

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2207

Vragen van het lid **Lempens** (SP) aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over *de vernietiging door de Raad van State van het besluit van de minister om werkzaamheden aan het baanvak Weert–Budel toe te staan*. (Ingezonden 26 februari 2009)

1
Heeft u kennisgenomen van de uitspraken van de Raad van State inzake werkzaamheden aan het baanvak Weert-Budel?¹

2
Hoe oordeelt u over de mening van de Raad van State dat u een toets had moeten doen op grond van de Natuurbeschermingswet? Kunt u uw antwoord toelichten?

3
Had u niet kunnen voorzien dat, doordat het spoor niet werd gebruikt, het opknappen van de spoorlijn niet wordt gezien als noodzakelijk in verband met autonome ontwikkelingen, maar als het mogelijk maken van nieuw gebruik? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom heeft u dan gehandeld zoals u heeft gehandeld?

4
Gaat u nu eerst onderzoek doen naar het realistisch te verwachten gebruik van het baanvak en de gevolgen die

het gebruik heeft voor de Weerter- en Budelerbergen? Kunt u uw antwoord toelichten?

5
Gaat u ProRail verzoeken om het gebruik van het baanvak te weigeren op basis van de Natuurbeschermingswet? Zo ja, op welke termijn? Zo nee, waarom niet?

6
Indien ProRail gebruik niet weigert, bent u dan bereid handhavend op te treden? Zo ja, op welke manier en op welke termijn? Zo nee, waarom niet?

7
Welke gevolgen heeft deze uitspraak voor andere bescherming op grond van de Natuurbeschermingswet rond infrastructuur? Kunt u uw antwoord toelichten en tevens duidelijk maken voor welke gebieden, trajecten of projecten dit gevolgen kan hebben en wat deze gevolgen exact zullen zijn?

8
Welke gevolgen heeft deze uitspraak voor het verdere traject richting heringebruikname van het historisch tracé van de IJzeren Rijn? Kunt u uw antwoord toelichten?

9
Welke lessen trekt u uit deze terechtwijzing van de Raad van State, gaat u bij volgende gelegenheden zorgvuldiger uw afwegingen maken?

¹ Zaaknummers 200800675/1/R2 en 200800511/1.

Antwoord

Antwoord van minister **Verburg** (Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit), mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat (ontvangen 3 april 2009)

1
Ja.

2
Ik deel deze mening en heb ook een toets gedaan op grond van de Natuurbeschermingswet. Hierbij heb ik geconcludeerd dat de onderhoudswerkzaamheden de natuurlijke kenmerken van het betrokken natuurgebied niet aantasten. Voor wat betreft het gebruik heb ik uit eerdere uitspraken van de Raad van State gemeend op te kunnen maken dat bij bestaande infrastructuur het gebruik als autonome ontwikkeling niet kan worden aangemerkt als project, en daarom niet onderzocht hoeft te worden. De Raad van State heeft gezien de concrete feiten en omstandigheden van dit specifieke geval, waarbij vast is komen te staan dat de spoorlijn vanaf 2005 niet meer als zodanig in gebruik was en de werkzaamheden noodzakelijk waren om de spoorlijn opnieuw in gebruik te kunnen nemen, geoordeeld dat de onderhoudswerkzaamheden en het gebruik zodanig met elkaar zijn verbonden dat deze als één project dienen te worden aangemerkt.

3

Nee, het gaat om reeds bestaande infrastructuur, waaraan onderhoud diende te worden gepleegd. De spoorlijn Budel–Weert is reeds vanaf 1879 in gebruik en behoort tot het hoofdspoorwegennet. Het onderhoud was voornamelijk nodig vanwege het bereiken van het einde van de technische levensduur van de houten dwarsliggers en richtte zich uitsluitend op het weer in oorspronkelijke staat brengen van het baanvak. Tot en met 2004 is dit baanvak regelmatig bereden. Dat de spoorlijn ten tijde van de onderhavige aanvraag in onbruik was geraakt, is veroorzaakt door juridische procedures tegen een besluit van een andere overheid, waardoor de onderhoudswerkzaamheden niet volgens planning in 2005 zijn uitgevoerd.

4

Het is allereerst aan ProRail een aanvraag in te dienen voor het gebruik van het baanvak. Uit deze aanvraag moet het voorgenomen gebruik blijken, hetgeen de basis zal vormen voor de beoordeling van de gevolgen voor de Weerter- en Budelerbergen.

5 en 6

Na voltooiing van het onderhoud heeft er – naast een enkele werktrein – in 2007 vanaf maart één goederentrein per week op het traject Budel–Weert gereden, en in februari 2008 nog één goederentrein. Sindsdien hebben er geen goederentreinen gebruik meer gemaakt van de spoorlijn. ProRail heeft momenteel ook geen aanvragen voor gebruik van het baanvak liggen. De vraag of er, gezien de uitspraak van de Raad van State op het traject mag worden gereden, is op dit moment dan ook niet actueel.

7

Gevolg is dat bij werkzaamheden aan infrastructuur die, zoals in dit geval, in onbruik is geraakt door de afwezigheid van verkeer, onderhoud en gebruik zodanig aan elkaar zijn verbonden dat deze als één project voor de beoordeling van de vergunningplicht krachtens de Natuurbeschermingswet moeten worden aangemerkt. Het betreft derhalve een uitzonderlijke situatie.

8

Zoals de minister van Verkeer en Waterstaat reeds aan de Tweede

Kamer heeft laten weten, is de spoorlijn Budel–Weert na afronding van de onderhoudswerkzaamheden niet geschikt voor IJzeren Rijndoelstellingen. Deze werkzaamheden staan geheel los van de planvorming voor het reactiveren van de IJzeren Rijn.

9

Zoals hiervoor weergegeven betreft dit vanwege de concrete feiten en specifieke omstandigheden een bijzondere situatie. Ik ben van mening dat ik een zorgvuldige afweging heb gemaakt. Ik acht het nuttig dat door deze uitspraak van de Raad van State de jurisprudentie op het punt van autonome ontwikkeling van het verkeer op bestaande infrastructuur is verduidelijkt.