

# IJzeren Rijn

status quaestionis

NUMMER 1 2012

## INHOUD

1	<b>Inleiding</b>
2	<b>Evolutie van de problematiek</b>
3	<b>Waarom een IJzeren Rijn ?</b>
	- Voordelen voor de mobiliteit
	- Wijzigend transportbeleid
4	- Voordelen tegenover de Montzenroute
	- 3,5 miljoen ton extra per spoor
5	- Positie tegenover de Betuweroute
6	<i>kaart IJzeren Rijn - Betuweroute</i>
7	<b>Potentieel voor goederenvervoer</b>
8	Prognose van het aantal goederentreinen op de IJzeren Rijn
9	Kenmerken van het historische tracé
10	Capaciteit van de lijn
11	<b>Werken en alternatieven</b>
13	<i>kaart varianten</i>
14	<b>Rendement</b>
15	<b>Conclusie</b>
16	<i>kaart historisch tracé IJzeren Rijn</i>

De **IJzeren Rijn** was ooit de belangrijkste vervoersas van de Antwerpse haven naar het Duitse Ruhrgebied. Opgestart in 1879 bleef de lijn sterk bereden tot WO1. Na de tweede wereldoorlog begon het verval, met vanaf 1970 nog slechts twee dagelijkse goederentreinen.

De allerlaatste goederentrein uit Duitsland reed op 5 mei 1991.

Sinds jaren gaan er vanuit diverse hoeken stemmen op om de lijn terug een belangrijke rol te geven in het goederenvervoer. Met de toename van de mobiliteitsproblemen in de Antwerpse regio kan de lijn tenminste gedeeltelijk meehelpen aan het verlichten van de druk op de toch al overvolle wegen.

In het kader van het Europese spoorwegbeleid kan de IJzeren Rijn worden ingeschakeld in het Trans Europese Goederennet.

Het reactiveren van het oorspronkelijke - historische - tracé van de lijn stelt op Belgisch grondgebied weinig problemen.

Een groot knelpunt is een klein gedeelte van het tracé in Nederland voorbij Roermond tot de Duitse grens, dat door een "stiltegebied" loopt, aan de rand van het recreatie- en natuurgebied "Meinweg".

Op Duits grondgebied stellen er zich weinig problemen voor de onmiddellijke toekomst.

**Evolutie van de problematiek**

7 juli 1994	Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur : besluit tot uitvoeren studie naar economische haalbaarheid IJzeren Rijn en technische studie (nog uit te voeren)
26 juli 1994	Europese Commissie Steun van 1 miljoen ECU voor de studie (beide luiken)
januari - november 1996	Uitvoering studie naar economische haalbaarheid (uitgevoerd door Tractebel, Technum en Prognos)  Studie besteld door het Vlaamse Gewest (dept. Leefmilieu en Infrastructuur)
februari 1997	Eindrapport studie naar economische haalbaarheid
13 oktober 1997	NMBS-directiecomité onderschrijft resultaten studie en kiest voor het "historische tracé" (kortste en snelste tracé)
22 april 1998	Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur Beslissing tot oprichting trilaterale ambtelijke stuurgroep die de voorwaarden voor reactivering moet bepalen
april 2000	Memorandum of Understanding over de IJzeren Rijn tussen minister Durant (B) en minister Netelenbos (NL)

**Voordelen voor de mobiliteit**

De IJzeren Rijn kan een volwaardige rol spelen in het verbeteren van de mobiliteit door een deel van het vrachtvervoer vanuit de Belgische havens via de trein te doen verlopen.

In het verleden waren de omstandigheden ongunstig voor het gebruiken van de IJzeren Rijn:

- Deutsche Bahn gaf de voorkeur aan de Duitse Noordzeehavens;
- de NMBS concentreerde haar beperkte investeringmiddelen op goed presterende lijnen om efficiënt te kunnen werken;
- technische interoperabiliteit was problematisch om tot een rendabel product te komen  
(verschillende spanningen op de netten, andere seininrichting, ander personeel per net,...);
- voor het treinverkeer weinig interessant prijsbeleid t.o.v. het concurrerende wegvervoer.

**Wijzigend transportbeleid**

Ondertussen zijn een aantal randvoorwaarden die pleiten voor hernieuwde exploitatie van de IJzeren Rijn volop in evolutie. Het transportbeleid op nationaal en op Europees vlak wil:

- een havenbeleid uitwerken dat de verstoring van de concurrentievoorwaarden elimineert;
- meer steun bieden aan het gecombineerd vervoer, omwille van de voordelen voor het milieu;
- de infrastructuurkosten en de externe kosten doorrekenen aan alle transportmodi.

**Voordelen tegenover de  
Montzenroute**

De IJzeren Rijn biedt een aantal voordelen tegenover de huidige goederenroute via Montzen.

---

De route tot Duisburg is een stuk korter:

- via IJzeren Rijn : 212 km
- via Montzen : 261 km

De 49 km maken de rittijd 1 uur korter.

---

Op de route via Montzen geldt een lastbeperking:

- 1.120 brutoton met één locomotief.

Op de IJzeren Rijn:

- tot 2.000 brutoton met één locomotief.

De IJzeren Rijn ligt in een vlakker gebied en kent minder hellingen dan de Montzenroute.

**3,5 miljoen ton extra  
per spoor**

---

Door de inzet van de voordelen van de IJzeren Rijn kan extra goederenverkeer via het spoor worden vervoerd. In 2010 zou dan in plaats van 5,64 miljoen ton tot 9,09 miljoen ton kunnen worden vervoerd.

Dat betekent 3,5 miljoen ton extra of het equivalent van meer dan 215.000 vrachtwagens !

**Waarom een IJzeren Rijn ?**

**Positie tegenover de Betuweroute**

In een éénwordend Europa dat werkt aan soepele concurrentievoorwaarden en waar de mobiliteitsproblemen zich steeds scherper stellen, kunnen zowel de IJzeren Rijn als de Nederlandse Betuweroute een rol spelen.

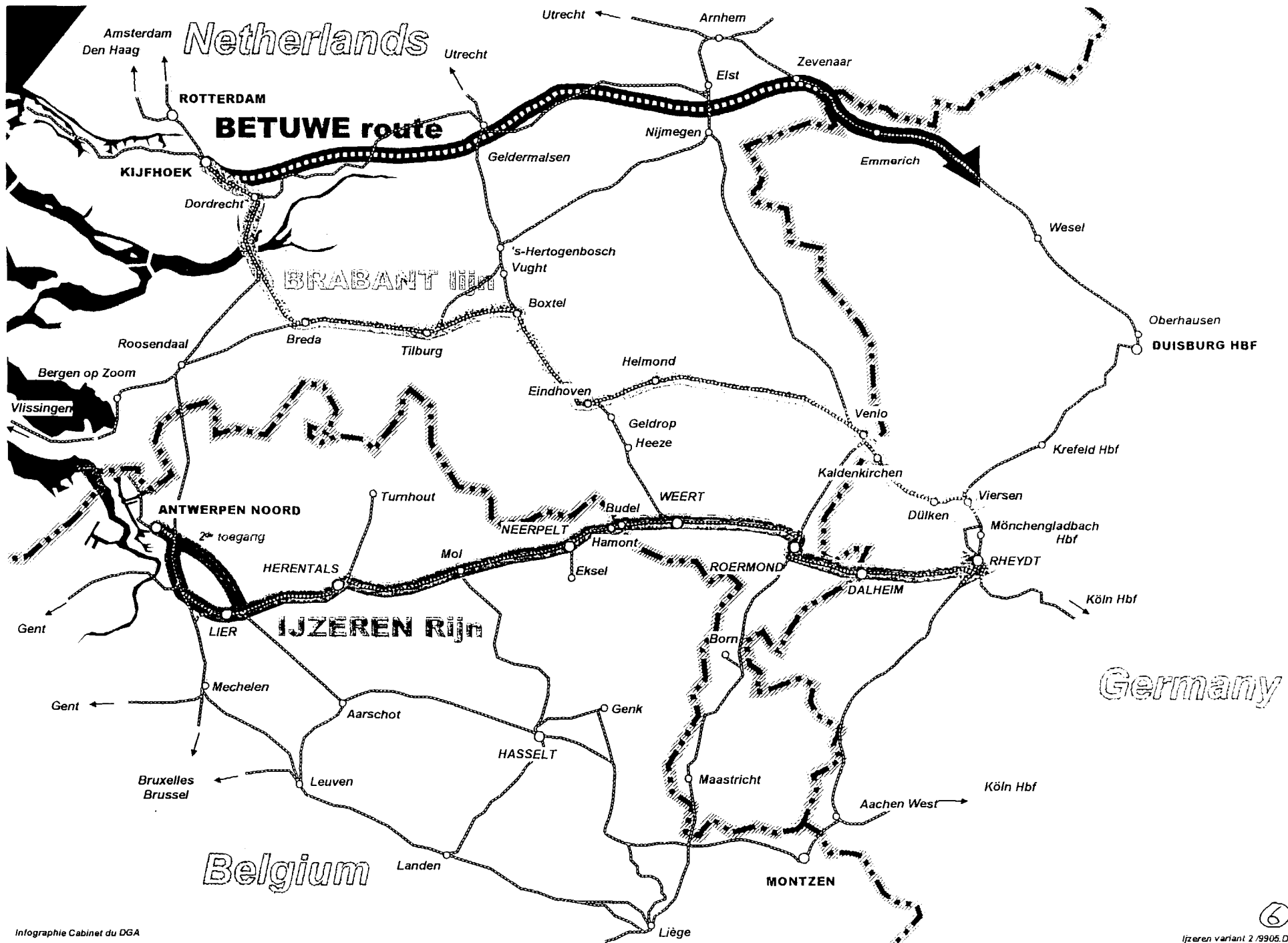
Daarbij mag niet uit het oog worden verloren dat de indienststelling van de IJzeren Rijn een vrij goedkope oplossing is om een bijkomende goederencorridor naar Duitsland en Oost-Europa te creëren.

**Kostenraming (miljoen Euro)**

	NMBS	NS	DB	Totaal
<b>IJzeren Rijn (1)</b>				
- horizon 2005	29	55	5,9	89,9
- horizon 2020	29	110	55,5	194,5
(tunnel Meinweg) (2)		(345 à 595)		
<b>Betuwelijn</b>	0	4.000	?	?

(1) cfr. rapport ministers 5 maart 1999 - zonder elektrificatie

(2) tunnel van 6,5 km. 345 is de Belgische raming, 595 de Nederlandse raming





**Algemene vaststellingen :**

- de lijn is goed gesitueerd t.o.v. de Belgische havens en verkeer dat via de Kanaaltunnel uit Groot-Brittannië komt;
- goede ligging t.a.v. een ruim hinterland: het Ruhrgebied en Centraal Duitsland en verder Oost-Europese landen zoals Polen, Tsjechië en Rusland;
- groei van het totaal volume aan behandelde goederen in de Belgische havens met gemiddeld 2 % per jaar;
- belangrijke toename van het stukgoedtransport en meer bepaald het containertransport;
- gestage groei van de handel tussen België en Duitsland;
- evolutie van de *modal split* ten gunste van het spoorwegvervoer.

Prognose van het aantal goederentreinen op de IJzeren Rijn

Jaar	duizend nettoton per jaar	bezetting per trein (ton - inclusief lege wagens)	totaal aantal treinen per werkdag
1997	(1.700)	(400)	(17)
2008	4.450	550	32
2010	5.200	580	36
2020	6.400	600	43

Kenmerken van het historische tracé

land en sectie	lengte (km)	sporen	geëlektrificeerd	toegelaten snelheid (km/u)
<b>België</b>				
Antwerpen-N - Y. Krijgsbaan	18,4	2	+	90
Y. Krijgsbaan - Lier	10,6	2	+	120
Lier - Herentals	17,7	2	+	120
Herentals - Mol	16,3	2	-	120
Mol - Neerpelt	23,4	1	-	120
Neerpelt - Hamont	9,7	1	-	70
	<b>96,1</b>			
<b>Nederland</b>				
Hamont/Budel - Weert	10,4	1	-	40
Weert - Roermond	24,1	2	+	140
Roermond - Dalheim	13,7	1	-	80
	<b>48,2</b>			
<b>Duitsland</b>				
Dalheim - Rheydt	18	1	-	60
	<b>totale lengte: 162,3</b>			

Capaciteit van de lijn

land en sectie	Capaciteit (trein/dag)	Huidig gebruik Reizigers	Vracht	Beschikbare capaciteit
Antwerpen-N - Berchem	200 x 2	6 x 2	209 x 2	geen (1)
Berchem - Lier	180 x 2	68 x 2	49 x 2	60
Lier - Herentals	180 x 2	63 x 2	5 x 2	110
Herentals - Mol	180 x 2	21 x 2	8 x 2	150
Mol - Neerpelt	60	17 x 2	4 x 2	20
Neerpelt - Weert	40	0	2 x 2	35 (2)
Weert - Roermond	180 x 2	40 x 2	?	80
Roermond - Dalheim	-	-	-	-
Dalheim - Rheydt	52	10 x 2	1 x 2	30

(1) De verzadiging van de spoorsectie tussen Antwerpen-Noord en Berchem kan slechts opgelost worden door de aanleg van het **tweede toegangsspoor voor de Antwerpse haven**. Dat is een noodzakelijke voorwaarde om mogelijke trafiekgroei na 2008 voor eender welke goederenas te kunnen opvangen.

(2) Beperkt tot 20 wanneer er ook een reizigersdienst Neerpelt - Weert wordt ingelegd.

1. Historisch tracé (tracé A)

- 
- B** - spoorverdubbeling sectie Mol - Neerpelt nodig vanaf 2005  
- spoorverdubbeling sectie Neerpelt - Hamont nodig vanaf 2005 indien reizigersverkeer tussen Neerpelt en Weert
- 
- NL** - spoorverdubbeling sectie Budel - Weert nodig vanaf 2020  
- spoorverdubbeling sectie Hamont - Weert nodig vanaf 2005 indien reizigersverkeer tussen Neerpelt en Weert
- Roermond :
    - doortocht stad vereist inpassingsmaatregelen
    - aanpassingen aan infrastructuur op korte termijn noodzakelijk
  - Meinweggebied:
    - stiltegebied
    - maatregelen doortocht te bepalen via MER-studie
  - spoorverdubbeling sectie Roermond - Dalheim nodig tegen 2020
- 
- D** - spoorverdubbeling sectie Dalheim - Rheydt niet nodig voor 2020

## 2. Tracévarianten vanaf Nederland (tracés A1, A2, B en D)

### A1. Noordelijke omleidingsroute Meinweggebied

- aanleg van een nieuw spoor voor Roermond via het Duitse dorp Brügggen;
- vermijdt doorkruisen van Meinweggebied;
- nadeel: hogere hellingspercentages (tot 11 ‰).

### A2. Zuidelijke omleidingsroute Meinweggebied

- aanleg van een nieuw spoor (10 km in Nederland, 8 km in Duitsland) vanaf Roermond tot Rheydt;
- vermijdt doorkruisen van Meinweggebied;
- in Duitsland kan een oud spoortracé van Dalheim tot Wassenberg worden gebruikt.

### B. Verbindingsbochten Roermond en Venlo

- aanleg van een verbindingsbocht boven Roermond;
- aanleg van een tweede verbindingsbocht bezuiden Venlo tot Kaldenkirchen:
  - doorkruisen natuurgebied Jamerdaalsche heide;
  - hellingsgraad van 7,3 ‰.
- aanleg van een tweede spoor tussen Roermond en Venlo;

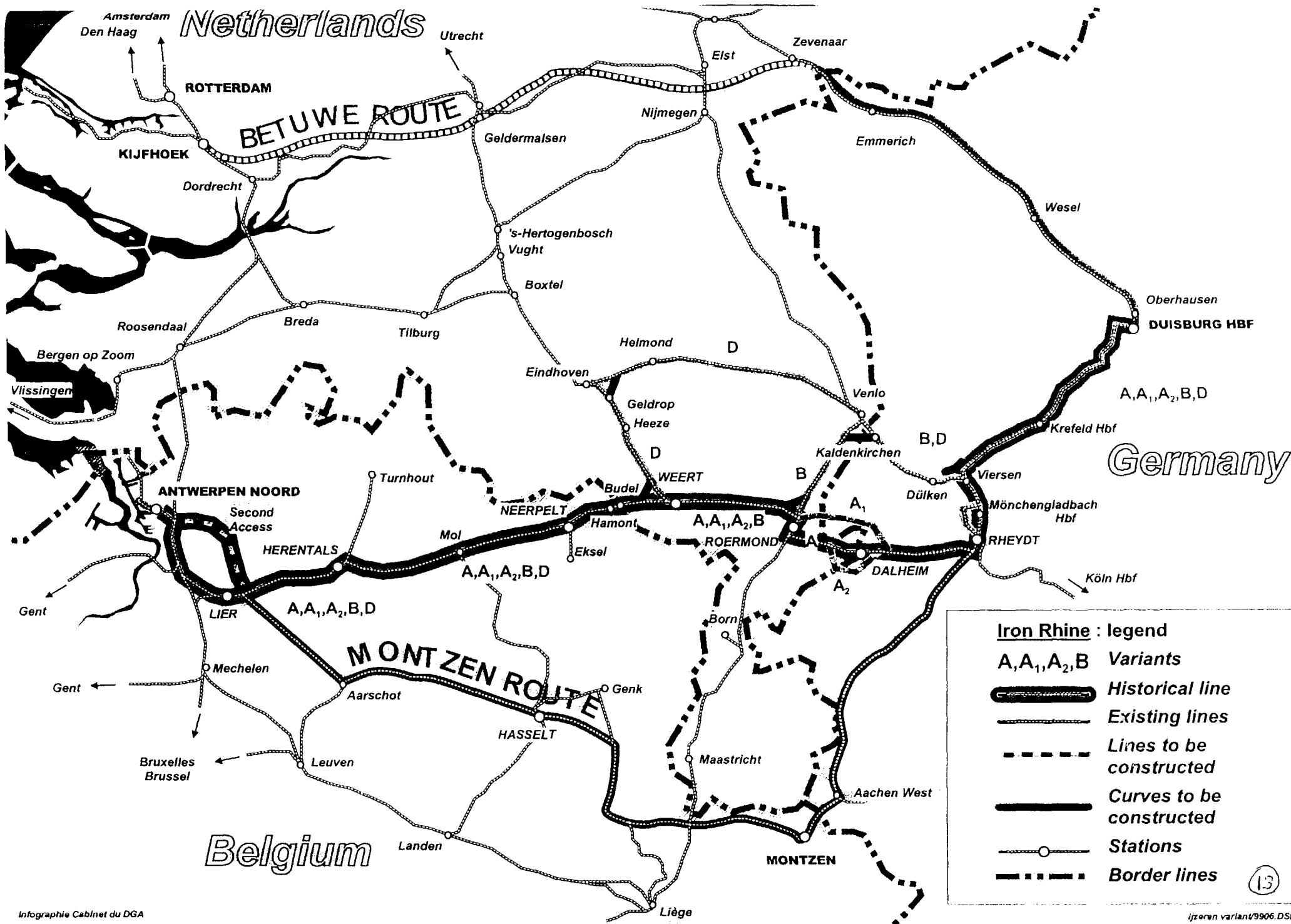
### D. Verbindingsbochten Weert en Geldrop

- aanleg verbindingsbocht om de lijn Budel - Weert met de lijn Weert - Eindhoven te verbinden;
- tweede verbindingsbocht vanaf Geldrop om aan te sluiten op de lijn Eindhoven - Venlo;

---

### B en D op Duits grondgebied

- de drie varianten vereisen de aanleg van een verbindingsboog nabij Viersen;
  - problematisch vanwege dichte bebouwing.



**Iron Rhine : legend**

A, A<sub>1</sub>, A<sub>2</sub>, B Variants

Historical line

Existing lines

Lines to be constructed

Curves to be constructed

Stations

Border lines

## Rendement

Voor de spoorwegen kan de heringebruikname van de IJzeren Rijn een globaal rendement opleveren van **minimaal ongeveer 13 %**, bij de aanleg van dubbel spoor. Een privé-exploitant zou een rendement van ongeveer 9 % op zijn investeringen halen.

De oplossing waarbij de IJzeren Rijn met minimale investeringen wordt gereactiveerd, biedt de hoogste rendementen, zeker bij stijgend vervoer. Voor de spoorwegen blijft het kostenplaatje ook bij stijging van de exploitatiekosten gunstig, terwijl een privé-exploitant in bepaalde gevallen op een fiasco afstevent (bij hoge investeringen in de infrastructuur).

Naargelang de gekozen alternatieven kan het rendement evenwel afnemen. Nader onderzoek is nodig. De kostprijs voor reactivering van het historische tracé in België is gering. In Nederland kan de kostprijs fors verschillen al naargelang de oplossing die gekozen wordt.



Het Memorandum of Understanding bepaalt dat:

- een grensoverschrijdende studie wordt uitgevoerd die de haalbaarheid en kostprijs van de tracé-varianten onderzoekt;
- in Nederland een MER-studie wordt gedaan naar de mogelijke milieu-impact van de IJzeren Rijn en de mogelijke varianten.

Die studies dienen afgerond te zijn in maart 2001.

Midden 2001 dient dan een beslissing te vallen over:

- het tijdelijke gebruik van het historische tracé (met een frequentie van max. 15 treinen per dag in beide richtingen samen);
- het definitieve tracé (in gebruik vanaf 2008).

## Historisch tracé van de IJzeren Rijn tot Rheydt

