

Vergaderjaar 2006–2007

27 737

Trajectnota/MER IJzeren Rijn

Nr. 18

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 mei 2007

Tijdens het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat op 18 april 2007 heb ik toegezegd de Kamer met een technische brief nader te informeren over het spoorbaanvak Budel–Weert en het (maximale) treinverkeer daarover. Dat doe ik in deze brief. Binnenkort zend ik u in een separate brief met nadere informatie over de IJzeren Rijn.

1. Situatie

De «IJzeren Rijn – spoorverbinding» loopt in Nederland van de Belgische grens via Budel–Weert–Roermond naar de Duitse grens. De spoorverbinding bestaat uit drie delen:

- a. Belgische grens–Budel–Weert* is onderdeel openbaar hoofdspoorwegnet, wordt beperkt gebruikt door goederentreinen;
- b. Weert–Roermond* is onderdeel openbaar hoofdspoorwegnet, wordt intensief gebruikt door personentreinen en goederentreinen;
- c. Roermond–Duitse grens* is momenteel niet openbaar beschikbaar omdat het lang buiten gebruik is, en gelegen in een natuurgebied; opnieuw in gebruik nemen van dit gedeelte is (als gevolg van de ligging van het spoor in natuurgebied De Meinweg) pas mogelijk ná het doorlopen van de MER-procedure en het treffen van maatregelen.

Het spoorbaanvak Budel–Weert is onderdeel van het openbaar toegankelijk hoofdspoorwegnet, en is opgenomen in de Netverklaring van ProRail als zijnde beschikbaar voor capaciteitsverdeling. Volgens de Netverklaring gelden voor het baanvak de volgende karakteristieken:

- belastingklasse D2 = max 22,5 ton aslast en max 6,4 ton/meter tonmetergewicht
- maximale baanvaksnelheid is 40 km/uur op basis van een zogenaamd «lokaal bedieningsvoorschrift» in verband met de aanrijtijden van de overwegbeveiliging; (zoals de Netverklaring aangeeft is de constructie van het spoor geschikt voor 60 km/uur, maar op basis van het lokaal bedieningsvoorschrift is de actuele baanvaksnelheid beperkt tot 40 km/uur)

- niet geëlektrificeerd
- geen treinbeïnvloedingssysteem (zoals ATB)

Het baanvak werd tot 2004 regelmatig bereden door gemiddeld circa 10 treinen per week in beide richtingen samen; concrete gebruikscijfers over de afgelopen periode zijn:

- t/m 1991: twee doorgaande IJzeren-Rijn-treinen (Antwerpen–Duitsland) per dag (een heen en een terug);
- t/m 2000: vier zinkertstreinen per dag (twee heen en twee terug) België–Budel/zinkfabriek;
- 2001–heden: twee zinkertstreinen (met grotere wagons) per dag (een heen en een terug) België–Budel/zinkfabriek;
- t/m 2004: twee lokale goederentreinen per dag vanuit Weert naar Budel/zinkfabriek (een heen en een terug);
- t/m 2004: jaarlijks enkele militaire treinen vanuit Weert naar Budel;
- t/m 2004: jaarlijks enkele tientallen goederentreinen die via het baanvak Weert–Budel–grens werden geleid als omleidingroute.

Eind 2004 deed een spoorgoederenvervoerbedrijf (DLC) een capaciteitsaanvraag voor gebruik van het baanvak Budel–Weert, maar deze aanvraag kon door ProRail pas worden toegewezen indien de dwarsliggers op het baanvak vervangen zouden worden omdat de bestaande (houten) dwarsliggers aan het eind van hun technische levensduur waren. Pas na vervanging van deze dwarsliggers kon het baanvak Budel–Weert weer veilig bereden worden. Dit groot onderhoud werd door aan aantal instanties beschouwd als een stap naar het reactiveren van de IJzeren Rijn. De gemeenten Weert en Cranendonck en diverse milieugroeperingen hebben om die reden dit onderhoudswerk proberen te stoppen met beroep op Floraen Faunawet en Natuurbeschermingswet, echter zonder succes. Het *onderhoudswerk* voldeed aan de eisen van die beide wetten, en het *gebruik* van het baanvak is niet onderworpen aan een vergunningplicht op grond van beide wetten. Deze procedures hebben de uitvoering van het groot onderhoud met ongeveer anderhalf jaar vertraagd.

Recent (15 maart 2007) is dit groot onderhoud afgerond, waardoor het spoorbaanvak weer veilig berijdbaar is. Bovendien is het nieuwe spoor circa 5 dB(A) stiller dan voorheen (voegloos en op betonnen dwarsliggers).

2. *Stand van zaken juridische procedures*

Naar aanleiding van de vraag van de heer Duyvendak heb ik aan ProRail gevraagd om de stand van zaken van de (bodem)procedures te geven, die over het spoorbaanvak Budel–Weert nog lopen.

Bij ProRail is thans alleen bekend dat de eerder genoemde instanties een bezwaarschrift hebben ingediend tegen het besluit van de minister van LNV, namelijk dat voor het onderhoud en het gebruik van het spoorbaanvak Budel–Weert geen vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet benodigd is. De andere bezwaaren beroepsprocedures zijn afgehandeld.

3. *Veiligheid spoorbaanvak Budel Weert*

Naar aanleiding van de vraag van mevrouw Roefs heb ik aan ProRail gevraagd om mij te informeren over de (overweg)veiligheid van het treinverkeer op het baanvak, mede naar aanleiding van berichten dat de trein die op 15 maart jl. over Budel–Weert reed bij overwegen begeleid werd door een medewerker met een rode vlag. ProRail bericht mij als volgt.

Het baanvak tussen de grens bij Budel en Weert is veilig bereikbaar. De vijf overwegen op dit traject zijn daartoe voorzien van een beveiliging die aan de daaraan gestelde eisen voldoet. Vanzelfsprekend houdt ProRail

zich ook aan alle geldende veiligheidsvoorschriften en veiligheidsprocedures, en handhaaft die.

Op 15 maart jl. reed op het baanvak voor het eerst sinds enige tijd weer een trein. Net als voor elk ander baanvak dat gedurende langere tijd niet bereden is, is het dan noodzakelijk de beveiliging van het spoor «in te rijden». Er worden daartoe volgens de geldende standaardprocedures extra veiligheidsmaatregelen voorgeschreven. Een dergelijke trein moet met gematigde snelheid rijden («rijden op zicht») en er worden extra veiligheidsmaatregelen op overwegen in acht genomen door ze additioneel te beveiligen door een medewerker met een rode vlag. Is het spoor eenmaal voldoende «ingereden», dan kunnen deze maatregelen vervallen.

4. Gebruik spoorbaanvak Budel–Weert

Op donderdag 15 maart jl. heeft een goederentrein (van B-Cargo) over dit spoorbaanvak gereden, via de route: «België–Budel–Weert–Roermond (kopmaken)–Venlo (kopmaken)–Duitsland»; dat is een nogal omslachtige en trage route, met weinig commerciële kansen. Op maandag 19 maart jl. heeft er een goederentrein (van DLC) over het baanvak gereden, ditmaal via de spoorroute (zonder kopmaken): «Duitsland–Heerlen–Roermond–Weert–Budel–België».

ProRail is in afwachting van de mondeling aangekondigde capaciteitsaanvraag van DLC voor 6 van deze goederentreinen (via Heerlen–Roermond–Weert) per week. Deze aanvraag is (begin mei 2007) formeel nog niet ontvangen, maar zal na indiening worden getoetst, onder andere aan de geluidwetgeving, en die aanvraag past waarschijnlijk binnen de geluidnormen; deze treinen gaan dan ook waarschijnlijk binnenkort over het baanvak rijden. Een uitbreidingsaanvraag wordt verwacht, want het betreffende spoorvervoerbedrijf (DLC) heeft mondeling aan ProRail aangegeven eind van deze zomer met 10 tot 15 treinen per week over Budel–Weert te willen rijden.

5. Hoeveel treinen kunnen er eigenlijk over het baanvak Budel–Weert?

Of een trein toegang heeft tot het spoorbaanvak (en hoeveel) wordt bepaald door ProRail als infrastructuurbeheerder. Daarom heb ik deze vraag al voorafgaand aan het Algemeen Overleg voorgelegd aan ProRail die mij hierover als volgt berichtte.

Bij toenemende capaciteitsaanvragen voor het baanvak Budel–Weert zal ProRail – binnen de kaders van de Netverklaring – paden toewijzen voor goederentreinen totdat de grens van de geluidruimte (zonder nadere maatregelen) is bereikt. Bij méér aanvragen zal ProRail deze moeten afwijzen, in afwachting van het capaciteitsvergrotingsonderzoek dat ProRail volgens de Spoorwegwet en Europese regels dan moet uitvoeren. Het ligt voor de hand om, mocht dat aan de orde komen, dat onderzoek en de erop volgende besluitvorming te synchroniseren met het onderzoek en de besluitvorming in het kader van het project «structurele modernisering IJzeren Rijn». Een dergelijk «capaciteitsvergrotingsonderzoek» vindt namelijk feitelijk al plaats, in het kader van het project «structurele modernisering IJzeren Rijn».

Totdat in het kader van dat project daarover besluiten zijn genomen, zal de capaciteit van het spoorbaanvak Budel–Weert dus niet groter zijn dan de huidige geluidruimte zonder maatregelen toestaat.

In concreto betekent dit (op basis van verricht geluidonderzoek) dat niet meer dan circa 50 goederentreinen per week (in beide richtingen samen) over Budel–Weert zullen kunnen rijden, ingeval die treinen allemaal overdag rijden; als een deel van de treinen in de avond of de nacht wil rijden daalt het totaal-aantal. Het gaat hier om «gemiddelde goederentreinen met 20 wagons»; als vervoerders met extra lange treinen rijden zal

het totaal aantal toegestane treinen dalen, want in de geluidwetgeving wordt geoordeeld per passerende wagon.

Op basis van bovenstaande informatie (maximaal circa 50 treinen/week, en minder indien 's avonds wordt gereden of met langere treinen) heb ik tijdens het Algemeen Overleg met uw Kamer op 18 april jl. gezegd dat er niet meer dan 5 à 7 treinen per dag over het baanvak Budel–Weert zullen kunnen rijden zónder dat nadere geluidmaatregelen getroffen zijn.

Tot zover de toegezegde technische informatie betreffende het spoorbaanvak Budel–Weert. Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings