Wie is de baas over de IJzeren Rijn?

Met de Betuwelijn kreeg de Rotterdamse haven een hoogwaardige, maar overbodige spoorverbinding met het Duitse achterland. De besluitvorming over de Betuwelijn verliep slecht en was zelfs aanleiding voor een parlementair onderzoek. Rotterdams concurrent Antwerpen eist nu ook een goederenlijn naar Duitsland, die deels door Limburg zal lopen. Komende dinsdag debatteert de Eerste Kamer over deze IJzeren Rijn. Opnieuw dreigt de besluitvorming over een groot infrastructureel project fout te lopen.

---

door Ronald van Raak, lid van de Eerste Kamer voor de SP

De toekomstige IJzeren Rijn komt Nederland bij Budel binnen en gaat via Weert en Roermond door naar Duitsland. De loop van deze goederenspoorweg wordt niet bepaald door infrastructurele logica, maar door historische aanspraken van België. In 1839 is een zogenaamd Scheidingsverdrag gesloten met de Belgen, die sinds 1815 bij Nederland hadden gehoord. In dat verdrag werd België een ‘recht van doortocht’ gegeven door Limburg naar Duitsland. Het is op basis van dit recht dat België aanspraak maakt op de IJzeren Rijn.

Toenmalig minister-president Wim Kok heeft dit recht in 1998 opnieuw erkend en daarmee de Eerste en Tweede Kamer voor het blok gezet. Ook zijn daardoor nationale onderzoeken naar de gevolgen voor het milieu en de woonomgeving gefrustreerd en gemeenten en omwonenden buiten spel gezet.

Er worden veel vraagtekens gezet bij de Belgische aanspraken. In een uitwerking van het verdrag wordt gesproken van een weg of kanaal en niet van een spoorlijn. In een speciaal IJzeren Rijn Verdrag heeft Nederland wél een concessie verleend aan twee Belgische spoormaatschappijen, maar deze werd in 1897 van de Belgen teruggekocht. Tot op de dag van vandaag is nog veel juridische onduidelijkheid.

Waarom heeft de Nederlandse regering in 1998 dan tóch zo snel ingestemd met de Belgische eisen? Ik kan niet in het hoofd van de toenmalige ministers kijken, maar het lijkt me niet uitgesloten dat de Hogesnelheidslijn een rol heeft gespeeld. Een snelle verbinding tussen Amsterdam en Brussel vereist investeringen in België. De IJzeren Rijn vraagt investeringen aan Nederlandse kant. Een deal is dan snel gemaakt.
Het scheelde niet veel of het Nederlandse parlement had überhaupt niets te vertellen gehad over de IJzeren Rijn. De regering beschouwde het immers als de uitwerking van een bestaand verdrag. Totdat de regeringen van Nederland en België ruzie kregen over de centen, voor de aanleg van een omleiding rond Roermond en een tunnel onder natuurgebied de Meinweg.

De kosten voor aanpassingen van het bestaande spoor worden voorlopig geschat op zo’n 550 miljoen euro en onduidelijk is wie deze kosten moet betalen. De regeringen van Nederland en België komen er niet uit en vragen de hulp van een internationaal Hof van Arbitrage. Met deze arbitrage moet het parlement wél instemmen.

De Eerste Kamer heeft een speciale taak om de kwaliteit van de besluitvorming in de gaten houden. Veel vragen staan nog open. Ik wil weten waarom de regering in 1998 heeft ingestemd met de Belgische aanspraken, die juridisch rammelen. Door deze toezegging zijn

de nodige procedures in Nederland voortijdig stopgezet. Een Ontwerp Tracé Besluit, over de uitbreiding van het bestaande spoor, is niet volledig afgerond. Hetzelfde geldt voor de Milieu Effecten Rapportage. Daardoor hebben gemeenten en omwonenden niet de gebruikelijke kans gekregen om bezwaren aan te tekenen.

Bovendien is onduidelijk hoeveel zeggenschap we in de toekomst nog houden over deze Limburgse spoorlijn. Volgens de huidige prognoses zouden in 2020 dagelijks 43 dieseltreinen gaan rijden. Voor de IJzeren Rijn is echter Europees geld aangevraagd, om van deze internationale lijn een hoogwaardige railverbinding te maken, zoals de Betuwelijn. De kans is groot dat in de toekomst veel meer treinen gaan rijden, ook met gevaarlijke stoffen. Dan zal opnieuw ruzie ontstaan over de zeggenschap over deze spoorlijn.

De IJzeren Rijn is tot nu toe een onderonsje tussen de regeringen van Nederland en België. De inspraak van gemeenten en omwonenden is onvoldoende serieus genomen. Onduidelijk is of Limburgers in de toekomst nog veel over de lijn te vertellen zullen hebben. Het huidige voorstel is met een kleine meerderheid van CDA en VVD, gesteund door Wilders en de LPF, door de Tweede Kamer gekomen. Het wordt spannend of de kritische senatoren ook akkoord gaan. Hopelijk laten veel Limburgers dinsdag in Den Haag horen wie de baas is over de IJzeren Rijn.

Dit artikel verscheen in dagblad De Limburger op 13 april 2005