

Vergaderjaar 2006–2007

27 737

Trajectnota/MER IJzeren Rijn

Nr. 25

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 juli 2007

In mijn brief van 30 maart 2007 (Kamerstuk 27 737, nr. 17) informeerde ik u over de stand van zaken in het dossier IJzeren Rijn. In aansluiting daarop informeer ik u in deze brief over de resultaten van een van de onderzoeken, namelijk de vervoersprognoses.

Daaraan voorafgaand wil ik nog graag kort ingaan op de toezegging die ik in het debat over de IJzeren Rijn op 15 mei jl. aan uw Kamer heb gedaan (Handelingen der kamer II, vergaderjaar 2006–2007, nr. 68, blz. 3690–3697).

1. Actualisering studies alternatieven

In het debat op 15 mei jl. heb ik toegezegd dat ik na de zomer aan de Kamer de actuele informatie zal sturen over twee alternatieven die vanuit de Kamer vaak genoemd werden als mogelijk alternatief voor het historisch tracé van de IJzeren Rijn, namelijk het A67-tracé en het Fenix-alternatief (spoorverbinding Genk–Sittard). De stand van zaken terzake is inmiddels als volgt:

- *Het A67-tracé*: Het eerdere onderzoek naar dat tracé is in 2001 – in opdracht van de provincies Noord-Brabant en Limburg – uitgevoerd door het bureau Buck Consultants International (BCI). Ik heb inmiddels aan datzelfde bureau opdracht gegeven om het rapport uit 2001 te actualiseren naar de situatie anno 2007, en daarbij ook rekening te houden met de actuele vervoersprognoses (zie verderop in deze brief) en met de meest actuele beleidsinzichten en ambities van de beide provincies en van de gemeente Venlo.
- *Het Fenix-concept*, een privaat initiatief gebaseerd op het realiseren van een spoorverbinding tussen het Belgische Genk en Sittard. Ik heb inmiddels contact gehad met de initiatiefnemer van dat project, het bedrijf «River to success (RtS)», en met hem afgesproken dat RtS zelf een rapportage maakt van (a) de concrete inhoud van het project, (b) de potenties en (c) de huidige stand van zaken.

Beide rapportages worden naar verwachting begin september a.s. opgeleverd, waarna ik – zoals toegezegd – die actuele informatie aan de Kamer zal sturen.

Voor alle helderheid over de betekenis van deze actualiserings-studies herhaal ik wat ik daarover tijdens het debat op 15 mei jl. in uw Kamer heb gezegd (citaat Handelingen):

«Aldus kan ik in de gesprekken die nog volgen het actuele werk alsmede de alternatieven voorhouden. Ik zeg er wel meteen bij dat wij ons niet rijk moeten rekenen. Tot nu toe is het wondertracé anders dan de IJzeren Rijn niet gevonden. Bovendien hebben wij de Belgen nodig, willen wij tot een ander tracé komen. Dat is de realiteit, maar weet wel dat hier een minister staat die gemotiveerd is. Wij gaan de actualisering rond genoemde twee tracé's doen, die de Kamer vervolgens zullen bereiken. Met die actualisering zal ik tevens mijn voordeel proberen te doen in alle gesprekken die ik in Brussel, Bonn en Berlijn zal voeren».

Ik zal in mijn brief in september ook nog informatie uit een derde studie behandelen.

Nu het rapport van de Duitse deelstaat Noord-Rijnland-Westfalen over Duitse tracévarianten voor het Duitse deel van de IJzeren Rijn-spoorverbinding beschikbaar is gekomen zal ik die informatie meenemen in mijn zending. Dat rapport is recent door de deelstaatregering vrijgegeven; het deelstaatsparlement van NRW is voornemens daarover in augustus a.s. te debatteren.

Ik zal u in mijn brief in september a.s. informeren over de stand van zaken op dat moment, alsmede over de mogelijke samenhang tussen de diverse alternatieven.

Hierna ga ik verder met u te informeren over de actuele vervoersprognoses van het goederenvervoer over de IJzeren Rijn-spoorverbinding.

2. De vervoerprognoses

De vervoerprognoses zijn – in opdracht van Infrabel en ProRail – gemaakt door twee Belgisch/Nederlandse bureaucombinaties. Deze werkzaamheden zijn begeleid door de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen (COD) die door mijn Belgische ambtgenoot en mijn ambtsvoorganger is ingesteld.

Eerder is in het project IJzeren Rijn rond 1999 een vervoersprognose opgemaakt voor het jaar 2020 en daarop is de Trajectnota/MER van 2001 gebaseerd. We zijn nu bijna tien jaar verder, en daarom is de planhorizon ook tien jaar doorgeschoven en wordt als prognose- en ontwerpjaar het jaar 2030 gehanteerd.

De primaire opdracht aan de bureaucombinaties was om een vraagprognose te maken van het doorgaande internationale goederenvervoer per spoor via de IJzeren Rijn-verbinding in het jaar 2030, en idem voor de referentiesituatie (zónder IJzeren Rijn) het goederenvervoer over de bestaande Montzenroute. Daarnaast moest de autonome ontwikkeling van het lokale goederenvervoer worden onderzocht, alsmede mogelijk reizigersvervoer over (delen van) de IJzeren Rijn-verbinding.

De beide bureaucombinaties hebben als eerste stap een gezamenlijk startdocument met uitgangspunten en basisgegevens opgesteld. Zo zijn bijvoorbeeld diverse scenario's beschreven en is – in overleg met de COD – bepaald welke scenario's het meest realistisch zijn. Deze scenario's zijn vervolgens doorgerekend. Elke bureaucombinatie heeft op basis van het startdocument een eigen onafhankelijk rapport met vervoerprognoses opgesteld. Die rapporten zijn openbaar, en in te zien op de internetsite: www.projectijzerenrijn.nl.

De resultaten van de vraagprognoses in de onderzochte scenario's lopen flink uiteen; bovendien verschillen de resultaten van dezelfde scenario's in de twee onderscheiden studies.

Aan de onafhankelijke deskundigen van de COD is derhalve gevraagd om – op basis van de beide rapporten – een advies te formuleren hoe met deze resultaten verder te gaan.

3. Advies COD

De COD heeft op 8 juni 2007 zijn advies uitgebracht. Mijn Belgische ambtgenoot en ik hebben dat advies in dank aanvaard, en we nemen de aanbevelingen van de COD over. Het COD-advies is als bijlage bij deze brief gevoegd en tevens in te zien op de internetsite: www.projectijzerenrijn.nl; de bijlage van het advies bevat tevens de cijfermatige samenvatting van de resultaten van de beide vervoerprognose-studies¹. Ik vat hieronder de belangrijkste elementen van het advies samen.

3.1. IJzeren Rijn-treinen (doorgaande internationale goederentreinen)

De COD begint met een belangwekkende bevinding:

«Om de werkelijke betekenis van de vraagprognoses te doorgronden acht de COD het van het grootste belang om niet alleen te redeneren vanuit de IJzeren Rijn, maar om te beginnen met de vervoersvraag te bezien in de gehele relevante spoorcorridor tussen Antwerpen en het relevante Duitse achterland; in die spoorcorridor liggen zowel de Montzenroute als de IJzeren Rijn, en die blijken nagenoeg «perfecte substituten» te zijn voor specifieke bestemmingen, ladingen en lege treinen.

Het grote belang hiervan komt in beide onderzoeken duidelijk naar voren als wordt gekeken naar de bron van het geraamde vervoer over de IJzeren Rijn. Volgens beide onderzoeken vindt ongeveer 80% van het vervoer over de IJzeren Rijn zijn oorsprong in de routekeuze tussen de IJzeren Rijn en de Montzenroute. De achtergrond hiervan is dat beide spoorverbindingen in hoofdzaak dezelfde spoorcorridor bedienen. Het onderzoek van de studiebureaus brengt voorts aan het licht dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen vervoer waarvoor de IJzeren Rijn betekenisvolle kwaliteitsvoordelen biedt ten opzichte van de Montzenroute en vervoer waarvoor deze voordelen verwaarloosbaar klein zijn».

Voor de doorgaande internationale goederentreinen over de IJzeren Rijn lopen de prognoses voor het jaar 2030 in de verschillende scenario's uiteen van 52 tot 115 treinen per etmaal (in beide richtingen samen). Hoe moeten die uiteenlopende vraagramingen nu worden vertaald in termen van de vereiste vervoerscapaciteit die de infrastructuur moet kunnen bieden? De COD stelt daarover het volgende:

«Zoals hierboven al is vermeld, is de COD van oordeel dat de vervoersvraag moet worden bezien in de gehele relevante spoorcorridor tussen Antwerpen en het Roergebied, waarin zowel de Montzenroute als de IJzeren Rijn liggen. De beschikbaarheid van de Montzenroute als alternatief voor de IJzeren Rijn, verzacht de gevolgen van de onzekerheid die over de vraagramingen bestaat. Een eventuele overschrijding van de beschikbare capaciteit kan worden opgevangen door het uitwijken van verkeer naar de Montzenroute. Het is dus niet nodig de IJzeren Rijn te ontwerpen voor het grootst mogelijke aantal treinen dat zich volgens de prognoses mogelijkerwijze kan voordoen».

Deze bijzondere situatie biedt de gelegenheid om te zoeken naar een – vanuit investeringsoogpunt bezien – optimale ontwerpcapaciteit van de doorgaande IJzeren Rijn-verbinding. ProRail en Infrabel hebben daartoe het oorspronkelijke spoortechnische ontwerp (uit 2002, dat gebaseerd is op een vervoersaanbod van minimaal 43 doorgaande internationale goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen) onderzocht op de maximale vervoerscapaciteit – in relatie tot de kwaliteit.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Volgens deze berekeningen van ProRail en Infrabel is de verhouding kwaliteit/capaciteit van de treinpaden over de gereactiveerde IJzeren Rijn-verbinding tussen Mol (in België) en Mönchengladbach (rand Roergebied) bij meer dan 72 doorgaande internationale goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen zodanig, dat de aanleg nodig wordt van substantiële extra infrastructuur (bóven hetgeen reeds voorzien is in het oorspronkelijke spoortechnisch ontwerp), zoals langere stukken dubbelspoor.

De COD stelt dan: «Een dergelijke sprong in de investeringskosten maakt het onwaarschijnlijk, dat de optimale capaciteit voorbij dit punt gevonden wordt. Daarbij geldt tevens dat de kwaliteit van de geboden treinpaden over de (grotendeels enkelsporige) IJzeren Rijn afneemt bij een toenemend aantal geplande treinen, terwijl de treinpaden op de dubbelsporige Montzenroute dan onverminderde kwaliteit hebben».

De COD *concludeert* met het volgende advies:

«De belangrijke kostensprong die nodig zou zijn om meer dan ongeveer 72 doorgaande internationale goederentreinen per etmaal (met de vereiste kwaliteit) over de IJzeren Rijn te kunnen laten rijden, in combinatie met de constatering dat over de Montzenroute alsdan nog ruim voldoende en kwalitatief hoogwaardige treinpaden beschikbaar zullen zijn, maakt dat deze capaciteit, in het licht van onzekere prognoses en kosten, de meest verstandige keuze lijkt.

De COD beveelt aan dat de IJzeren Rijn voor die capaciteit ingericht wordt, dus voor 72 doorgaande internationale goederentreinen per etmaal in beide richtingen tezamen».

Zoals gesteld hebben mijn Belgische ambtgenoot en ik dit COD-advies overgenomen.

3.2 Reizigerstreinen

De beide studiebureaucombinaties hebben ook onderzocht of de gereactiveerde IJzeren Rijn-verbinding potenties voor reizigersvervoer heeft, en of er redenen zijn om de spoorverbinding in te richten voor reizigersmedegebruik. De COD heeft deze onderzoeken beoordeeld en concludeert: «Er is geen maatschappelijke meerwaarde verbonden aan het mede inrichten van de IJzeren Rijn voor personenvervoer nu hiervoor nauwelijks markt bestaat, en waarvoor bovendien nog eens alternatieven bestaan die een evident beter maatschappelijk resultaat zullen hebben».

Mijn Belgische ambtgenoot en ik hebben ook deze conclusie overgenomen.

4. Gevolgen voor de spoor- en inpassingsontwerpen

Zoals gesteld hebben mijn Belgische ambtgenoot en ik het COD-advies overgenomen.

Bovenstaande conclusies hebben gevolgen voor de verdere uitwerking van de spoor-ontwerpen en de inpassing in de omgeving.

4.1. Nederlands gedeelte van de IJzeren Rijn-verbinding

Zoals ik u eerder heb bericht (mijn brief van 30 maart 2007, Kamerstuk 27 737, nr. 17) werkt ProRail sinds medio 2006 aan de actualisering van het ontwerp van de spoorlijn en de benodigde inpassingsmaatregelen. In de Trajectnota/MER van 2001 is gerekend met de toenmalige prognose van 43 doorgaande goederentreinen/etmaal (in beide richtingen samen) in het jaar 2020 (het prognosejaar waarop het toenmalige ontwerp gedimensioneerd was). Naar aanleiding van bovenstaande conclusies wordt, bij die sinds medio 2006 lopende actualisering van de plannen, nu verder

gedimensioneerd voor het ontwerpjaar 2030 en op 72 doorgaande internationale goederentreinen/etmaal (in beide richtingen samen). Voor het functionele spoorontwerp (enkel- of dubbelspoor) heeft dit grotere aantal doorgaande goederentreinen geen gevolgen. Dat spoorontwerp (het historische tracé met de Omleiding Roermond en de tunnel in het Meinweggebied) blijft in principe hetzelfde zoals het vanuit de Trajectnota/MER van 2001 bij eenieder bekend is. Voor de inpassingsmaatregelen (zoals geluidwerende maatregelen) heeft het grotere aantal doorgaande goederentreinen vanzelfsprekend wel gevolgen: alle inpassingsmaatregelen zullen gedimensioneerd worden op het nieuwe treinenaantal. In relatie daarmee zal ProRail dus ook het MER van 2001 aanvullen met actuele milieu-informatie.

4.2. Belgisch en Duits gedeelte van de IJzeren Rijn-verbinding

Het nieuwe inzicht dat rond het jaar 2030 er 72 doorgaande internationale goederentreinen per etmaal (in beide richtingen samen) van de IJzeren Rijn-verbinding gebruik zullen kunnen maken heeft ook gevolgen voor het Belgische en het Duitse deel van de spoorverbinding.

Mijn Belgische ambtgenoot heeft daarom aan Infrabel gevraagd om de gevolgen en benodigde investeringen in het Belgische gedeelte in kaart te brengen. Tevens zal hij aan de Duitse regering vragen om hetzelfde te laten doen voor het Duitse gedeelte van de IJzeren Rijn-verbinding.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings