

Goederenvervoer over water is al eeuwenoud. Toch ziet tachtig procent van de goederen die in Europa vervoerd worden nooit de zee. Daar moet het Multimodaal Transport Centrum (MTC) Valburg op inspelen. Die 'droge' lading moet je immers niet via Rotterdam op de trein of een binnenschip zetten. Dat moet ergens centraal in Nederland gebeuren. Valburg is daarvoor de aangewezen plek omdat het centraal in Nederland ligt op de oost-west as.

PETER SMIT*

Het Multimodaal Transport Centrum is een project waarin overheden en het bedrijfsleven samenwerken aan een grootschalig opgezet vervoersknooppunt. In Valburg, ten noorden van Nijmegen, komen verschillende vervoersstromen samen. Het gaat hierbij om water, spoor en weg. De belangrijkste elementen van het MTC Valburg zijn het Spoorweg Knooppunt (overslag van spoor naar spoor), het Rail Service Center (overslag van spoor naar weg) het Binnenvaart Knooppunt (overslag van boot naar boot) en het Binnenvaart Service Center (overslag van boot naar weg). Hiernaast wordt in Valburg een grootschalig bedrijvenpark voor distributie, logistiek en industriële activiteiten aangelegd. Het MTC krijgt een directe verbinding met de snelweg A15, de Betuwelijn en de Waal. Dit alles moet binnen nu en tien jaar gerealiseerd zijn.

Voor het MTC Valburg is een stuurgroep in het leven geroepen, bestaande uit vertegenwoordigers uit verschillende betrokken partijen. De heer Jan van der Zande van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, tevens adviseur van de stuurgroep van MTC Valburg, geeft een toelichting op de relatie van Rotterdam met het MTC: "Mainport Rotterdam heeft nu al een hele goede verbinding met de Container Terminal in Nijmegen (CTN). Het CTN is een centrum voor de collectie en distributie van maritieme containers. Deze terminal heeft een bovenregionale functie voor een gebied groter dan het Knooppunt Arnhem-Nijmegen. De binnenvaartshuttle tussen Rotterdam en CTN is een goedkope en betrouwbare verbinding en ontlast de weginfrastructuur. Dit kan met de komst van het MTC alleen maar worden verbeterd. Zeker gezien de voorzieningen die te vinden zijn binnen het MTC. Het MTC wordt immers ook direct gekoppeld aan Rotterdam als op- en afstappunt voor regionale lading. Dus voor goederen die bestemd zijn voor of afkomstig zijn van de maritieme terminal."

Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam heeft graag een actief achterland

Containervervoer moet het MTC Valburg een belangrijke economische positie laten veroveren.

NATIONAAL BELANG

Toch ligt de kracht van het MTC niet in die op- en afstapfunctie voor goederen van of naar Rotterdam. Het heeft juist een heel eigen kracht. Het MTC heeft een unieke potentie voor de niet-maritieme lading, de tachtig procent van de goederen die in Europa niet over zee wordt vervoerd. Het kan een inlandterminal worden van nationaal belang voor intra-Europees goederenvervoer. Het nationaal belang van het MTC wordt duidelijk als je de ontwikkelingen in het goederenvervoer bekijkt. Intermodaal vervoer heeft de toekomst. Het wegvervoer wordt steeds duurder en krijgt te maken met steeds meer beperkingen. Wegtransport zal alleen nog moeten plaatsvinden op trajecten waar het echt nodig is en waar het de sterkste vervoermodaliteit is, namelijk bij het voor- en natransport en op de korte afstanden. De toekomstige hoofdrol in vervoersland is weggelegd voor spoor en binnenvaart. De ligging van het MTC Valburg is in dat licht dan ook zeer goed. Het ligt aan de Waal en aan de toekomstige Betuwelijn. Voor de droge lading ligt het MTC eigenlijk net zo mooi als Rotterdam voor de maritieme lading. Een unieke uitgangssituatie voor zelfstandige ontwikkeling in het intra-Europese vervoer. Het MTC hoeft dan ook niet afhankelijk te zijn van Rotterdam.

Naast Rotterdam als 'natte' mainport van Nederland, moet Valburg de 'droge' mainport worden. Beide mainports vullen elkaar dus aan, terwijl Duisburg bijvoorbeeld meer een maritieme partner is van Rotterdam. Is er dan helemaal geen concurrentie tussen Valburg en Rotterdam?

SAMENWERKING

Volgens Jan van der Zande ligt de nadruk meer op samenwerken. MTC Valburg en Rotterdam hebben op een aantal punten dezelfde belangen. Zo zetten ze zich samen in voor de Betuwe-

lijn en het doortrekken van de snelwegen A73 en A15. En ze kunnen ook iets aan elkaar hebben bij de goederentreinen die nu rijden tussen Rotterdam, Duitsland en Italië. Deze shuttle-treinen rijden volgens een vaste dienstregeling heen en weer met zo min mogelijk tussenstops. Het is natuurlijk het efficiëntst als de trein vol zit. Wanneer er nog ruimte is op een trein, dan wordt het mogelijk om bij te laden in MTC Valburg met lading uit andere delen van Nederland. Als dat goed werkt, kunnen extra shuttle-treinen naar nieuwe bestemmingen gaan rijden.

Daarnaast blijft er ook sprake van punten waarop concurrentie kan ontstaan. Zo werkt Rotterdam bijvoorbeeld aan het versterken van het Europese short sea verkeer. In Europa gaan nog steeds veel goederen over de weg die, als je het goed organiseert, efficiënter over zee vervoerd kunnen worden. Als er vanuit Rotterdam een lijndienst op een Spaanse of Russische haven wordt geopend, dan kan dat concurrentie betekenen voor transport vanuit MTC Valburg. De andere kant van het verhaal is dat MTC Valburg goederen uit Europa kan aantrekken die over zee verder moeten. Dan werken Valburg en Rotterdam dus samen aan het 'mariniseren' van lading.

Het is goed voor Nederland als er intermodale concentratiepunten van goederenvervoer komen. Voor Nederland als distributieland, maar ook voor de werkgelegenheid. Als MTC Valburg zich richt op de continentale lading en de haven van Rotterdam op de 'maritieme', dan zitten ze elkaar absoluut niet in de weg. Voor Rotterdam geldt: hoe meer activiteit in het achterland, hoe beter.

*Peter Smit is projectleider Communicatie bij het Knooppunt Arnhem-Nijmegen