

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
13 oktober 2005	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGTL/05.005197/SP/FvH	-
Onderwerp	
correspondentie over beantwoording Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Bij brief van 18 augustus 2005 heb ik de schriftelijke vragen beantwoord die waren gesteld door mevrouw Gerkens over het (voornemen tot) rijden van goederentreinen van de firma DLC op de spoorlijn Budel - Weert (Kamervragen met antwoord 2004-2005, nr. 2187, Tweede Kamer). Ik zond een afschrift van mijn antwoorden aan de beide betrokken gemeenten Cranendonck en Weert.

De colleges van Burgemeester en Wethouders van beide gemeenten hebben bij brief van 14 september 2005 hun commentaar op mijn antwoorden gegeven; van die aan mij gerichte brief stuurden zij aan alle Kamerfracties een afschrift.

Heden heb ik de brief van Burgemeester en Wethouders van Cranendonck en Burgemeester en Wethouders van Weert beantwoord; een afschrift van die brief stuur ik u hierbij ter kennisneming.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Aan
de Colleges van Burgemeester en
Wethouders van de gemeenten Cranendonck
en Weert
p/a
Postbus 2090
6020 AB BUDEL

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
13 oktober 2005	-
Ons kenmerk	Uw brief van
DGTL/05.005189/SP/FvH	14 september 2005
Onderwerp	
Kamervragen inzake goederentreinen DLC op de spoorlijn Budel - Weert	

Geachte Colleges,

Met mijn brief van 18 augustus 2005 aan de Tweede Kamer heb ik schriftelijke Kamervragen beantwoord over het rijden van goederentreinen van het bedrijf DLC op de spoorlijn Budel - Weert. Bij brief van 14 september 2005 heeft u gereageerd op mijn antwoorden aan de Tweede Kamer.

In de voorliggende brief ga ik in op uw reacties. Omdat veel van hetgeen u schrijft in feite ProRail betreft heeft ProRail op mijn verzoek geholpen bij het opstellen van onderstaande reacties.

Naar aanleiding van uw reactie op mijn antwoord op Kamervraag 1:

De spoorweg Budel - Weert werd tot eind 2004 op werkdagen dagelijks gebruikt voor goederenverkeer vanaf Weert naar Budel-Schoot. Vanaf januari 2005 geschiedt dit verkeer dagelijks vanuit België naar Budel-Schoot. Naast dit reguliere goederenverkeer is in 2004 de spoorweg Budel - Weert tenminste 29 keer gebruikt door een Belgische goederenvervoerder als omleidingsroute. De opmerking uwerzijds dat "*de spoorlijn met ingang van 2004 niet meer gebruikt is*" wordt derhalve niet geschraagd door de feiten.

Dat het spoorverkeer over een spoorweg in intensiteit en volume fluctueert kan niet leiden tot de conclusie dat een spoorweg buiten gebruik is. Uw stelling dat thans sprake is van geheel of gedeeltelijk "*opnieuw in gebruik nemen*" van die spoorweg is derhalve niet juist.

Naar aanleiding van uw reactie op mijn antwoord op Kamervraag 2:

De spoorlijn Budel - Weert is in de Netverklaringen van ProRail voor 2005 en 2006 opgenomen met de infra-kwaliteitsaanduiding "D2/V60", dat wil zeggen "geschikt voor rijden met aslasten van maximaal 22,5 ton met een snelheid van maximaal 60 km/h". Het door ProRail voorgenomen onderhoudswerk bestaat uit ballast verversen en dwarsliggervernieuwing teneinde de spoorlijn geschikt te maken/houden voor het in de Netverklaring aangegeven gebruik. Van het *"totaal vervangen/vernieuwen van het spoor waardoor zwaardere treinen met een hogere snelheid (tot 80 km/uur in plaats van de huidige 40 km/uur) van de spoorlijn gebruik kunnen maken"* zoals door u gesteld wordt, is geen sprake.

Dat deze onderhoudswerken niet zijn aangekondigd in de Netverklaring van ProRail is gebruikelijk. ProRail neemt in de Netverklaring alleen een prognose op voor onderhoudswerken die bijzondere hinder voor het treinverkeer (kunnen) opleveren. Voor het onderhoudswerk van de spoorlijn Budel - Weert geldt dat niet omdat het treinverkeer op deze lijn beperkt is.

Naar aanleiding van uw reactie op mijn antwoord op Kamervraag 3:

De capaciteitsaanvraag door de vervoerder DLC wordt door u gekenschetst als "leidend tot beperkt intensief gebruik" van de spoorweg Budel - Weert. Zoals in de Netverklaring van ProRail staat aangegeven wordt de capaciteit van een spoorweg niet uitsluitend bepaald door de fysieke capaciteit van de spoorweg maar ook door andere aspecten zoals de Milieuwetgeving. Elke toekomstige capaciteitsaanvraag kan dan ook alleen gehonoreerd worden indien deze (ook) past binnen de milieuwetgeving. Uit de toetsing aan de milieuwetgeving kan ook voortvloeien dat eerst nadere maatregelen getroffen dienen te worden alvorens een capaciteitsaanvraag gehonoreerd kan worden.

Uw mening dat *"toekomstige aanvragen ook gehonoreerd zullen moeten worden, waardoor uiteindelijk de lijn (zeer) intensief gebruikt gaat worden"* kan ik dus niet zondermeer onderschrijven; aan honorering van een aanvraag zal altijd een toetsing vooraf gaan.

Naar aanleiding van uw opmerking dat "ProRail niet open is in haar besluiten" reageert ProRail zelf als volgt:

"ProRail onderschrijft geenszins de opmerkingen van de gemeenten Cranendonck en Weert over het vermeende gebrek aan openheid van ProRail over de besluitvorming over de capaciteitsaanvraag van DLC. ProRail heeft beide gemeenten per brief van 16 augustus 2005 uitgebreid geïnformeerd over de capaciteitsaanvraag van DLC en de afhandeling daarvan. De gemeenten hebben daarna bij de rechtbank Rotterdam een verzoek tot voorlopige voorziening gedaan tegen de capaciteitsverdeling aan DLC door ProRail (dat verzoek hebben de gemeenten inmiddels overigens weer ingetrokken). Vanaf het moment dat de gemeenten het verzoek tot voorlopige voorziening hadden gedaan heeft ProRail niet meer inhoudelijk gecommuniceerd met de gemeenten over het onderwerp "capaciteitsverdeling aan DLC" omdat eerst de rechter zijn oordeel diende te geven over de

daarover door de gemeenten gestelde vragen en de daarop door ProRail gegeven antwoorden.”

Naar aanleiding van uw reactie op mijn antwoord op Kamervraag 4:

Zie mijn opmerkingen bij vraag 1 en 3. Zoals al uiteen gezet in de beantwoording van de kamervragen van 18 augustus 2005 hebben de huidige onderhoudswerkzaamheden niets van doen met het al dan niet reactiveren van de IJzeren Rijn - spoorverbinding. Dat de spoorlijn Budel - Weert door een Vogelrichtlijngebied loopt is bekend en dat betekent dat voorgenomen activiteiten getoetst moeten worden. Voor de voorzieningenrechter in Den Bosch is dat aanleiding geweest om (bij uitspraak van 15-09-2005) de door de gemeente Cranendonck aan de aannemer van ProRail verleende APV-ontheffing voor het uitvoeren van de onderhoudswerkzaamheden te schorsen. De rechter oordeelde dat de gemeente Cranendonck bij het verlenen van die ontheffing verzuimd heeft om te bezien of deze onderhoudswerkzaamheden significante gevolgen kunnen hebben voor het natuurgebied Weerter- en Budelerbergen.

Naar aanleiding van uw reactie op mijn antwoord op Kamervraag 5:

U heeft het in uw reactie over “*gedeeltelijke* reactivering van de IJzeren Rijn”, maar zo’n *gedeeltelijke* reactivering van de IJzeren Rijn is niet mogelijk. Ik begrijp dat u in die richting denkt, maar het gebruik van het baanvak Budel - Weert staat los van de reactivering van de IJzeren Rijn. De “IJzeren Rijn” is de doorgaande spoorverbinding van Budel/grens via Weert en Roermond naar Vlodrop/grens, zoals gedefinieerd en vastgelegd in diverse verdragen met België. “Reactivering van de IJzeren Rijn” betreft dus uitsluitend de volledige spoorverbinding voor doorgaande internationale treinen via dié specifieke spoorroute, van grens tot grens.

Een trein die bijvoorbeeld via de route Budel/grens - Weert - Roermond - Venlo - Duitsland wil rijden, rijdt niet over “de IJzeren Rijn spoorverbinding”.

Naar aanleiding van uw reactie op mijn antwoord op Kamervraag 6:

Ik moge u verwijzen naar mijn toelichting hierboven.

Voorts geldt inderdaad - zoals u stelt - dat de spoorlijn Budel - Weert intensiever gebruikt kan gaan worden. Zolang zulks geschiedt binnen de technische en wettelijke randvoorwaarden kan daartegen geen bezwaar zijn. Met uw stelling dat “*de spoorlijn intensiever gebruikt kan worden zonder dat mitigerende maatregelen in het vogelrichtlijngebied de Weerter- en Budelerbergen getroffen worden*” ben ik het echter niet eens, zoals onder andere moge blijken uit mijn opmerkingen bij vraag 3 en 4 hierboven.

Tot zover mijn reacties op uw brief, gehoord ProRail.

Ik stel u voor, ingeval de inhoud van deze brief u nog onvoldoende duidelijkheid geeft, dat u zich wendt tot de directeur van ProRail-Zuid te Eindhoven om de situatie en uw vragen

gezamenlijk te bespreken. Deze heeft aangegeven daartoe bereid te zijn, behalve bespreking van aspecten die “onder de rechter zijn”; ik vertrouw op uw begrip daarvoor.

Ik stuur een afschrift van deze brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer; ik vertrouw erop dat uzelf de Statenfracties en Raadsleden informeert, die een afschrift kregen van uw brief aan mij.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs