

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
14 mei 2007	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGTL/07.007964/Sp/FvH	-
Onderwerp	
IJzeren Rijn; alternatieven	

Geachte voorzitter,

Tijdens het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat op 18 april 2007 werden van de zijde van de Kamer vele vragen gesteld en opmerkingen gemaakt over "alternatieven voor de IJzeren Rijn". Tevens werd door meerdere Kamerleden aangekondigd dat overwogen wordt om een motie in te dienen over alternatieven voor de IJzeren Rijn.

Ik heb tijdens het AO op 18 april j.l. heb aangegeven dat ik mij zeer bewust ben van de vele bezwaren die in Limburg en Noord-Brabant bestaan tegen het opnieuw in gebruik nemen van het historische tracé van de IJzeren Rijn, en ik heb ook begrip voor die bezwaren. Daarnaast constateer ik dat ook in Duitsland en in België steeds meer bezwaren worden geuit tegen het weer in gebruik nemen van de IJzeren Rijn spoorverbinding via het historische tracé.

Ik ben dan ook zeer gemotiveerd om, als er een kans is om samen met België en Duitsland in goed nabuurschap tot een minder bezwaarlijke alternatieve spoorverbinding te besluiten, die kans met beide handen aan te grijpen. Ik heb me daar in gesprekken met mijn Belgische en Duitse ambtgenoten ook sterk voor gemaakt. Vanzelfsprekend kies ik die actieve opstelling met volledige respectering van het Belgische recht van doortocht, de kaders van het Scheidingsverdrag en de bindende arbitrage-uitspraak.

In deze brief ga ik nader in op (1) het kader voor de discussie over alternatieven voor de IJzeren Rijn en (2) informatie over het vele alternatievenonderzoek dat in de afgelopen jaren al verricht is. De Kamer is hierover in 2001 uitgebreid bericht (Kamerstuk 27.737, nr 1, d.d. 21-05-2001, aanbieding Trajectnota/MER; niet-dossierstuk vw00000682, d.d. 29

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

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

mei 2001, aanbieding resultaten Internationale Studie). Aan het einde van deze brief (3) geef ik nogmaals aan wat ik zelf wil doen op dit onderdeel van het dossier.

### 1. Kader

Om te beginnen wil ik het kader aangeven, waarbinnen deze discussie zich moet afspelen. Vaststaand feit is, dat Nederland (Regering én Parlement) onherroepelijk gebonden is aan het Scheidingsverdrag van 1839 en aan de recente bindende arbitrage-uitspraak van het Permanent Hof van Arbitrage: het recht van doortocht van België via het historische tracé van de IJzeren Rijn kan dus niet ter discussie staan.

Een "alternatief voor de IJzeren Rijn" bestaat dus pas indien en nadat België ermee akkoord zou zijn gegaan dat die alternatieve spoorverbinding in de plaats komt van het historisch tracé van de IJzeren Rijn.

Wanneer binnen Nederland op eigen initiatief gesproken wordt over "alternatieven", betreft dat dan ook per definitie spoorverbindingen die geheel voor eigen Nederlandse rekening gerealiseerd en gefinancierd moeten worden - zónder de medefinanciering waartoe België volgens het Scheidingsverdrag en de arbitrage-uitspraak verplicht is inzake het historisch tracé van de IJzeren Rijn.

En zolang België een dergelijke spoorverbinding niet aanvaardt als "alternatief voor de IJzeren Rijn" blijft Nederland daarnaást nog steeds gehouden (conform de arbitrage-uitspraak) om op zo kort mogelijke termijn invulling te geven aan het Belgische "recht van doortocht via het historisch tracé van de IJzeren Rijn".

Kortom, Nederland kan niet *eenzijdig* het historisch tracé inruilen voor een alternatief; bijgevolg komt een *eenzijdig* alternatief tracé altijd náást het historisch tracé, en bovendien zonder verplichtingen van medefinanciering voor België. Dan hebben we dus twee spoorverbindingen tussen België en Duitsland via Nederlands grondgebied, waarvan één geheel op Nederlandse kosten - dat kan niemand's bedoeling zijn.

### 2. Alternatieven

Gegeven dit kader wil ik over "alternatieven" de navolgende informatie aandragen. Bij het bespreken van "alternatieven voor de IJzeren Rijn" maak ik onderscheid tussen:

- a. alternatieven binnen het historisch tracé van de IJzeren Rijn,
- b. alternatieven die leiden tot een andere route tussen de Belgische grens en/of de Duitse grens, en
- c. alternatieven die alleen tot een andere route leiden in Duitsland.

#### (a) alternatieven binnen het historisch tracé van de IJzeren Rijn

Ten eerste wil ik benadrukken dat het Nederland gelukt is om voor het meest belastende gedeelte van het historisch tracé van de IJzeren Rijn een alternatief aanvaard te krijgen. Immers, Nederland heeft aan het Arbitragehof voorgelegd dat wij, in afwijking van het historisch tracé, de Omleiding Roermond willen realiseren om de woonwijken van Roermond te ontzien. Het Arbitragehof heeft Nederland op dat punt gelijk gegeven en uitgesproken dat België met die Omleiding Roermond akkoord moet gaan, maar dat de meerkosten voor rekening van Nederland komen. Daarmee is op het voor de bewoners meest belastende onderdeel van het historisch tracé een aanmerkelijk beter alternatief zeker gesteld.

Tegelijkertijd maakt deze uitspraak duidelijk dat alternatieve oplossingen voor Nederland extra geld kosten: alle reden dus om zeer terughoudend om te gaan met het voorstellen van alternatieven voor het historisch tracé.

In het kader van het project "structurele modernisering IJzeren Rijn" worden het spoorontwerp en de inpassingsmaatregelen momenteel geactualiseerd. Daarbij is de huidige Nederlandse wet- en regelgeving kaderstellend, zodat de spoorlijn aan dezelfde normen zal voldoen als andere recente Nederlandse spoorprojecten, zoals de Betuweroute en de Hanzelijn.

Nadat over die geactualiseerde plannen met België overeenstemming is bereikt (volgens de huidige planning in de eerste helft van 2008) zal ik 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 dan ook voorstellen doen ten aanzien van het ontwerp, varianten en inpassingsmaatregelen, een en ander binnen de begrenzing van het gekozen tracé. Vervolgens zal ik een Ontwerp Tracébesluit (OTB) publiceren, waarop de gebruikelijke inspraak mogelijk is. In die inspraakfase kan eenieder dus nog beoordelen of er reden is om - binnen de begrenzing van het historisch tracé - nog andere planaanpassingen te bepleiten.

(b) alternatieven die leiden tot een andere route tussen de Belgische grens en/of de Duitse grens

In de uitgebreide tracé-MER-studie (1999 - 2001) zijn veel alternatieven voor (het Nederlandse deel van) een spoorverbinding tussen Antwerpen en Duitsland onderzocht. Daarnaast is in dezelfde periode een Internationale Studie uitgevoerd (in opdracht van België, Nederland en Duitsland samen) naar de gehele IJzeren Rijn spoorverbinding tussen Antwerpen en het Roergebied, en mogelijke alternatieven daarvoor. De Kamer is hierover in 2001 bericht (Kamerstuk 27.737, nr 1, d.d. 21-05-2001, aanbieding Trajectnota/MER; niet-dossierstuk vw00000682, d.d. 29 mei 2001, aanbieding resultaten Internationale Studie). De volledige rapportages van de beide onderzoeken naar de effecten en kosten van al die alternatieven zijn te vinden op de website [www.projectijzerenrijn.nl](http://www.projectijzerenrijn.nl). Onderzocht zijn de volgende alternatieven (zie ook de in bijlage toegevoegde kaart waarop alle onderzochte alternatieven zijn aangegeven):

- diverse varianten op onderdelen van het historisch tracé (alternatieven A0, A1, A2, A3); daarvan is alternatief A3 uiteindelijk gekozen;
- historisch tracé vanaf de Belgische grens tot Roermond, vandaar met een nieuwe spoorboog richting Venlo, en bij Venlo met een nieuwe spoorboog richting Duitsland (alternatief B);
- historisch tracé van de Belgische grens tot Weert, vandaar met een 33 km lange nieuwe spoorlijn naar Venlo, en dan naar Duitsland (alternatief C);
- gebruik van de bestaande spoorroute Weert - Eindhoven - Venlo met twee nieuwe, korte verbindingbogen bij Weert en bij Eindhoven (alternatief D0);
- idem, met een ruimere verbindingboog bij Weert (alternatief D1);

- idem, met een nieuwe spoorlijn langs de autoweg A67 vanaf Heeze tot voorbij Deurne, totaal 26 km nieuwe spoorlijn (alternatief D2);
- een nieuwe spoorlijn (18 km lang) van Neerpelt naar Eindhoven, en vandaar via Venlo naar Duitsland (alternatief E);
- een nieuwe spoorlijn tussen Turnhout en Eindhoven (65 km nieuw spoor), en vandaar via Venlo naar Duitsland (alternatief F); al dan niet in combinatie met een noordelijke omleiding om Venlo;
- omrijden vanuit Antwerpen via de Brabantroute en Venlo (alternatief G);
- omrijden vanuit Antwerpen via de Brabantroute en via Den Bosch naar de Betuweroute (alternatief H);
- een nieuwe spoorlijn tussen Turnhout en Tilburg (34 km nieuw spoor), en vandaar via Venlo naar Duitsland; al dan niet in combinatie met een noordelijke omleiding om Venlo;
- een nieuwe spoorverbinding ter hoogte van Sittard;
- een nieuwe spoorverbinding Hasselt - Lanaken - Maastricht - Aachen;
- omrijden vanuit Antwerpen via Kijfhoek naar de Betuweroute.

Al deze alternatieven zijn in het kader van de MER-studie onderzocht. Op basis van een toetsing op vervoerskundige, beleidsmatige en milieu-aspecten is door de ministers van VenW en VROM een eerste schifting gemaakt. De meest kansrijke alternatieven (de hierboven genoemde A- alternatieven en de D-alternatieven) zijn vervolgens verder in detail uitgewerkt en onderzocht.

Op basis van bestudering van deze alternatieven geldt voor al deze alternatieven:

- a. er zit geen "wonder-alternatief" tussen; ten opzichte van het (gemoderniseerde) historisch tracé leidt elk onderzocht alternatief tot een langere route en in veel gevallen tot een geheel nieuw spoortracé, dus nieuwe doorsnijdingen en nieuwe hinder;
- b. volgens de MER-studie scoorden al deze alternatieven minder goed op de relevante aspecten voor mens en milieu dan het historisch tracé (mits dit deugdelijk gemoderniseerd is, en inclusief Omleiding Roermond en Meinwegtunnel);
- c. economisch gezien is het gebruik van bestaande IJzeren Rijn-verbinding aantrekkelijker dan enig alternatief, ook al omdat deze in bijna alle gevallen - gerekend over de gehele afstand van Antwerpen tot het Roergebied - de kortste verbinding is.

De conclusie op basis van de MER-studie was: een beter alternatief dan het (gemoderniseerde) historische tracé is niet voorhanden.

#### (c) alternatieven die alleen leiden tot een andere route in Duitsland

Het spoor dat in Duitsland aansluit op het historisch tracé in Nederland is enkelsporig en niet geëlektrificeerd; het heeft slechts beperkte capaciteit. Tot nu toe heeft Duitsland aan België, de vragende partij voor de reactivering van de spoorverbinding, toegezegd dat Duitsland de capaciteit van dat spoor zal vergroten indien en naarmate zich daadwerkelijk meer treinen gaan aandienen dan op het huidige Duitse enkelspoor verwerkt kunnen worden.

Zoals ik in mijn eerdere brief aan de Kamer (30-03-2007) heb gemeld lijkt er in Duitse kringen enige beweging te zijn om serieus te kijken naar een alternatief tracé dat ten noorden van Roermond zou aansluiten op het Nederlandse historische tracé. In recente mediaberichten was sprake van een zogenaamd "A52-tracé" dat in opdracht van de regering van de Duitse deelstaat Nord Rhein Westfalen is onderzocht: een circa 30 km lange nieuwe spoorlijn van Roermond-noord tot Mönchengladbach, gedeeltelijk gebundeld met de Autobahn A52. In mijn recente gesprek met staatssecretaris Tuybens heb ik gezegd dat zo'n alternatief tracé voor zowel Nederland als voor België het bestuderen waard lijkt omdat er voor beide landen voordelen aan zouden kunnen zitten, maar dat het, gezien het Scheidingsverdrag en de arbitrage-uitspraak, zeker niet aan Nederland is om daarover als eerste een standpunt in te nemen. Overigens zijn voor Nederland de voordelen van een ander tracé in Duitsland beperkt, want voor het gedeelte Belgische grens - Budel - Weert - Roermond heeft een nieuw Duits tracé geen directe gevolgen. Omdat in Duitsland de Bundesregierung in Berlijn over spoorzaken gaat is als eerste relevant wat mijn Duitse federale collega ervan vindt: een nieuwe spoorlijn zoals het A52-tracé zal waarschijnlijk een investering van enkele honderden mio euro vergen. En vervolgens is relevant welke opstelling België kiest.

### 3. Nederlandse opstelling

Zoals ik al aan het begin van deze brief aangaf kies ik voor een actieve inspanning om, samen met België en Duitsland, tot een minder bezwaarlijke alternatieve spoorverbinding te komen. Weliswaar zijn, het is onder punt 1 van deze brief uitgewerkt, voor Nederland op dit aspect "de handen gebonden" aan formele kaders, maar dat betekent natuurlijk niet dat ik niets kan doen.

Ik zal dan ook - met volledige respectering van het Belgische recht van doortocht, de kaders van het Scheidingsverdrag en de bindende arbitrage-uitspraak - mijn uiterste best blijven doen om mijn Belgische en Duitse ambtgenoten te bewegen om gezamenlijk en in goed nabuurschap te zoeken naar minder bezwaarlijke alternatieven voor de IJzeren Rijn - spoorverbinding.

Daarbij moeten we niet uit het oog verliezen dat België volgens het Scheidingsverdrag en de arbitrage-uitspraak verplicht is tot medefinanciering van de modernisering van het Nederlandse deel van het historisch tracé van de IJzeren Rijn. Die medefinanciering zou ook moeten gelden voor een eventueel alternatief waartoe de drie landen in gezamenlijkheid zouden besluiten.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

BIJLAGE:

Kaart met alle onderzochte alternatieven voor de IJzeren Rijn-verbinding;

zie voor meer informatie op [www.projectijzerenrijn.nl](http://www.projectijzerenrijn.nl)

