

Vergaderjaar 2006–2007

27 737

Trajectnota/MER IJzeren Rijn

Nr. 17

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 maart 2007

In deze brief geef ik de stand van zaken van het dossier IJzeren Rijn, naar aanleiding van het verzoek van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat d.d. 16 maart 2007 (kenmerk 07-VW-B-014). Tevens beantwoord ik in deze brief (onder punt 5) de vragen van enkele leden van de Kamer die door u op 20 maart 2007 met het stenografisch verslag van het ordedebat van die dag aan mij zijn doorgeleid (uw kenmerk 207-023).

1. IJzeren Rijn: structurele modernisering

Bij brief van 13 september 2006 (Kamerstuk 2006–2007, 27 737 nr. 13) heeft mijn ambtsvoorganger u geïnformeerd over de stand van zaken op dat moment.

Sindsdien wordt onder regie van België en Nederland gezamenlijk en in harmonie gewerkt aan de afgesproken actualisering van de volgende werkonderdelen:

- a) de vervoersprognoses van met name het doorgaande goederenvervoer over de IJzeren Rijn-spoorverbinding tussen België en Duitsland;
- b) de maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) van de volledige IJzeren Rijn-spoorverbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied;
- c) de spoor- en inpassingsontwerpen voor de modernisering van het Nederlandse gedeelte van de IJzeren Rijn;
- d) de kostenraming van de onder (c) bedoelde werken.

ad (a): De vervoersprognoses worden gemaakt – in opdracht van Infrabel en ProRail – door twee Belgisch/Nederlandse bureaucombinaties. De resultaten zijn nog niet volledig, want er is, als gevolg van de complexiteit van het vraagstuk, enige vertraging opgetreden bij de werkzaamheden van de bureaus. Men verwacht dat de resultaten in de loop van april beschikbaar zullen komen; ik zal u in een volgende stand van zaken brief daarover nader informeren.

ad (b): De MKBA zal worden gemaakt door één van de bureaucombinaties die de vervoersprognoses opstellen, en wel in aansluiting daarop. De werkzaamheden voor de MKBA zijn derhalve nog niet gestart.

ad (c): De actualisering – door ProRail – van de spoor- en inpassingsontwerpen is gestart. Als gevolg van de vertraging bij werkonderdeel (a) treedt in nu ook dit werkonderdeel (c) enige vertraging op; ProRail kan nog niet overzien of deze vertraging nog zal kunnen worden ingehaald.

ad (d): De actualisering – door ProRail – van de kostenraming volgt op onderdeel (c), en is dus nog niet gestart.

De door beide bewindspersonen ingestelde Commissie van Onafhankelijke Deskundigen (COD) begeleidt en adviseert bij bovengenoemde werkzaamheden. Vervolgens zal de COD, op basis van de resultaten van de bovengenoemde werkzaamheden, een advies opstellen voor de beide bewindslieden, met daarin een actueel overzicht van de kosten en baten van het Nederlandse gedeelte van het project, en een voorstel (op basis van de arbitrage-uitspraak) voor de verdeling van de investeringskosten tussen België en Nederland. Volgens de huidige planning zal dat in de eerste helft van 2008 geschieden. Aansluitend volgt overleg tussen de Belgische en Nederlandse bewindspersonen om, mede op basis van het advies van de COD, tot definitieve afspraken te komen over het vervolg van het project.

2. IJzeren Rijn: «tijdelijk rijden»

Zoals bekend wil België graag, voorafgaand aan de modernisering van het historisch tracé, alvast met een beperkt aantal goederentreinen rijden over het historisch tracé. Dit noemt men «beperkt tijdelijk rijden».

Zoals eveneens bekend is Nederland (al vanaf 2001) tégen het beperkt tijdelijk rijden, omdat met name de woonwijken in Roermond-zuid en het natuurgebied De Meinweg daardoor forse overlast zouden krijgen. Eind 2004 heeft de Tweede Kamer unaniem de motie Hessels/Hofstra (Kamerstuk 29 579, nr. 14) aangenomen die dit Nederlandse standpunt ondersteunt: «geen tijdelijk rijden over het historisch tracé vóórdat dit deugdelijk is gemoderniseerd». Ik schaar me volledig achter dit standpunt. Beide landen blijven overigens bij hun standpunt. Bij mijn recente kennismakingsgesprek met mijn Belgische federale collega, staatssecretaris Bruno Tuybens, heeft deze de Belgische wens opnieuw aan de orde gesteld. Ik heb – in lijn met het bovenstaande – geantwoord dat er bij de huidige ligging van het historisch tracé geen sprake kan zijn van tijdelijk rijden door de woonwijken van Roermond en door het Meinweggebied.

3. Eiserner Rhein in Duitsland

In Duitsland is de Bundesregierung bevoegd in spoorzaken. Deze heeft vanouds het standpunt ingenomen dat heropening van de IJzeren Rijn akkoord is, mits via het bestaande tracé in Duitsland, dus via de bestaande grensovergang Dalheim. In 2006 heeft Verkeersminister Wittke van de deelstaatregering van Nord Rhein Westfalen opdracht gegeven om een alternatievenstudie te doen, ter ontlasting van de dorpen en steden langs het bestaande tracé in Duitsland. Blijkens mediaberichten is die studie gereed, maar de studie is nog niet gepubliceerd, en is ons nog niet bekend.

In recente mediaberichten was sprake van een zogenaamd A52-tracé: een nieuwe spoorlijn van Roermond-noord tot Mönchengladbach, gedeeltelijk gebundeld met de Autobahn A52.

In mijn recente gesprek met staatssecretaris Tuybens heb ik gezegd dat zo'n alternatief tracé voor zowel Nederland als voor België het overwegen

waard lijkt, maar dat Nederland, gezien het Scheidingsverdrag, niet in de positie is om daarover als eerste een standpunt in te nemen.

Omdat in Duitsland de Bundesregierung in Berlijn over spoorzaken gaat is als eerste relevant wat mijn Duitse federale collega ervan vindt. Een nieuwe spoorlijn zoals het A52-tracé zal waarschijnlijk een investering van enkele honderden mio Euro vergen. En vervolgens is relevant welke opstelling België kiest.

Voor Nederland geldt dus dat we inhoudelijk niet kunnen reageren op een nog niet bekend rapport, en dat we eerst de ontwikkelingen in Duitsland, én de Belgische reactie daarop met belangstelling volgen. Immers, Nederland is gebonden aan het Scheidingsverdrag en het Belgische recht van doortocht via het historisch tracé. Afwijken van het historisch tracé kan uitsluitend indien België ermee instemt; dit is in de arbitrage-uitspraak nogmaals expliciet vastgelegd.

Overigens: ingeval de Duitse ontwikkelingen ertoe leiden dat Duitsland serieus van plan is om een nieuwe spoorlijn te willen aanleggen, én als België daarmee instemt, dan leidt dat tot een flinke aanpassing van het actualiseringsproces dat onder punt 1 is behandeld.

4. Spoorbaanvak Budel/grens – Weert

Dit spoorbaanvak is recent in de publiciteit gekomen, omdat er enkele goederentreinen over heen reden. Hierbij ontstond de zorg dat sprake was van sluipende opening van de IJzeren Rijn. Ik begrijp deze zorg, maar die is naar mijn overtuiging niet terecht.

Het spoorbaanvak Budel–Weert is onderdeel van het openbaar beschikbare spoorwegnet en werd tot 2004 regelmatig doch beperkt gebruikt door goederentreinen. In 2005 heeft een spoorvervoerder «treinpaden» aangevraagd via dit spoorbaanvak. Die vervoerder rijdt goederentreinen door Nederland naar Antwerpen, momenteel via Weert–Eindhoven–Brabantroute–Roosendaal; de route via Weert–Budel/grens–Antwerpen is veel korter. Afgelopen maanden is het groot onderhoud aan dit spoorbaanvak uitgevoerd dat na enkele jaren niet-gebruik nodig was.

De gemeenten in de regio en de Limburgse Milieufederatie hebben zich met alle mogelijke procedurele middelen verzet tegen gebruik van de spoorlijn, omdat men het ziet als een sluipende ingebruikneming van de IJzeren Rijn.

De Rechtbank van Maastricht heeft in haar uitspraak van 24 januari 2007 (LJN: AZ8172, Voorzieningenrechter, AWB 07/62 Wet VV) evenwel aangegeven dat er geen sprake is van reactivering van de IJzeren Rijn, maar dat er sprake is van beheer en onderhoud van een deel van het hoofdspoor-net. Op basis van haar publieke taak is ProRail verplicht deze reguliere onderhoudstaak uit te voeren.

Dit standpunt van de rechtbank herbevestigt het standpunt van mijn ambtvoorganger, zoals zij in december 2006 in een brief aan de Tweede Kamer heeft toegelicht (Kamerstuk 2006–2007, 27 737, nr. 15). Ik deel dit standpunt volledig.

Vanaf medio maart jl. was het baanvak weer beschikbaar voor treinverkeer en zoals bekend hebben er inmiddels al weer doorgaande goederentreinen over dat baanvak gereden. Daarmee is voor het betreffende baanvak de situatie van 2004 hersteld, maar dit betekent naar mijn stellige overtuiging geen sluipende opening van de IJzeren Rijn. Zie ook de beantwoording onder paragraaf 2.

5. Vragen vanuit de Kamer dd. 20 maart 2007

De heer Hessels heeft in het ordedebat in uw Kamer op 20 maart jl. mede namens de Kamerleden Roefs en De Krom verzocht om een brief waarin ik duidelijk maak op welke wijze ik de motie Hessels/Hofstra (Kamerstuk

29 579, nr. 14), die december 2004 unaniem door de Kamer is aangenomen, zal uitvoeren. Tevens vroeg hij om in die brief te vermelden welke stappen ik zal zetten om te bevorderen dat de IJzeren Rijn alsnog wordt gereactiveerd, maar niet via een sluipweg en niet voordat alle maatregelen op het terrein van de veiligheid, het milieu en de leefbaarheid zijn genomen.

Ik heb mijn antwoorden op bovenstaande vragen verwerkt in de eerdere delen van deze brief en ik verwijs u korthedshalve daarnaar.

In aanvulling daarop wil ik benadrukken dat het rijden met goederentreinen over het spoorbaanvak Budel/grens – Weert geen «sluipweg» is, maar vervoer dat geheel volgens de in Nederland geldende wettelijke eisen plaatsvindt, ook op het terrein van de veiligheid, het milieu en de leefbaarheid.

Tijdens hetzelfde debat stelde de heer Duyvendak de aanvullende vraag: *«Oud-minister Peijs heeft gezegd dat de Belgen tot sint juttemis konden wachten. Graag verneem ik van minister Eurlings wanneer dat is».*

Ik hecht eraan om de bedoelde uitspraak van mijn ambtsvoorganger in zijn context te plaatsen, en citeer daarom letterlijk uit de Handelingen van uw Kamer van 7 juni 2005 (TK 87, blz. 87–5217). Minister Peijs reageerde in een debat over de IJzeren Rijn op de suggestie van het Kamerlid Koopmans, die voorstelde om de Belgen tot sint juttemis te laten wachten, als volgt:

«Wat het sint-juttemisplan betreft ben ik blij dat de heer Koopmans er niet een plan van heeft gemaakt van de Heilige Antonius van de verloren zaken, want dat zou veel erger zijn geweest. Ik heb geprobeerd om uw sint-juttemisplan in te vullen: eerst wachten wij af, dan komt er een begrotingswet en dan gaan wij bezien hoeveel het alles bij elkaar moet kosten. Ik kan er geen jaartal bij noemen, omdat ik niet weet wanneer de eerste stap wordt gezet. Dat is aan de Belgen, en u begrijpt dat wij er geen behoefte aan hebben om hen op te jagen. Als dat het sint-juttemisplan mag zijn, ben ik daar helemaal voor».

Mijn ambtsvoorganger gaf daarmee aan dat zij in dit dossier weliswaar loyaal de arbitrage-uitspraak ging uitvoeren, maar dat het voortouw bij de Belgen ligt, en dat de Belgen dus ook het tempo van het project bepalen. Ik wil op dezelfde wijze omgaan met dit dossier.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings