



Samenwerkingsverband IJzeren Rijn

Aan:

De Minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven,
mevrouw I. Vervotte
Koningsstraat 180
1000 Brussel
B - België

uw kenmerk:	ons kenmerk:	bijlage(n):	datum:
			9 december 2008
onderwerp:	behandeld door:	doorkiesnummer:	emailadres:
IJzeren Rijn	Geert Rutten	0031-475-359228	rutten.g@roermond.nl

Geachte mevrouw Vervotte,

Het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn Midden-Limburg, dat in Nederland de burgers woonachtig langs het historisch tracé van de IJzeren Rijn vertegenwoordigt, heeft kennis genomen van het besluit dat u samen met uw ambtscollegae van Nederland en Duitsland heeft genomen betreffende het dossier IJzeren Rijn. We hebben begrepen dat minister Eurlings 100 miljoen euro extra heeft aangeboden, maar dat daarmee nog steeds onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn voor het aanleggen van het nieuwe en toekomstvaste A52-alternatief in Duitsland. Daarop heeft u besloten om via het historisch tracé te willen gaan rijden. Via deze brief permitteer ik mij u te informeren over onze stellingname in deze kwestie. Ik moet mij daarbij vooral baseren op informatie uit de media.

Hoe denkt het samenwerkingsverband over de IJzeren Rijn?

Ook wij erkennen het recht van België op een goede spoorverbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied, maar wensen wel een oplossing via een toekomstvaste verbinding die voldoet aan de eisen van een spoorlijn in het kader van het Trans Europees Netwerk: TEN-waardig dus. Deze oplossing dient te zijn gebaseerd op een deugdelijke actuele MKBA- en MER-studie van de volledige spoorverbinding van Antwerpen tot het Ruhrgebied. Wij achten het nu gesloten compromis geen duurzame en toekomstvaste oplossing. De keuze komt voort uit een anderhalf eeuw geleden gesloten verdrag en niet uit economische motieven van dit moment.

Het samenwerkingsverband vindt het hoe dan ook onverantwoord om de belastingbetalers in Nederland en België samen minimaal 570 miljoen euro te laten betalen voor een spoorlijn met beperkte capaciteit, waarbij de voordelen voor het verbeteren van de economische concurrentiepositie van de regio Antwerpen enerzijds en Duisburg/Düsseldorf/Köln anderzijds grotendeels ontbreken.

Het is ons duidelijk dat de sleutel voor beslissingen over de IJzeren Rijn bij België ligt: immers u bent de vragende partij voor het reactiveren van de IJzeren Rijn en België is volgens het scheidingsverdrag 'rechthebbende' op doortocht door Nederland.



Samenwerkingsverband IJzeren Rijn

Daarom doen wij een dringend beroep op u om meer tijd te nemen voor uw beslissing en opnieuw met uw Duitse en Nederlandse ambtscollegae te overleggen om gezamenlijk te komen tot een toekomstvaste en TEN-waardige spoorverbinding tussen de haven van Antwerpen en het Duitse achterland.

Het samenwerkingsverband heeft de indruk gekregen dat het Duitse A52-alternatief een onvoldoende serieuze kans heeft gekregen. In de brief van minister Eurlings aan de Tweede Kamer lezen wij dat er sprake was van een zeer grote financiële onzekerheidsmarge en dat dit de belangrijkste oorzaak zou zijn om niet voor dit alternatief te kiezen.

Montzenlijn als voorlopig alternatief

In het geval van de reactivering van de IJzeren Rijn begrijpt het samenwerkingsverband niet goed waarom u een dergelijke haast maakt met de besluitvorming. Volgens ons is daar in ieder geval uit economische overwegingen geen enkele reden voor. U heeft als Belgische staat recent nog zwaar geïnvesteerd in de Montzenlijn, die nu al een zéér groot aandeel heeft in de goederenstroom vanuit de Antwerpse haven via Köln naar het zuidoost-Europese achterland. En daarop, zo hebben wij uit Belgische bron vernomen, is nog capaciteit aanwezig om de komende jaren het vervoersaanbod aan te kunnen. In juli 2007 hebben u en 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 de 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]				
	ZONDER IJzeren Rijn	MET IJzeren Rijn		
economisch scenario	gehele spoorcorridor	gehele spoorcorridor	idem, uitgesplitst per spoorverbinding	
	Montzenroute	MR + IJR	Montzenroute	IJzeren Rijn
2005	7,1 - 8,2	-	-	-
1A - 2030	12,4 - 13,5	13,3 - 15,3	4,0 - 4,5	9,3 - 10,8
2A - 2030	14,7 - 15,3	15,9 - 17,4	4,8 - 5,0	11,1 - 12,4
2B - 2030	15,4 - 18,6	16,7 - 21,0	5,1 - 6,0	11,6 - 15,0
3B - 2030	18,6 - 21,3	19,9 - 23,8	6,1 - 6,6	13,8 - 17,2

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

1. het geprognosticeerde vervoer in het hoogste economische scenario in 2030 in de situatie zónder IJzeren Rijn bedraagt maximaal 21,3 miljoen ton per jaar; volgens onze informatie kan die hoeveelheid probleemloos worden vervoerd over de bestaande Montzenroute, zónder grote aanvullende investeringen;
2. opening van de IJzeren Rijn - een investering van vele honderden miljoenen - leidt ertoe dat de Montzenroute wordt 'leeg getrokken'. In de situatie mét IJzeren Rijn is het vervoer over de Montzenroute nog minder dan er momenteel over wordt vervoerd.



Samenwerkingsverband IJzeren Rijn

Ons verzoek aan u:

Uit bovenstaande cijfers (die ook door u zijn aanvaard als prognose) kunnen wij alleen maar de conclusie trekken dat de reactivering van de IJzeren Rijn feitelijk niet zo urgent is en dat het een zeer onrendabele investering wordt. Er is dus vanuit economische motieven juist alle reden aanwezig om even 'pas op de plaats te maken' met de reactiveringsplannen. Het samenwerkingsverband roept u daarom op om de besluitvorming over de reactivering van de IJzeren Rijn alsmede de keuze voor het gewenste tracé op te schorten. Die tijd kunt u dan, samen met Duitsland en Nederland, gebruiken om een echt toekomst-vaste en duurzame IJzeren Rijn te ontwikkelen, die volwaardig past in het Trans Europese Netwerk. Daarbij moet het er niet om gaan dat Antwerpen en Rotterdam elkaar beconcurreren, maar dat deze wereldhavens juist samen een sterk front vormen richting het Centraal Europese achterland en de andere Europese havens zoals Le Havre, Hamburg en Gdansk.

Tenslotte brengt het samenwerkingsverband u onder de aandacht dat in onze regio langs de spoorlijn de oppositie tegen de reactivering groot is. De vervoersgegevens in bovenstaande tabel maken die oppositie alleen maar sterker: daaruit blijkt immers dat 'nut en noodzaak' van reactivering allerminst is aangetoond. Ondanks dat iedereen zich ervan bewust is dat België het 'recht van doortocht' heeft, valt het onze burgers zwaar om de hinder en overlast van al die extra goederentreinen te moeten aanvaarden, terwijl daar voor hen geen baten tegenover staan en het in ieder geval tot 2030 niet nodig is. Wij vermoeden dat dit ook geldt voor de burgers langs de rest van het tracé, zowel in België als in Duitsland.

Het is daarom te verwachten dat tijdens de komende inspraak op de concrete spoorplannen zeer vele en omvangrijke bezwaren worden ingediend, en dat vele van onze burgers ook de gang naar de rechter zullen maken om deze reactivering tegen te houden. Bij de planning van de werken aan het historisch tracé dient er dan ook rekening mee te worden gehouden dat de procedures langdurig zullen zijn.

Ik hoop dat u het mij niet kwalijk neemt dat ik de vrijheid heb genomen u op deze wijze te informeren over ons standpunt. Graag zijn wij bereid om een mondelinge toelichting te geven en om onze verzoeken en voorstellen nader met u te bespreken. Daarvoor kunt u contact opnemen met ondergetekende, voorzitter van het samenwerkingsverband en wethouder van Verkeer van Roermond, bereikbaar via 0031-6-55868366 (gsm), 0031-475-359506 (werk) en ijff.g@roermond.nl (e-mail).

Namens het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn Midden-Limburg,

drs. G. (Gerard) IJff, voorzitter

Een afschrift van deze brief is verzonden naar uw Nederlandse en Duitse ambtscollegae.