



## Samenwerkingsverband IJzeren Rijn

**Aan:**

de voorzitter van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat,  
de heer H. Jager  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

<b>uw kenmerk:</b>	<b>ons kenmerk:</b>	<b>bijlage(n):</b>	<b>Datum:</b>
			5 december 2008
<b>onderwerp:</b>	<b>behandeld door:</b>	<b>doorkiesnummer:</b>	<b>emailadres:</b>
IJzeren Rijn	Geert Rutten	0475-359228	rutten.g@roermond.nl

Geachte heer Jager,

Het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn Midden-Limburg heeft op 27 november jl. kennis genomen van de brief van minister Eurlings d.d. 25 november j.l. aan de Tweede Kamer over de stand van zaken in het dossier IJzeren Rijn (kenmerk VenW/DGMO 2008/2695). Uit deze brief maken wij op dat minister Eurlings zich sterk heeft ingezet om tot een internationale oplossing te komen. De minister heeft zelfs 100 miljoen euro extra aangeboden, maar België en Duitsland wilden onvoldoende financiële middelen beschikbaar stellen voor het aanleggen van het nieuwe en toekomstvaste A52-alternatief in Duitsland. De ministers zijn van mening dat het (om financiële redenen) alleen mogelijk is om weer via het grotendeels enkelsporig historisch tracé te gaan rijden, waarbij het absolute maximum 72 goederentreinen per dag is. Dit besluit is mede gebaseerd op een MER-studie voor uitsluitend het Nederlandse gedeelte, daterend uit 2001 en uitgaande van maximaal 43 treinen per etmaal, in plaats van de nu genoemde 72 treinen.

*Hoe denkt het samenwerkingsverband over de IJzeren Rijn?*

Ook het samenwerkingsverband erkent het recht van doortocht van Antwerpen naar het Ruhrgebied, maar pleit wel voor een oplossing via een toekomstvaste verbinding, die voldoet aan de eisen van een spoorlijn in het kader van het Trans Europees Netwerk: dubbelsporig en geëlektrificeerd. De te kiezen oplossing dient te zijn gebaseerd op een deugdelijke actuele MKBA- en MER-studie van Antwerpen tot Duisburg. In het kader van externe veiligheid zijn wij van mening dat de burgers in Limburg recht hebben op het veiligheidsniveau zoals dat bij de Betuwelijn is toegepast.

Het nu door de drie ministers gekozen compromis is geen duurzame en toekomstvaste oplossing. Niet voor niets is dit compromis door minister Eurlings aangeduid als 'kippenlijntje', ook al komt de noodzaak voort uit een anderhalf eeuw geleden gesloten verdrag. Wij kunnen dit compromis niet anders uitleggen dan een oplossing die alleen maar verliezers kent. De Belgen verliezen vanwege hoge onrendabele investeringen voor een niet duurzame en beperkte oplossing, de Nederlanders vanwege hoge onrendabele investeringen en veel schade aan leefbaarheid, natuur en milieu en de Duitsers missen een aansluiting op een modern en duurzaam TEN-waardig railsysteem voor goederenvervoer.



## Samenwerkingsverband IJzeren Rijn

Het samenwerkingsverband vraagt zich af of de hoge kosten die bij reactivering zowel door Nederland als door België moeten worden gemaakt - minimaal 570 miljoen euro - kunnen worden verantwoord, gelet op de weinige baten die de grotendeels enkelsporige spoorlijn oplevert.

### *Montzenlijn als alternatief*

De Montzenlijn heeft nu al een zéér groot aandeel in de goederenstroom vanuit de Antwerpse haven via Köln naar het Zuidoost-Europese achterland en is mede daarom zeer recent gemoderniseerd en geëlektrificeerd. In juli 2007 heeft minister Eurlings de meest actuele prognose voor het vervoer over de IJzeren Rijn openbaar gemaakt. De verdere uitwerking van de plannen voor reactivering van het historisch tracé is daarop gebaseerd. In onderstaande tabel zijn die vervoerprognoses voor het jaar 2030 en bij verschillende economische scenario's weergegeven.

prognoses spoorvervoer in de hele spoorcorridor Antwerpen - Ruhrgebied in miljoen ton per jaar rond het jaar 2030 [bron COD-advies, juli 2007]				
economisch scenario	ZONDER IJzeren Rijn	MET IJzeren Rijn		
	gehele spoorcorridor	gehele spoorcorridor	idem, uitgesplitst per spoorverbinding	
	Montzenroute	MR + IJR	Montzenroute	IJzeren Rijn
<b>2005</b>	7,1 - 8,2	-	-	-
<b>1A - 2030</b>	12,4 - 13,5	13,3 - 15,3	4,0 - 4,5	9,3 - 10,8
<b>2A - 2030</b>	14,7 - 15,3	15,9 - 17,4	4,8 - 5,0	11,1 - 12,4
<b>2B - 2030</b>	15,4 - 18,6	16,7 - 21,0	5,1 - 6,0	11,6 - 15,0
<b>3B - 2030</b>	18,6 - 21,3	19,9 - 23,8	6,1 - 6,6	13,8 - 17,2

Het Samenwerkingsverband heeft de bovenstaande gegevens bestudeerd, en daaruit de volgende conclusies getrokken:

1. het geprognosticeerde vervoer in het hoogste economische scenario in 2030 in de situatie zónder de IJzeren Rijn bedraagt maximaal 21,3 miljoen ton per jaar. Volgens onze informatie kan die hoeveelheid probleemloos worden vervoerd over de recent gemoderniseerde en geëlektrificeerde Montzenroute, zónder grote aanvullende investeringen;
2. opening van de IJzeren Rijn met een investering van minmaal 570 miljoen euro leidt ertoe dat de Montzenroute wordt 'leeggetrokken'. In de situatie mét IJzeren Rijn is het vervoer over de Montzenroute nog minder dan er momenteel over wordt vervoerd.

Uit deze cijfers kunnen wij alleen maar de conclusie trekken dat de reactivering van de IJzeren Rijn helemaal niet zo urgent is en dat het een zeer onrendabele investering wordt. In onze ogen is zelfs sprake van pure kapitaalvernietiging. Er is dus vanuit economische motieven alle reden om even 'pas op de plaats te maken' met de reactivering van de IJzeren Rijn.

In de brief van de minister ontbreekt een aantal aspecten die wij graag onder uw aandacht brengen:





## Samenwerkingsverband IJzeren Rijn

### *Veiligheid en leefbaarheid wordt bedreigd*

Het transport van gevaarlijke stoffen dwars door de kernen van een aantal Belgische gemeenten en de Nederlandse gemeente Weert is een directe bedreiging voor grote aantallen inwoners. Daarnaast vormt een dergelijk transport ook een groot risico voor de bodem- en waterkwaliteit en de kwaliteit van de natuur. Bij een duurzame oplossing dient ook de veiligheid en leefbaarheid te zijn geregeld.

### *Het N2000-beleid wordt genegeerd*

In de brief van de minister ontbreken verwijzingen naar het Natura-2000 beleid van het Rijk. Het gaat hierbij om het doorkruisen dan wel passeren van de N2000-gebieden Weerter- en Budelerbergen, het Leudal en nationaal park De Meinweg. Wij voorzien dat de nu voorliggende variant het waterpeil in dit gebied nadelig zal beïnvloeden en rust en ruimte voor de circa 1 miljoen bezoekers van het park zal verstoren. Ook in het aangrenzende Duitsland zijn N2000-gebieden te vinden. Reactivering van het historisch tracé heeft verregaande consequenties voor de kernwaarden van deze gebieden.

### *Investeringsniveau in Nederland voldoende?*

Uit de brief van de minister kunnen wij niet opmaken tot op welk niveau de vereiste investeringen voor de 6 kilometer lange tunnel in De Meinweg en de omleiding rond Roermond worden gerealiseerd en hoe de overige noodzakelijke investeringen in Nederland worden gerealiseerd en gefinancierd, zoals maatregelen in natuurgebied de Weerter- en Budelerbergen, de leefbaarheid en veiligheid in Weert en spoor kruisingen in de gemeenten Cranendonck en Leudal. Met betrekking tot het tracé in Roermond zijn wij van mening dat het besluit van de minister er toe kan leiden dat het historisch tracé vanaf het NS-station van Roermond tot aan de geplande omleiding bij industrieterrein Roerstreek nu uit het spoornetwerk kan worden gehaald en kan worden verwijderd.

Wij verzoeken u aan de minister te vragen voorlopig geen onomkeerbare besluiten te nemen of definitieve toezeggingen te doen aan Belgische of Duitse ambtscollegae, waardoor Nederland, maar eigenlijk de gehele regio Vlaanderen, Limburg en Noordrhein-Westfalen wordt opgezadeld met een variant vol knelpunten en geen meerwaarde voor de economische ontwikkeling en internationale concurrentiepositie van deze regio. Bovendien zou het er niet om moeten gaan dat Antwerpen en Rotterdam elkaar beconcurreren, maar dat deze wereldhavens juist samen een sterk front vormen richting het Centraal Europese achterland en andere Europese havens zoals Le Havre, Hamburg en Gdansk.

Graag zijn wij bereid om een mondelinge toelichting te geven. Daarvoor kunt u contact opnemen met ondergetekende, voorzitter van het samenwerkingsverband en wethouder Verkeer van Roermond, bereikbaar via 0031-6-55868366 (gsm), 0031-475-359506 (werk) en [ijff.g@roermond.nl](mailto:ijff.g@roermond.nl) (e-mail).

Namens het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn Midden-Limburg,

drs. G. (Gerard) Ijff, voorzitter

Een afschrift van deze brief is verstuurd naar minister Eurlings van Verkeer & Waterstaat en naar de voorzitters van de Vaste Kamercommissies van VROM en LNV.