



PERSBERICHT

10 april 2007

Samenwerkingsverband IJzeren Rijn biedt kamerleden petitie aan

Vandaag bood voorzitter Gerard IJff van het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn Midden-Limburg aan de leden van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat een petitie aan. Van de delegatie maakten onder andere deel uit verkeerswethouder Anton Kirkels van Weert en Toine Wuts van de Milieufederatie Limburg. In de petitie wordt aandacht gevraagd voor het standpunt van de regio Midden-Limburg over het rijden van goederentreinen over een deel van het historische tracé. De kamercommissie, die breed aanwezig was, gaf in meerderheid aan de informatie als uiterst nuttig te beschouwen in de aanloop naar het debat met de minister op woensdag 18 april a.s.

Het standpunt van de regio komt erop neer dat met onmiddellijke ingang het gebruik van het baanvlak Cranendonck-Weert door goederentreinen (tussen Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied) wordt bevroren. Verder wordt de minister verzocht in overleg te treden met België en Duitsland over een gezamenlijke, definitieve tracékeuze. Het te verkiezen tracé dient te voldoen aan de uitgangspunten ten aanzien van veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in steden en dorpen, zoals die zijn toegepast bij bijvoorbeeld de aanleg van de Betuweroute.

Gerard IJff benadrukte tot slot dat de Tweede Kamer zich in de motie Hessels-Hofstra al eerder heeft uitgesproken het historische tracé van de IJzeren Rijn niet opnieuw in gebruik te nemen voordat alle toegezegde noodzakelijke maatregelen bij Cranendonck, Weert, Roermond en Roerdalen zijn uitgevoerd. IJff: "De schade aan de leefomgeving treedt direct op als er treinen gaan rijden". Kirkels: "Deze maatregelen moeten worden gerealiseerd voordat er überhaupt treinen gaan rijden". Het samenwerkingsverband erkent trouwens het belang van een goede spoorverbinding tussen Antwerpen/Rotterdam en het Duitse Ruhrgebied.

Bijlage: Petitie



PETITIE

Het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn verzoekt de fracties in de Tweede Kamer der Staten-Generaal een motie in procedure te brengen die er toe leidt dat:

1. het gebruik van het baanvak Budel – Weert wordt bevroren totdat alle noodzakelijke werkzaamheden aan het historische tracé, zoals aangegeven in de motie Hessels/Hofstra, nr. 14, zijn uitgevoerd;
2. de Minister bij zijn ambtsgenoten uit Duitsland en België sondeert in hoeverre zij bereid zijn mee te werken aan een integrale aanpak met betrekking tot de tracékeuze, waarbij mede rekening wordt gehouden met Belgische belangen en het Duitse Gutachten;
3. behoud van veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in steden en dorpen in de drie landen als kaderstellend uitgangspunt wordt gehanteerd waarbij op uitvoeringsniveau de Europese of eigen nationale wetgeving leidend is en andere spoorverbindingen, zoals bijvoorbeeld de Betuweroute (in Nederland), als referentie gelden.

Hierbij spelen recente ontwikkelingen en overwegingen een cruciale rol. Deze zijn als volgt samen te vatten:

Overwegende dat:

- Delen van het historische tracé van de IJzeren Rijn grote problemen kennen met betrekking tot leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid in 16 steden en dorpen in Duitsland, Nederland en België.
- Onder het historische tracé de verbinding van Antwerpen naar Duisburg wordt verstaan conform het verdrag uit 1873;
- Zes Tweede Kamerfracties (CDA, PvdA, VVD, SP, GroenLinks en D66) zich op 13 november 2006 in Weert unaniem hebben uitgesproken tegen het gebruik van het historische tracé dwars door steden en dorpen en tegen het voorgenomen tijdelijk gebruik van (delen) van het historische tracé, met name het gedeelte Weert-Budel.
- Zeven fracties van Provinciale Staten van Limburg en Noord-Brabant op 26 februari 2007 in Budel dit standpunt unaniem hebben bevestigd.
- In Duitsland een studie is uitgevoerd naar het gewenste tracé op Duits grondgebied en vanuit Duits perspectief.
- De uitkomsten van deze studie nog niet openbaar zijn.
- Diverse relevante gemeenten in Nord-Rhein Westfalen zich al richtinggevend hebben uitgelaten over de onderzochte varianten uit deze studie.
- Het historische tracé van de IJzeren Rijn in Nord-Rhein Westfalen via de Meinweg en Wegberg volgens perspublicaties niet de voorkeur heeft.
- De afwikkeling van goederenvervoer via de IJzeren Rijn in Nord-Rhein Westfalen zich lijkt te concentreren op varianten ten noorden van Roermond.
- De regio Venlo een aansluiting ten noorden van Venlo als wenselijk ziet voor haar verdere economische ontwikkeling.
- Duitsland een sleutelpositie bezit in de uiteindelijke tracékeuze voor een IJzeren Rijn.
- Het realiseren van een IJzeren Rijn via een ander dan het historische tracé alleen mogelijk is als België daar medewerking aan verleent conform het arbitrageverdrag.
- Genoemde zes fracties voorstander zijn van een integrale aanpak waarbij het gehele tracé in België, Nederland en Duitsland wordt gezien.
- Genoemde fracties van mening zijn dat zij vanuit de Kamer een eigen Nederlandse koers willen bepalen; preventief en niet afwachtend of reactief.

- De Tweede Kamer zich in de motie Hessels-Hofstra heeft uitgesproken niet over te gaan tot reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn, voordat de in de motie Hessels/Hofstra, nr. 14, omschreven aanpassingen aan het tracé zijn gerealiseerd.
- Het reactiveren van het tracégedeelte Budel-Weert wordt gezien als feitelijke reactivering van een deel van het historische tracé alwaar maatregelen noodzakelijk zijn conform de motie Hessels-Hofstra.
- Het IVAM-rapport inzicht geeft in de totale economische schade tussen de Belgische en Duitse grens (zie IVAM-rapport 2001).
- Het reactiveren van het tracégedeelte Budel – Weert alleen al leidt tot een economische schade ad 185 miljoen euro bij het bungalowpark Weerterbergen (zie brief van Roompot Recreatie Beheer BV).
- Het tracégedeelte Budel-Weert, in de periode 1991 tot 1 januari 2007, een bestendig gebruik kende van ten hoogste 0,2 treinen per dag.

Het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn,

drs. Gerard IJff
(voorzitter)

Het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn bestaat uit de Gemeenten Cranendonck, Weert, Leudal, Roermond, Roerdalen en de maatschappelijke organisaties Kamer van Koophandel Noord-Limburg, Provincie Limburg, Staatsbosbeheer en Stichting Milieufederatie Limburg.