

Retrack moet railvervoer weer aantrekkelijk maken

# Met de goederen-tgv

De Europese Commissie voert actief beleid om vracht van de weg af te krijgen. Met behulp van Europese onderzoeksprogramma's krijgen marktpartijen de kans om innovatieve concepten te ontwikkelen die bijdragen aan de modal shift. Retrack is een van die concepten.

Onder meer TNO en Rail4Chem willen met Retrack een innovatieve spoorverbinding tussen Rotterdam en Constanza opzetten die voldoet aan de wensen van verladers en logistieke dienstverleners.

Hoewel de liberalisering van de spoormarkt vooruitgang boekt, geldt dat volgens de Europese Commissie niet voor de spoorprestaties. In 1970 werd 21 procent van alle vracht in de vijftien landen van de huidige Europese Unie over het spoor vervoerd. Het spoormarktaandeel is sinds die tijd teruggelopen naar 8,4 procent in 1995 en zelfs 7,7 procent in 2002. In diezelfde periode groeide het aandeel van vracht over de weg van 30,8 naar 43,8 procent. De cijfers tonen aan dat het aandeel van het spoorvervoer aanzienlijk heeft ingeboet aan importantie ten opzichte van het wegvervoer. Dit tot grote ontevredenheid van de Europese Commissie, die actief beleid voert om vervoer over de weg te verplaatsen naar water en spoor. De Commissie doet dit met behulp van verschillende onderzoeks- en stimuleringsprogramma's, zoals Marco Polo. Marktpartijen worden met financiële steun gestimuleerd om innovatieve concepten voor onder meer het spoor te ontwikkelen.

## RAPPORTEN

European Bulls, een alliantie van private railgoederenvervoerders in Europa waaronder Rail4Chem, speelde al langer met de gedachte om meer railvervoer richting Oost-Europa te ontwikkelen. De economische groei van Oost-Europa (en achterland Azië) biedt volgens het consortium kansen. Zo neemt het goederenvervoer daar volgens berekeningen van TNO tot 2020 met veertig procent toe. Binnen het containersegment wordt zelfs een groei verwacht van minimaal honderd procent. Met die cijfers in het achterhoofd bedacht European Bulls in 2005 een innovatief railconcept. De alliantie besloot samen met diverse andere partijen te onderzoeken of een efficiënte treinverbinding tussen Rotterdam en Constanza, de Roemeense havenplaats aan de Zwarte Zee, mogelijk is. Retrack (Reorganising of transport networks by advanced rail freight concepts), zoals het project werd gedoopt, maakte voor de ontwikkeling van

de treinverbinding bovendien een goede kans op financiële steun van de Europese Commissie.

## COÖRDINEREN

Onderzoeksbureau TNO werd ingeschakeld om de communicatie richting 'Brussel' op zich te nemen en het project te coördineren. 'Voor een consortium van partijen die vooral verstand hebben van het laten rijden van treinen, is onderzoek en het opstellen van rapporten een heel andere tak van sport', zegt senior consultant Arnaud Burgess van TNO. 'TNO heeft die taak daarom op zich genomen, waardoor de private spoorwegmaatschappijen hun handen vrijhouden om te doen waar ze goed in zijn: railvervoer.'

Veel tijd kreeg TNO niet om een gedegen aanvraag richting de Europese Commissie voor te bereiden. De dertien partijen in het samenwerkingsverband hadden slechts tien weken om een volledig onderbouwd voorstel naar de Europese Commissie te sturen. 'Maar op 23 december 2005 om vijf uur 's middags, de officiële sluitingsdatum voor de subsidieaanvraag, lag er een goed voorstel in Brussel', vertelt Burgess. 'Het voldeed daarbij aan de belangrijkste doelstellingen van de Commissie: een verschuiving van het goederenvervoer van de weg naar het spoor, bevordering van de concurrentie op het spoor én innovatie.' Volgens Burgess vormt een supersnelle verbinding tussen West- en Oost-Europa niet alleen een uitgelezen kans om vracht van de weg af te halen, maar betekent het ook een forse concurrentie voor de traditionele - vaak deels geprivatiseerde - staatsbedrijven op het spoor.

De innovatieve component van het voorstel is volgens hem met name te vinden in de gekozen IT-oplossingen. Zo is het de bedoeling om de verbinding tussen Rotterdam en Constanza te optimaliseren door middel van multisysteemlocomotieven (en machinisten met rijbevoegdheid voor meerdere landen), zodat de treinen kunnen



Arjan den Hollander (links) en Arnaud Burgess zien nieuwe markten lonken.

doorrijden aan de grens. Daarnaast willen de partijen in Retrack de mogelijkheden van tracking & tracing benutten, waardoor klanten op elk moment van de dag kunnen zien waar in Europa hun lading zich bevindt en hoe laat deze op de bestemming arriveert. 'Dit alles, plus het feit dat de Europese Commissie groot voorstander is van samenwerking tussen partijen bij nieuwe projecten, heeft zeker geholpen bij het honoreren van ons voorstel.'

In mei 2006 volgde uiteindelijk het verlossende woord: de Europese Commissie aanvaardde het voorstel. 'Ons project eindigde zelfs op de eerste plaats van de in totaal zes ingediende voorstellen',

zegt Burgess tevreden. 'Niet slecht voor een voorstel dat in zeer korte tijd en onder hoge druk tot stand is gekomen.'

## GROEN LICHT

De onderzoeksfase, waarin werd gekeken of de corridor technisch haalbaar was en de goederenstromen in Europa onder de loep werden genomen, werd in december 2006 afgerond. Op 1 mei dit jaar kreeg Retrack vervolgens definitief groen licht vanuit Brussel. 'Toen moesten we op zoek naar een Roemeense partner', vertelt Burgess. 'Met European Bulls, waarin onder meer de Nederlandse tak van Rail4Chem



# naar Roemenië



namelijk nog een trein richting Roemenië laten gaan, maar wanneer die precies aankomt, is moeilijk te voorspellen.'

## TREINPAD

Duidelijk is in elk geval dat de partijen in Retrack voor 14 april het treinpad moeten aanvragen om begin 2009 de eerste trein in de pilot naar Roemenië te kunnen laten rijden. Als lading mikken de partijen niet op een specifieke goederenstroom. Op dit moment oriënteert de alliantie zich op het vervoer van grondstoffen en chemische verwerkingen richting Roemenië en de regio rond de Zwarte Zee. US Steel in Slowakije heeft al interesse getoond.

De retourstroom, zo verwacht Den Hollander, zal waarschijnlijk bestaan uit eindproducten en empty equipment. 'Onderzoek naar de mogelijkheden van de verschillende ladingtypen wordt aan het einde van deze maand afgerond. Dan hebben we daarvan een concreter beeld. Maar het is duidelijk dat productiegebieden de afgelopen decennia opgeschoven zijn in de richting van Oost-Europa en Azië. Dat betekent dat er richting de Zwarte Zee een enorm potentieel is. Wij zien de verbinding Rotterdam-Constanza als een uitstekende mogelijkheid grondstoffen voor het vervaardigen van eindproducten naar Oost-Europa te brengen, met doorvoer naar bijvoorbeeld China. Retour komen dan de daar vervaardigde eindproducten.'

Behalve voor de traditionele spoorvervoerproducten zoals containers en bulkgoederen, zijn er volgens Burgess ook kansen voor minder traditionele spoorproducten zoals keramiek en kleding. 'Daar komt bij dat China productielocaties opent in Centraal-Azië en Oost-Europa. Dat biedt mogelijkheden voor logistieke en infrastructurele ontwikkelingen in deze gebieden. Zo kunnen de havens rond de Zwarte Zee een belangrijke rol gaan spelen bij de doorvoer van producten.'

## ALTERNATIEF

De partijen in Retrack richten zich voornamelijk op een wekelijkse verbinding tussen Rotterdam en Constanza. 'Verloopt de pilot succesvol, dan willen we doorpakken', zegt Den Hollander stellig. 'Tijdens de pilot gaan we marktconforme prijzen hanteren, maar we hoeven dan nog geen winst te maken. Die winstmogelijkheden moeten er op lange termijn natuurlijk wel zijn. Dan kunnen we eventueel ook de frequentie van de dienst uitbreiden.'

De partijen in Retrack zijn zó overtuigd van het succes van de corridor dat ze zelfs al uitbreidingsplannen hebben. 'Als de pilot succesvol verloopt, willen we kijken of we het kunstje nog een keer kunnen flikken', zegt Burgess. 'Er is budget om te kijken of het mogelijk is om vanuit de logistieke hub Bratislava-Boedapest - die vooral de landen

in Centraal Europa omvat zoals Polen, Tsjechië, Slowakije, Hongarije en Oostenrijk - spoorverbindingen te openen richting het noorden en zuiden. Daarmee komen de noordelijke landen en de Baltische staten in het vizier van de Retrack-partijen. Tot slot staat ook nog een zuid-oostcorridor op het wensenlijstje zodat handelspartners als de Oekraïne en Turkije, worden ontsloten.'

Vooralsnog zijn die laatste verbindingen toekomstdromen. De eerste trein in de pilot moet begin 2009 rijden en zichzelf vanaf dat moment gaan bewijzen. Burgess: 'Als het aan de partners in het samenwerkingsverband ligt, bewijst Retrack met de verbinding Rotterdam-Constanza echter voor eens en voor altijd dat het spoor een uitstekend alternatief voor het wegvervoer vormt. Retrack zal daarmee een belangrijke bijdrage leveren aan een van de doelstellingen van de Europese Commissie: zorgen dat vijftien procent van het totale goederenvervoer over het spoor plaatsvindt.'

ILSE VAN DER POEL

is vertegenwoordigd, hebben we partners aan boord die ervaring hebben met spoorvervoer over een belangrijk deel van het traject richting Roemenië. Maar na Hongarije komen we in de problemen, want in Roemenië hadden we nog geen partner.'

Die partner heeft Retrack uiteindelijk gevonden in Servtrans. Deze private spoorvervoerder in Roemenië neemt het laatste deel van het traject, richting Constanza, voor zijn rekening. 'En daarmee zijn we aangekomen bij het interessantste onderdeel van het hele traject', mengt Arjan den Hollander, manager sales & projects van Rail4Chem, zich in het gesprek. 'Nu moeten we zorgen dat

we een stevig raamwerk bouwen. Eentje, waarin we de technische problemen ondervangen, zodat een trein straks met een korte transitijd van Rotterdam naar Constanza kan rijden en we sneller zijn dan de huidige aanbieders op het spoor'. Tegelijkertijd moet volgens hem hard worden gewerkt aan goede IT-toepassingen, waarbij potentiële klanten via tracking & tracing de lading kunnen volgen. 'Die twee zaken, de efficiënte samenwerking tussen private spoorwegmaatschappijen en de informatievoorziening naar klanten zijn de bepalende succesfactoren voor Retrack waarmee we klanten over de streep kunnen trekken. Als het moet, kan ik vandaag

## Retrack

In het project Retrack werken in totaal dertien Europese partijen samen. Niet alleen TNO en diverse spoorvervoerders nemen deel, maar ook organisaties als de University of Newcastle, het Noorse onderzoeksbureau TOI en softwareontwikkelaar SOPTIM. Hieronder een overzicht van alle deelnemende bedrijven:

- Investeringsmaatschappij Babcock & Brown (UK), [www.babcockbrown.com](http://www.babcockbrown.com)
- Deltarail (Nederland), [www.deltarail.nl](http://www.deltarail.nl)
- Central European Railway Co (Hongarije), [www.cer.hu](http://www.cer.hu)
- European Bulls (Nederland), [www.european-bulls.com](http://www.european-bulls.com)
- Excellen Spol. s.r.o. (Slowakije), [www.excellent-slovakia.com](http://www.excellent-slovakia.com)
- LTE (Oostenrijk), [www.lte.at](http://www.lte.at)
- Newrail (UK), [www.newrail.org](http://www.newrail.org)
- Rail4Chem (Duitsland), [www.rail4chem.de](http://www.rail4chem.de)
- Soptim (Duitsland), [www.soptim.de](http://www.soptim.de)
- TCI Roehling (Duitsland), [www.tci-roehling.de](http://www.tci-roehling.de)
- TNO (Nederland), [www.tno.nl](http://www.tno.nl)
- TOI (Noorwegen), [www.toi.no](http://www.toi.no)
- Transpetrol (Duitsland), [www.transpetrol.de](http://www.transpetrol.de)

