

Vergaderjaar 2008–2009

27 737

Trajectnota/MER IJzeren Rijn

Nr. 34

## VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 9 maart 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 11 februari 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 november 2008, over het tracé van de IJzeren Rijn in Duitsland (27 737, nr. 31);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 december 2008, over het tunnelplan voor de IJzeren Rijn in Weert en omstreken (27 737, nr. 32);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 6 februari 2009, met antwoorden op vragen over de IJzeren Rijn (27 737, nr. 33).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

**Voorzitter: Jager**

**Griffier: Sneep**

### Vragen en opmerkingen uit de commissie

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppéus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en De Krom (VVD).

De heer **Hessels** (CDA): Voorzitter. Het is bijna een jaar geleden dat wij over de IJzeren Rijn spraken, al was het toen met een totaal andere grondtoon. Hadden wij het afgelopen jaar het idee dat wij eindelijk meters konden maken door de zogenaamde A52-variant verder uit te werken, nu zijn wij weer terug bij af.

België heeft de unieke kans om de IJzeren Rijn op korte termijn te openen aan zich voorbij laten gaan. Dat is jammer voor Vlaanderen. De minister heeft alles uit de kast gehaald om aan de Belgische wens tot reactivering te voldoen. Hij heeft fors de beurs willen trekken en hij heeft alle alternatieven gedegen onderzocht. Als dan degenen met het grootste belang verstopperij gaan spelen op het moment dat er geld op tafel moet komen, houdt het voor de CDA-fractie op. Hoe zit het precies met de kostenverdeling? In de antwoorden op de vragen staat daarover niet voldoende. Heeft het arbitragehof niet uitgesproken dat België alle kosten moet dragen die voortkomen uit toepassing van de vigerende Nederlandse wetten regelgeving over de reactivering van de IJzeren Rijn? De minister schrijft in de algemene toelichting op de antwoorden op de feite-

lijke vragen dat maatregelen omtrent milieu, veiligheid en leefbaarheid daarbij horen. Over die maatregelen spreken wij feitelijk. Wie heeft er nu uiteindelijk belang bij een dubbelspoorse aanleg? België toch in eerste instantie? Waarom moet Nederland dan extra betalen? België wil reactivering van de IJzeren Rijn. Laat België dat dan ook maar betalen. In de tussentijd hebben de gemeenten Weert, Cranendonck en Leudal hun huiswerk indringend gemaakt en ons van de nodige plannen voorzien. De minister heeft ons vervolgens een analyse van ProRail van deze plannen gestuurd. Hoe nu verder? De minister voorziet de analyse van ProRail immers niet van zijn eigen mening. Wat moet er volgens de minister gebeuren in Weert, Budel, Baaksem, Buggenum en andere plaatsen langs het tracé? Welke maatregelen zijn noodzakelijk op basis van de huidige wetgeving? De minister schrijft in zijn brief van 25 november dat de IJzeren Rijn op dezelfde wijze dient te worden ingericht en ingepast als andere recent aangelegde Nederlandse spoorlijnen. Wij weten allemaal dat bij de aanleg van de Betuwelijn elke koe een eigen tunnel heeft gekregen. Is dat de standaard die de minister ook hier gaat toepassen? Bij wie komt dan de rekening te liggen? De CDA-fractie is teleurgesteld over de houding van België in het IJzeren Rijndossier. Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat de Belgen eigenlijk niet eens zo snel aan het bouwen willen slaan. Wat de CDA-fractie betreft moet de minister gaan voor hom of kuit. Als de Belgen een snelle aanleg van de IJzeren Rijn willen, trekken zij snel de beurs, geheel in overeenstemming met de uitspraak van de arbitragerechter. Anders mag ons wat betreft dit dossier verhuizen naar een heel diepe la op het ministerie.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Er is overleg geweest tussen de ministers van Nederland, België en Duitsland. Er is een besluit genomen over de IJzeren Rijn. Dat is in onze ogen geen eindbesluit. De minister noemt het een kippenlijntje met 72 treinen en een tunnel onder De Meinweg in 2018. Als onmiddellijk na zo'n besluit iedereen er weer vraagtekens bij zet, is het geen goed besluit. Limburg start een onderzoek. Wij weten dat de 72 treinen ook over de Montzenlijn kunnen rijden, een veel schoner alternatief. Voor de baas van de haven in Antwerpen is 2018 veel te laat. Berlijn en Noordrijn-Westfalen schijnen volgens de wandelgangen nader tot elkaar te zijn gekomen. Balkenende heeft in Davos gesproken met Kris Peeters, de minister-president van de Vlaamse regering, en er is een nieuwe regering in België. De PvdA-fractie hoort dan ook graag van de minister de huidige stand van zaken en of hij ons gevoel deelt dat dit geen goed besluit is. Zijn er nog nieuwe ontwikkelingen te verwachten? Hebben wij nog een positie? Verandert er iets met de nieuwe Belgische regering en speelt misschien de economische crisis nog een rol? Wat is de uitkomst van het gesprek van Balkenende? Valt er nog iets te verwachten van bilateraaltjes? Tot nu toe is het steeds met zijn drieën geprobeerd. Je weet niet wat je met slim opereren nog kan bereiken. Kunnen wij nog afkomen van dit waardeloze besluit? Ik neem het de minister niet kwalijk. Die kon in feite niet anders. Hierbij moet voor iedereen gelden: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Als het dit dan toch moet worden, heeft de PvdA-fractie meerdere vragen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vind het schitterend dat zowel CDA als PvdA het besluit volstrekt afwijst. Het is echter wel de minister die zegt dat wij het zo moeten doen. Mevrouw Roefs neemt de minister niets kwalijk. Wie heeft er dan namens Nederland onderhandeld met België en Duitsland? Wie is verantwoordelijk voor dit dossier? Wie legt ons deze ellende voor? Dat zijn toch niet de ambtenaren? Er is er maar één verantwoordelijk en dat is de minister.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij kennen het dossier heel goed. Wij weten dat Nederland een bepaalde verplichting heeft. Dat is niet anders. Wij kunnen dan ach en wee roepen en het niet doen. Dan moeten wij voor de rechter verschijnen. Ik denk dat stille diplomatie van alle partijen richting België en Duitsland het belangrijkste is. Er wordt voor zover ik weet immers door de partijen bewogen.

De heer **Aptroot** (VVD): Er ligt een totaalpakket voor een lijn met een tunneltje bij Zevenaar, door een natuurgebied, om Roermond heen en dwars door Weert, met alle ellende van dien. De minister zegt dat wij het zo maar moeten doen. Wie is daarvoor verantwoordelijk? Wie kunnen wij daarop aanspreken?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat is niet wat de minister zegt. Er moet nog een OTB worden gemaakt. Ik zal ook nog iets over Weert zeggen. Laat ik duidelijk zijn: er is een historisch bepaald recht van overpad waar wij niet onderuit kunnen. Ik hoop dat zij uiteindelijk eieren voor hun geld kiezen. Ik doel dan op Duitsland en België. Ik denk dat de huidige situatie van crisis nog wel eens wat kan betekenen. Ik begrijp dat Berlijn Noordrijn-Westfalen tegemoetkomt. Als er een impuls moet komen voor de economie van Noordrijn-Westfalen, maakt het logistiek centrum net over de grens bij Roermond misschien een goede kans. Er liggen volgens mij mogelijkheden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind de vragen van de heer Aptroot heel goed. Dat zeg ik niet vaak. Wij moeten niet in de situatie verzanden dat juridische procedures zodanig geïnterpreteerd worden dat Nederland niets meer kan. Ik vraag mevrouw Roefs dan ook het volgende. Ik begrijp van de arbitrage-uitspraak dat het Hof zegt «De modernisering van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied moet geschieden conform de Nederlandse wet- en regelgeving. Dat mag er niet toe leiden dat het Belgisch recht van doortocht onredelijk wordt belemmerd.» Het Hof zegt ook geen uitspraak te hoeven doen over het recht van doortocht. Dat is in de opdracht door beide ministers bevestigd. Dit geeft toch de nodige ruimte voor interpretatie, mevrouw Roefs? Is zij dat met mij eens? Wij hebben bijvoorbeeld te maken met Natura 2000-gebieden waar de treinen doorheen moeten. Mevrouw Roefs moet de moed niet opgeven. Zij moet de minister vragen om de kont tegen de krib te gooien, het niet te accepteren en hiertegen tot het einde in verzet te gaan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat is precies wat ik aan de minister vraag. Ik leg mij er niet zomaar bij neer. Wij moeten wel kijken waar wij vandaan komen. Als de Belgen blijven vasthouden aan hun recht, kunnen wij niet anders. Ik heb eerlijk gezegd stille hoop dat de Belgen uiteindelijk toch kiezen voor de Montzenlijn en de investering maar achterwege te laten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik concludeer dat mevrouw Roefs het helemaal met mij eens is. Ik zag de minister ook al bewegen. Die is helemaal klaar om in verzet te gaan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik verwacht dat alle partijen zeggen dat het een waardeloos besluit is en dat wij alles op alles moeten zetten om te zorgen dat wij ervan af kunnen.

ProRail heeft het tunnelplan voor Weert beoordeeld. Blijkbaar was dat onvoldoende. Ook ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat niet echt aan de opdracht is voldaan. Er moet natuurlijk gekeken worden naar de gehele spoorzone. Het verdwijnen van het rangeerterrein, de forse groei van het goederenvervoer inclusief de groei van de gevaarlijke stoffen en de eigendomsverhoudingen in het spoorzonegebied moeten meegenomen worden. Dan kan bekeken worden wat er in Weert moet gebeuren,

rekening houdend met de leefbaarheidsaspecten en de ruimtelijke ontwikkelingsmaatregelen. Graag dus het huiswerk opnieuw maken. De minister schrijft dat het in de huidige fase nog te vroeg is om in te gaan op de bescherming van de natuur in de Weerter- en Budelerbergen. Ik concludeer dat de minister die bescherming ter hand zal nemen. Uit de brief van ProRail concludeer ik dat de voorstellen die in het tunnelplan voor Cranendonck en Leudal zijn opgenomen, een grote kans van slagen hebben.

Moet de MER nu niet opnieuw geactualiseerd worden? Een MER die rekening houdt met 72 treinen in plaats van 43, die meerdere varianten meeneemt rond Weert, een MER die rekening houdt met autonome knelpunten, bijvoorbeeld de Maasbrug in Buggenum. In antwoord op de vragen stelt de minister dat in februari 2009 de MKBA klaar is en dat daarna het advies van de commissie van onafhankelijke deskundigen klaar is. Ligt alles nog op schema? Wij hadden eigenlijk al van alles verwacht in november. Hoe worden wij vervolgens geïnformeerd? Ik neem aan dat er nog een uitwisseling komt over de stand van zaken voor het OTB naar de Kamer komt en voordat de gesprekken met België en misschien ook die met Duitsland zijn afgerond.

Is het mogelijk dat er geen onomkeerbare besluiten worden genomen? Ik hecht daar zeer aan. Stel dat sommige partijen tot inkeer komen.

De heer **Lempens** (SP): Voorzitter. Veel mensen liggen wakker van het spoorvervoer, niet alleen in Nederland en België, maar ook in Duitsland. Ik heb de plaatsen langs het historisch tracé en de alternatieve route bekeken. Ik was ook in Krefeld. Daarom draag ik ook een «Krefelder Kravatte». Men keek daar behoorlijk op dat een Nederlands politicus zich wilde verdiepen in de Duitse problemen. Vandaar dit cadeautje. Moet ik dit nog opgeven eigenlijk?

De heer **Aptroot** (VVD): Een kapitalistisch dasje, zo te zien.

De heer **Lempens** (SP): Krefeld kent veel overlast van het goederenvervoer. De stad heeft te maken met krimp. De binnenstad kent veel leegstand en er is geen perspectief op ontwikkeling. Ik moest denken aan een scenario dat zich hopelijk niet in Weert zal ontwikkelen. Ik vraag de minister te voorkomen dat Weert een tweede Krefeld wordt.

Wij zijn niet tegen spoorvervoer of vervoer via water. Integendeel, wij pleiten ervoor zo veel mogelijk via spoor en water te vervoeren, om redenen van milieu en congestie. Dan moet het wel goed ingepast zijn. Het is goed vast te stellen wie verantwoordelijk is, voordat wij wakker gaan liggen van de IJzeren Rijn. Verantwoordelijk is de Nederlandse regering, die besloot tot aanleg van de Betuwelijn, van Rotterdam naar het achterland. België wil nu ook zo'n verbinding en de pest is dat het spoor er al ligt. De Belgische Betuwelijn is de IJzeren Rijn. In plaats van een mooi fietspad te maken door De Meinweg is het spoor daar nooit opgeruimd. Waarom eigenlijk niet, zo vraag ik de minister.

Toenmalig minister-president Kok heeft de Belgische rechten in 1998 opnieuw erkend, zeg ik tegen de PvdA, in ruil voor de hogesnelheidslijn. Dat hebben wij kunnen lezen in de verslagen van het Vlaamse parlement. Ik vraag mij af wanneer aan Belgische zijde de realiteit in zicht komt bij dit dossier. Het tracé tot Weert is een enkelspoors en niet-geëlektrificeerd lijntje. De Duitsers kunnen aan hun kant een dubbelspoors lijn, mooi geëlektrificeerd, aanleggen. Het kan toch niet dat straks ouwe, vieze, stinkende, lange en grote Belgische diesels over het nieuwe dubbele, geëlektrificeerde en mooi ingepast Duitse spoor rijden en na Weert het kippenlijntje gebruiken? Nut en noodzaak ontbreken. De minister geeft daarop in het geheel geen antwoord. Die herhaalt steeds dat België recht van overpad heeft. Dat is geen reden om een Belgisch intern probleem tussen de Vlamingen en de Walen op te lossen. Dat gaat ten koste van het welzijn

van de Nederlandse bevolking. Ik wil ook weten hoe het zit met de Montzenlijn. Er wordt gezegd dat er een probleem is. Daar is mij echter niets van bekend.

Ik hoop dat Vlaanderen gaat inzien dat je met dit lijntje door natuurgebieden, stedelijk gebied en dorpen niet serieus bezig bent met duurzaam vervoer. Ik vind dat er een nieuwe poging moet worden gedaan om dat tot de Belgen door te laten dringen. Ik hoor dat ook al in de betogen van de andere woordvoerders.

Als het er dan toch van moet komen, bijvoorbeeld via het recht van overpad, moeten er realistische tracés komen. De SP vindt, zeker als je Europees denkt en de economische voordelen serieus in ogenschouw neemt, dat de variant via Venlo serieus overwogen moet worden. Daarvoor bestaat veel meer draagvlak. Het schijnt dat de Antwerpse haven dat ook vindt, maar dat de Vlaamse regering het daarmee niet eens is. Graag hoor ik van de minister wat hij daarvan weet.

Een en ander gaat ook nog eens veel kosten. Het is een soort Belgische Betuwelijn. Daarom komen de deskundigen er ook niet uit. Het lijkt een volgend fiasco te worden. Wat is waar van de bewering dat alles veel duurder wordt dan de beoogde 550 mln.? Waarom wordt het ProRailplan waarmee het wordt vergeleken, voor de Kamer achtergehouden? Dat plan zou volgens de minister realistischer zijn dan de tunnelvisie van Weert. Wij kunnen echter geen vergelijking maken.

De heer **Hessels** (CDA): Is het tracé via Venlo noodzakelijk omdat een ander tracé niet kan als gevolg van de Nederlandse wetgeving of kiest de heer Lempens hiervoor omdat het beter uitkomt voor Nederland?

De heer **Lempens** (SP): Beide.

De heer **Hessels** (CDA): Als het laatste gevoel overheerst, betekent het dat alle meerkosten van het tracé volgens de uitspraak van het arbitragehof door Nederland betaald moeten worden. Dan is mijn vraag, uitgaande van 6 mld. meerkosten, hoe de SP dit gat vult. Waar komt dat geld vandaan?

De heer **Lempens** (SP): In het onderzoek van destijds komt nauwelijks naar voren wat wij eraan kunnen verdienen. Ik heb zo-even ook duidelijk verteld dat de minister terug moet naar de onderhandelingstafel om realistische en duurzame alternatieven te bekijken. Duurzaam betekent ook: over een langere periode bezien. Dan vraag ik mij af wat de meerkosten zijn. Natuurlijk blijft de verdeling staan, als wij daar met de Belgen uitkomen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Er wordt door de voorgaande sprekers vrij gemakkelijk gezegd dat wij nog maar eens moeten onderhandelen en dat het maar tot de Belgen moet doordringen dat het allemaal anders moet. Ik heb straks ook een bijdrage in ongeveer die geest. Moeten wij echter niet zo eerlijk zijn om te constateren dat daar massieve pogingen aan gewaagd zijn, uiteindelijk ontaard in een uitspraak van een internationaal hof?

De heer **Lempens** (SP): Er is een nieuwe situatie in België ontstaan. Vlaanderen heeft een nieuwe regering en een nieuwe minister. Met de huidige economische crisis wordt 60% van de containers niet meer door de Antwerpse haven bediend. Er moet op zijn Belgisch worden onderhandeld, zonder alle verdragen en alles wat in het verleden is gebeurd. Wij moeten nadenken over de toekomst en de voordelen voor alle landen. Ook moet Europees gedacht worden. Dan komen wij wel ergens anders uit dan op dit historische tracé. Wij zijn immers inmiddels in 2009 aangeland.

Ik vraag de minister, als hij niet voor de optimale oplossing van een tunnel bij Weert kiest, met alle voordelen van een duurzame en structurele oplossing, hoe hij denkt te voldoen aan alle normen. Waarschijnlijk komt de minister dan met het ProRailplan. Dat heeft de Kamer echter niet. Wij willen dat dus graag zien.

De minister wil niet ingaan op aspecten die van belang zijn voor de regio. Wij spreken niet alleen over een tunnel, maar ook over verkeerskundige aspecten bij spoorwegovergangen, de natuurgebieden bij Weert en Budel, de economische schade bij de Weeterbergen, het vakantiepark et cetera. De minister schrijft in zijn antwoorden dat het te vroeg is en dus prematuur. Dat is een open en eerlijke visie. Ik heb die al vaker gehoord in andere parlementaire organen. Straks neemt de minister echter een besluit en zegt dan vervolgens tegen de Kamer dat die te laat is. Ik vind dat de Kamer nu moet opletten. Kan de minister een toezegging doen voor betere informatievoorziening aan de Kamer? Of moet daarvoor een Kameruitspraak worden voorgelegd? Zegt de minister toe in zijn overleg met de Belgen en de Duitsers geen besluiten te nemen totdat er geen geactualiseerde MER is en sowieso totdat het advies van de onafhankelijke deskundigen met de Kamer is besproken? Voordat er een besluit komt en er een nieuw memorandum wordt getekend, moet daarover eerst met de Kamer worden overlegd.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De VVD is verbaasd, nee, verbijsterd over de gang van zaken. Na de onderhandelingen met België en Duitsland staat de minister hier met volstrekt lege handen. Er is niets bereikt voor ons land. Er komt een flutlijn, deels enkelspoors en niet-geëlektrificeerd, met dieseltreinen en dus uit de tijd. Het kost veel geld. Het woon- en leefmilieu van in het bijzonder de inwoners van Weert verslechtert ernstig en wordt onaanvaardbaar aangetast. De minister schrijft in de stukken dat de gemeenten maar moeten werken aan meer kansrijke plannen. Sorry? De gemeenten? Volgens ons is de minister verantwoordelijk en moet hij met verantwoorde plannen komen.

De VVD wijst het voorliggende pakket af. Er moet nog veel worden onderzocht en verder uitonderhandeld, schrijft de minister. Maar een spoorlijn die echt iets kan betekenen voor toekomstig goederenvervoer, en een goede oplossing is voor Limburg en met name Weert, noemt hij nu al onmogelijk, onhaalbaar en te duur. De minister moet wat ons betreft opnieuw aan de slag en kan nu niet weer terugkomen met zo'n slecht resultaat.

Wat verwachten wij? In de eerste plaats verwachten wij dat betere alternatieven serieus worden onderzocht. Aansluiting van de lijn meer naar het noorden lijkt ons volstrekt logisch. De vervoerswaarde zou aanmerkelijk verbeteren. Waarom wordt daarover niet serieus onderhandeld met België en Duitsland? Zijn alle drie de regeringen zo kortzichtig?

In de tweede plaats verwachten wij keiharde onderhandelingen met België. De arbitrage-uitspraak is duidelijk: «Belgiums right of transit may well necessitate measures by the Netherlands to protect the environment to which Belgium may have to contribute as an integral element of its request. The Belgian obligation to fund the environmental element of the overall cost of the reactivation is integral to its exercise of its right of transit.» De inpassing in Nederland moet dus geheel of voor het overgrote deel betaald worden door België. Dat staat in de stukken. Nederland staat dus sterk. Nederland staat niet zwak, Nederland staat enorm sterk. Of er komt een goed ingepaste spoorlijn, rekening houdend met de omgeving, of het gaat gewoon niet door. Dat recht hebben wij. De angst van de minister voor nieuwe onderhandelingen en het softe gedrag van: ach, de Belgen willen niet, is volstrekt ongepast.

In de derde plaats willen wij een goede oplossing voor Weert en willen wij dus serieus kijken naar het tunnelplan. Het is op zich mooi dat konijnen en boomfluiters worden ontzien. Dat gebeurt bij de dure tunnel onder natio-

naal park De Meinweg. Prima, heel mooi, geweldig. Ik word helemaal warm van Natura 2000! Ik zou er ook warm van worden als de mensen in Weert net zo goed behandeld worden als de dieren in de provincie. Nu krijgen de mensen in Weert, op een talud van 4,50 meter hoog, elke dag een aantal goederentreinen door de stad, oplopend tot meer dan 100, met fors kabaal en met regelmatig gevaarlijke stoffen. Dat kan toch niet waar zijn? De minister spreekt van een bespreekbare omkasting alsof dat een geweldige oplossing is. Dan krijg je echter een acht tot tien meter hoge muur, een soort Berlijnse Muur, door de stad. Onze conclusie is dat de dieren in De Meinweg bij deze minister beter af zijn dan de inwoners van Weert. Wij vinden dat onaanvaardbaar. Compliment overigens dat er voor Zevenaar en Roermond oplossingen zijn gevonden, maar wij vinden dat die er ook voor Weert moeten komen. Wij vinden het tunnelplan van de gemeenten Weert, Cranendonck en Leudal een heel logische oplossing. Ik ben eergisteren nog maar eens over het talud gewandeld en ik heb een deel van het spoorlijntje gelopen. Ik constateer, net zoals iedereen dat zou doen die daar loopt, dat wat nu voorligt geen goede oplossing is. Die betekent meer dan honderd goederentreinen die door de stad denderen, met dieseltjes ervoor en dergelijke. De VVD vindt het heel erg dat de tunnelvariant door ProRail weggerekend wordt op een manier die niet fatsoenlijk meer is. 10% onvoorzien, 35% onvoorzien erbovenop en dan nog eens 50% tot 100% extra risico. Zo wordt zelfs een schroef in de muur onbetaalbaar, laat staan een tunnelplan! Wij vinden dat er serieus onderzoek moet komen, op rekening van de Belgische regering. In de vierde plaats is er het alternatief voor de tunnel in Weert, niet erdoorheen maar eromheen, zoals bij Roermond. In het verdrag van 1873 staat dat de lijn zich naar Weert richt en ten zuiden van zowel die plaats als van Halen loopt. Dit tracé loopt niet ten zuiden van Weert, maar er dwars doorheen. Het is door de tijd ingehaald. Met de contracten en de arbitrage in de hand heeft de minister een sterke uitgangspositie. De minister moet zijn werk overdoen. De VVD is voor duurzame investeringen in infrastructuur, wegen en spoor. Duurzaam betekent een vervoerswaarde die de komende 40, 50 jaar houdbaar is en een goede inpassing voor woon- en leefomgeving, natuur en milieu. Deze plannen voldoen daar nul komma nul aan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De toon van de heer Aptroot is wat anders dan die van de vorige sprekers, maar qua inhoud is er geen verschil. Waar denkt hij zelf dat het verschil zit?

De heer **Aptroot** (VVD): Het verschil is dat de PvdA in de coalitie zit en niet kritisch durft te zijn over een minister die geen barst heeft bereikt voor de inwoners van de provincie waar mevrouw Roefs nota bene woont. De VVD is enorm groot voorstander van investeren in infrastructuur. Wij hebben in onze tegenbegroting 500 mln. meer uitgetrokken dan welke partij dan ook voor het aanleggen van goede wegen en goed spoor. Wij hebben kortom recht van spreken. Wij komen op voor de inwoners, minstens zo hard als voor de boomfluiters en de konijnen. Dat ontbreekt bij de coalitie.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer Aptroot zegt niets nieuws. Dit is door de andere sprekers ook al aangekaart. Die zeggen ook dat de minister moet bekijken wat nog mogelijk is. Zo is het immers een waardeloos besluit.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik concludeer dat als ik een VAO aanvraag, op basis van de conclusie dat de minister waardeloos werk heeft geleverd en dat hij zijn werk moet overdoen en dat hij anders niet meer terug naar de Kamer hoeft te komen, dit gesteund wordt door de drie coalitiepartijen. Dat haal ik uit de woorden van mevrouw Roefs.

De heer **Hessels** (CDA): De heer Aptroot heeft veel en grote woorden nodig om zijn eigen onvermogen te verbloemen. Hij zegt namens de VVD-fractie dat die heel hard wil werken om nog meer treinen over de IJzeren Rijn te laten rijden en die ook groter aan te willen leggen. Dan komt er een tunnel in Weert, waarvan ook de minister niet heeft uitgesloten dat die er moet komen. De minister zegt dat naar de inpassing in Weert gekeken moet worden. Dat zeggen alle andere sprekers ook. Onder de streep blijft er een grotere reactivering van de IJzeren Rijn over, met meer nadeel voor de mensen in de regio. Die zullen helemaal niet blij zijn met de heer Aptroot. Die willen zo min mogelijk treinen en willen dus niet het voorstel van de VVD-fractie.

De heer **Aptroot** (VVD): Uit de stukken valt te halen dat, waar oorspronkelijk gesproken werd van 40 tot 50 treinen, nu al wordt gesproken van 70 treinen. Wie de stukken goed leest, ziet dat het aantal zal stijgen tot minstens 110 treinen. Het gaat dan om goederentreinen. Dan moet er of een goede oplossing komen of wij doen het niet. Volgens de informatie van de minister zal het gebruik van de lijn veel groter zijn dan tot nu toe door de minister is gecommuniceerd.

De heer **Hessels** (CDA): Het is goed als de heer Aptroot de stukken nog eens bestudeert. Hij vergelijkt immers appels met peren. Hij gooit de treinen die via de Brabantroute rijden, die vanaf Eindhoven komen en die op andere mogelijke tracés van de IJzeren Rijn zouden rijden, op één hoop. In de nieuwe propositie die voorligt, gaat het om een dikke 70 treinen en niet meer. Meer kan simpelweg niet in de voorstellen zoals die er liggen. In de voorstellen van de VVD-fractie worden het er veel meer, met veel meer overlast voor Midden-Limburg. Dank aan de heer Aptroot voor dit waardeloze voorstel!

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben in ieder geval blij dat het CDA het voorstel voor een tunnel de enige goede oplossing vindt. De heer Hessels kan zeggen dat het allemaal waardeloos is. Hij rekent echter niet mee wat er aan groei van het goederenvervoer komt. Dat neem ik ook de minister en ProRail kwalijk. Die rekenen weg en redeneren weg wat er gaat gebeuren. Op termijn, in 2030, gaat het op zijn minst om 110 goederentreinen. Het gaat ons om wat er door Weert en Limburg rijdt. Wie optelt wat er over de geplande lijn rijdt, komt uit op 110 goederentreinen. De heer Hessels kan dat niet wegredeneren. Die stopt steeds zijn hoofd in het zand in plaats van een tunnel in het talud!

De heer **Lempens** (SP): De indruk kan ontstaan dat alle drie de vorige sprekers in de coalitie zitten. Dat is echter niet het geval! De heer Aptroot heeft het over konijnen, De Meinweg en de mensen in Weert. Er is ook nog een ander natuurgebied dat iedereen vergeet, de Weerter- en Budelerbergen. Dat wordt door dezelfde wetten beschermd als De Meinweg. Ik heb toeristen gesproken bij het vakantiepark daar. De heer Aptroot is ook in de buurt geweest. Hij moet ook voor de natuur bij Roermond en de natuur bij Weert en Cranendonck opkomen.

De heer **Aptroot** (VVD): Je moet inderdaad alle belangen afwegen. Het meest schrijnende vinden wij het feit dat tienduizenden inwoners van Weert in de ellende komen te zitten met de plannen van de minister.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Twee opmerkingen vooraf. Wij lijken hier een discussie te krijgen over konijnen en boomfluiters. Met de grote woorden van de vorige sprekers worden nu ook de nekkwekkers geïntroduceerd! Dat is jammer voor het debat. Wij moeten proberen een gezamenlijk standpunt tegenover de minister in te nemen in plaats van elkaar vliegen af te vangen. Waar ik de vorige keer als enige de belangen



van boven de grote rivieren moest behartigen, zijn wij nu gelukkig in de meerderheid. Dat brengt hopelijk ook de nuchterheid terug in de discussie.

Bij het vorige overleg was de Kamer hoopvol, met de variant langs de N280/A52 ten noorden van Roermond, dat een variant van de IJzeren Rijn mogelijk was die op breed draagvlak kon rekenen en die De Meinweg zou sparen. Helaas is de minister er met de burens niet uitgekomen over de financiën en zitten wij nu met een variant die haast niemand wil. De Belgen hebben door oude verdragen een beslissende stem. Waarom is echter een conclusie getrokken op basis van een nog niet compleet financieel plaatje? De inpassingsmaatregelen waaraan de Belgen gaan meebetalen, moeten nog doorgerekend worden. De MKBA is er nog niet. De commissie van onafhankelijke deskundigen moet nog met een advies komen en het belangrijkste, het financiële plaatje van het alternatieve tracé, is nog erg onzeker. De ChristenUnie-fractie hoopt dat de discussie over de inpassingsmaatregelen de nieuwe Belgische regering nog op andere gedachten kan brengen. Ik roep de minister, in aansluiting op de vraag van andere collega's, op om zich hiervoor tot het uiterste in te spannen.

Wat bedoelt de minister precies met een tunnel onder De Meinweg? Wij praten hier over een kwetsbaar Natura 2000-gebied waarbij onder andere de grondwaterstromen van belang zijn. Ik heb begrepen dat de plannen nu een tunnelbak betreffen, een sleuf met een dak. Dat is iets anders dan een geboorde tunnel. Het heeft ook veel meer impact op de natuur, omdat er tijdens de bouw een veertig meter brede strook vrijgemaakt moet worden. Dat is een behoorlijke ingreep in dit gebied. Kan dat wel in zo'n kwetsbaar gebied? De vraag is of Nederland niet een geboorde tunnel kan eisen in verband met de belangen van de omgeving. Als dat kan, wordt het plan duurder, en komt wellicht het alternatief ten noorden van Roermond weer in beeld.

Dan de A52-variant, een variant die slechts 65 mln. duurder is. Nederland heeft aangeboden bijna 100 mln. extra te betalen. Dat lijkt mij een prima deal voor de Belgen. Echter, de kosten in Duitsland zijn nog voor 40% tot 50% onzeker omdat het plan niet uitgewerkt is. De vraag is vervolgens simpel. Wat is erop tegen om dit plan uit te werken? Wat betekent het voor de MKBA waar deze variant in zit dat de kosten door de onzekerheden onvergelijkbaar zijn met de tussenvariant? Is de minister bereid de variant zover uit te werken dat die onzekerheden qua omvang, in percentages, net zo groot zijn als die bij de tussenvariant? Dan kunnen wij appels met appels vergelijken.

De bestaande verdragen moeten aangepast worden voor het nieuwe tracé. Worden hier nog nadere randvoorwaarden gesteld, zoals een maximumaantal treinen? Mocht het een enkelsporige tunnel door De Meinweg worden, dan kan zo een tweede tunnel worden voorkomen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Een vraag over de A52-variant, waar door de minister nader onderzoek naar moet worden gedaan volgens de heer Cramer. Is dat nu de variant waar de heer Cramer het meest enthousiast over is of ziet hij, net als GroenLinks, het meest in de Montzenroute?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De Montzenroute is vaak als alternatief genoemd. Helaas ligt ook hier de keuze bij de Belgen. Toch wordt in de beantwoording van de schriftelijke vragen deze route genoemd in het kader van de MKBA. Er zou sprake zijn van een mogelijk capaciteitsprobleem op deze route en dit wordt meegenomen in de MKBA. Als wij kiezen voor een tracé door De Meinweg, is het aantal treinen sowieso beperkt. Wat heeft de Montzenroute hiermee te maken? Voor de ChristenUnie maakt het niet veel uit. Aan beide varianten kleven voor- en nadelen. De Montzenroute is een volwaardig alternatief omdat het spoor er al ligt. Dan kan het sneller. Ik heb begrepen dat de A52 in Duitsland beter is als

het gaat om de logistieke mogelijkheden. Ik heb daar geen voorkeur in. Ik vind beide varianten buitengewoon goed verdedigbaar, zolang zij maar niet over de IJzeren Rijn rijden.

Wij komen over het reizigersvervoer nog te spreken in het AO over grensoverschrijdend spoorvervoer. De ChristenUnie is hiervan een voorstander. De IJzeren Rijn heeft een lange historie. Stel nu dat wij zouden hebben gewerkt volgens de Elverdingmethode. Was de minister dan ook tot deze keuze gekomen? Is het voorkeurstracé Elverdingproof?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wat is het boven-de-rivierengehalte van deze bijdrage?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb geen woorden als verbijsterd, verbaasd en onthutst gebruikt. Ik heb ook niemand de maat willen nemen. Dat is redelijk nuchter.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik kom uit de stad Groningen en ik vind die hele IJzeren Rijn helemaal niks. Dat komt dus uit onverdachte hoek! Laat ik dat maar alvast zeggen, dan hebben wij dat gehad. Misschien zorgt mevrouw Agema nog voor verrassingen, maar ik concludeer dat niemand zin heeft in de IJzeren Rijn. Ik zie dat ook een beetje bij de minister aan zijn non-verbale gedrag.

Ik kan ervoor kiezen om de minister vreselijk op zijn falie te geven omdat hij slecht heeft onderhandeld. Het had inderdaad beter gekund. Ook wij zijn niet zo tevreden over het resultaat dat er ligt. Ik wil de minister echter graag in ons kamp houden. Wij moeten immers samen de strijd aangaan met de Belgen. Ik ben pacifist hoor, dus dit is geen oorlogsverklaring. Wij moeten Kamerbreed de strijd aangaan, samen met de minister, om dit onzalige plan tegen te houden. Dat is de inzet van mijn betoog.

Vanmiddag lijkt een soort prestigestrijd gaande over iets waarover wij allemaal de pest in hebben. Wij moeten dit niet pikken. Ik kom daar straks op terug. Samenvattend is mijn inzet van vanmiddag om het tracé maximaal te traineren, zodanig dat het er niet komt. Dat is wat mij betreft een goede inzet.

Wij waren, zijn en worden niet enthousiast van het reactiveren van de IJzeren Rijn. Dat levert te weinig op in termen van milieuwinst en het aantal treinen. Wij weten nog wat voor ellende de Betuweroute heeft gebracht. Daarvan hebben wij nog een vieze smaak in de mond. Wij moeten hier never nooit aan beginnen. Milieuwinst is ook hier niet aanwezig. Het gaat om 70 treinen per dag. Dat zegt ons niet zoveel. Gaat dat aantal gehaald worden of niet? Hoe zit dat? Bij de IJzeren Rijn bestaat in onze ogen geen milieuwinst. De plannen voorzien in diesellocs en niet in een bovenleiding, waardoor er niet elektrisch wordt gereden, wat schoner is. Qua milieu kun je dan net zo goed met vrachtwagens rijden. Het is erg dat ik het moet zeggen, maar dan kunnen wij beter met vrachtwagens blijven rijden. De eisen die aan moderne vrachtwagens gesteld worden, zijn namelijk heel wat strenger dan die aan locomotieven worden gesteld. Met wat voor aftandse en walmende locs gaat er straks gereden worden? Ik wil dat risico niet lopen. Hoe wij het wendend of keren, dat is onacceptabel.

Over de situatie bij Weert valt heel veel te zeggen. Als er geen tunnel komt door Weert, komt er wat ons betreft geen trein. Heel simpel. Het is onaanvaardbaar wat zich daar gaat afspelen. Ik kan mij goed vinden in de vergelijking met de Berlijnse Muur. Dat is wat er gaat gebeuren. Er komen geluidsschermen op een spoordijk, waarop ook al het nodige aan valt te merken. Aan die situatie moeten wij niet beginnen. Misschien is het een goed moment om daarover een motie in te dienen. Misschien zegt de minister toe dat dit niet nodig is. Geen tunnel, geen trein. Dat is glashelder.

Bij De Meinweg en de Budelerbergen wil ik een aantal groene aspecten aanstippen. Het tracé dat de minister het meest waarschijnlijk acht, gaat door twee Natura 2000-gebieden. Daarbij moet aan een aantal criteria worden voldaan. Dat gaat in dit geval echter helemaal niet lukken. Zijn er alternatieven? Ja, die zijn er. Is er een dwingende reden van maatschappelijk belang? Nee. Is er een compensatie mogelijk? Dat valt nog te bezien. Ik wil op deze punten een serieuze reactie van de minister. De MER-studies gingen uit van 43 treinen per dag. De huidige prognose gaat uit van 73 treinen. De MER-procedure moet dus over, met deze geheel andere aantallen. Het ziet er ook naar uit dat het gekozen tracé in strijd is met het Europees recht. Hier ligt een belangrijke vraag voor de minister. Wij hebben te maken met oude verdragen uit 1839 en 1873. Dat is allemaal mooi en prachtig. In mijn interruptie bij mevrouw Roefs heb ik al gezegd dat op de arbitrageafspraak het nodige valt af te dingen. De minister moet de kont tegen de krib gooien. Hij moet dit niet pikken. Wij gaan gezamenlijk, Kamerbreed, optreden. Dat gebeurt niet vaak. Laten wij samen strijden om de IJzeren Rijn tegen te houden. Niemand zit erop te wachten. Die brengt alleen maar ellende en vervuiling. Niet aan beginnen dus. Mijn fractie kiest voor de Montzenroute en zeker niet voor de IJzeren Rijn.

Mevrouw **Agema** (PVV): Voorzitter. Ik vervang vandaag onze vaste woordvoerder, Barry Madlener. Het leuke wanneer je een dossier overneemt, is dat je er met een frisse blik naar kunt kijken. Bij dit dossier wordt het echter met het uur ingewikkelder. Er kwamen uitspraken en verdragen bij, uiteindelijk resulterend in een vastgelopen verhaal. Ik zie het als volgt. Als ik honderd jaar geleden het recht van overpad heb gegeven aan mijn buurman, maar in de tussentijd het contract is afgelopen en de buurman het pad aan mij heeft verkocht, wat is dan zijn rechtvaardiging om met zijn vrachtwagen door mijn tuin te crossen en het asfalteren van die tuin door mij te laten betalen? Onze fractie kan er met de pet niet bij. Mijn fractie kiest voor het belang van Nederland en dat van de Limburgers. Mijn fractie kijkt ook naar de concurrentie. De IJzeren Rijn is een goederenspoorlijn die de haven van Antwerpen met het Ruhrgebied verbindt. Onze Betuweroute doet hetzelfde voor de Rotterdamse haven. De IJzeren Rijn is dus een ongewenste concurrent, willen wij de miserabele en peperdure Betuweroute een kans geven.

Wij vinden het maar een raar verhaal, ook gezien de uitspraak van het Permanent Hof van Arbitrage. Hoe is Nederland verzeild geraakt in een situatie waarin uitgegaan wordt van een oorspronkelijk verdrag? Als je daarvan uitgaat, had Nederland toch naar het Internationaal Gerechtshof kunnen stappen?

Hoe kwam de minister ertoe om een alternatief voorstel te doen voor een tracé langs Venlo, dat 100 mln. extra kost en leidt tot 290 goederentreinen per etmaal in plaats van 72? Dat levert een veel grotere concurrentievoordeel op voor België. Mijn fractie kan er met de pet niet bij. Waarom lijkt het alsof Nederland elke keer door de pomp gaat? Vlaanderen zou stoppen met zeuren over de IJzeren Rijn als Nederland de Westerschelde zou uitdiepen. Dat is gebeurd. Waarom komt Wallonië nu met een eigen verhaal over de IJzeren Rijn? Wat ons betreft kan er maar één uitkomst zijn: geen IJzeren Rijn en geen cent betalen. Als de Belgen het toch willen, moet de rekening bij hen neergelegd worden. Het liefst moeten wij van alles afzien.

De **voorzitter**: De Kamer heeft afgesproken de minister niet te zullen interrumpen. De Kamer wil nog graag de gelegenheid hebben voor een tweede termijn.

## Antwoord van de minister

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden voor hun inbreng in eerste termijn.

Een van de leden blijkt over de gave te beschikken om uit mijn mimiek mijn politieke opvattingen te lezen. Men zal begrijpen dat ik dat gevaarlijk vind! Het lid heeft echter gelijk. Groot enthousiasme voor de IJzeren Rijn zal de Kamer bij deze minister nooit ervaren.

Er is gevraagd wat ik gedaan zou hebben als het Elverdingproof had moeten zijn. Elverdingproof betekent een verkenning van onderop in de regio. Als wij in 1830 Elverdingproof waren begonnen, was Limburg nooit gesplitst. Dat is het historische onrecht dat de oorzaak is van alle ellende op dit dossier. Het Scheidingsverdrag had er voor de Limburgers nooit mogen komen.

De heer **Hessels** (CDA): Met de groeten aan de heer Cramer!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dan was de minister hier geen minister geworden.

De **voorzitter**: Ik kap deze discussie af om te voorkomen dat wij weer in de situatie van 1830 belanden!

Minister **Eurlings**: Ik geen minister? Dat is nog maar de vraag. Er waren toen ministers die over de hele Nederlanden gingen. De discussie heeft weinig zin. Na de opvoering van La Muette de Portici in Brussel sloeg immers de vlam in de pan. Wij zijn gesplitst. Dat is het begin van het verhaal. In het Scheidingsverdrag zijn toen afspraken gemaakt. Ik kan zeggen dat de IJzeren Rijn er gewoon lag tot 1991. Als er niet gestopt was met eroverheen te rijden, hadden wij vandaag geen discussie gehad. Dan reden die treinen gewoon nog. Ook dat is de werkelijkheid. De treinen zijn echter gestopt met rijden in 1991. Toen het nieuwe verzoek van België kwam, was het spoor niet meer berijdbaar en waren er ook bijkomende milieuwetten die inmiddels in Nederland golden. Toen is het dispuut ontstaan met onze zuiderburen over hoe hiermee om te gaan. Ik geloof dat het zelfs in de tijd van VVD-minister Jorritsma al speelde, net als bij mevrouw Netelenbos en alle ministers sindsdien. Ik zeg dit omdat het te simpel is om te zeggen: wij willen dit en dan bereiken wij dat en daarbij sluiten wij onze ogen voor alles wat sindsdien heeft gespeeld. Juist als wij een resultaat willen bereiken, zullen wij ons zeer goed moeten realiseren wat de posities zijn. Er is een arbitrage van jaren geleden waarin staat dat België het recht heeft, punt. Er bestaat geen enkele misvatting over die rechterlijke uitspraak. Men kan niet van een minister verwachten om tegen de wet in te gaan. Sterker nog, ik kan en ik wil dat niet. Ik ben er ook om de wet te handhaven. Iets anders is dat de Belgen de vragende partij zijn en dat recht hebben. Als wij überhaupt nog een kans willen hebben om tot een andere tracering te komen, moet dat in goede samspraak met de Belgen gebeuren. Dat nog los van het feit dat ik geloof in goed nabuurschap en dat ik als grensbewoner niet opleef bij de gedachte om nationalistische gevoelens te botvieren. Ik geloof in goede verhoudingen. De praktijk is ook dat wij alleen wat kunnen bereiken in goed overleg met de Belgen. Dat heb ik de Kamer een jaar geleden al gezegd. Ik heb daarop ook ingezet. Ik ben geen fan van de IJzeren Rijn. Voor mij hoeft die er niet te komen. De Belgen vragen er echter om. Zij hebben volgens de rechter dat recht. Nu gaat het erom dat de IJzeren Rijn, als die er komt, zo weinig mogelijk overlast geeft voor Limburg. Limburg heeft weinig aan de IJzeren Rijn, maar heeft wel veel overlast te vrezzen. Zo simpel is de werkelijkheid. Vanuit mijn gedrevenheid om zo veel mogelijk resultaat te bereiken, doe ik mijn uiterste best in de richting van de Belgen, Duitsland en Noordrijn-Westfalen. Ik reken mijzelf daarop af.

De volgende onderwerpen behandel ik kort. De discussie over het alternatieve tracé in Duitsland. Het plan en het tracé van de tussenvariant oftewel het kippenlijntje, zoals mevrouw Van Gent het noemt. Het komende overleg met België.

Ik heb mijn uiterste best gedaan om in overleg met België, Duitsland en de deelstaat Noordrijn-Westfalen het alternatieve tracé te bereiken. Het verloop van de onderhandelingen heeft men kunnen lezen in mijn brief aan de Kamer van eind november. Ik ben daarbij zeer ver gegaan. Ik heb 100 mln. extra op tafel gelegd. Dat is geen kattendrek. Als mensen denken dat ik verder had moeten gaan, vind ik het fijn om te horen hoeveel verder en waar ik het geld vandaan moet halen. Ik ben heel ver gegaan. Ik geef ook het volgende moment mee aan de Kamer tijdens de Transportraad in Brussel, direct na de onderhandelingen. Ik had een korte dialoog met de Duitse minister Wolfgang en de Belgische staatssecretaris Etienne Schoepen. Tiefensee gaf toen aan het Nederlandse bod erg goed te vinden en zei dat Duitsland en de deelstaat erover denken om verder te gaan. Het was zijn overtuiging dat als België even ver zou gaan als Nederland wij eruit moeten kunnen komen. Dat was het signaal van Wolfgang Tiefensee tijdens de Transportraad. Ik ben vervolgens begin januari gebeld door de minister van de deelstaat Noordrijn-Westfalen, Oliver Wittke, die mij hetzelfde signaal gaf. Duitsland wilde op basis van mijn bod verder gaan en wilde ook kijken of de Belgische partners bereid waren om een extra stap te zetten. Hij heeft mij dat gemeld en heeft gezegd zelf met de Belgen verder in gesprek te gaan. Ik ben vervolgens uit eigener beweging vorige week maandag naar Brussel gegaan om nog eens te spreken met Etienne Schoupe. Ik heb hem gezegd wat mij is gemeld door de heer Wittke. Hij zal mij laten weten hoe de nieuwe minister Vanackere daarover denkt. Dat is de stand van zaken. Ik zeg daarbij nadrukkelijk dat mijn aanbod blijft staan. Die 100 mln. extra blijft gelden. Ik zal iedere gelegenheid aangrijpen om de partijen nader tot elkaar te brengen en het alsnog te doen lukken. Wij zijn heel ver gegaan. Vandaar dat aan Duitse kant wordt gedacht dat men de zaak rond kan breien.

Iedereen heeft direct gezegd dat het alternatieve tracé het voordeel heeft van minder overlast en van een serieuze corridor. Nu blijft het heel beperkt met de tunnel, etc. Het heeft dus niet aan ons gelegen en het zal aan ons ook niet liggen. Wij blijven open staan en wij zullen iedere mogelijkheid verder stimuleren. Zie ook mijn gang naar Brussel anderhalve week geleden. Dat gezegd hebbende, zullen wij ons wel moeten houden aan de rechterlijke uitspraak. Op basis daarvan moeten wij de overlast zo veel mogelijk beperken.

Wat is dan nu de situatie, uitgaande van de conclusie van Inge Vervotte, de vorige Belgische minister, dat het alternatief niet kon? Ik hoop niet dat dit zo blijft, maar in dat geval moeten wij terugvallen op het oorspronkelijke plan voor de IJzeren Rijn, maar dan wel in een gemoderniseerde vorm. In deze tussenvariant wordt om Roermond heen gereden en gaat er een tunnel onder De Meinweg door. In die situatie zal ik mijn uiterste best doen om samen met België het tracé in Nederland zo goed als mogelijk in te passen in de omgeving. In een recente brief met antwoorden op schriftelijke vragen van de Kamer heb ik uitgelegd hoe de arbitrage-uitspraak ons daarbij helpt. De plannen moeten sowieso voldoen aan de Nederlandse wet- en regelgeving. Dat is het minimum. De inpassingsmaatregelen horen onlosmakelijk bij het tracé. De partij die de kosten van het tracégedeelte betaalt, moet ook de kosten van de inpassingsmaatregelen betalen en de financiële risico's dragen. De IJzeren Rijn zal geheel worden gemoderniseerd en aangepast, ingericht voor de maximaal 72 goederentreinen per etmaal die rond 2030 worden verwacht. Daarop wordt de lijn dan ingepast. Dit betekent dat het ook niet mogelijk is om meer treinen te laten rijden. Dit kan leiden tot een nieuwe discussie, et cetera. De tunnel onder De Meinweg vormt een bottleneck, omdat er maar een bepaald

aantal treinen doorheen kan. De heer Hessels wees daar al op in een interruptiedebat met de heer Aptroot.

In hoofdlijnen staat een aantal zaken van de tussenvariant vast. Langs de spoorlijnen zullen geluidswerende maatregelen worden genomen, waardoor de omgevingshinder wordt beperkt tot onder de wettelijke normen. Ook staat vast dat het historisch tracé dwars door de bebouwing van Roermond nooit meer zal worden gebruikt. Om dit de inwoners van Roermond te besparen, wordt een omleiding aangelegd in de zijberm van de nieuwe autosnelweg A73. Vaststaat ook dat om de natuur te sparen de spoorlijn in een ruim zes kilometer lange tunnel onder het natuurgebied De Meinweg zal doorgaan.

De verdere uitwerking van de inpassingsplannen zal pas starten nadat mijn Belgische ambtsgenoot en ik het eens zijn geworden over de reactivering en de kostenverdeling tussen beide landen. Deze verdeling moet worden vastgelegd in een aantal formules. Om welke kosten het echt gaat, zal duidelijk worden na uitwerking van de plannen. Dat zeg ik met nadruk omdat de Kamer moet weten dat mij de situatie van de mensen in Weert zeer aan het hart gaat. Dit heb ik ook in het rechtstreekse contact met de bestuurders van aldaar gezegd. Ik ken de situatie zeer goed. Vijftien jaar lang ben ik zelf dagelijks mede debet geweest aan de treinoverlast daar. Ik reed altijd heen en weer, naar mijn studentenstad Eindhoven en als Kamerlid naar Den Haag. Ik zie dat de overlast daar sterk zal toenemen. Om nu te voorkomen dat wij dadelijk zelf de totale rekening moeten betalen, zullen wij eerst met België de principes van de kostenverdeling moeten herbevestigen. Onze visie is dat België het tracé betaalt. Dit zal wel formeel moeten worden herbevestigd. Daarna gaan wij kijken naar hoe wij het inpassen. Ik houd alle opties open. Wij zullen er nog over discussiëren. Zonder vooruit te lopen op wat wel en niet kan, zeg ik wel dat ik ruimhartig, serieus en constructief richting de mensen in het Weertse zal zijn. De dingen moeten wel in de juiste volgorde worden gedaan. Eerst zullen wij met elkaar moeten vaststellen dat België de kosten ter plekke zal dragen.

Ik wil nog iets zeggen over haastige spoed in dezen. Zelf zal ik niet voor vertraging zorgen, in die zin dat ik constructief met de zuiderburen meewerk. Ik heb mij wel eens gestoord aan beelden die in de Belgische politiek werden gecreëerd dat wij met een dubbele agenda – ik zeg het even op mijn manier – bezig zijn om dingen te frustreren. Bij de Belgische bewindspersonen heb ik het nooit zo gevoeld. Zij zien dat wij er eerlijk in zitten. Het proces gaat sowieso nog heel veel jaren duren, mede gezien alle procedures die moeten worden doorlopen. Wij moeten ervoor zorgen dat wij er aan het eind van het verhaal goed uitkomen. Vandaar dat wij de volgorde van de dingen in beeld moeten houden.

Zoals het er nu uitziet, zal de commissie van onafhankelijke deskundigen tegen eind februari haar adviezen aan de beide ministers uitbrengen. Daarna beginnen de onderhandelingen op weg naar een echte afspraak tussen beide landen. De onderhandelingen zullen met name voor de Belgen niet gemakkelijk zijn. Zij zullen immers veel Belgisch geld moeten investeren op Nederlands grondgebied. Om hoeveel geld het gaat, wordt pas bepaald als het project helemaal klaar is, rond 2018. Dan kan de eindrekening worden opgemaakt van alle dingen die zijn gebeurd. België moet dus een fors bedrag investeren in een ander land en weet pas na afloop om hoeveel geld het exact gaat. Zij hebben het gevoel een soort blanco cheque uit te moeten schrijven. Eigenlijk is dat ook het geval.

Ik kan niet voorspellen hoelang het overleg met België zal duren. De regie ervan zal nadrukkelijk bij de Belgen liggen als vragende partij in het project. Wij zullen eerst met onze Belgische partners – ik hecht eraan om dit nog eens te zeggen – duidelijke afspraken moeten herbevestigen over wie waarvoor verantwoordelijk is voordat wij plannen nader uitwerken. Dat is een verstandige manier van omgaan met deze majeure en zeer dure projecten.

Hoe gaat het verder als er eenmaal overeenstemming is tussen België en Nederland? De verdere procedurele stappen heb ik uiteengezet in mijn recente brief. Stap een is dat wij de overeenstemming vastleggen in een memorandum van overeenstemming; ik zeg het in het Nederlands. Dat stuur ik dan onmiddellijk naar de Kamer. Tegelijkertijd stuur ik de onderliggende stukken, zoals de adviezen van de commissie van onafhankelijke deskundigen en de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Alles komt gewoon op tafel. Daarover zullen wij uiteraard – ik twijfel daar geen seconde aan – een breed debat met elkaar voeren. Daarna komt er natuurlijk ook een debat over de inpassing. Alles komt hier terug. Laten wij het echter stap voor stap doen, ook in ons eigen belang, als de Kamer begrijpt wat ik bedoel.

Ik kom bij de beantwoording van de gestelde vragen. Ik ga daar in volgorde van de sprekers doorheen. Ligt het plan nog op schema en wordt de Kamer tijdig geïnformeerd? Dit vroeg onder anderen mevrouw Roefs. De MKBA is nog niet af. Waarschijnlijk zal die deze maand gereed zijn. Daarna volgen de onderhandelingen met België. Het resultaat daarvan stuur ik naar de Kamer. Vervolgens voer ik graag – ik onderstreep dat nogmaals – het debat met de Kamer. Pas daarna zal er een ontwerp-tracébesluit komen. Ook dan zal er weer met de Kamer worden gesproken.

Moet de MER niet worden geactualiseerd? Onder anderen mevrouw Roefs en mevrouw Van Gent vroegen dit. De informatie over de milieueffecten moet inderdaad worden geactualiseerd. Dat gebeurt in de voorbereiding van het ontwerp-tracébesluit. Dit gaat automatisch. Het komt zeker terug. Is het nog mogelijk dat er geen onomkeerbare besluiten worden genomen? De marsroute heb ik aangegeven. Er moet eerst overeenstemming zijn over de financiering. Daarna moeten wij de tracéwetprocedure opstarten. In de fase tot aan het tracébesluit is er nog geen onomkeerbaar besluit genomen. Pas dan begint de trein te rijden, in figuurlijke zin. Om het uiterste eruit te kunnen halen, moeten wij wel realistisch zijn, ook over onze volkenrechtelijke en verdragsrechtelijke positie ten opzichte van België in het kader van de arbitrage. In onze Nederlandse procedure hebben wij echter nog geen onomkeerbaar besluit genomen.

De heer Lempens sprak onder andere over de win-winsituatie voor Venlo in het licht van het verdubbelen van de Maaslijn of het aanleggen van de A67-spoorlijn. De provincie en Venlo zullen de kansen voor Venlo nog nader verkennen. Er geldt ook hier: first things first. Ik heb nog steeds de hoop op een alternatief tracé niet opgegeven. Het aanbod staat en blijft staan. Ik doe mijn best om de partijen alsnog zover te krijgen. Aan mij zal het niet liggen. Ook als het de tussenvariant van de IJzeren Rijn wordt, volgt er nog heel veel discussie over de inpassing et cetera. Eerst proberen wij te voorkomen dat Limburg onterecht veel overlast krijgt van de IJzeren Rijn. Vervolgens kan er een discussie ontstaan over een aansluitboog, een spoorboog, bijvoorbeeld tussen de IJzeren Rijn en de Maaslijn. Dat kan wellicht een impuls zijn voor de discussie over de verdubbeling van de Maaslijn. Dat zijn echter allemaal discussies voor later. Laten wij er eerst voor zorgen dat als de IJzeren Rijn er komt, die goed wordt ingepast.

De bestaande spoorverbinding tussen Venlo en Antwerpen is feitelijk al beschikbaar, maar slecht één keer kopmakend in Roermond. De bestaande mogelijkheid wordt in het geheel niet gebruikt. Ik vraag mij wel eens af wat de waarde is van de mededeling dat er zoveel potentie is, maar dat is niet aan mij want ik ben niet de vragende partij. Daarmee is ook de discussie rond de Montzenlijn voor ons niet relevant, hoewel ik er wel mijn gedachten over heb. Het speelt wel een rol bij de MKBA. Als blijkt dat alles even makkelijk via die lijn kan, verbetert dat de MKBA niet. België heeft echter gezegd bij de Montzenlijn tegen de maximale capaciteit aan te lopen. Deskundigen bekijken of dat zo is in het kader van de MKBA. De beslissing of de IJzeren Rijn nodig is, is echter niet aan ons maar aan

België. Zo heeft de rechter het bepaald. Laten wij elkaar dus niet voor gek houden. Zo zijn de feiten.

De A67-spoorlijn is een andere variant die Venlo zou kunnen bedienen. Deze studie heb ik vorig jaar naar de Kamer gestuurd. Daarin wordt gesproken van een potentie tussen Venlo en Antwerpen van tien tot vijftien goederentreinen per etmaal rond 2030 in beide richtingen samen. Als dat echt het beeld is, zou het zelfs over de huidige Maaslijn moeten kunnen. Ik hoor sommige mensen denken: als de lijn er toch komt, laat Venlo dan maximaal profiteren want dat kan tot veel meer leiden. Dat zullen wij dan moeten zien. Laten wij er eerst met elkaar voor zorgen dat als de IJzeren Rijn er komt, deze goed wordt ingepast. Daarover moeten eerst afspraken worden gemaakt. Als de spoorlijn er komt, zullen wij natuurlijk proberen om de winst voor Venlo te maximaliseren.

Wat is de status van het ProRailplan? Het plan is gemaakt voor de kostenraming van de plannen die nu lopen. Het is niet hét plan voor inpassingen en dergelijke. In het kader van het ontwerptraacé zullen wij komen te spreken over concrete maatregelen. Die discussie gaan wij open aan, waarna wij tot conclusies moeten komen, ook rond Weert.

De heer Lempens vroeg naar de mening van de verladersorganisatie over de aansluiting op Venlo. Zoals gezegd, kunnen wij later praten over een boog naar de Maaslijn. Over de A67-spoorlijn heb ik al wel duidelijkheid gegeven. Die zou een investering vergen van 7 mld., beduidend duurder dan een reactivering van de IJzeren Rijn. België heeft al gesteld dat deze optie geen meerwaarde heeft ten opzichte van de IJzeren Rijn. Ergo, voor België is de A67-variant geen alternatief voor de IJzeren Rijn. Dit betekent dat wij zelf de rekening van 7 mld. zouden moeten betalen, een bedrag dat ik in ieder geval niet heb. Het is dus geen serieus alternatief voor de IJzeren Rijn. Het was goed om dit alternatief te onderzoeken, maar gezien de hoge kosten en de opstelling van België houdt het gewoon op. Wellicht zijn er mogelijkheden om Venlo op een later moment op een andere manier aan te takken.

In het kader van nut en noodzaak heb ik in mijn brief al betoogd dat er voor Nederland niet of nauwelijks meerwaarde is van de IJzeren Rijn. De MKBA zal antwoord moeten geven op nut en noodzaak in den brede. Die is nu dus bijna voltooid.

Klopt het dat alles duurder wordt dan de geraamde 536 mln. in Nederland? Dat zou best kunnen. Pas als wij conform de Nederlandse wet- en regelgeving een tracébesluit nemen, inclusief alle inpassingsmaatregelen, weten wij hoeveel het echt gaat kosten. Alle partijen, Nederland maar ook België, weten dan wat de rekening aan het eind van het verhaal is. Het oncomfortabele van de arbitrage-uitspraak is dat het toch een soort blanco cheque is. Als het volgens de planning gaat, weten wij pas in 2018 hoeveel wij eraan kwijt zijn.

De heer Lempens en de heer Aptroot vroegen: wanneer wordt de Kamer erbij betrokken? Dat gebeurt sowieso nadat wij met België hebben gesproken over de MKBA en het advies van de commissie en er overeenstemming is over hoe nu verder. Verder wordt de Kamer betrokken via de behandeling van het verdrag met België over de nieuwe tracering, het ontwerptraacébesluit en het tracébesluit. Wij komen hier dus nog heel vaak met elkaar over te spreken.

De heer Cramer vroeg naar de tunnel onder De Meinweg en Natura 2000. De huidige kostenraming is gebaseerd op een gewone, ondiep liggende tunnel onder De Meinweg. Of de aanleg daarvan mogelijk is en zich met de natuureisen verhoudt, zal pas in de uitwerkingsfase moeten blijken. Ook de mogelijkheid van een boortunnel zal nog onderzocht moeten worden. Dit komt pas in een volgende fase. Volgens de arbitrage-uitspraak moeten België en Nederland die tunnel ieder voor de helft betalen. Wij zullen er dus samen over moeten beslissen. De analyse van wat er in het natuurgebied wel of niet kan en wat dit betekent voor de manier waarop de tunnel wordt gemaakt, zal nog volgen.



De heer Cramer stelde ook nadere vragen over de A52-variant. De kosten in Duitsland zijn voor 40% tot 50% onzeker. Wat is erop tegen om het plan uit te werken? Ik wil graag dat deze variant verder wordt uitgewerkt. Hij ligt echter grotendeels op Duits grondgebied. De Duitsers zullen de uitwerking daarom voor hun rekening moeten nemen. Zij hebben echter aangegeven dit alleen te doen als de financiering rond is. Het gaat daarbij om de basiskosten plus de risico's. De vier partijen hebben hierover onderhandeld. Tot op dit moment is het niet mogelijk gebleken, tot overeenstemming te komen. Misschien ben ik een rasoptimist – dat ben ik in dit dossier graag – maar ik heb nog steeds hoop dat het lukt en dat de ministers van Duitsland en Noordrijn-Westfalen verder willen gaan om tot een deal te komen. Dat zou voor ons goed nieuws zijn.

De bestaande verdragen zullen moeten worden aangepast voor het nieuwe tracé. Worden daarbij nog nadere randvoorwaarden gesteld, zoals het maximumaantal treinen et cetera? In het bestaande IJzeren Rijn-verdrag is alleen het verloop van het tracé vastgelegd, geen uitvoerings-details of treinaantallen. De omleiding om Roermond die afwijkt van het historisch tracé, zal de facto gaan om een enkelsporige baan, uitmondend in een tunnel, waarover maximaal 72 treinen kunnen rijden. Het aantal noemen, houdt een rem in. De inpassing wordt gemaakt op 72. Daar kunnen wij dan niet overheen zonder de discussie met elkaar te herne-  
men.

In het kader van de MKBA in verhouding tot de Montzenroute heb ik al gezegd dat de vraag relevant is of deze route tot 2030 alles zou kunnen opvangen. Dit speelt een rol in de afweging van de kosten en baten. België heeft ingebracht dat dit niet kan omdat de Montzenroute tegen de top van haar capaciteit loopt. Als dat klopt, zou het de MKBA voor de IJzeren Rijn positief beïnvloeden. Ik hoop de Kamer het eindoordeel op korte termijn te kunnen doen toekomen.

Mevrouw Van Gent vroeg naar de toetsing in het licht van Natura 2000. Op grond van de toetsing in 2001 is besloten om de 6,5 kilometer lange tunnel onder De Meinweg aan te leggen. Of het plan standhoudt bij een nieuwe toetsing zal nog moeten blijken. De arbitrage-uitspraak maakt duidelijk dat het recht op doortocht niet onredelijk mag worden belemmerd. Ik heb geen reden om het te veronderstellen, maar stel dat er toch een probleem is met de toetsing op grond van Natura 2000. De heer Cramer suggereerde dat de gekozen tunnelvariant een probleem kan opleveren. In dat geval zal het plan ter plekke moeten worden aangepast, wat wellicht leidt tot meerkosten.

Wij moeten dit proces stap voor stap doorlopen. Ik heb nog steeds hoop dat wij tot een ander tracé kunnen komen. Mocht het het tracé worden waaraan nu wordt gewerkt, dan zullen wij de relatieve kostenverdeling moeten afspreken en worden de plannen verder uitgewerkt. Wij komen dan met inpassingsplannen in de richting van de Kamer. Daarover zal in openheid worden gesproken. Vervolgens kunnen daaraan conclusies worden verbonden.

De laatste vraag die ik hier heb staan, is of het Elverdingproof is. Als Nederlander en Limburger heb ik daarop volgens mij duidelijk geantwoord.

### **Nadere gedachtenwisseling**

De heer **Hessels** (CDA): Voorzitter. Ik begon mijn eerste termijn met eenzelfde opmerking: wat is er toch een totaal andere sfeer dan een jaar geleden. Toen waren wij echt aan het zoeken naar een oplossing, nu blijkt dat niet te zijn gelukt. Dat komt doordat de Belgen het hebben laten liggen. Het is triest dat het zover is gekomen.

Helemaal op het eind van zijn betoog zei de minister: wij moeten een nieuwe kostenverdeling afspreken. Tegelijkertijd citeert hij de uitspraak van het arbitragehof. Daarin is feitelijk al een verdeling weergegeven.

Houden wij ons daar onverkort aan? Hoe gaan wij dat vervolgens uitvoeren? Wij hebben volgens mij geen ervaring met infrastructurele projecten van een ander land op Nederlands grondgebied, op kosten van dat andere land. Hoe doen wij dat? Wie wordt opdrachtgever, België of Nederland? Wie draagt initieel de kosten? Misschien moeten wij gaan werken met een bankgarantie. Waarbij ik er niet voor pleit om die te laten afgeven door Fortis.

De FENIX-spoorlijn is nog niet genoemd. Het zal toch niet zo zijn dat wij die IJzeren Rijn aanleggen en een paar jaar later constateren dat 10 kilometer zuidelijker een vergelijkbare spoorlijn komt, die het vervoer ook aankan? Dan hebben wij onszelf voor de gek gehouden.

Wat is de inschatting van de minister van de reactivering van het historisch tracé op Duits grondgebied? Nederland moet meewerken, Duitsland hoeft dat niet te doen. Misschien zeggen de Duitsers uiteindelijk wel: wij doen het helemaal niet. Dan hebben wij al wel al dat geld uitgegeven.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik dank de minister voor zijn op zich heel duidelijke beantwoording. Ik hoor dat hij enigszins optimistisch is dat men toch nog ten hele keert. Hij heeft goed duidelijk gemaakt welke stappen de komende tijd aan de orde zijn en op welke momenten de Kamer wordt geïnformeerd.

Ik wil de situatie in Weert nog even schetsen en hoor dan graag van de minister of ik het goed samenvat. Het ProRailrapport is er om te bepalen wat de basiskosten zijn die door de Belgen moeten worden betaald. Daarna komt er een studie van de gemeente, als het aan ons ligt samen met het ministerie, naar de hele spoorzone met alle aspecten die ik al in mijn bijdrage noemde, zoals de vastgoedsituatie en de externe veiligheid. Zouden wij niet nu al met het onderzoek van start moeten gaan in het licht van het ProRailrapport?

De heer **Lempens** (SP): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij de goede vragen van de vorige sprekers, onder andere over hoe het verder gaat in Weert. Wat komt er precies te staan in het memorandum of understanding? Gaat het alleen om de kostenverdeling of komen er ook maximumbedragen in te staan? Tekent de minister het memorandum of understanding onder voorbehoud van goedkeuring door het parlement? Hij gaat het eerst tekenen en daarna komt hij pas bij ons. De minister sprak zelf over «first things first». Dat moet ook gelden bij het aan bod laten komen van de volksvertegenwoordiging.

Ik snap niet precies wat de invloed is van de MKBA. Het gaat om nut en noodzaak van de lijn op die plek. Als bijvoorbeeld blijkt dat de lijn niet door De Meinweg kan worden aangelegd, moet België zich daar dan aan houden of moet er dan een nieuwe uitspraak worden gevraagd? Hopelijk speelt dit na juni, als er verkiezingen in België zijn geweest. Die zetten de zaak nu nogal onder druk.

Mevrouw Roefs vroeg al waarom het ProRailplan geheim is. Ten slotte heb ik nog een opmerking over de A67-variant. De minister moet ook naar de voordelen kijken. Je kunt met een roze bril maar ook zonder bril kijken. Dat bepaalt welke dingen je ziet. Zelf kijk ik zonder bril. Wij hopen dat de provincie en Venlo – een grote coalitie is ervoor – daaraan blijven vasthouden en het goed onderzoeken. Je kunt onderzoeken wat je wilt. Er zit ook een andere kant aan de zaak.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Via u bedank ik de minister voor de beantwoording. Zijn toon is wel wat anders dan in de stukken. Daarin wordt eigenlijk gezegd: zo gaan wij het doen. Het is goed dat de minister een unanieme Kamer tegenover zich treft. Die zegt soms met heel voorzichtige woordjes – als coalitiepartner mag je je niet anders uitdrukken – en soms wat steviger: dit is een onaanvaardbaar plan. De minister zegt

nu: ik ga wel opnieuw praten. Op twee punten heb ik met hem een meningsverschil.

In de eerste plaats vindt hij dat wij alles vriendelijk aan België moeten vragen. De arbitrage-uitspraak is volstrekt duidelijk: de inpassing in Nederland moet door België worden betaald. Natuurlijk hoeft België geen goudbeklede tunnelbuizen te betalen, maar verstandige en sober uitgevoerde inpassingen, zoals in Weert, wel. Dat staat in de arbitrage-uitspraak.

In de tweede plaats kan de VVD-fractie geen genoegen nemen met de manier waarop ProRail omgaat met plannen van medebestuurders in dit land, zoals gemeenten. ProRail schrijft het plan weg, neemt 10% en daarna op het totaal 35% onvoorzien en zegt voor de risico's te denken aan 50% tot 100% erbovenop. Dat zijn geen redelijke berekeningen. Een berekening «op het talud» is bijvoorbeeld überhaupt onzinnig, want dat is in Weert geen oplossing.

De minister moet zich dus steviger opstellen tegenover België en proberen om er indien mogelijk in goed overleg uit te komen. Verder blijf ik zeggen: dit kabinet is beter voor de konijnen en boomfluiters dan voor de inwoners. Dat vinden wij niet aanvaardbaar.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter, ik hoorde de boomfluiters in mijn oor fluiten. Ik dank de minister hartelijk voor zijn beantwoording. Die is in ieder geval wat mijn vragen betreft behoorlijk compleet geweest. Ik wil even afpellen waar ik toch tegenaan loop.

Ten eerste wil Nederland zich conform de uitspraak van het Hof van Arbitrage houden aan de uitwerking van de afspraak. Ten tweede een wat Bijbelse uitspraak: redelijke alternatieven vallen op rotsachtige bodem.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb ze erger gehoord.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De Bijbel bevat ook heel goede alternatieven voor de VVD.

Ik beluister in de beantwoording van de minister dat alternatieven sneller tot resultaat kunnen leiden dan de uitwerking van het IJzeren Rijntracé. Het capaciteitsprobleem op de Montzenroute levert een aanvullende eis op voor de Nederlandse situatie. Overigens ligt het probleem volgens mij niet in de capaciteit van de lijn maar in de locomotieven, want er zitten wat bergen en dalen in; dit lijkt mij oplosbaar. Kortom, een probleem van de Belgen levert dus een aanvullende eis op in Nederland bij de inrichting van de IJzeren Rijn. De minister biedt 100 mln. extra, en dat is nog niet genoeg.

Nadat ik alles heb afgepeld, kom ik tot de kern. Ik wil met de minister een nieuwe route verkennen. Waarom leggen wij het niet nog eens voor aan het Hof van Arbitrage? Wij spannen ons tot het uiterste in om het in te vullen. Laat het Hof zich er nog eens over buigen of de andere partij zich nog redelijk opstelt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ook ik wil de minister bedanken voor zijn verbale en non-verbale beantwoording van vandaag. Tegen onze Belgische gasten zeg ik: ik snap dat je meer vliegen vangt met stroop dan met azijn, maar het is glashelder dat wij Kamerbreed deze lijn niet willen. Dat geldt ook voor de minister. Bovendien zijn er tal van complicaties waarmee wij rekening moeten houden.

Ik heb nog steeds twijfel over de interpretatie van de uitspraak van het Hof van Arbitrage. De modernisering van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied moet geschieden conform de Nederlandse wet- en regelgeving. De minister ging daarop in op het eind van zijn betoog in het licht van mijn opmerkingen over Natura 2000. Ik vraag hem om dit volledig uit te zoeken. Om meerdere redenen is het buitengewoon belangrijk. In het kader van Natura 2000 moet er worden getoetst aan een aantal criteria om een ontwikkeling te laten plaatsvinden. Volgens mij gaat het zaakje dan

gewoon nat. Ik wil hierop een heel precieze toezegging van de minister. Ik probeer hem munitie te leveren – andere fracties hebben dat ook gedaan – om dit plan af te schieten. Daar komt het gewoon op neer. Als je wordt aangevallen, moet je je soms verdedigen. In alle vriendschap, zeg ik natuurlijk tegen onze Belgische gasten.

Ik kom bij de kosten, vooral rond Weert. Ik denk eigenlijk dat de minister om moties vraagt die Kamerbreed worden ingediend en gesteund en waarin wordt gezegd: zonder tunnel geen trein bij Weert. Zo voeren wij de kosten op, op een redelijke manier. Met de moties en Kameruitspraken in de hand kan de minister onze Belgische collega's duidelijk maken dat de rekening behoorlijk kan oplopen als men dit onzinnige plan – weer gezegd in alle vriendschap – doorzet. De minister moet dat maximaal uitbuiten. Er lijkt mij nog behoorlijk wat ruimte voor interpretatie van de uitspraak van het Hof van Arbitrage. De minister moet dat nader uitzoeken. Natura 2000 zou daarin echt een uitweg kunnen bieden. Weg uit De Meinweg, zeg ik mijn collega na.

Mevrouw **Agema** (PVV): Voorzitter. In mijn eerste termijn heb ik het al gezegd: de Partij voor de Vrijheid lust de IJzeren Rijn niet. Die is niet goed voor de lokale bevolking of voor ons nationale belang.

Bij het Permanente Hof van Arbitrage heeft Nederland vooral het natuurgebied De Meinweg onder de aandacht gebracht. Die aandacht was er niet voor het concurrentieverhaal. Kan de regering niet alsnog bij het Hof aanvoeren dat Nederland al de Betuweroute heeft en dat de IJzeren Rijn slecht is voor onze concurrentiepositie? Heeft Nederland die insteek wel voldoende uitgebuit?

In eerste termijn heb ik al een vraag gesteld over de Venlovariant. Het kan toch niet zo zijn dat wij een route krijgen die zorgt voor 290 goederentreinen per etmaal in plaats van 72? Dat maakt het concurrentienadeel alleen maar erger.

De **voorzitter**: Dan geef ik het woord aan de minister, nadat ik heb opgemerkt dat naar mijn idee de unanieme mening van een vaste commissie veel zwaarder telt dan een eventueel verworpen of nipt aangenomen motie in de Kamer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter, wat zegt u nu?

De **voorzitter**: Ik wilde even duidelijk maken dat het standpunt van deze vaste commissie zoals ik dat tot nu toe heb beluisterd, wel erg zwaarwegend is. Het woord is aan de minister.

Minister **Eurlings**: Voorzitter, dank voor de bijdrages in tweede termijn. Laat ik nogmaals zeggen dat het geen enkele zin heeft om ons tegen een arbitrage-uitspraak te verzetten. De arbitrage heeft plaatsgevonden en de uitspraak was heel erg helder. Vriendelijk doch duidelijk zeg ik tegen de heer Aptroot: daarin is beslist dat als de lijn door De Meinweg gaat, er een tunnel moet komen. Dit gebeurt op basis van onze wetgeving en de kosten worden fiftyfifty gedeeld door de Belgen en Nederlanders. Wij doen ons aanbod voor een alternatief tracé gestand. Dat staat en het blijft staan. Dat is aan het einde van de onderhandelingen met de drie andere partners duidelijk gemaakt. Ik zie beweging en hoop dat die alsnog resulteert in een andere deal rond de A52-variant. Dit zou goodwill kweken bij de bewoners in Limburg, wat het risico van procedures kan verkleinen. De situatie rond Weert zou het niet oplossen. De A52-variant kwam voor het eerst in beeld in de tijd van de Duitse staatssecretaris Jörg Hennerkes, die de grensstreek erg goed kent. Toen was het idee dat het een win-win-winsituatie was. De winst voor Duitsland en België is meer vervoer: een serieuze goederencorridor in plaats van een klein lijntje. De winst voor Nederland zou zijn dat wij geld overhouden dat wij, zoals afge-

sproken met de heer Hennerkes, in Weert zouden kunnen investeren. Intussen houden wij geen geld over met de A52-variant maar steken wij er zelfs 100 mln. extra in. Wij zijn dus heel ver gegaan om een alternatief mogelijk te maken. De Duitse minister heeft ook gezegd wellicht verder te willen gaan en dat het Nederlands aanbod afdoende is als België hetzelfde doet. Ik heb de hoop dus nog steeds niet opgegeven dat wij eruit komen. Als dat echter niet lukt, zullen wij moeten meewerken aan deze tussenvariant voor de IJzeren Rijn. Daarbij moeten nog wel heel wat procedurehobbels worden genomen. Als houder van de wet, als minister, moet ik mij houden aan hoe de wetgeving in elkaar zit.

De heer **Aptroot** (VVD): Het loopt toch niet zo slecht af dat de heer Eurlings binnenkort gewoon wethouder wordt?

Minister **Eurlings**: Uit die vraag zou kunnen worden afgeleid dat een wethouder minder is dan een minister, hetgeen ik niet met de heer Aptroot eens ben.

De heer **Aptroot** (VVD): Daar heeft de minister gelijk in.

Minister **Eurlings**: Dan vinden wij elkaar weer. Ik ga dus geen procedures misbruiken maar, in alle objectiviteit, er zullen nog heel veel procedures zijn. De eindrekening, ook voor België, wordt echter pas opgemaakt aan het eind van het verhaal. Dat is oncomfortabel, ook voor onze zuiderburen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wat vindt de minister van mijn nieuwe route? Wij kunnen als Nederland ergens voor staan, maar dan moet de andere partner zich ook redelijk opstellen. Wij hebben onze nek uitgestoken en willen eraan meewerken, maar Nederland heeft ook een eigen gerechtvaardigd belang. Waarom kunnen wij het Hof van Arbitrage daarbij niet om een oordeel vragen?

Minister **Eurlings**: Dat kunnen wij het Hof van Arbitrage niet vragen, omdat het Hof heel duidelijk is geweest: België heeft het recht en als de lijn er komt is er een bepaalde kostenverdeling. Daarbij zou België heel veel moeten betalen van de aanleg op Nederlands grondgebied. Als onze zuiderburen dit het goede tracé vinden, dan hebben wij ons daaraan te houden. Dat is echt klip-en-klaar. Wij hebben geprobeerd – ik houd hoop dat dit nog steeds een optie is – om met een goed ander aanbod de Belgen te verleiden, de ene zekerheid in te wisselen voor de andere zekerheid. Daar hoort ons commitment bij met een handtekening eronder: dat andere gaan we dan ook doen. Dat is de enige route die überhaupt kan leiden tot iets anders dan de arbitrage-uitspraak van zoveel jaar geleden. Daarom hebben wij daarop zo sterk ingezet, er zoveel gesprekken over gevoerd en er zoveel extra geld voor geboden. Ik heb geen enkele grond om tegen België te zeggen: wij gaan een nieuwe arbitrage forceren. De arbitrage was helder, de rechter heeft gesproken. Zo simpel is het.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik wil proberen de discussie simpel te houden; het is natuurlijk een buitengewoon complex dossier. Het is prima dat de minister de Belgen wil verleiden; ga daarmee vooral door. Ik worstel nog wel met dat strikt formele. Het Hof van Arbitrage heeft Nederland gedwongen om mee te werken, omdat wij in eerste instantie helemaal niet wilden meewerken. Dan doen wij nu, wij werken mee aan de uitvoering van dat contract uit 1873. In 150 jaar is de wereld wel een klein beetje veranderd. Wij komen in de uitwerking daardoor een aantal «majeure problemen» – laat ik de woorden van de minister gebruiken – tegen. Nederland wil die helpen oplossen, maar daarbij moeten wij – zoals collega Van Gent al zei – in het licht van de Nederlandse wet- en regelge-

ving ook naar de belangen van onze inwoners kijken. Kunnen we het Hof dan niet vragen of de houding van België nog wel redelijk is gezien de oorspronkelijke bedoeling van de uitspraak?

**Minister Eurlings:** Ten eerste kun je nooit eenzijdig naar het Hof stappen. Twee partijen kunnen die stap alleen gezamenlijk zetten. Daarvoor hebben wij België dus nodig. Ten tweede is de arbitrage-uitspraak helder. De inpassing moet plaatsvinden volgens onze wetgeving en het is duidelijk wie de rekening betaalt. Dadelijk kom ik nog terug op de situatie in Weert. Als een bepaald tracé stuit op heel veel problemen met onze wetgeving wordt de prijs steeds hoger. België zal daar dan voor moeten betalen. De uitspraak is helder over dat de inpassing afdoende moet zijn en waar de kosten komen te liggen. Dat is dus geen reden om een nieuwe arbitrage-uitspraak te forceren. Wij hebben het afgelopen jaar in goede vriendschap een open discussie gevoerd met de Belgen. De relaties zijn gewoon goed. Daarin heb ik geprobeerd om op basis van argumenten België en Duitsland ervan te overtuigen dat zij veel meer hebben aan het alternatieve tracé. Dit tracé is beter voor de haven van Antwerpen en de industrie in Duitsland. Wij hebben er meer aan omdat de overlast minder kan worden. Zo hebben wij geprobeerd om tot elkaar te komen, maar dat is dus helaas eind vorig jaar niet gelukt. Ik geef de hoop niet op. Aan mij ligt het niet en zal het niet liggen. Dat is het oncomfortabele van deze positie: het gaat niet om één land maar om drie landen en een deelstaat.

**De heer Aptroot (VVD):** Ik begrijp goed dat België het recht op reactivering van het bestaande tracé heeft. De minister heeft gelijk dat wij de Belgen alleen kunnen verleiden om iets anders te doen. Die verleiding wordt toch alleen maar groter als je niet alleen een goed alternatief hebt maar ook duidelijk maakt dat reactivering van (een variant van) het oude tracé heel kostbaar is. In dat kader wil ik dat de minister gaat voor een echt goede inpassing. Is hij, gehoord de stemming in de Kamer, bereid om de brief van 18 december jongstleden aan de colleges van Weert, Cranendonck en Leudal terug te nemen? Daarin staat: jullie tunnelplan doen wij niet, kijk maar naar meer realistische alternatieven. Wij hebben hier met elkaar toch de indruk dat er geen ander realistisch alternatief is, als je het bestaande tracé handhaaft. Het is goed voor de onderhandelingen met België om daarin duidelijk te zijn. Wil de minister aan deze drie colleges en hun inwoners laten weten dat hij serieus kijkt naar het tunnelplan en het niet zonder meer wegcijfert door opslag op opslag op opslag?

**Minister Eurlings:** Voor de keuzes tussen de tracés maakt de keuze rond Weert geen verschil. De A52-variant zou – dat is het dubbele van het verhaal – voor Weert eerder nadelig dan voordelig uitpakken, omdat er dan nog meer treinen door Weert gaan rijden. In de verleiding richting België om te komen tot een alternatief tracé speelt het dus eerder een negatieve rol. Daarom is het niet constructief om dit een rol te laten spelen als wij het alternatief willen bereiken. Verder heb ik geschetst dat naar onze stellige overtuiging België moet betalen voor de inpassing van het traject Budel-Weert. De kern van de zaak is: wat is «inpassing»? Daarom is het belangrijk dat wij met België tot een akkoord komen en dat wij gezamenlijk met de regio tot een goed plan voor Weert komen. Wij moeten voorkomen dat er straks een heilloze strijd ontstaat over wat er wel of niet moet in de meest minimalistische variant. België kan zich daarop terugtrekken en daarom is het van belang om eerst de principes met elkaar af te spreken. Met alle respect, maar een tunnel van 500 mln. kun je niet als «minimale inpassing» wegzetten. Laten wij reëel zijn, dat is een half miljard, een gigantisch bedrag. Wij zullen eerst met België tot een gezamenlijke attitude moeten proberen te komen, waarna wij naar de regio gaan en draagvlak proberen te krijgen voor een tracé. Vervolgens moet je bekijken wat wel en niet kan. Dat is wel de volgorde der dingen,

alleen al om te voorkomen – de Kamer dwingt mij om meer te zeggen dan ik wilde want iedereen luistert mee – dat België zich op het minimalistische terugtrekt en wij als Nederland met de rekening voor Weert blijven zitten. In dat licht zeg ik hier: wij moeten de juiste volgorde aanhouden. Ook voor België is het van belang dat er in Weert en omgeving een goed draagvlak ontstaat voor de IJzeren Rijn, ter voorkoming van heilloze procedures en obstructies. Vandaar dat ik eerst met België wil praten: joh, kunnen wij gezamenlijk naar Weert toe om met de bestuurders in gesprek te gaan en te voorkomen dat de verschillende partijen zich terugtrekken in de loopgraven? Het resultaat voor Weert is dan verre van optimaal.

De heer **Aptroot** (VVD): Dit is geen volledig antwoord op mijn vraag. Het gaat ook langs de realiteit. ProRail komt juist met een volstrekt minimalistisch iets, wat een slecht basis vormt. De berekeningen van ProRail en de brief van de minister moeten daarom worden teruggenomen, waarna er een reële berekening kan worden gemaakt. Het is gek dat het plan voor actualisatie van de IJzeren Rijn heel andere opslagpercentages heeft dan het tunnelplan van Weert en andere gemeenten. Het scheelt tientallen procenten. Het plan wordt gewoon weggerekend en dat wil ik niet. De minimalistische variant moet van tafel.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb twee vragen. Over de interpretatie van de arbitrage zegt de minister: het is simpel want de rechter heeft gesproken. Zo simpel ligt het echter niet. De uitspraak laat volgens mij echt nog ruimte voor interpretatie. De Nederlandse wet- en regelgeving mag niet in de knel komen. Dat lijkt mij belangrijk, ook in het licht van de Natura 2000-eisen. Zijn er alternatieven? Is er een dwingende reden voor het maatschappelijk belang? Is er compensatie mogelijk? Ik kan daarop antwoorden geven, maar die kan de minister ook zelf verzinnen. De inpassing kost wat die kost. Als er geen goede tunnel komt, gaat het wat mij betreft gewoon niet door. De Belgen krijgen daarvoor de rekening gepresenteerd. Het is niet anders. Is de minister dat met mij eens? Niks minimale variant!

De heer **Lempens** (SP): Ik heb nog een aanvullende vraag. Stel dat de Kamer uitspreekt dat zij vindt dat een goede inpassing in Weert betekent een tunnel door Weert voor het goederenvervoer. Wat gebeurt er als het parlement van Nederland zo iets uitspreekt? Staat de minister dan sterker?

Minister **Eurlings**: ProRail heeft puur een voorlopige beoordeling gegeven van dingen die moeten gebeuren. Ik heb zojuist gezegd dat wij later komen te spreken over de extra inpassing. Daarin zal ik ruimhartig zijn. Dat woord heb ik expliciet gebruikt. Wij moeten wel samen met de Belgen dat traject in, om te voorkomen dat een van beide partijen – lees: België – zegt: wij moeten wel betalen, maar alleen hetgeen echt minimaal minimaal nodig is. Daarom moeten wij elkaar eerst diep in de ogen kijken en proberen om er een gezamenlijk project van te maken. In dat kader kan worden bekeken wat extra kan worden gedaan om Weert en omgeving hierin mee te nemen. Het is in het belang van België om te voorkomen dat men de barricades op gaat. De arbitrage bepaalt weliswaar dat België de inpassing betaalt, maar dat betekent niet dat België «inpassing» vertaalt met een tunnel van een half miljard. Ik zeg het even heel cru. Het is dus in het belang van de Nederlandse belastingbetaler en van Weert dat wij de dingen in de goede volgorde doen. Je kunt discussiëren over opslagpercentages voor tunnels. De tunnel in Maastricht toont aan dat in de praktijk een opslagpercentage reëel is. Ook zonder opslagpercentage is die tunnel heel erg duur. Dat staat als een paal boven water. Stel dat iedereen zegt: wij willen het gesprek niet aangaan, die tunnel moet er sowieso komen. Dan moet in de begroting via amendementen een half miljard worden gevonden. Ik vind dat bedrag op dit

moment niet. Misschien vinden sommige Kamerleden geld in 2021, maar dat is geen extra geld. Ik wacht het amendement van de heer Aptroot af.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij hebben amendementen ingediend, maar die zijn helaas afgewezen. Daarbij ging het onder andere om geld voor ontwikkelingssamenwerking.

Minister **Eurlings**: Dat komt de VVD-fractie toe: zij wilde geld uit Afrika halen en naar Weert brengen. Daar was in de Kamer echter niet veel enthousiasme voor. Ik moet natuurlijk wel een meerderheid hebben voor een bepaalde dekking – los van de wenselijkheidsvraag – en die heeft de heer Aptroot niet gekregen. First things first. Nogmaals, de inpassing in Weert zal ruimhartig zijn. Dat wil echter niet zeggen dat ik mij nu vastleg op een tunnel. Wij zullen zoals altijd de kosten en baten van verschillende varianten moeten bekijken. Dat hebben wij ook gedaan bij de overkapte snelweg A6–A9, waar de regio nu op basis van goede argumenten voor iets anders kiest. Hopelijk gaan wij het proces in de richting van Weert zo veel mogelijk samen met België doorlopen. Dat is in het belang van wat wij uiteindelijk kunnen bereiken, ook in de financiering, en om obstakels in Weert zo veel mogelijk te voorkomen.

Natura 2000 is in 2001 mede leidend geweest bij het idee dat er een tunnel onder De Meinweg moet komen. In de uiteindelijke uitwerking zullen wij weer langs Natura 2000 moeten. De inpassing moet conform Natura 2000 zijn – in die zin heeft mevrouw Van Gent gelijk – maar wij kunnen er geen alternatieve discussie op baseren. De arbitrage-uitspraak is daarover duidelijk geweest.

Een paar vragen staan nog open. De heer Hessels heeft gesproken over de FENIX-lijn. Het project FENIX staat in principe los van de IJzeren Rijn. Ik ken het project van de heer Donners van RiverToSuccess goed. Dit heeft echter een andere functie dan de IJzeren Rijn voor de Belgen heeft. Zij hebben dat nadrukkelijk uitgesproken. Daarmee kan het geen alternatief zijn. Op basis van de arbitrage kan ik er geen rekening mee houden. Misschien zijn er dan straks twee lijnen, maar dat is nu eenmaal zo. De heer Hessels heeft terecht gevraagd naar de rol van Duitsland in de activering. Het Duitse bestaande spoor is nu al in gebruik. Als de IJzeren Rijn uit Nederland de grens met Duitsland over gaat, kan het spoorverkeer in principe doorrijden. Noordrijn-Westfalen is wel gemotiveerd om een alternatief te vinden, blijkt uit een telefoontje in mijn richting in januari. Ten eerste ziet men dat de opbrengsten van een alternatief veel groter zijn voor logistiek Noordrijn-Westfalen dan de opbrengsten van het kleine lijntje. Ten tweede ziet men dat het historisch tracé zorgt voor een groot probleem in veel dorpen en plaatsen in Noordrijn-Westfalen. Die treinen rijden dan langs de dorpskernen. Ook daar geldt een dubbele redenering: het voorkomen van overlast en het behalen van economische winst. Vandaar dat ik blijf hopen dat wij alsnog het alternatief kunnen bereiken. De heer Lempens vroeg naar de rol van de MKBA. De kosten en baten van de IJzeren Rijn zullen ook in de eindafweging in België een rol spelen. Wanneer en hoe snel gaan wij investeren? Ik neem aan dat de feiten in de politieke besluitvorming daar, net als hier, meetellen in de besluitvorming. Zou het alternatieve tracé sneller klaar kunnen zijn dan het historisch tracé? Nee, dat is juist iets wat de Belgen discomfort heeft gegeven bij het beoordelen van het alternatief. Laat ik het open zeggen. Ook ik volg de discussie in het Belgisch parlement. In België is er wantrouwen dat Nederland als puntje bij paaltje komt alles zal proberen om de IJzeren Rijn niet te laten aanleggen. Dat leidt ertoe dat onze zuiderburen geen enkele zekerheid willen opgeven. Zij denken: die Nederlanders willen niet, dus wij staan geen enkele uitloop toe. Daarom heb ik de Kamer vorig jaar gezegd dat ik mij zal houden aan de arbitrage en dat ik geen spelletjes met de Belgen speel. Als ik (de verdenking op mij laad dat ik) spelletjes speel, leidt dat er alleen maar toe dat men zich ingraaft. Ik doe dat niet en houd



me aan de arbitrage. Als er een beter alternatief is, wil ik de Belgen die werkelijkheid geven met mijn handtekening eronder en zo het historische tracé inwisselen voor een alternatief tracé. Dat is de enige manier om ook in België de mensen uit de loopgraven te krijgen. Zo simpel is het. Bij de counterparts speelde ook een rol dat de A52-variant later gereed zou komen dan de tussenvariant van de IJzeren Rijn via De Meinweg. Daar heb ik tegen ingebracht: misschien wordt het een beetje later, maar je krijgt dan veel meer, en tot die tijd kan het goederenvervoer via de Montzenroute worden afgewikkeld. Er hoeft dus geen probleem te zijn. Ik zeg nogmaals: er komen nog heel veel debatten over de IJzeren Rijn. Het is een moeilijk dossier, omdat veel regeringen en ministers erover gaan. Als wij het maximale willen bereiken – ik wil dat als Nederlander en als iemand afkomstig uit de provincie Limburg – zullen wij heel nadrukkelijk dit proces moeten doorlopen. Voor nu is dan de eerste stap dat wij de hoop op een alternatief tracé niet opgeven. Ik blijf mijn best daarvoor doen; dat geef ik niet op. Als het toch de tussenvariant, het kippenlijntje van de IJzeren Rijn, wordt en blijft, zullen wij dit voorjaar goede principeafspraken moeten maken met onze zuiderburen om gezamenlijk te kijken naar de inpassing in bijvoorbeeld Weert. Dan komen wij vervolgens op de plannen zelf uit. Dat is de marsroute en ik ben zeer gemotiveerd om die samen met u af te leggen. Laten wij, nogmaals, hopen dat het alternatief een optie zal zijn.

### **Toezeggingen**

- Zodra het memorandum of understanding gereed is, zal dat naar de Kamer worden gezonden. Het advies van de COD en de MKBA zullen daaraan als bijlage worden toegevoegd.
- Zodra het ontwerp-tracébesluit gereed is, zal de Kamer dat ontvangen. Ook de wijziging van het verdrag die in dit kader nodig is, alsmede te zijner tijd het tracébesluit, zullen aan de Kamer worden voorgelegd.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Sneep