

## Goederentransport in de Lage Landen

# Waar blijft de IJzeren Rijn?

De oude goederentreinverbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied moet echt terugkomen, vinden de Belgen. Ze heeft louter voordelen. Maar Nederland ziet die niet echt. Limburg ziet zelfs enkel nadelen. **Daan Stoop & Tomas Vanheste**

**Op een warme dinsdagmiddag** in juni videobellen vijf mobiliteitsministers uit drie landen over een zaak waaraan België het hoogste belang hecht: de reactivering van de IJzeren Rijn, een in onbruik geraakte spoorverbinding tussen de haven van Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied die dwars door Nederlands Limburg gaat.

Dat België recht heeft op deze verbinding met Duitsland is al vastgelegd in het scheidingsverdrag van 1839 dat het met Nederland tekende. Daarin staat dat het onafhankelijke land België aanspraak kan maken op een vrije doortocht naar Duitsland.

*Komm bald wieder* stond op de kop van de locomotief van de laatste trein die over de IJzeren Rijn reed. Dat was op 31 mei 1991, toen het lopende contract tussen de Belgische, Nederlandse en Duitse spoorwegen afliep en ze er niet in waren geslaagd een nieuwe overeenkomst te tekenen.

Van die snelle terugkeer kwam niets. Nederland wees in 1994 de Meinweg, het gebied waar de spoorlijn doorheen loopt, als Europees beschermde natuur aan, onder andere omdat dit het broedgebied is van zeldzame diersoorten als de knoflookpad en kamsalamander. De IJzeren Rijn is daar inmiddels overwoekerd met planten, de rails zijn verroest, de houten dwarsliggers vermolmd.

Op regeringstoppen en bij staatsbezoeken kunnen de bewindslieden uit Noord en Zuid het vaak goed met elkaar vinden, maar rond de IJzeren Rijn zijn er flink wat onderhuidse spanningen. Nederland blijft vriendelijk meepraten en meewerken aan telkens nieuwe, tijdrovende studies, maar effectief gebeurt er weinig tot niets. België neemt inmiddels geen genoegen meer met pappen en nathouden en wil dat de spoorlijn er echt komt. Niet alleen de perspectieven van de twee landen botsen, ook het hogere belang dat bestuurders zien clasht met de lokale werkelijkheid van dorps- en bosbewoners.

**Voor België is het helder als glas.** Dit traject is essentieel om het belabberde aandeel van het spoor in het goederenvervoer op te krikken in tijden dat het vrachtwagenverkeer vastloopt en er een klemmende noodzaak is de uitstoot van

broeikasgassen terug te dringen. En Nederland is eenvoudigweg juridisch verplicht mee te werken aan de heropening ervan. Het Hof van Arbitrage te Den Haag heeft dat in 2005 opnieuw bevestigd.

Als het niet langer door de Meinweg kan, moet het maar via een andere route, zo vinden de Belgen. In 2017 kwam een alternatief in beeld, de zogenoemde Rhein-Ruhr-Rail-connection, in de bestuurdersmond 3RX. Die volgt hetzelfde traject als de historische IJzeren Rijn, maar buigt bij Roermond af naar het noordoosten, richting Venlo. Maar Nederland wapperde toen met een door de drie landen bestelde studie, die uitwees dat de baten mager waren in vergelijking met de kosten.

Op aandringen van België is dit voorjaar een nieuwe analyse gemaakt waarvan de uitkomsten nog niet openbaar zijn, omdat de onderhandelende partijen het oneens zijn over de consequenties ervan. Voor Nederland is het duidelijk: het pakt opnieuw dramatisch slecht uit. Het kost een fortuin, en voor Limburg zal het alleen maar ellende betekenen.

Bovendien bekijkt Nederland de juridische verplichting anders. Die zou alleen gelden voor het historische traject, en elke afwijking daarvan zou een nieuw verdrag vereisen. Tijdens de videobijeenkomst in juni trekt Nederland daarom aan de rem. 'De dialoog wordt voortgezet, maar er is nog geen consensus gevonden', laat de woordvoerder van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Lydia Peeters, een dag later kortaf weten. 'We zullen in het najaar verder praten', zegt Vivianne Heijnen, de inmiddels demissionaire Nederlandse staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Spoorwegen mogen in België een federale

**'Bedrijven gaan met deze verbinding heus niet opeens hun goederen per trein vervoeren'**

bevoegdheid zijn, als minister van deelstaat Vlaanderen waar het spoor door loopt, zit Peeters ook aan tafel. Begin mei is ze nog optimistisch gestemd. 'Ik blijf op hoop leven dat het ervan komt', zegt ze in een kantoorcolloquium op een steenworp afstand van station Brussel-Noord. Een *modal shift* – een verandering van vervoerwijze – is volgens haar absoluut noodzakelijk. 'We willen het aandeel van het goederentransport over het spoor en water drastisch doen groeien. Onze hele regio is ontzettend congestiegevoelig, we staan continu in de file. Uit berekeningen blijkt dat het vrachtverkeer alleen maar zal toenemen als er geen alternatieven zijn. Vandaar dat we het heel belangrijk vinden vanuit de haven van Antwerpen via 3RX het *Hinterland* te kunnen bereiken.'

'Puur zwart op wit bekeken staat dit gewoon in een verdrag en heeft België honderd procent gelijk om dit te claimen', beaamt Thierry Vanelslender, hoogleraar transport en ruimtelijke economie aan de Universiteit Antwerpen. Ook hij vindt dat de heropening van de IJzeren Rijn echt nodig is. 'De haven van Antwerpen wil dat het aandeel van het spoor in het goederenvervoer omhooggaat van zeven naar vijftien procent in 2030. Dan kun je het niet laten zoals het is. De IJzeren Rijn is daarin onontbeerlijk, een heel belangrijke verbinding Antwerpen-Duitsland.'

Maar momenteel kunnen treinen vanuit de Antwerpse haven Duitsland toch al via Luik bereiken? 'Die route is langer en heeft meer hellingen', reageert Vanelslender. 'Daardoor kun je minder lading aan boord nemen en moet je met kortere treinen rijden, en is het zelden rendabel.' Ook is het goed om een alternatief te hebben, zegt hij. 'Als je maar één traject hebt, zit je vast als daaraan wordt gewerkt. Een van de grote problemen van het spoor is betrouwbaarheid. Veel verladers kiezen daarom voor wegvervoer in plaats van spoor.'

Ook Nederland heeft iets te winnen bij de reactivering van de IJzeren Rijn, denkt de transporteconoom. 'Een goede, tevreden buur in de eerste plaats. Ten tweede een stuk minder vrachtverkeer op de E34 bij Eindhoven. Overal waar we CO<sub>2</sub>-uitstoot kunnen uitsparen, moeten we dat gewoon doen.'

**Aan de andere kant van de grens** vindt hoogleraar transportbeleid Bert van Wee (TU Delft) die IJzeren Rijn maar een 'atypisch project'. Allereerst omdat het 'totaal niet uit kan'. Hij verwijst naar de oude kosten-batenanalyse, de studie waarmee Nederland toentertijd het plan 3RX afschoot. 'Er kwam een ratio van 0,16 uit. Dat betekent dat de kosten zes keer zo hoog zijn als de opbrengsten. Een enorm gat. De vuistregel is dat dat getal altijd boven de 1 moet liggen, maar dat is zelfs wanneer alles gunstig uitpakt ver weg.'

Hij betwijfelt bovendien of het wel zal zorgen voor de modal shift die de Belgen stellig claimen. Daarvan is alleen sprake bij een verandering in vervoersstromen, legt hij uit. 'Minder vrachtwagens, meer treinen.' Maar treinvervoer is nu al via Luik mogelijk. 'Bedrijven gaan heus niet opeens massaal hun goederen per trein vervoeren'



Vincent Jannink / ANP



De IJzeren Rijn in natuurgebied Meinweg op de Nederlands-Duitse grens, 1999

als deze verbinding erbij komt.' Het enige wat volgens Van Wee wel kan helpen om de vervoersstromen te veranderen, is het wegvervoer minder aantrekkelijk maken door bijvoorbeeld een kilometerheffing. 'Het wegvervoer draagt niet alle kosten, zoals de schadelijke effecten voor het milieu of de maatschappelijke kosten van ongevallen. Het spoor nog goedkoper maken is niet verstandig. Beter is om de weg duurder te maken.'

De Europese Unie heeft de brandende ambitie om het aandeel van de trein in het goederenvervoer op te voeren, naar maar liefst dertig procent in 2030. Een recent rapport van de Europese Rekenkamer laat echter zien dat dit aandeel in het afgelopen decennium juist is gedaald. In Europa gaat 77 procent met trucks, het spoor is slechts goed voor zo'n vijftien procent. Terwijl de uitstoot per ton vervoerde vracht bij trucks zes keer hoger is dan via rails. In Nederland zit het goederenvervoer per trein weliswaar in de lift, maar het aandeel blijft met nog geen drie procent bijzonder laag. Ook in België speelt het spoor met zo'n tien procent een bescheiden rol.

Georges Gilkinet, de Belgische mobiliteitsminister van de groene partij Ecolo, wil daar verandering in brengen. Onlangs lanceerde hij een ambitieus plan voor de verdubbeling van het per spoor vervoerde goederenvolume. Daarin staat 3RX nog niet vermeld. Desgevraagd laat hij weten er een gepassioneerd voorstander van te zijn. Waar Van Wee twijfelt of 3RX wel tot toename van het aandeel goederenvervoer zal leiden, is Gilkinet daar heilig van overtuigd. 'Dit tracé is een hefboom om de verschuiving van wegvervoer naar spoor te realiseren. Dat is goed voor minder files, meer verkeersveiligheid en meer economische activiteit en het draagt bij aan onze klimaatdoelstellingen. Het zou echt een win-win-win-operatie zijn voor onze drie landen.'

De slagzin 'win-win-win' bezigt ook demissionair staatssecretaris Vivianne Heijnen van Infrastructuur en Waterstaat met graagte. In de week waarin de Tweede Kamer haar dringend om opheldering vraagt over de maandenlange stopzetting van de Eurostar naar Londen, heeft de Limburgse CDA'er ook even tijd voor 3RX. 'De provincie Limburg heeft bij mij kenbaar gemaakt: 3RX staat voor ons voor drie keer nee.'

In maart gaf de provincie Limburg aan een zekere 'bestuurlijke kilte' vanuit Den Haag te ervaren. 'Er wordt gesproken *over* ons, niet *met* ons', zei wethouder Vincent Zwijnenberg van Roermond. Samen met een aantal gemeenten (waaronder Roermond) en natuurorganisaties stuurde de provincie een boze brief.

Die roep werd gehoord. Heijnen wil nu dat 'het belang van Limburg goed wordt gediend'. 'We hebben er niks aan als er alleen maar een spoorlijn door Limburg heen gaat. 3RX vraagt echt iets van de provincie. Het is logisch dat er daarom op dit moment geen bereidheid is om mee te werken.' Gekeken wordt volgens haar naar 'een pakket van maatregelen dat voor alle drie de landen iets oplevert'. Wat er dan precies in dat pakket zit, daarover geeft ze geen duidelijkheid.

**'Als er weer dagelijks** zeventig IJzeren Rijn-treinen gaan rijden, moet in dit natuurgebied een kilometerslange, lelijke overkapping over de rails heen.' Toine Wuts van Natuur en Milieufederatie Limburg houdt zich al sinds 1998 bezig met de IJzeren Rijn. Op de Limburgse grond zitten ze niet te wachten op een spoorlijn, vertelt hij, terwijl hij ons door kwetsbare natuur en stads- en dorpskernen gidst.

Allereerst moet de trein via station Weert. Om geen geluidsoverlast te veroorzaken moet daar volgens een milieueffectrapportage uit 2000 een

acht meter hoge geluidswal komen, zegt Wuts. 'De muur van Berlijn was net gevallen en Weert zou er een scheidingswal bij krijgen.' Ook doorsnijdt het traject de Weerter- en Budelerbergen, Europees beschermde natuur. Wanneer het traject vervolgens bij Roermond richting Venlo gaat, moet de trein keren, wat tijdverlies en kosten oplevert. Een andere optie is dat er een nieuwe bocht komt die een hap neemt uit natuurgebieden Vuilbenden en de Asseltse Plassen, 'de meest Vogelrijke plassen van Limburg'.

Langs de weg is boer Jos Linssen bezig een stukje land om te ploegen. Zijn erf en woning zouden moeten wijken, mocht de nieuwe bocht er komen. 'Voor de plaatselijke schuttersfeesten moesten er eens hoge containers met isolatiemateriaal in de wei worden gezet, om de dassen te beschermen tegen de knallen. Het zou raar zijn als een goederentrein door een open weiland dan wel zou mogen. Als de spoorlijn er komt, wat gaat er dan allemaal verloren en wat leveren ze terug aan de natuur? Dat is meestal maar een stukje. Als ze het al doen...'

Een kleine twintig kilometer naar het noorden maakt het beoogde tracé een ingewikkelde bocht in een groene, chique wijk aan de zuidelijke rand van Venlo. Daarvoor doorkruist hij de dorpskernen van Swalmen, Reuver, Belfeld en Tegelen. Volgens Toine Wuts zijn de treinen veel te lang voor deze trajecten. 'Als ze onverhoopt moeten wachten, blokkeert dat de spoorwegovergangen in een heel dorp. De A73 is hier in een tunnel aangelegd of om de dorpen heen geleid, en nu zou er een goederentreinverbinding dwars door de dorpskernen worden gerealiseerd.'

Het historische recht van België belemmert volgens Wuts ook andere ontwikkelingen in Limburg. 'De gemeente Roerdalen wilde eens een fietspad aanleggen door de Meinweg. België heeft



Vincent Jaminik / ANP  
Peter Boer / De Beelding



Midden en rechts: de IJzeren Rijn door de bebouwde kom van Roermond, 2015 en 2018

toen succesvol bezwaar gemaakt, ze klampen zich aan het traject vast. Er komen steeds nieuwe wet-houders of politici. Die denken altijd: mooi, laten we vrachtwagens van de weg halen. En ze vergeten de historie. Alle onderzoeken tot nu toe hebben uitgewezen dat er nauwelijks trucks van de weg gaan.' In de ogen van de milieuman gaat het ideale traject niet vlak langs bebouwing en door kwetsbare natuur, maar volgt het bestaande snelwegen. Alleen zijn de kosten om een heel nieuw tracé te trekken nog vele malen hoger.

'Als die zone is gereserveerd voor spoorvervoer, moet je daar ook de gevolgen van dragen', reageert de Antwerpse transporteconoom Vanelslander laconiek op het argument dat er inmiddels veel mensen dicht bij het ongebruikte spoor wonen. 'Als je daar ooit bewoning hebt toegelaten, is dat jouw probleem en moet je dat rechtzetten.'

'We zijn dichtbebouwd, we hebben veel activiteiten op een zakdoek groot', zegt Vlaams minister Peeters. 'Het zal niet eenvoudig zijn om nieuwe harde infrastructuur aan te leggen, maar het heeft wel een enorme impact op de verduurzaming van het transport en het zorgt voor veel minder trafiek langs de wegen. Dat is een heel belangrijk aspect dat iedereen die aan tafel zit moet inzien.'

**Bij de IJzeren Rijn** botsen de Belgische en Nederlandse belangen. Tussen Gent en Terneuzen is het daarentegen wel gelukt om de nationale perspectieven te overstijgen. Beide landen hebben hier geld gereserveerd om de ontbrekende schakels in het spoor tussen de Vlaamse en de Zeeuws-Vlaamse steden aan te leggen, zodat er goederentreinen kunnen rijden en wellicht later ook passagiers.

'Vroeger zou Zeeland Seaports haar best hebben gedaan om Dow Chemicals beter te laten aansluiten op het Belgische spoornet, maar er

was geen gemeenschappelijk belang', zegt Daan Schalck, de CEO van North Sea Port. Dit Belgisch-Nederlandse bedrijf is ontstaan uit de samensmelting van de haven van Gent en Zeeland Seaports, waarin de havens van Terneuzen en Vlissingen al waren samengegaan. 'De fusie is een enorme katalysator geweest om Prorail en Infrabel samen aan tafel te krijgen en er een gemeenschappelijk project van te maken.'

Schalck roept de Lage Landen op om ook in het geval van 3RX de nationale reflex te bedwingen en het gemeenschappelijke belang te vinden. 'We zullen de havengebieden van Nederland, België en ook Noord-Frankrijk en de industrie rond Geleen en in het Ruhrgebied als één geheel moeten zien', zegt hij in zijn kantoor in de haven van Gent. 'Hoe robuuster we dat maken, hoe meer kans dat we de basisindustrie kunnen behouden. Of er nu in Rotterdam, Geleen of Antwerpen dominosteentjes beginnen te vallen, we gaan er allemaal slechter van worden. Weinigen weten hoe intens Rotterdam en Antwerpen via pijpleidingen met elkaar verbonden zijn. Waarom zouden we wat betreft dat ene spoor nog concurrenten van elkaar moeten zijn?'

Op het gebied van klimaat en energie zijn er zoveel uitdagingen dat de havens van de Lage Landen niet anders kunnen dan samenwerken, vindt de CEO. 'Toen ik hier veertien jaar geleden begon, was er een strijdmodel binnen Vlaanderen

**'Met een Limburgse staatssecretaris wordt dit een heel moeilijk verhaal'**

tussen Zeebrugge, Gent en Antwerpen. Dat is nu weg. Het heeft geen zin als een pijpleiding stopt in Gent en niet doorloopt naar Antwerpen. Hoe meer we met elkaar verbonden zijn, hoe beter. Vroeger werd het louter economisch bekeken. Nu is er het bewustzijn dat er ook een gemeenschappelijk belang is in verband met klimaat en stikstof. Op die terreinen moet je grensoverschrijdend kijken. Voor het spoor geldt dat ook.'

Toch blijkt in het geval van 3RX de nationale reflex en het wederzijdse wantrouwen lastiger te beteugelen. Eind 2022 stond de deur nog wel open. In een dubbelinterview met de lokale krant *Het Belang van Limburg* liet demissionair staatssecretaris Vivianne Heijnen (in het bijzijn van haar Vlaamse collega Lydia Peeters) nog optekenen dat 'de ambities op het vlak van goederenvervoer via het spoor zo groot zijn dat het geen kwestie is van of-of, maar en-en (...). Het gaat erom dat we zo veel mogelijk vrachtwagens van de weg halen.'

Die ingang lijkt inmiddels bijna dicht. De recente kosten-batenanalyse pakt opnieuw slecht uit voor Nederland, zo laat een woordvoerder van het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat weten, waardoor openbaarmaking de onderhandelingen plat zou slaan. 'Met een Limburgse staatssecretaris wordt dit een heel moeilijk verhaal.'

België staat ondertussen nog steeds open voor een uitruil. Lydia Peeters: 'Als je heel graag iets wilt waar de ander minder baat bij heeft, kun je het draagvlak vergroten door op andere vlakken tegemoetkomingen te doen. We hebben heel veel grensovergangen met Nederland. Als ze andere elementen op tafel willen leggen, moet dat wat mij betreft kunnen. Alleen sta je nergens in deze mondiale wereld.' ■