

Het rangeerterrin voor goederentreinen Kijfhoek. De Betuweroute verbindt via Kijfhoek de haven van Rotterdam met het achterland.

## Giftreinen Betuweroute door

Nu Duitsland de Betuweroute verlengt met het Derde Spoor, moeten treinstoffen een alternatieve route volgen door Brabant of Twente.

Van onze verslaggever  
**Marcel van Lieshout**

**UTRECHT** 'Zo veel als mogelijk' worden het komende half jaar treinen met gevaarlijke stoffen met bestemming Duitsland (of verder) over de Betuweroute geleid, de steeds beter benutte goederenlijn die mede is aangelegd voor dat doel. Maar het is vrijwel onontkoombaar dat Oost-Nederland en Noord-Brabant meer te maken krijgen met dergelijke transporten dan nu het geval is, erkent ProRail.

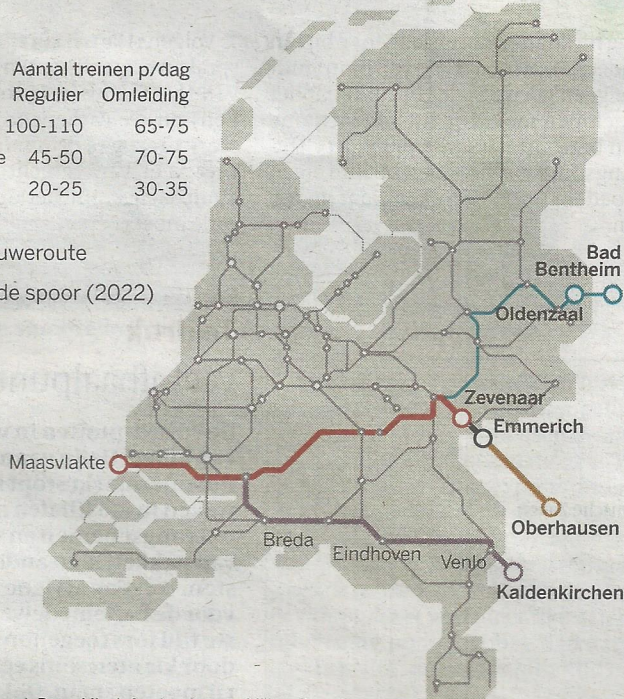
Alles binnen de wettelijk toegestane grenzen, beklemtoont de spoorbeheerder aan de vooravond van een omvangrijke operatie op het gebied van goederenvervoer per spoor: vanaf 16 april tot en met 16 oktober is de Betuweroute beperkt en soms helemaal niet beschikbaar voor goederentreinen vanwege werk aan het spoor aan de Duitse kant.

Dit voorjaar is Duitsland begonnen met de aanleg van het zogeheten Derde Spoor (op het traject Emmerich-Oberhausen), dat voor het goederenvervoer per trein een vitale verlenging van de Betuweroute moet worden rich-

### Betuweroute minder beschikbaar

	Aantal treinen p/dag	
	Regulier	Omleiding
— Aansluiting	100-110	65-75
— Brabantroute	45-50	70-75
— Via Twente	20-25	30-35

— Betuweroute  
— Derde spoor (2022)



ting Ruhrgebied en verder. Einvanzucht het Nederlandse bedrven, de havens van Rotterdam esterdam voorop.

Vervoerseconomen voorzien dgoederenvervoer per spoor cmmende jaren flink gaat groeien. 8cent van het grensoverschrijdenvoer gaat richting Duitsland en vOp sommige dagen passeren 11derentreinen de grensovergang: Betuweroute bij Zevenaar. Als heaan het Derde Spoor klaar is (voplanning in 2022) wordt rekenihouden met 160 treinen per dag

Gedurende twee weken in juler niet één goederentrein over dweroute en wordt alles omgeleidwel de Brabantroute (Breda-TilEindhoven-Venlo) ofwel via Ardam dan wel Zutphen naar het tDeventer-Oldenzaal. Over dieomleidingsroutes worden heemende half jaar sowieso meer grentreinen gedirigeerd.

Actiegroepen van bewoners die routes slepen de afgelopen jar messen uit vrees voor geluidshmaar volgens ProRail gaat de ovmeevallen. Die voorspelling is



# Economie



Sporen van Rotterdam met het achterland.

Foto Siebe Swart

## Route door steden

Derde Spoor, moeten treinen met gevaarlijke  
omgeving van Twente.

ting Ruhrgebied en verder. Eindelijk, verzucht het Nederlandse bedrijfsleven, de havens van Rotterdam en Amsterdam voorop.

Vervoerseconomen voorzien dat het goederenvervoer per spoor de komende jaren flink gaat groeien. 80 procent van het grensoverschrijdende vervoer gaat richting Duitsland en verder. Op sommige dagen passeren 110 goederentreinen de grensovergang van de Betuweroute bij Zevenaar. Als het werk aan het Derde Spoor klaar is (volgens planning in 2022) wordt rekening gehouden met 160 treinen per dag.

Gedurende twee weken in juli rijdt er niet één goederentrein over de Betuweroute en wordt alles omgeleid via ofwel de Brabantroute (Breda-Tilburg-Eindhoven-Venlo) ofwel via Amsterdam dan wel Zutphen naar het traject Deventer-Oldenzaal. Over die beide omleidingsroutes worden het komende half jaar sowieso meer goederentreinen gedirigeerd.

Actiegroepen van bewoners langs die routes slepen de afgelopen jaren de messen uit vrees voor geluidshinder, maar volgens ProRail gaat de overlast meevallen. Die voorspelling is mede

gebaseerd op ervaringen van vorig jaar toen de Betuweroute vanwege Duitse voorbereidingen een aantal weken beperkt beschikbaar was. Twaalf klachten per kwartaal, dat was de oogst, zegt de spoorbeheerder.

Bettina Feldhausen van DB Netze, de Duitse pendant van ProRail, erkende dinsdag dat ook in Duitsland niet iedereen staat te juichen bij de aanleg van het Derde Spoor (kosten: 1,5 miljard euro). De planning om in 2022 klaar te zijn staat onder druk, alleen al vanwege het feit dat het spoor de inzet is van talloze bezwaarprocedures.

Het Derde Spoor, 70 kilometer lang, loopt voor grote delen door stedelijk gebied. Niet alleen omwonenden, maar ook gemeenten liggen nog dwars. Het Duitse deel wordt volledig omzoomd door geluidsschermen en komt naast twee sporen voor personenvervoer te liggen.

Vorig jaar groeide het vervoer over de Betuweroute met 5 procent. Volgens René van der Plas van de Stuurgroep Derde Spoor is ook tijdens het werk aan de Duitse verlenging van de Betuweroute groei mogelijk. 'Groeit met respect voor de omgeving.'

