

Er is al een Betuwelijn!

Met de rapporten en de artikelen over de voor- en nadelen van de Betuweroute die de afgelopen jaren in de kranten zijn verschenen, kan een royale papiermand worden gevuld. De beslissing over de aanleg van de Betuweroute werd steeds uitgesteld, nu is er dan eindelijk een beslissing over genomen. Ons inziens echter een verkeerde beslissing. Een nieuwe Betuweroute is niet nodig. Er zijn een aantal goede en veel minder dure alternatieven om per spoor de groei van het goederenvervoer op te vangen. Eén daarvan is de bestaande Betuwelijn! Een ander alternatief is het opwaarderen van de zogenaamde 'IJzeren Rijn' door België.

ROSEMARIE MAAS
EN CLAUDIUS CAMBIER*

De aanleg van de Betuweroute wordt 'noodzakelijk' geacht door een aantal ontwikkelingen binnen het goederentransport. Het internationale goederenvervoer zal sterk stijgen. In 1992 werd niet uitgesloten dat het internationale goederenvervoer in 2010 verdubbeld zal zijn ten opzichte van 1990. Deze groei zal met name plaatsvinden naar de Oosteuropese en Middeneuropese landen en naar Scandinavië. Daarnaast neemt het relatieve aandeel van het containervervoer toe, ten koste van het bulk- en stukgoedvervoer.

VRACHTTRANSPORT

Rederijen willen hun goederen in één haven lossen. Van hieruit moet het transport naar het achterland relatief snel geregeld worden. Het belang van 'transport op maat' en een goede dienstverlening neemt toe. De verwachte toename van het wegverkeer is een derde factor die verbetering van het spoorwegnet prioriteit geeft. De Europese gemeenschap ziet de toename van congestie en milieuoverlast door het steeds groeiende wegverkeer met lede ogen

aan en wil met (prijz)maatregelen deze transportvorm beperken. Zwitserland en Oostenrijk zijn al bezig met het instellen van beperkingen aan het wegvervoer. Er komen in de Alpen bijvoorbeeld speciale treintunnels waar vrachtwagens via de trein vervoerd worden.

'ONONTKOOMBAAR'

In het licht van deze ontwikkelingen heeft de commissie Hermans de Betuweroute, na afweging van alternatieven, als 'onontkoombaar' bestempeld. Vervoer over water geeft te veel vertraging door de noodzaak van overslag. Bovendien zijn niet alle bestemmingen over water te bereiken.

Ook aanpassing van de huidige spoorlijnen in Nederland, te weten de Brabantroute en de route Geldermalsen-Utrecht-Arnhem zijn geen alternatief, omdat ze dure milieuaanpassingen vereisen. De 'IJzeren Rijn', de spoorlijn van Antwerpen via Roermond en Dalheim naar Mönchengladbach is niet realiseerbaar. De lijn zou even duur worden als de geplande Betuweroute. Bovendien loopt deze lijn door een natuurgebied bij Vlodrop en is de aansluiting in Duitsland niet optimaal. De Duitsers hebben een voorkeur voor een aansluiting op de noordelijke Rijnsoever.

ALTERNATIEF

De verwachte hoeveelheid goederen over de nieuwe Betuweroute bedraagt in 2010 volgens de commissie 31 miljoen ton, een halvering van de oorspronkelijke prognoses. Aangezien door aansluiting van de Rotterdamse haven met het rangeerterrein Kijfhoek al 20 miljoen ton goe-

deren extra over bestaand spoor vervoerd kan worden, wordt voor 10 miljoen ton goederen een spoorlijn van 7,4 miljard aangelegd!

Opmerkelijk is dat er nog een alternatief tracé is dat door de commissie niet genoemd wordt. Er is namelijk al een Betuwelijn! Deze loopt van Dordrecht via Geldermalsen naar Elst. De nieuwe Betuweroute is vrijwel parallel hieraan gepland. De spoorlijn wordt niet intensief gebruikt. Van Dordrecht naar Gorkum rijdt een halfuurdienst, tussen Gorkum en Geldermalsen een uurdienst, tussen Geldermalsen en Tiel is er een halfuurdienst en tussen Tiel en Arnhem een uurdienst tot 20.00 uur. Tot Geldermalsen is de lijn enkelsporig.

