

REPORTAGE **BETUWERROUTE**

Vanaf de Duitse grens is het boemelen voor de goederentrein

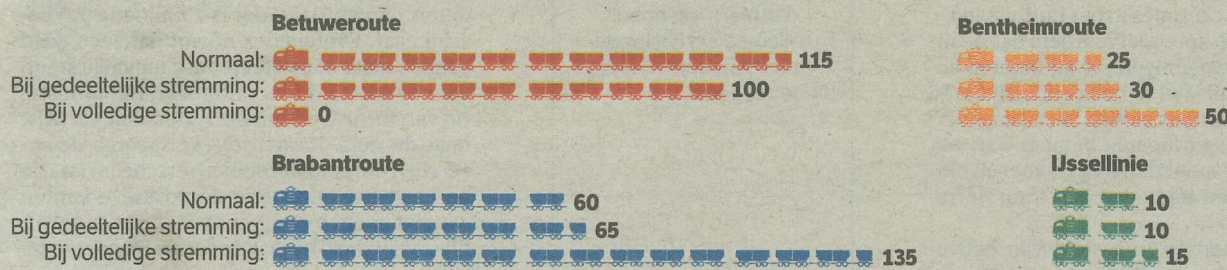
Goederentrein 48759 naar het Ruhrgebied kan in Nederland lekker doorrijden. Eenmaal in Duitsland wordt het spoor gedeeld met reizigerstreinen, en loopt de vertraging op. Een ritje met machinist Robbie Bergsma.

Door **Jan Benjamin** Fotografie **Walter Herfst**

De Betuweroute is de belangrijkste route van Nederland naar Duitsland voor goederentreinen



Gevolgen van werkzaamheden aan het spoor in Duitsland voor Nederland en hervdeling van het aantal goederentreinen per dag



De stremming in Duitsland betekent dat het vervoer over de Betuweroute minder wordt en dat het drukker wordt op de andere lijnen

NRC 250125 / NE / Bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

KIJFHOEK/OBERHAUSEN

Waarom is de aanleg van een derde spoor in Duitsland - in het verlengde van de Betuweroute - nodig als dat zoveel impact heeft op het spoor in Nederland?

En wat maakt de werkzaamheden tussen Emmerich en Oberhausen, op de belangrijkste spoorverbinding tussen Nederland en Duitsland, zo'n immense klus dat de Duitsers er tachtig weken over doen?

Rijd met treinmachinist Robbie Bergsma over de Betuweroute, en de antwoorden trekken aan je voorbij.

Al zeventwintig jaar rijdt Bergsma (52) op goederentreinen, de afgelopen jaren voor DB Cargo Nederland. Dat is het Nederlandse dochterbedrijf van het Duitse DB Cargo en de grootste spoorgoederenvervoerder in Nederland.

Op deze maandagmorgen in oktober bestuurt Bergsma trein 48759: 600 meter lang, twee locomotieven, 44 wagons met samen 2,7 miljoen kilo steenkool. In Oberhausen neemt een Duitse collega de trein over, die de kolen aflevert bij hoogovens in Duisburg.

In de kantine van DB Cargo op rangeerterrein Kijfhoek bij Zwijndrecht deelt Bergsma veiligheidshelmen en -schoenen uit aan zijn bezoekers. NRC gaat mee, net als een woordvoerder van spoorbeheerder ProRail. Langs de rails gaat de machinist voor naar zijn trein. Half tien, tijd om zijn lading naar Duitsland te brengen.

Het transport van steenkool krimpt al jaren, zegt Bergsma. De oorlog in Oekraïne, de boycot van Russisch gas en de snelle sluiting van kerncentrales in Duitsland leidden tijdelijk tot meer vraag naar 'energiekolen'. Nu dalen de vraag en het vervoer weer.

Langs de file

Veel langzamer dan je gewend bent van een passagierstrein trekt de 48759 op. We laten Kijfhoek achter ons en duiken de Sophiaspoortunnel in. Dit is het begin van de Betuweroute. Een prestigeproject - dat zie je direct. Kijk naar de sierlijk gebogen masten van de bovenleiding. En naar de extra hoge spoortunnel.

Bij de aanleg was het idee nog dat je met dubbele belading door de tunnels zou rijden - twee lagen containers op elkaar. „Dat was destijds een wens van de politiek”, vertelt Bergsma. In de praktijk is die *double stack* onmogelijk; je zou de bovenleiding moeten verwijderen om hier met twee lagen containers door te kunnen.

„Sifa! Sifa!”, klinkt plotseling in de cabine. Het *Sicherheitsfahrtschaltung*, legt Bergsma uit; een soort dodemansknop. Hij haalt geroutineerd zijn voet van een pedaal - zoals hij de komende uren ettelijke malen zal doen. Zo laat hij zien dat hij nog bij de les is. Anders zal de trein na enkele waarschuwingen zelfstandig remmen.

We volgen Rijksweg A15. Met pakweg 80 kilometer per uur rijdt Bergsma naar het oosten. Zonder vertraging, zonder passagierstreinen, overwegen en stations. Dit is het exclusieve domein van de goederentrein. En dat is prettig voor de doorstroming. „Soms staan er files op de A15 en dan rijd ik met enige voldoening langs de rijen vrachtwagens”, zegt Bergsma. „Maar soms heb ik een storting en dan hoop ik maar dat ze me niet zien.”

Geluidsschermen

Zou je zijn 2,7 miljoen kilo steenkool over de weg vervoeren, rekent Bergsma voor, dan heb je pakweg honderd vrachtwagens nodig. „Daar zit niemand op te wachten op een maandagmorgen. Een goed functionerend spoorgoederenvervoer is een van de beste maatregelen tegen de files.”

In 27 jaar heeft hij het landschap zien veranderen. Meer windmolens, meer distributiecentra. Hij wijst op een buizerd op een bovenleidingsmast, vertelt hoe hij het fruit aan de bomen in de Betuwe ziet groeien.

Bij de aanleg van de Betuweroute was hij bang dat zijn werk saai zou worden. Zouden de hoge geluidsschermen het zicht op de omgeving weg nemen? Dat viel erg mee. Alleen rond Arnhem en Zevenaar zijn ze zo hoog dat je niet meer kunt zien waar je rijdt. „Hoe hoger de schermen, hoe luidruchtiger het protest van omwonenden was tegen de Betuweroute.”

Zelf heeft Bergsma nooit geprotesteerd. Als

zoon van een treinmachinist, nota bene uit Zevenaar, keek hij als kind al vol verlangen naar het spoor. „Al die treinen naar exotische bestemmingen - daar wilde ik ook mee rijden.”

Overwoekerde bermen

Tussen Zevenaar en de Duitse grens ligt nog een stukje van het brede, nieuwe spoortraject. Dat werk rondde ProRail in 2018 af. En daarna? Dan volgt de schok die lijkt op het gevoel van vroeger, wanneer je de auto nam van Nederland naar België en de asfaltweg overging in een oude macadamweg.

Op de Nederlands-Duitse grens gaat de spoorlijn voor uitsluitend goederenvervoer over in gemengd spoor, met lage, oude bovenleidingsmasten. Flink overwoekerde spoorbermen, bomen dicht op het spoor, achtertuinen vlak langs de rails. De woordvoerder van ProRail kan er nauwelijks over uit. Zijn organisatie besteedt in Nederland veel tijd en geld aan het schoon en stormbestendig houden van de bermen.

Is dit 'lijntje' nou de belangrijkste spoorverbinding tussen Nederland en Duitsland? Tussen de belangrijkste haven van Noordwest-Europa en het grootste industriegebied van Duitsland?

De 48759 slingert om de Elterberg, net over de grens. Hoe past een derde spoor op dit tracé? Goede vraag, zegt Bergsma. „Het is duidelijk dat hier nog flink wat werk moet worden verricht.” In 2006 dacht hij dat het derde spoor rond 2015 klaar zou zijn. Nu houdt hij rekening met 2030.

Bij Wesel zien we de eerste werkzaamheden. Het station is een bouwput, bruggen over kanalen en rivieren zijn vernieuwd. De oeververbindingen zijn extra lang - zo proberen de Duitse autoriteiten meer ruimte te geven aan het water en in te spelen op klimaatverandering.

”

Soms staan er files op de A15 en dan rijd ik met enige voldoening langs de rijen vrachtwagens

Robbie Bergsma
machinist

Vlak voor Oberhausen gaat de boordtelefoon. Bergsma neemt op. Het is de Duitse treindienstleiding. „We moeten aan de kant. De ICE naar Frankfurt moet erlangs.”

Bij Sterkrade neemt Bergsma een wissel. Zijn trein belandt op een zijspoor. Door de begroeiing kan de machinist het sein dat hem straks 'veilig' moet geven bijna niet zien. Na een paar minuten schiet de ICE naar Frankfurt voorbij. Maar de 48759 mag nog niet verder. Net als Bergsma wil bellen met de verkeersleider, komt nog een regio-trein voorbij. De vertraging is inmiddels twintig minuten - een seinstoring, blijkt later.

Bergsma: „Op het Duitse spoor krijgen andere treinen vrijwel altijd voorrang op het goederenvervoer. Dat maakt het lastig om op tijd te rijden.” Duitse collega's zeggen vaak tegen hem dat ze vanaf Zevenaar zo heerlijk kunnen doorrijden, op de terugweg naar Rotterdam.

Japanse duizendknoop

Oberhausen-West nadert met horten en stoten. Het is rijden, stilstaan, rijden en stilstaan. Onhandig voor een zware goederentrein, zegt Bergsma. „Je kan beter met 40 kilometer per uur doorrijden dan met 80 rijden en dan steeds moeten remmen.”

Heel langzaam vervolgt hij zijn weg. Dichte bermen vol Japanse duizendknoop, een razendsnel groeiende exoot, belemmeren het zicht op een sein. „Ik weet uit ervaring: als ik hier nu vol doorrijd en dan moet remmen, sta ik pas veel later stil. Dan kom ik de volgende heuvel niet meer op.”

Bovendien, zegt Bergsma sluw, staat een deel van zijn goederentrein nu nog op doorgaand spoor. Zo weet hij zich verzekerd van de aandacht van de Duitse verkeersleiding. „Als ik helemaal op een zijspoor zou staan, laten ze me rustig nog een tijd wachten.”

Een kwartier later vervolgt de 48759 zijn weg en levert Bergsma zijn trein af. Vertraging: 50 minuten. De machinist springt uit de cabine, inspecteert zijn trein snel en geeft de locomotief over aan een Duitse collega. Bergsma neemt de bedrijfsauto terug naar Kijfhoek.



Tussen Oberhausen en Emmerich bouwt de Duitse railbeheerder DB InfraGO aan nieuwe spoorinfrastructuur. Tussen de plaatsen Voerde en Wesel (boven) zijn oude spoorbruggen vervangen, bij Mehrhoog (midden) ligt al een deel van het extra derde spoor, en in Haldern (onder) wordt het station verbouwd.