

Redevoering burgemeester mr. J.M.L. Niederer.

Weert, 25 oktober 2005.

Geachte mevrouw de Minister,

Zojuist heeft u kennis gemaakt met de vertegenwoordigers van de zeven gemeentebesturen van Overpelt, Neerpelt, Hamont-Achel, Cranendonck, Weert, Heythuysen en Haelen.

Zeven gemeentebesturen die u willen informeren over hun standpunten en ook hun zorgen over de reactivering van de IJzeren Rijn.

Als burgemeester van Weert doe ik dat namens hen.

Waar staan we momenteel in het dossier IJzeren Rijn?

Zoals u weet wil de Belgische federale regering het oude spoorwegtracé de IJzeren Rijn opnieuw in gebruik nemen als goederenspoorlijn.

Op termijn zal deze goederenspoorlijn moeten doorontwikkelen tot een Trans Europese Goederenvervoerlijn vanuit de Haven in Antwerpen naar het Duitse Ruhrgebied.

De Belgische regering heeft Nederland gevraagd mee te werken aan deze reactivering.

De leden van de Nederlandse Staten Generaal hebben het Arbitrageverdrag IJzeren Rijn goedgekeurd en daarmee impliciet ingestemd met de reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn.

Het permanente Hof van Arbitrage in Den Haag heeft vervolgens bepaald, dat België het recht heeft specificaties voor het IJzeren Rijntracé in Nederland vast te stellen.

Nederland en België moeten vervolgens nog overeenstemming bereiken over de uit te voeren werkzaamheden om de spoorlijn uiteindelijk te reactiveren.

Waar zijn de zeven gemeenten het over eens?

- De zeven gemeenten zien het belang en de noodzaak van een kwalitatieve verbinding voor goederenvervoer per spoor tussen de haven van Antwerpen en het Duitse achterland.
- De zeven gemeenten zien ook het belang en de noodzaak dat vrachtvervoer van het rijkswegennet in Nederland en België moet verschuiven naar andere vormen van vervoer zoals over spoor en over water.
- Op regionaal niveau zien de Belgische gemeenten nadrukkelijk economische ontwikkelingskansen bij de realisering van een kwalitatieve goederenspoorlijn door hun regio. Zij zijn dan ook voorstander van een IJzeren Rijn via hun regio maar niet van deze IJzeren Rijn dwars door de dorpen en stedelijke woongebieden.
- Op regionaal niveau zien de Nederlandse gemeenten deze economische meerwaarde niet. De IJzeren Rijn betekent een onaanvaardbare afname van leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid en zij zijn dan ook tegen deze IJzeren Rijn.

U treft hier zeven gemeenten uit België en Nederland aan die een gezamenlijk Schetsboek IJzeren Rijn hebben gemaakt over hun collectieve zorgen in hun regio.

Zorgen met betrekking tot leefbaarheid, veiligheid en barrièrewerking.

Het zijn zorgen die zich nu, na het besluit van beide regeringen en de uitspraken van het Hof van Arbitrage, minder richten op de vraag "of" er een IJzeren Rijn moet komen, maar zich meer richten op de vraag "welke" IJzeren Rijn er moet komen.

Wat verontrust de zeven gemeenten dan?

Uit de ambities van de Belgische federale regering is duidelijk geworden dat de IJzeren Rijn een slagader moet worden voor goederentransporten tussen de Antwerpse haven en het Duitse Ruhrgebied. Transporten met zwaar goederenvervoer met enorme hinder van geluid en trillingen als gevolg.

1. *Het kan niet zo zijn dat bij tienduizenden bewoners om de 20 minuten de nachtrust zal worden verstoord door een goederentrein.*

Als nachtvluchten op Schiphol of Zaventem de terechte afweging waard zijn tussen de economische belangen en de nachtrust van onze inwoners, dan moet dit ook zo zijn in de Nederlandse en Belgische gemeenten waar het tracé van de IJzeren Rijn dwars door de lokale dorpskernen en steden snijdt.

2. *Het kan niet zo zijn dat rondom Zaventem en Schiphol de afweging tussen economie en welzijn wél belangrijk is, maar in het verre Limburg niet.*

De goederentransporten brengen niet alleen zware geluidhinder en trillingen met zich mee. Het gaat hier bovendien om transporten van gevaarlijke chemische stoffen waarbij ongevallen in de dichtbebouwde dorpskernen en steden tot catastrofes kunnen leiden.

3. *Het kan niet zo zijn dat de risico's op catastrofes met chemische stoffen toenemen doordat er een slagader voor goederentransport dwars door de dorpen en stedelijke woongebieden loopt.*

De prognose van 43 goederentreinen per dag is gebaseerd op een afspraak tussen Nederland, België en Duitsland en niet op prognoses van de vervoersvraag waarbij het maximum aantal treinen afhangt van de capaciteit van het spoor.

4. *Het kan niet zo zijn dat een slagader voor goederentransport wordt geprojecteerd door dorpskernen en steden zonder duidelijkheid over de vervoersintensiteit op de lange termijn.*

Toename van de treinintensiteiten zal leiden tot een verslechtering van de overstekbaarheid van de spoorbaan. Toename van de intensiteit van het spoor zal leiden tot een vermindering van de bereikbaarheid en tot een beperking van het economisch functioneren van de regio.

5. *Het kan niet zo zijn dat lokale gemeenschappen in tweeën worden geknipt, dat deze gemeenschappen slechter voor hulpdiensten bereikbaar worden en dat het economische functioneren van de regio in gevaar komt.*

Tussen Belgisch en Nederlands Limburg ontbreekt op dit moment een adequaat openbaar vervoer. Zo is onder meer de Vlaamse vervoersmaatschappij "de Lijn" voorstander van koppeling tussen het Belgische spoor en het Nederlandse spoor door middel van een "lightrail"-verbinding vanuit Hasselt / Antwerpen via Neerpelt naar Weert. De reactivering van de IJzeren Rijn moet tevens een krachtige hefboom zijn om ook het personenvervoer over de landsgrenzen een forse impuls te geven.

6. *Het kan niet zo zijn dat goederentransport over het tracé van de IJzeren Rijn de door België gewenste capaciteit voor personenvervoer gaat belemmeren.*

De bescherming van natuur is in Europa goed geregeld door het in werking treden van de Natuurbeschermingswet en de Vogel & Habitatrichtlijnen.

7. Het kan niet zo zijn dat de bescherming van natuurgebieden wél adequaat plaatsvindt maar de bescherming van burgers en hun stedelijk leefmilieu "onder de trein" geraakt.

Het realiseren van een slagader voor goederenvervoer is een investering voor zeer lange tijd en moet beschouwd worden vanuit aspecten als duurzaamheid en toekomstvastheid. Bij de realisering van nieuwe spoorwegen als HSL en Betuwelijn wordt aan deze criteria voldaan. Bundeling van infrastructuur is hierbij een overheersende strategie.

8. Het kan niet zo zijn dat de goederentransportlijn Betuwelijn dorpskernen en steden ontziet en dat de IJzeren Rijn dwars door Limburgse dorpskernen en steden geperst wordt.

Voordat er maatregelen zijn overeengekomen en uitgevoerd wordt capaciteit toegewezen voor zwaar goederentransport tussen Hamont-Achel en Weert. Deze toewijzing duidt op een weloverwogen strategie van "niet rijden via incidenteel rijden, beperkt rijden, tijdelijk rijden, geïntensiveerd rijden tot uiteindelijk op volle capaciteit rijden".

9. Het kan niet zo zijn dat een Trans Europese Goederentransportlijn wordt gerealiseerd waarbij de bewoners van dorpskernen en steden geen invloed hebben op de toename van hinder, risico's en barrières in hun eigen omgeving.

Er zijn duidelijke afspraken gemaakt dat er niet tijdelijk wordt gereden over het tracé van de IJzeren Rijn met goederenvervoer. Het rijden van Antwerpen via Weert naar andere bestemmingen is actief gebruik maken van een niet in gebruik zijnde deel van de IJzeren Rijn tussen Weert en Cranendonck.

10. Het kan niet zo zijn dat een Trans Europese Goederentransportlijn wordt gerealiseerd zonder dat de vereiste maatregelen vooraf zijn getroffen.

Kortom zeven gemeenten doen tien gelijke uitspraken over de drie gezichtspunten leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid. Deze zorgen zijn vervat, uitgewerkt en onderbouwd in het Schetsboek IJzeren Rijn.

Dit schetsboek geeft niet alleen inzicht in de zorgen van de regio maar brengt ook in beeld welke oplossingen de Belgisch – Nederlandse regio ziet voor leefbaarheid, veiligheid en barrièrewerking. Kortom niet alleen denken in problemen maar ook denken in oplossingen.

Namens de zeven gemeenten wil ik u van harte uitnodigen het traject van Overpelt tot en met Haelen te komen bezoeken en u te overtuigen van de problemen die het historische tracé teweeg brengt in de dorpskernen en steden.

Het 1^e schetsboek IJzeren Rijn dat wij u dadelijk aanbieden, is een informatiedocument dat binnenkort ook zal worden aangeboden aan de Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven van de Belgische Federale Regering, de heer Bruno Tuybens. Een gelijktijdige aanbieding was onze wens maar is helaas niet mogelijk gebleken gezien de recente ambtswisseling in de Federale Regering.

Ons gezamenlijke verzoek aan u is, met de Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven van de Belgische Federale Regering, de heer Bruno Tuybens, in overleg te treden en de gezamenlijke zorgen van de zeven gemeenten op de besprekagenda te plaatsen. Graag komen wij bij u opnieuw op bezoek om de resultaten van deze bespreking te vememen.

Tot slot deel ik u mee dat wij volgende week dinsdag opnieuw in Den Haag zullen zijn om het schetsboek ook aan te bieden aan de voorzitter, de leden en meer in het bijzonder de desbetreffende woordvoerders van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat.

Het 1^e exemplaar van het Schetsboek IJzeren Rijn bieden wij u vandaag graag aan.

Het aanbieden van het schetsboek door de zeven gemeentevertegenwoordigers.