

# wisselwerk



**Betuweroute**

## een stil moment van overpeinzing vóór het fanfaregeschal!

In het weekend van 16 en 17 juni wordt de Betuweroute in gebruik genomen. Het gaat dan om het gedeelte van Kijfhoek tot de Duitse grens bij Zevenaar, het zogenaamde **A15 tracé**. Bijna 120 kilometer nieuw spoor. De grootste uitbreiding van het spoorwegnet in vele decennia. Een rechtgeaarde Rotterdammer zou ook kunnen zeggen dat deze uitbreiding **het verlengde van de Havenspoorlijn** genoemd mag

worden. Want de grootste haven van Europa krijgt er een moderne verbinding met het Europese achterland per spoor bij. Goederentreinen kunnen straks op een speciaal voor hen bestemd spoor rechtstreeks en met veel tijdwinst ertsen, kolen en containers naar talloze bestemmingen in Europa transporteren en hoeven niet langer gebruik te maken van het bestaande spoorwegnet via Dordrecht, Breda, Tilburg, Eindhoven, Helmond naar Venlo of via Rotterdam, Utrecht naar Arnhem. De komst van de Betuweroute is dus niet alleen een extra faciliteit voor de Rotterdamse haven, maar betekent ook een forse ontlasting voor het bestaande spoorwegnet en een grote verbetering voor het leefklimaat van vele Brabantse, Utrechtse, Gelderse en Limburgse steden en dorpen.

De Betuweroute voldoet aan de hoogste eisen op het gebied van veiligheid ooit aan een spoorlijn gesteld. Ook de genomen milieumaatregelen voor beperking van de hinder en het creëren van een acceptabel leefklimaat in de omgeving zijn van een niet eerder vertoond niveau. Ik ga ze hier niet nog eens voor u opsommen, want in diverse nummers van **Wisselwerk** hebben wij u hiervan kond gedaan. Ook op het gebied van de kostenontwikkeling tijdens de aanleg kan de Betuweroute de toets der kritiek met opgeheven hoofd doorstaan. In vergelijking met vele internationale projecten is de Betuweroute met een kostenoverschrijding van slechts 2,7% sinds het tracébesluit in 1996 een lichtpunt.

In juli 2004 werd de Havenspoorlijn geopend door de toenmalige minister, mevrouw Karla Peijs, in het bijzijn van al haar collega-transportministers. Op ludieke wijze werd toen de Havenspoorlijn omgedoopt en vernoemd naar de godin **Europeana**. Deze naam heeft in de volksmond geen ingang gekregen. Maar nu, met de naderende opening van de "**verlengde Havenspoorlijn**", verbetert Rotterdam haar Europese concurrentiepositie in één klap zeer betekenisvol.

Als op 16 juni in Barendrecht de officiële openingshandeling plaatsvindt, is dat op een wel heel unieke werklocatie van ons project. Naast de overkapping. In mijn ogen is er geen andere locatie meer symbolisch. Onder de overkapping liggen maar liefst 9 sporen in 5 tunnelbuizen voor het "gewone" spoor, de HSL-Zuid en de Betuweroute en bovenop de overkapping is een 16 hectare groot park aangelegd. Ooit waren **de hangende tuinen van Babylon** één van de acht wereldwonderen. Het is misschien teveel eer voor ons om deze grote en unieke daktuin een wereldwonder te noemen, maar het illustreert wel heel specifiek dat wij het moderne railvervoer op een verantwoorde wijze hebben ingepast in haar omgeving. Daarom is 16 juni voor mij een moment om trots te zijn en in mijn ogen zou dat ook moeten gelden voor Nederland als Transportland en voor



Patrick Buck, directeur realisatie Betuweroute

Barendrecht, waar de spoorlijnen van de 21e eeuw dwars doorheen lopen. Bijna 10 jaar heb ik leiding mogen geven aan de Projectorganisatie Betuweroute van ProRail. Een uitdagende, maar vooral ook fascinerende job. Terugblikkend beschouw ik het als een erebaan, want het eindresultaat mag gezien worden. Dat is de verdienste van vele duizenden mensen die gedurende kortere of langere periode aan dit project hebben gewerkt. Zij zijn er terecht trots op, want zij zijn erbij geweest, toen er iets unieks tot stand werd gebracht.

Deze Wisselwerk is de laatste in een lange reeks. Het werk aan de Betuweroute zit erop. Voor u misschien een grote opluchting, want de hinder van de bouwactiviteiten is voorbij. Niets anders past mij dan ook dan u hartelijk te bedanken voor uw begrip en medewerking en tot slot u, namens alle medewerkers van de projectorganisatie Betuweroute, bij dit afscheid te groeten.

ir. Patrick E.M. Buck,  
directeur realisatie Betuweroute

# Tijd om afscheid te nemen

Vijftien jaar Betuweroute heeft nogal wat losgemaakt. Verhitte debatten in de Tweede Kamer. Bijtende commentaren in de krant. Sceptische hoogleraren. Ongekende commotie bij de vondst van één modderkruiper. Een eindeloze reeks audits, controles en onderzoeken. Archeologische verrassingen. Complicerende tussentijdse verandering van de projectopdracht. Ministers die het over een hoofdpijn-dossier hebben.

Maar nog meer heeft de Betuweroute losgemaakt bij mensen in de omgeving van het project. Omwonenden, lokale bestuurders, ondernemers, belangengroepen en ga zo maar door. Zij werden geconfronteerd met plannen voor een project dat niet het hunne was. Een project van nationaal niveau, met beperkte lokale opbrengsten en vooral veel verandering en overlast.

Eerst waren er de jaren van onzekerheid over of de goederenspoorlijn er zou komen. Onduidelijkheid over de status van de plannen, het tracé en de gevolgen daarvan. Daarna de besluitvorming over het definitieve tracé, de schok voor de één en de opluchting voor de ander. De sloop van woningen, de verwerving van land, planschades en ga zo maar door. En dan verschijnen, nadat de archeologen en kabelverleggers al langs waren geweest, rond 2000 de bouwers. Dan begint de overlast van de bouw, het graven en onderheien van tunnels, zandtransporten, afsluitingen en omleidingen, stof, modder en geluidsoverlast. De impact op het landschap wordt duidelijk, de verandering wordt definitief zichtbaar met de bouw van de geluidschermen, het spoor en bovenleidingportalen.

Al die tijd heeft de projectorganisatie zijn uiterste best gedaan bewoners te informeren over de consequenties van de werkzaamheden. Er is geprobeerd zoveel mogelijk rekening te houden met de gevolgen voor de omgeving, er is gezocht naar zo optimaal mogelijke tijdelijke maatregelen,

Dit is de laatste uitgave van Wisselwerk. Voortaan kunt u terecht bij Keyrail voor al uw vragen, opmerkingen en klachten. Meer informatie over Keyrail en Prorail leest u op de laatste twee bladzijden

## colofon

**redactie:** projectorganisatie Betuweroute; ProRail

**fotografie:** Ronald Tilleman, Rotterdam; Gerlo Beernink, 's Hertogenbosch; Aeroview, Rotterdam

**basisontwerp:** Tel Design, Den Haag

**vormgeving en productie:** Ontwerpwerk, Den Haag

**drukwerk:** Thijsen Rotatiedruk bv, Buren

Aan de inhoud van Wisselwerk kunnen geen rechten worden ontleend.

impresie van het boek: ecologie





Containerbioscoop

een zo veilig mogelijke verkeerssituatie. Er zijn open dagen georganiseerd, informatiecentra geopend, overleggen en informatiebijeenkomsten gehouden, omwonenden uitgenodigd om op de bouwplaats te komen kijken. Bedoeld om de overlast zoveel mogelijk te beperken maar ook om uit te leggen waarom het soms niet anders kon. Vaak ging dat goed en naar tevredenheid, soms jammer genoeg ook niet. In deze intensieve en soms emotionele periode is er een relatie ontstaan tussen de bouwers van de projectorganisatie en de omwonenden en andere betrokkenen. Nu het einde in zicht komt is het tijd om die relatie af te sluiten en over te dragen aan degene die straks de Betuweroute gaat beheren en exploiteren.

### containerbioscoop

Om op een plezierige en feestelijke manier afscheid te kunnen nemen hebben we voor de omwonenden een film gemaakt die afgespeeld wordt in een mobiele bioscoop. Deze bioscoop bestaat uit zeecontainers die zo geplaatst zijn dat ze ruimte bieden aan circa 25 bezoekers per keer. In de bioscoopruimte wordt de film afgespeeld op alle wanden en het plafond. De film draait natuurlijk om de Betuweroute en geeft je de gelegenheid de spoorlijn te ervaren. Omdat er met vijf camera's op onder andere een locomotief gefilmd is, krijg je door de projectie rondom het gevoel zelf in de trein te zitten. Een belevenis dus! Een ervaring die het dichtst in de buurt komt van een echte rit. Die is niet mogelijk omdat bijvoorbeeld de tunnels niet gebouwd zijn

op personenvervoer (daarvoor zouden ingrijpende wijzigingen van de veiligheidsvoorzieningen doorgevoerd moeten worden). De containerbioscoop maakt een tournee langs 9 gemeenten, verspreid langs de Betuweroute. De tournee start eind augustus. Per gemeente staat de containerbioscoop een week. De toegang is gratis en wij zullen u via posters, flyers, advertenties in de lokale pers en een tijdelijke website tijdig informeren over wanneer hij arriveert bij u in de buurt.

### boek

Als aandenken aan dit project is een boek gemaakt. Een boek dat als uitgangspunt heeft recht te doen aan de enorme diversiteit van het project. Geen diepgravende analyse, maar een caleidoscoop van onderwerpen en beelden die kenmerkend waren en zijn: protest, techniek, bouwwerken en architectuur, archeologie, ecologie, systemen, Nederland en Europa, kostenontwikkeling en ga zo maar door. Afgewisseld met interviews van betrokken ministers, omwonenden, managers, actievoerders, voor- en tegenstanders. Dit boek is beschikbaar voor de mensen waarmee wij de afgelopen jaren intensief contact gehad hebben. De mensen die het meest te maken gehad hebben met het project, de bouw en de overlast. Zij krijgen een boekenbon toegestuurd en kunnen het boek in ontvangst nemen wanneer de containerbios een locatie bij hun in de buurt aandoet.



impressie van het boek: exploitatie



impressie van het boek: testen



Botlekspoortunnel inclusief tunnel technische installaties



2002



2004



Aanleg van de kap van Barendrecht



2006



C



A



B



A-Rangeerterein Kijfhoek  
B-Nachtelijke werkzaamheden aan het 'vorkviaduct' op Kijfhoek  
C-Het 'vorkviaduct' op Kijfhoek gereed



Sophiaspoortunnel in aanbouw



Aanleg van het spoor op de Maasvlakte



Wisselwerk 17

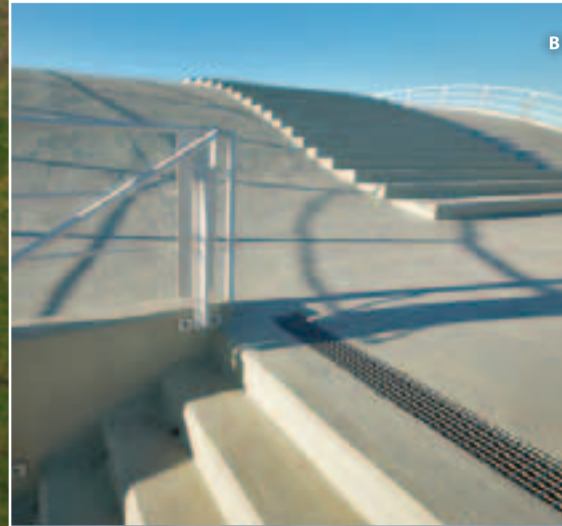
# 10 jaar Betuweroute in beeld



Sliedrecht



A/B-Tunnelgebouw in Hardinxveld-Giessendam  
C-Giessentunnel



Opening Havenspoorlijn met v.l.n.r. directeur realisatie Betuweroute Patrick Buck, voormalig minister Verkeer en Waterstaat Karla Peijs, drie hooggeplaatste vertegenwoordigers uit Duitsland, Zwitserland en Italië en een acteur.



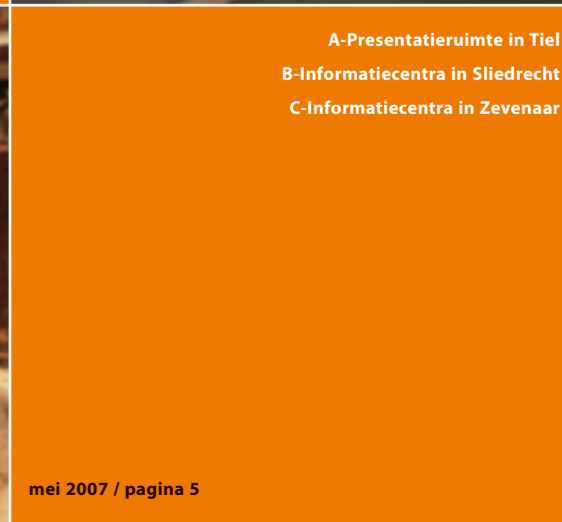
A-Oplevering Boutensteinseweg in Rump  
B/C-Oplevering Franklinstraat in Tiel



A-7000 jaar oud skelet (Trijntje) opgegraven in Hardinxveld-Giessendam  
B-Kunstproject Haarsekade bij Gorinchem  
C-Bodie wijst de weg in Zetten-Andelst

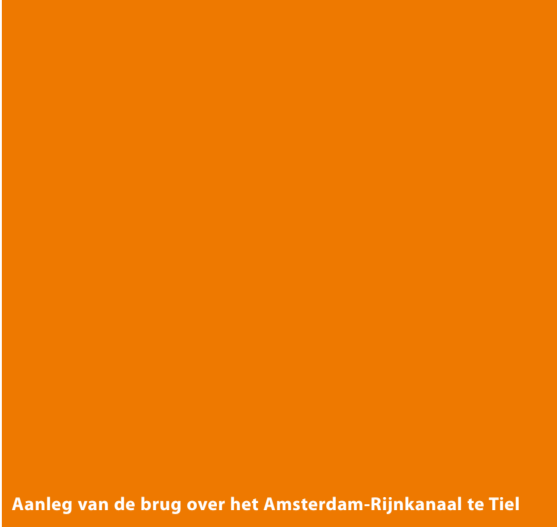


Wisselwerk 17



A-Presentatieruimte in Tiel  
B-Informatiecentra in Sliedrecht  
C-Informatiecentra in Zevenaar

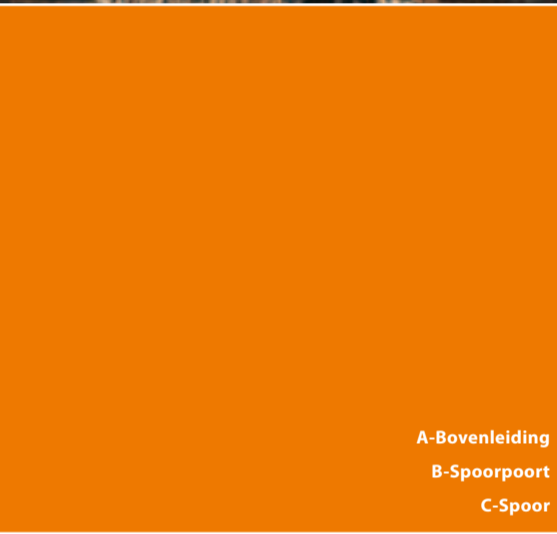




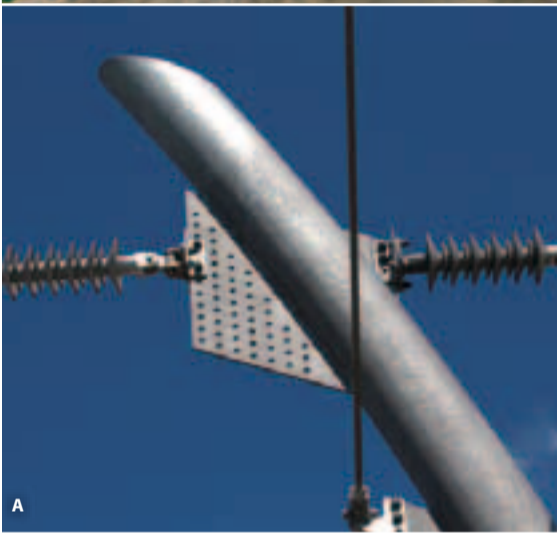
Aanleg van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal te Tiel



Fergusonbrug in Zevenaar



A-Bovenleiding  
B-Spoorpoort  
C-Spoor



A  
B  
C



De tunnel onder het Pannerdensch kanaal



Testtrein

testtrein Betuweroute



2004



2006



2002

Aanleg van de tunnel onder het Pannerdensch kanaal

## 'Driewerf trots' op de Betuweroute

"Ik ben er trots op dat we na tien jaar bouwen het meest veilige en innovatieve stukje spoor van Nederland opleveren. Ook ben ik trots op het feit dat we met de Havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam een apart bedrijf vormen dat de Betuweroute gaat exploiteren. Tenslotte ben ik trots op de gezonde spanning die daardoor ontstaat. De exploitant gaat de ProRail-organisatie scherp houden. Daarbij ben ik hartstikke blij dat de Betuweroute klaar is, dat we er nu voor eens en voor altijd overheen gaan rijden en dat de discussie over nut en noodzaak straks achter ons ligt. Ik spreek de wens uit dat we met z'n allen in Nederland trots zijn op de Betuweroute."

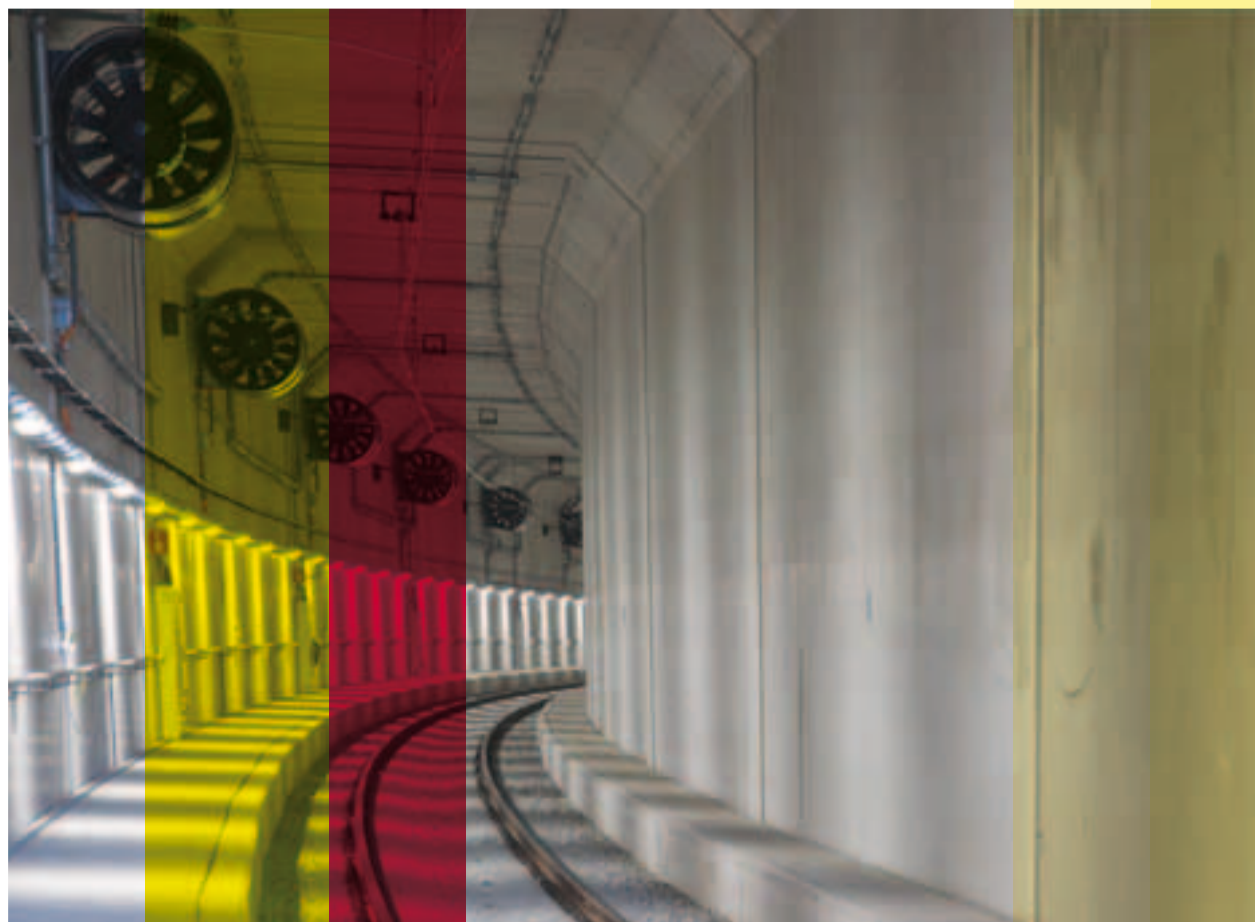
**Bert Klerk**  
Voorzitter Raad van Bestuur ProRail



## Keyrail: de exploitant van de Betuweroute

*Wat is het belang van de Betuweroute voor Nederland? Hoe veilig is de nieuwe en uiterst moderne goederenspoorlijn? En komt een meer dan 4 miljard euro kostend project ooit uit de kosten? We vuren onze vragen af op Sjoerd Sjoerdsma, één van de twee directeurs van Keyrail, de onderneming die de Betuweroute winstgevend moet maken.*

Lees vervolg op pagina 8



tunnel Zevenaar

### ProRail zorgt dat het spoort!

De 2600 medewerkers van ProRail zorgen 24 uur per dag, 7 dagen per week dat mensen en goederen zonder problemen hun bestemming bereiken. Dat is geen geringe prestatie omdat het Nederlandse spoor een van de drukst bereden netwerken ter wereld is. Om een 'fit' spoor te waarborgen worden onder meer gespecialiseerde aannemers ingehuurd voor onderhoud, herstel en vernieuwing. Het werkterrein strekt zich uit over ruim 6.500 kilometer spoor van Den Helder tot Eijsden en van Vlissingen tot Roodeschool. Hierover werden in 2005 127,1 miljoen treinkilometers gereden. Dagelijks gebruiken een miljoen reizigers en 100.000 ton goederen het spoor. Dat vervoer groeit elk jaar. Dit intensieve gebruik vraagt om een continue topconditie van het spoor.

#### Betrouwbaar & Veilig

Met partners werkt ProRail aan optimale veiligheid, bijvoorbeeld door het aantal overwegen te verminderen. Medewerkers van Verkeersleiding zorgen ervoor dat het vervoer over het spoor zo veilig mogelijk verloopt.

#### Innovatief & Vernieuwend

Het gebruik van de nieuwste technieken en werkwijzen wordt gestimuleerd. Een voorbeeld daarvan is de bovenleidingspanning van 25 kV op de Betuweroute en het nieuwe Europese beveiligingssysteem ERTMS. In bouwprojecten worden nieuwe samenwerkingsverbanden en contractvormen aangegaan. Ook in management en werkmethoden zoekt ProRail naar innovatieve werkwijzen.

#### Betrokken & Klantgericht

ProRail heeft de maatschappelijke rol het spoor in te passen in de samenleving. Ze werkt daartoe samen met onder meer gemeentes en provincies op het gebied van mobiliteit, stedelijke en ruimtelijke ontwikkeling, veiligheid en milieu. Ze ontwikkelt visies op de toekomstige ontwikkeling van het spoornet en de investeringen die daarbij nodig zijn. ProRail wordt gefinancierd met overheidsmiddelen.



Sjoerd Sjoerdsma, directeur Keyrail

Vervolg pagina 7  
Keyrail: de exploitant  
van de Betuweroute

#### *Waarom is de Betuweroute zo belangrijk voor Nederland?*

Nu economische centra zich verplaatsen, worden logistiek en transport steeds belangrijker voor de wereldeconomie. In Nederland produceren wij veel minder dan dat we vroeger deden. Je ziet bijvoorbeeld dat de productie van graan verschuift naar Oost-Europa. Vroeger hadden we dat hier. Auto's worden heel ver weg gemaakt, komen met de boot in stukjes deze kant op, worden ergens in Europa in elkaar gezet en gaan dan weer weg. Transport is dus ontzettend belangrijk.

Rotterdam is een grote haven, Amsterdam een haven in opkomst. Van en naar die havens moet er veel worden getransporteerd. Als je dat allemaal wilt blijven doen met vrachtwagens, loopt Nederland vast. De Betuweroute is een geweldig alternatief.

*Omdat er minder goederentreinen over het gemengde net rijden, is er meer plaats voor passagierstreinen.*

Dat is een van de belangrijke redenen waarom Nederland gekozen heeft voor een aparte goederenspoorlijn. Een belangrijk deel van de goederentreinen dat nu over het gemengde net rijdt, rijdt straks over de Betuweroute.

#### *Heb ik daardoor minder vertraging?*

Laat ik het zo zeggen. De goederentrein die vandaag voor vertraging zorgt tussen Rotterdam en Utrecht, rijdt straks bij ons en levert dus geen vertraging meer op. Maar of dat in totaal tot minder vertraging leidt, weet ik niet.

#### **Veiligheid**

##### *Hoe veilig is de Betuweroute voor mij als omwonende?*

De Betuweroute is ongekend veilig. Nog vele malen veiliger dan het Nederlandse spoor dat Europees gezien als bijzonder veilig te boek staat. Bij het ontwerp van de Betuweroute is erg goed nagedacht over wat er mis zou kunnen gaan waardoor voorzieningen getroffen zijn om te vermijden dat er ongelukken gebeuren. Zo zijn de kruisingen tussen weg en spoor ongelijkvloers gemaakt, want een overweg levert risico op. Dat risico is nu uitgesloten. Verder zijn er weinig wissels en tellen de tunnels één spoor per tunnelbuis. De tunnels zijn ook nog eens uitgerust met een geavanceerd veiligheidssysteem, waardoor bijvoorbeeld een verdachte trein direct geblust wordt, zonder tussenkomst van de brandweer.

##### *Ook vermijdt de Betuweroute woonkernen.*

Het meeste spoor ligt 'gebundeld' langs de rijksweg A15 en is dus goed bereikbaar voor overheidshulpdiensten.

##### *Maar het vervoer van gevaarlijk stoffen per trein zal wel geconcentreerd worden op de Betuweroute.*

De Betuweroute is zo aangelegd dat er zonder enig probleem gevaarlijke stoffen gereden kunnen worden. Hierdoor verwachten wij dat het de voorkeursroute voor gevaarlijke stoffen wordt.

#### *Verhoogt dat het risico voor mensen die in de buurt wonen?*

Ook nu rijden er vrachtwagens met gevaarlijke stoffen over de A15. Het is aangetoond dat treinen vele malen veiliger zijn dan vrachtauto's.

#### **Keyrail**

##### *Wat is Keyrail?*

Keyrail is de exploitant van de Betuweroute, de spoorlijn die speciaal voor goederentreinen is aangelegd. Wij zorgen ervoor dat zij zonder oponthoud van Rotterdam naar Duitsland kunnen rijden en terug. Voor vervoerders is het prettig om niet te hoeven stoppen. Op het gemengde net, waar ook passagierstreinen rijden, moeten ze geregeld vaart minderen of stilstaan vanwege andere treinen. Het duurt bij zware goederentreinen gauw tien minuten voor ze weer op snelheid zijn. Dat kost veel brandstof en is niet goed voor het milieu. Wanneer je energieverbruik kunt verminderen door een trein in een keer door te laten rollen, is dit de goedkoopste mogelijke vorm van transport, en het prettigste voor iedereen.

#### **Exploitatie**

##### *De Betuweroute heeft veel geld gekost. Ruim vier miljard. Hoe wilt u geld verdienen aan de goederenlijn?*

Dat is simpel. We hanteren een kilometerprijs. Als een klant met een trein een kilometer over de Betuweroute rijdt, krijgt hij een rekening voor die kilometer. Voorlopig hanteren we een eenvoudig prijssysteem: 1,15 euro voor een treinkilometer ongeacht het gewicht van de trein. In andere landen betalen lichte treinen minder dan zware treinen. We gaan het gesprek aan met de vervoerders om passende afspraken te maken over product, prestatie en prijs.

##### *Keyrail krijgt vijf jaar de tijd om de Betuweroute winstgevend te maken.*

In die periode moeten we laten zien wat we kunnen. Bewijzen dat de onderneming rendabel is of kan worden. De minister heeft de mogelijkheid om via aanbesteding een andere partij te zoeken. Dat is de afspraak. De uitdaging is aan ons.

##### *Prognoses. Keyrail gaat in 2007 uit van vijftig treinen per dag, maar het worden er waarschijnlijk zeventig in de week.*

Die getallen kloppen. Het is een ingroei-situatie, we beginnen mondjesmaat. Het is niet meteen hartstikke vol.

##### *Maar Keyrail had er wel vijftig per dag willen hebben.*

Ja en nee. Ja: veel treinen is goed voor de inkomsten. Nee: we vinden het prima om met een klein aantal te beginnen, zodat we stapje voor stapje kunnen groeien naar een situatie van minstens vijftig treinen per dag.

## KEYRAIL

### Vragen, opmerkingen en klachten?

Vanaf 16 juni kunt u bij ons terecht. We zijn te bereiken via het e-mail-adres: [info@keyrail.nl](mailto:info@keyrail.nl) of de Keyrail Infolijn: **078-6777533**, tegen lokaal tarief. We communiceren bij voorkeur per e-mail, maar mocht u liever de telefoon pakken, dan kan dat ook tijdens kantooruren.

##### *En hoe zit het antwoord op mijn mailtje?*

We zullen ongetwijfeld niet altijd een pasklaar antwoord hebben, maar dan geven we aan wanneer we inhoudelijk op de vraag terug komen. Daarbij brengen we op onze nieuwe website ([www.keyrail.nl](http://www.keyrail.nl)) actuele informatie over de Betuweroute. Ook daarop staan veel antwoorden.