

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
11 maart 2008	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VenW/DGP-2008/1101	08-VW-B-008
Onderwerp	
IJzeren Rijn; stand van zaken	

Geachte voorzitter,

Ter voorbereiding op het Algemeen Overleg met uw Kamer op 13 maart 2008 bericht ik u nader over het project IJzeren Rijn.

Met genoegen kan ik u melden dat Duitsland er onlangs mee heeft ingestemd dat we - naast het historische tracé in Duitsland - óók de zogenaamde N280/A52-variant in de vergelijkingen van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse voor de reactivering van de IJzeren Rijn meenemen. Daardoor zal in de zomer van 2008 voldoende informatie beschikbaar zijn op basis waarvan de drie landen gezamenlijk kunnen besluiten volgens welke tracering de IJzeren Rijn in Duitsland (en in Nederland in de omgeving van Roermond) zal worden gereactiveerd. Verderop in deze brief ga ik hier nader op in. Mede naar aanleiding van het verzoek van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat bericht ik u in deze brief over de stand van zaken met betrekking tot het project IJzeren Rijn en over de (verdere) besluitvorming.

1. IJzeren Rijn: structurele modernisering

Dit betreft de gezamenlijk Belgisch - Nederlandse werkzaamheden die plaatsvinden als uitvoering van het gezamenlijke Opdrachtdocument (Kamerstuk 27.737 nr. 13, bijlage). Bij brief van 30 maart 2007 (Kamerstuk 27.737 nr. 17) heb ik u geïnformeerd over de stand van zaken op dat moment.

Sindsdien is onder regie van België en Nederland gezamenlijk en in harmonie verder gewerkt aan de afgesproken actualisering van de volgende werkonderdelen:

- a) de vervoersprognoses van met name het doorgaande goederenvervoer over de IJzeren Rijn spoorverbinding tussen België en Duitsland;
- b) de Maatschappelijke Kosten-Baten-Analyse (MKBA) van de volledige IJzeren Rijn spoorverbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied;

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

- c) de spoor- en inpassingsontwerpen voor de modernisering van het Nederlandse gedeelte van de IJzeren Rijn;
- d) de kostenraming van de onder (c) bedoelde werken.

(a) Vervoersprognoses

De actuele vervoersprognoses voor de IJzeren Rijn zijn inmiddels voltooid. Ik heb u daarover bericht met mijn brief van 9 juli 2007 (Kamerstuk 27.737 nr 25 met bijlagen). Over een onderdeel daarvan, namelijk de prognoses voor het personenvervoer, is nog enige discussie gaande.

Van de zijde van de Reizigersvereniging Rover en haar Belgische zusterorganisatie BTTB zijn kritische opmerkingen gemaakt over het verrichte onderzoek naar de potenties voor personenvervoer; uw Vaste Commissie kreeg daarvan een afschrift.

Wij hebben die kritische brief voorgelegd aan de beide studie bureaucombinaties die de vervoersprognoseonderzoeken hebben gedaan, met verzoek om daarop te reageren. De bureaus hebben mij onlangs bericht dat zij, als gevolg van moeilijkheden om de benodigde informatie te verzamelen (met name de onderliggende bronnen teneinde de informatie te kunnen beoordelen), pas recent gereed zijn gekomen met de informatieverzameling en -analyse, en dat ze nu bezig zijn met het formuleren van hun eigen inhoudelijke reactie. Zoals het er nu uitziet zullen wij nog deze maand onze reactie aan Rover en BTTB kunnen sturen; vanzelfsprekend zal de Kamer daarvan een afschrift krijgen.

(b) MKBA IJzeren Rijn

Het werk aan de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse, die de *gehele spoorverbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied* als studiegebied heeft, is aansluitend aan de oplevering van de vervoersprognoses gestart en inmiddels een flink eind gevorderd. Het werk wordt inhoudelijk begeleid door de deskundigen van de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen (COD).

Sinds november 2007 nemen ook vertegenwoordigers van het Duitse verkeersministerie en van de Duitse spoorinfrabeheerder DBNetz deel aan de gezamenlijke ambtelijke "Stuurgroep MKBA IJzeren Rijn". Daardoor worden ook de meest actuele gegevens en (beleids-)inzichten van Duitse zijde meegenomen in de MKBA. Bovendien is het Duitse Bundes-Verkehrsministerium, zoals hierboven aangegeven, er onlangs mee akkoord gegaan om naast het historische tracé in Duitsland óók de zogenaamde N280/A52-variant (zie verderop in deze brief) in de vergelijkingen van de MKBA mee te nemen.

Deze uitbreiding van de werkzaamheden voor de MKBA leidt tot een beperkte verlenging van de studietijd; volgens de huidige planning zal de MKBA IJzeren Rijn in de zomer van 2008 gereed zijn.

(c) Actualisering spoorontwerp en -inpassing

De actualisering - door ProRail - van de spoor- en inpassingsontwerpen van het deel van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied is bijna gereed. Voor de benodigde spoorwerken op Belgisch grondgebied zijn globale plannen in de maak bij Infrabel.

(d) Actualisering kostenramingen

Op basis van de geactualiseerde ontwerpen kunnen ProRail en Infrabel actuele kostenramingen maken voor de reactivering van de IJzeren Rijn op Belgisch en op

Nederlands grondgebied. Volgens de huidige planning zullen die werkzaamheden dit voorjaar afgerond worden. Voor een goed inzicht in de kosten die op Duits grondgebied gemaakt moeten worden (noodzakelijk voor de integrale MKBA) zijn België en Nederland nog in overleg met Duitsland.

Advisering door de COD

De door België en Nederland ingestelde Commissie van Onafhankelijke Deskundigen (COD) begeleidt en adviseert bij alle bovengenoemde werkzaamheden.

De COD heeft medio 2007 aan mijn Belgische ambtgenoot en mij een advies uitgebracht over de vervoersprognoses; dat advies heb ik u bij mijn brief van 9 juli 2007 toegezonden (Kamerstuk 27.737 nr. 25, bijlage).

Op basis van de resultaten van alle bovengenoemde werkzaamheden (onderzoek, ontwerp en kostenraming) zal de COD een advies opstellen voor de beide bewindslieden, met daarin een actueel overzicht van de kosten en baten van het Nederlandse gedeelte van het project, en een voorstel (op basis van de arbitrage-uitspraak) voor de verdeling van de investeringskosten tussen België en Nederland. Volgens de huidige planning zal de COD dat advies in de zomer van 2008 kunnen opstellen.

Vervolg: besluitvorming, vastlegging en uitwerking

Aansluitend volgt dan na de zomer van 2008 overleg tussen de Belgische en Nederlandse bewindspersonen om, mede op basis van het advies van de COD, tot definitieve afspraken te komen over het vervolg van het project. Die afspraken betreffen de definitieve tracering van de spoorlijn, de verdeling van de kosten en de kostenrisico's (onvoorzien, meerwerk, minderwerk, etcetera) tussen de beide landen, hoe om te gaan met planaanpassingen en inpassingswensen die in de Tracéwet-fase nog voorgesteld worden, en de uitvoeringsplanning van de werkzaamheden.

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. Of er nog meer veranderingen ten opzichte van het historisch tracé moeten worden vastgelegd (bij voorbeeld een ander tracé richting Duitsland) is afhankelijk van de besluiten.

Voorts zal ik, nadat overeenstemming met België is bereikt, de Nederlandse *Tracéwet-procedure* hervatten, te beginnen met (conform art. 9 Tracéwet) mijn "standpuntbepaling" ten aanzien van het tracé dat mijn voorkeur heeft. In de periode daarna zal dat voorkeursalternatief verder worden uitgewerkt in een Ontwerp Tracébesluit.

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.

Vervolgens zal ik tegelijkertijd het Ontwerp Tracébesluit (OTB) en de "Aanvulling op het MER IJzeren Rijn" (A-MER) publiceren, waarop de gebruikelijke inspraak mogelijk is. In die inspraakfase kan eenieder dus beoordelen of er reden is om - binnen de begrenzing van het historisch tracé - 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 is mij bekend dat de gemeente Weert de wens heeft om al op korte termijn te komen tot gezamenlijke nadere uitwerking van de plannen voor de passage van de IJzeren Rijn door Weert. Zoals ik hierboven heb aangegeven past dat initiatief in de overlegfase die kort na de besluitvorming tussen België en Nederland zal starten; in de huidige fase van het project (de planuitwerking onder gezamenlijke Belgisch - Nederlandse regie) is daar nog niet de gelegenheid voor. Ik heb Weert laten weten dat ik het zal waarderen als de gemeente zich op die overlegfase voorbereidt door een eigen gemeentelijke visie te ontwikkelen op de (mogelijkheden voor een) integrale ontwikkeling van de spoorzone. Vanzelfsprekend ben ik bereid om op basis van zo'n gemeentelijke visie daarover met B&W van Weert nader van gedachten te wisselen.

Hetzelfde geldt natuurlijk ook voor de andere bij dit project betrokken gemeenten.

2. Alternatieven voor het historisch tracé van de IJzeren Rijn

In mijn brief van 14 mei 2007 (Kamerstuk 27.737 nr. 22) heb ik uw Kamer uitvoerig geïnformeerd over alle reeds uitgevoerde onderzoeken naar mogelijke alternatieven voor (delen van) het historisch tracé van de IJzeren Rijn. Op verzoek van de Kamer heb ik vervolgens nog twee actualiseringstudies laten uitvoeren. Over de resultaten daarvan heb ik u bij mijn brief van 21 december 2007 (Kamerstuk 27.737 nr. 26) geïnformeerd. Ik trek de volgende conclusies:

De A67-spoorlijn Antwerpen - Turnhout - Eindhoven - Venlo - Duitsland.

De A67-spoorlijn - 160 km nieuw spoor met een benodigde investering van € 7 miljard - is vele malen duurder dan de IJzeren Rijn, en levert Duitsland en België geen voordeel op. De A67-spoorlijn kan derhalve niet gelden als verantwoord alternatief voor de reactivering van de IJzeren Rijn.

Het FENIX-concept

Zoals ik u op 21 december 2007 schreef heb ik aan mijn Belgische ambtgenoot gevraagd om mij te berichten of België in het *FENIX-concept* een voor België relevant alternatief voor de reactivering van het historisch tracé van de IJzeren Rijn ziet. Recent berichtte de Belgische minister Vervotte mij in antwoord daarop als volgt (citaat):

Als gevolg van de vraag die u er in voorlegt, zijn er meerdere contacten geweest tussen de heer Hans Donners van RiverToSucces en zowel mijn kabinet als de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Op basis van de elementen van informatie die de heer Donners bij die gelegenheid heeft verstrekt en de gedachtenwisselingen die daaromtrent met hem gevoerd zijn, concluderen wij vandaag dat België in het FENIX-concept geen relevant alternatief ziet voor de

reactivering van het historisch tracé van de IJzeren Rijn.

Het FENIX-concept lijkt me echter logistiek wel opportuniteiten in zicht te hebben en ik zal daarom laten bekijken of en in welke mate de NMBS Groep dienstig kan zijn bij de desgevallende realisatie van het concept.

Ik concludeer derhalve dat het FENIX-concept geen alternatief is voor de reactivering van de IJzeren Rijn.

Tracering IJzeren Rijn op Duits grondgebied

Tenslotte heb ik u in mijn bovengenoemde brieven (van 14 mei en 21 december 2007) geïnformeerd over de tracering van de IJzeren Rijn in Duitsland.

De Duitse deelstaat Nord Rhein Westfalen bepleit de aanleg van een alternatief geheel nieuw spoortracé tussen de Duitse grens en Mönchengladbach, in plaats van het bestaande historische tracé van de IJzeren Rijn in Duitsland. Dat zogenaamde "N280/A52-tracé" (dat in opdracht van de regering van de Duitse deelstaat Nord Rhein Westfalen en met medefinanciering door het Antwerpse Havenbedrijf globaal is onderzocht) is een circa 30 km lange nieuwe spoorlijn van Roermond-noord tot Mönchengladbach, in Duitsland grotendeels gebundeld met de Autobahn A52 en in Nederland met de aansluitende autoweg N280. Het tracé zou ten noorden van Roermond aansluiten op het Nederlandse historische tracé.

Het N280/A52 tracé scoort op Nederlands grondgebied beter dan het historisch tracé van de IJzeren Rijn. Het tracé is voor zowel België als voor Nederland het nader bestuderen waard, omdat er voor beide landen voordelen aan kunnen zitten, zowel financieel als qua toekomstwaarde. Overigens zijn voor Nederland de voordelen van deze mogelijke andere tracering in Duitsland beperkt, want voor het gedeelte Belgische grens - Budel - Weert - Roermond heeft een nieuw Duits tracé geen directe gevolgen.

Inmiddels heeft het Duitse Bundes-Verkehrsministerium ermee ingestemd dat - naast het historisch tracé in Duitsland - ook de N280/A52-variant in de al lopende Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA, zie aan het begin van deze brief) wordt meegenomen. Daardoor zal tegen de zomer van 2008 voldoende informatie beschikbaar zijn op basis waarvan de drie landen gezamenlijk kunnen besluiten volgens welke tracering de IJzeren Rijn in Duitsland (en in Nederland in de omgeving van Roermond) zal worden gereactiveerd.

Ik vertrouw erop u met deze brief voldoende geïnformeerd te hebben over de stand van zaken en de komende ontwikkelingen in het dossier IJzeren Rijn.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Camiel Eurlings