NS Railinfrabeheer

1064-91

[redacted]

P1064-91

NS *Railinfrabeheer*

Nieuwbouwprojecten
Projectteam IJzeren Rijn

F3-alternatief of A67-tracé

Beoogde bijlage II van Achtergronddocument 45
"Trechtering van alternatieven" van de
Trajectnota/MER IJzeren Rijn

Concept
Versie 0.3
d.d. 2 november 2000

Het F3-alternatief of A67-tracé

Beoogde bijlage II van Achtergronddocument 45 "Trechtering van alternatieven" van de Trajectnota/MER IJzeren Rijn

Inleiding

In de Nederlandse voorstudie voor het project IJzeren Rijn (Quickscan, Railned, 1998) zijn in internationaal verband verschillende alternatieven verkend voor de vervoersverbinding Antwerpen – Duisburg. In de "Startnotitie IJzeren Rijn", november 1999, zijn deze tracé-alternatieven kort beschreven en is aangegeven welke alternatieven wel, en welke niet nader zouden worden bestudeerd in de Tracéwet/m.e.r.-studie.
Het F-alternatief uit voornoemde verkenning door Railned werd gevormd door een nieuw tracé langs de A67 vanaf Turnhout tot zuidoost van Eindhoven waarna tussen Eindhoven en Helmond werd ingetakt op het bestaande spoor Eindhoven Venlo.
In de Startnotitie wordt – in paragraaf 4.4, onder "Niet uit te werken in de Trajectnota/MER" - het volgende aangegeven: " Het voordeel van een (mogelijk) verbeterde verbinding Eindhoven – Antwerpen staat niet in verhouding tot de doelstelling van dit project (goederenvervoer tussen Antwerpen en het Ruhrgebied)."

De commissie voor de milieueffectrapportage stelt in het "Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Goederenspoor Antwerpen – Ruhrgebied: IJzeren Rijn" (d.d. 20 januari 2000) het volgende: "Hoewel de selectie van de alternatieven volgens de Commissie zeer inzichtelijk in de Startnotitie is weergegeven, acht de Commissie het noodzakelijk dat het MER het selectieproces nader toelicht."
Vervolgens stelt de Commissie een getrapte selectie van alternatieven voor, waarbij de eerste stap feitelijk betrekking heeft op "een verantwoording van het afwegingsproces tot aan de Startnotitie". In die eerste stap zouden ook de aangedragen alternatieven uit de inspraak aan de orde moeten komen.
De dan resterende alternatieven zouden in een tweede selectie-stap moeten worden beoordeeld op "vervoerkundige, financiële en milieucriteria", alvorens over te gaan tot een gedetailleerde studie van de dan overgebleven alternatieven.

In de "Richtlijnen voor de Trajectnota/MER IJzeren Rijn" (d.d. april 2000) zijn deze adviezen van de Commissie overgenomen met de toevoeging dat "het door de provincie Noord-Brabant bepleite alternatief gebundeld met de A67" hierbij bijzonder aandacht verdient".
Hierbij dient te worden opgemerkt dat bovengenoemd alternatief langs de A67 verschilt van het F-alternatief uit de Quickscan van Railned en de Startnotitie IJzeren Rijn.
Het F-alternatief of A67-tracé zoals door de provincie Noord-Brabant voorgesteld blijft ook na de zuidelijke passage van Eindhoven in de richting van Venlo gebundeld met de A67 tot het, bij de kruising van de A67 met de spoorlijn Eindhoven – Venlo, op dit spoor intakt.
Op verzoek van – en naar aanleiding van de inspraak op de Startnotitie door - de provincie Limburg en de gemeente Venlo is het alternatief vervolgens uitgebreid met

een noordelijke passage van Venlo waarna het op Duits grondgebied bij Kempen intakt op het bestaande Duitse spoorwegnet.
Ter onderscheiding van andere alternatieven die slechts gedeeltelijk gebundeld zijn met de A67 wordt dit alternatief het F3-alternatief genoemd.

Conform de Richtlijnen dient het F3-alternatief "bijzonder aandacht" te krijgen.
Het op een correcte, consistente wijze uitvoeren van een tussentijdse selectie van alternatieven die in de Trajectnota/MER (meer) in detail worden uitgewerkt en met elkaar worden vergeleken is echter slecht uitvoerbaar, indien reeds bij voorbaat vaststaat dat het F3-alternatief ook na deze selectie verder bestudeerd moet worden.
De beoordelingscriteria die volgen uit de "Vraag- en Doelstelling" voor de studie naar *reactivering van de IJzeren Rijn kunnen – indien toegepast op het A67-tracé – namelijk* niet anders dan leiden tot het oordeel dat het een niet "redelijkerwijs in beschouwing te nemen" alternatief is.
Met deze conclusie wordt echter onvoldoende recht gedaan aan de toegezegde "bijzondere aandacht".

Het F3-alternatief geheel buiten de trechtering houden en in de Trajectnota/MER in detail uit te werken blijkt echter ook niet mogelijk omdat:

1. een objectieve selectie uit de overige alternatieven geweld wordtaangedaan indien in dat proces minder ingrijpende alternatieven als "niet redelijk" en dus als "niet te beschouwen" worden gekwalificeerd, terwijl het F3-alternatief verder in de studie wordt meegenomen;
2. de 'scope' van het project reactivering IJzeren Rijn, zoals neergelegd in "Vraag- en Doelstelling" een geheel andere is dan de scope die de provincie Noord-Brabant in het rapport "De IJzeren Rijn: een gouden kans" heeft neergelegd waardoor het niet mogelijk blijkt om criteria op te stellen die het mogelijk maken het alternatief van de provincie uiteindelijk te vergelijken met een van de alternatieven die na trechtering verder in detail worden uitgewerkt;
3. een studie van het F3-alternatief alleen zinvol is als dit alternatief wordt voortgezet op Belgisch en Duits grondgebied (in verband met nieuw aan te leggen tracédelen) en tot op heden België en Duitsland op hoog ambtelijk niveau hebben aangegeven niets in het F3-alternatief te zien en het daarom ook niet in de studie te willen betrekken.

Daarnaast leidt een dergelijk gedetailleerd onderzoek tot studielast die een aanmerkelijke overschrijding te zien geeft van de, door de minister toegezegde, publicatiedatum van de Trajectnota/MER.

Een andere mogelijkheid is om het A67-tracé te bestuderen als een nieuw of onafhankelijk initiatief, los van de studie naar reactivering van de IJzeren Rijn. Een dergelijke studie valt echter geheel buiten de kaders van de nu lopende studie.

Uiteindelijk is besloten om het F3-alternatief buiten de gebruikte systematiek te houden en apart te beoordelen. Ten aanzien van een correcte behandeling van dit alternatief wordt apart aan het bevoegd gezag gerapporteerd, waarbij de vraag voorligt of, en zo ja op welke wijze, een verdere studie van dit alternatief dient plaats te vinden. Indien wordt besloten het alternatief niet verder in deze studie te *beschouwen wordt deze rapportage als bijlage in het trechteringsrapport opgenomen.*

In deze notitie wordt in deel A een beoordeling gegeven van F3-alternatief als een "alternatief" voor de reactivering van de IJzeren Rijn in de zin van art. 7.10 van de Wet Milieubeheer[1].
In deel B wordt een beschouwing (geen oordeel) gegeven van het door de provincie Noord-Brabant voorgestelde A67-tracé in de vorm van een reactie op het rapport "De IJzeren Rijn: een gouden kans".

Omwille van de duidelijkheid zal de term "F3-alternatief" gebruikt worden daar waar de beoordeling betrekking heeft op de Tracéwet/m.e.r.-procedure inzake de reactivering van de IJzeren Rijn. De term "A67-tracé" wordt gehanteerd waar gedoeld wordt op de door de provincie Noord-Brabant voorgestane aanleg van een nieuwe *spoorverbinding tussen Turnhout en (de grens bij) Venlo.*

[1] *"Een milieueffectrapport bevat tenminste een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen."*

Deel A, F3 als alternatief voor het historisch tracé' van de IJzeren Rijn

De scope

De beschouwing van een mogelijk nieuw aan te leggen spoorlijn tussen Turnhout en (de grens bij) Venlo, gebundeld met de autosnelweg A67, is gebaseerd op het concept rapport "Vraag- en Doelstelling" (achtergronddocument 19 uit de Trajectnota/MER IJzeren Rijn), afspraken tussen de Ministers van Nederland, België en Duitsland uit 1999, en de "functionele definitie infrastructuur" van Railned, en vindt plaats in het kader van de studie naar reactivering van de IJzeren Rijn of een alternatief daarvoor.

Uitgangspunt daarbij is dat de nieuwe spoorlijn functioneel moet voldoen, en wel zo snel mogelijk, aan een concreet aanwezige vervoersvraag van – overigens – geringe omvang.
De prognoses voor het jaar 2020 zijn daarbij maatgevend.

Beleid

In Europa groeit de capaciteitsvraag naar goederenvervoer per spoor. Het Nederlandse beleid is er op gericht deze groei niet alleen te ondersteunen maar ook te stimuleren. Het is echter nog onzeker in welk tempo deze groei zal plaatsvinden. Dit rechtvaardigt een zekere terughoudendheid ten aanzien van nieuwe investeringen in infrastructuur voor het goederenvervoer per spoor.
Daarom wordt de volgende prioriteitsvolgorde gehanteerd bij het beoordelen van alternatieven:

1. het beter benutten van de bestaande railcapaciteit zonder het nemen van fysieke maatregelen;
2. het beter benutten van bestaande capaciteit met beperkte aanvullende fysieke maatregelen (zoals inhaalsporen, vrije kruisingen, verbindingsbogen);
3. nieuwbouw gebundeld met overige infrastructuur;
4. nieuwe doorsnijdingen.

Internationale studie

In het kader van de internationale studie naar de mogelijkheid tot reactivering van de IJzeren Rijn of alternatieven daarvoor, is overeengekomen zes alternatieven te onderzoeken die bij de Belgisch-Nederlandse grens gebruik maken van de grensovergang bij Budel en bij de Duits-Nederlandse grens van de grensovergangen bij Venlo of bij Dalheim.
Omdat ook van de zijde van de Belgische en de Duitse overheid is aangegeven dat in beide landen een soortgelijk beleid t.a.v. de ontwikkeling van infrastructuur geldt als in de "Spoorinfravisie goederenvervoer" is vastgelegd zijn België en Duitsland van mening dat het F3-alternatief mogelijk pas in beeld komt als gebleken is dat alle andere alternatieven niet te realiseren zijn.

Aanlegkosten

Het F3-alternatief is globaal ontworpen en op z'n mogelijkheden en knelpunten bezien (zie bijlage A). Het alternatief betekent ca. 20 km nieuw tracé in België, ca. 75 km nieuw tracé in Nederland en ca. 25 km nieuw tracé in Duitsland.

Uit de ervaringen bij de Betuweroute (bundeling met de A15) kan, met een grote mate van zekerheid, worden afgeleid dat de kosten van het Nederlandse deel van het F3-alternatief (ruim 60% van de totale lengte) 2,5 á 4 miljard gulden zullen bedragen. Dit zijn de kosten voor het alternatief als vervangende verbinding voor het historische tracé van de IJzeren Rijn volgens de specificaties en uitgangspunten zoals onder "scope" aangegeven.
Dus exclusief elektrificatie, partieel dubbelsporig, exclusief aansluitingen en voorzieningen voor reizigersvervoer en regionaal goederentransport.

Bundeling met andere infrastructuur
Bundeling van infrastructuur is vanuit het oogpunt van milieu gunstig. Er vindt geen nieuwe doorsnijding plaats en het spoor komt in de "geluid- en veiligheidruimte" van de weg te liggen.
Financieel echter is bundeling van infrastructuur slechts voordelig indien die betreffende infrastructuren tegelijkertijd worden aangelegd.
Bundeling met de bestaande A67 kan op twee manieren.
In de eerste plaats op basis van het -financiële- uitgangspunt dat aan de A67 geen reconstructies ten behoeve van de spoorlijn plaats zullen vinden. Nadeel van deze wijze van bundelen is dat op plaatsen waar de spoorlijn moet uitbuigen (zoals bij verzorgingsplaatsen, aansluitingen van wegen middels een kwartklaverblad etc.) het ruimtebeslag van de gebundelde infrastructuur toch vrij groot is (grondaankoop) waardoor de risico- en geluidscontouren verder weg komen te liggen.
In de tweede plaats op basis van maximale milieuwinst. In dat geval zullen ingrijpende reconstructiewerkzaamheden aan de A67 moeten plaatsvinden om tot de noodzakelijk strakke, horizontale en verticale bundeling te komen. Uitgaande van de veronderstelling dat tijdens die reconstructie het wegverkeer op een veilige wijze dient te worden afgewikkeld leidt dit tot aanzienlijke kosten.

Reizigersmedegebruik
In de beschouwing van de alternatieven in het kader van de reactivering van de IJzeren Rijn wordt onderzocht of er sprake kan zijn van reizigers*mede*gebruik. Het reizigersvervoer is derhalve, gezien de uitgangspunten voor reactivering (zie "scope") *ondergeschikt* aan het goederenvervoer.
Door Railned is in een verkennende studie[2] onderzocht voor welk tracé-alternatief rekening moet worden gehouden met reizigersmedegebruik. Railned komt tot de conclusie dat "voor de verbinding Eindhoven – Antwerpen/Brussel de tracé-alternatieven van de IJzeren Rijn weinig of geen meerwaarde hebben".
Daarbij komt dat het F3-alternatief extra – en hoge – investeringen vergt (aansluitingen, haltes, stations) om het geschikt te maken voor personenvervoer.
Verder verhoudt het uitgangspunt om bij het ontwerpen van een nieuwe spoorlijn ten behoeve van het goederenvervoer woonkernen te ontzien zich niet met de gewenste tracering van een spoorlijn ten behoeve van het reizigersvervoer.

Maatschappelijke kosten/baten
Een investering van 2,5 á 4 miljard gulden op Nederlands grondgebied - exclusief voorzieningen ten behoeve van reizigersvervoer en regionale logistieke knooppunten en bedrijven - voor een vervoersbehoefte van 43 treinen per etmaal in twee richtingen

[2] *Verkenning reizigersmedegebruik IJzeren Rijn, Railned (Kenmerk: RnP/908.15/2000/105, d.d. 6 april 2000).*

samen lijkt niet gerechtvaardigd. Tegenover een dergelijke investering zullen marginale baten staan. Noch uit het onderzoek van Railned, noch uit andere bronnen is gebleken dat majeure financiële voordelen, zelfs op de lange termijn, tot de mogelijkheden behoren.

Conclusie

Op basis van de bovengenoemde aspecten moet worden afgeleid dat het F3-alternatief geen alternatief is voor de IJzeren Rijn in de zin van de wet ("redelijkerwijs in beschouwing te nemen") gezien de vraag en doelstelling van het project.
Er zijn geen of onvoldoende argumenten voorhanden die (de voorbereidingen van) een investering van vele miljarden voor het F3-alternatief voor de planperiode 2020 rechtvaardigen.

De verdere studie naar de nu geselecteerde alternatieven (waaronder het D2-alternatief) en de resultaten daarvan maken een eventueel in de toekomst aan te leggen F3-alternatief zeker niet onmogelijk en kunnen daar zelfs een eerste stap voor zijn. Een en ander zal bij de standpuntbepaling medio 2001 een rol kunnen spelen.

Deel B, het A67-tracé als toekomstgerichte en hoogwaardige internationale spoorverbinding voor goederen- en reizigersvervoer.

De scope

Zoals in de inleiding van deze notitie is aangegeven is het uiteraard mogelijk een andere scope voor een beschouwing van het A67-tracé te definiëren. Daarbij kan met name gedacht worden aan een verruimde tijdshorizon, optimistischer scenario's voor de groei van het goederenvervoer tussen Antwerpen en Duisburg en de groei van het reizigersvervoer, sterk(er) flankerend beleid en – niet in de laatste plaats – het genererend vermogen van moderne infrastructuur.
Het rapport "De IJzeren Rijn: een gouden kans" waarin de provincie Noord-Brabant een pleidooi houdt voor de aanleg van het alternatief langs de A67 heeft een dergelijke, ruimere scope.

