

Vergaderjaar 2006–2007

27 737

Trajectnota/MER IJzeren Rijn

Nr. 23

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 21 mei 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 18 april 2007 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 februari 2007 over het spoorbaanvak Budel–Weert (27 737, nr. 16);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 maart 2007, houdende de stand van zaken rondom de IJzeren Rijn (27 737, nr. 17).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Hessels** (CDA) schetst het dilemma bij deze al zeer lang durende kwestie: mens en natuur in Midden-Limburg de bescherming bieden die de Nederlandse wetgeving garandeert, en België als goede buur de gelegenheid geven om de haven van Antwerpen een goede spoorverbinding met het Duitse Roergebied te bieden. Hierbij wijst zijn fractie reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn af, omdat het zonder ingrijpende maatregelen op het gebied van milieu, veiligheid en leefbaarheid niet meer geschikt is voor goederenvervoer per spoor. De Kamer heeft dit in december 2004 unaniem bevestigd in de motie-Hessels/Hofstra.

De regeringen van Nederland en België zijn sinds de uitspraak van het Hof van Arbitrage in overleg over de precieze uitwerking van het tracé en zij werken aan een update van de kosten van reactivering van de IJzeren Rijn voor beide landen. Wat is de stand van zaken hierbij? Is de genoemde motie inderdaad het uitgangspunt voor de berekeningen?

Er kan volgens de motie geen sprake zijn van tijdelijk gebruik van het historische tracé. De CDA-fractie rekent er gelet op de brief van 30 maart op dat de minister onverkort aan dit standpunt zal vasthouden. Nu heeft de Kamer in verband hiermee informeel geprobeerd om het onderhoud aan en de openstelling voor doorgaand goederenvervoer van het deel van dit tracé tussen de Belgische grens en Weert tegen te houden, maar een tweetal rechterlijke uitspraken heeft dit onmogelijk gemaakt. De rechter heeft uitgesproken dat dit onderhoud en deze openstelling geen reactivering van het historische tracé betekent, maar meteen na het opleveren van dit tracé heeft België er een goederentrein over laten rijden die na twee

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), ondervoorzitter, Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Besselink (PvdA), Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Van Baalen (VVD), Smeets (PvdA), Van Gijls-wijk (SP), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

keer rangeren in de stadscentra van Roermond en Venlo Duitsland wist te bereiken, waarbij af en toe iemand met een rode vlag naast de trein moest lopen. De heer Hessels vindt dat uit deze provocatie blijkt dat de Belgen zelf bewijzen dat de veiligheid, de leefbaarheid en het milieu ernstig in het geding zullen komen als het tracé weer gebruikt zal worden, terwijl expliciet in de motie is opgenomen dat deze aspecten gewaarborgd moeten worden. Aangezien de Belgen het opnieuw in gebruik nemen van dit traject in al hun publicaties als heropening van de IJzeren Rijn aanmerken, dient in overeenstemming met het verdrag en de uitspraak van het Hof van Arbitrage het tracé aangepast te worden aan de eisen die voortvloeien uit de Nederlandse wet- en regelgeving, waarvan de kosten voor rekening van België dienen te komen. Deze kosten dienen te worden betrokken bij het genoemde overleg. Wil de minister op korte termijn in kaart brengen, welke goederenstromen er daadwerkelijk op dit traject te verwachten zijn?

Ten slotte vraagt de heer Hessels zich af wanneer nu eindelijk het getouwtrek gestaakt zal worden, aangezien het overduidelijk is dat er nooit meer treinen zullen rijden op het historische tracé van de IJzeren Rijn en dat reactivering met inachtneming van de huidige normen economisch oninteressant is. Wanneer beginnen de gesprekken over de alternatieven? De Feniks-spoorlijn via Genk en Sittard heeft hierbij de absolute voorkeur van de CDA-fractie.

De heer **Roemer** (SP) vindt het onbegrijpelijk dat het spoorvak Budel-Weert is opgeknapt, aangezien er maar ongeveer tien treinen per week gebruik van gaan maken, die ook nog van het traject afbuigen voordat het opgeknapte deel bereikt wordt. Zou het niet veel beter zijn om dit traject buiten gebruik te stellen?

Deze hele kwestie veroorzaakt veel onrust onder de bevolking in het betrokken gebied. Er zou geen sprake zijn van reactivering van de IJzeren Rijn, omdat niet het hele historische tracé wordt gebruikt. De heer Roemer trekt hieruit de conclusie dat de motie-Hessels/Hofstra nog scherper moet worden geformuleerd, al was die voor de Kamer wel volkomen duidelijk. Is de minister bereid om ProRail geen vergunning te geven voor werkzaamheden die kunnen leiden tot ingebruikneming van het historische tracé? Is hij het ermee eens dat bij maatregelen op het gebied van milieu, veiligheid en leefbaarheid dezelfde normen moeten worden aangehouden als bij de Betuwelijn, zodat het hele tracé zou moeten worden voorzien van bovenleiding? Heeft de minister al navraag gedaan naar het resultaat van de studie naar de mogelijkheden voor het vervolgtracé van de IJzeren Rijn in Duitsland?

Tot slot dringt ook de heer Roemer erop aan, erop aan te sturen dat de Belgen instemmen met een alternatief voor de IJzeren Rijn dat een optimale oplossing voor Nederland biedt, waarbij hij aandacht vraagt voor de wenselijkheid van het verplaatsen van het rangeerterrein in Venlo naar een plek buiten die gemeente.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) noemt de IJzeren Rijn een hoofdpijndossier voor alle betrokkenen, vooral voor de bewoners van het gebied langs het historische tracé. Zij heeft de indruk dat er totaal geen vooruitgang wordt geboekt en dat er onnodig veel energie wordt verspild, bijvoorbeeld met de kwestie van het opnieuw in gebruik nemen van het traject Budel-Weert. Zij roept de minister op, nu toch echt spijkers met koppen te slaan, samen met zowel België als Duitsland. Daarbij moet duidelijkheid verschaft worden over wat nu precies het historische tracé van de IJzeren Rijn is. Bovendien dient de vraag beantwoord te worden, welke alternatieven er door Duitsland zijn onderzocht en of daarvan een kostenraming gemaakt is. Ook mevrouw Roefs ziet hierbij een verband met het wegnemen van knelpunten op het huidige spoorweginet en met de afwik-

keling van het personen- en goederenvervoer naar Duitsland in het algemeen. Zij pleit dan ook voor het ontwikkelen van een totaalvisie.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) maakt uit het verloop van de rit met de «provocatietrein» die België over het traject Budel–Weert heeft laten rijden, op dat er met recht van een «historisch» tracé kan worden gesproken. Het lijntje is volstrekt ongeschikt voor internationaal goederenvervoer en sinds 1991 heeft er op deze lijn ook helemaal geen grensoverschrijdend verkeer meer plaatsgevonden. Er zijn weliswaar rechterlijke uitspraken op dit punt gedaan, maar de minister zou dit tracé in het uiterste geval gewoon buiten gebruik kunnen stellen. Waarom heeft ProRail overigens voorrang gegeven aan het uitvoeren van werkzaamheden op dit zelden gebruikte traject, terwijl er vele andere trajecten zijn aan te wijzen waar dit hard nodig is?

De heer Duyvendak trekt de conclusie dat de minister de oren hierbij te veel naar de Belgen heeft laten hangen. Hij roept hem op, op te komen voor de belangen van de mensen die dichtbij de spoorlijn wonen, door te voorkomen dat de lijn sluipenderwijze weer in gebruik wordt genomen en door een totaalvisie te ontwikkelen op een spoorverbinding tussen België en Duitsland door Limburg. De minister dient uit te spreken dat er gewoon geen trein over het historische tracé zal rijden zolang er niet aan alle eisen wordt voldaan, want de struisvogelpolitiek van minister Peijs heeft niet gewerkt.

De heer **Van der Staaij** (SGP) vindt het eigenlijk absurd dat een verdrag uit 1839 tot gevolg kan hebben dat er vandaag weer gesproken wordt over het laten rijden van treinen over het tracé waarom het destijds ging, toen de omstandigheden volkomen anders waren. Maar nu de situatie wordt bepaald door de uitspraak van het Hof van Arbitrage, roept hij de minister op, al zijn creativiteit aan te wenden om de motie-Hessels/Hofstra overkort uit te voeren. In ieder geval in materiële zin is het traject Budel–Weert onderdeel van het historische tracé en er zouden dan ook geen treinen over mogen rijden. Heeft de minister hierover al zijn ongenoegen tegenover zijn Belgische ambtgenoot geuit? Ten slotte sluit de heer Van der Staaij zich aan bij de vragen over het aanbieden van alternatieven die zo weinig mogelijk overlast geven, ook al zou de spoorlijn daarbij dan wellicht later worden opgeleverd dan het historische tracé. Hij verwacht hierbij toch wel enig begrip van de Belgische regering.

