

Duits tekort remt vervoer

De Gelderlander - 8 DEC. 2010

- Ligt er geen extra spoor tussen Emmerik en Oberhausen, dan stagneert het goederenvervoer over de Betuweroute.
- De exploitant zoekt met Rotterdamse haven naar alternatieve route via sporen bij Venlo en Oldenzaal.

door **Chris van Alem**

NIJMEGEN - Het goederenvervoer over de Betuweroute stagneert als in 2015 het extra spoor tussen Emmerik en Oberhausen er niet ligt. Dat zegt Keyrail, exploitant van de Betuweroute. Alles lijkt er op te wijzen dat dit extra spoor niet in 2013 klaar is, zoals Duitsland en Nederland hadden afgesproken. Deutsche Bahn heeft aan dit spoor een lagere prioriteit toegekend om-

dat er te weinig geld is voor alle miljarden euro's vergende investeringsplannen. Uitbreiding van de Betuweroute aan Duitse zijde van de grens kost 1,3 miljard euro. De Duitsers willen het toenemende goederenverkeer over het spoor tussen Rotterdam en Oberhausen vanaf 2013 opvangen via blokverdichting. Dat houdt in dat de treinen korter op elkaar zullen rijden op de bestaande twee sporen tussen Emmerik en Oberhausen.

Keyrail vreest dat die oplossing maar van korte duur is en oriënteert zich samen met de Rotterdamse haven op alternatieven. Gedacht wordt aan meer goederenvervoer naar Duitsland via de sporen bij Venlo en Oldenzaal.



Vervolg op pagina 7:

Duitse overheden gaan uit van jarenlange vertraging

Duitse overheden gaan uit van jarenlange vertraging

Vervolg van voorpagina

Terwijl de Nederlandse overheid er nog van uit gaat dat de Duitsers in 2013 een extra spoor voor de Betuweroute hebben aangelegd, gaan Duitse overheden er vanuit dat er sprake is van jarenlange vertraging. „Misschien tot 2020 of 2025”, zegt de woordvoerder van de Euregio Rijn-Waal. Inmiddels heeft de regio brandbrieven verstuurd naar de verantwoordelijke ministers in Nederland en Duitsland.

De regering in Noordrijn-Westfalen wil een gesprek met de Duitse minister van Verkeer Peter Ramsauer om de noodzaak te bepleiten van snelle aanleg van het 72 kilometer lange derde spoor tussen Emmerik en Oberhausen.

Het goederenverkeer vanuit de Rotterdamse haven over de Betuweroute groeit gestaag van de huidige 350 per week naar 450 per week eind 2011. Ingebruikneming van de tweede Maasvlakte in 2014 leidt tot versnelde groei in het treinverkeer met het Europese achterland.

Al in 1992 werd in een verdrag bepaald dat Duitsland voor voldoende spoorcapaciteit zou zorgen; in 2007 bij ingebruikname van de Betuweroute werd nog eens vastgelegd dat Duitsland het derde spoor in 2013 aangelegd zou hebben.

Betuweroute door Duitsland



Maar Deutsche Bahn (DB) heeft de prioriteit van het derde spoor flink verlaagd. Een nieuwe kosten-batenanalyse valt aanzienlijk minder gunstig uit. „Maar dit spoor staat, ofschoon lager, nog steeds op de investeringslijst”, zegt een woordvoerder van DB. De be-

stemmingsplanprocedure voor het derde spoor wordt volgend jaar hervat. DB denkt dat daarvoor nog een jaar of twee nodig is. De aanleg zou op z'n vroegst in 2013 kunnen beginnen.

Ook moet rekening worden gehouden met bezwaren van onwonenden. Die vrezen toenemende geluidsoverlast, temeer daar er ook nog geen geluidsschermen langs de rails staan, zoals in Nederland. Bovendien is een procedure noodzakelijk om blokverdichting – waardoor er meer treinen per uur kunnen rijden – mogelijk te maken. DB schat dat met blokverdichting in 2015 300 treinen per uur kunnen rijden en zegt dat dat 'net voldoende' is.

Keyrail, exploitant van de Betuweroute, denkt van niet. „Zonder uitbreiding van infrastructuur rond 2015 kan verdere groei van het treinverkeer via de Betuweroute naar Duitsland niet worden opgevangen”, zegt de woordvoerder. Net als het ministerie van Infrastructuur en Milieu zegt Keyrail dat officieel van Duitse zijde niets van vertraging van het derde spoor is vernomen. Maar achter de schermen werkt Keyrail aan alternatieven.



gelderlander.nl/betuweroute
Bekijk een documentaire over de Betuweroute