Hoewel niet expliciet in het rapport "De IJzeren Rijn: een gouden kans" beschreven, is de scope voor deze beknopte verkenning naar de toekomstmogelijkheden van een nieuwe, met de A67 gebundelde spoorlijn van Turnhout naar Venlo, een geheel andere dan die voor de reactivering van de IJzeren Rijn.
In het rapport worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. tijdshorizon 2020++;
2. vergroting van het aandeel in de modal split door het aanbieden van nieuwe, adequate spoorverbindingen (stimuleringsmaatregelen) inclusief aansluitingen van bevolkingscentra, bedrijventerreinen, terminals etc.;
3. aanleg van nieuwe bedrijfsterreinen langs het A67-tracé;
4. hogere prognoses voor het goederenvervoer (scenario 3, zie Achtergronddocument 19 Vraag- en Doelstelling) tussen Antwerpen en Duisburg;
5. substantieel reizigers- en goederenvervoer, van en naar de regio als gevolg van de "aanjagende functie" voor de regionale economie;
6. gefaseerde aanleg;
7. ontlasting van de Brabantroute.

Wil de nieuwe spoorlijn deze aanjagende functie hebben voor de economie in Zuid-Nederland dan dienen de ontwerpuitgangspunten te zijn gericht op kwaliteit, duurzaamheid, en maximale gebruikswaarde. Dit houdt concreet o.a. het volgende in:

1. geschikt voor hoogwaardig (snel) goederen- en reizigersvervoer;
2. dubbelsporig en geëlektrificeerd;
3. een omleiding bij Venlo;
4. lokale aansluitingen en verbindingen.

Reizigersvervoer

Uit "De IJzeren Rijn: een gouden kans".
De regio Eindhoven-Helmond kent een direct verzorgingsgebied van meer dan 700.000 inwoners. Het A67-tracé verbindt dus belangrijke bevolkingscentra met elkaar. Vanuit Eindhoven naar respectievelijk Antwerpen en Brussel ontstaan dan aantrekkelijke reistijden van hoogstens 30 en 45 minuten. Voorstadhaltes zoals Turnhout verrijken het openbaar vervoer. Ook geeft het A67-tracé voeding aan de personen- en goederenstromen in de richting van de regionale luchthaven Eindhoven Airport. Desgewenst zijn ook de luchthavens in België beter te bereiken zoals Brussel en Antwerpen Airport.

Een eigentijdse west-oost-verbinding in de vorm van de IJzeren Rijn zal voor personenvervoer een cruciale rol betekenen.

Anders dan in de beschouwing van de alternatieven in het kader van reactivering van de IJzeren Rijn, waar eventueel reizigersvervoer ondergeschikt is aan het goederenvervoer, is reizigersvervoer in het A67-tracé van de provincie Noord-Brabant een *nevengestelde* doelstelling.
Zoals in deel A is aangegeven is Railned, op grond van een verkennende studie tot de conclusie gekomen dat "voor de verbinding Eindhoven – Antwerpen/Brussel de tracé-alternatieven van de IJzeren Rijn weinig of geen meerwaarde hebben".
De verkenning van Railned is echter gebaseerd op reizigers*mede*gebruik op een goederenspoorlijn volgens de specificaties voor de IJzeren Rijn. Het rapport van de provincie Noord-Brabant gaat uit van een A67-tracé waarop met een hogere snelheid kan worden gereden. Daarom heeft Railned een aanvullende globale verkenning uitgevoerd op een hoger ambitieniveau voor reizigers. Daarbij is uitgegaan van een maximumsnelheid van 160 km/h.

De resultaten van deze verkenning zijn als volgt.
De reistijd van Eindhoven naar Antwerpen Centraal blijft via de referentieroute (via Breda en HSL-Zuid) korter dan via Turnhout namelijk 63 minuten tegenover 78 minuten.
De reistijd van station Eindhoven naar station Brussel Zuid via Turnhout wordt 12 minuten korter dan de referentieroute (97 resp. 109 minuten).
Hierbij is uitgegaan van een snelheid van 160 km/u tussen Eindhoven en Turnhout.
Op basis van het aantal verplaatsingen tussen Eindhoven/Helmond en België, rekening houdend met de wervende werking tengevolge van de reistijdverbetering, verwacht Railned op het grenstraject A67-tracé, een aantal van 300 a 600 treinreizigers per gemiddelde werkdag.
Vervolgens trekt Railned de voorlopige conclusie dat het waarschijnlijk voor een vervoerder niet interessant is een reizigersverbinding via het A67-tracé aan te bieden daar er niet voldoende reizigersvervoer is te verwachten. Voor een nadere onderbouwing is een gedetailleerde vervoerswaarde-studie nodig. Op basis van de uitgevoerde verkenning is er geen aanleiding een dergelijke studie te doen omdat de geschatte reizigersaantallen ver achter blijven bij een voor een nieuwe lijn gewenste vervoeromvang.

Regionale ontwikkelingen, het genererend vermogen van het A67-tracé
Uit "De IJzeren Rijn: een gouden kans".
De stadsgewesten Eindhoven - Helmond en Venlo zijn de centra die grote positieve economische voordelen zouden ondervinden van de aanleg van het A67-tracé.
Een van de stimuleringsmaatregelen voor het verschuiven van de model split is zorgen voor een adequaat aanbod: meer kilometers spoor. Uitbouw van het vervoer over spoor in Venlo werd in korte tijd een groot succes.
De aanhaking van bevolkingsconcentraties, bedrijventerreinen, terminals enz geeft het A67-tracé een groter 'organiserend vermogen' voor het zuiden des lands.
Het A67-tracé geeft onmiskenbaar een stevige impuls aan respectievelijk de volgende netwerkknopen: Antwerpen, Eindhoven-Helmond, Venlo en Duisburg.
Realisatie van het A67-tracé heeft een aanjagende functie voor de economie van Zuid-Nederland.

In de vervoersmodellen die voor het goederenvervoer[3] per spoor voor 2020 zijn opgesteld, waarbij rekening is gehouden met een sterk flankerend beleid, zoals verwoord in TiB[4], blijkt de vervoersgeneratie van de regio Eindhoven beperkt, mede gezien het feit dat Eindhoven zich meer ontwikkelt als kenniscentrum dan als goederencentrum.
Volgens een globale schatting van Railned zou het genererend effect van het A67-tracé voor 2010 slechts een 10-tal treinen op dagbasis in twee richtingen samen betreffen, waarbij niet zeker is of dit vervoer niet zal blijven plaatsvinden op bestaande verbindingen en via bestaande grensovergangen.
Het A67-tracé biedt – volgens Railned - geen of nauwelijks effect ten opzichte van bestaand spoor (of bijvoorbeeld de D-alternatieven uit de studie IJzeren Rijn).
Over de huidige ontwikkelingen op het bestaande net verschaft een recent verschenen rapport informatie. Het betreft het concept rapport "Wagons voor je geld: Evaluatie van de Tijdelijke Bijdrageregeling Spoorwegaansluitingen (TSBA)". Het is opgesteld op verzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV). Uit het rapport blijkt dat – over de periode 1995 t/m 1999 - landelijk aan 24 bedrijven subsidie is verstrekt voor de realisatie van een aansluiting op het spoorwegnet. Daarvan liggen er 8 in Noord-Brabant waarvan 1 in de regio Eindhoven-Venlo.

Ook andere bronnen verschaffen informatie over het (genererend) effect van het A67-tracé.
In 1998/1999 is door Ingenieurgruppe IVV –Aachen (Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung) onderzoek verricht naar alternatieve spoorverbindingen tussen Antwerpen en Duisburg. De resultaten van die studie zijn in 1999 neergelegd in het rapport "Alternatieve spoorverbindingen voor het goederenvervoer tussen Antwerpen en Duisburg".

Over het A67-tracé zegt het rapport het volgende:
De hoofdvarianten IIIb en IIIc via Turnhout en Waalre ten zuiden van Eindhoven [...] kunnen ten westen van Helmond of ten oosten van Deurne op de Brabantroute worden aangesloten. De investeringskosten zijn relatief hoog [...].
Naast de problemen ten gevolge van de grote hellingsgraad van dit tracé geldt dat zonder combinatie met hoofdvariant IIIa (≈ aansluiting op baanvak Eindhoven – Boxtel bij Acht en aansluiting Eindhoven Airport) t.b.v. het personenvervoer de economische waarde voor de regio Eindhoven echter relatief gering is. Vanuit deze optiek moeten de hoofd-varianten IIIa en IIIb/IIIc (gefaseerd) worden gecombineerd. Dit heeft echter zeer hoge kosten en slechts een beperkte meerwaarde voor de regio Eindhoven tot gevolg.

De capaciteit van het A67- tracé

Vervoer van zowel reizigers als goederen over een zelfde spoorlijn – waarbij deze nevengeschikt zijn - is van grote invloed op de capaciteit.
Gezien de verschillende rijkarakteristieken van goederen en reizigerstreinen (snelheid, aanzet- en remeigenschappen, e.d.) neemt de capaciteit sterk af indien deze twee stromen op dezelfde infrastructuur moeten worden afgewikkeld ten opzichte van 'dedicated' infrastructuur bestemd voor één type trein. (Dit zelfde geldt overigens voor het gebruik van verschillende typen reizigerstreinen – sneltreinen, stoptreinen – op hetzelfde spoor.)

[3] *Actualisering prognoses goederenvervoer, NEA, Railned (kenmerk: R970181 JFR, d.d. 20 april 1998)*
[4] *Transport in Balans, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DGG (d.d. september 1996)*

Gebruiksvoorschriften kunnen daarnaast nog een extra aanslag op de capaciteit vormen zoals het verbod om in tunnels tegelijkertijd een goederen en een reizigerstrein toe te laten.

Kosten
Zoals in deel A reeds is aangegeven voor het F3 alternatief op basis van de daarvoor geldende ontwerpuitgangspunten, geldt voor het A67-tracé dat – op basis van vergelijking met de Betuweroute – de investeringskosten 2,5 á 4 miljard zullen bedragen waarbij in de vorm zoals in de scope beschreven moet worden gedacht aan de bovenkant van de bandbreedte.
Deze kosten zijn exclusief aansluitingen en andere lokale voorzieningen voor zowel goederen als reizigersvervoer.

Fasering
Op het punt van de faseerbaarheid (zie de scope) doet zich de mogelijkheid voor een relatie te leggen tussen een autonome ontwikkeling van het A67-tracé en de in studie genomen alternatieven voor de reactivering van de IJzeren Rijn.
Indien de mogelijke aanleg van het A67-tracé op lange termijn een optie dient te blijven dan zijn er verschillende alternatieven die, in meer of mindere mate, een dergelijke ontwikkeling niet onmogelijk maken of daar zelfs op anticiperen. Het D0-alternatief bijvoorbeeld vergt weinig aanleg van nieuwe infrastructuur en het D2 alternatief loopt al gedeeltelijk langs de A67.

Bundeling
Zie voor bundeling deel A.

Duitsland en België
Bij de beoordeling van het A67-tracé zijn de delen die op Belgisch respectievelijk Duits grondgebied gerealiseerd dienen te worden buiten beschouwing gelaten.
Niet alleen in financiële zin, maar ook wat betreft eventuele voordelen op het gebied van reizigersvervoer, goederenvervoer, regionale ontwikkelingen e.d. voor beide landen.
In de contacten met België en Duitsland in het kader van de studie naar de reactivering van de IJzeren Rijn is geen belangstelling getoond voor een eventueel nieuw tracé tussen Turnhout en (de grens bij) Venlo.

Conclusie
De vraag of een A67-tracé op langere termijn zinvol is, kan beter eerst op landsdelig niveau in een 'netwerkachtige' studie worden behandeld (5e Nota R.O. bijvoorbeeld). Een Tracéwet/m.e.r.-studie voor een concreet project als de IJzeren Rijn – met internationale tijdsafspraken – is daarvoor geen geëigend instrument.

