

Weinig hobbels voor IJzeren Rijn

VIA ROERMOND De drie burenen werken gestaag voort aan tracé goederenspoorlijn

De IJzeren Rijn krijgt vorm. Al deze herfst kan een besluit vallen over het nieuwe tracé.

Minister Camiel Eurlings is optimistisch. Nog deze zomer kan er duidelijkheid zijn over de toekomst van de IJzeren Rijn. De drie bij de spoorverbinding tussen Antwerpen en het Duitse achterland betrokken landen kunnen dan samen een besluit nemen over het tracé op Nederlands en Duits grondgebied. Dat mag ook wel een keer, want de IJzeren Rijn is een prioritaire spoorproject voor de EU. Voor Nederland ligt de tracékeuze al wel zowat vast: een omleiding bij Roermond, om het natuurgebied De Meinweg met zijn unieke collectie slangen, padden en dassen te ontzien. Daarvoor – de variant dus waarin de spoorlijn pal langs de N280 en de Duitse Autobahn A52 wordt aangelegd – lijkt ook Duitsland nu te kiezen. De oosterburen hebben eind vorig jaar zitting genomen in de ambtelijke stuurgroep die de maatschappelijke kosten- en batenanalyse van de diverse tracés uitvoert.

Glorie België maakt het niet zoveel uit voor welk tracé wordt gekomen, mits de IJzeren Rijn maar weer in volle glorie wordt 'gereactiveerd'. De Belgen zullen overigens wel aan zo'n alternatieve route door 'ons' Limburg moeten meebetalen, want dat heeft het Europese Hof van Arbitrage in 2005 nu eenmaal zo bepaald. Dat kan bij de verdere besluitvorming nog altijd een ernstig 'pijnpunt' opleveren, al denkt ook niemand in België meer dat je treinen door een natuurgebied kunt laten rijden dat op grond van de

Europese habitat-richtlijn wordt beschermd.

ProRail en Infrabel, de spoorbeheerders in Nederland en België, zijn broederlijk aan het rekenen geslagen om de kosten van alle varianten nog eens te bepalen. Daar zijn ze dit voorjaar mee klaar, zegt Eurlings. Het gaat allemaal 'gezamenlijk en in harmonie', benadrukt de minister. En het schiet dus ook geweldig op, want in principe kunnen de drie landen, eenmaal terug van zomervakantie, op grond van wat er op ambtelijk niveau is voorbereid, de knoop doorhakken. Daar is verladersorganisatie EVO blij mee. Die wil dat er zo snel mogelijk weer een goede, directe goederenspoorlijn van Antwerpen tot het Ruhrgebied ligt, die ook Nederlands Limburg doorkruist. De havens van Antwerpen en Rotterdam hebben ook deze extra spoorlijn naar Duitsland – tussen de Betuweroute, de Brabantroute en de Montzenroute – hard nodig om een deel van hun ladinggroei over het spoor af te wikkelen.

Voor Venlo gaat de besluitvorming niet goed. De belangrijkste transportregio in Zuidoost-Nederland had graag halteplaats willen worden. Maar de Venlo-variant is te ver om en uiteindelijk duurder en dus nauwelijks aanvaardbaar voor België en Duitsland.

Roest In Venlo mochten ze trouwens, precies een jaar geleden, de eerste trein van B-Cargo begroeten die zich over de IJzeren Rijn een weg zocht tussen Antwerpen en Duisburg. De trein moest bij Viersen de grens over, omdat het Meinweg-tracé als beschermd natuurgebied nu een-

maal niet bruikbaar is, nog even afgezien van hevige roestvorming en uitbundige plantengroei. De reis duurde zes uur, omdat er drie keer 'kop-en-staart' moest worden gemaakt. Zou de IJzeren Rijn in oude luister worden hersteld, met een alternatieve route langs Roermond, dan kan de reisduur tot iets meer dan de helft worden beperkt.

Wat zou een gereactiveerde IJzeren Rijn voor het goederenvervoer kunnen betekenen?

Wepakken er de cijfers maar eens bij die de transportonderzoekers van NEA

en de Universiteit van Antwerpen zowat een jaar geleden op tafel legden, in opdracht van Infrabel en ProRail. Oudere studies (1997) gingen uit van zo'n 43 goederentreinen per dag. Het nieuwe onderzoek komt aan zowat het dubbele. In 2020 zouden zeker 62 treinen per dag de Belgisch-Nederlandse grens passeren, oplopend tot 82 als de economie in het huidige tempo blijft groeien. In 2030 zou het aantal zijn opgelopen tot zeker 72 en misschien 115 treinen. De nieuwe IJzeren Rijn zou geen gram lading weghalen bij de Betuweroute. Grote verliezer zou wel de zuidelijker Montzen-route zijn. Deze kent veel steilere passages, wat de capaciteit per trein beperkt. Van de 9,4 tot 12,3 miljoen ton lading die tegen 2020 over de IJzeren Rijn zou gaan, zou dan ook zo'n 80 procent van de Montzen-route afkomen. Verder een beetje van de Brabantroute, iets van de route via Luxemburg en een fractie – nog geen half miljoen ton – van de binnen-

vaart.

Bekaaid Die modaliteit is trouwens tussen België en Duitsland een dominante speler, met een aandeel in de modal split van 34 procent. Onnodig te zeggen dat de IJzeren Rijn een fors deel van de vervoersgroei over de weg zou kunnen overnemen. Daarbij gaan de onderzoekers er wel van uit dat in geheel Europa een vorm van kilometerheffing wordt ingevoerd. Het moet gezegd, de grotendeels 'Waalse' Montzen-route zou er bij reactivering van de IJzeren Rijn bekaaid van af komen. In 2005 werd er even miljoen ton lading over vervoerd. Zonder IJzeren Rijn zou dat oplopen tot 12,5 miljoen ton in 2020, maar met die plattere spoorweg door Nederlands Limburg zakt dat tot 4,3 miljoen ton. Dat zal in België nog heel wat federale strubbelingen veroorzaken, al zal het belang van Antwerpen en niet te vergeten Zeebrugge uiteindelijk wel prevaleren.

Op heel veel puur Nederlandse lading zou de IJzeren Rijn overigens niet moeten rekenen, voorspelden de onderzoekers van NEA en Universiteit van Antwerpen. Als de route straks op topcapaciteit draait, zal ze per dag misschien vijf treinen ontvangen met lading van Nederlandse herkomst of bestemming. Tja, maar ook de Betuweroute is er, zonder noord- en zuidtak, toch vooral voor lading van en naar de grote westelijke zeehavens.



FOLKERT NICOLAI

folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl

BELADEN MET HISTORIE

Velen denken dat herstel van de IJzeren Rijn Nederland door België op grond van het Scheidingsverdrag van 1839 wordt opgedrongen, omdat België daarin het recht van overpad bedong. Dat klopt wel een beetje, maar de grootste voorstanders van de IJzeren Rijn waren historisch de Nederlanders. De spoorlijn zelf berust op een verdrag uit 1873, dat

bepaalt dat de spoorlijn langs Weert en Roermond moest lopen. De verbinding werd in 1879 in gebruik genomen en de Kempensche Zink Maatschappij, nu Budelco, heeft veel te danken aan de lijn. Omgekeerd waren de Belgen het neutrale Nederland in 1917 maar wat dankbaar dat we Duitsland de toegang tot de spoorlijn naar België ontzegden. Van de weeromstuit legden de Duitsers toen de Montzenroute aan, om toch hun oorlogsgoederen naar België en Frankrijk te kunnen overbrengen.

Nederland heeft de reactivering van de IJzeren Rijn ook zeker niet permanent gedwarsboemd, als zouden we daarmee de haven van Antwerpen de wind uit de zeilen willen nemen. Al in 1990 beijverden de legendarische Nederlandse Europarlementariër PAM Cornelissen en diens Belgische collega Karel Pinxten zich samen voor rehabilitatie van de omstreden spoorlijn.