

Vergaderjaar 2007–2008

27 737

Trajectnota/MER IJzeren Rijn

Nr. 28

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 15 april 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 13 maart 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 december 2007 houdende actualiseringsstudies IJzeren Rijn (27 737, nr. 26);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 maart 2008 houdende besluitvorming ten aanzien van de onderzochte alternatieven voor de IJzeren Rijn (27 737, nr. 27).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **De Krom** (VVD) vindt het ondenkbaar dat er tientallen goederentreinen over het huidige traject van de IJzeren Rijn zouden gaan rijden. Die lijn bestaat namelijk maar uit één spoor en gaat dwars door woonwijken van Roermond. Verder is de kans nihil dat er goederentreinen zullen gaan rijden door natuurgebied de Meinweg. De huidige onzekerheid daarover blokkeert echter wel de verdere stadsontwikkeling van Roermond. Is het mogelijk dat de minister over dat stuk nu al een besluit neemt? In Weert wordt gedacht aan vier meter hoge schermen langs het traject, op het toch al verhoogde talud. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. Er zijn verder nog tal van andere knelpunten, zoals het natuurgebied Water- en Budelerbergen en de spoorwegovergangen.

België heeft recht van doortocht. Daarom moet worden gekeken naar alternatieven voor in ieder geval delen van het huidige tracé, om tot een verbeterd en goed ingepast tracé te komen. Er liggen een aantal alternatieven op tafel: de A67, FENIX en N280/A52. De minister zegt in zijn brief van 21 december 2007 dat de A67 niet als alternatief kan gelden, maar dat hij wel bereid is, te bezien in hoeverre het alternatief in het kader van de gebiedsontwikkeling Greenport Venlo kan worden meegenomen. Wat betekent dat precies?

De FENIX-variant is een privaat alternatief, waarvan nog onduidelijk is in hoeverre dit als alternatief kan gelden. De heer De Krom is benieuwd of de minister op dit punt nog iets nieuws heeft te melden.

De minister schrijft in zijn brief dat de N280/A52-variant beter scoort, althans op Nederlands grondgebied, dan het huidige tracé, afhankelijk

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

van nadere besluitvorming door Nederland, België en Duitsland. Is er inmiddels een beslissing genomen?

Er wordt door de minister, maar ook door de Kamer, vooral naar het tracé gekeken vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening. Dat is ook logisch, want daar liggen de knelpunten in Limburg. Het zou echter interessant zijn om ook eens vanuit het bredere Noordwest-Europese perspectief te bezien hoe en waar die lijn vanuit logistiek oogpunt en gezien de vraag uit de markt het beste zou kunnen liggen.

De suggestie is gedaan een internationale MKBA (Maatschappelijke kosten-batenanalyse) te doen voor het gehele traject van Antwerpen tot in Duitsland, waarin alle varianten worden meegenomen. Wat is het oordeel van de minister over dat idee?

Mevrouw **Roefs** (PvdA) is zeer te spreken over de brief over de IJzeren Rijn. Zij meent dat daarmee het dossier IJzeren Rijn vlot getrokken is. Er is onderzoek gedaan naar alternatieven. De FENIX-variant kan niet dienen als alternatief voor het historische tracé van de IJzeren Rijn. Zij vindt het echter goed dat uitgesproken is dat het een heel interessante gedachte is en de moeite waard om verder te onderzoeken. Het A67-tracé is interessant, maar te duur. Hoe kijkt de minister echter aan tegen de positie van Venlo als derde mainport van Nederland en de voor Venlo noodzakelijke verbindingen met Antwerpen en Duitsland?

De mogelijkheden wat betreft de IJzeren Rijn liggen dus bij de N280/A52-variant. Daar kan mevrouw Roefs zich in vinden. In de MKBA speelt het milieuargument ook een rol. Het kan dan ook niet anders dan dat deze variant er beter uitkomt dan het originele tracé. Als het gaat om het tracé ten westen van de Maas, zal er echter nog wel het een en ander moeten gebeuren om een eigentijdse voorziening te creëren in Weert, Cranendonck en Leudal, die de veiligheid, de leefbaarheid en de bereikbaarheid kunnen waarborgen. Zij zou dan ook graag zien dat de minister ingaat op het aanbod van de regio om een verdiepingsonderzoek naar de oplossing voor deze situatie te doen.

In de hoorzitting is geopperd eerst een MER (Milieueffectrapportage) voor het hele traject Antwerpen-Duitsland te entameren. Daar gaat Nederland echter niet over. Mevrouw Roefs kan zich wel voorstellen dat de drie landen straks gezamenlijk een EU-MER uit gaan voeren.

De heer **Hessels** (CDA) blijft tegen reactivering van het historisch tracé van de IJzeren Rijn. Hij vindt het belangrijk dat een goede verstandhouding met België in stand wordt gehouden, maar dan wel zonder het belang van mens en natuur in Midden-Limburg en het uiterste puntje van Zuidoost-Brabant uit het oog te verliezen.

Er is lang gezocht naar een alternatief. Het eerste alternatief is de aanleg van een nieuwe spoorlijn langs de A67, via Venlo. Dat leek vanuit Nederlands oogpunt een goed alternatief, omdat hiermee ook het logistieke knooppunt Venlo aangesloten zou worden op de IJzeren Rijn, maar België ziet daar, vanwege de langere reistijd, niets in. Bovendien zou het 7 mld. kosten om dat tracé te realiseren. Daarmee valt het af.

Het tweede alternatief is de FENIX-spoorweg via Genk en Sittard. Dit leek een aantrekkelijk alternatief, omdat het grotendeels over bestaand net kon worden aangelegd en omdat de financiering voor een groot deel via private middelen zou kunnen worden gerealiseerd. Daarnaast was de FENIX-lijn milieutechnisch beter inpasbaar dan de andere alternatieven. De lijn wordt echter niet echt als een alternatief voor de IJzeren Rijn gezien.

Het derde alternatief is aangedragen door Nordrhein-Westfalen en behelst de aanleg van een nieuw stuk spoor, parallel aan de BAB 52 op Duits grondgebied en de N280 op Nederlands grondgebied. Hiermee wordt doorsnijding van het nationaal park de Meinweg voorkomen en vindt de aanleg van nieuwe infrastructuur gebundeld plaats. De heer Hessels is

gematigd positief over dit voorstel. Positief omdat het Roermond en de Meinweg ontziet. Gematigd, omdat het de problemen in Weert en Budelschoot en langs andere delen van het traject, zoals de gemeente Leudal, niet oplost. Verder moet dan nog bezien worden op welke wijze op termijn het logistieke knooppunt Venlo kan profiteren van de nieuwe IJzeren Rijn. De burgemeester van Weert heeft voorgesteld om alvast een studie uit te voeren naar de noodzakelijke aanpassingen in Weert en omstreken. De minister heeft hier voorzichtig en formeel op gereageerd. Wachten met praten met betrokken gemeenten totdat de procedure dit vereist is echter geen goede optie. Is de minister bereid om proactief met de regio te blijven overleggen en de suggesties uit de regio al in een vroeg stadium mee te nemen in de besluitvorming?

De heer **Lempens** (SP) merkt op dat in de hedendaagse kapitalistische werkelijkheid concurrentie gaat boven samenwerking. De Antwerpse havenbaronnen, gesteund door de Belgische overheid, willen in de concurrentieslag een voorsprong krijgen door een extra vervoersmogelijkheid te openen, een directe verbinding naar het achterland: de Belgische Betuwelijn. Daartoe willen zij de kortste weg benutten naar het Ruhrgebied en van daaruit verder Europa in. Dat is op dit moment de geëlektrificeerde enkelspoorslijn van het historische tracé van de IJzeren Rijn. De SP zal niet instemmen met een historisch tracé dat niet goed is ingepast. Er is verder sprake van enige willekeur in de weging van de gevolgen door de Meinweg bij Roermond wel uit te zonderen, maar de Weerter- en Budelbergen niet, terwijl die door dezelfde wetten beschermd worden en minstens even uniek zijn als de Meinweg.

Nederland erkent het recht van doortocht van België, maar België kan niet rijden over het tracé dat er nu ligt. De regering moet nu proberen een oplossing te vinden. De minister kiest daarbij voorzichtig het goede spoor. Maar is de minister nu voor of tegen heringebruikname van het deel van het historische tracé ten westen van de Maas? Is hij van mening dat eventuele heringebruikname van dat deel van het historische tracé alleen kan na het nemen van maatregelen die horen bij een moderne spoorverbinding? De minister spreekt in zijn brief over Weert, maar de heer Lempens neemt aan dat de minister daarmee doelt op de hele regio, inclusief Cranendonck, Udel en Leudal. In hoeverre vindt de minister het van belang varianten te onderzoeken, waarin Venlo ook een rol speelt? Is het niet beter om alle mogelijkheden tussen Antwerpen en Duisburg te onderzoeken in een uitgebreide internationale MER? De kosten van de Betuwe-route zijn destijds extreem laag ingeschat. Die voor de A67-variant lijken nu extreem hoog te worden ingeschat. Waarom is dat? De heer Lempens vindt dat die variant toch serieus moet worden onderzocht.

