belangrijk dat correcte cijfers omtrent de aard en omvang van de voorgenomen activiteit worden gehanteerd.
22. Welnu, in het voorgaande is er al op gewezen dat het hier gaat om het in gebruik nemen van een baanvak dat een essentiële schakel vormt in de “IJzeren Rijn” en dat dus ook niet gerekend mag worden met willekeurige (en totaal niet onderbouwde) aannames van aantallen treinbewegingen, maar dat moet worden uitgegaan van realistische prognoses gekoppeld aan de her-ingebruikneming van de IJzeren Rijn. Het gegeven alleen al dat voor dat laatste investeringen van vele honderden miljoenen euro’s benodigd zijn wijst er al op dat het werken met een aantal van maximaal 51 treinen per week ten behoeve van de onderhavige aanvraag volstrekt onrealistisch is.
23. Niet voor niets werd destijds in het ten behoeve van de IJzeren Rijn opgestelde Milieueffectrapport voorgesteld voor dit tracédeel met een overkapping te werken (die overigens ook voor de geluidsproblematiek zeer relevant zou zijn), maar vreemd genoeg komt die gedachte in de onderhavige aanvraag in het geheel niet voor.
24. Zie voor een nadere uitwerking van deze problematiek de bijlage.

## Cumulatie

25. Het rapport Waardenburg is uiterst summier omtrent mogelijke cumulatieve effecten (zie pagina 24 van het rapport). De gedachte lijkt te zijn dat het in gebruik nemen van het baanvak Budel-Weert een compleet schone operatie is. De door Waardenburg gevolgde redenering is in dat verband uitsluitend gebaseerd op de aannames van de drie scenario's (zie pagina 9 van het rapport).
26. In het voorgaande en in de bijlage is uiteen gezet dat ook bij die aannames de effecten zodanig zijn dat de gevraagde vergunning niet, en zeker niet zonder uitgebreide nadere motivering, kan worden verleend. Daarnaast geldt dat 'in een studie naar de cumulatieve effecten [...] *alle* activiteiten (bestaand gebruik, nieuwe projecten) en plannen [dienen] te worden betrokken, die op dezelfde instandhoudingsdoelstellingen negatieve effecten kunnen hebben als het eigen project' (bijlage 1 bij het rapport Waardenburg, pagina 31, vanaf de 9<sup>e</sup> regel van onderen, cursivering in het origineel). De gedachte bij het in acht nemen van cumulatieve effecten is uiteraard dat een groter aantal activiteiten/projecten die elk voor zich wellicht een relatief kleine depositie veroorzaken in hun gezamenlijkheid bezien het realiseren van kritische depositiewaarden alleen maar verder bemoeilijken. Dezelfde redenering geldt mogelijk ook voor verstoring door geluidsoverlast. Dit betekent dat het aldus niet gerechtvaardigd is om het inventariseren van de hier bedoelde activiteiten (*alle* activiteiten) achterwege te laten. Integendeel, die inventarisatie is noodzakelijk teneinde op het onderdeel cumulatie een beslissing te kunnen nemen. Overigens impliceert het vereiste dat mogelijk cumulatieve effecten van andere (toekomstige) plannen en projecten bij de beoordeling dient te worden betrokken *a fortiori* dat het "opknippen" van een project bij het beoordelen van de nadelige effecten hoe dan ook niet geoorloofd is.

## Conclusie

Tegen de achtergrond van al het voorgaande komen cliënten dan ook tot de conclusie dat de door ProRail op 11 juli 2012 ingediende aanvraag niet-ontvankelijk dient te worden verklaard dan wel dat deze dient te worden afgewezen.



A.H.J. van den Biesen



# **Bijlage**

inzake

Zienswijze Nbw-vergunning

m.b.t. baanvak Budel-Weert

19 september 2012



SAMENWERKINGSVERBAND IJZEREN RIJN  
p/a: Gemeente Venlo  
t.a.v. secretaris Samenwerkingsverband  
IJzeren Rijn, dhr. P. Velter  
Postbus 3434  
5902 RK VENLO

Nederweert, 13 september 2012

Uw kenmerk: -  
Ons kenmerk: 12-101  
Onderwerp: Second opinion passende  
beoordeling spoorlijn Weert-  
Budel en de effecten op Natura  
2000-gebied Weerter- en  
Budelerbergen & Ringselven

Geachte heer Velter,

Recentelijk heeft u ons verzocht een second opinion uit te voeren op de passende beoordeling 'Het gebruik van de spoorlijn Budel-Weert en de effecten op Natura 2000-gebied Weerter- en Budelerbergen en Ringselven' van 10 juli 2012. Middels deze brief delen wij onze bevindingen en overwegingen ten aanzien van deze passende beoordeling mee. Deze overwegingen worden per paragraaf aangegeven.

### **Voorgenomen ingreep**

§ 1.3 Drie varianten van toekomstig gebruik worden getoetst. De varianten lopen sterk in intensiteit van het gebruik uiteen. Het maximale gebruik (in variant 1) is weinig gespecificeerd: het maximum bestaat uit 51 goederentreinen per week, uitsluitend in de dagperiode. Hierbij wordt geen inzicht gegeven in de spreiding van de treinen over de week. In een, vanuit ecologisch oogpunt, worst case scenario is het dus niet uitgesloten dat 51 goederentreinen, in een ochtend in de vestigingsperiode van broedvogels over het spoor kunnen rijden. Een dergelijk scenario heeft naar verwachting een ander effect dan een scenario waarbij de treinen verspreid over de week rijden. Deze worst-case benadering wordt niet in de tekst uitgewerkt, en niet aannemelijk is gemaakt dat deze optie is uitgesloten. Duidelijkheid over het aantal vervoersbewegingen en de spreiding van deze vervoersbewegingen over de week noodzakelijk om tot een juiste beoordeling van de effecten te komen.

## **Voorkomen van broedvogels**

§ 2.5 Voor Nachtzwaluw wordt met stelligheid geconcludeerd dat het plangebied (spoor en berm) geen betekenis heeft voor de Nachtzwaluw. Deze stelling wordt niet aannemelijk gemaakt. Op pagina 12 van de passende beoordeling wordt aangegeven dat het spoortalud bestaat uit een schrale grazige begroeiing afgewisseld met heide. Dit type vegetatie is geschikt voor Nachtzwaluw. Uit zeer recente verspreidingsgegevens (2012) blijkt dat Nachtzwaluw in een straal van 200 meter rond de spoorlijn met 10 broedparen is vastgesteld. Het is ondenkbaar dat de spoorlijn en de bermen geen deel uitmaken van minimaal het rust- en foerageergebied van deze soort. Voor Boomleeuwerik en Roodborsttapuit geldt hetzelfde.

§ 2.5 In het rapport van Waardenburg wordt gebruik gemaakt van de verspreidingsgegevens uit het concept-beheerplan voor het N2000-gebied (zie ook § 1.2). Uit het concept-beheerplan blijkt dat deze gegevens sterk verouderd zijn (zie de tekst uit het concept-beheerplan hieronder in cursief). De gegevens, deels uit 2001 (Noord-Brabant) en deels uit 2006 (Limburg), zijn ouder dan vijf jaar en geven geen goed beeld van het huidig aantal broedparen en de actuele verspreiding in het N2000-gebied. Het bepalen of een effect zal optreden door de ontwikkeling (in gebruik nemen van de spoorlijn met een x aantal vervoersbewegingen per dag/nacht) kan ons inziens hierdoor niet op juiste wijze worden ingeschat. Immers: als de kern van de populatie in de afgelopen jaren ligt in de directe omgeving van de spoorlijn, heeft dit grotere effecten dan bij een grotere spreiding in het gebied. Recente(re) verspreidingsgegevens zijn ons inziens noodzakelijk om tot een juiste inschatting van mogelijke effecten op populatieniveau binnen het N2000-gebied te komen. Bij de bespreking van de drie broedvogels in hoofdstuk 2.5 van het rapport van Waardenburg dient het begrip 'huidige verspreiding' (en elders in de tekst verwijzingen naar 'recente' gegevens) dan ook met de nodige voorzichtigheid te worden geïnterpreteerd.

