

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
22 februari 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGTL/07.005814/Sp/FvH	2060706380
Onderwerp	
spoorbaanvak Budel - Weert; beantwoording Kamervragen	

Geachte Voorzitter ,

Mede namens de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit beantwoord ik hierbij de vragen over het spoorbaanvak Budel - Weert en over de IJzeren Rijn, gesteld door de leden De Krom en Weekers.

1. Kent u het artikel "Kamer wil dat Veerman werk aan IJzeren Rijn stopt "? ¹
1. Ja.
2. Klopt het dat het baanvak Budel-Weert is opgeknapt op verzoek van de Belgische goederenvervoerder Dillen & Le Jeune Cargo (DLC)? Zo ja, op grond van welke juridische titel?
2. Neen. Op grond van de aan ProRail verleende beheerconcessie is ProRail verplicht om zorg te dragen voor een veilige berijdbaarheid van de Nederlandse hoofdspoorwegen. Het baanvak Budel - Weert is een hoofdspoorweg. Op grond van de Spoorwegwet heeft iedere spoorwegvervoerder, mits deze voldoet aan een aantal wettelijke eisen, toegang tot de hoofdspoorwegen. Het spoorgoederenvervoerbedrijf Dillen & Le Jeune Cargo (DLC) heeft in 2005 bij ProRail capaciteit op het baanvak Budel - Weert aangevraagd. Omdat de dwarsliggers op het baanvak Budel - Weert aan het einde van hun technische levensduur waren, was het - omwille van de veilige berijdbaarheid - noodzakelijk

¹ ANP-bericht, 24 januari 2007

om het spoor op dit baanvak te vernieuwen, alvorens de gevraagde capaciteit toe te delen (zie ook de beantwoording Kamervragen, nr. 2187 van 19 augustus 2005, vergaderjaar 2004 – 2005). Na vernieuwing van het spoor is het baanvak in principe voor elke spoorwegvervoerder beschikbaar.

3. Is het correct dat de uiteindelijke kosten van deze werkzaamheden 1,5 miljoen euro bedragen? Zo ja, wie heeft dit betaald?
3. De kosten voor het vernieuwen van het spoor op het baanvak Budel - Weert bedragen ongeveer 4,5 miljoen Euro. Deze vernieuwingskosten maken deel uit van de subsidie die ProRail ontvangt van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het beheer van het hoofdspoorwegnet en komen dus ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat.
4. Kunt u aangeven welke natuurschade is ontstaan door de huidige werkzaamheden door ProRail?
4. De eventuele natuurschade door de werkzaamheden is beoordeeld in het kader van de ontheffingaanvraag op grond van de Flora- en faunawet en de vergunningaanvraag op grond van de Natuurbeschermingswet. Hierbij is geconcludeerd dat er geen schade wordt toegebracht aan de beschermde natuurwaarden, indien de werkzaamheden worden uitgevoerd in de aangevraagde winterperiode (tot 15 maart).
5. Bent u bereid om de werkzaamheden op te schorten, in afwachting van de bodemprocedure bij de Raad van State? Zo neen, waarom niet?
5. Neen. Zoals blijkt uit het antwoord op vraag 4 is er vanuit het belang van de natuur geen reden om de werkzaamheden op te schorten.
6. Klopt het dat het volledige IJzeren Rijn-tracé, inclusief het Meinweg-tracé, in 2011 gereed zal zijn? Zo ja, wat zijn hiervan de totale geschatte kosten? Welk gedeelte wordt door Nederland betaald? Zo neen, wanneer zal dit traject wel in gebruik worden genomen?
6. Naar de huidige inzichten zal de modernisering van de volledige IJzeren Rijn-verbinding door Nederland - dus van de Belgische grens bij Budel tot de Duitse grens bij Vlodrop/De Meinweg - rond de jaren 2015 à 2018 gereed kunnen zijn. Over de totale geschatte kosten van die modernisering, alsmede het aandeel van Nederland daarin, kan ik nog niets zeggen. België en Nederland zijn momenteel samen bezig om de plannen en de kostenramingen te actualiseren. Ik heb uw Kamer daarover bericht bij brief van 13 september 2006 (Kamerstuk 27 737, nr. 13). Korthedshalve moge ik u naar die brief verwijzen.
7. Zijn er vanuit België al concrete voorstellen gedaan om het gehele tracé te reactiveren? Zijn er voorstellen gedaan inclusief een financiële paragraaf?

7. Voor het antwoord op deze vraag moge ik u verwijzen naar de bovengenoemde brief aan de Kamer.
8. Kunt u de Kamer toezeggen dat er geen onomkeerbare beslissingen worden genomen zonder overeenstemming met België over de kostentoedeling?
8. Ja, dat is al sinds 2000 vast beleid.
9. Kunt u aangeven hoeveel treinen gaan rijden op dit tracé in de komende jaren?
9. Over een deel van het spoorbaanvak Budel - Weert, namelijk over circa 2 km lengte van de Belgische grens tot de zinkfabriek (voorheen Budelco), rijden al sinds jaar en dag circa 10 goederentreinen per week in beide richtingen samen. Thans ligt bij ProRail een capaciteitsaanvraag voor 2007 om met 8 goederentreinen per week in beide richtingen samen over het hele spoorbaanvak Belgische grens - Weert (circa 9 km lang) te gaan rijden. Ingeval in de vraag werd bedoeld op het aantal treinen dat van de *volledige doorgaande IJzeren Rijn-verbinding* gebruik zal maken: daarover is geen recente informatie beschikbaar. Daarom wordt momenteel in opdracht van België en Nederland een nieuwe actuele vervoersprognose gemaakt. Zie verder in de bovengenoemde brief aan de Kamer over de IJzeren Rijn.
10. Kunt u aangeven of de huidige werkzaamheden aan het tracé, in strijd zijn met de unaniem door de Kamer aangenomen motie Hessels/Hofstra over aanpassingen van het traject inzake geluidsvoorzieningen en faunapassages in 2004 ²? Zo neen, bent u bereid om dit alsnog te doen?
10. De huidige werkzaamheden aan het spoorbaanvak Budel – Weert zijn niet in strijd met de genoemde motie Hessels/Hofstra. Zie ter nadere informatie mijn brief van 8 december 2006 aan de Kamer over dezelfde vraag (Kamerstuk 27 737, nr. 15).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

² Kamerstuk 29 579, nr. 14