

Aan: Minister van Verkeer en Waterstaat mevr. Peijs
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Uw brief:	Behandeld door:	Doorkiesnr.:	Cranendonck, Weert,
-	drs. ing. R. Hermans ing. J.G. v. Kooij	(0495) 431 242 (0495) 575226	14 september 2005

Ons kenmerk :

Betreft : Kamervragen inzake goederentreinen DLC spoorlijn Budel - Weert.

Geachte mevr. Peijs,

In uw bovengenoemde brief heeft u de Kamer geantwoord op een aantal door mevrouw Gerkens gestelde vragen. Deze antwoorden geven ons aanleiding te reageren, daar wij van mening zijn dat u niet juist geïnformeerd bent over de relaties met de Tracénota/MER.

Reactie op vraag 1.

De spoorlijn is, zoals u stelt een onderdeel, van het Nederlandse spoorwegnet. Tegelijkertijd is deze spoorlijn, evenals de spoorlijn door het Meinweggebied, vanaf 1991 voor dagelijks structureel rijden niet meer in gebruik geweest. Nadien is deze spoorlijn, met enige regelmaat, incidenteel in gebruik geweest voor goederentransport (2 á 3 wagons per trein) tussen Weert en de spoorwissel in Budel-Dorplein ten behoeve van de zinkfabriek en de voormalig vestiging van Akzo. Van structureel rijden is dan ook geen sprake meer. Gezien de staat van onderhoud van de spoorlijn is structureel gebruik van de spoorlijn niet mogelijk. Treinen moeten met aangepaste snelheid (40 km/uur) over het tracé rijden. Met uitzondering van 5 á 6 zeer korte goederen treinen die in noodsituaties (onderhoud Montzenlijn) tussen Budel en Weert werden ingezet, is de spoorlijn met ingang van 2004 niet meer gebruikt. Evenals de Meinweg is ook de Weerder- en Budelerbergen een natuurgebied, aangewezen in het kader van de Vogelrichtlijn, zodat hier voor het reactiveren van de spoorlijn ook vergelijkbare procedures noodzakelijk zijn als voor de Meinweg. Fluctueren van gebruik van spoorwegen is reëel, maar voor wat betreft het onderhavig tracé is er geen sprake van fluctuatie, maar het opnieuw in gebruik nemen van het tracé. Van structureel dagelijks gebruik is vanaf 1991 geen sprake meer. Uw conclusie dat géén sprake is van het opnieuw in gebruik nemen van de lijn, gaat daarom mank.

Reactie op vraag 2.

Het is correct dat Prorail onderhoud moet plegen aan spoorlijnen. In de jaarlijks uit te brengen Netwerkverklaringen van Prorail staat aangegeven waar onderhoud zal plaatsvinden. Maar in de Netwerkverklaring van zowel 2005 als 2006 is dit onderhoud niet opgenomen. De werkzaamheden aan de spoorlijn betreffen 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. Daarom gaat ook uw conclusie mank dat sprake is van regulier onderhoud; er is namelijk sprake van opwaarderen (reactiveren) van een bestaande spoorlijn.

Reactie op vraag 3.

De mogelijke vergunning van Prorail aan DLC en aanvraag van DLC kennen een beperkt intensief gebruik van de lijn. Echter toekomstige aanvragen zullen ook gehonoreerd (moeten) worden, waardoor uiteindelijk de lijn (zeer) intensief gebruikt gaat worden. In uw antwoord op vraag 6 suggereert u dit zelfs.

Zoals de huidige capaciteitstoekenning aan DLC laat zien is Prorail niet open in haar besluiten. Na diverse verzoeken van zowel de gemeente Weert als Cranendonck hebben wij nog niets ontvangen. Zelfs op ons schriftelijk verzoek aan Prorail in het kader van Wet openbaarheid van bestuur heeft Prorail nog niets van zich laten horen.

Reactie op vraag 4.

U stelt dat het om een ander gebruik gaat dan reactivering van de gehele IJzeren Rijn. Het is echter wel een reactivering van een buiten gebruik zijnd gedeelte van de IJzeren Rijn door een Vogelrichtlijn gebied. In de Trajectnota/MER is vermeld dat in dit gebied bijzondere vogels voorkomen zodat mitigerende maatregelen getroffen moeten worden. Deze maatregelen zijn noodzakelijk indien door het natuurgebied 15 treinen per dag gaan rijden. Het minimaal aantal treinen waarvoor deze maatregel noodzakelijk is, is niet onderzocht maar dit zal lager zijn dan 15. Gezien uw antwoord op vraag 6 is het rijden van dagelijks 15 treinen door de Weerter- en Budelerbergen een reële optie, zodat los van een reactivering van het gehele tracé ook voor reactivering van dit gedeelte de noodzakelijke mitigerende maatregelen genomen moeten worden. Uw conclusie dat extra beschermingsmaatregelen niet aan de orde zijn, klopt dus niet.

Reactie op vraag 5.

U heeft aangegeven dat het verzoek van DLC geen reactivering van het gehele tracé betreft. Naar onze mening is hier echter wel sprake van reactivering, maar dan gedeeltelijk. Wij verwijzen u naar uw antwoord op vraag 6 waarin u stelt dat treinen via Budel – Weert – Roermond – Venlo naar Duitsland kunnen rijden, zodat vrije doortocht via een niet onbelangrijk deel van de IJzeren Rijn een feit is. De maatregelen zoals beschreven in de Trajectnota/MER worden op deze wijze omzeild. Het gevaar van een versnelde opening van de gehele IJzeren Rijn zonder dat de noodzakelijke maatregelen worden getroffen, ligt in het verschiet.

Reactie op vraag 6.

U geeft aan dat met Duitsland nog geen gesprekken worden gevoerd. U geeft echter ook aan dat via Budel, Weert, Roermond en Venlo wel naar Duitsland gereden kan worden. Zoals al diverse malen in deze brief is verwoord, zal de spoorlijn Budel – Weert steeds intensiever gebruikt kunnen worden, zonder dat mitigerende maatregelen in het vogelrichtlijngebied de Weerter- en Budelerbergen getroffen worden.

Slot opmerking.

Uit uw brief aan de Tweede Kamer blijkt dat de spoorlijn Budel - Weert naar onze mening normaal gebruikt kan worden en dat indien de IJzeren Rijn als geheel in gebruik genomen wordt, de intensiteit op deze lijn aanzienlijk hoger ligt dan die waarvan in de Trajectnota/MER is uitgegaan. Het gevolg hiervan is dat de maatregelen zoals deze zijn vermeld in de Trajectnota/MER volslagen onvoldoende kunnen zijn en dat de beoordeling of het rijden van de treinen door het natuurgebied verantwoord is, op verkeerde gronden is genomen.

Een afschrift van deze brief is gegaan naar mevr. Gerkens, de Kamerfracties, de Statenfracties en Raadsleden van de gemeenten Cranendonck en Weert.

Hoogachtend,

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN CRANENDONCK,
De secretaris,

drs. P.A.G. Machielsen

De burgemeester,

B.P. Meinema

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN WEERT,
De secretaris,

mr. J.F.C. van Gilse

De burgemeester,

Mr. J.M.L. Niederer