

Vergaderjaar 2006–2007

27 737

Trajectnota/MER IJzeren Rijn

Nr. 15

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 december 2006

Hiermee reageer ik op het verzoek om informatie van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat (gedaan 28 november 2006 bij brief met kenmerk 06-VW-B-061) inzake het door ProRail voorgenomen onderhoudswerk op het spoorbaanvak Budel–Weert.

De Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat vraagt zich af in hoeverre dit onderhoud in strijd is met de door de Kamer unaniem aangenomen motie Hessels-Hofstra (29 579 nr. 14) inzake reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn. De commissie vraagt mij om de Kamer op de hoogte te stellen van de precieze betekenis van de door ProRail voorgenomen werkzaamheden op Budel–Weert voor de reactivering van de IJzeren Rijn.

In antwoord kan ik u berichten dat de geplande onderhoudswerkzaamheden op het spoorbaanvak Budel–Weert niets te maken hebben met de plannen tot modernisering en reactivering van de IJzeren Rijn. Ik heb uw Kamer daar eerder over bericht in mijn beantwoording van schriftelijke vragen van mevrouw Gerkens (18 augustus 2005, Kamervragen met antwoord 2004–2005, nr. 2187, Tweede Kamer).

De spoorlijn Budel–Weert is onderdeel van het Nederlandse hoofdspoorwegennet. De spoorlijn wordt gebruikt door (goederen)treinen, hoewel dat gebruik niet intensief 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 extra procedures nodig (onder andere een Milieu-effect onderzoek in het kader van de Tracéwet-procedure) voordat de gehele internationale IJzeren Rijnspoorverbinding weer in gebruik genomen kan worden. En dat is – zoals bekend – al vele jaren onderwerp van overleg met België.

Over de stand van zaken in het dossier IJzeren Rijn heb ik de Kamer bij brief van 13 september 2006 (Kamerstuk 2005–2006, 27 737, nr. 13, Tweede Kamer) geïnformeerd. Daaruit blijkt ook dat ik de motie Hessels/Hofstra nog steeds uitvoer. Deze motie (29 579, nr. 14) luidt: «*verzoekt de regering niet over te gaan tot reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn, voordat de in het ontwerp-tracébesluit omschreven aanpassingen aan het tracé zijn gerealiseerd*».

De werkzaamheden die ProRail wil uitvoeren op het baanvak Budel–Weert betreffen echter niet de reactivering van de IJzeren Rijn en geschieden niet op basis van een ontwerp-tracébesluit. Die werkzaamheden geschieden als regulier onderhoud, zoals dat regelmatig overal op het spoorwegnet geschiedt.

Voor het spoorbaanvak Budel–Weert geldt, net zoals voor alle andere onderdelen van het hoofdspoorwegnet, dat het ten principale beschikbaar is om te berijden. Eind 2004 heeft een spoor-goederenvervoerbedrijf bij ProRail om zogenaamde «treinpaden» gevraagd om met enkele goederentreinen per week te kunnen gaan rijden over de spoor Budel–grens–Weert–Born. Omdat een deel van dat spoorbaanvak gedurende een periode vóór die aanvraag weinig bereden werd, en het onderhoud derhalve omwille van kostenbesparing was geminimaliseerd, was het vanuit veiligheidsoogpunt noodzakelijk om eerst onderhoudswerkzaamheden uit te voeren alvorens die treinpaden door ProRail aan het bedrijf toegedeeld konden worden. Helaas verzetten de betreffende gemeenten en een aantal andere instanties en personen zich sindsdien, met inzet van alle denkbare procedurele middelen, tegen dat onderhoudswerk. Daarom is het ProRail tot nu toe nog niet gelukt om met die werkzaamheden te starten. Gezien het belang van het optimaal gebruik van het Nederlandse spoornetwerk betreur ik die gang van zaken.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs