

De Betuweroute

GOEDEREN SPOREN VAN
ZEE NAAR ZEVENAAR



Gerrit Nieuwenhuis



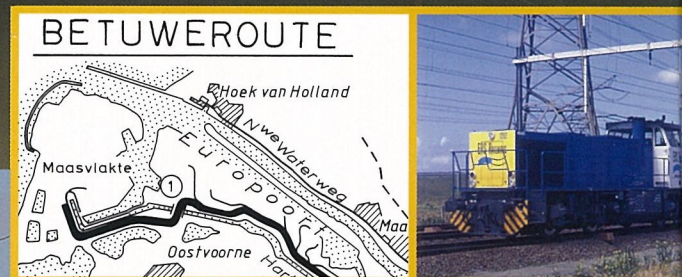


I N H O U D

6	<i>VOORWOORD</i>
7	<i>ONTWIKKELING GOEDERENVERVOER TOT CIRCA 1990</i>
27	<i>RAILGOEDERENVERVOER IN DE ROTTERDAMSE HAVEN</i>
51	<i>DE EERSTE PLANNEN VOOR DE BETUWEROUTE</i>
57	<i>HET BESLUITVORMINGSPROCES</i>
81	<i>PRIVATE FINANCIERING EN EXPLOITATIE</i>
83	<i>DE START VAN HET PROJECT</i>
91	<i>TRACÉ EN AANLEG (1): DE HAVENSPoorLIJN</i>
99	<i>TRACÉ EN AANLEG (2): VAN KIJFHoeK NAAR EMMERICH</i>
144	<i>DE LAATSTE FASE</i>
151	<i>DE BETUWEROUTE EINDELIJK IN GEBRUIK</i>
176	<i>LITERATUUR</i>

De Betuweroute is een veelbesproken onderwerp geweest in de periode vanaf 1990 tot de opening in 2007. Veel discussie was nodig over nut en noodzaak, en zelfs bij de opening van de lijn waren er nog twijfels. Ook over alle voorzieningen op en langs de lijn vonden de nodige discussies plaats. Het oplossen van alle gesignaleerde problemen en mogelijk gevaarlijke situaties hebben uiteindelijk de kosten flink doen stijgen. Aan de andere kant kan geconstateerd worden dat deze spoorlijn, die speciaal voor het goederenvervoer is aangelegd, zijn rol vervult als hoofdas voor de afvoer van lading uit vooral de Rotterdamse haven.

Met de ingebruikneming van de Tweede Maasvlakte in 2014 zal de druk op alle infrastructuur naar het achterland van de havens sterk gaan toenemen. De Betuweroute zal dan belangrijker zijn dan ooit.



In dit boek wordt uitvoerig ingegaan op de ontwikkeling van het railgoederenvervoer in Nederland in het algemeen en dat in de Rotterdamse haven in het bijzonder. In de afgelopen decennia is duidelijk geworden dat het railgoederenvervoer voor alle havens een belangrijke rol is gaan vervullen. Ook het besluitvormingsproces van de Betuweroute wordt uitvoerig beschreven. Wat waren de argumenten om de lijn aan te leggen? Waarom was er zoveel weerstand tegen dit project? Wanneer dan eindelijk de bouw kan beginnen, laten de technici en de bouwers zien dat Nederland nog altijd trots kan zijn op zijn prestaties. In de lijn bevinden zich de eerste geboorde tunnels en de bouwkosten zijn altijd binnen de begroting gebleven. Door alle, vooral politieke wensen is de lijn weliswaar duurder geworden, maar er is geen sprake geweest van kostenoverschrijdingen tijdens de bouw. Ook toen de lijn nagenoeg klaar was, verstomden de discussies niet. In het boek is te lezen dat er nog veel gepraat moest worden over wie de Betuweroute zou mogen exploiteren en tegen welk tarief over de lijn gereden mocht worden. Ondanks alle problemen en discussies werd de lijn in 2007 geopend; sindsdien wordt er in toenemende mate gebruikgemaakt van deze exclusieve goederenverbinding van Zee naar Zevenaar.

