

Vergaderjaar 2005–2006

27 737

Trajectnota/MER IJzeren Rijn

Nr. 13

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 september 2006

In aansluiting op mijn brief van 26 oktober 2005 (Kamerstuk 2005–2006, 27 737, nr. 12, Tweede Kamer) over de stand van zaken in het dossier IJzeren Rijn informeer ik u in deze brief over de ontwikkelingen sindsdien en de stand van zaken nu.

Eind oktober 2005 schreef ik te verwachten dat van Belgische zijde binnenkort een nieuw initiatief zou worden ontplooid, zodat met de bespreking van de gevolgen van de uitspraak kon worden begonnen; en dat ik daarin de lijn zou volgen die ik in het debat met uw Kamer op 7 juni 2005 heb uiteengezet.

In december 2005 heeft de Belgische federale staatssecretaris van Overheidsbedrijven, de heer Tuybens, een eerste overleg met mij gevoerd over onder andere de IJzeren Rijn. Wij spraken m.b.t. de IJzeren Rijn af gezamenlijk de instelling van een Commissie van Onafhankelijke Deskundigen (COD) – zoals was geadviseerd door het Arbitragetribunaal – voor te bereiden: de wijze van samenstelling, de opdrachtformulering, de benodigde informatie, de bezoldiging en dergelijke. Bij die uitwerking moesten – gezien de onderlinge samenhang – ook de andere werkzaamheden betrokken worden die in het kader van het dossier IJzeren Rijn verricht moeten worden, door of onder regie van de beide spoorinfrabeheerders ProRail en Infrabel.

Op 6 juli 2006 hebben de heer Tuybens en ik de laatste verschillpunten opgelost, en vervolgens onze handtekening gezet onder de hierbij gevoegde «Opdrachtbeschrijving voor de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen m.b.t. de IJzeren Rijn».¹ Ik vat de inhoud van dat document hierna op hoofdlijnen samen:

1. Voorafgaand aan het werk van de COD zullen het ontwerp en de kostenraming van de modernisering van het Nederlandse gedeelte van de IJzeren Rijn moeten worden geactualiseerd; beide dateren van rond 2001 en zijn inmiddels op veel onderdelen niet meer actueel. Deze

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

- werkzaamheden worden uitgevoerd door ProRail, en de Belgische infrabeheerder Infrabel zal daarbij «meekijken». (COD-document punt 2.1).
2. De vervoersaantallen van de IJzeren Rijn die tot nu toe zijn gehanteerd (43 goederentreinen/etmaal in 2020, beide richtingen tezamen) dateren van 1997 en bieden derhalve economisch geen actuele 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. (COD-document punt 2.2.a).
 3. Infrabel en ProRail organiseren gezamenlijk dat er een actuele «Maatschappelijke Kosten Baten Analyse IJzeren Rijn» wordt gemaakt. Deze studie levert een globale MKBA van de gehele IJzeren Rijn-spoorverbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied; dat werk geschiedt onder meer met het oog op de gewenste EU-medefinanciering van de moderniseringswerken (TEN-netwerk). (COD-document punt 2.2.b).
 4. De leden van de COD maken, mede met gebruikmaking van de resultaten van de hierboven genoemde werkzaamheden, een advies voor de feitelijke kostenverdeling tussen België en Nederland; dat doen zij op basis van de principes voor de kostenverdeling, inclusief de bijbehorende financiële risico's, zoals vastgelegd in de arbitrageuitspraak van het Arbitragetribunaal. (COD-document, punt 2.3).
 5. De COD is samengesteld uit twee Belgische en twee Nederlandse onafhankelijke deskundigen. Van Nederlandse zijde zijn de heren drs. T.H. van Hoek (voormalig directeur van het Centraal Planbureau) en ir. R. van den Bosch (voormalig directeur van Railinfrabeheer) bereid gevonden om zitting te nemen in de Commissie.
 6. De tijdplanning van de werkzaamheden van Infrabel, ProRail en de COD moet nog uitgewerkt worden (COD-document punt 5). ProRail heeft aangegeven dat men vooralsnog denkt 12 tot 18 maanden nodig te hebben voor de werkzaamheden onder punt 1 hierboven. De werkzaamheden onder punt 2 en 3 zullen tegelijk met de werkzaamheden onder punt 1 worden uitgevoerd.
 7. Tenslotte is vermeldenswaard dat de werkzaamheden van ProRail en Infrabel volledig worden voorgefinancierd door België (COD-document, punt 6a). Omdat tot nu toe door Nederland al circa € 16 mio is geïnvesteerd in de vele studies en onderzoeken voor de modernisering van de IJzeren Rijn heb ik erop aangedrongen dat ditmaal de voorfinanciering door België zal worden gedaan. De uiteindelijke toedeling van alle studiekosten zal later worden meegenomen in de totale kostenverdeling tussen beide landen. De werkzaamheden van de COD worden, net zoals dat is geschied met de kosten van de arbitrage, gelijkelijk gedeeld tussen België en Nederland.

Tot zover de afspraken op hoofdlijnen; het doet mij deugd dat de beide landen in dit dossier nu (weer) gezamenlijk optrekken in de richting van een gezamenlijk geformuleerd doel, namelijk modernisering en ingebruikneming van het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn-spoorverbinding. Ik wil bij dit bereikte akkoord nog drie opmerkingen maken.

1. Formulering opdracht.

Tijdens het overleg met de heer Tuybens op 6 juli 2006 heb ik aangegeven dat ik op een onderdeel van de COD-opdracht bezwaar had (en heb) tegen de wijze van formuleren. Ik heb uiteindelijk, om de voortgang van het dossier niet te blokkeren, ingestemd met het handhaven van die formulering. Ik heb daarbij toen meteen gezegd dat ik mijn bezwaren in een brief zou vastleggen, en dat ik die brief met mijn interpretatie ook ter kennis zal

brengen van de leden van de COD. Die brief heb ik inmiddels verstuurd, met in hoofdzaak de volgende inhoud:

Volgens de opdrachtbeschrijving zal de COD zich onder andere buigen over de «*externe baten voor Nederland: de becijferbare externe baten die de reactivering van de IJzeren Rijn meebrengt voor Nederland.*» Naar mijn overtuiging kan met deze formulering uitsluitend bedoeld zijn: de *netto* externe baten, zijnde het saldo van de externe baten en lasten voor Nederland. Elke andere interpretatie zou immers tot een onbillijk resultaat leiden.

2. Tracering in Duitsland.

In opdracht van de regering van Nord Rhein Westfalen wordt een onderzoek gedaan naar mogelijke andere traceringen van de IJzeren Rijn in Duitsland, in sommige gevallen gepaard met een ander overschrijdingspunt met Nederlands/Duitse grens. De resultaten van dat onderzoek worden nog dit najaar verwacht. Afhankelijk van de meningsvorming aan Duitse zijde kan deze ontwikkeling eventueel gevolgen hebben voor de invulling van het in deze brief behandelde akkoord.

3. Tijdelijk rijden.

Tijdens het overleg op 6 juli stelde de heer Tuybens ook het zogenaamd «beperkt rijden over het bestaande historisch tracé van de IJzeren Rijn» aan de orde. Geheel in lijn met de Nederlandse opstelling, zoals ik die tijdens het overleg met de Tweede Kamer op 7 juni 2005 heb besproken, met brede steun vanuit uw Kamer, heb ik aangegeven dat daarvan geen sprake kan zijn.

Ik vertrouw erop dat met het bereikte akkoord een constructief vervolg aan het dossier IJzeren Rijn kan worden gegeven. Na ontvangst van het advies van de COD inzake de kostenverdeling zullen de Nederlandse en Belgische bewindspersonen overleg voeren om uiteindelijk tot overeenstemming te komen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs