



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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
18 augustus 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGTL/SP/05/005152.pd	2040518350
Onderwerp	
kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij krijgt u mijn antwoorden op de Kamervragen die gesteld zijn door mevrouw Gerkens over het rijden van goederentreinen van de firma DLC op de spoorlijn Budel-Weert.

1. Wat is uw mening over het opnieuw in gebruik nemen van het spoortraject van de IJzeren Rijn tussen Budel en Weert?<sup>1</sup>
1. De spoorlijn Budel-Weert is onderdeel van het Nederlandse hoofdspoorwegennet. De spoorlijn wordt gebruikt door (goederen)treinen, hoewel dat gebruik niet intensief en momenteel niet structureel is. De spoorlijn Budel-Weert maakt ook onderdeel uit van het historisch tracé van de IJzeren Rijn. Dit historisch tracé bestaat, op het Nederlandse grondgebied, uit drie gedeelten. Naast Budel-Weert is ook het gedeelte Weert-Roermond in gebruik, vooral door personentreinen. Het gedeelte Roermond-Dalheim/grens is al jaren buiten gebruik. Omdat die spoorlijn door het natuurgebied De Meinweg loopt zijn er procedures nodig (onder andere een Milieu-effecten onderzoek in het kader van de Tracéwetprocedure) voordat dat stuk IJzeren Rijn weer in gebruik genomen kan worden. En dat is -zoals bekend- al vele jaren onderwerp van overleg met België.

---

<sup>1</sup> De Limburger, 12 juli 2005



Over spoorlijnen die onderdeel zijn van het hoofdspoorwegennet en die in gebruik zijn, kan het vervoer fluctueren. Er kan dus treinverkeer verdwijnen, en er kunnen ook treinen bijkomen. ProRail kan een aanvraag van een vervoerder ontvangen die (meer) treinen over een bepaald spoortraject wil laten rijden. Dat is ook in het geval van vervoerder DLC voor treinpaden voor de route Budel-grens-Weert-Born gebeurd. Er is hier dus geen sprake van "opnieuw in gebruik nemen", niet van de spoorlijn Budel-Weert, noch van de IJzeren Rijn.

2. Is het waar dat ProRail de komende maanden dit traject voor anderhalf miljoen euro gaat opknappen? Kunt u aangeven ten koste van welke projecten dit gaat?
2. Het gaat hier om regulier onderhoud aan een normaal in gebruik zijnde spoorlijn. Nu DLC haar treinpadenverzoek bij ProRail heeft ingediend heeft ProRail besloten dit onderhoud nog dit jaar uit te voeren. De met deze werkzaamheden gemoeide kosten worden dus betaald uit het reguliere onderhoudsbudget.
3. Kunt u aangeven of er nieuwe vergunningen nodig zijn om het desbetreffende traject intensief te gaan gebruiken?
3. De aanvraag van DLC betreft 1 à 2 treinen per werkdag in beide richtingen samen (maximaal 6 treinen/week) vanaf oktober 2005 en vanaf 1 januari 2006 maximaal 4 treinen per werkdag in beide richtingen samen (maximaal 20 treinen/week). Het gaat hier dus niet om intensief gebruik van de spoorlijn. ProRail dient voor de beoordeling van de aanvraag van DLC de gebruikelijke procedures te doorlopen.
4. Is het waar dat ook bij het genoemde traject er sprake zou zijn van ondertunneling om tegemoet te komen aan de Vogel- en Habitatrichtlijn? Kunt u aangeven wat hiervan de stand van zaken is?
4. In het kader van de structurele reactivering van het (gehele) IJzeren Rijn-tracé is voor de spoorlijn Budel-Weert inderdaad gekeken naar maatregelen ter bescherming van de Weeter- en Budelerbergen. Dat gebied geldt als speciale beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn. Een tunnel is daar één van de maatregelen die in beeld is geweest. In de onderhavige zaak gaat het echter om een geheel ander gebruik dan bij reactivering van de gehele IJzeren Rijn, extra beschermingsmaatregelen zijn nu niet aan de orde.
5. Wat is uw mening over de indruk van de Weertse wethouder Verheggen, die vermoedt dat de versnelde heropening van een stukje van de IJzeren Rijn uiteindelijk gebruikt wordt als instrument om het historisch tracé van de IJzeren Rijn als geheel te reactiveren? Bent u bereid maatregelen te nemen om dit te voorkomen? Zo ja, wat voor maatregelen gaat u nemen? Zo neen, waarom niet?
5. In mijn antwoord op vraag 1 heb ik al uiteengezet wat het verschil is met de reactivering van de gehele IJzeren Rijn. Het is dus niet zo dat een besluit van ProRail om de DLC-treinen toe te laten de reactivering van de gehele IJzeren Rijn-verbinding dichterbij brengt. Daarvoor gelden dezelfde procedures en standpunten als voorheen.




Overigens geldt het "recht van doortocht" uit het Scheidingsverdrag alleen voor treinen die het gehele tracé van de IJzeren Rijn berijden.

6. Kunt u aangeven wat de stand van zaken is betreffende de doortrekking van de IJzeren Rijn naar Duitsland? Kunt u uitsluiten dat in de toekomst de treinen over de IJzeren Rijn via Venlo naar Duitsland zullen rijden?
  
6. Voor wat betreft de stand van zaken met betrekking tot het dossier IJzeren Rijn verwijs ik naar het debat dat ik daarover met de Kamer heb gevoerd op 7 juni 2005 en naar mijn brieven aan de Kamer van 30 juni 2005. In het kader van dat dossier worden momenteel geen gesprekken gevoerd met de Duitse overheid. Daarnaast is het in principe mogelijk om via Budel, Weert, Roermond en Venlo (dus over in gebruik zijnd spoor) treinen vanuit België naar Duitsland te rijden. Die treinen moeten dan wel in Roermond en in Venlo kopmaken<sup>2</sup>. Of een vervoerder zo'n route zal gebruiken is afhankelijk van commerciële overwegingen en van beschikbaarheid van treinpaden.

Een afschrift van deze antwoorden stuur ik ter informatie naar de besturen van de gemeenten Weert en Cranendonck.

Hoogachtend,

~~DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,~~



Karla Peijs

AFSCHEFFEN

<sup>2</sup> Kopmaken wil zeggen dat de trein van rijrichting verandert. De locomotief rijdt daartoe om de wagens heen naar de andere kant van de trein en haakt daar weer aan. Alternatieven zijn dat een andere locomotief 'achter' de trein wordt geplaatst of dat er aan beide zijden van de trein een locomotief hangt.