

# Betuweroute: wat g

FRANS DE MOL

**In 2007 is de Betuweroute van start gegaan. 160 kilometer spoor van de Maasvlakte naar de Duitse grens bij Zevenaar. Het spoor loopt min of meer parallel met rijksweg A15 en met de vaarroute Oude Maas-Merwede-Waal.**

De havens Rotterdam en Amsterdam, de NS, ECT en belangrijke verladers waren in de jaren '90 grote voorvechters van deze upgrade van de spoorverbindingen naar het Duitse achterland en verder oostwaarts. Toen door het kabinet besloten werd tot deze grootscheepse uitbreiding van het railnet, waren de verwachtingen hooggespannen. Dat hing nauw samen met de hoge groei prognoses voor het containervervoer vanuit de Nederlandse zeehavens. De inschatting was dat de Betuweroute daarvan een belangrijk deel voor zijn rekening zou kunnen nemen.

Velen vonden de gehanteerde prognoses (met uiteindelijk iedere zeven minuten een goederentrein) veel te optimistisch. Onder meer de binnenvaartsector ageerde destijds scherp tegen de plannen. De kritiek richtte zich op de prognoses van zowel het totale goederenvervoer als van het aandeel dat het spoor daarvan zou gaan veroveren. De binnenvaart stelde dat de bestaande vaarwegen zonder noemenswaardige investeringen uitstekend in staat zou zijn om een enorme toename van het achterlandtransport voor hun rekening te nemen.

In 1995 besloot het kabinet Kok-1 desalniettemin tot de aanleg van de Betuweroute. Strategische overwe-

gingen speelden daarbij een hoofdrol. Wanneer de Nederlandse zeehavens via alle modaliteiten een voortreffelijke achterlandverbinding hebben, zo was de redenering, dan is de BV Nederland minder kwetsbaar en heeft het een sterkere concurrentiepositie.

In 1998 startte de bouw en in juni 2007 konden koningin Beatrix en minister Eurlings de lijn openstellen. De uiteindelijke kosten bedroegen 4,7 miljard euro (prijsspeil 2008).

## Feiten en cijfers

We zijn nu acht jaar verder en het is interessant om te zien hoe het tot nu toe is gegaan met de Betuweroute. En wat zijn de toekomstverwachtingen, wat betekent straks de aanleg van het aansluitende derde spoor vanaf de Duitse grens in de periode 2016-2023?

Daarvoor ging *De Binnenvaartkrant* op bezoek bij Max Philips, manager business development en communicatie bij Betuweroute-exploitant Keyrail (vanaf 1 juli 2016 onderdeel van Prorail).

Max Philips: 'Toen de Betuweroute in 2007 van start ging was de verwachting dat er binnen twee tot vijf jaar dagelijks 150 treinen zouden rijden. Dat hebben we niet gehaald. Op dit moment zitten we op ongeveer 100 treinen per dag.'

'Een belangrijke oorzaak voor de lagere cijfers is de economische crisis waar we sinds 2008 mee te maken kregen. Die heeft er ook bij het spoorvervoer behoorlijk ingehakt. Vooral het containertransport is achtergebleven bij de groeiwachtingen. De afgelopen kwartalen zien we

gelukkig een veelbelovend herstel. Toch kampen we op het spoor, net als in de binnenvaart, nog steeds met zeer krappe tarieven. Die zijn eigenlijk onvoldoende kostendekkend.'

## Kolen en erts

'Waar we in de aanvangsfase in 2007 ook last van hadden, was dat er een tijd lang nog te weinig locomotieven voldoende waren uitgerust om op de Betuweroute te mogen rijden. Dat had te maken met het nieuwe ERTMS-veiligheidssysteem op de Betuweroute. Deze Europese veiligheidsstandaard stelt hoge eisen aan de apparatuur aan boord van de treinstellen. Inmiddels zijn er ruim voldoende locs die aan alle technische eisen voldoen.'

Zo'n 80 procent van het spoorvervoer richting Duitsland gebruikt nu over de Betuweroute, maar gebruikte voorheen de "oude", dichtbevolkte Brabantroute. Dit is gunstig voor de geluidhinder en het biedt extra capaciteitsruimte voor reizigerstreinen. Een bijzonder groot deel van het railtransport van gevaarlijke stoffen gaat dankzij de Betuweroute niet meer door druk bevolkte gebieden van Noord-Brabant en Limburg. In 2014 werd 50 miljoen ton goede-

ren per spoor vervoerd. Meer dan 80 procent is grensoverschrijdend. De grootste volumes zijn te vinden in het transport van containers en kolen met circa 35 en 25 procent van het totale transportvolume.

Kenmerkend is het sterke 'one-way-karakter'. Vooral kolen en ertstreinen gaan vol heen en komen leeg weer terug. Bij het transport van containers is het aantal gevulde laadeenheden meestal beter in evenwicht, hoewel ook hier een zekere onbalans dreigt. De afgelopen jaren nam ook het containervervoer naar Noord-Italië per spoor nog steeds toe. De problematische Alpen-passage over de weg en het ontbreken van de binnenvaartoptie maken railvervoer op deze relatie interessant.

## De kristallen bol

Philips toont zich optimistisch over de toekomstige transportontwikkelingen: 'De hoeveelheden droge bulk, vooral erts en kolen, maken op dit moment zo'n 40 procent van het vervoer op de Betuweroute uit. De volumes hiervan zullen redelijk stabiel blijven en mogelijk licht stijgen. Ongeveer de helft van het transport over de Betuweroute betreft containers. Hierover zijn we optimistisch. De economie herstelt. Dit najaar wordt de RWG-terminal op Maasvlakte 2 operationeel en begin 2015 is de APMT-2-terminal gaan draaien. Dat leidt ongetwijfeld ook tot extra containervervoer op het spoor. Zaak is dan wel dat we met het Havenbe-

drijf, de terminals en de andere partijen in de logistieke keten goede afspraken maken. Dat gaat vooral over het beter bundelen en het betrouwbaarder plannen van de railtransporten. Hier valt nog aardig wat efficiencywinst te boeken. Samen met het Rotterdamse Havenbedrijf zien we vooral kansen om op het spoorandeel onze concurrentiepositie met Hamburg te versterken op de relatie met Zuid-Duitsland en Oostenrijk. De regio rond München is bijvoorbeeld zeer interessant voor spoorvervoer vanuit Rotterdam.'

'Uit recent onderzoek in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam blijkt dat de transportkosten per spoor vanuit Rotterdam gewoon lager liggen dan die vanuit Hamburg. En toch gebeurt het nog maar mondjesmaat. In de praktijk zijn we daar nog maar een hele kleine speler. Dat kan en moet anders.'

In een volgende editie zoomen we met Max Philips verder in op een aantal specifieke onderwerpen, zoals de gewenste aanpassingen in het Rotterdamse havengebied en op de achterlandverbindingen, de consequenties van de zeven jaar (2016-2023) durende aanleg van het derde Duitse spoor van Emmerich naar Oberhausen én op de kansen voor betere samenwerking tussen binnenvaart en spoorsector.

# Betuwverroute: wat gaat er nu echt overheen?