

“Stel beslissing IJzeren Rijn liever nog met vijf jaar uit”

De IJzeren Rijn wordt voorlopig beter niet opnieuw in gebruik genomen. Dit is de conclusie van een commissie van vier onafhankelijke deskundigen.

• Vooral de haven van Antwerpen pleit allang voor een heropening van de IJzeren Rijn, de spoorweg van Antwerpen via Nederland (Roermond) naar het Duitse Ruhrgebied. België beroept zich hierbij op historische rechten. Nederland stribbelde al die tijd tegen. Maar in 2005 besliste het Internationaal Permanent Hof voor Arbitrage in Den Haag dat België die rechten wel degelijk moet laten gelden.

Een commissie van onafhankelijke deskundigen kreeg van de toenmalige staatssecretaris voor Overheidsbedrijven Bruno Tuybens in 2005 de opdracht om het dossier te onderzoeken. Er werden drie thema's vooropgezet:

1. Een tweede opinie uitbrengen over de ontwerpen en kostenramingen van Prorail, het Nederlandse Infrabel.
2. Een tweede opinie opmaken over de vervoersprognoses en de maatschappelijke kosten en baten.
3. Een advies uitbrengen over de kostenverdeling tussen België en Nederland.

Klaar

De drie rapporten zijn inmiddels klaar. Dit zijn hun aanbevelingen.

1. Er valt weinig aan te merken op de studies van ProRail.
2. De heropening is gepland voor 2015, maar 2018 is meer realistisch.
3. De kosten voor de heringebruikname worden geraamd op 536 miljoen euro. Onverwachte kosten kunnen de rekening met maximum 15% verder doen oplopen.
4. De verdeling van de kosten zou op correcte basis 338 miljoen

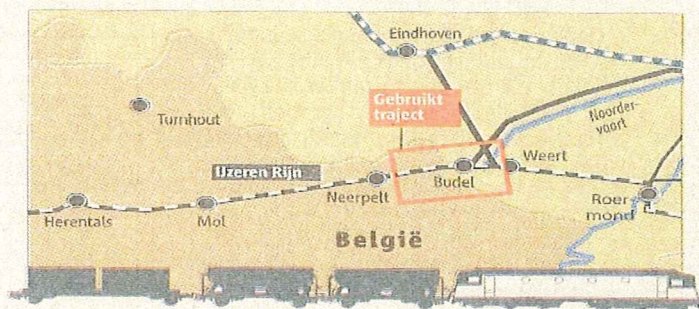


Protest tegen de IJzeren Rijn in Nederland. Over de ingebruikname van het tracé is het laatste woord nog niet gezegd. FOTO KAREL HEMRIJCKX

euro toewijzen aan België en 197 miljoen aan Nederland.

5. Het aantal goederentreinen kan oplopen tot 72 in 2030.
6. De maatschappelijke kosten zijn groter dan de maatschappelijke baten. Daar zijn drie verklaringen voor:

- de relatief beperkte vervoerswaarde van de IJzeren Rijn. Er is immers ook nog altijd de Montzenroute met op langere termijn ook nog voldoende capaciteit. Er is wel een knelpunt in Aarschot maar met een gerichte investering kan dit makkelijk worden weggewerkt.
- op het historische tracé van de IJzeren Rijn kan enkel met dieseltreinen worden gereden. Dit is nadelig voor de milieubalans van het project.
- de aanleg van de Meinwegtunnel met hoge investerings- en onderhoudskosten. **ERIC DONCKIER**



Elektrificatie goed voor het milieu

•• Een definitieve beslissing over de heropening van het historisch tracé IJzeren Rijn kan best met minstens vijf jaar worden uitgesteld, meent de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen na een onderzoek van het project.

De specialisten geven twee aanbevelingen: het traject van de spoorlijn kan best worden geëlektrificeerd ten bate van het milieu en er zouden tevens begeleidende maatregelen genomen moeten worden om het wegvervoer te benadelen.