

TRANSIT: DE (ON)BEKENDE

A.W. Demmers, ProRail (Capaciteitsmanagement, Mobiliteitsontwikkeling)

Abstract

Al meer dan 15 jaar rijden er (weer) transit goederentreinen door Nederland. De omvang van deze doorvoer zonder overlading is in de afgelopen vijf jaar verdubbeld. In de IMA 2021 wordt een verdere groei verwacht van ca. 4,2 miljoen ton nu tot 7,8 miljoen in het hoge scenario voor 2040. Desondanks wordt de groei van de omvang van het transitvervoer mogelijk onderschat.

De Belgische en Nederlandse havens hebben grotendeels hetzelfde achterland, dat via deels dezelfde verbindingen bediend wordt. In België en Nederland wordt groei van het (spoor)goederenvervoer verwacht. De drukste goederenroute van de Belgische havens naar het (Duitse) achterland, de Montzenroute, zit vol. Routes via Nederland zijn bovendien in veel gevallen aantrekkelijker: korter/snelser en minder gebruiksbependingen t.o.v. de Montzenroute. De IMA 2021 wijst uit dat op de Brabantroute de grens van de capaciteit in zicht komt. Juist de Brabantroute wordt veel door transittreinen gebruikt.

ProRail heeft geen gedetailleerde gegevens over de ontwikkeling die wordt voorzien van/naar de Belgische havens. Een gezamenlijk beeld van de groei van het spoorgoederenvervoer van/naar de Belgische en Nederlandse havens ontbreekt. Daarnaast is het beeld op de groei in Nederland beleidsarm. Dit gezamenlijke inzicht is essentieel om de opgaven voor de achterlandverbindingen van zowel de Belgische als Nederlandse havens inzichtelijk te maken en in het juiste perspectief te plaatsen. Pas dan kan gericht naar een optimale oplossing worden gezocht.

Hoe zorgen we ervoor dat de omvang van het transitverkeer bekend wordt en niet onbekend blijft?

Een gezamenlijke prognose voor de Zeebrugge – Antwerpen – Rotterdam – Amsterdam (ZARA) range moet uitwijzen welke vraag naar spoorgoederenvervoer verwacht kan worden van de Belgische en Nederlandse havens naar het Duitse achterland. Daarmee is het mogelijk de omvang van de in de IMA 2021 gesignaleerde opgave tussen Breda en Tilburg vollediger in kaart te brengen. Daarmee ligt ook de route naar mogelijke oplossingen open. Eén van die mogelijke oplossingsrichtingen kan 3RX zijn, maar dit is zeker niet de enige.

Transit, een definitie

Al ruim 15 jaar rijden er weer transit goederentreinen door Nederland: spoorgoederenvervoer van een buitenlandse herkomst naar een buitenlandse bestemming, via Nederland. Doorvoer zonder overlading: de lading wordt in Nederland niet overgeladen op een andere trein of andere modaliteit. Het vervoer van Zeeuws-Vlaanderen via Nederland wordt niet als transit (in Nederland) beschouwd, het is immers een Nederlandse herkomst/bestemming. Het is volgens deze definitie dus wel transitverkeer door België. Het grootste deel van het transitverkeer door Nederland betreft directe treinen van grensstation naar grensstation: één vervoerder die de trein rechtstreeks van herkomst naar bestemming rijdt, bijvoorbeeld een intermodale shuttle tussen Antwerpen en Duisburg. Daarnaast zijn er nog twee vormen van transitverkeer, beide via Kijfhoek. De eerste betreft complete treinen die door meerdere vervoerders: vervoerder A rijdt de trein van Zeebrugge naar Kijfhoek, vervoerder B rijdt de trein door richting Duitsland. De reden is dat één van de partijen niet toegelaten is in België of geen geschikt materieel heeft om te rijden in België. Het tweede verkeer via Kijfhoek betreft het vervoer van losse wagens of wagentreinen. Sinds het opheffen van de COBRA samenwerking in het wagenladingverkeer, bedienen zowel Lineas als DB Cargo klanten in bijvoorbeeld Antwerpen vanuit Kijfhoek. Op Kijfhoek worden deze wagens in treinen gerangeerd naar Duitse hubs of andere Europese achterlandbestemmingen (samen met wagens uit bijvoorbeeld Rotterdam).

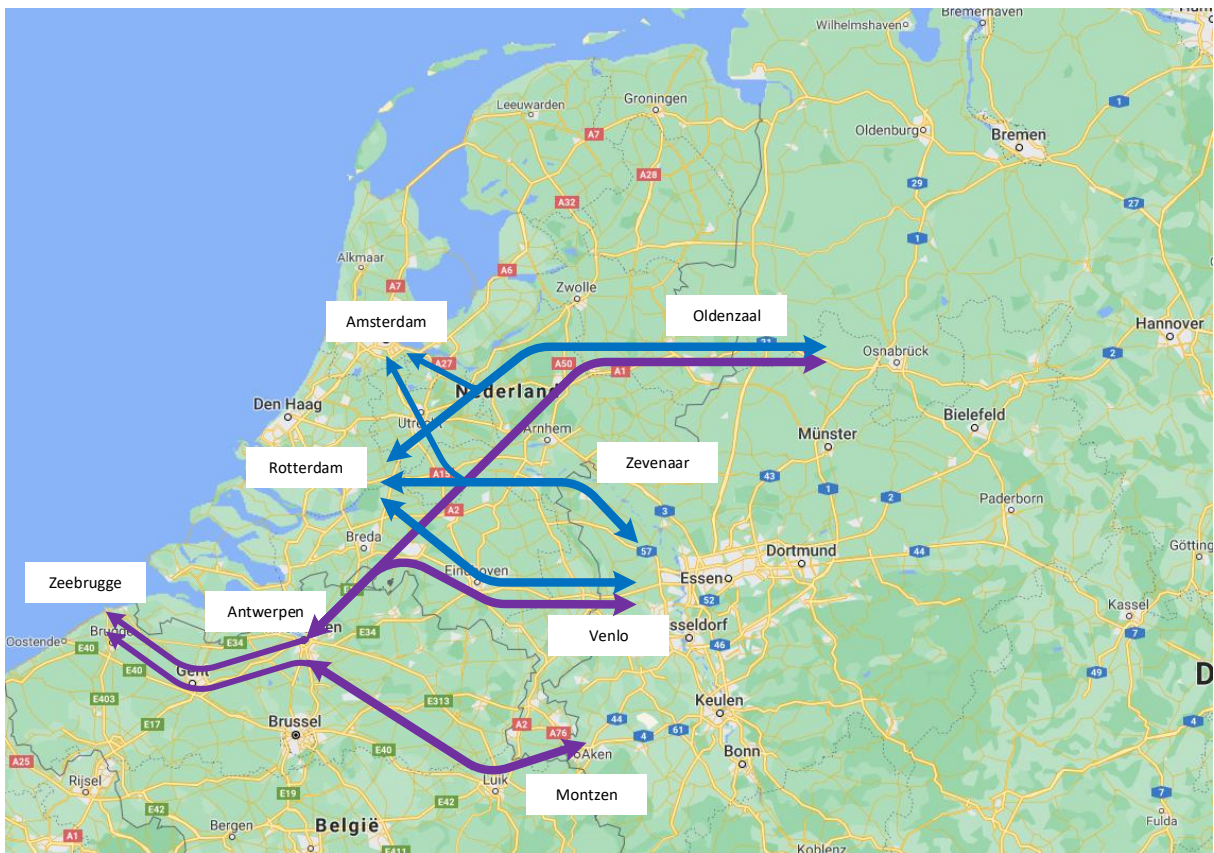
Waarom is transit terug van weggeweest?

In 1991 reed de laatste transit trein door Nederland. Een intermodale trein uit Zeebrugge naar Neuss, via het historische tracé van de IJzeren Rijn. De trein reed nog via deze route omdat de Gemmenicher tunnel in de Montzenroute niet geschikt was voor hoge goederentreinen. Na aanpassing van de tunnel, waarmee een ruimer ladingprofiel mogelijk werd, reed de trein via de Montzenroute [1]. Ook speelde mee dat Duitsland uit bezuinigingsoogpunt (besparing personeel en onderhoud) af wilde van 'rustige' grensovergangen. Naast Roermond – Dalheim (IJzeren Rijn) werd bijvoorbeeld ook de grensovergang Nijmegen – Kleve in 1991 gesloten.

Het spoorgoederenvervoer werd in die tijd nog uitgevoerd door de staatsbedrijven. Deze hadden een belang om goederentreinen zoveel mogelijk via eigen spoorlijnen te rijden. Meer kilometers op eigen lijnen betekende simpelweg dat er meer verdiend werd aan het vervoer. De NMBS had geen belang bij het rijden via Nederland, want dan zou NS ook een deel van de opbrengst ontvangen. Rijden via de Montzenroute was dus lucratiever.

De Montzenroute is de drukste grensovergang voor het spoorgoederenverkeer in België. Qua verkeersomvang is deze route vergelijkbaar met de Betuweroute in Nederland. Via de grens Montzen – Aachen rijden jaarlijks meer goederentreinen dan via alle andere grensovergangen van België bij elkaar. Het verkeer via de op één na drukste grensovergang (Essen – Roosendaal) betreft voor een groot deel treinverkeer richting Duitsland [2] [3].

Net als in Nederland zijn de Belgische havens de grootste generator van spoorgoederenvervoer. Het achterland van de havens is voor een belangrijk deel hetzelfde. De achterlandverbindingen maken gebruik van vier grote grensovergangen: Oldenzaal, Zevenaar, Venlo en Montzen. Om die te bereiken worden (deels) overlappende routes gebruikt. Zie figuur 1.



Figuur 1: de ZARA havens en de vier grote grensovergangen met Duitsland

Door de in de jaren 1990 ingezette liberalisering van het spoorgoederenvervoer is anno 2021 sprake van een markt waarin spoorwegondernemingen met elkaar concurreren. Het 'zoveel mogelijk over het eigen net rijden' is daardoor niet langer het leidende principe. De routekeuze is economisch gedreven: wat is de kortste of snelste route? Maakt een andere route langere en zwaardere treinen mogelijk? Zijn er (andere) operationele eisen die een andere route interessanter maken? De Montzenroute is daardoor niet meer per definitie de meest gunstige route, omdat:

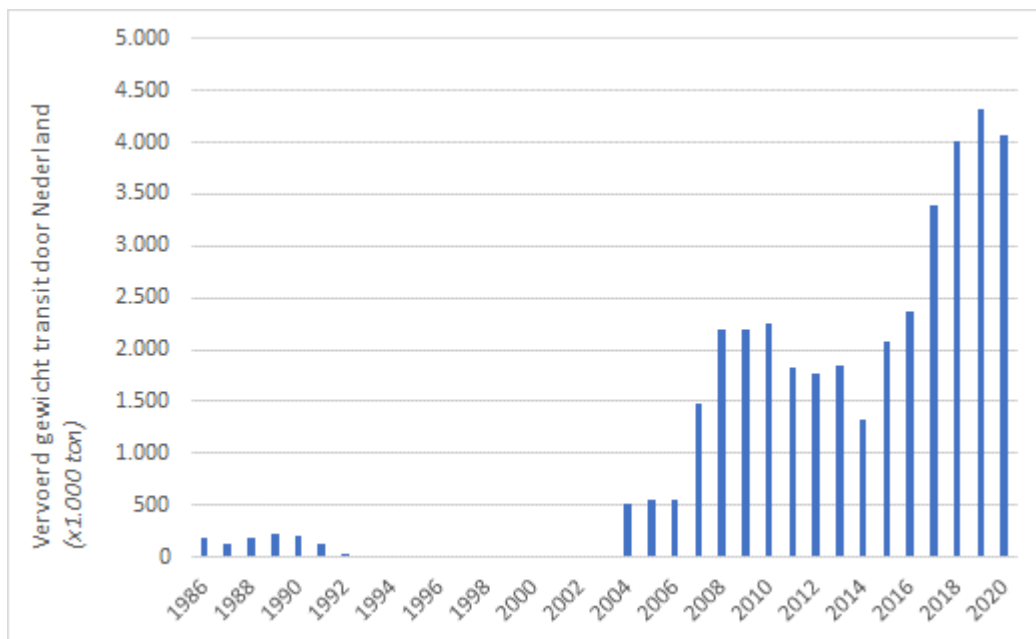
- Een route via Nederland is voor bestemmingen in Noord en Oost-Europa vaak korter en (mede daardoor) sneller.
- Door relatief steile hellingen kent de Montzenroute gewichtsbependingen; op routes via Nederland is het mogelijk met moderne locomotieven een treingewicht van enkele honderden tonnen hoger te rijden. NB: De gewichtsbepending wordt voor steeds meer treinen relevant: één van de TEN-T specificaties is de mogelijkheid om treinen van 740 meter lengte te kunnen rijden. Direct gevolg van een langere trein is dat deze ook een hoger treingewicht heeft.
- Voor bestemmingen richting Keulen en verder moet kop gemaakt worden in Aachen West, dat kost tijd; op routes via Nederland is dit voor deze richtingen niet nodig.
- Omdat de Montzenroute door Wallonië voert, moet de machinist de Franse taal machtig zijn, naast Duits en Nederlands; op routes via Nederland volstaat Duits en Nederlands.
- Het ruimere profiel in de Gemmenicher Tunnel heeft geleid tot een klein stuk enkelspoor. Samen met de beperkte capaciteit van emplacement Aachen West (voor het kopmaken) maakt dit dat de Montzenroute 'vol' zit; op de routes via Nederland is (nog) wel capaciteit.

Transit, de bekende

Sinds 2004 rijden weer transit goederentreinen door Nederland. Bij de start ging het om treinen met auto-onderdelen van Bochum naar de Opel fabrieken in Antwerpen. Dit vervoer liep tot aan de sluiting van de fabrieken in 2010. Vervoerstromen die sinds de (her)start in 2004 nog steeds rijden, zijn de 'Volvotreinen' met auto-onderdelen tussen Älmhult (Zweden) en Gent en een containershuttle tussen Antwerpen en Duisburg. Deze laatste reed in 2004 maar één keer per week via Nederland, in het weekend.

Sindsdien zijn er veel verbindingen bijgekomen, vooral containershuttles, naar diverse bestemmingen in bijvoorbeeld Duitsland, Zwitserland, Italië en Polen. De meest recente groei wordt voor een groot deel verklaard door de start van het Green Express Network van Lineas. In dit netwerk van gemengde treinen (intermodaal i.c.m. wagenlading) wordt lading verzameld in de havens en rechtsreeks naar de bestemmingsregio gereden. Met de groei van het aantal treinverbindingen is ook het vervoerd gewicht toegenomen, zoals zichtbaar in figuur 2.

In de loop der jaren zijn overigens niet alleen (voor Nederland) nieuwe verbindingen opgestart. Er zijn ook verbindingen verdwenen, zoals de Opeltreinen door het wegvallen van de vervoersvraag. Een andere reden is dat een vervoerder andere (logistieke) afwegingen maakt. Een kalktrein tussen Wallonië en Millingen am Rhein reed een aantal jaar zes keer per week via Nederland, maar sinds een jaar nog slechts één keer per week. De overige vijf ritten rijden weer 'als vanouds' over de Montzenroute.



Figuur 2: ontwikkeling vervoerd gewicht spoorgoederenvervoer doorvoer zonder overlading [4]

Transit, de onbekende

ProRail heeft in 2020 bij Infrabel gevraagd naar prognoses voor het spoorgoederenvervoer. Deze bleken niet beschikbaar te zijn. Wel beschikbaar, maar niet op het gewenste detailniveau, zijn verwachtingen voor de lange termijn. Het spoorgoederenvervoer van/naar België zal naar verwachting een vergelijkbare ontwikkeling kennen als in de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA 2021) wordt verondersteld: een groei van ca. 2% per jaar tot 2040 en vooral internationaal georiënteerd [5]. Door de haven van Antwerpen [6] en in de recent gelanceerde Rail Roadmap 2030 [7] wordt de ambitie voor een verdubbeling van het spoorgoederenvervoer (in 2030) uitgesproken.

In de Referentieprognoses Goederenvervoer (IMA 2021) groeit het transit vervoer in het hoge scenario van ca. 4,2 miljoen ton nu tot ca. 6,9 miljoen ton in 2030 en 7,8 miljoen in 2040 [8]. Ondanks deze toename van ca. 65% resp. ca 85% lijkt dit een conservatieve inschatting, omdat deze alleen op de bestaande vervoersrelaties door Nederland gebaseerd is. Bovendien is het aantal goederentreinen dat via de grensovergang Montzen – Aachen met ca. 100 per dag al jaren stabiel [9]. Dit onderschrijft het beeld dat de Montzenroute vol zit. Capaciteitsuitbreiding op deze route is, voor zover bekend, niet voorzien. Dit maakt de vraag legitiem of dit betekent dat een groot deel van de voorziene groei via Nederland gaat plaatsvinden?

Onbekend, nou en?

De ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer van en naar België, via Nederland, is voor ProRail dus deels een onbekende factor. In de IMA 2021 blijkt dat een belangrijk baanvak voor het transitverkeer, Breda – Tilburg, een 'opgave' is. De goederencapaciteit op dit dubbelsporige baanvak neemt, t.o.v. de situatie anno 2021, af van vier naar twee goederenpaden per uur, per richting. Reden is de voorziene indienststelling van de Zuidwest Boog Meteren (verbinding A15-tracé – 's-Hertogenbosch), waarmee voor goederentreinen een nieuwe route tussen Rotterdam en Zuidoost Nederland beschikbaar komt. Met het in de IMA 2021 voorziene aantal goederentreinen worden deze twee resterende goederenpaden tussen Breda en Tilburg vrijwel volledig benut.

Als de vraag naar goederencapaciteit tussen Breda en Tilburg, door bijvoorbeeld transitvervoer, hoger uitvalt, ontstaat direct een capaciteitsknelpunt. Dit is gezien de geconstateerde groeiambitie in België en beperkingen van de Montzenroute geen ondenkbaar scenario. Door het ontbreken van essentiële details, zoals het aantal goederentreinen, herkomst en bestemming en de goederensoort, is de omvang van deze mogelijke opgave onbekend. Daarmee wordt ook de zoektocht naar mogelijke oplossingen bemoeilijkt.

3RX is een mogelijke oplossing, maar niet op voorhand dé oplossing

Een mogelijke oplossingsrichting voor het tekort aan capaciteit is het reactiveren van de IJzeren Rijn. Niet meer via het historische tracé, maar via Venlo: de Rhein Ruhr Rail Connection, kortweg 3RX. Vanuit België (en Duitsland) neemt de druk op het realiseren van 3RX toe en een update van de MKBA uit 2016 naar 3RX is aangekondigd [10].

Echter, 3RX is één van de mogelijke oplossingen. Voor verkeer tussen de Belgische havens en het Ruhrgebied en verder is het inderdaad een oplossing, waarmee de druk op Breda – Tilburg wordt verlicht. Zowel voor de fysieke capaciteit als voor de omgevingshinder (geluid, trillingen en externe veiligheid). Voor andere relaties die gebruik maken van dit baanvak, zoals treinen tussen België en Noordoost Europa of van/naar de Sloehaven, is 3RX geen (directe) oplossing. Wel zorgt de variant met een verbindingsboog richting Kaldenkirchen een directe verbinding van Chemelot richting Duitsland en ontlast deze variant emplacement Venlo.

Er zijn ook andere oplossingen denkbaar, zoals de route via RFC North Sea Mediterranean. Deze route kent nog diverse uitdagingen, zoals het ladingprofiel (P400 is nog niet mogelijk). Wel is deze route korter voor verkeer richting Zwitserland en Italië. Bovendien ontstaat dan een alternatieve route voor de RFC Rhine Alpine. Dit is goed voor de redundantie van het netwerk en kan daarmee situaties zoals in 2017 in Rastatt voorkomen. Als RFC North Sea Mediterranean beschikbaar komt als volwaardig alternatief voor verkeer richting Zwitserland en Italië, is de vraag of de druk op Montzen (en Breda – Tilburg) niet zoveel afneemt, dat de meerwaarde van 3RX wegvalt.

Het is dus de vraag of 3RX dé oplossing is voor de opgave tussen Breda en Tilburg, zoals die in de IMA 2021 is geconstateerd. Dit geldt niet alleen voor de fysieke capaciteit om het vervoer te accommoderen.

Omgevingshinder is een steeds prominenter thema als het gaat om de routing van goederentreinen, zeker gezien de zoektocht naar locaties voor woningbouw in de nabijheid van het spoor.

ZARA prognose als opvolger studie 2007

Om de omvang van de opgaves voor het spoorgoederenvervoer te kunnen bepalen, heeft ProRail bij het Ministerie van IenW aangedrongen op het (laten) opstellen van een gezamenlijke prognose. Deze Belgisch-Nederlandse prognose moet het volledige achterlandvervoer van de havens in de range Zeebrugge – Antwerpen – Rotterdam – Amsterdam inzichtelijk maken. Ook industriële en logistieke clusters in het binnenland moeten deel uitmaken van deze ZARA prognose. Hiermee kan het volledige vervoer (en verkeer) tussen België en Nederland enerzijds en het Europese achterland anderzijds in beeld gebracht worden.

Het verleden heeft uitgewezen dat dit mogelijk is. In 2007 hebben immers twee consortia gewerkt aan een prognose in het kader van de (voorziene) reactivering van de IJzeren Rijn. In deze prognoses is destijds een situatie zonder en met IJzeren Rijn onderzocht: "de vervoersvraag te bezien in de gehele relevante spoorcorridor tussen Antwerpen en het relevante Duitse achterland; in die spoorcorridor liggen zowel de Montzenroute als de IJzeren Rijn, en die blijken nagenoeg "perfecte substituten" te zijn voor specifieke bestemmingen, ladingen en lege treinen." [11]

In dit licht is een nieuwe ZARA prognose te beschouwen als een opvolger van de studie uit 2007. Het 'relevante Duitse achterland' is inmiddels wel ruimer geworden dan alleen de focus op het Ruhrgebied, getuige het toenemende vervoer richting Noordoost Europa. Ook de eerder gememoreerde voor- en nadelen van de Montzenroute maken dat deze route en de 3RX mogelijk ook niet langer de 'perfecte substituten' zijn.

Bovendien zijn de Belgische en Nederlandse havens concurrenten met dezelfde uitdagingen. Op wereldschaal is het één en hetzelfde gebied: Noordwest-Europa. Tijdens de Vlaams Nederlandse Havendagen in september 2021 werd door diverse partijen gepleit om vanuit een gemeenschappelijk doel samen te werken op grote thema's als energietransitie, verduurzaming, digitalisering én achterlandverbindingen.

Met de nieuwe ZARA prognose is het mogelijk zowel de omvang van de opgaven als het oplossend vermogen van oplossingsrichtingen te onderzoeken. Daarmee worden de belangen op het gebied van de achterlandverbindingen van de Belgische en de Nederlandse havens zeker gesteld voor de toekomst.

Bronnen

1. Freriks, V., *De IJzeren Rijn; spoorverbinding tussen Schelde, Maas en Rijn; 175 jaar spoorweggeschiedenis in Limburg 1828 – 2003*, 2003.
2. RFC Rhine Alpine, *Annual Report 2020*
3. RFC North Sea Mediterranean, *Annual Report 2020*
4. CBS (Statline)
5. Federaal Planbureau en Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, *Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2040*, januari 2019
6. Port of Antwerp, spoorvervoer
7. Rail Roadmap 2030, september 2021
8. ProRail, *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021; deelrapportage Spoor en BTM*, juni 2021
9. Infrabel
10. Spoorpro, diverse berichten, 2021
11. Commissie Onafhankelijke Deskundigen IJzeren Rijn, *Transportprognoses en Capaciteitsplanning IJzeren Rijn; bevindingen en advies COD*, juni 2007