

Commissie Onafhankelijke Deskundigen IJzeren Rijn

Transportprognoses en Capaciteitsplanning IJzeren Rijn

Bevindingen en Advies COD

Opdrachtgever : Ministerie Verkeer en Waterstaat (Nederland)
Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer(België)

Kenmerk : COD/2007/prognoses/01

Datum : 8 juni 2007

Status : definitief

Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
2 Prognoses goederenvervoer	3
3 Beoordeling vraagprognoses goederenvervoer	5
4 Potentie IJzeren Rijn voor personenvervoer	6
5 Autonome ontwikkelingen goederenvervoer	7
6 Autonome ontwikkeling reizigersvervoer	7
7 Confrontatie met de aan te leggen capaciteit	7
Bijlage 1 : vergelijking prognoseresultaten goederenvervoer NEA/UA en TNO/TML	11
Bijlage 2 : vervoersprognoses zonder IJzeren Rijn	13
Bijlage 3 : vervoersprognose met IJzeren Rijn	14

1 Inleiding

De Commissie Onafhankelijke Deskundigen voor de IJzeren Rijn (COD) heeft op verzoek van de opdrachtgevers, voor Nederland het Ministerie van Verkeer & Waterstaat (V&W) en voor België de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en vervoer (FOD-MV), een beoordeling gemaakt van de vervoersprognoses en daarover onderstaand advies uitgebracht.

Als uitgangspunt zijn gehanteerd het rapport "Vervoersprognoses IJzeren Rijn" van NEA en Universiteit Antwerpen, kenmerk R20070027/30566/dui/rlo dd. April 2007 (hierna te noemen NEA/UA) en het rapport "Vervoerprognose IJzeren Rijn" van TNO en Transport & Mobility Leuven dd. 8 mei 2007 (hierna te noemen TNO/TML).

Met de publicatie van de onderzoeksrapporten van TNO/TML en NEA/UA, beschikken wij nu over vraagprognoses in vier scenario's (telkens voor zowel 2020 als 2030, zodat er in totaal 8 steekjaren zijn) van twee afzonderlijke onderzoeksinstituten. De vraag rijst nu hoe hier mee moet worden omgegaan richting de benodigde capaciteit voor het Nederlandse gedeelte van de IJzeren Rijn. Hieronder wordt eerst ingegaan op de vraagprognoses. Vervolgens leggen we de verbinding tussen vraagprognoses aan de ene kant en de kwaliteit van de treinpaden aan de andere kant. De kernvraag is dan uiteindelijk: hoe komen we van 8 vraagprognoses telkens verricht door 2 bureaus tot 1 werkbaar vertrekpunt voor het ontwerp van de infrastructuur?

ProRail en InfraBel hebben in de notitie "IJzeren Rijn : Kwaliteit-Capaciteit verhouding van de goederentreinpaden Mol-Mönchengladbach" van juni 2007, een berekening gemaakt over de verhouding van de capaciteit en kwaliteit van de treinpaden waarmee de COD het advies over de keuze voor het aantal treinen op de IJzeren Rijn kan onderbouwen.

2 Prognoses goederenvervoer

Om de vraagprognoses van het goederenvervoer per spoor te kunnen bepalen zijn 2 factoren van belang, te weten de economische groei (laag, gematigd, hoog) en het Europees beleid ten gunste van het spoorvervoer bovenop de White Paper (wel of geen extra beleid). Dit leidt tot 6 combinaties van scenario's. De beide studie bureaus hebben vraagprognoses van het goederenvervoer per spoor bepaald onder de volgende vier scenario's:

- scenario 1A: lage economische groei, geen extra Europees beleid ten gunste van spoorvervoer bovenop White Paper
- scenario 2A: gematigde economische groei, geen extra Europees beleid ten gunste van spoorvervoer bovenop White Paper
- scenario 2B: gematigde economische groei en extra Europees beleid ten gunste van spoorvervoer bovenop White Paper
- scenario 3B: hoge economische groei en extra Europees beleid ten gunste van spoorvervoer bovenop White Paper

De scenario's 1B en 3A zijn niet onderzocht, omdat de COD deze combinaties van economische ontwikkeling en beleidsinspanning onlogisch en onwaarschijnlijk acht.

De resultaten van de vraagprognoses in de vier scenario's (1A, 2A, 2B, 3B) lopen flink uiteen. De resultaten van dezelfde scenario's lopen bovendien flink uiteen in de twee studies (zie de bijlage voor de resultaten). Een eerste keuze die snel te maken is betreft het te hanteren toekomstjaar. Het is zeer aan te bevelen om in ieder geval uit te gaan van het verder weg gelegen jaar 2030.

Commissie Onafhankelijke Deskundigen IJzeren Rijn

Ervan uitgaande dat de infrastructuur niet voor 2015 gereed kan komen, is 2020 in dit opzicht een te korte horizon.

Ook bij beperking tot de cijfers voor het jaar 2030 blijft de bandbreedte van de vraagprognoses voor het spoorvervoer in de gehele spoorcorridor (dus via Montzenroute én IJzeren Rijn samen) groot: van een minimum van 12,2 mln ton bij scenario 1A van TNO/TML tot een maximum van 23,8 mln ton bij scenario 3B van NEA/UA. Alvorens we komen tot een verdere inperking van de bandbreedte is het zinvol kort stil te staan bij de bepalende factoren voor deze resultaten.

In algemene zin geldt dat het spoorvolume (in tonnen) afhangt van drie factoren:

- de totale omvang van het goederenvervoer
- de samenstelling van de vervoer naar goederensoorten
- het marktaandeel van het spoor per goederensoort

Dit alles wordt uiteraard vertaald naar de relevante vervoercorridor voor de IJzeren Rijn, rekening houdend met allerlei netwerkverbindingen in de modellen die de bureaus hanteren.

De omgevingsscenario's die worden gehanteerd, zijn onderscheidend ten aanzien van de omvang van het totale goederenvervoer en het marktaandeel van het spoor. In die zin is het ook niet verrassend dat de resultaten tussen de scenario's behoorlijk uiteen lopen.

We hebben gekozen voor scenario's om een inschatting te kunnen maken van het belang van verschillende uitgangspunten ten aanzien van deze onzekere factoren.

Een eerste constatering is dat alle resultaten van de studie bureaus consistent zijn, in de zin dat scenario's met meer economische groei of meer Europees beleid ten gunste van het spoor ook tot meer spoorvervoer leiden. Scenario 1A (lage groei, geen extra Europees beleid bovenop White Paper) levert het laagste spoorvervoer op, scenario 3B (hoge groei en extra Europees beleid) levert het hoogste spoorvervoer op. De scenario's 2A en 2B liggen er tussenin. NEA/UA en TNO/TML komen op dit punt overeen.

Er zijn niettemin duidelijke verschillen in resultaten tussen de bureaus. Deze zijn niet het gevolg van verschillen in uitgangspunten. De bepalende omgevingsfactoren zijn bewust gelijkgeschakeld in beide studies. De verschillen zijn het gevolg van verschillen in de gehanteerde modellen en dan in het bijzonder in de relevante parameters. Dit is bewust gedaan om zodoende ook zicht te krijgen op de onzekerheden rond de belangrijkste elasticiteiten. Deze worden geschat of gekalibreerd, maar ook hier geldt uiteraard dat er onzekerheden zijn in termen van de precieze omvang van deze grootheden. Op zichzelf is dit methodologisch een fraaie route, die voorzover wij hebben kunnen nagaan, niet eerder is bewandeld bij infrastructuurprojecten. We verkennen niet alleen onzekerheden in omgevingsvariabelen, maar ook de modellen zelf worden getoetst c.q. vergeleken.

Uit de resultaten blijkt dat het model van NEA/UA gevoeliger is voor relatieve prijsveranderingen dan het model van TNO/TML. Dit is goed te zien als we de scenario's 2A en 2B vergelijken, die alleen verschillen in termen van extra beleid dat gunstig uitpakt voor het spoor. Dit beleid zorgt in het TNO/TML -model voor een volumestijging van het spoorvervoer in de onderzochte spoorcorridor met 5% (van 15,9 naar 16,7 mln ton), terwijl hetzelfde extra beleid bij NEA/UA 20% meer spoorvervoer oplevert (van 12,4 naar 15.0 mln ton). Het model van TNO/TML is daarentegen weer wat gevoeliger voor veranderingen in economische groei. Als we de scenario's 2A en 1A vergelijken, die allen verschillen in de mate van economische groei, dan valt op dat

dezelfde ophoging van de economische groei bij TNO/TML ca. 20% meer spoorvolume oplevert (van 13,3 naar 15,9 mln ton) en bij NEA/UA ongeveer 15% (van 15,3 naar 17,4 mln ton)

De slotsom is dat we belangrijke en fundamentele onzekerheden hebben onderzocht ten aanzien van economische groei en Europees beleid en dat we bovendien dit nog hebben aangevuld met informatie ten aanzien van onzekerheden bij de belangrijkste elasticiteiten.

3 Beoordeling vraagprognoses goederenvervoer

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

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

Een belangrijk onderscheid in dit verband is dat tussen beladen en onbeladen treinen. Voor de laatste categorie treinen zijn tijdswinsten of afstandswinsten minder belangrijk. Ook geldt voor deze treinen dat geen nadeel wordt ondervonden van de steile helling die de Montzenroute kent, wat bij zwaarbeladen treinen (meer dan 1600 ton/trein, dus erts- en kolentreinen) wel het geval kan zijn.

De COD is van oordeel dat geen van de berekende resultaten op plausibiliteitsproblemen stuit. Alle berekende scenario-uitkomsten zijn denkbare vraagontwikkelingen die in de toekomst op ons af kunnen komen. Dit levert voor het prognosejaar 2030 voor de doorgaande treinen¹ in de spoorcorridor (Montzenroute en IJzeren Rijn samen) een spreiding op van ruim 13,3 mln ton (scenario 1A-30 van TNO/TML) tot ruim 23,8 mln ton (scenario 3B-30 van NEA). Bij het beschouwen van de waarschijnlijkheid van de diverse scenario's is de COD van oordeel dat de combinaties die zijn verkend niet alle dezelfde waarschijnlijkheid hebben. Het is niet moeilijk om in termen van kansen te illustreren dat dergelijke uitkomsten in het midden van de bandbreedte een hogere waarschijnlijkheid hebben, dan die aan de randen. De middenuitkomsten zijn namelijk het resultaat van meer combinaties van mogelijkheden, dan die aan de randen die slechts 1 specifieke combinatie van factoren betreffen.

In het licht van het bovenstaande liggen de scenario's 2A en 2B het meest in de rede om als referentiescenario's te dienen. Waarbij we ons uiteraard bewust moeten zijn dat op- en neerwaartse afwijkingen zeker mogelijk zijn. De scenario's 2A en 2B van de twee bureaus leveren voor het prognosejaar 2030 in de spoorcorridor een spreiding op van 15,9 tot 21,0 mln ton.

¹ "Onder een doorgaande trein of een transit trein wordt in dit rapport verstaan : een doorgaande trein van Antwerpen richting Duitsland of omgekeerd, die bij Budel de Belgisch-Nederlandse grens en bij Dalheim de Nederlands-Duitse grens passeert."

De vraag naar goederenvervoer per spoor in de corridor Antwerpen-Roergebied moet vervolgens worden vertaald naar aantallen treinen en worden uitgesplitst over de twee verbindingen in de spoorcorridor. De spreiding in de prognose van de vraag naar aantallen treinen blijkt nog groter te zijn dan die in tonnen (zie ook hiervoor de bijlage). Voor alle scenario's geldt voor het prognosejaar 2030 een minimum aantal doorgaande treinen per etmaal op de IJzeren Rijn van 52 en een maximum van 115. Voor de referentiescenario's 2A en 2B gaat het om 62 tot 100 doorgaande treinen per etmaal.

In het licht van hetgeen hierboven is gesteld over beladen en onbeladen treinen die in de spoorcorridor rijden, is het van belang om de prognose van de beladen treinen ook apart te beschouwen. De prognoses voor 2030 van het aantal beladen doorgaande treinen over de IJzeren Rijn voor alle scenario's van de onderzoeksbureaus loopt uiteen van 35 doorgaande treinen per etmaal (scenario 1A-30 van TNO/TML) tot 62 doorgaande treinen (scenario 3B-30 van NEA/UA). Voor de referentiescenario's 2A en 2B bedraagt de relevante spreiding 42 tot 54 doorgaande treinen per etmaal over de IJzeren Rijn.

Overigens is de meerwaarde van de IJzeren Rijn niet alleen een kwestie van beladen versus onbeladen treinen. Er zijn ook minder zwaar beladen treinen op specifieke routes waarvoor IJzeren Rijn en Montzenroute nagenoeg perfecte substituten zijn.

4 Potentie IJzeren Rijn voor personenvervoer

Beide studies gaan ook in op de mogelijkheden van de IJzeren Rijn voor personenvervoer. De studie bureaus concluderen beide dat er onvoldoende vervoerspotentie aanwezig is. NEA/UA (zie pagina 57 en verder van het rapport) geven aan dat er voor personenvervoer drie belangrijke lange afstandsroutes kunnen worden onderscheiden.

- Een zuidelijke route via Luik-Aken
- Een noordelijke via de hogesnelheidslijn naar Breda (overstap) en dan via Venlo
- Via de IJzeren Rijn

Uit de analyse komt vervolgens naar voren dat de zuidelijke route nu al superieur is aan de IJzeren Rijn en dat voor een eventuele impuls inzake het personenvervoer op de noordelijke route veel eerder gedacht zou moeten worden aan een opwaardering van de route Noord-Brabant richting Duitsland dan aan een IJzeren Rijn. Deze zogenaamde 'Brabant-route' heeft een veel groter potentieel voor personenvervoer dan de IJzeren Rijn, vanwege de bediening van de grotere Brabantse steden. Als eerste mogelijk levensvatbare verbinding komt naar het oordeel van NEA/UA dan de Brabantroute naar voren en deze verbinding zou volgens het bureau het potentiële lange afstandsverkeer op de IJzeren Rijn vrijwel volledig weghalen. NEA/UA concluderen vervolgens bovendien dat een lange afstandsverbinding via de IJzeren Rijn niet zal renderen 'ongeacht de kwaliteit van de verbinding via Venlo'. Hiervoor worden twee argumenten aangevoerd.

1. De IJzeren Rijn heeft ongeacht het plegen van alternatieve investeringen geen potentie als lange afstandsverbinding voor personenvervoer.
2. De IJzeren Rijn is een inefficiënte oplossing voor stimulering van het lange afstandsvervoer per spoor: opwaardering van de Brabantroute zou in dat geval efficiënter of anders gezegd minder inefficiënt zijn.

NEA/UA laten vervolgens aan de hand van kengetallen zien dat er evenmin potentieel is voor het regionale grensoverschrijdende personenvervoer via de IJzeren Rijn. Ook hier is de kern van de zaak dat de potentiële vervoersmarkt zeer bescheiden van omvang is. Ook TNO/TML (zie hoofdstuk 7 van het rapport) is deze zienswijze toegeedaan. TNO/TML concludeert dat de IJzeren Rijn 'geen potentieel heeft ten opzichte van de verbinding via Roosendaal' en een 'onrealistisch alternatief is voor de reeds bestaande verbindingen via Venlo en Aken' (zie pagina 49 van het rapport). Voor het regionale verkeer acht TNO/TML de vraag – net als NEA/UA – 'klein'.

De COD kan deze heldere en harde bevindingen vanuit het onderzoek niet anders dan onderschrijven. Er is geen maatschappelijke meerwaarde verbonden aan het mede inrichten van de IJzeren Rijn voor personenvervoer nu hiervoor nauwelijks markt bestaat en waarvoor bovendien nog eens alternatieven bestaan die een evident beter maatschappelijk resultaat zullen hebben.

5 Autonome ontwikkelingen goederenvervoer

De beide studiebureaus hebben de prognoses opgezet voor zowel de situatie dat de IJzeren Rijn in gebruik genomen is als voor de situatie dat de IJzeren Rijn niet in gebruik genomen is. In deze laatste situatie is er sprake van een beperkt vervoer op het baanvak Budel – Weert, dat deels de Zinkfabriek in Budel als bestemming heeft en deels via Weert – Roermond doorrijdt richting Sittard en omgekeerd.

Daarnaast wordt verwacht dat ook het (binnenlandse) vervoer uit de richting Eindhoven met bestemming Sittard en verder alsmede in de relatie tussen Venlo en Roermond en verder in de planstudieperiode zal groeien. De studiebureau's hebben de prognoses voor deze groei via ProRail aangereikt gekregen. ProRail heeft deze gegevens gebaseerd op haar prognoses voor de landelijke ontwikkelingen. De COD heeft deze prognoses beoordeeld en overgenomen. Deze prognoses zijn per deeltraject onder de rij G weergegeven in bijlage 2.

6 Autonome ontwikkeling reizigersvervoer

ProRail heeft de prognoses opgesteld voor de autonome ontwikkeling van het reizigersvervoer in de relatie Eindhoven – Weert – Roermond en verder en tussen Venlo en Roermond. In deze prognoses wordt er uitgegaan van het huidige dienstregelingsmodel, met een 30-minuten stoptreindienst tussen Eindhoven en Weert en een 30-minuten intercitydienst tussen Eindhoven – Weert – Roermond en verder. Deze intercitydienst wordt in de maximale variant uitgebreid tot een 15-minutendienst.

De COD acht deze autonome ontwikkeling van het reizigersvervoer plausibel en heeft ze overgenomen. Deze prognoses zijn per deeltraject onder de rij R weergegeven in bijlage 2.

7 Confrontatie met de aan te leggen capaciteit

Hierboven is een beeld geschetst van de te verwachten vraag op basis van de resultaten van de studiebureaus. Dit levert een groot aantal zeer verschillende uitkomsten op. Hoe moeten de

Commissie Onafhankelijke Deskundigen IJzeren Rijn

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

Het uitwijken van verkeer naar de Montzenroute laat ook geen belangrijke bedrijfseconomische of maatschappelijke voordelen verloren gaan, op voorwaarde dat de toewijzing van capaciteit selectief gebeurt. De baat die de IJzeren Rijn oplevert in vergelijking met de Montzenroute verschilt namelijk aanzienlijk tussen treinen. Door de treinen met een belangrijke baat op de IJzeren Rijn te houden en alleen de treinen met een geringere baat te laten uitwijken naar de Montzenroute, kan men ook bij een aanzienlijke capaciteitsbeperking op de IJzeren Rijn nog het grootste deel van de baten realiseren.

Die selectieve toewijzing moet mogelijk worden geacht. Het mag worden aangenomen dat de infrastructuurbeheerders in België, Nederland en Duitsland (en meer in het algemeen in Europa) in de toekomst tot een steeds betere afstemming zullen komen om een goede maatschappelijke benutting van het spoor mogelijk te maken. De door de onderzoeksbureaus gehanteerde scenario's sorteren hier ook al op voor, in de vorm van een betere maatschappelijke beprijzing van het vervoer via het beleid van de White papers en nog meer in de hogere groeiscenario's, waar vergaande internalisering van externe kosten is verondersteld. Deze uitgangspunten acht de COD plausibel gelet op de reeds lopende initiatieven en ontwikkelingen in de EU en gegeven het feit dat de vervoersramingen betrekking hebben op 2030. Er zal nog water door de Rijn moeten vloeien om met name een vergaande internalisering van externe kosten te realiseren in Europa, maar binnen een periode van 20 tot 25 jaar, is er veel tijd om via kleine stappen uiteindelijk toch veel te bereiken op dit vlak. De relevantie hiervan voor de capaciteitsbenutting is dat in een dergelijke omgeving dan ook moet worden aangenomen dat de infrabeheerders in staat zijn om gezamenlijk een maatschappelijk doelmatig gebruik van de infrastructuur te realiseren. Via minimale tariefdifferentiatie kan worden gerealiseerd dat bij eventuele beperkingen op de IJzeren Rijn de capaciteitstoewijzing en de uitwijking naar de Montzenroute selectief gebeuren.

