

Dit is geen dood spoor

'Ik zie daar nooit een trein', is een veelgehoorde kreet als het over de Betuweroute gaat. Het goederenverkeer over de duurste spoorlijn van Nederland groeit echter gestaag. Keyrail, de exploitant van de Betuweroute meldt dat het streefgetal van 350 treinen per week inmiddels is overschreden. Voor volgend jaar gaat Keyrail uit van ruim 400 treinen per week en 'rond 2013' 800 à 900 per week. De minister gaat onderzoeken of nieuwe aandeelhouders nu wel geïnteresseerd zijn in de Betuweroute.

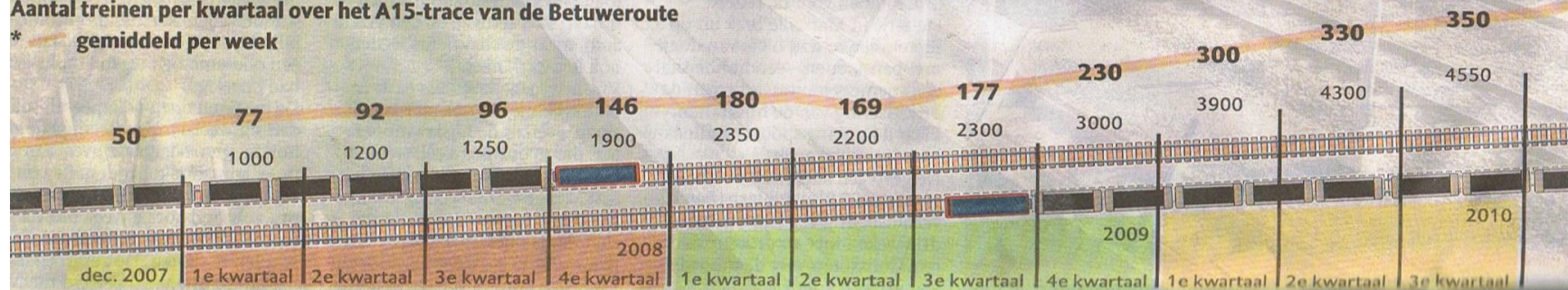
Zie ook pagina **5**
Graan, steenkool en vis



foto Mariska Hofman

Aantal treinen per kwartaal over het A15-trace van de Betuweroute

* gemiddeld per week



Bulk van goederen op Betuweroute bestaat uit graan, steenkool en vis

door **Chris van Alem**
en **Henk van Gelder**

NIJMEGEN - Er zit weer vaart in de Betuweroute. Na de dip die het goederenspoor tussen Maasvlakte en Emmerik in 2009 doormaakte, is het aantal treinen flink toegenomen. Het huidige aantal van 350 per week zal 'rond 2013' gegroeid zijn tot 800 à 900, zegt een woordvoester van Keyrail.

Maar Kees Verweij, teamleider Logistiek bij TNO Delft vindt dat wat optimistisch. Hij denkt dat de verwachting van Keyrail pas tegen 2020 wordt bewaarheid.

Het toenemend gebruik van de Betuweroute is niet alleen te danken aan het feit dat de economie weer aantrekt. Ook een speciale kortingsregeling die Keyrail aan vervoerders biedt, helpt mee, net als de elektrificatie van de Haven-

spoorlijn. „Daardoor kunnen kolentransporten nu non-stop doorrijden tot ver in Duitsland”, aldus Keyrail. De toekomstige groei moet vooral komen van de Tweede Maasvlakte die rond 2013 klaar is, waardoor vervoer van containers over de Betuweroute een flinke impuls zal krijgen. Er gaan ook steeds meer goederen vanuit de Amsterdamse haven over de Betuweroute, sinds de ingebruikname van de spoorboog bij Meteren. De aansluiting bij Elst, die de Betuweroute met Arnhem verbindt wordt pas opengesteld als daar vanuit het bedrijfsleven vraag naar is.

De bulk van de goederen die via de Betuweroute wordt vervoerd bestaat uit containers en droog massagoed als graan en steenkool. Het meest opmerkelijke transport is de 'vistrein' die twee keer per week vanuit Oslo naar Rotterdam

rijdt. Het gaat om verse Noorse zalm die vanuit Rotterdam naar het Franse Boulogne sur Mer gaat waar de vissen worden gefileerd. Of de goederenstroom via de Betuweroute heeft geleid tot minder vrachtwagens op de A15 is onduidelijk, want niemand heeft dat tot dusverre uitgerekend.

De drukte op de Betuweroute noopt tot uitbreiding van het spoor. ProRail wil tussen Zevenaar en de Duitse grens een derde spoor aanleggen. En aanleg van een extra spoor tussen Emmerik en Oberhausen in Duitsland is noodzakelijk. Beide projecten stuiten op tegenstand. „Zevenaar zou nooit mee moeten werken aan de bouw van een derde spoor”, vindt de politieke groepering Sociaal Zevenaar. De aanleg begint eind 2012; tot die tijd wordt het aantal treinen opgevoerd.