

IJzeren Rijn

Het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn, dat Antwerpen met het Duitse Ruhrgebied verbindt, is 48 kilometer lang en loopt van de Belgische grens via Budel, Weert en Roermond naar Vlodrop en de Duitse grens. Het gedeelte van de Belgische grens tot Roermond is sinds jaar en dag open en in gebruik door treinen, het gedeelte van Roermond tot de Duitse grens bij Vlodrop is sinds 1991 niet meer gebruikt.

IJzeren Rijn Verdrag

In artikel XII van het Scheldingsverdrag van 1839 verkreeg België het recht van doortocht door Nederland. Het spoorwegtracé, dat nu bekend staat als het historisch tracé, is in 1873 vastgelegd in het IJzeren Rijnverdrag. In beide verdragen staat dat de realisatie van de verbinding geheel en al op kosten en voor rekening van België komt. De verdragen bepalen voorts dat de werken worden aangelegd "zonder eenig bezwaar voor Holland en zonder benadeeling der uitsluitende rechten van soevereiniteit op het grondgebied, hetwelk de bedoelde weg of kanaal zoude doorsnijden."

Begin 19e eeuw

Eerste plannen voor een goederentransportroute tussen Antwerpen en Duisburg. Het eigenlijke idee was een kanaal aan te leggen, later is de voorkeur gegeven aan een spoorlijn. Vandaar de naam IJzeren Rijn.

1869

Gestart met de bouw van de spoorlijn. In 1879 was de IJzeren Rijn klaar voor gebruik.

Tot WOI

Intensief gebruik. In de periode daarna heeft België de voorkeur gegeven aan de Montzenroute die in 1917 tijdens de Eerste Wereldoorlog is aangelegd.

20^e eeuw

Wisselende (doch lage) intensiteit van het gebruik van de IJzeren Rijn. Dit was nooit meer dan enkele treinen per dag in beide richtingen samen.

Heden

Budel-Weert: Elke dag enkele treinen tussen de Belgische grens en Weert.

Weert – Roermond: Behoort tot het Nederlandse intercitynet en wordt dagelijks druk bereden.

Roermond-Vlodrop: Vanaf Roermond richting Vlodrop (waarvan het laatste gedeelte in het natuurgebied De Meinweg ligt) hebben sinds 1991 geen treinen meer gereden, op de paar treinen na die tot 1994 vanuit Roermond een aantal bedrijven in Herkenbosch bedienden.

Belgische vraag

België heeft rond 1999 Nederland gevraagd de doorgaande spoorverbinding IJzeren Rijn geschikt te maken voor 43 goederentreinen per etmaal in twee richtingen samen. Reden: toename van het goederenvervoer van de Antwerpse haven naar het Duitse achterland. De huidige Montzenroute is circa 50 kilometer langer dan de IJzeren Rijn en bevat een aantal steile hellingen dat het moeilijk maakt om met langere en zware treinen te rijden. Nederland heeft positief gereageerd, maar stelde wel een aantal eisen: modernisering van de spoorlijn op Nederlands grondgebied, zodat het gebruik mogelijk wordt binnen de (milieu)normen die daarvoor momenteel in Nederland gehanteerd worden. Dit geldt eveneens voor de ruimtelijke inpassing van de spoorlijn. Hiervoor doorloopt het project de Tracéwet/m.e.r-procedure. De kosten werden toen geschat op ongeveer €500 miljoen euro.

Tijdelijk rijden

Tot er een structurele oplossing is wilde België graag het bestaande tracé gebruiken om – met aangepaste snelheid – 15 treinen per etmaal in twee richtingen samen te gaan rijden. Hierover was een afspraak vastgelegd in het zogenaamde Memorandum van Overeenstemming (MvO) tussen de verkeersministers van Nederland en België van maart 2000.

Vanaf 2001 heeft Nederland openbaar het standpunt ingenomen dat men af wil van het "tijdelijk rijden". De afspraken van het MvO 2000 zijn in de loop van de arbitrageprocedure komen te vervallen. Het Nederlandse standpunt tegen het "tijdelijk rijden" werd eind 2004 ondersteund door de Tweede Kamer die kamerbreed een motie (Hessels/Hofstra) aannam met als strekking: "verzoekt de regering niet over te gaan tot reactivering van het historisch tracé van de IJzeren Rijn, voordat de in het ontwerp-tracébesluit omschreven aanpassingen aan het tracé zijn gerealiseerd." De Nederlandse Regering heeft de motie aanvaard en zal deze uitvoeren.

Arbitrage

Nederland en België zijn het niet eens geworden over de hoogte van de kosten en de kostenverdeling en hebben eind 2002 besloten het geschil te laten beslechten door het Permanent Hof van Arbitrage in Den Haag. 24 Mei 2005 heeft het Arbitragetribunaal van het Permanente Hof van Arbitrage in Den Haag zijn bindende uitspraak gedaan.

Uitspraak

- Het Belgische "recht van doortocht" is bevestigd
- Bij reactivering/modernisering gelden de huidige Nederlandse wetten en regels
- De Nederlandse regels mogen het Belgische "recht van doortocht" niet onredelijk belemmeren, maar het toepassen van de tracéwetprocedure geldt niet als onredelijk belemmeren
- België betaalt de kosten van modernisering op Nederlands gebied, met aftrek van de volgende posten:
 - herstel achterstallig onderhoud (Budel-Weert, Roermond-Duitse grens)
 - deel van de kosten Weert-Roermond ivm Nederlands medegebruik
 - meerkosten omleiding Roermond
 - helft kosten tunnel Meinweg
 - baten voor Nederland agv ingebruikneming IJzeren Rijn
- Advies om onafhankelijke deskundigen de kostenverdeling uit te laten werken

Stand van zaken

In opdracht van de verkeersministers van België en Nederland werkt ProRail werkt samen met Infrabel aan de actualisatie van:

- De vervoersprognose: De aantallen treinen die gebruik kunnen gaan maken van de IJzeren Rijn
- Een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) over de gehele verbinding vanaf Antwerpen tot het Roergebied
- Het spoorontwerp en de inpassingmaatregelen
- De kostenraming

Op basis van deze actualisatie geeft de COD (commissie van onafhankelijke deskundigen) een advies aan de beide verkeersministers met een actueel kostenoverzicht en een voorstel voor de kostenverdeling.

Planning

Voorjaar 2008

Gegevens actualisatie beschikbaar

Voorjaar 2008

Overleg op politiek niveau over het vervolg van het project

Realisatie op zijn vroegst in 2015 - 2018.