De heer **Madlener** (PVV) sluit zich aan bij de oproep aan de minister om zijn Belgische ambtgenoot duidelijk te maken dat de «provocatierit» voor Nederland niet acceptabel is. Hij is van mening dat hier bijna sprake is van een oorlogsverklaring. Verder hebben de werkzaamheden aan het genoemde traject ook hem verbaasd, want deze verdragen zich niet met de motie-Hessels/Hofstra; hij vindt deze motie volkomen duidelijk en hij gaat ervan uit dat de minister deze gewoon uitvoert. Hij zou graag zien dat de Kamer nog voor het zomerreces alternatieven kan bespreken. Ten slotte vraagt de heer Madlener, het spoor op het traject Roermond–Dalhem, dat door het nationale park De Meinweg loopt, geheel te slopen, opdat er zekerheid zal ontstaan dat er geen trein meer gebruik van zal kunnen maken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie) vraagt zich af waarom er eigenlijk nog zoveel woorden nodig zijn om het standpunt van de Kamer duidelijk te maken. Zijn er binnenkort voorstellen te verwachten om het spoor op het traject Budel–Weert te verdubbelen, omdat het nu eenmaal tot het hoofdnet behoort, zij het historisch? Hoe staat het met de uitvoering van de motie op het punt van de eisen waaraan moet worden voldaan voordat een spoorlijn in gebruik mag worden genomen? Zou er om te voldoen aan

de veiligheidseisen geen grootschalige sloop langs het historische tracé nodig zijn?

Er wordt een kosten-batenanalyse uitgevoerd voor het hele tracé, maar is dat het historische tracé of gaat de minister ervan uit dat er een alternatief zal worden gevonden? En willen de Belgen eigenlijk alleen aansluiting op het Nederlandse hoofdnets of willen zij per se het historische tracé? Duitsland onderzoekt mogelijkheden voor alternatieven, maar de minister stelt dat Nederland daarop alleen kan ingaan als de Belgen hier iets in zien. Vanwaar deze lijdzame opstelling?

De heer Cramer kan zich niet voorstellen dat er zoveel jaren gesproken zou worden over een probleem dat eigenlijk heel gemakkelijk op te lossen is, namelijk door het historische tracé niet te reactiveren, als er geen dubbele agenda was.

De heer **De Krom** (VVD) constateert dat er in de Kamer een hoge mate van overeenstemming op dit punt heerst: onverkort vasthouden aan uitvoering van de motie-Hessels/Hofstra, dus geen reactivering van het historische tracé, geen onomkeerbare beslissingen en ook geen tijdelijk gebruik van de IJzeren Rijn. Hij vindt het debat wat schimmig, omdat er allerlei onderzoeken gaande zijn en omdat er nog helemaal geen duidelijkheid is over het ontwerp van het spoor, de inpassing daarvan en de kosten die ermee gemoeid zijn. Verder vraagt hij zich net als de heer Cramer af wat de Belgen nu eigenlijk willen en hoe groot de vraag naar capaciteit op dit spoor is. Hij begrijpt ook niet waar zij het geld vandaan zullen halen om mee te betalen aan alle kosten die voor reactivering van het tracé of een alternatief daarvoor gemaakt zouden moeten worden. Ten slotte vraagt hij zich af wat de positie van de Duitsers in het overleg is en wat er zal gebeuren als zij niet bereid zijn om mee te werken aan deze verbinding.

Antwoord van de minister

Minister **Eurlings** verzekert de Kamer dat er geen enkel verschil in uitgangspunt en intentie is tussen de Kamer en hem. Hij zegt dit als minister, als politicus uit de betrokken regio, waar deze kwestie zeer hoog oploopt, en als oud-Kamerlid dat jarenlang bij de discussie over de IJzeren Rijn betrokken is geweest. Het gaat er nu om, de discussie hierover tot een zo goed mogelijk resultaat te laten leiden voor de betrokken inwoners en voor de natuur, maar ook voor het vervoer.

Er zijn twee belangrijke uitgangspunten. Volgens de motie-Hessels/Hofstra kan er zonder deugdelijke modernisering van het spoor geen sprake kan zijn van tijdelijk rijden over het historische tracé van de IJzeren Rijn. Daarnaast moeten de afspraken met België over structurele modernisering van het historische tracé van de IJzeren Rijn gestand worden gedaan, ter uitwerking van de uitspraak van het Permanente Hof van Arbitrage. De minister ziet de motie als een hulpmiddel om vast te houden aan zijn duidelijke afwijzing van tijdelijk rijden over het historische tracé door de woonwijken van Roermond en door het natuurgebied De Meinweg. Hij heeft dit ook onomwonden duidelijk gemaakt in een openhartig gesprek met zijn Belgische ambtgenoot Tuybens. Hij is het met de heer Madlener eens dat het spoor door De Meinweg wel weggehaald zou kunnen worden, omdat het toch al in zeer slechte staat verkeert, maar het lijkt hem efficiënter om dat te doen zodra dat in de planning past. De minister legt er de nadruk op dat er onderdelen van het historische tracé deel uitmaken van het hoofdspoorwegnet, zoals het traject Weert–Roermond en het baanvak Budel–Weert. Die delen worden dan ook gewoon gebruikt. Het Permanente Hof heeft in mei 2005 het Belgische recht van doortocht door Nederland langs het historische tracé bevestigd, maar het heeft ook bepaald dat bij modernisering en reactivering van het tracé de Nederlandse wet- en regelgeving van kracht is. Deze wetten en regels mogen

het Belgische recht van doortocht niet onredelijk belemmeren en België dient ingevolge de bepalingen van het Scheidingsverdrag alle kosten van modernisering van het tracé op Nederlands grondgebied te betalen, met aftrek van de posten voor herstel van achterstallig onderhoud en een deel van de kosten voor het traject Weert-Roermond, vanwege het medegebruik daarvan voor binnenlands treinverkeer. En ten slotte adviseert het hof om onafhankelijke deskundigen de kostenverdeling te laten uitwerken. Op 13 september 2006 heeft minister Peijs de Kamer ter uitwerking van de uitspraak van het Hof een opdrachtdocument toegezonden, ondertekend door haar en haar Belgische ambtgenoot. Het bevat opdrachten aan Infrabel en ProRail om diverse onderzoeken te verrichten en alle plannen te actualiseren. Tevens is er een opdracht in opgenomen aan een commissie van vier onafhankelijke deskundigen om advies uit te brengen over de uiteindelijke kostenraming en de verdeling van de kosten tussen België en Nederland. De werkzaamheden verlopen in harmonie, zoals staatssecretaris Tuybens onlangs nog heeft bevestigd.

Omdat Nederland aan dit alles juridisch gebonden is, wil de minister tijdelijk gebruik van het historische tracé tegengaan in Roermond en in het natuurgebied De Meinweg, omdat daar mogelijkheden voor zijn. Dit geldt niet voor het traject Budel-Weert, dat gewoon onderdeel is van het hoofdspoorwegnet, zoals minister Peijs de Kamer al twee keer heeft medegedeeld. Bovendien heeft de voorzieningenrechter duidelijk uitgesproken dat niet is gebleken dat reactivering van de IJzeren Rijn ten grondslag zou liggen aan de werkzaamheden die ProRail inmiddels aan dit baanvak heeft verricht. Met deze werkzaamheden is het volgens de geluidsnormen mogelijk, maximaal vijf tot zeven treinen per dag over dit baanvak te laten rijden, al naar gelang de geluidsbelasting die deze treinen met zich meebrengen. De tot nu toe bekende vervoersaanvragen blijven hier ruimschoots binnen. De minister zegt toe, de Kamer nog schriftelijk te zullen informeren over andere technische aspecten, zoals de maximale aslast en de daarmee samenhangende maximumsnelheid. Als de Belgen inderdaad een trein hebben laten rijden om reclame te maken voor meer goederenvervoer over dit spoor vanaf Antwerpen, dan zal er moeten worden onderzocht welke geluidswerende voorzieningen er dan nodig zouden zijn. Daarmee kan dit tegengegaan worden, maar niet met het afsluiten van het allerlaatste gedeelte tot de grens, omdat dit in strijd zou zijn met de rechterlijke uitspraak.

Bovendien lijkt het de minister niet verstandig om op deze manier de kansen te verkleinen op een alternatieve oplossing die voor Nederland optimaal zou zijn; hij ziet meer in vertrouwen wekken bij de Belgen om een positieve sfeer voor een alternatief te laten ontstaan dat voor hen zo aantrekkelijk is dat zij afzien van hun aanspraken. Verder heeft Duitsland inderdaad wel plannen gemaakt, maar ook de Duitsers gaan ervan uit dat België door de uitspraak van het Hof van Arbitrage nu eerst aan zet is. De genoemde varianten bestaan al enige tijd, ze dateren al van vóór deze uitspraak. Ze zijn ook in België bekend, maar zolang het Belgische officiële standpunt niet verandert, moet Nederland niet met het aandragen van alternatieven de indruk wekken dat het onder de afspraken wil uitkomen. Duitsland speelt hierbij een belangrijke rol, omdat men daar niet gebonden is aan de uitspraak van het Hof, zodat men goed zal bekijken welke aansluiting voor Duitsland het gunstigst is.

Het heeft geen zin om de IJzeren Rijn van bovenleiding te voorzien, want de aansluitende trajecten in België en Duitsland hebben ook geen bovenleiding.

De kosten-batenanalyse heeft betrekking op reactivering van het gehele historische tracé van Antwerpen tot het Roergebied. Ook de Belgen beseffen dat er nog heel wat gedaan moet worden, niet alleen aan het traject in Nederland, maar ook aan de delen van het tracé op Belgisch en op Duits grondgebied.

De minister is het met mevrouw Roefs eens dat een totaalvisie op het

goederenvervoer per spoor in verband met de wenselijkheid van het wegnemen van een aantal knelpunten zeer nuttig zou zijn, maar ook hierbij geldt dat hij gebonden is aan de uitspraak van het Hof van Arbitrage. Deze uitspraak maakt overigens ook gissen naar een dubbele agenda van de Belgen niet zo zinvol. De minister heeft in ieder geval in alle besprekingen de indruk gekregen dat de Belgen inderdaad een snelle verbinding tussen Antwerpen en het Roergebied willen hebben, vanwege de groei van de Antwerpse haven, de grenzen van de capaciteit van het wegvervoer en de nadelen van de Montzenlijn.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Hessels** (CDA) is blij met de stelligheid waarmee de minister aangeeft dat het oostelijk deel van het historische tracé nooit meer gebruikt zal worden, maar hij dringt wel aan op een onderzoek naar de mogelijkheden om het gebruik van het traject Budel–Weert verder te beperken of zelfs stop te zetten. Hij maakt zich grote zorgen over de veiligheid en de milieukwaliteit langs dit spoor.

De heer Hessels is het ermee eens dat het niet goed zou zijn om de verhoudingen met België op scherp te zetten en dat Nederland geen beslissingen over alternatieve tracés mag gebruiken om afwijking van het historische tracé af te dwingen, maar hij dringt er wel op aan om een goede kostenvergelijking mogelijk te maken.

De heer **Roemer** (SP) verzoekt de minister, de Kamer in een brief te informeren over het resultaat van het door de heer Hessels gevraagde onderzoek. Verder vreest hij dat deze hele kwestie nog jaren zal duren, met alle onrust in Limburg van dien, zodat hij er bij de minister op aandringt om met een instelling, gericht op samenwerking, de gesprekken over alternatieven met de Belgen te heropenen, opdat er een win-winsituatie kan ontstaan. Hij kondigt aan, hierover een motie te zullen indienen.

Ook mevrouw **Roefs** (PvdA) sluit zich aan bij de woorden van de heer Hessels over het traject Budel–Weert. Zij dringt nogmaals aan op een meer proactieve houding van de minister in de gesprekken met de Belgen op het punt van het onderzoek naar alternatieven. Zij gaat ervan uit dat de minister de Belgen duidelijk zal kunnen maken dat het Nederland er daarbij echt om gaat, de hele kwestie op te lossen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) is erg ongelukkig met de manier waarop door het weer gebruiken van het traject Budel–Weert een deel van het historische tracé gereactiveerd is. Hij is het eens met mevrouw Roefs en hij vraagt zich af of de minister er niet beter aan zou doen, voor de langere termijn een scherpe visie op het goederenvervoer te ontwikkelen en zich voor de kortere termijn veel harder tegenover de Belgen op te stellen. Ten slotte geeft de heer Duyvendak aan dat hij zal terugkomen op het gebruik van het traject Budel–Weert als de door de minister toegezegde brief hierover de Kamer zal hebben bereikt, mede in verband met de procedures in de Natuurbeschermingswet.

De heer **Van der Staaij** (SGP) sluit zich aan bij het pleidooi om alle wettelijke mogelijkheden aan te grijpen om het gebruik van het traject Budel–Weert zo veel mogelijk tegen te gaan.

Hij is nooit een voorstander geweest van het aanvragen arbitrage in deze hele kwestie, maar nu er toch een uitspraak is, dringt hij erop aan om de uitspraak wel loyaal, maar niet royaal uit te voeren.

De heer **Madlener** (PVV) vindt dat elke cent belastinggeld die aan de oplossing van deze kwestie besteed wordt, een Nederlands economisch doel moet dienen. De Belgische provocatie verdient naar zijn mening een

ernstige berisping. Ten slotte kondigt hij een motie aan om te bewerkstelligen dat het oude spoor in het natuurgebied De Meinweg verwijderd wordt, opdat de Belgen niet meer in de verleiding kunnen komen om dit nog op te knappen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie) vreest dat de consequentie van de opstelling van de minister is dat het historische tracé van de IJzeren Rijn gereactiveerd zal moeten worden als er na onderzoek geen alternatieven blijken te zijn die voor België aanvaardbaar zijn.

De heer **De Krom** (VVD) constateert dat de minister en de Kamer dezelfde intentie hebben. Ook hij ziet de uitspraak van het Hof van Arbitrage als een feit, maar hoe deze uitspraak zal worden uitgevoerd, vindt hij nog steeds zeer schimmig. De heer De Krom hoopt dat de minister ervan doordrongen is dat het voor een groot deel van hem afhangt, wat er in de gesprekken met de Belgen en de Duitsers bereikt kan worden voor met name de mensen in Limburg die langs het historische tracé wonen.

Minister **Eurlings** bevestigt nogmaals dat Kamer en minister dezelfde intenties en emoties hebben. Juist daarom wil hij geen al te stellige uitspraken doen die een optimaal resultaat in de weg zouden staan. Wel legt hij er nogmaals de nadruk op dat geen sprake zal zijn van tijdelijk gebruik van het oude spoor ten oosten van Roermond.

Overigens kan het voor de Kamer niet als een verrassing zijn gekomen dat de Belgen een trein over het tracé Budel–Weert hebben laten rijden, want minister Peijs had de Kamer al verschillende malen geïnformeerd over deze mogelijkheid. De rechter heeft nadrukkelijk uitgesproken dat dit geen tijdelijk gebruik van de IJzeren Rijn is. Dit traject is wel onderdeel van het totale tracé, maar dit geldt ook voor het traject Weert–Roermond, dat gewoon door intercity's gebruikt wordt. Het spoor tussen Budel en Weert is opgeknapt omdat er een aanvraag was ingediend om dit weer te mogen gebruiken. Met een speciale techniek is een geluidsreductie van 5 dB(A) bewerkstelligd en het spoor is veilig voor het huidige gebruik, dat begrensd wordt door de Wet geluidshinder. Uit de al toegezegde brief over de technische aspecten zal blijken dat dit traject zonder grote aanpassingen nooit een intensief gebruikt spoor kan worden. In de brief zal de minister ook ingaan op het verband met de Natuurbeschermingswet en de veiligheid op onbewaakte spoorwegovergangen.

De minister legt er nogmaals de nadruk op dat de uitspraak van het Hof van Arbitrage alleen niet hoeft te worden uitgevoerd als België daar geheel vrijwillig van afziet. Er is hem in de gesprekken met de Belgen gebleken dat zij daar vooralsnog aan vasthouden en dat zij niet openstaan voor alternatieven. De afweging in Duitsland biedt meer mogelijkheden, want daar zal men forse investeringen moeten doen om de aansluiting op het historische tracé tot stand te brengen. De minister geeft de Kamer de verzekering dat de Belgen wel degelijk een goed beeld hebben van de alternatieven, omdat die al jarenlang in discussie zijn geweest. Die zullen dan ook gebruikt kunnen worden zodra de geesten er rijp voor zijn.

Ten slotte geeft de minister aan dat hij er gelet op de kwetsbaarheid van De Meinweg de voorkeur aan geeft om de ontwikkelingen af te wachten alvorens het oude spoor te verwijderen.

Toezegging

De **voorzitter** constateert dat de minister heeft toegezegd, de Kamer een brief te zullen sturen met een technische onderbouwing van de belastbaarheid van het traject Budel–Weert, waarbij ook de veiligheid aan de orde zal komen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Kortenhorst

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers