NS Railinfrabeheer

1061-90

[redacted]

# TN/MER FASE IJZEREN RIJN
# Achtergronddocument 19
# Vraag- en doelstelling

Uitgave:
NS Railinfrabeheer
Nieuwbouwprojecten
Projectteam IJzeren Rijn
Postbus 2038
3500 GA Utrecht
telefoon 030 235 88 22
telefax 030 235 90 36

Advies en productie:
Transport Consultants and Engineers (TCE)
Witteveen+Bos / DE-Consult
Van Twickelostraat 2
postbus 233
7400 AE Deventer
telefoon 0570 69 75 11
telefax 0570 69 75 55

NS Railinfrabeheer

Nieuwbouwprojecten
Projectteam IJzeren Rijn

# TN/MER FASE IJZEREN RIJN
# Achtergronddocument 19
# Vraag- en doelstelling

| registratie | projectcode | status |
|---|---|---|
| j:\secs\r-63-1141 | TCE5.1 | definitief versie 1.1 |
| **projecmanager** | **projectdirecteur** | **datum** |
| dr. ir. T.M.W. van den Broek | ir. H.R. Buijn | 18 oktober 2000 |

| autorisatie | naam | paraaf |
|---|---|---|
| controle | ir. J. van Wageningen | |
| goedkeuring | drs. D.J.F. Bel | |
| vrijgave | dr. ir. T.M.W. van den Broek | |

## INHOUDSOPGAVE

**1. INLEIDING** **5**
1.1. Algemeen 5
1.2. Doel van achtergronddocument 5
1.3. Leeswijzer 5

**2. HISTORIE VAN DE IJZEREN RIJN** **6**

**3. VERZOEK VAN DE BELGISCHE OVERHEID EN MEDEWERKING DOOR DE NEDERLANDSE OVERHEID** **8**
3.1. Behoefte aan transport 8
3.2. Studie naar de IJzeren Rijn 8
3.3. Gevolgen van het niet-realiseren van de voorgenomen verbinding tussen Antwerpen en Duisburg 11
3.4. Verzoek 12
3.5. Medewerking 12
3.6. MER-plicht 13

**4. DOELSTELLING EN AFBAKENING VAN HET VOORNEMEN** **14**

**5. UITGANGSPUNT BENODIGDE CAPACITEIT** **16**

**6. GOEDERENTRANSPORTBELEID** **18**
6.1. Ontwikkelingen in het goederenvervoer 18
6.2. Europees transportbeleid 18
6.2.1. Trans-Europese Netwerken 18
6.2.2. Trans European Rail Freight Freeway 19
6.3. Nederlands transportbeleid 19
6.3.1. Algemeen 19
6.3.2. Spoorinfrastructuurbeleid 19
6.3.3. Spoornetwerk 20
6.4. Conclusies 21

**7. RELATIE MET ANDERE NEDERLANDSE SPOORWEGVERBINDINGEN** **22**
7.1. Nederlands spoornetwerk goederenvervoer 22
7.1.1. Primaire routes 22
7.1.2. Secundaire route 23
7.1.3. Overige baanvakken 24
7.2. Nederlands spoornetwerk personenvervoer 25
7.2.1. Personenvervoer ongeacht project IJzeren Rijn 25
7.2.2. Potentieel extra personenvervoer als gevolg van project IJzeren Rijn 26
7.3. Conclusie 29

# BIJLAGEN

I Literatuurlijst

# 1. INLEIDING

## 1.1. Algemeen

De Belgische overheid voorziet groei van de haven van Antwerpen en ook groei van het goederentransport van en naar deze haven. Met het oog hierop wil de Belgische overheid een nieuwe spoorverbinding realiseren tussen de haven van Antwerpen en Duisburg. De Belgische overheid heeft hiertoe een verzoek ingediend bij de Nederlandse regering om weer goederentreinen te mogen laten rijden over het tracé van de zogenaamde IJzeren Rijn. Dit tracé loopt deels over Nederlands grondgebied via Weert en Roermond.

De Nederlandse overheid heeft toegezegd mee te willen werken aan het verzoek door het uitvoeren van de benodigde onderzoeken. In het kader van de Tracéwet is daarom opdracht gegeven voor het opstellen van een Trajectnota en Milieu Effect Rapportage (MER) voor het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn. Een en ander is vastgelegd in het memorandum of understanding tussen minister Durant en minister Netelenbos (lit. 12).

## 1.2. Doel van achtergronddocument

Dit document geeft nader achtergrondinformatie bij de Trajectnota/MER en beschrijft de achtergronden en doel van het voornemen en het nut en de noodzaak ervan. Hieruit volgt een doelstelling en afbakening van de MER, die eveneens in dit document worden beschreven.

## 1.3. Leeswijzer

*In onderhavige rapportage wordt in hoofdstuk 2 eerst ingegaan op de historie van* de IJzeren Rijn. Vervolgens wordt ingegaan op het verzoek van de Belgische overheid en de reactie daarop van Nederlandse kant (hoofdstuk 3). De doelstelling en de afbakening van het voornemen volgt hieruit, en is weergegeven in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 wordt een prognose voor de transportbehoefte op de voorgenomen verbinding gepresenteerd en onderbouwd. Hoofdstuk 6 gaat in op het beleid ten aanzien van goederentransport. Hoofdstuk 7 tenslotte beschrijft de samenhang tussen de voorgenomen verbinding en de bestaande en geplande Nederlandse infrastructuur.

## 2. HISTORIE VAN DE IJZEREN RIJN

### Van oorsprong kanaal

De eerste plannen voor de aanleg van een verbinding voor goederentransport tussen Antwerpen en Duisburg dateren van het begin van de 19e eeuw. De aanleg van de verbinding is in eerste instantie begonnen in de vorm van aanleg van een kanaal om vervoer over water mogelijk te maken. Het kanaal is echter slechts gedeeltelijk voltooid en werd bovendien verlegd tijdens Nederlands bestuur over België in 1815-1830.

### Scheidingsverdrag België-Nederland

Tijdens de scheiding van Nederland en België werd in het bijbehorend verdrag van 19 april 1839 een clausule opgenomen waarin het recht aan België werd toegekend om op eigen kosten een weg- of kanaalverbinding over het Nederlands kanton Sittard tot aan de Duitse grens aan te leggen. Later werd in het verdrag van 13 januari 1873 door beide landen het 'doortochtrecht' voortvloeiend uit erfdienstbaarheid geregeld.

### Kanaal wordt spoorlijn

De plannen voor een kanaal wijzigden in plannen voor de aanleg van een spoorlijn, wat de goederenverbinding de naam 'IJzeren' Rijn opleverde. De eerste ontwerpen van de spoorlijnen dateren reeds uit 1830-1840, maar het duurde nog tot 1869 voor de start van de bouw begon. In 1879 werd de lijn in gebruik genomen. De lijn loopt van Antwerpen naar Neerpelt in België, vervolgens ca. 48 km door Nederland langs Weert en Roermond en vervolgens van Dalheim naar Duisburg in Duitsland.

### Exploitatie van de spoorlijn

Tot 1914 werd de lijn intensief gebruikt. Over de lijn reden treinen voor zowel nationaal als internationaal goederenvervoer. Tevens maakten passagierstreinen er gebruik van. Tijdens de Eerste Wereldoorlog lag de internationale verbinding stil in verband met de neutraliteit van Nederland. Duitsland legde daarop de Aachen-Visé-Tongeren route aan. Na het einde van de Eerste Wereldoorlog werd de lijn weer geopend, maar het grootste deel van het goederenvervoer bleef via de Visé-lijn lopen als gevolg van het tarievenbeleid van Nederland. In de periode tot 1940 reden er nog 12 internationale goederentreinen per dag per richting, van en naar Rotterdam en Antwerpen. Ook was er beperkt passagiersvervoer.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de lijn gebruikt voor bevoorrading van het Duitse leger. Aan het eind van de oorlog werd de spoorlijn vernietigd en vervolgens door de Amerikanen hersteld. Na de Tweede Wereldoorlog kwam het gebruik weer op gang. Vanaf de jaren '50 nam het gebruik echter steeds verder af.

Oorzaken waren onder meer de opbouw en de toerekening van de tarieven die voor het gebruik van de IJzeren Rijn werden gerekend. Ook speelden de verschillende tractiesystemen van de drie landen een rol. In de praktijk gaven de opdrachtgevers voor goederentransport per spoor hierdoor de voorkeur aan alternatieve routes zoals de Montzenroute, de opvolger van de Visé-route (ander tracé). Tot 1970 reden er nog 4 internationale goederentreinen over de IJzeren Rijn via Roermond en Dalheim. Tussen 1970-1991 was dit teruggelopen tot 2 treinen die auto-onderdelen transporteerden tussen Bochum en Antwerpen.

Vanaf 1991 werd het doorgaande internationale treinverkeer over de IJzeren Rijn stopgezet en neemt de Montzenroute het gehele goederen- en personenverkeer tussen België en Duitsland voor haar rekening. Er resteert alleen nog internationaal vrachtvervoer tussen Antwerpen en een zinkfabriek in Budel, net aan de Nederlands/Belgische grens, en sporadisch transport tussen Weert en Budel. De baanvakken Roermond-Weert, Weert-Eindhoven en Eindhoven-Venlo worden gebruikt door de Nederlandse intercitytreinen en bestaan uit dubbelspoor. De niet respectievelijk nauwelijks gebruikte baanvakken Roermond-Dalheim en Budel-Weert (samen 50% van het historisch tracé over Nederlands grondgebied) zijn enkelspoor en niet geëlektrificeerd.

# 3. VERZOEK VAN DE BELGISCHE OVERHEID EN MEDEWERKING DOOR DE NEDERLANDSE OVERHEID

## 3.1. Behoefte aan transport

De haven van Antwerpen is een zeer belangrijke bron voor het Belgische goederentransport. Van hieruit worden goederen richting noorden, zuiden en oosten getransporteerd. In België wordt uitbreiding van de spoorcapaciteit voor goederenvervoer als alternatief voor het wegvervoer nagestreefd. De Belgische overheid is in dit kader onder meer bezig met verbetering van de spoorontsluiting van de haven van Antwerpen.

Voor transport naar het noorden bestaan plannen voor de aanleg van de spoorlijn 11. De huidige capaciteit van de lijn Antwerpen-Roosendaal wordt ontoereikend geacht om het toenemende goederenvervoer te kunnen accommoderen.

Ook streeft de Belgische overheid naar verbetering van de kwaliteit van de spoorverbinding in oostelijke richting naar het Duitse achterland.

Als tweede oost-west verbinding is daarom de IJzeren Rijn weer in beeld gekomen. De verbinding is korter (verschil ca. 50 km) dan de Montzenroute en er kan, doordat het tracé over vlak terrein loopt, 2000 ton goederen met één locomotief worden vervoerd. Op de Montzenroute is dat met één locomotief maar 1120 ton. De kortere afstand levert een geschatte tijdswinst van 45 minuten tot 1 uur op. Een voordeel van het realiseren van een tweede achterlandverbinding is daarnaast dat calamiteiten beter kunnen worden opgevangen.

## 3.2. Studie naar de IJzeren Rijn

De Vlaamse regering heeft in 1996 en 1997 een studie laten verrichten naar de vervoersmogelijkheden op de IJzeren Rijn (lit. 1). In deze studie zijn aan de hand van drie scenario's voor de ontwikkelingen in het goederenvervoer van de havens en de verdeling over de vervoerswijzen prognoses gemaakt voor het goederentransport.

### Havenontwikkeling

In 1992 (referentiejaar) bedroeg het marktaandeel van de Belgische havens ten opzichte van de totale markt van de negen belangrijkste Noordwest-Europese havens 24,3%, oftewel 163 mio ton. 104 mio ton kwam voor rekening van de haven van Antwerpen. In vergelijking: Rotterdam verhandelde 326 mio ton en had daarmee een aandeel van 48%. Van het natransport vanaf Antwerpen ging 24,1 mio ton goederen naar Duitsland. Het merendeel werd naar Centraal- en Noordoost-Duitsland e.v. getransporteerd. Van alle transport van de Noordwest-Europese havens naar Duitsland had 12,1% Antwerpen als bron. (Rotterdam: 40,9%).

Voor de toekomstverwachting van de haven zijn onder meer aannames gedaan ten aanzien van:
- toename van containergebruik;
- groei van de Duitse en Oost-Europese markten;
- gevolgen van het openen van de Kanaaltunnel.

Op grond van de aannames zijn voor de havenontwikkeling twee scenario's geformuleerd:
- handhaving van het marktaandeel van 24,3 (in de studie scenario I en II), óf
- verhoging marktaandeel tot 26,9% in 2005, waarna dit niveau verder gehandhaafd wordt (scenario III).

**Modaliteitsverdeling**
De verdeling van het goederentransport over de modaliteiten in 1992 is weergegeven in onderstaande tabel.

**Tabel 3.1. Goederenvervoer per modaliteit tussen België en Duitsland in 1992 (lit. 1)**

| Modaliteit | Aandeel (%) België - Duitsland | Aandeel (%) Duitsland – België | Goederenvervoer (mio ton) België – Duitsland | Goederenvervoer (mio ton) Duitsland - België |
|---|---|---|---|---|
| Binnenvaart | 36,8 | 43,3 | 10,0 | 11,0 |
| Weg | 50,9 | 46,6 | 13,9 | 11,8 |
| Spoor | 12,3 | 10,1 | 3,3 | 2,6 |
| Totaal | 100,0 | 100,0 | 27,2 | 25,4 |

*Rekening houdend met het gevoerde transportbeleid, dat is gericht op een* verschuiving van wegvervoer naar spoorvervoer en andere milieuvriendelijke transportmodi zijn de volgende drie scenario's voor de modal split gedefinieerd:
- alle modaliteiten handhaven het aandeel van 1992 per product en per herkomst/bestemming (scenario I);
- totale groei wordt evenredig verdeeld over de drie modaliteiten na het jaar 2005 (scenario II);
- groei van het wegverkeer wordt na 2005 voor de helft overgenomen door het spoor en de andere helft door de binnenvaart (scenario III).

Het eerste scenario is het status quo scenario, waarbij het marktaandeel van de haven en de verdeling van de modaliteiten gelijk blijft aan de situatie in 1992. De laatste twee scenario's zijn gebaseerd op de gewenste verschuiving in de modaliteitverdeling in het kader van duurzaam vervoer overeenkomstig het beleid België en van de Europese Unie.

**Resultaten**

In alle scenario's neemt de totale vervoersomvang tussen België en Duitsland toe van 53 mio ton in 1992 tot 79 à 81 mio ton in 2010 en 101 à 107 mio ton in 2020. Afhankelijk van het gekozen scenario blijft het marktaandeel van het spoorwegvervoer voor 2020 gelijk aan dat in 1992 (11%) of neemt dit toe tot 17% of 19%. *De groei van het spoorwegvervoer gaat vooral ten koste van het wegvervoer.* Het marktaandeel van de binnenvaart neemt toe dan wel af afhankelijk van het gekozen scenario. Zie onderstaande tabellen.

**Tabel 3.2. Aandeel per vervoerswijze in % voor goederenvervoer tussen België en Duitsland bij verschillende scenario's (lit.1)**

| Mod. | Weg (%) | | | Spoor (%) | | | Binnenvaart (%) | | | Totaal (%) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Scen. | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| 1997 | 48,9 | 48,9 | 48,9 | 11,2 | 11,2 | 11,2 | 39,9 | 39,9 | 39,9 | 100 | 100 | 100 |
| 2005 | 49,2 | 49,2 | 48,3 | 11,3 | 11,3 | 11,3 | 39,5 | 39,5 | 40,4 | 100 | 100 | 100 |
| 2010 | 49,2 | 48,0 | 42,7 | 11,3 | 13,4 | 14,1 | 39,5 | 38,6 | 43,2 | 100 | 100 | 100 |
| 2020 | 48,7 | 45,1 | 33,3 | 11,3 | 17,2 | 18,5 | 40,0 | 37,7 | 48,2 | 100 | 100 | 100 |

**Tabel 3.3. Omvang goederenvervoer tussen België en Duitsland in mio ton bij verschillende scenario's (lit.1)**

| Mod. | Weg (mio ton) | | | Spoor (mio ton) | | | Binnenvaart (mio ton) | | | Totaal (mio ton) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Scen. | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| 1997 | 25,7 | 25,7 | 25,7 | 5,9 | 5,9 | 5,9 | 21,0 | 21,0 | 21,0 | 52,6 | 52,6 | 52,6 |
| 2005 | 34,6 | 34,6 | 35,7 | 8,0 | 8,0 | 8,3 | 27,7 | 27,7 | 29,9 | 70,3 | 70,3 | 73,9 |
| 2010 | 39,0 | 38,0 | 35,7 | 9,0 | 10,6 | 11,7 | 31,3 | 30,6 | 36,1 | 79,4 | 79,1 | 83,5 |
| 2020 | 49,5 | 45,5 | 35,7 | 11,5 | 17,3 | 19,8 | 40,7 | 38,1 | 51,8 | 102 | 101 | 107 |

Uit de studie blijkt dat de transportbehoefte tussen de haven van Antwerpen en Duitsland in alle realistische scenario's toeneemt. En dat, afhankelijk van het scenario, de behoefte aan transport per spoor sterk tot zeer sterk toeneemt. Dit leidt tot de verwachting dat er behoefte zal ontstaan aan een nieuwe railverbinding tussen de haven van Antwerpen en Duitsland. Daartoe zou de IJzeren Rijn weer in gebruik moeten worden genomen. De IJzeren Rijn zal voornamelijk het goederenvervoer met het Noordoost-Europese achterland voor haar rekening nemen; circa 40% van het totale volume goederenvervoer tussen de Belgische havens naar het Duitse achterland.

Het verwachte volume van het goederenvervoer voor de IJzeren Rijn is vertaald naar treinaantallen, uitgaande van:

- goederentreinen rijden 250 dagen per jaar;
- 800 netto ton per goederentrein;
- lege treinen worden meegerekend.

Doorrekening van deze uitgangspunten levert een prognose van het aantal goederentreinen, welke is weergegeven in tabel 3.4. Het gaat hier uitdrukkelijk om de uitkomsten van een studie en niet om het uitgangspunt voor de Trajectnota/MER IJzeren Rijn. Het uitgangspunt voor het aantal treinen is in internationaal bestuurlijk overleg vastgesteld.

**Tabel 3.4. Prognose aantal goederentreinen IJzeren Rijn per werkdag in 2 richtingen samen bij verschillende scenario's (lit. 1)**

| Baanvak | Neerpelt-Budel | | | Budel-Weert | | | Roermond-Dalheim | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Scenario | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| 1997 | 16 | 18 | 18 | 12 | 14 | 14 | 8 | 10 | 11 |
| 2005 | 36 | 40 | 41 | 32 | 36 | 37 | 20 | 27 | 27 |
| 2010 | 48 | 54 | 55 | 44 | 50 | 51 | 28 | 37 | 38 |
| 2020 | 56 | 78 | 86 | 52 | 74 | 82 | 35 | 70 | 76 |

De Belgische overheid onderschrijft de conclusies van het onderzoek en heeft Nederland verzocht de IJzeren Rijn op korte termijn te mogen reactiveren. In hoofdstuk 5 wordt nader toegelicht welk uitgangspunt verder in deze MER-studie zal worden gehanteerd ten aanzien van het aantal treinen per dag.

### 3.3. Gevolgen van het niet-realiseren van de voorgenomen verbinding tussen Antwerpen en Duisburg

Indien de voorgenomen verbinding tussen Antwerpen en Duisburg niet wordt gerealiseerd, dan wordt geen uitvoering gegeven aan het beleid zoals weergegeven in hoofdstuk 6.

De situatie die zal ontstaan als de voorgenomen verbinding tussen Antwerpen en Duisburg wordt gerealiseerd, kan als volgt worden aangeduid:

Nadat de capaciteit van de bestaande spoorverbindingen volledig is benut, wordt de haven van Antwerpen enigszins minder aantrekkelijk voor verladers die goederen tussen Duisburg en overzeese locaties willen transporteren. De haven wordt hierdoor enigszins in een gewenste ontwikkeling belemmerd.

Naar verwachting zal echter een belangrijk deel van de verladers wel kiezen voor de haven van Antwerpen, maar voor een andere transportmodaliteit dan spoor. Op het traject Antwerpen-Duisburg is alleen wegtransport een reëel alternatief. Het gaat dan zeer indicatief om 3000 tot 5000 transportbewegingen per dag méér zonder extra spoorverbinding dan met extra spoorverbinding. De extra verkeersbewegingen zullen bijdragen aan de wegverkeerscongestie in en rond Antwerpen. Het wegtransport zal verder grotendeels over routes gaan die Nederlands grondgebied doorkruisen. Met name de A67 zal zwaarder worden belast zonder dan met een tweede spoorverbinding tussen Antwerpen en Duisburg.

### 3.4. Verzoek

Voor het reactiveren van de IJzeren Rijn beroept de Belgische overheid zich op het scheidingsverdrag uit 1839, waarin het recht van overpad opgenomen is voor een weg of kanaal over Nederlands grondgebied vanaf Belgisch grondgebied naar de Duitse grens. Bij de overeenkomst van 1873 tussen Nederland en België is een regeling getroffen voor een spoorweg door Limburg. Met heropening van de IJzeren Rijn zal hier een definitieve invulling aan worden gegeven.

België wil zo snel mogelijk starten met het laten rijden van treinen over Nederlands grondgebied en gaat vooralsnog uit van heropening van het historisch tracé.

### 3.5. Medewerking

Gezien het Nederlandse en Europese transportbeleid, die beiden gericht zijn op liberalisering van het spoor, en de erfdienstbaarheid van het recht op overpad vastgelegd in het scheidingsverdrag wil Nederland meewerken aan het verzoek van de Belgische regering. Deze medewerking is vastgelegd in een memorandum of understanding tussen minister Durant en minister Netelenbos over de IJzeren Rijn, gevolg gevend aan een afspraak tussen beide ministers op 29 februari 2000.

In het memorandum of understanding zijn bovendien onder meer de volgende afspraken vastgelegd:

- Ter onderbouwing van de internationale besluitvorming dient nog een studie te worden uitgevoerd waarin de positieve en negatieve gevolgen van de reactivering van de IJzeren Rijn én die van alternatieve tracé's worden beschreven.
- De Nederlandse overheid zal besluiten nemen over de reactivering van het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn op korte termijn én over het definitieve tracé van het Nederlandse deel van de goederenspoorverbinding. Beide beslissingen worden gelijktijdig genomen.

De eerste afspraak behelst een internationale studie die naast het onderhavige MER is opgesteld. Deze studie ligt ten grondslag liggen aan de besluitvorming in internationaal verband. Onderhavig MER is gericht op onderbouwing van de besluitvorming door de Nederlandse overheid en levert daarnaast aanvullende informatie ten behoeve van de internationale besluitvorming.

De laatste afspraak heeft betrekking op het zogenaamde dubbelbesluit. Achtergrond hiervan is enerzijds de door België gewenste spoed, waaraan alleen tegemoet kan worden gekomen als gebruik wordt gemaakt van het historische tracé, en anderzijds het inzicht dat het reactiveren van de IJzeren Rijn op het historische tracé op Nederlands grondgebied tot knelpunten kan leiden. Met name omdat het tracé erkende waardevolle natuurgebieden doorsnijdt.

Uit het memorandum of understanding blijkt expliciet dat 'medewerking' aan het realiseren van de gewenste spoorverbinding ook met andere tracés kan geschieden dan het historische tracé van de IJzeren Rijn.

Voor het realiseren van de spoorverbinding voor goederentransport zijn naast het dubbelbesluit nog een groot aantal besluiten nodig. Een overzicht hiervan is weergegeven in het achtergronddocument 'besluitvorming'.

### 3.6. MER-plicht

Het dubbelbesluit moet worden genomen op basis van een trajectnota en het besluit moet door middel van het onderhavige MER worden onderbouwd. De activiteit is MER-plichtig op grond van onderdeel C categorie 2.1. van het Besluit milieu-effectrapportage:

*Activiteit: De aanleg, wijziging of uitbreiding van een landelijke railweg.*

*Gevallen: Het betreft wijziging of uitbreiding van een railweg in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op (o.a.) het opnieuw in gebruik nemen van een reeds aangelegde railweg, die over een lengte van 5 kilometer of meer is gelegen in een bufferzone of een in een bestemmingsplan of streekplan begrensd gevoelig gebied.*

Als gevoelig gebied wordt op grond van onderdeel A van het Besluit milieu-effectrapportage onder andere het Meinweggebied aangemerkt. Een niet meer in gebruik zijnd segment van het historisch tracé van de IJzeren Rijn loopt hier over een lengte van meer dan 5 km door.

Ten overvloede zij nog vermeld dat het aanleggen of verbeteren van alternatieve tracé's voor een spoorverbinding tussen Antwerpen en Duisburg afhankelijk van de lengte en/of de ligging eveneens een MER-plichtige activiteit kan zijn.

Doelstelling van het MER is:

Onderbouwing van het door de Nederlandse overheid te nemen dubbelbesluit door middel van het in beeld brengen van de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen spoorverbinding voor goederentransport en redelijkerwijs te beschouwen alternatieven.

De MER zal tevens ten dienste staan van de internationale besluitvorming over de spoorverbinding tussen Antwerpen en Duisburg.

## 4. DOELSTELLING EN AFBAKENING VAN HET VOORNEMEN

De doelstelling van het voornemen blijkt uit de voorgeschiedenis zoals in de hoofdstukken 2 en 3 beschreven en luidt:

1. Het reactiveren van het historische tracé van de IJzeren Rijn, dan wel het in gebruik nemen van één van de alternatieven daarvoor op Nederlands grondgebied om op die wijze bij te dragen aan een verbeterde achterlandverbinding per spoor van het Antwerpse havengebied.

2. Het realiseren van de mogelijkheid om tijdelijk gebruik te kunnen maken van het historische tracé mits de effecten op de omgeving die daarmee gepaard gaan, beperkt, acceptabel en niet onomkeerbaar zijn binnen randvoorwaarden van natuur en milieu.

Eveneens op grond van de voorgeschiedenis kan (de doelstelling van) het voornemen als volgt nader worden aangescherpt.

Het voornemen heeft betrekking op het Nederlandse grondgebied.

De periode waarin tijdelijk gebruik van het historisch tracé nodig is, loopt van de beoogde ingebruikname eind 2001 / 2002 tot 2008 / 2010. Naar verwachting is een alternatief tracé technische en procedureel niet vóór 2008 / 2010 te realiseren. De tijdshorizon van het voornemen is 2020. Dit jaartal is zo gekozen omdat dit een gangbare tijdshorizon is voor beleidsnota's en reeds uitgevoerde studies die aan de besluitvorming ten grondslag liggen. De genoemde jaartallen gelden als uitgangspunt voor dit MER. Waar dit verhelderend is kan in dit MER een doorkijk worden gegeven naar de periode na 2020.

Verbetering van het personentransport maakt geen onderdeel uit van het voornemen. Wanneer evenwel blijkt dat bij het realiseren van de voorgenomen goederenspoorverbinding tevens verbeteringen in het personentransport kunnen worden gerealiseerd, dan zal dit worden overwogen.

Het oplossen van lokale verkeerskundige knelpunten maakt geen onderdeel uit van het voornemen. Wanneer evenwel blijkt dat bij het realiseren van de voorgenomen internationale spoorverbinding tevens lokale verkeerskundige knelpunten kunnen worden opgelost, dan zal dit worden overwogen.

De voorgenomen goederenspoorverbinding is bedoeld voor transport tussen Antwerpen en Duisburg. Het verbeteren van het goederentransport per spoor van en naar Nederland behoort niet tot het voornemen. Wanneer evenwel blijkt dat transportrelaties van en naar Nederland samen met het tot stand brengen van de beoogde verbinding kunnen worden verbeterd, dan zal dat worden overwogen.

Het verbeteren van het milieu, leefbaarheid en de levensomstandigheden voor flora en fauna behoren niet tot de doelstelling. Uiteraard stellen de bescherming van milieu, leefbaarheid en levensomstandigheden voor flora en fauna wel randvoorwaarden. Als het mogelijk blijkt om samen met het realiseren van de goederenspoorverbinding het milieu, de leefbaarheid of de levensomstandigheden voor flora en fauna te verbeteren, dan zal dat worden overwogen.

In het MER dienen zowel de hierboven bedoelde verbeteringen als niet te voorkomen verlies aan kwaliteit in beeld te worden gebracht.

Dit MER is bedoeld voor de onderbouwing van de besluitvorming over de voorgenomen goederenspoorverbinding en mogelijke maatregelen om het milieu, leefbaarheid en natuur te ontzien, dan wel te compenseren. Personentransport, transport van en naar Nederland, en het oplossen van reeds bestaande verkeerskundige knelpunten kunnen ter verduidelijking in dit MER worden aangestipt. Maar besluitvorming hierover wordt niet in dit MER onderbouwd.

In hoofdstuk 5 wordt het uitgangspunt aangeven voor de capaciteit die capaciteit de voorgenomen spoorverbinding moet hebben voor het vervullen van zijn functie: verbinding tussen de haven van Antwerpen en Duisburg.

## 5. UITGANGSPUNT BENODIGDE CAPACITEIT

In reactie op het Belgisch verzoek is in internationaal verband bestuurlijk overleg gepleegd over de benodigde capaciteit voor de beoogde nieuwe spoorverbinding tussen Antwerpen en Duisburg. Op 9 december 1999 is door de ministers van Verkeer van België, Nederland en Duitsland hiervoor een uitgangspunt vastgesteld, namelijk 43 treinen per dag. De Belgische studie (lit. 1), die in paragraaf 3.2. is samengevat, is bij de besluitvorming over dit uitgangspunt als achtergrond gebruikt. Voor de verdeling van de treinaantallen over de dag en de prognose van het aantal treinen in het drukste uur zijn vervolgens door Railned aannamen gedaan (lit. 9), gebaseerd op de uitgangspunten conform de notitie 'Ontwerp van rapport IJzeren Rijn voor de ministers van vervoer van België, Nederland en Duitsland', versie 5 maart 1999.

Het uitgangspunt voor de benodigde capaciteit is weergegeven in onderstaande tabellen, verdeeld over tijdsvakken (tabel 5.1.) en geldend voor het drukste uur (tabel 5.2.).

**Tabel 5.1. Uitgangspunt aantal goederentreinen IJzeren Rijn per dagdeel in 2 richtingen samen**

| jaar | 7.00-19.00 uur | 19.00-23.00 uur | 23.00-7.00 uur | totaal |
|---|---|---|---|---|
| korte termijn | 6 | 3 | 6 | 15 |
| 2005 | 12 | 5 | 15 | 32 |
| 2010 | 14 | 5 | 17 | 36 |
| 2020 | 18 | 6 | 19 | 43* |

* 43 treinen/etmaal in beide richtingen tezamen komt overeen met circa 6,4 mio ton/jaar.

Bovenstaande uitgangspunt wordt in de onderhavige MER-studie gebruikt voor het beschrijven van de effecten.

**Tabel 5.2. Uitgangspunt aantal goederentreinen IJzeren Rijn per drukste uur in 2 richtingen samen**

| jaar | totaal per werkdag | per drukste uur | per drukste uur per richting* | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | 7.00-19.00 uur | 19.00-23.00 uur | 23.00-7.00 uur |
| korte termijn | 15 | 2 | 0/1 | 0/1 | 1/1 |
| 2005 | 32 | 3 | 1/2 | 1/2 | 1/2 |
| 2010 | 36 | 4 | 1/2 | 1/2 | 2/2 |
| 2020 | 43 | 4 | 1/2 | 1/2 | 2/2 |

* 0/1 betekent 0 treinen in de richting Antwerpen-Duisburg en 1 trein in de richting Duisburg-Antwerpen

Bovenstaande uitgangspunt wordt in de onderhavige MER-studie gebruikt voor de capaciteitsberekeningen.

Het uitgangspunt voor de korte termijn is door de Belgische overheid onderbouwd door concrete aanvragen voor goederentransport over de IJzeren Rijn. Hierbij gaat het veelal om transportrelaties die op het moment via de Montzenroute worden afgewerkt. Voor de korte termijn is de bandbreedte in de werkelijke transportbehoefte dan ook klein.

Op de langere termijn moet het hierboven genoemde uitgangspunt worden opgevat als een uitdrukking van internationaal gedeelde ambitie. De werkelijke transportbehoefte kan groter of kleiner blijken dan 43 treinen per dag in 2020. Deze transportbehoefte is afhankelijk van de ontwikkeling van de haven van Antwerpen, die op zijn beurt afhankelijk is van de ontwikkeling van de Wereldeconomie en in het bijzonder de economische ontwikkeling in het achterland. De transportbehoefte per spoor is eveneens afhankelijk van de concurrentieverhouding tussen de transportmodaliteiten. Deze ontwikkelingen laten zich in hun onderlinge samenhang moeilijk voorspellen. Een voorbeeld van de range waarin voorspellingen zich bewegen is aangegeven in paragraaf 3.2. In dit MER wordt echter niet uitgegaan van een bandbreedte maar van de internationaal overeengekomen ambitie.

# 6. GOEDERENTRANSPORTBELEID

## 6.1. Ontwikkelingen in het goederenvervoer

Economische groei gaat gepaard met een toenemende vraag naar goederenvervoer. De drie vervoersmodaliteiten: weg, water en spoor zullen als reactie naar verwachting alle drie in omvang toenemen. In Europa zijn twee belangrijke ontwikkelingen ingang:

- concentratie van goederenstromen;
- gewenste verschuiving van het marktaandeel van het wegvervoer ten gunste van het vervoer via spoor.

De eerste ontwikkeling laat een toenemende goederenstroom zien die zich meer en meer concentreert op een beperkt aantal zeehavens, onder meer Antwerpen en Rotterdam. Vanuit deze mainports worden de goederen gedistribueerd naar het achterland. Voor Antwerpen en Rotterdam zijn dit met name verbindingen naar Duitsland en de landen in Centraal en Oost-Europa. Vooral richting Oost-Europa, waar steeds meer investeringen worden gedaan en de handel tussen oost en west groeit, neemt het transportvolume naar verwachting fors toe. (zie lit. 1).

Van de drie modaliteiten weg, water en spoor heeft wegvervoer in de distributie van oudsher een groot marktaandeel, maar gezien de milieu- en capaciteitsproblematiek in deze modaliteit, wil men in Europees verband een verschuiving ten gunste van binnenvaart en spoor bewerkstelligen. Een groeiend deel van het goederenvervoer voor lange afstanden moet worden opgevangen door vervoer over spoor, over water of een combinatie hiervan (*modal shift*).

## 6.2. Europees transportbeleid

### 6.2.1. Trans-Europese Netwerken

Europa heeft voor het geconcentreerde goederenvervoer over lange afstanden zogenaamde Trans Europese Netwerken (TEN's) in het leven geroepen. Deze grensoverschrijdende transportassen worden gezien als belangrijke dragers voor de vervoersinfrastructuur en omvatten verschillende vervoerswijzen.

Het TEN voor vervoer in oost-west transportrichting omvat op het gebied van rail onder meer de bestaande Brabantroute (spoorverbinding tussen Breda en Eindhoven) en de Montzenroute (Antwerpen en Europees achterland). De Betuweroute (Rotterdam-Duitsland en verder) die in 2005 gereed moet zijn, maakt ook deel uit van het TEN, en zal vooralsnog de enige spoorlijn in Nederland worden, die alleen gebruikt wordt voor goederenverkeer. De IJzeren Rijn is ook opgenomen in het TEN als tweede verbinding tussen Antwerpen en Duisburg.

### 6.2.2. Trans European Rail Freight Freeway

Liberalisatie en harmonisatie van het spoorwegvervoer van de verschillende landen moet één Europese markt creëren en de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van de andere modaliteiten verbeteren. Hiervoor is de Trans European Rail Freight Freeway (TERFF) in het leven geroepen met als doel de prijs/kwaliteitsverhouding te verbeteren en beter en meer marktgericht te kunnen opereren. Op deze wijze kan de modal shift tot stand worden gebracht en wordt de capaciteit van het spoornetwerk optimaal benut.

## *6.3. Nederlands transportbeleid*

### 6.3.1. Algemeen

Nederland manifesteert zich als transport- en distributieland en wil dit ook in de toekomst zo houden. Aansluiting op het Europees netwerk met betrekking tot de verschillende vervoersmodaliteiten wordt belangrijk geacht. Het Nederlandse goederenvervoerbeleid is er daarbij op gericht te bevorderen dat het goederenvervoer efficiënt, veilig en duurzaam wordt afgewikkeld. De overheid hanteert ten aanzien van de transportmodaliteiten weg, water en spoor een 'en-en-en-beleid', en creëert voor elke modaliteit optimale ontplooiingskansen, mits die passen binnen de gestelde randvoorwaarden van milieu en duurzaamheid. (lit. 8).

Daarnaast beoogt de overheid met haar beleid de bestaande capaciteiten optimaal te benutten. In het bijzonder probeert de Nederlandse overheid overeenkomstig het Europees beleid door liberalisering van het spoorvervoer (openstellen van de spoormarkt voor nieuwe toetreders) en het modal shift beleid te streven naar optimale benutting van het spoorwegnet. (lit. 8).

### 6.3.2. Spoorinfrastructuurbeleid

De verwachte en gewenste groei in het spoorgoederenvervoer zal aanleiding geven voor capaciteitsproblemen op het huidig spoorwegennet. Voor een deel kunnen deze problemen opgelost worden door de bestaande capaciteit intensiever te benutten, bijvoorbeeld door een hogere beladingengraad, grotere transporteenheden, andere bedieningstijden, verruiming van de werktijden, etc. De te verwachten groei van het goederenvervoer is echter dusdanig dat ook fysieke uitbreiding van de bestaande spoorcapaciteit noodzakelijk wordt geacht.

Voor het vergroten van de spoorcapaciteit hanteert de Nederlandse overheid de volgende prioriteitsvolgorde:

3. beter benutten bestaande infracapaciteit door maatregelen als slimmere dienstregeling, slimmere beveiliging;
4. beter benutten bestaande infracapaciteit door beperkte aanvullende maatregelen (inhaalsporen, wachtsporen, vrije spoorkruising, e.d.);
5. nieuwbouw die in fasen gerealiseerd kan worden;
6. nieuwbouw van een volledig tracé ineens.

In vervolg op het streven naar intensievere benutting van spoor heeft de overheid beleidsmaatregelen getroffen dan wel in voorbereiding om de nadelige gevolgen voor veiligheid en milieu te beperken:

- intensivering bronbeleid geluid om de vergroting van de geluidshinder te beperken;
- regulering van bepaalde (gevaarlijke) stoffen in verband met de eisen van externe veiligheid;
- vergroten van de veiligheid en het verminderen van de verkeershinder van overwegen. (lit. 8).

### 6.3.3. Spoornetwerk

Aangezien het spoor met name concurrerend is voor (internationaal) transport van zwaar geconcentreerde goederenstromen over langere afstanden is het Spoornetwerk Goederen opgebouwd uit spoorverbindingen tussen bronnen van goederenvervoer (industrie- en handelslocaties, en (multimodale) terminals) onderling en met grensovergangen. De grensovergangen staan voor de het begin/einde van verbindingen met bronnen van goederenvervoer gelegen in het achterland en volgen uit internationale afspraken. Op basis van de huidige en verwachte omvang van het goederenvervoer voor verschillende bronnen en grensovergangen is een indeling gemaakt in twee categorieën (primair en secundair). Rotterdam (bron), Zevenaar/Emmerich, Venlo en Roosendaal/Antwerpen (grensovergangen) behoren tot de eerste categorie en zijn dus de belangrijkste verbindingspunten in het netwerk. De IJzeren Rijn passage is geclassificeerd als secundaire grensovergang.

Het Spoornetwerk Goederen maakt vervolgens onderscheid in primaire, secundaire en tertiaire routes waarvoor verschillende kwaliteitsniveaus worden nagestreefd. De classificatie van de spoorverbinding is naar gelang het strategisch belang en het volume van de spoorgoederenstroom op het traject. Het strategisch belang is overeenkomstig de status van de bron en grensovergang van de spoorverbinding. Voor het volume is gekeken naar de zeer globale vervoersprognose voor het spoorvervoer voor het jaar 2020.

De spoorroutes, de Betuweroute en de verbinding Rotterdam tot Roosendaal/Antwerpen grens, zijn aangeduid als primaire routes. Samen zijn zij de hoofdtransportassen die het goederenvervoer vanuit Rotterdam naar het achterland verzorgen en aansluiten op het internationaal spoorwegnet. Zij zijn van dusdanig belang voor het Nederlandse goederennetwerk dat zij (op korte termijn) aan de geformuleerde hoge kwaliteitseisen moeten voldoen en dat in principe altijd aan de vervoersvraag naar goederenvervoer op deze twee primaire routes voldaan moet worden. Bij voorkeur concentreert het goederentransport zich op deze lijnen.

De IJzeren Rijn is aangemerkt als secundaire route. Secundaire routes sluiten aan op de primaire routes en/of op enkele minder zware assen in het internationale netwerk. Ook op lange termijn worden deze routes voor zowel goederen en reizigers geëxploiteerd. Meer in detail is voor de secundaire route het volgende kwaliteitsniveau gedefinieerd:

- voldoende doorgaande vrije paden;
- snelheid aanpasbaar aan reizigerstreinen;
- toelaatbare aslast 22,5 ton, op termijn 25 ton, treinlengte maximaal 750 m.

In vergelijking tot primaire routes zijn ze van minder groot strategisch belang en is het verwachte goederenvervoer minder omvangrijk.

Tertiaire routes hebben dezelfde kwaliteitseisen als secundaire routes, maar kennen een kleiner strategisch belang als gevolg van hun verwachte vervoershoeveelheid. Eventueel kan niet aan de vervoersvraag op het spoor worden voldaan en moet het vervoer worden afgewikkeld via andere modaliteiten.

### 6.4. Conclusies

Uit de bovenstaande samenvatting van het Europees en Nederlands transportbeleid kan het volgende worden geconcludeerd:

- Het verbeteren van de goederenspoorverbinding tussen Antwerpen en Duisburg past binnen het beleid van de Europese Unie en van Nederland.
- Zowel op Europees als op Nederlands niveau is een goederenspoorverbinding op of nabij het tracé van de IJzeren Rijn reeds in de beleidsmatig gewenste railinfrastructuur opgenomen.
- Uitvoering van het Europese beleid zal positief bijdragen aan de exploitatie van een goederenspoorverbinding tussen Antwerpen en Duisburg.

Het is op grond van de beschikbare gegevens niet mogelijk om aan te geven wat de gevolgen zijn van uitvoering van het goederenvervoerbeleid op de vervoersbehoefte op de voorgenomen spoorverbinding. De internationale ambitie tot het realiseren van deze verbinding met voldoende capaciteit voor 43 treinen per etmaal is wel in overeenstemming met het beleid.

# 7. RELATIE MET ANDERE NEDERLANDSE SPOORWEGVERBINDINGEN

*p.m. kaart spoornetwerk*

## 7.1. Nederlands spoornetwerk goederenvervoer

### 7.1.1. Primaire routes

**Rotterdam-Duitsland e.v.: de Betuweroute**
De aanleg van de Betuweroute is reeds gestart en de lijn moet vanaf 2005 operationeel zijn. De Betuweroute is de hoofdgoederentransportas in west-oostelijke richting die aansluit op het Duitse spoornet bij de grensovergang Zevenaar/Emmerich. Met Duitsland is overeengekomen dat maximaal 150 treinen per etmaal in beide richtingen tezamen via de grensovergang mogen gaan rijden. De lijn wordt daarmee de zwaarst belaste goederenlijn in ons land.

Langere termijn berekeningen (na 2015) duiden op een verdere groei van het vervoer via Emmerich. Berekeningen laten zien dat in 2015 de capaciteit van de aansluiting met Duitsland volledig bezet zal zijn, wanneer de noordtak van de Betuweroute niet aangelegd wordt. Met Duitsland vindt dan ook overleg over het *grensoverschrijdende personen- en goederenverkeer plaats om te komen tot* maximale capaciteitsbenutting van de route. Op deze wijze kunnen andere routes (met name de Brabantroute, als verbinding met de grensovergang Venlo) ontlast worden. (lit. 8).

Hoewel concentratie van goederenstromen op primaire routes de voorkeur heeft, is de Betuweroute geen bruikbaar alternatief voor het reactiveren van de IJzeren Rijn, omdat die een omweg betekent en er kopgemaakt moet worden in Kijfhoek. Het aansluitende spoorwegennet (o.a. lijn Rotterdam-België; zie hieronder) zou extra belast worden. Bovendien wordt de beschikbare capaciteit van de Betuweroute naar verwachting volledig benut door het goederenvervoer afkomstig uit Rotterdam en kan dus niet gezien worden als structurele oplossing voor het goederentransport vanuit Antwerpen. (lit. 14). Om dezelfde reden wordt niet voorzien dat de IJzeren Rijn een aantrekkelijk alternatief wordt voor transporten van Rotterdam naar Duitsland.

**Rotterdam-België e.v.**
De huidige noord-zuid verbinding tussen Rotterdam en Antwerpen omvat zowel goederen- als personenverkeer. Uit onderzoek (de Verkenning CRANT: *C*orridor *R*otterdam-*Ant*werpen) is gebleken dat de capaciteit van het baanvak Roosendaal-Antwerpen via de huidige grensovergang, aansluitend op spoorlijn 12, onvoldoende is voor de situatie tot circa 2020.

Binnen de daaropvolgende planstudie VERA (conform de tracéwetprocedure) wordt de mogelijkheid van de realisatie van een nieuwe spoorlijn tussen Bergen op Zoom en Antwerpen aansluitend op spoorlijn 11 onderzocht. Spoorlijn 11 sluit rechtstreeks aan op de nog te realiseren tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen. De functie van primaire grensovergang van de huidige overgang (lijn 12) vervalt en daarvoor komt de nieuwe overgang (lijn 11) in de plaats. In najaar 2000 worden de resultaten van de planstudie verwacht.

De huidige restcapaciteit van de bestaande verbinding is ontoereikend om extra transportvolume vanuit Antwerpen op goede wijze te accommoderen Na 2005 (na openstelling van de Betuweroute) ontstaat er op het noordelijk deel enige ruimte, omdat de Betuweroute dan deels de goederentreinen richting Duitsland die nu via de Brabantroute rijden voor haar rekening zal nemen. De problemen op het zuidelijk deel van de huidige verbinding, aantakkend op de Brabantroute, blijven echter bestaan. (lit. 14).

### 7.1.2. Secundaire route

**Rotterdam-Limburg/Venlo via de Brabantroute**
Voor de verbinding van Rotterdam naar Limburg zijn volgens de huidige spoorinfrastructuur routes mogelijk via de Betuweroute in combinatie met de zuidtak (Maasroute) dan wel de verbindingsboog Geldermalsen óf via de Brabantroute (Breda-Eindhoven). Alle drie de routes hebben op langere termijn onvoldoende capaciteit. In de Verkenning Goederenroutes Zuid-Nederland (GOE-Zuid) (gereed eind 2000/begin 2001) worden de mogelijke routes en capaciteitsvergrotende maatregelen verkend. In de studie gaat men reeds uit van de aanleg van de IJzeren Rijn.

De relatie tussen de Betuweroute is in paragraaf 7.1.1. reeds behandeld. Daarom wordt hier verder alleen de Brabantroute behandeld.

Op het eerste gezicht lijkt afwikkeling van extra goederenvervoer van Antwerpen naar Duisburg via de Brabantroute (in combinatie met de route België-Rotterdam, zie paragraaf 7.1.1.) niet goed mogelijk. Het goederenvervoer op deze route is erg druk. Bovendien vindt op deze route ook intensief personenvervoer plaats. Om het transport vanuit Antwerpen structureel te kunnen accommoderen zou spoorverdubbeling tussen Breda en Tilburg noodzakelijk zijn. Dit levert vanuit milieuoogpunt, vanwege het doorkruisen van stedelijke gebieden, grote problemen op ten aanzien van geluid, trillingen en veiligheid.

Eventueel tijdelijk gebruik van de Brabantroute totdat de structurele oplossing gerealiseerd is, zorgt niet alleen voor een langere transportafstand ten opzichte van het historisch tracé, maar maakt ook een nieuwe capaciteitstoedeling voor goederen en personenvervoer op het traject nodig. Eventuele extra ruimte in de capaciteit als gevolg van openstelling van de Betuweroute is niet van toepassing voor de tijdelijke oplossing gezien de geplande opening in 2005. De minister heeft aan België aangeboden na te gaan of er capaciteit op de Brabantroute aan Belgische vervoerders kan worden toebedeeld. Het is thans al duidelijk dat hiermee bestaande vervoerders op het tracé verdrongen zouden worden. Eveneens is thans al duidelijk dat hiertegen bezwaren bestaan bij belanghebbenden in de provincie Noord-Brabant. Op dit moment zijn er overigens nog geen aanvragen voor capaciteit door de Belgische vervoerders gedaan (lit. 14).

Omgekeerd kan het heropenen van de IJzeren Rijn de Brabantroute mogelijk ontlasten. De IJzeren Rijn is namelijk een alternatief voor het goederenvervoer tussen Limburg en Antwerpen, dat nu via de Brabantroute verloopt (zie lit. 8).

### 7.1.3. Overige baanvakken

Voor andere baanvakken in het Nederlandse spoorwegnet die interessant zijn, omdat ze deel uitmaken van het historisch tracé dan wel van mogelijke alternatieve tracés, zijn prognoses gemaakt voor het te verwachten goederen- en personenvervoer ongeacht het project IJzeren Rijn.

Als randvoorwaarde in de MER-studie geldt dat het te verwachten vervoersaanbod van bestaande Nederlandse treindiensten (goederen- en personenvervoer) bij reactivering van de IJzeren Rijn naast het Belgisch-Duits goederentransport geaccommodeerd moet worden. In de prognoses wordt rekening gehouden met huidige inzichten ten aanzien van de ontwikkelingen van deze treindiensten tot de planjaren 2010 en 2020.

In de prognoses voor het goederenvervoer is uitgegaan van realisering van de Betuwelijn zonder zuidtak en/of noordtak. Onderstaande tabel toont de prognoses voor de treinaantallen in het tijdsvenster van 19.00 tot 23.00 uur in het studiegebied. In deze periode is de som van reizigerstreinen en goederentreinen in het drukste uur het grootst. De infrastructuur moet geschikt zijn om die treinaantallen te kunnen verwerken.

**Tabel 7.1. Prognoses aantal treinen goederenvervoer op baanvakken in studiegebied ongeacht project IJzeren Rijn (lit. 9)**

| | Aantal treinen goederenvervoer per richting tussen 19.00 en 23.00 uur | | |
|---|---|---|---|
| Baanvakken | 2005 | 2010 | 2020 |
| Einhoven-Blerick | 1 | 2 | 2 |
| Blerick-Venlo | 1 | 2 | 2 |
| Venlo-Kaldenkirchen | 1 | 2 | 2 |
| Roermond-Venlo | 1 | 1 | 1 |
| Eindhoven-Weert | 1 | 2 | 2 |
| Weert-Roermond | 1 | 2 | 2 |
| Roermond-Dalheim | 0 | 0 | 0 |
| Neerpelt-Weert* | 0 | 0 | 0 |

* Op dit baanvak rijdt momenteel slechts één goederentrein per week van Weert naar de zinkfabriek (Budelco) nabij Budel. Substantiële groei van de treinaantallen is hier niet voorzien. Dit aantal treinen is te verwaarlozen.

De laatste drie genoemde baanvakken maken onderdeel uit van het historisch tracé van de IJzeren Rijn.

## 7.2. Nederlands spoornetwerk personenvervoer

### 7.2.1. Personenvervoer ongeacht project IJzeren Rijn

Voor het personenvervoer op de baanvakken in het studiegebied ongeacht het project IJzeren Rijn zijn prognoses weergegeven in tabel 7.2. De gegevens voor 2005 en 2010 zijn gebaseerd op prognoses die zijn toegepast in het referentiemodel 1999. De gegevens voor 2020 zijn gebaseerd op het Nationaal Verkeer en Vervoer Plan (NVVP), het zogenaamde 'Wijnscenario'. Deze laatste gegevens zijn niet gebaseerd op vervoersprognoses en kunnen slechts als indicatie worden beschouwd.

**Tabel 7.2. Prognoses aantal treinen personenvervoer op baanvakken in studiegebied ongeacht project IJzeren Rijn (lit. 9)**

| | Aantal treinen personenvervoer per uur per richting | | |
|---|---|---|---|
| Baanvakken | 2005 | 2010 | 2020 |
| Einhoven-Helmond/Deurne | 5 | 5 | 6 |
| Helmond/Deurne-Blerick | 5 | 3 | 3 |
| Blerick-Venlo | 6 | 4 | 5 |
| Nijmegen-Blerick | 1 | 1 | 2 |
| Venlo-Kaldenkirchen | 1 | 2 | 2 |
| Roermond-Venlo | 2 | 2 | 4 |
| Eindhoven-Weert | 4 | 4 | 5 |
| Weert-Roermond | 2 | 2 | 4 |

### 7.2.2. Potentieel extra personenvervoer als gevolg van project IJzeren Rijn

Door Railned is een verkennende studie uitgevoerd naar de groeipotentie in het personenvervoer als gevolg van de aanleg van de IJzeren Rijn. (lit. 19). Mogelijkheden voor nieuwe reizigerstreinverbindingen voor de tracé-alternatieven van de IJzeren Rijn uit de startnotitie zijn bestudeerd:

- Eindhoven - Antwerpen/Brussel;
- Roermond – Dalheim – Mönchengladbach;
- Neerpelt – Weert.

De potentiële vervoersmarkt van reizigers is verkend op basis van verandering in reistijd en de huidige omvang van verplaatsingen van het autoverkeer via de grensovergangen. Om de verandering in reistijd te kunnen bepalen zijn de reistijden van de nieuwe verbindingen vergeleken met de reistijden van referentieroutes, uitgaande van de toekomstige situatie in 2010.

**Eindhoven – Antwerpen/Brussel**

Als referentieroute werd de verbinding via Breda en Roosendaal aangemerkt. In 2010 kan hier van de HSL Zuid gebruik worden gemaakt, waarbij men in Breda moet overstappen. In onderstaande tabel is de totale reistijd voor treinreizigers weergegeven voor de verschillende routes.

**Tabel 7.3. Reistijden Eindhoven-Antwerpen/Brussel in minuten via tracé-alternatieven van IJzeren Rijn (2010)**

| Route | Referentie-route 1999 | Referentie-route 2010: via HSL Zuid | Tracé A: historisch tracé | Tracé D: verbindings-boog bij Weert | Tracé F: via Turnhout |
|---|---|---|---|---|---|
| Stations-relatie | Eindhoven-Breda-Roosendaal-Antwerpen/Brussel | Eindhoven-Breda-Roosendaal-Antwerpen/Brussel | Eindhoven-Weert-Neerpelt-Antwerpen/Brussel | Eindhoven-Neerpelt-Antwerpen/Brussel | Eindhoven-Turnhout-Antwerpen |
| Eindhoven - Antwerpen | 86 | 63 | 119 | 114 | 89 |
| Eindhoven – Brussel Zuid | 132 | 109 | 148 | 143 | 112 |

Uit de reistijdvergelijking blijkt dat een route via de tracé-alternatieven van de IJzeren Rijn niet of nauwelijks sneller is dan de HSL-verbinding. De meerwaarde van een nieuwe reizigersverbinding op de IJzeren is dus niet aanwezig.

Bovendien laten de verplaatsingen van het grensoverschrijdend autoverkeer (regionaal en interregionaal) zien dat de omvang van het vervoer gering is: zie onderstaande tabellen.

**Tabel 7.4. Aantal personenverplaatsingen per auto in beide richtingen per etmaal, 1994 Grensoverschrijdend corridor Eindhoven-Turnhout tracévariant F, afgerond op eenheden van 50.**

| | Turnhout | Arendonk | Antwerpen | Brussel | Overig België | Subtotaal |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Eindhoven | 200 | 200 | 100 | 100 | 4700 | 5300 |
| Veldhoven | 100 | 50 | 50 | 50 | 2200 | 2450 |
| Bladel | 250 | 550 | 0 | 0 | 600 | 1400 |
| Eersel | 0 | 0 | 0 | 0 | 1200 | 1200 |
| Reusel | 450 | 1050 | 0 | 0 | 650 | 2150 |
| Helmond | 0 | 0 | 100 | 0 | 650 | 750 |

**Tabel 7.5. Aantal verplaatsingen per personenauto in twee richtingen, gemiddelde werkdag in 1994, afgrond op eenheden van 50.**

| | Antwerpen | Brussel | Mol | Neerpelt | Harmont | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Eindhoven | 100 | 100 | 100 | 450 | 400 | 1200 |
| Geldrop | 50 | 50 | 0 | 0 | 0 | 150 |
| Heeze | 50 | 0 | 50 | 150 | 200 | 450 |
| Weert | 150 | 100 | 50 | 350 | 450 | 1050 |
| Budel | 0 | 50 | 50 | 550 | 1100 | 1750 |
| Totaal | 350 | 300 | 250 | 1500 | 2200 | 4600 |

Op basis van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het marktpotentieel, voor zowel regionaal als interregionaal verkeer, erg klein is. Medereizigersgebruik is dus niet aannemelijk.

### Roermond-Dalheim-Mönchengladbach

Voor de verbinding van/via Roermond-Mönchengladbach werd een schatting gemaakt voor de reistijd van een verbinding via het historisch tracé en vervolgens vergeleken met de reistijd via het bestaande spoorwegnet. Er is onderscheid gemaakt tussen personenvervoer vanuit Nederland en vanuit België naar Mönchengladbach. Voor de laatste is de nieuwe HSL verbinding Brussel-Aken-Keulen als referentieroute gehanteerd.

**Tabel 7.6. Reistijden Roermond-Dalheim-Mönchengladbach in minuten via tracé-alternatieven van IJzeren Rijn (2010): relaties van/naar Nederland**

| Stationsrelatie | Referentieroute via Venlo | Tracé A: historisch tracé | Verschil absoluut | Verschil relatieve winst (%) |
|---|---|---|---|---|
| Roermond-Mönchengladbach | 57 | 45 | -12 | 21 |
| Weert-Mönchengladbach | 80 | 64 | -16 | 20 |
| Sittard-Mönchengladbach | 77 | 65 | -12 | 16 |
| Venlo-Mönchengladbach | 30 | 80 | +50 | Geen winst |
| Eindhoven-Mönchengladbach | 71 | 80 | +9 | Geen winst |
| Utrecht-Mönchengladbach | 136 | 136 | 0 | Geen winst |
| Maastricht-Mönchengladbach | 103 | 80 | -23 | 22 |
| Roermond-Keulen | 114 | 99 | -15 | 9 |
| Weert-Keulen | 137 | 118 | -21 | 14 |
| *Sittard-Keulen* | *134* | *119* | *-15* | *11* |
| Maastricht-Keulen | 160 | 136 | -24 | 15 |

**Tabel 7.7. Reistijden Roermond-Dalheim-Mönchengladbach in minuten via tracé-alternatieven van IJzeren Rijn (2010): relaties van/naar België**

| Stationsrelatie | Referentieroute via Aken 1999 | Referentieroute via Aken Via HSL Brussel-Keulen | Tracé A: historisch tracé |
|---|---|---|---|
| Antwerpen-Mönchengladbach | 196* | 155 | 172 |
| Antwerpen-Keulen | 187 | 140 | 218 |
| Brussel-Mönchengladbach | 191 | 114 | 201 |
| Brussel-Keulen | 165 | 99 | 223 |

* reisroute via Venlo

Volgens de reistijden heeft de nieuwe reizigersverbinding via het historisch tracé alleen meerwaarde voor reizen met herkomst/bestemming in Midden- en Zuid-Limburg. De reistijd is 12 à 23 minuten korter dan via Venlo.

Vervolgens is voor deze regio het aantal verplaatsingen per motorvoertuig in kaart gebracht.

**Tabel 7.8. Aantal verplaatsingen per motorvoertuig per etmaal in beide richtingen in 1995, afgerond op eenheden van 50.**

| | | Aantal |
|---|---|---|
| Roermond | Mönchengladbach, Rheydt, Vierssen | 200 |
| Weert | Mönchengladbach, Rheydt, Vierssen | 50 |
| Overig Midden-Limburg | Mönchengladbach, Rheydt, Vierssen | 150 |
| Zuid-Limburg | Mönchengladbach, Rheydt, Vierssen | 50 |
| Roermond | Nordrhein Westfalen | 1800 |
| Weert | Nordrhein Westfalen | 50 |
| Totaal | | 2300 |

Uitgaande van een inzittendengraad van 1,3 per motorvoertuig en ervan uitgaande dat de trein een aandeel van 5 à 10% heeft op de grensoverschrijdende relaties, dan is de verwachting dat op het grenstraject Roermond-Dalheim 150 à 300 reizigers per gemiddelde werkdag van de trein gebruik zullen maken. Naar verwachting zal het niet aantrekkelijk zijn voor een vervoersbedrijf om een treindienst te starten.

**Neerpelt-Weert**

Een eerdere studie van NS en de Belgische vervoerder NMBS heeft uitgewezen dat het potentieel personenvervoer tussen Neerpelt en Weert gering is. Dit wordt nog eens ondersteund door tabel 7.5: er van uitgaande dat de trein een aandeel heeft van 5 à 10% zullen op een gemiddelde werkdag 250 à 500 mensen met de trein reizen. Toch heeft NMBS naar aanleiding van de studie het voornemen op het historisch tracé met een dieseltrein een treinverbinding Neerpelt-Weert met een frequentie van 1 keer per uur aan te bieden, met stops in Harmont en Budel. De treindienst Antwerpen-Neerpelt zal daarvoor worden verlengd.

**Extra personenvervoer**

In tegenstelling tot NMBS die een nieuwe treindienst wil aanbieden op het traject Neerpelt-Weert, heeft NS Reizigers aangegeven dat het reizigerspotentieel volgens haar zo gering is dat zij niet van plan is een nieuwe treindienst aan te bieden.

## 7.3. Conclusie

Er bestaat geen mogelijkheid om, gelet op de vraag vanuit de Belgische overheid (kortere verbinding dan de Montzenroute) zonder aanpassingen de voorgenomen goederenspoorverbinding tussen Antwerpen en Duisburg over het bestaande en geplande Nederlandse spoorwegennet te realiseren.

Realisatie van de voorgenomen goederentransportverbinding heeft beperkte gevolgen voor de rest van het bestaande en geplande Nederlandse spoornetwerk.

# Bijlage I Literatuurlijst

## Literatuurlijst

1. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel. 'Studie van de vervoersmogelijkheden op de 'IJzeren Rijn', Eindrapport'. Februari 1997.
2. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Limburg / Directie Noord-Brabant; NS Railinfrabeheer. 'Startnotitie IJzeren Rijn'.
3. Ministerie van Verkeer en Waterstaat / Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. 'Richtlijnen voor de Trajectnota/MER IJzeren Rijn', april 2000.
4. Ministerie van Verkeer en Waterstaat / Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. 'Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer', 25 juni 1991.
5. Ministerie van Verkeer en Waterstaat. 'Transport in balans', september 1996.
6. Ministerie van Verkeer en Waterstaat. 'Samen werken aan bereikbaarheid'. 1996.
7. Ministerie van Verkeer en Waterstaat. 'Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 2000-2004'. 2000.
8. Tweede Kamer der Staten Generaal, Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2000-2004, brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 16 juni 2000, inzake Spoorinfravisie goederenvervoer, vergaderjaar 1999-2000, 26 828, nr. 44.
9. Railned. 'IJzeren Rijn, FDI zonder reizigersmedegebruik, Specificaties', 31 maart 2000.
10. Railned. 'Goederenprognoses, Vervoer per spoor 2005 – 2020'. 24 juni 1998.
11. Railned. 'Quick Scan IJzeren Rijn'. 5 oktober 1998.
12. Memorandum of Understanding tussen Minister Durant en Minister Netelenbos over de IJzeren Rijn, 28 maart 2000.
13. Commissie Betuweroute: Achtergrondstudies werkgroep, Twijnstra Gudde, 1995.
14. Tweede Kamer der Staten Generaal, Transportraad, vergaderjaar 1999-2000, 21 501-09, nr. 111.
15. Tweede Kamer der Staten Generaal, Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2000-2004, verslag van een notaoverleg, d.d. 15 december 1999, vergaderjaar 1999-2000, 26 828, nr. 26.
16. Tweede Kamer der Staten Generaal, Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2000-2004, verslag van algemeen overleg, d.d. 12 mei 2000, vergaderjaar 1999-2000, 26 828, nr. 42.
17. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Teksten regelgeving milieu-effectrapportage, juni 1999.

18. Tweede Kamer der Staten Generaal, Transportraad, brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 2 november 1999, vergaderjaar 1999-2000, 21 501-09, nr. 105.
19. Railned. 'IJzeren Rijn, verkenning reizigersmedegebruik'. 6 april 2000.