

Memorandum of understanding TUSSEN MINISTER DURANT EN MINISTER NETELENBOS OVER DE IJZEREN RIJN¹

België en Nederland benadrukken het belang dat in de zich steeds verder ontwikkelende interne markt goederenstromen snel per spoor via de Belgische en Nederlandse havens van en naar het achterland vervoerd kunnen worden. De toegang tot de daarvoor beschikbare infrastructuur zal vrij zijn voor alle spoorwegondernemingen.

Beide landen zullen nauw met Duitsland samenwerken in een internationale studie naar de positieve en negatieve gevolgen van reactivering van de IJzeren Rijn en van mogelijke alternatieve tracé's. Deze studie beoordeelt de situatie "alsof er geen grens is". De resultaten van deze studie dienen in maart 2001 ter beschikking te zijn, zodat op dat ogenblik internationale besluitvorming kan plaatsvinden.

Gelet op de samenhang tussen de internationale studie en de Nederlandse MER zal Nederland zich tot het uiterste inspannen om in maart 2001 het resultaat van de MER voor het deel van de IJzeren Rijn, dat op Nederlands grondgebied ligt, op tafel te hebben. In die MER zullen worden onderzocht :

- voor de korte termijn de eventuele tijdelijke, beperkte heringebruikname van het volledige historische tracé; deze tijdelijke heringebruikname geldt tot het definitieve tracé in gebruik wordt genomen.
- voor de definitieve oplossing worden alle relevante tracé's bestudeerd; hierbij zullen ook de mogelijkheden voor reizigersvervoer worden gezien.

Nederland en België zullen Duitsland voorstellen de voortgang van de MER-studie regelmatig trilateraal te bespreken. Nederland nodigt België uit een ambtenaar aan te wijzen, die de voortgang van de MER-studie van dag tot dag kan volgen.

De beslissingen over het tijdelijk gebruik en het definitieve tracé zullen gelijktijdig worden genomen.

Bij besluitvorming over het tijdelijke en definitieve tracé uiterlijk medio 2001 zullen, indien de MER-studie uitwijst dat een tijdelijk, beperkt gebruik geen onherstelbare milieuschade zal veroorzaken, vanaf eind 2001 enkele treinen per dag met beperkte snelheid tussen 07.00 en 19.00 uur van het gehele historisch tracé gebruik kunnen maken. Onder diezelfde voorwaarden van tijdige besluitvorming en van uitblijven van onherstelbare milieuschade zouden vanaf eind 2002 ook in de avonduren en 's nachts treinen tijdelijk met beperkte snelheid gebruik kunnen maken van het gehele historische tracé tot een maximum van 15 per etmaal (beide richtingen opgeteld). Het eventuele verlies aan natuurwaarde zal worden gecompenseerd.

Indien beslist wordt dat het definitieve tracé een ander tracé is dan dat door de Meinweg (waar Nederland van uit gaat, maar België niet), zal dit tracé worden beschouwd als volledige invulling

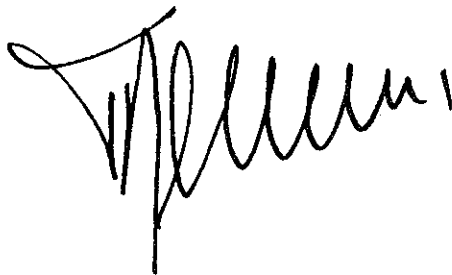
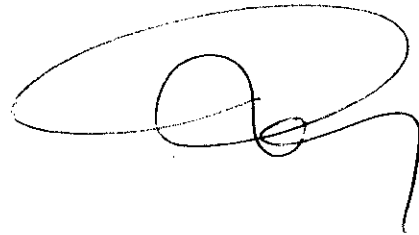
¹ Gevolggevend aan afspraak tussen beide ministers op 29 02 2000

van de volkenrechtelijke verplichtingen uit het Scheidingsverdrag van 1839 en het Belgisch-Nederlands IJzeren Rijn-Verdrag van 1873. Deze afspraken zullen in een Verdrag worden vastgelegd.

Totdat de keuze is gemaakt voor het definitieve tracé, behoudt België zich alle rechten voor, die voortvloeien uit het Scheidingsverdrag van 1839 en het Belgisch-Nederlands IJzeren Rijn-Verdrag van 1873.

De kosten voor de tijdelijke reactivering van het historisch tracé komen voor rekening van België. Indien zulks door de NMBS wordt gewenst, kan de NMBS zelf die werken (laten) uitvoeren, rekening houdend met de Europese aanbestedingsregels en de Nederlandse wettelijke verplichting dat zulks gebeurt door een in Nederland erkende aannemer. Dit belet niet dat het om een Belgische aannemer zou gaan.

Voor de aanleg van het definitieve tracé is Nederland bereid een deel van de daarmee gepaard gaande kosten voor haar rekening te nemen. Hierover zullen nadere afspraken worden gemaakt na de definitieve tracékeuze.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom.A handwritten signature in black ink, featuring a large, prominent loop at the top and a long horizontal stroke at the bottom.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
GEWEST MIDDEN-LIMBURG

no. 349 doss. no.
datum: 15-5-2000

| GEZIEN | DATUM | PARAAF |
|-------------|---------|----------|
| secr. | 15-5-00 | |
| hfd. I | | |
| hfd. II | | |
| Ath. door: | | I |
| Copie naar: | | V |
| D.B. | ✓ | datum: - |
| CIE. | | datum: |
| Pth. | | datum: |

Aan
de voorzitter van het Algemeen bestuur
van het Gewest Midden-Limburg
de heer drs H.J. Kaiser
Postbus 605
6040 AP ROERMOND

Contactpersoon
M. Salet
Datum
12 mei 2000
Ons kenmerk
DGG/SR/00/002988
Onderwerp
Ijzeren Rijn.

Doorkiesnummer
070 - 351 16 84
Bijlage(n)
1
Uw kenmerk
98-00

Geachte heer Kaiser,

In reactie op uw brief van 28 maart 2000, kan ik u het volgende meedelen.

Ten aanzien van het *Memorandum of Understanding (MOU)* betreur ik het dat u uit berichten in de media heeft moeten concluderen dat daarmee de Ijzeren Rijn zonder meer zal worden geactiveerd en dat besluiten daarover zijn genomen. Dat is niet het geval. Samen met mijn Belgische collega heb ik een aantal standpunten vastgelegd over dit onderwerp in een MOU. Voor de woordelijke inhoud verwijs ik u kortheidshalve naar de tekst van het bijgevoegde afschrift.

Dit MOU had vooral het doel te bevestigen dat België en Nederland gezamenlijk werken aan een oplossing voor deze zaak. Belangrijk winstpunt is verder dat België zich niet langer verzet tegen het feit dat de Trajectnota/milieu effect rapportage (m.e.r.) inzicht moet geven in een eventueel beperkt en tijdelijk gebruik van het volledige historische tracé én in een definitieve oplossing. Van groot belang is dat na het gereedkomen van de Trajectnota/m.e.r., en na de daarop volgende inspraakronde, het zogenoemde dubbelbesluit moet worden genomen door het bevoegd gezag, de Ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Verkeer en Waterstaat. Tevens zal dan overeenstemming moeten worden bereikt met België en Duitsland.

Met dit dubbelbesluit moet worden voorkomen dat de eventuele korte termijn oplossing "vanzelf" de definitieve oplossing wordt en bovendien kan dan de duur van de korte termijn oplossing worden aangegeven.
Bovenstaande is in de Ministerraad besloten en in het Algemeen Overleg met de Tweede Kamer op 22 februari en 20 april 2000 besproken.

Postbus 20901, 2500 EX DEN HAAG
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon (070) 351 6171
Telefax (070) 351 7895



Uw zorg met betrekking tot de reactivering van het historische tracé wordt door mij gedeeld. Uit dat oogpunt heb ik getracht duidelijk te maken dat de uitkomsten van de Trajectnota/m.e.r. maatgevend zijn voor de keuzen die worden gemaakt. Bovengenoemd memorandum doet daar, zoals u zelf kunt constateren, niets aan af.

Ik hoop u met bovenstaande voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

GEZAMENLIJK PERSBERICHT VAN DE MINISTERS DURANT EN NETELENBOS

De Nederlandse en Belgische Ministers Netelenbos en Durant hebben op dinsdag 28 maart 2000 een overeenkomst ondertekend over de toekomst van het goederenvervoer per spoor van Antwerpen via Nederland naar Duitsland. De drie transportministers van België, Duitsland en Nederland hebben na afloop van de Transportraad in Brussel overlegd over de IJzeren Rijn.

Een snelle railverbinding van en naar de Belgische en Nederlandse havens wordt door de drie landen uiterst belangrijk gevonden.

Gelet op de samenhang tussen de internationale studie en de Nederlandse MER zal Nederland zich tot het uiterste inspannen om in maart 2001 het resultaat van de MER voor het deel van de IJzeren Rijn, dat op Nederlands grondgebied ligt, op tafel te hebben. In die MER :

* wordt voor de korte termijn de eventuele tijdelijke, beperkte heringebruikneming van het volledige historische tracé onderzocht; deze tijdelijke heringebruikname geldt tot het definitieve tracé in gebruik wordt genomen.

* Voor de definitieve oplossing worden alle relevante tracés bestudeerd; hierbij zullen ook de mogelijkheden voor reizigersvervoer worden gezien.

Nederland, België en Duitsland zullen de voortgang van de MER-studie regelmatig trilateraal te bespreken. Nederland nodigt België uit een ambtenaar aan te wijzen, die de voortgang van de MER-studie van dag tot dag kan volgen. De beslissingen over het tijdelijk gebruik en het definitieve tracé zullen gelijktijdig worden genomen.

Als de MER-studie uitwijst dat een tijdelijk, beperkt gebruik van het historisch tracé geen onherstelbare milieuschade veroorzaakt, zullen vanaf eind 2001 enkele treinen per dag met een beperkte snelheid tussen 07.00 en 19.00 uur van het gehele historische tracé rijden. Bij tijdige besluitvorming en als onherstelbare milieuschade uitblijft, zouden vanaf eind 2002 maximaal 15 treinen per etmaal (ook 's avonds en 's nachts) rijden. Er komt compensatie voor een eventueel verlies aan natuurwaarde. België betaalt de kosten voor de tijdelijke reactivering van het historisch tracé.

De kosten voor aanleg van de uiteindelijke route komen gedeeltelijk ook voor rekening van Nederland. Na de definitieve beslissing over de toekomstige railverbinding van Antwerpen via Nederlands Limburg naar het Duitse Ruhrgebied worden over de verdeling van de kosten nadere afspraken gemaakt.

Woordvoerder Minister Netelenbos : Robert Wester, ++ 31 06 - 2070 5893
Woordvoerder Minister Durant: Benoit Lechat ++ 32 2/237.67.08