Bovendien blijkt dat in 2012 in een groot deel van het richtlijngebied (zijnde het eigendom van het Ministerie van Defensie) gegevens over de verspreiding van Nachtzwaluw, Boomleeuwerik en Roodborsttapuit zijn verzameld (zie bijlage 2: Betreft: Verspreiding Boomleeuwerik, Nachtzwaluw en Roodborsttapuit langs IJzeren Rijn in 2012, 5 september 2012). Uit de resultaten van dit broedvogelonderzoek blijkt dat er grote verschillen zijn in de verspreiding van Boomleeuwerik en Nachtzwaluw in vergelijking met de verspreidingsgegevens die in het rapport zijn gebruikt.

§ 2.5 Ten aanzien van de soorten wordt gesteld dat: *'de instandhouding lijkt daarmee gewaarborgd'* (pagina 17). Dit wordt niet aannemelijk gemaakt of onderbouwd met trendgegevens. Trendgegevens over de populatieontwikkeling in het gebied, zoals openbaar beschikbaar op de site van Sovon, zijn niet geraadpleegd en laten in ieder geval voor Boomleeuwerik een beeld zien dat in tegenspraak is met de verder niet onderbouwde uitspraak op pagina 17.

§ 2.5 Omdat jaarlijkse gegevens over aantallen en verspreiding ontbreken is, het vaststellen van een betrouwbare trend/aantalsverloop van het aantal broedparen van Roodborsttapuit, Boomleeuwerik en Nachtzwaluw niet mogelijk (zie cursief hieronder, uit concept-beheerplan). Alleen indicatief zijn trendgegevens bekend (SOVON, [http://www.sovon.nl/gebieden/gebieden\\_trends.asp?gebnr=138](http://www.sovon.nl/gebieden/gebieden_trends.asp?gebnr=138)). De indicatieve trendgegevens wijzen op een sterke afname van de Boomleeuwerik binnen het richtlijngebied. Effecten op deze soort dienen daarom met een grotere zorgvuldigheid te worden ingeschat. Op basis van de gegevens zoals bekend bij SOVON over Nachtzwaluw is het de vraag of de instandhoudingsdoelstelling wordt behaald.

*'Uit concept-beheerplan Weerter- en Budelerbergen & Ringselven: Een aantalsontwikkeling en trend voor de **Nachtwaluw** in het Natura 2000-gebied Weerter- en Budelerbergen & Ringselven is eigenlijk niet weer te geven. Dit komt doordat er door diverse instanties, met uiteenlopende methoden en intensiteit, in verschillende deelgebieden is gekarteerd. Het geschatte aantal van 25-30 paren is gebaseerd op gegevens uit 2001 (Provincie Noord-Brabant) en 2006 (Provincie Limburg en Defensie). Deze zijn met elkaar vergeleken en afgestemd zodat dubbeltellingen zoveel mogelijk is voorkomen. Voor de benoeming van de territoria zijn de criteria uit de handleiding voor de provinciale broedvogelkartering Limburg gebruikt. Het geschatte aantal voor Weerter- en Budelerbergen in de perioden 1979-1983 en 1998-2002 was respectievelijk 25-30 en 10-21 broedparen (Hustings et al., 2006).*

**Boomleeuwerik:** *Het geschatte aantal van 60-65 paren is gebaseerd op gegevens uit 2001 (Provincie Noord-Brabant) en 2006 (Provincie Limburg en Ministerie van Defensie). Deze zijn met elkaar vergeleken en afgestemd zodat dubbeltellingen zoveel mogelijk is voorkomen. Hiervoor zijn de criteria van de Provincie Limburg gebruikt.*

**Roodborsttapuit:** *De aantalsontwikkelingen en trend in Weerter- en Budelerbergen, inclusief Laurabossen en het Weerterbos en omgeving is evenals de andere twee soorten moeilijk weer te geven. Dit komt doordat er door diverse instanties, met uiteenlopende methoden en intensiteit, in verschillende deelgebieden is gekarteerd.'*

- § 2.5 Ten aanzien van toekomstig gebruik en een eventuele uitbreiding van het aantal transportbewegingen dient te worden opgemerkt dat een uitbreiding van gebruik in het kader van de Natuurbeschermingswet als een nieuwe activiteit dient te worden beschouwd en als zodanig getoetst dient te worden.

### **Mogelijke effecten en de invloedssfeer van het project**

- § 3.1 Een compleet overzicht van de mogelijk optredende storingsfactoren (totaal 19) ontbreekt (raadpleegbaar op [www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx?subj=n2k&groep=12&id=n2k138&topic=gevoeligheid](http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx?subj=n2k&groep=12&id=n2k138&topic=gevoeligheid)). De genoemde vogelsoorten worden als gevoelig beschouwd voor een aantal van deze factoren. In de passende beoordeling wordt niet op alle storingsfactoren ingegaan. Als voorbeeld geven wij hier aan storingsfactor 1: oppervlakteverlies. Door de vervoersbewegingen is het aannemelijk dat er een effect is op de directe omgeving (geluid, trilling, silhouetwerking) met mogelijk een verlies van oppervlakte van geschikt leefgebied tot gevolg. Op de site van LNV wordt dit als volgt omschreven: *'verlies van oppervlakte leidt tot verkleining en in sommige gevallen ook tot versnippering van het leefgebied (zie aldaar). Een kleiner gebied heeft bovendien meer te leiden van randinvloeden: vaak is de kwaliteit van het leefmilieu aan de rand minder goed dan in het centrum van het gebied. Op deze manier leidt verlies oppervlakte mogelijk ook tot een grotere gevoeligheid voor bijvoorbeeld verdroging, verzuring of vermesting.*

**Werking:** *door afname van het beschikbare oppervlak neemt ook het aantal individuen van een soort af. Om duurzaam te kunnen voortbestaan moet elke soort uit een minimum aantal individuen bestaan; bij diersoorten wordt meestal van een minimum aantal paartjes (reproductieve eenheden) gesproken. Wanneer een populatie te klein wordt neemt de kans op uitsterven toe, zeker als deze populatie geen onderdeel uitmaakt van een samenhangend netwerk van leefgebieden. Bij een populatie die uit te weinig individuen bestaat, neemt ook de kans op inteelt toe en dus de genetische variatie af. Hierdoor wordt een populatie kwetsbaar voor veranderingen tengevolge van bijvoorbeeld predatie, extreme seizoensinvloeden of ziekten. Ook habitattypen kennen een ondergrens voor een duurzame oppervlakte.'*

Gezien de ligging van de spoorlijn in de kern van het gebied en door belangrijk leefgebied van de drie vogelsoorten, is het aannemelijk dat hier sprake is van oppervlakteverlies zoals bedoeld in de hierboven aangegeven uitleg. Een ander voorbeeld is de beoordeling van de kans op aanrijdingen van Nachtzwaluw (storingsfactor 17). Nachtzwaluw staat erom bekend te zoeken naar concentraties van insecten. Deze komen 's avonds en 's nachts onder andere voor op donkere oppervlakten die lang warmte vasthouden (Garniel, A., Daunicht, W.D., Mierwald, U. & U. Ojowski (2007): Vögel und Verkehrslärm. Quantifizierung und Bewältigung entscheidungserheblicher Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Avifauna).

In een passende beoordeling dienen alle storingsfactoren grondiger te worden beschouwd, op grond van de worst-case benadering zoals aangegeven in de reactie op § 1.3. Overigens kan een worst-case scenario voor een zeer geluidsgevoelige nachtactieve soort als Nachtzwaluw anders zijn dan voor dagactieve soorten. Ook hieraan zou aandacht moeten worden besteed en passend dienen te worden beoordeeld.

§ 3.1 Ten aanzien van geluid: mogelijk optredende effecten door geluid op Nachtzwaluw, Boomleeuwerik en Roodborsttapuit kunnen niet alleen beoordeeld worden op basis van gemiddelde dagwaardes binnen een geluidscontour. Het effect van de optredende verstoring, dus de piekbelasting ( $L_{max}$ ), de duur en frequentie daarvan en het verschil tussen dag- en nachtgebruik, dienen in de beoordeling meegenomen te worden. De beoordeling zoals opgenomen onder het kopje geluid is ons inziens een te beperkte weergave van het achtergrondrapport van dBvision. In het achtergrondrapport zijn ten behoeve van de berekeningen daarbij een aantal aannames gedaan waarvan niet duidelijk is of deze voor de toekomstige situatie inderdaad gaan gelden.

§ 3.1 De uitspraken over emissies van schadelijke stoffen en de toename van stikstofdepositie van 17,7 mol N/hectare/jaar in het bijzonder (*het gemiddelde effect valt weg in de foutenmarge van ecologische modellen*) zijn zeer discutabel. In beleidsmatig en juridisch opzicht wordt in Natura 2000-gebieden iedere toename van stikstof in gebieden met hiervoor gevoelige habitattypen en/of soorten beoordeeld als zijnde een kans op significant negatief effect. De redenering *'het gemiddelde effect valt weg in de foutenmarge van ecologische modellen'* is te eenvoudig en doet geen recht aan de eisen die Nachtzwaluw, Boomleeuwerik en Roodborsttapuit aan hun broedbiotoop stellen. Stikstofdepositie leidt tot een snellere verzuring en vermessing van de bodem en heeft een verzuuring van de vegetatie tot gevolg. Optredende verzuuring heeft een direct effect op het broedbiotoop van de genoemde vogelsoorten en dit effect kan een (significant) negatief effect hebben. Dit effect wordt echter niet duidelijk in de passende beoordeling. Uit onderstaande reactie op 3.2 volgt tevens dat verslechtering van de kwaliteit van het leefgebied van Nachtzwaluw, Boomleeuwerik en Roodborsttapuit tot op een afstand van 1,5-2 kilometer kan doorwerken. Dit betekent dat in de beoordeling van het effect van stikstof in ieder geval de effecten op deze broedvogels, voorkomend binnen deze straal, in beeld dienen te worden gebracht en passend dienen te worden beoordeeld.

Omtrent de beoordeling van toename van stikstofdepositie verwijzen wij naar de vele jurisprudentie hieromtrent.

### **Effecten op habitattypen**

- § 3.2 In 'effecten op habitattypen' wordt gesteld dat '*de bijdrage van het spoorverkeer aan de stikstofemissie is strikt lokaal, beperkt tot het spoor de directe omgeving*'. Dit is onjuist: De depositiesnelheid is afhankelijk van het landgebruik. In gebieden met een grotere ruwheid (zoals bos) kan de depositie tot meer dan een factor 2 groter zijn dan bij gebieden met een lagere ruwheid (zoals grasland). De afstand tot waar zinvol hoeveelheden worden berekend is niet eenduidig vast te stellen. De resultaten ondersteunen de afbakeningscriteria zoals deze door KEMA zijn opgesteld. Op afstanden van 3 km is de stikstofdepositietoename over het algemeen (veel) lager dan 1 mol N/ha/jaar. In de meeste situaties bedroegen de depositietoenames na 1,5-2 km al minder dan 1 mol N/ha/jaar. (bron: <http://www.buitenringnee.nl/cms/images/krantenartikelen/2012/luchtkwaliteit1.pdf>).
- § 3.2 De conclusie van deze paragraaf kunnen wij niet ondersteunen. Ons inziens zijn de verspreidingsgegevens van de soorten, de (inschatting van) werkelijk optredende effecten is niet op juiste, volledige en zorgvuldige gegevens gebaseerd.

### **Effecten op broedvogels**

- § 3.4 Effecten op Nachtzwaluw, Boomleeuwerik en Roodborsttapuit kunnen ons inziens op grond van de onjuiste uitgangspunten (verspreidingsgegevens, geluid, stikstof en bijbehorende effecten, eventueel andere optredende storingsfactoren) in de passende beoordeling niet worden beoordeeld.
- § 3.4 Ten overvloede in deze paragraaf: gesteld wordt dat '*de populaties van de drie soorten ligt op of boven het niveau van de instandhoudingsdoelstelling*'. Een dergelijke uitspraak kan alleen worden verricht indien actuele inventarisatiegegevens uit het gehele Natura 2000-gebied bekend zijn, of dat inventarisatiegegevens zover bekend zijn dat aannemelijk is dat de instandhoudingsdoelstellingen al in een deel van het terrein worden behaald. In deze passende beoordeling is een analyse van trendgegevens zoals beschikbaar op de site van Sovon afwezig. Deze informatie (met daarin meer actuele gegevens over aantallen broedparen/territoria in het Natura 2000-gebied van alle drie de soorten!) geeft een goede indicatie over het al dan niet behalen van de instandhoudingsdoelstellingen én over de trend van de soorten (zie ook opmerking bij § 2.5, 3<sup>e</sup> overweging).

### **Cumulatieve effecten**

- § 3.5 De cumulatie in de passende beoordeling is niet uitgewerkt. Aan het begrip 'plannen en projecten' zoals omschreven in artikel 6.3 van de Habitatrichtlijn, is geen invulling gegeven. Een overzicht met plannen en projecten en de mogelijke invloed hiervan ontbreekt. Dit maakt een cumulatietoets niet uitvoerbaar.

### **Conclusie**

- § 4.1 De conclusies worden gezien bovenstaande niet onderschreven voor zover het de habitattypen en broedvogelsoorten betreft waarvoor het Natura 2000 gebied is aangewezen.

Wij gaan er van uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd over de leemten in kennis en onvolledigheden in deze passende beoordeling. Vanzelfsprekend geven wij -waar nodig- graag toelichting op onze bevindingen.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink that reads "Pahlplatz". The signature is written in a cursive style with a large initial 'P' and a horizontal line underneath the name.

Ing. R.A.J. Pahlplatz

**Bureau Meerveit**

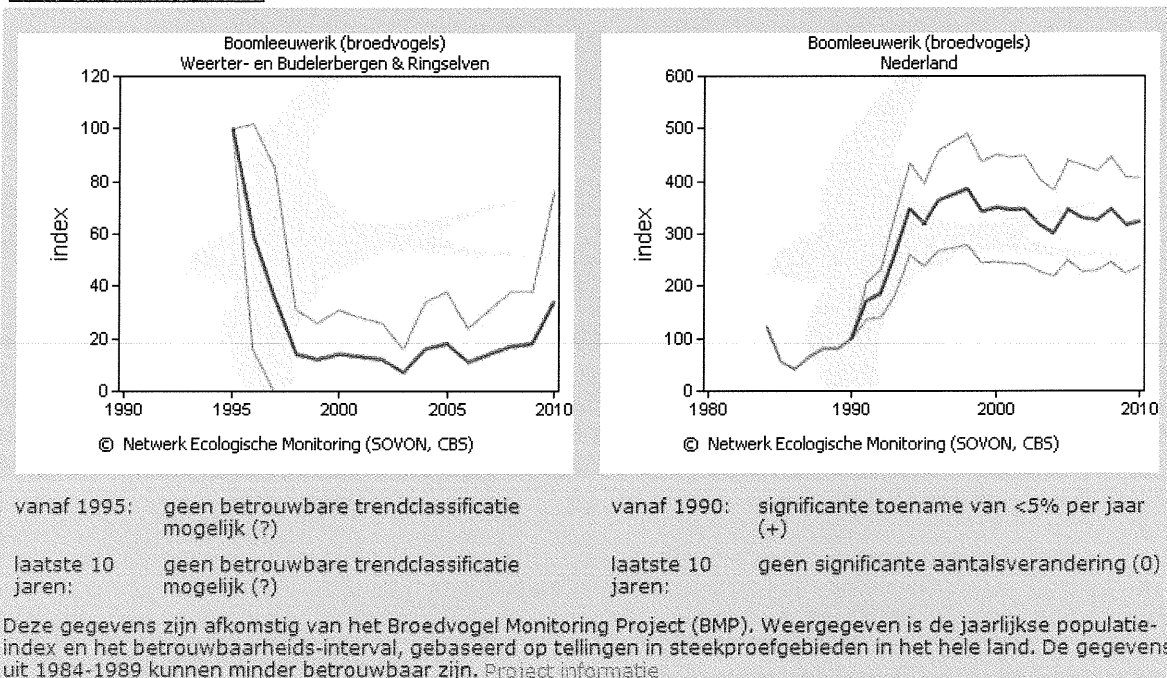
## Bijlage 1

Gegevens SOVON over Nachtzwaluw, Boomleeuwerik en Roodborsttapuit in N2000-gebied Weerter- en Budelerbergen & Ringselven, de instandhoudingsdoelstelling en de staat van instandhouding volgens het concept- beheerplan.

### Natura 2000 gebied Weerter- en Budelerbergen & Ringselven (138)

[terug naar overzichtspagina](#)

[Toon begrenzing gebied](#)



Instandhoudingsdoelstelling: 65 territoria

#### *Staat van instandhouding*

Het aandeel van de Nederlandse populatie is <1% van de Europese populatie (Ministerie van LNV, 2006c). Landelijk verkeert de soort in een gunstige staat van instandhouding vanwege zijn sterke toename vanaf 1980 ([www.sovon.nl](http://www.sovon.nl)). Het aantal in Weerter- en Budelerbergen & Ringselven lag in 2006 op 60-65 territoria ([www.limburg.nl](http://www.limburg.nl); Gilissen & de Ronde, 2008 en 2006). SOVON schatte de populatie in 1999-2003 op 65 paar (SOVON & CBR, 2005) waar ook de doelstelling op is gebaseerd. Dit zijn aantallen voor zowel het Brabantse als het Limburgse deel. Aangezien er voldoende habitat aanwezig is dat door gunstig heidebeheer en omvormingsbeheer van bos nog wordt vergroot, en de huidige aantallen op het gewenste niveau liggen zoals in de doelstelling is verwoord, is de staat van instandhouding in dit gebied gunstig te noemen.

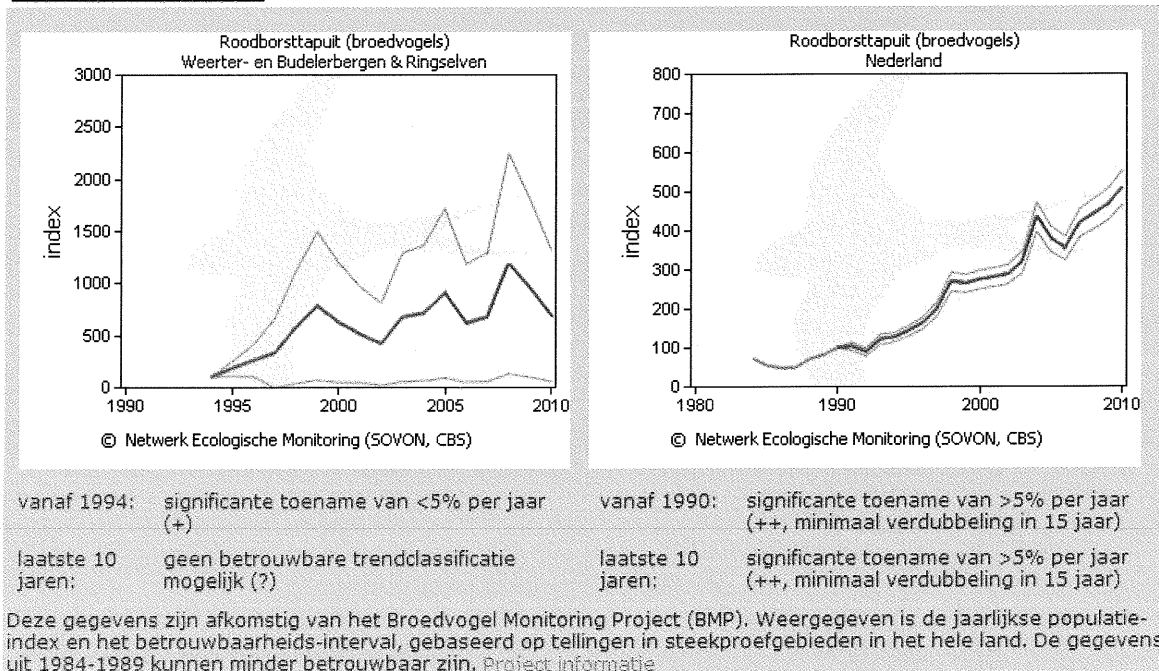




## Natura 2000 gebied Weerter- en Budelerbergen & Ringselven (138)

[terug naar overzichtspagina](#)

[Toon begrenzing gebied](#)



Instandhoudingsdoelstelling: 20 territoria

### *Staat van instandhouding*

Zowel het natuurlijke verspreidingsgebied, de omvang van de populatie, de omvang van het leefgebied als het toekomstperspectief verkeren landelijk gezien in een gunstige staat van instandhouding (Ministerie van LNV, 2006c). De aantal territoria zijn de laatste decennia landelijk toegenomen met regionale verschillen. Limburg telde in 2002 - 2004 1000 tot 1100 paren. Het aantal territoria in de afgelopen 10 jaar is bijna vervijfvoudigd ten opzichte van begin jaren '90 (Hustings et al., 2006). De situatie in 2006, 50-55 territoria, ([www.limburg.nl](http://www.limburg.nl); Gilissen & de Ronde, 2008 en 2006) laat zien dat de populatie in een gunstige staat van instandhouding verkeert. Het aantal territoria is groter dan de instandhoudingsdoelstelling weergeeft. Daarnaast biedt het open agrarisch gebied dat direct grenst aan het Natura 2000-gebied voldoende habitat. Dit blijkt ook uit het aantal territoria van circa 25 in dit gebied.

					Kernopgaven (2)
					Kernopgaven (1)
Omvang populatie (indicatief t.b.v. draagkracht leefgebied)					∨
Doelstelling kwaliteit leefgebied					∨
Doelstelling omvang leefgebied					∨
Landelijke staat van instandhouding					∨
<b>Broedvogelsoorten</b>					∨
A224 - Nachtzwaluw	-	=	=	20	6,08
A246 - Boomleeuwerik	+	=	=	65	
A276 - Roodborsttapuit	+	=	=	20	

## **Bijlage 2**

Eerste resultaten verspreiding Boomleeuwerik, Nachtzwaluw en Roodborsttapuit langs IJzeren Rijn in 2012 (Monitoringsgroep natuurwaarden, ministerie van Defensie)

**Datum: 5 september 2012**

**Aan: Tom Schippers, DVD-zuid**

**Van: Arno Braam, Monitoringgroep Defensie**

**Betreft: Verspreiding Boomleeuwerik, Nachtzwaluw en Roodborsttapuit langs IJzeren Rijn in 2012**

Beste Tom,

Bij deze zoals afgesproken de kaart met de territoria van Boomleeuwerik (rode stippen) en Nachtzwaluw (blauwe stippen) langs de IJzeren Rijn in het gebied Weerterheide. De onderzoeksgegevens stammen uit 2012. Ik heb alleen de territoria weergegeven binnen de afstand van 100 m (Boomleeuwerik) tot 200 m (Nachtzwaluw) van de spoorlijn. Zoals je ziet is de zone een belangrijk leefgebied voor beide soorten. De Roodborsttapuit komt er niet voor; daarvoor is het landschap er te bosrijk.

Vriendelijke groeten,

Arno

