

Nog geen trein op IJzeren Rijn

Er leek geen vuiltje aan de lucht tijdens het overleg tussen Nederlandse en Vlaamse politici begin juli. Maar moeilijke dossiers, zoals de IJzeren Rijn, wachten op uitvoering en dat zal niet van een leien dakje gaan.

Wie de geschiedenis van de IJzeren Rijn (de spoorverbinding van Antwerpen via Roermond naar Monchengladbach) overziet, valt een aantal dingen op. Dat zijn aan Nederlandse kant de vertragingstechnieken en wijzigingsvoorstellen om zelf toch nog voordeel van de verbinding te hebben. De andere (Belgische) kant daarentegen blijft vasthouden aan oorspronkelijke uitgangspunten en afspraken.

Nederland heeft al heel wat geprobeerd om er onderuit te komen dat het spoortraject tussen Budel, Weert en Roermond tot aan de Duitse grens opnieuw in gebruik wordt genomen. Tot nu toe hebben die pogingen geen succes, want België beroept zich op oude verdragen. In het Scheidingsverdrag uit 1839 van beide landen staat dat er een verbinding moet worden aangelegd met de Rijn. Aanvankelijk was het plan een kanaal te graven, maar dat veranderde in een spoorlijn (vandaar ook de naam IJzeren Rijn). Een en ander is uitgewerkt in een verdrag in 1873.

Montzenroute
Aanvankelijk leek er geen vuiltje aan de lucht. België gebruikte het Nederlandse deel van de verbinding niet meer, nadat de noorderbuur – zich beroepend op zijn neutrale positie –

werpen zag echter eind jaren negentig de volumes toenemen en wilde een betere spoorverbinding met Duitsland. Nadeel van de Montzenroute is dat het een aantal steile hellingen bevat, waardoor er geen heel zware goederentreinen kunnen rijden.

En toen begon het gekrakeel. België eiste zijn 'recht van overpad' weer op. Alleen wilde de buurman dat niet zomaar verlenen. Nederland was best bereid zich aan het Scheidingsverdrag te houden, maar dan moest de infrastructuur wel voldoen aan de Nederlandse eisen voor onder meer ruimtelijke inrichting. Vooral het stuk door het Limburgse natuurgebied de Meinweg was een probleem. Ruimtelijke inpassing daarvan zou een hoop geld kosten en daar wilde België niet voor opdraaien.

Beide landen kwamen er niet uit en legden de zaak voor aan het Permanent Hof van Arbitrage in Den Haag. Deze oordeelde in 2005 dat Nederland moest meewerken aan reactivering van de spoorverbinding. Ook werd een verdeling van de kosten overeengekomen.

Menigeen dacht dat na deze uitspraak het een gelopen race was, maar de werkelijkheid bleek weerbarstiger. Bezwaar van Nederland was steeds geweest dat het zelf geen

“De IJzeren Rijn is een intergouvernementele kwestie waarvoor de Commissie niet bevoegd is”

de verbinding tijdens de Eerste Wereldoorlog had gesloten voor militaire transporten. België had daarom de Montzenroute naar Duitsland gecreëerd die om Nederlands-Limburg heen loopt. De haven van Ant-

(economisch) voordeel had van treinen die het land doorkruisten. Daarom kwam de suggestie voor een alternatief tracé langs de A67. Dat zou de positie van Venlo als logistiek knooppunt versterken.



In 2008 werd door Nederland, België en Duitsland afgesproken dat er een tunnel onder het Limburgse natuurgebied Meinweg zou komen. Sindsdien is er niets gebeurd.

In 2008 kwamen Nederland, België en Duitsland tot een akkoord. Het A67-tracé ging niet door, want dat vond België te duur. De landen kwamen overeen het historische tracé op te knappen met een (enkelsporige) tunnel onder het Meinweggebied. De capaciteit werd vastgesteld op 72 goederentreinen per dag in beide richtingen. Totale kosten werden geraamd op 850 miljoen euro, waarvan België 500 miljoen voor zijn rekening zou nemen. De uitvoering zou zo'n tien jaar in beslag nemen. In 2018 moest alles gereed zijn.

Prioriteit

Einde verhaal, zou je zeggen, maar niets is minder waar. Sinds dat akkoord uit 2008 is er eigenlijk niets gebeurd. Het wachten is op een overleg op ministerieel niveau waar knopen worden doorgemaakt, schrijft uitvoerder ProRail op zijn website.

Ondertussen zijn er weer de nodige schermutselingen. De Antwerpse haven wil prioriteit geven aan uitvoering van het IJzeren Rijnbesluit, nu het andere dossier (uitdieping van de Westerschelde) is afgerond.

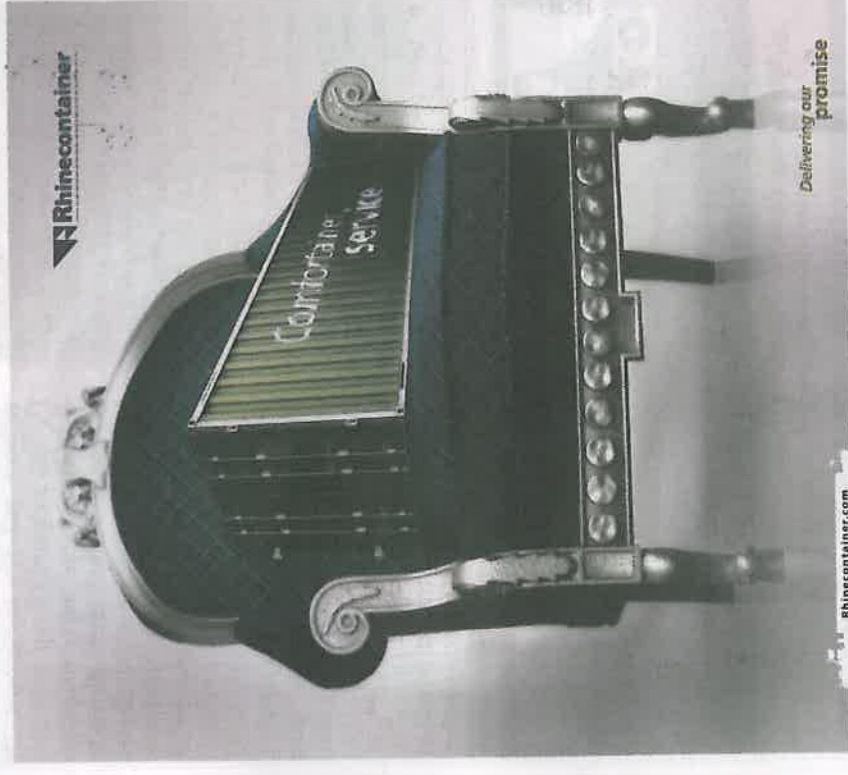
Het havenbedrijf dringt daarom aan op de aanstelling van een Europese coördinator om de boel vlot te trekken. Brussel heeft laten weten zich niet te willen mengen in het conflict. “De oplossing van het conflict tussen Nederland en België over de IJzeren Rijn is een intergouvernementele kwestie waarvoor de Commissie niet bevoegd is”, schreef de Europese Commissie onlangs aan het Vlaamse Europarlementslid Frieda Brepoels.

Milieumaatregelen

Ondertussen vraagt de gemeente Weert om aanvullende milieumaatregelen, is er een rapport van TNO en Transport & Mobility Leuven dat de baten van de IJzeren Rijn in twijfel trekt en dringt de Nederlandse

Europarlementariër Peter van Dalen aan op uitstel. In deze tijden van economische crisis moeten overheden beter nadenken over investeringen in de infrastructuur, vindt hij. Allerlei terugtrekkende en omtrekkende bewegingen dus. Het overleg van 4 juli 2011 tussen minister Schultz van Haegen en haar Vlaamse ambtgenote Hilde Crevezit heeft nog geen licht in de duisternis gebracht. De IJzeren Rijn is aan de orde geweest, maar daarover “is niets naar voren gekomen waarover ik u nu iets zou kunnen zeggen, anders dan dat het een bijzonder prettig gesprek is geweest”, zegt een woordvoerder van de minister desgevraagd.

© KARIN KOSMEIJER



HISTORISCH SPOORTRAJECT VAN DE IJZEREN RIJN, UITMONDEND IN DE RIJN

