

Vergaderjaar 1999–2000

21 501-09

Transportraad

Nr. 105

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 november 1999

Op 6 oktober 1999 is er een marge van de Transport Raad in Luxemburg een tweede Ministersoverleg over de IJzeren Rijn gehouden met de Transportministers van België, Duitsland en Nederland. Hier volgt een korte terugmelding van dit overleg en een overzicht van de (verder) te volgen stappen.

Nederland heeft in het Ministersoverleg en marge van de Transportraad verslag gedaan van de voortgang van de studie, een en ander conform de afspraken van de eerste conferentie van 29 maart 1999. Daarbij is gemeld dat de werkzaamheden voor het uitbrengen van de startnotitie op schema liggen. Tijdens de conferentie is overeengekomen het aantal te bestuderen tracés voor de IJzeren Rijn te reduceren tot drie groepen: de Dalheimtracés, het directe Venlotracé en het tracé dat loopt via Geldrop naar Venlo.

De concept-Startnotitie is aan de collega bewindslieden overhandigd. Het grensoverschrijdend onderzoek van de varianten gebeurt in de vorm van een kosten-baten analyse in samenwerking met een externe consultant. De kosten van dit grensoverschrijdende onderzoek worden door België, Duitsland en Nederland gezamenlijk gedragen.

Daarnaast is afgesproken dat het onderzoek voor de beperkte (tijdelijke) reactivering van het historisch tracé spoedig en uiterlijk eind november moet zijn afgerond.

Deze tijdelijke reactivering wordt aan Belgische zijde zeer serieus genomen.

De Transportministers van België, Duitsland en Nederland ontmoeten elkaar opnieuw en marge van de volgende Europese Transportraad op 9 en 10 december 1999 in Brussel.

Een grensoverschrijdende studie zal geschieden onder verantwoordelijkheid van de Tripartite Ambtelijke Stuurgroep IJzeren Rijn. In het kader van deze procedure zal het aantal tracés worden gereduceerd tot de meest perspectief biedende tracés rekening houdend met de inspraak-

reacties en het advies van de Commissie M.E.R. over de startnotitie. De studie zal ook een bedrijfs- en sociaal-economische kosten-batenanalyse omvatten met informatie over de kosten en baten in de drie landen. Op basis hiervan zullen in een later stadium nadere afspraken moeten worden gemaakt over de verdeling van de kosten en baten indien besloten wordt tot reactivering of tot investeringen in andere tracés. De startnotitie wordt gebaseerd op drie groepen tracés: de Dalheim-tracés, de directe Venlo-tracés en het tracé dat loopt van Budel via Geldrop naar Venlo.

Het onderzoek naar een tijdelijke beperkte reactivering van het historisch tracé heeft mede op basis van adviezen van de Landsadvocaat de volgende elementen reeds opgeleverd.

- Uit artikel XII van het bijvoegsel van het Scheidingsverdrag van 1839 blijkt dat aan België een «recht van overpad» voor een weg of kanaal over Nederlands grondgebied heeft vanaf Belgisch grondgebied naar de Duitse grens.
- Bij overeenkomst van 1873 tussen Nederland en België is een regeling getroffen voor de aanleg van een spoorweg door Limburg. Uit het proces-verbaal, dat is opgemaakt bij de uitwisseling van de akten van bekrachtiging van de overeenkomst door Nederland en België, blijkt dat de overeenkomst concrete invulling geeft aan het Scheidingsverdrag.
- In Nederland is voor de reactivering van de IJzeren Rijn op (middel-) lange termijn (al dan niet over het historisch tracé) een tracé/mer-procedure noodzakelijk en deze is inmiddels in gang gezet.
- Voor een reactivering van het gehele historisch tracé Neerpelt-Weert-Roermond-Dalheim (Duitsland) is in ieder geval ook ingevolge de Habitat- en Vogelrichtlijn een afweging noodzakelijk of het «rijden» door het Meinweggebied van zwaarwegend maatschappelijk belang is. Deze afweging staat qua tijdsbeslag en zorgvuldigheid waarschijnlijk gelijk aan een mer-procedure.
- Bij (tijdelijk op korte termijn) hergebruik van het historisch tracé is sprake van een mer-plicht (met name Roermond-Dalheim) doordat dit tracé reeds acht jaar niet is gebruikt. De discussie ging tot voor kort bij toepassing van het oude mer-besluit over de vraag wat reactivering is. In het besluit stond dat reactivering gelijk is aan aanleg.
- De Landsadvocaat heeft in zijn advies aangegeven (zie bijlage) dat naar zijn mening «opnieuw gebruiken» na een periode van acht jaar niet gebruik, gelijk staat reactivering en dus aan aanleg. Er bestaat dus een mer plicht.
- In het mer-besluit, dat op 7 juli jl. is aangepast staat nu uitdrukkelijk expliciet vermeld dat reactivering mer-plichtig is. Ook nu blijft het bovenstaande advies van de Landsadvocaat dus van toepassing.
- Ook voor het eventueel tijdelijk in gebruik nemen van het gehele historisch tracé (met name Roermond-Dalheim) is in Nederland op grond van de Habitat- en Vogel-richtlijn een procedure noodzakelijk.

Een politieke keuze voor onmiddellijk «tijdelijk hergebruik» betekent dat, gezien het feit dat (ook tijdelijke) reactivering een mer-plicht kent, de rechter, indien hij ingeroepen wordt door particulieren en/of overheidsinstanties hoogstwaarschijnlijk een mer-procedure zal gelasten.

In het kader van de Habitat-richtlijn heb ik de taakorganisatie RIB opdracht gegeven een passende beoordeling van de gevolgen voor definitief en voor tijdelijk gebruik, zoals in de richtlijn wordt vereist, te maken.

Naar verwachting zal het onderzoek voor tijdelijk gebruik (vijf treinen per dag per richting) begin december van dit jaar gereed zijn. Het onderzoek voor structureel gebruik zal in april 2000 kunnen worden afgerond.

Overigens merk ik nog op dat er thans vanaf Antwerpen via Venlo ook spoorvervoer naar Duitsland mogelijk is.

Ik wijs er derhalve op dat het volgen van de mer-procedure met betrekking tot de ontwikkeling van de IJzeren Rijn veruit de voorkeur verdient, in verband met het voorkomen van ongewenste juridische procedures.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos