

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
21 december 2007	3
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VenW/DGP-2007/8042	-
Onderwerp	
IJzeren Rijn; actualiseringsstudies	

Geachte voorzitter,

In het overleg met uw Kamer over de IJzeren Rijn op 15 mei 2007 heb ik u toegezegd dat ik de informatie over twee spoorverbindingen, die vanuit de Kamer werden genoemd als mogelijk alternatief voor het historisch tracé van de IJzeren Rijn, zal laten actualiseren en aan de Kamer zal toezenden. En dat ik de Kamer dan tevens nader zal informeren over de (tracering van de) IJzeren Rijn in Duitsland.

Als bijlagen bij deze brief stuur ik u de toegezegde rapportages; dit betreft:

1. "Actualisatie haalbaarheidsstudie A67-spoorlijn" (Buck Consultants International, 30 oktober 2007);
2. "FENIX rail" (RiverToSuccess - Hans Donners, 25 oktober 2007);

Tevens is als bijlage bij deze brief bijgevoegd:

3. een kaart, waarop alle besproken spoorverbindingen zijn ingetekend.

Voor alle helderheid over de betekenis van deze actualiserings-studies herhaal ik wat ik daarover tijdens het debat op 15 mei 2007 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

Postadres Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895
Internet www.verkeerenwaterstaat.nl

proberen te doen in alle gesprekken die ik in Brussel, Bonn en Berlijn zal voeren."

In het vervolg van deze brief ga ik, op basis van de bijgevoegde rapportages, in op de vraag of deze spoorverbindingen iets kunnen betekenen in relatie tot de IJzeren Rijn. Aansluitend informeer ik u over de ontwikkelingen met betrekking tot de tracering van de IJzeren Rijn in Duitsland.

1. A67-spoorlijn: Antwerpen - Eindhoven - Venlo - Duisburg

Als bijlage bij deze brief treft u het hoofdstuk "Conclusies en aanbevelingen" uit de uitgebreidere studie naar de haalbaarheid van de A67-spoorlijn; de volledige rapportage is in te zien via de internetsite www.projectijzerenrijn.nl.

De conclusies en aanbevelingen van dit rapport zijn in concept voorgelegd aan de regionale overheden en bedrijven in de regio Venlo, en hebben hun instemming.

Uit de studie blijkt dat een A67-spoorlijn - met een benodigde investering van € 7 miljard - beduidend duurder is dan de reactivering van de IJzeren Rijn, alsmede dat deze A67-spoorlijn voor België en Duitsland geen meerwaarde heeft ten opzichte van de IJzeren Rijn. Het Duitse deel van de A67-spoorlijn, dat aldaar parallel aan de Bundesautobahn A40 is geprojecteerd, is onlangs door de deelstaat Nord Rhein Westfalen afgewezen als mogelijk alternatief tracé voor de IJzeren Rijn. Het valt dan ook niet te verwachten dat België en Duitsland bereid zijn de investeringen voor een A67-spoorlijn op hun grondgebied te financieren.

Daarnaast lijkt het ook zeer onwaarschijnlijk dat België deze spoorlijn als een serieus alternatief voor de IJzeren zal beschouwen, in welk geval Nederland daarnaast óók nog steeds zal moeten meewerken en meebetalen aan de reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn.

Ik concludeer dan ook dat een A67-spoorlijn niet als alternatief voor de IJzeren Rijn kan gelden.

In de studie is echter niet alleen gekeken naar de *kosten* van de A67-spoorlijn, maar ook naar de mogelijke *batens*.

Daaruit komt naar voren dat een betere spoorontsluiting van de regio Venlo extra spoorvervoer zal genereren en de logistieke positie zal versterken. Daarmee kan deze regio economisch zijn voordeel doen in termen van aan te trekken bedrijvigheid en werkgelegenheid. Ook dit is geen nieuwe informatie, maar de potenties blijken inmiddels groter dan zes jaar geleden (in de vorige A67-studie) werd voorzien. Venlo heeft zich de afgelopen periode sneller dan eerder verwacht ontwikkeld tot een belangrijk internationaal logistiek-industrieel knooppunt. De komende jaren zal in de regio Venlo het veilingcomplex verder uitbreiden, komt Trade Port Noord tot ontwikkeling en wordt flink geïnvesteerd in infrastructuur, inclusief een binnenvaartterminal. Daarnaast beschikt Venlo inmiddels over twee railterminals.

Mede gezien de positie van de regio Venlo in de Nota Ruimte (Greenport) hecht ik eraan dat Venlo zijn positie als derde logistieke knooppunt van Nederland kan consolideren en

uitbouwen. Uit de studie van de A67-spoorlijn is gebleken, dat de modaliteit spoorvervoer daarin ook een belangrijke rol vervult. Ik begrijp dat sommigen daarom graag de IJzeren Rijn via Venlo zouden willen "omleiden", maar dat blijkt niet het juiste middel om bovengenoemde logistieke doelstelling te bereiken. De regio Venlo is niet gebaat met het slechts passeren van doorgaande internationale goederentreinen, maar wél bij blijvend goede spoorverbindingen met Rotterdam en Antwerpen aan de ene kant en met Duitsland aan de andere kant.

Ik zal hierover in nader overleg treden met de regio Venlo, mede op basis van de suggesties in de voorliggende rapportage. Ik wil dat overleg echter niet voeren in het kader van de IJzeren Rijn, maar in het kader van de Samenwerkingsagenda MIRT. Voor de Greenport Venlo is immers door het kabinet in het kader van de Nota Ruimte besloten om een integrale gebiedsontwikkeling te starten. Het lijkt mij een goede zaak om bij deze gebiedsontwikkeling aan te sluiten, en samen met de regio Venlo en de provincie Limburg in het kader van de Samenwerkingsagenda te bezien of en hoe de suggesties uit de voorliggende rapportage in de integrale gebiedsontwikkeling kunnen worden meegenomen.

2. FENIX-rail: Genk - Sittard/Geleen

FENIX-rail is een privaat initiatief, waarbij van meet af aan (sedert 2003) zowel Belgische als Nederlandse partijen (gemeenten, industrie en Milieufederatie) direct betrokken zijn en meefinancieren en/of ondersteunen. FENIX-rail is gebaseerd op (in eerste instantie) het realiseren van een nieuwe spoorverbinding tussen de industrieregio's Genk/Hasselt (in Belgisch Limburg) en Geleen/Sittard (in Nederlands Limburg). Een private investeerder heeft onlangs, met een "Letter of Intent" ter waarde van minimaal € 200 miljoen, zich kandidaat gesteld om het project mede te financieren. Temidden van andere spoorinitiatieven heeft de private route van FENIX inmiddels een min of meer eigen plek veroverd in de verdere ontwikkeling van spoorlijnen voor goederenvervoer. FENIX baseert zich daarbij op een vooral door de vrachtproducenten (industrie) en vervoerders gewenste West-Europese en multimodale context.

Op mijn verzoek heeft de initiatiefnemer en eigenaar van dit concept, het bedrijf "RiverToSuccess", de hierbij gevoegde rapportage gemaakt. Deze rapportage bevat een beschrijving van de twee voorafgaande projectfasen van het FENIX-concept, de ontwikkelingen tot nu toe en een kijk in de toekomst. Kortheidshalve verwijs ik u naar de inhoud van die rapportage.

Het FENIX-concept is nog te weinig ontwikkeld om te kunnen beoordelen of het al dan niet kansrijk is. Het bedrijf RiverToSuccess is momenteel in afwachting van formele besluiten door de colleges van B&W van de meest betrokken gemeenten om deel te nemen aan een haalbaarheidsstudie (zie par. 6 van de FENIX-rapportage). Wanneer die instemming is verkregen wil RiverToSuccess een definitieve haalbaarheidsstudie gaan doen, die zal worden meegefinancierd door een tweede private financier. De haalbaarheidsstudie zal circa 5 maanden vergen; de rapportage zal dus niet eerder dan voorjaar 2008 kunnen verschijnen. Ingebruikneming van de FENIX-infrastructuur wordt door RiverToSuccess geprognoseerd in 2014.

Het beantwoorden van de vraag of het FENIX-concept een alternatief kan zijn voor de IJzeren Rijn is moeilijk. Vergelijken van enerzijds het FENIX-concept met anderzijds het historisch tracé van de IJzeren Rijn spoorverbinding is als het vergelijken van appels met peren.

Bij een vergelijking "op spoorlijn-niveau" zal de FENIX-spoorlijn (zoals die nú is beschreven in bijgevoegde rapportage) naar mijn oordeel weinig kansrijk zijn in vergelijking met de bestaande Montzenroute, en evenmin in vergelijking met de IJzeren Rijn (zoals blijkt uit de lengte en routing van de diverse bestaande west - oost spoorroutes op de hierbij gevoegde kaart).

Voor een adequate vergelijking is echter een beoordeling op een hoger abstractieniveau nodig. Het FENIX-concept is immers geen spoorlijn, maar een "multimodaal logistiek concept". Aldus verwoord door RiverToSuccess: *"FENIX is een multimodaal logistiek concept met véér reikende ambities, zowel in Nederland als in België, waarin de industrieregio's Genk/Hasselt en Geleen/Sittard (de regio Zuid Limburg) zich samen als een strategisch logistiek knooppunt positioneren, en dat in Duitsland aanknoopt bij de industrieregio Aachen/Düren, die qua goederenspoorverbinding aansluit op zowel Köln als Duisburg."*

Of het FENIX-concept kan dienen als alternatief voor het concept, waarvan de IJzeren Rijn de uitwerking is, is niet aan mij ter beoordeling, doch aan de Belgische regering als "vragende partij" voor een spoorverbinding voor goederenvervoer tussen Antwerpen en het Ruhrgebied. Ik heb deze vraag daarom aan mijn Belgische ambtgenoot voorgelegd.

Ik concludeer derhalve dat ik niet kan beoordelen of het FENIX-concept als alternatief voor de IJzeren Rijn kan gelden.

3. Tracering IJzeren Rijn op Duits grondgebied

Zoals ik u eerder heb gemeld lijkt er in Duitse kringen enige beweging te zijn om serieus te kijken naar een alternatief tracé in plaats van het bestaande historische tracé van de IJzeren Rijn in Duitsland. Het zogenaamde "A52-tracé", dat in opdracht van de regering van de Duitse deelstaat Nord Rhein Westfalen globaal is onderzocht, is een circa 30 km lange nieuwe spoorlijn van Roermond-noord tot Mönchengladbach, in Duitsland grotendeels gebundeld met de Autobahn A52 en in Nederland met de aansluitende autoweg N280. Het tracé zou ten noorden van Roermond aansluiten op het Nederlandse historische tracé.

Onlangs heeft het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn Midden-Limburg een zogenaamde "Quick scan" laten uitvoeren naar de meerwaarde van die N280/A52-variant; het rapport is ook aan de fracties in uw Kamer gezonden.

Het Samenwerkingsverband komt tot de volgende conclusie (citaat):

"De conclusie van het onderzoek is dat de N280/A52-variant voor de regio niet significant beter scoort. Dit geldt zowel op ecologisch gebied als op economisch gebied. Voor de regio Roermond is de ruimtelijke inpassing minder ingrijpend"

dan de A3-variant. Naast voordelen zoals het niet hoeven ondertunnelen van het Meinweggebied kent de N280/A52 variant echter ook diverse knelpunten. De N280/A52-variant biedt in de toekomst meer groeimogelijkheden. Zo is er in principe grensoverschrijdend personenvervoer in de toekomst mogelijk. Ook is de capaciteit voor goederenvervoer gemakkelijk uit te breiden. Dit alles leidt naar verwachting in de toekomst tot problemen op het baanvak aan de noordkant van Roermond en de westzijde van de Maas. Onder andere wordt de binnenstad van Weert geconfronteerd met intensief goederentreinverkeer. Ook in de gemeenten Cranendonck, Leudal, en diverse Belgische gemeenten zal de leefbaarheid verder onder druk komen te staan. Als gekozen wordt voor de N280/A52-variant dan zullen het Samenwerkingsverband en de provincie Limburg inzetten op een robuuste oplossing voor alle in het rapport genoemde knelpunten."

Over de tracering van de IJzeren Rijn in Duitsland heb ik enkele malen informeel overleg gevoerd met de Belgische staatssecretaris Tuybens en de Duitse staatssecretaris Hennerkes. Dat overleg heeft ertoe geleid dat wij gedrieën hebben afgesproken om een trilaterale ambtelijke werkgroep in te stellen, die een analyse zal maken van de studie van het Duitse bureau IVV-Aachen¹ naar het alternatieve spoortracé langs de A52. Doel van deze analyse is om rond eind januari/februari 2008 een advies te leveren aan de drie bewindslieden of de A52-variant verder uitgewerkt moet worden. Wij verwachten daarmee een degelijke informatiegrondslag voor de aansluitende besluitvorming te verkrijgen.

Voorts heeft dat overleg ertoe geleid dat sinds november 2007 vertegenwoordigers van het Duitse verkeersministerie en van de Duitse spoorinfrabeheerder DBNetz deelnemen aan het werk van de gezamenlijke ambtelijke "Stuurgroep MKBA IJzeren Rijn", zodat bij die MKBA (die de gehele spoorverbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied omvat) met de meest actuele gegevens en (beleids-)inzichten van Duitse zijde gewerkt kan worden.

4. Conclusies

Het voorgaande overziende kom ik ten aanzien van de actualiserings-studies tot dezelfde conclusie als in mijn brief van 14 mei 2007 aan de Kamer (Kamerstuk 27.737, nr. 22): er zit geen "wonder-alternatief" tussen de twee nu onderzochte spoorverbindingen.

Resumerend:

1. De A67-spoorlijn is - met een benodigde investering van € 7 miljard - vele malen duurder dan de IJzeren Rijn, en levert Duitsland en België geen voordeel op. De A67-spoorlijn kan derhalve niet gelden als serieus alternatief voor de IJzeren Rijn. De reden van de Kamer om de A67-spoorlijn te laten onderzoeken was naar mijn mening om te bereiken dat Nederland behalve de lasten ook lusten zou hebben van een IJzeren Rijn, in de vorm van economisch voordeel voor de regio Venlo. De A67-spoorlijn is daarvoor echter geen doelmatig middel, maar ik wil - buiten

¹ de studie is uitgevoerd in opdracht van Nord Rhein Westfalen en de Haven van Antwerpen

het kader van de IJzeren Rijn, doch in het kader van de Samenwerkingsagenda - samen met de regio Venlo en de provincie Limburg bezien of en hoe de suggesties uit de voorliggende rapportage in de integrale gebiedsontwikkeling voor de Greenport Venlo kunnen worden meegenomen.

2. Het FENIX-concept is een interessant privaat initiatief met een primair interregionale verankering en met v er reikende ambities, waarvan ik de verdere ontwikkeling afwacht. Ik heb mijn Belgische ambtgenoot schriftelijk gevraagd om mij te berichten of hij in het FENIX-concept een voor België relevant alternatief voor de reactivering van het historisch tracé van de IJzeren Rijn ziet.
3. Het Duitse A52-tracé scoort op Nederlands grondgebied beter dan het historisch tracé van de IJzeren Rijn. Als gevolg van succesvol Duits-Belgisch-Nederlands overleg zal de beschikbare informatie over de N280/A52-variant nader worden geanalyseerd, teneinde te bezien of deze variant verder uitgewerkt moet worden. Verwacht wordt dat daarover door de betrokken bewindspersonen rond eind januari/februari 2008 een beslissing kan worden genomen.

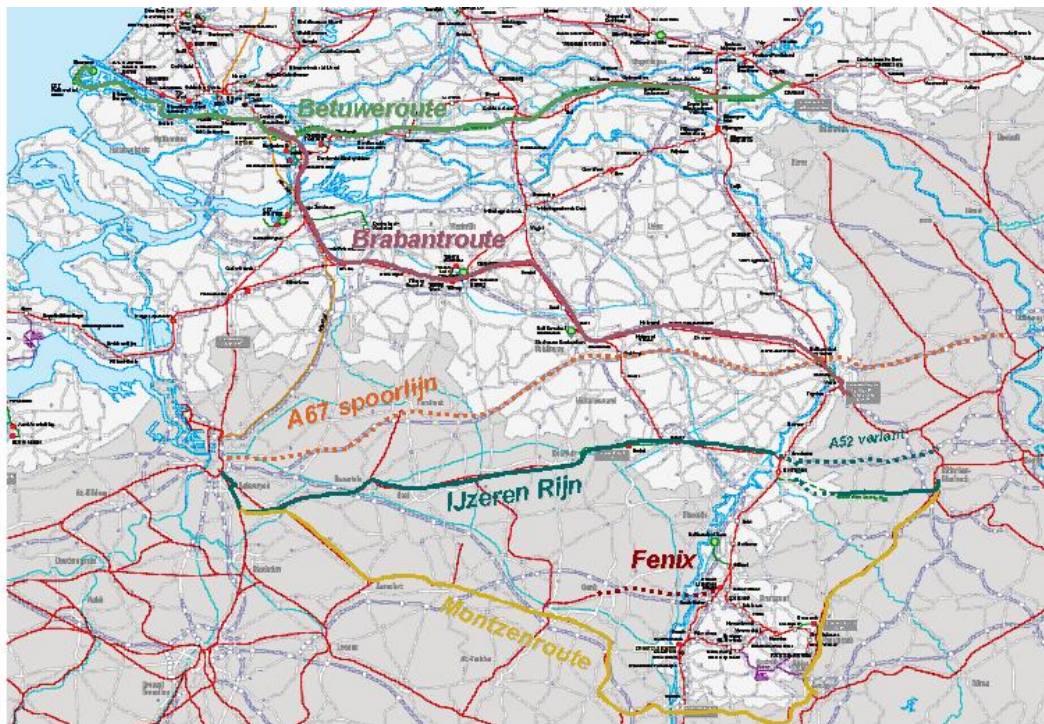
Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

BIJLAGE: Kaart IJzeren Rijn en andere spoorlijnen



Bron: Rail Cargo Information, bewerkt door Buck Consultants International, 2007