

Vergaderjaar 2008–2009

**27 737**

**Trajectnota/MER IJzeren Rijn**

**Nr. 31**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 november 2008

In mijn brief van 29 september 2008 (Kamerstuk 27 737, nr. 30) berichtte ik u dat België, Duitsland en Nederland samen verder werken aan een mogelijk pakket met afspraken over de aanleg en financiering van het alternatieve A52-tracé in Duitsland. En dat de drie landen uiterlijk eind november een keuze zouden maken of de IJzeren Rijn wordt gereactiveerd volgens het gemoderniseerde tracé (omgeleid om Roermond en ondertunneld onder de Meinweg; de zgn. «tussenvariant») dan wel volgens het A52-tracé.

In een overleg op 17 november 2008 te Brussel met bewindslieden van de drie landen en de verkeersminister van Nordrhein Westfalen zijn vele financieringsopties onderzocht. Uiteindelijk concludeerde de Belgische minister Vervotte dat er geen haalbare financieringsconstructie is voor het A52-alternatief. De consequentie daarvan is dat de IJzeren Rijn zal worden gereactiveerd volgens de eerder genoemde «tussenvariant».

Aangezien België vragende partij is voor de reactivering van de IJzeren Rijn en recht van doortocht door Nederland heeft op basis van het Scheidingsverdrag, aangezien het gaat om een transitverbinding tussen België en Duitsland, en aangezien het alternatief een tracé op Duits grondgebied betreft, heb ik geen andere keuze dan om mij bij de conclusie van België neer te leggen.

Hierna geef ik een toelichting op het verloop van het overleg over het alternatief tracé in Duitsland gedurende de afgelopen periode, en mijn inzet daarbij.

In het voorjaar van 2007 kwamen er berichten uit Duitsland dat de deelstaat Nordrhein Westfalen (gesteund door de Haven van Antwerpen) de goederentreinen van de IJzeren Rijn wilde laten rijden via een geheel nieuw te realiseren spoorlijn langs de BAB A52, in plaats van via het aldaar nog in gebruik zijnde historische tracé (Dalheim–Rheydt).

In mijn brief van 14 mei 2007 (Kamerstuk 27 737, nr. 22) berichtte ik uw Kamer daarover dat ik zeer gemotiveerd was *«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.»*

Van Duitse zijde werd bij monde van de toenmalige Staatssecretaris Hennerkes het A52-alternatief gepresenteerd als een «win-win-win-situatie»:

- voor Nederland: een korter tracé op Nederlands grondgebied, en een besparing waardoor geld beschikbaar zou komen voor eventuele extra inpassingsmaatregelen elders, bijvoorbeeld in Weert;
- voor België; grotere vervoerscapaciteit;
- voor Duitsland: grotere vervoerscapaciteit en kans om een logistiek centrum te ontwikkelen in de regio van Elmt aan het A52-tracé.

Een aantrekkelijk alternatief dus, met name vanwege de in het vooruitzicht gestelde kostenbesparing voor Nederland.

Naast die mogelijke kostenbesparing lag ook de vraag op tafel hoe dit A52-alternatief qua leefbaarheid en ruimtelijke inpassing zich verhoudt tot het historische tracé.

Het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn Midden-Limburg heeft najaar 2007 een zogenaamde «Quick scan» laten uitvoeren naar de meerwaarde van de N280/A52-variant; het rapport is toen ook aan de fracties in uw Kamer gezonden en ik heb u in mijn brief van 21 december 2007 erover bericht (Kamerstuk 27 737, nr. 26). Het Samenwerkingsverband komt tot de volgende conclusie (citaat):

*«De conclusie van het onderzoek is dat de N280/A52-variant voor de regio niet significant beter scoort. Dit geldt zowel op ecologisch gebied als op economisch gebied. Voor de regio Roermond is de ruimtelijke inpassing minder ingrijpend dan de A3-variant<sup>1</sup>). Naast voordelen zoals het niet hoeven ondertunnelen van het Meinweg-gebied kent de N280/A52 variant echter ook diverse knelpunten. De N280/A52-variant biedt in de toekomst meer groeimogelijkheden. Zo is er in principe grensoverschrijdend personenvervoer in de toekomst mogelijk. Ook is de capaciteit voor goederenvervoer gemakkelijk uit te breiden. Dit alles leidt naar verwachting in de toekomst tot problemen op het baanvak aan de noordkant van Roermond en de westzijde van de Maas. Onder andere wordt de binnenstad van Weert geconfronteerd met intensief goederentreinverkeer. Ook in de gemeenten Cranendonck, Leudal, en diverse Belgische gemeenten zal de leefbaarheid verder onder druk komen te staan. Als gekozen wordt voor de N280/A52-variant dan zullen het Samenwerkingsverband en de provincie Limburg inzetten op een robuuste oplossing voor alle in het rapport genoemde knelpunten.»*

Zoals het Samenwerkingsverband vaststelde is er op het aspect van omgevingshinder op Nederlands grondgebied weinig verschil tussen het gemoderniseerde en aangepaste historische tracé (tussen de Maaskruising en de Duitse grens) en het alternatieve A52-tracé; zie daarvoor de ook vergelijkende tabel in de bijlage bij deze brief.

Het perspectief van een «win-win-win-situatie» plus de inpassingswinst voor de regio waren voor mij de belangrijkste motieven om mij volop in te zetten voor het A-52 alternatief.

Daarnaast heb ik nog meegewogen dat het A52-alternatief qua vervoerwaarde meer toekomstperspectief heeft dan de «tussenvariant», omdat de vervoerscapaciteit van het tracé na verloop van tijd uitgebreid kan worden. Bij de «tussenvariant» is uitbreiding niet mogelijk vanwege de

---

<sup>1</sup> de «A3-variant» is het gemoderniseerde historische tracé.

«bottleneck» die de tunnel door het natuurgebied De Meinweg zal vormen. Dat wordt een ruim 6 km lange enkelsporige spoortunnel. Keerzijde van dit argument is dat de grotere vervoerscapaciteit van het A52-alternatief ertoe zal leiden dat Nederland, als transitland voor de IJzeren Rijn-treinen, zwaarder belast kan gaan worden met de hinder van de doorgaande treinen, dan in het geval dat de capaciteit beperkt blijft tot die van het historisch tracé (circa 72 goederentreinen/etmaal in beide richtingen samen). Deze extra omgevingshinder kan worden weggenomen door extra inpassingsmaatregelen langs de spoorlijn die – conform de arbitrage-uitspraak – mede door België betaald zullen worden.

In het najaar van 2007 is het gelukt om instemming van Belgische en Duitse zijde te verkrijgen om het Duitse alternatieve A52-tracé mee te nemen in het onderzoek van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse van de reactivering van de IJzeren Rijn. Dat was een essentiële stap om te kunnen komen tot een volwaardige vergelijking van de alternatieven.

Sindsdien ben ik een intensief overleg traject met mijn Belgische en Duitse collega's ingegaan (zie hiervoor Kamerstuk 2007–2008, nr. 3273, 18 augustus 2008; Kamerstuk 2007–2008, 27 737, nr. 30, van 29 september 2008)

#### *Financiering A52-alternatief in Duitsland*

Op 17 november jl. is opnieuw gesproken over de maakbaarheid en financierbaarheid van het alternatieve A52-tracé in Duitsland.

Het vraagstuk van de *financiering* van het A52-alternatief op Duits grondgebied zag er als volgt uit.

Om te beginnen werd er van Duitse zijde aangedrongen op het meteen dubbelsporig aanleggen van het A52-tracé; daarom heb ik aangeboden om het gedeelte van het A52-tracé dat op Nederlands grondgebied zou komen (vanaf de Duitse grens tot de Maasbrug in de zijberm van de bestaande autoweg N280) meteen dubbelsporig aan te leggen en de meerkosten van dat dubbelspoor (geraamd op € 30 mio, excl. BTW) volledig voor Nederlandse rekening te nemen.

Het A52-alternatief vergt in Duitsland een aanzienlijk grotere investering dan modernisering van het historisch tracé aldaar. Op basis van een zeer globaal plan bedraagt de kostenraming € 480 mio met een ramingsonzekerheid van minstens 40 à 50% (omdat het plan nog niet uitgewerkt is); van Duitse zijde werd ingeschat dat de kosten wel zouden kunnen oplopen tot € 900 mio.

De gezamenlijke dekking van de geraamde investeringskosten leek oplosbaar:

- Duitsland brengt € 150 mio in die men gereserveerd heeft voor de modernisering van het historische tracé in Duitsland;
- België en Nederland waren bereid hun volledige gezamenlijke besparing op het tracé in Nederland (Omleiding Roermond en Meinweg-tunnel) in te brengen: € 295 mio; van dat bedrag zou circa € 160 mio van België komen en circa € 135 mio van Nederland (conform arbitrage-uitspraak);
- Nordrhein Westfalen was bereid € 35 mio bij te dragen.

Echter, het probleem was de dekking van de financiële risico's van het A52-alternatief, aan Duitse kant ingeschat op mogelijk wel 40 à 50%; daar zijn de partijen uiteindelijk niet uitgekomen.

Ik heb aangeboden om, bovenop mijn investeringsbijdrage van € 135 mio, nog eens een extra bedrag van € 60 mio (45% van mijn investeringsbijdrage) ter beschikking te stellen aan Duitsland ter afdekking van het financiële risico. Ik heb daarbij zelfs 50% (€ 67,5 mio) als optie genoemd,

indien dat de andere partijen over streep zou trekken om voldoende bij te dragen. Daarbij zij opgemerkt dat ik hechtte aan een afspraak op basis van een vaste en gelimiteerde bijdrage van Nederlandse zijde. Daarmee kwam het totale geldbedrag dat ik – bovenop de volledige besparing op Nederlands grondgebied – extra aangeboden heb om het A52-alternatief mogelijk te maken op bijna € 100 mio (extra risicodekking in Duitsland plus spoorverdubbeling in Nederland).

Zelfs dit zeer vérgaande aanbod van mijn zijde bleek onvoldoende om het A52-alternatief financierbaar te maken.

Nóg meer Nederlands geld beschikbaar stellen voor een spoortracé in Duitsland achtte ik onverantwoord, mede in het licht van de hiervoor geciteerde conclusies van het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn: het A52-alternatief heeft lichte voorkeur, maar er zijn elders langs het tracé ook nog problemen op te lossen. Bovendien was van de oorspronkelijke «win-win-win-gedachte», namelijk dat elk der drie landen voordeel zou hebben bij het A52-alternatief, inmiddels voor Nederland al helemaal geen sprake meer: het alternatief zou ons bijna € 100 mio méér kosten dan de modernisering van het historische tracé (de zgn. «tussenvariant»).

Reactivering volgens het A52-tracé in Duitsland was volgens mij ook aantrekkelijker voor België, omdat het op de lange termijn meer toekomst-waarde biedt als het vervoer nog verder groeit dan we nu voorzien; het initiatief voor het A52-alternatief kwam niet voor niets ook van de Haven van Antwerpen.

*Hoe nu verder?*

Nu het A52-alternatief van de baan is dienen we in lijn met het Scheidingsverdrag en de bindende arbitrage-uitspraak, samen met België verder op weg te gaan naar de modernisering, aanpassing en reactivering van de IJzeren Rijn (volgens de zgn. «tussenvariant» in Nederland). Ik zal daarbij mijn uiterste best blijven doen om – samen met België – het tracé in Nederland zo goed mogelijk in te passen in de omgeving.

De IJzeren Rijn zal geheel worden gemoderniseerd en aangepast, en ingericht voor de circa 72 goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen die rond 2030 verwacht worden. Die modernisering geschiedt geheel conform de Nederlandse wet- en regelgeving zodat de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied, wanneer deze in gebruik genomen wordt (volgens de huidige verwachting in 2018), op dezelfde wijze is ingericht en ingepast als andere recent aangelegde Nederlandse spoorlijnen zoals bijvoorbeeld de Hanzelijn.

Het staat dus al *vast* dat er langs de spoorlijn geluidwerende maatregelen en dergelijke zullen komen, waardoor de omgevingshinder wordt beperkt tot onder de wettelijke normen.

Het staat ook al *vast* dat het historische tracé dat dwars door de bebouwing van Roermond loopt nooit meer gebruikt zal worden; om de inwoners van Roermond dat te besparen wordt een omleiding om Roermond aangelegd, in de zijberm van de nieuwe autosnelweg A73.

*Vast* staat ook dat, om de natuur te sparen, de spoorlijn in een ruim 6 km lange tunnel ónder het natuurgebied De Meinweg zal doorgaan.

Kortom, na de modernisering zal de IJzeren Rijn een spoorlijn zijn die qua inpassing gemoderniseerd en aangepast is, deels enkelsporig en dus met bescheiden capaciteit.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

**IJzeren Rijn; gedeelte Maaskruising – Duitse grens vergelijking  
tracé-alternatieven op aspecten van mens en milieu**

aspect	gemoderniseerd historisch tracé met Omleiding Roermond en tunnel Meinweg variant A3 plus)	N280/A52-tracé (variant A1)
<b>gegevens spoor en kosten:</b>		
lengte in km	16 km	6 km
ligging	in zijberm van de A73, verder in Meinwegtunnel	in zijberm van de N280
investering NL-gedeelte (enkelspoor, niet geëlektrificeerd; excl BTW)	380 mio	95 mio
capaciteit goederentreinen per etmaal	72 treinen/etmaal; [begrensd door max cap. van Meinweg-tunnel]	circa 290 treinen/etmaal; [bepaald door max cap. van dubbelspoor in Duitsland]
<b>effecten voor mens en milieu:</b>		
aantal te slopen woningen en bedrijfspanden	4	4
aantal te slopen woning/ bedrijfspanden	5	3
aantal te slopen overige objecten	4	1
geluidhinder	voldoet aan de wet; 8,3 km geluidscherm	voldoet aan de wet; 4,8 km geluidscherm
externe veiligheid	geen overschrijding normen	geen overschrijding normen
luchtverontreiniging	meer dan bij A1; geen overschrijding norm	minder dan bij A3; geen overschrijding norm
passage woonkernen	geen	Asenray