

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

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

Plesmanweg 1-6
2594 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 61 71
F 070 351 78 95

Contactpersoon

-
T -

Ons kenmerk

VenW/DGMo-2009/34

Uw kenmerk

2008Z10297 / 2080908580

Bijlage(n)

-

Datum 15 januari 2009
Onderwerp Kamervragen

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen van de leden Weekers en Aptroot over het tunnelplan voor Weert om overlast van de IJzeren Rijn te voorkómen.
(Ingezonden 24 december 2008)

1.

Kunt u, naar aanleiding van uw brief van 18 december 2008 waarin u laat weten het tunnelplan voor Weert om overlast van de IJzeren Rijn te voorkomen (vanwege de meerkosten) niet verder te willen onderzoeken, de volledige onderbouwing inclusief de volledige bij ProRail beschikbare cijfers aan de Kamer voorleggen?

1.

De volledige analyse van ProRail was reeds gevoegd bij mijn brief aan Weert, waarvan de Kamer een afschrift kreeg (Kamerstuk 27737, nr.32). Ik heb overigens niet geschreven dat ik het plan van Weert "niet verder wil onderzoeken", maar dat ik erop vertrouw dat de gemeente Weert in de komende periode - voorafgaand aan het OTB-overleg - zich op basis van de analyse van ProRail nader zal beraden over meer kansrijke opties.

2.

Is uw standpunt alleen bepaald door de berekeningen van ProRail of is er meer informatie beschikbaar? Zo ja, kunt u die dan ook aan de Kamer voorleggen?

2.

Mijn suggesties zijn uitsluitend gebaseerd op de analyse van ProRail.

3.

Is het waar dat ProRail is uitgegaan van de bij de Arbitrage geconcludeerde kostenraming van € 536 miljoen? Welke inpassingsmaatregelen zitten daar wel en welke zitten daar niet in en welke aanpassingen neemt België voor zijn rekening? Waarom is bij die kostenraming niet gerekend met een tunnelvariant bij Weert?

3.

Het bedrag van € 536 mio betreft de actuele investeringsraming (exclusief BTW) voor de modernisering en aanpassing van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied, inclusief de omleiding om Roermond en de tunnel onder De Meinweg (de zogenaamde "tussenvariant"). De verdeling van die investering tussen België en Nederland is nog onderwerp van advies door de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen (COD); volgens recent bericht wordt dat advies in februari 2009 aangeboden aan de beide ministers.

De inpassingsmaatregelen die in het ProRail-ontwerp zitten zijn beschreven in de analyse van ProRail die ik aan Weert heb toegezonden. Ook de reden waarom daarbij niet is gerekend met een tunnelvariant bij Weert is daarin aangegeven. Zie ook mijn antwoord op vraag 6.

Datum

Ons kenmerk
VenW/DGMO-2009/34

4.

Bent u bereid bij de evaluatie van de Trans Europese Netwerken, die plaatsvindt in 2009, bij de Europese Unie middelen te claimen voor een duurzame inpassing van de IJzeren Rijn, waaronder een tunnel in Weert? Zo nee, waarom niet?

4.

België, Nederland en Duitsland zullen gezamenlijk het verkrijgen van een TEN-subsidie nastreven voor de moderniseringswerken in de drie landen. Dergelijke subsidies worden niet gespecificeerd per inpassingsmaatregel; dat blijft ter bepaling door elk land zelf.

5.

Kent u de situatie ter plaatse? Zo ja, wat vindt u zelf van de situatie dat middels geluidsschermen op een spoordijk de bebouwde kom van deze stad met een "Berlijnse muur" wordt doorsneden? Zo nee, bent u bereid zich persoonlijk op de hoogte te stellen van het feit dat geluidsschermen en het ombouwen van sporen geen duurzame inpassing betekent van de IJzeren Rijn?

5.

Ik ken de huidige situatie ter plaatse, en ik hecht eraan dat adequate inpassingsmaatregelen worden gerealiseerd. Uw kwalificatie van de toekomstige situatie deel ik echter niet; daartoe moeten de plannen in meerdere varianten eerst verder uitgewerkt worden door de gemeente en ProRail samen. Met een oordeel over de nieuwe situatie wacht ik tot na de afronding van het komende overleg met mijn Belgische ambtgenoot. Daarná kom ik - in het kader van de voorbereiding van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) - zeker nog te spreken met Weert (en met de andere gemeenten) over de inpassing van de spoorlijn. Zie ook mijn antwoord op vraag 1.

6.

Deelt u de opvatting dat de inpassing van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied aan duurzame maatstaven moet voldoen? Zo ja, wat is het daarvoor benodigde budget en op welke wijze gaat u dat realiseren? Zo nee, waarom niet?

6.

Volgens de bindende uitspraak van het Arbitragetribunaal moet de inpassing van de IJzeren Rijn voldoen aan de Nederlandse wet- en regelgeving. De inpassing zal dus - op basis van het rond 2030 verwachte aantal van 72 extra goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen - op dezelfde wijze geschieden als andere spoorlijnen in Nederland. Daarop is het actuele ontwerp van ProRail dan ook

gebaseerd, en dat heeft geleid tot de genoemde investeringskosten raming van € 536 mio (excl. BTW).

Datum

Ons kenmerk

VenW/DGMO-2009/34

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings