

Inleiding

In de afgelopen twee jaar werd een haalbaarheidsstudie uitgevoerd van de Rijn-Ruhr-spoorwegverbinding (3RX), een spoorweglijn tussen de Noordzeehavens en het Rijn-Ruhrgebied in Duitsland. De Vlaamse overheid was de opdrachtgever van de studie die mede werd gefinancierd door de Europese Unie. Een stuurgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de vijf betrokken regeringen (i.e. Nederland, Duitsland, België, Nordrhein-Westfalen en Vlaanderen) heeft toezicht gehouden op de studie. De studie werd uitgevoerd door de ARTECORAIL, een consortium van consultancybedrijven uit de drie landen.

3RX

3RX verbindt Antwerpen (België) met Mönchengladbach (Duitsland), via Lier en Mol (België), Weert, Roermond, Venlo (alle drie in Nederland) en Viersen (Duitsland). Aangezien het deel Antwerpen – Lier samenvalt met de Montzenlijn, heeft de studie zich gefocust op het gedeelte tussen Lier en Mönchengladbach.

3RX is een alternatief voor de revitalisering van de historische IJzeren Rijn-route en voor de eerder bestudeerde A52-route, en maakt zoveel mogelijk gebruik van bestaande spoorweginfrastructuur. De studie vergelijkt 3RX met deze twee alternatieven.

Het 3RX-concept werd ontwikkeld om de capaciteit van de oost-west spoorweglijnen uit te breiden, waarbij tegelijk een 'modal shift'-beleid wordt ondersteund ten gunste van de spoorwegen. 3RX zorgt niet alleen voor minder drukte op de bestaande routes, zoals de Montzenlijn, maar biedt ook een alternatieve route in het geval één van de bestaande oost-west spoorweglijnen tijdelijk onbruikbaar zou zijn. Het goederentreinverkeer zou op de Oost-West-spoorweglijn bijgevolg ook betrouwbaarder worden.

Investerings

De studie heeft voor elk deel van de 3RX-lijn verschillende opties ontwikkeld, uitgaande van een ontwerpcapaciteit van 72 treinen per dag (beide richtingen), volledige elektrificatie en gebruik van de modernste systemen. Bovendien moeten bochten ervoor zorgen dat de trein zo weinig mogelijk van richting moet veranderen. Vanuit commercieel oogpunt is de route alleen aantrekkelijk als het treinverkeer van oost naar west kan rijden met maximaal één tussenstop voor het veranderen van de rijrichting van de trein.

De goedkoopste oplossing om een lijn te creëren die voldoet aan deze vereisten, is een combinatie van spoorverdubbeling en elektrificatie van verschillende delen (in België, Nederland en Duitsland), de bouw van een nieuwe spoorwegbocht in de buurt van Roermond en verscheidene werken in de omgeving van Venlo om de trein in een andere richting te doen rijden. De totale investeringskosten van deze optie worden geschat op € 770 miljoen (inclusief risicovoorziening, exclusief btw; onzekerheid over de marge: +/- 30%).

Een aantal van de nodige verbeteringen werden al bestudeerd en vastgelegd door respectievelijk de Belgische regering (deel Mol – Neerpelt – Hamont/Nederlandse grens) en de Duitse regering (Nederlands/Duitse grens - Kaldenkirchen – Dülken, deel Viersen). De Nederlandse regering is geïnteresseerd in de ontwikkeling van passagiersvervoer in beide grensdelen (Weert – Hamont; Eindhoven – Venlo – Düsseldorf). Rekening houdend met de verbintenissen die België en Duitsland al zijn aangegaan, zou een extra investering van € 590 miljoen (excl. btw) nodig zijn. Het leeuwendeel van deze investering (i.e. € 444 miljoen) heeft betrekking op werken in Nederland.

De realisatie van de 3RX-lijn is aanzienlijk goedkoper dan ofwel de revitalisering van de historische route of de bouw van het A52-alternatief.

Verwacht goederenverkeer op 3RX

De verkeersanalyse toont aan dat de 3RX-lijn voornamelijk zal gebruikt worden voor verkeer tussen de Belgische zeehavens en het Rijn-Ruhrgebied (en omgeving). Er wordt geraamd dat de lijn dagelijks gebruikt zal worden door gemiddeld 17 tot 20 treinen in 2030, en door 19 tot 23 treinen in 2040. De verkeersprognose toont aan dat 3RX ook een ontlasting zou betekenen voor de Brabantroute, het rangeerstation van Aken en de lijn Aken-Düren-Keulen.

Ecologische haalbaarheid

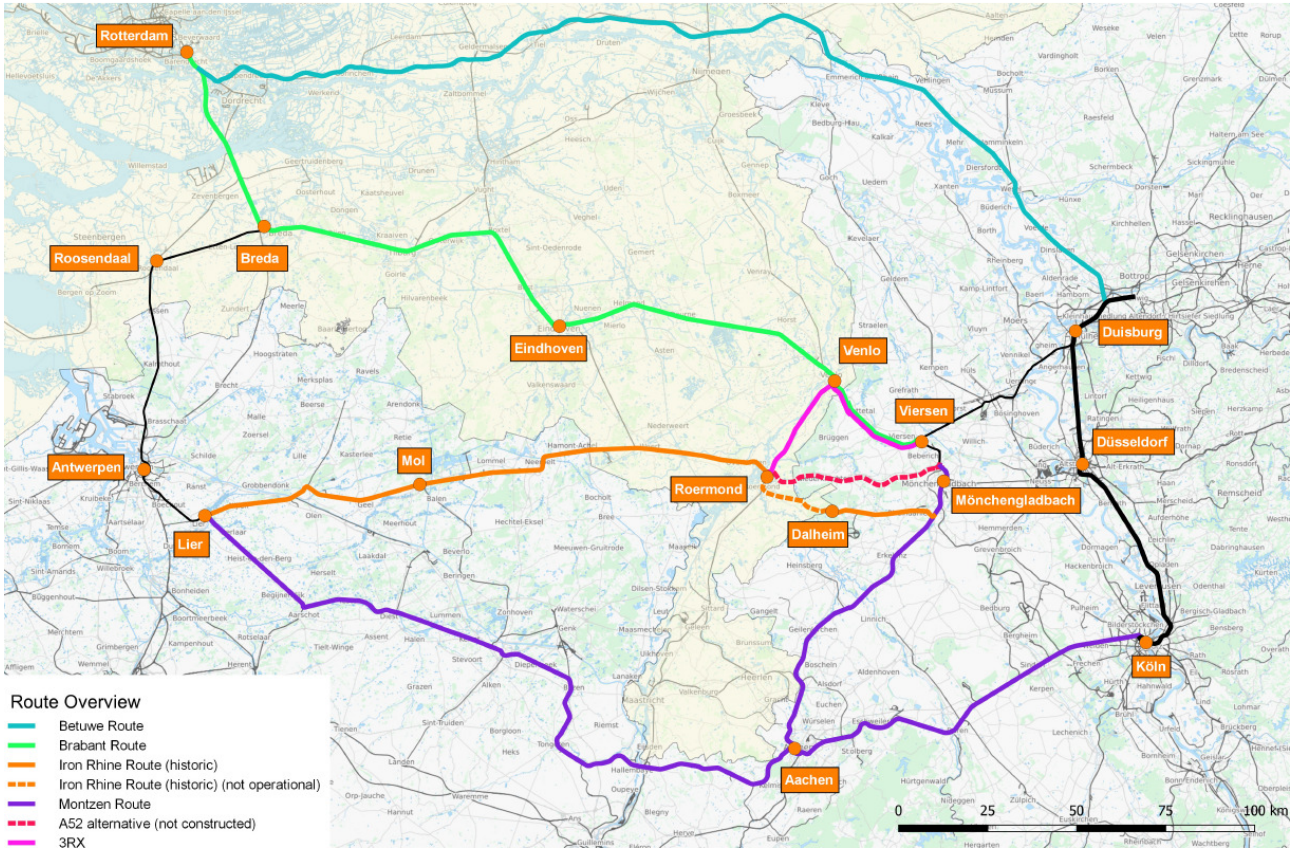
De strategische milieuanalyse toont aan dat de nodige werken in principe kunnen worden uitgevoerd, op voorwaarde dat de vereiste verzachtende maatregelen worden getroffen. Dit gaat onder andere over geluidsschermen langs het deel dat door het natuurgebied Weerter- en Buddelerbergen loopt. Voor dit deel (Hamont-Weert) zijn momenteel maximaal 52 goederentreinen per week toegestaan (overdag), wat impliceert dat er wettelijke procedures nodig zijn om de capaciteit op dit deel te vergroten.

Economische haalbaarheid

De sociale kosten-batenanalyse toont aan dat de voordelen voor de maatschappij beperkter zijn dan de investerings- en onderhoudskosten van de nieuwe infrastructuur. De totale kosten-batenverhouding (tegen een discontovoet van 3%) bedraagt 0,16. De belangrijkste voordelen zijn lagere transportkosten en een betrouwbaarder spoorwegvervoer.

Planningbehoefte

Zodra er een politieke consensus is gevonden tussen de betrokken regeringen, moeten verschillende wettelijke stappen ondernomen worden en zullen er verschillende grondige analyses vereist zijn. De tijd die naar schatting nodig is voor deze studies en procedures, verschilt van land tot land, maar kan tot 10 jaar in beslag nemen. De bouwwerken zouden nog eens 7 tot 13 jaar duren.



Route Overview

- Betuwe Route
- Brabant Route
- Iron Rhine Route (historic)
- Iron Rhine Route (historic) (not operational)
- Montzen Route
- A52 alternative (not constructed)
- 3RX

0 25 50 75 100 km