

Vergaderjaar 2006–2007

**27 737**

**Trajectnota/MER IJzeren Rijn**

**Nr. 16**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 22 februari 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 8 december 2006 inzake het onderhoud op het spoorbaanvak Budel–Weert (Kamerstuk 27 737, nr. 15).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 20 februari 2007. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Atsma

De griffier van de commissie,  
Roovers

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Atsma (CDA), fng. voorzitter, Van der Staaij (SGP), Dijsselbloem (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP) en Vacature (algemeen).  
Plv. leden: Hessels (CDA), Van der Vlies (SGP), Jacobi (PvdA), Boekestijn (VVD), Ten Hoopen (CDA), Van Gent (GL), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Van Baalen (VVD), Van Heugten (CDA), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Slob (CU), Van Leeuwen (SP), Van Haersma Buma (CDA), Van Dam (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Lempens (SP) en Depla (PvdA).

Hiermee beantwoord ik de vragen over het spoorbaanvak Budel–Weert en over de IJzeren Rijn, gesteld door de Vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat.

1

*Kunt u aangeven waaruit de werkzaamheden tussen Budel en Weert bestaan? Zijn deze werkzaamheden toereikend voor het geval de IJzeren Rijn gereactiveerd wordt?*

De werkzaamheden bestaan globaal uit het vernieuwen van dwarsliggers, spoorstaven en het ballastbed. Tevens zijn enkele overwegen vernieuwd. Deze werkzaamheden zijn niet toereikend voor het geval de IJzeren Rijn gereactiveerd wordt, want in dat geval zal het baanvak Budel–Weert naar verwachting door een veel groter aantal treinen per dag bereden worden dan waarop ProRail nú rekent op grond van vervoersaanvragen uit de markt.

2

*Wat is het maximum aantal treinen dat per dag tussen Budel en Weert mag rijden?*

Het baanvak Budel–Weert is opgenomen in de Netverklaring van ProRail. De normale capaciteitstoedelingsregels zijn derhalve van toepassing. Het maximum aantal treinen dat op het baanvak kan rijden wordt bepaald door een complex samenstel van factoren, waaronder de eigenschappen van de infrastructuur (bijvoorbeeld enkel- of dubbelspoor, het aantal seinen), de dienstregeling van andere treinen en de capaciteit op aansluitende baanvakken. Er is derhalve geen maximum aantal treinen aan te geven.

3

*In welke fase van de Tracéwet-procedure bevindt de IJzeren Rijn zich momenteel?*

De Tracéwetprocedure voor de IJzeren Rijn-spoorverbinding is in het najaar van 2001 opgeschort, in afwachting van overeenstemming met België over de financiering (Kamerstuk 2001–2002, 27 737, nr. 4, Tweede Kamer). Op dat moment was de inspraak en advisering naar aanleiding van de Trajectnota/MER gereed en was het Kabinet toe aan de Standpuntbepaling (die vooraf gaat aan het maken van een Ontwerp Tracé Besluit).

4

*Waarom zijn onderhoudswerkzaamheden tussen Budel en Weert nodig? In hoeverre is er sprake van slijtage op deze nauwelijks bereden spoorlijn?*

Het onderhoud op het baanvak Budel–Weert was voornamelijk nodig vanwege het bereiken van het einde van de technische levensduur van de houten dwarsliggers. Ondanks het creosoteren van dwarsliggers vergaan deze gemiddeld binnen 25 jaar indien deze aan het klimaat worden blootgesteld waarna het niet meer technisch verantwoord is om deze dwarsliggers in een spoorbaan te blijven gebruiken in verband met de afnemende constructieve veiligheid. Het vergaan van dwarsliggers is een autonoom proces, los van het gebruik van een spoorbaan.

5

*Is het mogelijk om de spoorlijn Budel–Weert op non-actief te stellen?*

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van de Spoorwettelijke bevoegdheid om een spoorbaanvak buiten gebruik te nemen.

Met het oog op het bestaande vervoersaanbod op deze spoorweg ligt buiten gebruik neming echter bepaald niet voor de hand.

6

*Beschikt ProRail over alle benodigde ontheffingen om de spoorwerkzaamheden uit te voeren?*

Ja. ProRail beschikt voor de onderhoudswerkzaamheden over APV-ontheffingen van de twee betrokken gemeenten (Weert en Cranendonck), alsmede een Flora- en faunawetontheffing van de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit.

Recent heeft de minister van LNV geoordeeld dat voor deze onderhoudswerkzaamheden geen vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet benodigd is.

7

*Op welke wijze wordt rekening gehouden met de belangen van bewoners bij tijdelijk gebruik van het baanvak?*

Gebruik van het spoorbaanvak Budel–Weert dient te voldoen aan de landelijk geldende wet- en regelgeving.

8

*Hoe intensief is het gebruik van het tracé Budel–Weert op dit moment en op welke wijze wordt verwacht dat deze intensiteit zich in de komende jaren gaat ontwikkelen?*

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. Gelet op het dynamische karakter van de spoorgoederenvervoermarkt is het nog niet goed mogelijk om een verwachting te geven over de intensiteit van het spoorverkeer over Budel–Weert in de komende jaren.

9

*Wat is de verhouding tussen het gebruik en de bescherming van de natuurwaarden in het gebied Weerter- en Budelerbergen?*

In de overwegingen van de ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet voor de onderhoudswerkzaamheden is ook aandacht besteed aan het voorgenomen gebruik. Hierover is aangegeven dat, «*binnen de thans toegewezen maximumcapaciteit en de huidige beschikbare kennis en informatie over ter plaatse voorkomende soorten, kan worden aangenomen dat deze geen hinder zullen ondervinden van het gebruik van het baanvak*». Het aanvragen van een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet lijkt dientengevolge niet nodig te zijn. In de overwegingen bij het besluit in het kader van de Natuurbeschermingswet is hierop aangesloten.

10

*Tot welk gebruik kan er een vergunning verleend worden zonder de natuurwaarden van het gebied aan te tasten?*

Zie het antwoord op vraag 9 en verder het antwoord op vraag 12.

11

*Waarom kunnen de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet niet het gebruik van het baanvak Weert–Budel verbieden?*

Daarvoor is geen reden. Zie het antwoord op vraag 9.

12

*In hoeverre hebben de verstrekte c.q. aangevraagde vergunningen krachtens de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet aangaande het baanvak Budel–Weert betrekking op onderhoud aan het baanvak, dan wel op het toegestane gebruik van het baanvak? Indien de vergunningen wel betrekking hebben op het toegestane gebruik: met welke gegevens inzake het gebruik is dan rekening gehouden? Indien de vergunningen geen betrekking hebben op het toegestane gebruik: kunt u aangeven welke verdere procedure dan nog gevolgd moet worden om het gebruik van het tracé te intensiveren? Welk gebruik is toegestaan zonder de natuurwaarden in het gebied aan te tasten?*

Zie de antwoorden op de vragen 6 (met betrekking tot onderhoud) en 9 (met betrekking tot gebruik).

13

*Hoe ziet u de plannen voor een vertienvoudiging (in eerste instantie) van het gebruik van een goederenspoorlijn door natuurgebied én door stads- en dorpskernen in het kader van milieu, veiligheid en leefbaarheid? Welke normen hanteert u hierbij? Als de kaders van de aanleg van de Betuwelijn en de discussie rond het uitplaatsen van spoorwegemplacementen toegepast worden op het tracé van de IJzeren Rijn, welke aanpassingen aan het tracé zouden dan noodzakelijk zijn? Bent u bereid deze aanpassingen te doen uitvoeren, alvorens extra treinverkeer op het tracé Budel–Weert wordt toegestaan?*

Bij het maken van de plannen voor het moderniseren van de *doorgaande IJzeren Rijn-spoorverbinding* wordt de volledige bestaande Nederlandse wet- en regelgeving toegepast. Voor deze modernisering gelden dus dezelfde kaders en normen als gehanteerd zijn bij het ontwerp en de aanleg van andere Nederlandse spoorlijnen, zoals de Betuweroute, en recent de Hanzelijn. Zoals ik de Kamer heb bericht in mijn brief van 13 september 2006 (Kamerstuk 27 737, nr. 13) worden momenteel, in opdracht van België en Nederland samen, de plannen voor die modernisering geactualiseerd. Pas nadat die aanpassingen uitgevoerd zijn kunnen doorgaande internationale goederentreinen de volledige IJzeren Rijn-spoorverbinding tussen de Belgische en de Duitse grens berijden. Voor het spoorbaanvak Budel–Weert geldt die beperking niet, want dat baanvak is ook momenteel reeds onderdeel van het voor gebruik beschikbare hoofdspoorwegnet. Ingeval extra treincapaciteit wordt aangevraagd voor dat baanvak zal ProRail volgens de standaardprocedure beoordelen of daarvoor extra aanpassingen aan dat spoorbaanvak nodig zijn.

14

*Hoe ziet u deze vergunningverlening in het kader van de uitgevoerde Tracénota/MER IJzeren Rijn? Welke consequenties verbindt u in dit kader aan de motie Hessels-Hofstra (29 579, nr. 14) inzake de reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn, die de regering verzoekt 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? Acht u het verlenen van een vergunning, die leidt tot intensivering van het gebruik van een in de motie met name genoemd deel van het historisch tracé van de IJzeren Rijn niet in tegenspraak met deze unaniem door de Kamer aangenomen motie?*

Zie het antwoord op vraag 13, alsmede mijn brief van 8 december 2006 aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 27 737, nr. 15).

15

*In hoeverre zijn de werkzaamheden van ProRail in strijd met de aangenomen motie Hessels-Hofstra in zake het historisch tracé van de IJzeren Rijn?*

Niet. Zie mijn brief aan de Kamer van 8 december 2006 (Kamerstuk 27 737, nr. 15)

16

*Welke mogelijkheden zijn er om het toegestane gebruik te handhaven?*

Zie de antwoorden op de vragen 2, 9, 10 en 12.

17

*Wanneer wordt verwacht dat ProRail kan starten met de onderhoudswerkzaamheden?*

De onderhoudswerkzaamheden zijn reeds gestart en ProRail verwacht deze medio maart 2007 te kunnen afronden.

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