

IJZEREN RIJN - Commissie Onafhankelijke Deskundigen - Opdrachtbeschrijving

De Belgische Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, de heer Bruno Tuybens

en

de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Karla Peijs,

hebben op 6 juli 2006 het navolgende afgesproken.

1. Context

Onder verwijzing naar de uitspraak van het Arbitragetribunaal van het Permanente Hof van Arbitrage in de zaak "IJzeren Rijn", zoals bekend gemaakt op 24 mei 2005 en 20 september 2005, en meer bepaald naar de aanbeveling van het Tribunaal in paragraaf 235 van deze uitspraak, gaan België en Nederland over tot de oprichting van een Commissie van Onafhankelijke Deskundigen (COD).

2. Opdrachtbeschrijving

De COD heeft als opdracht een gezamenlijk advies te formuleren over de raming van de omvang van de kosten voor Nederland en voor België die de reactivering van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied meebrengt, zoals bedoeld in de paragrafen 219 t.e.m. 237 en 242 t.e.m. 244 van de arbitrage-uitspraak.

De uitvoering van de COD-opdracht, waarmee België en Nederland volledig en nauwgezet uitvoering willen geven aan de arbitrale uitspraak, vereist een aantal voorafgaande studies, door ProRail en Infrabel. Deze voorafgaande studies en de uitvoering van de COD-opdracht worden ten bate genomen om een aantal gegevens te verwerven die, hoewel niet noodzakelijk voor de uitvoering van de arbitrale uitspraak, ook dienstig zijn voor een beter begrip van het IJzeren Rijn-project en voor de onderbouwing van de financiering.

2.1. Voorafgaande studies door ProRail

De opdracht van de COD vergt voorafgaande studies, uitgevoerd door ProRail, bestaande uit volgende studieopdrachten :

- a. Het actualiseren van het ontwerp en van de kostenraming van de tracévariante A3 (historisch tracé, met noordoostelijke omleiding rond Roermond ¹ en tunnel onder het Meinweggebied), waarbij uitgegaan wordt van het meeste recente ontwerp dat aan de basis lag van de raming van V&W - DGG / ProRail-Railinfrabeheer, versie 08-01-04, die werd voorgelegd aan het Arbitragetribunaal ten behoeve van de arbitrage. Bij deze actualisatie wordt o.m. rekening gehouden met eventuele aanpassingen aan het ontwerp als gevolg van de veranderingen in de Nederlandse regelgeving en in de feitelijke situatie langs het tracé en als gevolg van de toepassing van de Technische Specificaties Interoperabiliteit voor het conventionele spoor met betrekking tot *Control-Command & Signalling (ETCS Level 1)* en *Safety in Railway Tunnels* die eerstdaags door de EC gepubliceerd worden.
- b. Het actualiseren van het referentie-ontwerp en van de kostenraming voor het gedeelte van het historisch tracé doorheen Roermond dat omwille van de geplande

¹ Onder voorbehoud van Belgische rechten op het integrale historische tracé, in afwachting van de verdragsrechtelijke nieuwe bepalingen.

omleiding rond de stad niet aangepast of gereactiveerd zou moeten worden. Deze actualisatie en bijgaande kostenraming gebeuren met het oog op de uitvoering van de uitspraak van het Arbitragetribunaal met betrekking tot de kostenverdeling voor tracédeel C (zie kaartjes in bijlage 2). Deze berekeningen zijn, conform paragraaf 26 van de interpretatieve uitspraak, uitsluitend toepasselijk op het scenario dat aan het Arbitragetribunaal was voorgelegd.

- c. Het actualiseren van het referentie-ontwerp en bijgaande kostenraming van de nulvariant, zijnde de autonome ontwikkeling op het historisch tracé of onderdelen ervan in referentiejaar 2020, zonder IJzeren Rijn treinen. Deze actualisatie en bijgaande kostenraming gebeuren met het oog op de uitvoering van de uitspraak van het Arbitragetribunaal met betrekking tot de kostenverdeling voor tracédelen A2 en B (bijlage 2).
- d. Het opmaken van een kostenraming van de werken die nodig zouden zijn om het historisch tracé terug te brengen op de spoorwegcapaciteit die beschikbaar was tot in 1991 (ganse traject in Nederland). Deze kostenraming gebeurt met het oog op de uitvoering van paragraaf 225 van de arbitrage-uitspraak en paragrafen 6 t.e.m. 13 van de interpretatieve arbitrage-uitspraak.

De ramingen zullen zodanig opgesteld worden dat het mogelijk is de kosten op te splitsen volgens de tracédelen waarvan sprake is in de arbitrage-uitspraak, zoals bepaald in het Concept ontwerp-tracébesluit voorgelegd aan het Arbitragetribunaal (kaartjes bijlage 2).

De ramingen worden opgesteld in courante Euro's.

De verwachte tijdsduur van deze werkzaamheden wordt door ProRail vooralsnog geschat op 12 tot 18 maanden. De tijdsduur zal nader bepaald worden nadat een volledige en onderbouwde offerte (inclusief tijdplanning) van ProRail is ontvangen; deze wordt uiterlijk 6 weken na opdrachtverstrekking daartoe verwacht. Zie verder de afspraak onder punt 5 van dit document.

De kosten van deze studieopdracht worden door ProRail vooralsnog geschat op € 2 à 3,5 miljoen. De kosten zullen nader bepaald worden nadat een volledige en onderbouwde offerte (inclusief prijsopgave) van ProRail is ontvangen; deze wordt uiterlijk 6 weken na opdrachtverstrekking daartoe verwacht. Zie verder de afspraak onder punt 5 van dit document.

ProRail neemt het initiatief om samen met Infrabel een substantiële inkrimping van de hierboven vermelde verwachte tijdsduur en kosten te bestuderen.

Infrabel duidt één of meerdere experts aan voor de opvolging van de studies. ProRail betreft deze expert(s) bij alle werkzaamheden en verstrekt hem/hen alle tussentijdse en definitieve studieresultaten.

2.2. Voorafgaande studies door ProRail en Infrabel tezamen

a. Het actualiseren van de vervoersprognoses.

De vervoersaantallen van de IJzeren Rijn die tot nu toe zijn gehanteerd (43 goederentreinen/etmaal in 2020, beide richtingen tezamen) dateert van 1997 en biedt derhalve economisch geen goede basis meer om ontwerpen op te baseren. ProRail en Infrabel gaan daarom gezamenlijk (en in overleg met DB Netz) over tot de uitvoering van een nieuwe vervoersprognosestudie, inclusief actualisering van het onderzoek naar reizigersmedegebruik. Het resultaat hiervan wordt, uiterlijk drie maanden na de opstartbijeenkomst, ter validatie voorgelegd aan het Ministerie van Verkeer & Waterstaat en aan FOD Mobiliteit en Vervoer, alsmede aan de hierna te noemen deskundigen van de COD. De in overleg gevalideerde vervoersprognose zal als basis dienen voor de opdracht van de COD en van de hierboven beschreven voorafgaande studies uit te voeren door ProRail.

b. Het actualiseren van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)

De "Maatschappelijke Kosten Baten Analyse IJzeren Rijn", zoals eerder vastgelegd in het gelijknamige rapport van de Universiteit Antwerpen en NEA van september 2001, moet worden geactualiseerd en aangevuld. Hierbij wordt rekening gehouden met de nieuwste inzichten m.b.t. de zogenaamde OEI (Overzicht Effecten Infrastructuur) en met de Europese leidraad voor de beoordeling van projecten in de vervoerssector. Als projectalternatief wordt nu uitsluitend het voorkeursalternatief A3 meegenomen. Deze actualisatie en aanvulling levert een globale MKBA van de gehele IJzeren Rijn - spoorverbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied en dat geschiedt onder meer met het oog op de gewenste EU-medefinanciering van de moderniseringswerken (TEN-netwerk). Het resultaat van deze actualisatie en aanvulling kan tevens als bron dienen voor het opstellen van een *second opinion* advies in het kader van deelopdracht 2 door de hierna te noemen COD (punt 2.3).

De verwachte tijdsduur van deze werkzaamheden wordt nader bepaald nadat een volledige en onderbouwde offerte (inclusief tijdplanning) van Infrabel en ProRail gezamenlijk is ontvangen; deze wordt uiterlijk 6 weken na opdrachtverstrekking daartoe verwacht.

Zie verder de afspraak onder punt 5 van dit document.

Tijdens de uitvoering van de studies waarvan sprake onder 2.1 en 2.2 organiseren ProRail en Infrabel tweemaandelijks informatievergaderingen over de vooruitgang van de werkzaamheden ten behoeve van de COD, van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en van FOD Mobiliteit en Vervoer.

2.3. Opdracht COD

De opdracht van de COD omvat :

a. Opstartvergadering

Deze vergadering vindt plaats kort nadat alle partijen de gedetailleerde offertes van de studieopdrachten van ProRail en Infrabel hebben ontvangen, circa 7 weken na de opdrachtverstrekking (tot opmaking van deze offertes) aan ProRail en Infrabel. De vergadering heeft tot doel de COD in detail te informeren over de inhoud en de timing van deze studieopdracht. Tevens zal in deze vergadering de totaalplanning van de werkzaamheden van ProRail, Infrabel en de COD worden opgesteld; deze planning wordt uiterlijk 4 weken na de opstartvergadering door partijen vastgesteld.

Nemen deel aan deze vergadering : de 4 leden van de COD, ProRail, Infrabel, FOD Mobiliteit en Vervoer en het Ministerie van Verkeer & Waterstaat.

- b. Deelopdracht 1 : *second opinion* advies over de ProRail-ontwerpen en -ramingen waarvan sprake onder 2.2

Dit advies wordt in hoofdzaak opgesteld door de twee deskundigen van de COD die aangeduid werden om de ontwerpen en ramingen van ProRail waarvan hierboven sprake, aan een kritisch onderzoek te onderwerpen.

Zij gebruiken hiertoe de hun door ProRail overgemaakte studieresultaten en kunnen alle bijkomende informatie opvragen, bij ProRail, Infrabel of elders.

Zij leveren een gemotiveerd, schriftelijk advies af, hetzij ter bevestiging van de studieresultaten, hetzij met concrete en becijferde voorstellen tot aanpassing van de studieresultaten.

Het ontwerprapport van deze deelopdracht wordt voorgesteld tijdens een vergadering waaraan de 4 leden van de COD, ProRail, Infrabel, het Ministerie van Verkeer & Waterstaat en FOD Mobiliteit en Vervoer deelnemen.

Naar aanleiding hiervan wordt het ontwerprapport gevalideerd en als definitief beschouwd, of wordt de deskundigen gevraagd het document aan te vullen of aan te passen. In dit laatste geval wordt het definitief rapport schriftelijk bezorgd, ten laatste 5 werkdagen na bekendmaking van de opmerkingen.

- c. Deelopdracht 2 : inschatting van de externe baten voor Nederland, conform de arbitrage-uitspraak;

Bedoeld wordt de becijferbare externe baten die de reactivering van de IJzeren Rijn meebrengt voor Nederland. Deze berekening wordt in hoofdzaak verricht door de twee leden van de COD die hiervoor werden aangeduid. Zij gebruiken hiertoe de hun door Infrabel en ProRail overgemaakte studieresultaten (met name de geactualiseerde MKBA, zie punt 2.2. onder b) en kunnen alle bijkomende informatie opvragen, bij ProRail, Infrabel of elders.

Het resultaat van deze deelopdracht is een benaderende schatting in courante Euro's van de/het hierboven vermelde externe baten voor Nederland, per type van externe baat en met vermelding van de gebruikte methodologie en parameters.

Het ontwerprapport van deze deelopdracht wordt voorgesteld en gevalideerd tijdens een vergadering waaraan de 4 leden van de COD, het Ministerie van Verkeer & Waterstaat en FOD Mobiliteit en Vervoer deelnemen.

Naar aanleiding hiervan wordt het ontwerprapport gevalideerd en als definitief beschouwd, of worden de deskundigen gevraagd het document aan te vullen of aan te passen. In dit laatste geval wordt het definitief rapport schriftelijk bezorgd, ten laatste 5 werkdagen na bekendmaking van de opmerkingen.

- d. Deelopdracht 3 : advies kostenverdeling BE/NL

Op basis van de resultaten van deelopdrachten 1 en 2 en van de principes voor de kostenverdeling, inclusief de bijbehorende financiële risico's, zoals beslist door het Arbitrage-tribunaal, werkt de COD een gemotiveerd advies voor de concrete kostenverdeling uit.

Het ontwerprapport van deze deelopdracht wordt gepresenteerd tijdens een vergadering waaraan de 4 leden van de COD, het Ministerie van Verkeer & Waterstaat en FOD Mobiliteit en Vervoer deelnemen.

Naar aanleiding hiervan wordt het ontwerprapport gevalideerd en als definitief beschouwd, of worden de deskundigen gevraagd het document aan te vullen of aan

te passen. In dit laatste geval wordt het definitief rapport schriftelijk bezorgd, ten laatste 5 werkdagen na bekendmaking van de opmerkingen.

e. Tweemaandelijks informatievergaderingen

De COD neemt deel aan de tweemaandelijks informatievergaderingen georganiseerd door ProRail en Infrabel ten behoeve van de opvolging van de studieopdrachten waarvan sprake onder punten 2.1 en 2.2.

3. Samenstelling van de COD

De COD is samengesteld uit twee Belgische en twee Nederlandse deskundigen, waarvan, per land, een deskundige voor het aspect "spoor technische kostenramingen" en een deskundige voor het aspect "externe baten".

De deskundigen zijn onafhankelijk, zij zijn geen overheidsambtenaren in actieve dienst en behoren niet tot het personeel van de Belgische of Nederlandse spoorweginfrastructuurbeheerders of spoorwegondernemingen. Zij mogen deel uitmaken van het academisch personeel.

De namen van de door beide landen aangeduide deskundigen staan vermeld in bijlage 1 aan dit document. Indien, door omstandigheden, een deskundige zijn opdracht niet kan uitvoeren of voortzetten, zal het land dat deze deskundige aanduidde zonder verwijl en autonoom een nieuwe deskundige met de uitvoering of de voortzetting van de opdracht belasten.

4. Rapportering, secretariaat, vergaderruimte

De COD levert volgende documenten af :

- a. definitieve werkplanning, naar aanleiding van de opstartvergadering;
- b. ontwerp- en definitief rapport deelopdracht 1 : *second opinion* advies over de studieopdracht van ProRail en definitieve kostenramingen;
- c. ontwerp- en definitief rapport deelopdracht 2 : raming van de externe baten voor Nederland;
- d. ontwerp- en definitief rapport deelopdracht 3 : advies kostenverdeling tussen Nederland en België.

De ontwerprapporten worden telkens voor de vergaderingen waarvan sprake onder punt 2.3 per mail over gezonden aan het Ministerie van Verkeer & Waterstaat en FOD Mobiliteit en Vervoer, die zorgen voor de nodige verdere verspreiding.

De definitieve rapporten worden afgeleverd in twee originele exemplaren, ondertekend door de betrokken deskundigen, waarvan één exemplaar voor het Ministerie van Verkeer & Waterstaat en één exemplaar voor FOD Mobiliteit en Vervoer. Zij worden tevens per mail toegezonden.

De vergaderingen waarvan sprake onder punt 2.3 a t/m d worden georganiseerd door het Ministerie van Verkeer & Waterstaat of door FOD Mobiliteit en Vervoer; zij stellen hiervoor de nodige vergaderruimte en middelen ter beschikking.

Indien hierom gevraagd, kunnen het Ministerie van Verkeer & Waterstaat of FOD Mobiliteit en Vervoer, ook gratis vergaderruimte ter beschikking stellen voor de onderlinge werkvergaderingen van de leden van de COD.

5. Tijdpad

Het tijdpad voor de uitvoering van de studieopdrachten van Infrabel en ProRail (2.1 en 2.2) en van de deskundigenopdracht (2.3) is als volgt :

- onmiddellijk na overeenstemming over deze opdrachtbeschrijving worden specifieke opdrachten gegeven aan Infrabel en aan ProRail voor het opmaken van de offertes en het afsluiten van de financieringsovereenkomst onderling en de overeenkomst tussen Infrabel en de leden van de COD (zogenaamde opdrachtenverstrekking);
- circa 7 weken na opdrachtenverstrekking : opstartvergadering met alle betrokken partijen (zie 2.3.a);
- de verdere planning van de werkzaamheden zal tijdens de opstartvergadering nader worden bepaald en in de vier weken erna door ProRail en Infrabel gezamenlijk worden vastgelegd in een definitieve planning; deze planning wordt gepresenteerd tijdens een vergadering waaraan de 4 leden van de COD, het Ministerie van Verkeer & Waterstaat en FOD Mobiliteit en Vervoer deelnemen, en na accordering schriftelijk vastgelegd.

Nederland en België zullen zich ervoor inzetten om de totale uitvoeringstermijn voor de verschillende opdrachten waarvan hierboven sprake zo beperkt mogelijk te houden, met het oog op de realisatie van de spoorverbinding in 2015.

6. Financiering

a. voorafgaande studies ProRail en Infrabel

De kosten voor de onder 2.1 en 2.2 vermelde voorafgaande studies zullen geprefinancierd worden door België via de overheidsdotatie aan Infrabel voor spoorweginvesteringen.

Infrabel sluit hiervoor de nodige overeenkomsten af met ProRail en derden, en treedt daardoor op als financier. De oplevering van de studieresultaten gebeurt aan een stuurgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van de FOD Mobiliteit en Vervoer en het Ministerie van Verkeer & Waterstaat (dat inhoudelijke opdrachtgever aan ProRail is).

Van zodra overgegaan wordt tot de uitvoering van de werken ten behoeve van de structurele reactivering, zullen deze studiekosten - net zoals alle eerder gemaakte studiekosten - verdeeld worden tussen België en Nederland volgens de principes overeengekomen voor de verdeling van de investeringskosten.

b. deskundigenopdracht

De totale kostprijs van de deskundigenopdracht wordt gedragen door Nederland en door België, elk voor 50 %.

De kostprijs van de deskundigenopdracht bestaat uit volgende posten : de honoraria van de deskundigen, eventueel door de deskundigen uitbestede opdrachten, hun verplaatsingskosten, de secretariaat- en administratieve kosten en alle andere kosten noodzakelijk om de opdracht uit te voeren, w.o. de eigen kosten van Infrabel die rechtstreeks in verband staan met deze deskundigenopdracht, zoals technische en logistieke ondersteuning, contractopvolging, administratieve kosten.

De deskundigenopdracht wordt geprefinancierd door België via de overheidsdotatie aan Infrabel voor spoorweginvesteringen. Infrabel sluit hiertoe overeenkomsten af met de leden van de COD of met een door hen aangeduid rechtspersoon en treedt op als formele opdrachtgever. Infrabel vordert, op basis van bewijsstukken, 50 % van de gefactureerde bedragen terug van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat; de overige 50% worden geboekt ten laste van de Belgische overheidsdotatie voor spoorweginvesteringen.

7. Contactpersonen

Zie bijlage 1.

8. Documentatie

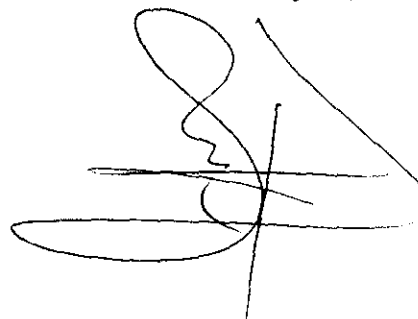
Zie bijlage 3.

De Nederlandse Minister van Verkeer en
Waterstaat,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, sweeping loop at the top, followed by several vertical and diagonal strokes, and a horizontal line at the bottom.

Karla PEIJS

De Belgische Staatssecretaris voor
Overheidsbedrijven,

A handwritten signature in black ink, featuring a large, complex loop at the top, a horizontal line across the middle, and a vertical line extending downwards from the center.

Bruno TUYBENS

Samenstelling van de COD

De deskundigen voor het aspect “spoortechnische kostenramingen” zijn voor België de heer Fred Zwaenepoel (Bureau Lo-Consult) en voor Nederland de heer Roel van den Bosch (AEA Technology).

De deskundigen voor het aspect “externe baten” zijn voor België professor Gust Blauwens (Bureau Paradigma) en voor Nederland de heer Taco van Hoek.

Contactpersonen

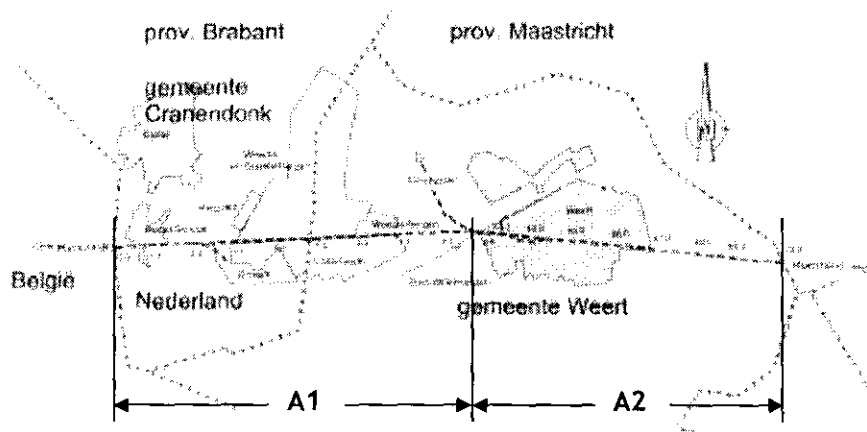
Voor het Ministerie van Verkeer & Waterstaat zijn dit de heren Frank van Heijst en Pieter Dronkert.

Voor FOD Mobiliteit en Vervoer zijn dit de heren Roger De Borger en Joan Peeters.

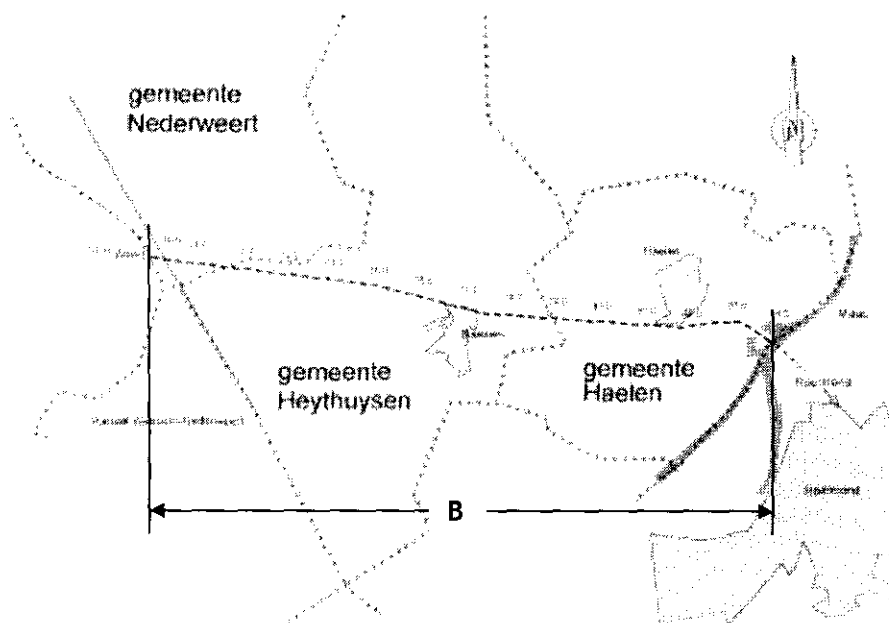
Voor ProRail zijn dit de heren Jan Baartman en Piet van Dijk.

Voor Infrabel zijn dit de heren Adelin Dewaele en Herman De Groof.

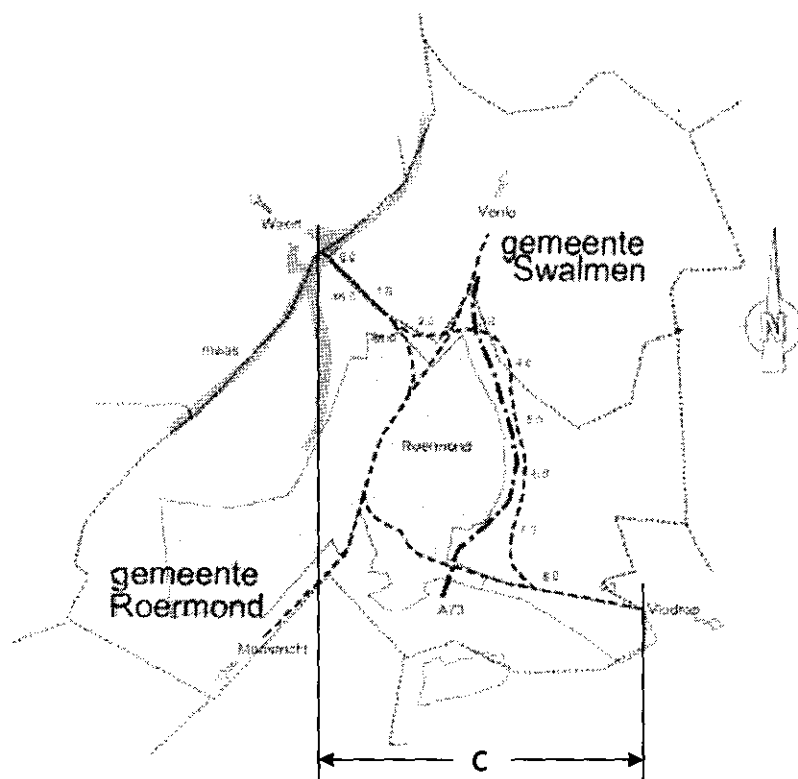
TRACEDEEL A



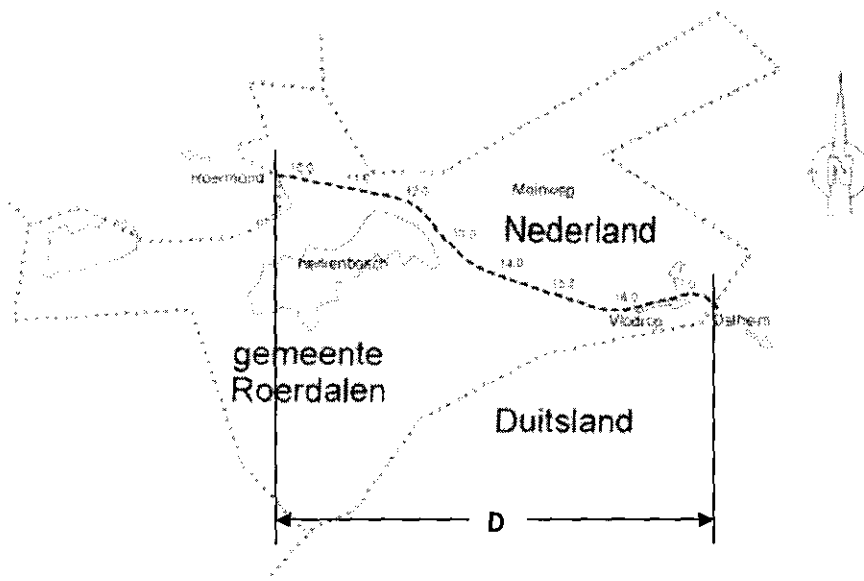
TRACEDEEL B



TRACEDEEL C



TRACEDEEL D



DOCUMENTATIE

- (i) “Studie van de vervoersmogelijkheden op de IJzeren Rijn - Eindrapport”, februari 1997, Tractebel Development/Technum/Prognos, in opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
- (ii) “Comparative cross-border study on the Iron Rhin - Final Report”, 14 mei 2001, Arcadis, in gezamenlijke opdracht van België, Nederland en Duitsland (http://www.projectijzerenrijn.nl/pdf/eindrapport_int_studie.pdf)
- (iii) “Trajectnota/MER IJzeren Rijn”, mei 2001, Transport Consultants and Engineers, in opdracht van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat en Railinfrabeheer bv (http://www.projectijzerenrijn.nl/5_2_overigedocumenten.htm)
- (iv) “Maatschappelijke kosten-baten analyse IJzeren Rijn”, september 2001, UFSIA/NEA, in opdracht van Railinfrabeheer BV
- (v) “Concept ontwerp-tracébesluit IJzeren Rijn, versie 1.4”, juli 2003, Prorail
- (vi) “Award of the Arbitral Tribunal in the arbitration regarding the Iron Rhine Railway”, 24 mei 2005, Permanent Court of Arbitration (<http://www.pca-cpa.org/ENGLISH/RPC/-Belgium/Netherlands>)
- (vii) “Interpretation of the Award of the Arbitral Tribunal”, 20 september 2005, Permanent Court of Arbitration