



# 30 procent spoorvervoer in 2030

Door: Henk van de Voorde

Rotterdam is als grootste zeehaven van Europa de logistieke toegangspoort tot het Europese spoorwegennet. De komst van Locomotive Workshop Rotterdam (LWR) op de Tweede Maasvlakte maakt het voor exploitanten van goederentreindiensten aantrekkelijker meer goederen over het spoor te vervoeren van en naar de Rotterdamse haven. Met de onlangs feestelijk geopende LWR - een joint venture van locomotievenproducent Siemens Mobility en treinleasemaatschappij Mitsui Rail Capital Europe (MRCE) - beschikt de haven van Rotterdam nu over een eigen werkplaats voor het onderhoud aan elektrische locomotieven van alle merken en modellen. LWR maakt onderdeel uit van een Europees netwerk van onderhoudswerkplaatsen.

Over twee parallelle sporen bereiken en verlaten locomotieven het terrein. Met een verschuifbare brug worden binnenkomende locomotieven op het juiste spoor gezet. Locomotieven worden, voor ze de werkplaats inrijden, eerst gereinigd in een wasplaats waar ook diesellocomotieven welkom zijn. Op de kuilwielenbank kunnen treinwielen van hogesnelheidslocomotieven tot op tienden van een millimeter nauwkeurig opnieuw worden geprofileerd.

## Expediteur

Waar zouden we zijn, zonder de expediteur? In de zeehavens komen goederen aan of gaan ze weg. De goederen worden geladen

in en gelost uit zeeschepen. Dit laden en lossen vanuit het zeeschip op de kade, via een vrachtauto, spoorwagon of binnenvaartschip is onderdeel van de transportketen die door de zeehavenexpediteur wordt begeleid en gecontroleerd voor zijn opdrachtgever, de ladingbelanghebbende. De expediteur is gespecialiseerd, neutraal in het kiezen van de transporteur/rederij en kent de lokale markt als geen ander.

## Containers

Tegenwoordig vindt het vervoer meer en meer met containers plaats. De zeehavenexpediteur in het uitgaande verkeer boekt de container voor transport bij de cargadoor, agent van de lijnrederij, en verzorgt in overleg met de verzender het voortransport (met eventuele tussenopslag) naar de containerterminal.

## Cargadoor

Inkomende containers worden door de expediteur via de cargadoor van de rede-

rij in ontvangst genomen en naar de plaats van bestemming in het achterland vervoerd. Noodzakelijke douane- en andere formaliteiten (verzekerden, wegen, keuren, tussentijds opslaan en ontgassen) worden door de expediteur verzorgd. De zeehavenexpediteur beschikt, naast zijn kennis van de haven waar hij is gevestigd, ook middels partners, over kennis van andere (zee)havens in binnen- en buitenland, die hij kan benutten voor de verzending of ontvangst van lading.

## BZE

De leden van de Belangenvereniging van Zeehaven Expediteurs en internationale Logistieke Dienstverleners (BZE) hebben hun eigen specialisatie, bijvoorbeeld qua vaargebieden. De ene expediteur verscheept naar Zuid-Amerika en de andere krijgt lading vanuit China binnen. Specialisatie kan er ook zijn op het gebied van op- en overslag, product gerelateerd, met betrekking tot douanewerkzaamheden, groupage of verscheppen met partners.



Een creatieve expediteur kijkt voor de klant naar de beste mogelijkheden. Dat kan over zee, maar inmiddels worden in toenemende mate ook met de trein containerladingen vervoerd naar het Verre Oosten.

### China

In China wordt enorm veel geïnvesteerd in het spoor. Een autocarrier is 35 à 40 dagen onderweg van China naar Zeebrugge. Inclusief voor- en natransport is dat ongeveer 60 dagen. Per spoor is het slechts 22 dagen. „Er wordt steeds meer ingezet op spoorverbindingen van het Verre Oosten naar Europese bestemmingen. De gigantische investeringen in het spoor te China hebben ook te maken met risico analyse. Vervoer door het Suèzkanaal is tenslotte minder veilig”, aldus voorzitter Don van Riel van de BZE, in het dagelijks leven CEO van spoorwegexpediteur Trimodal Europe uit



**Don van Riel, voorzitter van zowel de BZW als de NVPG, geeft regelmatig een presentatie.**

Hoogvliet. De expertise van dit bedrijf, specialist in het conventionele spoorvervoer van gassen en vloeistoffen en het intermodale spoorvervoer van bulkgoederen in containers, wordt inmiddels ook ingezet inzake spoorverbindingen van het Verre Oosten naar Europese bestemmingen.

### NVPG

Hij is tevens al bijna twee decennia voorzitter van de Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens (NVPG). Van Riel heeft een sterke voorkeur voor milieuvriendelijk vervoer over het water én per spoor. De voormalige Spooman van het Jaar is een groot voorstander van extra treinpaden.

### Vlissingen-Antwerpen

Met het aanleggen van bijvoorbeeld acht kilometer spoor langs de A4 of het Schelde-Rijnkanaal zou er een directe verbinding kunnen komen tussen Vlissingen en Antwerpen. Treinen met gevaarlijke stoffen hoeven dan niet meer zinloos door dichtbevolkte gebieden in West-Brabant te rijden om in Kijfhoek te rangeren en dezelfde route weer terug te rijden naar Antwerpen.

### North Sea Port

„Met de aanleg van de VeZa-boog zouden treinen richting Antwerpen al ruim voor Bergen

op Zoom in zuidelijke richting kunnen afslaan. Verder zou bijvoorbeeld de aanleg van de spoorlijn Axelse Vlakte-Zelzate voor een veel betere ontsluiting van het havengebied van North Sea Port zorgen.”

### Modal shift

Don van Riel zet zich al decennia sectorbreed in ten faveure van het spoor. „Mijn doel is de modal shift door te voeren van de weg naar het spoor. Doelstelling in 2030 is dertig procent van de goederentransporten per spoor. Daarbij heeft de veiligheid op het spoor de absolute prioriteit”, aldus de bestuurder die namens de NVPG onlangs minister Van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat) heeft aangeschreven.

### Nieuwe wetgeving

Bij de VNCI ging hij nader in op de laatste ontwikkelingen van de markt ten aanzien van de ketelwagens. De NVPG heeft (samen met de UIP) onlangs een workshop georganiseerd over de nieuwe wetgeving per 6-6-2019 inzake toelatingen van haar leden met spoorwagens.

### FERRMED

Ook ij de spoorlobbygroep FERRMED in Brussel gaf Van Riel onlangs een presentatie, over de hinterlandverbindingen vanuit de Benelux. Met name om Rotterdam vanwege capaciteit en volume bij de Europese commissie voor de 3 Ten-T corridors in beeld te houden. Hij maakte zich sterk voor het koppelen van de landverbindingen via Rusland naar West-China met de shortsea verbindingen vanuit de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Terneuzen, Vlissingen, Moerdijk, Rotterdam en Amsterdam.

### Corridors

Van de spoorinfra profiteren naast Rotterdam ook andere Benelux havens, zoals North Sea Port. „De EU heeft onvoldoende financiële middelen om aan alle corridors te geven (80.000 km) en het is daarom belangrijk volgens FERRMED dat we ons concentreren op 10.000 km. Van de Benelux naar de Baltische Staten (via Duitsland en Polen), naar Italië (via Duitsland en Zwitserland) en de laatste naar Basel/Lyon (via België en Frankrijk).