De heer **Cramer** (ChristenUnie) vraagt zich af of als België het verdrag in de archieven had laten liggen, de regering ook over een spoorlijn in deze regio van deze omvang zou hebben nagedacht.

Duitsland is bereid om te praten over de N280/A52-variant als alternatief voor het historisch tracé. Dat is winst, omdat hiermee het Meinweggebied wordt ontzien. Verder kan deze variant extra voordelen hebben voor Nederland, maar dan moeten er wel aanvullende maatregelen worden genomen ter ontsluiting van Venlo. Venlo zou dan als logistiek knooppunt kunnen groeien. De minister wil hier echter met Venlo over praten in het kader van het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) en niet in het kader van de IJzeren Rijn. Is het niet beter om dat met elkaar te verbinden?

Dat er bij de IJzeren Rijn drie landen zijn betrokken, maakt het onderhandelen lastig. Omdat op dit moment nog niet over een tracé door Weert gesproken kan worden, vraagt de minister Weert nu een gemeentelijke visie op te stellen. De gemeente pleit voor een inpassingsniveau, vergelijkbaar met de Betuwelijn. Welk inpassingsniveau hanteert de minister?

Als dit lager is, maar in de toekomst bij groei zou moeten worden opgeschroefd, zouden de kosten voor het tracé nog fors kunnen toenemen. Dat zou inzichtelijk moeten worden met de MKBA.

Een geheel nieuwe A67-spoorlijn wordt niet als een verantwoord alternatief gezien, gezien de hoge kosten. Duitsland en België hebben ook geen belang bij deze variant, althans niet op dit moment. De heer Cramer is groot voorstander van nieuwe spoorlijnen, maar de voordelen van de A67-variant moeten wel afgewogen worden tegen andere infrastructurele wensen in de regio, zoals het opwaarderen van de Brabantroute.

De heer Cramer vindt het zeker de moeite waard om te kijken naar de FENIX-variant, ook gezien de belangstelling vanuit de markt. Welke acties onderneemt de minister op dit punt?

Op welke prognose zijn de MKBA en de MER gebaseerd? Op 72 treinen of op 130 treinen, waar Duitsland van uitgaat? Door reizigersorganisaties is kritiek geleverd op de vervoersprognoses voor het reizigersvervoer over de IJzeren Rijn. Gaat de minister de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen (COD) een aanvullend advies vragen? Kan de minister garanderen dat reizigersvervoer in de toekomst mogelijk wordt, zonder dure aanpassingen? Gaat de minister de regionale overheden op korte termijn consulteren over hun wensen met betrekking tot reizigersvervoer, zowel richting België als richting Duitsland?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vindt het spijtig dat hier binnen de nauw bepaalde kaders, die het resultaat zijn van arbitrage en oude verdragen, over moet worden gesproken. Hij pleit ervoor, te kijken naar de gehele route van Antwerpen tot Duisburg en in de MKBA's en de MER's de ambitie neer te leggen het hele tracé in al zijn aspecten te wegen. Er moet worden geprobeerd internationaal een afweging te maken. Wellicht kan dan een Nederlands belang prevaleren en kan een variant die misschien iets duurder is, worden gekozen.

De heer Duyvendak is blij dat nu de N280-variant op tafel is gekomen. Hij vindt het echter nog te vroeg om daar nu al een oordeel over te geven. Hij heeft wel grote twijfels of de A67-variant in dit stadium al moet worden geschrapt. Wellicht moet die toch in de beoordeling meelopen. Verder vindt hij FENIX wel interessant, maar niet als alternatief voor de IJzeren Rijn.

Er zijn studies gedaan naar de varianten. Binnen die varianten moet goed worden gekeken hoeveel treinen er over die sporen kunnen rijden. Het moet niet nu al worden beperkt tot 78, maar er moet naar verschillende aantallen worden gekeken, om zo een goede keuze te kunnen maken. De heer Duyvendak vindt dat ook naar personenvervoer moet worden gekeken. Hij is nog niet toe aan een al te nauwe selectie op basis van het materiaal dat er ligt en de onderzoeken die zijn gedaan.

Wat betreft de inpassing moet sprake zijn van Betuwelijnniveau. Dat zijn kosten die moeten worden gedragen. Op welke manier wil de minister dekking voor de kosten in zijn begroting vinden? Is er al een reservering voor gemaakt of gaat hij ervan uit dat de kosten pas na 2020 zullen komen? Het MIRT loopt niet verder dan 2020.

Ten slotte wil de heer Duyvendak geen sluipende ingebruikname van het westelijk deel van het oude tracé bij Weert en Budel. Daar mogen pas treinen rijden als het tracé klaar is en goed is ingepast.

De heer **Madlener** (PVV) merkt op dat het historische tracé, waar met drie stoomlocomotieven per dag werd gereden, nu lijkt te worden omgezet in een snelweg voor misschien wel 120 treinen per dag. Dat is niet omdat Nederland dat graag wil, maar alleen omdat België daar belang bij heeft. De enige variant waar Limburg ook voordeel van heeft, is de A67-variant. Hij vraagt de minister daarom om die A67-variant tot inzet van de onderhandelingen te maken, hoewel de kosten daarvan hoger zullen uitvallen dan die voor de andere tracés. De rekening daarvan moet bij België

komen te liggen, aangezien Nederland dit voor België doet. Hij vraagt zich verder af of Nederland nog onder de arbitrageovereenkomst uit kan komen. Het gaat hier immers om een historisch recht dat lang niet is gebruikt. Hij meent dan ook dat dat recht niet zonder meer kan worden gehandhaafd. Hij vindt dat de minister alles in het werk moet stellen om dat recht te betwisten.

De heer Madlener vraagt de minister om in te zetten op óf de A67-variant óf niets, de Kamer te informeren over de kosten en scherp te onderhandelen met België. Zij hebben er namelijk meer belang bij dan Nederland. Verder vraagt hij het spoor in het Meinweggebied weg te halen. Het gaat door het natuurgebied en het is helemaal verroest. Nu het spoor er nog ligt, lokt het ook iets uit. Als het er niet meer ligt, heeft het ook geen aantrekkende werking om er met treinen overheen te gaan rijden.

Antwoord van de minister

De **minister** merkt op dat de lijn niet meer kan worden tegengehouden en dat het daarom van belang is om goed overleg te voeren en het probleem van Nederland ook zo veel mogelijk het probleem van België en Duitsland te maken. Nederland moet proberen het maximale eruit te halen en de hinder en overlast voor omwonenden zo veel mogelijk te beperken.

Verder moet zo veel mogelijk economische spin off worden behaald. Er is nu een goede verstandhouding tussen België, Duitsland en Nederland. Dit heeft opgeleverd dat een mogelijk ander tracé in de grensstreek tussen Limburg en Duitsland, het BAB 52-tracé, serieus zal worden meegenomen in de MKBA. Verder is de minister samen met België bezig om een plan uit te werken voor de structurele modernisering van de IJzeren Rijn. Medio dit jaar moet het plan klaar zijn en kan de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen aan de slag om een advies op te stellen.

In 2000/2001 is een brede, integrale studie voor het hele gebied tussen Antwerpen en het Ruhrgebied gemaakt door de drie landen samen. Mede op basis van deze studie is in 2001 door de verkeersministers van de drie landen geconcludeerd dat reactivering van het historische tracé de beste optie was. De minister vindt het geen goed idee om nu weer naar het hele gebied en naar mogelijke andere tracés te kijken, aangezien dan de afgesproken tijdspaden niet kunnen worden gehaald. Het lijkt hem beter om in te zetten op de alternatieven die realistisch zijn. Hij heeft de realistische varianten overigens wel geactualiseerd, om te voorkomen dat men op basis van achterhaalde informatie tot besluitvorming zou komen.

De resultaten van de gezamenlijke Belgisch/Nederlandse vervoersprognoseonderzoeken heeft de minister in juli 2007 naar de Kamer gestuurd. Zijn Belgische collega en hij hebben op grond daarvan en in lijn met het advies van de COD, geconcludeerd dat de IJzeren Rijn moet worden ingericht voor maximaal 72 doorgaande treinen per etmaal in beide richtingen samen rond het jaar 2030. Dat is meer dan in eerdere studies werd gedacht. Er zullen daarom meer geluidwerende maatregelen en dergelijke moeten worden genomen. De inpassing zal dus op een hoger niveau moeten worden uitgevoerd.

Voor de A67-spoorlijn zou 160 km nieuwe spoorlijn moeten komen. Dat is net zo veel als bij de Betuweroute en het is net zo ingrijpend. Aan die A67-variant hangt volgens de consultants een prijskaartje van ongeveer 7 mld. Naast de prijs zijn er nog andere bezwaren. Zo heeft België geen interesse in deze variant en heeft Duitsland, met name Nordrhein-Westfalen, zich nadrukkelijk uitgesproken tegen een spoorlijn langs de BAB 40. De A67-variant zou voor Nederland wellicht meerwaarde kunnen hebben, bijvoorbeeld economische, maar is verre van realistisch. Zij is dan ook geen alternatief voor de IJzeren Rijn.

België ziet in het FENIX-concept geen relevant alternatief voor de reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn. Het is een interessant concept, maar het is een regionaal project, waarbij naast de private

bemoeienis, eventuele regionale overheidsbemoeienis in beeld is. De minister verwacht hier nog van te zullen horen.

Als het gaat om de tracering in Duitsland zijn de verwachtingen hoog gespannen. Er wordt gepleit voor het A52-tracé aan Duitse kant. Dat zou voordelig zijn voor Nederland, want dan hoeft Nederland geen omleiding bij Roermond en een tunnel onder de Meinweg te bouwen. De minister is dan ook blij dat België en Duitsland dit alternatief volwaardig mee willen nemen in de MKBA. Het is echter een afwijking van het historische tracé en die kan alleen als België ermee instemt. Verder is in Duitsland weliswaar de deelstaat Nordrhein-Westfalen een voorstander van dit nieuwe tracé, maar is het de Bondsregering die hierover gaat. Dit tracé is ook behoorlijk duurder dan het historische tracé. De minister hoopt dat de A52-variant goed uit de MKBA zal komen. België heeft al aangegeven dat als dat gebeurt, men dit tracé wil gebruiken in plaats van het historische tracé van de IJzeren Rijn.

De situatie in de gemeente Weert en de gemeenten daar omheen heeft de aandacht van de minister. De overlast zou daar wel eens heel groot kunnen worden. Hij is er dan ook voor dat snel een verdiepingsslag zal worden gemaakt. Weert heeft aangegeven bereid te zijn deze slag zelf te maken. Er zal een goed, maar ook realistisch plan moeten komen om de overlast daar terug te kunnen dringen; maar niet alles kan onder de grond worden gestopt. De minister heeft dit punt ook in Brussel aan de orde gesteld in het overleg met zijn Belgische collega.

Als er geen historisch verdrag zou zijn, zou Nederland deze varianten waarschijnlijk niet overwegen. De meerwaarde voor Nederland is namelijk niet erg groot. Er zal sprake zijn van een behoorlijke overlast en het gaat veel geld kosten. Er is echter een Scheidingsverdrag en België heeft het recht Nederland daaraan te houden.

Als het gaat om reizigerstreinen op de IJzeren Rijn is uit het prognoseonderzoek gebleken dat de verbinding voor langeafstandsreizigers niet erg aantrekkelijk is. Op de korte afstand zou het wel kunnen. Uit onderzoek is echter gebleken dat het potentieel aantal reizigers te klein lijkt om daar nu treinen voor te laten gaan rijden. De COD adviseerde op basis daarvan, de spoorlijn niet in te richten voor reizigersvervoer. Dit punt mag echter niet te licht passeren. Rover heeft gevraagd of er niet toch een mogelijkheid is voor reizigersvervoer. De minister heeft het commentaar van Rover doorgegeven aan de deskundigen.

Er rijdt nu één goederentrein per week over het westelijk deel van de IJzeren Rijn. Er kunnen meer treinen rijden.

De financiële middelen voor de IJzeren Rijn moeten nog worden gevonden in de begroting. Eerst moet worden vastgesteld wat de modernisering gaat kosten. Daarna moet er overeenstemming komen met België over de kostenverdeling. Dan pas is bekend welk bedrag Nederland moet betalen. De minister geeft de garantie dat er over het oude tracé door de Meinweg geen trein meer zal rijden. Hij is er echter niet voor om het spoor daar weg te halen, want dat kost onnodig geld. Bovendien verstoort het de natuur.

Nadere gedachtewisseling

De heer **De Krom** (VVD) vindt de inzet van de minister richting België en Duitsland een goede. Hij is blij dat Weert met het verdiepingsonderzoek aan de slag kan. Verder wacht hij de onderhandelingsresultaten en de nadere onderzoeken af.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) hecht aan de verdiepingsslag die Weert en omgeving kunnen gaan maken.

De heer **Hessels** (CDA) is blij dat Nederland positief wil meewerken aan een goede oplossing voor de IJzeren Rijn. Hij is verder blij met de toezeg-

gingen van de minister omtrent het overleg met Cranendonck, Leudal en Weert en met zijn uitspraak over het oude tracé door de Meinweg.

De heer **Lempens** (SP) merkt op dat Nederland nog steeds niets heeft aan de IJzeren Rijn. Als er dan ook nog weinig hoop is op personenvervoer via die lijn, moet Nederland zich niet laten afschepen met: België of Duitsland willen het niet. Er zullen verder behoorlijk ingrijpende oplossingen moeten worden gevonden om de bereikbaarheid van Weert, maar ook van Cranendonck en Leudal goed te houden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie) vindt dat de minister moet zoeken naar de maximale revenuen voor Nederland. De minister zegt dat een nieuwe brede studie niet nodig is. Als er een definitieve keuze wordt gemaakt, moeten echter wel alle aspecten die van belang zijn worden meegewogen. Dat betreft dan ook het reizigersvervoer. Verder vindt hij dat de minister als het gaat om Venlo ambitie moet tonen en kansen moet creëren en niet moet afwachten of er vervoersstromen zullen zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) heeft de indruk dat de minister constructief aan het werk is, maar dat er nog grote obstakels komen. Het gaat nu om de vraag welke dingen nog worden opengehouden. Hij kan er wel in meegaan dat de A67-variant wordt losgelaten, maar het personenvervoer zou hij niet te snel willen laten vallen. Verder wil hij graag van de minister horen of de inpassing zal gebeuren op het niveau van de Betuwe-lijn.

De heer **Madlener** (PVV) vindt dat de minister niet moet overleggen, maar moet onderhandelen. Om te kunnen onderhandelen, moet de minister een onderhandelingsinzet kiezen. De inzet van Limburg is de A67-variant, maar die wenst de minister niet als inzet te kiezen. De heer Madlener stelt daarom voor dat de minister in overleg met Limburg een andere inzet kiest en de Kamer daarover informeert.

De **minister** gaat van realiteiten uit, maar hij zal proberen er het maximale uit te slepen. Hij vindt het belangrijk dat de lijn wordt gevolgd, die hij nu heeft ingezet. Hij gelooft daar meer in dan in de loopgraventactiek die Nederland de afgelopen jaren heeft gevolgd. Men is er echter nog lang niet. Er zijn nog veel hobbels te nemen. Het feit dat men nu een proces ingaat, waarbij ook een alternatief tracé volwaardig wordt meegenomen, wil niet zeggen dat dat tracé er straks als beste uit zal komen. Het is echter van belang dat de discussie op deze manier is verbreed.

Het niveau van inpassing zal dezelfde zijn als bij de Betuweroute. Er zal echter maatwerk nodig zijn, net zoals dat bij de Betuweroute het geval was. Dit zal met de betrokken regionale bestuurders worden uitgewerkt. De minister wil daarin ambitieus zijn, want hij wil de overlast zo veel als mogelijk beperken. Er moet daarom een ambitieus, maar ook realistisch plan komen.

Het is inderdaad van belang het personenvervoer niet te snel af te serveren. De minister speelt dan ook met graagte de vraag van Rover door in de richting van de COD. Hij wil daar een stevig inhoudelijk antwoord op krijgen, want hij wil niet over één nacht ijs gaan. Als het wel zou kunnen, is dat namelijk een mooie meerwaarde van deze lijn.

De minister zal richting de zomer met nadere gegevens komen rond de MKBA: wat het oplevert, wat Nederland er zelf aan bij kan dragen, wat andere partners bij gaan dragen. Dan kunnen definitiever knopen worden doorgehakt.

Toezegging

- De Kamer zal schriftelijk geïnformeerd worden over het nadere onderzoek naar de mogelijkheden en potenties voor personenvervoer over de IJzeren Rijn.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roland Kortenhorst

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep