

**Commissie Onafhankelijke Deskundigen
IJzeren Rijn**

**Prognoses personenvervoer
IJzeren Rijn**

Reactie COD op discussie

Opdrachtgever : Ministerie Verkeer en Waterstaat (Nederland)
Federale Overheidsdienst (België)

Kenmerk : COD/2008/prognoses/02

Datum : 8 mei 2008

Status : definitief

**Commissie Onafhankelijke Deskundigen
IJzeren Rijn**

Inhoudsopgave

Inleiding	3
1 Kritiek ROVER/BTTB	3
2 Noodzakelijke aanpassingen voor personenvervoer	4
3 De investeringskosten	5
4 De vervoerswaarde	5
5 Nieuwe informatie	6
6 Oordeel COD over de vervoersomvang	7
7 Conclusie	8

Inleiding

Op 27 september 2007 hebben ROVER en BTTB een brief gestuurd naar de Minister van Verkeer en Waterstaat in Nederland en de Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven in België, waarin zij kritiek uiten op het onderzoek naar personenvervoer op de IJzeren Rijn dat in het kader van dit project is verricht door de onderzoeksbureaus NEA/UA en TNO/TML.

Op verzoek van de beide ministeries hebben bovengenoemde onderzoeksbureaus op 9 april 2008 in afzonderlijke brieven hun reacties gegeven op de kritiek van ROVER/BTTB. De beide ministers hebben de COD gevraagd om, mede op basis van de reacties van de onderzoeksbureaus, een oordeel te geven over de kwaliteit van het verrichte onderzoek en een aanvullend advies uit te brengen over de potentie van het reizigersvervoer over de IJzeren Rijn.

1 Kritiek ROVER/BTTB

ROVER/BTTB uiten kritiek op zowel de aanpak van het onderzoek als de plausibiliteit van de resultaten. Er wordt gesproken van een "ondeugdelijke onderzoeks aanpak", "onzinnige aannames" en "onbruikbare uitkomsten". Het moge duidelijk zijn dat de eerste twee punten van kritiek min of meer logisch leiden tot de eindconclusie van "onbruikbare uitkomsten".

Om de kritiek van ROVER/BTTB alsmede de reactie hierop van de studiebureaus te kunnen plaatsen is het naar onze opvatting zaak eerst het een en ander in perspectief te plaatsen.

De IJzeren Rijn is een beoogde verbinding voor goederenvervoer. De achterliggende gedachte is dat met name goederenvervoer tussen Antwerpen en het Duitse achterland hiervan kan profiteren. In welke mate dit het geval is, wordt momenteel nader onderzocht middels de transportanalyse. Vervolgens worden de transportvoordelen en overige maatschappelijke baten verkend en worden deze afgezet tegen de maatschappelijke kosten (in de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse). De aanleiding voor de IJzeren Rijn ligt daarmee bij het goederenvervoer en is niet het gevolg van geconstateerde kwalitatieve of kwantitatieve knelpunten in de sfeer van het personenvervoer per spoor op de betreffende vervoerrelaties. Uiteraard zou het onverstandig zijn om als de lijn toch voor het doorgaande goederenvervoer zou worden gereactiveerd, niet na te gaan of de lijn tegen beperkte meerkosten niet ook voor personenvervoer geschikt zou kunnen worden gemaakt. Vervolgens kan worden getoetst of de meerkosten in een redelijke verhouding lijken te staan tot de te verwachten voordelen.

De betekenis van bovenstaande korte positionering is gelegen in de relatie met de aanpak van het onderzoek. In het geval van een zeer kansrijk geachte investering in infrastructuur ten behoeve van personenvervoer zal uitgebreid onderzoek in de regel de aangewezen methode zijn. Men wil alle baten en kosten gedetailleerd in beeld brengen en doorgaans zal ook veel aandacht besteed worden aan alternatieven en mogelijkheden om het project zo slim mogelijk vorm te geven.

Commissie Onafhankelijke Deskundigen IJzeren Rijn

Dit ligt anders in situaties waar op voorhand geen duidelijke aanwijzingen zijn dat sprake is van een kansrijke investering. In dat geval is het doelmatig om eerst een zogenaamde 'quick scan' uit te voeren om vast te stellen of er überhaupt sprake is van een kansrijk project.

Een dergelijke aanpak in de vorm van een 'quick scan' wordt in Nederland bijvoorbeeld door het Centraal Planbureau toegepast bij een eerste analyse van investeringsprojecten. Men scheidt het kaf van het koren op basis van een snelle inventarisatie van potenties en kosten. Kansrijke projecten kunnen vervolgens aan een uitgebreide analyse worden onderworpen om de kosten en baten preciezer vast te stellen en diverse vormgevingsvarianten nader te onderzoeken. Projecten zonder reëel perspectief behoeven daarentegen niet verder te worden onderzocht. Dit is een kwestie van doelmatigheid: uitgebreid onderzoek brengt immers ook kosten met zich mee.

