

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1621

Vragen van de leden **Hoogland** en **Fokke** (beiden PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *nieuw onderzoek naar de IJzeren Rijn* (ingezonden 2 maart 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 19 maart 2015).

Vraag 1

Kent u de berichten «Dogma's gooien we overboord»¹, «Spoorlijn Hasselt-Neerpent en IJzeren Rijn op de lange baan»² en «IJzeren Rijn doorbraak verrast Limburg»³?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Welke drie tracés worden in de nieuwe studie onderzocht? Wordt er ook gekeken naar alternatieven, zoals het opwaarderen van de Montzenroute of een route via Eindhoven en Venlo?

Antwoord 2

Vlaanderen heeft, mede naar aanleiding van Duitse onderzoeken om de spoorlijn Venlo – Viersen – Ruhrgebied te verbeteren, het initiatief genomen voor een studie naar een spoorverbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied, genaamd «Rhein-Ruhr Rail Connection, 3RX». De Vlaamse regering heeft dit voornemen besproken met de betrokken overheden, waaronder de Nederlandse regering. Voor deze spoorverbinding wil Vlaanderen drie tracés onderzoeken, namelijk:

1. Het «historische tracé van de IJzeren Rijn»: vanuit Antwerpen via Budel/grens – Weert – Omleiding Roermond – Meinweggebied (tunnel) – Vlodrop/grens naar Rheydt in Duitsland. De Kamer is daarover onder andere in Kamerstuk 27 737, nr. 33 d.d. 06-02-2009 geïnformeerd.
2. Het zogenaamde A52-tracé: vanuit Antwerpen via Budel/grens – Weert – vanaf de Maaskruising een nieuwe spoorlijn ten noorden van Roermond

¹ <http://nl.metrotime.be/2015/02/23/must-read/dogmas-gooien-we-overboord/>

² http://www.hbvl.be/cnt/dmf20150221_01541326/spoorlijn-hasselt-neerpelt-en-ijzeren-rijn-op-de-lange-baan

³ <http://www.1limburg.nl/ijzeren-rijn-doorbraak-verrast-limburg>

langs de N280 die in Duitsland overgaat in de A52, naar Mönchengladbach in Duitsland. De Kamer is in 2008 over dit alternatief geïnformeerd⁴.

3. De zogenaamde «Dritte Weg»: vanuit Antwerpen via Budel/grens – Weert – Roermond – Maaslijn – Venlo/grens naar Viersen in Duitsland. Dit alternatief is in de Nederlandse Trajectnota/MER van 2001 onderzocht en toen als minder kansrijk afgevalen⁵.

Andere alternatieven zijn door Vlaanderen niet genoemd.

Vraag 3

Is het waar dat er een internationaal akkoord is bereikt «om samen geld te pompen in een grootschalige studie naar de IJzeren Rijn»? Zo ja, wat is er precies afgesproken?

Antwoord 3

Vlaanderen wil de voorgestelde 3RX-studie uitvoeren samen met de Belgische Federale regering (die in België bevoegd is over spoorzaken), Nederland, de Duitse Federale Bondsregering (die in Duitsland bevoegd is over internationale en interregionale spoorzaken) en de deelstaat NoordRijn-Westfalen. Vlaanderen heeft aan deze overheden gevraagd om de Vlaamse subsidieaanvraag bij de Europese Unie (TEN-T-subsidie) mede te ondersteunen en mede te financieren.

Zoals bekend⁶ is Nederland, op grond van het Scheidingsverdrag 1839 en de bindende internationale arbitrage-uitspraak van 2005, juridisch verplicht om mee te werken aan onderzoeken naar de reactivering van de IJzeren Rijn. Daarom heeft Nederland ingestemd met het Vlaamse voorstel en recent de EU-subsidieaanvraag mede ondertekend. Verdere afspraken over de studie zijn nog niet gemaakt; Vlaanderen is voornemens een «high level meeting» met de vijf betrokken overheden te organiseren om het voorstel concreet te maken en om daarover nadere afspraken te maken.

Vraag 4

Betaalt de Nederlandse overheid inderdaad een deel van de kosten van dit nieuwe onderzoek? Zo ja, waarom?

Antwoord 4

Nederland heeft aangegeven bereid te zijn om een evenredig deel van de studiekosten te betalen om invloed te hebben op de opzet en inhoud van de studie, onder de voorwaarde dat alle vijf betrokken overheden dat doen. Voor zover nu bekend zullen de Duitse Bondsregering en NoordRijn-Westfalen niet meebetalen aan de studie. Nederlandse medefinanciering staat daarmee niet vast.

Vraag 5

Bent u bereid met de Belgische Minister van Mobiliteit afspraken te maken over het laten uitvoeren van een onderzoek naar het nut van de IJzeren Rijn (maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA))?

Antwoord 5

Vlaanderen heeft voorgesteld dat de drie genoemde tracés zullen worden onderzocht op drie aspecten:

1. haalbaarheid op het vlak van ruimtelijke ordening en milieu;
2. technische haalbaarheid en kosten;
3. economische haalbaarheid in termen van kosten en baten, risico's en financiële scope.

Onderzoek «naar het nut van de IJzeren Rijn» maakt dus al deel uit van het Vlaamse voorstel.

Overigens hebben Nederland en België (Federale regering) in 2009 gezamenlijk een maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) laten maken over de maatschappelijke kosten en baten van reactivering van de IJzeren Rijn. Daaruit bleek dat Nederland geen economisch belang heeft bij het reactiveren

⁴ Kamerstuk 27 737, nr. 31 d.d. 25-11-2008

⁵ Kamerstuk 27 737, nr. 1 d.d. 15-05-2001

⁶ zie onder andere Kamerstuk 27 737, nr. 31 d.d. 25-11-2008

van de IJzeren Rijn, en dat de huidige spoorroute tussen Antwerpen en het Ruhrgebied (de Montzenroute) nog tot ver na 2030 voldoende capaciteit heeft. De maatschappelijke kosten baten verhouding van de reactivering is dan ook negatief. Die MKBA is op 3 juli 2009 aan uw Kamer gestuurd ⁷.

Vraag 6

Hoe kan het dat de provincie Limburg niet op de hoogte was van de afspraken?

Antwoord 6

De recente ontwikkelingen naar aanleiding van het Vlaamse initiatief waren bestuurlijk nog niet gedeeld met de provincie Limburg, omdat nog onvoldoende duidelijk was of en hoe en met welke planning het initiatief uitgewerkt gaat worden. Inmiddels is meer duidelijk geworden; al die informatie is gedeeld met de provincie Limburg.

Vraag 7

Zijn er afspraken gemaakt tussen de Nederlandse regering en de andere partijen over de gevolgen die mogelijke uitkomsten van het onderzoek moeten hebben?

Antwoord 7

Nee, er zijn nog geen afspraken gemaakt over de concrete uitwerking van de Vlaamse studie en evenmin over de mogelijke uitkomsten daarvan. De Vlaamse regering zal daartoe een «high level meeting» van de vijf betrokken overheden organiseren. Voor Nederland is in dit kader van groot belang dat afgesproken moet worden of de Belgische Federale regering de door Vlaanderen voorgestelde alternatieven beschouwt als vervanging van «het historische tracé van de IJzeren Rijn», inclusief de verdragsrechtelijke en financiële verplichtingen die daarbij horen. Dat bepaalt namelijk in hoge mate de financiering – c.q. de bijdrage door België daaraan – van de investeringen op Nederlands grondgebied, die met name bij het alternatief via Roermond en Venlo aanzienlijk zullen zijn.

Vraag 8

Op welke wijze worden de provincie Limburg en de betreffende gemeenten en bewoners betrokken bij het onderzoek en de mogelijke vervolgstappen?

Antwoord 8

Inmiddels is de provincie Limburg en de gemeente Roermond geïnformeerd over het initiatief; de andere mogelijk betrokken gemeenten worden binnenkort geïnformeerd. De wijze waarop de provincie Limburg en de betrokken gemeenten worden betrokken bij het onderzoek kan pas worden bepaald als meer concreet duidelijk wordt of en hoe en met welke omvang, diepgang en planning het onderzoek uitgevoerd gaat worden. Dat zal geschieden tijdens de hierboven genoemde «high level meeting», waarna uw Kamer nader wordt geïnformeerd.

⁷ Kamerstuk 27 737, nr. 36