

Het belang van treinen voor Nederlandse mainports

Het spoor vergroot de Nederlandse 'catchment area' in Europa

Goederentreinen vervullen een sleutelrol in de aansluiting van de grote economische regio's in Europa op die van Nederland. Voor het vervoer van grote ladingvolumes per land, is spoor de meest efficiënte en duurzame vervoerswijze. Zonder, of met slechte spoorverbindingen, wordt de Nederlandse 'catchment area' kleiner. Een voorbeeld: dankzij de uitstekende spoorverbindingen door de Alpen, maakt één van de grootste economische regio's in Europa, te weten de regio Milaan/Turijn, gebruik van de Nederlandse havens voor de aan- en afvoer van containers. Evenzo geldt dat bijvoorbeeld de industriële regio Nürnberg/München voornamelijk is aangewezen op Noordzee-havens. Het is overigens opmerkelijk dat München vrijwel geheel georiënteerd is op de Noord-Duitse havens, terwijl Belgische en Nederlandse havens in afstand niet verder weg liggen.

Spoor steunt klimaatakkoord

Vanwege het toenemend belang van milieumaatregelen dankzij het Klimaatakkoord, is het waarschijnlijk dat de concurrentiepositie van de Mainport Rotterdam in toenemende mate zal worden bepaald door de kwaliteit en prijs van de **spoorverbindingen**. Immers, bij vervoer van een container van Milaan naar Rotterdam over het spoor, in plaats van over de weg, wordt onmiddellijk een besparing van 80% op CO₂-uitstoot gerealiseerd.

Treinen net zo welkom als schepen

Inmiddels zijn de modernste en grootste schepen uit alle economische regio's ter wereld van harte welkom in de Nederlandse mainports. Om dat te bewerkstelligen zijn miljarden geïnvesteerd door de Nederlandse samenleving. Die investering rendeert en levert werkgelegenheid op. Echter, de capaciteit van het Nederlandse spoor is nog steeds schaars. KNV moet zich namens Europese vervoerders buitengewoon inspannen om over voldoende capaciteit op het Nederlandse netwerk te kunnen beschikken, en om de belemmeringen voor toegang tot het Nederlandse netwerk te beperken. Dat is vreemd. Het wekt de indruk dat Europese treinen in Nederland minder welkom zijn dan Chinese schepen. Voor de mainport Rotterdam zijn schepen en treinen beiden noodzakelijk.

Europees beleid van vitaal belang

Gestaag - helaas trager dan wenselijk - ontstaat er een Single European Rail Area. Een Europees gestuurd toelatingsbeleid van materieel op het spoor, en Europese coördinatie van de toewijzing van treinpaden op het Europese spoornetwerk zijn bezig te ontstaan. Belemmeringen (die kostprijs verhogend werken en die nu nog worden ervaren bij het binnenrijden van het Nederlandse net,

vanwege aparte Nederlandse vergunningen voor machinisten en materieel, of verschillen in technische systemen - bijvoorbeeld ERTMS), worden momenteel geleidelijk weggenomen. Hoewel Europa er hard aan werkt, zijn we zover echter nog niet. KNV, de havens, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu constateerden in 2013 gezamenlijk dat de totale kosten van een trein van München naar Rotterdam per gereden kilometer ruim 15% hoger zijn dan die naar een Duitse Noordzee-haven. Sindsdien zijn de tarieven van ProRail voor het gebruik van het spoor op het Nederlandse deel van het traject met nog eens circa 20% gestegen. Weliswaar vormen de tarieven slechts een deel van de totale kosten, maar de forse tariefstijging heeft de kloof tussen de routes verder doen toenemen.

Wat moet er gebeuren:

- Het Europese beleid ten aanzien van de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer vordert langzaam. Het Nederlandse EU-voorzitterschap spant zich flink in en richt zich op het beter benutten van de Europese Rail Freight Corridors en op het bevorderen van interoperabiliteit (technical pillar van 4th Railway Package). Voor de Nederlandse samenleving is een sterke Nederlandse invloed op (de ontwikkeling van) het Europese spoornetwerk van groot belang. De infrastructuur in Nederland is redelijk op orde. Voor verdere verbeteringen is Nederland in belangrijke mate aangewezen op infrastructurele aanpassingen op de routes van en naar Nederland. Er is echter - ook in Nederland - op internationale trajecten nog sprake van een aantal pijnlijke knelpunten (bijv. de goederencorridor Oost-Nederland, en het ontbreken van ERTMS op het traject Venlo-Eindhoven).
- Het zal blijven knellen met de capaciteit en prioritering op het Nederlandse spoor. Zorg ervoor dat er voldoende capaciteit voor het goederenvervoer beschikbaar is en zorg ervoor dat belemmeringen in regelgeving worden weggenomen. Vergemakkelijk de toegankelijkheid van Nederland voor Europese treinen.
- Het Klimaatakkoord zal de vraag naar spoorcapaciteit verder doen toenemen. Extra investeringen in de spoorinfrastructuur zijn voor de toekomstige ontwikkeling van de Nederlandse mainports noodzakelijk.

Aart Klompe
voorzitter KNV Spoorgoederenvervoer