Tegen deze achtergrond deelt onze commissie de zienswijze van ROVER/BTTB - dat sprake zou zijn van een ondeugdelijke onderzoeksmethode - niet. Er is gekozen voor een eenvoudige, directe aanpak, maar deze is met het oog op de vraagstelling die het onderzoek moet beantwoorden naar onze opvatting adequaat.

In de kern ziet de vraagstelling er als volgt uit:

- 1) Is er sprake van beperkte investeringskosten om personenvervoer mogelijk te maken?
- 2) Is er sprake van belangrijke extra vervoerswaarde als gevolg van de extra investeringen?

2 Noodzakelijke aanpassingen voor personenvervoer

Om de IJzeren Rijn ook geschikt te maken voor personenvervoer zijn een aantal (extra) aanpassingen aan de infrastructuur noodzakelijk. Voor de spoorlijn Budel – Weert geldt dat deze reeds geschikt is voor personenvervoer. Wanneer de NMBS de bestaande treindienst Antwerpen – Neerpelt wenst door te trekken naar Weert, zoals in de brief van ROVER / BTTB is gesteld, is dit per direct mogelijk.

Voor de verbinding tussen Roermond en Mönchengladbach ligt dit anders. De huidige spoorlijn is buiten gebruik. Het herontwerp van de IJzeren Rijn voorziet in een boog om Roermond en het laten vervallen van het historisch tracé door Roermond. Daarmee wordt het station Roermond niet aangedaan, hetgeen voor het regionale personenvervoer wel essentieel is. Om personenvervoer mogelijk te maken zal, behalve de aanleg van de omleiding om Roermond voor het goederenvervoer, daarnaast ook nog het historisch tracé door Roermond voor het personenvervoer hersteld moeten worden. Een nadere studie naar de beveiliging van het splitsingspunt zal moeten worden uitgevoerd. Daarnaast zal de tunnel in de Meinweg aangepast moeten worden voor reizigersvervoer. Met name vanuit het aspect tunnelveiligheid worden veel hogere eisen gesteld aan voorzieningen voor hulpdiensten indien er grotere aantallen personen in de tunnel aanwezig kunnen zijn.

Nadere studie is ook nodig naar het emplacement en de perroncapaciteit in Roermond en de geluidsmaatregelen en overwegvoorzieningen in Roermond langs het historisch

Commissie Onafhankelijke Deskundigen IJzeren Rijn

tracé. Verder wordt opgemerkt dat de baanvakken Budel – Weert en Roermond – Vlodrop ontworpen worden voor een snelheid van 80 km/h. Verhoging van die snelheid voor reizigerstreinen naar 100 km/h leidt tot beveiligingstechnische aanpassingen. Ook zal een nadere studie uitgevoerd moeten worden naar de capaciteit op de grotendeels enkelsporige baanvakken als er naast 72 goederentreinen ook een (half)uursdienst met persontreinen uitgevoerd moet worden. Om dezelfde kwaliteit van de goederendienst te kunnen realiseren als thans voorzien is, zal over grotere lengten een geheel of gedeeltelijk dubbelspoor moeten worden aangelegd. Dit leidt tot een belangrijke kostensprong, zoals ook in onze rapportage van 8 juni 2007 is genoemd. Om deze kostensprong te vermijden is de maximale capaciteit van de IJzeren Rijn op 72 doorgaande goederentreinen vastgesteld. Omdat de IJzeren Rijn primair als goederenverbinding wordt ontworpen is het verlagen van de capaciteit en / of kwaliteit van de goederenpaden geen optie. In het geval van additioneel personenvervoer is derhalve een kostensprong onvermijdelijk.

Samengevat lijkt het doortrekken van de bestaande persondienst vanuit Neerpelt naar Weert niet bij voorbaat onmogelijk te zijn. Voor de relatie Roermond – Mönchengladbach ligt dit evenwel anders, omdat hier ook het historisch tracé door Roermond gereactiveerd moet worden.

3 De investeringskosten

Uit het bovenstaande blijkt dat het geschikt maken van de IJzeren Rijn voor personenvervoer in met name de relatie Roermond - Mönchengladbach ingrijpende gevolgen heeft. Alleen al de meerkosten voor de tunnelveiligheid en het historisch tracé door Roermond, nog zonder eventuele extra spoorverdubbelingen, zijn substantieel. Het aanleggen van extra gedeelten dubbelspoor en de overige genoemde maatregelen, leiden tot nog hogere kosten.

In de relatie Neerpelt – Budel – Weert zijn in het huidig ontwerp geen tunnels voorzien. Daardoor lijken de extra investeringen beperkt te blijven tot een beperkt gedeelte dubbelspoor.