Bijlage A: Knelpunten bij A67-tracé

Deze inventarisatie van knelpunten is gebaseerd op een wijze van bundelen waarbij geen reconstructies aan de A67 ten behoeve van de spoorlijn zullen plaatsvinden (zie ook *"Bundeling met andere infrastructuur"* in deel A van deze notitie).

De bundeling brengt een groot aantal knelpunten met zich mee. Deze knelpunten hangen met name samen met de op/afritten en knooppunten van de A67 en de overige kruisende infrastructuur.

Ter plaatse van op/afritten, knooppunten en verzorgingsplaatsen zal het tracé van de spoorlijn moeten uitbuigen of zullen er complexe ongelijkvloerse kruisingen (flyovers, tunnels) moeten worden gerealiseerd. Het eerste betekent een fors extra ruimtebeslag zowel ter plaatse van de op/afrit of knooppunt als enkele honderden meters ervoor en erna, wat ten koste gaat van onder andere natuurgebieden, woonbebouwing en landbouwgronden.
Het tweede brengt zeer grote investeringen met zich mee en betekent een grote ingreep in het landschap. Met name de concentratie van op/afritten en knooppunten rond Eindhoven en Venlo brengen grote (inpassings)knelpunten met zich mee.

De volgende knelpunten kunnen worden genoemd.

Knooppunten en op/afritten (van west naar oost):

- Eersel (Afrit 32);
- Knooppunt De Hogt;
- Waalre (Afrit 33);
- Knooppunt Leenderheide;
- Geldrop (afrit 34);
- Someren (Afrit 35);
- Asten (Afrit 36);
- Liesel (Afrit 37);
- Helden (Afrit 38);
- Heierhoeve/Sevenum (Afrit 39);
- Knooppunt Zaarderheiken;
- Velden (Afrit 40);
- Venlo (Afrit 41).

Verzorgingsplaatsen:

- Het Goor;
- De Gender;
- Meelakkers;
- Het Gevlocht.

Naast de op/afritten, knooppunten en verzorgingsplaatsen zal een oplossing gevonden moeten worden voor het passeren van alle infrastructuur die de A67 in de huidige situatie kruist. Afsluiten van deze infrastructuur zal in de meeste gevallen geen optie zijn, daar deze afweging reeds heeft plaatsgevonden in het kader van de aanleg van de A67. Dit betekent dat er in de meeste gevallen sprake zal zijn van het vervangen of verleggen van viaducten en onderdoorgangen. Naast de 30 tot 40 lokale wegen kan de volgende kruisende infrastructuur worden onderscheiden.

Regionale verbindingen:

- N284 Bladel – Eersel;
- Weg Eersel – Steensel – Veldhoven;
- Weg Waalre – Veldhoven, nabij knooppunt De Hogt;
- Weg Deurne – Asten, nabij afrit 36;
- Weg Deurne – Meyel, nabij afrit 37.

Ca 12 waterlopen, waaronder:

- Warmbeek;
- Dommel;
- Zuid Willemsvaart;
- Astensche Aa;
- Kanaal van Deurne;
- Helenavaart;
- Maas.

Het extra ruimtebeslag door de bundeling van de spoorlijn met de A67 en de noodzakelijke uitbuigingen van het tracé betekent dat op veel plaatsen woonbebouwing zal moeten verdwijnen of zo dicht genaderd wordt dat een gedegen afweging van ingreep en maatregelen noodzakelijk is. Naast de verspreid liggende bebouwing langs het tracé zullen in ieder geval de volgende woonconcentraties getroffen worden:

- De Pan;
- Eersel;
- Steensel;
- Heers;
- Aalst;
- Lierop;
- Asten;
- Venlo.

Naast de effecten op de woonbebouwing betekent het extra ruimtebeslag en het gebruik van de gebundelde spoorlijn ook een extra aantasting van verschillende bos-, heide-, en natuurgebieden waar de huidige A67 langs of doorheen loopt. De volgende belangrijkste zijn hieronder weergegeven:

- Dommeldal;
- Strabrechtseheide;
- De Peel;
- Cartierheide.