Naast de mogelijkheid van selectieve toewijzing, vergt een economische benadering van de gewenste capaciteit nog een tweede stap: een confrontatie met de kosten. De maatschappelijk-economisch optimale capaciteit wordt gevonden op het punt waar de maatschappelijke baten de maatschappelijke kosten overtreffen met een zo groot mogelijk overschot. De bepaling nu van dat punt wordt bemoeilijkt door de onzekerheid over de prognoses, maar zij wordt anderzijds sterk vereenvoudigd door het optreden van een belangrijke kostensprong. Volgens berekeningen van ProRail en Infrabel is de verhouding kwaliteit / capaciteit van de treinpaden over de gereactiveerde IJzeren Rijn-verbinding tussen Mol en Mönchengladbach bij meer dan 72 doorgaande internationale goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen namelijk zodanig dat de aanleg nodig wordt van substantiële extra infrastructuur, zoals langere stukken dubbelspoor.

Een belangrijke kostensprong, bijvoorbeeld de uitbreiding van enkelspoor naar dubbelspoor maakt het onwaarschijnlijk, dat de optimale capaciteit voorbij dit punt gevonden wordt. Daarbij geldt tevens dat de kwaliteit van de geboden treinpaden over de (grotendeels enkelsporige) IJzeren

Commissie Onafhankelijke Deskundigen IJzeren Rijn

Rijn afneemt bij een toenemend aantal geplande treinen, terwijl de treinpaden op de dubbelsporige Montzenroute dan onverminderde kwaliteit hebben.

Immers, in de situatie mét IJzeren Rijn in 2030 is er over de Montzenroute minder vervoer dan momenteel: het vervoer over de Montzenroute in 2030 in het hoogste scenario is 6,6 mio ton (zie bijlage I, tabel 1) en in 2005 gerealiseerd 7,0 mio ton (NEA/UA, blz. 48).

Voorts zal de kwaliteit van de Montzenroute in 2008 nog toenemen. Uit een persbericht van de NMBS van 25 mei 2007 blijkt dat Infrabel, DB Netz en DB Energie een overeenkomst hebben ondertekend voor de elektrificatie van de nog ontbrekende schakel in de grensoverschrijdende spoorlijn 24 tussen Montzen en Aken-West. De elektrificatie zal in december 2008 voltooid zijn. Daardoor is de nu nog verplichte locomotiefwisseling in de stations Montzen en Aken-West niet langer nodig en kunnen treinen tot 1600 ton zonder locwisselen doorrijden. Hierdoor zal de commerciële snelheid op de Montzen-route aanzienlijk toenemen.

Gegeven de afnemende kwaliteit van de paden over de IJzeren Rijn bij meer dan 72 doorgaande internationale goederentreinen per etmaal zal bij verder toenemende vraag het verkeer dus logischerwijs uitwijken naar de Montzenroute, alwaar zowel capaciteit als kwaliteit ruim voorhanden zijn.

Bij 72 treinen immers en gegeven dat men selectief toewijst, heeft men al te maken met verkeer dat beperkte baten toevoegt bij gebruik van de IJzeren Rijn: bijvoorbeeld lege of lichte treinen die niet de grootst mogelijke afstandswinst opleveren. Ook al zijn de onderlinge verschillen tussen de prognoses aanzienlijk, in alle voorspellingen geldt dat men bij de 72^{ste} trein reeds toe is aan een baat die nog maar slechts een fractie bedraagt van wat de eerste, de meest aangewezen, treinen bij de IJzeren Rijn winnen.

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

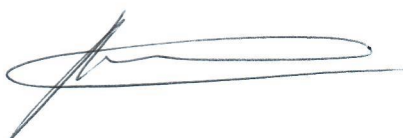
De COD beveelt aan dat de IJzeren Rijn voor die capaciteit ingericht wordt, dus voor 72 doorgaande internationale goederentreinen per etmaal in beide richtingen tezamen.

Niet alle treinen, die bij Budel de Belgisch - Nederlandse grens passeren zijn de doorgaande internationale goederentreinen over de IJzeren Rijn. In bijlage 3 is, met als referentiejaar 2005, gedetailleerd per baanvak aangegeven welke aantallen reizigerstreinen en goederentreinen voor de jaren 2020 en 2030 geprognosticeerd zijn. Enkele goederentreinen, die bij Budel de grens passeren hebben de eindbestemming Budel Zinkfabriek. Tussen Weert en Roermond worden de goederentreinen van/naar de richting Eindhoven toegevoegd. Bij Roermond vindt een splitsing plaats tussen de bestemmingen Duitsland (via de IJzeren Rijn) en van/naar de richting Sittard. Een aantal treinen, die bij Budel de Belgische grens passeren, hebben een herkomst/bestemming Sittard en verder. Volledigheidshalve zijn ook de treinen tussen Venlo en Roermond toegevoegd.

Commissie Onafhankelijke Deskundigen
IJzeren Rijn

Tot slot wijzen we hier nog op het volgende. De verrichte studies hebben een basis geboden voor het bepalen van de omvang en samenstelling van de transportvraag in de spoorcorridor tussen Antwerpen en het Duitse achterland, en de potenties die de IJzeren Rijn daarbinnen heeft. Voor de MKBA is evenwel nog meer gedetailleerde informatie nodig over gegeneraliseerde kosten en daarmee samenhangende substitutie- en generatie-effecten. Studie hiernaar kan uiteraard resulteren in afwijkingen ten opzichte van de thans berekende transportstromen. Voor de algehele vervoersvraag en de daarop af te stemmen vervoerscapaciteit heeft dit geen gevolgen, maar voor de MKBA kunnen de relatieve effecten wel belangrijk zijn.

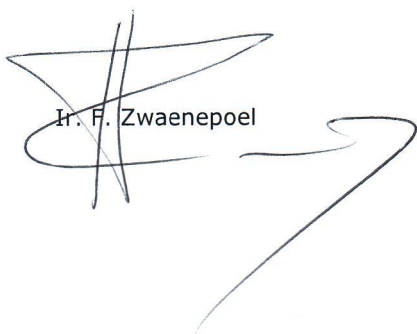
ondertekening



Prof. Dr. G. Blauwens



Drs. T. van Hoek



Ir. F. Zwaenepoel



ir. R.A. van den Bosch

Bijlage 1 : vergelijking prognoseresultaten goederenvervoer NEA/UA en TNO/TML

De hieronder weergegeven cijfers zijn ontleend aan de onderzoeksrapporten van beide bureaus. De cijfers met betrekking tot vervoerprognoses in termen van tonnages zijn door TNO/TML in hoofdstuk 3, in tabel 10 op pagina 29. NEA/UA meldt de vervoersprognoses in termen van tonnages in hoofdstuk 3, par. 4, in de tabellen 3.4 t/m 3.7, pagina's 49 en 50. De vervoerprognoses in termen van aantal treinen zijn bij TNO/TML terug te vinden in hoofdstuk 3, tabel 13 op pagina 30. Bij NEA/UA zijn de vervoerprognoses voor het aantal treinen terug te vinden in hoofdstuk 5, tabellen 5.1. t/m 5.4, op pagina's 62 en 63. Het aantal beladen treinen in de laatste in deze bijlage weergegeven tabel, is door de COD rechtstreeks afgeleid uit bovengenoemde tabellen voor het aantal treinen en wel door het totaal aantal treinen te verminderen met het aantal lege treinen, die beide apart in de betreffende tabellen zijn weergegeven.

Tabel 1: Prognoses vervoerd gewicht per spoor (in mln ton/jaar) in de gehele spoorcorridor Antwerpen - Roergebied, en uitgesplitst over de beide spoorverbindingen

scenario	situatie mét IJzeren Rijn						situatie zónder IJzeren Rijn	
	gehele spoorcorridor Antwerpen - Roergebied		idem, uitgesplitst per spoorverbinding				idem, in situatie zónder IJzeren Rijn	
	NEA/UA	TNO/TML	Montzenroute		IJzeren Rijn		Montzenroute	
	NEA/UA	TNO/TML	NEA/UA	TNO/TML	NEA/UA	TNO/TML	NEA/UA	TNO/TML
1A-20	13,4	12,2	4,0	3,8	9,4	8,4	11,6	11,3
1A-30	15,3	13,3	4,5	4,0	10,8	9,3	13,5	12,4
2A-20	14,4	13,8	4,3	4,3	10,1	9,5	12,5	12,8
2A-30	17,4	15,9	5,0	4,8	12,4	11,1	15,3	14,7
2B-20	16,3	14,2	4,9	4,5	11,4	9,7	14,3	13,2
2B-30	21,0	16,7	6,0	5,1	15,0	11,6	18,6	15,4
3B-20	17,5	16,1	5,2	5,1	12,3	11,0	15,5	14,8
3B-30	23,8	19,9	6,6	6,1	17,2	13,8	21,3	18,6

Commissie Onafhankelijke Deskundigen
IJzeren Rijn

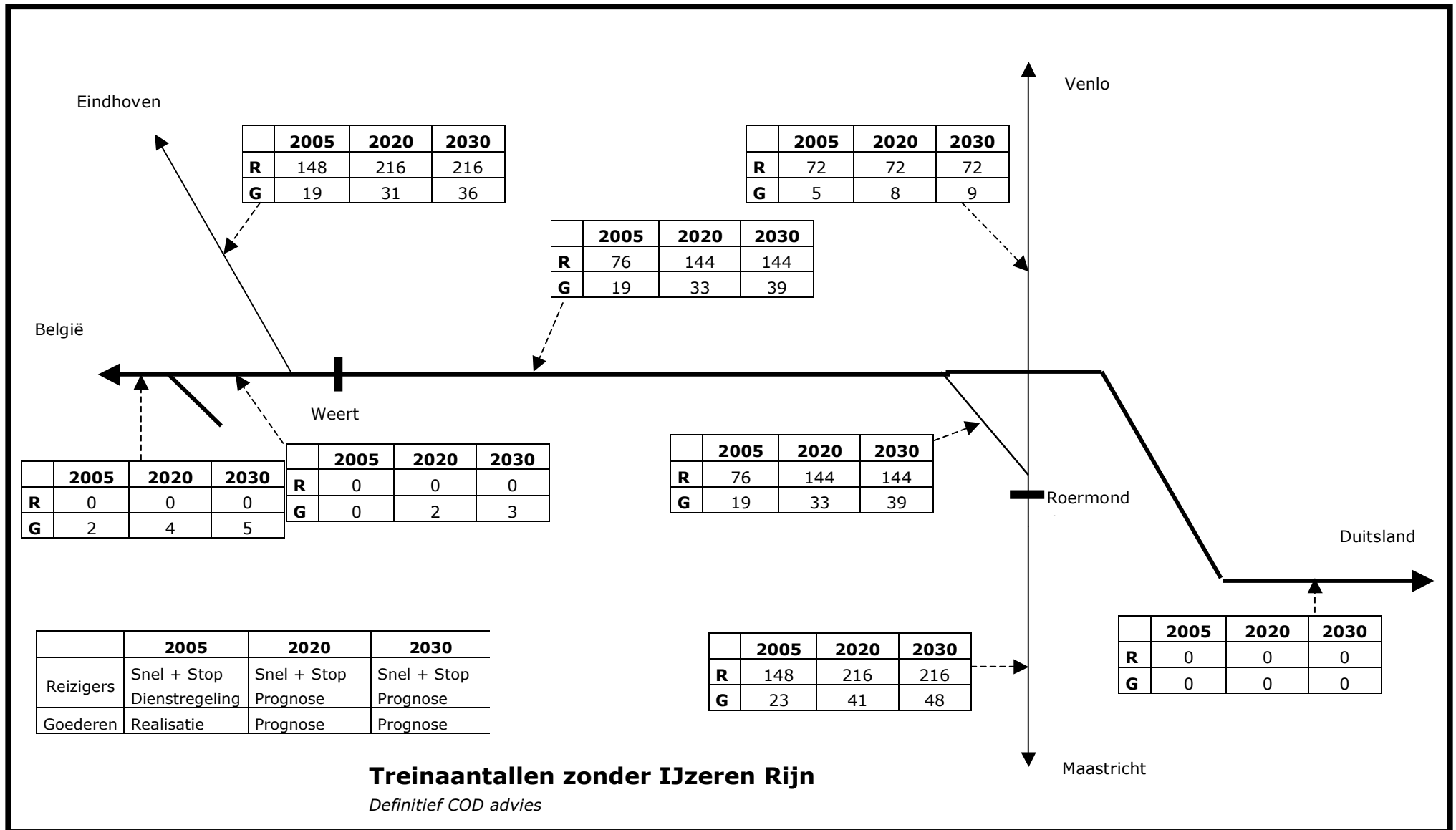
Tabel 2: Prognoses aantal treinen per etmaal in beide richtingen samen in de gehele spoorcorridor Antwerpen - Roergebied, en uitgesplitst over de beide spoorverbindingen

scenario	- situatie mét IJzeren Rijn						situatie zónder IJzeren Rijn	
	gehele spoorcorridor Antwerpen - Roergebied		idem, uitgesplitst per spoorverbinding				idem, in situatie zónder IJzeren Rijn	
			Montzenroute		IJzeren Rijn		Montzenroute	
	NEA/UA	TNO/TML	NEA/UA	TNO/TML	NEA/UA	TNO/TML	NEA/UA	TNO/TML
1A-20	92	70	30	23	62	47	84	63
1A-30	105	76	33	24	72	52	97	69
2A-20	99	79	32	26	67	53	91	71
2A-30	120	91	37	29	83	62	111	82
2B-20	111	81	36	27	75	54	103	73
2B-30	144	96	44	31	100	65	133	86
3B-20	120	92	38	31	82	61	111	82
3B-30	163	112	48	37	115	78	152	105

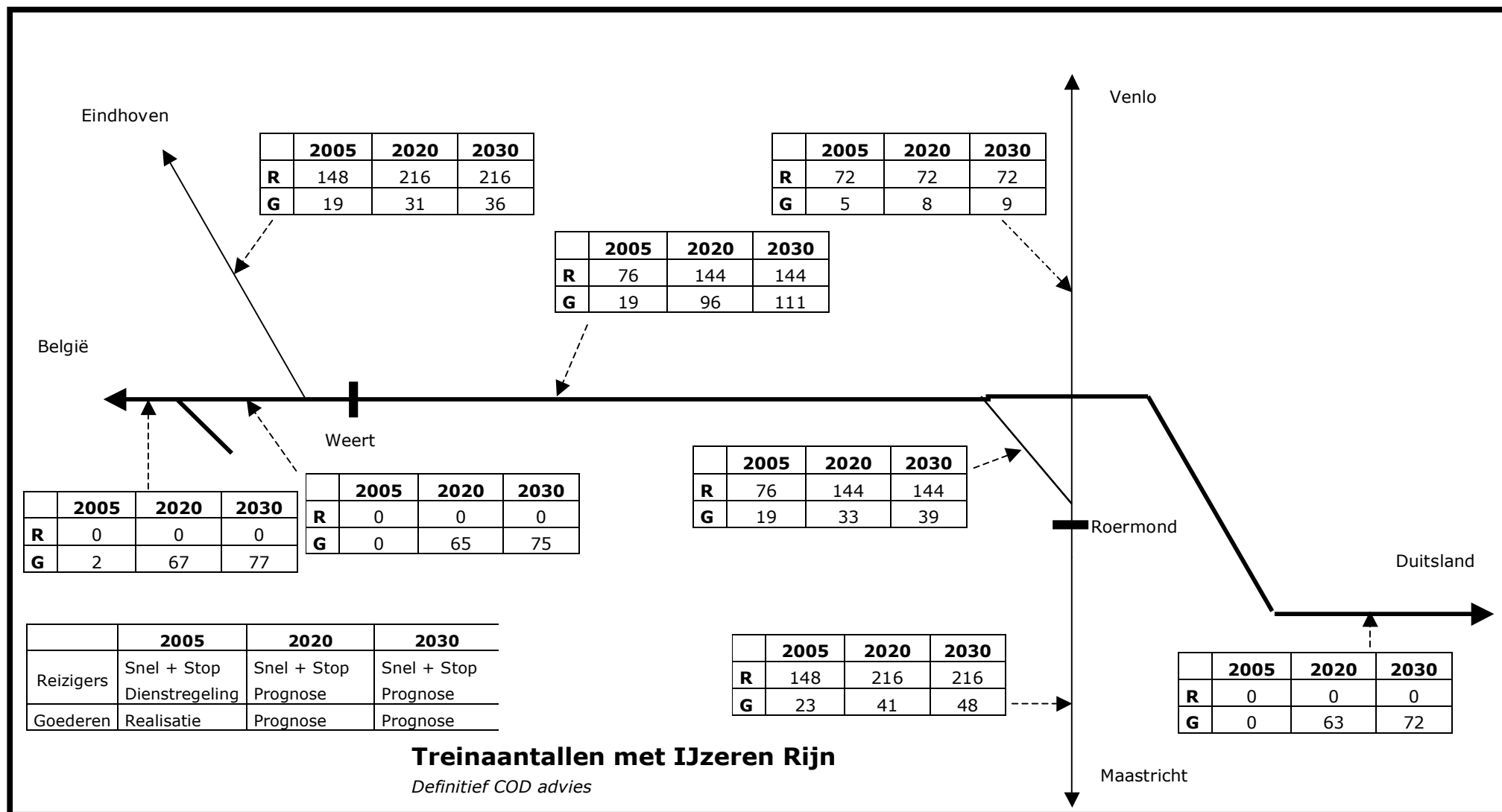
Tabel 3: Prognoses aantal beladen treinen per etmaal in beide richtingen samen in de gehele spoorcorridor Antwerpen - Roergebied, en uitgesplitst over de beide spoorverbindingen

scenario	situatie mét IJzeren Rijn						situatie zónder IJzeren Rijn	
	gehele spoorcorridor Antwerpen - Roergebied		idem, uitgesplitst per spoorverbinding				idem, in situatie zónder IJzeren Rijn	
			Montzenroute		IJzeren Rijn		Montzenroute	
	NEA/UA	TNO/TML	NEA/UA	TNO/TML	NEA/UA	TNO/TML	NEA/UA	TNO/TML
1A-20	49	45	16	13	33	32	45	43
1A-30	56	49	18	14	38	35	52	47
2A-20	53	50	17	15	36	35	49	47
2A-30	63	59	19	17	44	42	52	56
2B-20	59	51	19	15	40	36	55	49
2B-30	77	62	23	18	54	44	72	58
3B-20	65	59	21	18	44	41	60	55
3B-30	88	74	26	22	62	52	82	70

Bijlage 2 : vervoersprognoses zonder IJzeren Rijn



Bijlage 3 : vervoersprognose met IJzeren Rijn



Treinaantallen met IJzeren Rijn

Definitief COD advies