

2014Z13488

Vragen van de leden **De Boer** en **Visser** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris en Minister van Infrastructuur en Milieu over *het aan te leggen stuk spoor bij Beverwijk en overige werkzaamheden naar aanleiding van een werkbezoek van de leden van de VVD-fractie aan Tata Steel in IJmuiden* (ingezonden 17 juli 2014).

Vraag 1

Bent u bekend met de situatie in Beverwijk waar een kopspoor van 490 meter beschikbaar is voor het kopmaken van treinen die goederen vervoeren ten behoeve van Tata Steel? Zo nee, bent u bereid om informatie in te winnen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 2

Om langere treinen te kunnen laten rijden is reeds besloten het kopspoor te verlengen tot 750 meter; wie is verantwoordelijk voor de aanleg daarvan en de besluitvorming daaromtrent? Deelt u de mening dat het van belang is dat, voor de doorstroming van goederen vanuit de IJmond en het daarmee samenhangende concurrentievermogen van de betrokken industrie, het verlengde kopspoor tot 750 meter zo snel mogelijk wordt aangelegd, in ieder geval voor de aanvang van de werkzaamheden voor de renovatie van de Velsertunnel in 2016? Zo nee, waarom niet? Loopt de aanleg van het verlengde kopspoor volgens planning? Zo nee, waarom niet? Wat is in dat geval de aangepaste planning en welke consequenties heeft dit voor het spoorgoederenvervoer?

Vraag 3

Deelt u de mening dat spoorgoederenvervoer moet worden gestimuleerd en dat langere treinen betekenen dat met minder treinen en goederenpaden er meer goederen kunnen worden vervoerd? Zo nee, waarom niet? Bent u ermee bekend dat de kosten van spoorgoederenvervoer meer dan 20% hoger zijn dan in Duitsland? Zo nee, bent u bereid hier onderzoek naar te doen? Zo ja, welke maatregelen gaat u nemen om de concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven te verbeteren?

Vraag 4

Bent u ermee bekend dat er een stapeling van werkzaamheden aan het spoor en de weg zal plaatsvinden in het Noordzeekanaalgebied die van invloed kan zijn op de afwikkeling van het goederenvervoer en daarmee grote consequen-

ties kan hebben voor het verladende en vervoerende bedrijfsleven, zoals het derde spoor, de aanpassing van de Velsertunnel, de ontwikkelingen bij de stations Beverwijk en Uitgeest, implementatie PHS, OV SAAL, aanpassingen Amsterdam Centraal en Schiphol? Deelt u de mening dat een dergelijke cumulatie niet mag leiden tot een dreigende stilstand voor het betreffende bedrijfsleven? Op welke wijze worden/zijn de plannings- en risico's van al deze werkzaamheden, die in opdracht van de verschillende overheden worden uitgevoerd, op elkaar afgestemd? Bij wie ligt de coördinatie en in welke mate, zodanig dat het Nederlandse verladende en vervoerende bedrijfsleven daar zo min mogelijk last van hebben? Welke voorzorgsmaatregelen zijn/worden getroffen om vertragingen in de werkzaamheden te voorkomen? Hoe wordt het bedrijfsleven bij deze afwegingen betrokken dan wel geïnformeerd?