

Vergaderjaar 2008–2009

27 737

Trajectnota/MER IJzeren Rijn

Nr. 33

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 10 februari 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 25 november 2008 inzake de afspraken met zijn collega's van België, Duitsland en Nordrhein Westfalen (Kamerstuk 27 737, nr. 31) en de brief van 18 december 2008 inzake de verschillenanalyse van ProRail m.b.t. de extra inpassingswensen van de gemeente Weert (Kamerstuk 27 737, nr. 32).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 6 februari 2009. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), 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 (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), de Rouwe (CDA) en Vacature (VVD).

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

Inleiding

Voorafgaand aan de beantwoording van de vragen wil ik eerst schetsen waar we momenteel staan met dit project, de verdere procedure zoals die gegeven het actuele beeld nu is voorzien, en wat daarom de status is van de huidige actuele plannen die ProRail heeft gemaakt.

A. Te doorlopen stappen: besluitvorming, vastlegging en uitwerking

1. Besluitvorming België – Nederland

Tot recent was – naast het vraagstuk van de kostenverdeling – een bijzonder element in de besluitvorming tussen België en Nederland de vraag volgens welk tracé de IJzeren Rijn gemoderniseerd zou moeten worden: volgens het Duitse A52-alternatief of volgens de «tussenvariant» (het historisch tracé met aanpassingen).

In het overleg op 17 november 2008 te Brussel met bewindslieden van de drie landen en de verkeersminister van Nordrhein Westfalen concludeerde de Belgische minister Vervotte echter uiteindelijk dat er geen haalbare financieringsconstructie was voor het Duitse A52-alternatief. Zoals ik de Kamer heb bericht¹ bleek zelfs een zeer vérgaand aanbod van mijn zijde onvoldoende om het Duitse A52-alternatief financieerbaar te maken. Het Nederlands aanbod blijft staan en wij zijn te allen tijde tot nieuw overleg bereid. Maar zolang als de andere landen niet bereid zijn mee te doen, is de consequentie daarvan dat teruggevallen is op het al langer bestaande plan en dat de IJzeren Rijn zal worden gereactiveerd volgens de «tussenvariant».

In mijn brief van 29 september 2008² schreef ik u over de planning van de Belgisch–Nederlandse besluitvorming het volgende (citaat):

«Volgens de huidige planning zal de MKBA eind oktober 2008 door de studiebureaus worden opgeleverd. Vervolgens zal de Commissie van Onafhankelijke deskundigen (COD), die door mijn Belgische ambtgenoot en mij is ingesteld, naar aanleiding van de MKBA een advies formuleren. De COD stelt in die periode tevens een advies aan ons beiden op over de kostenverdeling tussen België en Nederland van de moderniseringskosten van het gedeelte van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied.

Volgens de huidige planning verwachten minister Vervotte en ik die adviezen van de COD begin december 2008 te ontvangen. Vanaf dat moment gaan wij een gezamenlijk besluitvormingstraject in over de verdeling van de kosten van de modernisering van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied. Na afronding van die besluitvorming zullen mijn Belgische ambtgenoot en ik de onderliggende stukken, zoals de MKBA en de adviezen van de COD, openbaar maken.»

Inmiddels is er een nieuwe planning ten aanzien van het afronden van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Dat komt onder andere omdat van Belgische zijde in een laat stadium (november 2008) in de studie werd ingebracht dat er wellicht op termijn een capaciteitsknelpunt gaat optreden in de bestaande Montzenroute (ter hoogte van Aarschot). Vanwege de invloed die dit mogelijke knelpunt kan hebben op de uitkomsten van de MKBA vergt dit nieuwe punt alsnog zorgvuldige analyse van het studiebureau en de betrokken partijen.

Naar de huidige verwachting zal de MKBA in februari 2009 gereed komen, en kort daarna het advies van de COD.

Aansluitend volgt dan overleg tussen de nieuwe Belgische minister Vanackere en mij om, mede op basis van het advies van de COD, tot definitieve afspraken te komen over het vervolg van het project.

¹ Kamerstuk 27 737, nr. 31, d.d. 25-11-08.

² Kamerstuk 27 737, nr. 30, d.d. 29-09-08.

Die afspraken betreffen de definitieve tracering van de spoorlijn volgens de zogenaamde «tussenvariant»: het te moderniseren historisch tracé met een Omleiding om Roermond en een tunnel onder Nationaal Park De Meinweg.

Voorts moeten afspraken worden gemaakt over de verdeling van de kosten en de kostenrisico's (onvoorzien, meerwerk, minderwerk, et cetera) tussen de beide landen, hoe om te gaan met planaanpassingen en inpassingswensen die in de Tracéwet-fase nog voorgesteld worden.

In dit verband zijn de volgende onderdelen van de bindende arbitrageuitspraak¹ van belang (citaat paragraaf 223):

«The exercise of Belgium's right of transit, as it has formulated its request, thus may well necessitate measures by the Netherlands to protect the environment to which Belgium will have to contribute as an integral element of its request. The reactivation of the Iron Rhine railway cannot be viewed in isolation from the environment protection measures necessitated by the intended use of the railway line. These measures are to be fully integrated into the project and its costs.»

En (citaat paragraaf 225):

«The Belgian obligation to fund the environmental element of the overall costs of the reactivation is integral to its exercise of its right of transit.»

De inpassingsmaatregelen behoren dus integraal tot het project.

Voorts stelt het Arbitrage Tribunaal (citaat paragraaf 209):

«The Tribunal is of the view that the financial risks are not to be severed from the costs. Thus, the Party which bears the costs will also have to bear the financial risks, and, when the Tribunal refers to the costs, it should be understood as including the financial risks as well.»

Het land dat de kosten van een bepaald tracégedeelte moet dragen, moet dus ook de kosten van de bijbehorende inpassingsmaatregelen én van de financiële risico's dragen.

De afspraken die België en Nederland binnenkort gaan maken over de kostenverdeling leiden daarom nog niet tot een definitief financieel beeld. Ook de kosten van inpassingsmaatregelen waarover, in het kader van de Nederlandse wettelijke Tracéwetprocedure, in de toekomst nog wordt besloten en de kosten van toekomstige financiële risico's zullen moeten worden verdeeld tussen België en Nederland.

Er zullen met België dus ook afspraken moeten worden gemaakt over de wijze waarop de kostenposten, die in de toekomst nog zullen ontstaan, zullen worden verdeeld.

2. Vastlegging in Verdrag

De tussen de beide landen te maken afspraken zullen vervolgens moeten worden vastgelegd in een nieuw Verdrag dat strekt tot gedeeltelijke wijziging van het zogenaamde «IJzeren Rijn Verdrag» van 1873. Daarin is immers het tracé van de IJzeren Rijn («historisch tracé» genaamd) vastgelegd, en nu zal moeten worden vastgelegd dat de Omleiding Roermond geldt als vervanging van het historisch tracé door Roermond.

3. Uitwerking van het plan

Nadat overeenstemming met België is bereikt zal ik de Nederlandse Tracéwet-procedure hervatten, te beginnen met (conform art. 9 Tracéwet) mijn «Standpuntbepaling» (in overeenstemming met de minister van VROM) ten aanzien van het tracé dat mijn voorkeur heeft. Die Tracéwet-procedure is in 2001 stilgelegd². Dat voorkeurstracé zal de hierboven beschreven «tussenvariant» zijn.

¹ bijlage bij Kamerstuk 27 737, nr. 9, d.d. 27-05-05.

² Kamerstuk 27 737, nr. 4, d.d. 13-11-01.

In de periode daarna zal ik ProRail opdracht geven om dat voorkeursalternatief nader uit te werken tot een Ontwerp Tracé Besluit (OTB). Zoals gebruikelijk – en wettelijk voorgeschreven – zal in die uitwerkingsfase overleg plaatsvinden met betrokkenen, waaronder provincies, gemeenten en waterschappen. Die partijen kunnen in die fase ook nadere voorstellen doen ten aanzien van het ontwerp, varianten en inpassingsmaatregelen, een en ander binnen de begrenzing van het gekozen tracé. In diezelfde periode zal een aanvulling worden opgesteld voor het uit 2001 daterende MER IJzeren Rijn, om de geactualiseerde milieueffecten in kaart te brengen op basis van de geactualiseerde vervoersprognoses en het geactualiseerde ontwerp. De geactualiseerde informatie over de milieueffecten is de basis voor de inpassingsmaatregelen die in het OTB worden opgenomen.

Vervolgens zal ik tegelijkertijd het Ontwerp Tracébesluit (OTB) en het document met de actuele milieueffecten publiceren, waarop de gebruikelijke inspraak mogelijk is. In die inspraakfase kan eenieder dus beoordelen of er reden is om – binnen de begrenzing van het voorkeustracé – nog planaanpassingen te bepleiten. Zoals hierboven aangegeven zal ik met mijn Belgische ambtgenoot afspraken maken hoe om te gaan met de (financiële consequenties van de) voorstellen voor planaanpassing, die in die Tracéwet-fase ter besluitvorming komen vóór te liggen.

Het tijdstip van publicatie van het OTB, dat ook aan de Tweede Kamer zal worden gezonden, hangt af van het moment dat de Tracéwetprocedure wordt hervat. Die hervatting geschiedt nadat overeenstemming met België is bereikt over het project en de kostenverdeling. De publicatie van het OTB kan dan ongeveer 8 maanden daarna worden verwacht

B. Status van het huidige actuele plan

Het Arbitrage Tribunaal van het Permanent Hof van Arbitrage (PHA) heeft in mei 2005 een bindende uitspraak gedaan over de verdeling tussen België en Nederland van de investeringskosten voor het moderniseren van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied. Die uitspraak is geformuleerd als een «functioneel recept»: voor elk tracégedeelte is aangegeven welk kostenbestanddeel door welk land moet worden betaald¹. De bedragen die in dat «functioneel recept» moeten worden ingevuld waren niet beschikbaar ten tijde van de arbitrageuitspraak: daartoe heeft ProRail – in opdracht van mijn Belgische collega en mij – een nieuwe kostenraming moeten maken op basis van een geactualiseerd ontwerp (hierna: «het ProRail-ontwerp»). Dat heeft ProRail gedaan in lijn met de huidige Nederlandse wet- en regelgeving waardoor het «ProRail-ontwerp» voldoet aan alle wettelijke normen; dat is getoetst door de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen (COD).

Dat ProRail-ontwerp is echter nog slechts een «vóórloper» van het Ontwerp Tracé Besluit, en het heeft verder geen status. Pas als het ontwerp verder zal zijn uitgewerkt – mede in overleg met gemeenten en andere instanties – ontstaat een ontwerp-plan (OTB) dat door mij als Bevoegd Gezag – in overeenstemming met de minister van VROM – wordt ondertekend.

In de beantwoording van de vragen van uw Kamer gebruik ik dat ProRail-plan als referentie, zónder daarmee te willen aangeven dat het plan al enige status zou hebben.

Daarom zal ik in voorkomende gevallen nog geen antwoord kunnen geven op specifieke vragen over ontwerpaspecten; daarvoor is het in deze fase van het project te vroeg. Eerst moet de hierboven beschreven eerste fase,

¹ zie ook de analyse van de arbitrage-uitspraak in Kamerstuk 27 737, nr. 11, d.d. 30-06-05.

«Besluitvorming België–Nederland» afgerond zijn, daarna wordt gestart met de nadere planuitwerking.

Zoals ik uw Kamer eerder heb geschreven¹ hecht ik eraan dat adequate inpassingsmaatregelen worden gerealiseerd. Met een oordeel over de – in het kader van de Tracéwetprocedure – daadwerkelijk te treffen inpassingsmaatregelen wacht ik tot na de afronding van het komende overleg met mijn Belgische ambtgenoot. Daarna kom ik – in het kader van de voorbereiding van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) – zeker nog te spreken met de gemeenten en andere betrokken instanties over de inpassing van de spoorlijn.

C. Beantwoording Kamervragen

1

Is er nu wel of geen (voorkeurs)tracébesluit genomen in het overleg tussen de Duitse, Belgische en Nederlandse ministers? Zo ja, welke status heeft dit besluit?

Er is nog geen tracébesluit genomen (in de zin van de Tracéwet); zie de algemene inleiding bij deze brief. In feitelijke zin is door mijn ambtsvoorganger al in 2001 besloten dat de IJzeren Rijn gereactiveerd wordt volgens het voorkeustracé: het historisch tracé met een Omleiding om Roermond en een tunnel onder Nationaal Park De Meinweg²; dat tracé werd in de Trajectnota/MER³ het «alternatief A3» genoemd. Dit besluit kon in 2001 echter (nog) niet worden omgezet in een formeel Standpunt conform de Tracéwet omdat de financiering een geschilpunt was tussen Nederland en België. Het gekozen alternatief (inclusief Omleiding Roermond en tunnel onder de Meinweg) is door Nederland en België ingebracht in de arbitragezaak als zijnde de Nederlandse invulling van de moderniseringsplannen.

In mijn brief van 25 november 2008 aan uw Kamer heb ik dat aangegeven⁴. Tot recent stond nog ter discussie volgens welk tracé de IJzeren Rijn gemoderniseerd zal worden: volgens het Duitse A52-alternatief of volgens de «tussenvariant» (het historisch tracé met de genoemde aanpassingen). In het overleg op 17 november 2008 te Brussel met bewindslieden van de drie landen en de verkeersminister van Nordrhein Westfalen concludeerde de Belgische minister Vervotte echter dat er geen haalbare financieringsconstructie is voor het Duitse A52-alternatief. De consequentie daarvan is dat de IJzeren Rijn zal worden gereactiveerd volgens de «tussenvariant».

2

Hebt u over de IJzeren Rijn onderhandeld tot het uiterste? Is door uw opstelling bij de onderhandelingen eigenlijk impliciet een besluit genomen om het historische tracé voor België open te stellen? Is het mogelijk de onderhandelingen te heropenen?

Zoals uit mijn brief naar aanleiding van de onderhandelingen blijkt heb ik zeker «tot het uiterste onderhandeld». Dat het gevolg van de onderhandelingen was, dat teruggevallen moest worden op het oorspronkelijke historische tracé in Duitsland en in Nederland, was het gevolg van de constatering door mijn Belgische ambtgenoot dat het alternatieve tracé in Duitsland niet financierbaar was; aan mijn opstelling heeft dat zeker niet gelegen.

De onderhandelingen kunnen worden heropend als er vanuit België en/of Duitsland een nieuw voorstel komt; tot nu toe is daarvan nog niets gebleken. Ik heb mijn Belgische en Duitse ambtgenoten laten weten dat mijn aanbod, zoals verwoord in mijn brief aan de Kamer, blijft staan.

¹ Kamervragen met antwoord 2008–2009, nr. 1243, Tweede Kamer, d.d. 16-01-09.

² Kamervragen 2000–2001, nr. 230, d.d. 8-11-01.

³ Kamerstuk 27 737, nr. 1, d.d. 15-05-01.

⁴ Kamerstuk 27 737, nr. 31, d.d. 25-11-08.

3

Hebt u het zoeken naar een politieke oplossing voor de IJzeren Rijn opgegeven? Zo nee, hoe ver wilt u gaan om zich te verzetten tegen reactivering van het historische IJzeren Rijntracé? Hoe groot schat u de juridische kans op het tegenhouden van het rijden over het historisch tracé?

De Nederlandse regering dient het Scheidingsverdrag te respecteren en de bindende arbitrage-uitspraak uit te voeren. Juridisch gezien kan ik de reactivering van het historisch tracé niet tegenhouden. Zoals gezegd blijft mijn aanbod naar extra financiering van een alternatief tracé wel staan.

4

Hoe waarschijnlijk is het scenario dat er geen beslissing komt, anders dan de constatering dat België het recht op reactivering van de IJzeren Rijn behoudt, en dat we vervolgens deze discussie over tien of vijftien jaar opnieuw gaan voeren?

Omdat België in dit project de vragende partij is, en het recht van doortocht door Nederland heeft op basis van het Scheidingsverdrag, kan alleen België aangeven of het door u bedoelde scenario waarschijnlijk is. Ik heb mij te houden aan de arbitrage uitspraak, maar blijf, zoals gezegd, open staan voor een eventueel alternatief tracé.

5

Is er ooit door de rechterlijke macht getoetst of de verdragen uit 1839 en 1871, waar de Belgische regering zich met regelmaat op beroept, de kracht hebben die België er aan toekent?

Ja, dat is gebeurd in de bindende uitspraak van het Arbitraal Tribunaal van het Permanent Hof van Arbitrage (PHA).

6

Deelt u de mening dat er in de opdracht voor de arbitrage geen uitspraak is gevraagd over het recht van overpad? Deelt u de mening dat het Belgisch recht op overpad iets anders is dan het opeisbaar recht om te rijden over het historisch tracé?

In het op 1 juli 2005 in werking getreden verdrag met de gezamenlijke vraagstelling van België en Nederland aan het Arbitraal Tribunaal¹ is aangegeven (citaat):

«België en Nederland zijn het erover eens dat België recht heeft op het gebruik, het herstel, de aanpassing en de modernisering van het Nederlandse gedeelte van het historische tracé van de IJzeren Rijn en dit ten gunste van alle Belgische en andere spoorwegondernemingen die voldoen aan de regels voor de toegang tot de markt».

Dit vormde een bevestiging van bestaande rechten, op basis waarvan het recht om te rijden over het historisch tracé voor België opeisbaar was en is. Het Belgische recht is overigens in de arbitrage-uitspraak bevestigd. Het Tribunaal stelt expliciet dat de looptijd van het Verdrag van 1839 en van het IJzeren Rijn Verdrag van 1873 niet beperkt is.

7

Is de discussie over reactivering van de IJzeren Rijn gestart in reactie op de aanleg van de Nederlandse Betuwelijn? Denkt u dat deze discussie ook opgerakeld was als Nederland de Betuwelijn niet had aangelegd?

De laatste doorgaande goederentrein over de IJzeren Rijn reed in 1991. De vraag van België om de IJzeren Rijn te reactiveren is gesteld in 1998, dus toen de Betuweroute in aanleg was. Of er een relatie is tussen deze feiten kan ik niet beoordelen.

¹ Arbitrageverdrag, Tractatenblad 2003, nr. 138.

8

Is er een goede oplossing mogelijk wanneer de betrokken landen allen hun nationale belang voorop stellen?

Over het algemeen hoeft het vooropstellen van nationale belangen geen bezwaar te zijn om gezamenlijk tot een goede oplossing te geraken.

9

Is de hele IJzeren Rijn situatie het gevolg van de concurrentie tussen de Rotterdamse en de Antwerpse haven? Bent u van mening dat de beide havens beter kunnen samenwerken dan concurreren en dat dat tot meer voordeel voor beide havens en tot minder nadeel voor mens en natuur zal leiden?

Het is logisch dat grote zeehavens, zoals Rotterdam en Antwerpen, streven naar goede achterlandverbindingen met alle modaliteiten, waaronder spoor. Dat streven verandert niet ingeval de havens beter zouden gaan samenwerken.

10

Hoe gedetailleerd is de omschrijving van het historische tracé vastgelegd?

De historische route is neergelegd in het zogenaamde IJzeren Rijnverdrag van 1873¹. Daarin staat het volgende (citaat):

«De lijn zal het grondgebied van het hertogdom Limburg binnenkomen, loopende ten zuiden van Hamont (België). Zij zal zich naar Weert richten, ten zuiden van die plaats zoowel als van Haelen loopen, de Maas met eene vaste brug op het rechte gedeelte boven de bogt van Buggenum tusschen de grenspalen 83 en 84 overgaan, zich aan de lijn van Maastricht naar Venlo ten noorden van het station Roermond aansluiten, een gedeelte van die lijn volgen en haar ten zuiden van het gezegde station verlaten, om de Pruisische grens te bereiken in eene rigting, te bepalen met de Regering van het Deutsche Keizerrijk».

Het huidige punt van overschrijding van de Nederlands-Duitse grens werd in een verdrag van 13 november 1874² met het Duitse Keizerrijk vastgelegd.

De spoorlijn werd in 1879 voltooid en de ligging is sindsdien niet gewijzigd. In de arbitrage-uitspraak staat, dat Nederland niet eenzijdig mag afwijken van de historische route. Zie ook mijn antwoord op vraag 6 en de algemene inleiding op deze brief (A.2).

11

Is de conclusie juist dat er alleen nog maar een keuze mogelijk is tussen de N280/Bab 52 variant en het «gemoderniseerde» Historisch tracé (A3 variant)? Is dat in strijd met de Europese richtlijnen, Nederlandse wetgeving en de MER-procedure? Zo ja, kunt u dat toelichten? Welke mogelijkheden voor besluitvorming blijven er op welk moment voor de Kamer?

In de algemene inleiding heb ik de procedure beschreven. Daaruit blijkt dat de tracékeuze op basis van de Trajectnota/MER in 2001 is gemaakt, maar tot nu toe niet geëffectueerd kon worden vanwege het financieringsgeschil met België.

De mogelijkheden voor besluitvorming door de Kamer zijn aangegeven in de algemene inleiding bij deze brief:

1e: bij de goedkeuring van het nog te maken verdrag tussen België en Nederland;

2e: bij eventuele bespreking van besluiten die in het kader van de Tracéwetprocedure genomen zijn (Standpunt, Tracébesluit).

Ik teken hierbij aan dat in de bindende arbitrage-uitspraak (paragraaf 239)

¹ Staatsblad 1873, 65.

² Staatsblad 1875, 18.

is vastgelegd dat de modernisering van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied moet geschieden conform de Nederlandse wet- en regelgeving, maar tevens dat dit er niet toe mag leiden dat het Belgische recht van doortocht onredelijk wordt belemmerd.

12

Is het (gemoderniseerde) historisch tracé wel een (haalbaar) alternatief, terwijl de N280 variant voor België geen haalbaar alternatief is? Zo ja, waaruit is dat op te maken?

Het N280/A52-alternatief was financieel niet haalbaar omdat het – ten opzichte van het gemoderniseerde historische tracé – grote extra uitgaven vergt in Duitsland. Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 25 november 2008 aan de Kamer (blz. 3) was ik bereid om – bovenop de Nederlandse besparing op Nederlands grondgebied ten bedrage van € 135 mio – nog een forse extra financiële bijdrage van bijna € 100 mio in te zetten voor het alternatieve tracé. België was eveneens bereid om zijn besparing op Nederlands grondgebied – dezerzijds geschat op € 160 mio – in te zetten voor het Duitse tracé, desnoods verhoogd met een vaste risico-opslag van 12,5% tot € 180 mio, maar wilde geen extra bedrag daar bovenop bieden.

13

Indien beide tracés financieel niet haalbaar zijn, is het dan niet beter om het IJzeren Rijn dossier enkele jaren te laten rusten?

Ik heb nog geen aanwijzing dat de reactivering volgens de «tussen-variant» (het gemoderniseerde historische tracé plus de Omleiding Roermond en de tunnel onder De Meinweg) voor België niet financieel haalbaar is. Het overleg op ministersniveau over de kostenverdeling is immers nog niet gestart.

14

Geldt het uitgangspunt dat voor burgers alle besluiten aanvechtbaar blijven, ook het historisch recht van doortocht, hetgeen uw ambtsvoorganger stelde in de arbitrageprocedure, nog steeds?

Het historisch recht van doortocht is niet aanvechtbaar. Voor zover ik kan nagaan heeft mijn ambtsvoorganger dat ook niet gezegd. Zie ook het verslag van schriftelijk overleg met uw Kamer in 2003 «over geschillenbeslechting door middel van arbitrage inzake de IJzeren Rijn»¹, waarin werd geantwoord op de vraag of de normale rechtsgang voor betrokken partijen zou worden ingeperkt (citaat):

«Voor zover een beslissing van de Nederlandse overheid, gebaseerd op de uitspraak van het Arbitrage-tribunaal, openstaat voor bezwaar en beroep, blijft deze mogelijkheid bestaan. De nationale rechter zal bij de beoordeling van zo'n zaak evenwel rekening moeten houden met de beslissing van het Arbitrage-tribunaal.»

Burgers kunnen dus zoals gebruikelijk «hun recht halen», maar het «historisch recht van doortocht» is niet aanvechtbaar.

15

Welke voordelen zal de IJzeren Rijn opleveren voor de Nederlandse regio?

De IJzeren Rijn zal voor Nederland geen of nauwelijks voordelen opleveren. De IJzeren Rijn is immers een spoorverbinding voor doorgaande internationale goederentreinen tussen België en Duitsland.

16

Is reactivering van de IJzeren Rijn volgens u noodzakelijk, of kan worden volstaan met de bestaande spoorlijnen en andere vervoersmodaliteiten

¹ Kamerstuk 27 737, nr. 8, d.d. 25-04-03.

tussen Antwerpen en het achterland?

De reactivering van de IJzeren Rijn is een vaststaand recht van België, en België wenst dat recht uit te oefenen. Dit maakt Nederlandse opvattingen over het nut en de noodzaak van een IJzeren Rijn minder relevant.

17

Is er een noodzaak tot verplaatsing van vervoer van de Montzenlijn naar een nieuw tracé?

Zie mijn antwoord op vraag 16.

18

Kan er veel meer vervoer via het water plaatsvinden, waardoor de noodzaak tot reactivering verdwijnt?

Zie mijn antwoord op vraag 16.

19

Vindt u dat goederenvervoer het best via het spoor kan verlopen?

Nederland voert het beleid van multi-modaliteit: de overheid zorgt voor de beschikbaarheid van kwalitatief goede verbindingen over weg, water en spoor, en binnen de wettelijke randvoorwaarden mogen de verladers en vervoerders zélf kiezen welke vervoersmodaliteit ze inzetten.

20

Kunt u ons een overzicht doen toekomen van alle knelpunten in alle aspecten van het historische tracé in Nederland?

Nee, dat is op dit moment niet mogelijk. Zoals ik heb aangegeven in de algemene inleiding is er momenteel uitsluitend een actueel ProRail-plan dat heeft gediend ter bepaling van de kostenraming. Pas in de voorbereiding van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) kan het bedoelde overzicht van alle knelpunten tot stand komen, samen met de oplossingen. Zie daarvoor de algemene inleiding bij deze brief, onder A.3.

21

Denkt u dat de Belgische vervoerders het historische IJzeren Rijn tracé daadwerkelijk gaan gebruiken?

Als de IJzeren Rijn is gereactiveerd zal die verbinding zeker wel gebruikt worden. De vervoersprognoses, die ik in juli 2007 aan de Tweede Kamer heb gestuurd¹, geven dat ook aan. Volgens die prognoses zal het grotendeels gaan om goederentreinen die anders gebruik zouden maken van de Montzenroute. Overigens zullen de gebruikers niet alleen «Belgische vervoerders» zijn; de spoorlijn zal, net als de rest van het Europese spoorwegnet, beschikbaar zijn voor elke vervoerder die dat wenst.

22

Bent u van mening dat gebruik van niet geëlektrificeerd enkelspoor op het historische tracé door Belgische dieseltreinen een serieuze optie is?

Ja. Overigens zullen dat niet uitsluitend «Belgische» dieseltreinen zijn, maar treinen van elke mogelijke herkomst (zie ook mijn antwoord op vraag 21).

23

Is het waar dat Duitsland het traject Roermond–Mönchengladbach wil verdubbelen en elektrificeren op voorwaarde dat België dat ook doet tot

¹ Kamerstuk 27 737, nr. 25, d.d. 09-07-07.

en met Weert? Zo ja, wat is uw mening over die opvatting en wat betekent dat voor uw standpunt over het historische tracé?

Mijn Duitse ambtgenoot heeft gezegd dat men in Duitsland nieuwe spoorlijnen uitsluitend dubbelsporig en geëlektrificeerd aanlegt. Dat geldt dus ook indien voor de IJzeren Rijn in Duitsland een nieuwe spoorlijn (het A52-alternatief) wordt aangelegd. Zoals bekend heb ik aangeboden om bij realisatie van het A52-alternatief het gedeelte op Nederlands grondgebied tussen de Duitse grens en Roermond ook te verdubbelen. Duitsland heeft terzake geen voorwaarde gesteld richting België.

24

Bent u van mening dat nu de Belgische regering aan zet is? Zo ja, waarom?

Ja. Het A52-alternatief kan pas weer bespreekbaar worden als België en/of Duitsland met een nieuw voorstel komen; zie mijn antwoord op vraag 2.

25

Acht u het mogelijk dat de Belgische regering de mogelijkheid van het vervoer via het historische tracé slechts wil gebruiken als promotiemiddel voor de vervoersmogelijkheden vanaf de Antwerpse haven naar het achterland?

Zie mijn antwoord op vraag 16.

26

Deelt u de vrees voor een salamtactiek van de zijde van België, waarbij België zal proberen steeds delen van de lijn berijdbaar te maken? Waarom wordt er steeds over delen van het tracé gesproken en niet over het hele traject van Antwerpen naar het achterland?

Nee, die vrees deel ik niet. In feite zijn alle gedeelten van de IJzeren Rijn tussen Antwerpen en Mönchengladbach momenteel berijdbaar en beschikbaar voor treinverkeer (en niet alleen voor treinen van en naar Antwerpen), met uitzondering van het gedeelte tussen Roermond en de Duitse grens bij Dalheim.

Er wordt in het kader van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) steeds gesproken over de hele verbinding tussen Antwerpen en het Roergebied. Slechts als het gaat over de kostenverdeling betreft het uitsluitend het deel van het tracé dat op Nederlands grondgebied ligt.

27

Vindt u dat de Belgische regering haar burgers moet informeren over het feit dat ze veel meer zal investeren in eventuele inpassingen in Nederland dan in België?

Ik heb geen mening over hetgeen de Belgische regering moet doen in de relatie met haar burgers.

28

Bent u bekend met het bericht «EVO teleurgesteld over keuze IJzeren Rijn» (FORUM 27 november 2008)?

Ja.

29

Bent u het met de verladersonorganisatie eens dat een aansluiting via Venlo de beste oplossing is?

De argumenten over een aansluiting via Venlo heb ik uiteengezet in mijn brief aan de Kamer van december 2007¹ waarmee ik de resultaten van een onderzoek naar een spoorlijn via Venlo (de zogenaamde «A67-spoorlijn») aan uw Kamer heb gestuurd.

Uit die studie blijkt dat een «A67-spoorlijn» – die een investering van € 7 miljard vergt – beduidend duurder is dan de reactivering van de IJzeren Rijn, en dat deze «A67-spoorlijn» voor België en Duitsland geen meerwaarde heeft ten opzichte van de IJzeren Rijn. Het Duitse deel van de «A67-spoorlijn», dat aldaar parallel aan de Bundesautobahn A40 is geprojecteerd, is door de deelstaat Nord Rhein Westfalen afgewezen als mogelijk alternatief tracé voor de IJzeren Rijn. Het valt dan ook niet te verwachten dat België en Duitsland bereid zijn de investeringen voor een «A67-spoorlijn» op hun grondgebied te financieren.

Voorts beschouwt België een «A67-spoorlijn» niet als een serieus alternatief voor de IJzeren Rijn, zodat Nederland daarnaast óók nog steeds zal moeten meewerken en meebetalen aan de reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn.

30

Bent u bekend met de problemen met het alternatieve tracé in Roermond, zoals hoogteverschillen, knelpunten met de A73, overbruggingen, veel kunstwerken en een spoorbaan die boven de geluidsschermen uitsteekt?

De genoemde problemen zullen aan de orde komen in de fase van uitwerking van de plannen.

31

Bent u bekend met de knelpunten in Duitsland bij het historische tracé en het alternatieve tracé? Zo ja, wat is uw mening daarover?

In de globale studie die het bureau IVV Aachen heeft gemaakt in opdracht van Nord Rhein Westfalen worden mogelijke knelpunten langs tracés in Duitsland opgesomd. Dat rapport is (via de website van NRW) openbaar, en ik heb daar kennis van genomen. Ik heb geen mening over knelpunten in Duitsland.

32

Kent u de kwestie van de Viersen-curve in Duitsland? Zo ja, ziet u deze als een probleem?

Met de «Viersener-kurve» wordt bedoeld op een ontbrekende spoorverbinding in de Duitse stad Viersen, waardoor treinen vanuit Venlo in de richting noordelijk Roergebied moeten «kopmaken» (van rijrichting wisselen). Of dat als een probleem moet worden opgevat laat ik ter beoordeling over aan mijn Duitse ambtgenoot.

33

Is het u bekend dat Deutsche Bahn recent nog grond verkocht heeft aan mensen die hun tuin aan het historische tracé hebben liggen? Zo ja, wat zegt dat u over de Duitse inschatting van de kans op reactivering van het tracé?

Nee, dat is mij niet bekend. Het historisch tracé in Duitsland is een bestaande spoorlijn die ook momenteel in gebruik is door treinverkeer. Een dergelijke handeling zal geen relatie hebben met reactivering van de IJzeren Rijn.

¹ Kamerstuk 27 737, nr. 26, d.d. 21-12-07.

34

Bent u van mening dat de discussie nu alleen nog maar over geld gaat?

De discussie over het Duitse alternatieve tracé is voornamelijk over de financierbaarheid gegaan. Omdat die niet haalbaar bleek zijn andere belangrijke aspecten, zoals milieueffecten en inpasbaarheid (nog) niet aan de orde geweest.

35

Hoe worden de kosten voor de revitalisering van de IJzeren Rijn tussen België, Nederland en Duitsland verdeeld, volgens:

- a. de oorspronkelijke Verdrag;*
 - b. de uitspraak van het Arbitrale Hof;*
 - c. de nu gemaakte afspraken;*
- en wat is de verdere uitwerking hiervan?*

De kosten van revitalisering in België en in Duitsland worden gedragen door België, respectievelijk Duitsland. Voor de kosten van revitalisering op Nederlands grondgebied geldt een bijzondere regeling: die kosten worden deels door België en deels door Nederland betaald conform de arbitrage-uitspraak.

De uitspraak (b) van het Arbitrage Tribunaal van het Permanent Hof van Arbitrage (PHA) is een bindende verbijzondering van hetgeen is vastgelegd in (a) het Scheidingsverdrag van 1839.

De uitwerking van de kostenverdeling (c) moet door België en Nederland nog overeen gekomen worden; zie daarvoor de algemene inleiding bij deze brief.

36

Zijn in de kostenberekening van het (gemoderniseerde) historisch tracé ook de Belgische en Duitse moderniseringskosten meegenomen, of gelden alleen de wettelijke voorschriften uit 1839 voor de Duitsers en Belgen?

Het huidige beeld van de benodigde investeringen voor de revitalisering van de IJzeren Rijn is als volgt:

- a) investering op Belgisch grondgebied: circa € 42 mio (excl. BTW), te betalen door België;
- b) investering op Nederlands grondgebied: circa € 536 mio (excl. BTW), te betalen door België en Nederland samen;
- c) investering op Duits grondgebied: circa € 120 mio (excl. BTW), te betalen door Duitsland.

Deze kostenramingen betreffen het revitaliseren van het bestaande, deels enkelsporige en niet geëlektrificeerde tracé, tussen Lier in België en Rheydt in Duitsland.

In elk der landen gelden voor de revitalisering de op het moment van revitalisering geldende nationale en internationale wetten en regels.

37

Wanneer zal de Kamer inzage krijgen in het onderzoek naar de daadwerkelijke kostenverdeling en in de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse die de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen (COD) uitvoert? Waarom zijn deze voor december 2008 toegezegd, maar niet op dat moment aan de Kamer toegezonden?

Zie voor het antwoord de algemene inleiding bij deze brief, onder A 1.

38

In hoeverre wordt het onderzoek van de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen (COD), waarbij een daadwerkelijke kostenverdeling en een

MKBA wordt gemaakt, betrokken bij een besluit inzake de IJzeren Rijn?

Zie voor het antwoord de algemene inleiding bij deze brief.

39

Is het juist dat zowel het historische als het alternatieve tracé veel duurder zijn dan gedacht en dat beide de eerstkomende 40 jaar niet rendabel zullen zijn?

Of de tracés «veel duurder zijn dan gedacht» kan ik in zijn algemeenheid niet beoordelen; dat hangt af van wat «gedacht» was. Over de rentabiliteit van die investering zal de MKBA uitsluitend moeten geven; zoals ik heb aangegeven in de algemene inleiding bij deze brief is de MKBA nog niet beschikbaar.

40

Bent u van mening dat een beslissing over het IJzeren Rijn tracé niet goed kan worden genomen voordat alle consequenties en kosten goed in beeld zijn gebracht?

Ja. Daarom worden conform de geldende procedures de consequenties en kosten in beeld gebracht. Daartoe zijn een uitgebreide Internationale Studie en een Trajectnota/MER gemaakt. Zie verder de algemene inleiding bij deze brief.

41

Hoeveel geld hebt u over voor aanpassingen aan het historische tracé in Nederland?

Dat zal volgen uit de kostenverdeling op basis van de bindende arbitrage-uitspraak.

42

Heeft u de mogelijkheden voor Europese subsidie voor de verschillende alternatieven onderzocht?

Ja. Voor de nu lopende gezamenlijke studies is door de EU een subsidie verleend van € 7,3 mio aan België en Nederland samen. Ook voor een bijdrage in toekomstige uitgaven zal een subsidie van de EU worden aangevraagd. Voor het verkrijgen van een TEN-subsidie zal het niet uitmaken welk alternatief gerealiseerd wordt.

43

Hoeveel treinen per dag gaan naar verwachting rijden over het «gemoderniseerde» Historisch Tracé? En zijn in de MKBA de kosten door luchtverontreiniging voor het Historisch Tracé (Diesel) en Montzenlijn (Elektrisch) in kaart gebracht?

De verwachting voor rond 2030 omvat maximaal 72 extra doorgaande internationale goederentreinen per dag in beide richtingen samen¹. In de MKBA worden vanzelfsprekend ook de kosten van de luchtverontreiniging in kaart gebracht.

44

Om de hoeveel minuten komt er dan over het traject Weert–Roermond gemiddeld een trein voorbij, van beide zijden, en hoeveel komen er daar nu voorbij?

In onderstaande tabel zijn de gevraagde cijfers verzameld, op basis van het advies van de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen (COD) over

¹ Kamerstuk 27 737, nr. 25, d.d. 09-07-07.

de te hanteren vervoersprognoses¹. Naar verwachting zal het aantal reizigerstreinen op dit baanvak tussen nu en 2030 verdubbelen, van 76 per etmaal nu naar 144 per etmaal in 2030. Het aantal goederentreinen zal toenemen van circa 19 per etmaal nu, naar circa 39 in 2030; als gevolg van reactivering van de IJzeren Rijn komen daar (in 2030) nog 72 goederentreinen per etmaal bij (maximaal 4 per uur in beide richtingen samen).

	reizigers- treinen per etmaal	goederentrei- nen per etmaal	totaal	maximaal in het drukste uur
2005	76	19	95	8
2030 zonder IJzeren Rijn	144	39	183	12
2030 mét IJzeren Rijn	144	111	255	16

Aantal treinen op baanvak Weert–Roermond **in beide richtingen samen**; bron: ProRail en COD

45

Op basis van hoeveel treinen per dag is Nederland van plan een investering te doen in het «gemoderniseerde» Historisch Tracé?

Zoals ik in juli 2007 aan de Kamer heb bericht worden de plannen uitgewerkt op basis van de (door België en Nederland aanvaarde) prognose dat op het tracé maximaal 72 extra internationale doorgaande goederentreinen per etmaal in beide richtingen tezamen zullen rijden.²

46

Waaruit volgt de maximale belasting van 72 goederentreinen per dag over het historisch tracé? Is dat een afspraak? Zo ja, met wie?

Die maximale belasting is het gevolg van een berekening van de maximale capaciteit van de deels enkelsporige baanvakken die het historisch tracé bevat. Dit is nader toegelicht in mijn brief van juli 2007 aan de Kamer, en met name in het COD-advies, dat als bijlage bij die brief is meegezonden³.

47

Welke onderzoeken zijn er gedaan die vaststellen dat 72 goederentreinen per etmaal door dichtbevolkt gebied geen normen overschrijden op het gebied van geluidhinder, veiligheid en luchtverontreiniging? Van welk type goederentreinen gaat u dan uit?

In opdracht van ProRail zijn door een ingenieursbureau onderzoeken uitgevoerd ten aanzien van alle relevante milieuaspecten om een actueel ontwerp te kunnen maken. De Commissie van Onafhankelijke Deskundigen (COD) heeft vastgesteld dat bij het «ProRail-ontwerp» geen wettelijke normen worden overschreden. Primaire gebruiksdoel van dat ontwerp was om een kostenraming te kunnen maken. Pas in de volgende fase van het project, bij het publiceren van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB), zullen deze, en nog aanvullend uit te voeren onderzoeken, gepubliceerd worden. Zie voor de status van het ontwerp en de onderzoeken de algemene inleiding bij deze brief.

48

Wat verstaat u onder de «extra inpassingmaatregelen langs de spoorlijn» (conform de arbitrage-uitspraak) die België mede zal betalen? Wat houdt deze afspraak precies in? Is hier een maximum aan inpassingskosten bij afgesproken?

Zie voor het antwoord de algemene inleiding bij deze brief, onderdeel A.

¹ Kamerstuk 27 737, nr. 25, d.d. 09-07-07; bijlage, blz 13 en 14.

² Kamerstuk 27 737, nr. 25, d.d. 09-07-07; par. 3.

³ Kamerstuk 27 737, nr. 25, d.d. 09-07-07; bijlage, par. 7.

49

Hoe kunt u nu al vaststellen dat het A52-alternatief € 100 miljoen meer zal kosten dan de modernisering van het historisch tracé? Heeft u bij deze vaststelling alle mogelijke inpassingmaatregelen langs het historisch tracé in overweging genomen?

Ik heb niet gesteld dat het alternatief tracé in Duitsland € 100 mio meer zal kosten.

Het Duitse gedeelte van het alternatief tracé zou € 480–900 mio kosten, en dat is € 330–750 mio meer dan de € 150 mio die Duitsland voor het historisch tracé gereserveerd heeft (inclusief elektrificatie). De geschatte besparing op Nederlands grondgebied is circa € 295 mio¹. Die is berekend op basis van het actuele ProRail-plan.

Niet «alle mogelijke» inpassingsmaatregelen zijn daarin meegenomen, maar de maatregelen die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de Nederlandse wet- en regelgeving. De status van dat ProRail-plan heb ik aangegeven in de algemene inleiding bij deze brief.

50

Wat zijn uw verwachtingen over de modernisering van de IJzeren Rijn onder de huidige wet- en regelgeving? Vraagt deze niet om uitgebreide studies op het gebied van luchtkwaliteit en milieu? Voorziet u daar geen mogelijke vertraging? Welke planning heeft u in gedachten om realisatie in 2018 mogelijk te maken?

In de periode 1999–2001 zijn (in het kader van de Trajectnota/MER) uitgebreide studies gedaan naar de modernisering van de IJzeren Rijn, ook over alle milieu aspecten waaronder luchtkwaliteit. Die studies zijn recent geactualiseerd om tot een actuele kostenraming te kunnen komen. Bij die actualisatie is niet gebleken dat de voorgenomen modernisering onder de huidige wet- en regelgeving niet mogelijk is.

Nadat met België overeenstemming zal zijn bereikt over de modernisering, zullen die studies verder worden uitgewerkt in het kader van de voorbereiding van het Ontwerp Tracé Besluit; daarvoor is een periode van circa 8 maanden voorzien in de planning. Na publicatie van het OTB volgt inspraak en advisering en wordt het definitieve plan vastgelegd in het Tracé Besluit, waarna voorbereiding van de bouw en de bouwwerkzaamheden volgen.

De meest recente planning is gebaseerd op de aanname dat de COD begin december 2008 zou adviseren aan de beide ministers²; de planning is dan in grote lijnen als volgt:

- a) besluit Belgische en Nederlandse ministers: januari 2009
- b) Standpuntbepaling conform Tracéwet: maart 2009
- c) Ontwerp Tracé Besluit (OTB): september 2009
- d) Tracé Besluit (TB): september 2010
- e) voorbereiding bouw (grondverwerving, vergunningen, bestekontwerp e.d.): september 2010 tot maart 2013
- f) bouwwerkzaamheden plus testen: circa 5,5 jaar
- g) openstelling: medio 2018

Zoals ik in de algemene inleiding van deze brief heb aangegeven wordt het advies van de COD inmiddels niet eerder verwacht dan in februari 2009, dus 3 maanden later dan bij het maken van de hierboven gegeven planning nog was aangenomen. De planning van onderdeel (a) hierboven schuift dus ook op. Op basis van die planning kan meer algemeen vastgesteld worden dat, vanaf het moment dat mijn Belgische ambtgenoot en ik het eens zijn geworden over het project, het nog circa 9,5 jaar zal vergen vóórdat de eerste IJzeren Rijn trein door Nederland rijdt.

Zie verder de algemene inleiding van deze brief, onder A.3.

¹ Kamerstuk 27 737, nr. 31, d.d. 25-11-08.

² Kamerstuk 27 737, nr. 30, d.d. 29-09-08.

51

Hoe verhoudt een eventuele «keuze» voor het «gemoderniseerde» Historisch Tracé zich tot de Natura 2000 wetgeving? Hoe worden de Natura 2000 gebieden Meinweg, Weerter- en Budelerbergen en mogelijk het Leudal ontzien? Op welke wijze is de minister van LNV bij het dossier betrokken en wat is haar mening van de aanslag op Natura 2000 gebieden Meinweg, «Weerter- en Budelerbergen en mogelijk het Leudal?»

Zoals aangegeven in de algemene inleiding bij deze brief is de keuze voor het gemoderniseerde historische tracé in 2001 gemaakt, mede op basis van de toetsing aan de (toenmalige) natuur-regelgeving (waaronder Natura 2000) zoals die was opgenomen in de Trajectnota/MER. Zie ook de antwoorden op Kamervragen in november 2001, die mede namens de staatssecretaris van LNV zijn gegeven¹. In de verdere uitwerking van de plannen in de richting van een Tracébesluit (zie de algemene inleiding bij deze brief, onderdeel A) zal die toetsing opnieuw gedaan worden in het kader van de vergunningverlening door de minister van LNV.

52

De «keuze» voor het ook «gemoderniseerde» Historisch Tracé kan een precedent scheppen voor veel andere Natura 2000 gebieden. Hoe verhoudt dit zich met het N2000 beleid van het kabinet?

De bijzondere omstandigheid van het «recht van doortocht» conform het Scheidingsverdrag en de bindende arbitrage-uitspraak maakt de modernisering van de IJzeren Rijn tot een unieke casus. Er is dan ook geen reden om hiervan een precedentwerking te verwachten.

53

Waarom gaat u in uw brieven niet in op de bescherming van de natuur in de Weerterbergen en de Budelerbergen?

Zoals ik in de algemene inleiding bij deze brief heb aangegeven is het in de huidige fase nog te vroeg om op dergelijke onderwerpen in te gaan. Dat komt pas in een latere fase aan de orde.

54

Waarom komt er wel een tunnel door De Meinweg en niet door de Weerterbergen en de Budelerbergen?

De te treffen beschermingsmaatregelen bij de passage van een natuurgebied worden o.a. bepaald door de specifiek te beschermen waarden en de wijze waarop de spoorlijn het gebied passeert. Daarom zijn de maatregelen per natuurgebied onderling niet vergelijkbaar. Voor het overige verwijs ik naar het antwoord op vraag 53.

55

Bent u van mening dat voor de natuur in de Weerterbergen en de Budelerbergen hetzelfde beschermingsniveau moet gelden als voor de natuur in de Meinweg?

Zie mijn antwoord op vraag 54.

56

Waarom gaat u in uw brieven niet in op de economische schade bij vakantiepark Weerterbergen?

Zie mijn antwoord op vraag 53.

¹ Kamervragen 2000–2001, nr. 230, d.d. 8 november 2001.

57

Welke kosten zijn gemoeid met de tunnel onder natuurgebied De Meinweg? Waarom staat nu reeds vast dat deze tunnel er komt?

In de huidige kostenraming van ProRail vergt de tunnel onder De Meinweg een investering van € 220 mio (excl. BTW). Dat die tunnel zal worden aangelegd staat vast omdat het voorkeursalternatief dat in 2001 is gekozen (dat in de Trajectnota/MER 2001 het A3-alternatief werd genoemd) ook de tunnel onder De Meinweg bevat, en het Nederlandse voorkeursalternatief (inclusief de tunnel onder De Meinweg) is door Nederland ingebracht in de arbitrage-zaak als zijnde de Nederlandse invulling van de moderniseringsplannen.

58

Is het waar dat de tunnelvariant door de Meinweg effecten zal hebben op de waterhuishouding van het gebied? Is er kwalitatief en kwantitatief voldoende compensatiegrond aanwezig om de schade te compenseren? Zijn de effecten uit de bouwfase bekend en meegenomen in de compensatie?

Het besluit om de tunnel onder De Meinweg te realiseren was mede gebaseerd op het onderzoek in de Trajectnota/MER, waarin de genoemde aspecten aan de orde kwamen. Bij de nadere uitwerking van de plannen in de volgende fase zal hiernaar opnieuw en meer in detail gekeken worden. Zie ook de algemene inleiding bij deze brief, onder A3.

59

Is het MER van 2000, waarbij het uitgangspunt maximaal 43 treinen was, nog steeds actueel en toereikend? Zo ja, komt dat omdat er in de effectbepaling en mitigatie (Tunnel Meinweg) is uitgegaan van 43 treinen in plaats van 72?

Zie voor het antwoord de algemene inleiding bij deze brief, onderdeel A3. Voorts moge ik verwijzen naar mijn brief van juli 2007¹, waarmee ik de Kamer informeerde over de nieuwe vervoerprognoses voor de IJzeren Rijn. In die brief schreef ik over de «gevolgen voor de spoor- en inpassingsontwerpen» het volgende (citaat):

«In de Trajectnota/MER van 2001 is gerekend met de toenmalige prognose van 43 doorgaande goederentreinen/etmaal (in beide richtingen samen) in het jaar 2020 (het prognosejaar waarop het toenmalige ontwerp gedimensioneerd was). Naar aanleiding van bovenstaande conclusies wordt, bij die sinds medio 2006 lopende actualisering van de plannen, nu verder gedimensioneerd voor het ontwerpjaar 2030 en op 72 doorgaande internationale goederentreinen/etmaal (in beide richtingen samen).

Voor het functionele spoorontwerp (enkel- of dubbelspoor) heeft dit grotere aantal doorgaande goederentreinen geen gevolgen. Dat spoorontwerp (het historische tracé met de Omleiding Roermond en de tunnel in het Meinweggebied) blijft in principe hetzelfde zoals het vanuit de Trajectnota/MER van 2001 bij eenieder bekend is. Voor de inpassingsmaatregelen (zoals geluidwerende maatregelen) heeft het grotere aantal doorgaande goederentreinen vanzelfsprekend wel gevolgen: alle inpassingsmaatregelen zullen gedimensioneerd worden op het nieuwe treinenaantal. In relatie daarmee zal ProRail dus ook het MER van 2001 aanvullen met actuele milieu-informatie.»

60

Vindt u dat het tracé in Nederland moet voldoen aan de eisen die ook zijn gesteld aan de Betuwelijn, dus dat het tracé van de IJzeren Rijn moet worden uitgerust met dezelfde beschermende maatregelen (mitigerend

¹ Kamerstuk 27 737, nr. 25, d.d. 09-07-07.

beleid)?

Conform de arbitrage-uitspraak is voor het spoorontwerp en de inpassingsmaatregelen de huidige Nederlandse wet- en regelgeving kaders-tellend; de spoorlijn zal dus voldoen aan dezelfde normen als andere recente Nederlandse spoorprojecten, zoals de Betuweroute en de Hanze-lijn¹.

«Voldoen aan dezelfde normen» betekent niet «met dezelfde beschermende maatregelen». De omvang van de inpassingsmaatregelen wordt mede bepaald door het verwachte aantal treinen; de IJzeren Rijn wordt ontworpen voor 4 internationale doorgaande goederentreinen/uur in beide richtingen samen in het drukste uur; de Betuweroute is ontworpen voor circa 20 goederentreinen/uur in beide richtingen samen in het drukste uur.

61

Kiest u bij de inrichting van het IJzeren Rijn tracé voor een duurzame oplossing voor 40 tot 50 jaar of wilt u zo min mogelijk maatregelen nemen op het huidige tracé?

Zie mijn antwoord op vraag 60.

62

Vindt u een «Provisorium» – een provisorische oplossing op het historische tracé – een aanvaardbaar scenario?

Nee. Er kan pas weer gebruik worden gemaakt van het historische tracé nadat het deugdelijk is gemoderniseerd en nadat de Omleiding Roermond, de tunnel onder De Meinweg en de andere inpassingsmaatregelen gereed zijn.

63

Zijn er subsidies om het tracé TEN-proof te maken?

Het begrip TEN duidt op het Trans Europese Netwerk, dat is een netwerk van verbindingen die door de EU zijn aangewezen als relevant voor het Europese verkeer- en vervoerbeleid. Voor een TEN-verbinding gelden geen specifieke technische eisen. Wel zijn er eisen gesteld aan de interoperabiliteit van TEN-verbindingen (waaronder beveiliging met ERTMS) en een project zal alleen voor subsidie in aanmerking komen wanneer aan die eisen voldaan wordt. Dat zal bij de gereactiveerde IJzeren Rijn het geval zijn.

64

Zullen er gevaarlijke stoffen over het tracé worden getransporteerd en wie houdt daar toezicht op?

Zoals over bijna elke spoorlijn in Europa zullen ook over de IJzeren Rijn gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden. Het toezicht daarop zal niet anders zijn dan elders; dat geschiedt door de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de vergelijkbare diensten in België en in Duitsland.

65

Zullen de gemeenten en de hulpdiensten worden geïnformeerd over wat er over het tracé wordt getransporteerd, met het oog op een mogelijke calamiteit?

Nadat de IJzeren Rijn weer in gebruik is gesteld zullen daar dezelfde regels en procedures gelden als op de rest van het Nederlandse spoorwagennet. Dat geldt ook voor de wijze van informeren van gemeenten en

¹ Kamerstuk 27 737, nr. 22, d.d. 14-05-07.

hulpdiensten in geval van een calamiteit: de Verkeersleiding van ProRail informeert in zo'n geval binnen zeer korte tijd de lokale hulpdiensten over de aard van de calamiteit en over de soort lading van de betrokken treinen.

66

Acht u het tactisch verstandig om personenvervoer als optie in te brengen? Bent u in het algemeen voor het zoveel mogelijk scheiden van personenvervoer en goederenvervoer?

Bent u in het geval van Weert voor het principe van het scheiden van personenvervoer en goederenvervoer?

Naar de mogelijkheden voor personenvervoer over (onderdelen van) de IJzeren Rijn is uitgebreid onderzoek gedaan. Ik heb de Kamer daarover in juli 2007 en aanvullend in juli 2008 geïnformeerd¹. De conclusie is dat er onvoldoende potentieel lijkt te zijn voor personenvervoer, maar dat personenvervoer over het bestaande baanvak tussen België en Nederland in principe ook nu al mogelijk is; dat zal ook na reactivering van de IJzeren Rijn mogelijk blijven, tegen beperkte infrastructuur investeringskosten (zie ook mijn antwoord op vraag 26).

Door Weert vindt momenteel, net zoals in de meeste Nederlandse steden, gemengd verkeer van reizigerstreinen en goederentreinen plaats. Er is geen algemeen beleid om die verkeersstromen te scheiden. Of er in het kader van de IJzeren Rijn in Weert een scheiding van die treinsoorten moet plaatsvinden, en hoe, zal moeten blijken bij de nadere uitwerking van de plannen in een volgende fase. Bij Roermond is de Omleiding niet in de plannen opgenomen vanwege de scheiding van reizigers- en goederentreinen, maar ter vermijding van hinder in met name Roermond-zuid, waar het historisch tracé is omringd door woonwijken.

67

Is het waar dat de treinen die over het vernieuwde traject reden vier uur moesten wachten op aansluiting naar het baanvak Eindhoven–Weert? Zo nee, wat klopt er wel van dit bericht?

De wacht- en rijtijden van treinen zijn afhankelijk van de karakteristieken van de toegekende rijdpaden. Onder normale omstandigheden en bij een tijdige aanvraag zal voor dit traject niet of slechts kort gewacht hoeven te worden voor een aansluiting. Een wachttijd van vier uur, waarop in de vraag gedoeld wordt, is mij niet bekend.

68

Is het waar dat de machinisten van de Belgische treinen met een vlag bij de onbewaakte overgang in de gemeente Cranendonck moesten gaan staan om het verkeer te regelen? Zo nee, wat klopt er wel van dit bericht?

Op 15 maart 2007 reed op het baanvak Budel–Weert voor het eerst na de uitvoering van groot onderhoud weer een trein². Net als voor elk ander baanvak dat gedurende langere tijd niet bereden is, is het dan noodzakelijk de beveiliging van het spoor «in te rijden». Er worden daartoe volgens de geldende standaardprocedures extra veiligheidsmaatregelen voorgeschreven. Een dergelijke trein moet met gematigde snelheid rijden («rijden op zicht») en er worden extra veiligheidsmaatregelen op overwegen in acht genomen door ze aanvullend te beveiligen door een medewerker met een rode vlag. Is het spoor eenmaal voldoende «ingereden», dan kunnen deze tijdelijke maatregelen vervallen.

¹ Kamerstukken 27 737, nr. 25, d.d. 09-07-07 en nr. 29, d.d. 22-07-08.

² Kamerstuk 27 737, nr. 18, d.d. 10-05-07, par. 3.

69

Waarom lijkt de volledige ondertunneling, zoals voorgesteld door de gemeente Weert, financieel onhaalbaar, daar waar de plannen nog niet

voldoende zijn uitgewerkt? Bent u bereid het tunnelplan in de planuitwerking onder gezamenlijke Belgisch–Nederlandse regie en in de actualisering van de MER op te nemen als een serieuze variant, zodat een integrale afweging kan plaatsvinden, in plaats van het tunnelplan als onhaalbaar af te schrijven?

Zouden extra bijdragen van de zijde van Europa, de regio en wellicht België hier eventueel mogelijkheden bieden?

Voor het antwoord moge ik u verwijzen naar mijn zeer recente beantwoording van de schriftelijke kamervragen van de heren Weekers en Aptroot over dit onderwerp¹.

70

Kunt u het eigen plan van ProRail, waarmee ProRail in haar brief (bijlage bij Kamerstuk 27 737, nr. 32) het tunnelplan van Weert vergelijkt, zo spoedig mogelijk aan de Kamer doen toekomen? Waarom heeft de Kamer het plan van ProRail niet eerder ontvangen?

In de algemene inleiding bij deze brief (onder B) heb ik de status van het ProRail-plan aangegeven. Het is derhalve prematuur om dat ProRail-plan aan de Kamer te sturen.

Eerst wil ik het komende overleg met mijn Belgische ambtgenoot afronden. Zoals ik in mijn recente antwoorden op de Kamervragen terzake heb aangegeven kom ik daarna – in het kader van de voorbereiding van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) – zeker nog te spreken met Weert (en met de andere gemeenten) over de inpassing van de spoorlijn. Zie voor de planning het algemene deel van deze brief, onder A.3.

71

In welke verhouding staan in de vergelijking die ProRail heeft uitgevoerd, de leefbaarheidsaspecten en (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van Weert ten opzichte van de dienstverlening voor goederenvervoer van de Antwerpse haven naar het Europese achterland? Bent u van mening dat de vergelijking van ProRail te eenzijdig gericht is op de dienstverlening voor goederenvervoer van de Antwerpse haven naar het Europese achterland en voorbij gaat aan de leefbaarheidsaspecten en (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van Weert?

Ik vind het te vroeg om op deze vragen in te gaan. Zie mijn antwoord op vraag 70 en de algemene inleiding bij deze brief.

72

Welke kansrijke opties voor de ontwikkeling van de Weerter spoorzone ziet de regering?

In mijn brief aan de gemeente Weert heb ik aangegeven dat ProRail kansrijke opties ziet. Ikzelf heb daar vooralsnog geen mening over, omdat ik het daarvoor nog te vroeg vind. Zie mijn antwoord op vraag 70 en de algemene inleiding bij deze brief.

73

Kan er een kostenberekening gemaakt worden voor de situatie in Weert, met name op het gebied van de externe veiligheid rond Weert, de al dan niet extra treinen die komen te rijden en de positie van NS-Vastgoed?

In de kostenraming, die ProRail heeft gemaakt voor de reactivering van de IJzeren Rijn volgens de «tussenvariant» (dus inclusief 72 extra goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen), zijn ook de kosten meegenomen die noodzakelijk zijn om langs het gehele tracé op Nederlands

¹ Kamervragen met antwoord 2008–2009, nr. 1243, Tweede Kamer, d.d. 16-01-09.

grondgebied te voldoen aan de wettelijke eisen die op het aspect van de externe veiligheid van kracht zijn.
Over de positie van NS-Vastgoed heb ik geen informatie.

74

Waarom worden in Weert beperkte maatregelen getroffen, zodat hier geen sprake is van een toekomstvaste spoorlijn?

Deze vraag valt pas te beantwoorden op het moment dat er, na een verdere uitwerking van de plannen, een Ontwerp Tracé Besluit ligt; zie de algemene inleiding bij deze brief.

75

In hoeverre geeft het «Tunnelplan IJzeren Rijn» een passend antwoord op de gestelde problematiek?

Deze vraag valt pas te beantwoorden op het moment dat er, na een verdere uitwerking van de plannen, een Ontwerp Tracé Besluit ligt; zie de algemene inleiding bij deze brief.

76

In hoeverre moet er ook – net als voor Roermond – het goederenvervoer IJzeren Rijn en personenvervoer in Weert ontkoppeld worden?

Zie mijn antwoord op vraag 66.

77

Kunt u uitleg geven over het feit dat, waar in vergelijking met Zevenaar er vele argumenten juist pleiten voor ondertunneling, een vergelijkbare robuuste oplossing (ondertunneling) in Weert uit oogpunt van gelijke behandeling en bestuurlijke consistentie niet aan de orde is, terwijl in Weert beduidend meer inwoners overlast zullen ondervinden?

Zie mijn antwoord op vraag 60.

78

Welke maatregelen moeten er volgens u worden genomen om de overlast in Weert tot een aanvaardbaar niveau te beperken?

In het algemeen geldt dat de situatie in Weert na de reactivering van de IJzeren Rijn moet voldoen aan de normen en eisen van de Nederlandse wet- en regelgeving. Welke maatregelen daarvoor noodzakelijk zijn zal moeten worden bepaald in de fase van uitwerking van het Ontwerp tracé besluit (OTB). Zie verder de algemene inleiding bij deze brief.

79

Welke maatregelen zijn er nodig om de spoorwegovergangen bij Weert en Cranendonck te vervangen door bijvoorbeeld ongelijkvloerse kruisingen, om deze gemeenten niet te ontregelen en onbereikbaar te maken?

Zie mijn antwoord op vraag 78 en de algemene inleiding bij deze brief.

80

Welke consequenties verbindt u aan de uitspraak van de Raad van State over het niet toetsen aan de Natuurbeschermingswet bij het verlenen van een vergunning voor werkzaamheden aan het baanvak Belgische grens–Weert?

U doelt op het beroep van diverse partijen tegen een besluit van de minister van LNV, dat aanhangig is bij de Raad van State. De uitspraak in die zaak wordt eind februari a.s. verwacht; ik kan daar niet op vooruitlopen.

81

Is het juist dat er sinds de opknapbeurt van het huidige tracé slechts twee keer is gereden over het traject België–Budel–Weert–Roermond–Sittard?

Op het baanvak Budel–Belgische grens rijden per werkdag circa 2 goederentreinen van/naar Antwerpen, één heen en terug. Op het baanvak Budel–Weert hebben in het jaar 2007, exclusief losse locomotieven en werkmaterieel, 40 goederentreinen gereden, in beide richtingen samen. In het jaar 2008 is minimaal gebruik gemaakt van dit baanvak.

82

Weet u zeker dat de gegevens, die ProRail u verstrekt, kloppen? Bijvoorbeeld dat er zes tot acht treinen hebben gereden over het traject Belgische grens–Weert? Hebt u dat gecontroleerd, bijvoorbeeld bij de bewoners langs het spoor?

Ik heb geen reden om te twijfelen aan de juistheid van de gegevens die ProRail verstrekt over het aantal treinen dat heeft gereden, zoals bijvoorbeeld in het antwoord op vraag 81.

83

Hoe komt het dat in geen enkele berekening aanpassingen aan en langs het tracé Belgische grens–Weert zijn opgenomen?

In het ProRail-plan (zie voor de status daarvan de algemene inleiding bij deze brief) zijn voor het gehele tracé op Nederlands grondgebied de maatregelen opgenomen die nodig zijn om te voldoen aan de eisen en normen van de Nederlandse wet- en regelgeving. Dat geldt ook voor het tracégedeelte tussen de Belgische grens en Weert, waar diverse extra inpassingsmaatregelen in het ontwerp en de kostenraming zijn meegenomen.

84

Gaan Belgische vervoerders in Duitsland met diesellocomotieven over modern spoor rijden?

Als de IJzeren Rijn gereactiveerd is, kan elke vervoerder daarover rijden, dus niet uitsluitend Belgische vervoerders. De IJzeren Rijn spoorverbinding tussen Lier (B) en Rheydt (D) is in het verleden nooit geëlektrificeerd geweest. Het reactiveringsverzoek van België omvat niet het verzoek om de spoorlijn te elektrificeren. In de huidige situatie is de spoorverbinding over 103 km van de totaal 141 km lengte niet geëlektrificeerd. Daarover kan dus uitsluitend met diesellocomotieven gereden worden.

85

Wat is uw mening over de mogelijkheid om een logistiek knooppunt in Budel te situeren?

Ik vind het te vroeg om daar een uitspraak over te doen. Van belang is eerst samen met België te bepalen wanneer de IJzeren Rijn wordt gereactiveerd.

86

Bent u het eens met de stelling dat Venlo het enige logische logistieke knooppunt tussen Antwerpen en het achterland is?

Ik onderschrijf dat Venlo binnen Nederland een belangrijk logistiek knooppunt is.

87

Bent u van mening dat de A67-variant de meest duurzame en beste variant is in Nederland en Duitsland? Zo nee, waarom wordt er niet besloten tot een serieus onderzoek naar de A67-variant?

Nee, zie mijn antwoord op vraag 29. Het daarin aangehaalde onderzoek naar de «A67-variant» was naar mijn mening voldoende serieus.

88

Waarom is er bij de berekening van € 7 miljard aan kosten voor de A67-variant niet gekeken naar de mogelijke opbrengsten van die variant, bijvoorbeeld de winst bij het emplacement Venlo? Bent u bereid dat alsnog te doen?

In het onderzoek naar de «A67-spoorlijn» langs Venlo¹ is een dergelijke mogelijke winst niet gebleken. Er is geen reden om dat onderzoek nóg een keer over te doen: alleen al de benodigde investering van € 7 miljard maken de «A67-spoorlijn» tot een onhaalbaar idee. Bovendien ziet België dit niet als alternatief voor de IJzeren Rijn.

¹ Kamerstuk 27 737, nr. 26, d.d. 21-12-07, bijlage 1.