Uit het bovenstaande kan worden afgeleid dat het niet mogelijk is om de IJzeren Rijn geschikt te maken voor personenvervoer tegen beperkte meerkosten. Er zijn ingrijpende maatregelen nodig, die met aanzienlijke extra kosten gepaard gaan. Alleen voor de relatie Neerpelt – Weert is de uitbreiding met personenvervoer op basis van het huidige ontwerp niet bij voorbaat onmogelijk.

4 De vervoerswaarde

Nu vraag 1 ontkennend is beantwoord, kan een investering om de IJzeren Rijn voor personenvervoer geschikt te maken alleen worden gerechtvaardigd als het effect van deze investering zou bestaan in belangrijke extra vervoerswaarde en daarmee samenhangende voordelen op sociaal-maatschappelijk terrein. Als er geen sprake is van belangrijke extra vervoerswaarde, dan kan analoog aan hetgeen hier eerder over is

Commissie Onafhankelijke Deskundigen IJzeren Rijn

opgemerkt worden vastgesteld dat het project geen reëel perspectief heeft en derhalve niet aan een uitgebreid onderzoek behoeft te worden onderworpen.

Onze commissie heeft in haar advies van 8 juni 2007 in de eerste plaats, op basis van de onderzoeksrapporten, vastgesteld dat de IJzeren Rijn geen potentie heeft als lange afstandsverbinding. Uit de reactie van ROVER/BTTB maken wij op dat dit punt niet wordt bestreden. In aanvulling daarop is destijds vastgesteld dat ook de regionale grensoverschrijdende vervoersmarkt zeer bescheiden van omvang is. De kritiek van ROVER/BTTB richt zich op dit punt.

NEA/UA en TNO/TML zijn ten behoeve van een eerste inschatting van de vervoerswaarde destijds nagegaan wat momenteel de reizigersaantallen zijn op de relevante grensovergangen alsmede de herkomst- en bestemmingsgebieden en concludeerden dat het om zeer bescheiden aantallen reizigers gaat.

Bij het ontbreken van perspectief voor lange afstandsverkeer en een bescheiden aantal reizigers bij het korte grensoverschrijdende vervoer, is de conclusie helder. Daarmee is vraag 2 uiteraard ontkennend beantwoord, zodat de conclusie kan worden getrokken dat het personenvervoer over de IJzeren Rijn geen reëel perspectief heeft in termen van maatschappelijke kosten en baten.

5 Nieuwe informatie

ROVER/BTTB wijzen op studies die in Duitsland zijn verricht en die tot andere resultaten leiden in termen van reizigersaantallen. Met name wordt verwezen naar een studie van het bureau IVV in opdracht van de deelstaat Nordrhein Westfalen werd uitgevoerd. Deze studies komt tot een reizigerspotentie van 1300 per dag tegenover 220 reizigers bij NEA/UA. Nadere beschouwing van de reizigersaantallen leidt tot twee constatering.

- 1) De reizigersaantallen van NEA/UA blijken inderdaad een onderschatting te zijn van het regionale reizigerspotentieel op de relatie Roermond - Mönchengladbach. Ten onrechte zijn alleen de reizigers meegeteld die door NS worden geregistreerd. Deze fout wordt door de onderzoeksbureaus onderkend en is inmiddels gecorrigeerd. Het aantal reizigers op bovengenoemde relatie komt na de correctie op 400 per dag te liggen. Voor 2020 betekent dit volgens NEA/UA een vervoersomvang van ongeveer 500-600 reizigers per dag. Daarvoor moeten de reizigerstreinen wel het station Roermond aandoen. In het huidige ontwerp wordt uitgegaan van een boog om Roermond. Zonder verbinding met het station Roermond worden de reizigersaantallen vrijwel nihil. Voor de relatie Weert - Neerpelt leidt de correctie tot een ophoging van het aantal reizigers van 150 naar 200 per dag rond het jaar 2020.
- 2) De reizigersaantallen zoals die in de studie van IVV in opdracht van Nordrhein Westfalen naar voren komen zijn volgens mededeling van de onderzoeksbureaus NEA/UA en TNO/TML gebaseerd op een niet nader onderbouwde modal-split aandeel van 20% voor het openbaar vervoer. Dit aandeel van 20% wordt door beide bureaus, vrij vertaald, als onrealistisch hoog bestempeld.

6 Oordeel COD over de vervoersomvang

Het is te betreuren dat de eerder verstrekte informatie van de studiebureaus incompleet was en het is een goede zaak dat dit nu is gecorrigeerd. Deze correctie leidt tot een opwaartse bijstelling van de reizigersaantallen, maar het algemene beeld en de conclusies van de onderzoeksbureaus veranderen hierdoor niet.