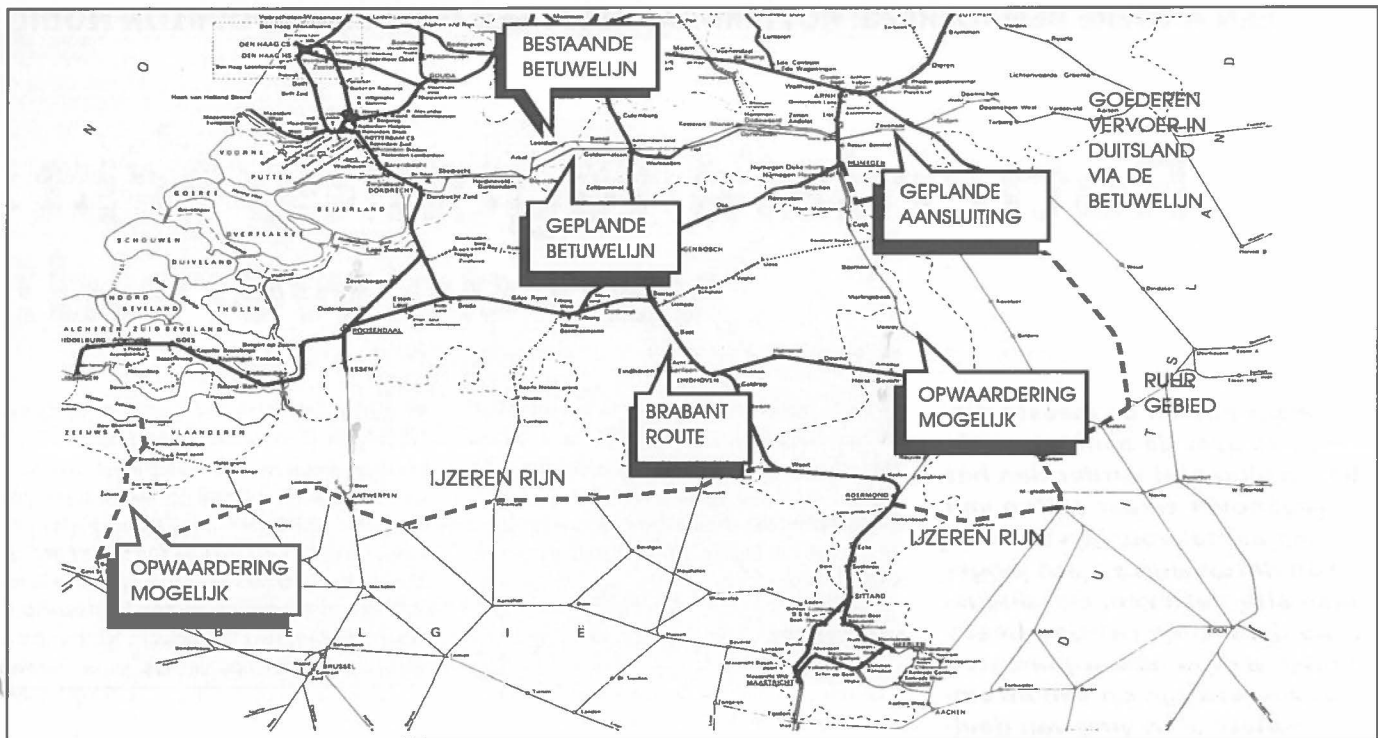
Door middel van relatief goedkope aanpassingen, zoals volledig dubbelspoor met waar nodig inhaalsporen en een ongelijkvloerse kruising bij Geldermalsen, is deze lijn geschikt te maken voor goederentransport. De aansluiting met de Deutsche Bahn (DB) is eenvoudig te realiseren via de stilgelegde spoorlijn Nijmegen-Kleef. Indien deze laatste aansluiting strategisch niet gewenst is, kan ook voor de geplande verbinding voor de 'nieuwe Betuweroute' via Elst-Zevenaar gekozen worden. Een derde mogelijkheid is het opwaarderen van de verbinding Nijmegen-Venlo; een spoorlijn die op dit ogenblik sowieso verbetering behoeft voor het personenverkeer.

IRRELEVANT

We hebben bij de Nederlandse Spoorwegen (NS) geïnformeerd waarom de huidige Betuwelijn niet genoemd wordt in het rapport van de commissie Hermans. De voorlichtster gaf aan



Goederenvervoer per trein. foto: Dimitri Frenken



De geplande Betuwelijn loopt vlak langs de bestaande. bron: auteurs

dat het principe "geen vracht- en personenverkeer op één spoorlijn" uitgangspunt is voor de nieuwe spoorlijn. Op een onderbezette lijn is naar onze mening een dergelijk argument volstrekt irrelevant. Op andere lijnen rijden ook vracht- en persontreinen door elkaar. Dit is bijvoorbeeld het geval tussen Zuidbroek en Groningen en op de Brabantroute. De NS geven in hun publicatie 'Rail 21 Cargo' (1990) aan dat de Brabantroute als eerste fase verbeterd zal worden ten gunste van het vrachtvervoer (totale kosten circa een miljard gulden). Pas in de tweede fase komt uitbouw van de bestaande Betuwelijn of nieuw spoor in oostelijke richting ter sprake. De totale kosten van deze tweede fase werden begroot op circa 2,5 miljard gulden: een groot verschil met de 7,4 miljard die nu begroot is voor de Betuweroute.

IJZEREN RIJN

Het volgende 'alternatief' voor de Betuweroute is de genoemde IJzeren Rijn door België. De NS geven zelf aan dat één van de hoofdstromen van railgoederenvervoer verloopt via de zuidwest-corridor naar België via Roosendaal. Via Antwerpen worden de goederen in zuidelijke en oostelijke richting gedistribueerd. Door samenwerking van de havens van Rotterdam en Antwerpen kunnen ze elkaars sterke punten versterken in plaats van verzwakken door te gaan opereren in één niche. Ieder neemt dat gedeelte van de afzetmarkt voor haar rekening waar zij sterk in is. Rotterdam heeft een voordeel ten opzichte van Antwerpen, vanwege de toegankelijkheid voor zeer grote schepen. Antwerpen is, met name vanwege een minder strenge regelgeving, geschikter voor distributie naar eindbestemmingen. Antwerpen beschikt over goede verbindingen per spoor met het

achterland. Electrificatie, aanleg van dubbelspoor en baanvaknelheidsverhoging leiden tot een snelle verbinding met het Ruhrgebied. Voordeel voor Nederland is dat ze de spoorlijn niet hoeft te exploiteren, maar wel tol kan heffen op het traject Budel-Dalheim. Opwaardering van de IJzeren Rijn kan daarnaast leiden tot een versterking van de haven van Terneuzen, waar men kampt met werkloosheid. Indien de spoorlijn Terneuzen-Gent opgewaarderd wordt, is Terneuzen een regelrechte concurrent van Antwerpen en Gent. De exploitatie van beide spoorlijnen kan in handen gegeven worden van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen (NMBS). Indien de NS een vergoeding vragen voor gebruik van hun infrastructuur door de NMBS is de NS spekkoper, want zij hebben niet de lasten van exploitatie, maar wel opbrengsten. De hoofddoelstelling van de NS is nu toch winst maken? Nederland beschikt zo over een zeer goede verbinding per spoor met zowel het Ruhrgebied als Zuid-Europa.

TEGENWERPINGEN

Wij hebben hierover gesproken met de heer Delwaide, havenschepen van Antwerpen, en met drs R.M. Smit, wethouder voor de haven in de gemeente Rotterdam. De heer Delwaide is fervent voorstander van samenwerking. Hij ziet opwaardering van de IJzeren Rijn als mogelijkheid om de havens van Rotterdam, Terneuzen, Antwerpen, Gent en Zeebrugge te versterken. Wethouder Smit is tegen het initiatief. Hij wijst op de kosten van de aanleg van de IJzeren Rijn. Hoewel deze kosten begroot waren op 350 miljoen, zou volgens onderzoek in 1992 de IJzeren Rijn evenveel kosten als de nieuwe Betuweroute. "In het bedrag zit bijvoorbeeld niet de grondprijs voor de extra ruimte die de op-

waardering met zich meebrengt, evenmin als het 'uitkopen' van omwonenden, bruggen, viaducten enzovoort", aldus dr. Smit. Ons inziens is het onwaarschijnlijk dat opwaardering van de IJzeren Rijn zoveel kost. Aanleg van de Zuiderzeespoorlijn (Lelystad-Groningen) was begroot op circa 2,3 miljard gulden. Dit is een nieuwe spoorlijn van 120 kilometer. Ook is het, volgens Smit, niet relevant om 100 kilometer om te rijden naar Duitsland. Dit argument snijdt weinig hout, want hoe verklaar je dan dat er containertreinen vanuit Rotterdam met bestemming Luik via Veendam in Groningen rijden? Dit is een omweg van 500 kilometer.

Onze conclusie is dat aanpassing van de bestaande Brabantroute en de Betuwelijn een prima alternatief vormt voor de geplande Betuweroute. Een groot voordeel hiervan is dat het goederenverkeer verspreid wordt over meerdere lijnen, wat een risicospreiding inhoudt. In het rapport van de Commissie Hermans worden de alternatieven als een of-of situatie afgewogen. Daarnaast dienen de Rotterdamse en Antwerpse haven meer samen te werken. Indien de Antwerpse haven blijft groeien, krijgen de Belgen vroeg of laat ook te kampen met capaciteitsgebrek op hun spoorwegnet. De Belgen kunnen dit capaciteitsgebrek ondervangen door te investeren in de IJzeren Rijn, middels een joint-venture met de NMBS, NS, DB en het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (GHR) en de Antwerpse haven zelf. Hier hebben alle partijen profijt van. Aanpassingen van het NS-spoorwegnet en het opwaarderen van de IJzeren Rijn zijn goedkoper dan de begrote 7,4 miljard gulden die de Betuweroute zal kosten.

* Claudius Cambier is sociaal-geograaf, Rosemarie Maas is planoloog en redactielid van AGORA