Inzake het uitgangspunt voor de 'modal split' in de studie van IVV is onze commissie van oordeel dat de kritiek van de onderzoeksbureaus terzake terecht lijkt. Een minimum voorwaarde om plausibiliteit te kunnen toetsten is dat er onderbouwing van getalsmatige uitgangspunten voorhanden is. Een onderbouwing is volgens de onderzoeksbureaus evenwel niet gegeven in de genoemde IVV-studie. Het belang van een dergelijke onderbouwing neemt vervolgens nog toe als het uitgangspunt op gespannen voet staat met empirische observaties. In de brief van TNO/TML wordt een tabel gepresenteerd met empirische observaties en wordt ook verwezen naar de 'Haalbaarheidsstudie spoorlijn A67'. Deze informatie wijst duidelijk niet in de richting van de gehanteerde 20% marktaandeel voor het spoor, maar spoort daarentegen wel vrij goed met de inschattingen van de studiebureaus.

De gepresenteerde informatie door de studiebureaus omtrent vigerende 'modal split verhoudingen' komt bovendien tegemoet aan het bezwaar van ROVER/BTTB dat men de vervoerspotentie niet alleen moet afleiden uit bestaand vervoer. Als nieuwe verbindingen meer kwaliteit toevoegen, dan kan dit immers ook vervoer genereren. Door naast de bestaande situatie op de relevante vervoersrelaties ook naar modal splitverhoudingen te kijken op andere vervoersrelaties waar kwalitatief goede treinverbindingen voorhanden zijn, wordt (in ieder geval deels) aan dit bezwaar tegemoet gekomen.

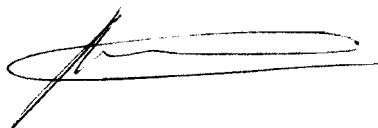
Een en ander neemt uiteraard niet weg, dat er onzekerheid bestaat omtrent de precieze vervoersomvang die gerealiseerd zal worden als de IJzeren Rijn voor personenvervoer geschikt zou worden gemaakt. Ook is het denkbaar dat door optimalisering van het vervoersproduct nog extra reizigersgroei mogelijk is. De vraag is dan of een hoger reizigersaantal dan thans, dat wil zeggen na correctie, door NEA/UA op beide relaties wordt geraamd tot andere conclusies zou leiden. Zou met andere woorden een dagelijks reizigersaantal in 2020 van bijvoorbeeld 300 tot 400 (in plaats van 200) op de relatie Weert - Neerpelt of een reizigersaantal op de relatie Roermond - Mönchengladbach van bijvoorbeeld 700 tot 800 (ipv 500 tot 600) tot andere conclusies leiden?

Het antwoord hierop moet ontkennend zijn. Het plegen van omvangrijke investeringen om dergelijke aantallen reizigers te bedienen is ongebruikelijk en kan in ieder geval niet worden gemotiveerd vanuit een maatschappelijke kosten-batenafweging. Uiteraard kunnen er altijd puur politieke overwegingen zijn om een investering te verrichten en tevens kan ook worden besloten om exploitatietekorten die met dergelijke aantallen reizigers samenhangen vervolgens via overheidssubsidies te dekken. Dit zijn politieke afwegingen, die buiten het bestek van de advisering van onze commissie vallen.

7 Conclusie

De kernvraag die onze commissie zich heeft gesteld is of het mogelijk is om de IJzeren Rijn zo in te richten dat tegen beperkte kosten vrij belangrijke voordelen voor het personenvervoer kunnen worden gerealiseerd. Wij concluderen dat deze vraag voor de relatie Roermond – Mönchengladbach ontkenkend moet worden beantwoord en dat dit antwoord niet anders zal uitpakken als – binnen realistische grenzen - van hogere reigersaantallen wordt uitgegaan. Dit betekent tevens dat er andere investeringsmogelijkheden moeten zijn ten behoeve van regionaal of nationaal personenvervoer die relatief een (veel) gunstiger sociaal-maatschappelijk rendement kunnen opleveren. Alleen voor de relatie Neerpelt – Weert is de uitbreiding met personenvervoer op basis van het huidige ontwerp tegen beperkte kosten niet bij voorbaat onmogelijk.

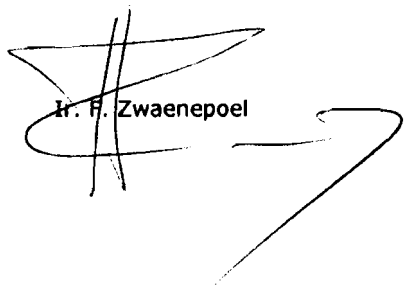
ondertekening



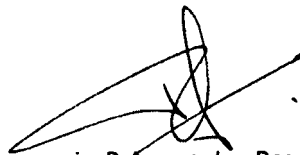
Prof. Dr. G. Blauwens



Drs. T. van Hoek



Ir. F. Zwaenepoel



Ir. R.A. van den Bosch